

---

# BEREDSKAPSANALYSE

Verstefallshendelser akutt forurensning  
vurderinger og anbefalinger

---

2015



KYSTVERKET

Utgitt av: Kystverket  
Trykket publikasjon: ISBN 978-82-90177-17-6  
PDF: ISBN 978-82-90177-19-0  
Forsidefoto: US Coast Guards (2010)  
Øvrige foto: Kystverket  
Grafisk produksjon: Kystverket  
Trykk: Merkur Grafisk



---

# BEREDSKAPSANALYSE

Verstefallshendelser akutt forurensning  
vurderinger og anbefalinger

---

2015

## Innhold

---

	Forord .....	5
1	Scenario – skipskollisjon på Vestlandet .....	6
1.1	Prioritering liv og helse, miljø og materielle verdier .....	6
1.2	Konsekvenser for miljø.....	7
1.3	Statlig aksjon mot akutt forurensning .....	7
1.3.1	Kystverkets beredskapsanalyse 2011 .....	8
1.3.2	Akutfase.....	9
1.3.3	Strandrensing .....	9
1.4	Kystverkets beredskapsgrunnlag .....	10
1.4.1	Hjemmelsgrunnlag.....	10
1.4.2	Nasjonal plan mot akutt forurensning .....	11
1.5	Nasjonale beredskapsavtaler .....	11
1.5.1	Statlige beredskapsavtaler.....	11
1.5.1.1	Forsvaret.....	11
1.5.1.2	DSB/Sivilforsvaret .....	12
1.5.1.3	Sjøfartsdirektoratet – aksjonsinspektører .....	12
1.5.1.4	Rådgivende gruppe.....	12
1.5.2	Beredskapsavtaler med private aktører .....	12
1.5.2.1	Norsk Oljevernforening For Operatørselskap (NOFO) .....	12
1.5.2.2	Fartøyer i kystnær beredskap .....	13
1.5.3	Kommunal og interkommunal beredskap mot akutt forurensning.....	13
1.5.4	Internasjonale bistandsavtaler .....	13
1.6	Kystverkets vurderinger av håndtering av hendelsen .....	14
1.6.1	Akutfase.....	14
1.6.2	Strandrensefase .....	14
1.6.3	Internasjonal bistand.....	15
1.6.3.1	Diplomatisk klarering .....	15
1.6.3.2	Tollklarering – grensepassering.....	16
1.6.3.3	Vertsnasjonsstøtte.....	16
1.7	Kystverkets anbefalinger – scenario skipskollisjon.....	17
2	Scenario – olje og gassutblåsning på borerigg .....	18
2.1	Overordnede betraktninger omkring scenarioet .....	18
2.1.1	Natur og miljø .....	19
2.1.2	Aksjonering og statlig aksjonsledelse .....	19
2.1.3	Operatørselskapenes tilgang på beredskapsressurser.....	20
2.2	Kystverkets vurdering av håndtering av hendelsen .....	21
2.3	Kystverkets anbefaling – scenario olje og gassutblåsning på borerigg.....	22

## Forord

---

Kystverket har i denne rapporten behandlet to verstefallshendelser med utgangspunkt i Nasjonalt risikobilde (NRB) 2013. Direktoratet for samfunnssikkerhet beredskap (DSB) er ansvarlig for sammenstillingen av Nasjonalt risikobilde. I NRB er vurderinger og analyser gjort av eksperter innenfor de ulike fagområdene.

### Felles for scenarioene i NRB er:

- Hendelsene har konsekvenser som rammer flere viktige samfunnsverdier
- Det er katastrofale hendelser som krever ekstraordinær myndighetsinnsats og ikke kan håndteres gjennom etablerte rutiner og ordninger
- Konsekvensene og håndteringen av hendelsene går på tvers av sektorer og ansvarsområder og krever samvirke
- Hendelsene som analyseres er "tenkelige verstefallsscenarioer"
- En tilsvarende hendelse har faktisk skjedd, men et annet sted og med andre konsekvenser

### To av verstefallshendelsene fra NRB er spesielt relevante for Kystverket:

- skipskollisjon mellom oljetanker og cruisefartøy,
- olje- og gassutblåsning fra en innretning i petroleumsvirksomheten offshore.








Kystverket vurderer det som lite hensiktsmessig å foreta en fullverdig analyse av hendelsene, tilsvarende som ved scenarioer beskrevet i Kystverkets beredskapsanalyse fra 2011. Bakgrunnen for dette er at det i det arbeidet som ble gjennomført i forbindelse med nasjonalt risikobilde ble gjort faglige vurderinger av oljens utbredelse og omfang av landpåslag, basert på blant annet erfaring fra Server-hendelsen i 2007. Videre er kystverkets vurdering at relevante og viktige problemstillinger som følge av håndtering og vurdering av disse hendelsene, blir tilfredsstillende belyst selv om fullverdige analyser eller simuleringer av scenarioene ikke er gjennomført.

Skipsscenarioet er så langt Kystverket kjenner til ikke relatert til en virkelig hendelse, men er basert på en tenkelig verstefallshendelse langs kysten av Norge med bakgrunn i dagens sjøtrafikkbilde.

Når det gjelder scenarioet med olje- og gassutblåsning, danner Macondo-hendelsen i 2010 nyttig erfaring for tilsvarende problemstillinger i norske sjøområder.

# 1 SCENARIO – SKIPSKOLLISJON PÅ VESTLANDET

Scenariobeskrivelse fra nasjonalt risikobilde 2013

Forutsetninger for scenarioet				
 <b>Tidspunkt</b> Midten av mai, kl. 04.00	 <b>Værforhold</b> Havtske (tåke som oppstår ved at varm, fuktig luft driver over en kald overflate) gir begrenset sikt	 <b>Vindstyrke</b> Nordvestlig laber bris, 5 m/s	 <b>Havstrøm</b> 1 knop nordlig (sammensatt strøm-bilde pga. tidevann)	 <b>Vanntemperatur</b> 10 °C <b>Lufttemperatur</b> 6-8 °C
 <b>Følgehendelser</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Totalutslipp på 100 000 tonn råolje i påfølgende døgn</li><li>Overflatebrann rundt tanker og cruiseskip</li><li>Brann om bord i cruiseskipet.</li></ul>	 <b>Hendelsesforløp</b> Cruiseskip med 2 350 personer om bord får blackout i det elektriske anlegget og full motorstans. Skipet kolliderer med en fart på 10-12 knop med en fullastet oljetanker med et mannskap på 22 personer.			



## 1.1 Prioritering liv og helse, miljø og materielle verdier

Det er svært trolig at det vil gå liv tapt som følge av det gitte scenarioet. Antall dødsfall avhenger av om det brenner rundt deler av eller hele cruiseskipet, hvor lang tid det tar før brannen får gjennomslag, samt hvordan brannen utvikler seg. Dersom et slikt scenario inntrer vil alle tilgjengelige ressurser bidra i en koordinert redningsaksjon, ledet og koordinert av Hovedredningsentralen (HRS) i samarbeid med lokal redningsledelse (LRS). Norsk redningstjeneste baserer seg på samvirkeprinsippet. Alle offentlige etater med ressurser egnet for søk og redning plikter å delta i rednings-

tjenesten. I prinsippet innebærer dette at tilgjengelige ressurser, herunder oljevernressurser, vil prioritere deltakelse i redningsaksjonen før bekjempelse av den akutte forurensningen starter. Dette innebærer i ytterste konsekvens at oljen får flyte fritt inntil redningsaksjonen er avsluttet.

Kystverket og hovedredningsentralene har innarbeidet rutiner for å sikre at overgang fra redningsaksjon til miljøaksjon gjennomføres på best mulig måte. Resurser som har vært involvert i redningsaksjonen gjøres tilgjengelig for Kystverket dersom det erklæres etablert en

statlig aksjon mot akutt forurensning i forbindelse med hendelsen.

Det aktuelle scenarioet vil utvilsomt bli gjennomført som en statlig ledet aksjon.

## 1.2 Konsekvenser for miljø

Som beskrevet i scenarioet så vil ulykken medføre utslipp av ca. 100 000 tonn råolje. Det er også sannsynlig (selv om dette ikke fremkommer i scenariobeskrivelsen) at det i tillegg vil være utslipp av bunkersolje fra de involverte fartøylene. Dette tas imidlertid ikke med i den videre vurderingen da det ikke er del av scenarioet fra NRB. Et utslipp av 100 000 tonn råolje som beskrevet i NRB vil føre til landpåslag av olje spredt over et 1 000 km langt kystområde, og de største konsekvensene ved et slikt scenario vil først og fremst dreie seg om store akutte skader på sjøfugl, viktige naturvernområder og friluftsområder. Fiskerier vil stoppe opp, oppdrettsnæringen og turistnæringen vil rammes hard. Lokalbefolkningen vil oppleve varierende grad av negativ effekt på både sin yrkes- og fritidsaktivitet. Et så stort utslipp vil forårsake langtidsskader på natur og miljø, for truede fuglearter kan det få meget alvorlige konsekvenser. Omfanget vil avhenge av type olje som slippes ut og dens egenskaper, værforholdene de nærmeste dagene etter utslippet og mengden olje man klarer å ta opp på sjø de nærmeste døgnene. Det vil også være viktig hvordan oljevernaksjonen på strand gjennomføres som tiltak for å redusere miljøkonsekvensene. Scenarioet vil, med stor sannsynlighet, få negative miljøeffekter med flere års varighet mange steder.

I Kystverkets miljørisikoanalyser ser en på fire ressursgrupper: sjøfugl, strandhabitater, sjøpattedyr og fisk. I henhold til metodikken som er benyttet i Kystverkets miljørisikoanalyser er skadepotesialet delt inn seks klasser etter alvorlighetsgrad, avhengig av mengde og type utslipp. Utslipet i dette scenarioet faller i den høyeste skadepotensialklassen for sjøfugl, sjøpattedyr og strandhabitater, og i den neste høyeste klassen for fisk, i og med at forventer at slikt utslipp vil gjøre størst skade på miljøressurser knyttet til overflaten.

Andre verneverdier kan bli berørt, som for eksempel kulturminner og geologiske verdier. Det må også forventes at et utslipp i denne størrelse vil få betydelige konsekvenser for friluftsliv og turisme i områdene som er berørt.

Ved utslipp av oljeprodukter til sjø så skjer det ulik grad av sammenblanding med sjøvann. Denne sammenblandingen kalles emulgering. Grad av sammenblanding avhenger av ulike faktorer, eksempelvis oljens viskositet og vanntemperatur. Emulgeringen av råolje medfører ca 50 % volumøkning, noe som i dette tilfellet vil innebære at det dannes ca 150 000 tonn oljeemulsjon. Avhengig av vær (vind, temperatur) vil ulike mengder fordampe og bli blandet ned i sjøvann.

## 1.3 Statlig aksjon mot akutt forurensning

Kystverkets strategi og mål for vern mot akutt forurensning beskriver prinsipper for hvordan hindre og begrense skadevirkningene av en ulykke når den har oppstått. Under statlig ledede aksjoner mot akutt forurensning besluttes konkrete mål for aksjonen. Disse kommuniseres gjennom planer og ordrer. Skipsscenarioet legger til grunn at en forurensningssituasjon allerede har inntruffet.

Med utgangspunkt i strategien for å begrense forurensningens omfang og potensielle skadevirkninger, har Kystverket spesifisert mål (aksjonsmål) som er relevante for alle statlige aksjoner mot akutt forurensning:

- 1 stanse utslipp fra kilden
- 2 bekjempe frittflytende olje på sjø
- 3 skjerme miljøfølsomme områder før påslag
- 4 hindre remobilisering fra land
- 5 starte strandrensing i miljøprioritert rekkefølge etter at det ikke er mer frittflytende olje

Forurensningsloven stiller krav til beredskapspliktige virksomheter om å bistå ved alvorlige forurensningshendelser. Som statlig forurensningsmyndighet har Kystverket i prinsippet tilgang til alt tilgjengelig og relevant

statlig, kommunalt og privat beredskapsmateriell og personell ved en alvorlig forurensningshendelse. Scenarioet som beskrives her vil kreve stor grad av bistand fra samfunnet for øvrig.

Kystverket vurderer videre at tilgang på tilstrekkelig materiell og personell til strandrenseoperasjoner for å kunne håndtere en aksjon

av dette omfang, på en tilfredsstillende måte, vil være en stor utfordring. Hovedutfordringen ved å håndtere en slik hendelse er ledelse og organisering samt effektiv bekjempelse, herunder utholdenhet. Over tid vil kapasitetsbehovet for håndtering av en slik hendelse kunne gå utover andre tjenesteleveranser fra involverte kommuner og andre medvirkende aktører.



### 1.3.1 Kystverkets beredskapsanalyse 2011

Kystverket gjennomførte en beredskapsanalyse i 2011 hvor 7 scenarier for geografiske områder langs norskekysten med forhøyet miljørisiko ble analysert.

Analysen anbefaler hvordan den statlige beredskapen mot akutt forurensning bør dimensjoneres ut fra sannsynlige hendelser og utslippsmengder. De 7 scenarioene som ble valgt i analysen inkluderte ikke verstefallsscenarioer. Denne type utslipp kan oppstå hvor som helst langs kysten, og kan bestå av et bredt spekter av oljetyper og variere i størrelse fra noen få til mange tusen tonn. Det vil ikke være mulig å oppnå et beredskapsnivå som kan hindre oljepåslag på land fra slike utslipp.

Beredskapsanalysen anbefaler etablering av en grunnberedskap for den type utslipp som er mest hyppig forekommende langs norskekysten. Utslippene domineres av kystnære bunkersutslipp opp til 400 tonn. I tråd med Kystverkets anbefalinger, og etter tildelinger fra Samferdselsdepartementet, er nå den anbefalte grunnberedskapen i stor grad etablert

langs hele norskekysten.

Ved utslipp fra skipsfarten er det behov for å vurdere og å ta i bruk taktiske og tekniske strategier og metoder som tar hensyn til ulike faktorer.

Kystverkets erfaring er at oppsamlingseffektiviteten for frittflytende olje på sjø under statlige aksjoner i de fleste tilfellene har ligget på 12 – 20 %, (unntaksvis opptil 50 % under særs gunstige forhold) regnet som opptatt ren olje relatert til total utslippsmengde. Disse erfaringene samsvarer i stor grad med erfaringer med mekanisk oljeopptak internasjonalt.

Som beskrevet over vil det i dette scenarioet være fokus på livredning før oljevernaksjonen etableres. Dette medfører at oljen rekker å spre seg før en kommer i gang med opptaket, noe som vanskeliggjør effektiv aksjonering på sjø. I beredskapsanalysen fra 2011 framkommer det at responstid for den akutte delen av aksjonen var avgjørende for resultatet i tillegg materiellbehovet.



Kystverket antar at mengde frittflytende olje vil være så pass stor at opptatt olje fra sjø- al- likevel vurderes til å ligge på samme nivå som

tidligere erfaringer. Dette betyr at inntil 20 % av oljeemulsjon, ca 30 000 tonn, tas opp fra sjø.

### 1.3.2 Akutfase

En oljevernaksjons akutfase inkluderer akutfase sjø og akutfase strand. Aksjonsmålene som beskrevet ovenfor inngår i akutfasen. Hensikten med å definere akutfasen er å prioritere og å iverksette tiltak for å søke å

hindre og begrense skader på miljøfølsomme områder. Akutfasen vurderes som over når all olje er strandet og ikke lenger er fare for remobilisering.



### 1.3.3 Strandrensing

En strandaksjon vil bli iverksatt ved hjelp av lokale ressurser fra kommuner og private med støtte fra Kystverket. Erfaringer etter tidligere statlige aksjoner viser at det per dagsverk har blitt rensert 4 meter strandlinje i gjennomsnitt. Dette tallet legges også til grunn i bered- skapsanalysen fra 2011.

Oljeutslippet i dette scenarioet skjer i midt- en av mai, hvilket er midt i hekkeperioden for sjøfugl. Det betyr at det er store meng- der fugl i området. Det vil være ønskelig at strandaksjonen avsluttes før påfølgende års hekkeperiode, som starter ca 1. april. Deler av strandaksjonen vil i så fall også måtte foregå i vinterhalvåret. Dette vil gi utfordringer med tanke på været og utholdenhet i aksjonen. Helse og sikkerhet for de som deltar i stran-

drensingen vil være veldig viktig, og i gitte situasjoner kan arbeidet i stranden bli stanset dersom væreforholdene medfører fare for liv og helse.

Oljepåslaget, som i henhold til scenarioet vil være over et område på 1000 km kystlinje vil kunne gi behov for anslagsvis 250 000 dagsverk. Det må kunne forventes at mange arbeidsdager faller bort på bakgrunn av dårlig vær. Det er 205 tilgjengelige arbeidsdager mellom 15. mai til 1. april, og for å bli ferdig innen oppstart av hekkesesongen er det i gjennomsnitt nødvendig med 1220 personer i arbeid per dag.



## 1.4 Kystverkets beredskapsgrunnlag

### 1.4.1 Hjemmelsgrunnlag

Kystverket er statlig forurensningsmyndighet og er ansvarlig for etablering og ivaretagelse av den statlige beredskapen mot akutt forurensning, samt føre tilsyn med at ansvarlig forurensere iverksetter relevante tiltak for å bekjempe den akutte forurensningen. Kystverkets ansvar som forurensningsmyndighet er beskrevet i forurensningsloven kapittel 6 – Akutt forurensning.

Kystverket skal sørge for beredskap mot større tilfeller av akutt forurensning som ikke er dekket av kommunal og privat beredskap, i hovedsak skipstrafikken. Forurensningslovens § 47 omhandler bistandsplikt. Dette innebærer at den som har beredskapsplikt etter § 40 å stille til rådighet utstyr og personell som inngår i beredskapen.

Kystverket, som forurensningsmyndighet, skal så vidt mulig sørge for at privat, kommunal og statlig beredskap samordnes i et nasjonalt beredskapssystem, jf. forurensningslovens § 43, 3. ledd.

Ved større tilfeller av akutt forurensning eller fare for forurensning kan statlig myndighet helt eller delvis overta ledelsen av arbeidet med å bekjempe ulykken, jf. forurensningsloven § 46, 3. ledd.

Den statlige beredskapen mot akutt forurensning til sjøs i Norge er dimensjonert etter en risikobasert tilnærming med grunnlag i en sannsynlighets-, miljørisiko- og beredskapsanalyse for akuttutslipp av olje fra skipstrafikken. Bakgrunnen for etablering av den statlige beredskapen er at det ikke stilles krav til oljevernberedskap for skipstrafikken utover de internasjonale og nasjonale krav. Nevnte krav er gitt av Sjøfartsdirektoratet om Ship oil pollution emergency plan (SOPEP) på skip, som igjen bygger på krav fra International Maritime Organization (IMO).

Dette fraviker imidlertid ikke kravet om at ansvarlig forurensere plikter å sørge for tiltak for å stanse, fjerne eller begrense virkningen av den akutte forurensningen.

I praksis vil mangel på beredskapskrav til skipsfarten i Norge føre til at det er staten som må aksjonere ved alle større utslipp. Eier vil i en del tilfeller ta ansvar for å begrense ytterligere spredning fra havaristen via et innleid bergingsselskap.

## 1.4.2 Nasjonal plan mot akutt forurensning

Nasjonal plan er utarbeidet for å ivareta Kystverkets forpliktelser som samordningsmyndighet og forpliktelser som følge av at Norge har ratifisert International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC)

Planen etablerer ingen nye forpliktelser for de etatene som er beskrevet, men legger til rette for det ansvar berørte etater har til å etablere egne planer for ivaretagelse av sitt bidrag inn i Kystverkets samordning av beredskap mot akutt forurensning.

Beredskapsplaner utarbeidet av den landbaserte industrien, operatørselskapene på norsk

kontinental sokkel, kommunene (havnemyndighetene og brannvesenet), sammenslutninger av kommuner (IUA) og regionale og sentrale myndigheter skal støtte opp under denne nasjonale planen. I tillegg skal disse planene beskrive virksomhetenes egen håndtering av uønskede hendelser.

Beredskapsplaner for den enkelte industrivirksomhet, innretning i petroleumsvirksomheten og planer for innsats i en kommune beskriver innsatsen på det enkelte området. Disse planene skal også beskrive hvordan partene kan samarbeide for å redusere skadevirkningen av akutt forurensning.

## 1.5 Nasjonale beredskapsavtaler

Staten kan pålegge private og kommuner å yte bistand ved forurensningsaksjoner. I tillegg til dette har Kystverket inngått en rekke avtaler med statlige og private aktører for å sikre en mest mulig effektiv og robust håndtering av akutte forurensningshendelser. Felles

for de fleste av avtalene er at de er operative bistandsavtaler. Dette innebærer i prinsippet at avtaleparten yter bistand til Kystverket innenfor avtalens rammer. Flere av disse avtalene trenes/øves på årlig. Nedenfor følger kort beskrivelse av de viktigste avtalene:

### 1.5.1 Statlige beredskapsavtaler



#### 1.5.1.1 Forsvaret

Forsvaret vurderes som den viktigste offentlige samarbeidspart med Kystverket. Lov om Kystvakten (Kystvaktloven) LOV-1997-06-13-42, har som formål å legge forholdene til rette for at Kystvakten effektivt og best mulig kan bidra til det statlige oppsynet med kysten og havområdene utenfor. I forbindelse med statlig forurensningsberedskap så innebærer

Kystvaktloven at Kystvakten opptrer på vegne av Kystverket inntil Kystverket er på plass med sin beredskapsorganisasjon.

For å gjøre Forsvarets fartøyer og personell i stand til å ivareta denne oppgaven samarbeider Kystverket og Forsvaret på en rekke områder, eksempelvis:

- Kystverket rådføres ved bygging av nye fartøyer for å sikre at oljevernkapasiteter planlegges implementert i størst mulig grad.
- Fartøyene designes med slepekapasiteter for å kunne bidra i den statlige slepeberedskapen.
- Kystvaktens personell får opplæring i funksjonen Innsatsleder sjø (ledelse av den operative bekjempningen av olje på sjø ved en statlig aksjon).
- Kystvakten har utplassert oljevernustyr fra Kystverket på sine skip og mannskapene får jevnlig opplæring i bruk av dette utstyret
- Deltakelse på diverse oljevernøvelser, nasjonalt og internasjonalt.

Avtalen med Forsvaret gir i prinsippet Kystverket tilgang til alle Forsvarets relevante ressurser. Historisk har dette vært avgrenset til bruk av fartøyer fra Kystvakt og Sjøheimevern. Konkret bør det også vurderes tatt i bruk ressurser som Forsvarets NH-90 helikoptre og C-130J Hercules til for eksempel logistikkstøtte og ved en eventuell etablering av en statlig dispergeringsberedskap. I tillegg bør det vurderes tatt i bruk av andre plattformer enn Kystvakt til innsatsleder sjø, for eksempel Fridtjof Nansen-klasse fregatt.

Ved en hendelse med et omfang som beskrevet i scenarioet vil det være naturlig å be om utvidet bistand fra Forsvaret. Dette gjelder eksempelvis transport og logistikkstøtte.

Det kan også være aktuelt å be om bistand i form av personellressurser fra stående avdelinger og Heimevernet.

### 1.5.1.2 DSB/Sivilforsvaret

Kystverket og DSB har inngått en rammeavtale som regulerer bruk av Sivilforsvarets ressurser ved større tilfeller av akutt forurensning på sjø og land. Avtalen regulerer både bistand til Kystverket og kommune/IUA.

Kystverkets erfaring med bruk av sivilforsvaret når det gjelder deres kompetanse og kapasitet på blant annet forlegning, forpleining, sanitet og kommunikasjonsløsninger er meget god. Sivilforsvarets utholdenhet ved aksjoner som varer lenge er begrenset.

### 1.5.1.3 Sjøfartsdirektoratet – aksjonsinspektører

Kystverket har gjennom avtalen med Sjøfartsdirektoratet tilgang til maritim ekspertise, det vil si beredskapspersonell med maritim bakgrunn som kan gå ombord på havarist for å følge operasjonen ombord på denne. Samarbeidet med Sjøfartsdirektoratet fungerer meget godt både i daglig vaktjeneste og ved aksjoner.

### 1.5.1.4 Rådgivende gruppe

Kystverket har etablert en rådgivende gruppe som skal sikre gode samarbeidsrutiner og samhandling under statlige aksjoner mot akutt forurensning. Rådgivende gruppe består av representanter fra Miljødirektoratet, Fiskeridirektoratet, Havforskningsinstituttet, Mattilsynet, Norsk Polarinstitutt, Folkehelseinstituttet og Nasjonalt institutt for ernærings- og sjømatforskning. Formålet med gruppen er å ivareta helhetlig miljøprioritering av innsats og vurdering av skader på naturmiljøet og naturressurser og bistå statens aksjonsledelse.

Gruppen ledes av Kystverket.

Enkelte aktører fra rådgivende gruppe bidrar også og har sektoransvar innen andre oppgaver tilknyttet aksjoner mot akutt forurensning.

## 1.5.2 Beredskapsavtaler med private aktører

### 1.5.2.1 Norsk Oljevernforening For Operatørselskap (NOFO)

Avtalen med NOFO er den viktigste private samarbeidsavtalen for Kystverket. Avtalen beskriver blant annet prosesser og fremgangsmåte for varsling og mobilisering av NOFOs

beredskapsressurser ved statlig aksjon og tilsvarende statlige beredskapsressurser ved privat aksjon.

NOFO oppgir på vegne av petroleumsvirksomheten at operatørselskapene kan ha en reell

ytelse over tid av sine opptakssystemer på 1000 m<sup>3</sup> oljeemulsjon pr døgn der teoretisk verdi er 2400 m<sup>3</sup> pr døgn, forutsatt at alle upåvirkelige rammebetingelser for aksjoner mot akutt forurensning som f.eks. sikt, strøm og bølgeforhold er oppfylt.

Totalt inngår 25 havgående system for mekanisk opptak i operatørenes beredskap. Dette tilsvarer i henhold til NOFOs beregninger en



kapasitet på opptak av inntil 25000 m<sup>3</sup> oljeemulsjon per døgn.

I tillegg til avtalen med NOFO har Kystverket inngått avtaler med Statoil og Exxon Mobil om bruk av private beredskapsressurser fra henholdsvis Mongstad, Sture og Slagentangen oljeraffineri/oljeterminal

#### 1.5.2.2 Fartøyer i kystnær beredskap

Kystverket har inngått beredskapsavtaler med 35 private fartøyer tilknyttet de statlige depotene i henhold til forskrift om bruk av fartøy i oljevern trådte i kraft. I tillegg til disse fartøyene har Kystverket organisert sertifisering av fartøy som har avtaler med IUA, slik at disse også tilfredsstiller kravene i forskriften. I tillegg til disse har operatørselskaper og NOFO inngått tilsvarende avtaler med om lag 110 fartøyer.

### 1.5.3 Kommunal og interkommunal beredskap mot akutt forurensning

Tilgang til tilstrekkelig personell for å gjennomføre strandrenseaksjonen vil være den største utfordringen knyttet til en slik hendelse. Forurensningsloven stiller krav til at kommune ivaretar en forurensningsberedskap knyttet til mindre hendelser som kan inntreffe innen kommunen, og som ikke er dekket av privat beredskap. I tillegg er kommunene tilknyttet et interkommunalt utvalg mot akutt forurensning (IUA) for å sikre lokal/regional håndtering av hendelser som overstiger den enkelte kommunes kapasitet og kompetanse.

En forurensningshendelse som beskrevet i scenarioet vil være en nasjonal miljøkatastrofe, og vil være svært krevende for berørte kommuner og IUA å håndtere. Den enkelte

kommune må avveie ressursbruk for å håndtere hendelsen opp mot utførelse av primæroppgavene til involvert personell og kommunens tjenesteleveranser til innbyggerne.

For å sikre en tilstrekkelig robust håndtering av hendelsen vil det være naturlig at kommuner og IUAer som ikke er direkte berørt av hendelsen må bistå med personell og nødvendig materiell under strandrenseoperasjonen. Krav om slik bistand er hjemlet i forurensningsloven, og må i dette tilfellet vurderes anvendt i større grad enn det som har vært tilfelle ved tidligere statlige aksjoner.

Det er fra enkelte stilt spørsmål ved forventninger til varighet og omfang av kommuners bistandsplikt under en statlig aksjon.

### 1.5.4 Internasjonale bistandsavtaler

Gjennom den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (International Maritime Organization-IMO) er det inngått en konvensjon som skal bidra til at det enkelte land har etablert en god beredskap mot akutt oljeforurensning og at det er etablert et system for internasjonalt samarbeid og bistand ved alvorlige ulykker. I tillegg til dette har IMO utarbeidet en veiledning " International Offers of Assistance" som

har til hensikt å være veiledende ved store og komplekse hendelser som involverer akutt oljeforurensning på land eller i kystområder.

I tråd med IMO konvensjonen nevnt over, har Norge inngått avtaler med en rekke land om varsling og bistand ved større tilfeller av akutt forurensning. Flere av disse avtalene øves årlig gjennom operative øvelser. Avtalene kan

eksempelvis komme til anvendelse ved forurensningshendelser som er større enn det den samlede nasjonale beredskapen er dimensjonert for å kunne håndtere. Avtalene regulerer blant annet hvordan, og på hvilket format informasjon, varsel og anmodning om bistand ved forurensningshendelser skal utarbeides.

Nedenfor listes opp de viktigste internasjonale forurensningsberedskapsavtalene som Norge/Kystverket er medlem av:

- Norge – Russland avtalen
- Bonnnavtalen
- Københavnavtalen, inkludert nordisk regionavtale
- NORBRIT planen
- Arktisk oljevernnavtale
- I tillegg kan Norge be om bistand fra EU

## 1.6 Kystverkets vurderinger av håndtering av hendelsen

### 1.6.1 Akutfase

Med akutfase menes perioden etter et akuttutslipp hvor det er frittflytende olje på sjø og/eller remobiliserbar olje i strandsonen.

Kystverket anser at det er et tilstrekkelig antall sjøgående oljevern fartøy nasjonalt for å kunne håndtere oljevernaksjon i dette scenarioet.

Ved et utslipp av denne størrelse vil en vurdere bistand fra både operatørselskapene på kontinentalsokkelen og internasjonalt. Vurderinger omkring konsekvensen for produksjon på deler av sokkelen ved å få tilgang på fartøysressurser antas å påvirke mobiliseringstiden.

Bruk av dispergeringsmidler blir vurdert fortløpende dersom dette tiltaket anses å gi en netto miljøgevinst.

Når det gjelder håndtering av olje i strandsonen i den akutte fasen av aksjon antas utfordringen å være særlig stor på organisering, ledelse og utnyttelse av beredskapsressursene.

I 2009 ble det gjennomført en utredning av det kvantitative dimensjoneringsgrunnlaget for statens beredskap mot akutt forurensning. Denne konkluderte med behov for å øke personellkapasiteten ved statens aksjonsledelse, og som del av dette blant annet behov for

rådgivningskapasitet for berørte IUA og fartøy engasjert som innsatsleder sjø. Anbefalingen ble fulgt opp med økte bevilgninger slik at kapasiteten tilknyttet statens oljevernberedskap ble styrket.

Det er noe usikkerhet knyttet til tilgang på oljevernressurser fra offshore petroleumsvirksomhet på norsk sokkel. De relevante fartøyene inngår delvis som områdeberedskapsfartøyer, mens andre opererer kommersielt med andre aktiviteter.

Dersom fartøy som inngår i beredskapen på norsk sokkel mobiliseres til deltakelse i oljevernaksjonen av denne hendelsen, må det samtidig foretas en risikovurdering knyttet til olje- og gassvirksomheten disse fartøyene ivaretar beredskap for.

Tilgang til tilstrekkelig kompetent personell for å lede innsatsen til sjøs er helt avgjørende for å sikre optimal organisering og anvendelse av tilgjengelige oljevernressurser.

Dersom det viser seg at det vil være nødvendig med internasjonal bistand under akutfasen, vil de avtalene og det system som er beskrevet over om internasjonal bistand bli etablert.

### 1.6.2 Strandrensefase

Strandrensefasen er den mest krevende og langvarige del av aksjonen, og vil stille store krav til involverte virksomheter.

Kystverket vurderer at en hendelse av det omfang og karakter som beskrives i scenarioet betydelig overstiger den definerte kapasiteten

til statlig oljevernberedskap.

Tilgang til tilstrekkelig og kompetent personell for å gjennomføre strandrensing vil være den største utfordringen i denne fasen av aksjonen. Basert på scenarioet antas det at strandrenseoperasjonen vil foregå i 205 dager,

forutsatt at 1220 personer er involvert i arbeidet kontinuerlig. Arbeidet vil pågå parallelt langs hele den forurensede kystsonen, noe som vil stille store krav til robuste logistikk løsninger. Det vil være utfordrende å få etablert robuste opplæringskapasiteter for utskifting og rullering av mannskap.

Avfallshåndtering vil være en stor utfordring, og det vil mest sannsynlig være behov for å etablere flere dedikerte mottaks- og behandlingssteder for oljebefengt masse. I tillegg vil det være behov for å etablere en tilstrekkelig infrastruktur for involvert personell, både med

tanke på forlegning, tilstrekkelige sanitærforhold, bespisning og personlig bekledning.

Tilgang til tilstrekkelig relevant materiell for å gjennomføre strandrenseoperasjonen vil være viktig for å sikre god fremdrift i strandrensefasen.

For å effektivisere strandrensefasen er det under utvikling et beslutningsstøttesystem. Med dette systemet operativt oppnås en mer effektiv registrering under befaring, som igjen vil lede til en mer effektiv etablering av arbeidsordrer og miljøprioritering av hvilke områder som skal renses.



### 1.6.3 Internasjonal bistand

I den grad det er nødvendig med internasjonal bistand for å håndtere dette scenarioet vil det være avgjørende at forberedelser for å motta slik bistand er utført på forhånd.

Kystverket har god erfaring med bruk av regionavtalen under Københavnavtalen. Københavnavtalen vil med stor sannsynlighet bli benyttet i dette scenarioet. Nevnte avtale har blitt benyttet under de senere års statlige aksjoner. I tillegg vil også bistand gjennom Bonn-avtalen og bistand fra private aktører som for eksempel Oil Spill Response Limited i Storbritannia bli vurdert, jf kapittel 1.5.4

Kystverket er i prosess med utarbeidelse av retningslinjer for vertsnasjonsstøtte etter DSBs nasjonale veileder.

#### 1.6.3.1 Diplomatiske klarering

Fartøy og/eller fly i annen stats eie må ha diplomatisk klarering før dette kan benyttes.

Forskrift om adgang til og opphold på norsk territorium under fredsforhold for fremmede militære og sivile statsfartøyer har som formål å gi bestemmelser om fremmede militære og sivile statsfartøyers adgang til, og opphold på norsk territorium, herunder å sikre at norske myndigheter til enhver tid har oversikt over og kontroll med slike fartøyer.

Forskriften omfatter både fartøyer og luftfartøyer. Slike fartøyer har i prinsippet kun tilgang til norsk territorium etter forutgående søknad ad diplomatisk vei til Utenriksdepartementet

og/eller norsk utenriksstasjon. Søknaden skal normalt være sendt senest 7 dager før anløpet finner sted for fartøyer, og 72 timer for luftfartøyer.

Forsvarsdepartementet eller den departementet bemyndiger, kan gi dispensasjon fra disse bestemmelsene. I praksis innebærer dette direkte kontakt med Forsvarets Operative Hovedkvarter som har rutiner for å håndtere dispensasjoner.

Kystverket har under to tidligere statlige aksjoner (Full City, 2009 og Godafoss, 2011) erfart at diplomatisk klarering måtte innhentes for svenske fartøyer fra Kustbevakningen som bistod Kystverket under disse aksjonene. Det var på forhånd ikke utarbeidet rutiner for hvordan dispensasjon fra diplomatisk klarering skulle innhentes.

### 1.6.3.2 Tollklarering – grensepassering

Det er etablert nasjonale regler og prosedyrer som gjelder for midlertidig innførsel av utstyr til Norge. Dette gjelder også oljevernutstyr som eventuelt kommer ved store oljevernaksjoner.

All krisehjelp Norge ber om fra utlandet; personell, materiell eller andre typer ressurser, omfattes av unntaksbestemmelser fra gjeldende lovverk (visumfritak, tollbestemmelser). Dette for at krisehjelpen skal være effektiv. For å få til en effektiv grensepassering vil Kystverket i samarbeid med bl.a. DSB/Sivilforsvaret sikre at det er personell på grensestasjon/havn eller flyplass som kan bidra til å effektivisere grensepasseringen.

Ved mottak av hjelp via sjø eller luft, gjelder de samme unntaksbestemmelsene (anløps- og landingstillatelser).

Norge og de land vi har avtale med er alle brukere av tollbehandlingsregime, ATA-Carnet. Dette forenkler tollbehandlingen av utstyr i

forbindelse med øvelser og aksjoner.

Kystverket vil utarbeide kvalitetsdokumenter relatert til bistandsanmodning hvor det fremkommer krav til utarbeidelse til ATA-Carnet internasjonal bistand.

### 1.6.3.3 Vertsnasjonsstøtte

Den europeiske union (EU) har utviklet retningslinjer for mottak av internasjonal bistand (EU Host Nation Support Guidelines). Norge har vært involvert i arbeidet med å utvikle disse retningslinjene. Retningslinjene fra EU er innarbeidet i en veileder (DSBs veileder om vertsnasjonsstøtte), hvor Kystverket også har bidratt i utarbeidelsen.

Med vertsnasjonsstøtte forstås det apparatet i sivil sektor som sikrer et godt og effektivt mottak av bistand til Norge i form av utstyr eller personell fra utlandet.

Vertsnasjonsstøtte kommer til anvendelse i situasjoner hvor ansvarlig myndighet ikke har de nødvendige ressurser tilgjengelig for å håndtere en større hendelse og derfor anmoder om disse fra andre land.

I Kystverkets planer for vertsnasjonsstøtte legges det opp til at Kystverket eller andre som opptre på vegne av Kystverket vil kunne ta i mot transporten ved grensen dersom bistanden kommer over land eller på aktuell flyplass. Sivilforsvaret kan bistå med dette, og vil være et bindeledd/liaison mellom Kystverkets aksjonsledelse og den/de som yter bistand.

De som yter bistand vil blant annet ha behov for støtte til overnatting og forpleining samt at HMS-forhold må ivaretas tilsvarende som for norske ressurser. Det skal etableres egne rutiner for dette.

Dersom Norge får bistand fra andre land er det naturlig at den nasjon som bistår også har en liaison i Kystverkets aksjonsentral for å sikre best mulig kommunikasjon.



## 1.7 Kystverkets anbefalinger – scenario skipskollisjon

---

Basert på scenarioet, strategi, beskrivelse og vurdering av tilgjengelige beredskapsressurser vil Kystverket komme med følgende anbefalinger:

### Akutfase

- Arbeidet med nasjonal plan for håndtering av akutt forurensning slutføres og følges.
- Årlig øvelse/trening mellom samarbeidende etater gjennomføres.
- Bruk av Forsvarets ressurser og kapasiteter bør vurderes økt utover Kystvakt.
- Avklare med Petroleumsstilsynet, Norsk Olje og Gass, Miljødirektoratet og NOFO, hvilket omfang av bistand som kan mottas fra operatørselskapene før det går ut over aktiviteten på norsk sokkel.
- Øke kvalitet og presisjonsnivå ved anmodning om internasjonal bistand og forbedre kravspesifikasjon ved slike anmodninger.
- Helhetlig plan for vertsnasjonsstøtte, som beskriver mobilisering, mottak, håndtering og demobilisering av internasjonal bistand slutføres. Denne planen må være gjenstand for regelmessig trening og øvelser.

### Strandrensefase

- Avklaring av varighet av kommunenes og private aktørers bistandsplikt utredes.
- Utvikling av fleksible og robuste logistikk løsninger som er tilpasset langvarige strandrenseoperasjoner over et stort geografisk område.
- Inngåelse av nasjonale, regionale og lokale rammeavtaler for behandling av oljeforurensset masse.
- Kystverkets tilgang på oljeindustriens beredskapspersonell for bruk i strandrensearbeidet må formaliseres.
- Årlig felles øvelser med Kystverket og relevant personell fra andre beredskapsaktører med fokus på strandrensefasen må gjennomføres.
- Videreutvikling av beslutningsstøttesystemer for å sikre informasjonsinnhenting og sammenstilling til felles situasjonsbilde og utarbeidelse av miljøprioriterte arbeidsplaner.

## 2 SCENARIO – OLJE OG GASSUTBLÅSNING PÅ BORERIGG

Scenariobeskrivelse fra nasjonalt risikobilde 2013

Forutsetninger for scenarioet				
				
<b>Hendelsesforløp</b> Brannhendelse fører til olje- og gassutblåsning på boreriggen	<b>Varihet</b> 43 døgn	<b>Sammenliknbare hendelser</b> Deepwater Horizon-ulykken i 2010	<b>Utslppsrate</b> 7 000 tonn/døgn <b>Total mengde utslipp</b> ca. 300 000 tonn olje <b>Oljetype</b> Oseberg Øst med tetthet på 842 kg/m <sup>3</sup>	<b>Følgehendelser</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Gass på dekk antenner etter fem minutter</li><li>• Eksplosjon/brann om bord på riggen der det befinner seg ca. 100 personer</li><li>• Langvarig utslipp av olje</li></ul>



Her kjemper ankerhåndteringskip mot brannen på Deepwater Horizon i 2010, mens den amerikanske kystvakten søker etter savnede. FOTO: US COAST GUARDS.

### 2.1 Overordnede betraktninger omkring scenarioet

Ved en ekstrem akutt forurensningshendelse fra petroleumsvirksomheten på kontinental-sokkelen vil ulike kriser som brann/eksplosjon, liv/helse problematikk, omdømme og samfunnsøkonomiske konsekvenser kunne oppstå. Den primære beredskapsplikten, på sokkelen for hendelser med akutt forurensning er tillagt vedkommende operatørselskap.

Operatøren har et selvstendig ansvar for å planlegge, dimensjonere for og lede aksjoner mot akutt forurensning som skyldes egen virksomhet

Med hjemmel i forurensningslovens § 46, 3. ledd kan staten ved Kystverket overta ledelsen av arbeidet med å bekjempe forurensningen. Etablering av en statlig aksjonsledelse ligger i det at forurensningen ofte vil ha et ekstremt omfang. Dette scenarioet tilsier at en statlig overtakelse vil være sannsynlig ut fra de vurderingskriterier som er nedfelt mellom Norsk Olje og Gas, operatørselskaper og Kystverket.

En statlig overtakelse av aksjonsledelsen endrer ikke operatørens ansvar for å håndtere hendelsen.

### 2.1.1 Natur og miljø

De store mengdene utslipp av råolje antas å få vesentlige konsekvenser for natur og miljø. I første omgang vil olje på sjø kunne ramme et stort antall sjøfugl. Simuleringer av lignende oljeutslipp tyder videre på at betydelige mengder olje vil nå kysten. Selv om man tar hensyn til at værforhold, naturlig og kjemisk dispergering (oppløsning) og mekanisk opptak har betydning for mengden av olje som når strandsonen, kan man forvente å finne oljepåslag i varierende mengde opp til 3 000 km kystlinje.

I henhold til metodikken som er benyttet i Kystverkets miljørisikoanalyser faller utslippet i dette scenarioet i den høyeste skadepotensial

klassen for sjøfugl, sjøpattedyr og strandhabitater, og i den neste høyeste klassen for fisk, i og med at en forventer at slikt utslipp vil gjøre størst skade på miljøressurser knyttet til overflaten.

Det reelle skadeomfanget av en slik hendelse er avhengig av en rekke faktorer rundt utslippshendelsen, som for eksempel oljetype, vind- og værforhold, årstid og tilstedeværelse av sårbare ressurser og utfallet av den sjøgående oljevernaksjon.

Forutsetningene knyttet til dette akutte utslippet av olje er basert på verstefallsutslipp slik disse er definert i det faglige grunnlaget for forvaltningsplaner i norske havområder.

### 2.1.2 Aksjonering og statlig aksjonsledelse

Ansvarlig operatør vil i dette scenarioet umiddelbart iverksette en oljevernaksjon med alle nødvendige beredskapsressurser. Kystverket vil føre tilsyn med operatørens aksjon og påse at operatøren iverksetter tilstrekkelig tiltak. Kystverket vil i denne fase bistå med avtalefestede ressurser og for øvrig være i tett dialog med operatøren.

Dersom Kystverket gjennom sitt tilsyn ser at tiltakene ikke er tilstrekkelige eller at det på annen måte fremkommer at det vil være riktig med statlig overtakelse, beslutter Kystverket dette. Aksjonen ledes da av Kystverket og etablerte rutiner for statlige aksjoner vil følges.

Et brodokument som er utarbeidet i felleskap av operatørene og Kystverket beskriver hvordan overtakelsen og samordningen av beredskapsressursene skal foregå, herunder aksjonsledelse, stabsfunksjoner og lokalisering.

En statlig overtakelse med etablering av en samordnet aksjonsledelse vil være aktuell ved følgende ekstreme hendelser:

- som berører flere kommuner, IUAs eller fylker med behov for koordinering over administrative grenser og med mange offentlige etater og ressurser involvert, i tillegg til de private.

- med omfang som krever tilleggsressurser, ut over det som på forhånd er planlagt og avtalefestet, gjennom offentlige ressurser og internasjonale bistandsavtaler som Kystverket kan utløse.
- med fare for store nasjonale konsekvenser med hensyn på ytre miljø både på kort og lang sikt
- med fare for store nasjonale konsekvenser knyttet til, økonomi og omdømme med utslipp som driver over til annet lands sektor med behov for statlig koordinering

Kystverket har i dag organisert sin aksjonsledelse etter Enhetlig ledelsessystem (ELS) prinsippene. Formålet med enhetlig ledelsessystem er å sikre gjenkjennerbarhet, og at hendelser håndteres på en forutsigbar måte uavhengig av størrelse og omfang. Veiledningen beskriver et felles overordnet strategisk ledelsessystem med stabsstøtte.

Fordelen med en slik enhetlig organisering er tydelig demonstrert i samvirke der personell fra ulike brannvesen har forsterket berørt IUAs ledelse. Eksempler på dette er aksjonene etter havariene til Full City og Godafoss.



### 2.1.3 Operatørselskapenes tilgang på beredkapsressurser

Norsk oljevernforening for operatørselskap (NOFO) ivaretar operatørens beredkapsforpliktelse på vegne av operatøren.

I 2014 disponerte NOFO totalt 25 havgående oljevernssystem for mekanisk oppsamling på sjø. Kapasiteten i kyst- og strandberedskapen er mer enn fordoblet de siste syv til åtte år. I 2014 hadde industrien avtaler med 110 mindre fartøy hvorav om lag 60 er fiskebåter. Disse disponerte 25 kyst- og fjordsystem samt diverse annet utstyr fordelt på depoter langs kysten. I tillegg vil de 25 havgående systemene også kunne omdisponeres til å bli benyttet kystnært der dybdeforholdene er tilfredsstillende.

For strandaksjoner disponerer NOFO, i henhold til egen beskrivelse av beredkapsressurser, i dag mer enn 100 spesialtrente personer. I tillegg foreligger avtaler med andre aktører som gir tilgang til mer enn 900 personer, også disse med kompetanse og øvet for strandaksjoner. Dette inkluderer både personell fra det private og det offentlige.

I tillegg til oppbyggingen av mekanisk oppsamling, kommer en oppbygging av dispergeringskapasiteten på norsk sokkel gjennom større lagre av dispergeringsmidler og utstyr blant annet lagret om bord på fartøy i operativ

beredskap.

Det er også utviklet nytt dispergeringsutstyr for bruk i kystsonen.

I henhold til petroleumsvirksomhetens egen beskrivelse er de dimensjonerende beredkapsbehovene på norsk sokkel utelukkende dekket med ressurser som befinner seg i Norge. Dette er et særegent trekk ved petroleumsvirksomhetens beredskap og innebærer at de ressurser som NOFO og operatørene har tilgang til gjennom avtaler internasjonalt, blir et supplement som bidrar til robusthet i beredskapen.

Samlet gir dette i følge petroleumsvirksomheten selv et grunnlag for å hevde at man i dag har en betydelig robusthet i beredskapen på norsk sokkel. Med robusthet menes den dimensjonerte beredskapens evne til å opprettholde sin funksjon når den utsettes for påkjenninger, og til å opprettholde funksjon ut over varigheten til dimensjonerende hendelser. Dagens beredskap har en betydelig robusthet materielt, kompetansemessig og med hensyn til utholdenhet i følge Norsk olje & gass, rapport Status for oljevernberedskapen på norsk sokkel 2013.

Kystverkets har i forståelse med Petroleumstilsynet, Miljødirektoratet og DSB og i samarbeid

med petroleumsvirksomheten lagt til rette for at en statlig overtakelse skal foregå på en måte som sikrer en god overgang som ikke skal forsinke innsatsen. Dette innebærer også

at Kystverket sammen med operatør ivaretar en samordnet av aksjonsledelse som sikrer maksimalt utnyttelse av tilgjengelige ressurser.

## 2.2 Kystverkets vurdering av håndtering av hendelsen

Hverken norske operatørselskap eller Kystverket har erfaring fra denne type hendelse. Med utgangspunkt i de samlede beredkapsressurser er det grunnlag for å anta at det er tilstrekkelig nasjonale ressurser. Det vil til en hver tid vurderes tatt i bruk internasjonale avtaler for ressursbistand dersom de nasjonale ressurser allikevel skulle vise seg å ikke være tilstrekkelig.

Det pågående arbeidet med rutiner for statlig overtakelse forventes å legge til rette for en god overgang fra operatørs egen håndtering i innledende fase, til statlig overtakelse med en felles aksjonsledelse med alle nasjonale ressurser tilgjengelig.

Felles aksjonsledelse (Unified Command) viste seg å være en effektiv måte å håndtere store og langvarige hendelser på under Macondo-hendelsen i USA i 2010. Under ledelse av den amerikanske kystvakten jobbet personell både fra statlige myndigheter og operatørselskapet BP med partnere sammen under en felles ledelse. Dette var på alle nivåer fra den øverste aksjonsledelse og helt ned til arbeid i enkeltkommuner (Parish).

Rapporten fra den interdepartementale Forum for samarbeid om risiko (Risikogruppen) fra 2010, og oppfølgingsrapporten fra petroleumindustrien (OLF 2012), konkluderte med positive amerikanske erfaringer med "Unified command" og aktualiserte behovet for etablering av en felles aksjonsledelse for store forurensningshendelser også i Norge.

Kystverket har grunn til å tro at med den mengde ressurser som her vil være tilgjengelig vil utfordringen være ledelse og organisering for optimal utnyttelse av ressursene. Utfordringene vil være størst for den landbaserte delen av hendelsen. Det vil i henhold til scenarioet være oljepåslag over et svært stort område og med et stort antall berørte kommuner og IUA er det krevende å samordne og få en effektiv ressursutnyttelse.

En til en hver tid oppdatert oversikt over alle påslagssteder og behov for ressurser vil være svært krevende.

Både Kystverket og operatørselskaper benytter de samme kommunale beredkapsressurser i sin aksjonsorganisasjon. Dette er en styrke med tanke på kompetansebygging gjennom økt øvelsesaktivitet, samtidig som det kan være krevende for de kommunale ressursene både å forholde seg til private aktører og til staten. Både organisatoriske og administrative krav og rutiner vil kunne oppleves ulikt. Det vil være svært viktig å gjennomføre jevnlig øvelser med alle aktører for å trene kommunikasjon, rutiner og beslutninger.

Operatørselskapenes avtale med kommunale beredkapsressurser har en begrenset avtale-tid, mens kommunenes bistandsplikt i henhold til forurensningsloven ikke har en tilsvarende begrensning.

Risikogruppen påpekte i sin rapport etter Macondo-hendelsen at det operative samspillet mellom private, kommunale og statlige beredkapsaktører ved store akutte forurensningshendelser, herunder klargjøring av rolle- og arbeidsfordeling, vil være av stor betydning for utfallet av den samlede håndteringen av ekstreme forurensningshendelser.

Alternativ organisering av en langvarig strandrenseaksjon vil også kunne være en problemstilling med tanke på statens til en hver tid ivaretagelse av den nasjonale beredkapsrolle.

I en slik situasjon som scenarioet beskriver vil det i samsvar med selskapenes beredkapsplaner være aktuelt å bruke betydelige mengder dispergeringsmidler. Dette har operatørselskapene og Kystverket liten erfaring med, både når det gjelder logistikk og effekt.

Kommunikasjon og beslutninger ved omfattende bruk av dispergeringsmidler både ved undervannsdispergering, eller på sjø, vil være krevende.

Brenning av olje på sjø som alternativ bekjempningsmåte i dette scenarioet, vil med dagens teknologi og kunnskap mest sannsynlig ikke være relevant.

### 2.3 Kystverkets anbefaling – scenario olje og gassutblåsning på borerigg

Basert på scenarioet, strategi, beskrivelse og vurdering av tilgjengelige beredskapsressurser vil Kystverket komme med følgende anbefalinger:

- Arbeidet med brodokument for felles aksjonsledelse ved håndtering av akutt forurensning fra petroleumsvirksomheten sluttføres.
- Årlig øvelse/trening med relevante aktører i henhold til brodokumentet og øvrig planverkt gjennomføres.
- Årlig øvelse/trening med det kommunale beredskapsapparatet som en del av statens aksjonsledelse ved akuttutslipp fra offshore petroleumsvirksomhet må gis særlig oppmerksomhet, både fra staten og fra operatørselskapene.
- Årlig øvelse/trening med petroleumstilsynet (Myndex) anbefales videreført.
- Eventuell usikkerhet i forholdet kommunenes bistandsplikt til stat opp mot kommunenes avtale med operatør bør drøftes.
- I dialog med operatørselskapene sikre beslutningsstøttesystemer for informasjonsinnhenting og sammenstilling til felles situasjonsbilde
- Beslutningsprosessen med eventuell bruk av store mengder dispergeringsmidler, herunder det å kommunisere dette til omgivelsene, må øves og trenes
- Rutiner for mottak av internasjonal støtte må trenes og øves.





**KYSTVERKET**

[www.kystverket.no](http://www.kystverket.no)

[post@kystverket.no](mailto:post@kystverket.no)  
Sentralbord: 07847

Postadresse: Kystverket, p.b. 1502, 6025 Ålesund