



Fylkesmannen i Hordaland

Sakshandsamar, innvalstelefon
Rune Heradstveit, 5557 2110

Vår dato
18.04.2005
Dykkar dato
21.09.2004

Vår referanse
04/12578/4/350/RHE
Dykkar referanse

Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap
Postboks 2014
3103 Tønsberg

Diverse etatar og kommunar - sjå adresselista

Rapport - evalueringsmøte etter gasstankaren "Marte"

Havområdet mellom Utvær fyr på nordsida av Sognefjorden – innløpet til Sognefjorden – og rundt oljeterminalane Mongstad og Sture er svært utsett for ulukker og nestenulukker. Ei av dei mest alvorlege nestenulukkene skjedde mandag 20. september 2004 då gasstankaren "Marte" mista motorkrafta utanfor Fedje. Denne hendinga var så alvorleg og inneheldt så mange problemstillingar – bl.a. i grenseområdet mellom ulike styresmakter og aktørar at fylkesmannen torsdag 4. november inviterte til breitt evalueringsmøte for å sjå nærare på korleis ulike sider av hendinga vart handtert.

Fylkesmannen er i embetsoppdraget (tildelingsbrev frå MOD/JD) bedt om å bistå med nødvendige evalueringar i etterkant av større kriser og ulukker (eller hendingar som kunne ha utvikla seg til å bli det) for å sjå nærare på kva som skjedde, korleis hendinga vart handtert, og ikkje minst å sikra at eventuelle nødvendige forbetringar vert gjort.

Fylkesmannen vart i skriv dagsett 21. september frå Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap, bedt om å sjå nærare på kva som kunne skjedd av betydning for samfunnstryggleik og beredskapsmessige utfordringar lokalt og regionalt dersom gasstankaren "Marte" hadde gått på grunn ved Fedje den 20. september i år. Me vart også bedt om å vurdere beredskapen på land ved denne typen situasjonar, og eventuelt vurdere trong for ytterlegare tiltak.

For involverte aktørar og andre vart hendinga opplevd som rimeleg alvorleg og usikker med tanke på kva som kunne skjedd dersom tankaren hadde gått på eit skjer eller land, og med eventuelle påfølgjande konsekvensar / skadeomfang både for mannskapet på tankaren, redningsmannsskap og nærområdet kring Fedje kommune. Hensikten med evalueringa var fyrst og fremst å sjå nærare på kva som skjedde og korleis hendinga vart handtert av ulike involverte etatar og Fedje kommune, og kva konsekvensar ein kunne ha fått dersom båten hadde gått på grunn. Vidare ynskte me å få fram erfaringar om korleis samfunnet best kan førebu seg på ei liknande hendingar seinare.

23. desember skjedde på ny ei hending då ein fransk gasstankar ("Rene") kom i drift utanfor Fedje i grov sjø og uver med sterk vind og regn, men skipet fekk maskinen i gang igjen før det oppsto dramatisk. Denne gasstankaren gjekk med ballast og var på veg til Mongstad for å lasta gass. HRS Sør fekk melding om motorstansen kl. 09.11. I hamna på Fedje låg taubåten "Baut" i beredskap, og den vart dirigert til den franske tankaren. Klokka 10.32 meldte "Baut" at den hadde fått slepar om bord, og like etter meldte den franske kapteinen at maskina var kome i gong att.

Sjølv om ein unngjekk større dramatisk denne gongen, var dette ei ny påminning om at marginane kan vera små i forhold til at det kan skje ei større skipskatastrofe med påfølgjande hendingar. Ei dreining og auking av vindstyrken kunne gjort situasjonen meir dramatisk.

Om ikkje dette var nok kom havariet av "Fjord Champion" utanfor sørlandskysten 3. mars 2005 med ei ny påminning om kor viktig det er at tryggleiken og beredskapen langs kysten er god. Denne gongen kan me sannsynlegvis takka det gode veret for at ikkje konsekvensane vart større.

Dei siste hendingane (utanom "Fjord Champion") føyer seg inn i rekkja av ulukker og nestenulukker som har vore i dette området dei siste 30 åra. Rocknes-forliset vart den mest dramatiske av desse, og i tillegg til mange omkomne har den vist kor store konsekvensane er og kor vanskeleg og kostbart det er å rydda opp etter ei ulukke. Oppryddinga varte i 4 månadar og har ein kostnad på over 100 mill. kroner, og dette etter eit utslepp på "berre" 500 tonn bunkersolje. Årleg vert om lag 80 mill. tonn olje lasta og lossa i dette området. Mongstad har åleine 2100 anløp i året, av desse er 500 større oljetankarar med inntil 380 000 tonn olje om bord – altså nesten 800 gonger meir olje enn det MS Rocknes hadde. Det går nesten ikkje an å tenkja seg konsekvensane av eit slikt oljeutslipp.

Totalt utgjer hovudleia nord / sør og innseglinga til Sture og Mongstad eit kryssingspunkt med om lag 50 000 årlege seglingar. Kysten vår er dermed eit høgriskoområde for kollisjon, havari og oljeforureining.

At me til no ikkje har opplevd større forureiningsulukker kan i stor grad skuldast eit godt førebyggjande arbeid. Me nemner her etablering og drift av Fedje trafikksentral, losteneste, slepebåtar, eskorteteneste, og at Sture og Mongstad set strenge krav til skipa m.m. Samtidig viser nestenulukkene som "Marte", "Rene" og "Fjord Champion" at kanskje berre marginane skil desse ulukkene frå å få langt alvorlegare konsekvensar.

./ Vedlagt (vedlegg 9) fylgjer elles ein oversikt over samtlege ulukker og nestenulukker som har skjedd i dette området sidan 1975.

Fylkesmannen viser til at Statoil etter nesten ulukka med "Marte" har gått til det skritt å stasjonera fast ein slepebåt på Fedje. (Statoil disponerar 4 topp moderne slepebåtar som vert sett på som dei beste i verda, både kva vedrører mannskap og utstyr.) Statoil Mongstad har elles investert svært mykje i utstyr, og når dei private aukar sin beredskap dramatisk, er det eit paradoks at staten føreslår å trappe ned sin beredskap i området. Fylkesmannen finn det derfor uriktig at staten nedgraderar oljeverndepotet på Fedje slik det no er føreslått i St.meld. nr. 17 (2004-2005) "På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljeverberedskap". Ulukker og nestenulukker gjer at dette er vanskeleg for folk i området og langs kysten å forstå, også politisk.

Fylkesmannen er ikkje ueinig i at oljeverberedskap vert styrkja i Florø eller andre stadar, men dette bør skje utan at depotet på Fedje vert nedgradert. Vår strategi er å ha den beste oljeverberedskap over heile landet, og det å behalda ressursar i dette området må ikkje trenga vekk ressursar andre stadar i landet. Det var og eit lite tankekors for oss at Kystverket for nokre år sidan vurderte å nedbemanna Fedje trafikksentral for å spara kostnader. Utan snarrådig innsats frå Fedje trafikksentral ville "Marte" gått på grunn utanfor Fedje denne morgonen 20. september 2004.

./ FylkesROS for Hordaland har omtala akutt forureining, herunder større oljeutslipp til sjø, i kapittel 7. Me legg dette kapittelet ved rapporten (vedlegg 10).

Fylkesmannen ynskjer å understreka at nestenulukkene ikkje må tolkast som om beredskapen er god nok, men meir som ei påminning og eit varsel om å investera enda meir i arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap – og i dette høvet beredskapen i forhold til oljevern og sjøtryggleik totalt sett. Evalueringa etter gasstankaren "Marte" viste at det er rom for forbetring på mange område, både hos enkelte etatar og i samspelet mellom etatar med delansvar for tryggleiken. Me viser her til føreslåtte oppfylggingstiltak.

Tidleg varsling er eit viktig middel for å redusera konsekvensar i samanheng med ulukker. Erfaring etter ulukker og nesteulukker viser ofte at varslingsprosedyrar og planverk ikkje alltid vert fylgde, og at prosedyrar heller ikkje alltid er fullkomne. Vidare at varsling skjer for seint til etatar og kommunar som gjerne får ansvar etterkvart som hendingar / ulukker utviklar seg – gjerne det me kallar for "ringane i vatnet". Ved slike hendingar og ulukker er det gjerne redningstenesta ved HRS eller LRS som har ansvaret i startfasen, og som saman i redningssamvirket handterer situasjonen. Me ser no meir og meir trong for at desse så tidleg som mogleg varslar etatar og kommunar som kan få oppfylgjingsansvar i og etter ulukkene / hendingane. Dette for at desse kan byrja å etablere og førebu sin beredskap og sine oppgåver så tidleg som mogleg.

Her fylgjer forslag til oppfylggingstiltak som kom fram i evalueringsmøtet i samanheng med "Marte" og me ber om at dei enkelte etatar og ulike styresmakter fylgjer opp forslaga som ligg i dette skjemaet. Me ber vidare

om at Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap bringer dette vidare oppover til ulike ansvarlege styresmakter.

Rapporten er delt i 2. Fyrst ei oppsummering med forslag til oppfylggingstiltak, deretter eit kort referat frå sjølve møtet.

Oppsummering / oppfylggingstiltak

Kva	Tiltak	Ansvar (Hovudansvarleg er market med utheva skrift)
<p>Varsling Varsling fungerte ikkje optimalt</p> <p>Hordaland politidistrikt mottok ikkje varsel frå HRS Sør.</p> <p>Fedje kommune var kritisk til at dei ikkje fekk varsel om evt. evakuering</p>	<p>Varslingsetatar må fylgja planverk og evt. revidera dei.</p> <p>Dersom det ved "sjøredning" ikkje er obligatorisk varsling til "landaktørar" må det lagast ein rutine om at dette vert gjort når hendingar skjer nær land, eller når det kan verta aktuelt å frakta personar til lands.</p> <p>Kommunane som kan verta berørte må også varslast så tidleg som mogleg slik at dei kan førebu nødvendige handlingar.</p> <p>Kommunane må generelt i større grad få varsel om hendingar som kan utvikla seg – sjølv om kast er kjent eller ukjent i ein tidleg fase.</p>	<p>HRS LRS / Hordaland politidistrikt Politidirektoratet</p> <p>Kommune</p> <p>Alle med varsl. ansvar</p> <p>Alle med varsl. ansvar</p>
<p>Safeseanett SafeSeaNet er eit felles europeisk meldings- og informasjonssystem for skipstrafikken. Det inngår i eit større overvåkingssystem der bl.a. også AIS (Automatisk identifikasjonssystem) er ein viktig del. I eit EU-direktiv skal SafeSeaNet og AIS fullstendig integrerast i eit felles overvåkingssystem for Europa innan 2008. Systemet har mange tilleggsfunksjonar, f.eks. varslingsfunksjonar til styresmakter m.m.</p>	<p>Dette må gjerast tilgjengeleg for HRS, LRS (politi), andre redningsetatar, hamnevesen, fylkesmann, berørte kommunar m.m. Dersom ein situasjon oppstår kan for eksempel kystverket sørgja for oppdatert informasjon om fartøy og last – e-post.</p> <p>Systemet bør også utvidast til å seia noko om risikopotensialet ved lasta og evt. konsekvensar – jfr. det som er skreve om faktaark lengre nede.</p> <p>Øvingar. Systemet bør øvast.</p>	<p>Kystverket Vest</p> <p>DSB</p>
<p>Evakueringsproblematikk Evakuering er problematisk, stikkord: varsling, kommunikasjon, praktisk gjennomføring.</p> <p>Folk høyrer i lita grad på NRK og radio på dagtid. SF sine varslingsanlegg finnest kun i få kommunar – større byar og gjerne tettstadar med spesiell industri.</p> <p>Korleis organisera varsling av skular, institusjonar, verksemder, bustadar m.m.?</p> <p>Korleis øva gass-evakuering?</p>	<p>Når det gjeld Fedje-området, bør dette vurderast (kan også gjelda andre kommunar der denne type last passerar på kjøel eller hjul)</p> <p>Ha ein meir detaljert evakueringsplan. Denne må utarbeidast i samråd med fleire styresmakter.</p> <p>Alternative varslingsystem bør vurderast – f.eks automatisk telefonvarsling (som t.d. UMS-varsling).</p> <p>Fleire kommunar og etatar har teke i bruk dette i dag. Dette er system som ringer opp folk og gjev dei meldingar kommunen eller andre ynskjer å gje.</p> <p>Evakuering bør utprøvast som del av ein større øving – gjerne med Fedje som eksempel.</p>	<p>Generelt - DSB Fedje kommune Lensmannen i Austrheim og Fedje Hordaland pd. Fylkesmannen Andre kommunar</p>
Alert Flash Report		

Elektronisk meldeskjema.	Kystverket har – med utgangspunkt i evalueringa – laga eit elektronisk meldeskjema (som også vert distribuert via e-post) kalla Alert Flash Report. Dette skal gje informasjon frå Fedje trafikksentral om at det har skjedd ei ulukke, vedlagt ein del fakta om hendinga, skipet m.m. Kystverket må vurderer nærare kven som bør få denne infoen, men me nemner her Redningstenesta, HRS, LRS), hamnevesen, fylkesmannen, kommunar som kan bli berørte (NB! Tenkja pro aktivt)	Kystverket Kystverket
Lokalradioavtalen Det var like før melding om evakuering gjekk utover NRK. Det kom fram både manglande kunnskap om lokalradioavtalen, og trong for rutinemessig oppdatering av denne.	Revidering av lokalradioavtalen. <i>(Avtalen er normalt revidert ein gong i året. Det er viktig med årlege møte om denne avtalen.</i> <i>Det bør vurderast om ikkje fleire aktørar bør informerast med jamne mellomrom om avtalen.</i> <i>Internt i etaten / organisasjonen må ein sørgja for å spreia kunnskap om avtalen).</i> Alle må informera internt i eige organisasjon om denne avtalen f.eks til vaktpersonell	Fylkesmannen Politiet NRK / lokalradioar Andre Alle som er brukarar av avtalen.
Hemmeleg nummer (H-nr) Det var vanskeleg å koma gjennom til Fedje trafikksentral medan aksjonen pågikk – opptattsignal.	Innføring av H-nr. / ukjente nummer Det er viktig å ha fleire nummer utanom sentral – nummer som ikkje er kjente utad (enn for beredskapssetatar). Skilja mellom inn- og ut nummer	Fedje trafikksentral Andre
Info-/kunnskapsformidling Me må bli flinkare med informasjon- og kunnskapsformidling både i forkant, når hendingar skjer og i ettertid. I dette høvet er det f.eks snakk om type last og konsekvensar	Betre bruk av dei moglegheitene IKT gjev. Bl.a. internett, e-post oppdatering m.m. Spre kunnskap. Tenkja samordning. Orienteringsmøte / kurs/ seminar.	Ansvarlege etatar DSB Kystverket Fylkesmannen Redningsetatar Andre
Gasskompetane / faktaark Det finnest mykje informasjon og kompetanse om oljeproblematikk, men når det gjeld gass snevvar kompetansen inn. Det er og manglande informasjon om kva som er ombord i skipa, og kva konsekvensar slike stoff har.	Det bør distribuerast faktaark (e-post / internett) om ulike gasstypar. Disse må kunne brukast av fraktar, dei involverte i ein redningsaksjon, kommunar og andre. Ein bør vurderer om desse faktaarka kan innehalda scenariobeskrivingar. Dette bør også bli ein del av vedlegget til Alert Flash Report.	DSB og Statoil Mongstad tok på seg å sjå nærare på dette. Dei tek med seg eventuelle andre aktørar etter behov – for eksempel brukarar som politi, redning og gjerne kommune
Avslutning / normalisering etter hendingar Det kom fram at fleire ikkje fekk melding om at aksjonen var avslutta. Avslutning / normalisering etter hendingar er svært viktig.	Normalisering etter hendingar må vera ein del av krisehandteringa; inn i prosedyrar og planverk.	Alle
Revidering av forskrifta for Fedje trafikksentral Føresegna er under revidering.	Fullføra revisjonen og i dette høvet ta omsyn til erfaringar bl.a. etter "Marte". Vurdering om føresegna skal på høyring?	Kystverket Vest
Plaverk	Planverk må oppdaterast og reviderast med	Alle

	<p>jamne mellomrom. Det er og viktig å involvera / sjå nærare på grenseflatane til andre aktørar / etatar / styresmakter og deira planverk</p>	
<p>Øvingar Øvingar er viktig for å bli betre. Samøvingar (Fullscala-øvingar) som involverar alle aktørar er viktig. Dette er eit høgrisikoområde og bør prioriterast i øvingssamanheng også som ei nasjonal - regional - lokal øving.</p>	<p>Fleire øvingar, små og større Fleire samøvingar - bl.a også fullskala-øvingar frå nasjonalt via regionalt til lokalt nivå</p> <p>FTS(Fedje trafikksentral) må trekkast meir inn i øvingane</p> <p>Konkret forslag er ei stor øving i dette området februar/mars 2006.</p>	<p>Alle nivå. Spesielt Kystverket / DSB</p> <p>DSB, Kystverket Vest, Fylkesmannen</p>
<p>Risiko- og sårbarheitsanalyse Det bør vurderast å gjennomføra ei ROS-analyse i forhold til eit liknande scenarie. Dette for å få riktige risikovurderingar i forhold til vidare tiltak.</p>	<p>Gjennomføra ei ROS-analyse i forhold til frakt av gass på sjø – og gjerne generelt transport av gass.</p>	<p>DSB</p>

Fylkesmannen takka til slutt alle deltakarane for flott fram møte og ikkje minst for konstruktive bidrag og gode samtalar under evalueringa. Evaluering etter ulukker og ”nesten ulukker” er viktig, men vel så viktig er at forbetringsspunkt vert fylgd opp i etterkant. Fylkesmannen håpar derfor at mange av tiltaka me no nemner vert fylgd opp av ansvarlege etatar/styresmakter. Fylkesmannen vil sjølvsagt også vera med å bidra og leggja til rette for at dette vert gjort.

Fylkesmannen takka til slutt Statoil Mongstad for at dei stilte lokale til disposisjon for møtet, for kaffi og lunsj, og ikkje minst for at dei heile tida er positive i forhold til å få til ein best mogleg beredskap kring anlegget.

Med helsing


Svein Alsaker


Rune Heradstveit
fylkesberedskapssjef

Vedlegg:

1. Referat frå evalueringsmøtet.
2. Program for evalueringsmøtet den 4. november.
3. Deltakarliste på evalueringa.
4. Opningstale ved Fylkesmann Svein Alsaker.
5. Hensikt med øvinga ved fylkesberedskapssjef Rune Heradstveit.
6. Foredrag frå DSB ved Nils Henrik Agerup, ”Marte”, mulige hendelser; gassutslipp og brann.
7. Rapport frå Fedje kommune dagsett 20. september 2004.
8. Rapport / resymé av hendinga frå Kystverket Vest dagsett 8. november 2004.
9. Oversikt over ulukker og nestenulukker i dette området dei siste 30 åra.
10. FylkesROS Hordaland, kapittel 7 om akutt forureining.
11. Kopi av telefaks frå Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap til fylkesmannen dagsett 21. september der DSB ber om evaluering / innhenting av fakta.
12. Kopi av invitasjonsskriv dagsett 4. oktober 2004 frå Fylkesmannen til evalueringsmøtet.

Adresseliste:

Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap, avdeling for utredning og nasjonale beredskap og
Avdeling for næringsliv, produkt og farlege stoff

Kystdirektoratet
Kystverket Vest
Fedje kommune
Hordaland politidistrikt
Lensmannen i Austrheim og Fedje
Statoil Mongstad
Øygarden kommune
Lindås kommune
Austrheim kommune
Bergen kommune
Bergen og omland hamnevesen
Bergen kommune, brannvesenet
Østensjø rederi
Bukser og Berging AS
Norsk Hydro Stureterminalen
Justisdepartementet
Hovudredningscentralen Sør

Andre:

Hordaland fylkeskommune
Hordaland sivilforsvarsdistrikt
Haakonsvern Orlogsstasjon,
Haugaland og Sunnhordland politidistrikt
Hordaland Heimevernsdistrikt 09
Fiskeridirektoratet Region Vest
Fylkesmannen i Sogn og fjordane
Fylkesmannen i Rogaland

Intern kopi:

Fylkesmannen i Hordaland, helseavdelinga, her
Fylkesmannen i Hordaland, miljøvernavdelinga, her