

Miljøverndepartementet  
Statsråd Helen Bjørnøy  
Pb 8013 dep  
0030 oslo

Fiskeridepartementet  
Statsråd Helga Pedersen  
Pb 8118 dep.,  
0030 Oslo  
Bergen, 8 desember 2005



### **Norges Miljøvernforbund(NMF) krever utstasjonering av værskip i Barentshavet.**

Krav om utstasjonering av værskip i Barentshavet- Norges Miljøvernforbund (NMF) krever som en del av oljevernberedskapen utenfor Finnmark utplassering av værskip i Barentshavet for å øke kunnskapen om vind og værforhold i havområdet samt å kunne gi mer troverdig bilde av en fremtidig værtilstand til mannskap ombord på bl.a. tanktonnasje som trafikkerer Nordområdene. Idag begrenser værkartleggingen i området seg til de sonder som sendes opp fra Bjørnøya og Hopen 2 ganger i døgnet.

Realisering av behovet for mer værmelding for Barentshavet øker oljevernberedskapen Det Norske Meteorologiske Institutt DNMI er av den oppfatning at værvarslingen for Barentshavet ikke er god nok. I sin rapport fra 2005, med tittelen Økt aktivitet i Barentshavet-kjenner vi værforholdene godt nok? slår DNMI fast bla følgende sitat "Nordområdene er dårlig dekket av værobservasjoner og kvaliteten på værvarslene for Barentshavet er dårligere enn det som er vanlig lenger syd. Dette gjelder særlig om vinteren." sitat slutt . Videre heter det følgende; sitat " Dagens teknologi og kunnskap åpner for bedre værvarslingsnøyaktighet i Barentshavet. Dette krever et større observasjonsgrunnlag og varslingsmodeller med høyere oppløsning enn det som brukes operasjonelt idag, sitat slutt.

Videre går det frem av rapporten fra DNMI at Barentshavet har et barskt vinterklima med raskere skiftninger enn det vi kjenner sydover langs Norskekysten og i Nord sjøen, sitat "De raske skiftningene representerer en større risiko for sjøtransport og oljeaktivitet i nordområdene enn lenger syd" sitat slutt. Sjøtransport er her bla økende transport av råolje skipet fra russiske felt der størrelsen på skipene vil ligge opp mot 300 000 dwt, såkalte VLCCere(Very Large Crude Carrier).

Polare lavtrykk dannet ved at kald polarluft sprer seg over havet med dertil liggende oppvarming fra havoverflaten kjennetegnes ved kraftig vind og dårlig sikt grunnet kraftig nedbør og opptrer overraskende. Kraftig vind og dårlig sikt opptrer dessuten ofte ved frontpassasjer og utbredt tåke er vanlig i sommerhalvåret.

NMF vil understreke at aktiviteten på oljeutvinning og leting er høy om sommeren pga gunstige lysforhold. Dette stiller krav til gode værforhold om sommeren. Statistikk på lavt skydekke i månedene fra mai til august viser en stor grad av hyppighet for dette, se frekvensfordeling vedlagt.

Hybridskip – værskip med beredskapsegenskaper

Skipet vil ved et nybygg også kunne bygges for å fungere som et beredskapsfartøy i gitte situasjoner da skipet likevel vil ligge posisjonert på bestemte koordinater mens på jobb. Da er det slik NMF ser det relevant å vurdere bestilling av et nybygg med tilstrekkelig trekraft (130-200 tonn BP) og med de nødvendige fasiliteter som er nødvendig for å utføre værmålinger både i luften og under vann. En videreføring av MS Polarfront sin metode og utstyr er da relevant å trekke veksler på.

Værobservasjoner, måling av luftfuktighet, trykk, vind og vanntemperatur er informasjon som av flere grunner er viktige for både myndigheter og brukere av seilingleder langs Norges kyst, og spesielt da de nordligere strøk. NMF ser med bekymring på den økende oljefrakten nordpå uten at myndighetene signaliserer virkelige løft på beredskap mht utstyr eller tonnasje, heller ikke er kravene til passerende tonnasje effektivt via annet enn de svake kompromiss-rammene som legges til grunn av IMO.

Værskipet Polarfront bygget i 1976 og eneste private værskip i vår del av verden danner modell for hva NMF ser som relevant å utplassere i Barentshavet. Det er flere grunner til dette.

Skipet som idag jobber på oppdrag fra bla DNMI leverer 4 ganger i døgnet vær og vinddata fra sonde opp til 30 000 meter over havet og ned til 2000 meters dyp. Siste går på måling av temperatur i vannet og på sikt kunne sammenligne ulike målinger for å studere endringer i vanntemperaturen. Etter det NMF erfarer foreligger logg for vanntemperatur for årtier tilbake.

Drift av skip av Polarfronts karakter gir naturlig nok noe "dødtid" der mannskap ombord har tid og anledning til å gjøre andre oppgaver. NMF ser det som naturlig å kombinere å ha liggende tonnasje i Barentshavet på samme lokalitet som også kan bistå skip i nød. Dagens situasjon med kystvaktfartøy som skal drive fiskerioppsyn og i neste øyeblikk være et helt annet sted med slepevinnsj ute er slik NMF ser det lite realistisk, et syn som deles av Kystvakten selv. Å ha et nytt beredskapsfartøy liggende på samme koordinater skaper ikke minst en uvurderlig forutsigbarhet.

Utfordringen på beredskapssiden idag er at å ha skip utelukkende liggende til kai i vente på havari/forlis er dyrt, lite attraktivt og kanskje heller ikke det mest effektive mht at skipet da ligger i en semi-operativ status som må oppheves ved fare for forlis, skip i nød mm. NMF har lenge argumentert for å få på plass multifunksjons fartøy som kan være i drift på annen basis enn kun beredskap. NMF anser en slik kontinuerlig drift på skip i seg selv å være et fortrinn sammenlignet med å ha skip liggende til kai. I 2004 krevde NMF vurdering av bruk av FSO en Crystal Sea i Nordområdene grunnet skipets mangfold av egenskaper og funksjoner. Utrusting av noenlunde moderne allerede i markedet supply-tonnasje historisk sett brukt til ankerhåndtering slep, med måleutstyr for vær og klimaforhold vil dekke flere behov NMF ser som viktig å dekke inn så snart råd er. Evt er et nybygg en annen måte å dekke inn et behov for værskip. Fordelen med nybygg er å kunne skreddersy skip med seneste teknologi og også anvende eventuelt ny design.

NMF anser det som relevant å anføre at et fremtidig værskip i Barentshavet bør drives etter samme modell som det eksisterende skipet, da sistnevnte er tuftet på årtiers erfaring med å bemanne og drive værskip.

Dagens utfordringer på trussel om katastrofale oljesøl i nordområdenes arktiskpregete strøk forårsaket av oljefrakt, klimaendringer og press mot Barentshavet fra operatørene

på olje og gassutvinning kan utmerket forsvare investering i mer spesialtonnasje for overvåking og oppbygging av mer beredskap i nordområdene. Det er viktig for den nye regjeringen å registrere at de bakenforliggende forhold hva gjelder beredskapen nordpå er tuftet på midlertidig utstasjonering av et minimum av slepekraft som skal dekke et enormt havområde der marginene er minimale, og der spesielt Kystvaktfartøyer som inngår i beredskapen ikke er 100 % tilgjengelig. Norges Miljøvernforbund krever derfor et initiativ fra den nye regjering på styrking av beredskapen ved å iverksette en prosess som skal resultere i enda et værskip i norske havområder.

Norges Miljøvernforbund

Kurt Oddekalv  
Leder

Jan-Hugo Holten  
Saksbehandler maritime spørsmål

Kopi  
Komité for Transport & Kommunikasjon i Stortinget  
Komité for Energi & Miljø i Stortinget