



KYSTVERKET

Hovedkontoret

Olje- og energidepartementet
Postboks 8148 Dep
0033 OSLO

Deres ref.:
16/3823-

Vår ref.:
2011/5866-35

Arkiv nr.:

Saksbehandler:
B E Krosness

Dato:
2017-01-27

Høring - forslag om blokker til utlysning i TFO 2017

Vi viser til høringsbrev fra Olje- og energidepartementet (OED) med forslag om blokker til utlysning i TFO 2017.

OED ber om innspill knyttet til om hvorvidt det er tilkommet ny vesentlig informasjon som er relevant for beslutninger om hvor det kan være petroleumsaktivitet etter at den aktuelle forvaltningsplan ble behandlet. Herunder vises det til Melding til Stortinget 28 (2010-2011) En næring for framtida – om petroleumsvirksomheten.

For ordens skyld nevnes at følgende forvaltningsplaner for havområdene, etter vår forståelse, er relevante for saken:

- St.meld. nr. 8 (2005–2006) Helhetlig forvaltning av det marine miljø i Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten (forvaltningsplan)
- Meld. St. 10 (2010–2011) Oppdatering av forvaltningsplanen for det marine miljø i Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten
- Meld. St. 20 (2014–2015) Oppdatering av forvaltningsplanen for Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten med oppdatert beregning av iskanten
- St.meld. nr. 37 (2008–2009) Helhetlig forvaltning av det marine miljø i Norskehavet (forvaltningsplan)

Det foreligger også en rapport (Miljødirektoratet 2014) med faglig grunnlag for oppdatering av forvaltningsplanen for Norskehavet. Rapporten inneholder ny vesentlig informasjon, også innenfor Kystverkets saksområder. Dette er informasjon som delvis også er relevant for Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten.

Videre er Melding til Stortinget 35 (2015-2016) På rett kurs Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning behandlet av Stortinget. Bakgrunnen for meldingen er særlig regjeringens arbeid for å legge til rette for sjøtransport blant annet ved å bidra til et høyt sjøsikkerhetsnivå og en ren kyst gjennom forebyggende tiltak og beredskap mot akutt forurensning i statlig regi. I denne forbindelse påpekes at sjøtransporten i forbindelse med petroleumsvirksomheten er variert og omfattende, og at forebyggende sjøsikkerhet i betydelig grad også er viktig for denne virksomheten.

Det fremgår av meldingen at Kystverket i 2015, med bistand fra DNV GL, har utarbeidet en analyse av forebyggende sjøsikkerhet langs norskekysten (sjøsikkerhetsanalysen), med prognoser for skipstrafikken frem mot 2040, årsaker til ulykker, sannsynlighet for ulykker og vurdering av effekten av ulike forebyggende sjøsikkerhetstiltak. Det er videre utarbeidet

Sjøsikkerhetsavdeling

Sentral postadresse: Kystverket
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

For besøksadresse se www.kystverket.no

Bankgiro: 7694 05 06766

Org.nr.: NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

miljørisiko- og beredskapsanalyser for fastlandskysten (2011) og Jan Mayen (2014). Disse analysene vurderer sannsynlighet for akutt forurensning fra skipstrafikken, miljøårbarhet og mulige miljøkonsekvenser i ulike geografiske områder samt beredskapstiltak for å håndtere risikoen.

Med hensyn til både det faglige grunnlaget for oppdatering av forvaltningsplanen for Norskehavet og sjøsikkerhetsanalysen vises det til årsrapport for 2015 om petroleums-transporter innenfor norsk- og russisk rapporteringspliktig område¹ og Den nordlige sjørute² utarbeidet av Vardø sjøtrafikksentral. Av denne fremgår at det i det rapporteringspliktige området ble registrert 424 petroleumstransporter (23 mill. tonn). Trafikken (antall transport) hadde sin opprinnelse fra følgende utskipingshavner (regnet fra øst) Dudinka (3), Varanday (59), Arkhangelsk (67), Murmansk (133), Kirkenes (61) og Hammerfest (Melkøya) (101). Tallene for Murmansk er noe høye, da flere fartøy også laster ved andre havner, for eksempel Vitino (nær Kandalaksha), men først rapporterer når de avgår siste havn. På grunn av endringer i statistikkparametere er det vanskelig å få frem sammenlignbare tall fra tidligere år. I 2015 ble det ikke registrert transport av radioaktivt materiell langs kysten i nord.

I følge NORTHERN SEA ROUTE informasjonskontor benyttet 18 skip Den nordlige sjørute i 2015. Dette var stykkgodsskip, kjøle- og fryserskip, tankskip, passasjerskip, redningsfartøy og taubåt. Flere fartøy gikk uten last, herunder alle tankskipene. Antall fartøy har variert en del, på et relativt lavt nivå, i de fem årene det er lagt ut data for, og det har vært en nedgang fra 2013 da 71 fartøy, som omtalt i den faglige oppdateringen, benyttet ruten.

Det knytter seg usikkerhet til det fremtidige omfanget av petroleumstransporter og annen sjøtrafikk i det rapporteringspliktige området, i Den nordlige sjøruten, og eventuelt fremtidig over selve Polhavet. Isforholdene vil ha mye å si for utviklingen, men også andre faktorer vil gjøre seg gjeldende.

Med hensyn til det faglige grunnlaget for oppdatering av forvaltningsplanen for Norskehavet nevnes:

Det går frem av informasjon fra Sjøfartsdirektoratet at ballastvannkonvensjonen trer i kraft høsten 2017. Dette vil medføre nye krav om håndtering av ballastvann for skip som går i internasjonal fart, og endringer i dagens norske ballastvannregime.

Gjennom MAREANO programmet er det i en sedimentkjerne fra Eggakanten i Norskehavet funnet anrikning av barium på havbunnen. Datering av sedimentkjernen viser at anrikningen av barium begynte mellom 1970 og 1980. Høye Ba-verdier fra rundt 1980 stemmer godt overens med oppstarten av lete- og produksjonsboringer på Haltenbanken i Norskehavet, og de høye bariumkonsentrasjonene og den tydelige økningen øverst tyder på utslipp av barytt ($BaSO_4$) fra boreslam.

Forskrift om påbudte seilingsleder i territorialfarvannet, dvs. rutetiltak på strekningen fra Vardø til Nordkapp ble opphevet per 1. januar 2014. Ved opphevelsen av rutetiltaket ble det blant annet tillagt vekt at det i mellomtiden var etablert et IMO vedtatt rutetiltak i norsk økonomisk sone på strekningen Vardø - Røst, og at opphevelsen innebar en forenkling for sjøfarten.

¹ Barents Ship Reporting System – Felles norsk/russisk skipsrapporteringssystem som i hovedsak dekker farvann relatert til rutetiltaket Vardø - Røst i norsk økonomisk sone og farvann mot Murmansk i russisk eksklusiv økonomisk sone.

² The seaway of Northern Sea Route (NSR) is running through Kara, Laptev, East Siberian, and Chukchi seas. The NSR can be entered from west through the Straits Yugorskiy Shar and Karskiye Vorota, or by passing North of Ostrova Novaya Zemlya around Mys Zhelaniya, and from East through the Bering Strait. (Kilde: NORTHERN SEA ROUTE INFORMATION OFFICE - <http://www.arctic-llo.com>)

Sjøtrafikkovervåkning av norske kystfarvann og havområder er etablert med fem sjøtrafikk-sentraler, herunder Vardø sjøtrafikksentral som forestår overvåkning av havområdene. AIS systemet er et viktig verktøy for overvåkning. Per i dag er det i underkant av 60 AIS basestasjoner langs norskekysten og to AIS-satellitter i drift. En må regne med at AISSat-1 vil gå tapt etter hvert da den opprinnelig antatte levetiden på 3 år er overskredet med 3 1/2 år. AISSat-2 vil oppnå sin antatte levetid i juli 2017. Utsiktene til videre rombasert AIS dekning er likevel gode med to nye satellitter (NorSat-1 og -2) planlagt satt i drift våren 2017 og ytterligere en, AISSat-3, ved årsskiftet 2017/2018. I tillegg er det inngått gjensidig datautvekslingsavtale med EMSA (European Maritime Safety Agency) som gir norske maritime myndigheter tilgang til AIS-data på global basis fra opptil 20 AIS-satellitter, i varierende baner.

For øvrig nevnes at kartografisk avbildning av framlegg, enten i nummererte eller TFO konsesjonsrunder, i tillegg til å inngå i ordinære trykte dokumenter også bør legges ut på passende digitale format. Dette slik at høringsinstansene også kan bruke sine fag dataverktøy i saksbehandlingen.

Med hilsen

Kirsti Slotsvik
kystdirektør

Arve Dimmen
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi: Samferdselsdepartementet (SD ref. 16/2564-)