



**KYSTVERKET**  
HOVEDKONTORET

Olje- og energidepartementet  
Postboks 8148 Dep  
0033 OSLO

Deres ref.:  
14/2181-

Vår ref.:  
2011/5866-30

Arkiv nr.:  
421.1

Saksbehandler:  
B E Krosness

Dato:  
2015-03-06

### **TFO 2015 - Høringsuttalelse - TFO-området og forslag til utvidelse**

Olje- og energidepartementet viser i høringsbrev 2015-01-20 til relevante forvaltningsplaner. Vi forstår at dette er følgende:

- (1) Helhetlig forvaltning av det marine miljø i Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten (forvaltningsplan), St.meld. nr. 8 (2005–2006)
- (2) Oppdatering av forvaltningsplanen for det marine miljø i Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten, Meld. St. 10 (2010–2011)
- (3) Helhetlig forvaltning av det marine miljø i Norskehavet (forvaltningsplan), St.meld. nr. 37 (2008–2009)

Innledningsvis nevnes at Kystverkets ansvarsområde blant annet omfatter kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, og at dette ligger til grunn for høringsuttalelsen.

#### *Rutetiltak for sjøtrafikken*

De påbudte seilingsledene i norsk territorialfarvann omtalt i (1) er opphevet.

I forbindelse med rutetiltak for strekningen Vardø - Røst, som er omtalt i (2), nevnes at IMO i 2010 vedtok ytterligere rutetiltak for norske farvann, herunder "Off the western coast of Norway". I de respektive rutetiltakene inngår trafikkseparasjonssystemene "Off Røst" og "Off Runde".

For mange fartøy er det naturlig å følge en rute, mellom de to nevnte trafikkseparasjonssystemene, som passerer vest for petroleumsvirksomheten på Haltenbanken (Åsgard feltet m.fl.).

#### *Sjøtrafikk i havområdene*

#### HAVBASE

Siden forvaltningsplanene ble lagt frem har stadig flere fartøy bærekrav til AIS (Automatic Identification System). Dvs. at fartøy sender AIS meldinger med blant annet informasjon om posisjon og fart over grunnen. Andre fartøy og AIS basestasjoner på land og på satellitt kan ta i mot og lese disse meldingene. Ved hjelp av AIS systemet har en i praksis fra 2011 hatt mulighet for å frembringe en relativt god oversikt over fartøysbevegelser i de angjeldende forvaltningsområdene, særlig for skip med lengde på 24 meter og over.

#### Hovedkontoret - Sjøsikkerhetsavdelingen

Sentral postadresse:	Kystverket Postboks 1502 6025 ÅLESUND	Telefon:	+47 07847	Internett:	www.kystverket.no
		Telefaks:	+47 70 23 10 08	E-post:	post@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

Kystverkets HAVBASE inneholder AIS fartøysposisjoner, som brukes til å estimere utseilt distanse. Utseilt distanse er en avgjørende inngangsverdi for analyse av sannsynlighet for uønskede hendelser.

### *Risiko - sjøtrafikk vs. petroleumsvirksomhet*

#### Generelt

For åpent hav i alle norsk forvaltningsområde under ett finnes det normaliserte risikotall for skipshendelser og for skipshendelser med personskade<sup>1</sup> for skip med lengde på 24 meter og over. Dvs. hendelser per mill. skipskilometer som følger:

	Antall hendelser 2004-2013	Omkomne	Skadde	Gjennomsnittlig antall skipskm. per år 2011-2013 utenfor tilstøtende sone.	Hendelser skip $\geq$ 24 m/mill. skipskm.
Hendelser skip	96	-	-	19 458 790	0,5
Hendelser personskade	4	8	4		0,02

Hendelser og antall skipskilometer fremkommer av henholdsvis Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase (SDU) og HAVBASE.

Vi ser det som ønskelig å analysere risikobildet ved hjelp av de metodene som nå er tilgjengelig og et stadig bedre datagrunnlag nærmere, både for de angjeldende forvaltningsområdene og mer spesifikt for blokkene med petroleumsvirksomhet. Dette for nærmere å kunne vurdere risiko og mulige avbøtende tiltak i forhold til nåværende og sannsynlig fremtidig petroleumsvirksomhet.

Det nevnes at det også foreligger normaliserte risikotall for tilstøtende sone (territorialgrensen til 24 n mil). Ved å legge tilstøtende sone inn i området for beregningen over vil en få en noe lavere risiko.

#### Norskehavet

Vi viser her til to vedlagte trafikkbilder for norskehavet fra november 2014. Det ene trafikkbildet viser bulkskip, oljetankere, gasstankere og kjemikalie-/produkttankere, mens det andre viser offshore suppskip, andre offshore serviceskip og fiskefartøy. Videre viser vi til tabell under over skip som passer trafikkseparasjonssystemet "Off Røst",

<sup>1</sup> Hendelser i denne sammenhengen er såkalt skipsulykker og ikke personulykker (arbeidsulykker). Når en analyserer data bare for skipsulykker, er det viktig å være klar over at mange ulykker knyttet til sjøfarten ikke er med i analysen.

**Tabell Passering Røst TSS november 2014 - 4 kategorier skip**

Skipstype	Periode	Passeringsretning	<1000 GT	1000-4999 GT	5000-9999 GT	10000-24999 GT	25000-49999 GT	50000-99999 GT	>=100000 GT	Sum passeringer
Oljetankere	2014-11	NE	0	1	0	0	1	3	0	5
Oljetankere	2014-11	SW	0	0	0	0	1	6	0	7
Kjemikalie-/produkttankere	2014-11	NE	0	1	1	8	1	0	0	11
Kjemikalie-/produkttankere	2014-11	SW	0	1	1	12	1	0	0	15
Gasstankere	2014-11	NE	0	0	0	1	0	1	5	7
Gasstankere	2014-11	SW	0	0	0	1	0	1	4	6
Bulkskip	2014-11	NE	0	0	0	4	19	2	0	25
Bulkskip	2014-11	SW	0	0	0	6	16	1	0	23

På bakgrunn av det så langt kjente trafikkbildet mener vi at aktiviteten i TFO 2015 områdene vest i Norskehavet kan komme til å medføre risiko for sjøtrafikken og vice versa, særlig mellom Røst og Runde. Tilsvarende kan være tilfelle også for TFO 2015 områdene øst i Norskehavet med hensyn til sjøtrafikk til havner på kysten opp til Narvik. Når det gjelder fiskefartøy og offshorefartøy ønsker vi ikke her å gå i dybden annet enn å nevne at tilsvarende problemstillingene også gjør seg gjeldende for disse.

Vi mener imidlertid at dette ikke er til hinder for TFO 2015 tildeling så fremt det foretas en mer spesifikk vurdering av risiko og avbøtende tiltak. Med avbøtende tiltak menes det her ordinære tiltak i det maritime domene som går på kommunikasjon, navigasjon, overvåkning etc.

#### Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten

Vi viser her til et vedlagt trafikkbilde for Barentshavet. Dette viser offshore supplyskip, andre offshore skip og fiskefartøy.

Vi kan heller ikke her se at det er forhold til hinder for TFO 2015 tildeling så fremt det foretas en mer spesifikk vurdering av risiko og avbøtende tiltak. Med avbøtende tiltak menes det også her ordinære tiltak i det maritime domene som går på kommunikasjon, navigasjon, overvåkning etc.

#### *Risiko og avbøtende tiltak - miljø*

Relatert til (1) og (2) har det særlig tilkommet ny kunnskap i forbindelse med en miljørisiko og beredskapsanalyse for Svalbard og Jan Mayen. Dvs. i praksis følgende tre analyser som bygger på hverandre:

- (a) Sannsynlighetsanalyse
- (b) Miljørisikoanalyse
- (c) Beredskapsanalyse

Herunder påpekes særskilt at beredskapsanalysen peker på en del kunnskapshull når det gjelder bekjempning av oljeutslipp i islagte farvann.

#### *Annet*

Ny kunnskap kan også være å finne i det faglige grunnlaget til ny Stortingsmelding om sjøsikkerhet og beredskap som Kystverket har oversendt til Samferdselsdepartementet i februar 2015.

Med hilsen

Arve Dimmen  
avdelingsdirektør

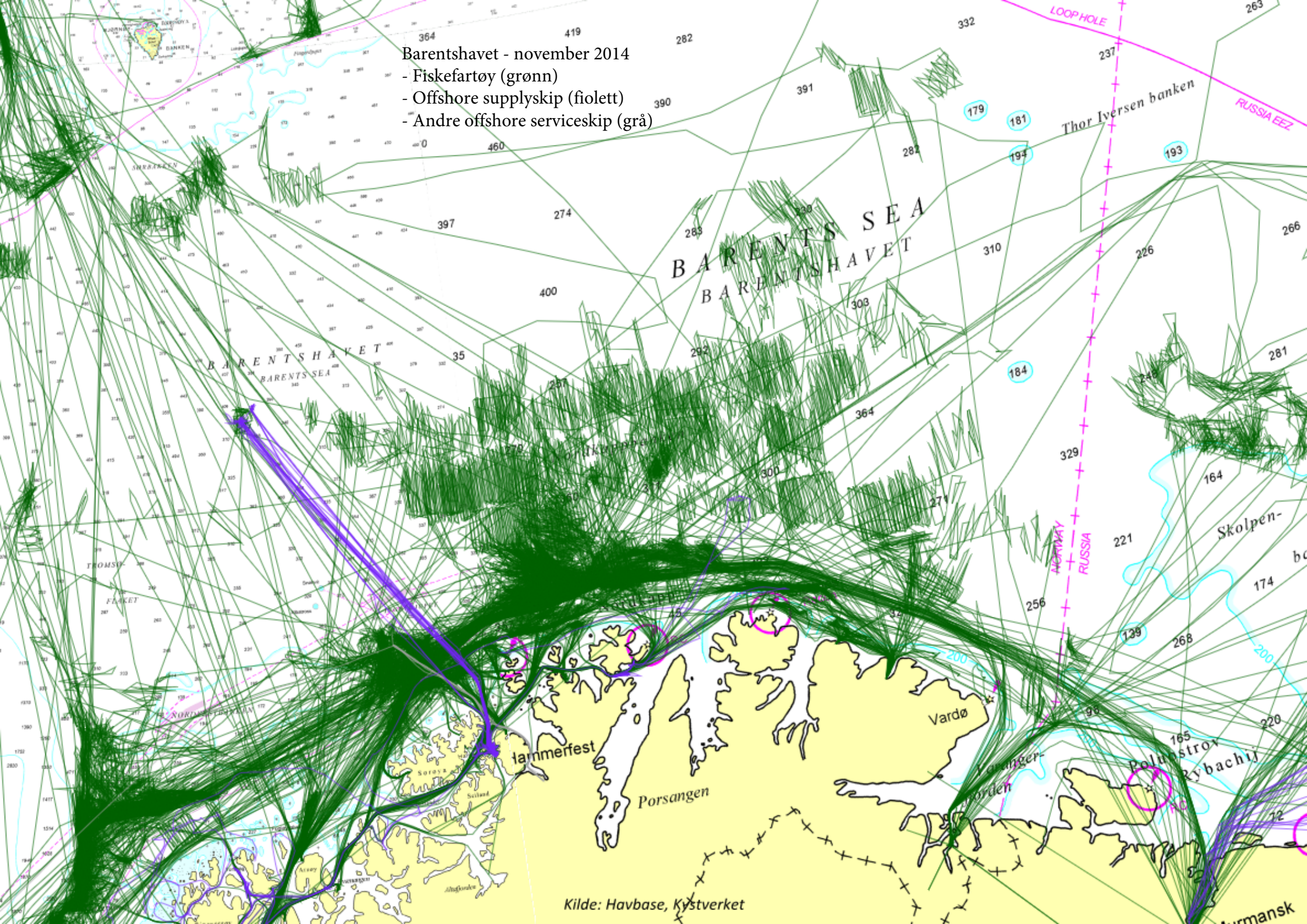
Bjørn Erik Krosness  
sjefingeniør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*  
Kopi: Samferdselsdepartementet

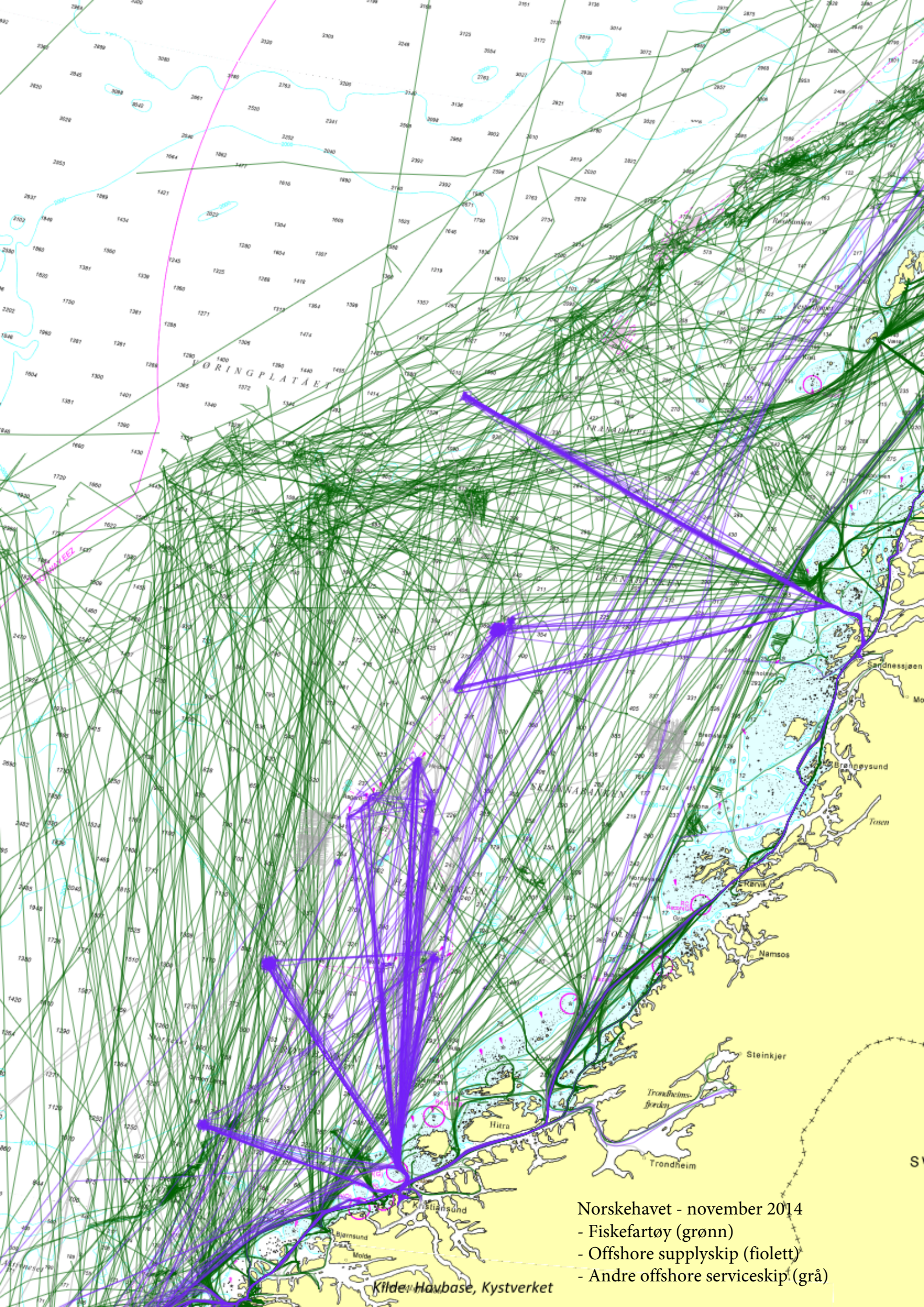


Barentshavet - november 2014

- Fiskefartøy (grønn)
- Offshore supplieskip (fiolett)
- Andre offshore serviceskip (grå)







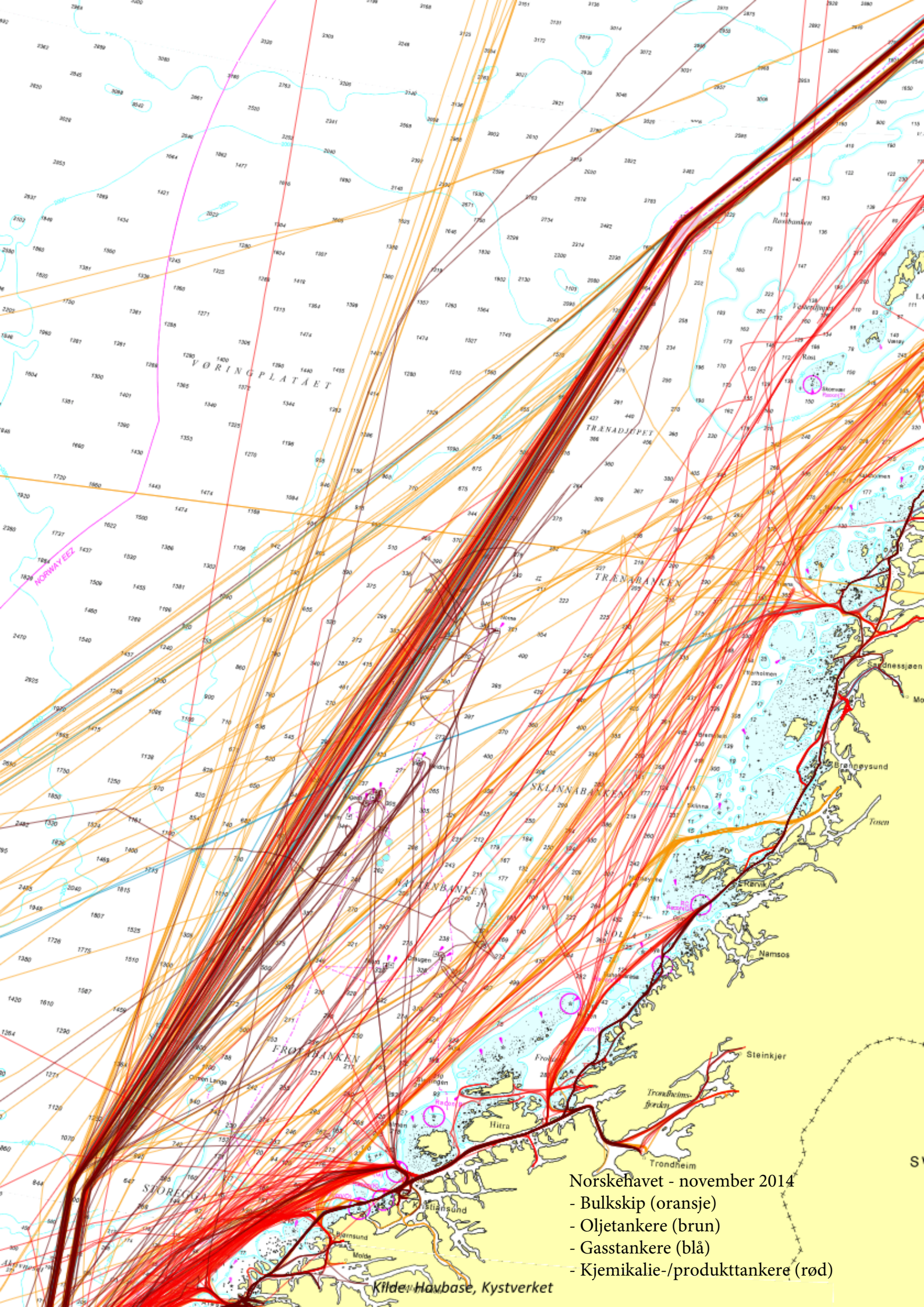
Norskehavet - november 2014

- Fiskefartøy (grønn)

- Offshore supplieskip (fiolet)

- Andre offshore serviceskip (grå)





Norskehavet - november 2014  
- Bulkskip (oransje)  
- Oljetankere (brun)  
- Gasstankere (blå)  
- Kjemikalie-/produkttankere (rød)

Kilde: Havbase, Kystverket