



DET KONGELIGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT

Advokatfirmaet Steenstrup Stordrange DA  
Postboks 1829 Vika  
0123 OSLO

Deres ref  
3177405.1-137471 BERMOR

Vår ref  
15/700-

Dato  
08.07.2016

**Avgjørelse i klagesak angående omlasting av petroleumsprodukter i Bøkfjorden i Sør-Varanger kommune**

**– Klage over vilkår i tillatelse etter forurensningsloven knyttet til bruk av mellomlagerskip, samt begjæring om omgjøring av vilkår i tillatelsen knyttet til omlastingsposisjon og volumbegrensning**

Klima- og miljødepartementet har etter en helhetlig vurdering kommet til at klagen som gjelder bruk av mellomlagerskip i posisjon SS4 gis medhold, og at Miljødirektoratets vedtak av 8. september 2015 endres slik at bruk av mellomlagerskip kan tillates i posisjon SS4. Klima- og miljødepartementet har videre kommet til at begjæringen om omgjøring av tillatelsen som gjelder fleksibilitet i volum gis delvis medhold, og at Miljødirektoratets vedtak av 25. mai 2016 endres slik at volumet av petroleumsprodukter som kan lastet om ved skip til skip-omlasting, herunder ved bruk av mellomlagerskip, økes til 7.5 millioner tonn. Begjæringen om omgjøring av tillatelsen for å tillate omlasting i posisjon SS5 tas ikke til følge.

## **1. Bakgrunn**

Norterminal Floating Storage AS (heretter Norterminal) har tillatelse etter forurensningsloven til å laste om petroleumsprodukter på fire ulike posisjoner i Bøkfjorden/Korsfjorden. Det følger av tillatelsen at de kan laste om både ved bruk av skip til skip (STS) og FSO (Floating

Storage Offloading Unit) i posisjonene SS1, SS2 og SS3. I posisjon SS4 har selskapet kun tillatelse til skip til skip-omlastning. Norterminal har siden oppstarten kun benyttet posisjon SS4, men har nå etablert et forankrings- og fortøyingssystem for å kunne fortøye et skip fast til land i posisjon SS2, for deretter på sikt å etablere en landterminal ved denne posisjonen.

Norterminal søkte Miljødirektoratet om endring i tillatelsen for å kunne laste om petroleumsprodukter i en ytterligere posisjon, SS5, i Korsfjorden ved brev 5. mars 2015. Søknaden ble avslått av Miljødirektoratet ved brev 8. september 2015. Miljødirektoratet anser søknaden som en begjæring om omgjøring av et tidligere vedtak, og avslag på en slik begjæring kan ikke påklages. Norterminal oversendte så begjæring om omgjøring av vilkår i tillatelsen til departementet ved brev 9. desember 2015.

Under Miljødirektoratets tilsyn 29-30. januar 2015, viste det seg at Norterminal brukte et såkalt mellomlagerskip i posisjon SS4. Miljødirektoratet anser bruk av mellomlagerskip for å være omlastning via FSO, som ikke er omfattet av tillatelsen i SS4. Norterminal søkte etter dette Miljødirektoratet om tillatelse til å bruke et mellomlagerskip på svai ved omlastning av petroleumsprodukter i posisjon SS4 ved brev 6. mars 2015. Miljødirektoratet avslo søknaden ved brev 8. september 2015, det vil si i samme vedtak som de avslo søknaden om å benytte posisjon SS5 til omlastning. I vedtaket klargjorde direktoratet skillelinjene mellom skip til skip-omlastning og hva de anser å være omlastning via en FSO. Miljødirektoratet endret derfor ordlyden i tillatelsens punkt 1 fra "FSO" til "mellomlagerskip". Samme begrepsendring ble gjort gjennomgående i tillatelsen. Avslaget ble påklaget av selskapet 2. oktober 2015. Miljødirektoratet oversendte klagen til Klima- og miljødepartementet 29. oktober 2015 med anbefaling om å opprettholde vedtaket.

Norterminal søkte Miljødirektoratet om en ytterligere endring i tillatelsen ved brev 7. mars 2016 slik at volumbegrensningen i tillatelsen om at inntil 11 millioner tonn olje kan lastes om ved bruk av FSO og 3 millioner tonn ved skip til skip-omlastning faller bort, og at tillatelsen gjøres fleksibel innenfor den totale rammen på 14 millioner tonn årlig. De viser i denne forbindelse til at Miljødirektoratet ved brev 28. oktober 2015 ga Norterminal en midlertidig tillatelse til å øke volumet av olje som kan lastet om ved skip til skip-omlastning til 7 millioner tonn ut 2015. Denne midlertidige tillatelsen ble gitt på bakgrunn av at etableringen av systemet for fast fortøying til land i posisjon SS2 var forsinket. Miljødirektoratet avslo søknaden ved brev 25. mai 2016. Avslaget ble påklaget av Norterminal ved brev 1. juni 2016. Miljødirektoratet oversendte klagen til behandling i departementet 16. juni 2016 med anbefaling om å opprettholde vedtaket. Norterminal kommenterte Miljødirektoratets oversendelse ved brev 21. juni 2016.

Etter departementets vurdering er det på grunn av sammenhengen mellom sakene hensiktsmessig å behandle dem under ett.

## 2. Bruk av mellomlagerskip

### *Innholdet i klagen*

Norterminal påklager at Miljødirektoratet i sitt vedtak av 8. september 2015 har endret ordet "FSO" i tillatelsen til "mellomlagerskip". De anfører at endringen har materiell betydning og mangler rettslig grunnlag. De ber om at følgende presisering inntas i tillatelsen (ny tekst understreket):

*"Tillatelsen og disse vilkårene gjelder helårlig omlasting med fast forankret lagerskip (FSO) og skip til skip, herunder lasting til et omlastingsskip for etterfølgende lossing til et eksportskip, (STS) av gassolje, dieselolje, drivstoff, råolje og gasskondensat, heretter kalt petroleumsprodukter, i Bøkfjorden og Korsfjorden i Sør-Varanger kommune"*

Norterminal oversendte ytterligere informasjon i saken ved brev til departementet 3. desember 2015 med en nærmere redegjørelse for hvorfor de anser at deres praksis for omlasting er i tråd med den eksisterende tillatelsen. De viser blant annet til at en STS-operasjon, slik de forstår det, omfatter enhver omlasting mellom to skip, mens FSO er en fast forankret lagringsenhet. Norterminal anfører at deres operasjoner dermed faller innenfor både en alminnelig språklig forståelse av STS-operasjoner og tillatelsens ordlyd.

Norterminal bestrider at bruk av omlastingsskip, som er det samme som Miljødirektoratet omtaler om "mellomlagerskip", medfører flere omlastingsoperasjoner eller at det vil befinne seg mer olje i omlastingsområdet. Selskapet anfører at Miljødirektoratets vurdering av dette ikke er relevant for tolkningen av tillatelsen. Norterminal viser til at det følger av Norconsults notat av 6. mars 2015 at sannsynlighetsklassen for en hendelse først endres ved en tidobling av antall lasteoverføringsoperasjoner, men at miljørisikoen selv da vurderes som akseptabelt lav. Norterminal bestrider Miljødirektoratets vurdering av at omlasting til et skip som er fast forankret i land er en sikrere operasjon av skipene. Endelig anfører selskapet at bruken av omlastingsskip er i overensstemmelse med kommunens reguleringsbestemmelser om STS-operasjoner i posisjon SS4, og at det vil kunne få store økonomiske konsekvenser for selskapet om bruk av omlastingsskip ikke tillates.

### *Departementets vurdering*

Det første spørsmålet saken reiser er om Miljødirektoratet har rettslig grunnlag til å presisere ordlyden i tillatelsen. I dette tilfellet legger Miljødirektoratet en annen språklig forståelse til grunn enn Norterminal, og Miljødirektoratet anser at Norterminal opptrer i strid med direktoratets intensjon da tillatelsen ble gitt. Etter Miljødirektoratets forståelse foregår skip til skip-omlasting ved at to skip ligger på det ene skipets anker og overfører lasten direkte fra den ene skipet til det andre. Ved en FSO-omlasting lastes oljen om til et lagerskip, som igjen laster om til et nytt skip som frakter oljen videre. FSO-skipet blir liggende på posisjonen.

Etter departementets vurdering er det klart at Miljødirektoratet har rettslig grunnlag til å presisere krav i sitt eget vedtak så lenge presiseringen ligger innenfor en rimelig fortolkning av ordlyden i vedtaket, slik de har gjort i sitt vedtak av 8. september 2015.

Det neste spørsmålet saken reiser er om tillatelsen skal endres slik at mellomlayerskip likevel tillates brukt i posisjon SS4. Departementet vil først knytte noen kommentarer til forståelsen av begrepene "FSO" og "skip til skip-omlastning" siden det synes å være ulik forståelse av hva som ligger i begrepene.

Kommunen skriver i brev 12. februar 2015 at den anser Norterminals praksis for å være i samsvar med bestemmelser i kommunens reguleringsplan om at det kun tillates skip til skip-omlastning i posisjon SS4. På den annen side har Kystverket uttalt i brev 12. mai 2015 at mellomlayerskipet vil være å betrakte som en FSO-operasjon i det øyeblikket det mottar og leverer last, hvilket synes å samsvare med Miljødirektoratets forståelse av begrepet. Etter departementets forståelse, blir begrepet "FSO" blant annet benyttet om skip som brukes som flytende lagringsenheter for petroleumsprodukter. Det er likheter mellom denne forståelsen av begrepet og bruk av mellomlayerskip i denne saken. En vesentlig forskjell er imidlertid at Norterminal også vil kunne benytte mellomlayerskipet som eksportskip, og at skipet dermed ikke vil ligge permanent i fjorden. I sistnevnte situasjon vil omlastingen være en skip til skip-omlastning som klart omfattes av tillatelsen. Norterminals omsøkte bruk at mellomlayerskip synes etter departementets vurdering å ligge i en gråson mellom ordinær skip til skip-omlastning og omlastning ved FSO, men med klare likhetstrekk til skip til skip-omlastning siden mellomlayerskipet ikke ligger permanent i fjorden.

Hovedproblemstillingen i vurderingen av om mellomlayerskip skal tillates i posisjon SS4, er hvilken miljørisiko en slik praksis representerer. Det følger at forurensningsloven § 11 femte ledd at det ved vurderingen av om det skal gis tillatelse etter forurensningsloven § 11, og eventuelt på hvilke vilkår, skal legges vekt på de forurensningsmessige ulemper ved tiltaket sammenholdt med de fordeler og ulemper som tiltaket for øvrig vil medføre.

Miljødirektoratet viser til at bruk av mellomlayerskip vil øke miljørisikoen ved omlastingsoperasjonene. Direktoratet viser blant annet til at bruk av mellomlayerskip muliggjør omlastning av større volumer, økt tilstedeværelse av olje, flere skip involvert og flere omlastinger totalt. Miljødirektoratet anser at omlastning der det ene skipet er forankret til land er en sikrere operasjon av skipene. Miljødirektoratet har i sitt vedtak også lagt vekt på at Neidenfjorden/Bøkfjorden er en nasjonal laksefjord og at det er en rekke rødlistede fuglearter som hekker eller overvintrer i fjorden. Videre legger de vekt på at Norterminal har anledning til å bruke mellomlayerskip i andre posisjoner i fjorden.

Norterminal har i lengre tid jobbet for å tilrettelegge for FSO-omlastning i posisjon SS2 og forankrings- og fortøyingssystemet er som nevnt nå etablert. I møte mellom departementet og Norterminal 13. april 2016, fremkom det imidlertid at endringer i markedssituasjonen, i hovedsak utløst av fallet i oljeprisen, har medført at kunden har besluttet å benytte FSO-skipet, som var tiltenkt posisjon SS2, som eksportskip inntil det blir større tilgang på andre eksportskip. Det er kunden som er ansvarlig for skipene som benyttes i omlastingsposisjonene, mens Norterminal tilbyr en logistikkjeneste for omlastning. Det vil som følge av dette ta tid før FSO-omlastning i SS2 kan starte opp.

Norterminals behov for å benytte et såkalt mellomagerskip i posisjon SS4 er begrunnet i et behov for fleksibilitet i operasjonene. Et mellomagerskip muliggjør at oljen fra isbrytende tankskip kan lastes om til dette skipet og lagres midlertidig inntil eksportskipet ankommer fjorden, fremfor at de isbrytende tankskipene blir liggende å vente i fjordsystemet. I følge Norterminal, vil det likevel aldri ligge 3 skip samtidig i fjorden, noe som også ligger til grunn for beregning av beredskapen. Et eventuelt økt volum olje som befinner seg i fjordsystemet samtidig ved bruk av omlastingsskip vil dermed være begrenset sammenlignet med en ren skip til skip-operasjon. Norterminal benytter også omlastingsskipet til eksportskip ved at det kan seile når det er fullt. Som sagt ovenfor, er en slik praksis omfattet av definisjonen av en skip til skip-omlasting og dermed også omfattet av Miljødirektoratets tillatelse.

Når det gjelder miljørisikoen forbundet med bruk av mellomagerskip, fremgår det av Norconsults rapport fra 2014 at det først og fremst er antall omlastinger som er dimensjonerende for risikoen. Norconsult fremholder i notat av 20. april 2015 at: *"[...] antallet omlastinger/lasteoverføringer må endres med en faktor på 10 for at en påvirkning av sannsynlighetsklasse inntreffer. Likevel forblir miljørettet risiko akseptabel lav."* Videre følger det av nye sakkyndige vurderinger utført av Inocean Engineering AS at forankringssystemet for omlasting i posisjon SS4 vurderes som tilstrekkelig dimensjonert for to skip som ligger på samme anker. Vurderingen har tatt utgangspunkt i miljøpåkjenninger på de skipstypene Norterminal planlegger vil bli brukt under de gjeldende operasjonelle kriteriene. Den siste utredningen ble oversendt etter Miljødirektoratets oversendelse av saken til departementet.

Departementet legger til grunn at bruk av mellomagerskip vil innebære noe flere omlastingsoperasjoner sammenlignet med tradisjonelle skip til skip-omlaster. Etter nærmere redegjørelse fra Norterminal, blant annet om at mellomagerskipet også benyttes som eksportskip, vil imidlertid økningen i antall omlaster være begrenset. Departementet vurderer ut fra dette at økningen i antall omlastingsoperasjoner vil innebære en begrenset økning i miljørisikoen, jf. de sakkyndige vurderingene som er nevnt ovenfor.

Departementet legger til grunn at utsatt realisering av omlasting i posisjon SS2 medfører et økt behov for fleksibilitet i forbindelse med omlasting i posisjon SS4. Dette er en situasjon som er forsterket i tiden etter at Miljødirektoratet traff sitt vedtak. Samtidig må det legges vekt på fjordsystemets status som nasjonal laksefjord og behovet for beskyttelse av de sårbare miljøverdiene i området. Departementet anser i likhet med Miljødirektoratet at omlasting med en fast forankring til land er å foretrekke. Departementet viser samtidig til at sannsynligheten for utslipp er lav og at strenge krav til beredskap vil redusere konsekvensene av et eventuelt utslipp. I avveiningen mellom mulige konsekvenser for miljøet og ulemper for selskapet, har departementet etter en helhetlig vurdering kommet til at bruk av mellomagerskip i posisjon SS4 kan tillates. Mellomagerskipet skal ikke ligge permanent i posisjon SS4, slik som vil være tilfelle ved FSO-operasjoner, men kun når det er nødvendig av logistikkmessige hensyn. Det tillates ikke mer enn to skip i posisjon SS4 samtidig.

### 3. Fleksibilitet i volum

#### *Innholdet i omgjøringsbegjæringen*

Norterminal søker om å gjøre tillatelsen fleksibel slik at de selv kan avgjøre hvor stor del av det totale volumet på 14 millioner tonn som kan lastes om ved henholdsvis skip til skip-omlastning eller FSO-omlastning.

Norterminal anfører for det første at volumbegrensningene på 3 millioner tonn omlastning ved STS og 11 millioner tonn ved FSO ikke utgjør selvstendige materielle begrensninger i tillatelsen, men kun var inkludert som opplysninger i den opprinnelige søknaden.

Norterminal viser til at de har investert rundt 30 millioner norske kroner for å tilrettelegge for FSO-omlastning i posisjon SS2, og at de i utgangspunktet er klare til å benytte denne omlastingsposisjonen. Som nevnt over er det imidlertid ikke aktuelt for kunden å låse et skip til FSO-omlastning i SS2 nå. Norterminal opplyser at siden begrensningen på 3 millioner tonn for STS-omlastning ville blitt nådd medio mai, har kunden besluttet å heller laste om i Murmansk. De anfører at virksomheten i Kirkenes må avvikles om de ikke blir gitt en større operasjonell fleksibilitet med henhold til volumbegrensninger, og at 25 direkte og 25 indirekte arbeidsplasser avhenger av at de får slik tillatelse. De anfører at omlastning i posisjon SS2 nå kun er et teoretisk og ikke er et reelt alternativ.

Norterminal anfører videre at fleksibilitet med hensyn til valg av omlastingsmetode vil sikre en optimalisering av lasteoperasjonene, som igjen vil føre til redusert antall lasteoverføringer og dermed også miljørisikoen.

Norterminal er uenig i Miljødirektoratets vurdering av at ankringsutstyret får en høyere belastning enn det er dimensjonert for ved STS-operasjoner. De viser i denne forbindelse til nye, sakkyndige vurderinger innhentet fra Inoceen Engineering AS og DNV GL AS datert 31. mai 2016. De viser videre til Norterminals avbruddskriterier, som sier at det ikke skal gjennomføres omlastning dersom værvarslet tilsier at vindstyrken vil overstige 12 m/s, og at skipene skal frakobles og forlate lokasjonen ved 15 m/s. De sakkyndige vurderingene sier at de aktuelle ankerinstallasjonene er dimensjonert for å tåle ca. 10 ganger så store belastninger som skipene utsettes for ved STS-omlastning. De sakkyndige vurderingene sier videre at sannsynligheten for samtidig svikt i de fire barrierene som er opprettet er så lav at scenarioet ble vurdert som irrelevant, og at sannsynligheten for at oljetankere skal drive på grunn med punktering av lastetank eller bunkerstank vurderes som neglisjerbar.

I sine kommentarer til Miljødirektoratets oversendelse 16. juni 2016, bestrider Norterminal Miljødirektoratets vurdering av at det er svakheter i forutsetningene for de beregninger som er lagt frem om miljørisikoen, og viser til nye sakkyndige vurderinger av 21. juni 2016 utført av Inoceen Engineering AS. De anfører videre at en sammenligning med Full City-ulykken ikke er relevant ved vurdering av Norterminals søknad, og viser til den ovenfor nevnte sakkyndige vurderingen. De opplyser videre at Norterminal har permittert 12 ansatte siden kunden nå laster om i Murmansk i stedet, og at virksomheten vil bli avviklet dersom søknaden ikke innvilges.

### *Departementets vurdering*

Når det gjelder spørsmålet om rammene for tillatelsen, viser departementet til Miljødirektoratets redegjørelse for at dagens tillatelse er begrenset til 3 millioner tonn per år ved skip til skip-omlasting og inntil 11 millioner tonn ved bruk av FSO. Departementet legger dette til grunn for den videre vurderingen.

Adgangen til omgjøring av en tillatelse følger av forurensningsloven § 18. Det følger av denne bestemmelsen at forurensningsmyndigheten kan oppheve eller endre vilkår i tillatelsen dersom ”vilkårene i tillatelsen er unødvendige for å motvirke forurensninger”, ”de fordeler forurenseren eller andre får av at vilkår blir lempet på eller opphevet, er vesentlig større enn de skader eller ulemper det vil føre til for miljøet”, eller ”det for øvrig følger av ellers gjeldende omgjøringsregler.” Ved avgjørelsen skal det etter fjerde ledd tas hensyn til kostnadene en endring eller omgjøring vil påføre forurenseren og de fordeler og ulemper endring eller omgjøring for øvrig vil medføre. Med ellers gjeldende omgjøringsregler siktes det til reglene om omgjøring i forvaltningsloven § 35 og alminnelige ulovfestede omgjøringsregler.

Miljødirektoratet har lagt til grunn at de forelagte beregningene fra Norterminal ikke dekker ankring av to skip på samme anker, og at virksomheten benytter større skip enn det beregningene har som avgrensning. På denne bakgrunn anser direktoratet at det er svakheter ved de forutsetninger som Norterminal har lagt til grunn. De anser videre at miljørisikoen er lavere ved bruk av et skip som er fast forankret til land.

Departementet viser til de nylig gjennomførte sakkyndige vurderingene hvor det konkluderes at forankringssystemet er tilstrekkelig dimensjonert for to skip som ligger på samme anker, også for de største skipene som Norterminal planlegger å bruke. Departementet anser i likhet med Miljødirektoratet at omlasting med en fast forankring til land er å foretrekke. Samtidig følger det av de ovenfor nevnte sakkyndige vurderingene at økningen i miljørisiko som følge av økt fleksibilitet ved valg av omlastingsmetode er begrenset. Når det gjelder en mulig sammenligning med Full City-ulykken viser de sakkyndige vurderingene at det er vesentlige forskjeller mellom de operasjonelle forholdene under Full City-ulykken og oppankring ved Kirkenes. Blant annet var vindkreftene ved Full City-ulykken opp mot storm styrke (23 m/s med opptil 27 m/s i kastene), mens Norterminals avbruddskriterier sier at omlastingen skal stanses om værvarselet tilsier at vindstyrken vil overstige 12 m/s, og at skipene skal frakobles og forlate lokasjonen ved 15 m/s. Bølgehøyden ved Full City-ulykken var også om lag ti ganger høyere enn hva som er målt i Bøkfjorden.

Departementet viser til at sannsynligheten for utslipp er lav og at strenge krav til beredskap vil redusere konsekvensene av et eventuelt utslipp. I avveiningen mellom mulige konsekvenser for miljøet og selskapets behov for videre drift, har departementet kommet til at volumet av petroleumsprodukter som kan lastet om ved skip til skip-omlasting, herunder ved bruk av mellomlagerskip, kan økes til 7.5 millioner tonn. Departementet har i denne vurderingen lagt vekt på de nye sakkyndige vurderingene, som er fremlagt etter Miljødirektoratets oversendelse av saken til departementet. Departementet har også lagt vekt på at selskapet i 2015 fikk en midlertidige tillatelse til STS-omlasting av inntil 7 millioner tonn i SS4, og at det

ikke er rapportert særskilte problemer som følge av denne økningen, heller ikke ved gjennomførte tilsyn.

#### **4. Omlasting i posisjon SS5**

##### *Innholdet i omgjøringsbegjæringen*

Norterminal begjærer endring i tillatelsen for å kunne foreta skip til skip-omlastning av olje i posisjon SS5 i Korsfjorden i inntil 30 dager per år i perioden januar til og med april. I følge Norterminal, er det på grunn av utfordringer knyttet til is i posisjon SS4 ønskelig å foreta omlasting av olje i posisjon SS5 i de periodene hvor det er utfordringer med is i SS4. Norterminal anfører at de ved å kunne benytte flere områder til omlasting vil ha større mulighet til å sikre en helhetlig ivaretagelse av miljøhensyn. De anfører at de bekymringer som begrunnet at miljømyndighetene ikke ga tillatelse til omlasting i posisjon SS5, er ivare tatt gjennom etterfølgende undersøkelser og ved at omlasting i dette området kun vil pågå i perioden januar til april. De viser blant annet til nye oljedriftsberegninger og miljøkonsekvensvurderinger.

##### *Departementets vurdering*

Adgangen til omgjøring av en tillatelse etter forurensningsloven fremgår som nevnt ovenfor av lovens § 18, og det er første ledd nr. 3 til 6 som vil kunne være aktuelle i denne saken. Det følger av disse bestemmelsene at forurensningsmyndigheten kan oppheve eller endre vilkår i tillatelsen dersom ”vilkårene i tillatelsen er unødvendige for å motvirke forurensninger”, ”de fordeler forurensere eller andre får av at vilkår blir lempet på eller opphevet, er vesentlig større enn de skader eller ulemper det vil føre til for miljøet”, eller ”det for øvrig følger av ellers gjeldende omgjøringsregler.” Ved avgjørelsen skal det etter fjerde ledd tas hensyn til kostnadene en endring eller omgjøring vil påføre forurensere og de fordeler og ulemper endring eller omgjøring for øvrig vil medføre.

Spørsmålet om omlasting i posisjon SS5 ble også vurdert av departementet ved behandling av klage fra daværende innehaver av tillatelsen, Ship Cargo AS, jf. vedtak av 15. juni 2009. Departementet vurderte da at tillatelse til omlasting i posisjon SS5 ikke kunne gis på grunn av nærhet til det verneverdige munningsområdet for Neidenelva og Sør-Leirvågen, som anses som et spesielt sårbart område.

Stortinget har vedtatt at Neidenelva skal være nasjonalt laksevassdrag og at Bøkfjorden og Neidenfjorden skal være nasjonale laksefjorder. Laksen i disse vassdragene og fjordene er underlagt et særskilt beskyttelsesregime, som innebærer at forurensningsmyndigheten plikter å gi laksebestanden særlig beskyttelse ved vurderingen av tillatelse etter forurensningsloven. Det er også et rikt fugleliv i Bøkfjorden/Korsfjorden. Det finnes en rekke arter med høy sårbarhet for oljeforurensning i området, herunder flere rødlistearter (blant annet stellerand og praktærfugl).

De mest sårbare periodene i dette området er mai/juni da laksen går opp i elvene, juni/juli da smolten utvandrer og juli/august da fuglene feller fjær. Departementet viser til



Miljødirektoratets vurdering av at et større oljeutslipp i posisjon SS5 vil kunne gi omfattende skadevirkninger i disse periodene selv om omlastingene begrenses til perioden fra januar til og med april, siden en eventuell opprydningsaksjon vil kunne ta tid. Departementet slutter seg videre til Miljødirektoratets vurdering av at avstand til omlastingsaktiviteten er et viktig virkemiddel for å redusere risikoen for mulig skade på de sårbare miljøverdiene i disse områdene.

Departementet har etter dette kommet til at begjæringen om omgjøring av tillatelsen for å tillate omlasting i posisjon SS5 ikke tas til følge.

## **5. Konklusjon**

Klima- og miljødepartementet har etter en helhetlig vurdering kommet til at klagen som gjelder bruk av mellomlayerskip i posisjon SS4 gis medhold, og at Miljødirektoratets vedtak av 8. september 2015 endres slik at bruk av mellomlayerskip kan tillates i posisjon SS4. Mellomlayerskipet skal ikke ligge fast i posisjonen, men kun når det er nødvendig av logistikkmessige hensyn. Det tillates ikke mer enn to skip i posisjon SS4 samtidig.

Klima- og miljødepartementet har videre kommet til at begjæringen om omgjøring av tillatelsen som gjelder fleksibilitet i volum gis delvis medhold, og at Miljødirektoratets vedtak av 25. mai 2016 endres slik at volumet av petroleumsprodukter som kan lastet om ved skip til skip-omlasting, herunder ved bruk av mellomlayerskip, økes til 7.5 millioner tonn.

Begjæringen om omgjøring av tillatelsen for å tillate omlasting i posisjon SS5 tas ikke til følge.

Departementet omgjør etter dette Miljødirektoratets vedtak av 8. september 2016 og 25. mai 2016. Punkt 1 i tillatelsen om "Virksomheten/utslippsforhold" skal lyde:

*" Tillatelsen og disse vilkårene gjelder helårlig omlasting med fast forankret lagerskip (FSO) og skip til skip (STS) av gassolje, dieselolje, drivstoff, råolje og gasskondensat, heretter kalt oljeprodukter, i Bøkfjorden og Korsfjorden i Sør-Varanger kommune. FSO-skip skal være fast forankret til land. Omlasting kan skje med FSO og STS i posisjonene SS1-SS3 som beskrevet i kommunens reguleringsplan for deler av Bøkfjorden og Korsfjorden, mens posisjonen SS4 kun kan benyttes til skip til skip-omlasting, herunder omlasting ved bruk av mellomlayerskip. Et slikt mellomlayerskip skal ikke ligge permanent i posisjon SS4, men kun benyttes når det er nødvendig av logistikkmessige hensyn. Det tillates ikke mer enn to skip i posisjon SS4 samtidig.*

*Tillatelsen er begrenset til et årlig omlastet volum på 14 mill. tonn. Av disse kan inntil 7.5 mill. tonn lastes om ved skip til skip-omlasting, herunder ved bruk av mellomlayerskip.*

*Ved vesentlige endringer i operasjonen eller ny kunnskap av betydning for operasjonen, skal virksomheten søke om endring av tillatelsen, selv om utslippene ligger innenfor de fastsatte grensene."*

Klima- og miljødepartementet ber Miljødirektoratet foreta nødvendige endringer i tillatelsen.

Med hilsen

Per W. Schive (e.f.)  
avdelingsdirektør

Anja Elisenberg  
seniorrådgiver

*Dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevet signatur.*

|                          |                               |      |           |
|--------------------------|-------------------------------|------|-----------|
| Miljødirektoratet        | Postboks 5672 Sluppen         | 7485 | TRONDHEIM |
| Samferdselsdepartementet | Postboks 8010 Dep             | 0030 | OSLO      |
| Norterminal AS           | Kronprinsesse Märthas plass 1 | 0160 | OSLO      |