

Kystdirektoratet
Kongens gate 11
Serviceboks 2
6002 Ålesund

Utredning av konsekvenser av skipstrafikk

Høringsuttalelse, Norges Naturvernforbund

Norges Naturvernforbund vil gi Kystverket ros på generelt grunnlag for deres utredning av konsekvenser av skipsfart i Barentshavet. Utredningen er relativt oversiktlig med forklarende kart og tabeller. En utredning av et så stort område som Barentshavet er en stor utfordring for utrederen og derfor kan en slik utredning lett bli overfladisk og lite konkret. Kystverket har gjort et godt forsøk på å konkretisere potensielle scenarier og trusselområder. Dette betyr ikke at alt er like godt forklart og vurdert. Norges Naturvernforbund legger her frem sin vurdering av konsekvensutredningen og belyser de mangler vi finner det nødvendig å inkludere i utredningen:

- **Manglende tiltaksforslag**

Vi savner konsekvensutredningens vurderinger av tiltaksforslag. Det går frem av utredningen at tiltaksforslag ikke skulle prioriteres. Det er normal prosedyre at en konsekvensutredning vurderer potensielle tiltak som kan redusere miljørisikoen. Det er av høyeste betydning at dette foreligger i konsekvensutredningen da dette skal fungere som et grunnlagsmateriale for den offentlige debatten rundt den endelige forvaltningsplanen av Barentshavet.

- **Eventuelle effekter av mindre uhell**

I risikoanalysen for akutte oljeutslipp fra skipsfarten er det generelt fokusert på ”verst tenkelige hendelse”. Statistisk sett vil det forekomme mange mindre uhell mellom de store dramatiske utslippene. Mindre uhell kan ha dramatiske effekter på kystområdene. Utredningen gir uttrykk for at dette vil komme frem senere i en stortingsmelding om sjøsikkerhet og beredskap, der resultatene vil være mulig å supplere inn i forvaltningsplanen for Barentshavet. En stortingsmelding er et politisk dokument og av natur ikke nødvendigvis så uavhengig og beskrivende som en konsekvensutredning. Den vil i tillegg gjelde hele kysten og ikke spesifikt for Barentshavet. Det er derfor et minimum at konsekvensutredningen diskuterer dette og poengterer viktigheten av at stortingsmeldingen om sjøsikkerhet og beredskap må inkluderes i forvaltningsplanen for Barentshavet.

- **Utfyllende forklaring på beregninger av faren for grunnstøting**

Frekvensen for grunnstøting av tankfartøy er beregnet til $7,28 \times 10^{-9}$ per kilometer/fartøy. Vedlegg 3 gir en svært dårlig forklaring på hvor de underbyggende tallene til dette er hentet fra. Bakgrunnsdokumentet fra Alfa Miljørådgivning har også visse forklaringsproblemer i så henseende. Vi vil her påpeke problemer innenfor sannsynlighetsberegningen av grunnstøting, som bør forklares i konsekvensutredningen:

- Skipets avstand fra land er avhengig av grunnstøtingssannsynligheten. Jo lengre fra land et skip er, desto større er sannsynligheten for en vellykket maskinreparasjon og vellykket assistanse.
- Nødankringsmulighetene langs kysten i Barentshavet kan være problematiske. Kyststrekningen langs Barentshavet er relativt dyp og har mye holmer og skjær, noe som kan redusere sannsynligheten for en vellykket nødankring. Hvis dette er hentet fra global statistikk er det viktig å poengtere at en nødankring kan være mer komplisert i Barentshavet enn i mange andre havområder.
- Tallmaterialet for hvor sannsynligheten for motorstopp er hentet fra

- **Uklarhet i resultatene av grunnstøtingssannsynligheten**

Sannsynlighetsberegningene for grunnstøting er delt opp i tre kyststrekninger (Hammerfest-Kirkenes, Tromsø-Hammerfest, Lofoten-Tromsø), der returperiode for uhell (sannsynligheten) blir beregnet. Ved å dele opp i kyststrekninger vil sannsynligheten for uhell se lavere ut enn det reelt er for et uhell i Barentshavet. Ved å slå sammen alle kyststrekningene får vi den mer reelle sannsynligheten for en grunnstøting på kyststrekningen Lofoten til Kirkenes. Det viser helt andre tall enn de som er oppgitt i utredningen. Det kan virke som utredningen har delt opp kyststrekningen i tre regioner for på denne måten å få sannsynligheten for et uhell til å virke lavere enn det reelt er i utredningsområdet. Vi foreslår at beregninger liknende de som er gjort under føres inn i tabell 5.1 som en total sannsynlighet for grunnstøting langs norskekysten i Barentshavet.

Ar	Returperiode (Ar)
2003	526
2015 (u/rørl.)	758
2015 (m/rørl.)	196
2020 (u/rørl.)	588
2020 (m/rørl.)	154

Returperiode for kyststrekningen Lofoten-Kirkenes.

Den nevnte sannsynlighetsstatistikken tar kun for seg oljetransporten i Barentshavet. Dette er ikke den eneste transporten som forekommer i dette havområdet. Grunnstøtinger fra annen skipsfart kan også ha store økologiske og økonomiske effekter til tross for at skipene ikke

inneholder like store mengder olje som oljetransporten. Vi savner en utredning der også denne typen skipstrafikk taes med i vurderingen.

- **Kollisjoner mellom oljetanker og fiskebåt**

Det er i utredningen slått fast at et kollisjonsuhell mellom en oljetanker og en fiskebåt ikke vil medføre hull i et dobbeltskrog på oljetankeren. Dette er fra vårt syn svært forenklet og det er ikke grunnlag for denne påstanden. Fiskebåtene som opererer i Barentshavet kan være av betydelige størrelser og forsterket for å tåle is. De kan også ha en relativt høy fart når de ikke er i direkte fiskeriaktivitet. Kollisjonsrisikoen mellom oljetanker og fiskebåter er stor og kan medføre eksplosjoner eller spesielle treff som kan medføre alvorlig skade på oljetankeren.

En bedre analyse av kollisjonsrisikoen mellom skipstrafikk og fiskebåter mangler. Det er forventet at denne risikoen er svært høy og bør derfor få større oppmerksomhet i utredningen.

- **Utredning av konsekvenser for sikkerhetstiltak**

Innenfor sjøsikkerhet og beredskap bør det analyseres hvordan økt beredskap og skipsfartkontroll vil redusere sannsynligheten for effekter av små og større uhell. Sikkerhetstiltak som økt overvåking, ulike leder for motgående fartøy, skipenes avstand fra land og slepebåtkapasiteten er da viktige faktorer som spiller inn.

Det savnes i konsekvensutredningen en vurdering av optimale korridorer for skipstrafikk. Innenfor dette bør fiskeriområder, avstand fra land og beredskapstid vurderes. Det hadde vært svært nyttig hvis konsekvensutredningen kom med et forslag til hvor en skipsled bør gå for å minimalisere sannsynligheten for en grunnstøtingsulykke eller kollisjon med fiskefartøy.

Innenfor FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) kan man få godkjent Barentshavet som et ”spesielt sårbart havområde” (PSSA). Dette vil gi forvaltningsmyndighetene muligheter til å regulere skipstrafikken utenfor territorialfarvannet. Konsekvensutredningen bør diskutere hvilke sikkerhetseffekter en eventuell PSSA status av Barentshavet vil gi. En skipskorridor som er langt fra land og går utenom viktige fiskeriområder vil kunne minske ulykkesrisikoen betraktelig.

- **Utskifting av ballastvann.**

Det er positivt at utredningen tar for seg risikoene assosiert med ballastvann og de tiltak som nå skal gjennomføres gjennom IMO. Til tross for store kunnskapshull er det uten tvil store økologiske og økonomiske konsekvenser knyttet til ballastvannproblematikken. Det er

ønskelig at utredningen utdyper forslaget for mulige områder for ballastvannutbytte. I dette ligger vurderinger av spesielt sårbare områder (korallforekomster), fiskebestander, avstand fra land, dybde- og strømforhold. På denne måten vil man ha mulighet til å begrense områdene for ballastvannutbytting til områder der dette har potensielt minst mulig negative konsekvenser.

Norges Naturvernforbund takker for muligheten til å komme med innspill og vil følge det videre arbeidet med en helhetlig forvaltningsplan av Barentshavet nøye.

Med vennlig hilsen

Tore Killingland
Generalsekretær

Alf Ring Pettersen
marin rådgiver