

Kirkenes Transit
c/o Tschudi Shipping
Postboks 86
1366 LYSAKER

Statens forurensningstilsyn
Postboks 8100 Dep, 0032 Oslo
Besøksadresse: Strømsveien 96

Telefon: 22 57 34 00
Telefaks: 22 67 67 06
E-post: postmottak@sft.no
Internett: www.sft.no

Dato: 05.12.2006
Vår ref.: 2002/831 800
Deres ref.:
Saksbehandler: Lars Drolshammer, telefon: 33034822

Avslag på søknad om tillatelse til STS-virksomhet i Sør-Varanger kommune

Statens forurensningstilsyn har behandlet søknaden fra Kirkenes Transit 30.06.06 om midlertidig tillatelse til skip-til-skip omlasting (STS-omlasting) av gasskondensat i Bøkfjorden/Korsfjorden og har besluttet å avslå søknad om tillatelse til omlastingsvirksomheten. SFT har lagt særlig vekt på risikoen virksomheten medfører for den nasjonale laksefjorden Neidenfjorden-Bøkfjorden.

Vi viser til Deres søknad av 30.06.06 om midlertidig tillatelse etter forurensningsloven § 11, jf. § 16 til STS-omlasting i Bøkfjorden/Korsfjorden i Sør-Varanger kommune. Det søkes om tillatelse frem til den pågående konsekvensutredning for omlastingsvirksomhet for de aktuelle fjordene er ferdigstilt, og Sør-Varanger kommune har gjennomført sin reguleringsprosess for områdene. Søknaden omfatter inntil 40 STS-operasjoner per sesong, med sesong fra medio oktober til ultimo mai.

SFT har vurdert de forurensningsmessige ulemper ved tiltaket sammenholdt med de fordeler og ulemper som tiltaket for øvrig vil medføre, og avslår søknaden fra Kirkenes Transit. Avslaget er ikke ment å gripe inn i Miljøverndepartementets vedtak av 19.05.06, hvorefter KT har tillatelse ut 2006 for 25 skip STS-omlastinger av gasskondensat i Bøkfjorden.

Parallelt med behandlingen av søknaden om omlasting i Bøkfjorden /Korsfjorden, har SFT behandlet KT's søknad av 30.06.06 om omlasting i Sarnesfjorden/ Kåfjorden i Nordkapp kommune. Vi viser til eget vedtak vedrørende denne søknaden.

Den omsøkte virksomheten

Virksomheten er knyttet til transport av gasskondensat eller annet petroleumsprodukt fra Vitino i Russland til markeder i USA og Europa. Farvannet ved Vitino er islagt om vinteren, noe som krever bruk av isklassede skip. Slike fartøy er sjeldne på verdensbasis, noe som gjør omlasting til tradisjonell tonnasje i isfritt farvann i Norge lønnsomt og effektiviserende. Sommerstid kan farvannet ved Vitino trafikkeres av tradisjonell tonnasje, slik at behovet for STS-virksomheten i denne perioden faller bort.

Virksomheten omfatter tankskip i størrelsesorden 75 000 DWT. Skipene som skal inngå i virksomheten er ikke bestemt per i dag. Hvert skip har en lastekapasitet på omtrent 55 000 tonn kondensat. Søknaden omfatter altså omlasting av inntil 2 200 000 tonn kondensat per sesong. Søknaden omfatter både kondensat og andre petroleumsprodukter. For kommende vintersesong vil det kun bli lastet om kondensat. Dokumentasjonen i søknaden er derfor innrettet mot dette produktet. KT har utpekt to, etter deres skjønn, egnede lokaliteter for STS-virksomhet i Sør-Varanger kommune. Selskapet ønsker primært å benytte den som ligger i Bøkfjorden med Korsfjorden som en reserveposisjon.

STS-virksomheten vil basere seg på at skipene laster om mens de ligger oppankret. Dette innebærer at skipet som skal losses normalt ankommer omlastingspunktet først, og ankrer opp. Når skipet har fått ankerfeste bukseser skipet som skal lastes inntil, og skipene gjøres fast til hverandre. Det brukes sertifiserte slanger laget for formålet til pumping av last mellom skipene.

Tiltakets miljøpåvirkning

I tillegg til ordinære driftsutslipp fra skipene som er involvert i omlastingen, vil omlastingen kunne medføre utslipp av flyktige organiske forbindelser uten metan (NMVOC) og ballastvann samt støy. Videre innebærer tiltaket risiko for akutt forurensning.

Naturverdier i Bøkfjorden/Korsfjorden

Stortinget har etablert Neidenelva som nasjonalt laksevassdrag og Neidenfjorden – Bøkfjorden som nasjonale laksefjorder, jf. Innst.S. nr. 134 (2002-2003), romertallsvedtak I. Beskyttelsesregimet for de nasjonale laksevassdragene og fjordene er nærmere beskrevet under ”SFTs vurderinger og begrunnelse for avslag på søknad”.

Det er et rikt og variert fugleliv i Bøkfjorden/Korsfjorden der mange arter også overvintrer. Spesielt må nevnes stellerand som er en rødlisteart. Norge har et internasjonalt ansvar for denne arten som blant annet finnes i Bøkfjorden. Det er fastslått at bestanden er synkende uten at man er sikker på årsakene til dette.

Akutt forurensning

KT fikk utarbeidet en miljørisikoanalyse, beredskapsanalyse og beredskapsplan for virksomheten før fjorårets sesong ble startet. Analysen dekker ikke Korsfjorden. Miljørisiko er beregnet for omlastingen og innseilingen til denne. Hovedkonklusjon er at virksomheten medfører lav til moderat miljørisiko. Det er valgt to scenarier som dimensjonerende hendelser: 1 - mindre utslipp av kondensat (opptil 300 t) i forbindelse

med overfylling av tanker og slangebrudd og 2 - utslipp av to lastetanker med gasskondensat for å beskrive miljørisikoen og gi innspill til relevante tiltak.

I henhold til miljørisikoanalysen er skader som er direkte dødelige av laks meget usannsynlig som følge av den generelle atferden til fisk i forbindelse med oljesøl, den svært korte varigheten av skadelige konsentrasjoner av nedblandet olje og fordi et søl bare vil eksponere deler av fjordsystemet.

Miljørisikoanalysen identifiserer skarv som den mest sårbare fuglebestanden. Skarv er vanlig forekommende langs kysten i nærområdet i mange større og mindre kolonier. Selv ved en større skade vil det, i følge miljørisikoanalysen, ta relativt kort tid å bygge opp igjen de lokale bestandene i området.

I beredskapsanalysen fremkommer en rekke anbefalinger om tiltak som skal sikre en forsvarlig beredskap for omlastingene. SFT går ut fra at den beredskap som ble brukt i forrige sesong, er tenkt videreført for den foreliggende søknaden.

Ballastvann

Skipene som skal lastes, ankommer omlastingsstedet i ballast. Ballastvannet kan inneholde fremmede organismer som det ikke er ønskelig å slippe ut i dette farvannet. International Maritime Organisation (IMO) har vedtatt en konvensjon som regulerer utslipp av ballastvann, men denne er ennå ikke trådt i kraft. Søker opplyser at skipene typisk vil ha ca 26 000 tonn ballastvann ved ankomst omlastingsområdet, til sammen blir dette ca 1 000 000 tonn gjennom en sesong med 40 omlastinger. Det oppgis som umulig å beregne hvor stor risiko det er for at ballastvannet inneholder fremmede organismer som ikke bør introduseres i Sør-Varanger kommune eller i hvilke mengder slike organismer kan forekomme. Søker ønsker derfor å begrense utslippet av ballastvann i området ved at dette skiftes i god tid før ankomst. Det er ikke oppgitt om alle skip teknisk er i stand til å skifte ballastvann. En annen begrensende faktor kan være værforholdene. Søker mener et realistisk mål er at 80 % av skipene skal ha skiftet ballastvannet ved ankomst Bøkfjorden.

Flyktige organiske forbindelser (NMVOC)

KT har beregnet at utslipp av flyktige organiske forbindelser vil være i størrelsesorden 900 tonn pr sesong dersom det ikke gjennomføres utslippsreducerende tiltak. Det er en del usikkerheter forbundet med beregningen og Kirkenes Transit oppgir at reelle utslippene trolig er noe lavere. Det planlegges å sende petroleumsgassen og inertgassen (eksos) som finnes i tankene på det lastende skipet, over til det lossende skipets tanker gjennom egne slanger. Et slikt dampretursystem krever blant annet at skipene har nødvendige rør og tilkoblinger for formålet samt måling av trykk og oksygeninnhold. For de omlastinger dette kan benyttes, vil all NMVOC føres til det lossende skipet uten utslipp til miljøet. Operatøren mener et realistisk mål er at teknikken kan benyttes i 80 % omlastingene fordi ikke alle skip er utstyrt for formålet.

Støy

Virksomheten vil avgi støy både fra inn- og utseiling, fra oppankring og løfting av ankere og under selve overføringen av last. I tillegg vil også hjelpefartøyer støye. Skipene som skal hente last er ennå ikke bestemt og det knytter seg derfor usikkerhet til støyberegningene. Basert på støymålinger i Brevik og Gøteborg havn for ro-ro skip og

tankskip, antas det at støyen fra omlastingen vil være ca 40 dB(A) ved nærmeste bolig/fritidshus. Uten bruk av dampretur vil støyen øke noe. For å ta høyde for usikkerheter søkes det om en støygrense på 45 dB(A) som døgnmiddel.

Uttalelser

SFT sendte søknaden på høring 06.07.06 med høringsfrist 28.09.06. SFT mottok ved fristens utløp sju uttalelser, og Kirkenes Transit (KT) har kommentert uttalelsene i brev av 19.10.06. I tillegg til å søke SFT om tillatelse, har Kirkens Transit også søkt Kystverket og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap om tillatelse til denne virksomheten. Kystverket oversendte den 06.11.06 SFT fem uttalelser som er adressert til Kystverket, men som også antas å være relevante for SFTs saksbehandling.

Norsk Losforbund påpeker de positive kvaliteter ved ankringsområdet og mener noe støy ved omlastingen er naturlig. Losforbundet finner at slepebåtkapasiteten i området bør økes, at lenser rundt oppankrede skip er uheldig samt at omlasting ikke bør foregå i is. Losforbundet anmoder om at det også åpnes for omlasting i Korsfjorden.

WWF-Norge hevder at Miljøverndepartementet har krevet at det skal gjennomføres en konsekvensutredning. WWF mener strøm- og isforhold samt miljøressursene er mangelfullt omtalt i miljørisikoanalysen. Det påpekes at det må tas særlig hensyn til laksen i Neidenelva og at føre-var prinsippet må gjelde. Det hevdes at omlasting sist vinter fant sted selv om isforholdene ikke var akseptable i henhold til beredskapskravene og at lensene da ble skadet. WWF er ikke fornøyd med at operatøren legger "drift uten uhell" til grunn for sine vurderinger, eller hvordan operatøren vil håndtere ballastvann. WWF mener visse deler av søknaden kan tolkes som en ansvarsfraskrivelse fra operatøren når det påpekes at de ikke eier hverken skip, støttebåter eller utstyr. WWF er sterkt imot at det gis tillatelse til omlasting i Bøkfjorden/Korsfjorden.

Norges Miljøvernforbund mener planene for omlastingen må avvises og at landbaserte løsninger må benyttes isteden. Det vises til tidligere uttalelse. Dersom omlasting skal tillates, må det stilles strenge krav til beredskapen og at skipene har dobbelt skrog. Videre mener de at skipene må følges av moderne taubåter med eskorteklasse.

Norges Naturvernforbund ber om at det lages en helhetlig plan for oljeomlasting og forutsetter at det utarbeides en konsekvensutredning før konsesjon gis. Det påpekes de problemer beredskap vil ha under isforhold og at det er kommet en rekke klager på støy. Naturvernforbundet mener også at det er huller i miljørisikoanalysen om strømforhold, miljøårbarhet for fauna og at Korsfjorden ikke er omfattet. Det konkluderes med at området ikke er egnet for omlasting primært på grunn av isforholdene og den nasjonale laksefjorden.

Norges Naturvernforbund i Sør-Varanger legger til grunn at tiltaket skal konsesjonsbehandles og konsekvensutredes. Forbundet er kritiske til operatørens informasjonsinnhenting om isforholdene og gjennomføring av operasjonene sist vinter samt bruken av lenser i forbindelse med gasskondensat. Det påpekes at strømforholdene i Korsfjorden kan være en fare for utlagte lenser. Det hevdes at den posisjon som ble brukt for omlasting var nærmere fastlandet enn den som ble brukt i støyberegningene slik at

flere hytter og hus ble berørt. Det hevdes også at myndighetene ikke kontrollerte operatørens oppfølging av SFTs krav. Man er kritisk til kartleggingen av miljøårbarhet og påpeker spesielt at stellerand er en rødlisteart som Norge har et internasjonalt ansvar for. Det kreves at det ikke kommer ut noe importert ballastvann innenfor norsk territorium.

Videre påpeker Naturvernforbundet i Sør-Varanger at posisjonen i Korsfjorden er for lite utredet og at denne er enda mindre egnet enn Bøkfjorden på grunn av nærhet til lakseelva Neiden og viktige sjø- og vadefugler på Mikkelsnes. Det konkluderes med at tillatelse ikke må gis før konsekvensene er bedre analysert og vurdert.

Fylkesmannen i Finnmark viser til oppslag i lokalaviser om støy og at dette bør avklares nærmere. Videre ser Fylkesmannen det som nødvendig at det utarbeides regelverk for rensing av ballastvann samt iverksettes tiltak for å redusere utslipp av ballastvann i Bøkfjorden/Korsfjorden. Fylkesmannen mener det må settes krav til telling av kolonier samt hekkende fugl i influensområdene.

Direktoratet for naturforvaltning (DN) påpeker at Bøkfjorden/Korsfjorden er nasjonal laksefjord og at gjeldende beskyttelsesregime her innebærer at virksomhet som medfører risiko for utslipp som kan skade laksen ikke skal tillates. Søknaden bør avslås dersom virksomheten kan innebære risiko for utslipp som kan skade laksen.

DN mener det må utarbeides en samlet plan for omlastingsaktiviteter generelt og at planen må foreligge før nye tillatelser gis. Videre omfatter uttalelsen forslag til en del forebyggende tiltak som bør inntas i en eventuell konsesjon. DN gir bl.a. uttrykk for at det bør stilles krav til standard og sikkerhet for lastende og lossende skip.

Ropelv og Reinøysund hytteforening påpeker plager med støy og eksos fra omlastingen sist vinter, at denne skjedde under isforhold og at omlastingen da foregikk lenger øst enn opprinnelig angitt. De går imot oljeomlastning i Ropelv. Dersom oljeomlastning i Ropelvbukt likevel tillates, forutsetter foreningen at omlasting ikke skjer under isforhold, at offentlige myndigheter overvåker omlastingen og at lokaliseringen for omlastingen legges der miljørisikoanalysen beskriver.

Sør-Varanger kommune anbefaler at gjeldende tillatelse forlenges med ett år, frem til 31.12.2007, og at det gis tillatelse til å gjennomføre ytterligere inntil 40 omlastinger.

Finnmark fylkeskommune stiller seg positive til søknaden om omlasting og forventer at operatøren ivaretar fylkeskommunens strategier for oljeomlastning.

Finnmark Fiskarlag ber om at eventuell omlastingsoperasjoner skjer så langt øst i Finnmark som mulig og peker på at sikkerhetssoner rundt skipene setter begrensninger for fiskefartøy og annen skipstrafikk.

Fiskeridirektoratet går imot oljeomlastning i Korsfjorden på grunn av hensyn til laksen i Neiden og utslipp av ballastvann. Utover dette mener direktoratet de omsøkte lokaliteter ikke kommer i konflikt med fiskeri- eller havbruksinteresser.

KTs kommentarer til høringsuttalelsene

Høringsuttalelsene ble oversendt KT. Kommentar til høringsuttalelsene er innsendt fra Bergfald & Co a/s på vegne av KT 19.10.06 og 10.11.06.

KT er enig med Norsk Losforbund i at slepebåtkapasiteten bør økes og vil leie inn båter med større trekkraft enn de som ble benyttet sist vinter. KT er enig med losene om de positive kvalitetene for oppankringsområdet i Ropelvbukta. Is i dette området er likevel problematisk i forhold til kravene som i sin tid ble gitt av SFT, og dette er årsak til at søknaden også omfatter alternativet i Korsfjorden. Operatør ønsker å ta eventuelle støyp problemer alvorlig. Lenser lagt ut rundt skipene på permanent basis blir utsatt for slitasje, og KT ønsker derfor heller å ha fartøy med lenser tilgjengelig på stedet.

KT forutsetter at Direktoratet for Naturforvaltnings ønske om en samlet plan for omlastingsaktiviteter ikke påvirker behandlingen av denne konsesjonen. Det opplyses at de forebyggende tiltak som anbefales av DN, alle er eller vil bli ivare tatt for omlastingsoperasjonen bortsett fra krav til lastende/lossende skip. Her vil KT forholde seg til de nasjonale og internasjonale regler som finnes for skipsfart.

KT mener Naturvernforbundet i Sør-Varangers oppfatning om at tiltaket må konsekvensutredes er feilaktig. KT henviser til Miljøverndepartementets brev 19.05.06 der det fremgår at både Olje- og energidepartementet og Kystverket har konkludert med at STS-omlasting ikke utløser plikt til konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven. Ved eventuelle søknader om konsesjon, må nødvendige utredninger av virksomhetens konsekvenser utarbeides. KT mener dette er ivare tatt i den dokumentasjon som er fremlagt. Naturvernforbundet mener at operatøren sist vinter ikke ivare tok kravene til operasjon i is. En av omlastingene ble anmeldt. KT tolker politiets og SFT oppfølging av dette som at hendelsen var mindre problematisk. Naturvernforbundets påstand om at myndighetene ikke kontrollert operatørens oppfølging av SFTs krav imøte går av KT som peker på at SFT var tilstede ved to anledninger og at også andre myndigheter har vært tilstede.

Naturvernforbundet henviser til eksplosjonsfaren ved gasskondensat og at bruken av lenser vil kunne øke risikoen. KT påpeker her en del forhold som bidrar til å begrense risikoen, herunder mannskapenes brede kompetanse og sikringssonen rundt skipene. KT anser likevel bruk av lenser under selve omlastingen for problematisk, men dette knytter seg til den mekaniske slitasjen lensene utsettes for.

Naturvernforbundet mener det ikke er innhentet tilstrekkelig informasjon om isforhold, noe KT sier seg uenig i. Det fremholdes at informasjon var innhentet, men at isforholdene var spesielt ugunstige sist vinter. Videre hevder Naturvernforbundet at det er kommet en rekke klager på støy; noe KT imøte går da de selv ikke har mottatt klager. Når det gjelder sårbarhet for fauna, mener operatøren at dette er tilstrekkelig belyst i miljørisikoanalysen som er utført av Veritas. Spesielt vedrørende stellerand, som er en rødlistesart som Norge har et spesielt ansvar, vises det til opplysninger fra NINA om at bestanden er gått ned de siste år. KT peker på at Bøkfjorden ikke er kjerneområde for denne andefuglen og at gasskondensat ved utslipp raskt vil fordampe/blandes ned i vannet slik at faren for reduksjon i bestanden er liten.

Naturvernforbundet hevder at Korsfjorden ikke er utredet, noe operatøren sier seg delvis enig i, men som man mener er akseptabelt så lenge Korsfjorden kun vil bli brukt ved isforhold i Bøkfjorden. Forbundet er opptatt av at det er for lite kunnskap om bekjempningsmetoder for kondensat. Operatøren mener dette henspeiler på at DNV oppgir i miljørisikoanalysen at ingen metoder har stor effekt på kondensat fordi så stor andel av utslippet vil dampe av. Naturvernforbundet konkluderer at konsekvensene ved STS-virksomhet i Bøkfjorden/ Korsfjorden ikke er tilstrekkelig utredet. KT mener at utredningsnivået er tilstrekkelig til at SFT kan gi en midlertidig konsesjon frem til den pågående konsekvensutredningen i regi av Sør-Varanger kommune er ferdigstilt.

Norges Miljøvernforbund sier i sin høringsuttalelse at olje bør sendes gjennom landbaserte anlegg, mens KT hevder det i dag ikke finnes egnede landbaserte anlegg for denne transporten. Miljøvernforbundet mener skipene bør ha dobbelt skrog og at eskorte båter må ha eskorteklasse. Operatør påpeker at et eventuelt krav om dobbelt skrog må komme fra Sjøfartsdirektoratet og at eskorte båt sist sesong hadde de etterspurte egenskaper selv om denne ikke var klasset som eskorte båt.

WWF-Norge hevder at Miljøverndepartementet har krevet at omlastingen skal konsekvensutredes. Dette er omtalt under kommentarene til Norges Naturvernforbund i Sør-Varangers uttalelse ovenfor. Videre mener WWF at miljørisikoanalysen er mangelfull når det gjelder strøm og isforhold samt omtalen av miljøressurser og konsekvenser for disse. KT mener på sin side at strøm og isforholdene i Bøkfjorden er kjent og at miljøressursene er tilstrekkelig utredet. WWF mener videre at operatørens argumentasjon om at "drift uten uhell" må legges til grunn for vurderingen av en konsesjon, ikke er tilstrekkelig når det skal tas hensyn til den nasjonale laksefjorden, sjøfugl og føre var prinsippet. KT påpeker at det er normal drift som bør ligge til grunn og ikke verste tenkelige hendelse. WWF mener visse deler av søknaden kan tolkes som en ansvarsfraskrivelse fra KT's side, noe som tilbakevises av KT. Det opplyses også at operatøren er forsikret mot uhell under omlastingen. WWF er heller ikke fornøyd med hvordan ballastvann skal håndteres, men KT finner det vanskelig å kommentere dette da kritikken ikke er utdypet.

Fylkesmannen i Finnmark (FM) påpeker at støy har vært fremme i mediene. KT er kjent med dette, men viser igjen til at de selv ikke har mottatt slike klager, hverken direkte eller fra SFT. Videre ber FM om at SFT ser på tiltak overfor urensset ballastvann noe operatøren mener allerede er ivarettatt i søknaden. FM mener det må settes krav til telling av fugl i influensområdet noe KT mener er umulig på grunn av den korte tiden det er til omlastingen skal starte.

Vedrørende Fiskeridirektoratets kommentarer om ballastvann viser KT til kommentarer til dette ovenfor. KT viser til Fiskeridirektoratets uttalelse der de ikke kan gå inn for Korsfjorden, men at de ikke har innvendinger mot de andre omsøkte lokalitetene. Disse forhold er også kommentert ovenfor.

Finnmark Fiskarlag mener området i Nordkapp kommune periodevis har stor fiskeaktivitet, noe KT kommenterer blant annet ved å vise til andre kilder som mener området er lite benyttet og til Fiskeridirektoratets uttalelse.

KT erkjenner at posisjonen som ble brukt i Bøkfjorden i vinter var lenger øst enn opprinnelig planlagt slik Ropelv og Reinøysund hytteforening påpeker, men at senere omlastinger vil skje lenger vest slik at støy og eksosproblemene vil reduseres for hytteeierne. Hytteeierforeningens andre kommentarer er kommentert i teksten ovenfor.

KT har ikke kommentarer til uttalelsene til Finnmark fylkeskommune, Sør-Varanger kommune, eller Naturvernforbundet.

SFTs vurderinger og begrunnelse for avslag på søknad

SFT har vurdert søknaden på bakgrunn av forurensningslovens bestemmelser, i første rekke §§7 og 11. SFT har ved avgjørelsen av om tillatelse skal gis lagt vekt på de forurensningsmessige ulemper ved tiltaket sammenholdt med de fordeler og ulemper som tiltaket for øvrig vil medføre. Vurderingen omfatter både normale driftsforhold og mulige uhellsituasjoner.

KT ønsker primært å videreføre omlastingene i Bøkfjorden/Korsfjorden på grunn av egnede maritime forhold, kortest mulig seilingsdistanse fra utskipningshavnen og etablert infrastruktur i Kirkenes. I sin søknad for Nordkapp kommune, beskriver Kirkenes Transit også disse lokalitetene som egnede for omlastingsoperasjoner og det vil også her være en infrastruktur som operatør kan benytte seg av i Honningsvåg. En del av beredskapen som ble benyttet sist vinter, finnes fortsatt i Kirkenes, men dette beredskapsmateriellet og personellet vil også kunne benyttes for en tilsvarende operasjon i Nordkapp. Selv om seilingsdistanse for losseskipet blir noe lengre for en omlastingsposisjon lenger vest, vil lasteskipene få en tilsvarende kortere seilingsdistanse slik at ulempene dette måtte medføre, anses ikke å være av avgjørende betydning. Ved isforhold i Bøkfjorden planlegger operatøren å benytte Korsfjorden til omlasting. Operatør mener at det vil være mindre is/ingen is i denne posisjonen når det er is i Bøkfjorden. For de omsøkte posisjonene i Sarnes/Kåfjorden bekrefter havnesjef i Nordkapp overfor SFT at disse er isfrie.

I vurderingen av den omsøkte virksomheten, har SFT lagt særlig vekt på den risiko tiltaket medfører for den nasjonale laksefjorden Neidenfjorden-Bøkfjorden. Som nevnt foran har Stortinget etablert Neidenfjorden-Bøkfjorden som nasjonale laksefjorder. Beskyttelsesregimet for de nasjonale laksevassdragene og fjordene fremgår av St.prp. nr. 79 (2001-2002), henholdsvis kapittel 4.3.2 og 4.4.2 samt Innst.S. nr. 134 (2002-2003), romertallsvedtak II og III. Her fremgår at laksen skal sikres en særlig beskyttelse. Videre fremgår det at virksomhet med risiko for alvorlig forurensning ikke skal være tillatt i nasjonale laksefjorder. I tråd med dette har Miljøverndepartementet i sitt vedtak av 19.05.06 om omlasting av gasskondensat i Bøkfjorden lagt til grunn at forurensningsmyndigheten plikter å gi laksebestanden i Neidenelva særlig beskyttelse ved vurderingen av søknader om tillatelse etter forurensningsloven § 11 til omlasting i Bøkfjorden/Korsfjorden.

Miljørisikoanalysen KT har lagt frem konkluderer med at skader som er direkte dødelige av laks er meget usannsynlige. SFT har imidlertid lagt til grunn at det er betydelig usikkerhet knyttet til mulige skadevirkninger på laks av et eventuelt utslipp av

gasskondensat i Bøkfjorden/Korsfjorden. SFT viser i denne forbindelse til at Direktoratet for Naturforvaltning har fått utarbeidet en rapport om atlantisk laks og dens sårbarhet for oljeforurensning. I rapporten, som foreligger som et utkast, fremgår at laksen i Neiden/Bøkfjorden i hovedsak er tilstede fra slutten av april/begynnelsen av mai og til september. Det er også voksen laks tilstede i fjordsystemene så sent som i november/desember. Det er også registrert laks i fjordsystemene senere på vinteren. Rapporten påpeker at utslipp av olje på åpent hav sannsynligvis ikke vil påvirke laksen, mens utslipp nær kysten eller i en fjord vil kunne ha alvorlige effekter for laksen. Det påpekes at kunnskapsgrunnlaget om den atlantiske laksen er mangelfullt, og for de nord-norske og russiske populasjoner nesten fraværende. Også kunnskapsgrunnlaget om mulige skadevirkninger av utslipp av olje, gasskondensat og andre petroleumsprodukter på den atlantiske laksen er svært mangelfullt.

Usikkerhet omkring risikoen for at et utslipp vil kunne skade laksebestanden taler per i dag for å utvise en restriktiv holdning med hensyn til å tillate omlasting i Bøkfjorden/Korsfjorden. SFT viser til at forurensningsloven er bygget på føre var prinsippet, og at SFT på generelt grunnlag er forpliktet til å legge dette til grunn for sine vedtak. SFT viser også til at forurensningsmyndigheten, i tråd med Stortingets vedtak om opprettelse av nasjonale laksevassdrag og laksefjorder, plikter å gi laksebestanden i Neidenelva særlig beskyttelse ved vurderingen av søknader om tillatelse etter forurensningsloven § 11 til omlasting i Bøkfjorden/Korsfjorden. Dette er også i tråd med DN's høringsuttalelse der det fremgår at posisjonene i Nordkapp kommune vil være å foretrekke fremfor Bøkfjorden/Korsfjorden.

SFT må videre se hen til andre naturverdier i disse fjordene. Det er, som påpekt ovenfor, et rikt fugleliv i Bøkfjorden/Korsfjorden der mange arter også overvintrer. Spesielt må nevnes stellerand som er en rødlisteart. Norge har et internasjonalt ansvar for denne arten som blant annet finnes i Bøkfjorden. Det er fastslått at bestanden er synkende uten at man er sikker på årsakene til dette. Også praktærfugl er en sårbar art som finnes i den aktuelle sesongen og som det må tas spesielle hensyn til. Sårbarheten for sjøfugl tilsier derfor at man må være særlig aktpågivende når det søkes om ny virksomhet i slike områder.

Da SFT ikke er kjent med at det finnes utprøvde og operative beredskapsmetoder for isfylte farvann og som kan benyttes nær tankskip, må det sikres at eventuelle omlastingsoperasjoner ikke gjennomføres under isforhold. Ved isforhold i Bøkfjorden vil operatøren benytte Korsfjorden til omlasting. Operatør opplyser at det vil være mindre is/ingen is i denne posisjonen når det er is i Bøkfjorden. Erfaringer fra sist vinter tyder på at det under visse forhold kan oppstå is i Bøkfjorden. Det må imidlertid også tas i betraktning at isforholdene kan skifte relativt raskt avhengig av strøm og vind. Usikkerhet om beredskapens effektivitet under eventuelle isforhold tilsier at dette argumentet må tillegges vekt ved vurderingen av om tillatelse skal gis. For de omsøkte posisjonene i Sarnesfjorden/Kåfjorden bekrefter havnesjef i Nordkapp overfor SFT at disse er isfrie.

Dagens beredskapsløsninger har begrenset effekt for et eventuelt utslipp av gasskondensat. Selv om det stilles strenge krav til beredskapen, vil en stor andel av kondensatet dampe av og en del vil blandes ned i vannmassene. Det må derfor legges relativt stor vekt på å forebygge at utslipp skjer.

Da Miljøverndepartementet ga midlertidig tillatelse til KT for 2006, påpekte departementet at det ser det som svært viktig at omlastningsaktivitet gjennomføres på lokaliteter som er egnede ut fra miljøhensyn. I forbindelse med eventuelt fremtidige omlastinger må derfor alternative lokaliseringssteder for slike operasjoner vurderes. Virksomheter som søker SFT om tillatelse til omlastning, må gi en vurdering i tråd med denne anbefalingen.

KT har fulgt denne henstillingen og utredet og søkt om tillatelse til tilsvarende omlastningsaktivitet i Nordkapp kommune. Det er dermed fremmet et reellt alternativ til omlasting i Bøkfjorden/ Korsfjorden slik at operatøren kan gjennomføre de planlagte omlastingene på denne lokaliteten. Omlastingsstedene i Nordkapp omfattes ikke av vedtak om nasjonale laksefjorder. Dette miljørisikoaspektet er derfor ikke relevant der.

KT ønsker primært å videreføre omlastingene i Bøkfjorden/Korsfjorden på grunn av egnede maritime forhold, kortest mulig seilingsdistanse fra utskipningshavnen og etablert infrastruktur i Kirkenes. I sin søknad for Nordkapp kommune, beskriver Kirkenes Transit imidlertid også disse lokalitetene som egnede for omlastningsoperasjoner og det vil også her være en infrastruktur som operatør kan benytte seg av i Honningsvåg. Ulempene ved å flytte virksomheten til Nordkapp kommune begrenses også av at beredskapsmateriellet og personellet som ble benyttet i Bøkfjorden sist vinter i store trekk kan benyttes ved en tilsvarende operasjon i Nordkapp. Selv om seilingsdistansen for losseskippet blir noe lengre for en omlastingsposisjon lenger vest, vil lasteskipene få en tilsvarende kortere seilingsdistanse slik at ulempen dette måtte medføre, anses ikke å være av vesentlig betydning.

For øvrig viser miljørisikoanalysene for Bøkfjorden og for Nordkapp i store trekk relativt likartede problemstillinger med visse sårbare miljøressurser som må hensyntas under omlastningsoperasjonene.

Usikkerheten omkring omlastningsaktivitetens mulige miljøpåvirkning, spesielt for villaksen i Neidenfjorden-Bøkfjorden og enkelte rødlistearter av sjøfugl, samt manglende kunnskap om naturtilstanden er etter SFTs vurdering så stor at føre-var prinsippet tilsier at tillatelse ikke kan gis. I tillegg er det en rekke andre usikkerhetsfaktorer som er omtalt ovenfor. Operatøren må, ved en flytting av aktiviteten til en annen lokalitet, ta hensyn til en noe lengre seilingsdistanse, endrede maritime forhold og en annen infrastruktur, men disse forhold antas ikke å være til vesentlig ulempe for operasjonen. Hensynet til naturressursene og den avdekkede risiko for at disse skades ved et eventuelt utslipp av gasskondensat og usikkerhet i datagrunnlaget for naturtilstanden må derfor veie tyngre enn de ulemper et avslag på søknaden for Bøkfjorden/Korsfjorden vil medføre for operatøren.

Vedtak

SFT avslår Kirkenes Transits søknad om tillatelse til omlastningsvirksomhet for Bøkfjorden/Korsfjorden i Sør-Varanger kommune.

Klageadgang

Vedtaket kan påklages til Miljøverndepartementet av sakens parter eller andre med rettslig klageinteresse innen 3 uker fra underretning om vedtak er kommet fram eller fra vedkommende fikk eller burde skaffet seg kjennskap til vedtaket. En eventuell klage skal angi hva det klages over og den eller de endringer som ønskes. Klagen bør begrunnes, og andre opplysninger av betydning for saken bør nevnes. En eventuell klage fører ikke automatisk til at gjennomføringen av vedtaket utsettes. Klagen skal sendes til SFT.

Med hilsen

Signe Nåmdal
direktør for Næringslivsavdelingen

Harald Sørby
seksjonssjef

*Kopi til: Miljøverndepartementet
Bergfald & Co
Direktoratet for naturforvaltning
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Fylkesmannen i Finnmark
Finnmark Fiskarlag
Kystdirektoratet
Norges Miljøvernforbund
Norges Naturvernforbund i Sør-Varanger
Norges Naturvernforbund
Sør-Varanger kommune
Finnmark fylkeskommune
Fiskeridirektoratet
Norsk Losforbund
Ropelv og Reinøysund hytteforening
WWF-Norge*