



KYSTVERKET

Fiskeridirektoratet
Postboks 185 Sentrum
5804 BERGEN

Deres ref.: 21/313	Vår ref 2021/1098-16	Arkiv nr	Saksbehandler Paul Gustav Nyland/Guttorm Tomren	Dato 08.03.2021
-----------------------	-------------------------	----------	---	--------------------

Oversendelse av søknad om klarering av lokalitet i Norskehavet - Kystverkets innspill

Kystverket viser til brev av 11.01.2021 fra Fiskeridirektoratet hvor det ble orientert om at Salmar Ocean AS sin søknad om klarering av akvakulturlokaliteten «Norskehavet» ble lagt ut til offentlig ettersyn i 4 uker. Videre gikk det frem at fristen også gjelder for alle offentlige instanser som ikke skal fatte vedtak i medhold av eget regelverk.

Kystverket har i brev av 27.01.2021 fra Fiskeridirektoratet fått utsatt svarfrist til 01.03.2021, og ytterligere utsettelse av fristen til 08.03.2021 i e-post av 23.02.2021 fra Fiskeridirektoratet v/ Karianne Edtem Thorbjørnsen.

Kystverket vil i det følgende ta for seg følgende forhold:

- ❖ Prosess vedrørende klarering av lokalitet og Kystverkets involvering
- ❖ Kystverkets rolle i myndighetsutøvelsen og som høringspart
- ❖ Foreslått lokalitet og hensynet til ferdsel og sjøsikkerhet
- ❖ Merking av anlegget og dimensjonering
- ❖ Sikkerhetssoner og trafikk
- ❖ Håndtering av akutt forurensning fra virksomheten
- ❖ Avsluttende bemerkninger

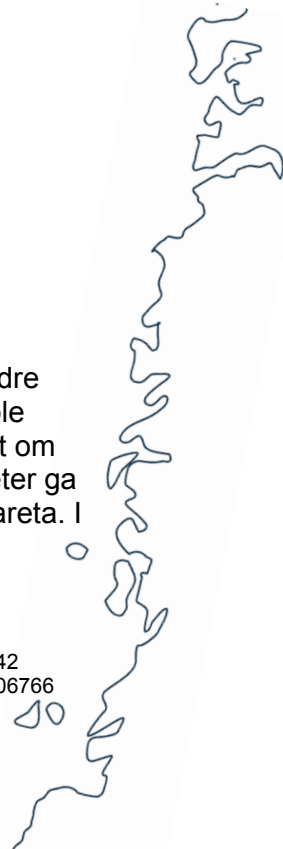
1. Prosess vedrørende klarering av lokalitet og Kystverkets involvering

Kystverket mottok i januar 2020 brev fra Fiskeridirektoratet hvor vi sammen med andre aktuelle myndigheter ble innkalt til et møte sammen med tiltakshaver. I møtet som ble avholdt i mars måned samme år ble det gitt en kort orientering fra Fiskeridirektoratet om klareringsprosessen, før tiltakshaver presenterte sitt prosjekt. Deltagende myndigheter ga overordnede tilbakemeldinger om prosjektet ut i fra de interessene de er satt til å ivareta. I

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



etterkant av møtet har det vært avholdt separate møter mellom tiltakshaver og relevante myndigheter, herunder Kystverket. Kystverket tok i sær møte med tiltakshaver opp forhold knyttet til trafikk (sikkerhet og fremkommelighet), merking av anlegg og dimensjonering, sikkerhetssoner og trafikk, feltovervåking og beredskapsmessige forhold.

Fiskeridirektoratet deltok forøvrig på dette møtet. Videre har Kystverket hatt dialog med Miljødirektoratet vedrørende beredskapsmessige forhold knyttet til planlagte anlegg. Det vises forøvrig til eget punkt om dette nedenfor.

2. Kystverkets rolle i myndighetsutøvelsen og som høringspart

Akvakulturanlegg og andre merdanlegg i sjø er tiltak som faller inn under havne- og farvannsloven § 14 tredje ledd bokstav a), og søknader om slike skal dermed alltid behandles av Kystverket, uavhengig av plassering. Videre kreves det som kjent tillatelse til akvakulturanlegg fra flere andre sektormyndigheter, i tillegg til et samlevedtak fra fylkeskommunen etter akvakulturloven. I foreliggende sak er det Fiskeridirektoratet som fatter samlevedtak med bakgrunn i at tiltaket ligger utenfor fylkeskommunens grenser i sjø.

Videre følger det av havne- og farvannsloven § 2 første ledd at loven gjelder i riket, herunder i sjøterritoriet og de indre farvann. Begrepene «sjøterritoriet» og «indre farvann» er definert i territorialfarvannsloven (2003), og begrepsbruken er ment å harmonere med disse definisjonene. Videre følger det av bestemmelsens fjerde ledd at havne- og farvannsloven helt eller delvis kan gjøres gjeldende i norsk økonomiske sone og i jurisdiksjonsområder etablert i medhold av lov om Norges økonomiske sone. Havne- og farvannslovens § 14 er imidlertid ikke gjort gjeldende i norsk økonomisk sone, og det kreves dermed ikke tillatelse til tiltak slik som akvakulturanlegg som er planlagt etablert i denne sonen etter loven.

Med bakgrunn i det ovennevnte har ikke Kystverket en formell rolle som myndighet i forbindelse med tildeling av akvakulturtilatelse i denne saken, jf. § 6 første ledd bokstav d i akvakulturloven. Imidlertid har Kystverket som fagetat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning interesse av å spille inn faglige råd om de interessene vi er satt til å ivareta i prosessen som Fiskeridirektoratet nå har med tiltakshaver.

3. Foreslått lokalitet og hensynet til ferdsel og sjøsikkerhet

Lokalitet «Norskehavet» er planlagt etablert vest av Frøya og ligger cirka 45 nautiske mil (heretter nm) utenfor grunnlinjen. Anlegget er planlagt lokalisert tett ved område 11 (sørvestre hjørnet), jf. Fiskeridirektoratets utredning om offshore havbruk¹.

¹ Fiskeridirektoratets rapport «Kartlegging og identifisering av områder egnet for havbruk til havs» av 16.12.2019.

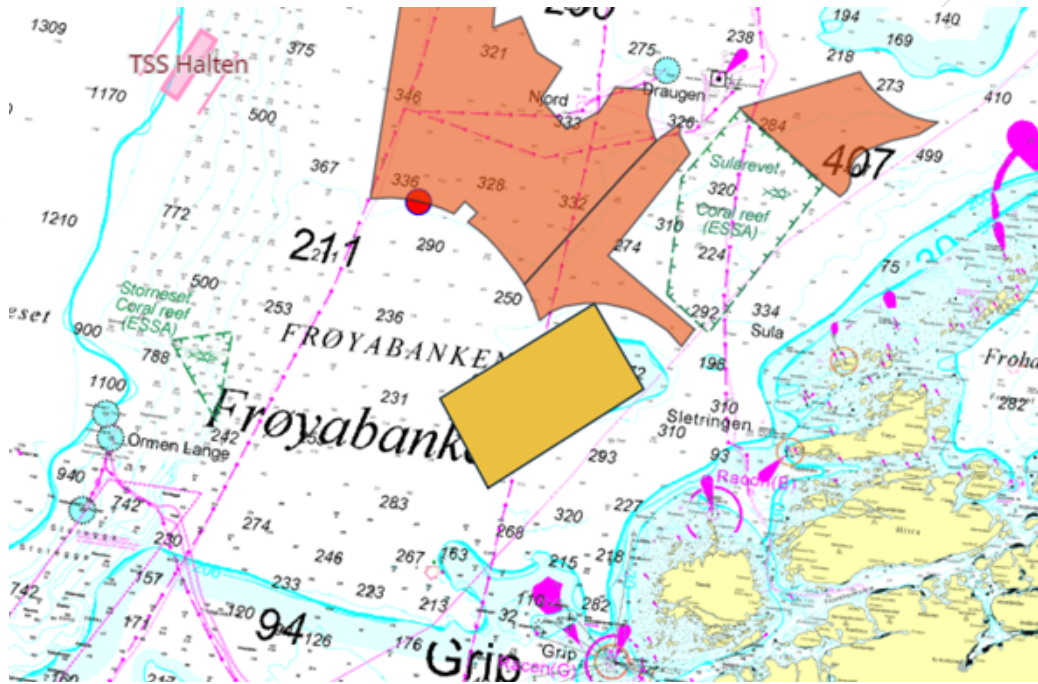


Fig. 1 Planlagt lokalisering (rødt punkt) av anlegget

Ellers i området det flere oljeinstallasjoner, den nærmeste er Njord som ligger cirka 20 nm unna. Nærmeste petroleumsledning er vest av lokasjonen, Åsgard Transport. Denne petroleumsledningen inngår i ett større nettverk av ledninger for transport av petroleum fra installasjonene lenger nord og videre sørover for distribusjon til landsiden. Draugen gassseksport ledning ligger nord for lokaliteten, og Polarled- ledning ligger øst for lokaliteten.

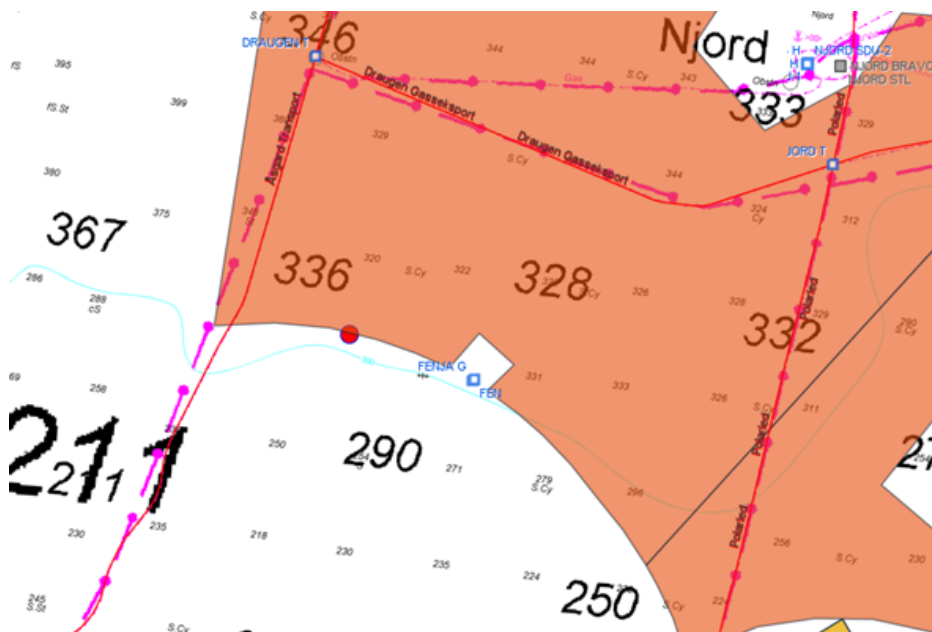


Fig. 2 Oljeinstallasjoner og petroleumsledninger

Øst for lokaliteten ligger petroleumsfeltet Fenja. Dette feltet er vedtatt utbygget med infrastruktur på sjøbunnen, og forbindelse nordover til Njord-feltet.

Anlegget som det søkes om tillatelse til i denne saken er skissert å være tilnærmet sirkulært med en diameter på 164 meter. Ankerliner er prosjektert med lengde på 2500 meter. Installasjonen vil ikke ha muligheter for å forflytte seg uten ekstern assistanse. Det er konstruert for høy grad av egensikkerhet, evne til å motstå vannfylling etc. med bakgrunn i design (vanntette skott, flere inndelinger og reserve oppdrift). Anlegget skal dimensjoneres for å motstå de naturkrefter som er forventet på lokaliteten, dette gjelder både for fiskevelferd, unngå rømming av fisk og integriteten til selve konstruksjonen. Installasjonen kan betraktes som en frittstående hindring/grunne/øy midt i havet.

For fartøyer som trafikkerer området vil det normalt være uten problemer eller til hinder å justere kursen slik at en passerer anlegget på trygg avstand. Dette forutsetter at anlegget merkes i sjøkart, og at det merkes med lys og signaler slik at anlegget detekteres av andre skip i god tid. Anlegget forventes å gi et godt radarekko for skip som trafikkerer området. Så langt til havs er det forventet at nær all trafikk er SOLAS-fartøyer² eller profesjonelle fiskefartøyer. Disse kategoriene fartøy har generelt god radarutrusting (i henhold til IMO krav), trente mannskaper og i økende grad er også ECDIS (elektroniske sjøkart) montert. Tilnærmet alle fiskefartøyer som fisker i dette området vil ha ett eller annet system med elektroniske kart og AIS-mottaker. Anleggets størrelse og dimensjoner tilsier at mindre fritidsfartøyer, seilfartøyer og lignende ikke utgjør noen fare for selve anlegget, utenom mulig fare for rømming av fisk ved skade på not. Ellers vil anlegget utgjøre en større fare overfor fritidsfartøyet, enn motsatt ved kollisjon.

Anlegget er planlagt utrustet med åtte ankerliner. Det er skissert at ankere plasseres på havbunnen 2500 meter fra senter av lokasjon. Ankerliner/fortøyning går ut fra anlegget i rammeverkets bunnring, og dybden varierer fra 54-61 meter etter ulike faser i produksjon eller vær-situasjon. For alle normale fartøyer som er i vanlig transitt vil dette innebære at anlegget ikke har noen innvirkning på trafikken rundt anlegget. For fartøyer som fisker vil bildet være noe annerledes, samt også for eventuelle andre typer fartøyer som opererer ROV eller tilsvarende. Disse fartøyene kan måtte tilpasse sin aktivitet til anleggets anker eller fortøyningsliner.

4. Merking av anlegget og dimensjonering

Merking av anlegget må etter Kystverkets oppfatning følge regler for merking av akvakulturanlegg i Norge. Forskrift for farvannsskilt og navigasjonsinnretninger (merkeforskriften) er imidlertid ikke gjort gjeldende utenfor 12 nautiske mil av grunnlinjen. Retningslinjene som er utarbeidet, og som følger av nevnte forskrift, følger de generelle internasjonale retningslinjer gitt av IALA³.

For Kystverket er det viktig at de generelle prinsippene for merking av akvakulturanlegg er mest mulig standardisert og gjenkjennelig for de sjøfarende i farvannet. Kravene til lyssetting og lysrekkevidde må tilpasses de endrede forhold, gitt lokalitetens plassering, ved at kravet til lysrekkevidde økes og at det settes krav til AIS navigasjonsinnretning på anlegget. Som hovedprinsipp skal merkeforskriften etter

² SOLAS er en konvensjon som omhandler sikkerhet til personell og skip på sjøen. SOLAS står for safety of life at sea og er underlagt IMO (International Maritime Organisation).

³ IALA –International Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities Association.

Kystverkets oppfatning følges, med nevnte justeringer og påkrevde tilpasninger vedrørende flomlys og skilting. Årsaken til at lyskravene bør økes er at mindre fartøyer tidligere skal kunne oppdage anlegget, selv i høye bølger. Tilsvarende vil store fartøyer se anlegget tidligere, og dermed ha tilstrekkelig med tid å foreta påkrevde kursendringer. Økt lysrekkevidde og AIS navigasjonsinnretning vil bidra til at fartøyer i området tidligere detekterer anlegget, og dermed tidligere tilpasser sin ruteplan til anlegget. Sjøtrafikken kan dermed foreta vikemanøver i god tid, med små kursendringer. Disse endringene kan også tidligere observeres fra anlegget.

Med bakgrunn i det ovennevnte ber Kystverket om at Fiskeridirektoratet i en eventuell tillatelse tar inn vilkår om merking av anlegget i tråd med ovennevnte. Kystverket bistår gjerne Fiskeridirektoratet ved en nærmere detaljering av innholdet i slike vilkår (nærmere krav til merking).

5. Sikkerhetssoner og trafikk

Sikkerhetssoner er normalt brukt i internasjonalt farvann rundt oljeinstallasjoner. For lokaliteter som inneholder mange installasjoner/anlegg kan slike soner slås sammen. I vindparker (internasjonalt) er det ofte to typer soner, en sikkerhetssone rundt hvert enkelt anlegg, og en annen sone som dekker hele området/vindparken.

For akvakulturanlegg innenfor 12 nautiske mil er det ikke vanlig med sikkerhetssoner. Ferdsel er regulert i akvakulturdriftsforskriften § 18 som har etablert regler om fiskeforbud nærmere anlegget enn 100 meter, og ferdselsforbud nærmere anlegget enn 20 meter. For anlegg inne på kysten kan det være flere små fartøyer som beveger seg i områdene der anleggene ligger. Noen anlegg kan også være ubemannet deler av tiden. For disse anleggene er da slike regler påkrevde. For omsøkte anlegg vil det være mindre påkrevd med ferdselsforbud, ettersom sannsynligheten for uventet besøk er mindre og anlegget er kraftigere dimensjonert versus små fartøyer. Sikkerhetssoner kan maks settes med radius på 500 meter, dersom de ikke skal godkjennes av IMO. Om en velger å formelt etablere en sikkerhetssone, eller om en koder samme areal som et «cautionary area» i elektroniske kart, kan avklares på et senere tidspunkt. Kystverket anser bruk av «cautionary area» med radius 500 meter som dekkende for lokaliteten. En vil da kunne få alarmer trigget i fartøyers ECDIS, når kursvektor kommer innenfor dette arealet⁴. Anleggets anker/ankerliner må også avtegnes i kart slik at området for anlegget, pluss deler som stikker ut fra denne, presenteres i kart og de sjøfarende kan ta sine forholdsregler.

Ved vurdering av sikkerhetssoner vil anleggets økonomiske og miljømessige betydning spille inn, samt antall mennesker om bord og deres risikobilde ved eventuelle uønskede hendelser initiert av kollisjoner fra eksterne objekter (fartøyer eller drivende gjenstander).

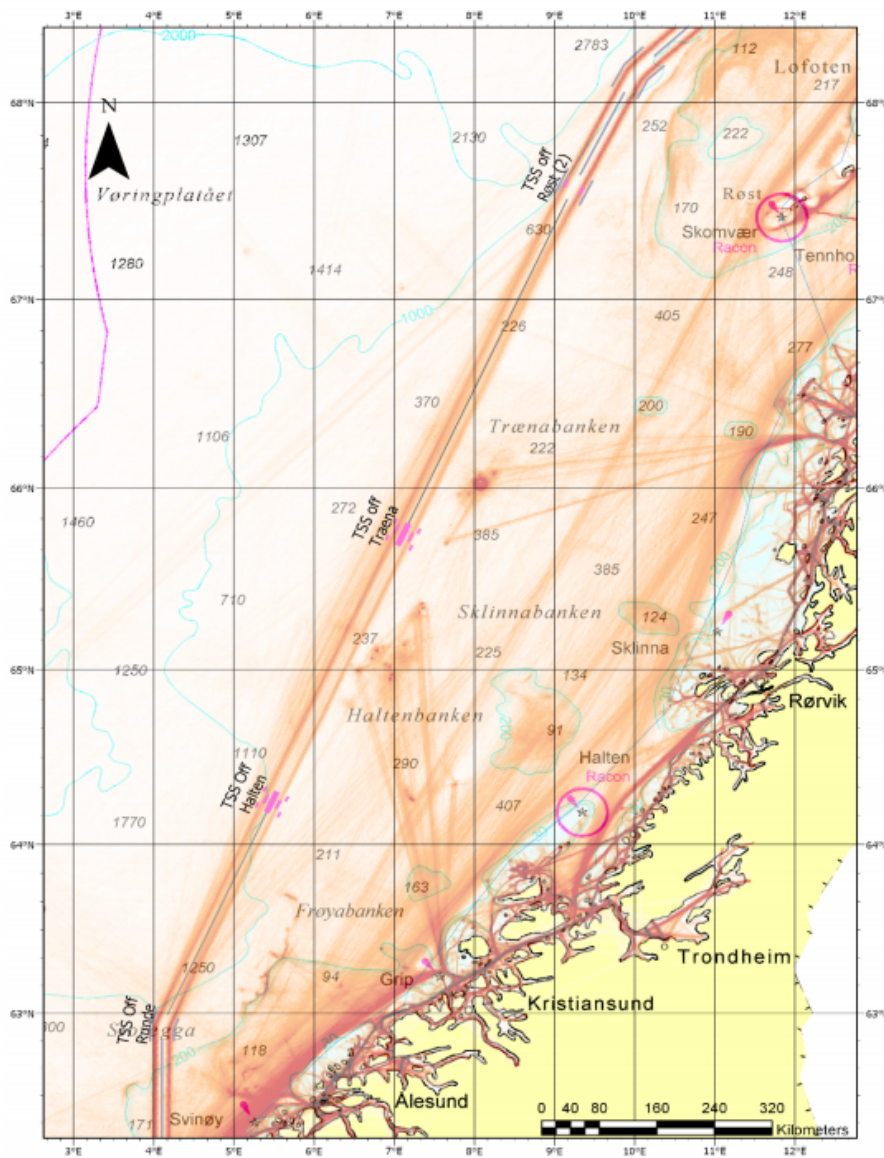
Anleggets verdi vil også kunne medføre at eier ønsker å innføre strengere krav til anlegget enn det som myndighetene anser som påkrevd ut fra hensyn til sikkerhet og ferdsel.

Figuren under viser vedtatt endring av rutetiltakene (TSS) langs norskekysten (vedtatt i IMO - NCSR 2020)⁵. Figuren viser også et densitetsplott av trafikken generelt i området, hvor trafikken i rutetiltakene vises godt, samt trafikken som går til og fra oljeinstallasjonene i området. TSS Halten og TSS Træna er nye. Bakgrunnen for denne endringen var ønsket om å harmonisere regler for bruk av rutetiltakene i Sør-Norge og i Nord-Norge. I tillegg får

⁴ ECDIS kan gi alarmer basert på operatørens innstillinger av systemet/grenseverdier.

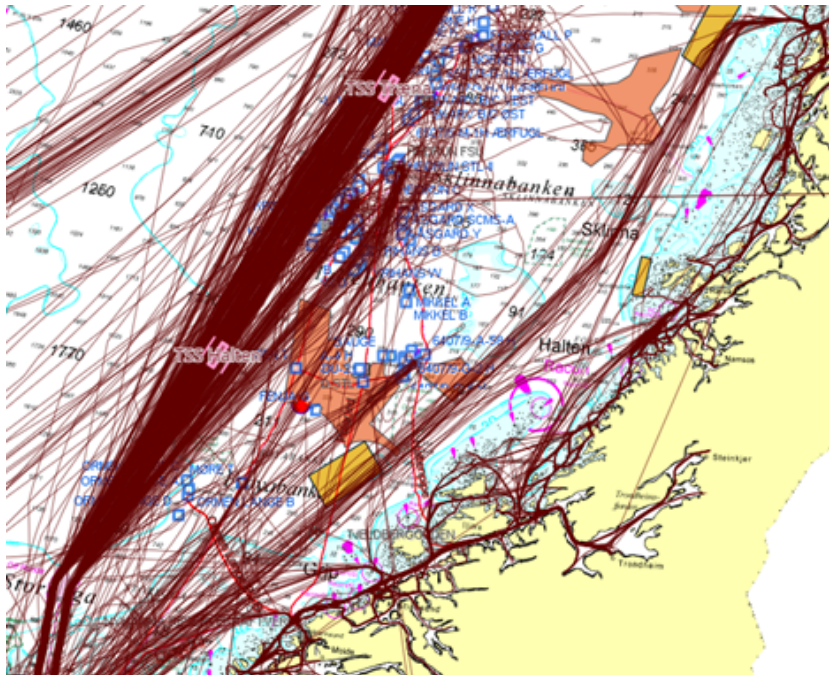
⁵ NCSR – Underkomité i IMO som står for Navigation, Communications and Search and Rescue. Har blant annet ansvar for godkjenning av rutetiltak.

en bedre kontroll med når fartøy skal fravike rutetiltakene for å gå til norsk havn. I noen tilfeller har det blitt observert fartøyer som gikk for tidlig ut av rutetiltakene, og derfor kom nært kysten tidligere enn ønskelig.

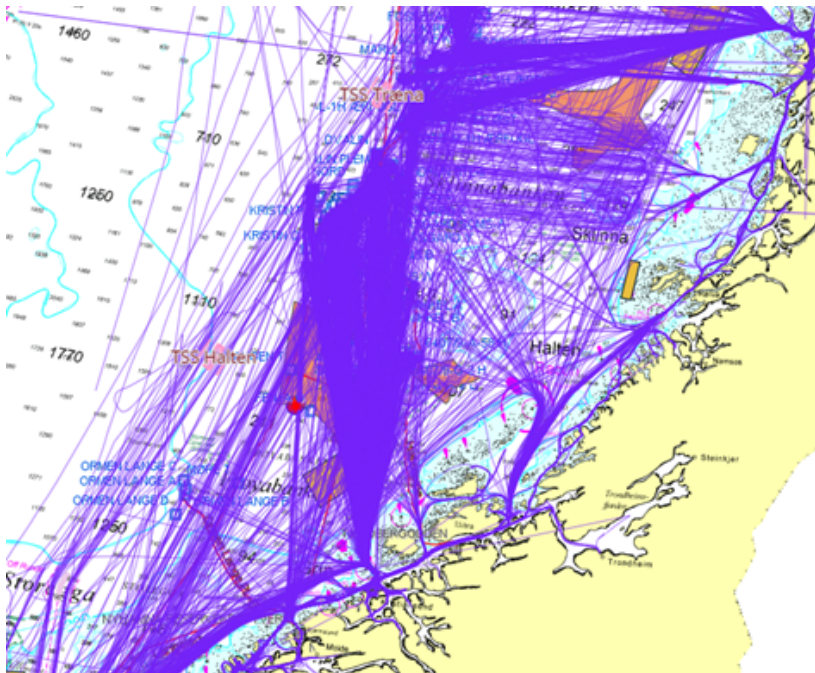


Figur 3 Rutetiltak, trafikk og densitetsplott

Figurene under viser trafikkmønster for ulike kategorier trafikk gjennom hele 2019 i aktuelt område. Planlagt lokalitet er vist med rødt merke.

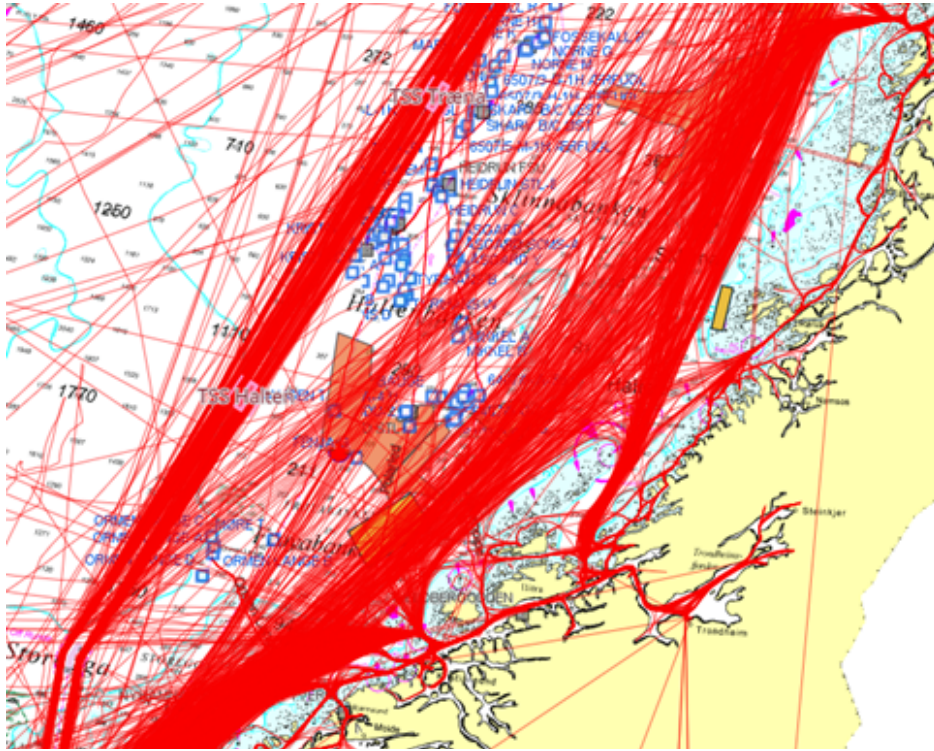


Figur 4 Trafikkmønster oljetankere 2019

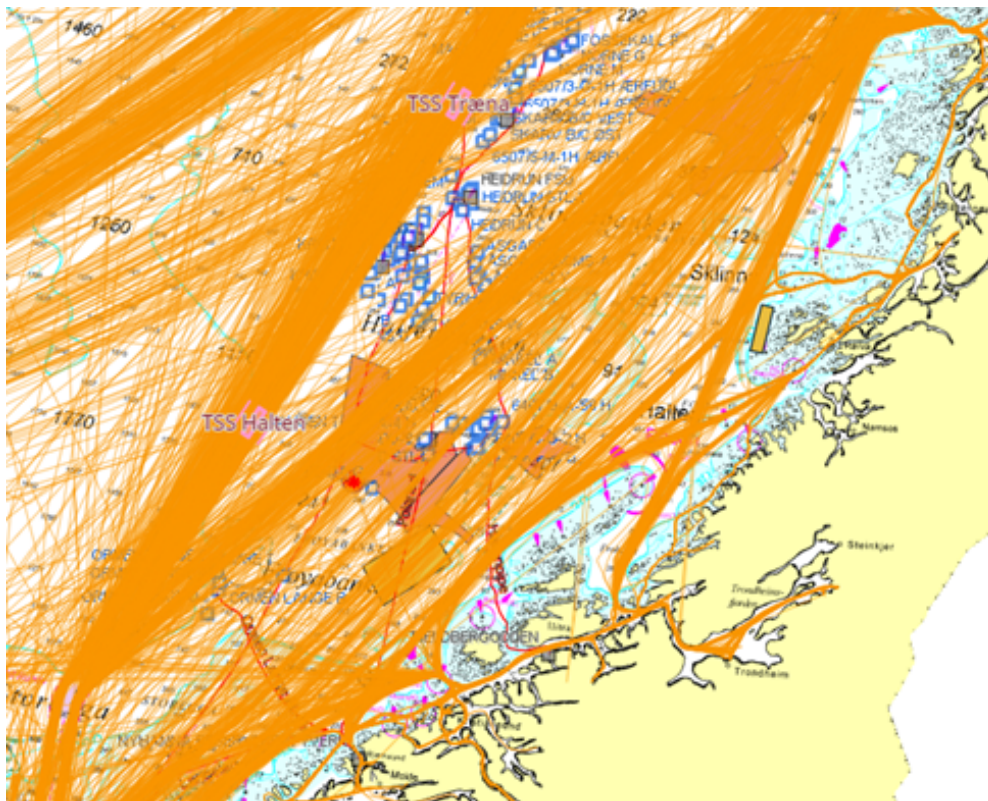


Figur 5 Trafikkmønster offshorefartøy 2019

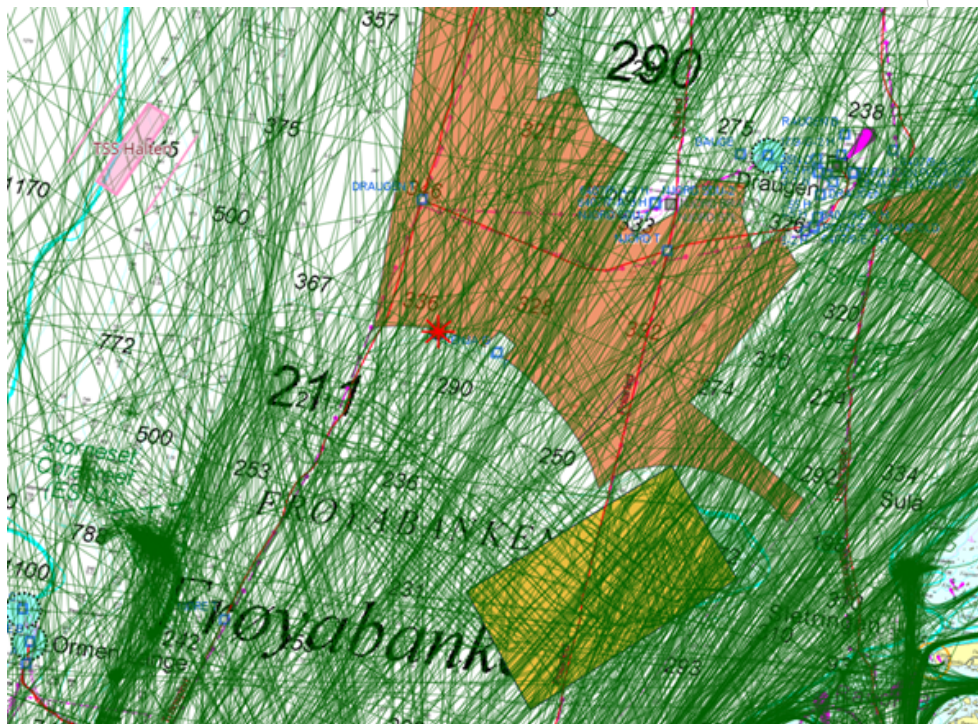




Figur 6 Trafikkmønster kjemikalietankere 2019



Figur 7 Trafikkmønster bulkskip 2019



Figur 8 Trafikkmønster fiskefartøy 2019 (rød stjerne inntegnet i skala med 2500 meter ankerliner)

Ut i fra trafikken i 2019 kan en trekke følgende generelle slutninger:

Kystverket utvidet i 2020 rutetiltakene mellom Stadt og Røst. Noe av bakgrunnen for dette var at en observerte fartøyer som ikke fulgte rutetiltakene som tiltenkt. Sjøtrafikken avvek for tidlig fra rutetiltakene, og kom derfor tidligere nært kysten og seilte delvis langs kysten innenfor rutetiltakene. Dette var ikke ønskelig sett fra Kystverket sin side. Av figurene ser en at det er et mønster av trafikk i rutetilaket Off Runde som kurser østlig for tidlig, og dermed går på innsiden av Draugen og Åsgård. Etter at de planlagte rutetiltakene Halten og Træna etableres i løpet av 2021 vil denne trafikkmengden minke. En vil da stå igjen med trafikk som skal til oljeinstallasjonene, og trafikk som genereres av fiskeriaktiviteten. Trafikken som går til og fra oljeinstallasjonene er ikke i særlig grad i kontakt med omsøkt lokalitet. Den trafikken som passerer lokaliteten (også fiskefartøyer), er fartøyer i transitt med lange rette kursstrek. I en slik fase av seilassen er det uproblematisk å avvike kursen litt for å lage større passeringsavstand til anlegget. Som nevnt vil det ikke være vanskelig for disse fartøyene å detektere anlegget, både via radar og via kart (ECDIS).

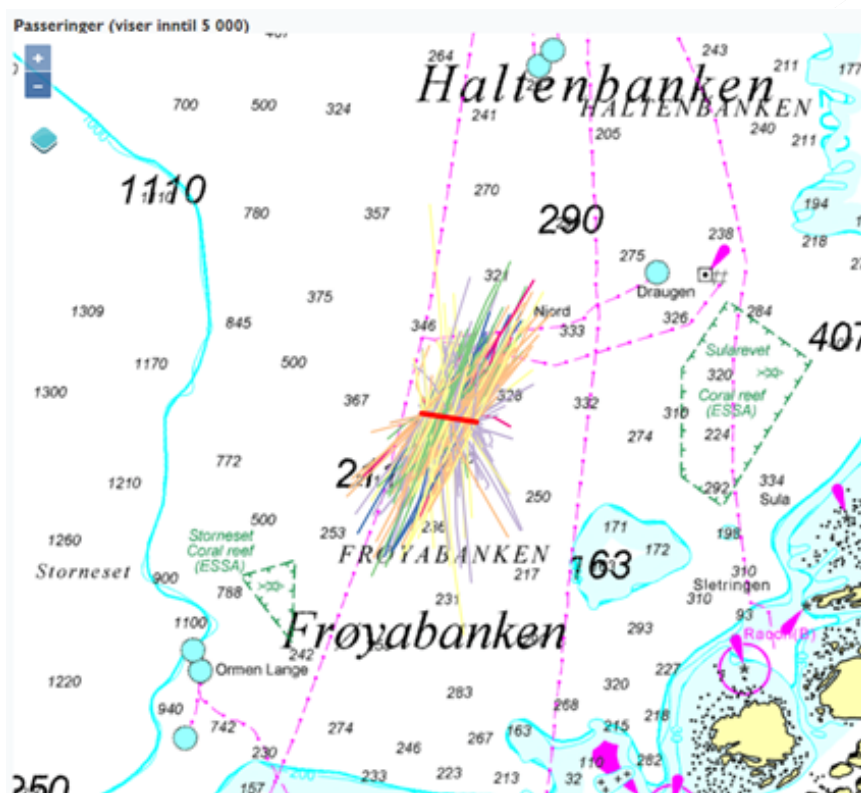
Når det gjelder fiskefartøyer spesifikt så ser en ikke fortetting av trafikk (som eksempelvis Haltenbanken), eller spor etter linebåter (lenger sør) som vil komme i konflikt med valgt lokasjon. Det antas at fiskefartøyer som passerer lokaliteten er i transitt eller på leting etter pelagiske fiskeslag (sild, makrell). For pelagiske fiskeslag er fisket mer varierende i posisjon, mens for bunnfisk er fisket mer stedbundet (naturgitte forhold). Kystverket legger forøvrig til grunn at Fiskeridirektoratet som fagetat vil se nærmere på fiskeriaktivitet i området.

Basert på trafikkdata, jf. over, er ikke lokaliteten planlagt etablert i et område med fortettet trafikk. Vår vurdering er at lokaliteten ligger i et område som har begrenset trafikk. Når nye

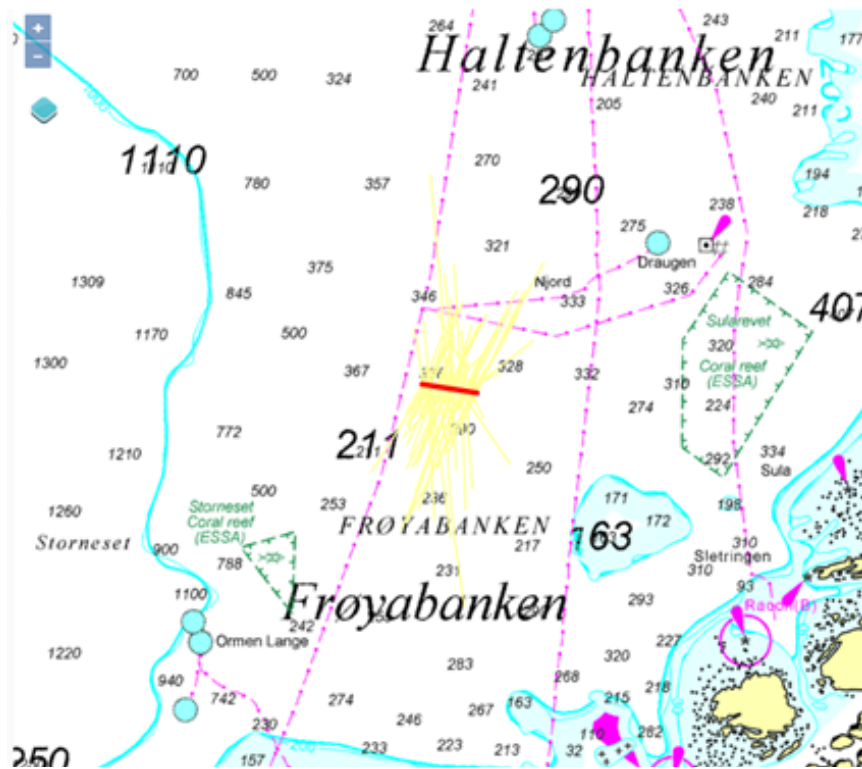
rutetiltak trer i kraft antar Kystverket at trafikkmengden i nærhet av planlagt lokalitet vil gå ned.

Nedenfor har Kystverket tatt inn passeringslinjer i området for å supplere det generelle trafikkbildet. Passeringslinjen er satt til cirka 7 nm bredde, i øst-vest retning for å fange opp mest mulig fartøyer til/fra rutetiltakene. Det er 381 passeringer for alle fartøystyper (cirka én om dagen), for fiskefartøy alene er det 55 passeringer (cirka én i uken).

Det er forventet lav trafikkmengde på lokaliteten. Fartøy som trafikkerer området vil ikke ha nevneverdige utfordringer eller få merkbare avvik på sine ruteplaner hvis anlegget etableres på omsøkt posisjon. Som tidligere nevnt vil de nye rutetiltakene medføre redusert trafikk på lokaliteten.



Figur 9 passeringslinjer alle typer fartøy for hele 2019



Figur 10 Passeringslinjer alle fiskefartøy for hele 2019

Alle data om ferdsel under dette punktet er basert på Kystverkets egne AIS data. Lokalteten ligger så langt til havs at noe redusert dekning på AIS data kan inntreffe. Det kan nevnes at Vardø trafikksentral har logget et fartøy i drift i 2016, avstand til lokalitet var cirka 5 nautiske mil.

6. Håndtering av akutt forurensning fra virksomheten

Kystverket vil under dette punktet innledningsvis knytte noen kommentarer til vår rolle ved hendelser med akutt forurensning, og den enkelte virksomhet sitt ansvar knyttet til det samme. Vi vil deretter knytte noen konkrete merknader til den aktuelle akvakulturlokaliteten.

I forurensningsloven § 46 første ledd slås det fast at den som driver virksomhet som kan medføre akutt forurensning skal sørge for en nødvendig beredskap for å hindre, oppdage, stanse, fjerne og begrense virkningen av forurensningen. Beredskapen skal stå i et rimelig forhold til sannsynligheten for akutt forurensning, og omfanget av skadene og ulempene som kan inntreffe. Den norske beredskapen mot akutt forurensning er delt inn i en privat og offentlig del. Den offentlige beredskapen består av en kommunal og en statlig del. Kystverket har ansvaret for å samordne privat, kommunal og statlig beredskap i et nasjonalt system.

Kystverket er forurensningsmyndighet ved akutt forurensning eller fare for slik forurensning, og fører tilsyn med at ansvarlig forurenser iverksetter tilfredsstillende tiltak når akutt forurensning inntreffer. Staten, ved Kystverket, har beredskaps- og aksjonsplikt overfor større tilfeller av akutt forurensning. I praksis dreier dette seg særlig om innsats mot større

oljeutslipp eller annen akutt forurensning fra skip, skipsvrak eller ukjente kilder og den statlige beredskapen er dimensjonert ut fra dette. Videre yter Kystverket bistand ved andres aksjoner når dette er nødvendig.

Når det gjelder selve anlegget og etableringen av dette vil det kreve en tillatelse til forurensende virksomhet, jf. forurensningsloven § 11. Videre regulerer forurensningsforskriften § 36-2 innholdet i en søknad etter nevnte bestemmelse i forurensningsloven. Miljødirektoratet er myndighet etter nevnte regelverk. I forbindelse med denne konkrete saken har Kystverket hatt nærmere dialog med Miljødirektoratet ettersom de har myndighet til å stille vilkår om etablering og vedlikehold av beredskap mot akutt forurensning, herunder øvelser av beredskapen. Miljødirektoratet vil ivareta forhold knyttet til dette som myndighet i denne saken.

Regler for varsling av akutt forurensning framgår av forskrift om varsling av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning. Kystverkets vurdering er at det fremstår som uklart hvilken instans tiltakshaver skal varsle ved akutt forurensning, jf. nevnte forskrift. Dette er et forhold som bør avklares i forbindelse med Miljødirektoratets behandling av søknaden om tillatelse, eventuelt kan dette spesifiseres i vilkårene for en eventuell tillatelse.

Kystverket vil avslutningsvis under dette avsnittet vise til punkt 8.1 og 8.2 i søknaden fra tiltakshaver hvor fjerning av installasjonen omtales. Ut fra sammenhengen fremgår det at det planlegges for en fullstendig fjerning av innretning og undervannselementer ved permanent opphør av driften. Imidlertid vises det ikke til nærmere regulering av slik fjerning. Med erfaring fra annen akvakulturvirksomhet og opprydding, eksempelvis blåskjellvirksomhet før det ble forskriftsfestede krav til sikkerhetsstillelse for opprydding, vil Kystverket peke på viktigheten av at dette adresseres i forbindelse med en eventuell tillatelse. Forutsatt at opprydding av slike anlegg i norsk økonomisk sone ikke er hjemlet i lov eller forskrift vil Kystverket spille inn at Miljødirektoratet og/eller Fiskeridirektoratet bør stille vilkår om fjerning av installasjonen og undervannselementer ved opphør av driften i en eventuell tillatelse.

7. Avsluttende bemerkninger

Kystverket er i utgangpunktet positiv til planlagt posisjonering av anlegget med bakgrunn i trafikkbildet i området. Som nevnt viser våre AIS data at det er relativt begrenset trafikkmengde i området, og trafikk tallene vil ventelig falle etter etablering av nye rutetiltak. Lokaliteten vil ikke være vesentlig til hinder for trafikken.

Når det gjelder sjøsikkerhetsmessige forhold vil merking av anlegget i tråd med merkeforskriften, visning i sjøkart, etablering av «cautionary area» mv. sikre at anlegget ikke vil svekke sjøsikkerheten for sjøtrafikken i området.

Videre vil vi vise til våre tilrådinger om at Fiskeridirektoratet og/eller Miljødirektoratet stiller nærmere vilkår til en eventuell tillatelse, enten med hjemmel i akvakulturloven/forurensningsloven eller i medhold av den ulovfestede vilkårs læren.

Avslutningsvis vil Kystverket bemerke at vi ved behov stiller oss til rådighet for Fiskeridirektoratet i det videre arbeidet med saken knyttet til forhold som berører ferdsel og sjøsikkerhet.

Med hilsen

Sven Martin Tønnessen
direktør transport, havn og farlei

Paul Gustav Nyland
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopimottakere:

MARICULTURE AS

SALMAR OCEAN AS
MILJØDIREKTORATET

FORSVARET

FORSVARSBYGG

MATTILSYNET

NORGES VASSDRAGS- OG
ENERGIDIREKTORAT (NVE)
OLJEDIREKTORATET
SJØFARTSDIREKTORATET
NORGES FISKARLAG

c/o Jan Vatsvåg Per
Spelemanns vei 41
Industriveien 51
Postboks 5672
Torgarden

Postboks 800,
Postmottak
Postboks 405
Sentrum

Felles postmottak
Postboks 383

Postboks 5091
Majorstua

Postboks 600
Postboks 2222
Postboks 1233
Torgarden

4019 STAVANGER

7266 KVERVA
7485 TRONDHEIM

2617 LILLEHAMMER

0103 OSLO

2381 BRUMUNDDAL

0301 OSLO

4003 STAVANGER

5509 HAUGESUND

7462 TRONDHEIM