

Sammendrag:

Skipstrafikken i området Lofoten – Barentshavet

Innledning

Som et ledd i arbeidet med en helhetlig forvaltningsplan for Barentshavet, bistår Transportøkonomisk institutt (TØI) Kystverket med kartlegging av skipstrafikken i Barentshavet. Utredningsarbeidet omkring åpning av Barentshavet er delt inn i tre faser, der denne rapporten er første fase av arbeidet.

Et hovedformål med rapporten er å kartlegge dagens skipstrafikk og hvilken påvirkning den har for miljøet og sikkerheten til sjøs i Barentshavet. Det Arktiske hav som Barentshavet er en del av, er på 14,1 mill km² hvorav Barentshavet dekker 1,3 mill km² eller vel 9 % av havområdet. Skipstrafikken er relativt sett større i Barentshavet enn i andre områder av dette store havområdet. Allikevel er skipstrafikken liten i forhold til trafikken i andre havområder.

Vi har benyttet flere kilder for å anslå skipstrafikken i Barentshavet:

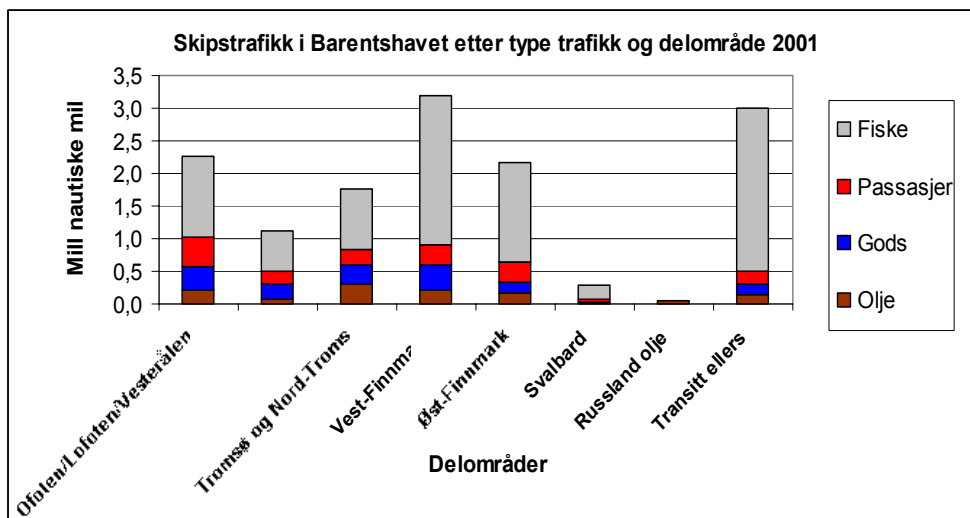
- Tall for seilinger langs norskekysten fra Det Norske Veritas.
- Losstatistikk for losinger i områdene nord og øst for Lødingen oppgitt av Kystverket.
- Havnestatistikk for havner langs norskekysten nord og øst for Lødingen fra Norsk Havneforbund.
- Tall for godstransporten til sjøs fra TØI hentet fra godstransportmodellen NEMO.
- Tall fra Fiskeridirektoratet over fangstmengder etter fiskeslag, fiskerier og fangstområder i havområdet.
- Tall for skipstrafikken på Svalbard hentet fra Sysselmannen og andre som har økonomisk aktivitet på øygruppen.

For å se på variasjonene i trafikken er området delt inn i seks delområder. Fem av disse er langs norskekysten nord for Lødingen og dessuten et havområde rundt Svalbard. I tillegg har vi tatt med transittrafikken i Barentshavet. Viktigst her er trafikken av olje og gass med skip som går fra havner og oljefelt i de russiske nordområdene for levering i Europa og Nord-Amerika. Det er også noe annen transittrafikk (både passasjer- og godstrafikk).

Samtidig er det interessant å få kunnskap om omfanget av skipstrafikken etter type og område. Vi har delt skipstrafikken inn i fire typer:

1. Tankskip, LNG og kondensattankere
2. Godstransport ellers
3. Passasjerskip
4. Fiskefartøy

Det er ingen entydig oversikt over skipstrafikken i Barentshavet i dag. Vi har derfor benyttet alle kildene som er beskrevet over for å danne et bilde av skipstrafikken.

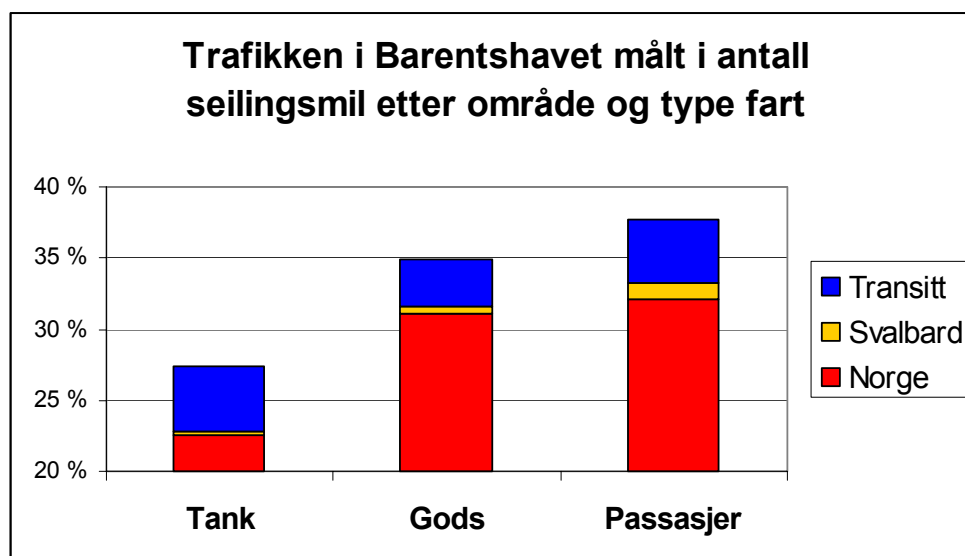


Figur S1. Skipstrafikken i Barentshavet i 2001 etter type trafikk og delområde. Antall millioner nautiske mil. Kilde TØI rapport 644/2003.

Vi ser av figur S1 at skipstrafikken i dag domineres av trafikken med fiskefartøy i alle delområdene. Den russiske trafikken med oljetransporter er svært beskjeden.

To tredjedeler av skipstrafikken (målt i antall seilingsmil) er trafikk med fiskefartøy (68%). Resten er fordelt mellom tank-, gods- og passasjertrafikk målt i antall seilingsmil (se figur S2 under).

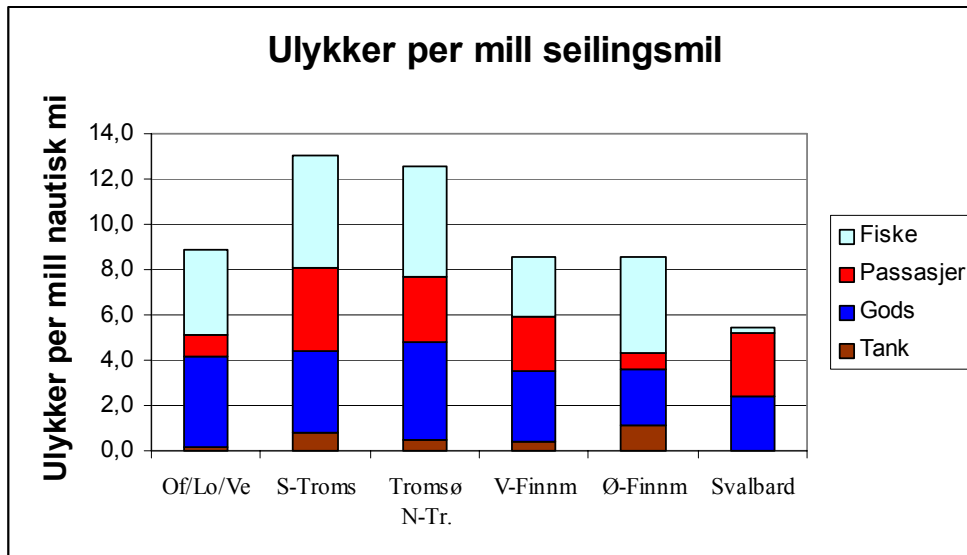
Trafikken i kystområdene langs norskekysten nord for Lødingen står for det mesteparten av skipstrafikken i Barentshavet.



Figur S2. Skipstrafikken i 2001 Barentshavet eksklusive trafikken med fiskefartøy etter type av skipstrafikk og område i Barentshavet. TØI rapport 644/2003.

Skipstrafikken til og fra Svalbard domineres også av trafikk med fiskefartøy. Dette er særlig norske og russiske fiskefartøyer som tråler etter rekeforekomster i havområdene sør for øygruppen.

Det er forskjellig ulykkessannsynlighet pr seilingsmil for fartøystypene vi ser på. Dersom vi ser på trafikken basert på ulykkesstatistikk, finner vi at ulykkessannsynligheten er noe høyere i delområdene i Troms enn i de øvrige områdene.



Figur S3. Antall ulykker per million nautiske seilingsmil av ulike type fart. Ulykker per million nautisk mil med fiskebåter, passasjerskip/ferger, stykkods- og tankskip. Ulykkestall fra DAMA registeret og beregnet antall seilingsmil for ulike fart. Kilde: TØI rapport 623/2003 og DNV 2002b.

Samtidig er ulykkessannsynligheten større for tankskip i Øst-Finnmark. Skadestandardene for ulykker med tankskip er større enn for andre fartøyer.

Oversikt over lover og retningslinjer

De viktigste norske lovene som regulerer skipstrafikken, er Havne- og farvannsloven, Losloven, Sjøfartsloven og Sjødyktighetsloven. Videre er det for Svalbard-området en egen lov om miljøvern på Svalbard. Fordi en rekke norske lover ikke automatisk er gjeldende for Svalbard (bl a Losloven) er det vedtatt forskrifter som skal regulere fartsområder (med hjemmel i sjødyktighetsloven), kontroll med passasjerskip, rundskriv om sertifisering av skip og turistforskriften.

Det er videre laget en lov som ivaretar de særlige miljøinteressene på Svalbard (Svalbardmiljøloven). Denne trådte i kraft 1. juli 2002. Med hjemmel i denne er det gitt forskrifter som verner Svalbards land- og sjøområde, men disse er ikke gjeldende for ferdsel med skip.

Internasjonalt lovverk

Den viktigste jurisdiksjonen for skipsfarten er Havrettskonvensjonen. Norsk sjøterritorium strekker seg ut til fire nautiske mil regnet fra grunnlinjen. Det er i rapporten også tatt med et underkapittel om SOLAS – Safety of Life at Sea – som er en internasjonal konvensjon som omfatter all skipstrafikk med skip over en viss størrelse. SOLAS er viktig konvensjon for sikkerheten til sjøs og gjelder også for skipstrafikken i Barentshavet.

Videre er det gjort henvisninger til internasjonale prosesser som er av særlig betydning for arktiske farvann som Barentshavet. Dette er regler som regulerer utformingen av skipets skrog, maskineri og andre forhold som har betydning for skip som opererer i arktiske farvann og de spesielle forholdene som gjør seg gjeldene her. Dette arbeidet pågår i IMO (International Maritime Organisation), men reglene er ennå ikke vedtatt.

Virkninger av skipstrafikken for miljøet og sikkerheten til sjøs

Den skipstrafikken som potensielt kan gi store miljøskader, har lav aktivitet i dag. Slik skipstrafikk er særlig knyttet til olje- og gasstransport og transport av atomholdig last og avfall. Dessuten er det ulovlige oljeutslipp fra skip og fiskefartøyer og utslipp av ballastvann fra tankskip som skal hente oljelaster.

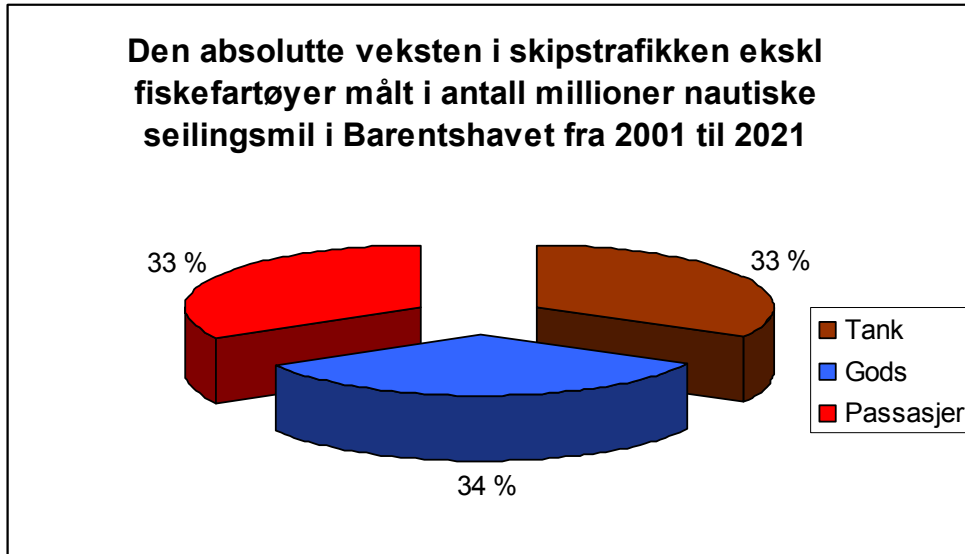
Det forekommer skipsulykker med tap av liv, skip og last. Skipsulykker i området nord for Lofoten ligger i dag på et nivå på 43 ulykker årlig. (Dette er basert på et gjennomsnitt over 22 år.) De aller fleste av disse er knyttet til ulykker med fiskefartøy (34 av de 43), mens resten er fordelt på tankskip (under 1 ulykke i gjennomsnitt), godsskip (6 ulykker) og passasjerskip (3 ulykker).

Det lave aktivitetsnivået på skipstrafikken generelt i området (særlig for tankskip), medfører at de totale skadepostene er små. Men fordi det vil bli økt transport av olje- og gasstankere fra både norsk og russisk del av Barentshavet, forventes det en økning i skadepostene. Det er grunn til å tro at olje også fra andre felt enn dem i fra oljefelt i havområdene i Barentshavet, vil bli skipet ut fra havner i Barentshavet for levering i USA og Europa. Havnene i Nordvest-Russland i Barentshavet kan få olje fraktet med rørledning fra felt lenger øst i Russland. I tillegg vil oljefelt i russisk sektor av Barentshavet produsere olje som vil bli eksportert til havner i vest. Grunnen til at det vil bli stor aktivitet fra havner nordvest i Russland, er økte miljø- og sikkerhetsrestriksjoner i farvann hvor oljen tidligere er blitt fraktet (som gjennom danskestredene i Østersjøen og Bospurus i Svartehavet).

Flere av olje- og gassfeltene i den russiske delen av Barentshavet ligger i grunne farvann der store tankskip ikke kan gå. Det er økonomisk lønnsomt å foreta lasteoperasjoner fra de mindre (40-60 000 dwt) tankskip som kan operere i denne delen av Barentshavet til større tankskip som vil gå i trafikk til markedene i USA og Europa. Slik omlasting og transport representerer en risiko for uhell med et potensial for store miljømessige konsekvenser.

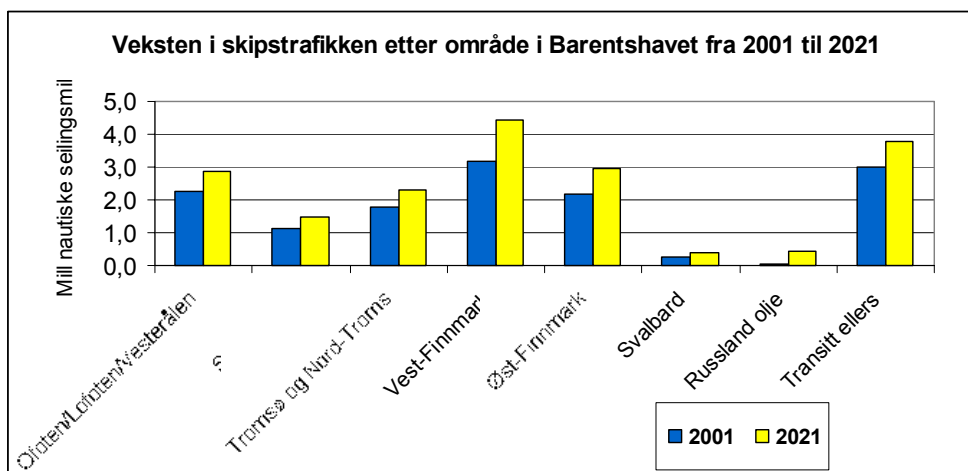
Dersom vi ser på utviklingen fremover, forventes det en utvikling der tanktrafikken særlig øker. Dette er vist i figur S4. Her er endringen fra 2001 til 2021 i absolutte antall seilingsmil i skipstrafikken vist. (Trafikken med fiskefartøy er holdt utenom.) Figuren viser at veksten i antall seilingsmil innen hhv passasjer-, gods- og tanktrafikk er om lag like stor.

Vekstraten for tankskip og gasstankere forventes å øke langt sterkere enn annen skipstrafikk på grunn av den økte aktivitet innen olje- og gassutvinning i russiske områder. Men fordi denne aktiviteten er så vidt lav i dag, fremstår det allikevel ikke som en stor endring målt i antall seilingsmil i den perioden vi ser på.



Figur S4. Den absolutte veksten i skipstrafikken i Barentshavet målt i antall nautiske seilingsmil med tank-, gods- og passasjerskip. TØI rapport 644/2003.

I figur S5 er veksten i skipstrafikken uansett fartøytype vist etter område. Selv om det er stor prosentvis økning i tanktrafikk med olje og gass vil den allikevel ligge på et lavt nivå i 2021.



Figur S5. Veksten i antall nautiske seilingsmil i Barentshavet etter område fra 2001 til 2021. TØI rapport 644/2003.

Systemer for kommunikasjon med og kontroll av skips- trafikken

Det er under utbygging forbedrete systemer for kommunikasjon ned skipsfarten. Dette utgjøres av land-og satelittbaserte tjenester som:

- ❑ Kommunikasjonstjenester for skip med utbygging av automatisk identifisering av skip (AIS tjeneste)
- ❑ Bedre navigasjonsveiledning, herunder bedring av sjøkart

- ❑ Forsvarets økte overvåking av skipstrafikken
- ❑ Planer om en felles sivil og militær billedoppbyggingsentral
- ❑ Tjenester fra radarstasjoner herunder en innseilingsradar til Hammerfest (knyttet til konsesjonsvilkårene for utvikling av Snøhvitfeltet)
- ❑ Trafikksentraltjenester (VTS eller lignende tjenester) har blitt utbygd i en del land i Europa og i verden ellers

Den viktigste tjenesten her er utbygging av en AIS tjeneste og VTS radarintegrasjon med Forsvaret som Kystverket planlegger i tiden framover for de havområdene i Barentshavet som ligger i nærheten av norske farvann.

Farvannstiltak

Det er foreslått spesifikke farvannstiltak for kyst og havområder utenfor kysten fra nordre del av Nordland, Troms og Finnmark. De fleste tiltakene går ut på å overvåke og regulere trafikken i trange sund og vanskelige innseilinger og i tillegg trafikkseparasjon.

Taubåtassistanse er dessuten foreslått i sund med særlig vanskelige strømforhold gjeldene for skipsfart med farlig last over en viss tonnasje.

Videre er det i handlingsplanene for økt sikkerhet og beredskap langs kysten foreslått å utrede konsekvensene av en utvidelse av territorialgrensen fra 4 til 12 nautiske mil. Fiskeridepartementet vil foreta nærmere vurderinger av risikonivået langs kysten og etablere seilingsleder for skipsfarten i områder der dette har størst risikoreducerende effekt. Det er i dag anledning til å innføre trafikkorridorer innenfor et lands territorialgrense. Kyststater kan bare regulere trafikken i trafikkorridorer innenfor egne territorialgrenser. Utenfor disse må trafikkorridorer godkjennes av IMO.

For farvannene rundt Svalbard er det av mange grunner problemer med sjøsikkerheten. Mangelfull sjøkartlegging, sparsomme navigasjonshjelpemidler og vanskelige is-, bunn-, vind-, lys- og klimaforhold er viktige årsaker. Konsekvensene av en ulykke kan være større enn en tilsvarende ulykke i andre farvann, fordi redningsberedskapen er svakere enn ellers i områder nærmere norskekysten.

Det er nedsatt en interdepartemental arbeidsgruppe av Justisdepartementet for å se nærmere på tiltak for å bedre sjøsikkerheten i slike farvann. Arbeidsgruppen har foreslått nye krav til skipstrafikken på Svalbard. Kravene gjelder både bedre kvalifikasjonen til førere av skip, bedring av navigasjonshjelpemidler, krav om isklasse for fartøy og bedring av værvarsling og kringkasting av disse.

Sikkerheten til sjøs er best ivaretatt med en utbygd lostjeneste slik en har for alle farvannsområder innenfor norsk sjøterritorium i tilknytning til fastlandet. Tiltak for trafikk kontroll og veiledning er skipsrapporteringsystemer, trafikksentral (VTS-tjenesten), rutesystemer for skip og nasjonalt påbud om bruk av farleder. Disse tiltakene er i utgangspunktet regulert gjennom SOLAS og utdypet ved resolusjoner i IMO og nasjonale lover og forskrifter.