

Miljødirektoratet
Att: Bjørn Bjørnstad
Postboks 5672 Sluppen
7485 TRONDHEIM

Også oversendt per e-post til: post@miljodir.no, ingvild.marthinsen@miljodir.no,
tonje.johnsen@miljodir.no, anne.stoltenberg@miljodir.no, bjorn.bjornstad@miljodir.no, og
rune.andersen@miljodir.no

Vår ref.: 526711-002 mhb
Ansvarlig partner: Morten Hugo Berger

Oslo, 6. mars 2015

Bruk av omlastingsskip – eventuell presisering i utslippstillatelse

1 BRUK AV OMLASTINGSSKIP ER I TRÅD MED TILLATELSEN

Det vises til vårt brev av 13. februar d.å., møter med Miljødirektoratet 17. og 26. februar d.å. og telefonsamtaler med Bjørn Bjørnstad vedrørende Norterminal Floating Storage AS' (heretter Norterminal) bruk av omlastingsskip.

I forbindelse med omlasting i området SS4 har Norterminal i noen tilfeller omlastet direkte fra en russisk shutteltanker til et eksportskip, mens det i andre tilfeller er omlastet til et omlastingsskip og deretter omlastet fra omlastingsskipet til et eksportskip. Omlastingsskipene er ordinære tankskip på lik linje med alle andre eksporttankere og de benyttes også rent faktisk til eksport av olje.

Det pågår som kjent en diskusjon mellom Miljødirektoratet og Norterminal om hvorvidt bruken av omlastingsskip er i samsvar med tillatelsen. I møtene med Miljødirektoratet 17. og 26. februar d.å. presiserte direktoratet sitt syn. Norterminal ble informert om at det etter direktoratets oppfatning er adgang til å benytte et lastende skip for omlasting av olje fra flere lossende skip i posisjonen SS4, og at det lastende skipet etter mottak av olje fra et lossende skip kan oppholde seg i området i påvente av omlasting av ytterligere last fra lossende skip. Derimot er det, ifølge direktoratet, ikke adgang til å omlaste olje fra det lastende skipet til et nytt skip.

Norterminal opprettholder det syn som ble formidlet i vårt brev av 13. februar, og som ble fremholdt i møtene. Vi ser ingen grunn til å gjenta denne argumentasjonen. Det tilføyes at det i tillatelsen ikke er holdepunkter for å innfortolke et forbud mot å omlaste fra et skip som har mottatt last, til et nytt skip. Det må være klart at omlastingen også i slike tilfeller må anses som en STS-operasjon. Norterminals bruk av omlastingsskip er således i tråd med tillatelsen.

Vi har forstått det slik at Miljødirektoratet er av den oppfatning at omlasting fra et skip som har mottatt last medfører at gjennomføres flere omlastingsoperasjoner enn hva Miljødirektoratet hadde lagt til grunn og at slik omlasting derfor vil være i strid med tillatelsen. I tillatelsen er det imidlertid ikke oppstilt noen form for vilkår med hensyn til hvor mange omlastingsoperasjoner som kan

gjennomføres. I søknaden om tillatelse og i korrespondanse fra og til Miljødirektoratet før tillatelsen ble gitt, er det heller ingen indikasjoner på antall omlastingsoperasjoner har vært bestemmende for tillatelsens innhold. Videre vil de enkelte vilkår i tillatelsen fullt ut etterkommes uavhengig av hvor mange omlastingsoperasjoner som gjennomføres.

Det er heller ikke riktig at bruk av omlastingsskip innebærer at det gjennomføres flere omlastingsoperasjoner. Dette kan illustreres ved å ta utgangspunkt i den omlasting som pågikk i november 2014. I denne perioden ble M/T "Triatlon" benyttet som omlastingsskip. Dersom dette skipet ikke hadde vært benyttet, ville det vært nødvendig med det samme antall lasteoperasjoner for å fylle eksportskipene. Dette har sammenheng med at det i et slikt tilfelle hadde vært nødvendig med mange mindre lasteoverføringer fra shutteltankerne til eksportskipene.

Som det fremgår av vedlagte notat av 6. mars d.å. fra Norconsult, vil sannsynlighetsklassen først endres ved en tidobling av antall lasteoverføringsoperasjoner, men selv da vurderes miljørisikoen fortsatt som akseptable lav. Fra konklusjonen hitsettes:

*"Det følger av at sannsynlighetsaksen - som er gitt i **dekade-enheter** - at en økning innenfor et praktisk oljeomlastningsregime fortsatt innebærer akseptabel lav miljørisiko. Det er først når antall omlastinger/ lastoverføringer endres med en faktor 10, at påvirkning av sannsynlighetsklasse inntreffer."*

Det foreligger således heller ingen tilstrekkelige miljøhensyn som skulle tilsi en annen tolkning av tillatelsen.

Som følge av at Norterminals bruk av omlastingsskip er i tråd med tillatelsen, er det i utgangspunktet ikke nødvendig for Norterminal å innta presiseringer i tillatelsen om bruk av omlastingsskip. Vi anmoder Miljødirektoratet om å gi sin tilslutning til Norterminals syn.

Dersom Miljødirektoratet likevel fastholder sitt syn, vil det kunne oppstå unødvendige rettsprosesser – enten ved prøving av Miljødirektoratets eventuelle vedtak/sanksjoner (forutsatt at disse opprettholdes av Klima- og miljødepartementet) og/eller i forbindelse med at Norterminal vil kreve sitt tap erstattet. For å unngå dette, foreslås inntatt en presisering i tillatelsen om at STS-operasjoner også omfatter bruk av omlastingsskip, se punkt 5 nedenfor.

Bruk av et omlastingsskip er direkte relatert til utfordringer først og fremst knyttet til værmessige forsinkelser. STS-omlastning er et nødvendig tiltak for å optimalisere logistikken og det følger av direktoratets tolkning, at Norterminal med en slik pålagt restriksjon kun gis mulighet til og levere en logistikk basert på tilgjengeligheten av ankomne skip og ikke en optimalisert logistikk basert på tilgjengelige kapasitet til enhver tid.

Det understrekes at manglende mulighet til å benytte omlastingsskip, herunder mulighet til å omlaste fra et omlastingsskip til et eksportskip, vil påføre Norterminal og Norterminals kunde betydelige tap. Dersom Norterminal ikke benytter omlastingsskip vil det medføre at man må legge om virksomheten slik at et skip alltid må vente på et annet skip. Ved ca. 85 anløp av shuttelskip i året, vil det gi ca. 85 dager med ventetid. Shuttelskipene koster ca. USD 100.000 per dag, hvilket innebærer ca. USD 8.500.000 per år eller ca. NOK 64.000.000 per år. I tillegg vil slik venting medføre større utgifter til taubåter til og fra ankringsplasser, anslagsvis NOK 250.000 per dag, hvilket tilsvar ca. NOK

21.000.000 per år. Ventetiden vil også medføre redusert eksport av olje for salg for Norterminals kunde, hvilket i seg selv vi kunne medføre betydelige tap.

Som følge av disse betydelige kostnadene, er det en meget stor risiko for at Norterminals kunde vil kansellere kontrakten med Norterminal å flytte omlastingen tilbake til Murmansk. I så fall vil dette påføre Norterminal flere hunder millioner i fremtidig tapt fortjeneste. Videre vil ca. 60 direkte og indirekte arbeidsplasser gå tapt på kort sikt, mens det på lang sikt (når landterminalen skulle vært på plass) vil gjelde ca. 120 direkte og ca. 300 indirekte arbeidsplasser.

2 FORSLAG TIL PRESISERINGER OG ENDRINGER I TILLATELSEN

Som det fremgår av vår redegjørelse i punkt 1, er Norterminals bruk av omlastingsskip i overensstemmelse med tillatelsen. Dersom Miljødirektoratet ikke er enig i dette, bes det om at det inntas en presisering i tillatelsen om at slik bruk omfattes av tillatelsen. Presiseringen kan eksempelvis inntas i tillatelsens punkt 1, første setning:

"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." [Ny tekst understreket.]

3 VIDERE SAKSBEHANDLING

Det bes om en snarlig bekreftelse på at Miljødirektoratet aksepterer Norterminals forståelse om bruk av omlastingsskip.

Dersom Miljødirektoratet likevel skulle mene at det er nødvendig med en presisering om bruk av omlastingsskip i tillatelsen, må det være klart at det ikke er nødvendig med høring. Det vises i den forbindelse til Norconsults notat hvor det fremgår at miljørisikoen ikke endres samt de kostander Norterminal påføres ved ikke å kunne bruke omlastingsskip, jf. forurensningsforskriften § 36-7 annet ledd, litra a) og b).

Undertegnede kan kontaktes ved eventuelle spørsmål.

Med vennlig hilsen
WIKBORG, REIN & CO. DA

Advokatfirma



Morten Hugo Berger

Vedlegg: Notat fra Norconsult datert 6. mars 2015

Til: Norterminal AS v/Arne Ramstad

Fra: Geir Lenes

Dato/Rev: 2015-03-06

Oljeomlastning og bruk av lagerskip - påvirkning på miljørisiko

Formål: Påvise endringer i miljørisiko som følge av bruk av omlastningsskip

Omlasting i Kirkenes

Vi viser til vårt notat nr. 38. Her er det konkludert som følger:

Miljørisiko for oljeomlastningen i Bøkfjorden og Korsfjorden, slik den har vært drevet hittil, er akseptabel lav. Miljørisikovurderingen er svært konservativ fordi effekt av beredskapstiltak ikke er inkludert, og et maksimalt potensial for oljedrift inn fjordsystemet er lagt til grunn. Stor ulykke scenarioet med tap av en hel lastetank er heller ikke korrigert for sannsynligheten for at forekomst av is sammenfaller i tid med en stor ulykke. Isens spredningshemmende effekt er heller ikke medregnet i vinterscenariene.

Hendelsene plottet inn i miljørisikomatriksen nedenfor omfatter:

- 60 omlastninger (120 lastoverføringsoperasjoner) i SS-1, 2 og 4, og
- 25 omlastninger (50 lastoverføringsoperasjoner) i SS-5

Det er den dimensjonerende hendelsen (slangebrudd) på 100 m³ og en stor ulykke (største tank) på 14 000 m³ som er lagt til grunn for vurderingen. Miljørisikomatriksen for disse hendelsene er vist nedenfor.

Klassifisering av miljørisiko		KONSEKVENSKATEGORIER - MILJØSKADE				
		Mindre K1	Moderate K2	Betydelige K3	Alvorlige K4	Svært alvorlige K5
F R E K V E N S K A T E G O R I E R	Hyppig (F5) ~10 ²					
	Moderat hyppig (F4) 10 ² - 10 ¹				Uakseptabel miljørisiko	
	Lite hyppig (F3) 10 ¹ - 10 ⁰		Hendelse S1 (2002)			
	Sjelden (F2) 10 ⁰ - 10 ⁻¹			ALARP sone 1		
	Svært sjelden (F1) 10 ⁻¹ - 10 ⁻²	100 m ³ Sommer & Vinter SS-1, 2 & 4	100 m ³ Vinter & SS-5	Hendelse S2 S3, S4, S5 (2002)	Hendelse S6 & S7 (2002)	
	Ekstremt sjelden (F0) ~10 ⁻⁴	14000 m ³ Sommer & SS-1, 2 og 4	14000 m ³ Vinter & SS-1, 2 og 4		14000 m ³ Vinter & SS-5	

Økt omlastningsvirksomhet – endringer i miljørisiko

Det er foretatt en vurdering om hvordan hendelsene, dvs. miljørisiko endrer seg med økt antall omlastninger, eller indirekte antall lastoverføringsoperasjoner (dette forholdet er 1:2).

Forutsetningene for vurderingen er som følger:

- Ingen endringer i forutsetningene for hendelsen.
- Ingen betydelig økning i tidsbruken per omlastningen
- Ingen endring i miljøkonsekvensvurderingen

Det følger av at sannsynlighetsaksen - som er gitt i **dekade-enheter** - at en økning innenfor et praktisk oljeomlastningsregime fortsatt innebærer akseptabel lav miljørisiko. Det er først når antall omlastninger/lastoverføringer endres med en faktor 10, at påvirkning av sannsynlighetsklasse inntreffer.

Horten, 2015-03-06

Utarbeidet:

Fagkontroll:

Godkjent:

Geir Lenes

Jørn Harald Andersen

Geir Lenes

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.