



KYSTVERKET

# Åpningsprosess for undersøkelse og utvinning av havbunnsmineraler på norsk kontinentalsokkel

## Grunnlagsstudie: Skipstrafikk

### Sammendrag

Kystverket vil i hovedsak omtale skipstrafikken og dermed den potensielle arealkonflikten, i utredningsområdet som begrenset. Utredningsområdet frekventeres likevel jevnlig av store skip som for eksempel cruiseskip, gasstankere og oljetankere. Disse representerer potensielt en miljørisiko som følge av farlig- og forurensende last og/eller stor bunkerskapasitet. Sannsynligheten for akutte hendelser i området betegnes likevel som lav. Den fremtidige økningen i skipstrafikk som leting og eventuell produksjon av mineraler vil medføre er ikke tatt hensyn til i sjøsikkerhetsanalyser og miljørisikoanalyser. Til tross for at utredningsområdet per i dag har lav sannsynlighet for akutte hendelser bør nye vurderinger gjennomføres når omfang av aktivitet og geografisk plassering blir tydeligere. I tillegg kan isforhold i polare områder samt tilsvarende leteaktivitet, fremtidig mineralproduksjon og mineraltransporter knyttet til andre lokaliteter utenfor utredningsområdet, ha relevans for trafikksituasjonen i området.

Fjærbu, Rolf Jørn

rolf.jorn.fjarbu@kystverket.no

Kamstrup, Claus

claus.kamstrup@kystverket.no

## Innhold

Bakgrunn.....	2
Utredningsområde .....	3
Regelverk og rammevilkår for skipstrafikk i utredningsområdet .....	4
Skipstrafikk i utredningsområdet.....	5
Trafikkomfang og arealbruk .....	6
Trafikkutvikling 2016-2020 .....	7
Skipsstørrelser .....	8
Antall unike skip.....	8
Sesongvariasjoner .....	9
Fremtidig trafikkutvikling .....	10
Verdiskaping .....	11

## Bakgrunn

Lov om mineralvirksomhet på kontinentalsokkelen (havbunnsmineralloven) trådte i kraft 1. juli 2019. Loven gir bestemmelser om hvordan områder kan åpnes for undersøkelser og utvinning, herunder krav til gjennomføring av en konsekvensutredning. Regjeringen har igangsatt en slik åpningsprosess for relevante områder.

Olje- og energidepartementet har forvaltningsansvaret for havbunnsmineraler og leder arbeidet med åpningsprosessen. Oljedirektoratet er departementets fagdirektorat og bistår departementet i gjennomføringen av konsekvensutredningen. Oljedirektoratet koordinerer det faglige utredningsarbeidet og vil samhandle med andre relevante fagdirektorater.

Et forslag til program for konsekvensutredning er utarbeidet og var gjenstand for en høringsprosess første kvartal 2021. Programforslaget foreslår tematiske fagstudier for utredning av virkninger på henholdsvis naturforhold og miljø, og antatte næringsrelaterte, økonomiske og sosiale virkninger.

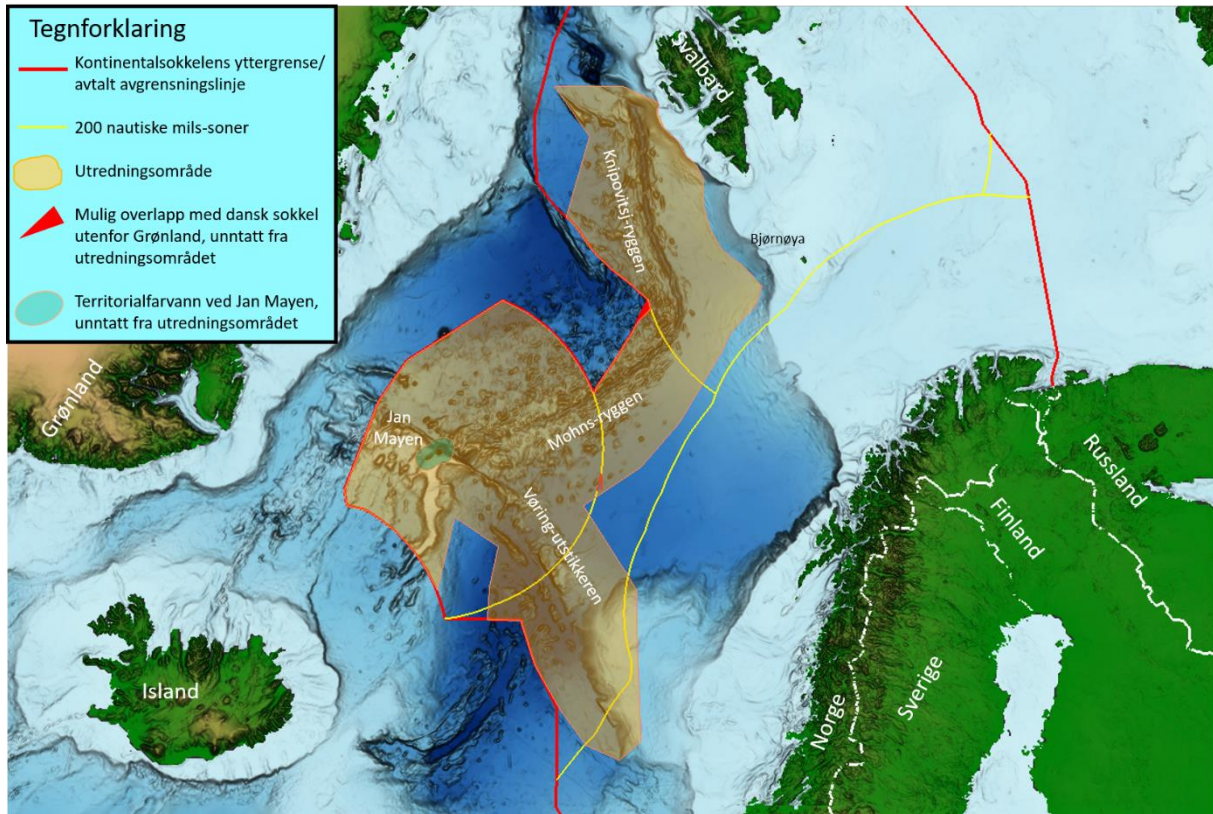
Vurdering av virkninger på andre næringer krever kunnskap om slik aktivitet innenfor område med mulig havbunnsmineralvirksomhet og tilhørende influensområde. I tillegg er det viktig å ha oversikt over eventuell utvikling og trender innen annen næringsvirksomhet, med tanke på områder som blir benyttet, type og omfang av bruk og tilhørende verdiskaping.

Det er naturlig at de statlige instituttene utarbeider grunnlagsrapporter til konsekvensutredningen for sine respektive fagområder. For skipstrafikk i norske havområder besitter Kystverket den aktuelle kunnskapen og ble derfor forespurt om å utarbeide foreliggende grunnlagsrapport. I 2012 fikk Kystverket utarbeidet en tilsvarende aktivitetsoversikt, som del av en større studie til Olje- og energidepartementet, som grunnlag for åpningsprosesser om petroleumsvirksomhet for henholdsvis havområdene utenfor Jan Mayen og i Barentshavet sørøst.

Havbunnsmineralvirksomhet og skipstrafikk kan være aktuelt i samme geografiske område. Omfanget av skipstrafikk i området som er definert er relativt begrenset sammenlignet med andre norske havområder. I store åpne havområder er det også forventet at havbunnsmineralvirksomhet og skipstrafikk kan foregå uten vesentlig konfliktpotensial. Det er likevel ønskelig å etablere en kunnskapsbasert oversikt over skipstrafikken her også for å kunne vurdere variasjon i arealbruk mellom delområder og over tid.

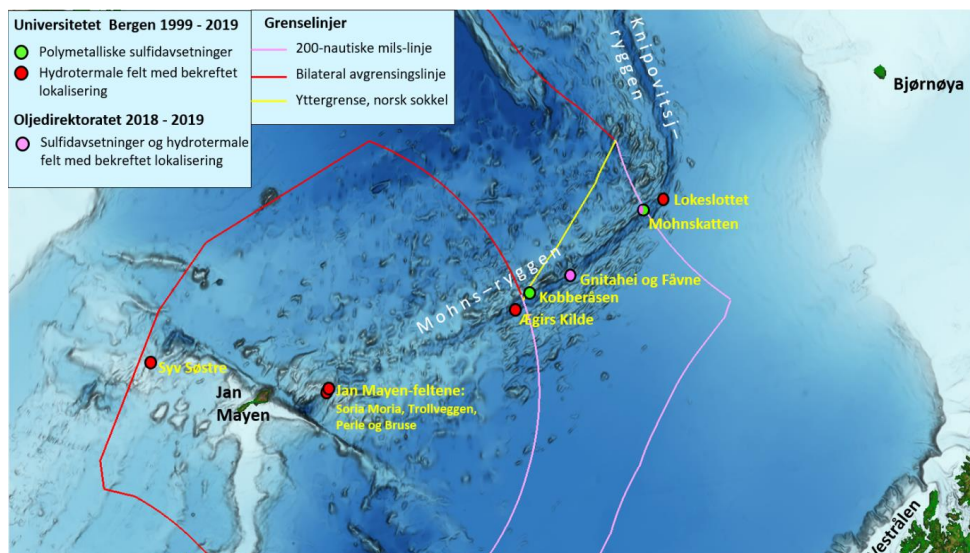
## Utredningsområde

Det foreslåtte utredningsområdet omfatter kun åpne havområder områder med 100 - 4000 meters havdyp – generelt dypere enn 1500 meter, men med enkelte grunnere områder rundt Jan Mayen<sup>1</sup>. Utredningsområdet er vist i brunt i *Figur 1* og områder hvor havbunnsmineraler er identifisert ligger i hovedsak langs spredningsryggene (*Figur 2*). De aktuelle områdene for mineralvirksomhet forventes å ligge langt fra kysten.



*Figur 1* Kart som viser området der de geologiske betingelsene er tilstede for å påvise økonomisk interessante forekomster av polymetalliske sulfider og manganskorper. Det markerte området (i brunt) er foreslått som utredningsområde for konsekvensutredningen

<sup>1</sup> Øya Jan Mayen, og en sone på 12 nm rundt denne, er vernet som naturreservat og inngår ikke i utredningsområdet.



Figur 2 Kart som viser områder med kjente sulfidfunn langs spredningsryggene.

## Regelverk og rammevilkår for skipstrafikk i utredningsområdet

Utredningsområdet for havbunnsmineralutvinning omfatter farvann både innen forskrifter hvor Sjøfartsdirektoratet enten er ansvarlig myndighet eller er involvert via andre, og som har anvendelse for skip som ferdes i de nevnte områdene eller i deler av dem. De nordligste delene av utredningsområdet omfattes også av Polarkoden:

- Forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard.
- Forskrift om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer (noen bestemmelser).
- Forskrift om nasjonalparkene Sør-Spitsbergen, Forlandet og Nordvest-Spitsbergen, om naturreservatene Nordaust-Svalbard og Søraust-Svalbard, og om naturreservatene for fugl på Svalbard.
- Forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (inkluderer miljødelen av Polarkoden).
- Forskrift om sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann (sikkerhetsdelen av Polarkoden).
- Forskrift om undersøkelse, stansing og bording av utenlandske skip ved mistanke om miljøovertredelser.
- Forskrift om kraner som brukes til lasting og lossing på skip i åpent farvann
- Forskrift om fartsområde for lasteskip registrert i NIS.

Følgende relevante sak er på høring i regi av KLD der Sjøfartsdirektoratet har utredet innholdet:

- Høring - utkast til lov om endringer i lov om miljøvern på Svalbard 15. juni 2001 nr. 79 (svalbardmiljøloven), som omhandler forslag om forbud mot bruk av tungolje i territorialfarvannet ved Svalbard, samt forslag om å gi Klima -og miljødepartementet en hjemmel til å opprette en forskrift om gebyr for behandling av private planforslag <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-utkast-til-lov-om-endringer-i-lov-om-miljovern-pa-svalbard-15.-juni-2001-nr.-79-svalbardmiljooven/id2784144/?expand=horingsbrev>

I tillegg nevnes en forskrift som ikke gjelder selve skipet, men de som opererer det:

- Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

## Skipstrafikk i utredningsområdet

Skipstrafikken i Norskehavet<sup>2</sup> er omfattende og sammensatt selv om trafikkintensiteten ikke er like høy som i det mindre havområdet Nordsjøen i sør. Mens utseilt distanse for ulike skipstyper i Norskehavet i 2020 stod for 30,7 prosent av samlet utseilt distanse i norske havområder, så stod Nordsjøen for 45,5 prosent, mens det største havområdet Barentshavet stod for 23,7 prosent.

Hvis vi legger skipenes utseilte distanse målt i nautiske mil til grunn så viser Kystverkets trafikkestimater at skipstrafikken i 2020 på aggregert nivå for alle skipstyper i Norskehavet ligger om lag på same nivå som for 4-5 år siden. Mens den totale utseilte distansen for Norskehavet lå på i overkant av 13 millioner nautiske mil både i 2015 og i 2020. Dette representerte dog en nedgang på om lag 700 000 nautiske mil fra 2019, dvs. en nedgang på 5 prosent.

Hovedforklaringen her er nedgang i trafikk med passasjerskip og cruiseskip grunnet korona. Mens nedgangen for passasjerskip var på 6,8 prosent og nesten 300 000 nautiske mil i Norskehavet, så var nedgangen for cruiseskip nesten 80 prosent og med en nedgang på nesten 200 000 nautiske mil i 2020. Mens passasjerskipene i Norskehavet i 2020 stod for nesten 3,9 millioner nautiske mil, så utgjorde imidlertid cruiseskipene et mer beskjedent bidrag mht. trafikkarbeidet i Norskehavet med om lag 50 000 nautiske mil.

Til forskjell fra passasjertrafikk synes godsrelatert trafikk og fiskefartøy å opprettholde aktiviteten i Norskehavet nokså uanfektet av koronaepidemien. Til tross for dette hovedbildet varierer aktivitetsutviklingen angående utseilt distanse, hvor den største relative tilbakegangen i forhold til godstransporter knyttes til kjøleskip, gasstankere, kontainerskip og bulkskip.

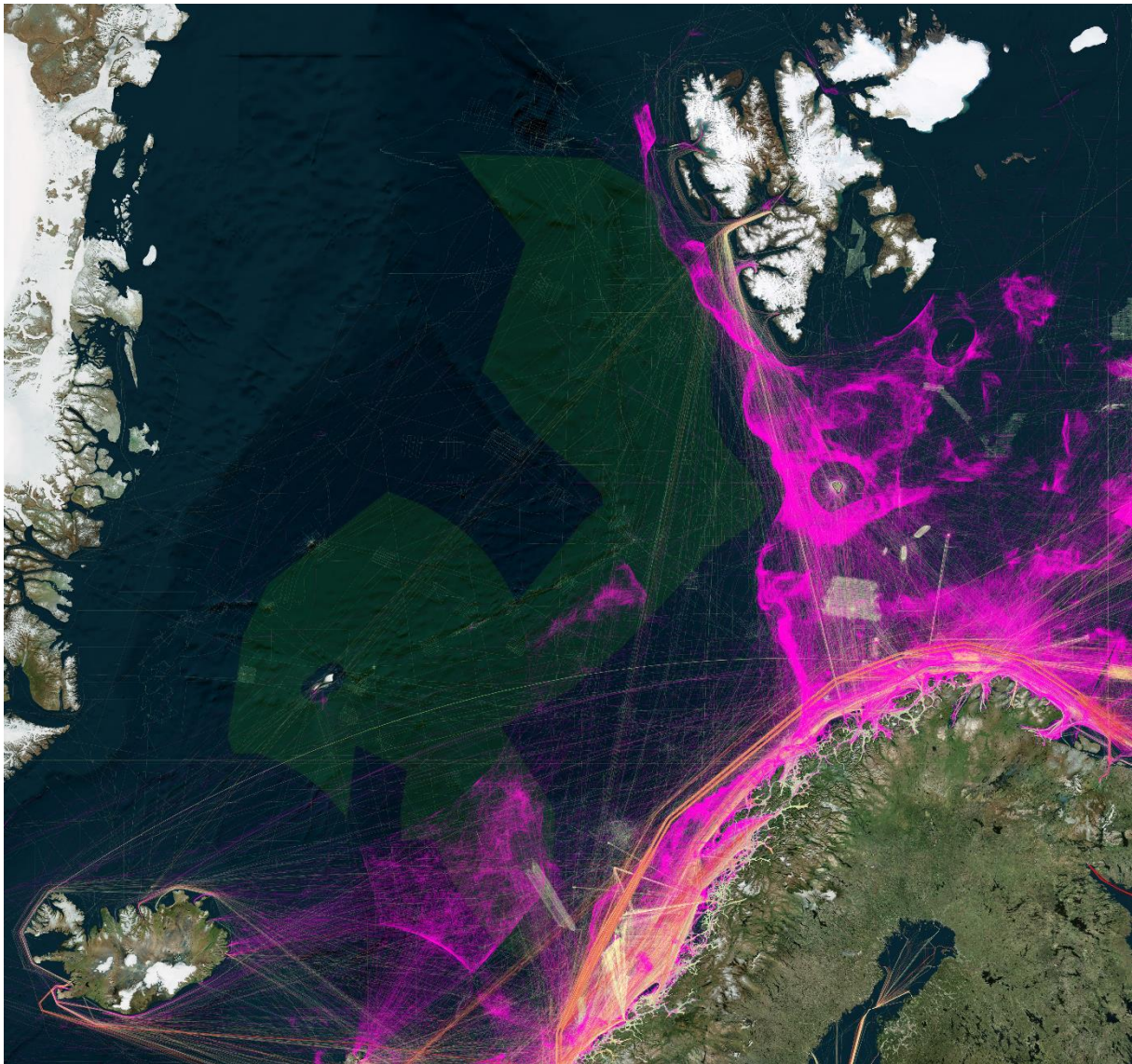
Den største relative økningen i utseilt distanse knyttet til skips kategorier i Norskehavet finner vi i 2020 blant RoRo cargoskip med vekst på 19,5 prosent og oljeprodukttankere med en vekst på nesten 9 prosent.

Fiskefartøy i Norskehavet står i 2020 for nær 2 millioner nautiske mil, eller 14,5 prosent av samlet utseilt distanse.

Hoveddelen av utseilt distanse genereres relativt nær- og innenfor grunnlinjen, se *Figur 3*. Dette gjelder all trafikk mellom norske fastlandshavner. Dette gjelder også transitttransporter mellom Russland og Europa som benytter trafikksepareringssystemene langs norskekysten gjennom Barentshavet, Norskehavet og Nordsjøen merket i oransje i *Figur 3*.

---

<sup>2</sup> Avgrensning av Norskehavet i tråd med arealdefinisjonen i arbeidet for *Helhetlige forvaltningsplaner for norske havområder*.



Figur 3 Skipstrafikk i Norskehavet og Barentshavet inkludert utredningsområdet 2019. Fiskefartøy fremkommer i rosa.

### Trafikkomfang og arealbruk

Av *Tabell 1* kan det avledes at det er fiskefartøy som bidrar mest til utseilt distanse i utredningsområdet for havbunnsmineraler. Fiskefartøy under transport og eller fiske er i særklasse viktigst. Den utseilte distansen fra fiskefartøy i utredningsområdet utgjør også en langt større andel av den samlede utseilte distansen enn hva situasjonen er for fiskefartøy i Norskehavet som helhet. Mens fiskefartøy stod for om lag 2 millioner nautiske mil utseilt distanse i Norskehavet i 2020 var tilsvarende tall 325 000 nautiske mil i utredningsområdet.

Kystverket har identifisert to områder med relativt sett høyere trafikk utenfor fiskerisonen rundt Jan Mayen. Det ene området finner vi langt sør i utredningsområdet og det andre om lag midt mellom Jan Mayen og Bjørnøya, dvs. langs sørsiden av Mohns-ryggen. Kystverket viser her til innspill fra Fiskeridirektoratet.

Nedgangen i utseilt distanse i skipstrafikk knyttet til passasjerskip og særlig cruiseskip i Norskehavet i 2020 er enda større i utredningsområdet: Her er nedgangen – fra riktig nok beskjedent nominelt trafikkarbeid – på hele 66 prosent for passasjerskip og nesten 99 prosent for cruiseskip.

Fra pre-koronaåret 2019 ser en imidlertid at det skjer enkelte transporter gjennom utredningsområdet fra/til Russland til/fra Island, samt cruisetrafikk mellom Svalbard via farvannene ved Jan Mayen og videre mot/fra Island. I tillegg ser man noe skipstrafikk mellom fastlands-Norge og Svalbard, hvor trafikken mellom Svalbard og sørlige deler av Norge og Nordland berører utredningsområdet i øst, mens trafikk mellom Tromsø og Svalbard går klar av utredningsområdet.

### Trafikkutvikling 2016-2020

Skipstrafikken i utredningsområdet er relativt liten både med hensyn til utseilt distanse og antall unike skip. Idet utredningsområdet er langt ute til havs er man avhengig av å bruke AIS-satellittdata for å få oversikt over aktiviteten. Endring i skips kategoriseringen i 2017/18 medførte også enkelte brudd i tidsseriene. I tillegg fant Kystverket etter uttrekk av AIS-data for utredningsområdet en andel utseilt distanse for skip som var av ukjent skipstype. Idet dette skapte mye støy ble denne restkategorien «ukjent» tatt ut av oversiktene. Mens totalen av nautiske mil i utredningsområdet i 2020 oppgis til 447 540 var for eksempel tilsvarende tall 459 461 når uidentifiserte skip ble inkludert.

I perioden 2016 til 2020 finner man, ved hjelp av satellittbasert AIS, at veksten i utseilt distanse målt i nautiske mil (nm) for alle skipstyper og størrelseskategorier var på 61 prosent fra om lag 278 000 nm i 2016 til nesten 448 000 nm i 2020. Hovedforklaringen på veksten i utseilt distanse i perioden er mer enn en fordoblingen av utseilt distanse for fiskefartøy. Det er uklart hvilken del av denne veksten som skyldes reell økning i aktivitet og/eller metodikken knyttet til målingen av aktiviteten. Fiskefartøy ned til 15 meter ble pålagt AIS A-transpondere i 2014.

Nedgangen i utseilt distanse på 7,4 prosent fra 2019 til 2020 kan delvis forklares av nedgangen i passasjerskip og cruisetrafikk grunnet korona. I tillegg ser man nedgang i utseilt distanse for skipstypene «Gasstankere, «Andre service offshore fartøy» og «Andre aktiviteter».

Tabell 1: Utseilt distanse i nautiske mil for utredningsområdet for ulike skipstyper i perioden 2016-2020

Skipstype	2016	2017	2018	2019	2020
Bulkskip	29 867	24 165	26 929	28 473	37 214
Kjemikalietankere	6 227	4 368	6 009	4 234	6 180
Konteinerskip	948	145	863		2 153
Råoljetankere			1 962	3 554	5 539
Cruise skip			11 921	14 467	207
Fiskefartøy	160 114	282 664	246 690	327 367	324 790
Gasstankere	3 246	2 706	3 722	10 231	4 966
Stykkgodsskip	23 209	27 980	31 979	23 126	25 139
Offshore supply skip	49	3 779	75	991	1 044
Produkttankskip			1 056	1 054	822
Andre aktiviteter	24 853	35 956	25 540	54 746	32 318
Andre offshore serviceskip	546	2 394	1 104	6 353	43
Passenger ships			391	1 921	658
Kjøle- og fryseskip	11 033	9 019	13 554	6 030	5 704
Ro-Ro lasteskip	744	755	952	525	757
<b>Sum</b>	<b>260 836</b>	<b>393 933</b>	<b>372 748</b>	<b>483 072</b>	<b>447 534</b>



## Skipsstørrelser

Utviklingen av skipsstørrelse kan ha stor betydning for både sannsynlighet for akutte hendelser og miljørisiko. Større skip kan gi større skader for eksempel i skipskollisjoner samtidig som konsekvensene av akutte hendelser i form av skade på ulike miljøressurser og økosystemer kan være mer alvorlig, avhengig av gods og bunkers.

På aggregert nivå viser AIS-dataene at det er skipsstørrelsen mellom 1000-4999 bruttotonn (BT) som står for desidert mest utseilt distanse i utredningsområdet, det vil si over 280 000 nautiske mil, som representerer om lag 63 prosent av samlet utseilt distanse i utredningsområdet i 2020. I Tabell 2 ser man at veksten i utseilt distanse i perioden 2016-20 for denne størrelseskategorien er på 71 prosent, dvs. litt over gjennomsnittet for alle skipsstørrelser på 61 prosent. Hovedforklaringen på den dominerende rolle for denne skipsstørrelsen i utredningsområdet er fiskefartøyene. Om lag  $\frac{3}{4}$  av samlet utseilt distanse for fiskefartøy kan tilskrives fartøy mellom 1000-4999 BT. Den relativt største veksten i perioden 2016-20 utgjøres av den største størrelseskategorien på over 100 000 BT med en økning på 137 prosent, men hvor veksten imidlertid øker fra et svært lavt utgangspunkt. Denne vekten knyttes særlig til gasstankere. Tilsvarende finner vi en vekst på 122 prosent for størrelseskategorien 5000-9999 BT, dvs. den nest største størrelseskategorien mht. utseilt distanse i utredningsområdet med nær 100 000 nautiske mil i utseilt distanse i 2020. Også i denne størrelseskategorien dominerer fiskefartøyene stort. I perioden 2016-2020 finner vi en nedgang i utseilt distanse for to størrelseskategorier, dvs. den aller minste på under 1000 BT med 28 prosent, samt 10 000-24999 BT med 27 prosent. Fra 2019 til 2020 er hovedtrenden en nedgang i utseilt distanse for alle størrelseskategorier bortsett fra vekst på 40 prosent for 25000-49999 BT og 19 prosent for 5000-9999 BT. Det er viktig å merke seg at relativt små endringer i antall gjennomseilinger i skips- og størrelseskategorier med lav utseilt distanse kan gi store prosentvise utslag på aktiviteten.

Tabell 2: Utseilt distanse i nautiske mil for skipsstørrelseskategorier i utredningsområdet 2016-20.

	2016	2017	2018	2019	2020
< 1000 BT	18 932	26 797	15 950	21 202	13 607
1000 - 4999 BT	164 570	282 083	248 453	320 359	281 447
5000 - 9999 BT	44 185	56 714	64 937	82 571	97 987
10000 - 24999 BT	16 247	16 961	16 978	20 648	11 908
25000 - 49999 BT	23 485	16 049	17 921	18 585	25 930
50000 - 99999 BT	7 339	9 957	9 139	11 009	9 537
>= 100000 BT	3 010	2 709	3 481	8 697	7 119
<b>Totalsum</b>	<b>277768</b>	<b>415222</b>	<b>376858</b>	<b>483072</b>	<b>447540</b>

## Antall unike skip

Basert på AIS-data er mellom 1 111 unike skip innom utredningsområdet i 2016 som øker til 1 484 i 2019 og ned til 1 229 unike skip i 2020 (se Tabell 3). Delforklaringer på nedgangen fra 2019 til 2020 er som nevnt full stans i cruise, men også færre unike fiskefartøy i utredningsområdet. Mens den nominelle nedgangen var på 50 unike cruiseskip var tilsvarende nedgang for unike fiskefartøy på 72. Det fant også sted en nedgang på unike skip som frakter ulike petroleumsprodukter, særlig gasstankere som gikk ned 53 skip i utredningsområdet i 2020 sammenliknet med 2019.

Tabell 3: Antall unike skip i utredningsområdet fordelt på skipstype i perioden 2016-2020

Skipstype	2016	2017	2018	2019	2020
Bulkskip	204	224	226	296	272
Kjemikalietankere	28	35	27	30	30
Konteinerskip	6	2	2		1
Råoljetankere			21	43	37
Cruise skip			40	53	3
Fiskefartøy	510	747	669	643	571
Gasstankere	24	28	51	97	44
Stykkgodsskip	107	143	142	133	128
Offshore supply skip	1	11	1	7	9
Produkttankskip			8	12	6
Andre aktiviteter	93	94	81	117	87
Andre offshore serviceskip	3	9	2	9	1
Passenger ships			5	9	3
Kjøle- og fryseskip	49	39	61	33	34
Ro-Ro lasteskip	1	1	1	2	2
<b>Totalsum</b>	<b>1 111</b>	<b>1 428</b>	<b>1 366</b>	<b>1 484</b>	<b>1 229</b>

### Sesongvariasjoner

Det er ingen markerte sesongvariasjoner for godstransporter knyttet til tørrbulk, våtbulk, stykkgoods og annet. Skipsaktiviteten for godstransport, målt i utseilt distanse i utredningsområdet, er i tillegg såpass lav at det er vanskelig å finne definerte trafikkmønstre. Endringer i aktivitet og seilingsruter kan skyldes tilfeldigheter. Det synes imidlertid å være en trend at den beskjedne aktiviteten knyttet til godstransporter i utredningsområdet er høyest i juli og august.

Når det gjelder cruise- og fiskerirelatert trafikk er trenden tydeligere og aktiviteten er størst i sommerhalvåret. Siden fiskeriaktiviteten er så dominerende vises sesongvariasjonene i egen tabell (Tabell 4):

Tabell 4: Sesongjustert utseilt distanse i nautiske mil for fiskefartøy i perioden 2016-2020.

	2016	2017	2018	2019	2020
Fiskefartøy	160 114	282 664	246 690	327 367	324 790
Januar	6 576	2 924	10 026	1 675	4 187
Februar	10 083	6 919	5 781	3 048	2 116
Mars	4 674	5 631	6 922	2 025	4 296
April	2 347	4 530	4 838	3 037	3 498
Mai	3 245	4 193	4 574	6 719	5 168
Juni	14 694	13 405	12 964	14 275	16 243
Juli	29 217	42 863	37 498	57 758	59 785
August	35 270	42 074	49 045	51 730	97 618
September	27 004	58 944	51 138	53 573	37 204
Oktober	21 116	35 160	27 091	66 360	57 344
November	4 074	52 938	27 567	59 236	30 887
Desember	1 815	13 082	9 247	7 931	6 443

Fiskefartøyene står for størst skipsaktivitet målt i utseilt distanse i utredningsområdet i årene 2016-2020. Vi finner også klare sesongvariasjoner hvor aktiviteten øker særlig fra juni hvert

år for å nå en topp i august-september for å avta frem mot desember, hvor trafikkarbeidet igjen forblir relativt lavt frem til juni.

Tabell 5: Antall unike fiskefartøy sesongjustert i perioden 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020
Fiskefartøy	510	747	669	643	571
Januar	27	18	57	11	21
Februar	48	33	32	16	16
Mars	20	18	32	12	21
April	12	20	34	18	18
Mai	26	24	33	28	27
Juni	56	46	50	58	33
Juli	64	54	58	58	82
August	47	68	72	91	89
September	63	167	81	76	66
Oktober	95	119	90	142	108
November	31	129	100	101	60
Desember	21	51	30	32	30

Når vi ser på antall unike fiskefartøy i utredningsområdet gjennom årene bekrefter dette hovedtrenden med relativt høyere aktivitet i sommerhalvåret sammenliknet med vinterhalvåret.

### Fremtidig trafikkutvikling

Globaliseringen og vekst i verdenshandelen er den viktigste markedsdriveren for verdens skipsfart. 90 prosent av verdenshandelen fraktes med skip. Globaliseringen skyter fart, og verdenshandelen vokser videre, selv med den usikkerhet som er knyttet til verdensøkonomien og spesielt Europa.

Behovet for fraktekapasitet på sjøen vil vokse kraftig også fremover. Skipsfarten utfordres til å frakte stadig større volumer mellom kontinentene på en mer effektiv og miljøvennlig måte samtidig er den regionale andelen også økende.

En annen sentral driver for mulighetene innen skipsfarten er veksten i etterspørselen etter energi. I en verden hvor befolkningstallene vokser lever fortsatt mer enn 1,2 milliarder mennesker uten tilgang til elektrisitet. Den nødvendige veksten i tilgangen på energi gir et stadig større transportbehov, både av olje og ikke minst gass. For skipsfarten er også energiproduksjon og tjenester knyttet til denne et svært viktig marked. Energi og olje utvinnes i stadig mer krevende områder til sjøs. Samlet skaper dette en forventning om at skipstrafikken vil øke i årene som kommer. Hvilken innflytelse dette vil få på utredningsområdet mer spesifikt er vanskelig å si.

Det knytter seg fremdeles stor grad av usikkerhet til hvilken effekt klimaendringene vil ha på trafikken gjennom Den nordlige sjørute og Nordvestpassasjen. Erfaringene hittil tilsier at eventuelle trafikkøkninger gjennom Nordøst- og Nordvestpassasjen i liten grad vil generere substansiell økning i trafikken gjennom utredningsområdet. Hoveddelen av trafikken gjennom Den nordlige sjørute ser per i dag ut til å dreie sørover i Barentshavet og gå i trafikk-separasjonssystemene langs norskekysten på vei mot havner på kontinentet. Dersom isen i 10-årene som kommer skulle trekke seg ytterligere tilbake og muliggjøre trafikk over selve polhavet vil dette kunne generere trafikk østfra, tvers over polområdet. Slike transitter vil dermed passere gjennom Framstredet mellom Grønland og Svalbard og dermed komme gjennom utredningsområdet nordfra.

Kystverket vil i hovedsak omtale skipstrafikken i utredningsområdet som begrenset. På den annen side så frekventeres utredningsområdet av store skip som for eksempel cruiseskip, gasstankere og oljetankere, som til tross for lav sannsynlighet for akutte hendelser representerer miljørisiko på grunn av farlig- og forurensende last og/eller bunkerskapasitet. Kystverket viser her til innspill fra miljøetatene.

En faktor som ikke er tatt med i tidligere sjøsikkerhetsanalyser og miljørisikoanalyser er den fremtidige økningen i skipstrafikk som leting og eventuell produksjon av mineraler representerer. Dette bør bli gjenstand for en separat vurdering når/hvis omfang av aktivitet og geografisk plassering blir tydeligere.

I tillegg kan tilsvarende leteaktivitet og eventuell fremtidig mineralproduksjon og mineraltransporter knyttet til andre steder utenfor utredningsområdet kunne ha relevans, for eksempel på Grønland.

Kystverket mener i lys av ovennevnte at berørte myndigheter mht. skipstrafikken i utredningsområdet bør ha et hovedfokus på beredskap i form av forebygging av brann/eksplosjon samt skipskollisjoner. Det forutsettes også at nødvendige sikkerhetstiltak iverksettes når undersøkelsesaktiviteten starter opp. Tett dialog med Kystverket blir viktig for å få på plass nødvendige tiltak og sikre at sannsynligheten for uhellshendelser ikke øker uforholdsmessig.

### Verdiskaping

Skipsfarten er på mange måter å betrakte som en avledet næring, det vil si at aktiviteten innenfor skipsfarten styres av internasjonale konjunktursvingninger, markedsmessige endringer og andre næringers transportbehov. I forhold til verdiskaping og sysselsetting innenfor skipsfartsnæringen er utredningsområdet per i dag av mindre betydning når vi ser bort fra fiskerinæringen. Her oppfordrer Kystverket til tett dialog med Fiskeridirektoratet.