

Jóhannes Bjarni Björnsson, lögmaður
Landslög
Borgartún 26
105 Reykjavík

Reykjavík, 29. mars 2021
UST202003-595/L.Ó.
08.25.01

Efni: Svar við frestbeiðni varðandi mögulegt brottám Blíðu SH-277

Vísað er til bréfs þíns fyrir hönd eiganda Blíðu SH-277 til Umhverfisstofnunar, dags. 14. desember 2020, vegna mögulegs brottáms skipsins af botni Breiðafjarðar.

Varðandi deilur tryggingafélagsins TM og skráðs eiganda Blíðu SH-277 um gildi tryggingar vegna kostnaðar um brottám og hver teljist eigandi skipsins vísast til fyrri bréfaskrifta.

Með framangreindu bréfi er óskað eftir að frestað verði að taka ákvörðun í málinu til þess tíma að eiganda Blíðu gefist tækifæri til að fara niður að flakinu í vor í þeim tilgangi að taka úr því allt laust mengandi efni, sem og allt plastefni. Í þeirri ferð verði jafnframt aflað upplýsinga um stöðu flaksins og lagt mat á áhrif á dýraríki og sjó með mælingum og myndum og staðreynd staða á olíu, en eigandi gerir ráð fyrir að olía sé farin úr tönkum skipsins um öndun á olíutönkum þar sem öndunarop snúi upp miðað við stöðu skipsins. Gert er ráð fyrir að sú ferð verði farin í apríl eða í maí þegar birtuskilyrði eru orðin fullnægjandi. Óskað er eftir að frestað verði að leggja mat á umhverfisáhrif og kostnað af því að fjarlægja flakið þar til staða skipsins og þeirra mengandi efna sem eftir verða í skipinu á þeim tíma liggur fyrir. Er þess óskað að frestur til þessarar aðgerðar og til að skila stofnuninni nýrri skýrslu um árangur af henni, sem og til þess að leggja fram rökstuðning skv. 20. gr. laga nr. 33/2004, verði veittur til 15. júní 2021.

Með framangreindu bréfi er lagt fram álit á mögulegum umhverfisáhrifum skipsflaksins sem unnið er af Per Brag „Hazmat“ sérfræðingi og framkvæmdastjóra hjá shipping.fo í Danmörku. Er þar komist að þeirri niðurstöðu að umhverfisáhrif og umhverfisáhrifum á því að taka skipið upp sé mun meiri en að láta flakið hvíla á hafsbotni.

Umhverfisstofnun hefur skoðað niðurstöður framangreinds álits Per Brag. Stofnunin tekur á þessu stigi málsins ekki endanlega afstöðu til þeirra niðurstaðna og þeirra gagna sem niðurstöðurnar eru byggðar á enda er gert ráð fyrir nýrri og endanlegri skýrslu þegar staða flaksins og mengunarvaldar vegna legu skipsins á hafsbotni hafa verið kannaðir betur. Umhverfisstofnun vill þó koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri:

1. Þó svo að leiða megi líkum að því að olía sem var í tönkum skipsins sé að einhverju eða miklu leyti farin úr þeim, ef öndunarrör enda í svanahálsi, hefur það

ekki verið sannreynt. Engin ummerki hafa verið um að olía hafi lekið frá skipinu, hvorki þegar skipið sökk né síðar. Þá má gera ráð fyrir að dísilolía, glussi og smurolía séu í einhverju magni í kerfum skipsins.

2. Í skipinu eru líklega önnur mengandi efni en olía og kadmíum í rafgeymum, s.s. asbest í einangrun (þar sem skipið var smíðað árið 1971), brómeruð eldvarnarefni í slökkvitækjum og raftækjum, gróðurhindrandi efni í málningu, þalöt, PFC efni o.fl.
3. Í fyrrgreindu áliti um möguleg umhverfisáhrif skipsflaksins er því haldið fram að svæðið þar sem flakið er staðsett sé ekki náttúruverndarsvæði og það sé ekki talið vera búsvæði sérstakra tegunda spendýra, fiska eða fugla. Umhverfisstofnun bendir á að stór hluti Breiðafjarðar er verndaður með lögum nr. 54/1995 um vernd Breiðafjarðar. Tilgangur verndunarinnar er m.a. að vernda lífríki í firðinum og tekur verndunin til langflestra eyja, hólma og skerja í firðinum ásamt fjörum. Í Breiðafirði er auðugt lífríki, einkum fuglalíf. Þar er stór hluti landsstofns sumra tegunda sjófugla og einnig til dæmis hátt hlutfall landsstofna æðarfugls og kríu sem eru á válista Náttúrufræðistofnunar Íslands. Breiðafjörður er einnig mikilvægur fyrir fargesti vor og haust, s.s. margæs og rauðbrysting. Stór hluti hafarnarstofnsins heldur einnig til við Breiðafjörð. Breiðafjörður er talinn eitt af lykilsvæðum Evrópu fyrir vaðfugla og er á lista alþjóðlegu fuglaverndarsamtakanna BirdLife International yfir mikilvægustu fuglasvæði Evrópu. Stafi mengun frá skipsflakinu hefur hún óhjákvæmilega áhrif á lífríki fjarðarins.
4. Umhverfisstofnun telur vafasamt að halda því fram að engin hætta stafi af flakinu vegna fiskveiða skipa nema að sýnt verði fram á það með gögnum að engar veiðar séu stundaðar á svæðinu eða umhverfis svæðið. Dæmi eru um að veiðarfæri hafi skemmt vegna skipsflaka sem liggja á hafsbotni eða skip hafi fengið brot úr skipsflaki í veiðarfæri.
5. Það er ekki rétt að svæðið sé ekki áhugavert fyrir ferðamenn eða útivist. Breiðafjörður er vinsæll til útivistar og er svæðið til dæmis kjörið til fuglaskoðunar á öllum árstíðum. Ferðaþjónusta hefur aukist á undanförunum árum og er boðið upp á ýmsa afþreyingu sem tengist siglingum. Mengun frá skipinu yrði ekki eingöngu bundin við staðsetningu skipsflaksins heldur myndi dreifast út frá því og gæti haft áhrif á strendur í firðinum sem getur haft neikvæð áhrif á útivistarsvæði.
6. Engir líkanaútreikningar voru gerðir til að meta dreifingu olíu sem er ein forsenda þeirrar aðferðafræði sem beitt var við matið á mögulegum umhverfisáhrifum skipsflaksins. Gengið var út frá því að engin olía væri eftir um borð í skipinu sem hefur ekki verið sannreynt.
7. Eins og framangreindar athugasemdir Umhverfisstofnunar bera með sér er ekki hægt að draga þá ályktun af fyrirbyggjandi gögnum að umhverfisáhrif þess að fjarlægja skipið verði meiri en að láta skipið vera óhreyft á hafsbotni eins og gert

er í álitu Per Brag. Auk þess er ekkert fjallað um langvarandi mengunaráhrif vegna niðurbrots skipsflaksins.

Umhverfisstofnun telur rétt að kanna frekar stöðu skipsins og til hvaða aðgerða hægt er að grípa til að draga úr mengunaráhrifum skipsins og möguleika á brottnámi þess af hafsbroti. Þannig getur eigandi skipsins lagt fram endanlegt mat á umhverfisáhættu og kostnað af því að fjarlægja flakið. Kostnaðarmat þarf að vera sundurliðað og rökstutt til að hægt sé að leggja mat á það.

Stofnunin óskar eftir að eigi síðar en tveimur vikum áður en kafað verður niður að flakinu leggi eigandi skipsins fram til samþykktar verkáætlun þar sem fram kemur nákvæm lýsing á þeim aðgerðum sem farið verður í til að sannreyna hvort olía sé ennþá í tönkum skipsins eða annars staðar í skipinu og hvernig brugðist verður við ef svo er. Í áætluninni verði tilgreint hvaða önnur laus mengandi efni verði fjarlægð úr skipinu við köfunina í vor.

Umhverfisstofnun telur jafnframt nauðsynlegt að lagður verði fram listi yfir öll möguleg mengandi efni sem eru í skipinu samanber m.a. ábendingar í lið 2 um mengandi efni hér að framan.

Að mati Umhverfisstofnunar er nauðsynlegt að fulltrúar stjórnvalda verði viðstaddir og fylgist með verkinu þegar köfun og aðgerðir fara fram í vor.

Umbeðinn frestur til að skila beiðni til Umhverfisstofnunar skv. 20. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda um að skipið skuli vera óhreyft á hafsbroti, ásamt áhættu- og kostnaðarmati og greinargerð um umhverfislegan ávinningi af því að skipið verði áfram á hafsbroti er veittur til **15. júní 2021**.

Virðingarfyllst,

Ólafur A. Jónsson
sviðsstjóri

Sigurrós Friðriksdóttir
teymisstjóri

Samrit sent:

Royal Iceland hf.
Bt. Lúðvíks B. Jónssonar, forstjóra
Hafnarbakka 11
260 Reykjanesbæ

Tryggingamiðstöðin hf. („TM“)
Bt. Þorleifs Ragnarssonar
Síðumúla 24
108 Reykjavík

Afrit: Dalabyggð, b.t. sveitarstjóra