

Statens forurensningstilsyn
Postboks 8100 Dep
0032 OSLO

Oslo, 30. juni 2006

Søknad om utslippstillatelse for STS-virksomhet i Sarnesfjorden/ Kåfjorden, Nordkapp kommune

Kirkenes Transit søker herved om utslippstillatelse for STS-virksomhet i Sarnesfjorden/Kåfjorden i Nordkapp kommune. Søknaden omfatter inntil 40 STS-operasjoner per sesong, med sesong fra medio oktober til ultimo mai.

Søknaden omfatter STS-virksomhet, det vil si omlasting mellom to tankskip (skip-til-skip). Virksomheten er i første rekke knyttet til transport av gasskondensat fra Vitino i Russland til markedet i USA eller Europa. Farvannet ved Vitino er islagt om vinteren, noe som krever bruk av isklasset tonnasje. Slike fartøy er sjeldne på verdensbasis, noe som gjør omlasting til tradisjonell tonnasje i isfritt farvann i Norge lønnsomt og effektiviserende. Sommerstid kan farvannet ved Vitino trafikkeres av tradisjonell tonnasje, slik at behovet for STS-virksomhet ikke er tilstede.

Virksomheten omfatter tankskip i størrelsesorden 75 000 DWT. Skipene som skal inngå i virksomheten er ikke bestemt per i dag. Hvert skip har en lastekapasitet på omtrent 55.000 tonn kondensat. Søknaden omfatter altså omlasting av inntil 2 200 000 tonn kondensat per sesong.

Søknaden omfatter både kondensat og andre petroleumsprodukter. For kommende sesong vil det kun bli lastet om kondensat. Dokumentasjonen i denne søknaden omfatter derfor kun dette produktet. Ved omlasting av annet petroleumsprodukt vil all relevant dokumentasjon bli oversendt SFT i god tid før omlastingene finner sted.

Kirkenes Transit har i samarbeid med havnemyndighetene i Nordkapp kommune utpekt tre egnede lokaliteter for STS-virksomhet. To av disse ligger i Sarnesfjorden, den tredje ligger i Kåfjorden. Begge disse fjordene grenser til Magerøysundet. Posisjonene i Sarnesfjorden vil bli foretrukket, såfremt meteorologiske forhold ikke tilsier at posisjonen i Kåfjorden er best egnet. Posisjonene for lokalitetene er:

Sarnesfjorden: STS 1: N70°57,769', E25°45,569', STS 2: N70°58,213', E25°44,809'

Kåfjorden: N70°54,891', E25°45,333'

Posisjonene refererer til datum WGS84.

STS-virksomheten vil basere seg på at skipene laster om mens de ligger oppankret. Dette innebærer at skipet som skal losses ankommer omlastingspunktet først, og lårer anker. Når skipet har fått ankerfeste bukses skipet som skal lastes inntil, og skipene gjøres fast til hverandre. Det brukes sertifiserte slanger laget for formålet til pumping av last mellom skipene.

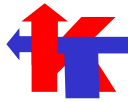
Kirkenes Transit ønsker at virksomheten skal ha minst mulig påvirkning på miljøet. I søknaden er derfor følgende utslippsreducerende tiltak foreslått:

- Skipene som ankommer Sarnesfjorden eller Kåfjorden i ballast skal som hovedregel skifte ballastvann underveis. Tiltaket vil redusere utslippene av ballastvann til området, og dermed også redusere sjansene for spredning av organismer som ikke hører hjemme i dette farvannet. Kirkenes Transit har som mål at 80 prosent av alle skip involvert i virksomheten som medbringer ballast skal gjennomføre slik utskifting.
- Skipene skal såfremt mulig bruke vapour return ved omlasting. Dette innebærer at gassdannelse fra tankskipet som lastes overføres direkte til tanken som tømmes på skipet som losses. En slik ordning vil redusere utslippene av nmVOC. Kirkenes Transits mål er at 80 prosent av omlastingene skal utføres med vapour return. Innsparingen i utslipp er ikke sikkert beregnet, men tiltaket kan innebære reduksjon av nmVOC-utslipp på mer enn 700 tonn. Det søkes om tillatelse til å slippe ut inntil 200 tonn nmVOC per år fra virksomheten.

Besøksadresse:
Godthåp, Strandveien 50
Lysaker

c/o Tschudi Shipping Company AS
Postboks 86
1325 Lysaker

Prosjektdirektør Ulf Hagen
Daglig leder



- Kirkenes Transit drev STS-omlastning i Bøkfjorden ved Kirkenes sist sesong. I forbindelse med dette ble det utarbeidet en beredskapsplan og et praktisk beredskapsopplegg for å redusere skader som følge av et eventuelt uhellsutslipp ved STS-virksomheten. Beredskapen vil videreføres i Nordkapp kommune. Det innebærer at skipene ringes inn av lenser under omlastning, samt at det finnes et lenseystem for slep og skimmer på stedet som kan ta opp eventuelt søl som unnslipper første lensebarriere. Kirkenes Transit mener beredskapsopplegget er langt bedre enn hva som finnes for annen petroleumbasert virksomhet i Norge.

Beredskapsplan for virksomheten i Nordkapp kommune er ikke vedlagt. Årsaken er at planen må baseres på miljørisikoanalyse og beredskapsanalyse for dette området. Kirkenes Transit har engasjert Det Norske Veritas til å utarbeide disse analysene. Disse vil være ferdigstilt innen første september, og vil da umiddelbart oversendes SFT. Beredskapsplanen basert på analysene vil deretter bli utarbeidet. Denne vil bli ferdigstilt og oversendt SFT før virksomheten igangsettes. Det Norske Veritas har tidligere utarbeidet risiko- og beredskapsanalyse for Bøkfjorden i Kirkenes. I denne søknadens vedlegg om risikovurdering er det gjengitt noe informasjon herfra som er generelt relevant for omlastning av gasskondensat.

Kirkenes Transit vurderer selv omlastingspunktene i Nordkapp kommune som velegnede for STS-virksomhet, og mener virksomheten ikke vil medføre uakseptabel belastning på miljøet.

Siden virksomheten er planlagt oppstartet medio oktober d.å., ber Kirkenes Transit om at søknaden behandles så raskt som mulig.

Med vennlig hilsen

Tom Erik Økland, Bergfald & Co
for Ulf Hagen, Kirkenes Transit

Søknad om utslippstillatelse

Søknadsskjema for industribedrifter

Utfylt skjema skal sendes SFT i 7 eksemplarer. Se veiledningen for utfylling av de enkelte rubrikkene. I de fleste tilfeller vil det være nødvendig å benytte vedlegg til skjemaet. Det framgår av skjema/veiledning når opplysninger skal gis i vedlegg. Dessuten skal vedlegg benyttes ved plassmangel i tabeller. Vedlegg skal nummereres i samsvar med punktene i skjemaet/veiledningen. Vedlegg skal også sendes SFT i 7 eksemplarer.

1. Opplysninger om søkerbedrift

1.1 Navn, adresse m.v.:

Bedriftens navn	Kirkenes Transit AS	Telefon (sentralbord)	
Gateadresse	Strandveien 50, 1366 Lysaker	67119880	
Postadresse	c/o Tschudi Shipping company, Postboks 86		
Postnr., -sted	1325 Lysaker	Telefon (kontaktperson)	
Kontaktperson	Ulf Terje Hagen	67119898	

1.2 Kommunenr.....	0219	Kommune ..	Bærum
--------------------	------	------------	-------

1.3 Bransjenr.....	74.140	1.4 Foretaksnr. ...	976 613 058
		Bedriftsnr. ..	

1.5 Søknaden gjelder:

☐ Nyetablering	☐ Endrete utslippsforhold	☒ Annet, spesifiser: Ny lokalitet for virksomhet som var i drift første sesong 2005/2006 i Bøkfjorden ved Kirkenes. Det er første gang det søkes om utslippstillatelse for virksomheten.
☐ Endret produksjon	☐ Avfallsdisponering	

1.6 Dato(er) for start av ny virksomhet, produksjonsendring osv.	Medio oktober 2006
--	--------------------

1.7 Dato(er) for eventuell(e) foreliggende utslippstillatelse(r)	-
--	---

1.8 Ansatte: Antall personer

I dag	
Søkes om	0

1.9 Driftstid: Timer pr. døgn Døgn pr. år

I dag		
Søkes om	0-24 (se vedlegg 7)	230 (se vedlegg 7)

2. Lokalisering

Da virksomheten ikke er landfast er standardskjema ikke benyttet. Se vedlegg 1-4.

2.4 Er terrengbeskrivelse vedlagt? Ja ☐ Nei ☒

2.5 Avstander til nærmeste bebyggelse finnes i vedlegg 5.

2.6 Er det fastsatt sikringssone? Ja ☒ Nei ☐ Fastsatt av

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

2.7 Er området regulert til industri? Ja ☐ Nei ☒ Annet

Se beskrivelse av reguleringsforhold i vedlegg 6.

2.8 Transportmiddel/-midler for råstoffer/produkter ..

Virksomheten omfatter ikke produksjon

Er redegjørelse angående transport vedlagt? Ja ☐ Nei ☒

2.9 Er lokaliseringalternativer vurdert utfra miljøhensyn? Ja, beskrivelse vedlagt ☐ Nei ☒

Det er vurdert lokaliseringalternativer til Sarnesfjorden/Kåfjorden, men disse er vurdert ut fra nautiske og infrastrukturmessige forhold.

3. Produksjonsforhold

Virksomheten omfatter ikke produksjon. Beskrivelse av virksomheten finnes i vedlegg 7.

3.1 Produkter som framstilles:

Produkt	Produsert mengde (volum) pr. år (døgn)	
	I dag	Søkes om
Virksomheten omfatter ikke produksjon	-	-

3.2 Produksjonsbeskrivelse inkludert flytskjemaer: Virksomheten omfatter ikke produksjon

3.3 Oversikt over innsatsstoffer: Virksomheten omfatter ikke produksjon. Beskrivelse av gasskondensat, som skal omlastes kommende sesong, finnes i vedlegg 8.

3.4 Er teknisk miljøanalyse gjennomført? Ja, vedlagt ☐ Nei ☒

3.5 Energikilder/-forbruk:

Den omsøkte virksomheten er ikke av prosessuell art. Energikilder, -forbruk og generert energi vil for virksomheten være knyttet til skipene som inngår i omlastingsoperasjonene samt slepefartøy og andre støttefartøy. Energibruk og generert energi knyttet til fartøyene omfattes ikke av forurensningsloven.

3.6 Er energisparetiltak med betydning for utslipp eller avfall vurdert? Ja, beskrivelse vedlagt ☐ Nei ☒

3.7 Miljømessige vurderinger av produksjonen: Virksomheten omfatter ikke produksjon.

4. Utslipp til vann

4.1 Prosessavløpsvann: Virksomheten er ikke prosessbasert, og prosessavløp finnes derfor ikke

4.2 Vil støtutslipp forekomme? Ja, beskrivelse vedlagt ☒ Nei ☐
Se vedlegg 9.

4.3 Er økotoksisitetstesting gjennomført? Ja, dokumentasjon vedlagt ☐ Nei ☒

Er kjemisk karakterisering utført? Ja, dokumentasjon vedlagt ☐ Nei ☒

4.4 Er tiltak for reduksjon av utslippets størrelse og virkning vurdert? Ja, beskrivelse vedlagt ☒ Nei ☐
Se vedlegg 10.

4.5 Kjølevann: Virksomheten er ikke prosessbasert, kjølevannsutslipp vil ikke forekomme. Kjølevannsutslipp fra fartøy omfattes ikke av forurensningsloven.

4.6 Vil sigevann fra deponier forekomme? Ja, beskrivelse vedlagt ☐ Nei ☒

4.7 Vil forurenset grunnvann/grunn forekomme? Ja, beskrivelse vedlagt ☐ Nei ☒

4.8 Resipient for utslipp til vann (unntatt sanitærløpsvann):

Kommunalt nett ☐ Direkte til vassdrag ☐ Direkte til sjø ☒

Lokalt fjordområde Hovedfjord

Nærmere beskrivelse av resipientforhold vedlagt? Ja ☐ Nei ☒

Effekt av bedriftens utslipp i resipienten? Ja ☐ Nei ☒ Beskrivelse vedlagt ☐

4.9 Resipient for sanitærløpsvann:

Utslipp av sanitærløpsvann fra virksomheten vil ikke forekomme. Eventuelle utslipp fra fartøy omfattes ikke av forurensningsloven.

5. Utslipp til luft

5.1 Prosessavgasser: Virksomheten er ikke prosessbasert, slike utslipp vil ikke forekomme. Fartøy involvert i virksomheten omfattes ikke av forurensningsloven.

5.2 Vil støtutslipp forekomme? Ja, beskrivelse vedlagt ☐ Nei ☒

5.3 Er kjemisk karakterisering utført? Ja, resultater vedlagt ☐ Nei ☒

5.4 Er tiltak for ytterligere reduksjon av utslippets størrelse og virkning vurdert? Ja, beskrivelse vedlagt ☐ Nei ☒

5.5 Avgasser fra anlegg kun for energiproduksjon:
Virksomheten omfatter ikke energiproduksjon.

5.6 Rensing av avgasser fra anlegg kun for energiproduksjon? Ja, beskrivelse vedlagt ☐ Nei ☒

5.7 Diffuse utslipp:

Kilde/årsak	Utslippskomponenter	Utslippsmengde (kg) pr. time	
		I dag	Søkes om
Omlasting av gasskondensat	nmVOC		200 tonn/ sesong

Se vedlegg 11.

5.8 Er det gjennomført/planlagt tiltak mot diffuse utslipp? Ja, beskrivelse vedlagt ☒ Nei ☐

Se vedlegg 12.

5.9 Er spredningsforhold m.v. beskrevet? Ja, beskrivelse vedlagt ☐ Nei ☒

5.10 Er spredningsberegninger utført? Ja, vedlagt ☐ Nei ☒

6. Avfall

6.1 Avfallstyper og -mengder:

Kirkenes Transits virksomhet skal i utgangspunktet ikke generere avfall. Avfall fra skipene involvert i omlastingsoperasjonene, eller fra støttefartøy, håndteres på normalt vis av Nordkapp Havn KF. Avfall fra oppsamling av eventuelle uhellsutslipp av gasskondensat/petroleumsprodukt håndteres i henhold til beredskapsplanen for virksomheten.

6.2 Tiltak for å begrense avfallsmengdene: Virksomheten skal ikke generere avfall. Punktet er derfor utelatt.

6.3 Benyttes avfall/biprodukter fra andre i bedriftens produksjon? Ja, beskrivelse vedlagt ☐ Nei ☒

6.4 Omfatter virksomheten egen behandling/mellomlagring/deponering av avfall? Ja, beskrivelse vedlagt ☐ Nei ☒

Medfører avfallshåndteringen/-disponeringen fare for forurensning/ulempere i omgivelsene? Ja, beskrivelse vedlagt ☐ Nei ☒

Er det gjennomført/planlagt tiltak for å begrense forurensningene/ulempene? Ja, beskrivelse vedlagt ☐ Nei ☒

7. Støy

Se vedlegg 13.

7.1 Støykilder:

Støykilder som forårsaker ekstern støy	Varighet av støy		Støykildens karakter
	Pr. døgn	Pr. uke	
Buksering av tankskip fra og til omlastingspunkt	Ca. 1 t per døgn ved omlasting	Maksimalt 4 t per uke (ved to omlastinger)	I hovedsak kontinuerlig støy fra skipenes hovedmaskiner og maskinromsvifter, til dels støtvis støy fra generatorer. Dessuten både kontinuerlig og støtvis støy fra slepebåter/støttefartøy.
Støy fra oppankring	Ca. 10 min.	Inntil 20 min (ved to omlastinger)	Kontinuerlig støy ved låring av anker til bunn. Støtvis støy når kjetting slippes. Størparten av tidsbruken går til låring.
Støy under klargjøring av skipene	Inntil 4 t	Inntil 8 t (ved to omlastinger)	Kontinuerlig støy fra hjelpemaskineri og maskinromsvifter. Det kan oppstå støtvis støy, blant annet i forbindelse med bruk av kran.
Støy fra tankskipene under selve STS-operasjonen	Inntil 24 t	Inntil 48 t per uke (ved to omlastinger).	Kontinuerlig støy fra hjelpemaskineri, maskinromsvifter og pumper

7.2 Støynivå ved nærmeste bebyggelse:

Lokalitet nr. (kartref.)	Type bebyggelse	Støyemisjon, dB(A)		Målt/beregnet
		I dag	Søkes om	
Sarnes STS 1	Bolighus	-	45 dB (A) (døgnmiddel ved omlasting)	Anslått
Sarnes STS 2	Bolighus	-	45 dB (A) (døgnmiddel ved omlasting)	Anslått
Kåfjorden STS	Fritidsbolig	-	45 dB (A) (døgnmiddel ved omlasting)	Anslått

7.3 Forekommer naboklager? Ja, beskrivelse vedlagt ☐ Nei ☒

7.4 Planlagte støyreducerende tiltak m/kostnader: Se vedlegg 13.

8. Forebyggende tiltak og beredskap ved ekstraordinære utslipp

8.1 Vurdering av risiko: Se vedlegg 14.

8.2 Angi om forebyggende tiltak er etablert og eventuelt hva slags tiltak:

	Ja	Nei	Tiltak
Overtopping av tanker	X		Skipene omringes av lenser under omlasting.
Slangebrudd	X		Skipene omringes av lenser under omlasting.
Strukturfeil	X		Skipene omringes av lenser under omlasting.
Grunnstøting	X		Mannskap og lenser er i beredskap fra skipene ankommer fjorden.
Sammenstøt mellom skip/punktering av lastetanker	X		Mannskap og lenser er i beredskap fra skipene ankommer fjorden.

8.3 Er det utarbeidet beredskapsplan for håndtering av ekstraordinære utslipp? Ja ☐ Nei ☒
 MERKNAD: Beredskapsplan for virksomheten er tidligere utarbeidet for Bøkfjorden. Det utarbeides for tiden en ny beredskapsplan for Sarnesfjorden og Kåfjorden. Kirkenes Transit vil opprettholde samme beredskapsnivå i Sarnesfjorden/Kåfjorden som for Bøkfjorden siste sesong. Beredskapsplan for Sarnesfjorden/Kåfjorden oversendes SFT så snart den er ferdig utarbeidet, og før virksomheten igangsettes.

Beredskapsplanen er: Vedlagt ☐ Oversendt SFT tidligere ☒
 MERKNAD: Gjelder beredskapsplan for Bøkfjorden, plan for Sarnesfjorden/Kåfjorden er under utarbeidelse. Se vedlegg 14.

9. Internkontrollsystem og utslippskontroll

9.1 Internkontroll:

Er internkontrollsystem tatt i bruk? Ja ☒ Nei, nærmere redegjørelse vedlagt ☐

9.2 Utslippskontroll, overvåking:

Foretas regelmessige målinger av utslippene? Ja ☐ Nei ☒ Vil bli foretatt ☐

Utkast til måleprogram: Se vedlegg 15.

Øvrige vedlegg:

Vedlegg 16. Redegjørelse for miljøtilstanden i området der virksomheten ligger

Vedlegg 17. Oversikt over interesser som antas å bli berørt av virksomheten, herunder en oversikt over hvem som bør varsles, jf. Forurensningsforskriften

Vedlegg 18. Henvisning til vedtak eller uttalelser fra offentlige organer som saken har vært forelagt

10. Underskrift

Sted: OSLO..... Dato: 30. juni 2006.....

Underskrift:
Tom Erik Økland, Bergfald & Co, på vegne av Ulf Hagen, Kirkenes Transit

11. Vedleggsoversikt

Nr.	Innhold	Antall sider
1	Lokalisering	1
2	Kart over Sarnesfjorden for STS-posisjon 1	1
3	Kart over Sarnesfjorden for STS-posisjon 2	1
4	Kart over STS-posisjon i Kåfjorden	1
5	Avstander til nærmeste bebyggelse	1
6	Redegjørelse for forholdet til eventuelle oversikts- og reguleringsplaner	1
7	Beskrivelse av anlegget, arten og omfanget av virksomheten og teknologi	2
8	Beskrivelse av gasskondensat	1
9	Støtutslipp til vann - ballastvannsproblematikk	1
10	Ballastvannshandtering	1
11	Diffuse utslipp til luft	1
12	Reduksjon av diffuse utslipp til luft - Vapour return	1
13	Støyforurensning	2
14	Vurdering av risiko	7
15	Forslag til måleprogram for utslipp til det ytre miljø	1
16	Redegjørelse for miljøtilstanden i området der virksomheten ligger	1
17	Oversikt over interesser som antas å bli berørt av virksomheten, herunder en oversikt over hvem som bør varsles, jf. forurensningsforskriften	1
18	Henvisning til vedtak eller uttalelser fra offentlige organer som saken har vært forelagt	1

Vedlegg 1. Lokalisering

Virksomheten skal ikke finne sted på noen definert eiendom. Den omsøkte virksomheten omfatter STS-omlastning av gasskondensat/petroleumsprodukt (ship-to-ship). Skipene vil ikke være fortøyd i land, men vil ligge oppankret. Det er utpekt to hovedområder for aktiviteten, hvorav det ene vil utgjøre faste omlastingspunkter, mens det andre vil være reservert bruk under helt spesielle værforhold.

Hovedområdet utpekt for aktiviteten er Sarnesbukta, med følgende to posisjoner for omlastning:

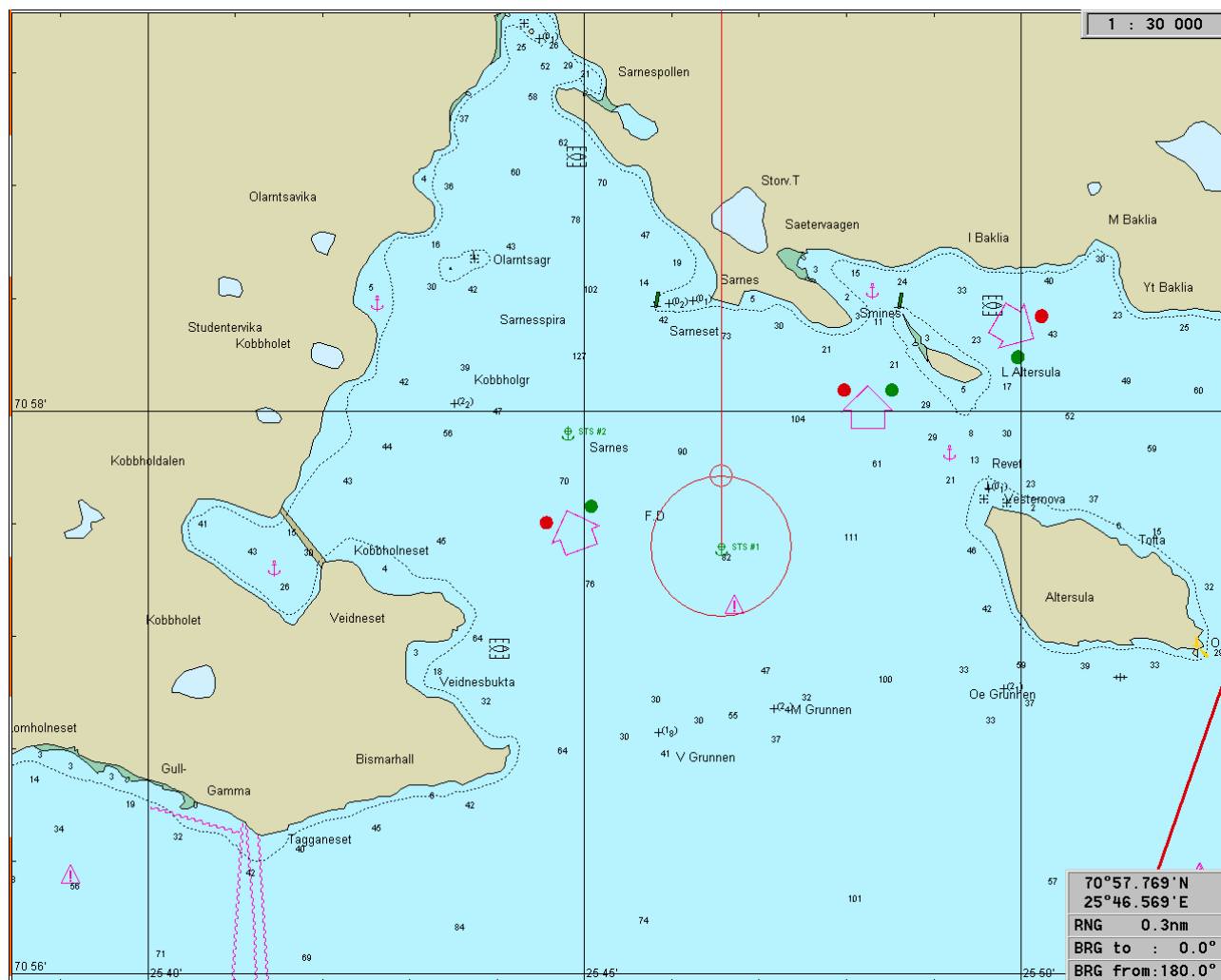
STS-posisjon 1: N70°57,769', E25°45,569' (se vedlegg 2).

STS-posisjon 2: N70°58,213', E25°44,809' (se vedlegg 3).

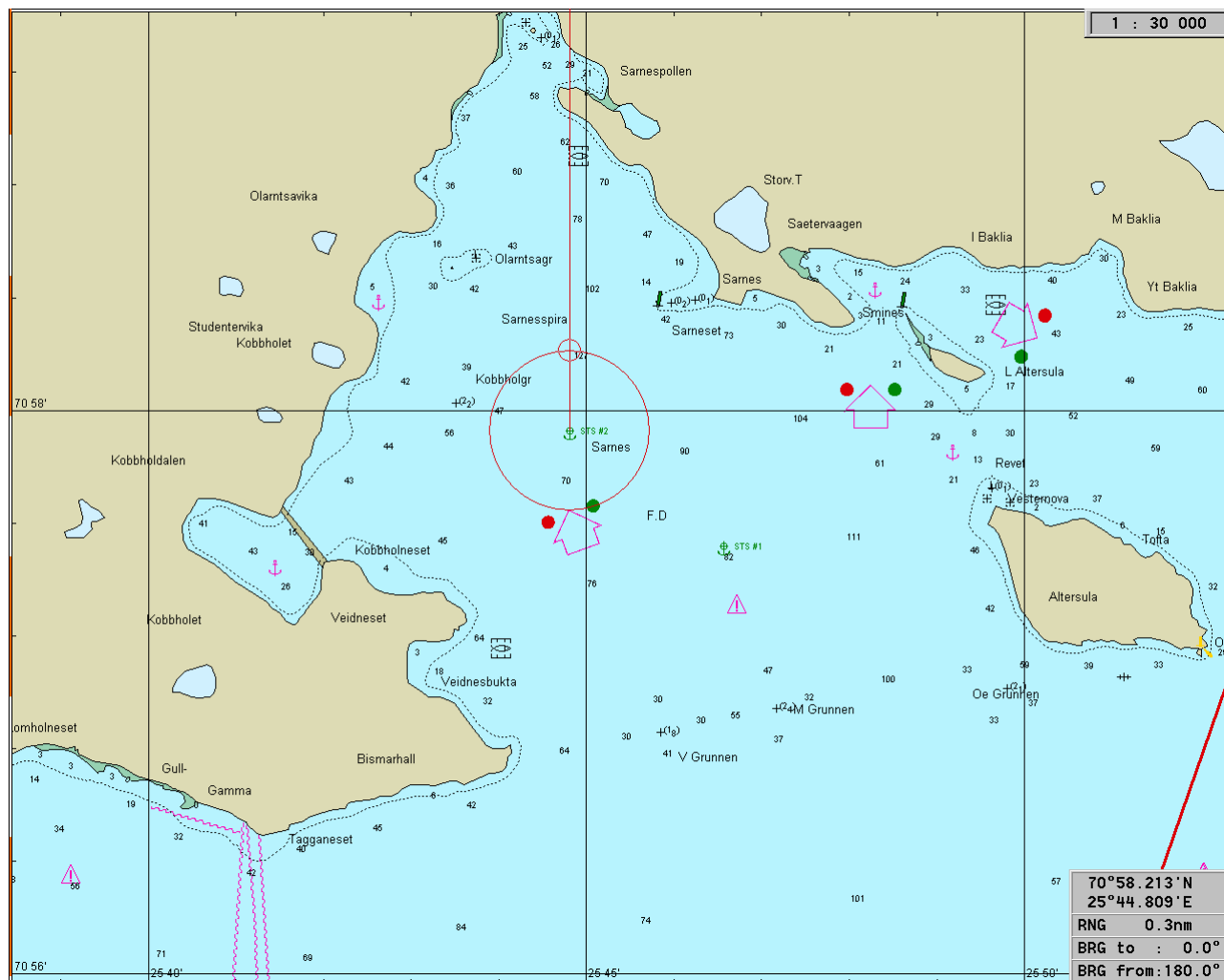
Reserveområdet utpekt for aktiviteten er Kåfjorden, med følgende posisjon for omlastning: N70°54,891', E25°45,333' (se vedlegg 4).

De oppgitte posisjonene refererer til kartdatum WGS84. Posisjonene er gjengitt i kart i vedlegg 2-4.

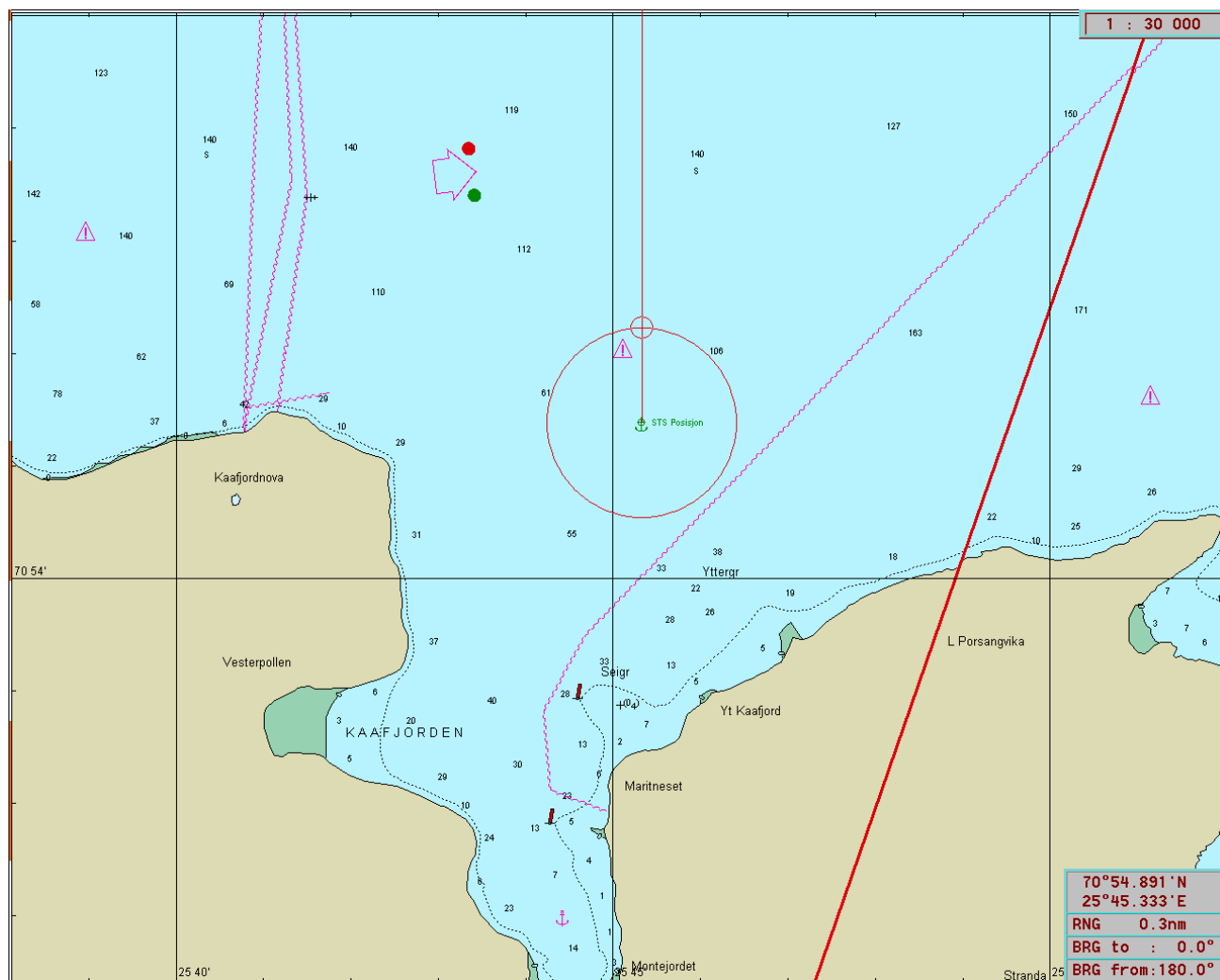
Vedlegg 2. Kart over Sarnesfjorden for STS-posisjon 1. Ringen rundt ankeret markerer omtrentlig arealbehov (NB: Kartstørrelsen er endret slik at målestokken er feilaktig).



Vedlegg 3. Kart over Sarnesfjorden for STS-posisjon 2. Ringen rundt ankeret markerer omtrentlig arealbehov (NB: Kartstørrelsen er endret slik at målestokken er feilaktig).



Vedlegg 4. Kart over STS-posisjon i Kåfjorden. Ringen rundt ankeret markerer omtrentlig arealbehov (NB: Kartstørrelsen er endret slik at målestokken er feilaktig).



Vedlegg 5. Avstander til nærmeste bebyggelse

Følgende avstander til nærmeste bebyggelse er beregnet av Nordkapp kommune/Kirkenes Transit:

Sarnesfjorden

Avstand til nærmeste bebyggelse (bolig) for STS-posisjon 1: ca. 1670 meter

Avstand til nærmeste bebyggelse (bolig) for STS-posisjon 2: ca. 1480 meter

Kåfjorden

Avstand til nærmeste bebyggelse (fritidseiendom) for STS-posisjon: 2085 meter

I og med at STS-virksomheten omfatter to skip som ligger oppankret må avstandene regnes som omtrentlige. Normalt vil avstanden kunne variere med +/- 50 meter.

Vedlegg 6. Redegjørelse for forholdet til eventuelle oversikts- og reguleringsplaner

I henhold til arealdelen for Nordkapp kommunes kommuneplan (2002-2011) er sjøområdet hvor Kirkenes Transit primært vil drive omlastingsvirksomhet (Sarnesfjorden) regulert til "Fiske, ferdsel og akvakultur". Langs land innenfor omlastingsområdet er store deler av området avsatt til fritidsbebyggelse. Øya Store Altsula er avsatt til LNF-område (friluftsliv). Ved Sarnespollen er det blandet regulering til friområde, fritidsbebyggelse, småbåtanlegg og særskilte anlegg. Selve Sarnes er regulert til boligformål, offentlig friområde, forretningsvirksomhet/industri og fritidsbebyggelse. I nærområdet er det også avsatt areal til hotell og naust. Området utenfor Sarnes (NØ) er avsatt til Trafikkområde i sjø (havn).

Området i randsonen for STS-posisjonen i Kåfjorden er regulert som flerbruksareal akvakultur, fiske, ferdsel og friluft. Det er et LNF-område (sone B) sør for dette omlastingsområdet. Øst for området er arealet regulert til fritidsbebyggelse eller kombinert spredt fritidsbebyggelse og ervervsbygg.

Nordkapp kommune har for øvrig jobbet for å tiltrekke seg oljerelatert virksomhet over flere år. Sarnesfjorden har vært aktuell for slik virksomhet siden november 2004, da det faste utvalget for plansaker behandlet behovet for nytt havneareal/nautisk areal til slike formål. Utvalget vedtok at administrasjonen skulle utrede bruk av Sarnesfjorden til havnerettet areal, med blant annet mulighet for oppankring av store fartøy.

Nordkapp kommune jobber i dag fortsatt med reguleringsendringer tilknyttet bruk av Sarnesfjorden. Kommunen er for øvrig godt kjent med, og positiv til, Kirkenes Transits planer om omlastinger i Sarnesfjorden. Dette bekreftes blant annet av følgende vedtak, truffet av havnestyret i Nordkapp Havn 18. mai 2006:

"Nordkapp Havn KF stiller seg positiv til Kirkenes Transits søknad om oljeomlasting i Nordkapp Havnedistrikt forutsatt at samme miljø og sikkerhetsstandard som er satt i Bøkfjorden blir fulgt og vil i den utstrekning det er mulig legge forholdene til rette for at dette kan finne sted på en sikker, trygg og kostnadseffektiv måte."

Kommunestyret i Nordkapp kommune sluttet seg enstemmig til Havnestyrets vedtak i møte 20. juni 2006.

STS-virksomhet er plasskrevende. I tillegg til enheten som de to omlastende skipene utgjør (omtrent 230*70 meter), er det en sikkerhetssone på 300 meter rundt skipene under omlasting. Det er derfor søkt om dispensasjon fra Nordkapp kommunes kommuneplan, arealdelen. I søknaden bes det om at områder store nok for skipene og sikkerhetssone settes av til STS-virksomhet både i Sarnesfjorden og Kåfjorden. Søknaden er under behandling.

Vedlegg 7. Beskrivelse av anlegget, arten og omfanget av virksomheten og den teknologi som er valgt

7.1 Beskrivelse av anlegget

Som nevnt i vedlagte søknadsskjema dreier den omsøkte virksomheten seg ikke om en definert eiendom, og virksomheten er heller ikke knyttet til et bestemt anlegg. Virksomheten omfatter to skip, hvorav det ene oppankres på en av posisjonene oppgitt i pkt. 2. Det andre skipet fortøyes til det oppankrede skipet. De to skipenes manifolder blir koblet sammen med slanger, slik at lasten kan pumpes fra det ene skipet til det andre. I tillegg omfatter virksomheten diverse støttefartøy (slepebåter, beredskapsfartøy, oljevernlekter osv.). Det gjøres oppmerksom på at Kirkenes Transit i utgangspunktet selger tilretteleggelse av virksomheten, det vil si posisjon for omlastingene, ekspertise som er om bord i skipene og nødvendig utstyr for at omlastingene skal kunne finne sted (fendere, slanger, taubåter, oljevernberedskap). Kirkenes Transit er ikke eier/operatør for skipene som laster om, og heller ikke eier/handler for last. Kirkenes Transit eier heller ikke involverte støttefartøy.

7.2 Art og omfang av virksomheten og den teknologi som er valgt

Virksomheten dreier seg om en rekke frittstående STS-operasjoner, det vil si operasjoner hvor gasskondensat/petroleumsprodukt pumpes fra et skip til et annet. Virksomheten knytter seg rent praktisk sett til utskipping av gasskondensat eller annet petroleumsprodukt fra Vitino i Kvitsjøen. I forhold til seilingsdyp og meteorologiske forhold har dette området store utfordringer knyttet til utskipping. Farvannet er grunt, samtidig som isforholdene i vinterhalvåret gjør utskipping med tradisjonell tonnasje umulig. Det brukes derfor gruntgående spesialskip med isklasse til frakt fra Vitino til Honningsvåg. I Honningsvåg vil gasskondensat/petroleumsprodukt bli omlastet til tradisjonell tonnasje.

En STS-operasjon gjennomføres slik:

1. Skipet som skal losses ankommer fra russisk side, tar los ved grunnlinja og kobles til eskortefartøy (slepebåt).
2. Skipet går til omlastingspunktet og ankres opp.
3. Skipet som skal losses utstyres med fire stk. fendere, to forenom og to akter av manifoldene.
4. Skipet som skal lastes tar los ved grunnlinja og kobles til eskortefartøy (slepebåt).
5. Skipet går til omlastingspunktet, blir buksert inntil skipet som skal losses og fortøyes til dette.
6. Lekter med oljevernutstyr fortøyes til de oppankrede skipenes babord side. Skipene omringes av to lenser som kobles sammen på skipenes styrbord side.
7. To slanger for overføring av last kobles på skipenes manifolder. Hvis mulig kobles det i tillegg en tredje slange mellom skipene for vapour return.
8. Omlasting gjennomføres.
9. Omlasting er avsluttet. Slinger kobles fra og blindes. Oljelenser legges tilbake på rull. Lekter med oljevernutstyr fjernes.
10. Skipet som er lastet tar fortøyninger og bukseres ut. Fartøyet blir ledsaget av eskortefartøy. Fartøyet kvitter los ved grunnlinja, og setter kurs mot sin destinasjon.
11. Fendere fjernes fra fartøyet som er losset. Fartøyet bukseres ut, blir ledsaget av eskortefartøy og kvitter los ved grunnlinja. Fartøyet returnerer til russisk side.

Kirkenes Transit søker om konsesjon til å gjennomføre inntil 40 omlastinger per år i Sarnesfjorden/Kåfjorden. Driftsperioden vil være fra medio oktober til utgangen av mai.

Første sesong vil være høsten 2006-våren 2007. Det vil ikke bli gjennomført omlastinger sommerstid, da farvannet i Kvitsjøen er isfritt på denne tiden av året, slik at isklasset tonnasje ikke er en forutsetning for å få fraktet ut gasskondensat/petroleumsprodukt.

Omlastet mengde gasskondensat/petroleumsprodukt er beregnet å utgjøre inntil 2 200 000 tonn per sesong (55 000 tonn per omlasting).

Siden virksomheten ikke er av prosessuell art, blir ikke teknologi beskrevet nærmere. For detaljert informasjon om oppankring, fortøying og overføring av produkt, se "Beredskapsplan for STS-operasjoner i Bøkfjorden", vedlegg O: STS Manual and procedures (oversendt SFT v/Lars Drolshammer tidligere).

Vedlegg 8. Beskrivelse av gasskondensat

Den omsøkte virksomheten er ikke av prosessuell art. Oversikt over råstoffer og hjelpestoffer inngår derfor ikke i denne søknaden.

Kort informasjon om gasskondensat (data gjengitt er for den aktuelle typen kondensat som fraktes ut fra Vitino):

Densitet (ved 20 grader celsius)	0,7408 kg/l
Svovelinhold	0,0150 %
Vanninnhold	0,05 %
Sediment	0,01 %
Merkaptan svovel	8,10 mg/kg

Kondensat er (normalt) en fargeløs og lett olje, med kort oppholdstid på havoverflaten i forhold til andre oljetyper. Kondensatet vil raskt dampe av sjøen, og i tillegg røres ned i sjøen ved spill. Brann- og eksplosjonsfare er de mest aktuelle begrensende faktorene for beredskap ved spill av kondensat på sjø.

For kommende sesong vil det kun bli omlastet gasskondensat som spesifisert over. Ved eventuell senere virksomhet som omfatter andre petroleumsprodukter vil Kirkenes Transit oversende nødvendig informasjon om produktene til myndighetene.

Vedlegg 9. Støtutslipp til vann - ballastvannsproblematikk

Det vil ikke forekomme regulære utslipp til vann fra virksomheten, annet enn utslipp fra skip/fartøy som ikke reguleres av forurensningsloven.

Skipet som skal lastes vil ankomme omlastingspunktet i ballast. Ballastvann kan føre med seg organismer som ikke hører naturlig hjemme i dette farvannet. Overføring av slike organismer er ikke ønskelig.

Ballastvannsproblematikken har vært gjenstand for internasjonal oppmerksomhet de siste årene. Som en følge av dette har det kommet en IMO-konvensjon (International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water & Sediments) om håndtering av ballastvann. Denne ble vedtatt i februar 2004, men har foreløpig ikke trådt i kraft. Sjøfartsdirektoratet forventer ikke at avtalen trer i kraft før etter 2010.

Et tradisjonelt tankskip har som regel ballastvannkapasitet tilsvarende +/- 35 prosent av skipets dødvekt. Et typisk skip involvert i omlasting av gasskondensat/petroleumsprodukt i Honningsvåg vil kunne romme omtrent 26 000 tonn ballastvann. Ved 40 omlastinger per år vil dette kunne føre til utslipp av noe over 1 000 000 tonn ballastvann til farvannet ved Honningsvåg. Det er ikke mulig å anslå hvor stor mengde organismer dette tilsvarer, eller potensiell fare for at ballastvannet skal inneholde organismer som etablerer seg i farvannet.

Kirkenes Transit ønsker å bidra til at minst mulig ballastvann fra fremmede strøk blir sluppet ut i Honningsvåg. Det vil derfor bli stilt krav til ballastvannhåndtering. Dette er nærmere beskrevet i vedlegg 10. Tiltaket vil forsøke å minimere tilførsel av ballastvann med eventuelle fremmede arter til omlastingsområdet.

Vedlegg 10. Ballastvannshandtering

Som beskrevet i vedlegg 9 vil skipet som skal lastes ankomme omlastingsstedet i ballast. Ballastvannet kan inneholde organismer fra fremmede farvann som ikke bør introduseres til Honningsvåg-området. IMO har utarbeidet en konvensjon om ballastvannshandtering, men denne har ikke trådt i kraft per i dag.

Manglende internasjonalt regelverk umuliggjør krav til skipene involvert i STS-operasjoner i regi av Kirkenes Transit om *behandling* av ballastvann. Kirkenes Transit vil derfor kreve at skipene skifter ballastvann i åpen sjø i god avstand til land før de ankommer omlastingsstedet. Erfaring fra forrige sesongs omlastinger i Bøkfjorden viser at utskifting av ballastvann er mulig for de fleste skip under normale forhold. Ett av ni skip med destinasjon Bøkfjorden kunne ikke skifte ballastvann som følge av værforhold underveis til Kirkenes. Det er en kjensgjerning at ugunstige værforhold kan umuliggjøre ballastvannsutskifting, og Kirkenes Transit kan derfor ikke sette slik utskifting som et absolutt krav for skipene som skal laste om i Sarnesfjorden/Kåfjorden. Kirkenes Transit kan likevel sette krav om at utskifting av ballastvann skal finne sted, såfremt det er mulig. Slikt krav vil bli stilt i forbindelse med kontraktsforhandlinger for STS-virksomheten.

Kirkenes Transit mener et oppnåelig mål er at minimum 80 prosent av skipene som skal laste i Sarnesfjorden/Kåfjorden skal skifte ballastvann i åpent farvann underveis til omlastingspunktet. Ved oppfyllelse av dette minimumskravet vil utslipp av ballastvann til farvannet ved Honningsvåg reduseres fra noe over 1 000 000 tonn til noe over 200 000 tonn per sesong.

Vedlegg 11. Diffuse utslipp til luft

Omlastingsvirksomheten innebærer at store mengder gasskondensat skal pumpes mellom skip på de omsøkte lokalitetene. Slik virksomhet vil kunne medføre forholdsvis store utslipp av nmVOC (flyktige organiske forbindelser), hvis det ikke iverksettes tiltak for å forhindre slik avdamping. Gasskondensat består blant annet av flyktige forbindelser, som vil gå over i gassform selv ved forholdsvis lave temperaturer. Det er deler av disse forbindelsene som vil utgjøre et nmVOC-utslipp.

Kirkenes Transit har ikke klart å gjennomføre sikre beregninger av et nmVOC-utslipp fra virksomheten. Avdampingen av nmVOC vil blant annet være knyttet til lastens temperatur ved omlasting og inertgassens effekt som dekklag for gassdannelse. Dette er faktorer som er vanskelig å forutsi.

Den eneste kjente, store kilden til nmVOC fra lasting av kondensat i Norge har fram til nå vært Gassco Kårstø. Ved dette anlegget lastes opp mot tre millioner tonn kondensat om bord i skip hvert år.

SFT har stilt krav til reduksjon i utslippet, noe som har resultert i installasjon av et gassbehandlingsanlegg ved bedriften. Anlegget brenner returluften fra tankskipene i en brenner hvor det tilsettes fuelgass (i hovedsak metan) for å få kontinuerlig høy brennverdi. Gasscos erfaring er at dampen i seg selv ofte har for lav brennverdi til å kunne brennes av uten tilført fuelgass.

Typisk årlig utslipp fra lastevirksomheten ved anlegget har vært beregnet til omtrent 1200 tonn nmVOC ved lasting av i underkant av 3 000 000 tonn kondensat.

Gasskondensatet fra russisk side har en sammensetning som likner på kondensatet som lastes ved Kårstø-anlegget. Ved bruk av tallene fra Kårstø framkommer det at Kirkenes Transits omsøkte virksomhet vil ha et utslipp av omtrent 900 tonn nmVOC per sesong (ved 40 omlastinger). Kaldere klima i Honningsvåg-området vil sannsynligvis gi noe mindre avdamping av kondensatet under lasting, men Kirkenes Transit vil likevel anslå utslippet til denne størrelsesorden fram til mer nøyaktige beregninger er utført.

Kirkenes Transit vil minimere nmVOC-utslipp fra virksomheten, og har derfor kjøpt inn nødvendig utstyr for såkalt "vapour return". Mer om dette i vedlegg 12.

Vedlegg 12. Reduksjon av diffuse utslipp til luft - Vapour return

Som beskrevet i vedlegg 11 vil omlasting av gasskondensat/petroleumsprodukt kunne medføre utslipp av flyktige organiske forbindelser (nmVOC). Utslippene kan minimeres ved bruk av "vapour return". Teknikken innebærer at inertgass (eksos) og gass fra last i tankene på skipet som lastes overføres til skipet som losses under STS-operasjonen, ved at luftingen av tankene på skipet som lastes sendes til manifold og overføres til manifolden på skipet som losses i en slange. Systemet vil være helt tett.

Det er flere fordeler med bruk av vapour return. Blant annet vil tiltaket være støyreducerende, siden bruk av inertgassanlegg på skipet som losses ikke vil være nødvendig. Et slikt anlegg vil avgi en del viftestøy ved bruk. Ved omlasting uten vapour return vil det også være utslipp av inertgass blandet med noe nmVOC fra skipet som lastes. Ved vindretninger mot bebyggelse vil et slikt utslipp kunne være merkbart for omgivelsene i form av lukt (lukt av petroleumsprodukt og eksos). Kirkenes Transit mener også at vapour return er fordelaktig i forhold til sikkerhet (eksplosjonsfare). Dette synet vil ikke nødvendigvis deles av mannskapet på skipet som losses, siden de kan føle usikkerhet i forhold til hva slags gass de får tilført fra skipet som lastes.

Vapour return setter krav til skipene som inngår i STS-operasjonen. Skipet som losses må ha O₂-måling og trykkmåling i alle tanker for at vapour return skal kunne brukes. For begge skipene gjelder det at det må finnes en linje for gassen til manifold. Manifoldstørrelsen må passe til utstyret Kirkenes Transit har anskaffet for vapour return.

Siden Kirkenes Transit ikke kan garantere for at forholdene ligger til rette for vapour return på alle skipene som skal involveres i STS-virksomheten, er det heller ikke mulig å garantere 100 prosent bruk av vapour return. Kirkenes Transit vil sette krav til at tankere som skal losses har nødvendig utstyr for vapour return, og mener et fornuftig mål for virksomheten er å benytte teknikken ved 80 prosent av alle omlastingene.

I henhold til beregningene i Vedlegg 13 kan Kirkenes Transits virksomhet generere utslipp av inntil 900 tonn nmVOC per sesong, hvis det ikke settes i verk tiltak mot utslippet. Ved bruk av vapour return for 80 prosent av alle omlastningene vil utslippet reduseres til 180 tonn per sesong. For å ta høyde for usikkerhet i beregningsmetoden for utslippet søkes det om tillatelse til å slippe ut inntil 200 tonn nmVOC per sesong.

Kirkenes Transit vil jobbe videre med beregning av nmVOC-utslipp fra virksomheten, og vil bestrebe høyest mulig andel av omlastinger med vapour return. Eventuelle nye beregninger eller endring i andel av omlastningene som gjennomføres med vapour return vil bli rapportert SFT så snart slikt materiale foreligger.

Vedlegg 13. Støyforurensning

Virksomheten vil generere støy. Støyproblematikken er knyttet til skipene som skal laste om, samt hjelpefartøy.

Det er vanskelig å angi nøyaktig støybelastning for omgivelsene knyttet til virksomheten. Dette fordi ingen av skipene som skal brukes i operasjonene er bestemt på det nåværende tidspunkt. Skipet som skal losses vil sannsynligvis være det samme ved samtlige omlastinger, mens skipet som skal lastes vil variere fra operasjon til operasjon.

Støy fra skipene avhenger fullt og helt av skipenes konstruksjon. Eksempelvis er det stor forskjell på støy fra ulike typer maskinromsvifter og fra ulike typer pumper for lossing. Generatorene (hjelpemotorene) kan dessuten ha ulike typer støydemping.

Støynivået vil være mindre ved bruk av vapour return under omlasting, siden inertgassanlegget da vil være ute av drift. Ved bruk av inertgassanlegget vil det være en del ekstra viftestøy.

Det har ikke vært mulig å finne støydata for STS-virksomhet. Kirkenes Transit har derfor søkt å finne støydata fra annen maritim virksomhet. Som eksempler kan nevnes Brevik havneterminal i Grenland, der støy fra skip (ro-ro og lo-lo) har medført langvarige diskusjoner mellom myndigheter/drivere av terminalen og naboer. Dette har resultert i jevnlig målinger av støynivået i området. Målingene viser at støynivået ved lasting og lossing av skipene normalt ligger i området 40-45 dB (A) på dagtid, muligens noe lavere nattetid. Dette gjelder data fra et målepunkt omtrent 1,2 kilometer fra terminalen, med sjø i hele distansen til terminalen. Støyen domineres av generatorer på skipene, mens maksimalstøy nås i forbindelse med kjøring av trailere inn eller ut av skipene (ro-ro), eller ved plassering av containere på skipene eller på kai (lo-lo).

Kirkenes Transit har også fått tilgang til diverse støymålinger av lasting/lossing av tankskip utført av firmaet Ingemansson på vegne av Göteborgs Hamn AB. Målingene er gjort for ulike typer tankskip, og viser følgende:

- For større fartøy (omtrent 100 000 DWT) domineres støyen av lossepumpene. Pumpestøyen øker jo lavere fyllingsgraden er i tankene om bord. Lydeffekten nær skipene kan nå opptil 110 dB(A).
- For noen fartøy er det lufting av tankene ved lasting som dominerer støybildet. Lyden kommer fra spesielle ventiler som slipper ut fortrengt luft fra tankene om bord.
- For mindre fartøy (+/- 10 000 DWT) er det støy fra hjelpemotorer og maskinromsvifter som avgir mest støy. Som regel støyer faktisk disse mindre fartøyene mer enn de store.

Samlet sett viser undersøkelsene fra Ingemansson at lasting/lossing av tankskip gir ulike typer støy fra flere kilder. For store skip domineres støyen av lossepumpene. Annen støy er lavfrekvent og lavere enn disse pumpene. Støybildet varierer noe fra skip til skip. For større tankskip ligger støynivået normalt på omtrent 105 dB(A) ved kilden. Ved et konservativt anslag på 6 dB avstandsdemping vil støynivået 1000 meter fra kilden være omtrent 37 dB(A). Siden STS-virksomhet omfatter to skip i aktivitet samtidig medregnes det et påslag på 3 dB. Summert vil støyen da utgjøre 40 dB(A) i perioden hvor omlastingen pågår.

Støyen kan antas å bli noe høyere uten bruk av ”vapour return”. Viftestøy og ventilstøy knyttet til lasting uten ”vapour return” utelates likevel fra regnestykket, siden støy fra vifter og lufteventiler vil ha høyere frekvens enn støy fra lossepumper, og dermed ikke bærer så langt.

Kirkenes Transit søker om støynivå på inntil 45 dB(A) som døgnmiddel ved de nærmeste boligene/fritidsboligene til omlastingspunktene. Dette døgnmiddelet gjelder når omlasting finner sted (fra første skip ankommer omlastingspunktet til siste skip forlater omlastingspunktet). Hvorvidt støynivået fra virksomheten vil være innenfor denne grensen er per i dag usikkert, siden støydata for STS-virksomhet samt skipene som skal inngå i virksomheten ikke er tilgjengelig på det nåværende tidspunkt. Kirkenes Transit vil vurdere støy fra virksomheten så snart denne er i gang. Hvis det er grunn til å anta at grenseverdien på 45 dB(A) som døgnmiddel ved omlastingsoperasjoner overskrides, vil det bli gjennomført kartlegging av støy. Viser kartleggingen høyere støynivå enn her omsøkt, vil informasjon umiddelbart bli gitt til SFT, og det vil bli søkt om endring i utslippstillatelsen.

Kirkenes Transit vil bemerke at det er få fastboende ved de aktuelle omlastingslokalitetene. Ved Sarnesfjorden er det to bolighus. Det er ingen fastboende nær omlastingspunktet i Kåfjorden.

Siden støyproblematikken ved omlasting er knyttet til skip som ikke eies eller opereres av Kirkenes Transit, ser søker ingen muligheter for støyreducerende tiltak.

Vedlegg 14. Vurdering av risiko

Kirkenes Transit søker om tillatelse til å drive STS-virksomhet i Sarnesfjorden/Kåfjorden. Den omsøkte virksomheten tilsvarer siste sesongs drift i Kirkenes-området (Bøkfjorden). Det Norske Veritas utarbeidet analyse av miljørisiko og beredskap for dette området ("Risiko- og beredskapsanalyse av omlasting av kondensat i Bøkfjorden" (DNV 2005-1433 revisjon nr. 1)). Store deler av risikoanalysen vil også være gyldig for Sarnesfjorden/Kåfjorden, siden selve omlastingsoperasjonene skal gjennomføres på lik måte på de to lokalitetene.

Geografiske forskjeller mellom de to omlastingsområdene, samt en noe høyere frekvens, nødvendiggjør likevel at det utarbeides en ny analyse av miljørisiko og beredskapsbehov for Sarnesfjorden/Kåfjorden. Denne analysen er under utarbeidelse av Det Norske Veritas (DNV). Risikoanalysen skal være utført innen 1. september dette år. Risikoanalysen vil oversendes SFT så snart den er ferdigstilt. Analysen legges til grunn for utarbeidelse av beredskapsplan for virksomheten i Sarnesfjorden/Kåfjorden. Også denne oversendes SFT så snart den er ferdigstilt.

Under gjengis sammendrag av en del relevant informasjon fra risiko- og beredskapsanalysen for Bøkfjorden. Fulltekstversjon kan lastes ned fra følgende internettadresse:

<http://www.bergfald.no/oljeomlasting.htm>

14.1 Risiko ved selve STS-omlastingen

Risikofaktorer knyttet til selve omlastingsoperasjonen er utredet av DNV for virksomheten i Bøkfjorden. Disse faktorene vil være like i Sarnesfjorden/Kåfjorden. Utredningen viser at miljørisiko er knyttet til eventuelle uhellsutslipp fra skipene involvert i operasjonen.

Analysen viser at sannsynligheten for større utslipp av gasskondensat er svært liten (antall operasjoner/300 000, med brann/eksplosjon som mest sannsynlige hendelse).

Sannsynligheten for mindre utslipp (opptil 300 tonn) som følge av overtopping av tanker eller slangebrudd er større (antall operasjoner/400). Kirkenes Transit vil anføre at moderne tankskip er innrettet slik at utslipp på flere hundre tonn produkt som følge av overtopping eller slangebrudd ikke skal kunne forekomme. Omlastingen overvåkes konsekvent både maskinelt (trykkfølere) og av personell (vakt ved manifold), og et slangebrudd eller en overtopping skal maksimalt kunne føre til utslipp av noen hundre liter produkt.

14.2 Risiko ved inn- og utseiling

Risiko for inn- og utseiling er ikke beregnet for Sarnesfjorden/Kåfjorden. Slik risiko vil være en del av utredningsarbeidet som nå gjennomføres av DNV.

Kirkenes Transit vil likevel anføre at innseilingen til Sarnesfjorden/Kåfjorden er enklere og kortere enn hva som er tilfelle i Bøkfjorden. Farvannet er også renere. Kirkenes Transit mener derfor det er grunn til å tro at risiko ved inn- og utseiling til Sarnesfjorden/Kåfjorden blir lik eller lavere enn hva som ble beregnet for Bøkfjorden. Her var mest sannsynlige uhell utslipp av inntil 100 tonn bunkers som følge av grunnstøting (antall operasjoner/300 000). Den nest mest sannsynlige ulykkeshendelsen er utslipp av mellom 100 og 1000 tonn bunkers som følge av grunnstøting (antall operasjoner/400 000). Risikoen for kondensatutslipp ved inn og utseiling ble ansett som svært liten (antall operasjoner/1 000 000).

14.3 Sårbare områder

Det er registrert to sårbare områder i nærheten av omlastingslokalitetene i henhold til Beredskapsplan akutt forurensning, IUA Midt-Finnmark.

Honningsvåg havn: Området er registrert som A-lokalitet. Årsaken er overvintrende ærfugl og praktærfugl. Sårbarhetsperioden er desember-februar. Korteste avstand til omlastingspunkt (Sarnesfjorden) er omtrent 7,5 kilometer.

Altsula: Øya er registrert som B-lokalitet. Årsaken er hekking for skarv, ærfugl, teist, lomvi og måker. Sårbarhetsperioden er mars-september. Korteste avstand til omlastingspunkt (Sarnesfjorden) er omtrent 2 kilometer.

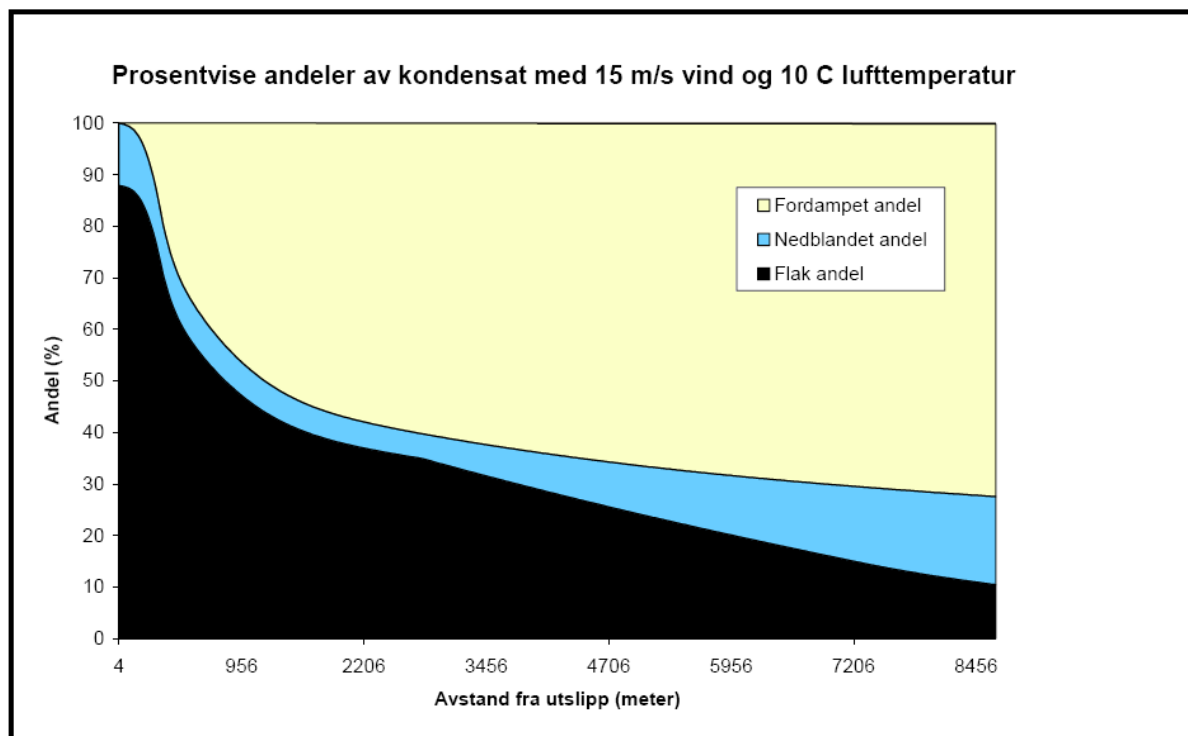
14.4 Spredning av et uhellsutslipp

Spredningsmodellering for et uhellsutslipp av kondensat vil bli modellert av DNV i forbindelse med pågående risikoanalyse for Sarnesfjorden/Kåfjorden.

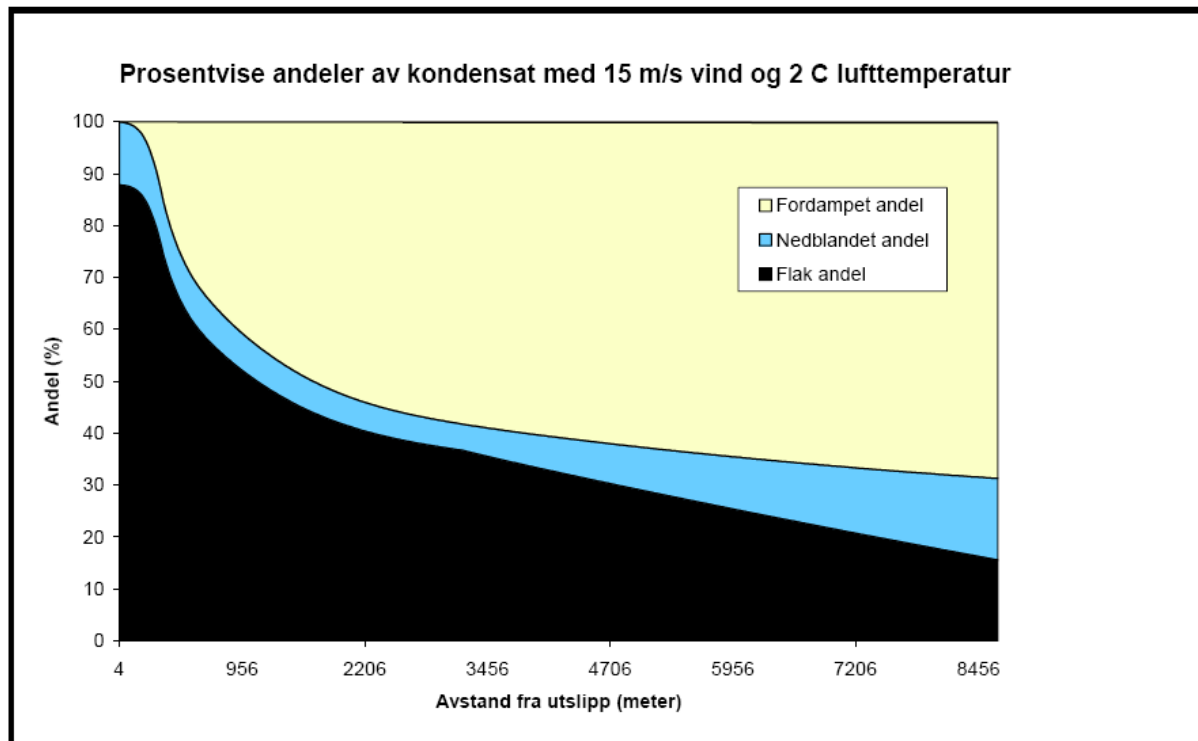
Risikoanalysen utført tidligere for Bøkfjorden har noen beregninger som kan anses som gyldige også for virksomhet i Sarnesfjorden/Kåfjorden. Disse beregningene omfatter spredning/forvitring av produkt på sjø (massebalanse) og spredning i overflatevannet nedstrøms et eventuelt utslipp.

14.4.1 Spredning/forvitring av produkt på sjø

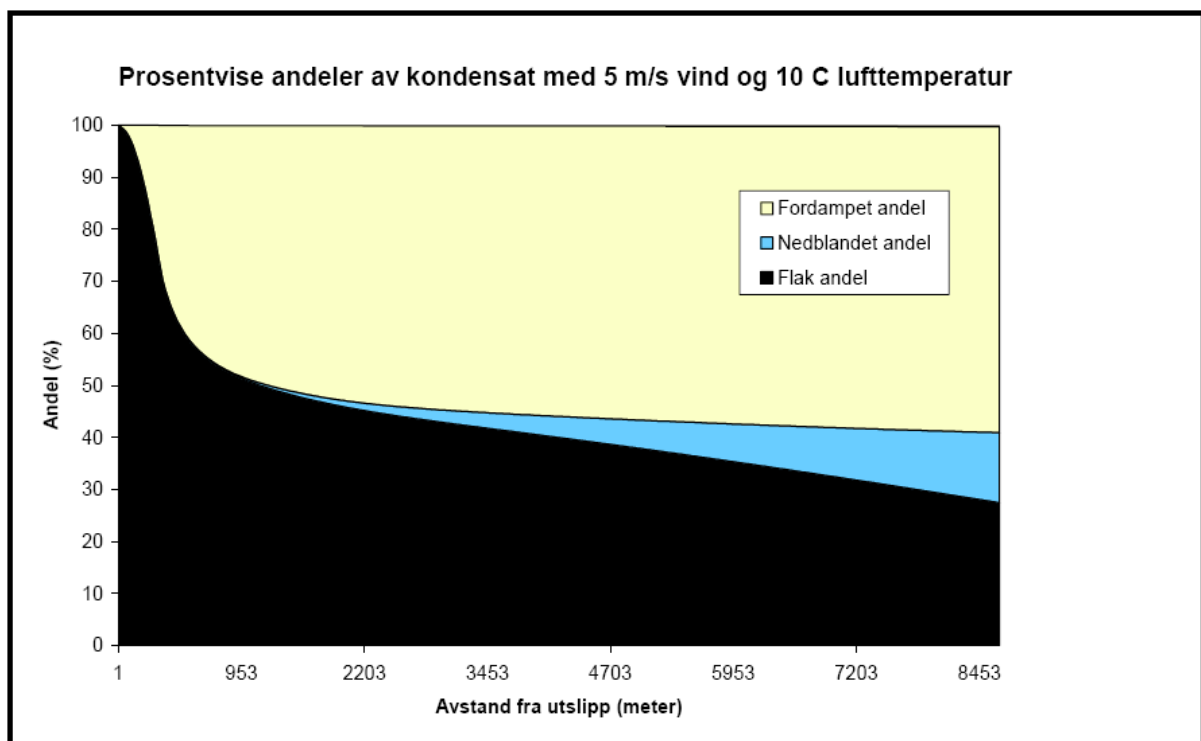
Under framstilles massebalanser for ulike typer vær-/vindforhold for et utslipp av inntil 10 000 tonn gasskondensat. Massebalansene viser at store deler av et uhellsutslipp vil fordampe fra overflaten eller vaskes ned i vannmassene i løpet av forholdsvis kort tid. Det vil likevel forekomme rester av produkt på overflaten som kan samles opp.



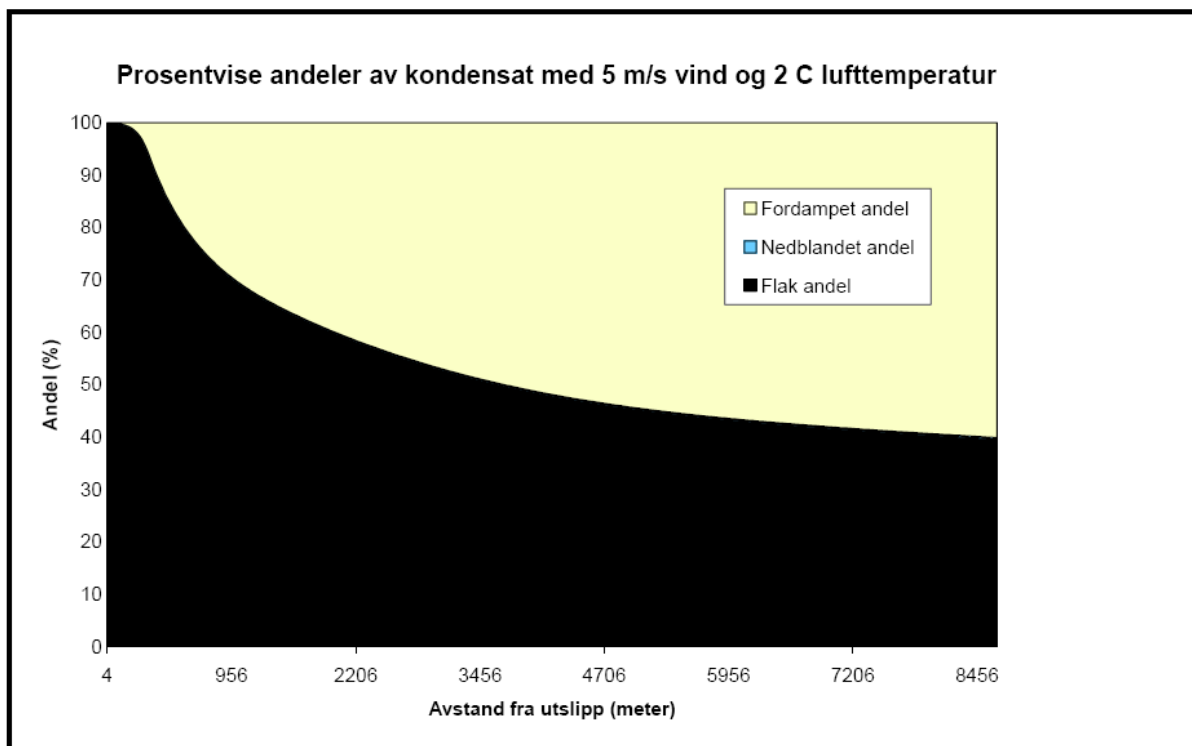
Massebalanse ved 10 graders lufttemperatur og 15 m/s vind. Omtrent 10 prosent av utslippet vil fortsatt være igjen på overflaten etter 12 timer. Hoveddelen av utslippet vil fordampe.



Massebalanse ved 2 graders lufttemperatur og 15 m/s vind. Omtrent 15 prosent av utslippet vil fortsatt være på overflaten etter 12 timer. Størsteparten av utslippet vil fordampe



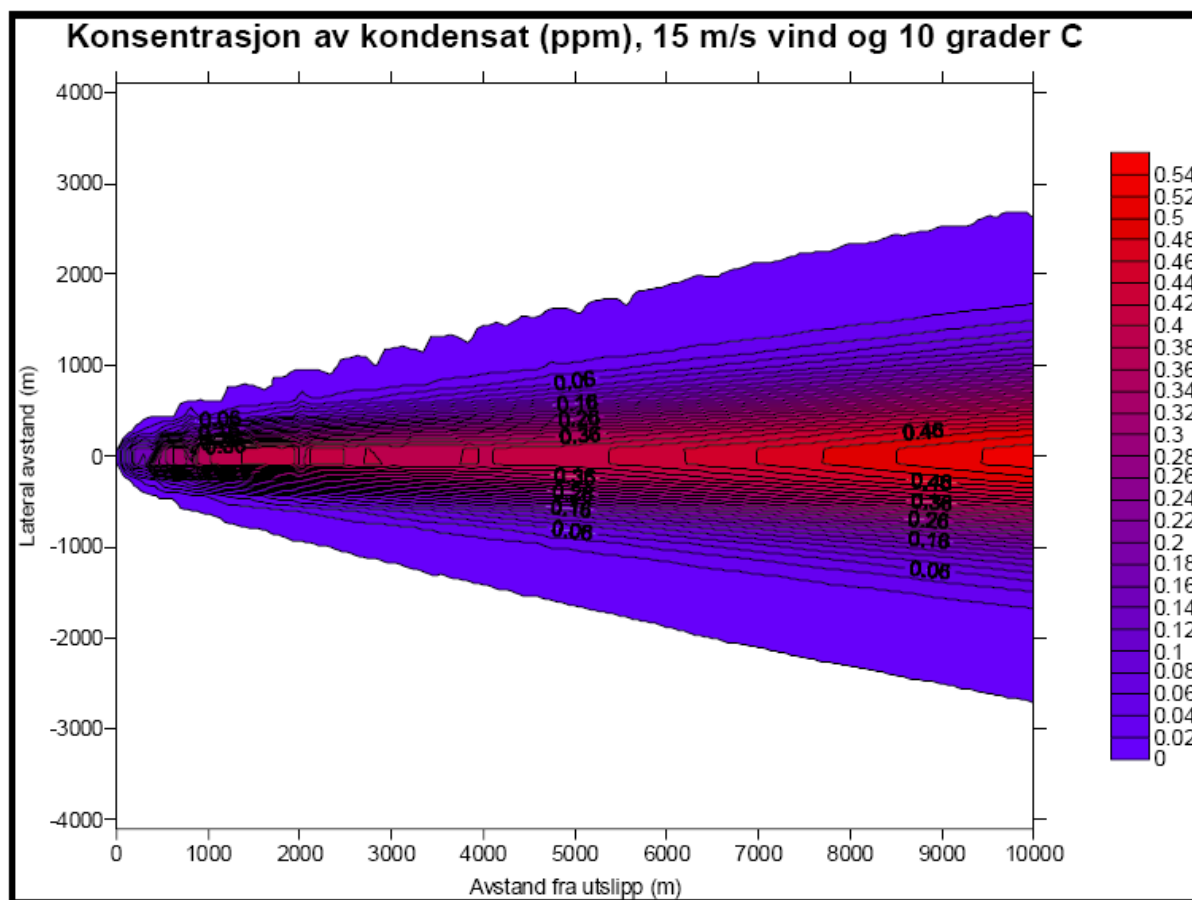
Massebalanse ved 10 graders lufttemperatur og 5 m/s vind. Omtrent 35 prosent av utslippet vil fortsatt være på overflaten etter 12 timer. Mesteparten av utslippet vil fordampe.



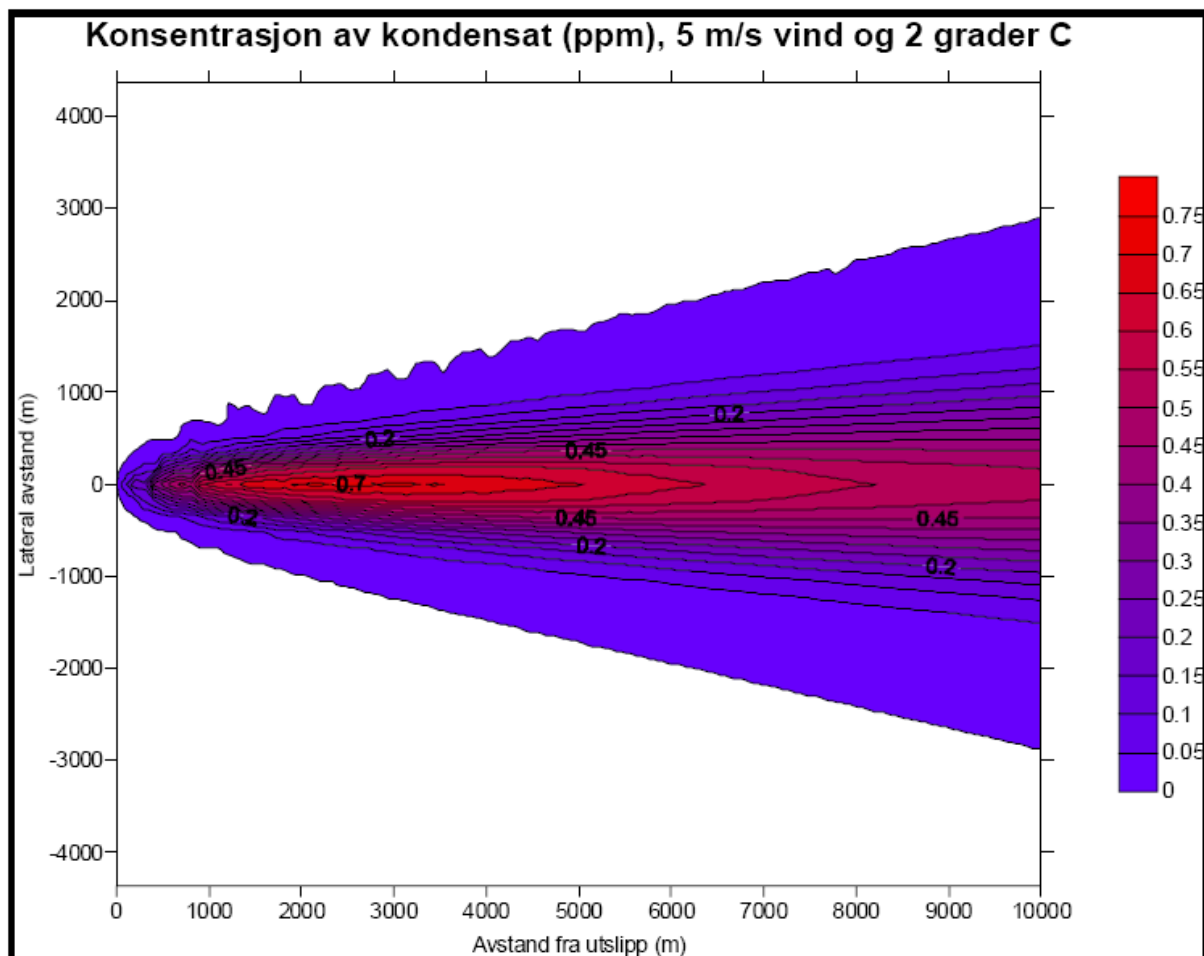
Massebalanse ved 2 graders lufttemperatur og 5 m/s vind. Omtrent 45 av utslippet vil være igjen på overflaten etter 12 timer. Det vil ikke forekomme nedblanding i vannmassene.

14.4.2 Fordeling og fortynning av utslipp som vaskes ned i vannmassene

Under vises grafiske framstillinger av fortynning og spredning i vannmassen av utslipp av gasskondensat på inntil 10 000 tonn ved ulike værforhold.



Horisontalt snitt av konsentrasjoner i overflaten nedstrøms utslippet, temperatur 10 grader og 15 m/s vind. De høyeste konsentrasjonene av kondensat kan forventes omtrent ni kilometer fra utslippspunktet (konsentrasjoner gitt for 0-5 meters dyp). Høyeste konsentrasjon blir omtrent 0,5 ppm



Horisontalt snitt av konsentrasjoner i overflaten nedstrøms utslippet, temperatur 2 grader og 5 m/s vind. De høyeste konsentrasjonene av kondensat kan forventes omtrent to kilometer fra utslippspunktet (konsentrasjoner gitt for 0-5 meters dyp). Høyeste konsentrasjon blir omtrent 0,7 ppm. Langsom fordampning ved dette scenariet fører til forholdsvis høye konsentrasjoner i det øverste vannlaget også ti kilometer unna utslippsstedet.

14.5 Effekter på organismer

Risikoanalysen for STS-virksomhet i Bøkfjorden tar for seg toksisitet for kondensat. DNV opererer her med en grenseverdi for akutte effekter ovenfor marine organismer (alle) på 0,2 ppm. Spredningsberegningene viser at et utslipp på 10 000 tonn gasskondensat vil føre til at omtrent 180 millioner kubikkmeter vann vil ha konsentrasjoner over denne grensen. Varigheten av forurensning med fare for akutte effekter er anslått til mindre enn to døgn.

14.6 Konsekvenser av akuttutslipp

DNVs utredning for Bøkfjorden slår fast at akvatiske organismer er mest utsatt for utslipp av kondensat, siden produktet fordampner hurtig og blandes ned i vannmassene i større grad enn tyngre oljer. På grunn av Bøkfjordens status som nasjonal laksefjord, ble eventuelle effekter på laks lagt til grunn for konsekvensvurderingene for denne fjorden. Rapporten konkluderer med at det er usannsynlig at et kondensatutslipp vil føre til alvorlige konsekvenser for laksestammen. Dette begrunnes med at omlastingssesongen i hovedsak ikke sammenfaller med laksens vandring, samtidig som fisk har evne til å detektere og rømme fra petroleumsprodukt i sjø.

Kirkenes Transit kjenner ikke til spesielle prioriterte eller sårbare vannlevende organismer i Sarnesfjorden/Kåfjorden, og mener derfor det er lite sannsynlig at utslipp av kondensat til området vil medføre alvorlige og varige konsekvenser for miljøet.

I forbindelse med kollisjon mellom skipene involvert i STS-operasjonene, eller grunnstøting, kan utslipp av bunkersolje forekomme. Bunkersolje er tyktflytende, og danner emulsjon på sjø. Det største miljøproblemet med utslipp av bunkersolje er tilgrising og fysisk tildekking av strandområder, og tilgrising av sjøfugl.

Skipene som er involvert i STS-operasjonene vil ha begrensede mengder bunkersolje om bord. Kirkenes Transit mener det er sannsynlig at et utslipp av bunkersolje kun vil ha begrensede effekter på nærområdene til omlastingspunktene i Sarnesfjorden/Kåfjorden. Forholdet utredes nærmere av DNV, med spesielt henblikk på MOB-områder nær omlastingspunktene.

Det er oppdrettsvirksomhet nær STS-posisjonene i Sarnesfjorden. Mulige effekter på denne næringen vil bli utredet av DNV.

14.7 Oljevernberedskap

Kirkenes Transit legger opp til en beredskap i forhold til uhellsutslipp tilsvarende den som ble utført i Bøkfjorden. Beredskapen ble her utført av trenet personell fra Kirkenes Transit, i henhold til selskapets beredskapsplan. Beredskapen utføres i korthet slik:

- Oljevernutstyret oppbevares på lekter. Her finnes det tre lenser på rull, aggregater, pumper osv. Lekteren er dessuten utstyrt med brakke for beredskapspersonellet. To mindre fartøy inngår i beredskapen.
- Så snart de to skipene som er involvert i STS-operasjonen er koblet sammen, blir oljevernlekteren tauet ut til skipene og gjort fast.
- 700 meter kystlense trekkes ut fra to av rullene og legges rundt skipene. Lensen ligger ute under hele operasjonen, og gjør at første barriere ikke har reaksjonstid.
- Ytterligere 200 meter kystlense på den tredje rullen brukes som andre barriere. Denne barrieren har som mål å skulle samle opp utslipp som forlater den permanente omringningen av skipene. Erfaring fra øvelser i Bøkfjorden viser at lensen er under slep i formasjon 25 minutter etter at denne barrieren er mobilisert.
- Skimmer og oilbag oppbevares i et av slepefartøyene som brukes for buksering av skipene. Erfaringer fra øvelser i Bøkfjorden viser at utstyret sjøsettes og er operativt i løpet av 25 minutter etter at fartøyet er mobilisert. Fartøyet ligger stand-by ved skipene under omlasting.
- Ved behov for ytterligere beredskapsutstyr eller personell rekvireres dette ved hjelp av andre lokale beredskapsressurser.

Beredskapen i Bøkfjorden forrige sesong ble inspirert av SFT uten bemerkninger. Kirkenes Transit mener beredskapen er langt bedre enn ved annen petroleumsrelatert virksomhet i Norge.

Vedlegg 15. Forslag til måleprogram for utslipp til det ytre miljø

Kirkenes Transit kan ikke se at den omsøkte virksomheten utløser behov for et eget overvåkningsprogram for utslipp til det ytre miljø. Følgende data vil rapporteres på sesongbasis til forurensningsmyndighetene:

1. Antall omlastinger gjennomført i løpet av sesongen.
2. Mengde gasskondensat/petroleumsprodukt overført fra skip til skip i løpet av sesongen.
3. Mengde ballastvann skiftet ut underveis av lastende skip i løpet av sesongen.
4. Mengde ballastvann sluppet ut til Sarnesfjorden/Kåfjorden i løpet av sesongen.
5. Antall omlastinger med "vapour return" gjennomført i løpet av sesongen.
6. Antall omlastinger uten "vapour return" gjennomført i løpet av sesongen, inkludert beregnet utslipp av VOC til luft.
7. Mengder og typebeskrivelser for avfall generert av virksomheten i løpet av sesongen.
8. Beskrivelse av beredskapsvirksomheten/beredskapsøvelser i løpet av sesongen.

Vedlegg 16. Redegjørelse for miljøtilstanden i området der virksomheten ligger

Områdene som er omsøkt som omlastingspunkter i Honningsvåg er sjøområder uten noen form for bebyggelse eller andre faste installasjoner. I nærområdet til Sarnesfjorden drives det oppdrett av fisk. Denne virksomheten vil kunne påvirke miljøtilstanden i området, men en slik påvirkning er ikke kjent fra søkers side.

Honningsvåg havn, omtrent sju kilometer fra omlastingspunktet, er flere ganger undersøkt i forhold til miljøpåvirkning. I en sonderende undersøkelse av havner og fjorder i Norge i 1994 (Konieczny, 1996) ble det påvist belastning av PCB og PAH i sedimenter fra havneområdet. Undersøkelser samme år (Knutzen et al., 1995) påviste TBT-forurensning i blåskjell. En undersøkelse utført av Akvaplan-niva i 1997-1998 påviste sterk eller meget sterk (tilstandsklasse IV eller V) påvirkning i sediment for organiske miljøgifter (TBT, PAH og PCB). Konsentrasjonene for tungmetaller var mer moderate.

Analyser av biologisk materiale fra samme undersøkelse viste kraftig forurensning av PAH/B(a)P i blåskjell. Konsentrasjoner av andre organiske miljøgifter eller tungmetaller var i hovedsak lave eller moderate. Analyser av torskelever viste lave eller moderate konsentrasjoner av dioksiner og dioksinlignende PCB.

Funnene i undersøkelsen utført av Akvaplan-Niva førte til kostholdsråd for skjellmat fra Honningsvåg havn. Rådet ble innført i 2000 (Økland, 2005).

Det finnes ikke liknende data for Sarnesfjorden eller Kåfjorden.

Funnene i undersøkelsene nevnt over må regnes som normale for havner med en viss aktivitet relatert til skipstrafikk/skipsbygging/skipsvedlikehold. De er for øvrig lite relevante i forhold til Kirkenes Transits omsøkte virksomhet. Kirkenes Transit er ikke kjent med virksomhet i Sarnesfjorden eller Kåfjorden som tilsier at områdene er forurenset.

Vedlegg 17. Oversikt over interesser som antas å bli berørt av virksomheten, herunder en oversikt over hvem som bør varsles, jf. forurensningsforskriften

Kirkenes Transit mener følgende parter bør varsles i henhold til Forskrift om begrensning av forurensning:

Nordkapp kommune
Nordkapp Havn KF
Fylkesmannen i Finnmark
Fastboende i Sarnesfjorden/Kåfjorden
Eventuelle velforeninger eller lignende for fastboende eller hytteiere i Sarnesfjorden/Kåfjorden
Næringsdrivende i området (blant annet fiskeoppdrettsanlegg)

Naturvernforbundet i Finnmark
Miljøvernforbundet
Miljøstiftelsen Bellona
WWF-Norge
NJFF Finnmark
Norsk Ornitologisk Forening

Vedlegg 18. Henvisning til vedtak eller uttalelser fra offentlige organer som saken har vært forelagt

Kirkenes Transits ønske om å starte omlastingsvirksomhet i Sarnesfjorden/Kåfjorden har vært behandlet i Nordkapp Havn KFs styre. Instansen traff følgende vedtak 18. mai d.å.:

”Nordkapp Havn KF stiller seg positiv til Kirkenes Transits søknad om oljeomlasting i Nordkapp Havnedistrikt forutsatt at samme miljø og sikkerhetsstandard som er satt i Bøkfjorden blir fulgt og vil i den utstrekning det er mulig legge forholdene til rette for at dette kan finne sted på en sikker, trygg og kostnadseffektiv måte.”

Kommunestyret i Nordkapp kommune sluttet seg til vedtaket 20. juni d.å.

Søknad om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel er for tiden til behandling hos Nordkapp kommune. Ifølge kommunen vil formannskapet behandle saken i løpet av sommeren.