

Kirkenes Transit as
c/o Tschudi Shipping
Postboks 86
1366 LYSAKER

Statens forurensningstilsyn
Postboks 8100 Dep, 0032 Oslo
Besøksadresse: Strømsveien 96

Telefon: 22 57 34 00
Telefaks: 22 67 67 06
E-post: postmottak@sft.no
Internett: www.sft.no

Dato: 06.12.2006
Vår ref.: 2002/831 800
Deres ref.:
Saksbehandler: Lars Drolshammer, telefon: 33034822

Oversendelse av tillatelse til virksomhet etter forurensningsloven

Statens forurensningstilsyn har ferdigbehandlet søknaden fra Kirkenes Transit (KT) om tillatelse til skip til skip-omlastning (STS-omlastning) i Sarnesfjorden/Kåfjorden i Nordkapp kommune av 30.06.06 og har besluttet å gi tillatelse til virksomheten etter forurensningsloven §11 på visse vilkår. Tillatelsen med tilhørende vilkår følger vedlagt.

Vi viser til Deres søknad av 30.06.06 om tillatelse til skip til skip-omlastning (STS-omlastning) i Sarnesfjorden/Kåfjorden i Nordkapp kommune. Vi viser også til miljørisikoen og beredskapsanalysen for virksomheten som ble ettersendt 01.09.06. Vi viser også til vårt brev av 05.12.06 vedrørende Deres søknad om STS-omlastning i Bøkfjorden.

Statens forurensningstilsyn (SFT) gir med dette tillatelse på visse vilkår. Tillatelsen med tilhørende vilkår følger vedlagt dette brev. Tillatelsen er gitt med hjemmel i forurensningsloven § 11 jf § 16. SFT har ved avgjørelsen av om tillatelse skal gis og ved fastsettingen av vilkårene lagt vekt på de forurensningsmessige ulemper ved tiltaket sammenholdt med de fordeler og ulemper som tiltaket for øvrig vil medføre. Ved fastsettingen av vilkårene har SFT videre lagt til grunn hva som kan oppnås med beste tilgjengelige teknikker.

De utslippskomponenter fra virksomheten som er antatt å ha størst miljømessig betydning, er uttrykkelig regulert gjennom spesifikke vilkår i tillatelsens pkt. 3 flg. Utslipp som ikke er uttrykkelig regulert på denne måten, er omfattet av tillatelsen i den grad opplysninger om slike utslipp ble fremlagt i forbindelse med saksbehandlingen eller må anses å ha vært kjent på annen måte da vedtaket ble truffet.

Det understrekes at all forurensning fra virksomheten isolert sett er uønsket. Selv om utslipp holdes innenfor fastsatte utslippsgrenser, plikter bedriften å redusere utslippene så langt dette er mulig uten urimelige kostnader. Det samme gjelder utslipp av komponenter det ikke uttrykkelig er satt grenser for gjennom særskilte vilkår.

Det kan foretas endringer i denne tillatelsen i medhold av forurensningsloven § 18. Endringer skal være basert på skriftlig saksbehandling og en forsvarlig utredning av saken. En eventuell endringssøknad må derfor foreligge i god tid før endring ønskes gjennomført.

At tillatelse er gitt, utelukker ikke erstatningsansvar for skade, ulemper eller tap forårsaket av forurensning fra virksomheten, jf forurensningsloven § 56.

I tillegg til de krav som følger av tillatelsen, plikter virksomheten å overholde forurensningsloven og produktkontrollloven samt forskrifter som er hjemlet i disse lovene. Enkelte av forskriftene er nevnt i tillatelsen. For informasjon om øvrige regler som kan være aktuelle for virksomheten, viser vi til SFTs hjemmesider på internett, www.sft.no.

Brudd på utslippstillatelsen er straffbart etter forurensningsloven §§ 78 og 79. Også brudd på krav som følger direkte av forurensningsloven og produktkontrollloven samt forskrifter fastsatt i medhold av disse lovene, er straffbart.

Hva saken gjelder

Søknaden omfatter inntil 40 STS-operasjoner per sesong, med sesong fra medio oktober til ultimo mai. Virksomheten er knyttet til transport av gasskondensat og andre petroleumprodukter fra Vitino i Russland til markeder i USA og Europa. Farvannet ved Vitino er islagt om vinteren, noe som krever bruk av isklassede skip. 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-virksomheten i denne perioden faller bort.

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 dermed omlasting av inntil 2 200 000 tonn kondensat per sesong. Søknaden omfatter både kondensat og andre petroleumprodukter. For kommende vintersesong vil det kun bli lastet om kondensat. Dokumentasjonen i søknaden er derfor innrettet mot dette produktet. KT har i samarbeid med havnemyndighetene i Nordkapp kommune utpekt tre lokaliteter de mener er egnet for STS-virksomhet. De ønsker primært å benytte de to som ligger i Sarnesfjorden, den tredje ligger i Kåfjorden og betraktes som en reserveposisjon. Begge fjordene grenser til Magerøysundet.

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

I tillegg til SFTs behandling av denne søknaden, har KT også søkt Kystverket og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap om tillatelse for denne virksomheten. Det er også søkt om dispensasjon fra Nordkapp kommunes kommuneplan, arealdelen.

Tiltakets miljøpåvirkning

I tillegg til ordinære driftsutslipp fra skipene som er involvert i omlastingen, vil omlastingen medføre utslipp av flyktige organiske forbindelser uten metan (NMVOC) og ballastvann samt støy. Videre innebærer virksomheten en risiko for akutt forurensning.

Flyktige organiske forbindelser uten metan (NMVOC)

KT har beregnet at utslipp av flyktige organiske forbindelser uten metan (NMVOC) vil være i størrelsesorden 900 tonn per sesong dersom det ikke gjennomføres utslippsreducerende tiltak. Det er en del usikkerheter forbundet med beregningen, og Kirkenes Transit oppgir at de reelle utslippene trolig er noe lavere. Det planlegges å sende den inertgass (eksos) og oljedamp som finnes i tankene på det lastende skipet, over til det lossende skipets tanker gjennom egne slanger. Et slikt dampretursystem krever blant annet at skipene har nødvendige rør og tilkoblinger for formålet samt måling av trykk og oksygeninnhold. For de omlastinger dette kan benyttes, vil all NMVOC føres til det lossende skipet uten utslipp til miljøet. Virksomheten mener et realistisk mål er at teknikken kan benyttes i 80% omlastingene fordi ikke alle skip er utstyrt for formålet. Reduksjonen i utslipp av NMVOC vil da bli 80% i forhold til ikke å iverksette tiltaket. For å ta høyde for usikkerhet i beregningsmetoden for utslippet, søker KT om tillatelse til å slippe ut inntil 200 tonn NMVOC per år.

Støy

Virksomheten vil avgi støy både fra inn- og utseiling, fra oppankring og løfting av ankere og under selve overføringen av last. I tillegg vil også hjelpefartøyer støye. Skipene som skal hente last er ennå ikke bestemt og det knytter seg derfor usikkerhet til støyberegningene. Basert på støymålinger i Brevik og Gøteborg havn for ro-ro skip og tankskip, antar operatør at støyen fra omlastingen vil være ca 40 dB(A) ved nærmeste bolighus. Uten bruk av dampretur vil støyen øke noe. For å ta høyde for usikkerheter søkes det om en støygrense på 45 dB(A) som døgnmiddel.

KT oppgir i sin søknad at det ved Sarnesfjorden kun er to bolighus (ca 1480 meter). De har gjort nærmere undersøkelser og det kan være inntil fem bolighus og totalt ca 60 boliger/hytter i det aktuelle området. Det er ingen fastboende nær omlastingspunktet i Kåfjorden og den nærmeste fritidsboligen er her 2085 meter.

Ballastvann

Skipene som skal lastes, ankommer omlastingsstedet i ballast. Ballastvannet kan inneholde fremmede organismer som det ikke er ønskelig å slippe ut i dette farvannet. International Maritime Organisation (IMO) har vedtatt en konvensjon som regulerer utslipp av ballastvann med fremmede organismer, men denne er ennå ikke trådt i kraft. Søker opplyser at skipene typisk vil ha ca 26 000 tonn ballastvann ved ankomst omlastingsområdet, til sammen blir dette ca 1 000 000 tonn gjennom en sesong med 40 omlastinger. Det oppgis som umulig å beregne hvor stor risiko det er for at ballastvannet inneholder fremmede organismer som ikke bør introduseres i Nordkapp kommune eller i hvilke mengder slike organismer kan forekomme. Søker ønsker derfor å begrense utslippet av ballastvann i området ved at dette skiftes i god tid før ankomst. Det er ikke oppgitt om alle skip teknisk er i stand til å skifte ballastvann. En annen begrensende faktor kan være værforholdene. Søker mener et realistisk mål er at 80 % av skipene skal ha skiftet ballastvannet ved ankomst Nordkapp.

Akutt forurensning

Miljørisikoanalyse og beredskapsanalyse for virksomheten ble mottatt 01.09.06. Miljørisiko er beregnet for omlastingen og innseilingen til denne. Hovedkonklusjon er at virksomheten medfører lav til moderat miljørisiko. Det er valgt to scenarier som dimensjonerende hendelser: 1 - mindre utslipp av kondensat (opptil 300 t) i forbindelse med overfylling av tanker og slangebrudd og 2 – middels stort utslipp av gasskondensat for å beskrive miljørisikoen og gi innspill til relevante tiltak.

I beredskapsanalysen fremkommer tolv anbefalinger om tiltak som skal sikre en forsvarlig beredskap for omlastingene. SFT har ikke mottatt beredskapsplanen for virksomheten i Nordkapp kommune. KT opplyser at denne vil bli utarbeidet på bakgrunn av miljørisikoanalysen og beredskapsanalysen for dette området og oversendt før operasjonen starter. Det legges opp til en beredskap som tilsvarer den som ble utført i Bøkfjorden forrige sesong. Det innebærer at skipene ringes inn av lenser under omlasting, samt at det finnes et ytterligere lense-system for sveiping samt en skimmer på stedet som kan ta opp eventuelt kondensat som unnslipper første lensebarriere.

Annet

Søker opplyser at eventuelt avfall fra normal drift, vil ivaretas av Nordkapp havn. Avfall fra en eventuell oljevernaksjon vil bli omtalt i beredskapsplanen.

KT opplyser at de ikke er kjent med annen virksomhet som kan ha forårsaket at områdene Sarnesfjorden og Kåfjorden er forurensset. Det oppgis en del data for forurensningssituasjonen i Honningsvåg havn, men dette antas å være lite relevant for forholdene på omlastingsstedet.

Uttalelser

Søknaden ble sendt på høring 06.07.06 og miljørisikoanalyse og beredskapsanalyse ble sendt på høring 01.09.06, begge med høringsfrist 28.09.06. Det er mottatt åtte uttalelser ved fristens utløp. Enkelte av høringsinstansene viser til erfaringer fra Bøkfjorden sist vinter og der det antas at dette også har gyldighet for omlasting i Nordkapp, er dette nevnt nedenfor. SFT er senere blitt gjort oppmerksom på at Kystverket også har mottatt uttalelser som er relevante for miljøet. Disse uttalelsene ble mottatt 06.11.06 og oversendt KT for kommentar samme dag. Kommentarer til disse uttalelsene ble mottatt 10.11.06.

Norsk Losforbund finner at slepebåtkapasiteten bør økes i forhold til den som ble benyttet i Bøkfjorden sist vinter, at lenser rundt oppankrede skip er uheldig, at omlasting ikke bør foregå i is samt gir en omtale av støyen fra omlastingsvirksomhet.

WWF-Norge hevder at Miljøverndepartementet har krevet at det skal gjennomføres en konsekvensutredning. WWF mener strøm- og isforhold samt miljøressursene er mangelfullt omtalt i miljørisikoanalysen. WWF er ikke fornøyd med hvordan operatøren vil håndtere ballastvann. WWF mener videre at operatørens argumentasjon om at ”drift uten uhell” må legges til grunn for vurderingen av en konsesjon, ikke er tilstrekkelig når det skal tas hensyn til sjøfugl og føre-var prinsippet. WWF mener visse deler av søknaden kan tolkes som en ansvarsfraskrivelse fra KT side når de opplyser at de ikke eier hverken skip, last eller støttfartøy. De kan ikke støtte søknaden om konsesjon til omlasting i Nordkapp kommune.

Norges Miljøvernforbund mener planene for omlastingen må avvises og at landbaserte løsninger må benyttes isteden. Det vises til tidligere uttalelse for Bøkfjorden. Dersom omlasting skal tillates, må det stilles strenge krav til beredskapen og at skipene har dobbelt skrog. Videre mener de at skipene må følges av moderne taubåter med eskorteklasse. Det påpekes også at det bør tas hensyn til Sværholtklubben naturreservat som ligger like utenfor og flere oterlokaliteter ligger i/ved influensområdet. Hvis tillatelse gis, må det stilles strenge krav til eskortebåter og beredskap.

Norges Naturvernforbund ber om at det lages en helhetlig plan for oljeomlasting og forutsetter at det utarbeides en konsekvensutredning før konsesjon gis. Det påpekes de problemer beredskapen vil ha under isforhold og at det for omlastingen i Bøkfjorden er kommet en rekke klager på støy. Naturvernforbundet mener også at det er hull i miljørisikoanalysen om strømforhold og miljøårbarhet for fauna. Det nevnes spesielt to fuglefjell, Gjesværstappan og Sværholtklubben. På Gjesværstappan hekker blant annet et stort antall lundefugl som er en nasjonal rødlistesart. Det konkluderes med at det må foretas en grundig analyse av sjøfuglforekomstene og at en konsekvensutredning må utføres før en eventuell tillatelse gis.

Norges Naturvernforbund i Sør-Varanger har i første rekke kommentert søknaden om omlasting i Bøkfjorden, men enkelte kommentarer er likevel tatt inn her da de også har relevans for omlasting i Nordkapp. Naturvernforbundet legger til grunn at tiltaket skal konsesjonsbehandles og konsekvensutredes og hevder at det ikke er gjennomført miljørisikoanalyse. Naturvernforbundet mener at operatøren sist vinter i Bøkfjorden ikke ivaretok kravene til operasjon i is, at operasjonen ikke ble kontrollert av myndighetene og bruken av lenser i forbindelse med eksplosjonsfarlig gasskondensat. Forbundet er opptatt av at det er for lite kunnskap om bekjempningsmetoder for kondensat. Det kreves at det ikke slippes ut noe importert ballastvann innenfor norsk territorium. Det konkluderes med at tillatelse ikke må gis før konsekvensene er analysert og vurdert.

Fylkesmannen i Finnmark viser til oppslag i lokalaviser i Kirkenes om støy og at dette bør avklares nærmere også i Nordkapp. Videre ser Fylkesmannen det som nødvendig at det utarbeides regelverk for rensing av ballastvann samt iverksettes tiltak for å redusere utslipp av ballastvann i Sarnesfjorden/Kåfjorden. Fylkesmannen mener det må settes krav til telling av kolonier samt hekkende fugl i influensområdene.

Direktoratet for naturforvaltning (DN) mener det må utarbeides en samlet plan for omlastingsaktiviteter generelt og at planen må foreligge før nye tillatelser gis. Det pekes på to viktige fuglefjell, Gjesværstappan og Hjelmsøy med sjøfuglkolonier av nasjonal verdi, blant annet lunde, alke og lomvi. Det anbefales at innseiling til Sarnesfjorden derfor legges på østsiden av Magerøya. DN mener også at hvis det blir gitt tillatelse til omlasting i Sarnesfjorden/Kåfjorden, bør tillatelsen i Sør-Varanger ikke videreføres. Videre omfatter uttalelsen forslag til en del forebyggende tiltak som bør inntas i en eventuell konsesjon. DN gir bl.a. uttrykk for at det bør stilles krav til standard og sikkerhet for lastende og lossende skip.

En del hytteeiere ved Sarnesfjorden påpeker at det er over 60 hytter og bolighus i det aktuelle området og er bekymret for at støy vil kunne bidra til man ikke kan bruke hyttene eller bruke området til fiske og rekreasjon. Hytteeierne går imot at det gis konsesjon til omlasting i Sarnesfjorden.

Finnmark fylkeskommune stiller seg positive til søknaden om omlasting og forventer at operatøren ivaretar fylkeskommunens strategier for oljeomlasting.

Finnmark Fiskarlag ber om at eventuell omlastingsoperasjoner skjer så langt øst i Finnmark som mulig og advarer mot at omlasting skjer i Nordkapp. Dette begrunnes med at området i perioder har relativt stor fiskeaktivitet. Videre pekes det på at de aktuelle omlastingsposisjonene i Nordkapp er noe mer værutsatt enn for Bøkfjorden og at sikkerhetssoner rundt skipene setter begrensninger for fiskefartøy og annen skipstrafikk.

Fiskeridirektoratet FID viser til at det er tre godkjente oppdrettslokaliteter i det aktuelle området. Direktoratet går imot at det gis tillatelse til omlasting i Sarnesfjorden og peker på Vannfjorden som er alternativ. FID ønsker at omlasting skjer mest mulig usentralt, og det advares mot utslipp av ballastvann inne i fjordene. Utover dette mener direktoratet de omsøkte lokaliteter ikke kommer i konflikt med fiskeri- eller havbruksinteresser.

Nordkapp Havn er positiv til søknaden om oljeomlasting forutsatt at samme miljø og sikkerhetsstandard som er satt i Bøkfjorden blir fulgt. Det påpekes enkelte forhold som kan bidra positivt til gjennomføring av omlastingen.

Nordkapp kommune slutter seg til havnens uttalelse. Det informeres om at oppdrettsnæringen i det aktuelle området er under avvikling. Havnefogden imøtegår også Fiskeridirektoratets uttalelse om at omlastingen bør foregå langt fra infrastruktur og mennesker.

SFT har i tillegg til disse høringsuttalelsene innhentet informasjon om isforholdene på omlastingsstedet og innseilingen i samtale med havnefogd i Nordkapp kommune 22.09.06. Her fremkom at det ikke forekommer is i det aktuelle farvannet.

Kirkenes Transits kommentarer til høringsuttalelsene

Høringsuttalelsene ble oversendt KT som kommenterte disse 19.10.06 og 10.11.06.

KT er enig med Norsk Losforbund at slepebåtkapasiteten bør økes og vil leie inn båter med større trekkraft enn de som ble benyttet i Bøkfjorden sist vinter. Operatør ønsker å ta eventuelle støyproblemer alvorlig. Lenser lagt ut rundt skipene på permanent basis blir utsatt for slitasje, og KT ønsker derfor heller å ha fartøy med lenser tilgjengelig på stedet.

KT forutsetter at Direktoratet for Naturforvaltnings ønske om at det utarbeides en samlet plan for omlastingsaktiviteter før det gis konsesjon, ikke påvirker behandlingen av denne konsesjonen. DN's ønske om innseiling øst for Magerøy støttes av KT. Det opplyses at de forebyggende tiltak som anbefales av DN, alle er eller vil bli ivare tatt for omlastingsoperasjonen bortsett fra krav til lastende/lossende skip. Her vil KT forholde seg til de nasjonale og internasjonale regler som finnes for skipsfart.

KT mener Naturvernforbundet i Sør-Varangers oppfatning at tiltaket må konsekvensutredes er feilaktig. KT henviser til Miljøverndepartementets brev 19.05.06 der det fremgår at både Olje- og energidepartementet og Kystverket har konkludert med at STS-omlasting ikke utløser plikt til konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven. Ved eventuelle søknader om konsesjon, må

nødvendige utredninger av virksomhetens konsekvenser utarbeides. KT mener dette er ivare tatt i den dokumentasjon som er fremlagt. Naturvernforbundet mener at operatøren sist vinter i Bøkfjorden ikke ivare tok kravene til operasjon i is. En av omlastingene ble anmeldt. KT tolker politiets og SFT oppfølging av dette som at hendelsen var mindre problematisk. Naturvernforbundets påstand om at myndighetene ikke kontrollerte operatørens oppfølging av SFTs krav imøtegås av KT som peker på at SFT var tilstede ved to anledninger og at også andre myndigheter har vært tilstede.

Naturvernforbundet henviser til eksplosjonsfaren ved gasskondensat og at bruken av lenser vil kunne øke risikoen. KT påpeker her en del forhold som bidrar til å begrense risikoen, herunder mannskapenes brede kompetanse og sikringssonen rundt skipene. KT anser likevel bruk av lenser under selve omlastingen for problematisk, men dette knytter seg til den mekaniske slitasjen lensene utsettes for.

Når det gjelder sårbarhet for fauna, mener operatøren at dette er tilstrekkelig belyst i miljørisikoanalysen utført av Veritas. Spesielt vedrørende stellerand, som er en rødlisteart som Norge har et spesielt ansvar, vises det til opplysninger fra NINA om at bestanden er gått ned de siste år. KT peker på at Sarnesfjorden ikke er kjerneområde for denne andefuglen og at gasskondensat ved utslipp raskt vil fordampe/blandes ned i vannet slik at faren for reduksjon i bestanden er liten.

Forbundet er opptatt av at det er for lite kunnskap om bekjempningsmetoder for kondensat. Operatøren mener dette henspeiler på at DNV oppgir i miljørisikoanalysen for Bøkfjorden at ingen metoder har stor effekt på kondensat fordi så stor andel av utslippet vil dampe av. Naturvernforbundet påpeker at det ikke foreligger en miljørisikoanalyse for Sarnesfjorden, noe KT tilbakeviser ved å vise miljørisikoanalyse fra Veritas av 01.09.06.

Norges Miljøvernforbund sier i sin høringsuttalelse at olje bør sendes gjennom landbaserte anlegg, mens KT hevder det i dag ikke finnes egnede landbaserte anlegg for denne transporten. Miljøvernforbundet mener skipene bør ha dobbelt skrog og at eskorte båter må ha eskorteklasse. Operatør påpeker at et eventuelt krav om dobbelt skrog må komme fra Sjøfartsdirektoratet og at eskorte båt sist sesong hadde de etterspurte egenskaper selv om denne ikke var klasset som eskorte båt. Miljøvernforbundet peker også blant annet på at Sværholdtklubben naturreservat ligger rett ved influensområdet og at dette er et sterkt argument mot tillatelse. KT påpeker at miljørisikoanalysen konkluderer med at risiko er lav til moderat og at den største sjøfugl kolonien er krykkje som er lite sårbar for oljesøl. Forholdet til oterlokalitetene er ikke kommentert av KT. Miljøvernforbundet konkluderer med at søknaden må avvises. Hvis tillatelse likevel gis, må det stilles strenge krav til eskorte båter og beredskap. KT mener krav til eskorte båter ligger til Kystverket og at eventuelle beredskapspålegg vil bli fulgt.

WWF-Norge hevder at Miljøverndepartementet har krevet at omlastingen skal konsekvensutredes. Dette er omtalt under kommentarene til Norges Naturvernforbund uttalelse ovenfor. Videre mener WWF at miljørisikoanalysen er mangelfull når det gjelder strøm og isforhold samt omtalen av miljøressurser og konsekvenser for disse. KT påpeker at Sarnesfjorden er isfri og at strøm- og isforholdene vil bli utredet før oppstart. WWF mener videre at operatørens argumentasjon om at "drift uten uhell" må legges til grunn for vurderingen av en konsesjon, ikke er tilstrekkelig når det skal tas hensyn til sjøfugl og føre-var prinsippet. KT mener at det er normal drift som bør ligge til grunn og ikke verste tenkelige hendelse og at

miljøfaren er liten. WWF mener visse deler av søknaden kan tolkes som en ansvarsfraskrivelse fra KT's side, noe som tilbevises av KT. Det opplyses at operatøren er forsikret mot uhell under omlastingen. WWF er heller ikke fornøyd med hvordan ballastvann skal håndteres, men KT finner det vanskelig å kommentere dette da kritikken ikke er utdypet. WWF kan ikke støtte søknaden om konsesjon til omlasting i Nordkapp kommune på grunn av manglende konsekvensutredning og svak miljørisikoanalyse, noe KT sier seg uenig i.

Fylkesmannen i Finnmark (FM) påpeker at støy har vært fremme i mediene i Kirkenes og samme problematikk vil gjelde for omlasting i Nordkapp. KT er kjent med dette, men viser til at de selv ikke har mottatt slike klager, hverken direkte eller fra SFT. Videre ber FM om at SFT ser på tiltak overfor urensset ballastvann noe operatøren mener allerede er ivarettatt i søknaden. FM mener det må settes krav til telling av fugl i influensområdet noe KT mener er umulig på grunn av den korte tiden det er til omlastingen skal starte.

En del hytteeiere går mot omlastingen på grunn av støy og fordi området benyttes til fiske og rekreasjon. KT mener at støyen ikke vil være problematisk hverken for fastboende eller hytteeiere og at virksomheten ikke vil påvirke fisket. Kommentaren om områdets rekreasjonsverdi er ikke kommentert av KT.

Vedrørende Fiskeridirektoratets (FID) kommentarer om ballastvann og oppdrett viser KT til kommentarer til dette ovenfor. FIDs forslag om Vannfjorden som alternativ lokalitet tilbakevises da dette vil komme nær Gjesværstappan som er et av de viktigste fuglefjellene i Norge.

Finnmark Fiskarlag mener området i Nordkapp kommune periodevis har stor fiskeaktivitet, noe KT kommenterer blant annet ved å vise til Fiskeridirektoratets uttalelse.

KT støtter Nordkapp havnefogds imøtegåelse av Fiskeridirektoratets ønske om at omlastingen foregår langt fra mennesker.

KT har ikke kommentarer til uttalelsene fra Finnmark fylkeskommune, Sør-Varanger kommune, Nordkapp havn eller Naturvernforbundet.

SFT sendte utkast til konsesjon til Kirkenes Transit 29.11.06 som kommenterte denne 05.12.06. KT ber om at grense for ballastvannutskifting reduseres fra 50 til 30 nm. Dette vil være i tråd med kravene i IMO's ballastvannkonvensjon der det fremgår at skip ikke skal måtte avvike fra sin planlagte reise for å skifte ballastvann. Det er også i overensstemmelse med vedtatte seilingsleder utenfor Troms og Finnmark.

SFTs vurderinger og begrunnelse for fastsatte vilkår

Forebyggende tiltak mot akutt forurensning

Så lenge STS-virksomheten finner sted uten uhell, vil den neppe ha betydelige miljøkonsekvenser eller andre samfunnsmessige ulemper. For omlastingene av gasskondensat i Nordkapp kommune, må det derfor primært søkes å hindre at akutt forurensning inntreffer. Av denne grunn må en sikker operasjon og de forebyggende tiltakene vektlegges sterkt. SFT er kjent med at den aller innerste del av Porsangerfjorden er en nasjonal laksefjord med restriksjoner for oppdrettsvirksomhet og aktiviteter som kan medføre forurensning, mens disse restriksjonene

ikke gjelder i ytre områder av fjorden. De omsøkte posisjoner i Sarnesfjorden og Kåfjorden ligger i en sidearm i den ytre delen av Porsangerfjorden og det er så god avstand fra det beregnede influensområdet til laksefjorden at SFT finner at dette ikke er til hinder for at omlasting kan skje.

SFT vil peke på at konsekvensene ved et eventuelt kondensatutslipp kan bli svært omfattende, både overfor miljøet og økonomisk. Vi viser til at forurensningslovens § 7 pålegger den ansvarlige ved fare for forurensning å iverksette tiltak for å hindre at forurensningen inntreffer. Har forurensningen inntrådt skal han sørge for tiltak for å stanse, fjerne eller begrense virkningen av den. Den ansvarlige plikter også å treffe tiltak for å avbøte skader og ulemper som følge av forurensningen eller av tiltakene for å motvirke den. Den ansvarlige skal betale de kostnader som en eventuell forurensning medfører. Det er ikke satt noen begrensning for disse kostnadene eller for hvor langt skadevirkningene av en forurensning skal avbøtes, hverken geografisk eller i tid.

Operasjon i isfylte farvann stiller spesielle krav til skipenes tekniske standard, operasjonen og til forankringen. I beredskapssituasjoner vil is i tillegg medføre meget store problemer, både for mekanisk oljevern og for en eventuell dispergeringsberedskap. SFT ikke er kjent med at det finnes vel utprøvde og operative beredskapsmetoder for isfylte farvann og som kan benyttes nær tankskip.

SFT finner at det er behov for å stille krav til hvordan operatøren sikrer at omlastingen gjennomføres på en forsvarlig og sikker måte og at det gjennomføres visse forebyggende tiltak for å hindre at akutt forurensning oppstår. I tillegg til en god teknisk standard både på skipene og deres utstyr samt tilstrekkelig og kompetent personell, vil organiseringen av operasjonene, forankringen og fastsettelse av avbruddskriterier være sentrale forebyggende tiltak. Avbruddskriterier skal settes både for operasjon av skipene og for beredskapen. Normalt vil beredskapskriteriene være bestemmende for når operasjonen må stanses.

Ved bruk av gassretursystem for å redusere utslipp av NMVOC til atmosfæren, vil enkelte forhold avvike fra vanlige skip til skip operasjoner, noe som kan øke risiko for uønskede hendelser. For å forebygge slike hendelser er det derfor viktig at forholdene beskrives i operasjonsmanualen og at personellet er opplært i ulikheter ved omlasting med og uten gassretur.

Det er etablert internasjonale retningslinjer for skip til skip omlastingsoperasjoner av International Chamber of Shipping og Oil Companies International Marine Forum: "Ship to ship transfer guide - petroleum" fjerde utgave 2005. SFT legger til grunn at operasjonene planlegges og gjennomføres i samsvar med disse retningslinjene. Veiledningen baserer seg hovedsakelig på at omlastingsoperasjonen foregår i rom sjø og at skipene har styringsfart. Disse og enkelte andre forutsetninger er ikke tilstede ved de planlagte omlastingene. De anbefalinger denne veiledningen gir, må derfor tilpasses den aktuelle situasjon. De nødvendige tilpasninger og kompenserende tiltak skal dokumenteres.

Søknaden om omlasting av kondensat i Sarnesfjorden/Kåfjorden vil være en videreføring av aktiviteten samme operatør hadde vinteren 05/06 ved Kirkenes. SFT fant den gang at det var behov for å stille spesifikke beredskapskrav til virksomheten på grunn av det store potensiale for akutt forurensning som omlastingen har. SFTs beredskapskrav ble påklaget til Miljøverndepartementet. I sitt vedtak, stadfester Miljøverndepartementet SFTs beredskapskrav

og fastslår samtidig at denne aktiviteten er konsesjonspliktig. SFT har derfor vurdert også andre sider ved virksomheten ut fra forurensningslovens §11 jfr §16 om tillatelse til virksomhet.

Konsekvensutredning

SFT legger til grunn at virksomheten som er planlagt i Nordkapp kommune ikke utløser krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven. Vi viser til Olje- og energidepartementets og Kystdirektoratets uttalelser om dette av henholdsvis 06.02.04 og 02.12.04. Vi kan heller ikke se at Miljøverndepartementet i vedtaket av 19.05.2006 om STS-omlasting i Bøkfjorden har gitt signaler om at det må påregnes krav om konsekvensanalyse etter forurensningsloven § 13.

SFT finner at de opplysninger KT har lagt frem i søknaden, miljørisikoanalysen og beredskapsplanen for så vidt gjelder kondensat er tilstrekkelige til å vurdere om det bør gis tillatelse bør gis og hvilke vilkår som skal settes.

For kommende sesong, legger KT utelukkende opp til å laste om kondensat. Søknaden omfatter imidlertid også andre petroleumsprodukter. SFT kan ikke gi tillatelse til omlasting av annet enn kondensat uten først å ha mottatt og vurdert relevant dokumentasjon knyttet til eventuelle andre petroleumsprodukter.

Utslipp av flyktige organiske forbindelser uten metan (NMVOC)

Under overføringen av last fra det lossende skipet til det lastende skipet, vil en blanding av flyktige organiske forbindelser (NMVOC) og inertgass fortrenses fra det lastende skipets tanker. Utslipp av NMVOC bidrar til problemer med høye verdier av bakkenær ozon med påfølgende helse- og miljøeffekter. Utslipet fra tankene kan enten slippes direkte til luft, det kan renses/forbrennes eller tilbakeføres til det lossende skipet. Norge har inngått forpliktende internasjonale avtaler (Geneve-protokollen av 1991 og Gøteborg-protokollen av 1999) om reduksjoner av utslipp av slike forbindelser. Norge klarer ikke i dag å oppfylle disse utslippsforpliktelsene og vil heller ikke klare å oppfylle dem de nærmeste årene. Det er de senere årene stor oppmerksomhet rundt Norges brudd på Geneve-protokollens forpliktelser. Det må derfor være svært tungtveiende grunner hvis utslippet skal slippes direkte til luft uten noen form for tiltak.

Lasting og lagring av råolje i petroleumsvirksomheten er en av de største kildene til utslipp av NMVOC (oljedamp) i Norge. SFT har derfor stilt krav til slike utslipp. Utslipp fra en eventuell kondensatomlasting i Nordkapp kommer i tillegg til eksisterende utslipp, og det er derfor nødvendig også å stille krav til utslippene av NMVOC fra denne virksomheten. Kravene SFT har satt til utslipp av oljedamp fra skytteltankere og lagerskip offshore sier at disse skal være utstyrt med teknologi som reduserer utslippene av oljedamp med minst 80 %. Videre stilles det krav om at 90 % av oljen skal lagres og lastes med slik teknologi iløpet av 2007. Det er tatt hensyn til at teknologien i blant kan være ute av drift.

Med bakgrunn i kravene som gjelder for tilsvarende utslipp i petroleumsvirksomheten, stiller SFT vilkår om at NMVOC som er avdampet fra lasten om bord på skipene, skal ivaretas på en miljømessig forsvarlig måte slik at man oppnår minst 80 % reduksjon i utslippene. Reduksjonen skal regnes som et gjennomsnitt for hver sesongs omlastinger.

Støy

Virksomheten vil avgi støy under inn-/utseiling, ved oppankring og ved overføring av last. Det er et fåtall boliger samt en del hytter i nærheten av omlastingsposisjonene. KT har beregnet at støy vil være i området 40 dB(A), noe høyere ved bruk av dampretur, og har søkt om støygrense på 45 dB(A) som døgnmiddel. Dette er i tråd med de normer SFT har utarbeidet for støy. Vi finner at det er behov for å stille krav til støy fra omlastingsvirksomheten og kan ikke se at det er forhold som tilsier at disse ikke bør følge de normer som gjelder for støyende virksomhet på land.

Ballastvann

Ballastvann kan medføre forurensning i de tilfelle det inneholder forurensende stoffer og/eller organismer som ikke er naturlig forekommende der ballastvannet slippes ut. Forurensende stoffer og eventuelle utslipp av dette med ballastvannet er regulert av internasjonalt regelverk. FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) har utarbeidet en konvensjon som skal regulere utslipp av ballastvann som kan ha fremmede organismer. Konvensjonen er signert av Norge og trer i kraft når 30 land har sluttet seg til konvensjonen. Foreløpig har et fåtall land skrevet under. Det opplyses fra Sjøfartsdirektoratet at det arbeides med en norsk forskrift for dette området. Forskriften antas ikke å tre i kraft tidnok til at denne vil gjelde omlastingsaktiviteten for kommende sesong.

Siden det ikke finnes gjeldende spesifikt regelverk for utslipp av ballastvann med fremmede organismer, har SFT vurdert om det skal stilles slike krav i konsesjon til omlastingsvirksomheten i Nordkapp kommune. Forvaltningsplanen for Barentshavet slår fast at Finnmarkskysten er særlig verdifull og sårbar. Videre heter det at "Introduksjon av fremmede arter er problematisk fordi vi ikke vet hvilke økologiske og økonomiske konsekvenser slike arter kan få for økosystemet og for samfunnet. Spredning av introduserte arter i et økosystem kan medføre at arter som naturlig hører hjemme i økosystemet, fortreges. Det finnes på verdensbasis enkelte eksempler på at introduserte, opportunistiske arter kan bli helt dominerende og fremstå som trussel mot det naturlige økosystemet."

Flere av høringsinstansene har også pekt på dette som et viktig tema som det bør stilles krav til. Operatøren har selv foreslått tiltak som medfører at 80% av omlastingene vil skje med skip som har skiftet ballastvann på vei til Norge.

SFT stiller derfor på denne bakgrunn krav til håndteringen av ballastvann i tråd med konvensjon om ballastvann under IMO. Skifte av ballastvann er et enkelt tiltak som vil ha en stor effekt sammenlignet med å slippe ballastvannet direkte ut. Det forutsettes at skipene ikke behøver å endre sin planlagte reiserute for å skifte ballastvann.

Beredskap mot akutt forurensning

SFT vil peke på at ved omlastingsaktiviteter og skipstrafikk i forbindelse med disse, kan akutte utslipp ikke utelukkes. Det fremgår av konsesjonssøknaden at virksomheten skal laste om store mengder gasskondensat samt at skipene har til dels store volum drivstoff. Stoffene er helse- og miljøfarlige, og virksomheten kan derfor representere en risiko for skader på det ytre miljø ved tilfeller av akutt forurensning. Selv om det iverksettes omfattende forebyggende tiltak for å hindre at utslipp skjer og begrense konsekvensene dersom uhellet er ute, vil det være en restrisiko. Det vil derfor være nødvendig med en beredskap for å ivareta denne restrisikoen. SFT har funnet det riktig å stille nærmere krav til virksomhetens beredskap mot akutt forurensning.

Konklusjon

SFT gir med dette konsesjon til Kirkenes Transit for omlasting av russisk gasskondensat på de tre omsøkte steder i Nordkapp kommune. Konsesjonen er gitt på visse vilkår. Vilkårene knytter seg til håndteringen av oljedamp (NMVOC), ballastvann og til støy. Videre er det stilt krav om tiltak for å forebygge akutt forurensning og til beredskap.

Frister

Tabellen nedenfor gir oversikt over frister for gjennomføring av tiltak som tillatelsen krever:

<i>Tiltak</i>	<i>Frist</i>	<i>Henvi sning til vilkår</i>
Bereskapstest	Før oppstart	7.3
Måleprogram	31.01.07	8.1

Gebyr

SFTs behandling av søknader om ny tillatelse til virksomhet er omfattet av en gebyrordning. Vedtaket er å betrakte som en ny tillatelse, og SFTs ressursbruk i saksbehandlingen tilsier at virksomheten plasseres i gebyrklasse 2. Bedriften skal betale et gebyr på kr. 71200 for SFTs behandling av søknaden, jf forskrift om begrensning av forurensning av 01.06.04 kapittel 39 og vedlagte faktura.

Klageadgang

Vedtaket kan påklages til Miljøverndepartementet av sakens parter eller andre med rettslig klageinteresse innen 3 uker fra underretning om vedtak er kommet fram eller fra vedkommende fikk eller burde skaffet seg kjennskap til vedtaket. En eventuell klage skal angi hva det klages over og den eller de endringer som ønskes. Klagen bør begrunnes, og andre opplysninger av betydning for saken bør nevnes. Klagen skal sendes til SFT.

En eventuell klage fører ikke automatisk til at gjennomføringen av vedtaket utsettes. SFT eller Miljøverndepartementet kan etter anmodning eller av eget tiltak beslutte at vedtaket ikke skal gjennomføres før klagefristen er ute eller klagen er avgjort. Avgjørelsen av spørsmålet om gjennomføring kan ikke påklages.

Med visse begrensninger har partene rett til å se sakens dokumenter. Nærmere opplysninger om dette fås ved henvendelse til SFT. Øvrige opplysninger om saksbehandlingsregler og andre regler av betydning for saken vil SFT også kunne gi på forespørsel.

Kopi av dette brev med vedlegg er sendt berørte i saken i henhold til vedlagte adresseliste.

Med hilsen

Signe Nåmdal (e.f.)
direktør for Næringslivsavdelingen

Harald Sørby
seksjonsleder

Vedlegg: Konsesjon med vilkår

*Kopi til: Miljøverndepartementet
Bergfald &Co
Direktoratet for naturforvaltning
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Fylkesmannen i Finnmark
Finnmark Fiskarlag
Hytteiere i Sarnes v/Marit Tjernstad
Kystdirektoratet
Nordkapp kommune
Norges Miljøvernforbund
Norges Naturvernforbund i Sør-Varanger
Norges Naturvernforbund
Sør-Varanger kommune
Finnmark fylkeskommune
Fiskeridirektoratet
Norsk Losforbund
WWF-Norge*

Tillatelse til virksomhet etter forurensningsloven for Kirkenes Transit as

Tillatelsen er gitt i medhold av lov om vern mot forurensninger og om avfall av 13. mars 1981 nr. 6, § 11 jfr. § 16. Tillatelsen er gitt på grunnlag av opplysninger gitt i søknad av 30.06.06, tilleggsopplysninger 01.09.06 samt opplysninger fremkommet under behandlingen av søknaden. Vilåårene framgår på side 15 til og med side 21.

Tillatelsen gjelder fra dags dato.

Virksomheten må på forhånd avklare skriftlig med SFT endringer den ønsker å foreta i forhold til opplysninger gitt i søknaden eller under saksbehandlingen som kan ha miljømessig betydning.

Dersom hele eller vesentlige deler av tillatelsen ikke er tatt i bruk innen 4 år etter at tillatelsen er trådt i kraft, skal virksomheten sende SFT en redegjørelse for virksomhetens omfang slik at SFT kan vurdere eventuelle endringer i tillatelsen. Dersom tillatelsen ikke benyttes i en 12 måneders periode, skal SFT ha melding i god tid dersom virksomheten startes opp igjen.

Bedriftsdata

Bedrift	Kirkenes Transit as
Beliggenhet/gateadresse	Omlastingsoperasjonen skal skje på tre mulige steder i Sarnesfjorden/Kåfjorden
Postadresse	c/o Tschudi Shipping, postboks 86, 1366 Lysaker
Kommune og fylke	Nordkapp kommune i Finnmark
Org. nummer (bedrift)	976 613 058
Gårds- og bruksnummer	
NACE-kode og bransje	63.11
NOSE-kode(r)	
Kategori for virksomheten ¹	

SFTs referanser

Arkivkode	Anleggsnummer	Risikoklasse ²
2002/831		2

Tillatelse gitt: 04.12.06	Endringsnummer:	Sist endret:
Harald Sørby (e.f.) seksjonssjef		Lars Drolshammer senioringeniør

¹ Jf Forurensningsforskriftens kapittel 36 om behandling av tillatelser etter forurensningsloven

² Jf Forurensningsforskriftens kapittel 39 om gebyr til statskassen for Statens forurensningstilsyns arbeid med tillatelser og kontroll etter forurensningsloven

1. Virksomheten/utslippsforhold

Tillatelsen gjelder skip til skip omlasting av gasskondensat i Nordkapp kommune i vintersesongen fra 1. oktober til 1. juni. Tillatelsen omfatter nærmere angitte posisjoner i Sarnesfjorden (to stk) og en posisjon i Kåfjorden. Tillatelsen er basert på et maksimalt antall av 40 omlastinger pr sesong. Ved vesentlige endringer i operasjonen eller ny kunnskap av betydning for operasjonen, skal virksomheten søke om endring av tillatelsen, selv om utslippene ligger innenfor de fastsatte grensene.

2. Generelle vilkår

2.1. Utslippsbegrensninger

De utslippskomponenter fra virksomheten som er antatt å ha størst miljømessig betydning, er uttrykkelig regulert gjennom spesifikke vilkår i denne tillatelsens pkt. 3 flg. Utslipp som ikke er uttrykkelig regulert på denne måten, er omfattet av tillatelsen så langt opplysninger om slike utslipp ble fremlagt i forbindelse med saksbehandlingen eller må anses å ha vært kjent på annen måte da vedtaket ble truffet.

2.3 Plikt til å redusere forurensning så langt som mulig

All forurensning fra virksomheten, herunder utslipp til luft og vann, samt støy og avfall, er isolert sett uønsket. Selv om utslippene holdes innenfor fastsatte utslippsgrenser, plikter virksomheten å redusere sine utslipp, herunder støy, så langt dette er mulig uten urimelige kostnader. Plikten omfatter også utslipp av komponenter det ikke gjennom vilkår i pkt 3 flg. uttrykkelig er satt grenser for.

2.4. Tiltak ved økt forurensningsfare

Dersom det som følge av unormale driftsforhold eller av andre grunner oppstår fare for økt forurensning, plikter virksomheten å iverksette de tiltak som er nødvendige for å eliminere eller redusere den økte forurensningsfaren, herunder om nødvendig å redusere eller innstille operasjonen.

Virksomheten skal så snart som mulig informere SFT om unormale forhold som har eller kan få forurensningsmessig betydning. Akutt forurensning skal varsles iht. pkt 7.4.

2.5. Internkontroll

Virksomheten plikter å etablere internkontroll for sine aktiviteter i henhold til gjeldende forskrift om dette³. Internkontrollen skal blant annet sikre og dokumentere at virksomheten

³ Systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter – forskrift av 06.12.1996 nr. 1127 (Internkontrollforskriften)

overholder krav i denne tillatelsen, forurensningsloven, produktkontrollloven og relevante forskrifter til disse lovene. Virksomheten plikter å holde internkontrollen oppdatert.

Virksomheten plikter til enhver tid å ha oversikt over alle aktiviteter som kan medføre forurensning og kunne redegjøre for risikoforhold.

3. Utslipp til vann

Ballastvann skal skiftes før lasteskipene ankommer omlastingsstedet for minst 80% av omlastingene. Ballastvannutskiftingen skal, såfremt det er mulig, gjennomføres minst 200 nautiske mil (nm) fra land og på et havdyp på over 200 meter. I de tilfeller dette ikke lar seg gjennomføre, skal utskiftingen skje minst 30 nm fra land og på et havdyp på minst 200 meter. Utskiftingen skal tilfredsstillende 95% volumetrisk utskifting av vannet i de ballasttanker som planlegges tømt.

4. Utslipp til luft

Flyktige organiske forbindelser (NMVOC) fra lasten om bord på skipene, skal ivaretas slik at man oppnår minst 80 % reduksjon i utslippene. Reduksjonen skal regnes som et gjennomsnitt for hver sesongs omlastinger.

Diffuse utslipp fra aktiviteten som kan medføre skade eller ulempe for miljøet, skal begrenses mest mulig.

5. Støy

Virksomhetens bidrag til utendørs støy ved omkringliggende boliger, fritidsboliger og rekreasjonsområder skal ikke overskride følgende grenser, målt eller beregnet som frittfeltsverdi ved mest støyutsatte fasade:

Dag (kl. 07-19) $L_{pAeq12h}$	Kveld (kl.19-23) L_{pAeq4h}	Natt (kl. 23-07) L_{pAeq8h}	Søn-/helligdager (kl. 07-23) $L_{pAeq16h}$	Natt (kl. 23-07) L_{A1}
55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)	50 dB(A)	60 dB(A)

Støygrensene gjelder all støy fra virksomhetens ordinære virksomhet, inkludert inn-/utseiling, ankerhåndtering, manøvrering, overføring av last o.a.

6. Avfall

6.1 Generelle krav

Virksomheten plikter så langt det er mulig uten urimelige kostnader eller ulemper å unngå at det dannes avfall som følge av virksomheten. Særlig skal innholdet av skadelige stoffer i avfallet søkes begrenset mest mulig. Eventuelt avfall skal leveres til godkjent mottak.

6.2 Avfall fra eventuell oljevernaksjon

Virksomheten skal planlegge for mottak, håndtering og miljømessig forsvarlig disponering av oljeholding avfall fra en eventuell oljevernaksjon. Planen og tiltakene i denne skal dimensjoneres for det mest omfattende scenariet som er avdekket i miljørisikoanalysen. Planen skal inngå i virksomhetens beredskapsplan, se neste kapittel.

7. Forebyggende og beredskapsmessige tiltak mot akutt forurensning

7.1. Miljørisikoanalyse

Virksomheten skal gjennomføre en miljørisikoanalyse av sin virksomhet. Virksomheten skal vurdere resultatene i forhold til akseptabel miljørisiko. Potensielle kilder til akutt forurensning av vann, grunn og luft skal kartlegges. Miljørisikoanalysen skal dokumenteres og skal omfatte alle forhold ved virksomheten som kan medføre akutt forurensning med fare for helse- og/eller miljøskader. Dette innebærer blant annet at miljørisikoanalyse skal omfatte både innseilingen til og aktiviteten på selve omlastingsstedet. Med innseiling menes i denne sammenheng området fra skipene er i innløpet til Porsangerfjorden til de ankommer omlastingsstedet. Ved modifikasjoner og endringer i virksomheten skal miljørisikoanalysen oppdateres.

Virksomheten skal ha oversikt over de miljøressurser som kan bli berørt av akutt forurensning og de helse- og miljømessige konsekvenser slik forurensning kan medføre.

Det skal vurderes hvilke operasjoner som har så lav risiko at de uten videre kan aksepteres, hvilke som kan aksepteres men der tiltak bør settes inn for å redusere risikoen samt hvilke som er uakseptable. Miljørisikoanalysen skal inngå i virksomhetens internkontrollsystem.

7.2. Forebyggende tiltak

Basert på miljørisikoanalysen og vurderingene i denne, skal det beskrives hvilke forebyggende tiltak som iverksettes for å hindre akutt forurensning, herunder både gasskondensat og bunkersolje. Tiltakene skal være tilgjengelige og operative under hele omlastingsoperasjonen fra første skip kommer inn Sarnesfjorden/Kåfjorden til siste skip har forlatt området. Disse forebyggende tiltakene kommer i tillegg til beredskapstiltakene beskrevet nedenfor. Virksomheten skal ha en oppdatert oversikt over de forebyggende tiltakene.

Inn-/utseiling, ankring, fortøyning og overføring av last skal skje under betryggende vær, bølger, strøm og lysforhold. Det skal etableres prosedyrer for forutsigbare nødsituasjoner herunder umiddelbar stopp av kondensatoverføring, umiddelbar avgang av ett av skipene o.l.

Virksomheten skal utrede og fastsette de relevante operasjonsgrenser under normal drift og i en uhellsituasjon for de ulike faser av omlastingsoperasjonen. Operasjonen skal avbrytes og slanger frakobles når ett av kriteriene for operasjonsgrense er oppfylt. Det skal ikke gjennomføres omlastingsoperasjoner når det er fast eller oppbrudt is, issørpe, drivende isflak eller andre former for is på sjøen innenfor en avstand på 1 km fra omlastingsstedet. Unntatt er landfast is i små vik og bukter samt inntil 10 m ut fra land.

Det skal innhentes informasjon om bunnforhold og andre forhold av betydning for forankring av de skip som er aktuelle. Sammenholdt med informasjon om strøm- og isforhold lokalt på omlastingsstedet skal det gjennomføres en vurdering av forankringen. Det skal dokumenteres av ekstern kompetent institusjon at forankringen av laste/losseskipet er tilstrekkelig for de forhold som kan inntreffe på omlastingsstedet.

Kirkenes Transit skal etablere og vedlikeholde nødvendige forebyggende tiltak for å hindre at en faresituasjon utvikler seg til en akutt forurensning og hindre at en inntrådt akutt forurensning sprer seg til sårbare miljøressurser.

Når lasteskipet er forankret, skal skipet lukkes inne av en oljelense som i praksis kan operere under minst de operasjonsgrenser som er beskrevet ovenfor. Lensen skal være av tilstrekkelig størrelse og lengde til å ringe inn et oljeutslipp fra den største tanken på lasteskipet. Lensen skal normalt ikke åpnes mens overføringen av last pågår.

I tillegg til lensen som brukes for å ringe inn de to skipene som deltar i omlastingen, skal det etableres en opptakskapasitet med tilhørende lagerkapasitet på minimum 25 m³/time. Denne opptakeren skal ha en responstid på 20 minutter og være uavhengig av de båter som er nødvendig for å håndtere oljelensen. Et ytterligere ekstra lensesystem skal kunne mobiliseres og operere i området innen 1 time etter et uhell. Det tillates kun én omlastingsoperasjon av denne type av gangen i Sarnes/Kåfjorden, det vil si at ett lossefartøy skal avslutte sin lossing og skipet forlate virkeområdet for beredskapen før det neste skipet kan gå inn fjorden.

7.3. Etablering av beredskap

Virksomheten skal, på bakgrunn av miljørisikoanalysen og de iverksatte risikoreduserende tiltakene, gjennomføre en beredskapsanalyse for virksomheten. Analysen skal beskrive og vurdere en nødvendig beredskap basert på definerte fare- og ulykkeshendelser (DFU) avdekket i miljørisikoanalysen. Vi presiserer at dette gjelder både inn/utseilingen og på omlastingsstedet.

Det skal angis og vurderes hvilke aksjonsformer/-metoder som er aktuelle for det relevante gasskondensatet og bunkersolje og hvilken prioritet de forskjellige innsatsmetodene har. Det skal vurderes spesielt hvilke begrensninger og/eller kompenserende tiltak som skal innføres for operasjon under mørke og ved lave temperaturer. Det aktuelle kondensatets egenskaper skal kartlegges med hensyn på personell- og miljø sikkerhet, skadepotensiale, og andre relevante forhold. Beredskapsanalysen skal ta hensyn til kondensatets egenskaper i dimensjoneringen av utstyr og personell.

Basert på beredskapsanalysen skal virksomheten etablere og vedlikeholde en nødvendig beredskap mot akutt forurensning herunder både gasskondensat og bunkersolje. Beredskapen skal være tilpasset den miljørisikoen som virksomheten til enhver tid representerer.

Beredskapen skal dokumenteres i en beredskapsplan.

Beredskapsplanen skal som et minimum inneholde:

- etterprøvbare mål
- definerte fare- og ulykkessituasjoner (uhellsscenarier)
- rutiner for tiltak dersom fare- og ulykkessituasjoner inntreffer
- dimensjonering av personell og deres kompetanse, personlig verneutstyr, innsatsmateriell og responstid
- beskrivelse av beredskapssamarbeid med eksterne parter
- beskrivelse av øvelsesopplegg

I god tid før oppstart av aktiviteten, skal det gjennomføres en fullskala beredskapstest. SFT skal informeres om beredskapstesten minst to uker før denne finner sted. Beredskapen mot akutt forurensning skal videre utprøves minimum en gang pr. år. Beredskapstestene skal legges opp i forhold til de fastsatte mål for beredskapen.

7.4. Varsling av akutt forurensning

Akutt forurensning eller fare for akutt forurensning skal varsles i henhold til gjeldende forskrift⁴. Virksomheten skal også så snart som mulig underrette SFT i slike tilfeller.

7.5. Rapportering i forhold til krav om beredskap

Virksomheten skal årlig rapportere om status for og utviklingen av beredskapen mot akutt forurensning. SFT kan sette nærmere krav til rapporteringen og dens innhold.

SFT forutsetter at virksomhetene kan legge frem mer utfyllende dokumentasjon, for eksempel ved tilsyn, om virksomhetens aktiviteter knyttet til miljørisikoanalysen, de forebyggende tiltakene og beredskapen.

8. Måling og beregning av utslipp. Rapportering til SFT

8.1. Måling og beregning av utslipp

Målinger og beregninger skal dokumentere overholdelse av kravene i tillatelsen etter et program som skal inngå i virksomhetens dokumenterte internkontroll. Målinger og beregninger skal utføres slik at de er representative for virksomhetens faktiske utslipp.

Måle- og beregningsprogrammet skal blant annet beskrive fastlegging av målemetode og prøvetagingsmetode, utvalgelse av måleperioder, samt beregningsmodeller og utslippsfaktorer som benyttes. Måle- og beregningsprogrammet skal innsendes til SFT for informasjon innen 31.01.07.

Virksomheten skal i forbindelse med utarbeidelse og revidering av måle- og beregningsprogrammet vurdere usikkerheten i målingene, og søke å redusere denne mest mulig.

⁴ Forskrift om varsling av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning av 09.07.1992, nr. 1269

Prøvetaking og analyse skal utføres etter CEN-standard eller Norsk Standard (NS). Dersom disse ikke finnes, kan annen utenlandsk / internasjonal standard benyttes. SFT kan akseptere at annen metode brukes også der standard finnes, dersom det dokumenteres tilfredsstillende at den er minst like formålstjenlig. Virksomheten er ansvarlig for at metoder og utførelse er forsvarlig kvalitetssikret, og at prøvetakingspunkter etableres på steder som gjør det mulig å ta prøver av utslippene i henhold til aktuelle standarder.

Dersom virksomheten bruker eksterne laboratorier / konsulenter for prøvetaking og analyse, skal akkrediterte laboratorier / tjenester benyttes der dette er mulig.

8.2. Rapportering til SFT

Virksomheten skal rapportere innen 1. august for den foregående vintersesongen. Rapporten skal omfatte antall omlastinger, når disse fant sted, mengde omlastet, produkt, avvik fra ordinære rutiner, erfaringer som er gjort og annet som har/kan ha relevans for risikoen for utslipp til miljøet. Videre skal målinger/beregninger på fra måleprogrammet nevnt ovenfor inkluderes. Rapporten skal også omfatte beredskapsforhold som omtalt i avsnitt 7 ovenfor. Virksomheten skal i forbindelse med rapportering av utslippsdata til SFT angi og kommentere usikkerheten i datamaterialet.

9. Utskifting av utstyr

Dersom det skal foretas utskifting av utstyr i virksomheten som gjør det teknisk mulig å motvirke forurensninger på en vesentlig bedre måte enn da tillatelsen ble gitt, skal SFT på forhånd gis melding om dette.

All utskifting av utstyr skal baseres på at de beste tilgjengelige teknikker med sikte på å motvirke forurensning skal benyttes.

10. Eierskifte

Hvis virksomheten overdras til ny eier, skal melding sendes SFT så snart som mulig og senest 1 måned etter eierskiftet.

11. Tilsyn

Virksomheten plikter å la representanter for forurensningsmyndigheten eller de som denne bemyndiger, føre tilsyn med anleggene til enhver tid.