Oljevernaksjon “John R”

TA-1866/2002

Forord

Den foreliggende rapporten gir en kortfattet oppsummering av aksjonen etter forliset av ”John R” utenfor Troms 25. desember 2000. Rapporten er utarbeidet av SFTs beredskaps og kontrollavdeling. SFT mobiliserte egen aksjonsorganisasjon for å ivareta oljevernberedskapen rundt havaristen. Sjøfartsdirektoratet (SD) mobiliserte for å ivareta eventuell nødlossing av havaristen. Situasjonen ble i den innledende fasen håndtert av Forsvarskommando Nord-Norge.

Rapporten bygger på logger og annen skriftlig dokumentasjon både fra Kystvakten og SFT. I tillegg er underlag fra følgende aktører også tatt med i rapporten:

- Analyser av oljen utført av SINTEF Trondheim
- Rapporter fra Norsk institutt for naturforskning (NINA), Avdeling for arktisk økologi.
- Oppsummering i notat fra miljøvernavdelingen, fylkesmannen i Troms

Gjennom stor innsats fra de involverte ble aksjonen gjennomført på en tilfredsstillende måte. Skadene på miljøet ble vesentlig redusert og må totalt sett anses å være små vurdert ut fra det store risikopotensialet som ”John R” representerte. Totalt ble det registret oljeskader på mellom 1300-1800 sjøfugl. Kun mindre strandområder fordelt på tre lokaliteter ble berørt.

SFT, Horten, februar 2002

Joakim Lystad
Direktør i beredskaps- og kontrollavdelingen

Innhold

1. Sammendrag 4
1.1 Hendelsen og miljøtrusselen 4
1.2 Oljevernaksjonen 4
1.3 Nødlosseoperasjon 4
1.4 Strandrensningen 5
1.5 Forskipets videre skjebne. 5
1.6 Miljøkonsekvensene 5

2. SFTs rapport etter aksjonen ”John R” 6
2.1 Hendelsen 6
2.2 Risikopotensialet 6
2.2.1 Vurdering av egenskaper og miljøfarlighet til stoffene som slapp ut 6
2.2.2 Miljøressurser i influensområdet 6
2.2.3 Oljedrift 7
2.3 Aksjonen 7
2.3.1 Iverksettelse av tiltak og ansvarsforhold i den innledende fasen 7
2.3.2 Forhold til rederiet og assurandør 8
2.3.3 Ressurser i aksjonen 8
2.3.4 Nødlosseoperasjonen 8
2.3.5 Strandaksjonen 9
2.3.6 Forkipets videre skjebne 9
2.3.7 Miljøkonsekvenser som følge av havariet 10

3. Oljeregnskap 11
3.1 Oljen om bord i ”John R” 11
3.2 Analyser av oljen 11
3.3 Oljebudsjett 12

4. Økonomi 13
4.1 Regnskapsoversikt 13

5. Vedlegg 14

1. Sammendrag

1.1 Hendelsen og miljøtrusselen

Mandag 25. desember grunnstøtte det Kypriotiske bulkskipet ”John R” ved Kvitvær nord for Karlsøy i Troms fylke. Skipet grunnstøtte i et område med mange skvalpeskjær og grunner. Området ligger rett ut i ”storhavet” med Fugløybanken og Malangsgrunnen i vest. Det var dårlig vær denne dagen med vind og sjø fra nordvestlig retning. Fartøyet var på reise fra Liverpool til Murmansk for å laste malm. Det ble oppgitt at fartøyet hadde 700 tonn bunkers om bord. Fartøyet tok inn vann i maskinrommet, og besetningen ble evakuert.

Det er hovedsakelig overvintrende sjøfugl, men også kystsel, som på denne årstid utgjør de sårbare ressursene innen disse områdene. Innenfor korte avstander fra havaristen befinner to av Norges viktigste fuglefjell seg. Innen det potensielle influensområdet finnes hekke- og overvintringsområder av internasjonal verdi.

1.2 Oljevernaksjonen

Under hele aksjonen fra 25. desember 2000 til avslutning 6. januar 2001 var det lite olje på sjøen. På bakgrunn av det store forurensningspotensialet opprettholdt SFT en høy oljevernberedskap så lenge utslippssituasjonen ikke var avklart. I perioden frem til 30. desember ble store ressursmengder tilført området. Det var opptil 13 fartøyer i beredskap. Fartøyene ble videre benyttet til måling av dybder rundt havaristen noe som viste seg nødvendig da de fant flere umerkede grunner.

Det deltok fartøyer fra Kystvakten, Kystdirektoratet og fra private. Ressurser i form av lenser, oljeopptakere, pumper og personell ble også mobilisert fra SFTs depot i Tromsø.

1.3 Nødlosseoperasjon

Nødlossing av havaristen var et sentralt punkt i aksjonen fordi skadepotensialet var betydelig. Nødlosseoperasjonen ble gjennomført i to faser. Den første fasen var fra 26. desember til 30. desember og ble utført av Sjøfartsdirektoratets (SD) nødlosseteam med bistand fra Bodø Notbøteri, Ødegård Berging, Bukser og Berging, samt personell fra Kystvakten og SFTs depotstyrke. Under denne operasjonen ble det totalt losset ca. 860 m3 olje og olje/vann blanding.

Natt til 2. januar brakk havaristen i to og forskipet driftet nordover. Utpå dagen 2. januar ble forskipet tatt under slep. I samarbeid med Kystdirektoratet (KYD) ble trygg seilingsled og angivelse av sted for sleping av forskipet bestemt. En inspeksjon av havaristens akterskip 2. januar avdekket at det hadde vært et tilsig av olje og at det nå befant seg anslagsvis 100 m3 olje/vannblanding i maskinrommet. I denne fasen av aksjonen ble Sjøfartsdirektoratet og SFT enige om å overføre aksjonsansvaret for oljen i havaristen til SFT.

Den andre fasen av nødlossingen ble gjennomført i tidsrommet 4. til 6. januar 2001 av SFT i samarbeid med SD, KYD og Kystvakten. Det ble i denne fasen pumpet ut totalt ca. 140 m3 olje/vann blanding.

1.4 Strandrensningen

Tre lokaliteter ble renset for olje som kan tilskrives havaristen: Midt-Sandvik på Grøtøy, Veggefjorden, Ringvassøy og deler av Grunnfjorden, Ringvassøy. I opprensknigsarbeidet deltok totalt 30 mann fra SFTs depoter, Karlsøy kommune og fra oljevernfartøy og en innleid ferge.

Arbeidet besto i sikring av stedet, spyling med høytrykksspylere og barking. Videre ble det anvendt en metode med vacumsuger med overdekning av presenning og tilførsel av vann. Olje i frifase nede i steinmassene ble fjernet. Oljebefengte løsmasser i høyvannsbeltet ble fjernet manuelt ved hjelp av håndredskaper og storsekker. Opptatte masser ble trukket ut i storsekker, og lastet om bord på oljevernfartøyene.

Samlet ble det tatt opp 35 m3 oljeholdig masse under strandsaneringen.

1.5 Forskipet

Etter at fartøyet brakk i to natt til 2. januar og forskipet driftet bort fra Kvitvær, ble det på formiddagen 2. januar tatt under slep til Veggefjorden. 5. januar var det et møte mellom SFT, SD, KYD og representanter for eierne hvor videre tiltak ble drøftet. 25. januar ble eierskapet til forskipet overført til Taubåtkompaniet.

Under forberedelsene til transport fant Taubåtkompaniet olje i forskipet og totalt 60 til 70 tonn olje ble fjernet. Vraket ble plassert på en lekter og forlot 5. april Veggefjorden.

1.6 Miljøkonsekvensene

Skadene på miljøet ble vesentlig redusert som følge av aksjonen og må totalt sett anses å være små vurdert ut fra det store risikopotensialet som ”John R” representerte. Kun mindre mengder olje slapp ut fra havaristen. Totalt ble det registrert oljeskader på mellom 1300-1800 sjøfugl. Ut fra artssammensetningen var det vesentlig praktærfugl og ærfugl som ble berørt. Ingen oppdrettsanlegg hadde en slik beliggenhet at de ble berørt av havariet. Det pågikk heller ikke noe fiske av betydning i området på dette tidspunktet.

Kun mindre strandområder fordelt på tre lokaliteter ble påvirket. Disse ble sanert og forventes å være restituert i løpet av et par sesonger. Akterskipet forventes heller ikke å medføre noen miljøbelastning for området ved Kvitvær.

2. SFTs rapport etter aksjonen ”John R”

2.1 Hendelsen

Mandag 25. desember 2000 grunnstøtte det Kypriotiske bulkskipet ”John R” ved Kvitvær nord for Karlsøy i Troms fylke. Skipet grunnstøtte i et område med mange skvalpeskjær og grunner. Området ligger rett ut i ”storhavet” med Fugløybanken og Malangsgrunnen i vest. Det var dårlig vær denne dagen med vind og sjø fra nordvestlig retning. Fartøyet var på reise fra Liverpool til Murmansk for å laste malm. Det ble oppgitt at fartøyet hadde 700 tonn bunkers om bord. Fartøyet tok inn vann i maskinrommet, og besetningen ble evakuert.

2.2 Risikopotensialet

2.2.1 Vurdering av egenskaper og miljøfarlighet til stoffene som slapp ut

Av den totale bunkersmengden om bord ble det oppgitt at 620 tonn var tung bunkers, ca. 70 tonn var diesel og 10 tonn var smørolje.

I tillegg var det en tank om bord, som kunne inneholde 5-15 m3 olje av ulike typer. Av oljeproduktene representerer bunkersoljen den største miljørisikoen.

Analyser som SINTEF Kjemi foretok, indikerte en bunkersolje av typen IF 180. Analysene viste at tiden oljen var dispergerbar etter at den var sluppet ut på sjøen var meget kort, og derfor ville mekanisk bekjemping, med lenser og oljeopptakere være den primære bekjempningsmetoden for et eventuelt utslipp.

2.2.2 Miljøressurser i influensområdet

Det potensielle influensområdet er en del av et kystavsnitt som er foreslått som landskapsvernområde med 5 naturreservat, og som er med i Ny landsplan for nasjonalparker og andre større verneområder. Kvitvær er foreslått som naturreservat. Allerede i 1974 ble det foreslått å opprette en »kystens nasjonalpark» i Nordkvaløy-området. Området har nasjonal verneverdi (zoologi, botanikk, kvartærgeologi, kulturminner, og landskapsbilde). Området er det eneste skjærgårdsavsnittet uten vesentlige inngrep i Norge og består av lave øyer/holmer og skjær, klippeøyer og store, fjellrike øyer."

Det er hovedsakelig overvintrende sjøfugl, men også kystsel, som på denne årstid utgjør de sårbare ressursene innen disse områdene

Følgende områder med høy prioritet finnes i kort avstand fra havaristen:
(Det er biotopen og forekomsten av arten som til sammen danner verdisettingen.)

Kvitvær (rett øst for havaristen). Et av de viktigste hekke- og oppholdsstedene for storskarv i Troms. Overvintringsområde for ærfugl og praktærfugl. Nasjonal verdi. Oppholdssted for havert og steinkobbe. Hårfellingsområde og mulig kasteplass for steinkobbe.
Hattøyene (4-5 km sør for havaristen).Et av de to viktigste hekkeområdene for teist i Troms. Nasjonal verdi. Overvintringsområde for ærfugl og praktærfugl.
Seibardan (4-5 km øst for havaristen). Et av de viktigste hekke- og oppholdsstedene for storskarv i Troms. Overvintringsområde for ærfugl og praktærfugl. Nasjonal verdi.
Nord-Fugløya. Et av Norges viktigste fuglefjell. Hekkebestand: mellom 200 000 og 300 000 par lunde, 1 000-10 000 par alke, 50-180 par lomvi, sildemåkekoloni, stor konsentrasjon av havørn. Internasjonal verdi. Variert flora.

Sør-Fugløya (10-12 km sør for havaristen).Et av Norges viktigste fuglefjell. Hekkebestand: blant annet 200 000 par lunde, noen tusen par alke, noen hundre par teist, under 100 par lomvi. Internasjonal verdi. Kasteplass for havert.
Måsvær (12 km øst for havaristen). Viktig hekke-, myte- og overvintringsområde for sjøfugl. Også viktig kasteområde for steinkobbe og oppholdsområde for kystsel. Regional verdi. Oter vanlig. Gruntvannsområde med en rekke øyer og skjær, typisk for skjærgården i ytre Troms.

Akvakulturanlegg
Ingen oppdrettsanlegg befant seg i umiddelbar nærhet av havaristedet.

Fiskeriinteresser
Det er opplyst fra Troms fiskarfylking at det ikke pågikk fiske innen det aktuelle området i den tiden "John R" sto på grunn ved Kvitvær.

2.2.3 Oljedrift

Potensiell oljedrift ble kontinuerlig simulert av Meteorologisk institutt (DNMI). I tillegg ble havområdet rundt havaristen også daglig flyovervåket inntil havaristen var tømt for olje. I perioden før havaristen brakk, 2. januar, viste flyovervåkingen at lite olje rant ut fra havaristen. Etter at havaristen brakk, er det fra flyet gjort observasjoner av olje estimert til mellom 0,5 og 2,4 m3 per observasjon. Oljen som kom på sjøen har i all hovedsak fulgt kyststrømmen nordøstover parallelt med kysten og ut til havs.

Det ble i perioden februar til april fløyet ukentlige overvåkninger over akterskipet ved Kvitvær. Totalt er det anslått at ca. 30 m3 olje rant ut fra havaristen mens "John R" sto på grunn ved Kvitvær. Det er antatt at det er olje fra denne perioden som har nådd land og forurenset strandområdet i Midt-Sandvik. De forurensede strandområdene i Veggefjorden og Grunnfjorden antas med stor sikkerhet å stamme fra utslipp fra forskipet av "John R" mens det lå oppankret på de to lokalitetene, jf. kap. 2.3.6.

2.3 Aksjonen

2.3.1 Iverksettelse av tiltak og ansvarsforhold i den innledende fasen

SFT mottok gjennom sitt vaktsystem 25. desember melding fra Hovedredningssentralen (HRS) i Bødø om at bulkskipet John R hadde gått på grunn utenfor Tromsø. Vaktlaget startet intern varsling og kontaktet videre Sjøfartsdirektoratet (SD). SFT mottok melding fra Forsvarskommando Nord Norge (FKN) om at flere kystvaktfartøyer var på vei mot havaristen. SFT mobiliserte egen aksjonsorganisasjon for å ivareta oljevernberedskapen rundt havaristen. SD mobiliserte for å ivareta eventuell nødlossing av havaristen. Skadestedsleder/Sjø funksjonen ble ivaretatt av sjefen på Kystvaktskipet "Stålbas", støttet av rådgiver fra SFT.

Interkommunalt utvalg mot akutt forurensning (IUA) Midt- og Nord Troms ble varslet og bedt om å forberede seg på aksjon.

Meldinger mottatt om kvelden 25. desember indikerte at havaristen sto støtt på grunnen og at værforholdene nå var rolige. Værmeldingene for perioden fremover viste også at de gode værforholdene ville holde seg de nærmeste dagene. Sjøfartsdirektoratet og SFT vurderte situasjonen dithen at nødlossing av havaristen ville være det riktige tiltaket videre.

2.3.2 Forhold til rederiet og assurandør

Fartøyet var eiet av "Mayqueen Shipping Co Ltd" på Kypros. Fartøyets manager/agent var "Transmed Shipping Ltd", Hellas og PI forsikring var "The London Steam-ship Owners Mutual Insurance Association Ltd. C/o A Bilbrough & Co Ltd" i London. Firmaet Wikborg og Rein representerte både reder og forsikringsselskap. Advokat Eilertsen i Wikborg og Rein tok tidlig kontakt med SFT. SFTs kontakt med rederiet ble ivaretatt gjennom korrespondanse og telefonmøter med Trond Eilertsen. Samarbeidet var åpent og fungerte godt under hele aksjonen.

Den ansvarlige reder tok sitt ansvar, og i henhold til brev av 26. desember 2000, sendt av SFT på vegne av SFT og SD vedrørende dekning av kostnadene ved aksjonen, fremgikk det at direktoratene handlet i tråd med rederiets ønsker. Det ble bedt om en bekreftelse på at rederiet dekket kostnadene i forbindelse med aksjonen, hvilket ble gjort i fax datert 27.desember 2000.

2.3.3 Ressurser i aksjonen

Under hele aksjonen, fra 25. desember til avslutning 6 januar, var det lite olje på sjøen. SFT fant det like vel nødvendig å opprettholde en høy oljevernberedskap så lenge forurensnings-potensialet var stort og uforandret. SD hadde betydelige ressurser i området i forbindelse med nødlosseoperasjonen.

I perioden frem til 30. desember ble store ressursmengder tilført området. Det var opptil 13 fartøyer i beredskap. Fartøyene ble videre benyttet til måling av dybder rundt havaristen noe som viste seg nødvendig da de fant flere umerkede grunner. Det deltok fartøyer fra Kystvakten, Kystdirektoratet og private. En del ressurser i form av lenser, oljeopptakere, pumper og personell ble også mobilisert fra SFTs depot i Tromsø. Under nødlosseoperasjonen ble det benyttet helikopter fra et sivilt firma til løfting av tungt nødlosseutstyr.

2.3.4 Nødlosseoperasjonen

Nødlossing av havaristen var et sentralt punkt i aksjonen fordi utslippspotensialet var betydelig. Nødlosseoperasjonen ble gjennomført i to faser. Den første fasen var fra 26. desember til 30. desember 2000 og ble utført av SDs nødlosseteam med bistand fra Bodø Notbøteri, Ødegård Berging, Bukser og Berging, samt personell fra Kystvakten og SFTs depotstyrke. Under denne operasjonen ble det totalt losset ca. 860 m3 olje og olje/vann blanding. Natt til 2. januar 2001 brakk havaristen i to og forskipet driftet nordover. Utpå dagen 2. januar ble forskipet tatt under slep. I samarbeid med Kystdirektoratet (KYD) ble trygg seilingsled og angivelse av sted for sleping av forskipet bestemt. En inspeksjon av havaristens akterskip 2. januar avdekket at det hadde vært et tilsig av olje og at det nå befant seg olje/vannblanding i maskinrommet. Mengden ble anslått til ca.100 m3.

Fordi det nå var usikkert om nødlossing ville være sikkerhetsmessig forsvarlig, ble også andre alternativer for å fjerne oljen fra akterskipet vurdert. Drøftede alternativer var dispergering av oljen i maskinrommet, brenning av gjenværende olje eller forsøke å få oljen fra maskin-rommet og ut på sjøen for så å bekjempe den der. I denne fasen av aksjonen ble Sjøfartsdirektoratet og SFT enige om å overføre aksjonsansvaret for oljen i havaristen til SFT.

En dykkerinspeksjon av havaristen viste at det var sikkerhetsmessig forsvarlig å arbeide om bord i havaristen og den andre fasen av nødlossingen ble gjennomført av SFT i samarbeid med SD, KYD og Kystvakten. Det ble nå pumpet ut totalt ca. 140 m3 olje/vann blanding. Under tømmeoperasjonen opprettholdt SFT oljevernberedskapen på sjøsiden. Værforholdene under disse operasjonene var gunstige, med rolige vind og sjøforhold. Slik som havaristen lå

ville denne jobben nærmest vært umulig å gjennomføre hvis været hadde slått om med kraftige vinder og sjø fra vestlig retning.

2.3.5 Strandaksjonen

For nærmere informasjon om de forurensede strandområdene vises det til "Plan for strandsanering etter forliset av "John R", som finnes i bilagsperm 2 hos SFT i Horten. Samlet ble det tatt opp 35 m3 oljeholdig masse under aksjonen. I opprenskningsarbeidet deltok totalt 30 mann fra SFTs depoter, Karlsøy kommune og fra oljevernfartøy og en innleid ferge.

Opprydning Veggefjord.

Mannskapene arbeidet i 3 skift a 5 mann, døgnkontinuerlig. Arbeidet besto i sikring av stedet, spyling med høytrykksspylere og barking. Det ble videre benyttet vacumsuger med overdekning av presenning og tilførsel av vann. På begge sider av et mindre bekkefar ble 2,5 m3 olje sugd ut av steinmassen med vacumsuger. I de deler hvor oljemengdene var begrensede og hvor olje ikke var i frifase, ble bark arbeidet direkte ned i grunnen med håndredskaper. Oljebefengte løsmasser i høyvannsbeltet ble fjernet manuelt ved hjelp av håndredskaper og storsekker. Etterbefaringen av området viste at det fortsatt ligger olje i konsentrert form ved bekkefaret. Det kan være aktuelt å gjennomføre ytterligere saneringstiltak avhengig av forurensingssituasjonen til sommeren.

Opprydning Midt-Sandvik.

10 mann ble tatt ut til saneringsarbeidet med håndredskaper og storsekker. Videre ble det iverksatt brenning av tørr, oljekontaminert vegetasjon i den øvre delen av strandsonen. Oppsamlede masser ble trukket ut i storsekker, og lastet om bord på oljevernfartøyene. En mindre gravemaskin ble transportert ut til Midt-Sandvik, da det viste seg at en del olje befant seg helt opptil en halv meter nede i sanden. Etter at oljebefengte løsmasser var fjernet, ble området barket manuelt.

Opprydning Grunnfjorden.

Tiltakene i dette området ble gjennomført av mannskaper fra Karlsøy kommune. Fem personer deltok og fjernet totalt 50 sekker oljebefengt tang noe annen løsmasse. Området ble etterbarket.

2.3.6 Forskipet.

Fartøyet brakk i to deler natt til 2. januar og forskipet driftet bort fra Kvitvær. På formiddagen 2. januar ble forskipet tatt under slep. I samarbeid mellom SFT og Kystdirektoratet (KYD) ble det besluttet å gi slepet midlertidig tillatelse til å ankre opp i Veggefjorden i påvente av videre behandling.

5. januar var det et møte mellom SFT, SD, KYD og representanter for eierne hvor videre tiltak ble drøftet. 25. januar ble eierskapet til forskipet overført til Taubåtkompaniet. Avtalen med Taubåtkompaniet omfattet også at vraket skulle løftes opp på en lekter og fraktes til godkjent sted for opphogging. Under forberedelsene til transport fant Taubåtkompaniet olje i forskipet og totalt 60 til 70 tonn olje ble fjernet. Vraket ble plassert på en lekter og forlot 5. april Veggefjorden og ble transportert til Rotterdam. Miljømyndighetene i Nederland fant ikke vraket forsvarlig rengjort for olje, asbest og malingsrester. Etter utsteding av eksport/import lisenser ble forskipet fraktet tilbake til Norge og ankom Jåttavågen utenfor Stavanger 29. juli. Rundt 200 tonn olje er fjernet fra tanker i forskipet etter at vraket ankom Stavanger.

2.3.7 Miljøkonsekvenser som følge av havariet

I den aktuelle tidsperioden er sjøfugl den mest utsatte naturressursen, jf beskrivelsen under kap. 2.2.2. Norsk institutt for naturforskning (NINA), avd. for arktisk økologi ble derfor engasjert for å utføre kartlegging av mulig skadeomfang på sjøfugl som følge av oljesøl fra havaristen. Oppgaven ble utført i samarbeid med Fylkesmannen i Troms, miljøvernavdelingen (MVA Troms) og SFT. De kystnære områdene ble befart med båt og helikopter for å skaffe en grov oversikt over mengden sjøfugl i området. I tillegg ble det gjort en vurdering av mulig skadeomfang på sjøfugl i åpent hav som følge av olje på sjøen like etter grunnstøtingen.

De viktigste artene i området under befaringene var ærfugl (+3000), praktærfugl (+2500), storskarv (ca. 1500) og til dels toppskarv (ca. 150).

Fra omlag 25. jan. og fram til 10. febr. ble det organisert systematisk søk i utvalgte områder fra Skjervøy i nord til Gisund (Lenvik) i sør. Kommunenes beredskapsgruppe fra Midt- og Nord-Troms IUA organiserte søket. Resultatet av systematisk søk etter fugl i tida etter 28-30. jan, viste ingen nye fugl inn til land lengst nord og lengst sør. I områdene nærmest havaristen ble det imidlertid funnet fugl etter denne tida, som trolig hadde fått olje i fjærdrakten nylig.

I tida fra havariet skjedde og fram til 15 februar er det meldt om flere observasjoner av oljeskadet sjøfugl. Opplysningene er basert på: enkeltpersoner og fiskere som har ringt eller skrevet melding, NINA, Lensmannen i Karlsøy, kommunene Lenvik, Tromsø, Karlsøy, Skjervøy, Kvænangen og Hasvik.

Det er samlet inn mer enn 100 døde fugler. Ærfugl dominerer i materialet sammen med praktærfugl. Det ble også sendt inn tre fugl for analyse av olje i fjærdrakten; en fra hver av stedene Årviksand (smålom), Vannareid (lomvi) og Flatvær (storskarv). Analysene ble gjennomført av Sintef Kjemi og konkluderte med oljen på de døde fuglene var av samme typen som oljen om bord i "John R".

Observasjoner fra båter i havet nordom Sørøya, om lag 100 n mil nordøstover fra havaristedet, tyder på at også det første oljeutslippet kan ha skadet lundefugl og noe måkefugl langt til havs. Det er mulig at dette ikke er et så stort problem ved nyttår, men antall fugl øker dramatisk i forbindelse med loddeinnsiget. Det var derfor svært viktig for skadeomfanget av hendelsen at videre utslipp utover vinteren ble hindret.

Antall registerte/innmeldte oljeskadet sjøfugl er totalt i størrelsesorden 1300-1800 stk. Oljeskadet sjøfugl blir skyllet på land og tiltrekker seg kråke og ravn. Hele det berørte området er et svært viktig helårsområde for havørn. Observasjoner viser at disse åtseleterne har fått i seg oljeskadet sjøfugl. Vi kjenner ikke omfanget, men et sekundært skadepotensiale har vært tilstede.

Kun mindre strandområder, fordelt på tre lokaliteter ble påvirket. Disse ble sanert i løpet av sommeren 2001. Vegetasjon og fauna i to av disse områdene forventes å være fullt restituert i løpet av et par sesonger, mens det for lokaliteten innerst i Veggefjorden muligens må gjennomføres ytterligere tiltak sommeren 2002. Full restaurering av deler av denne lokaliteten må forventes å ta noe legere tid, men det reier seg her om mindre områder som totalt omfatter 30-40 m^2.

Hekkesesongen 2001 synes for de fleste arter å ha gått normalt i området og er en viktig indikator på at skadeomfanget på sjøfugl har vært moderat, det store potensialet tatt i

betraktning. Akterskipet forventes heller ikke å medføre noen miljøbelastning for området ved Kvitvær.

3. Oljeregnskap

3.1 Oljen om bord i ”John R”

Oppgitte typer/mengde om bord ved havari:

Bunkersolje IF- 180.	620 tonn
Smøreolje	10 tonn
Dieselolje	70 tonn

3.2 Analyser av oljen

Bunkersoljen om bord ble oppgitt til å være en IF-180. Prøver ble tatt og sendt til SINTEF Kjemi for umiddelbar analyse.

3.3 Oljebudsjett

Tatt ut av John R ved Kvitvær

Tatt ut før 6/1	Mengde m3	% vann	% **diesel**	% **smørolje**	Ren **bunkers**
Stb vingtank	286	0,4			285
Bb vingtank	155	0,4			154
Maskinrom 29/12	420	18	10(42m3)	10(42m3)	260
Maskinrom 6/1	140	18	10(42m3)	10(42m3)	89
Totale volumer			*84 m3*	*84 m3*	*788 m3*

Tatt ut av forskipet

Tatt ut etter 6/1	Ren **bunkers**
Forskipet i Veggefj.	60 m3
Forskipet i Stavanger	200 m3
Totale volumer	*260 m3*

Fjernet ved strandsanering

Perioden 26/6 – 2/7 2001	Mengde masse	% vann	% fast stoff	Ren **bunkers**
Veggefjorden, Grunnfjorden og Grøtøy *totalt*	*35m3*	*10*	*50*	*15 m3*

Observert fra flyet i perioden 26.12.2000 til 03.02.2001 ca 9m^3.
I en 8-10 dagers periode etter at fartøyet brakk var det større mengder på sjøen enn det var før og etter denne perioden. De observerte 9 m^3 olje på sjøen består sannsynligvis av en blanding av bunkers, diesel, smøre- og hydraulikkolje. Observasjonene er gjort der og da når flyet var området og dette medfører at det sannsynligvis også har vært olje på sjøen også når flyet ikke var på vingene. Denne mengden anslås til totalt 30 m^3.

Totalmengde :

Bunkers IF 180 : 1083 m3
Diesel : 84 m3
Smørolje : 84 m3

4. Økonomi

4.1 Regnskapsoversikt

Konto	Tekst	Beløp
21 22 10 43	Fartøyer, leie/vedlikehold	4.639.004,33
21 22 30 43	Maskiner/transportmiddel, leie/vedlikehold	635.935,20
21 22 50 43	Lenser/opptakere, leie/vedlikehold	160.767,20
21 22 70 43	Andre driftsutgifter, leie forbr.materiell	463.838,55
21 22 80 43	Reiseutg., forpleining (oppdrag)	158.733,40
21 22 90 43	Faglig bistand, aksjon	2.092.123,23
21 23 20 43	Refusjon lønn IUA depotstyrken, andre	734.225.,15
21 23 30 43	Refusjon varer, tjenester. Kommunal IUA	120.000,00
21 23 40 43	Deponering oljeholdig/forurenset masse	592.841,47
21 25 10 43	Telefon, telefax	1.757,71
21 25 30 43	Diverse adm. utgifter	39.294,00
21 21 80 43	Reiseutg., forpleining SFT ansatte	59.383,03
21 11 30 43	Overtid egne ansatte	300.300,90
Vedlegg 1	Sum	9.998.204,17
Vedlegg 2	Beregnet døgnkostnad KV fartøyer	1.619.303,02
Vedlegg 3	Beregnet ekstrautgift beredskapshelikopter	85.158,50
Vedlegg 4	Karlsøy kommune	236.903,00
Vedlegg 5	Beregnet leie/innkjøp SFT utstyr	539.292,00
	Sum	2.480.656,52
TOTALT KRAV		**12.478.860,69**

5. Vedlegg

Bilagene er på grunn av sitt volum ikke vedlagt rapporten, men foreligger hos SFTs beredskaps- og kontrollavdeling i ”John R” bilagsperm nr.1, 2, 3 og 4.

Perm nr :

1 Aksjonsledelsens dokumentasjon, situasjonsrapporter og dokumentasjon fra sjøaksjonen.
2 Miljøvirkning, overvåkning, arbeidsplan for strandsanering, oljeanalyser, rapporter vedrørende sjøfugl.
3 Korrespondanse.
4 Økonomi / aksjonsregnskap.