Oljevernaksjon “Green Ålesund”

TA-1858/2002

Forord

Denne rapporten gir en kortfattet oppsummering av tiltakene som ble iverksatt etter ”Green Ålesunds” forlis nord for Haugesund 15.12.2000. Rapporten er utarbeidet av SFT.

IUA Nord-Rogaland/Sunnhordland ledet oljevernaksjonen med bistand fra SFT. SFT ledet nødlosseoperasjonen og foresto fjerning av last og vrak.

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

- Oppsamlet olje og oljebefengt avfall: Miljøservice Vest AS Karmøy.
- Nødlosseoperasjonen: Riise Underwater Engineering A /S Haugesund.
- Fjerning av last og vrak: Eide Marine Services A/S Høylandsbygd.
- Analyse av oljen og etterkantundersøkelser: SINTEF Trondheim

Gjennom stor innsats fra disse aktørene ble oppryddingen etter ”Green Ålesund”s forlis gjennomført på en god måte. Skadene på miljøet ble vesentlig redusert i forhold til hva de hadde blitt uten aksjon og må totalt sett anses å være meget små.

SFT, januar 2002

Joakim Lystad
Direktør Beredskaps- og kontrollavdelingen

Innhold

1 Sammendrag 3
1.1 Hendelsen og miljøtrusselen 3
1.2 Oljevernaksjonen 3
1.3 Nødlosseoperasjon 3
1.4 Fjerning av forurensende last og vraket av ”Green Ålesund” 4
1.5 Miljøkonsekvenser 4

2 SFTs rapport fra aksjonen ”Green Ålesund” 5
2.1 Hendelsen 5
2.2 Miljøvurderingene 5
2.2.1 Vurdering av egenskaper og miljøfarlighet til stoffene som slapp ut 5
2.2.2 Miljøressurser i influensområdet 5
2.2.3 Akvakultur, næring, og rekreasjonsområder 6
2.2.4 Overvåkning/spredning av olje 6
2.3 Aksjonen 6
2.3.1 Iverksettelse av tiltak og ansvarsforhold i den innledende fasen 6
2.3.2 Forhold til rederiet og assurandør 6
2.3.3 Ressurser i aksjon 7
2.3.4 Strandaksjonen 7
2.3.5 Sjøaksjonen 7
2.3.6 Nødlosseoperasjonen 7
2.3.7 Fjerning av forurensende fiskelast og vrak 8

3 Oljeregnskapet 9
3.1 Oljen om bord i ”Green Ålesund” 9
3.2 Oljebudsjett 9

4 Økonomi 10
4.1 Regnskapsoversikt 10

5 Vedlegg 11
5.1 Øvrige rapporter og bilagspermer: 11

1 Sammendrag

1.1 Hendelsen og miljøtrusselen

Fredag 15. desember 2000 fikk det norskeide fryseskipet ”Green Ålesund” problemer med fremdriften på det åpne havstykket Sletta nord for Haugesund. Det var dårlig vær med vind og sjø fra nordvestlig retning. Fartøyet drev inn i Bleivik og grunnstøtte. Fartøyets besetning ble evakuert.

Bleivik er et område som blir benyttet av havarivernskolen ResQ Haugesund. Videre bor det ca. 400 mennesker i en radius av ca 2 km fra vraket. De marine naturområdene i Bleivik består av svaberg, sterkt utsatt for vær og vind i de ytre deler, mer beskyttet i de indre deler. Det er ingen naturressurser av nasjonal/regional verneverdi i de områder som ble rammet av oljeutslippet .Oppgitt last om bord var 3200 tonn frossen fisk og oppgitte bunkersmengder om bord var ca. 500 tonn. Det ble tidlig observert olje på sjøen i området rundt havaristen.

1.2 Oljevernaksjonen

Ca. 150 tonn olje og store mengder vrakgods drev inn i Bleivik etter havariet. Det Interkommunale utvalget mot akutt forurensning i Nord-Rogaland/Sunnhordland (IUA) med støtte fra SFT og Kystvakten iverksatte derfor en oljevernaksjon.

Følgende aksjonsplan ble iverksatt og gjennomført:

1. Rekognosering med fly og fartøyer for rask observasjon av eventuelle nye oljeflak i drift, rekognosering langs kysten inklusive øyene for rask observasjon av nye oljepåslag.
   Umiddelbart iverksette tiltak i strandsonen for å hindre videre drift av olje som har nådd
   strandsonen. Stenge Bleivikområdet med lenser slik at inndrevet olje ikke skulle komme
   i drift nordover eller sydover langs kysten. Iverksetting av opptak av olje og søppel.
2. Organisere og iverksette sanering av de infiserte områder.
3. Overvåkning av området så lenge forurensningstrusselen var til stede.
4. Organisere etterkantundersøkelser for kartlegging av eventuelle miljøskader.

Det ble tatt opp ca. 1000 tonn oljeemulsjon, oljeinfisert vrakgods, tang og søppel under oppryddingsaksjonen i Bleivik.

1.3 Nødlosseoperasjon

Da totalhavariet var et faktum og Sjøfartsdirektoratet anså skipet som vrak, var det SFTs oppgave å vurdere miljøtruselen fra den gjenværende bunkersbeholdningen på ca. 400 tonn. Det ble konkludert med at det var stor risiko for utslipp og spredning av olje. Derfor ble det besluttet at en nødlosseoperasjon måtte gjennomføres. Det ble fremmet pålegg til rederiet om å iverksette nødvendige tiltak og at påløpte kostnader for oljevernaksjonen ble dekket. I brev av 18. desember 2000, påberopte rederiet seg ansvarsbegrensning i henhold til sjøloven og ville ikke påta seg forpliktelser til å iverksette tiltak.

Parallelt med at krav om nødlossing ble fremmet for rederiet, og for å hindre ytterligere skader på miljøet, arbeidet SFT med planer for nødlossing av vraket. Etter en rask prosess ble Riise Underwater Enginering A/S valgt. De iverksatte straks nødvendige forberedelser til

gjennomføring av nødlosseoperasjonen. Operasjonen startet den 19. desember 2000 og ble avsluttet den 31. desember 2000. Da var vraket nødlosset for ca. 350 m^3 olje under til dels vanskelige arbeidsforhold.

1.4 Fjerning av forurensende last og vraket av ”Green Ålesund”

Green Ålesund hadde 3200 tonn frossen sild og makrell om bord. Under den akutte del av oljevernaksjonen, ble det hele tiden observert fisk, fiskeolje, treverk, emballasje og annet vrakgods som drev i land. Saneringsarbeidet ble også stoppet av hovedverneombud i Haugesund kommune på grunn av uakseptable arbeidsforhold og helserisiko. Det ble foretatt en omfattende vurdering av problemet og hvordan mulig utvikling ville bli fremover i tid. Konklusjonen var at lasten i vraket representerte et akutt forurensningsproblem og at dette måtte fjernes så snart som mulig.
Nærmere undersøkelser viste at lasten ikke kunne fjernes fra vraket der det lå i Bleivik, uten å utsette mannskapene for stor risiko. Miljøverndepartementet besluttet derfor 26.januar 2001 at både vraket og lasten skulle fjernes. SFT iverksatte da en begrenset tilbudsrunde, som resulterte i at SFT den 16. februar 2001 inngikk kontrakt om fjerning og behandling av last med Eide Marine Services A/S. Denne krevende operasjonen ble avsluttet høsten 2001.

1.5 Miljøkonsekvenser

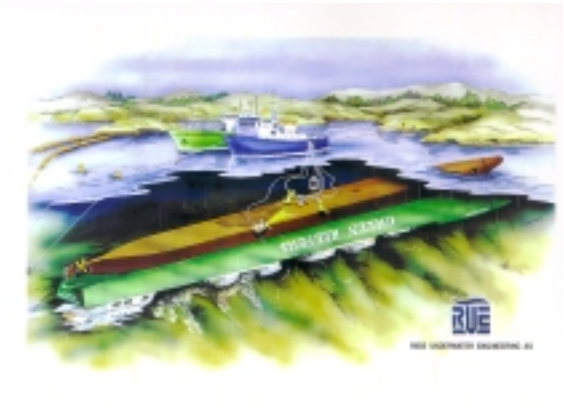
Miljømål ble etablert raskt i dagene etter forliset. Disse ble ble nådd. SFT, IUA og Haugesund kommune kan således konstatere at utslippene av olje og forurensende last fra Green Ålesund kun har hatt mindre, lokale skadevirkninger på miljøet.



Havaristen er sikret



Oljevernaksjon



Nødlossing av bunkersolje



Fjerning av vrak og last

SFTs rapport fra aksjonen ”Green Ålesund”

1.6 Hendelsen

Fredag 15. desember 2001 fikk det norskeide fryseskipet ”Green Ålesund” problemer med fremdriften på det åpne havstykket Sletta nord for Haugesund. Det var dårlig vær med vind og sjø fra nordvestlig retning. Fartøyet drev inn i Bleivik og grunnstøtte. Fartøyets besetning ble evakuert og det ble tidlig observert olje på sjøen i området rundt havaristen. På ettermiddagen gikk fartøyet rundt og sank, kun en liten del av baugen var synlig. En del av oljen hadde lekket ut, men det var fortsatt mye igjen i havaristen. Det kom også store mengder med vrakgods, fisk og emballasje fra havaristen. Dette blandet seg med oljen og kompliserte oppryddingen.

1.7 Miljøvurderingene

1.7.1 Vurdering av egenskaper og miljøfarlighet til stoffene som slapp ut

Den totale bunkersmengden om bord ble oppgitt å være ca. 460 tonn tung bunkersolje, 18 tonn diesel og 24 tonn smørolje. Bunkersoljen om bord ble oppgitt å være en IF-380. Prøver av oljen på sjøen ble tatt, og sendt til SINTEF Kjemi for umiddelbar analyse. Analysen viste at oljen ville være lite løselig med kjemiske midler. Mekanisk bekjemping, med lenser og oljeopptakere ble derfor besluttet å være den primære bekjempningsmetoden. Allerede utlekket olje og potensialet for videre akuttutslipp av oljeprodukter og spesielt bunkersolje ble ansett å være den største miljøtrusselen. Dette var dimensjonerende for første del av aksjonen.

Oppgitt last om bord var 3200 tonn frossen fisk som ville være en miljøbelastning og til stor sjenanse ved forråtnelse. Bleivik er et område som blir benyttet av havarivernskolen ResQ Haugesund. Videre bor det ca. 400 mennesker i en radius av ca. 2 km fra vraket. De marine naturområdene i Bleivik består av svaberg, sterkt utsatt for vær og vind i de ytre deler, mer beskyttet i de indre deler. Det er ingen naturressurser av nasjonal/regional verneverdi i de områder som ble rammet av oljeutslippet.

1.7.2 Miljøressurser i influensområdet

Rundt havaristedet oppholdt det seg kun måkefugl. Anslått mengde oppunder 2000, mest gråmåke, men også en god del svartbak og fiskemåke. Dette synes i stor grad å være næringssøkende måker, som ble tiltrukket av fiskelasten fra havaristen. En del av disse fuglene fikk oljeskader.

Innen en radius på 15-18 km fra Bleivik, finnes et av de desidert viktigste områdene for overvintrende sjøfugl på hele Vestlandskysten. Situasjonen midtvinters er i stor grad ukjent, men ikke usannsynlig finnes det 10000-15000 ærfugl her, i tillegg til betydelig mengder storskarv, svartand, havelle, samt noe alkefugl.

Videre nordover ved Sørøyane og Bømlos vestside finnes de aller viktigste ærfuglområder i Hordaland, og viktige hekkekolonier for toppskarv. Noe av denne skarven antas å være her også til denne årstid. I området regner vi også med at det finnes viktige forekomster av svartand. Videre er her erfaringsmessig en god del storskarv og havelle vinterstid.
Det ble under oljevernaksjonen foretatt observasjoner både fra båt og helikopter for å dokumentere den faktiske forekomsten av sjøfugl i området.

1.7.3 Akvakultur, næring, og rekreasjonsområder

Ved Feøy vest for Karmøy befinner det seg tre oppdrettsanlegg for laks. Disse tre anleggene hadde til sammen 12-1500 tonn laks i mærd. Særlig anlegg nord for Ulvøy/Gitterøy var eksponert.

I Mølstrevåg, noen kilometer nord for havaristedet var det et anlegg, som hadde 130 tonn laks i mærdene.

Bømlo har flere oppdrettsanlegg, hvorav lokaliteter på sørspissen av Bømlo – Espevær kunne bli mest utsatt hvis drift av oljen hadde skjedd nordlig retning.

Friluftsområder av lokal betydning er lokalisert sør for havaristedet.

1.7.4 Overvåkning/spredning av olje

Det ble foretatt daglig flybasert overvåking for å dokumentere eventuell spredning av olje fra havaristen. Kun små oljemengder viste seg å passere lensesystemene i Bleivik. Fremherskende drivretning er nordover, spredning av olje til viktige naturområder på Bømlo ville vært sannsynlig dersom ikke sikring av havaristed og opptak av olje hadde blitt raskt iverksatt.

De negative miljøeffektene som følge av oljeutslipp fra havaristen har derfor så langt primært begrenset seg til Bleivik. Skadene på sårbare sjøfuglbestander synes å ha vært minimale og akvakulturanlegg har ikke blitt berørt.

1.8 Aksjonen

1.8.1 Iverksettelse av tiltak og ansvarsforhold i den innledende fasen

Basert på meldingene SFTs vakt mottok om morgenen fredag 15. desember, ble vaktlaget forsterket, og det ble iverksatt forberedelser til en statlig oljevernaksjon. Interkommunalt utvalg mot akutt forurensning Nord Rogaland og Sunnhordland (IUA), aksjonerte umiddelbart og håndterte situasjonen lokalt. Rådgivere fra SFT ble fredag sendt til Haugesund for å støtte IUAet som ledet aksjonen.

Rollefordelingen mellom SFT og IUA Nord Rogaland og Sunnhordland ble i løpet av dagen avklart. IUA, støttet av rådgivere fra SFT, konsentrerte seg om, og ledet, strandaksjonen. SFT mobiliserte fartøysressurser og utpekte skadestedsledelse/sjø, organisatorisk underlagt IUA. Dette for å håndtere en situasjon hvor oljen eventuelt ville spre seg over større sjøområder. IUA mobiliserte ressurser for å foreta avstengning og hindre videre oljedrift fra Bleivik.

1.8.2 Forhold til rederiet og assurandør

Fartøyets eier var Green Como i Bergen og reder var Green Management i Bergen. Rederiet ble av SFT i brev datert 17. desember 2000 pålagt å iverksette nødvendige tiltak for å hindre ytterligere forurensning. I svar fra advokatfirmaet Wikborg, Rein & Co datert 18. desember 2000 påberopte rederiet seg ansvarsbegrensning i henhold til sjølovens kap. 9 og ville ikke påta seg forpliktelser til å iverksette tiltak.

I brev til Assuranceforeningen SKULD, datert 9. desember 2001, krevde SFT refusjon for sine utgifter vedrørende aksjonen etter "Green Ålesund"s forlis. I svar fra

Assuranceforeningen SKULD, datert 23. januar 2001 fremgår det at selskapet ikke finner grunnlag for å refundere beløp som overstiger Sjølovens begrensningsbeløp.

1.8.3 Ressurser i aksjon

Fredag ettermiddag veltet fartøyet og ble liggende med skutebunn opp. Olje fortsatte å lekke ut fra havaristen og inn i Bleivik. IUA iverksatte en strandaksjon som først og fremst tok sikte på å hindre spredning ut fra Bleivik, men startet også opptak av oljen. Sjøoperasjonen konsentrerte seg om å sette barrierer i form av lenser ytterst i Bleivik, også dette for å hindre spredning av oljen.

I disse første dagene av aksjonen ble store ressursmengder tilført området. I henhold til avtale mellom Forsvaret og SFT bidro Forsvarskommando Sør Norge (FKS) med betydelige ressurser i form av kystvaktfartøyer. Det var opptil 10 fartøyer i arbeid med overvåking, opptak av olje og lensesetting i området. Dette var fartøy fra Kystvakten, Kystdirektoratet, Vestlandet sjøforsvarsdistrikt og fartøyer innleid fra private firmaer.

Videre ble det fra SFTs depoter i Horten, Stavanger og Bergen hentet inn ressurser i form av personell, lenser, oljeopptakere og materiell benyttet i strandaksjonen. Det ble foretatt daglig flyovervåkning samt helikopterbefaringer.

1.8.4 Strandaksjonen

Den første fasen av opprenskningsaksjonen i strandsonen i Bleivik pågikk frem til 22. desember. Da var 400 m3 oljebefengt masse tatt opp og all frittflytende olje på sjøen var fjernet. Det var meget godt vær under hele denne delen av strandaksjonen, noe som medførte at mannskapene kunne utføre sin jobb med tilnærmet maksimal ytelse. De første tre dagene medførte også vestlige vinder at oljen drev inn i Bleivik. Ved hjelp av lenser i et sund syd i området holdt oljen seg inne på et relativt begrenset område.

Under denne delen av aksjonen var på det meste 90 personer i arbeid med strandaksjonen i Bleivik, med arbeidsdager på 11 til 15 timer i døgnet. Disse mannskapene fra lokalmiljøet har sammen med SFTs depotstyrker utført en imponerende innsats. I forbindelse med strandaksjonen fikk man tatt opp ett betydelig kvantum oljeholdig masse. Denne massen som inneholdt alt fra plastikk til treverk ble fraktet til det lokale avfallsfirmaet Miljøservice Vest, og sluttbehandlet der.

1.8.5 Sjøaksjonen

Hoveddelen av sjøaksjonen besto av å legge ut lenser som barrierer for å hindre utdrift av olje. Videre besto den av overvåking av barrierene og opprettholdelse av oljevernberedskapen dersom en vesentlig endring i situasjonen skulle oppstå. Dette arbeidet pågikk frem til 22. desember. I perioden fra 22. desember frem til 3. januar ble den sjøgående oljevernberedskap i området i form av kystvaktfartøyer og innleide vaktfartøyer gradvis nedtrappet. Dette fordi forurensningsfaren avtok i takt med fremdriften i strandaksjonen og nødlosseoperasjonen.

1.8.6 Nødlosseoperasjonen

Det ble tidlig i aksjonen klart at ikke all olje var lekket ut av vraket da det sank. Dette medførte at samtidig med oppryddingen i Bleivik, ble det arbeidet med en løsning for å nødlosse havaristen for gjenværende olje.

For at ingen tid skulle gå tapt, tok SFT på vegne av rederiet ansvar for iverksettelse av nødlossing. To firmaer med kompetanse fra lignende operasjoner ble forespurt om å gi anbud

på en slik operasjon. Denne løsningen ble valgt pga. tidsnød og at man ikke kunne vite hvor lenge været ville holde seg gunstig for en slik operasjon.

Oppdraget med å nødlosse ”Green Ålesund” for bunkersolje gikk til det lokale firmaet Riise Underwater Engineering AS. Kostnadene for nødlosseoperasjonen ble 3,7 millioner kroner. Dette arbeidet ble gjennomført i tidsrommet 22. til 31. desember. Totalt ble 350 m3 olje fjernet fra havaristen.

Beredskapen ble i denne perioden opprettholdt for å sikre mot eventuelle uhell. Været under operasjonen var godt, med rolige vind og sjøforhold. Dersom det hadde vært dårlige værforhold med sterk vind og tung sjø, ville nødlossing ikke kunne blitt gjennomført med fare for at det meste av oljen i fartøyet ville ha lekket ut og tilgriset store områder.

1.8.7 Fjerning av forurensende fiskelast og vrak

Fartøyet hadde 2800 tonn sild og 400 tonn makrell om bord. Lasten var pakket i pappkasser, som igjen var stablet på paller. Under aksjonen observerte man utslipp av fisk, plast, papp, paller og isolasjonsmateriale. SFT innhentet informasjon om hvilke problemer lasten vil representere over lengre tid, hvilke helse- og miljøproblemer dette vil medføre, og informasjon om hvilke tiltak som kunne settes inn. Store deler av lasten var fremdeles dypfrossen. Den ville tine opp over lang tid, anslagsvis et halvt år og gradvis gå i forråtnelse. Forråtnelsesprosessen vil medføre utslipp av råtten fisk fra vraket, flere luktsterke gasser som metan, hydrogensulfid, histamin, samt utslipp av fiskefett. Dersom vraket brakk ytterligere opp i løpet av vinteren, ville man få større utslipp av last. Lasten ville derfor medføre en betydelig belastning og usikkerhet på lokalmiljøet, industri og friluftsliv over lengre tid.

SFT kontaktet derfor firmaer med kompetanse på vrakfjerning for å få sakkyndige vurderinger på fjerning av last og om nødvendig også fjerning av vrak. Firmaene ble også invitert til å gi et prisoverslag på disse operasjonene, og angi hva de mente var mest formålstjenlige her.

En begrunnet anbefaling om fjerning av vrak og last ble gitt Miljøverndepartementet. Departementet besluttet 26. januar 2001 å fjerne ”Green Ålesund” fra Bleivik.

SFT inviterte flere firma med kompetanse fra lignende operasjoner til å gi tilbud på denne jobben. Etter forhandlinger inngikk SFT 16. februar 2001 kontrakt med Eide Marine Services A/S om fjerning. Kontraktssummen var på 55,3 millioner norske kroner. Arbeidet med løfting og fjerning av vraket har vært en komplisert og tidkrevende operasjon, som spesielt var avhengig av været. Man måtte også ta hensyn til at vraket inneholdt en viss oljemengde, og derfor var det nødvendig med beredskap mot oljeutslipp.

Vraket er nå fjernet fra Bleivik, og både vrak, last og olje er nå behandlet på en miljømessig forsvarlig måte.

2 Oljeregnskapet

2.1 Oljen om bord i ”Green Ålesund”

Oppgitt oljetyper/mengde om bord ved havari:

Bunkersolje IF- 380	460 tonn
Smøreolje	24 tonn
Dieselolje	18 tonn

Bunkersoljen om bord ble oppgitt til å være en IF-380. Prøver ble tatt og sendt til SINTEF Kjemi for umiddelbar analyse. Det ble ikke funnet PCB i oljen.

2.2 Oljebudsjett

Pr. 11.07.2001	**Oppsamlet under oljevernaksjonen**			
Opptatt olje/masse i m^3	Olje/vann	% vann i oljen	Fast stoff	Olje i m^3
ca. 525 m^3	250 m^3	ca. 60 %	ca. 275 m^3	ca.150 m^3
Pr. 03.01.2001	**Utpumpet under nødlosseoperasjonen**			
Bunkersolje IF380 275m^3	275 m^3	0 %		275 m^3
Blandingsolje/vann 137m^3	137 m^3	ca. 45 %		75 m^3
Pr. 01.10.2001	**Olje fjernet under last og vrakfjerning**			
Bunkersolje ca.80 m^3	80 m^3	ca. 30 %		56 m^3
Sum: 1017 m^3				**Ren olje 563m^3**

Ansvarlig for nødlossing: SFT - Operatør: Riise Underwater Engineering A/S
Ansvarlig for last og vrakfjerning: SFT - Operatør: Eide Marine Services A/S Høylandsbygd.
Behandling/transport av oljeholdig masse og olje: Miljøservice Vest A/S Haugesund

Akterskipet av ”Green Ålesund” er per januar 2002 ennå ikke hugget opp. Det er fremdeles noe olje igjen i denne vrakdelen. Tall på dette vil ikke foreligge før ut på våren 2002.

3 Økonomi

3.1 Regnskapsoversikt

Konto	Tekst	Beløp
21 22 10 43	Fartøyer, leie/vedlikehold	1 919 074
21 22 30 43	Maskiner/transportmiddel, leie/vedlikehold	1 375 996
21 22 50 43	Lenser/opptakere, leie/vedlikehold	2 481 013
21 22 70 43	Andre driftsutgifter, leie forbr.materiell	6 487 299
21 22 80 43	Reiseutg., forpleining (oppdrag)	367 921
21 22 90 43	Faglig bistand, (aksjon, nødlossing, overvåkning)	4 248 999
21 23 20 43	Refusjon lønn depotstyrken, andre	671 564
21 23 30 43	Refusjon varer, tjenester. Kommunal IUA	8 604 326
21 23 40 43	Deponi, sluttbehandling av forurenset masse,olje	74 707
21 25 10 43	Telefon, telefax	310
21 21 80 43	Reiseutg., forpleining SFT ansatte	183 222
21 11 30 43	Overtid egne ansatte	337 954
Vedlegg	Leie av Kysvaktfartøyer	1 990 557
Vedlegg	Leie av lenser fra SFT	2 353 000
OLJEVERN / NØDLOSSEAKSJON: Sum		31 145 333
HEVING/FJERNING LAST OG VRAK: Eide Marin Service A/S		55 304 000
FORELØPIG TOTALT KRAV	**inkl. m.v.a.**	**86 449 333**

4 Vedlegg

4.1 Øvrige rapporter og bilagspermer:

Innenfor hvert bilagsnummer kan det foreligge flere dokumenter. Disse er da ordnet kronologisk etter dato.
Bilagene er på grunn av sitt volum ikke vedlagt rapporten, men foreligger hos SFT sberedskaps- og kontrollavdeling i Green Ålesund-perm nr.1, 2, 3, 4 og 5.

Perm nr. 1: Mobilisering, oppfølging, organisasjon

Bilag nr.	Beskrivelse
1	Aksjonsledelsens logg / notater og strategi for operasjonen
2	Logg og rapporter fra SKL-sjø
3	Miljø virkning, overvåkning
4	Skadevolder, forsikring
5	Økonomi / aksjonsregnskap
6	Oljen
7	Kart
8	Aksjonsledelsens rapport

Perm nr. 2: IUA N-Rogaland/Sunnhordlands logg / notater og strategi for operasjonen.
Rapport fra SINTEF etterkantundersøkelse.
Rapport fra Rogalandsforskning Mulige effekter i marine organismer.

Perm nr. 3: Nødlosseoperasjonen med sluttrapport fra Riise.

Perm nr. 4: Fjerning av last og vrak med sluttrapport fra Eide.

Perm nr. 5: Diverse (Blant annet presseklipp)