



for a living planet®

Stille etter stormen?

Hva "Full City" har lært oss om norsk oljevern

WWF, 31.juli 2010



Utgitt av: WWF-Norge

Utgivelsesdato: 31. juli 2010

Forfatter: Tor Christian Sletner, Programleder Nordområdene, WWF-Norge
Kristin Hatlen, koordinator for WWFs frivillige i Langesund
Nina Jensen, Fagsjef, WWF-Norge
Anne Christine Meaas, Prosjektansvarlig *Ren kyst*, WWF-Norge
Fritz Jakob Fredriksen, Seniorrådgiver Arktis, shipping og petroleum, WWF-Norge

Ansvarlig utgiver: Rasmus Hansson, generalsekretær, WWF-Norge

© WWF-Norge, Kr. Augusts gate 7A, Pb. 6784, St. Olavs Plass, 0130 Oslo

Alle WWFs publikasjoner er tilgjengelig på www.wwf.no under "Publikasjoner"

Forside: "Full City" gikk på grunn ved fuglereservatet Såstein 31. juli 2009/WWFs frivillige i arbeid ved Såstein.
© WWF/Nicolai Sørensen.

2. opplag – 6. oktober - 2010

Innholdsfortegnelse

FORORD.....	4
FAKTA OM "FULL CITY" OG AKSJONEN	5
1. HVA SKJEDDE MED "FULL CITY"?	6
2. NORSK OLJEVERNBEREDSKAP – STATUS OG BEHOV UNDER ØKENDE RISIKO	8
3. WWFS ROLLE UNDER OLJEVERNAKSJONEN.....	9
4. HMS – HELSE, MILJØ OG SIKKERHET MÅ KOMME FØRST I OLJEVERNAKSJONER.....	11
5. AVFALLSHÅNDTERING	11
6. SAMARBEID MELLOM AKTØRENE.....	12
7. EFFEKTENE AV OLJESØLET	12
7.1 BIOLOGISKE EFFEKTER.....	13
7.2 VILTREHABILITERING	15
7.3 VASK AV OLJESKADET FUGL	16
7.4 GEOLOGISKE EFFEKTER	18
7.5 ØKONOMISKE KONSEKVENSER	18
8. NORSK OLJEVERNBEREDSKAP – STATUS ETTER "SERVER"-ULYKKEN I 2007 OG BEHOV UNDER ØKENDE RISIKO	19
9. POLITISKE KRAV OG VEIEN VIDERE	21
10. KONKLUSJON OG ANBEFALINGER.....	22
11. KILDER.....	23
VEDLEGG 1 – WWFS BREV TIL MILJØVERN- OG FISKERI- OG KYSTMINISTEREN.....	24
VEDLEGG 2 – SVARBREV FRA MILJØVERNMINISTEREN PÅ WWFS KRAV	27

Forord

Denne rapporten om "Full City"-ulykken er utarbeidet med målsetting om å forbedre innsatsen under oljevernaksjoner, slik at man står bedre rustet ved akutte oljeutslipp i framtiden.

Rapporten viser at det fremdeles er store utfordringer knyttet til norsk oljevernberedskap og sjøsikkerhet. WWF håper rapporten vil bidra til at ansvarlige myndigheter tar miljøtrusselen fra et stort oljeutslipp på alvor og prioriterer arbeidet med å forbedre norsk oljevern. Denne rapporten er basert på WWFs egne erfaringer, i tillegg til informasjon fra IUA Telemark, Kystverket og en rekke andre rapporter.

I oktober 2005 startet WWF i Norge prosjektet "*Ren kyst!*", som per i dag er det eneste tiltaket i Norge for opplæring av frivillige mannskaper.



En av WWFs frivillige er i full gang med opprydningen etter at oljen fra "Full City" drev på land over store deler av sørlandskysten. © WWF / Nicolai Roan.

Under "Full City"-ulykken deltok WWFs frivillige mannskaper under ledelse av de Interkommunale Utvalgene mot Akutt forurensning (IUA) i Telemark og Vestfold. WWFs frivillige har gjort en fremragende innsats som det står stor respekt av.

Fakta om "Full City" og aksjonen

- MV "Full City" er et 167 m langt lasteskip på 15 873 brt, bygget i 1995 og registrert i Panama
- Skipet er i kinesisk eie, drevet av rederiet COSCO Shipping CO. Ltd
- Skipet inneholdt totalt 1 154 m³ olje (1 154 000 l tungolje/diesel)
- Det kinesiske mannskapet på 23 slapp fra ulykken uten fysiske skader
- 28 m³ (28 000 l) olje ble tatt opp i sjøen
- 74 m³ (74 000 l) olje ble tatt opp ved strandoperasjoner
- 860 m³ (860 000 l) olje ble nødløst fra havaristen
- 191 m³ (191 000 l) olje ble gjenværende i miljøet
- 2 600 t avfall ble samlet inn fra aksjonen (herav 963 t olje)
- 200 ulike påslag registrert *
- Ca. 75 km strand tilgriset*
- Ca. 18 000 dagsverk totalt i forbindelse med oppryddingsaksjonen*
- I 2009 ble det brukt ca. 200 mill. kr til opprydding og ca. 16 000 dagsverk*
- Prognose for 2010 er ca. 2 000 dagsverk og 34 mill. kr til å slutføre oppryddingen*

* Kilde: Kystverket



"Full City" utenfor Såstein 2.august 2009. ©Kystverket

1. Hva skjedde med "Full City"?

"Full City" hadde akkurat tatt bunkers ved Skagen i Danmark, og var derfor fullbunkret på vei mot Herøya i ballast kondisjon for lasting 10 780 tonn med mineralgjødsel til Puerto Quetzal i Guatemala. Skipet ble bedt av Brevik sjøtrafikksentral om å ankre opp ved Såstein, hvor ankringsplassen kun ligger 0,9 nm fra land.

Like før midnatt 31. juli 2009 viser tilgjengelig informasjon fra AIS systemet (Automatic Identification System) at lasteskipet "Full City" begynte å drive av ankringsplassen utenfor Langesund i Telemark. Det var opp mot full storm i kastene og bølgehøyde opp mot 6-8 m som bidro til at skipet begynte å drifte. Kl. 00:23 var ulykken et faktum da "Full City" grunnstøtte på holmene utenfor Såstein, et fuglereservat like utenfor Langesund. Ingen var i stand til å hindre at ca 300 m³ bunkersolje lakk ut av havaristen og skiftende vindretning og strømmer førte til at oljen traff skjærgården over et stort område. Brevik sjøtrafikksentral hadde oppfordret skip som lå til oppankring i området til å flytte seg til et tryggere område. En misforståelse mellom mannskapet og Brevik sjøtrafikksentral var trolig grunnen til at "Full City", i motsetning til andre skip i området, ikke forlot ankringspunktet til fordel for et tryggere område.

Ankringspunktet ligger nær land og vanskeliggjorde vesentlige, avbøtende tiltak ved en slik uønsket hendelse. Det aktuelle døgnet lå det to andre skip i området som ble flyttet - det ene på grunn av lasteordre og det andre på grunn av den dårlige værmeldingen.



"Full City". ©Martin Zeiffert/ Kystverket.

Smit Salvage, med underleverandøren Buksér og Berging, hadde ansvaret for å fjerne havaristen. "Full City" ble trukket av grunn 18. august 2009 etter at mesteparten av bunkersoljen var nøddlosset eller flyttet over til sikre tanker. Omtrent 4 m³ (4 000 liter) bunkersolje slapp ut i denne prosessen og ble ikke tatt hånd om før det drev i land i Krogshavn og Steinvika. "Oljefilm" ble også observert i flere områder. "Full City" lå ved NATO kaien i Ekstrand mens forberedelser til videre slep ble gjennomført. 14. september 2009 var været endelig godt nok til at Kystverket fant det forsvarlig å taue skipet til Gøteborg hvor det ble ferdig reparert i april 2010.

7

2. Norsk oljevernberedskap – status og behov under økende risiko

I Kystverkets rapport "Skipstrafikken langs Norskekysten – analyse av miljørisiko" fra 2004 heter det at sjøtrafikken på kysten mot 2015 vil øke jevnt, og med denne risikoen for ulykker. Miljørisiko skal være styrende for nivået på oljevernberedskapen langs kysten.

Rapporten beskriver at risikoen vil bli større dersom regjeringen tillater ytterligere petroleumsaktivitet i sårbare områder. Videre slår rapporten fast at miljørisikoen i 2015 vil være høyest i Finnmark, Troms, ved Stadt, Fedje og ved Stavanger, og at risikoreduserende tiltak bør gjennomføres. I tillegg bør tiltak vurderes i Oslofjorden, der miljørisikoen i hovedsak skyldes en kombinasjon av skipsfart og økende antall passerende tankskip, samt høy hyppighet av tilfeldige og ulovlige bunkersutslipp. Eksport og transport av olje fra Østersjøen gir et vesentlig bidrag til miljørisikoen på Skagerrakkysten. I Kystverkets statistikker ble det i 2009 innrapportert 1302 meldinger om fare for akutt forurensing. I 388 tilfeller var det uønskede utslipp. Av disse meldingene var 500 knyttet til virksomhet på sjøen.

Til tross for stor utvikling innen teknologi og kunnskap ser vi gang på gang at oljeulykker skjer. Friskt i minne har vi blant annet skipsulykkene "Rocknes" i 2004, "Server" i 2007, "Green Ålesund" i 2000, og utslippet fra Statfjord A i 2007. Sistnevnte er etter "Bravo"-ulykken i 1978 klassifisert som det nest største oljeutslippet i norsk historie.

Selv etter langvarig påtrykk fra Kystverket, WWF og andre organisasjoner for å styrke norsk oljevernberedskap, avslører "Full City"-ulykken at norsk oljevernberedskap fremdeles er for dårlig. Vi har en nasjonal beredskapsorganisasjon og beredskapsutstyr som til sammen skal danne en slags forsikring mot oljeulykker. Denne forsikringen koster samfunnet store summer årlig, men er likevel rimelig sammenlignet med kostnadene ved uhell. Samtidig viser det seg gang på gang at denne forsikringen ikke er god nok. Resultatet er tilsølte naturreservater, strender og private eiendommer, med oljeskadde fugl og pattedyr, og engstelse for hvor ulykken skjer neste gang blant lokalbefolkningen langs kysten. WWF mener at det må tenkes nytt og annerledes for å møte fremtidens sikkerhetsutfordringer langs kysten og til sjøs.

Med dette som bakgrunn mener WWF det ikke er holdbart at nødvendige bevilgninger fremdeles mangler, og at midler som blir benyttet hovedsaklig går til oljevernutstyr som representerer en gammel og umoderne beredskapstenkning. Videre er det ingen prosjekter i gang fra myndighetenes side for å tenke nytt og å utvikle neste generasjons utstyr for sjøsikkerhet og beredskap. Ansvarlige myndigheter tenker fortsatt tradisjonelt og lite innovativt og flikker på gamle sjøtrafikksentraler, lenser og opptagere samtidig som oljevern fartøylene snart runder 40 år. Organiseringen ved ulykker er uendret tross til dels sterk kritikk mot lang responstid, manglende koordinering og utilstrekkelig deling av ressursene mellom privat og offentlig beredskap.

Den statlige slepeberedskapen har fortsatt store huller langs kysten, særlig på vestlandet der de fleste ulykkene har forekommet de senere år. WWF er imidlertid svært glade for at "Full City"-ulykken, i tillegg til press fra WWF, vil bidra til etablering av slepebåtberedskap (én slepebåt) langs sørlandskysten.

De siste års skipsulykker med oljeutslipp har vist hvor stor skade bunkersolje (tungolje) gjør. Dagens bunkersolje er i hovedsak en type tungolje som sett fra naturens side representerer den verste form for forurensning. Den er både giftig og klebrig, og har lang nedbrytningstid. Bunkers er restproduktet fra raffinerienes verdikjede, og forurenser uforholdmessig mye under ordinær drift (SO_x , NO_x og CO_2 til luft) og ved ulykker (tilsølte strender), og mer enn hva lettere drivstoff av en høyere kvalitet vil forårsake. Diesel er mer flyktig og fordamper lettere, men koster mer enn tungolje.

WWF sendte 1. august 2009 et brev til regjeringen* med krav om at drivstoff av denne typen må fases ut og totalforbys som drivstoff for skip som anløper norske havner. På tross av gode løfter om å jobbe for utfasing av tung bunkersolje, har regjeringen ikke forpliktet seg til et snarlig forbud mot å bruke tungolje som drivstoff på skip som anløper norske havner.

3. WWFs rolle under oljevernaksjonen

I en oljevernaksjon der oljen har nådd land begrenses effektiviteten av oppryddingsarbeidet i stor grad av å ha nok personell tilgjengelig med riktig kompetanse og riktig utstyr. Per dags dato har ikke oljevernet kommet lenger enn at det mest effektive verktøyet er mennesker med bøtter, bark og spader. Det finnes fortsatt ikke noe verktøy som kan erstatte den jobben et stort antall mennesker kan gjøre i strandsonen.

Det er derfor viktig at man har godt treneede mannskaper som er klare til å bistå i oljevernaksjoner. WWF og NorLense Beredskapssenter (tidl. NordNorsk Beredskapssenter) har utviklet kurset *"Ren kyst!"* i samarbeid med Kystverket, og har siden 2005 kurset frivillige i praktisk oljevern og strandsanering. Til nå er det kurset omkring 350 frivillige, og det står over 300 på venteliste. WWFs frivillige har deltatt i tidligere oljevernaksjoner, deriblant "Server"-aksjonen i 2007, hvor vi deltok med over 120 frivillige og samlet opp over 200 tonn oljeholdig masse.

Under "Full City"-aksjonen mobiliserte WWF våre frivillige oljevernere raskt og var på plass allerede dagen etter utslippet. Fra mandag 3. august til 18. september hadde WWF hver dag rundt 15-20 frivillige i arbeid. WWF stilte med til sammen 96 personer som til sammen la ned omkring 1 000 dagsverk i løpet av aksjonen. WWFs rolle var å bistå IUA med kompetent frivillig personell til strandrensing, samarbeide med andre miljøorganisasjoner om å etablere og drifte et rehabiliteringssenter for vask og rehabilitering av oljeskadd fugl, samt bistå IUA-ledelsen med råd og miljøfaglige vurderinger.



WWFs frivillige oljevernere jobber med å rense opp i det populære badeområdet i Krogshavn. ©WWF / Nicolai Roan.

I samarbeid med NorLense Beredskapssenter fikk WWF ansvaret for å sette i gang opprydningen på Stråholmen og Jomfruland, to øyer med særdeles sårbar flora og fauna. I disse områdene samarbeidet vi også med mannskaper fra Heimevernet og lokale frivillige. Stråholmen er et våtmarksområde med flere sjeldne planter, og er også et viktig habitat for mange typer fugl. Her finner man flere rødlistede fuglearter, bl.a. lomvi, storlom, sjøorre, åkerrikse, hettemåke, makrellterne og flere rovfuglarter. Hele øya er vernet enten som naturreservat eller landskapsvernområde. Jomfruland er også et viktig område for fugl, her er det blitt observert 72 rødlistede fuglearter bl.a. stellerand, storlom, kongeørn, vipe, dobbeltbekkasin og hubro. Jomfruland har også flere rødlistede arter av planter og insekter, og rullesteinsodden er en viktig rasteplass for trekkfugl.

WWFs frivillige ble også benyttet som teigledernes rådgivere, i tillegg til å arbeide med opprydning i fjæra. WWFs frivillige ble også tidvis brukt som teigledere og/eller assisterende teigledere på Jomfruland, Stråholmen, Krogshavn og Såstein. WWF deltok på daglige stabsmøter med IUA-Telemark, og ble etter hvert tatt inn som en likeverdig partner i aksjonssentralen på Halen gård. Tilbakemeldinger fra aksjonsledelsen, IUA og Kystverket tyder på at bidragene med miljøfaglig bistand og operative innspill til strandrensingen ble høyt verdsatt.

Mange av WWFs frivillige fra "Ren kyst!" prosjektet ble værende i Langesund over flere uker og måneder, som var en fordel for å opprettholde kontinuitet når annet mannskap ble skiftet ut. WWF har fått gode tilbakemeldinger om kunnskapsnivået hos våre frivillige, samt at vi representerte en viktig ressurs i denne typen arbeid.

I "Full City"-aksjonen, i tillegg til "Server"-aksjonen, har WWF vist at vi stiller opp på kort varsel og at vi samarbeider godt med annet oljevernpersonell, og at vi har kompetanse til å jobbe selvstendig. WWFs mannskaper bør etableres som en formell del av beredskapen ved større oljeutslipp.



WWFs frivillige under trening før "Full City"-ulykken. ©WWF/Svein Eriksen

4. HMS – helse, miljø og sikkerhet må komme først i oljevernaksjoner

Helse, miljø og sikkerhet (HMS) er det viktigste i enhver oljevernaksjon, og ble fokusert sterkt også i denne aksjonen, men dessverre etterfulgt i svært varierende grad. I forbindelse med aksjonen var det per 27.10.2010 rapportert 80 uønskede hendelser, inkludert alt fra personskader til materiellskader. Selv om HMS var uttalt prioritert fra aksjonsledelsen var det altså likevel et relativt stort antall hendelser som ble rapportert. Det burde vært utvist større forsiktighet når det gjelder innånding av petroleumsgasser og bruk av pustevern. Dette gjelder spesielt de første dagene når fordampingen av skadelige stoffer er størst, på varme dager uten vind og alltid under spyling.



WWF anbefaler at det bør gjøres grep for å sikre at opprenningsarbeidet ute i felt alltid følger HMS-reglementet og i mindre grad beror på personlige initiativer. Alle som skal jobbe ute i felt i forbindelse med en oljevernaksjon skal etter krav i blant annet arbeidsmiljøloven ha HMS-opplæring på forhånd, og riktig verneutstyr må alltid være tilgjengelig. Dette må på plass før neste ulykke. WWFs "Ren kyst!" kurs dekker kravene til HMS-opplæring i forbindelse med oljevernaksjoner - men dette alene dekker ikke behovene ved neste oljevernaksjon. Derfor mener vi HMS-opplæring bør nedfelles i beredskapsplanene slik at kurs fortløpende kan holdes for nytt personell i tilfelle av en aksjon.

5. Avfallshåndtering

Det genereres mye avfall under en oljevernaksjon. Avfallsmengden fra strandrensingen alene etter "Full City" er anslått til 2 600 tonn. Det tok tid før det ble satt i gang søppelsortering, men i enkelte områder fungerte det aldri. Støvler, hansker og annet utstyr ble i begynnelsen av aksjonen kastet etter et bruk, noe som ble forbedret da man fikk i gang vaskeriet på depotet. Dette fungerte godt og bidro til en mer miljøvennlig fortsettelse av aksjonen. Søppelposer for husholdningsavfall ble benyttet til å fjerne oljeholdig masse fra strendene. Ettersom de ikke tåler mye vekt før de revner, kunne de ikke fylles helt opp og førte til at et uforholdsmessig stort antall poser ble benyttet. Potensialet er stort for en mer miljø- og ressursbesparende metode. WWF mener at avfallshåndtering må på plass i planverket og være en del av beredskapen for å unngå sekundær forurensing. Følgelig må det settes inn ressurser på et tidlig stadium i en aksjon slik at dette ikke blir et u håndterlig problem med ytterligere konsekvenser i form av sekundær forurensing.

6. Samarbeid mellom aktørene

Per 22. september 2009 var det lagt ned 5 600 arbeidsdøgn. Mannskap kom fra IUA'ene, Heimevernet, kommunene i Telemark, Sivilforsvaret, Direktoratet for Naturforvaltning, brannvesenet og havnevesen, i tillegg til lokale frivillige og WWF.

Samarbeidet har stort sett fungert eksemplarisk. Likevel er det rom for forbedring på enkelte punkter ved en ny aksjon. Når en oljevernaksjon ikke lenger er i den akutte fasen, er det viktig å opprettholde fremdrift og kontinuitet i arbeidsstyrken, blant annet ved å utnytte fullt ut den ressursen både erfarne personer og de som kan jobbe over lengre perioder er.



Inge (Kystverkets depotstyrke) og Ida (WWF) tar en pause fra arbeidet i Krogshavn, Langesund. ©WWF

Opplæring er ressurskrevende, og bruken av uskolert personell som kun kan arbeide over kortere tidsrom bør begrenses. Det er også viktig at man tar seg tid til å gi god opplæring. I tillegg må det opprettholdes god kommunikasjon med de frivillige, både utenom og i arbeidstiden og sikre kontinuiteten på kontaktpersoner i ledelsen. Disse bør ikke skiftes ut for hyppig, for å holde arbeidernes motivasjonsnivå og arbeidsmoral oppe og sikre at ledelsen har oversikt over aksjonen.

7. Effektene av oljesølet

Erfaringsmessig har denne typen oljesøl store konsekvenser i mange år etter at opprydningsarbeidet er ferdig. Dette gjelder både økonomiske, biologiske og geologiske konsekvenser. Det er teoretisk og praktisk umulig å fjerne alle oljerester, på tross av iherdig innsats fra opprydningsmannskapene og fra tekniske og kjemiske hjelpemidler. Denne oljen må forvitres bort av tidens tann, og dette kan ta mange tiår. Oljen som blir liggende mellom steiner, innimellom steinbrygger og murer, i vegetasjonen i våtmarksområder, på vegetasjon i sjøkanten og på sjøbunnen, vil lekke ut over tid, og spesielt ved temperaturendringer og værskifte. "Full City" grunnstøtte i et område som inneholder flere naturreservater, i tillegg til viktige geologiske "hot spots". Av omkring 200 registrerte landpåslag med oljeforurensning er over 40 registrert i særskilt viktige områder for miljøet.

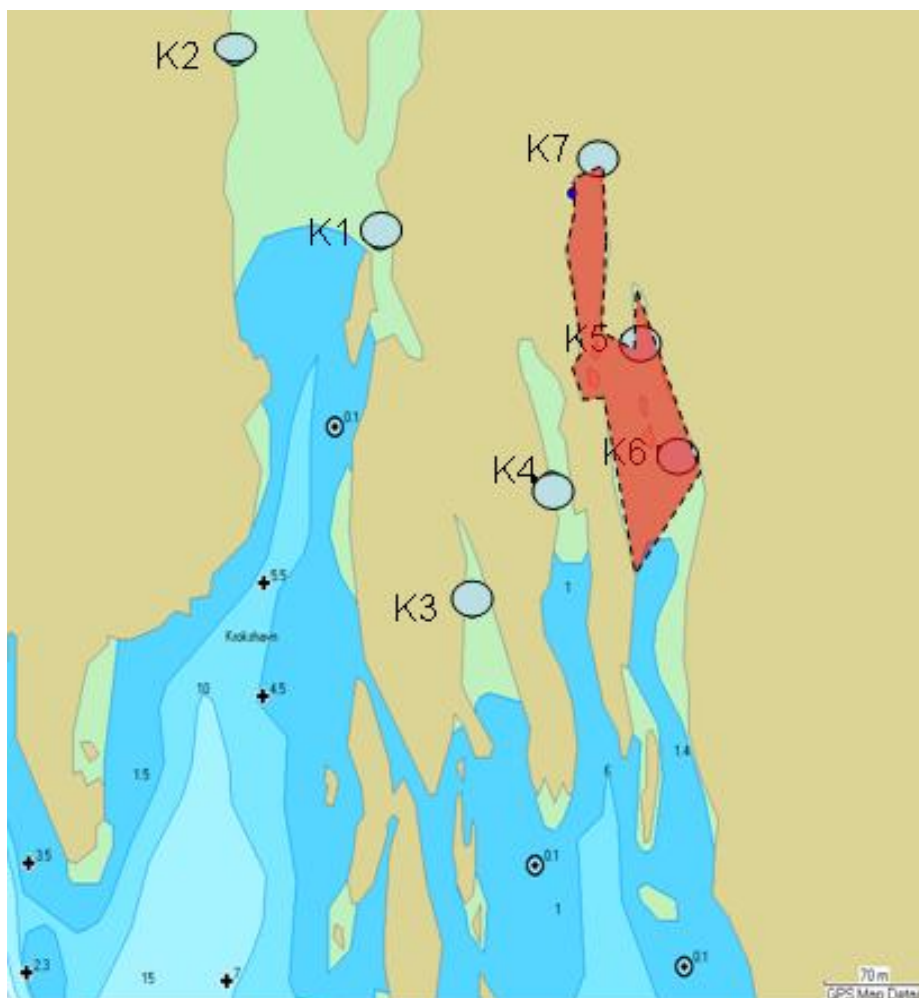


Oljesølet fra "Full City". ©LN-HTD/Kystverket

7.1 Biologiske effekter

Havforskningsinstituttet (HI) og Norsk Institutt for Vannforskning (NIVA) har gjennomført undersøkelser av oljekomponenter i det marine livet i enkelte områder etter "Full City" forliset. Fokuset har vært på fisk (matfisk og leppefisk), krabbe og blåskjell, samt vannkvalitet, både nær skipet og lenger unna. Tidligere miljøundersøkelser i området, tatt i forbindelse med industrianleggene på Herøya, gir gode bakgrunnsdata å sammenligne med.

Målinger av vannkvaliteten viste tydelige tegn på forurensing nær havaristen, mens stasjoner lenger unna var forholdsvis rene. Sterk forurensing ble også målt i blåskjell ved stasjonene i Krogshavn og Steinvika og det ble rapportert om forhøyede nivåer hos fisk fanget nær havaristen i tiden etter ulykken. HI anbefaler videre overvåkning av det marine livet, for å kunne avdekke eventuelle langtidseffekter. På oppdrag fra Kystverket har Norconsult utarbeidet en rapport i juni 2010 med følgende konklusjon: "På bakgrunn av overskridelser av risiko for human helse ved bading i området Langesund Bad bør ansvarlig myndighet på en hensiktsmessig måte, informere publikum om Dette på grunn av at målte konsentrasjoner av PAH- stoffer i sedimentet kan føre til en uønsket eksponering som bidrar til en uakseptabelt høy risiko for human helse. De høyeste verdiene av PAH og THC ble målt ved stasjon K5(området rett innenfor brua i denne bukta)."



Område i Krogshavn hvor mye bading medfører en uakseptabel helserisiko.

Haugestøl G.L. 2010/Norconsult

Norsk Ornitologisk Forening (NOF) rapporterte under aksjonen om observasjon av 2 228 oljeskadde fugl, fordelt på 39 arter. Blant de oljeskadde fuglene er syv arter på Artsdatabankens rødliste, kategorisert som sårbar eller nær truet.

Art	Antall	Art	Antall	Art	Antall	Art	Antall
Ærfugl	1232	Knoppsvane	30	Svartand	8	Toppskarv	2
Gråmåke	239	Gråhegre	15	Kråke	7	Kanadagås	1
Storskarv	148	Sildemåke	14	Rødstilk	7	Havsule	1
Tjeld	89	Gravand	14	Stokkand	6	<i>Fiskeørn</i>	1
Grågås	84	Polarsnipe	13	Skjærpiplerke	5	Sandløper	1
Strandsnipe	72	<i>Makrellterne</i>	12	Krikand	4	Tundrasnipe	1
Svartbak	65	Linerle	11	<i>Teist</i>	4	<i>Brushane</i>	1
Siland	35	<i>Hettemåke</i>	10	Havhest	3	Blåstrupe	1
Fiskemåke	34	Gluttsnipe	10	Grønnstilk	2	<i>Hønsehauk</i>	1
<i>Sjøorre</i>	33	Sandlo	9	Myrsnipe	2	<i>Steinskvett</i>	1
						Totalt	2228

Tabell 1. Antall individer, fordelt på art, av oljeskadde fugler som følge av "Full City"-ulykken utenfor Langesund. Rapportert i "Artsobservasjoner" (NOF) pr. 31. desember 2009. Arter skrevet med kursiv skrift er rødlistede arter. Tallene er justert for dobbeltrapporteringer.

Hovedvekten av de observerte oljetilsølte fuglene var ærfugler (57 prosent), og av de registrerte døde fuglene var 84 prosent ærfugl. Det er registrert 1 301 omkomne ærfugl, og NINA estimerer at 1 500–2 000 ærfugl omkom. Av andre arter er skarv, måkefugler og dykkender de største gruppene som ble rammet, og NINA estimerer at minst 500 fugl av andre arter enn ærfugl er omkommet. Totalt er det estimert at 2 000–2 500 sjøfugl døde som en direkte følge av "Full City"-ulykken.

Av de døde fuglene som ble registrert, var det i stor grad fugl med enten svært lite oljetilsølt fjærdrakt (< 10 prosent olje, 36 prosent av de døde fuglene) eller svært mye olje i fjærdrakten (> 90 prosent, 28 prosent av de døde fuglene). Dette viser at oljemengde i fjærdrakten sier lite om fuglens kondisjon og overlevelse.

Sjøfugljakta langs sørlandskysten starter vanligvis 1. oktober hvert år, og i Norge ble det i 2008 felt over 10 000 ærfugl. Som følge av ulykken anbefalte WWF å ikke åpne for jakt før eventuelt etter neste hekkesesong, både for å gi fuglene ro i hekketiden og for å få et fullt overblikk over den totale påvirkningen av ulykken på bestanden. DN besluttet 28. september å frede ærfuglen i inneværende jaktår i Telemark fylke som ble sterkest berørt av oljesølet, i tillegg til Risør kommune i Aust-Agder og Larvik kommune i Vestfold for å redusere beskatning gjennom jakt på fugl fra hekkebestandene som ble hardest rammet av oljesølet.

I følge Veolia er 191 m³ (191 000 l) fortsatt i miljøet. Heldigvis skjedde ulykken på sensommeren da den biologiske produksjonen er på vei ned. Sel og fugl myter også på denne tiden, noe som fører til at tilgriset fjærdrakt/pels skiftes ut. Hadde det samme hendt i mars/april er det grunn til å tro at effektene ville blitt større hos arter som reproduserer på våren. På sensommeren har mange arter mye energi å gå på. I tillegg vil en del av de skadelige stoffene i olje lagres, hos mange arter, i fettvev og er derfor biologisk utilgjengelige. Samtidig vil disse dyrene kunne oppleve en sekundær eksponering når de i løpet av vinteren vil måtte bryte ned fettene for å overleve. Derfor vil trolig den virkelige effekten oppdages i form av økt dødelighet de kommende vintre, og eventuelt i form av lavere reproduksjonsrate de neste våresongene.



Oljeskadd fugl. ©WWF

7.2 Viltrehabilitering

WWF, Norges Naturvernforbund, Norsk Ornitologisk Forening, Direktoratet for Naturforvaltning (DN) og Fylkesmannen i Telemark gikk tidlig sammen og krevde midler for å rehabilitere oljeskadd sjøfugl. Et møte ble avholdt 10. august 2009 i Miljøverndepartementet (MD) der DN ga tillatelse til rehabiliteringen, og MD støttet aksjonen med totalt 1,7 mill. kroner. Mottakssenteret ble satt opp på havneterminalen i Langesund, og drevet av Nettverk for Oljeskadd Vilt (NOW). Statens naturoppsyn (SNO) og Viltnemda ledet arbeidet med innsamling av oljeskadd fugl, som ble brakt inn til mottaket for behandling og rehabilitering.



Fugl på mottakssenteret for behandling og rehabilitering i Langesund. ©WWF

7.3 Vask av oljeskadet fugl

Vask og rehabilitering av sjøfugl er vanskelig og tidkrevende. Behandlingen kan påføre fuglene ekstra stress og lidelse men det er liten tvil om at oljeskadde fugler lider dersom de overlates til seg selv. I Norge mangler vi dessverre retningslinjer og infrastruktur for håndtering av oljeskadd fugl. Dersom vi skulle få en akutt situasjon der viktige bestander av f.eks. rødlistede arter er kritisk truet vil det være uhyre knapp tid til å etablere et effektivt og kompetent apparat, og resultatene vil bli deretter.

Klare beredskapsplaner for hva man skal gjøre med sjøfugl vil kunne bidra til at et mye større antall fugl blir reddet. USA, Australia, New Zealand, Sør-Afrika, Belgia, Nederland og Storbritannia har allerede beredskapsplaner der rensing av fugl inngår. Det er økende interesse for denne typen planverk i Europa siden også Sverige, Finland, Tyskland og De baltiske landene arbeider med utvikling av denne type planverk. En profesjonell håndtering av oljeskadd fugl er etter WWFs mening et uttrykk for et mer ansvarsbevisst natursyn, og det var derfor svært gledelig at "Full City"-aksjonen ble startskuddet for en helhetlig rehabiliteringsprosess for sjøfugl i Norge. Nettverket for oljeskadd vilt (NOW), med de offisielle partnerne Naturvernforbundet, NNI (Norsk Naturinformasjon), NOAH, NOF, Ocean Rehab, Store Færder Ornitologiske Stasjon, SWAN (Sea and Wildlife Alert Norway) og WWF, etablerte og opprettholdt et fuglemottak i Langesund de første syv ukene av aksjonen.



En ærfugl blir vasket på fuglestasjonen i Langesund. ©Vivi Sævik.

I løpet av denne perioden ble 181 fugler levert til fuglemottaket, hvorav 96 overlevde og ble sluppet fri. 85 fugler døde i mottaket. 33 prosent av de døde fuglene var i så dårlig stand at de ikke kunne rehabiliteres, og døde eller ble avlivet i akuttmottaket (ICU). 41 prosent av fuglene døde i stabiliseringsprosessen før vask, og 26 prosent døde etter vask. De 181 fuglene som ble levert til mottaket bestod av tolv arter, derav tre rødlistede arter (sjøorre, hettemåke og teist).

Art	Antall
Ærfugl	155
Gråmåke	7
Storskarv	7
Sjøorre	3
Toppskarv	2
Knoppsvane	1
Grågås	1
Gravand	1
Svartbak	1
Fiskemåke	1
Hettemåke	1
Teist	1
Totalt	181



En fiskemåke går inn for landing i en oljetilsølt vik. ©: Vivi Sævik.

Tabell 2. Oversikt over fugler brakt levende inn til fuglemottaket i Langesund. Arter i kursiv skrift er rødlistede arter. Kilde: Rapport 8-09/NOF.

WWF mener at det må etableres en nasjonal handlingsplan for håndtering av oljeskadd fugl, som integreres i eksisterende beredskapsplaner. Det bør i tillegg etableres et europeisk nettverk for utveksling av kompetanse og mannskaper for rehabilitering av sjøfugl, og depotene bør oppgraderes med enkelt beredskapsutstyr til håndtering og innsamling av sjøfugl.

7.4 Geologiske effekter

Kysten av Bamble, Kragerø og Langesund karakteriseres av svært variert og spesiell geologi. Enkelte av disse områdene er, som Nordens eneste, kåret til å være en del av UNESCOs European Geopark. Regiongeologen for Vestfold, Telemark og Buskerud rapporterer om at store deler av disse områdene med vulkanske steinmasser, fossiler og rætt etter det skandinaviske islokket, ble tilsølt med olje. Myke mineraler har ført til at man ikke har kunnet benytte harde opprensningsmetoder som skraping og trykkspyling på enkelte av lokalitetene, og det vil derfor trolig ta lang tid før man får tilbake den opprinnelige tilstanden i disse internasjonalt anerkjente områdene.

7.5 Økonomiske konsekvenser

I forurensningsloven paragraf 76 heter det " Det offentliges utgifter, skade eller tap etter § 74 kan kreves dekket av den ansvarlige for forurensningen eller avfallsproblemene." Også kjent som "The polluter pays"- prinsippet. Det er da i utgangspunktet skipets eier som skal dekke alle omkostninger etter "Full City" - oljesølet, i dette tilfellet COSCO. Oppgjøret etter denne type aksjoner viser seg imidlertid ofte å være en langdryg affære over år med juridiske drakamper. Tidligere erfaringer viser at kyststaten ofte sitter igjen med en betydelig regning, ettersom rederiet kan tegne en begrensningsforsikring som avgrenser erstatningsansvaret for eier slik at ekstra utgifter blir vanskeligere å hente inn.

Det er forventet at de totale kostnadene ved oljevernaksjonen etter "Full City" vil ligge i området 200-250 millioner kroner, og den blir dermed Norges dyreste oljevernaksjon. Hvor mye av dette forurenser dekker, og hvor mye staten må ta på egen kappe, er fremdeles ikke avklart.

Mange områder langs sørlandskysten beskrives som ferieparadiser, og huser store mengder turister i sommerhalvåret som driver med båtliv, hytteliv og camping, surfing, brettseiling og kiting, padling, jakt og fiske, dykking og fuglekikking . Forringelse av denne type aktivitet og verdier er vanskelig å anslå, men tidligere erfaringer fra for eksempel "Prestige"-ulykken i Spania i 2002 tilsier at lokale næringer kan gå glipp av inntekter i forbindelse med turisme de påfølgende årene.

8. Norsk oljevernberedskap – status etter "Server"-ulykken i 2007 og behov under økende risiko

Det har blitt investert 300 mill. kroner til oljevernberedskap de siste fem årene (2004-2009). På tross av dette har det ikke skjedd nevneverdige forbedringer innen strandrensearbeidet, noe som i denne aksjonen har krevd 13 000 dagsverk av til sammen 15-18 000 dagsverk. Likevel ble kun 6 % av den totale mengden olje tatt opp ved hjelp av strandrensing. Her er det et stort potensiale for utvikling av utstyr som kan effektivisere arbeidet. I 2009 fikk Kystverket 120 mill. fra staten til fornyelse av utstyr. Midlene skal dekke det dokumenterte etterslepet i Kystverkets rapport fra 2005 "Status beredskapsmateriell oljevern i forhold til anbefalt beredskapsnivå – Beskrivelse av materiellstatus for oljevernutstyr og annet beredskapsmateriell innen statens oljevernberedskap med forslag til investeringsplan for perioden 2006 – 2010" .

WWF mener imidlertid at denne lenge etterspurte oppgraderingen av eksisterende oljevernmateriell ikke gir rom for moderne og fremtidsrettede utviklingsprosjekter som kan bringe sjøtransport og oljevernberedskap fremover. Sverige og andre europeiske kyststater investerer i moderne fly og satellittovervåking (tre fly og flere oljevern fartøyer i Sverige) for å ta nye steg i bekjempelse av oljeforurensning langs strendene. Norge leier fremdeles tjenesten av et sivil firma som har forurensningsovervåking som ett av flere oppdrag. Videre mangler utviklingen av moderne satellittovervåking og AIS for våre kyst- og havområder. Kystverket har over den neste tiårs perioden gjennom Nasjonal Transportplan fått anledning til å starte prosjekteringen og innfasing av enkelte flerbruksfartøyer med oljevernkapasitet, mens Sverige og de andre Nordsjølandene har operative fartøyer som norske oljevern fartøyer ikke kan øve sammen med fordi de er for gamle(!). De norske oljevern fartøyene ble bygd i 1970-årene og er meget lite egnet i sjø, har for liten fart og mangler det meste av moderne skipsutrustning og elektronikk som kunne bidra til mer effektive oljevernaksjoner.

De norske oljevern fartøyene er så umoderne at de ikke vil kunne oppfylle norske avtalemessige forpliktelser til å bistå andre land under oljevernaksjoner. Disse forpliktelsene er nedfelt i Bonn-avtalen, som er en gjensidig avtale om varsling, bistand og miljøovervåking mellom landene som grenser til Nordsjøen. Avtalen trådte i kraft i 1969, og ble revidert i 1983.

Deltakerlandene i Bonn-avtalen er Belgia, Danmark, EU, Frankrike, Nederland, Norge, Storbritannia, Sverige og Tyskland, og København-avtalen, hvor regjeringene i Norge, Danmark, Sverige, Island og Finland forplikter seg til å samarbeide for å beskytte miljøet i havet mot forurensning som skyldes olje eller andre skadelige stoffer, som utgjør en alvorlig og overhengende trussel mot en eller flere av partenes vitale interesser. Skal vi oppfylle disse, må Kystverket sende personell, leie inn sivile fartøyer eller Kystvakten for å dekke behovet. WWF etterlyser den oljevern faglige utviklingen og samhandlingen i dette bildet.

WWF mener man nå må investere tungt i fremtiden, og sikre norskekysten ved å styrke arbeidet med norsk oljevernberedskap og sjøsikkerhet utover midler og tallmagi som egentlig kun dekker gammelt etterslep og kritisk vedlikehold. WWF etterlyser visjoner og handlekraft både i Fiskeri- og kystdepartementet og i Kystverket som kan vise vei mot et paradigmeskifte for sjøsikkerhet og oljevern. Dette vil profilere Norge som en nasjon som kan forvalte våre havområder og som har utstyr til å sikre disse mot ulykker på en moderne, effektiv og profesjonell måte.

Da statsminister Jens Stoltenberg, olje- og energiminister Terje Riis Johannessen og fiskeri- og kystminister Helga Pedersen var på befaring i Langesund den 4. august 2009, overrakte WWF ett brev med krav til bedringer i norsk oljevern (se vedlegg 1).

Som svar på dette presenterte regjeringen en rekke tiltak som skal bidra til å håndtere situasjonen og bedre den generelle oljevernberedskapen og sjøsikkerheten:

- Regjeringen vil sørge for at ressursene som er nødvendige for opprydningsarbeidet blir stilt til disposisjon.
- Regjeringen vil etablere statlig slepebåtberedskap på Sørlandet så fort som praktisk mulig.
- Regjeringen vil utarbeide en plan for utbygging av slepebåtberedskap på Vestlandet.
- Regjeringen vil sette i verk et program for oppgradering av trafikkssentralene, herunder Horten, Brevik og Kvitsøy.
- Regjeringen vil sette i verk et program for utskifting av oljevern fartøy.
- Regjeringen viderefører arbeidet med å etablere seilingsleder langs Sørlandet og resten av kysten slik det nå er gjort fra Vardø til Røst.
- Regjeringen vil foreta en gjennomgang av oppankringsplasser.
- Regjeringen vil se på muligheter for å fremskynde utfasing av tungolje i samarbeid med næringen og ulike myndigheter.
- Regjeringen vil legge til rette for at private kan bidra i opprydningsarbeidet og vask av sjøfugl i samarbeid med frivillige organisasjoner og med nødvendig opplæring. Private kan ringe kontakttelefonene som står oppført på Kystverkets og IUA-enes nettsider.

WWF vil følge nøye med på hvordan disse løftene oppfylles og settes i kraft de neste årene. WWF krever at Regjeringen og Kystverket som er ansvarlige for sikkerheten og beredskapen i våre kyst- og havområder må vise med handling, og ikke bare ord, at de kan gjennomføre de ni ovennevnte punktene. For å få til dette må det legges inn betydelige midler, og gjøres en langt mer aktiv innsats for å planlegge og håndtere utviklingen av sjøtrafikk og potensielle ulykker i tiden som kommer. WWF er foreløpig langt fra å være overbevist om dette.



Miljøvernministeren og fiskeri- og kystministeren i samtaler med Rasmus Hansson i Langesund. ©: WWF.

9. Politiske krav og veien videre

Norge er avhengig av sjøtransport for import og eksport av nødvendige varer og tjenester. Sjøtrafikken langs kysten vil øke jevnt i årene fremover, og således øke risikoen for ulykker. Den beste måten å redusere sannsynligheten for oljesøl langs norskekysten er å endre petroleumspolitikken i retning bort fra satsning på forurensende olje- og gassvirksomhet og over mot fornybare, bærekraftige energiløsninger. Det hjelper lite at oljeselskapene produserer olje og gass i "verdensklasse", så lenge antall ulykker øker og bunkersolje forblir drivstoffet. Risikoen for nye uhell, og de potensielle konsekvensene vil også kunne bli større dersom regjeringen tillater ytterligere petroleumsaktivitet i sårbare, verdifulle og kystnære områder.

Vi vet at oljeulykker vil skje også i fremtiden, og det er derfor viktigere enn noen gang å verne om våre viktigste naturområder. WWF mener derfor at de mest sårbare og verdifulle områdene ikke bør åpnes for oljeboring, og må beskyttes mot skipstrafikk med tung bunkersolje. I et samlet perspektiv finnes det ingen dekning for at norske kyst- og havområder tåler flere belastninger enn det de nå er utsatt for. Det er på tide å innse at grensen er nådd - norskekysten utsettes daglig for virkningene av dokumenterte klimaendringer, forsuring av havet og endrede levevilkår for arter og økosystem. Disse fundamentale endringene kommer i tillegg til den samlede påvirkningen fra petroleumsvirksomhet, fiskerier, oppdrett, forurensning, skipsfart og introduksjon av fremmede arter. Det blir derfor avgjørende å sørge for varig beskyttelse av spesielt sårbare og verdifulle områder, og dreie forvaltningen av havområdene i retning av økosystembasert, helhetlig forvaltning.

10. Konklusjon og anbefalinger

“Full City” har vist at vi ikke er godt nok forberedt når ulykken inntreffer. Regjeringen må satse på nytenkning og nyutvikling innenfor både forebyggende sjøsikkerhet og operativt oljevern. Dette gjelder både innenfor oljevernutstyr og organisering under oljevernaksjoner. Flere europeiske kyststater har den samme utfordringen og regjeringen må ta initiativer i internasjonale forum til å samle flere nasjoner rundt utfordringene knyttet til oljesøl og forurensning av kysten. For å så godt som mulig være forberedt, og forbedre både respons og beredskap før neste uhell langs vår kyst anbefaler WWF regjeringen:

- Å innføre forbud mot tungolje som drivstoff på skip som anløper norske havner
- Å videreutvikle Norges rolle som aktiv pådriver i fns internasjonale skipsfartsorganisasjon (imo) for å utvikle tungolje som drivstoff og redusere klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart
- Å modernisere og oppdatere den statlige oljevernberedskapen ved å igangsette forsknings- og utviklingsprogrammer som kan fremskaffe en ny generasjon oljevernutstyr
- Å etablere en samlet kystberedskapsorganisasjon med kort responstid som består av komponenter fra både offentlig og privat virksomhet
- Å etablere en slepebåtberedskap med kort responstid langs hele kysten - dette betyr i første omgang en oppgradering på vestlandet og ved stadt
- Å øke takten i utskiftningen av kystverkets oljevern fartøy ved å innfase ett nytt fartøy hvert år de neste 4 årene
- Å revidere nødhavner, strandsettingsplasser og oppankringsposisjoner langs kysten med sikte på å posisjonere disse i mer egnede og værbeskyttede områder
- Å etablere en nasjonal handlingsplan for håndtering av oljeskadd fugl, og integrere disse i eksisterende beredskapsplaner
- Å opprette en permanent beredskapsenhet for oljeskadde dyr
- Å kartlegge og innfase trenet personell (som wwfs ren kyst!) Som en del av den stående beredskapen ettersom disse kan mobiliseres rask, uten videre opplæring og kan fungere som lagledere i aksjonsområdet
- Å fornye energi- og petroleumspolitikken i fornybar retning, og gradvis redusere Norges avhengighet av olje- og gassvirksomheten

11. Kilder

Artsobservasjoner pr. 31.desember 2009. NOF. Lokalisert 29.7.2010.

http://artsobservasjoner.no/fugler/uttag_obstabell.asp?sifteid=477&fromyear=2009&toyear=2009.

Barrett, R.T., Lorentsen, S.-H. & Anker-Nilssen, T. 2006. *The status of breeding seabirds in mainland Norway*. Atlantic Seabirds 8: s.97-126.

Boitsov, S. & Klungsøyr, J. 2009. *Undersøkelse av oljeforurensning i marint miljø etter havariet av lasteskipet "Full City"*. Havforskningsinstituttet. 20 s.

Dahlgren, S. 2009. *Oljesølskader på geologisk naturarv og opprydding etter "Full City" havariet*. Regiongeologen Buskerud, Telemark, Vestfold fylkeskommuner. 24 s.

Haugestøl, G.L. 2010. *Undersøkelser av olje i sediment i friluftslivsområdet Krogshavn og Langesund Bad etter havariet av Full City*. Norconsult. 41 s.

Lorentsen, S.-H., Bakken, V., Christensen-Dalsgaard, S., Follestad, A., Røv, N. & Winnem, A. 2010. *Akutt skadeomfang og herkomst for sjøfugl etter MV Full City-forliset*. – NINA Rapport 548. 44 s.

Skrede, A-B. & Jensen, N. 2007. *"Aldri så galt at det ikke kan bli verre... Sjøsikkerhet og oljevernberedskap – erfaringer etter "Server"*. WWF-Norge. 22 s.

http://assets.wwf.no/downloads/wwf_rapport_erfaringer_etter_server_ulykken_mars_2007.pdf

Statens Havarikommisjon for transport. 2009. *Foreløpig rapport – Rapport om undersøkelse av MV "Full City" – IMO No. 9073672, Grunnstøting ved Såstein 31. juli 2009*. 6 s.

Winnem A. Pedersen, J.R. & Torheim, K. 2009. *innfangning og rehabilitering av oljeskadde sjøfugler etter "Full City"-forliset*. Norsk Ornitologisk Forening. Rapport 8-2009. 19 s.

Vedlegg 1 – WWFs brev til Miljøvern- og Fiskeri- og kystministeren



WWF-Norge

Kristian Augusts gate 7a
Pb 6784 St. Olavs plass
0130 OSLO
Norge

Tlf: 22 03 65 00

Faks: 22 20 06 66

E-post: njensen@wwf.no

info@wwf.no

www.wwf.no

Miljøvernminister Erik Solheim
Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0130 Oslo

og

Fiskeri- og kystminister Helga Pedersen
Fiskeri- og kystdepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 Oslo

Oslo, 1. august 2009

Oliesølet ved Langesund – en vekker for sjøsikkerhet, norsk olievernberedskap og petroleumpolitikk

Skipet 'Full City' gikk på grunn på Såstein ved Langesund med 1120 tonn tungolje 31 juli 2009. WWF frykter grunnstøtingen kan bli dobbelt så alvorlig som 'Server'-ulykken utenfor Fedje i 2007. Her omkom hele 8 000 sjøfugl, og oljevernaksjonen var den største til dags dato i Norge med kostnader på 225 millioner kroner.

Grunnstøtingen ved Langesund skjedde midt i fuglereservatet Lille Såstein i en meget sårbar tid for sjøfuglene. Det er forbud mot ilandstigning og ferdsel i en sjøsone på 50 meter mellom 15. april og 1. august. På kyststrekningen fra Porsgrunn til Kragerø er det hele 27 sjøfuglreservater.

Tungolje er miljømessig den verste formen for drivstoff på skip. Tungolje burde vært forbudt i skip som anløper norske havner, fordi ulykker som dette viser at ingen kystberedskap er god nok til å hindre ulykker og at selv relativt små utslipp av drivstoff får betydelige miljøkonsekvenser. Men, risikoen kan reduseres ved en rekke tiltak som WWF her foreslår. Den statlige slepebåtberedskapen langs hele kysten må kraftig forbedres for å hindre at skip i nød grunnstøter. Oljeaktivitet i kystnære naturområder som Goliat på Finnmarkskysten og Lofoten/Vesterålen og økt oljetransport i nordområdene og langs norskekysten øker risikoen for ulykker og konsekvenser både ti og hundre ganger så store som dette. Langesund-ulykken bør være en tankevekker for i valgkampen når olje i nord, sjøsikkerhet og oljevernberedskap skal diskuteres.

WWFs frivillige oljevernberedskap Ren Kyst! er kontinuerlig klare til å rykke inn på kort varsel på Kystverkets signal for å bidra til å fjerne oljesøl i den sårbare kystnaturen. Kystverket har nå anmodet WWF Ren kyst om å bidra i Langesund med en tilsvarende aksjon som etter "Server-ulykken", hvor opprydingsarbeidet tok ca 6 måneder.

WWF er glade for at både Miljøvernminister Erik Solheim og Fiskeri- og kystminister Helga Pedersen drar til ulykkesområdet og WWF vil i tillegg til å bidra direkte i opprydningen fremme følgende forslag til bedre sjøsikkerhet og en forbedret norsk oljevernberedskap og petroleumpolitikk:

Tungolje bør forbys som marint drivstoff for skip som anløper norsk havn

Tungolje er miljømessig den verste formen for drivstoff på skip. Tungolje burde vært forbudt i for skip som anløper norske havner. Både "Server"-ulykken og oljesølet i Langesund illustrerer behovet for et tungoljeforbud for skip som anløper norske havner og at utfasing i sårbare internasjonale farvann må intensiveres. IMO - Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen - vedtok nylig et forbud mot at skip som går i Antarktis bruker tungolje som drivstoff og et slikt forbud gjelder allerede i verneområder på østsiden av Svalbard, så dette er mulig også i andre sårbare farvann.

Reduser risikoen for oljeutslipp i sårbare kystnære områder og i nordområdene ved en endret petroleumpolitikk

Oljeaktivitet i kystnære naturområder som Goliat på Finnmarkskysten og Lofoten/Vesterålen og økt oljetransport i nordområdene øker risikoen for ulykker og konsekvenser både ti og hundre ganger så store som "Server"-ulykken og oljesølet i Langesund. Når det nå gis tillatelse til oljeboring så tett inntil fuglefjell og gyteplasser som ved Goliat, vil det i praksis bety at ingen naturressurser er for viktige og sårbare til å spares mot truslene fra oljeindustrien. Goliat ligger 48 km fra kysten, en for liten avstandsbegrensningen er satt for at det skal være tilstrekkelig responstid ved et oljeutslipp. Ved så korte avstander vil det være umulig å få på plass utstyr tilstrekkelig raskt for å redusere skadene ved et oljeutslipp. Store kystområder kan dermed bli sterkt påvirket og ødelagt for lang tid. Statens forurensningstilsyn (SFT) har tidligere fastslått at feltet ligger for nær land til at oljevernberedskap vil fungere. Norsk petroleumpolitikk bør endres slik at sikkerhetsavstandene med petroleumsfrie soner økes. Det betyr blant annet at Lofoten og Vesterålen må vernes mot oljevirksomhet.

Opprett beredskapsenhet for oljeskadde dyr

WWF mener vi har en særlig forpliktelse til å rydde og rense oljetilgrisede leveområder for dyr raskt, og å ta kostnadene ved å fjerne oljesølet fra pels og fjædrakt. Rehabilitering og håndtering av oljeskadde dyr kan være vanskelig og tidkrevende, og det er stor mangel på kompetanse for å gjennomføre en forsvarlig håndtering.

Slepebåtberedskap og responstid – Har dere glemt vår viktigste forsikring?

For å sikre kysten, miljøet og næringene som er avhengige av et rent hav, må evnen til å respondere og aksjonere når uhellet er ute, være god. Det innebærer overvåking av skipstrafikken, og en nasjonal slepebåtberedskap som er dimensjonert etter risiko. Slepebåter må kunne være raskt på plass når et skip er i nød eller har behov for assistanse. Slepebåtberedskapen må være statlig slik at den kan tilkalles uten at skipseieren løper noen økonomisk risiko. WWF mener 6 – 12 timers responstid for å nå fram med assistanse til skip i nød, må være maksimum langs hele kysten.

Et krafttak for oljevernutstyr og depoter er nødvendig

WWF mener det er behov for en kraftig styrking av oljeverndepotene, med 150 millioner kroner som strakstiltak. Allerede i 2001 anslo Statens Forurensingstilsyn, SFT at nødvendige strakstiltak for å oppgradere oljeverndepotene ville koste rundt 100 millioner kroner. Dette var fordelt på 60 millioner for utskifting av utstyr - spesielt oljelenser, og 40 millioner for opplæringstiltak av beredskapsmannskaper.

Seilingsleder må på plass langs hele kysten

Skipsfart står for den største miljørisikoen når det gjelder faren for oljesøl på norsk kystlinje. Det mest effektive virkemiddelet for å sikre kysten mot oljesøl, er å sørge for at skipene må seile langt fra land. På den måten får beredskapsorganisasjonen bedre tid til å mobilisere og hjelpe skip i nød, og dermed avverge at skip går på grunn.

Nødlosseutstyr for lastolje og bunkersolje må være raskt tilgjengelig

2/3 av alt fraktet gods i norske farvann er petroleumsprodukter. I dag finnes det utstyr for nødlossing av lastolje i Stavanger, Ålesund, Bodø og Hammerfest. Sørøstlandet er i dag uten slikt utstyr. Nødlosseutstyr for krisetømming av tankskip må være tilgjengelig langs hele kysten innen rimelig tid. Nødvendig utstyr må være raskt på plass, innen 6 - 12 timer.

Nødhavner og strandsettingssteder må planlegges bedre

Lokalisering av nødhavner og strandsettingssteder for skip i nød, må koordineres bedre med lokal kunnskap, oversikt over sårbar natur, eksisterende verneområder, næringer, og med den kommende marine verneplanen. Miljøhensyn må veie tyngre enn hvorvidt det praktisk er enkelt å strandsette en stor forurensingskilde.

Vennlig hilsen



Rasmus Hansson
generalsekretær
WWF-Norge

Vedlegg 2 – Svarbrev fra Miljøvernministeren på WWFs krav



Til NT
Kopi: RH, TCS, T7, ME,
ALP
Orig. innpen

WWF-Norge
Postboks 6784 St. Olavs plass
0130 OSLO

Deres ref

Vår ref
200902699

Date
10 SEPT. 2009

Oljesølet ved Langesund og arbeidet med å forhindre ulykker

Jeg viser til brev av 3. august 2009 fra WWF om oppfølgingen etter havariet av *Full City* utenfor Langesund.

Jeg er svært opptatt av at vi bruker erfaringene fra havariet utenfor Langesund til å styrke arbeidet med å forhindre ulykker og å reagere effektivt dersom en ulykke skjer. Regjeringen vil arbeide aktivt videre med tiltak for å forserer utfasingen av tungolje brukt som drivstoff på skip samt andre tiltak for å øke sjøsikkerheten.

Når det gjelder rammer for petroleumsvirksomhet har forvaltningsplanen for Barentshavet – Lofoten områder hvor det ikke skal igangsettes petroleumsvirksomhet langs kysten, inkludert områdene i Lofoten og Vesterålen. I områder der det blir igangsatt petroleumsvirksomhet, for eksempel ved Goliat-feltet, er en av forutsetningene for utbygging at oljevernberedskapen er minst like god som på øvrige deler av norsk sokkel. Det er i denne sammenhengen bl.a. til vurdering om fiskefartøy kan involveres i oljevernberedskapen på en sikkerhets- og miljømessig forsvarlig måte.

Jeg er glad for at regjeringen også vil legge til rette for at private kan bidra i opprydningsarbeidet og vask av sjøfugl i samarbeid med frivillige organisasjoner og med nødvendig opplæring. Jeg vil arbeide for at dette blir en ordinær del av oljevernberedskapen.

Den 5. august hadde jeg sammen med nærings- og handelsminister Sylvia Brustad og stabssjef ved Statsministerens kontor Karl Eirik Schjøtt-Pedersen et møte med skipsfartsnæringen for å drøfte tiltak for å forserer utfasingen av tungolje brukt som

Postadresse
Postboks 3013 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse
Myting 2
postnotat@milj.dep.no Org. nr. 972 417 882
www.miljo.no

Telefon*
22 24 80 50
Org. nr. 972 417 882

Telefaks

Saksbehandler

drivstoff på skip samt andre tiltak for å øke sjøsikkerheten.

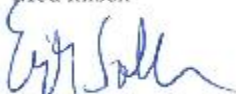
Under møtet var det enighet om å arbeide videre med følgende tiltak i dialog med berørte parter:

1. Undersøke muligheten for å forserer tidsplanen for det internasjonale regelverket som nylig er vedtatt i IMO, og som i praksis medfører global utfasing av tungolje, men ikke ta initiativer som kan sette eksisterende rammeverk i fare.
2. Ta initiativ overfor FNs skipsfartsorganisasjon (IMO) om å utvide de særskilt strenge kravene til drivstoff som innføres i Nordsjøen i 2015 til også å omfatte Norskehavet og Barentshavet.
3. Ta initiativ gjennom samarbeidet med de Arktiske landene til å fremme et felles forslag til IMO om innføring av et tidlig forbud mot bruk og transport av tungolje i Arktiske farvann, tilsvarende kravene som innføres for Antarktis i 2011.
4. Arbeide for at IMO etablerer bedre kvalitetskrav til drivstoff brukt på skip.
5. Forskning. Fortsette den sterke innsatsen på forskning og innovasjon i maritim næring, nye miljøløsninger og alternative drivstoffløsninger skal ha prioritet.
6. Språkkrav. Gjennomgå regelverket for krav til språk for ansatte om bord på skip og håndhevelse av disse reglene for å sikre bedre kommunikasjon mellom skip og havn/beredskap.
7. Evaluere den tekniske beredskapen, herunder vurdere hvordan man kan dra enda større nytte av samspill med aktører i næringen.
8. Vurdere hvordan man kan styrke kontrollen med overholdelsen av regelverket og vurdere om kravet til los bør økes.
9. I samråd med næringen vurdere andre nasjonale og internasjonale tiltak for å få en raskere utfasing av skipsfartens bruk av tungolje i norske farvann.

Det var på møtet også bred enighet om de tiltakene statsministeren varslet 4. august, bl.a. når det gjelder økt slepebåtberedskap, gjennomgang av oppankringsplasser og etablering av seilingsleder.

Jeg viser for øvrig til at spørsmål i brevet fra WWF som ligger under Fiskeri- og kystdepartementets ansvarsområde vil bli besvart av fiskeri- og kystministeren.

Med hilsen



Erik Solheim



TIL ME
Kopi RH, NT,
Tf, TCS
Original in person

WWF Norge
Postboks 6784 St Olavs Plass
0130 OSLO

Deres ref

Vår ref
200900656- /EG

Dato

18 SEPT. 2009

Oljesølet i Langesund - sjøsikkerhet og beredskap

Jeg viser til brev datert 1. august 2009 fra WWF Norge til miljø- og utviklingsminister Erik Solheim og meg, og til miljø- og utviklingsministerens svarbrev datert 10. september 2009.

Jeg er i likehet med min kollega i Miljøverndepartementet opptatt av at vi bruker erfaringene fra havariet utenfor Langesund til å styrke sjøsikkerheten og oljevernberedskapen. Det jobbes med, og er iverksatt, en rekke viktige tiltak innenfor dette området. Jeg vil nedenfor kommentere de problemstillinger som WWF tar opp i sitt brev som faller inn under Fiskeri- og kystdepartementets ansvarsområde.

Oljevernutstyr langs norskekysten

I Kystverkets rapport fra 2006 om status på oljevernutstyr gis det en samlet vurdering av statens beredskapsmateriell samt forslag til anbefalt investeringsplan frem til 2010. Rapporten bygger på de miljørisikobaserte beredskapsanalysene som Statens forurensningstilsyn (SFT) gjennomførte i perioden 1999-2001, med senere tilleggssanalyser og nødlosseberedskapsvurderinger gjennomført av Kystverket i 2003. I tillegg er resultatene fra Kystverkets levetidsanalyse for oljevernutstyr fra 2005 innarbeidet i analysen.

Regjeringens har i inneværende periode gitt betydelige økninger i bevilgningene til statlig oljevernutstyr. Bevilgningen ble i 2009 økt med 88 mill. kroner. Dette kommer i tillegg til økningen på 25 mill. kroner i 2008. Videre kan det nevnes at det i 2007 ble bevilget 29 mill. kroner til reetablering av et hoveddepot på Fedje.

Postadresse: Postboks 8118 Dep, 0032 Oslo
Kontoradresse: Grubbegata 1 Telefon: 22 24 64 00 Telefaks: 22 24 95 87
Org. nr.: 972 417 815

Regjeringens satsning på oljevern bygger på Kystverkets faglige tilrådninger i ovennevnte rapport. Den betydelige satsningen på oljevern de siste årene innebærer at vi vil være i rute med å følge opp Kystverkets faglige tilrådning innen 2010.

Det betyr ikke at vi anser arbeidet for å sikre en god oljevernberedskap langs kysten som ferdigstilt. Nivået på oljevernberedskapen må kontinuerlig vurderes ut fra utviklingen i risikobildet. Videre må utstyr øves med og skiftes ut etter hvert som det blir gammelt. Kystverket vil derfor utarbeide en oppdatert miljørisiko- og utstyrsanalyse. Vår videre satsning på oljevernutstyr vil bygge på Kystverkets kommende analyser.

Når det gjelder nødlosseutstyr, har Kystverket i dag et beredskapsnivå for lasteoljer og bunkersoljer tilsvarende det som er anbefalt i den faglige tilrådingen fra 2006. Analysen anbefaler et beredskapsnivå som gir en responstid på 24 timer for første nødlossepakke, og 30 timer for andre nødlossepakke. Med responstid menes den tid det tar fra ordre om iverksettelse av nødlossing er gitt, til operasjonen starter om bord.

Det er som nevnt i WWFs brev utstyr for nødlossing av lasteoljer i Stavanger, Ålesund, Bodø og Hammerfest. Videre er det utplassert nødlosseutstyr for bunkersolje i Horten, Stavanger, Ålesund, Sandnessjøen, Bodø, Tromsø, Hammerfest, Vadsø og Longyearbyen. Sistnevnte utstyr kan også nødlosse råolje, men har en noe mindre kapasitet enn dedikert utstyr. Kystverket har også nødlosseutstyr på KV Harstad og KV Ålesund. Videre vil Kystverket vurdere å installere pumpeanordninger på de nye kystvaktfartøylene KV Barentshav, KV Bergen og KV Sortland når fartøylene blir operative og utstyrt med oljevernutstyr.

Jeg er godt fornøyd med at vi har fått nødlosseutstyr for både laste og bunkersolje utplassert langs hele norskekysten. Jeg har merket meg at WWF Norge mener at responstiden bør være kortere enn det dagens beredskapsnivå legger til grunn.

Seilingsleder

Det aller viktigste er selvfølgelig å iverksette tiltak for å redusere risikoen for ulykker gjennom forebyggende tiltak. Flytting av skipstrafikken ut fra kysten er her et viktig tiltak. Det er etablert et seilingsledsystem utenfor territorialfarvannet fra Vardø til Røst, godkjent av International Maritime Organization (IMO). Avstanden til land medfører at vi ved en eventuell hendelse får bedre tid til å hjelpe skip i nød og til å iverksette konsekvensreduserende tiltak før en eventuell akutt forurensing når kysten. Seilingssystemet ligger innenfor Kystverkets AIS-dekning. Trafikken blir således overvåket fra trafikksentralen i Vardø. Disponeringen av de statlige slepebåtene i området blir også styrt fra Vardø trafikksentral, slik at slepebåtene forflytter seg i tråd med endringene i risikobildet.

Erfaringene vi har med seilingssystemet i Nord-Norge er gode. Vi jobber derfor nå med å etablere tilsvarende tiltak langs resten av norskekysten, dvs. fra Røst og sørover til og

med Skagerrak. Etter det jeg er kjent med er WWF Norge representert i den bredt sammensatte faggruppen som – under ledelse av Kystverket - har jobbet frem de konkrete forslagene til slike risikoreduserende tiltak. Det tas sikte på at forslagene kan sendes på nasjonal høring i løpet av høsten 2009. Tiltakene vil omfatte økonomisk sone og må derfor godkjennes av IMO før de kan iverksettes.

Slepebåt

Som nevnt over, er det etablert en statlig slepeberedskap for Nord-Norge. Videre har Regjeringen i sommer besluttet at det skal etableres statlig slepebåtberedskap på Sørlandet så fort som praktisk mulig, samt at Kystverket skal utarbeide en plan for utbygging av slepebåtberedskap på Vestlandet. Frem til nå har den nasjonale slepebåtberedskapen i sistnevnte områder basert seg på tilgjengelige private aktører i markedet. Etablering av en statlig beredskap i disse områdene vil således bidra til å styrke den samlede nasjonale beredskapen langs norskekysten.

Nevnte tiltak er en oppfølging av Kystverket rapport "Nasjonal slepeberedskap" fra 2006.

Nødhavner og strandsettingssteder

WWF påpeker at lokalisering av nødhavner og strandsettingsplaner for skip i nød må koordineres bedre med lokal kunnskap, oversikt over sårbar natur, eksisterende verneområder, næringer og med den kommende marine verneplan. Videre fremheves det at miljøhensyn må veie tyngre enn hvorvidt det praktisk er enkelt å strandsette en stor forurensningskilde.

Hensynene som nevnes blir i dag ivarettatt i Kystverkets arbeid med å oppdatere oversikten over egnede nødhavner langs norskekysten. Det er utarbeidet en veiledning for å vurdere egnetheten til nødhavner basert blant annet på miljørisiko og nautiske vurderinger. Oppdatert oversikt foreligger for Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane, se nettsiden KystInfo for oversikt over oppdaterte nødhavner (<http://kart.kystverket.no/>). Kystverket jobber med å oppdatere oversikten for resten av kysten. Dette arbeidet blir gjort i samarbeid med partene dette vedkommer, blant annet med kommunene. Etter hvert som Kystverket ferdigstiller de regionsvise forslagene, vil disse bli sendt på bred høring til berørte parter, bl.a. til miljøorganisasjoner, før de implementeres i Kystverkets beredskapsplanverk.

En beslutning om å befordre et skip til nødhavn, ev. strandsette et fartøy, skal iht. Kystverkets beredskapsplan, tas på grunnlag av en samlet vurdering av miljøkonsekvenser og sikkerhet ved alternative tiltak. Beslutningen skal tas i samråd med berørte parter. Vurderingene vil bygge på kunnskap om sårbar natur i området, verneområder, næringsvirksomhet m.m. Kartlegging av miljøfølsomme områder gjøres i nært samarbeid med andre offentlige etater. Disse er bl.a. presentert i Kystverkets geografiske informasjonsverktøyet, se nettsiden Kystinfo.

Jeg vil avslutningsvis takke WWF for organisasjonens innsats og bidrag i opprydningsaksjonen etter grunnstøtingen av MV "Full City".

Med hilsen



Helga Pedersen