



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes

Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12

E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no

www.svk.no

Innkalling

Utvalg: Utvalg for miljø og næring
Møtedato: 14.04.2016
Møtested: Møterom Viksjøen, Rådhuset
Møtetid: 10:00

Ved eventuelt forfall, er representantene selv ansvarlig for å innkalle vara.

Varamedlemmer møter etter nærmere innkalling.

Kirkenes, 12.04.2016

Magga, Mariann Wollmann
leder

SAKSLISTE:

Saksnr.:	Sakstittel:	Arkivsak:	U.off:
008/16	HØRING - SØKNAD OM ENDRING AV TILLATELSE TIL OMLASTING AV OLJEPRODUKTER I BØKFJORDEN Saksordfører: Sissel Jensen, sissel@skogvann.no	16/1117	



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Sarajärvi, Trygve Enhetsleder: Sarajärvi, Trygve, tlf. 78 97 74 86	Dato: 11.04.2016
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører:	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for miljø og næring	008/16	14.04.2016

HØRING - SØKNAD OM ENDRING AV TILLATELSE TIL OMLASTING AV OLJEPRODUKTER I BØKFJORDEN

Vedlagte dokumenter:

Søknad om endring av tillatelse til omlasting av oljeprodukter i Bøkfjorden - høring.pdf
Søknad fra Norterminal om endring av tillatelse til omlasting av oljeprodukter i Bøkfjorden.pdf
Vedlegg til søknad.pdf
Vedlegg til søknad(3).pdf

Dokumenter i saken:

2016006796 SØKNAD OM ENDRING AV TILLATELSE TIL OMLASTING AV OLJEPRODUKTER I BØKFJORDEN - HØRING
2016006795 SØKNAD OM ENDRING AV TILLATELSE TIL OMLASTING AV OLJEPRODUKTER I BØKFJORDEN - HØRING

Kort sammendrag:

Norterminal Floating Storage AS (Norterminal) søker om endring av tillatelse til oljeomlasting i Bøkfjorden og Korsfjorden i Sør Varanger.

Norterminal har i dag tillatelse til å laste om 14 mill tonn olje pr år. 3 mill tonn olje ved STS operasjon (skip til skip) der det omlastes mellom to oppankrede skip i åpen sjø, og 11 mill tonn olje ved FSO (skip til mellomlagerskip) der et skip laster over i et fast oppankret større mellomlagerskip som er ankret i land og sjø. STS-omlasting skjer i dag i posisjon SS4 ved Ropelv i Bøkfjorden og FSO skal skje i posisjon SS2 i Korsfjorden.

Miljødirektoratet har sendt ut søknaden på høring med høringsfrist 27. april 2016.

Høringsdokumentene er lagt ut på Servicekontoret på rådhuset.

Faktiske opplysninger:

Miljødirektoratet ber om at kommunen uttaler seg til søknaden.

Direktoratet ønsker spesielt å vite om kommunen har informasjon om

- bedriftens utslipp kan gjøre det vanskelig å oppnå mål om god økologisk og god kjemisk tilstand i vannforekomsten, jf vannforskriften § 4-6.
- bedriftens utslipp kan føre til overskridelse av mål for luftkvalitet i området
- forekomst av sårbare dyre- og plantearter i området, jf naturmangfoldloven § 8.
- andre planlagte aktiviteter som kan påvirke økosystemer i området, jf. naturmangfoldloven § 10.
- andre lokale forhold som vi bør ta hensyn til når vi avgjør søknaden, knyttet til helse og miljø, reguleringsplaner, interesser i området, naboer eller annet.

Rådmannens vurdering:

Pr i dag driver Norterminal bare med STS-operasjoner på posisjon SS4 ved Ropelv, og det forberedes FSO-operasjoner ved SS2 i Korsfjorden. I 2015 ble det gitt tillatelse til omlasting av 7 mill tonn olje ved STS-operasjoner i SS4, da FSO-omlasting ikke var kommet i gang i Korsfjorden. Det var en økning på 4 mill tonn i forhold til opprinnelig tillatelse til STS-omlasting.

Norterminal søker nå om å få oppheve fordelingsnøkkelen på 3 mill tonn ved STS og 11 mill tonn ved FSO-omlasting. Dette for å gi en større fleksibilitet med hensyn til valg av omlastingsmetode. Norterminal har leid inn konsulentfirma Norconsult til å vurdere endring av miljørisiko ved endring av fordelingsnøkkelen for omlasting. De har i sin rapport konkludert med at det ikke medfører større miljørisiko ved å gi denne friheten til bruk av omlastingsmetode. Miljørisikoen ved STS-operasjoner og FSO-operasjoner likestilles. Det som kan gjøre miljørisikoen større er et økende antall omlastinger, og ikke hvilken omlastingsmetode som benyttes.

Rådmannen vurderer det dithen at miljørisikoen vil være større ved økning av antall STS-omlastinger i SS4 ved Ropelv, enn om virksomheten dirigeres i størst mulig grad til SS2 i Korsfjorden. Dette på grunn av at virkningen av et eventuelt utslipp her vil få mye større virkning for befolkningen i området.

I Ropelv er det mange fastboende som kan bli berørt, og det er også mange hytter i området. Området har i tillegg fri passasje av eventuell, forurensning mot Kirkenes by. Ved SS4 er det registrert flere fuglearter av særlig stor forvaltningsinteresse.

Ved SS2 er det ingen fastboende og svært få hytter som kan bli berørt av et utslipp. Ved SS2 er det registrert færre fuglearter av særlig stor forvaltningsinteresse enn i SS4. Området er også mer skjermet i med hensyn til drift av eventuelt utslipp mot Kirkenes og andre befolkede områder.

Mål om oppnåelse av god økologisk og kjemisk tilstand i Bøkfjorden vil ligge fast. Uten utslipp gjennom ulykker/uhell, vil ikke selve virksomheten føre til at denne målsettingen vil være vanskeligere å oppnå.

Bedriftens virksomhet vil, etter det kommunen kjenner til, ikke føre til overskridelse av mål for luftkvalitet i området. Men utslipp til luft vil få større konsekvenser ved SS4 enn i SS2 på grunn av nærheten til befolkede områder.

Støyforurensning vil også få større konsekvenser ved SS4 på grunn av nærheten til befolkning.

Det er forekomst av sårbare fuglearter i begge områdene. Men det er SS4 som har flest registreringer. Ingen truede plantearter er registrert i områdene på land ved SS2 og SS4. Kilde: Naturbasen og artsdatabanken.

Både Bøkfjorden og Korsfjorden er del av den nasjonale laksefjorden som strekker seg fra Varangerfjorden og helt inn i Neidenfjorden/Munkefjorden, Laksen har et spesielt vern i dette fjordsystemet. Virkningen på den nasjonale laksefjorden vil sannsynligvis være den samme for begge lokalitetene, dersom det skulle skje et oljeutslipp.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Ingen merknader til noen av punktene.

Forslag til innstilling:

Utvalg for miljø og næring har behandlet saken i møte 14. april 2016, og har følgende merknader:

Utvalget bemerker den svært korte høringsfristen på en sak som kan ha stor interesse for mange å legge inn merknader. Så kort høringsfrist begrenser denne muligheten både for kommunen, organisasjoner og enkeltpersoner.

Sør-Varanger kommune er bekymret for at opphevelse av fordelingsnøkkelen av omlasting med 3 millioner tonn olje i SS4 og 11 millioner tonn i SS2 vil føre til økning av mengde olje og antall omlastinger som vil skje i SS4.

Kommunen vurderer det dithen at miljørisikoen vil være større ved økning av antall STS-omlastinger i SS4 ved Ropelv, enn om virksomheten dirigeres i størst mulig grad til SS2 i Korsfjorden. Dette på grunn av at virkningen av et eventuelt utslipp her vil få mye større virkning for befolkningen i området. I Ropelv er det mange fastboende som kan bli berørt, og det er også mange hytter i området. Befolkningen kan påvirkes både av luftforurensning og støy. Området har i tillegg fri passasje av eventuell, forurensning mot Kirkenes by. Ved SS4 er det også registrert flere fuglearter av særlig stor forvaltningsinteresse enn i SS2.

Ved SS2 er det ingen fastboende og svært få hytter som kan bli berørt av et utslipp. Ved SS2 er det registrert færre fuglearter av særlig stor forvaltningsinteresse enn i SS4. Området er også mer skjermet med hensyn til drift av eventuelt utslipp mot Kirkenes og andre befolkede områder.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -



Sør-Varanger kommune
Postboks 406
9915 Kirkenes

Oslo, 31.03.2016

Deres ref.:

Vår ref. (bes oppgitt ved svar):
2016/350

Saksbehandler:
Lars Drolshammer

Søknad om endring av tillatelse til omlasting av oljeprodukter i Bøkfjorden - høring

Miljødirektoratet ber kommunen legge et eksemplar av søknaden ut til offentlig gjennomsyn. Vi kunngjør søknaden i avisene og på www.miljodirektoratet.no/horinger en av de nærmeste dagene. I kunngjøringen står det at søknaden er lagt ut i Sør-Varanger kommune. Vi ber også om at kommunen uttaler seg i saken innen 27.04.2016.

Vi viser til vedlagte søknad og kunngjøring. Kunngjøringen er sendt til Norsk lysingsblad og lokalavisene der saken vil bli kunngjort en av de nærmeste dagene. Saken legges også ut på vår nettside på <http://www.miljodirektoratet.no/horing2016-350>. På denne adressen ligger også skjema for å gi elektronisk høringsuttalelse til søknaden.

Vi ber kommunen legge et eksemplar av kunngjøringen og søknaden ut til offentlig gjennomsyn på rådhuset i kommunen. Dere kan om ønskelig også legge ut kunngjøringen på egen hjemmeside. Saken skal ligge ute til offentlig gjennomsyn til 27.04.2016. Deretter kan dere makulere dokumentene.

Miljødirektoratet ber også om at kommunen uttaler seg til søknaden. Vi ønsker spesielt å vite om kommunen har informasjon om

- bedriftens utslipp kan gjøre det vanskelig å oppnå mål om god økologisk og god kjemisk tilstand i vannforekomsten, jf vannforskriften § 4-6.
- bedriftens utslipp kan føre til overskridelse av mål for luftkvalitet i området
- forekomst av sårbare dyre- og plantearter i området, jf naturmangfoldloven § 8.
- andre planlagte aktiviteter som kan påvirke økosystemer i området, jf. naturmangfoldloven § 10.
- andre lokale forhold som vi bør ta hensyn til når vi avgjør søknaden, knyttet til helse og miljø, reguleringsplaner, interesser i området, naboer eller annet.

I høringen har vi bedt Fylkesmannen opplyse om status for tilstandsklassifisering og karakterisering av vannforekomsten.

Kapittel 15 A i forurensningsforskriften av 1. januar 2004, gir kommunen utvidet myndighet til å

stille krav som gjelder påslipp på offentlig nett. Vi ber kommunen vurdere dette hvis slikt påslipp er aktuelt.

Av hensyn til saksbehandlingen ber vi om å få uttalelsen fra kommunen innen 27.04.2016.

Hilsen
Miljødirektoratet

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Harald Sørby
seksjonsleder

Lars Drolshammer
sjefingeniør

Hjelp Miljødirektoratet å spare penger og miljø. Velg digital postkasse fra e-Boks eller Digipost på www.norge.no.

Kopi til:
Norterminal Floating Storage

Vedlegg:
Kunngjøring
Søknad

Kunngjøring

Norterminal søker om å endre tillatelsen

Norterminal Floating Storage AS har i dag tillatelse til å laste om inntil 11 mill tonn oljeprodukter ved bruk av et fast fortøyd mellomlagerskip og inntil 3 mill tonn oljeprodukter ved skip til skip omlasting, til sammen 14 mill tonn oljeprodukter. Bedriften søker om å endre tillatelsen slik at det årlig kan lastes om inntil 14 mill tonn oljeprodukter ved bruk av mellomlagerskip, ved skip til omlasting eller kombinasjoner av disse.

Søknaden og gjeldende tillatelse kan hentes på Miljødirektoratets nettside under «høringer» eller hos Sør-Varanger kommune, Rådhusplassen 3, Kirkenes.

Vi ber om at uttalelser til søknaden gjøres elektronisk på vår nettside under <http://www.miljodirektoratet.no/horing2016-350> innen 27.04.2016. Alternativt kan uttalelse gis til Miljødirektoratet på e-post postmottak@miljodir.no

Miljødirektoratet
Att: Lars Drolshammer
Postboks 5672 Sluppen
7485 TRONDHEIM



Også oversendt per e-post til: post@miljodir.no, harald.sorby@miljodir.no og lars.drolshammer@miljodir.no

Vår ref.: 526711-002 mhb
Ansvarlig partner: Morten Hugo Berger

Oslo, 7. mars 2016

Fleksibilitet volum

1 Innledning

Det vises til tidligere korrespondanse og møter mellom Miljødirektoratet og Norterminal Floating Storage AS ("Norterminal") vedrørende oljeomlastning i Kirkenes.

Norterminal har i dag tillatelse til årlig å omlaste 14 millioner tonn olje i Bøkfjorden og Korsfjorden i Kirkenes. Ifølge Miljødirektoratet er tillatelsen begrenset ved at inntil 11 millioner tonn olje kan omlastes ved bruk av FSO-skip og 3 millioner tonn kan omlastes ved skip til skip (STS).

Etter søknad fikk Norterminal tillatelse til å omlaste inntil 7 millioner tonn ved STS i 2015, mens det faktisk ble omlastet 6.771.669 tonn olje. I 2016 er det antatt at det samlet vil bli omlastet ca. 7,3 millioner tonn olje.

Som varslet i tidligere møter, har Norterminal behov for større fleksibilitet med hensyn til valg av omlastingsoperasjon. Det søkes derfor med dette om at tillatelsen endres, slik at den omfatter en årlig omlasting på inntil 14 millioner tonn olje ved bruk av enten FSO-skip eller ved skip til skip.

I det følgende gis først en kort redegjørelse for bakgrunnen for volumangivelsene i tillatelsen, se punkt 2. Dernest kommenteres behovet for større operasjonell fleksibilitet. I den forbindelse kommenteres også de omlastingsposisjoner Norterminal vil benytte, se nærmere under punkt 3. Videre behandles de miljømessige virkninger av endringen, se punkt 4. Avslutningsvis gis et forslag til endring av tillatelsen, se punkt 5.

2 Kort om bakgrunnen for volumangivelsene i tillatelsen

Norterminals tillatelse ble i sin tid gitt til SkipCargo Kirkenes AS. Dette selskapet hadde i sin søknad opplyst at man antok at 11 millioner tonn olje ville bli omlastet ved bruk av FSO-skip og 3 millioner

Oslo

Kronprinsesse Märthas plass 1 · PO Box 1513 Vika, NO-0117 Oslo · Tel +47 22 82 75 00 · Fax +47 22 82 75 01 · Org. No. 947 360 779 · oslo@wr.no · www.wr.no

Bergen

Tel +47 55 21 52 00
Fax +47 55 21 52 01
bergen@wr.no

London

Tel +44 20 7367 0300
Fax +44 20 7367 0301
london@wr.no

Singapore

Tel +65 6438 4498
Fax +65 6438 4496
singapore@wr.no

Shanghai

Tel +86 21 6339 0101
Fax +86 21 6339 0606
shanghai@wr.no

Kobe

Tel +81 78 272 1777
Fax +81 78 272 1788
kobe@wr.no

tonn ved STS. Forutsetningen den gangen var at virksomheten først ville etablere en FSO-løsning i SS1 og dernest benytte SS4 til STS-omlastning ved behov. Disse planene ble imidlertid aldri realisert.

Som kjent, har Norterminal i stedet basert sin virksomhet på STS-omlastning i posisjonen SS4, og fra oktober 2014 til d.d. har all omlastning blitt utført i SS4. Etter omfattende investeringer vil det trolig fra mars/april 2016 i tillegg være tilrettelagt for FSO-omlastning i posisjonen SS2.

De mengdeangivelser som SkipCargo Kirkenes AS i sin tid ga vedrørende FSO- og STS-omlastning, er fortsatt inntatt i Norterminals nåværende tillatelse.

Etter Norterminals oppfatning utgjør disse mengdeangivelsene imidlertid ikke selvstendige materielle begrensinger i tillatelsen. I tillatelsens punkt 1 var det (frem til endret tillatelse 17. juni 2015) således kun uttalt at den var *"basert på totalt omlastet volum på 11 mill. tonn for FSO og inntil 3 mill. tonn for STS aktiviteten."* Videre ble det uttalt at ved *"vesentlige endringer i operasjonen eller ny kunnskap av betydning for operasjonen, skal virksomheten søke om endring av tillatelsen, selv om utslippene ligger innenfor de fastsatte grensene."*

I motsetning til tillatelsens generelle og spesielle vilkår, jf. tillatelsen punkt 2 flg., oppstiller den siterte uttalelsen ingen plikter for virksomheten. Den beskrivelsen som er gitt om volum, innebærer kun at dersom det skulle bli aktuelt å overstige de angitte volum, vil det måtte foretas en særskilt vurdering av om vilkårene i tillatelsen vil bli overholdt. I den forbindelse vil særlig tillatelsens vilkår om miljørisiko- og beredskapsanalyse være relevant, se punkt 7.1 og 7.3 i tillatelsen, og det vil da være nødvendig å vurdere om økt volum medfører en uakseptabel miljørisiko. Som det fremgår av punkt 3 nedenfor, viser analysene at mengden omlastet olje vil være klart innenfor akseptabel miljørisiko, uavhengig om omlastingen foregår ved STS eller FSO.

Norterminals syn kan videre underbygges med at de nevnte volumangivelser kun var medtatt som opplysninger i søknaden. Det vises i den forbindelse til søknaden fra SkipCargo Kirkenes AS (i dag Norterminal Floating Storage AS) av 15. mai 2007, hvor det på side 3 fremgår følgende:

"Omfang av aktiviteten

For en FSO forventes det en hurtig eskalering av omsetning opptil en omsetning som anslagsvis vil være omkring 11 mill tonn i de beste årene. For STS-omlastinger forventes en omsetning på ca 3 mill tonn per år."

Tilsvarende fremgår av SFTs brev av 31. juli 2008 i forbindelse med oversendelsen av den opprinnelige tiltalelsen, hvor det på side 2 uttrykkes:

"For lagerskip kan omsetningen bli opptil 11 mill tonn pr. år, mens for STS forventes en maksimal omsetning på 3 mill tonn pr. år."

Dette, samt øvrig saksdokumentasjon tilknyttet søknaden, viser at SFT (i dag Miljødirektoratet) i sin saksbehandling behandlet volumangivelsene som opplysninger om virksomheten uten noen form for vurdering av om volumet i seg selv skulle begrense tillatelsen.

Miljødirektoratet har imidlertid tidligere gitt uttrykk for at volumangivelsen innebærer en begrensning i seg selv. Selv om Norterminal fastholder sin forståelse, vil det være krevende for selskapet ikke å følge direktoratets syn. Av den grunn inngis denne søknaden.

3 Beskrivelse av virksomheten og behovet

Som nevnt, har all omlasting av olje utført av Norterminal i Kirkenes foregått fra skip til skip i posisjonen SS4, herunder all omlasting som pr. i dag er foretatt i 2016. Basert på de tillatelser Norterminal nå har, er det utelukkende denne posisjonen som også fremover vil bli benyttet til STS-omlastning.

Det siste året har Norterminal investert ca. NOK 30 millioner for å tilrettelegge for FSO-omlastning i posisjonen SS2. Investeringene omfatter blant annet etablering av landbaserte fortøyningsfundamenter og en sjøbasert forankringsløsning (ankre, kjettinger og bøye). Disse fortøyningsløsningene, samt det aktuelle FSO-skipets fortøyningsanretninger, har vært gjenstand for omfattende kontrollanalyser som igjen har blitt verifisert av DNV GL. Norterminal har også innhentet tillatelse fra Kystverket til FSO-omlastning i SS2. Inntil nylig har det pågått en diskusjon mellom Norterminal og Kystverket om hvorvidt fremlagt dokumentasjon viser at *"fortøyningsarrangementet til FSOen tåler belastningen av forankringsløsningen og den samlede belastningen av alle fortøyer"*, jf. Kystverkets tillatelse av 30. juni 2015 punkt 13, som er en forutsetning for at tillatelsen kan tas i bruk. Norterminal antar imidlertid at nødvendige avklaringer vil skje, slik at posisjonen SS2 i prinsippet kan benyttes til FSO-omlastning i løpet av mars/april.

Det betydelige fallet i oljeprisen det siste året (fra over USD 100 til 30) kombinert med økt oljeproduksjon, har medført vesentlige endringer i den globale etterspørselen etter tankskip og lagringskapasitet. De større skipene (VLCC) benyttes i økende grad til lagring av olje, hvilket, i kombinasjon med økte oljefrakter, har medført at det har blitt svært vanskelig å kontrahere mindre skip (Aframax og Suezmax) for oljetransport. Som følge av dette, må Norterminals kunde (for å etterkomme sine leveringsforpliktelser) benytte det tiltenkte FSO-skipet, Altarego II, som eksportskip. Inntil det blir større tilgang på andre eksportskip (Aframax og Suezmax), må omlastingen følgelig skje ved STS i SS4. Det er naturlig nok vanskelig å forutse når andre skip kan settes inn i omlastingen, slik at Altarego II kan frigis til FSO-omlastning.

Dersom skipet ikke kan frigis, vil volumbegrensningene med hensyn til STS-omlastning kunne medføre at Norterminal ikke vil kunne tilby sin kunde omlastingstjenester. Det vil i så fall være en risiko for at kontrakten med Norterminal termineres. I et slikt tilfelle vil de ansatte bli permittert eller oppsagt.

En større fleksibilitet med hensyn til valg av omlastingsmetode vil også sikre en optimalisering av lasteoperasjonene. Dette vil typisk gjøre seg gjeldene hvor Norterminal har mulighet til å fylle et eksportskip direkte ved STS-omlastning i stedet for at shuttletankerne først må overføre lasten til FSO-skipet, og at FSO-skipet deretter må overføre lasten til eksportskipet. En økt mulighet for STS-omlastning vil således redusere antall lasteoverføringer og dermed også miljørisiko. I tillegg vil omlasting bli mer tidseffektiv ved at det tar kortere tid fra oljen ankommer Kirkenes til den eksporteres.

4 Miljørisiko

I forbindelse med søknaden om økt STS-omlasting i 2015 fortok Norconsult en vurdering av om miljørisikoen øker ved overgang fra FSO-omlasting til STS-omlasting i de aktuelle omlastingsområdene. I notat datert 20. april 2015 (vedlegg 1), ga Norconsult den gangen følgende konklusjon:

"Det er på et tilgjengelig vurderingsgrunnlag synliggjort at et dimensjonerende utslipp på 100 m³ råolje til sjø (uten forebyggende tiltak eller beredskap) fra STS eller FSO operasjoner ikke vil bidra til signifikante forskjeller i miljørisiko."

I tilknytning til at Norterminal også skal starte med FSO-omlasting, har Norconsult nylig oppdatert miljørisiko- og beredskapsanalysen. I den oppdaterte analysen (oversendt Miljødirektoratet 1. mars d.å.) har man nå blant annet foretatt en omfattende vurdering av sannsynlighet for hendelser knyttet til FSO-omlasting. Som følge av Norconsult nye og grundigere vurderinger av lasteoperasjonene, har Norterminal bedt Norconsult om en fornyet evaluering av hvorvidt miljørisikoen vil øke ved overgang fra FSO-omlasting til STS-omlasting. I vedlagte notat datert 1. mars d.å. (vedlegg 2), gir Norconsult følgende konklusjon:

"Når slangevolum, pumperater og operative rutiner for FSO omlasting og STS omlasting er likeverdige, mener Norconsult at miljørisiko pr. lastoverføring for de to løsningene er av samme størrelsesorden. Eventuelle forskjeller i miljørisiko pr. lastoverføring vil skyldes forhold knyttet til ulik lokalitet (SS-2 vs. SS-4)."

Som det fremgår, konkluderer Norconsult med at miljørisikoen pr. lasteoverføring er den samme ved FSO- og STS-omlasting. Da det ved FSO-omlasting, i motsetning til STS-omlasting, alltid er nødvendig med minst én ekstra lasteoperasjon, jf. eksempelet i punkt 3 ovenfor, vurderes den samlede miljørisiko ved STS-omlasting å være noe mindre enn ved FSO-omlasting. Derfor vil en større andel STS-omlasting også ivareta ALARP-prinsippet.

For ordens skyld tilføyes det at Norconsult i den oppdaterte miljørisiko- og beredskapsanalysen som tidligere, konkluderer med at miljørisikoen ved begge omlastings-løsningene er akseptabel lav, selv når den skadebegrensende effekten av beredskapen ikke medregnes (se analysen punkt 6.1).

De aktuelle miljøhensyn tilsier således at innenfor den totale rammen på 14 millioner tonn olje, vil økt omlasting med STS bidra til en likeverdig eller lavere miljørisiko som følge av et lavere antall lasteoverføringer.

Det tilføyes at det i de vedlagte notatene fra Norconsult er konkludert med at den tekniske sikkerheten (oppankringsløsning m.m.) er vurdert å være likeverdig for de to aktuelle omlastingsoperasjonene.

5 Forslag til endring av tillatelse og videre saksbehandling

På denne bakgrunn bes det om at tillatelsen punkt 1 endres, slik at det fremgår at den omfatter en årlig omlasting på inntil 14 millioner tonn olje, enten ved bruk av FSO-skip (alternativt mellomagerskip) eller ved skip til skip.

Da endringen ikke påvirker miljørisikoen negativt, men snarere positivt, må denne ansees å ha "*mindre miljømessig betydning*", jf. forurensningsforskriften § 36-7 annet ledd, litra b). Vilkåret for å unnlate forhåndsvarsel er således oppfylt, og det anmodes derfor om at søknaden ikke sendes på høring. Ved en eventuell høring anmodes det om at fristen for uttalelse settes til to uker, jf. forurensningsforskriften § 36-6, siste punkt.

Det bes om en snarlig tilbakemelding.

Med vennlig hilsen
WIKBORG, REIN & CO. DA
Advokatfirma



Morten Hugo Berger

2 vedlegg

Til: Norterminal/V Arne Ramstad
Fra: Geir Lenes
Dato/Rev: 2015-04-20

Miljørisiko og alternative omlastningsregimer (STS kontra FSO)

Målsetningen: Redegjøre for om det vil være en signifikant forskjell i miljørisiko fra en STS-operasjon og FSO-operasjon. STS-operasjon er omlastning mellom skip på svai for egne ankre og foregår mellom skytteltanker, lagringsskip og eksportskip. FSO er omlastning med et lagerskip permanent oppankret i landfester og sjø-oppankringsfester, og foregår mellom skytteltanker, lagringsskip og eksportskip. I dette tilfellet vil ikke lagringsskipet fungere som eksportskip, jf. STS-omlastningen som har større fleksibilitet.

Miljørettet risikoanalyse

Den miljørettede risikoanalysen for NTFS' oljeomlastningsoperasjon i Kirkenes skiller ikke mellom omlastning utført som STS eller FSO. Dimensjonerende hendelse er knyttet til et slangebrudd for skip under aktiv oljeomlastning og et tilhørende utslipp på 100 m³ til sjø. Det er simulert utslipp i alle posisjoner (SS1 – SS5). Sannsynlighet for at tilstanden skal oppstå følger av antallet omlastning (omlastning = 2 ganger antallet lastoverføringsoperasjoner). Miljørisikoen følger av en sammenstilling av alle utførte oljedriftsanalyser av det dimensjonerende utslippet og tilhørende effekter i marint miljø.

Det er også som følge av utslippstillatelsens krav, foretatt vurderinger av utslipp største tank (14 000 m³). Miljødirektoratet har i dialog med NTFS presisert at beredskapsdimensjonering knyttet til største tank er uavhengig av miljørettet risiko, og satt for å sikre at det finnes utstyr og planer dersom et så stort utslipp skulle finne sted.

Vurdering av evt. forskjell i miljørisiko som følge av ulike oljeomlastningsoperasjoner (STS kontra FSO og dimensjonerende hendelse).

Det er to forhold for et dimensjonerende utslipp som må vurderes, dvs. er det endringer i teknisk sikkerhet som følge av ulike oljeomlastningsregimer, og medfører evt. endret teknisk sikkerhet endring i tilhørende miljørettet risiko.

Teknisk sikkerhet:

En FSO oljeomlastning er i prinsippet mer lik en kai-operasjon fordi det permanent oppankrede skipet ligger i en gitt posisjon og med en fast orientering av skipenes lengste akse, uavhengig av tidevann, strøm og vind (små bevegelser). Tilstanden påfører oppankringsfortøyningen, under enkelte vær-situasjoner og is i drift, større krefter enn en STS-omlastning (skipene ligger for det aller meste av tiden med miste flate mot været og strømmen).

Det er krav om 3-parts verifikasjon av FSO-oppankringsløsningen. Gitt en godkjent oppankringsløsning er FSO-omlastningens tekniske sikkerhet minst like god som for STS-omlastning.

Miljørisiko:

Det er lite trolig at det er en signifikant forskjell i sannsynlighet for at det oppstår et slangebrudd mellom skipene som er fortøyd og fendret sammen i en STS eller FSO oljeomlastning. Variasjon i sannsynlighet er, når andre forhold/tilstander er slik at dette bidrar kun til mindre forskjeller i teknisk sikkerhet, i det vesentligste er styrt av antallet omlastninger. Det er tidligere og i flere sammenhenger redegjort for at antallet omlastninger/lastoverføringer må endres med en faktor på 10 for at en påvirkning av sannsynlighetsklasse inntreffer. Likevel forblir miljørettet risiko akseptabel lav.

Det er lagt til grunn at slangevolum og pumperater for FSO-operasjonen er som for en STS-operasjon. Det følger av dette at dimensjonerende utslipp og tilhørende konsekvens er tilsvarende og uendret.

Konklusjon

Det er på et tilgjengelig vurderingsgrunnlag synliggjort at et dimensjonerende utslipp på 100 m³ råolje til sjø (uten forebyggende tiltak eller beredskap) fra STS eller FSO operasjoner ikke vil bidra til signifikante forskjeller i miljørisiko. Det er antallet omlastninger som er vesentlig for endringer i miljørisiko.

Horten, 2015-04-20

Utarbeidet:

Fagkontroll:

Godkjent:

Geir Lenes

Jørn Harald Andersen

Geir Lenes

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Til: Norterminal

Fra: Norconsult v/Jørn Harald S. Andersen, siv.ing marin teknikk

Dato/Rev: 2016-03-01/v2

Miljørisiko og alternative omlastningsregimer - STS vs. FSO

Redegjørelse for om det vil være en signifikant forskjell i miljørisiko for en STS-operasjon vs. FSO-operasjon. STS-operasjon er lastoverføring mellom to tankskip på svai. FSO er lastoverføring mellom et permanent oppankret lagertankskip som mottar last fra tankskip og leverer til eksporttankskip.

Miljørisiko- og beredskapsanalysen (01.03.2016)

Miljørisiko- og beredskapsanalysen for NTFS' oljeomlastningsoperasjon i Kirkenes omhandler både STS og FSO operasjoner. I kapittel 3 drøftes tilgjengelig dataunderlag for å vurdere sannsynlighet for hendelser som medfører utslipp. Det konstateres at disse kildene skiller på lastoverføring mellom to skip, og mellom skip og landterminal. Kildene skiller ikke mellom ulike former for omlasting mellom skip. Den grunnleggende teknologien knyttet til STS og FSO er så lik at kildene omtaler STS og FSO samlet.

Datakildene for beregning av sannsynlighet (hendelsesfrekvenser) antyder at lastoverføring i skjermet farvann er sikrere enn under off-shore værforhold, men statistikken over hendelser er ikke brutt ned slik at disse forskjellene er syneliggjort.

Siden Norterminals aktivitet skjer innenfor et lite område med tilnærmet like værforhold, er det antall lastoverføringer pr. år (STS + FSO), lokalitet (SS-4 vs. SS-2) og utslippets omfang som i hovedsak styrer virksomhetens miljørisiko, ikke om lastoverføringen skjer med STS eller FSO.

Teknisk sikkerhet:

En FSO lastoverføring innebærer at det permanent oppankrede skipet ligger i en fast posisjon og med en fast orientering uavhengig av tidevann, strøm og vind. FSO kan derfor påføre oppankringsystemet i enkelte vær-situasjoner større krefter enn ved en STS-omlastning der skipene kan dreie fritt i forhold til vind og strøm. Det er krav om 3-parts verifikasjon av at FSO-oppankringsløsningen er sikker. Med en godkjent oppankringsløsning vurderes FSO derfor som sikkerhetsmessig likeverdig STS.

Konklusjon:

Når slangevolum, pumperater og operative rutiner for FSO omlasting og STS omlasting er likeverdige, mener Norconsult at miljørisiko pr. lastoverføring for de to løsningene er av samme størrelsesorden. Eventuelle forskjeller i miljørisiko pr. lastoverføring vil skyldes forhold knyttet til ulik lokalitet (SS-2 vs. SS-4).

Horten, 2016-03-01

Utarbeidet:


Jørn Harald S. Andersen

Fagkontroll:


Anine Jensen

Godkjent:


Kevin H. Medby

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn lovmålet tilsier.