

Begrensning av oljeskade i praksis

Erfaringer fra tankskipet «Drupa»s grunnstøtning under innseilingen til Risavika i Sola ved Stavanger.

Av O. Smith-Jacobsen

O. Smith-Jacobsen er havnefogd i Stavanger.

Foredrag holdt på møte i Norsk Forening for Vassdragspleie og Vannhygiene 11. november 1976.

Det er meget sjelden at man er forberedt på et uhell eller en ulykke, det være seg på land eller sjø. Slik forholdt det seg også med hensyn til oljevernberedskapen i Stavanger-distriktet. Her stilte vi oss, som stod for denne beredskapen, stadig det spørsmål «er man forberdt og rustet til å bekjempe et oljesøl av betydning innenfor den geografiske ramme som vår beredskapsplan omfatter». I betraktning av at Stavanger-distriktet, som i oljevernberedskaps sammenheng omfatter kommunene Stavanger, Sola, Randaberg, Kvitøy og Rennesøy, i dag er den mest trafikkerte kyststrekning i vårt land — siden 1968 har det ikke vært nevneverdig oljesøl i dette området. Forrige store oljesøl oppsto ved at et lastet tankskip berørte grunnen utenfor Tananger, og ca. 3 000 tonn olje lekket ut og spredde seg i distriktet. Dette var før noen form for oljevernberedskap var kommet i stand og derfor kunne olje uhemmet drive av-

gårde med strøm og vind. Det tok måneder før opprensningen var fullført og strandlinjene på Kvitøy, Rennesøy og i Ryfylke, som det den gang gikk ut over, var rengjort for oljesølet. Millionerstatninger ble den gang utbetalt av forsikringsselskapet som sto ansvarlig for den skaden oljen forvoldte på sjø og land.

Med forannevnte episode i frisk erindring, stilte man stadig dette spørsmål til distriktets ansvarlige myndigheter gjennom det lokale oljevernutvalg:

«I vårt distrikt har man årlig ca. 25 000 anløp av skip med en tonnasje på ca. 20 000 000 bruttotonn. Daglig har man tankskip og andre skip med store oljemengder ombord. En grunnstøtning eller en kollisjonsulykke vil i verste fall kunne utløse tusener av tonn med olje i vårt sjøområde. Har man da noen mulighet til å bekjempe eller begrense en eventuell katastrofe.»

Svaret var kort og greit NEI. Man hadde ikke, til tross for store investeringer i lenser, havnebåt, tankbiler med sugeststyr, absorpsjonsmidler og

kjemikalier, noe å stille opp mot et større oljesøl som kunne oppstå i åpent farvann, eller farvann med bølger over en meter. Det som man savnet mest under analyseringen av vårt oljeberedskap var en skimmer med kapasitet opp til 100 tonn i timen. Ved å henvende seg til de forskjellige produsenter var det forøvrig ingen som kunne fremskaffe dette utstyr. Flere produsenter hadde forskjellige typer i produksjon og på lager, men kapasiteten lå rundt 50 tonn i timen og sjøgående egenskaper manglet. Med havnestyrets godkjennelse og med Stavanger formannskaps tillatelse fikk Stavanger havnevesen grønt lys for innkjøp av en norskbygget skimmer. Denne skulle da benyttes til havneformål og samtidig stilles til disposisjon for oljesøl i Stavanger-området.

Skimmeren ble prøvekjørt den 13. februar d.å. sammen med endel av det innkjøpte lenseutstyret som fulgte skimmeren. Skimmeren ble etter demonstrasjonen plassert på et av havnevesenets åpne kaiområder hvor det var tilgjengelig med kran til sjøsiden og trekkvogn til land-siden.

Stavanger-distriktets oljevernberedskap var med dette blitt betydelig styrket, og samtlige som var med i ledelsen følte seg betydelig beroliget i tilfelle uhellet skulle være ute.

Ledelsens tenkepause ble imidlertid av kort varighet. Allerede neste morgen (lørdag den 14.) kl. 8.30 gikk oljevernalarmen. T/S «Drupa» på ca. 70 000 tonn dødvekt lastet med ca. 66 000 crude olje hadde grunnstøtt utenfor Tananger underveis til Shellraffineriet i Risavika.

Første rapporten, som ble utsendt fra skipet gjennom ombordværende statslos, gikk ut på at betydelig lekkasje var observert og at skipet av den grunn måtte føres inn til raffineriet snarest for lossing. Havne- og losmyndighetene ble kontaktet over telefonen og etter intern konferanse og i samarbeid med Shellraffineriets ledelse, fikk skipet tillatelse til å fortsette fra grunnstøtningsområdet til raffineriets kai. Innenfor raffinerikaien lå dessuten det utpekte strandsettingsområde, som i tilfelle overhengende fare for at skipet skulle synke måtte vurderes tatt i bruk til landsetting av «Drupa». Politiets meldingssentral hadde i mellomtiden gitt beskjed til samtlige medlemmer av det lokale oljevernberedskapsutvalg om snarest å møte opp på alarmsentralen. Etter kort tid var oljevernentralen bemannet og i full operativ stand..

Statens forurensningstilsyn og Hovedstasjonen for oljevern i Norge ble omgående kontaktet og informert om katastrofesituasjonen.

Ca. kl. 09.30 ble mottatt en kort melding fra skipet om at det var på vei inn til Risavik og at oljelekkasjen syntes å ha avtatt. Sannsynligvis ved at inn- og utvendig trykk var kommet i balanse. Skipet hadde en svak slagside og var gått ned ca. 18 tommer med baugen siden grunnstøtingen. Situasjonen syntes heldigvis å være under kontroll. Utvalget besluttet likevel at en hurtiggående lensebåt med fullt lenseutstyr skulle sendes til Risavika for å være klar i tilfelle ny lekkasje skulle oppstå. Det ble videre besluttet at det nyinnkjøpte skimmerfartøyet skulle sen-

des over land til Tananger med Fal-kens trekkvogn.

Alle beslutninger og disposisjoner ble meldt videre til Statens forurensningstilsyn og til ledelsen for Shell-raffineriet.

Ca. kl. 10.00 ble det bestemt at undertegnede skulle fungere som skadestedsleder og sammen med kommuneingeniøren i Sola forsøke å få en oversikt over oljeutslippet omfang. Skipet var da forøyet og ubetydelige mengder olje sivet ut fra de skadede bunnseksjoner.

Politiet bemannet fortsatt sentralen i Stavanger etter at de øvrige medlemmer av utvalget reiste til Risavika for å være behjelpelig med eventuelle oppgaver på skadestedet. Da omfanget av bunnskadene på T/S «Drupa» ble offentliggjort, visste det seg at disse var så omfattende at skipet ikke hadde muligheter til å bli losset på normal måte. En aldri så liten ubalanse i trykk og oppdrift kunne få skipet til å synke ved kai.

Utsetting av oljelenser rundt skipet hadde blitt satt i gang straks etter skipet var brakt til kai. Nå ble det besluttet at tre sett med lenser skulle omkranset skipet, slik at eventuell olje som den første linsen ikke maktet å holde i sjakk, skulle innringes av neste lense osv. I alt ble det utlagt ca. 2 000 meter lenser som deretter ble forankret for å tåle vind og strømpresset i farvannet.

Været var bra helt fra grunnstøtingsøyeblikket med flau vind og god sikt.

Losskøyten i Tananger ble stilt til disposisjon for kommuneingeniøren i Sola som sammen med båtmannskapet dro ut til grunnstøtingsste-

det for å få en oversikt over oljesølet. Skøyten returnerte ca. kl. 10.30 og rapporterte om store oljeplak i drift mellom Sørskott og Roth. Bølgehøyden var ca. 1,5 meter og strøm og vind satte oljeplakene i SV-lig retning. Oljetykkelsen var betydelig i enkelte områder. Det ble da besluttet, etter et internt møte mellom ledelsen og Shell-raffineriet og oljevernuttvalget at raffineriets ledelse skulle ta hånd om lossingen av skipet og den olje som eventuelt lekket ut fra de skadede oljetanker. Oljevernuttvalgets medlemmer skulle således frigis til oppgaver til sjøs for der å bekjempe oljen som var i drift. Undertegnede rekvirerte taubåten «Bukken» som allerede hadde vært med å assistere T/S «Drupa» til kai. T/S «Bukken» hadde 9 000 liter BP 1100 x dispergeringsmiddel ombord.

Da bølgehøyden i havet var rapportert til ca. 1½ meter fant man det nytteløst å ta havnesesnets skimmer med ut i åpent farvann. Denne ble derfor sjøsett fra kai og stilt til disposisjon for Raffineriets ledelse i bemannet stand.

Det var et trist syn som møtte oss som gikk ut med T/B «Bukken». Klokkeren var da blitt ca. 11.00 og oljen hadde allerede spredt seg over store områder. Strøm og vind satte oljen i VSV-retning og etter en tids observasjon kom man fram til at fugleværet Kjør, som består av flere store øyer, ville bli berørt. I enkelte områder hadde oljelaget en tykkelse på 10—20 cm, andre områder fløt oljen som en tynn film på sjøen. Man konstaterte at hadde man hatt en sjøgående skimmer kunne store kvanta olje blitt fjernet fra sjøover-

flaten under de eksisterende værforhold.

Innringingen av oljen med havgående lenser ville på dette tidspunkt vært nytteløst — områdene hvor oljen hadde spredt seg var for omfattende. Man kunne tydelig se at oljen hadde sluppet ut med visse mellomrom fra tankskipet. Først en betydelig utslipp under selve grunnstøtingen — et opphold — og deretter moderat lekkasje og så et kraftig utslipp igjen for deretter å komme i balanse med innvendig og utvendig trykk i de lekke tanker.

Etter ca. 3 timers patruljering i området kom man til den konklusjon at mellom 500 og 2 000 tonn olje var i drift. Man forutså at størsteparten ville, med eksisterende strøm- og vindretning, fortsette til sjøs. Det ble besluttet å forsøke å beskytte fugleøyene Kjør for den oljestrøm som satte inn med 1—2 knops fart. Kjemikalieanlegget ble gjort klar og ca. 6 000 liter dispergeringsmidler ble pumpet over oljefeltet.

Midlene var effektive og oljen løste seg opp og kun en melkelig-nende væske fløt på overflaten. Hvor oljelaget var tykt, måtte man gå over flere ganger for å få løst opp oljen.

Til tross for iherdig forsøk med kjemikalier maktet en ikke å holde oljestrømmen borte fra de nevnte fugleøyer. Da mørket satte inn, var fortsatt olje i drift mot øyene, men utvilsomt ble store mengder oppløst før den kom i berøring med de ytterste holmer. Under hele sjøoppholdet hadde man vært i kontakt med ledelsen på raffineriet, og dessuten fått ut utstyr til Kjør med en 22 knops

beredskapsbåt for å forsøke å rense opp i strandsteinene.

Da T/B «Bukken» kom inn til Tananger i 17-00-tiden, ble man anmodet om å møtes ombord i T/S «Drupa» i attentiden samme kveld for å avholde krisemøte. Møtet gikk i kort- og langvarighet ut på at lossingen ikke kunne fortsette på denne måte — da ville skipet synke ved kai. Trykkluft måtte tilføres tankene for å få skipet til å flyte på press-luftputer, når olje ble skiftet ut med vann. Alternativet var å strandsette skipet med de farer for skader som da ville oppstå. Det ble enstemmig besluttet å forsøke med eksperthjelp fra Holland til å utføre lossingen av skipet etter førstnevnte metode.

Under lossingen og trimforandringen lekket 3—400 tonn olje ut i det innringede havnebasseng. Så og si hver liter ble lenset inn og skimmet opp av havnevesenets spesialbåt som besto prøven med glans. I ni døgn varte lossingen og mannskapene og skimmeren var i arbeid dag og natt i denne tiden — 12 timer på og 12 timer fri. Raffineriets funksjonærer og mannskaper gjorde også en kjempeinnsats og takket være godt samarbeid mellom alle berørte parter på land- og sjøsiden fikk operasjonen et lykkelig utfall når det gjaldt lossingen og opprensingen innenfor raffineriområdet. Ikke en berettiget klage kom til uttrykk med hensyn til oljesøl i Risavika eller Sola havneområde i sin helhet.

Men hva skjedde så på sjøsiden? Her var dessverre ikke forholdene like rosverdige. Ukontrollert drev oljen omkring og spredde seg over holmer og skjær i mils omkrets. Det

ene tapre forsøk etter det andre på å avstenge bukter og vikler hvor oljen hadde drevet i land — mislyktes og oljen drev videre. Marinen og offentlige etater stilte folk til disposisjon — men lite kunne gjøres. Øyene Roth, Kjør og Haastein samt en begrenset del av Kvitøy ble tilgriset med olje i første omgang, men dette var bare en begynnelse. Et større oljeflak som sannsynligvis i første omgang hadde drevet til sjøs, endret kurs da vind og strøm satte i No-lig retning. Store deler av Karmøys syd- og vestsida samt øygruppen Fæøy, Urter og Røvær ble kraftig berørt. Helt nordover til Bergensdistriktet satte oljen spor etter seg i havner, bukter og vikler med de ulemper som følger i oljens fotspor for mennesker, dyr og planteliv.

Et storstilt opprenskningsarbeid ble satt i gang for å gjøre rent i strandsteinene fra Jæren til og med Bergensdistriktet. Heldigvis var det bare den ytre kyst-sone som denne gangen var berørt, fjordene i Ryfylke, Karmsundet og Sunnhordland unnsnapp katastrofen. Likevel tok det tre måneder med store mannskapsstyrker og maskinelt utstyr å få rengjort etter oljeutslippet. Og heldigvis denne gangen var det et anerkjent selskap som sto bak uhellet — Shell International. Selskapets assurandører garanterte 12 millioner norske kroner for de skader som var oppstått. I dag regner en med at 10 millioner vil bli utbetalt i arbeids-hjelp og skadeerstatninger i nevnte forbindelse. Det er tvilsomt om den norske stat ville garantert for et liknende beløp i tilfelle et uidentifisert oljeslipp kom drivende inn mot

norske kysten — og hva ville så hendt om ingen ansvarshavende eller skadevolder hadde stått bak et liknende oljesøl. Hva kunne så vært gjort bedre i den gitte situasjon? Kunne oljevernutvalget med det eksisterende beredskapsutstyr til disposisjon, avverget eller begrenset omfanget av oljesølet? Dette spørsmål er stilt og besvart mange ganger, og heldigvis hver gang med samme utfall. Nei, det var ikke mulig å begrense omfanget når først oljen var kommet på drift — man manglet en sjøgående skimmer med innebygde tanker — og det mangler vårt distrikt fremdeles. Havner og lukkede farvann kan beherskes med eksisterende utstyr, men skal en ta kampen opp med et oljesøl av betydning i åpent farvann må et sjøgående fartøy stå til disposisjon straks uhellet er ute. Sprer oljen seg over store områder er den vanskelig å få suget opp. Det som ikke ble gjort og som i fremtiden må gjøres under et eventuelt oljeuhell, er å rekvirere helikopter omgående. Fra luften kan man kartlegge oljens omfang og drift langt bedre enn fra et fartøy.

Til slutt vil jeg også nevne et viktig moment i oljevernberedskapen, og det er å forsøke med alle midler å forebygge at tankskip til og fra våre raffinerihavner grunnstøter eller kolliderer. Dette kan i første rekke gjøres ved en effektiv radarovervåking av skipenes posisjon og kurs i farvannet, kombinert med radiokontakt mellom operatøren på land og ledelsen ombord. Med andre ord etter samme system som flytrafikken ledes til og fra våre flyplasser i dag.