



KYSTVERKET

---

# Petroleumstransporter innenfor norsk- og russisk rapporteringspliktig område og Nordøstpassasjen

---

## ÅRSRAPPORT 2015

---

Vardø sjøtrafikksentral

– Vi tar ansvar for sjøvegen

# ÅRSRAPPORT 2015

## Petroleumstransporter innenfor norsk- og russisk rapporteringspliktig område

---

### **Innledning**

Denne årsrapporten sammenfatter de enkelte månedsrapportene for antall seilas og mengde oljetransport innenfor Barents SRS- området. Her inngår både transitt- og internasjonale seilas, utskipninger fra Melkøya og STS- operasjoner. Videre vises det til seilaser som har gått Nordøstpassasjen, hvor fartøyet også var innom vårt farvann i løpet av seilasen. Rapporten baseres på samme datagrunnlag som månedsrapportene og må sees i sammenheng med den enkelte rapport og angitte tekst hvis man ønsker ett mer detaljert bilde.

I rapportens tekst og grafiske framstillinger sammenlignes 2015 mot de to foregående år. Det er ikke foretatt noen inngående analyse av tallene eller eventuell bakgrunn for endringer.

### **Opplysninger om antall transporter og mengde oljeprodukter**

Opplysninger om antall transporter og mengden oljeprodukter er basert på data som fartøyene er pålagt å innrapportere i henhold til skipsrapporteringssystemet Barents SRS. Barents SRS er et rapporteringssystem som gjelder innenfor norsk- og russisk rapporteringspliktig område. Innenfor området er følgende pålagt å rapportere; tankskip, fartøy med farlig eller forurensende last, fartøy som har slep og der avstanden fra det slepende fartøys akterende til akterenden av slepet er større enn 200 meter, fartøy som ikke er under kommando eller som har begrenset evne til å manøvrere, samt øvrige fartøy på 5000 brutto tonn eller mer.



---

### **Oljeomlastning og endringer i Kirkenes som avgangshavn og destinasjon**

Fra januar til og med oktober 2014 pågikk oljeomlastning fra skip til skip, såkalte STS- operasjoner, ved Sarnes i Nordkapp kommune. Aktiviteten ble da flyttet til Bøkfjorden i Sør- Varanger kommune og forklarer hvorfor Kirkenes som avgangshavn og destinasjon har stor økning i 2015, sammenlignet med foregående år. En annen faktor man må merke seg er at det kun var mengde olje og antall befraktere fra Russland til STS –området som ble oppgitt i statistikken for 2014. Transporter og mengde fra STS- området ble ikke tatt med, noe som imidlertid er gjort fra og med 2015.

### **Endringer i Melkøya som avgangshavn**

Fram til august 2014 ble befraktning av produkter fra Melkøya presentert i en separat del i månedsrapportene. Etter det er antall avganger og mengde utskipet petroleumsprodukter fra Melkøya slått sammen med den totale mengde oljetransport og antall seilas som foretas i det rapporteringspliktige området. Det fører til en skjevhet i sammenligningsgrunnlaget mot de foregående år.

### **Radioaktivt materiell**

Det ble ikke registrert transport av radioaktivt materiell langs kysten i nord i 2015.



---

## Definisjoner

Ved utarbeidelse av våre statistikker benytter vi følgende definisjoner:

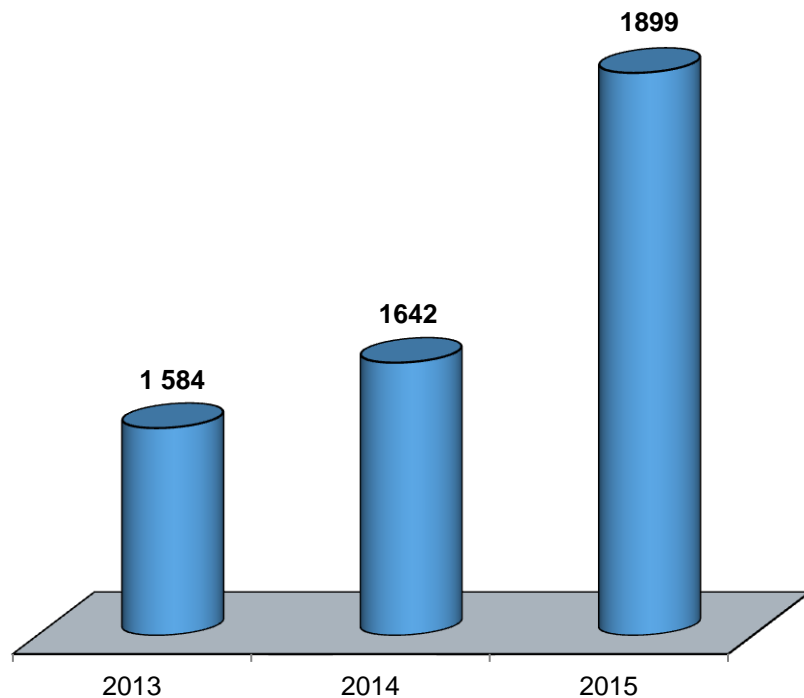
- STS- operasjoner: *omlasting av oljeprodukter fra skip til skip.*
- Transittseilaser: *Alle seilaser som har både avgangshavn og ankomsthavn utenfor Norge.*
- Internasjonale seilaser: *Alle seilaser som går mellom en norsk- og en utenlandsk havn.*
- Nasjonale seilaser: *Alle seilaser som går mellom norske havner.*
- Risikofartøy: *Alle tankfartøy og fartøyer som fører farlig og/eller forurensende last, alle fartøyer over 5000 BT (lengde ca 130m) samt fartøyer som fører radioaktivt materiale.*



- 
- Risikolast: *Last oppført i den internasjonale koden for transport av farlig last til sjøs (IMDG- koden).*
  - *Produkter som oppført i kapittel 17 i den internasjonale kjemikaliekoden for bygging og utrustning av skip som fører skadelige kjemikalier i bulk (IBC-koden).*
  - *Produkter som oppført i kapittel 19 i den internasjonale koden for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk (IGC-koden).*
  - *Oljer som definert i den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip (MARPOL Annex 1).*
  - *Skadelige flytende stoffer i bulk som definert i MARPOL Annex 2. Skadelige, forurensende stoffer i pakket form som definert i MARPOL Annex 3.*
  - *Radioaktive stoffer som definert i den internasjonale koden for sikker transport av bestrålt nukleært brensel, plutonium og sterkt radioaktivt avfall i beholdere (INF-koden).*



## Antall seilaser for ”riskofartøy” innenfor Barents SRS- området, perioden 2013 - 2015



### Antall transporter av risikofartøy

I 2015 ble det registrert 1899 seilaser av ”risikofartøy” i Barents SRS-området, mens det i 2014 var 1642 mot 1584 seilaser i 2013. For 2015 gir det et gjennomsnitt på 158 seilaser pr måned, mot 137 i 2014 og 132 i 2013.

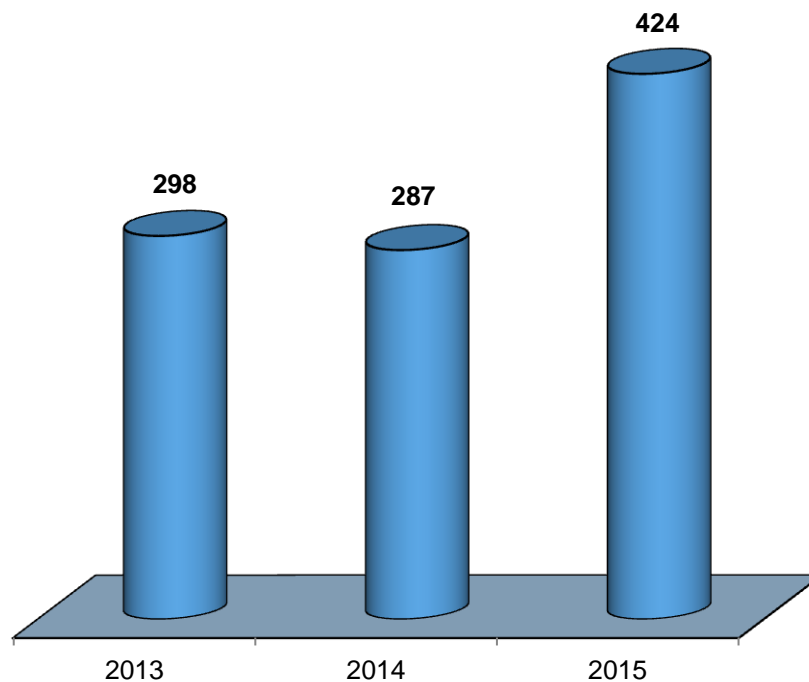
– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

## Antall transporter av petroleumslaster innenfor Barents SRS- området, perioden 2013 - 2015

---



### Petroleumstransporter

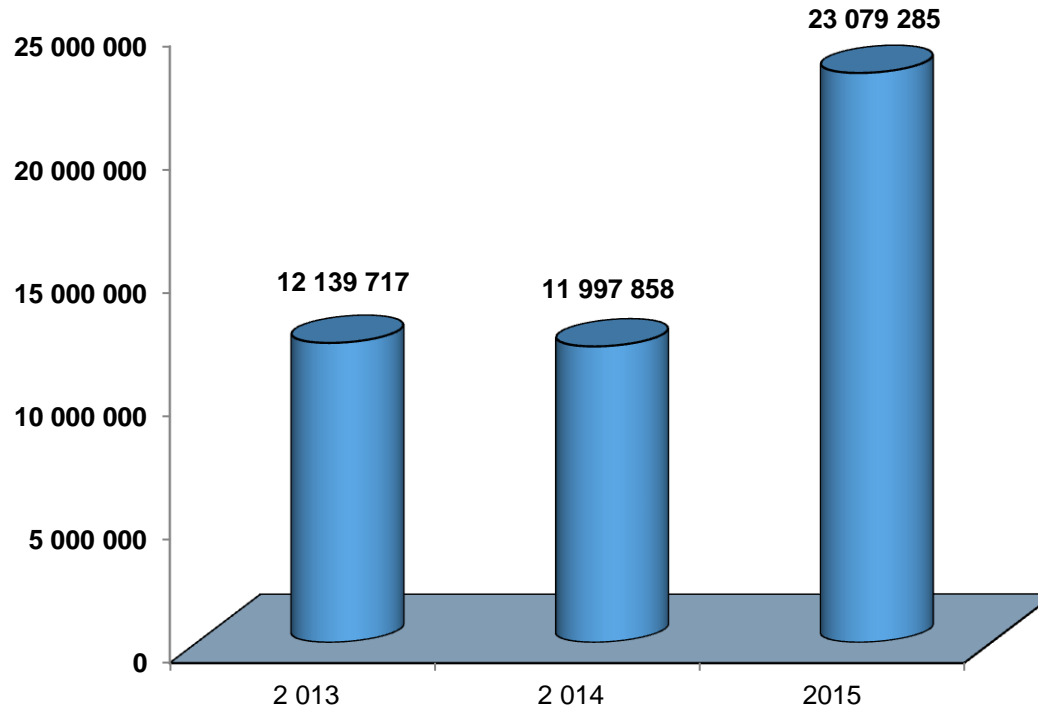
Som framstilt i grafen var det oppgang i registrerte transporter av petroleumprodukter i 2015, sammenlignet med de to foregående år. I 2014 og 2013 ble det registrert henholdsvis 287 og 298 seilas, mens det i 2015 ble registrert 424 risikolaster.

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

## Befraktet mengde petroleumsprodukter innenfor Barents SRS- området, perioden 2013 - 2015



### Befraktning av risikolast

Som vist i det foregående ble det registret 424 transportene av petroleumsprodukter i 2015. Disse befraktet totalt 23 079 285 MT ulike oljeprodukter, som er en økning sammenlignet med 2014 og 2013. Hvordan mengden var fordelt utover året vises det til i påfølgende framstilling.

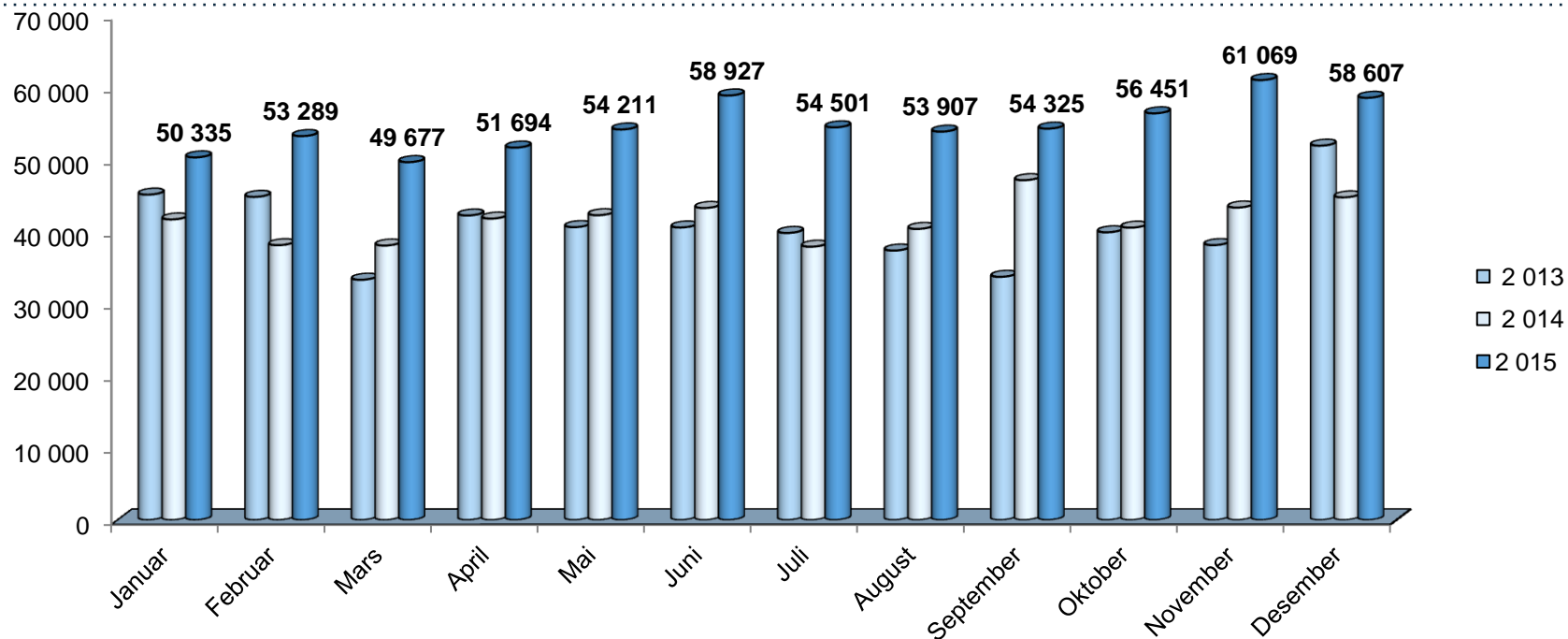
– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET



## Mengde petroleumprodukter innenfor Barents SRS- området, gjennomsnitt pr måneder, perioden 2013 - 2015



### Mengde

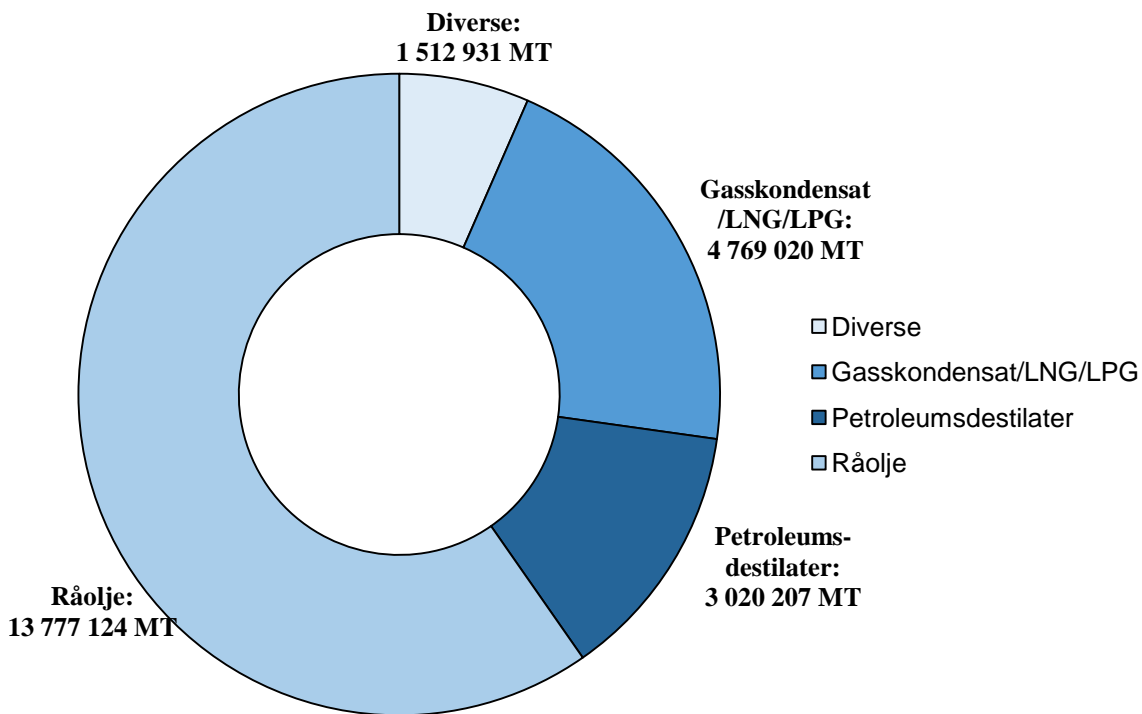
Når det gjelder gjennomsnittlig lastemengden pr transport, var den i 2015 noe høyere enn de to foregående år. I 2015 var gjennomsnittet på 54 432 MT, mens det i 2014 var 41 804 MT mot 40 737 MT i 2013. I grafen over illustreres gjennomsnittet pr måned.

Hvordan produktfordelingen fortonet seg i 2015, samt sammenligninger mot de to foregående år, vises til i de påfølgende sider.

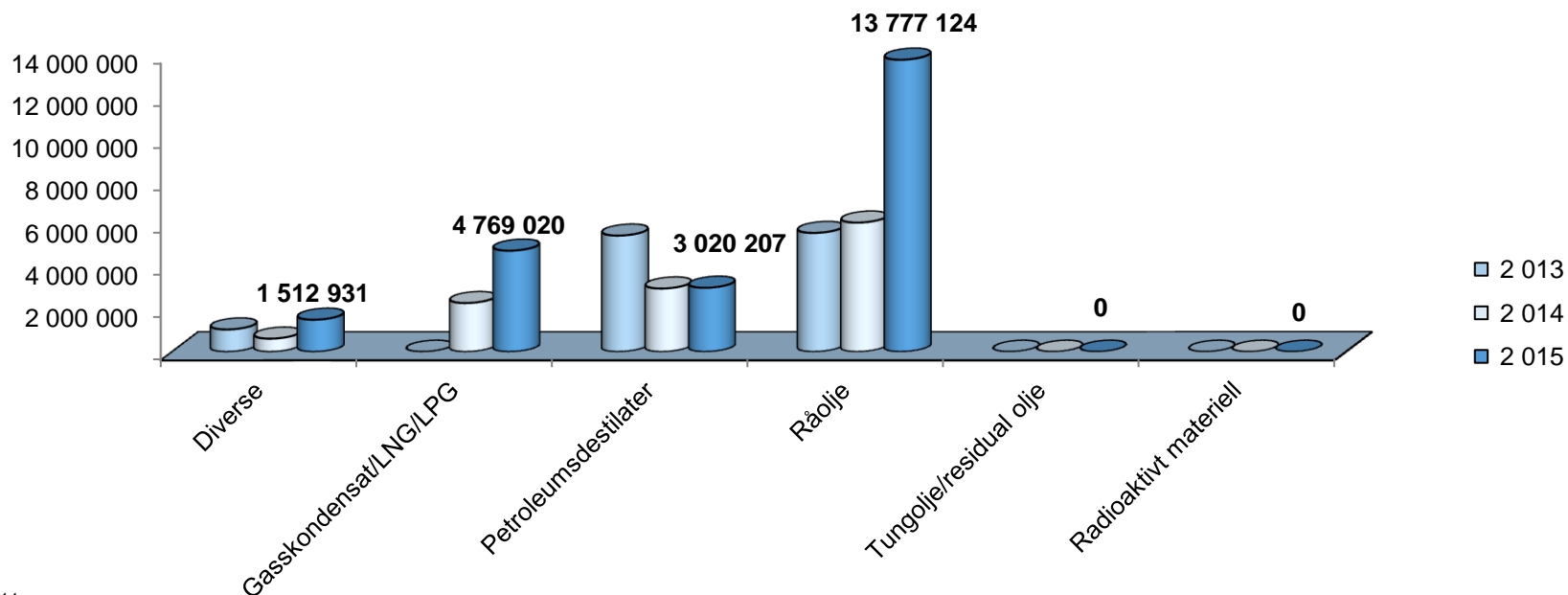
## Totalt befraktet mengde, fordelt på type last i 2015

Vardø sjøtrafikkssentral benytter følgende fordeling av UN-nummer for denne statistikken:

Type last	UN nummer
Råolje	1267
Tungolje/ residual olje	3256, 3257, 1999
Petroleums- Destillater	1202, 1203, 1223, 1268, 1334, 1863
Gasskondensat /LNG/LPG	1011, 1065, 1078, 1965, 1971, 1972, 1978, 1075
Andre oljeprodukter	2304, 3229, 3475, 3494
Radioaktivt materiell	2910-2918 og 3321-3333
Diverse	1114, 1201, 1272, 1230, 1237, 1992, 1993, 3082, 3295



## Totalt befraktet mengde, fordelt på type last i perioden 2013- 2015

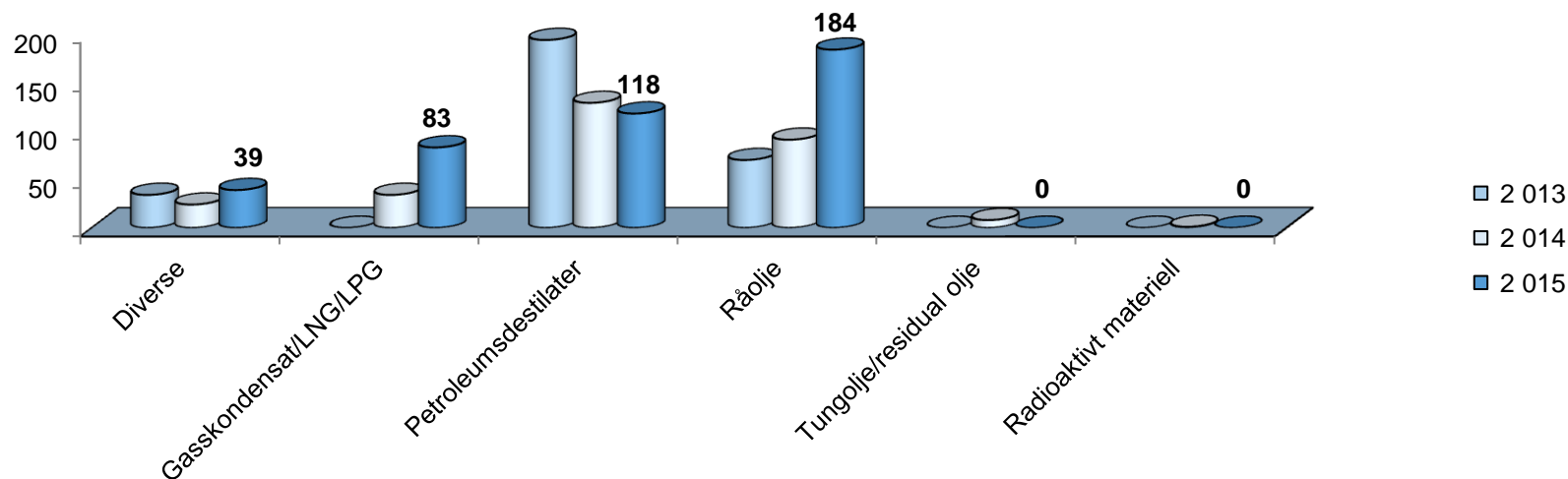


### Produkttyper

Ved å se på hvilke produkttyper som er befraktet, er registrert mengden råolje gått opp sammenlignet med de siste årene. I 2015 ble det registrert 13 777 124 MT, mot 6 094 128 MT i 2014 og 5 606 515 MT i 2013.

I det påfølgende fordeles mengden på antall fartøy.

## Type last fordelt på antall tankfartøyer i transitt innenfor Barents SRS- området i perioden 2013- 2015

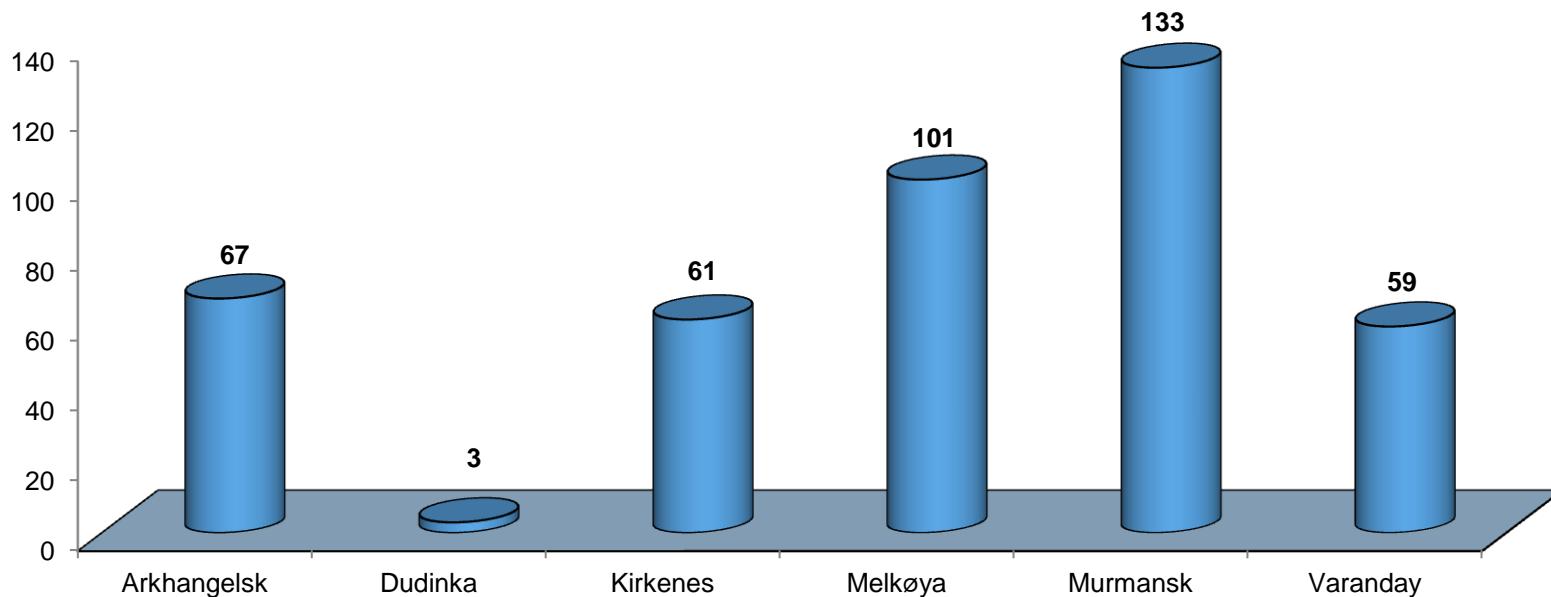


### Fordeling på fartøy

Ved å fordele befraktingen på antall seilaser, ser man en større endring både hva petroleumdestillater og råolje gjelder i denne treårs perioden. Som vist i grafen, ble det i 2015 registrert 118 transportere av petroleumdestillater. Til sammenligning var det 129 i 2014 mot 194 i 2013. Når det gjelder råolje ble det i 2015 foretatt 184 transportere, mot 91 i 2014 og 70 i 2013.

Angående gasskondensat/LNG/LPG ble det som nevnt innledningsvis endring i statistikken fra og med august 2014. Det fører til skjevhet i framstillingen av sammenligningsgrunnlaget for 2015. Imidlertid er det ikke større endringer, verken i mengde eller antall anløp i treårs perioden. Som det framkommer over førte 83 fartøyer gasskondensat/LNG/LPG i 2015. Riktig sammenligning for 2014 er 87 og for 2013 er 73.

## Utskipingshavner for transporter av petroleumsprodukter innenfor Barents SRS- området for 2015

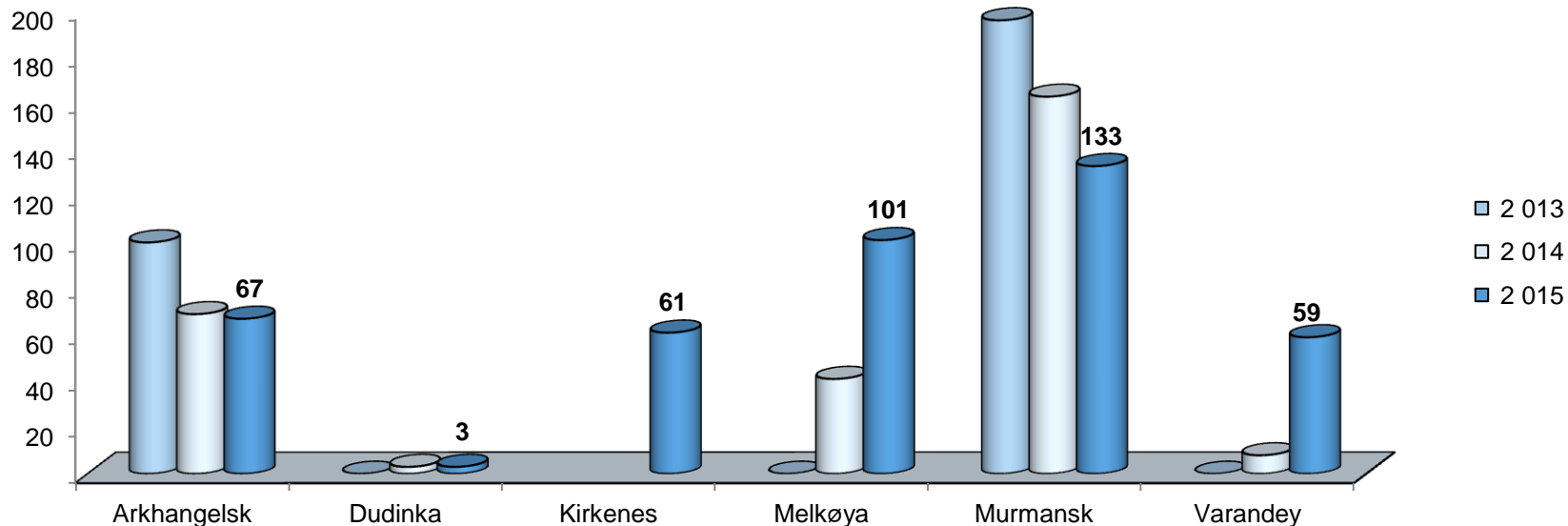


### Utskipingshavner

Som vist i grafen over var Murmansk den største utskipingshavnen i 2015, etterfulgt av Melkøya. Imidlertid er tallene for Murmansk noe høye, da flere fartøy laster ved andre havner, men rapporterer lasten når de avgår siste avgangshavn.

Sammenligninger av antall utskipinger fra den enkelte havn i perioden 2013 - 2015 presenteres i det påfølgende.

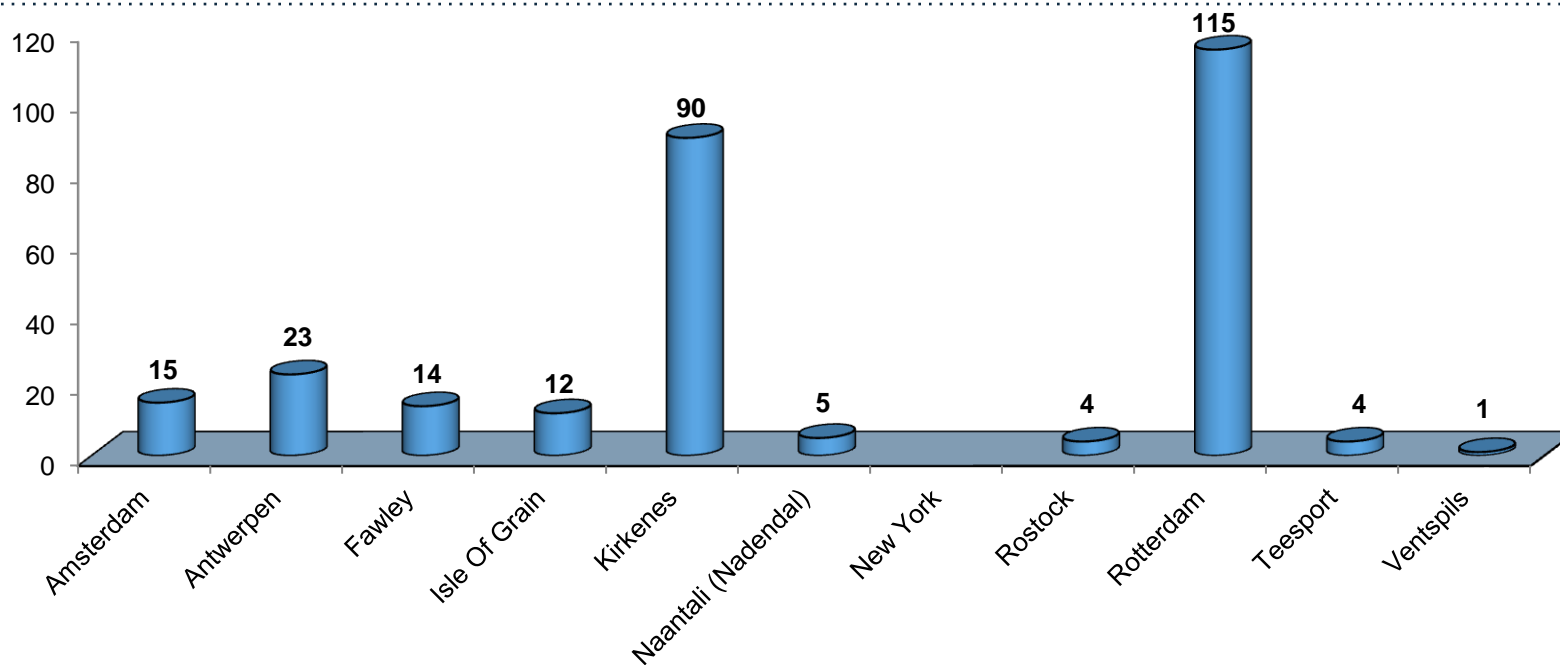
## Sammenligninger av utskipingshavner for transporter av petroleumsprodukter innenfor Barents SRS- området, perioden 2013 - 2015



### Utskipningshavner, perioden 2013-2015

En av forklaringene på endringene i Murmansk og Varandey som utskipningshavn, er at fram til våren 2015 rapporterte alle fartøy som avgikk Varandey, Murmansk som avgangshavn. Den senere tid er Varandey som avgangshavn benyttet i de fleste rapporteringer.

## Utvalgte destinasjoner for transporter av petroleumsprodukter fra Barents SRS- området, 2015

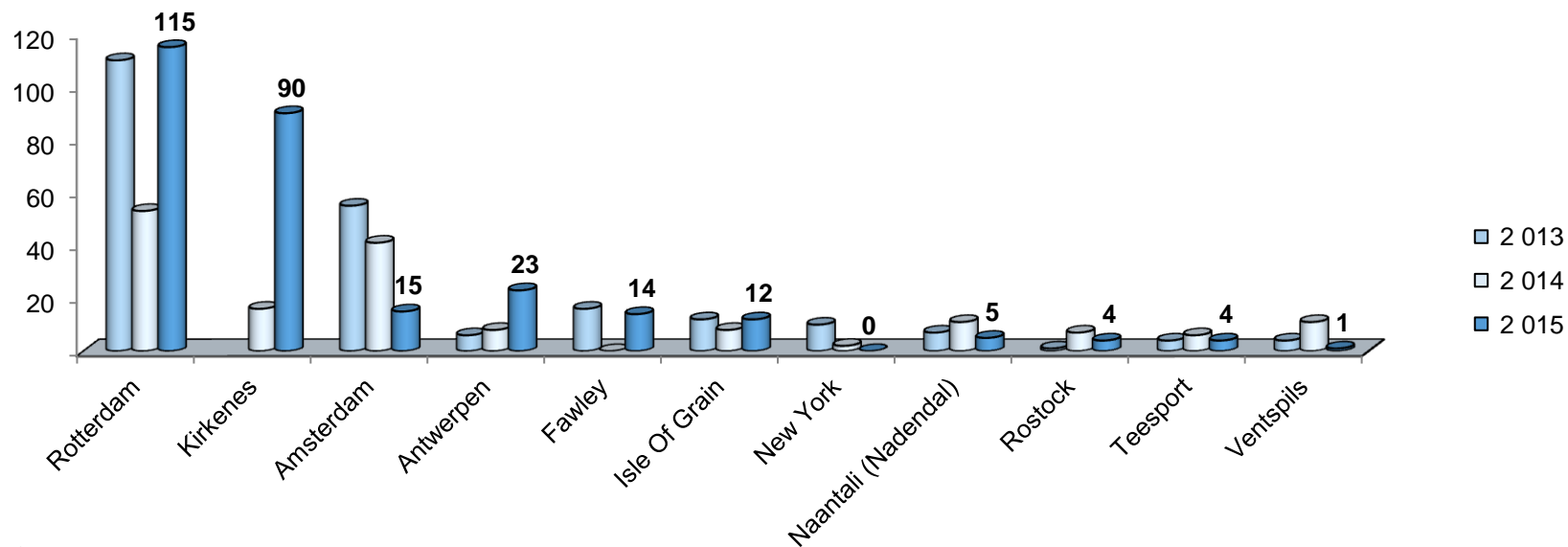


### Destinasjoner

I grafen over ser vi utvalgte destinasjoner for transporter av petroleumsprodukter utskipet i Barents SRS- område for 2015. Rotterdam, etterfulgt av Kirkenes, er de hyppigste destinasjoner for transport av petroleumsprodukter fra Barents SRS- området.

I det påfølgende vises det til sammenligning med de to foregående år.

## Utvalgte destinasjoner for transporter av petroleumsprodukter transporter fra Barents SRS- området, perioden 2013- 2015



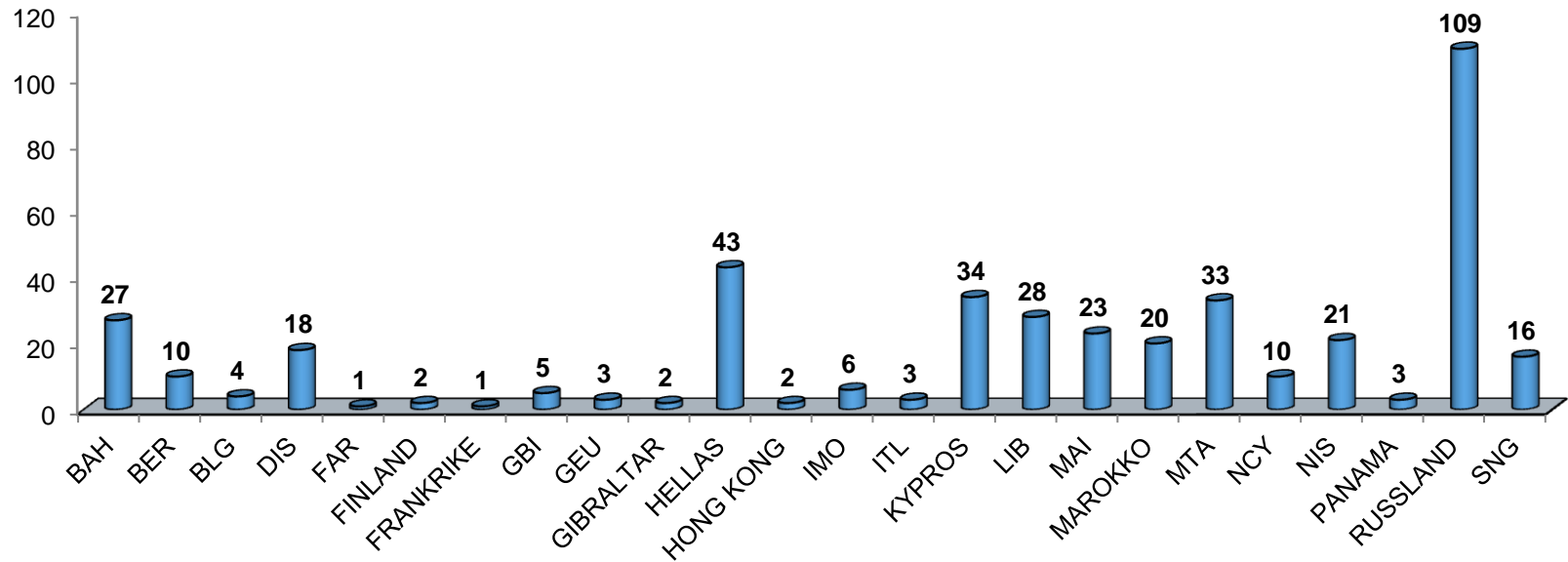
### Destinasjoner

Som man ser av framstillingen over, var Rotterdam også i 2014 og 2013 den hyppigste destinasjonen for transport av oljeprodukter fra Barents SRS- området. Imidlertid har Amsterdam hatt en tilbakegang. For denne destinasjonen ble det i 2014 gjort 41 registreringer, mot 55 i 2013.

I de påfølgende sider vises det til flaggstat for fartøyene som har forestått transportene.



## Registrerte flaggstater for fartøy som transporterte petroleumsprodukter i Barents SRS- området, 2015

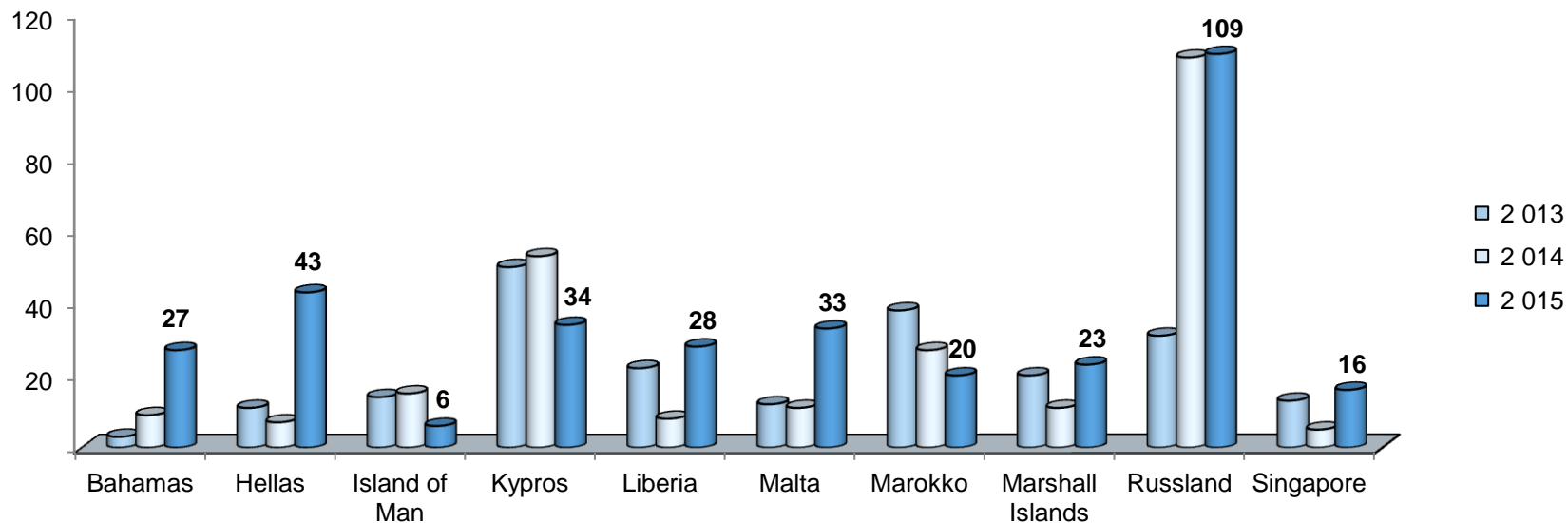


### Flaggstater

Som vist i grafen over var fartøy som seilte under russisk flagg dominerende i 2015 når det gjelder transport av petroleumsprodukter i Barents SRS- området. Russland med sine 109 fartøy ble etterfulgt av Hellas med 43, mens 34 fartøy seilte med Kypriotisk flagg.

I det påfølgende vises det til sammenligning mot utvalgte flaggstater for perioden 2013-2015.

## Utvalgte flaggstater for fartøy som transporterte petroleumsprodukter i Barents SRS- området, perioden 2013 - 2015

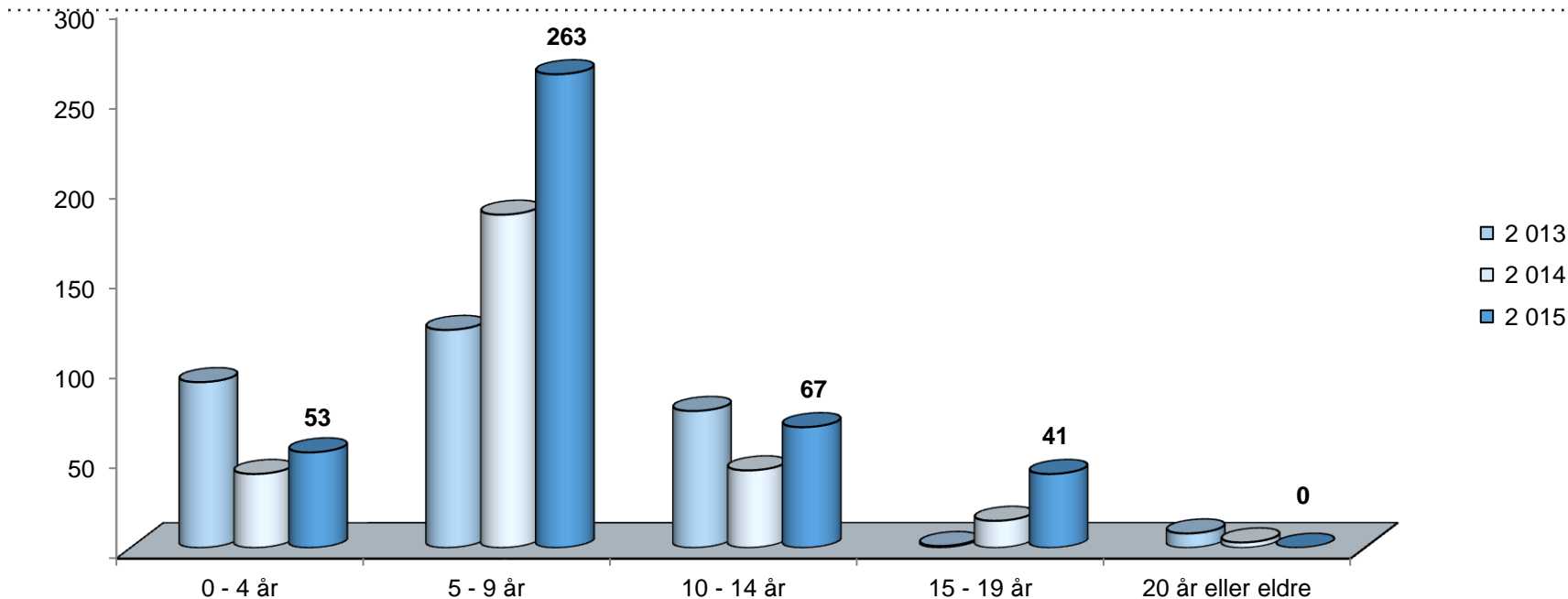


### Utvalgte flaggstater

Som vi ser av grafen over har antallet fartøy som seilte under russisk flagg steget markant de to siste årene.

Alder, samt størrelse i BT og DWT på samtlige fartøy som ble registrert med befraktning av ulike oljeprodukter i Barents SRS- område i 2014, presenteres i det påfølgende. Denne informasjonen er hentet fra fartøyene selv og fra åpne kilder som Lloyds Ship Register og Sea-Web.com. Vardø sjøtrafikkssentralen sitt operatørstøttesystem (OSS) er brukt som registreringsverktøy og verktøy for å utarbeide grunnlaget for opplysningene til bruk i statistikken.

## Antall transporter av petroleumsprodukter til/fra russiske havner i nord, fordelt på alder for perioden 2013-2015

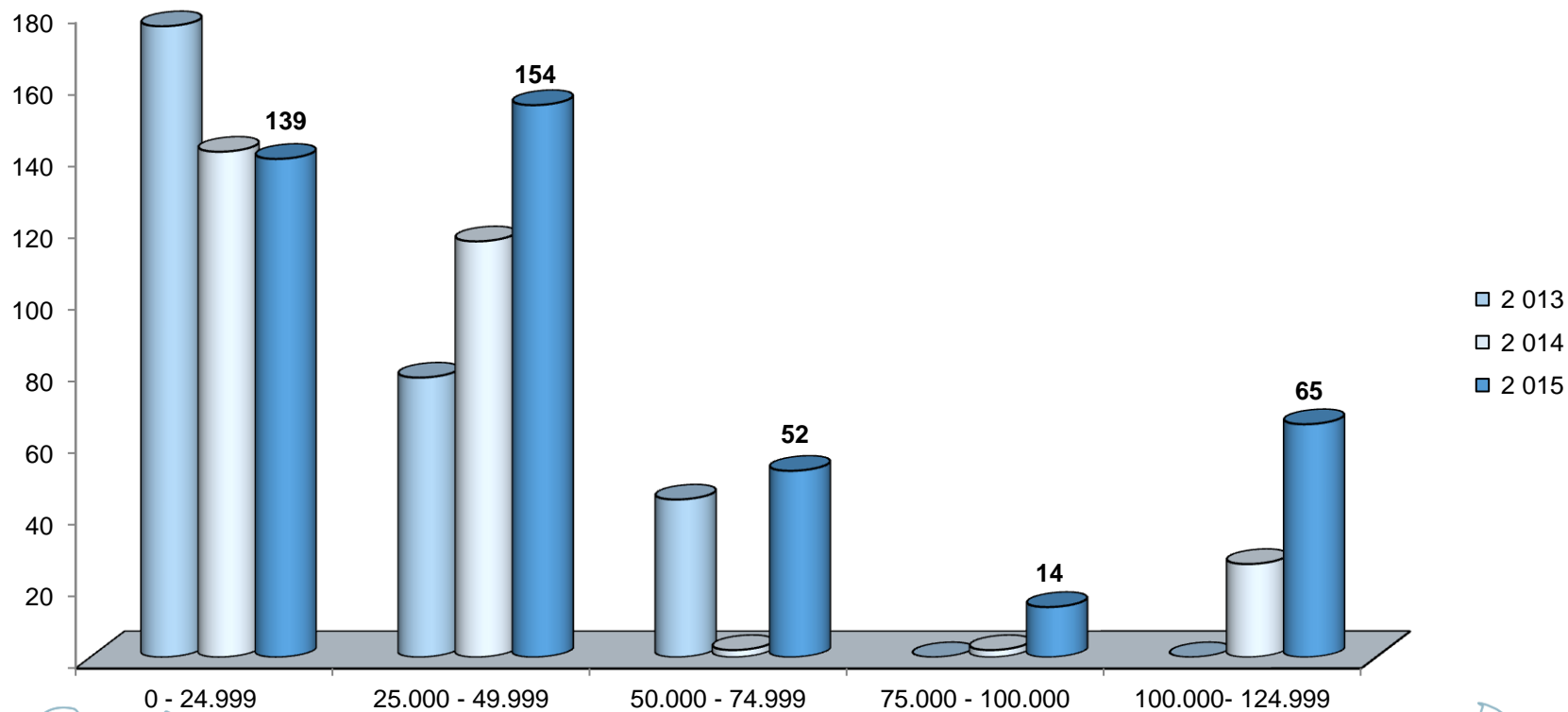


### Alder på fartøy

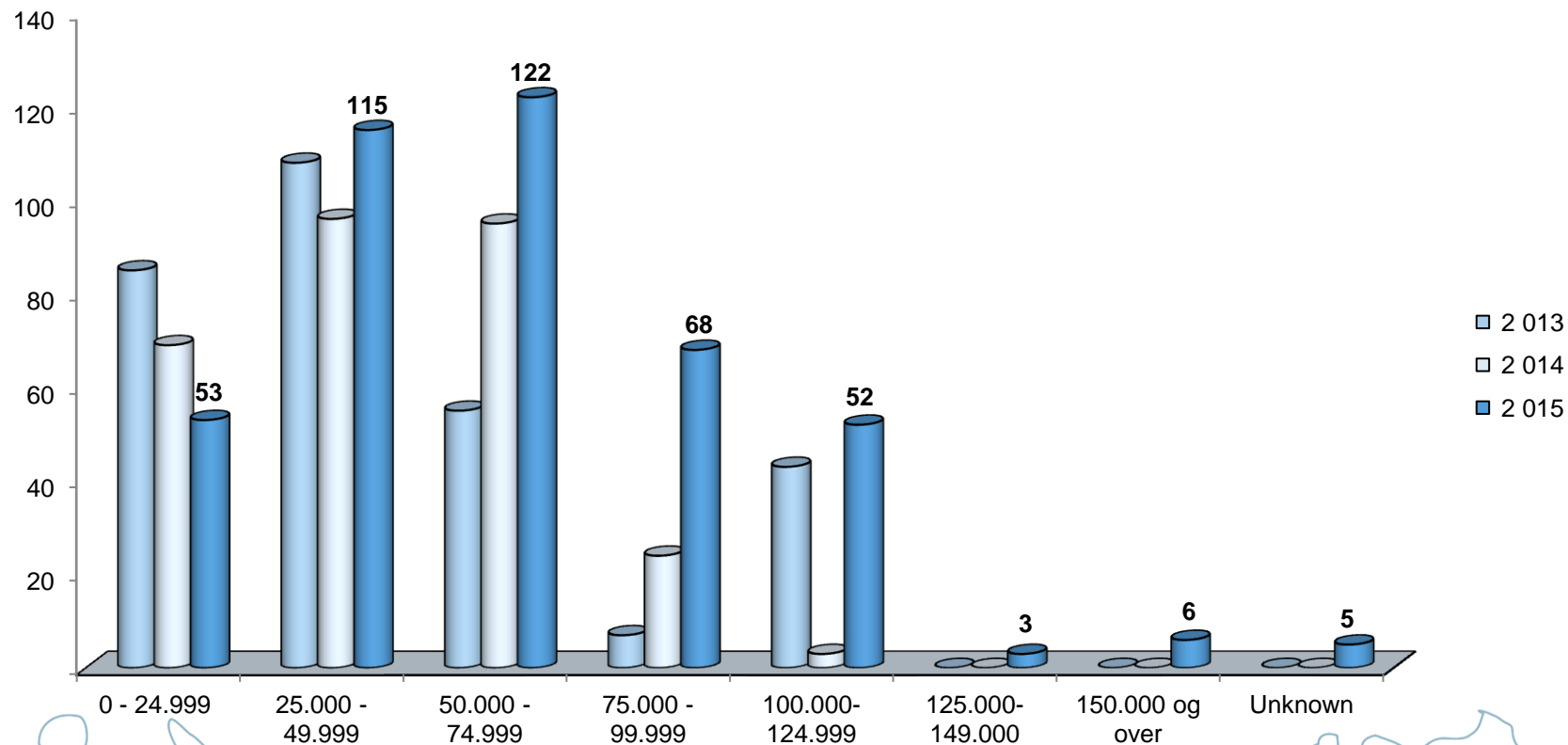
Som vist i framstillingen over er det relativt nye fartøyer som har forestått oljetransporter i perioden 2013-2015. Av de fartøyene som seilte i 2015 var hele 316 av de 424 fartøyene bygd i 2006 eller senere.

I det påfølgende presenteres størrelse på fartøy som har forestått transportene de tre siste årene.

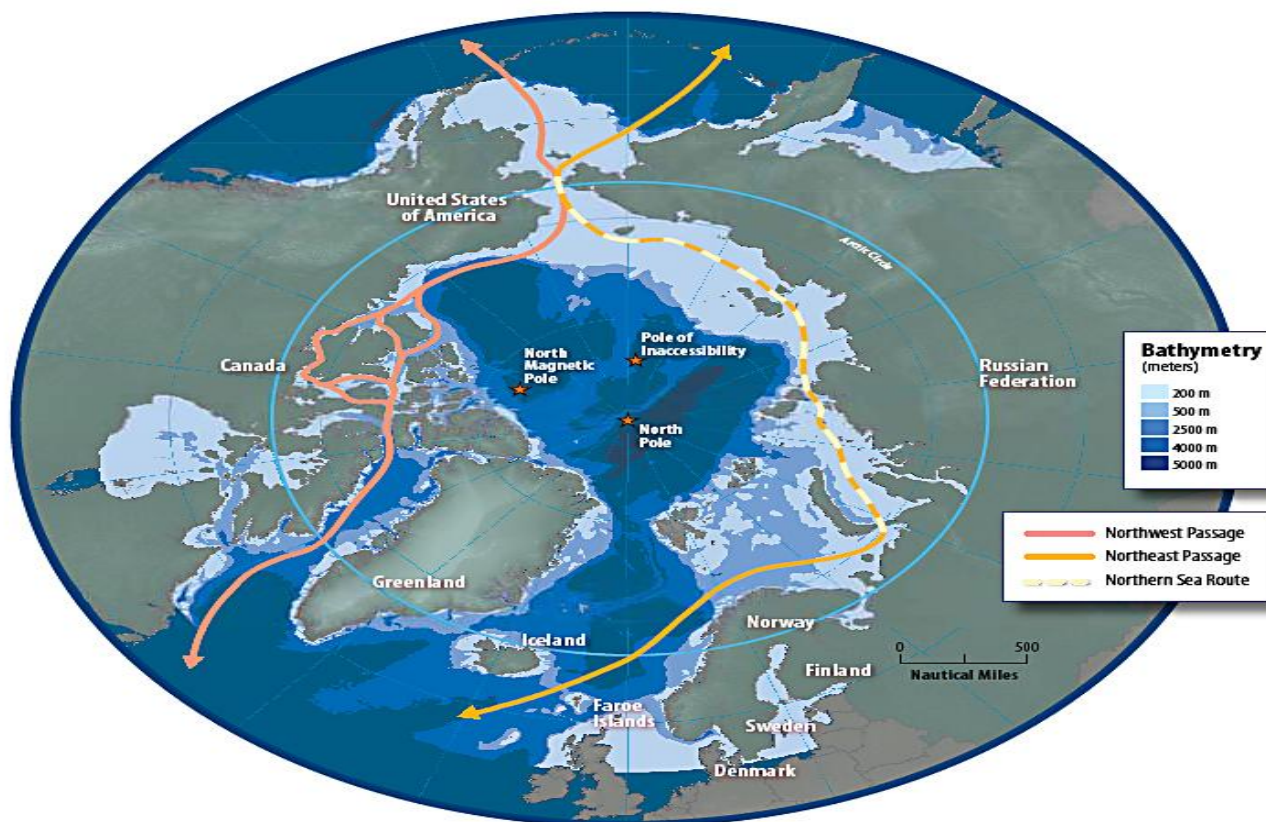
## Størrelse i tonn (BT) på fartøylene som frakter petroleumsprodukter i Barents SRS- området, 2013-2015



## Størrelse (DWT) på fartøyer som fraktet petroleumsprodukter i Barents SRS- området, 2013-2015



# Nordøstpassasjen



– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

## Nordøstpassasjen

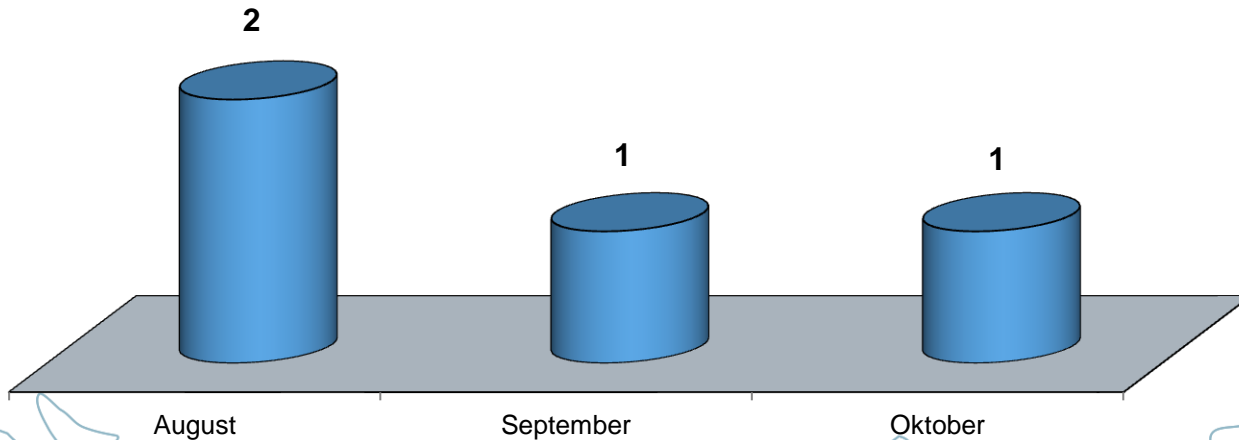
---

### Nordøstpassasjen

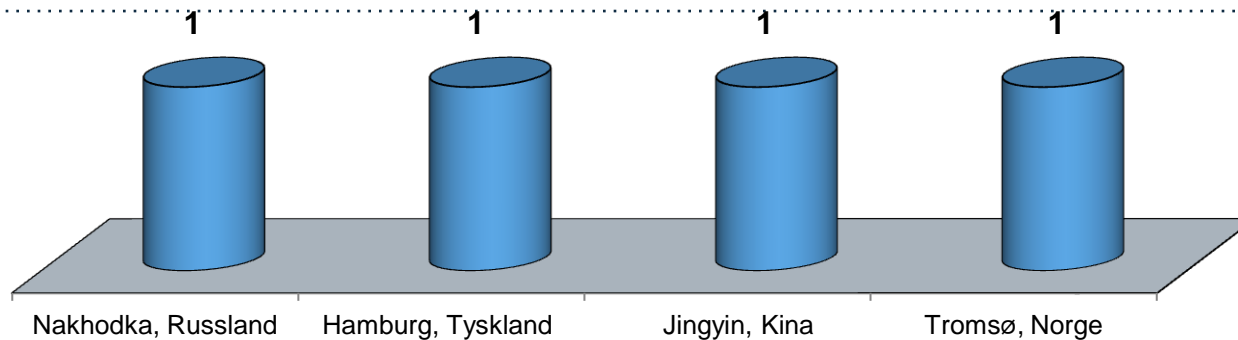
I august 2012 registrerte Vardø sjøtrafikksentral for første gang i sine systemer oljetransport i transitt langs norskekysten, hvor seilingsruten var gjennom Nordøstpassasjen. Man har siden da valgt å ta med alle seilas, også de uten oljelast. Det for å illustrere aktiviteten i området.

### Antall

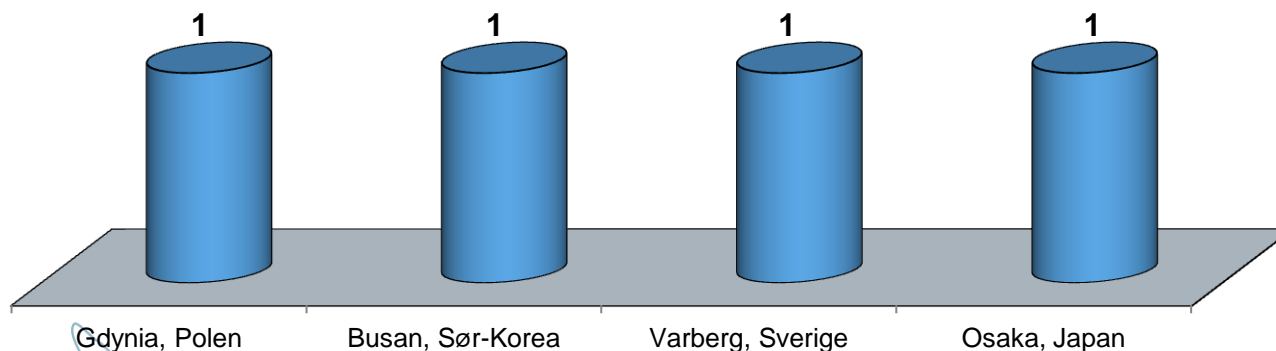
I løpet av 2015 ble det ikke registrerte oljelast på denne ruten, imidlertid registrerte Vardø sjøtrafikksentral fire andre seilas fordelt på august, september og oktober. Til sammenligning ble det i 2014 registrert totalt seks seilas, mot 16 i 2013 og åtte i 2012.



## Avgangshavner, seilas gjennom Nordøstpassasjen hvor fartøyet seilte i transitt langs norskekysten eller som internasjonalt seilas i 2015



## Destinasjoner for seilas gjennom Nordøstpassasjen hvor fartøyet seilte i transitt langs norskekysten eller som internasjonalt seilas i 2015



– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET



---

All statistikk er basert på de opplysningene som vi har tilgjengelig.  
Statistikken blir kvalitetssikret så godt som mulig, men enkelte feil kan likevel forekomme.

Avvik i forhold til utskipingshavn og rapportert avgangshavn forekommer. I forhold til Barents SRS er ikke avgangshavn rapporteringspliktig. Disse opplysningene framskaffes manuelt ved Vardø sjøtrafikksentral. Videre er det mange fartøy som rapporterer seilas fra Murmansk selv om de kommer fra eksempelvis Vitino og kun har et kort stopp i Murmansk. Det har imidlertid ingen betydning for den totale mengden oljeprodukter i transitt, men antall seilaser og mengden pr utskipingshavn kan bli feil.

**Spørsmål om statistikken kan rettes til Vardø sjøtrafikksentral**

**E-post: [nor.vts@kystverket.no](mailto:nor.vts@kystverket.no)**

**Telefon: 78 98 98 98**

– Vi tar ansvar for sjøvegen



**KYSTVERKET**