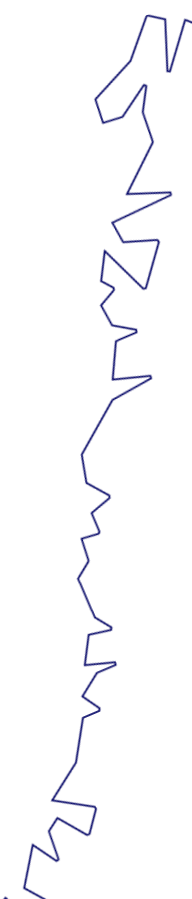




KYSTVERKET

Hendelser håndtert i 2024*

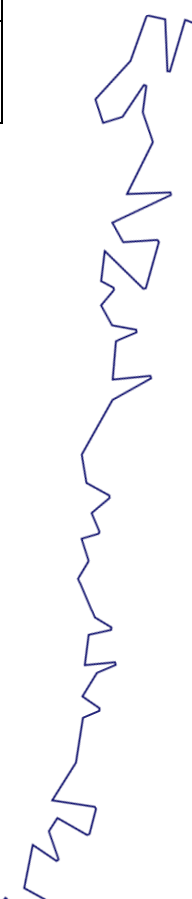
Rapport om hendelser med
akutt forurensning eller fare
for akutt forurensning

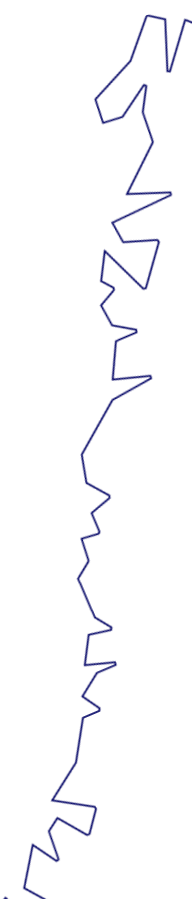


*Hendelser håndtert i Kystverket 1. januar – 6 desember 2024

Utgitt av:	Kystverket
Om rapporten: Utgitt mars 2025	Rapporten om hendelser håndtert av Kystverket utgis årlig, og er basert på data som er registrert i Kystverkets krisestøttesystem (KystCIM). Her registreres hendelser med akutt forurensning eller fare for akutt forurensning. Før 2016 ble rapportene kalt "Årsrapport akutt forurensning åååå".
Forsidefoto:	Utslipp av diesel til vassdrag i Nordre Follo kommune. Fotograf: Monia Alexandersen, Kystverket
Utskrift:	Fra utgivelsen i 2020 (Hendelser håndtert 2019) har rapporten hatt én-spaltet layout. Det er valgt for at det skal være lettere å lese på skjerm uten å rulle opp og ned for neste spalte. Av hensyn til miljøet håper Kystverket flest mulig lesere unngår å ta utskrift. Om du likevel skulle velge utskrift, er sider og plassering tilrettelagt for en tosidig utskrift. For noen av figurene kan det være en fordel å kunne zoome, slik du bare kan gjøre på skjerm.

Forfattere/bidragstere:	
Redaksjon, infografikk, tekst	Øyvind Rinaldo og Vivian Jakobsen, miljøberedskap, Kystverket
Registrering av hendelser	Kystverkets vaktgående personell og deltakere i aksjoner mot akutt forurensning.
Tekst om spesielle hendelser	Vakthavende og vaktleder, miljøberedskap, Kystverket.
Tekst, foto og infografikk om overvåkning og fjernmåling	Ove Njøten, miljøberedskap, Kystverket





FORORD

Hendelsesrapporten oppsummerer de hendelser som Kystverkets beredskapsvakt mot akutt forurensning har håndtert i løpet av 2024. Det er en stor variasjon i type hendelser og utfordringene knyttet til dem.

Miljøtruslene er i stadig endring, og samtidig blir befolkningen mer oppmerksom på at vi ikke må forsøple og forurene naturen vår.

Utfordringsbildet med akutt forurensning er i endring, og denne endringen går raskere og raskere. Samtidig er det stor usikkerhet i hva som vil bli de nye, dominerende teknologiene. Det gjør det utfordrende å peke ut den nye innretningen av beredskap mot akutt forurensning.

Kystverkets virksomhetsområde for miljøberedskap har over flere år jobbet med å følge med på disse endringene og å innrette beredskapen for å møte endringene. Arbeidet gjøres i egen regi, med samarbeidspartnere, nasjonalt og internasjonalt. Blant annet gjennom flere forsknings- og utviklingsprosjekt med norsk, europeisk og internasjonal deltakelse.

I 2024 har Kystverkets beredskapsvakt registrert to spesielle hendelser der det har blitt registrert store mengder slukkevann som akutt forurensning. Slukkevann er altså vannet som brukes til å slukke en brann. De to hendelsene er brannen på gjenvinningsanlegget i Bamble og en brann i en biltransport. I Bamble brant store mengder bildekk i mer enn en uke, og i biltransportbrannen brant altså en trailer med flere personbiler. I slike branner blir det høye temperaturer og stoffene som brenner frigir gasser og partikler som kan inneholde skadelige stoffer. Når man slukker med vann, vil stoffene vaskes ut av røyken og det som brenner, bindes i vannet midlertidig, og i de fleste tilfeller spres ut i naturen og nærområdet.

Det har igjen vært et år med store utslipp fra landbruket i form av husdyrgjødsel. Dette er hovedsakelig hendelser der gjødsellageret eller portene til lageret svikter, og store mengder husdyr-dsel strømmer ut. Ukontrollert og med avrenning til for eksempel et vassdrag, er husdyrgjødsel akutt forurensning som kan gjøre stor skade.

Skipsfarten jobber aktivt med å redusere luftutslippene fra transporten de bidrar med. Fokus på nullutslippsteknologi fører til at nye energibærere tas i bruk. Elektrisitet (batteri), ammoniakk og hydrogen erstatter gradvis de tradisjonelle oljene og diesel som har vært brukt for å drive skipene. Når denne utviklingen og utskiftingen ikke går fort nok, søker man å erstatte de tradisjonelle oljetypene med nye oljer som forurensner luften mindre. I praksis reduserer man utslipp av nitrogenoksider (NO_x) og svoveloksider (SO_x). I alle disse tilfellene medfører det en endring av hvilke stoffer som må håndteres når det skjer ulykker med akutte utslipp, og de nye stoffene kan ha helt andre fysiske egenskaper enn beredskapsmateriellet er designet for å håndtere.

Jeg vil benytte anledningen til å takke alle våre samarbeidspartnere, både nasjonalt og internasjonalt, og våre ansatte i Kystverket, som hver dag bidrar til at hendelser avverges, og at miljøkonsekvenser reduseres.

Horten, 28. februar 2025



Hans Petter Mortensholm
direktør for miljøberedskap

INNHold

Sammendrag	7
1 Innledning.....	8
1.1 Akutt forurensning	8
1.2 Varsling av akutt forurensning	8
1.3 Omfang og avgrensninger	8
2 Datamaterialet og vurderinger	10
2.1 Inndeling av hendelser med akutt forurensning eller fare for akutt forurensning	10
2.2 Rapporterte hendelser fra 1. januar til og med 6. desember 2024	10
2.2.1 Involverte aktører i forurensningshendelsene	12
2.2.2 Varsler om akutt forurensning med trender for 2013-2024.....	13
2.2.3 Miljøkonsekvenser	14
2.3 Stoff som slippes ut	14
2.4 Hendelser på land.....	15
2.4.1 Industri	17
2.4.2 Landbruk	18
2.4.3 Landtransport	19
2.4.4 Tankanlegg, tank og fat - lekkasjer og overfylling.....	20
2.5 Hendelser på sjø	21
2.5.1 Petroleum-/offshorehendelser	22
2.5.2 Skipshendelser	24
2.5.3 Grunnstøtinger og kontaktskader	24
2.5.4 Fartøyskollisjoner	27
2.5.5 Utslipp ved bunkring av fartøy.....	27
3 Eksempler på hendelser håndtert i 2024.....	31
3.1 Brann i dekkjenvinningsanlegg i Bamble kommune.....	31
3.2 Utslipp av diesel til sårbare områder i Nordre Follo kommune	32
3.3 Oljetilsølt fugl på Hornøya og i Varangerfjorden (ukjent kilde)	33
4 Satellitt- og flyovervåking	35
4.1 Operativ oppfølging av oljetjenesten (satellittovervåking).....	35
4.2 Funn og analyse fra overvåkingen i 2024	36
4.3 Operativ oppfølging av flyovervåking	38
5 Opplysninger om datagrunnlaget.....	39
5.1 Forkortelser og definisjoner	41
6 Referanser	42
7 Figuroversikt	44
8 Tabelloversikt.....	45

SAMMENDRAG

Antall hendelser som er rapportert til Kystverkets miljøberedskapsvakt har holdt seg ganske stabilt siden 2019, og det har faktisk vært en liten nedgang. Det totale utslippsvolumet fra hendelser med akutt forurensing har imidlertid en økning gjennom hele denne perioden, og den strekker seg tilbake til starten av vår dataserie i 2013.

De samlede akutte utslippene i 2024 var 4 557 m³. De store volumene fra enkelthendelser i 2024 stammer fra landbrukshendelser med husdyrgjødsel, landtransporthendelser med slukkevann fra bilbrann og industri med slukkevann fra en brann i et gjenvinningsanlegg. Slukkevann fra branner har tidligere ikke hatt stort fokus, men en brann medfører at mange stoff, også miljøskadelige, blir en del av vannet som renner bort i forbindelse med slukking.

Antall hendelser og utslippsvolum fra landtransport (på vei og jernbane) har hatt en markert økning i 2024.

Antall hendelser med skip har økt siden 2019, men utslippsvolumet fra akutte utslipp er lavt. Antall registrerte grunnstøtinger i miljøberedskapsvakta er på samme nivå som de foregående årene. Fire av grunnstøtingene i 2024 hadde potensial for utslipp større eller lik 50 m³ (50 000 liter).

Hendelsene som er omtalt spesielt finnes i kapittel 3:

- Brann i dekkgjenvinningsanlegg i Bamble kommune
- Utslipp av diesel til sårbare områder i Nordre Follo kommune
- Oljetilsølt fugl på Hornøya og i Varangerfjorden (ukjent forurensningskilde)

1 INNLEDNING

1.1 Akutt forurensning

Kystverket er delegert myndighet etter forurensningsloven [1] og svalbardmiljøloven [2] ved fare for, eller inntrådt akutt forurensning. Med akutt forurensning menes forurensning av betydning, som inntrer plutselig og som ikke er tillatt etter forurensningsloven. Akutt forurensning kan dreie seg om akutte utslipp av fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller til grunnen.

Det er den som forurenser som er ansvarlig for å iverksette nødvendige tiltak når akutt forurensning skjer. Ved akutt forurensning skal den ansvarlige sørge for at skadebegrensende tiltak iverksettes, og at rutiner og tilgjengelig personell og utstyr som kan begrense skadeomfanget er tilgjengelig. Kystverket har rollen med å føre tilsyn med at dette blir utført, og gir pålegg i henhold til forurensningsloven og svalbardmiljøloven der det er nødvendig. Kystverket kan pålegge iverksettelse av tiltak, gjennomføring av undersøkelser og fremleggelse av opplysninger, veilede ansvarlig forurenser samt veilede og yte bistand til kommuner som aksjonerer mot akutt forurensning. Ved større tilfeller av akutt forurensning, eller fare for akutt forurensning, kan Kystverket helt eller delvis overta ledelsen av arbeidet med å bekjempe forurensningen.

Foruten gode beredskapsplaner, er trenet personell og riktig utstyr avgjørende for skadevirkningene etter en akutt forurensning. Når det gjelder å begrense miljøskadene ved akutt forurensning er også valg av riktig bekjempningsmetode svært viktig for resultatet.

1.2 Varsling av akutt forurensning

Alle hendelser med akutt forurensning eller fare for akutt forurensning på fastlandet skal varsles som beskrevet i varslingsforskriften [3], som er fastsatt med hjemmel i forurensningsloven § 39 [1]. På Svalbard gjelder svalbardmiljøloven § 70 [2] når forurensningen inntreier eller truer med å inntre på Svalbard eller i farvannet rundt. Varslingsplikten påhviler som hovedregel den ansvarlige for forurensningen, men alle som oppdager akutt forurensning eller fare for akutt forurensning plikter å varsle lokalt brannvesen på nødnummer 110. For fartøy til havs varsles nærmeste kystradio eller Hovedredningssentralen (HRS). For nærmere informasjon om varsling, se Kystverkets hjemmeside eller varslingsinstruksen [4].

Kystverket mottar og behandler vanligvis 900-1400 ulike varsler og meldinger om akutt forurensning eller fare for slik forurensning hvert år. Disse har frem til 6. desember 2024 blitt loggført i Kystverkets krisestøtteverktøy "KystCIM", og danner grunnlaget for statistikk over akutt forurensning. Statistikken omfatter både innrapporterte hendelser som har ført til akutt forurensning og hendelser hvor det har vært fare for akutt forurensning, men hendelsen ikke førte til akutte utslipp.

De senere årene har det vært en nedgang i antall registrerte hendelser. Fra 1 332 registrerte hendelser i 2016 har tallet sunket til 967 i 2024. Hendelser uten akutt forurensning har stått for nedgangen, og antall hendelser med akutt forurensning har vært ganske stabilt. Nedgangen skyldes endringer i retningslinjene for loggføring av varsler. Hendelser fra 7.12.-31.12.2024 er ikke med i dette tallet.

1.3 Omfang og avgrensninger

Kystverkets hendelsesrapport gir en oversikt over hendelser som er håndtert i Kystverkets miljøberedskapsvakt. Rapporten viser statistikk for registrerte hendelser som er mottatt av vaktjenesten, samt beskrivelse av utvalgte hendelser fra 2024. Statistikk fra tidligere år er tatt med for å vise utvikling og eventuelle trender. Fra og med 7. desember 2024 byttet Kystverket hendelsehåndteringssystem, og det er foreløpig ikke lagt til rette for å hente data fra det nye systemet. Denne

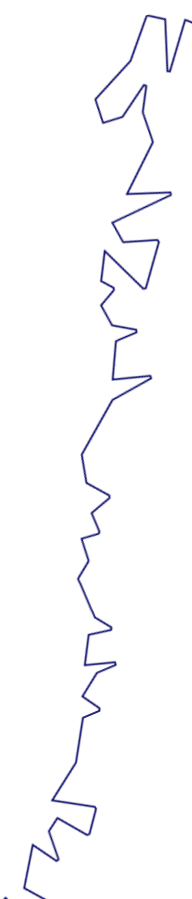
rapporten inneholder derfor datamateriale fra det gamle systemet frem til og med 6. desember 2024 og et enkelt sammendrag for perioden 7.-31. desember.

Rapporten inneholder ikke alle hendelser med akutt forurensning eller fare for akutt forurensning. Det skjer hendelser rundt i Norge som ikke rapporteres videre og registreres av Kystverket. Rapporten er likevel den mest fullstendige samlingen av hendelser med akutt forurensning eller fare for akutt forurensning i Norge. Personer eller virksomheter som ønsker mer informasjon eller detaljer knyttet til akutt forurensning som er registrert av Kystverket, kan ta kontakt f.eks. ved henvendelse til e-postadresse post@kystverket.no.

Rapporten dekker ikke andre fagområder i Kystverket eller andre aktiviteter og oppgaver som for eksempel kurs- og øvelsesaktiviteter. For mer utfyllende informasjon vises det til Kystverkets samlede årsrapport.

For mer informasjon om Kystverkets ansvarsområder, organisering, tilgjengelige ressurser og avtaler vises det til veiledere som er tilgjengelig på nett på Kystverkets hjemmeside (www.kystverket.no). For generell informasjon om akutt forurensning, se Kystverkets brosjyre «Vern mot akutt forurensning» [5].

Kystverket mottar rapporter om uønskede hendelser på norsk sokkel med akutt forurensning eller fare for akutt forurensning. For en samlet oversikt over utslippsmengder henvises det til Miljødirektoratet [6] og Havindustriinsynets rapport «Risikonivå i norsk petroleumsvirksomhet - Akutte utslipp (RNNP AU)» [7].



2 DATAMATERIALET OG VURDERINGER

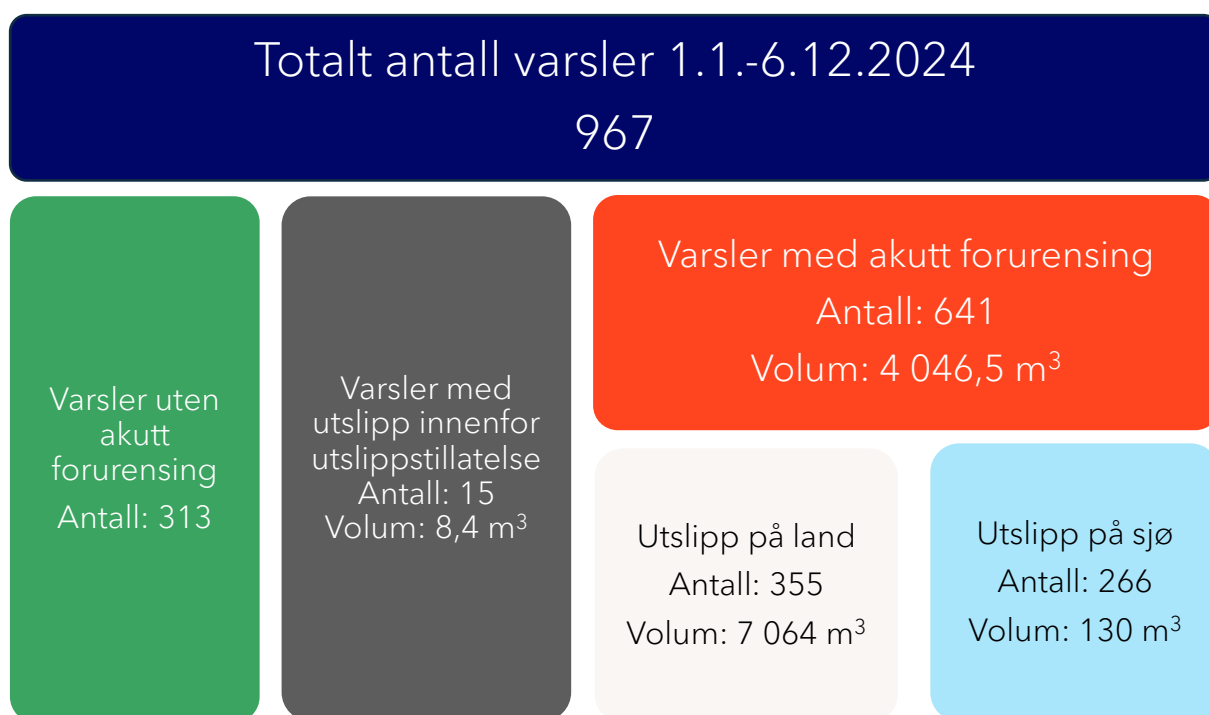
2.1 Inndeling av hendelser med akutt forurensning eller fare for akutt forurensning

Variasjonen og kompleksiteten for hendelsene er stor. Værforhold, årstid og hvor uhellene skjer har stor betydning for konsekvensene.

Alle hendelser som Kystverket mottar meldinger om deles i denne rapporten inn etter hvor forurensningen har skjedd og hvilken type hendelse det dreier seg om.

2.2 Rapporterte hendelser fra 1. januar til og med 6. desember 2024

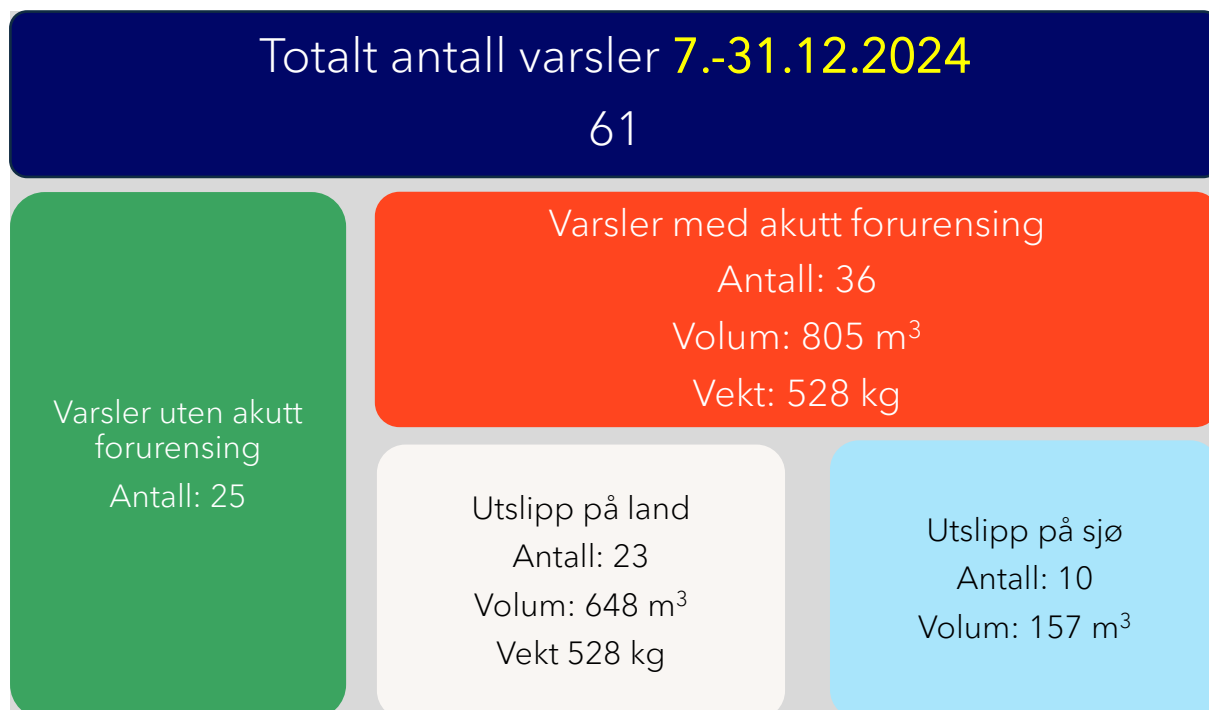
Kystverket følger aktivt opp og dokumenterer alle innrapporterte hendelser. Kystverket fører tilsyn og kan gi pålegg om tiltak til ansvarlig forurenser. Målet er å unngå eller minimere akutt forurensning og skade på miljøet. Dersom et akutt utslipp har skjedd, og liv og helse er ivaretatt, er første prioritet å begrense miljøskadene. I Kystverkets krisestøtteverktøy, KystCIM, registreres data, og det lages statistikk over antall hendelser og mengde akutt forurensning som er rapportert til Kystverkets miljøberedskapsvakt.



Figur 2-1 Oversikt over varsler som ble behandlet av Kystverkets beredskapsvaktlag i perioden 1.1.-6.12.2024 og utslippsvolum fordelt på hovedkategorier.

Størrelsen på utslippene er som regel estimert. Det er dermed noe usikkerhet i de registrerte utslippsmengdene. I de aller fleste tilfellene gjøres det tiltak for å begrense skaden fra utslippene, og noe av eller hele utslippet vil samles opp. Kystverket fører ikke statistikk over hvor mye som er samlet opp. Ved store forurensingshendelser føres det regnskap over utslipp og oppsamlet mengde. Det er da tilgjengelig i rapporter for den aktuelle hendelsen.

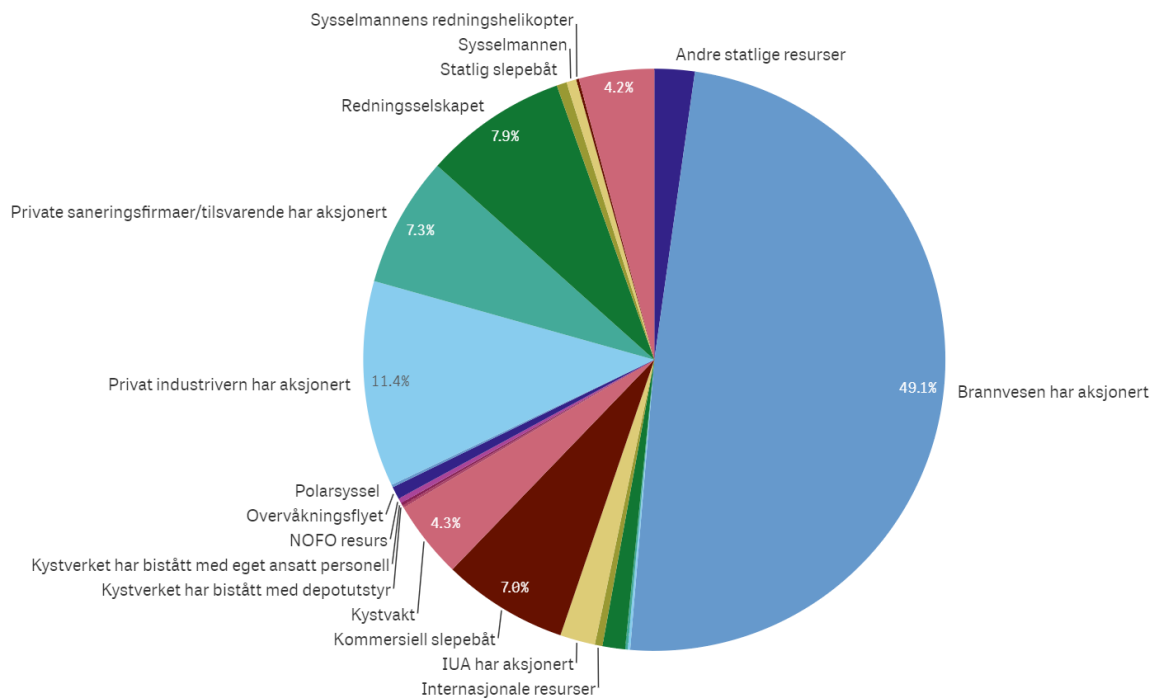
Figur 2-2 viser antall hendelser og utslippsmengder i perioden 7.12-31.12.2024 på samme måte som for hoveddatagrunnlaget fra perioden 1.1.-6.12.2024. Dette er gjort for enklere sammenligning og for enklere å kommentere noen av utviklingstrekkene i datamaterialet. Generelt for rapporten brukes altså hoveddatagrunnlaget, og noen kommentarer knyttes i de innledende delkapitlene til tallene vist i Figur 2-2. Detaljgraden i disse dataene er lavere enn det øvrige datagrunnlaget. Det er også usikkerhet knyttet til datakvalitet og foreløpig uttrekk fra det nye systemet.



Figur 2-2 Hendelser registrert av miljøberedskapsvakten i perioden 7.-31. desember 2024.

2.2.1 Involverte aktører i forurensingshendelsene

Figur 2-3 viser at brannvesenet stod for 49,1 % av involveringene i 2024. Det kommunale nivået bidrar også med interkommunalt utvalg mot akutt forurensning (IUA), øvrige kommunale ressurser og havnevesenet (som oftest er havneselskapene kommunale foretak). Norsk redningssselskap, privat industrivern, private saneringsfirmaer og Kystvakta er også ofte involvert. Med et slikt mangfold av aktører er Kystverkets ansvar for nasjonal koordinering av den operative beredskapen mot akutt forurensning svært viktig.



Figur 2-3 Diagrammet viser andelen hver av ressursene har vært involvert i de rapporterte hendelsene i 2024.

Forurensningshendelser kan noen ganger håndteres av bare én aktør, og i andre tilfeller kan det være en lang rekke aktører involvert.

Beredskap mot akutt forurensning i Norge fungerer etter en samvirkemodell. Private, statlige og kommunale ressurser bidrar til en helhet som kan håndtere alt fra små til store hendelser. Ved svært store og utfordrende hendelser kan Kystverket anmode andre nasjoner om assistanse på statens vegne. Figur 2-3 viser hvilke ressurser som har bidratt i rapporterte hendelser i 2024. For hver hendelse kan flere ressurser være involvert.

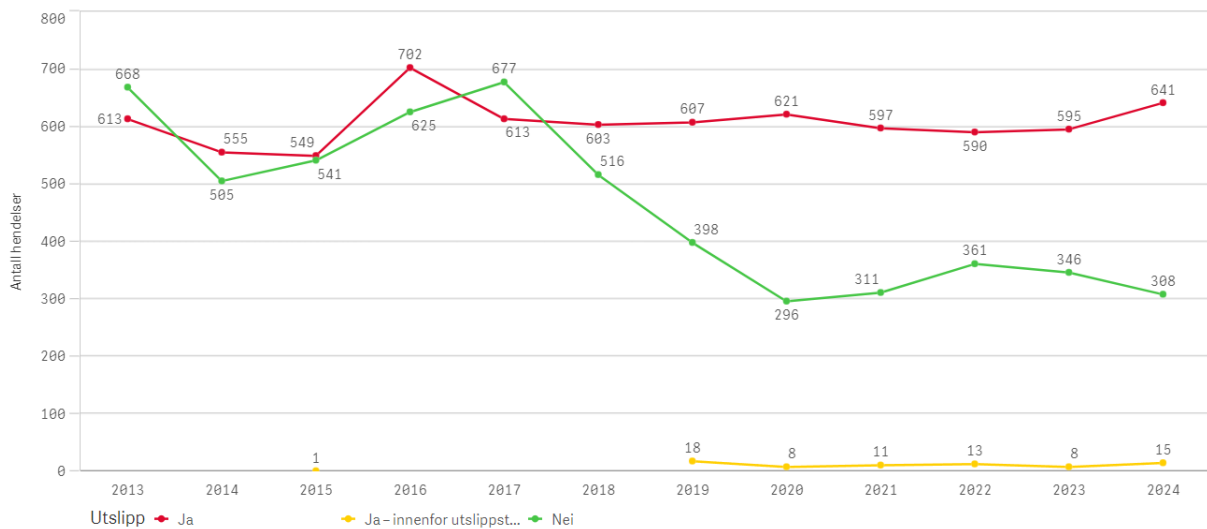
Kystverkets miljøberedskapsvakt har registrert alle hendelsene, men har ikke alltid hatt en aktiv rolle i hendelsen. Som forurensningsmyndighet er det viktig å føre tilsyn med at ansvarlig forurensner utfører sine plikter i henhold til lover og forskrifter. Derfor varsles som regel Kystverket direkte eller via 110-sentralene. Da kan miljøberedskapsvakten vurdere om hendelsen skal håndteres av private, kommunale eller statlige ressurser. Ansvarlig forurensner har aksjonsplikt, og skal iverksette tiltak for å sikre at utslippet ikke påvirker miljøet, eller at påvirkningen blir så liten som mulig.

Kystverkets miljøberedskapsvakt kan også gi råd, slik at ansvarlig forurensner kan utføre hensiktsmessige tiltak for å gjøre en forurensningshendelses påvirkning av på miljøet minst mulig. Dette gjelder uavhengig av om hendelsen håndteres av private eller kommunale ressurser.

2.2.2 Varsler om akutt forurensning med trender for 2013-2024

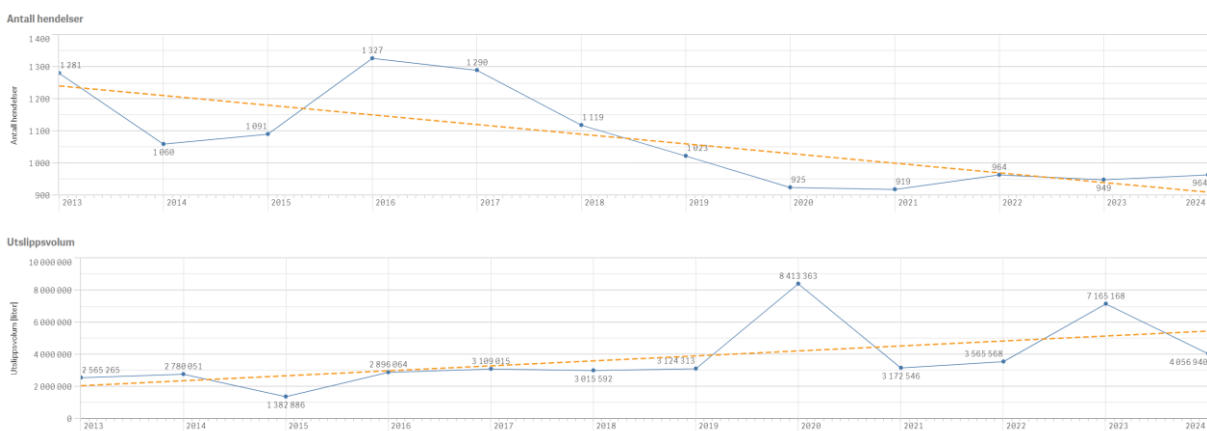
Antall varsler om hendelser med akutt forurensning har vært relativt likt i mange år (se Figur 2-4). Av de 641 hendelsene som førte til akutt forurensning i 2024, kategoriseres henholdsvis 355 som hendelser på land og 266 som hendelser på sjø.

En stor del av de loggførte hendelsene med fare for akutt forurensning fører ikke til utslipp. Det kan skyldes at situasjonen ikke utvikler seg i negativ retning, eller at det iverksettes tiltak som avverger forurensning. Et eksempel kan være bruk av slepefartøy for å assistere et skip inn i trygt farvann. Statistikk for bruk av statlig slepeberedskap utarbeides av Vardø sjøtrafikksentral.



Figur 2-4 Antall registrerte hendelser med og uten utslipp fra 2013-2024.

Fra 2018 til 2020 kan vi se en nedgang i antall registrerte hendelser uten akutte utslipp fra 677 til 296. I tillegg kommer hendelser med utslipp innenfor utslippstillatelse fordi disse ikke regnes som akutte utslipp. Utslipp innenfor utslippstillatelsen har ikke vært registrert før 2019. Nedgangen i antall hendelser uten utslipp skyldes delvis at drivende gjenstander ikke blir registrert i samme omfang som tidligere, men dette forklarer likevel ikke hele nedgangen. Resterende nedgang kan ha sammenheng med rutiner for hva som er pålagt å registrere, og hvordan 110-sentralene rapporterer slike hendelser. Fra 2017 til og med 2024 har antall varslede hendelser med akutte utslipp vært ganske jevnt (Figur 2-4). Når tallene vist i Figur 2-2 inkluderes, er økningen i antall hendelser med akutte utslipp litt større i 2024, mens hendelser uten akutte utslipp er tilnærmet likt 2023.



Figur 2-5 Alle hendelser fra 2013-2024 med trendlinjer for antall hendelser og utslippsvolum.

Når vi ser alle hendelser fra 2013 til og med 2024 under ett, vises den nedadgående trenden tydelig (Figur 2-5). Til tross for færre registrerte hendelser er trenden for utslippsvolum økende i samme periode.

2.2.3 Miljøkonsekvenser

Stort utslippsvolum er ikke ensbetydende med store miljøkonsekvenser. Værforhold, årstid, stofftype og hvor uhellene skjer har ofte større betydning for konsekvensene enn de relativt små utslippsvolumene vi har registrert de senere årene. Noen naturområder og arter er særlig sårbare for påvirkninger fra miljøskadelige stoffer, mens andre områder er mer robuste for slik påvirkning. Stoffenes egenskaper er svært forskjellige. Skadebegrensende innsats krever kunnskap om ulike stoff, sårbare miljøressurser, valg av metoder, tilgjengelig utstyr og kompetent personell.

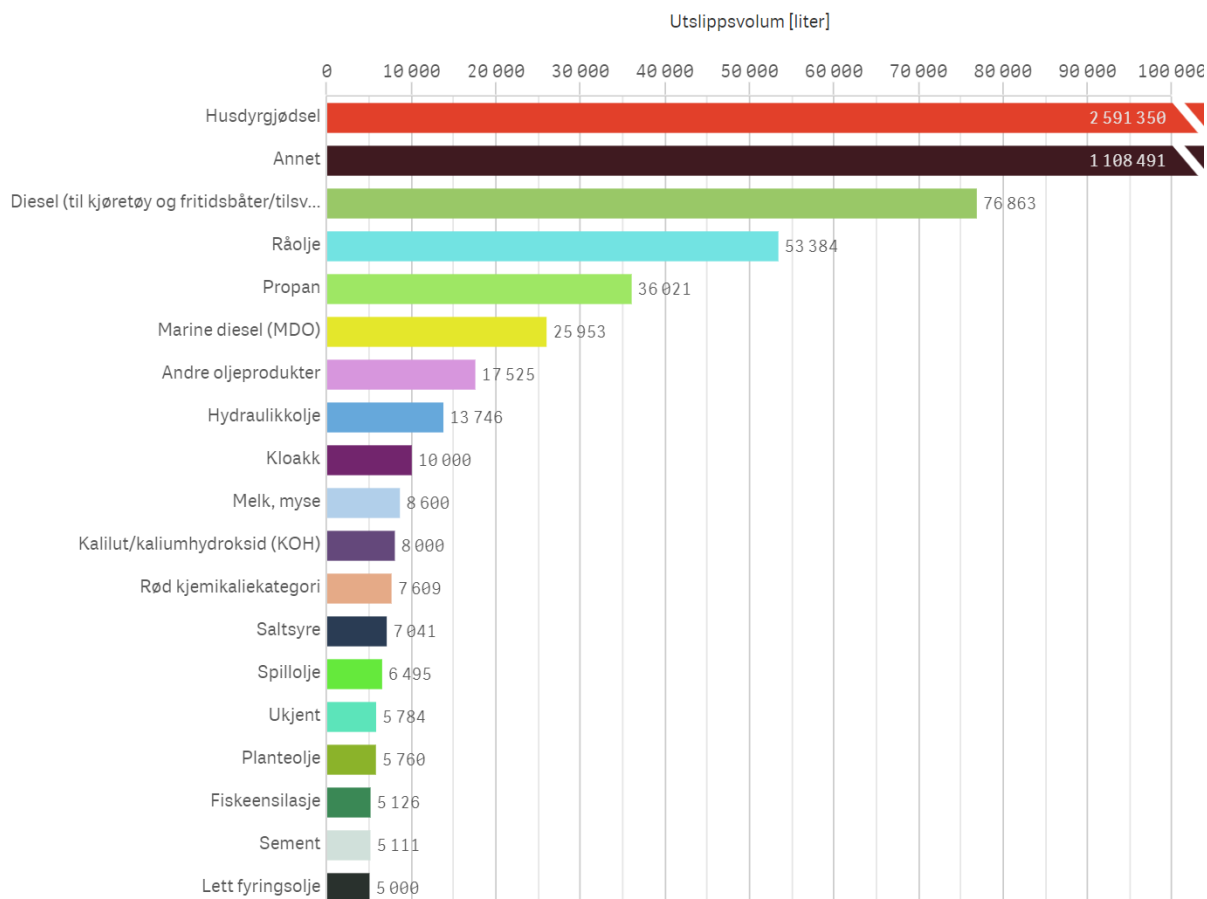
For informasjon om utvalgte hendelser i 2024, se kapittel 3.

2.3 Stoff som slippes ut

Det største utslippet i 2024 var et utslipp av 1000 m³ slukkevann fra brannen i gjenvinningsanlegget i Bamble kommune i Telemark. Ellers har utslippsvolumene som vanlig vært preget av husdyrgjødsel. Det ble totalt rapportert 23 hendelser i kategorien Landbruk, og i 19 av disse ble det sluppet ut husdyrgjødsel. Det største utslippet var på 450 m³, og det ble totalt sluppet ut 2 591 m³ husdyrgjødsel.

Av de resterende sakene er fordelingen spredt over mange ulike typer stoff. Figur 2-6 gir en oversikt over de største utslippsvolumene i hele landet for 2024, untatt tillatte utslipp (innenfor utslippstillatelse). Stoff som har totalt utslippsvolum under 5 m³ er ikke tatt med i denne figuren. For å vise fordelingen bedre er husdyrgjødsel og slukkevann (Annet) vist som avkuttete søyler i figuren. Totalt volum for stoffene er skrevet på søylene.

For en helhetlig oversikt over utslipp fra norsk sokkel vises det til Miljødirektoratets statistikk og Havindustritilsynets rapport "Risikonivå i norsk petroleumsvirksomhet - Akutte utslipp (RNNP AU)" [7].



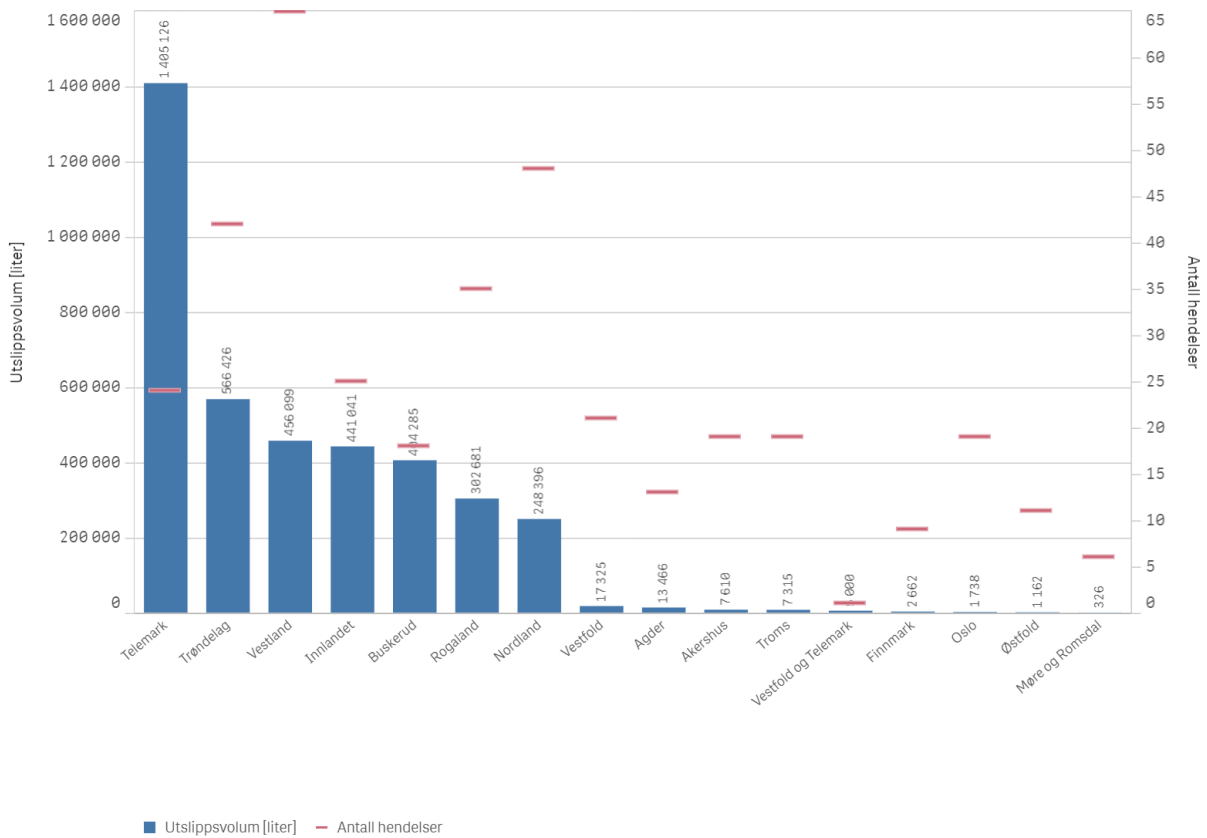
Figur 2-6 Stoff med utslippsvolum ≥ 5000 liter totalt i 2024. Utslipp innenfor utslippstillatelsen er ikke inkludert.

2.4 Hendelser på land

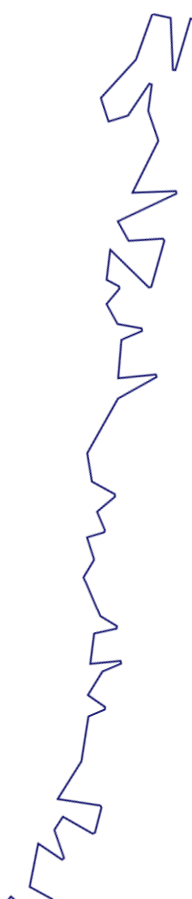
Hendelser med utslipp på land er hovedsakelig innen transport, industrivirksomhet, landbruk og tankanlegg, tank og fat. Det største utslippet i 2024 var et utslipp av $1\,000\text{ m}^3$ slukkevann fra brann i et gjenvinningsanlegg i Bamble i Telemark, men de fleste store landhendelsene er utslipp av husdyrgjødsel fra landbruk. Av de 10 største landbaserte enkeltutslippene i 2024 var 9 husdyrgjødsel fra landbruk. Totalt volum ved akutt forurensning fra virksomhet på land ble summert til $3\,881,2\text{ m}^3$.

Figur 2-7 viser alle hendelser på land med akutte utslipp (antall og utslippsvolum) fra 2024 fordelt på fylker. Antall hendelser i hvert fylke er relativt stabilt over tid. Utslippsvolumene varierer mye fra år til år (ikke vist i figur eller tabell). Det er fylkene med mye landbruksaktivitet som har de største utslippsvolumene, men fordelingen mellom fylkene varierer fra år til år.

Detaljer for de viktigste typene hendelser på land er omtalt i de påfølgende delkapitlene.



Figur 2-7 Utslippsvolum og antall utslipp fra landhendelser fordelt på fylker for 2024.



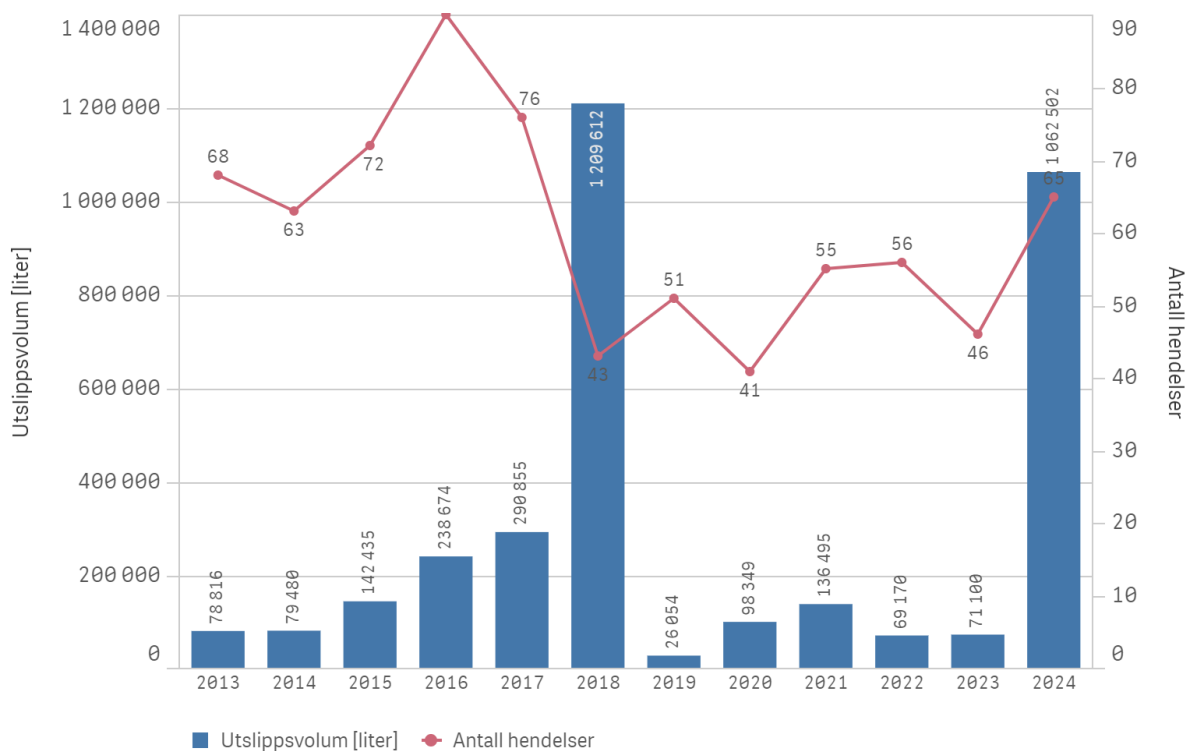
2.4.1 Industri

Det er registrert en økning i antall industrihendelser i 2024, men de fleste utslippene fra industrien er relativt små. Potensialet er likevel stort, og det største utslippet i 2024 var på 1000 m³ slukkevann. Da virker de neste med 16 m³ krakkernafta, 8 m³ kaliumhydroksid og 7 m³ saltsyre små i forhold, men potensialet for skade på miljøressurser kan likevel være større.

I mange tilfeller vil industrianleggets styringssystemer detektere feil og lekkasjer i prosessen. Deteksjoner er avhengig av industrianleggets automatiseringsgrad og sensorer for å oppdage feil. Virksomhetens eventuelle risikoanalyser og tiltak for å redusere miljørisiko er avgjørende for konsekvensene av hendelser.

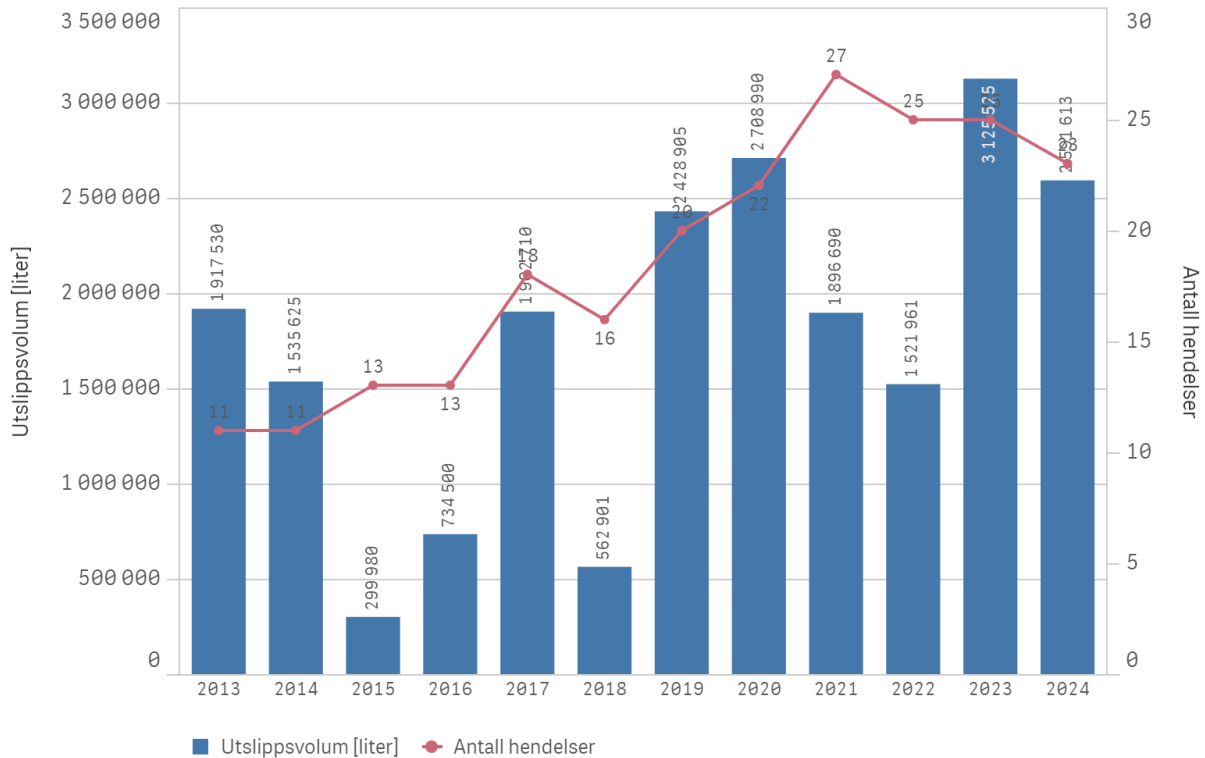
Søylene for 2018 og 2024 (Figur 2-8) viser et betydelig større volum enn de andre årene. Det skyldes en hendelse med utslipp av 1 000 m³ papirmasse oppløst i vann i 2018 og slukkevann fra en stor brann i et sorteringsanlegg i 2024. Papirmassen var så fortynnet at hendelsen ikke hadde stor miljøpåvirkning. En langvarig brann medfører at mye vann med skadelige stoff vill renne bort fra området det brenner. Hvis en tar bort de 1 000 m³ papirmasse og 1 000 m³ slukkevann, er det ikke noen tydelig trend i utslippsvolum.

Det er ikke Kystverkets ansvar å kartlegge årsaker til hendelsene og følge opp eventuelle tiltak for å unngå nye utslipp. Dersom Kystverket mener det må settes søkelys på industriutslipp, vil samarbeid med aktuelle sektormyndigheter være Kystverkets tiltak.



Figur 2-8 Industrihendelser 2013-2024, antall og utslippsvolum.

2.4.2 Landbruk



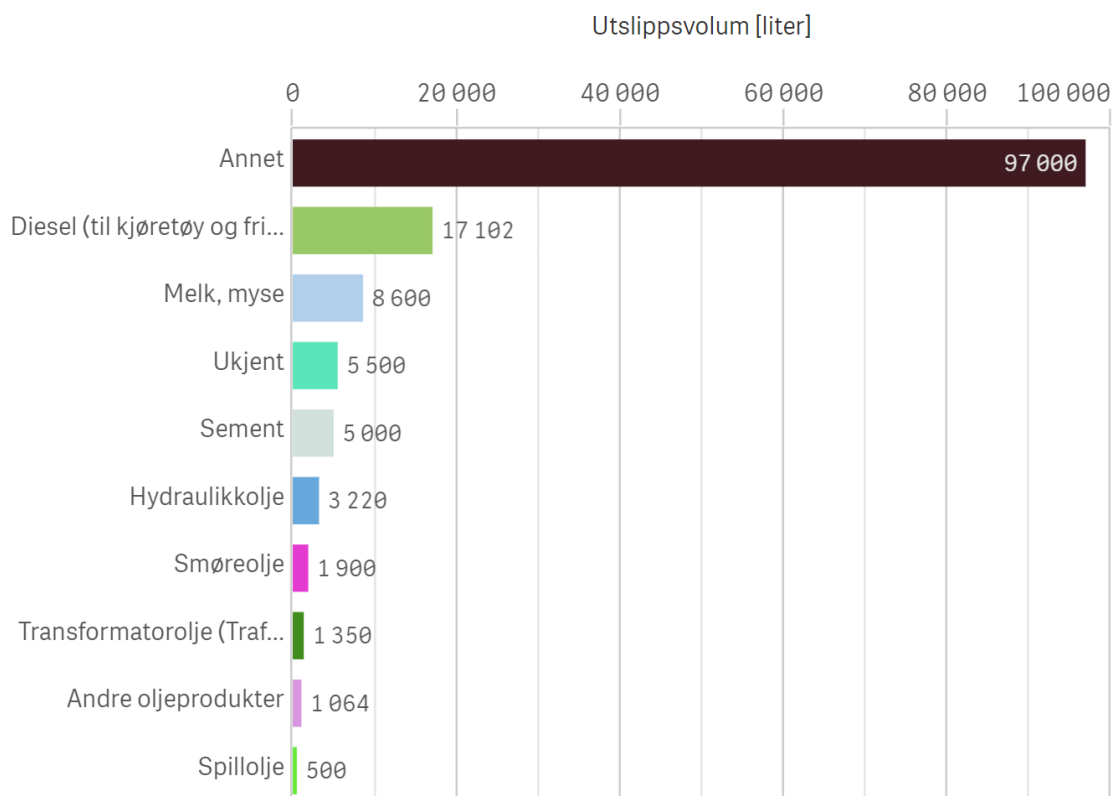
Figur 2-9 Utslipp fra landbruk 2013-2024. Volum og antall rapporterte hendelser.

Innen landbrukskategorien er de fleste hendelsene på Øst-, Sør-Vestlandet og i Trøndelag. Alle hendelser med store utslippsvolum innen landbruk i 2024 gjelder husdyrgjødsel, og det var 9 utslipp større eller lik 100 m³.

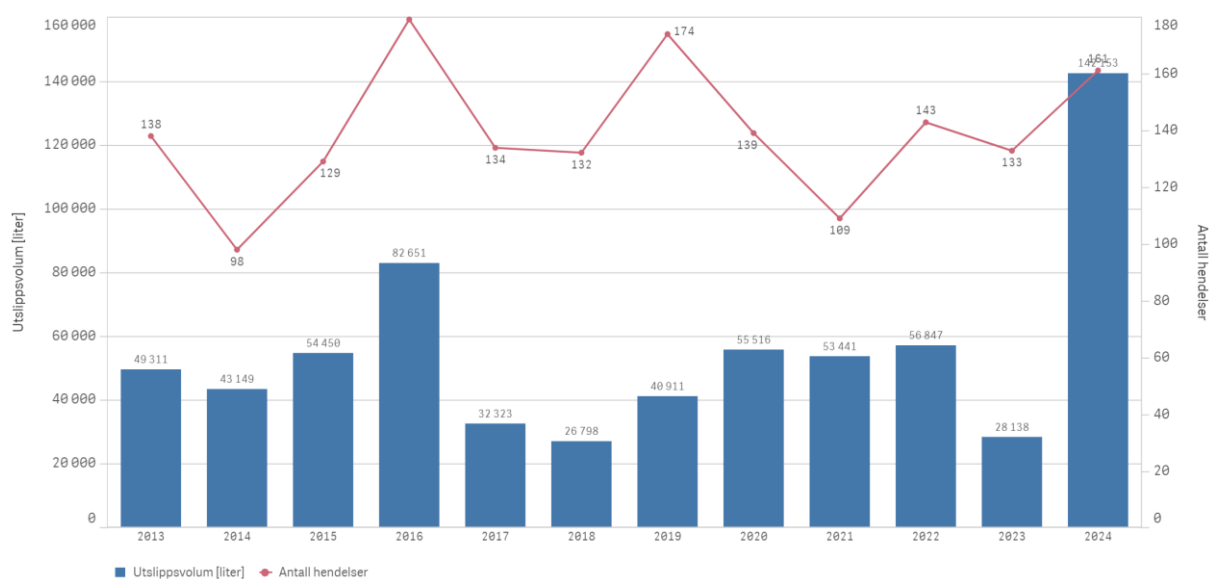
Det største antallet og utslippsvolumet forekommer som regel i 1. og 2. kvartal. Hendelsene er i de fleste tilfellene akutte utslipp av husdyrgjødsel. Hendelsesforløpene sier at utslipp av husdyrgjødsel skjer både fra driftsbygninger og i forbindelse med transport til jordene. Dersom utslippet har skjedd på offentlig vei, er det registrert som en landtransporthendelse. Utslipp i forbindelse med transport er små sammenlignet med utslipp fra lager- og driftsbygninger.

2.4.3 Landtransport

Det største utslippet fra landtransport i 2024 skjedde da det ble brukt anslagsvis 90 m³ slukkevann fra en brann i en biltransport. Altså en bil som fraktet biler. I Figur 2-10 vises slukkevannet som «Annet».



Figur 2-10 Stoff med utslippsvolum \geq 500 liter ved landtransporthendelser i 2024.



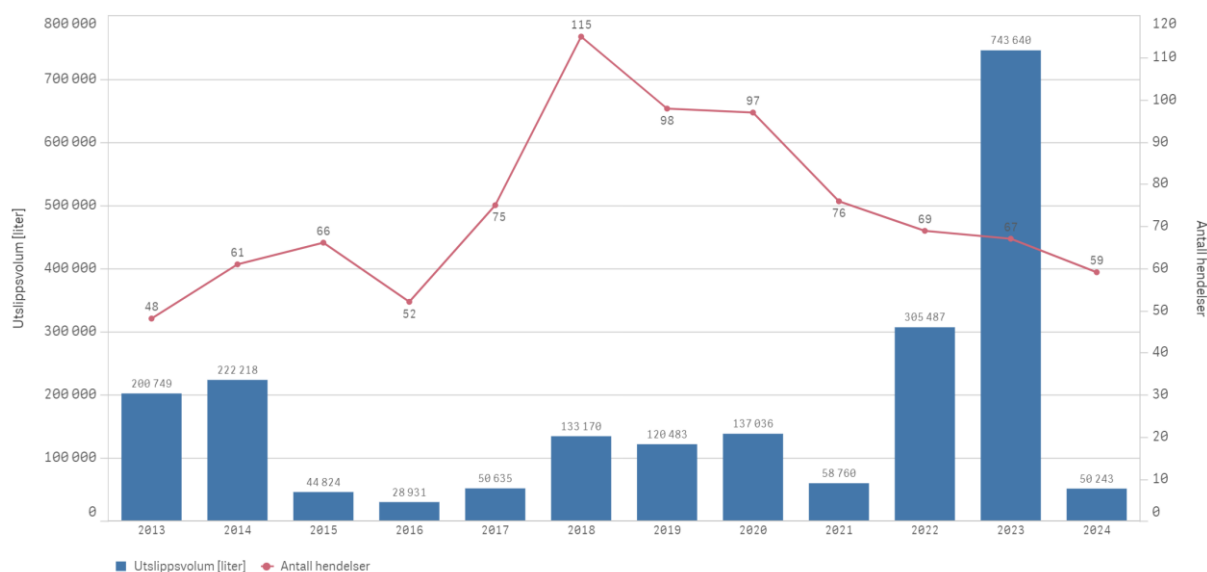
Figur 2-11 Landtransporthendelser 2013-2024, antall og utslippsvolum.

I 2024 har vi sett en økning av antall forurensningshendelser med landtransport, og det har samtidig vært en økning i mengden akutt forurensning. En stor del av økningen i 2024 skyldes slukkevannet fra brannen i biltransporten. Med en økende andel elbiler kan vi forvente at eventuelle branner vil medføre bruk av store mengder vann. Brannene er svært vanskelig å slukke, og store mengder vann brukes til å kjøle og begrense brannen. Vannet som brukes til slukking vil etterpå inneholde skadelige stoffer fra det som brenner.

2.4.4 Tankanlegg, tank og fat – lekkasjer og overfylling

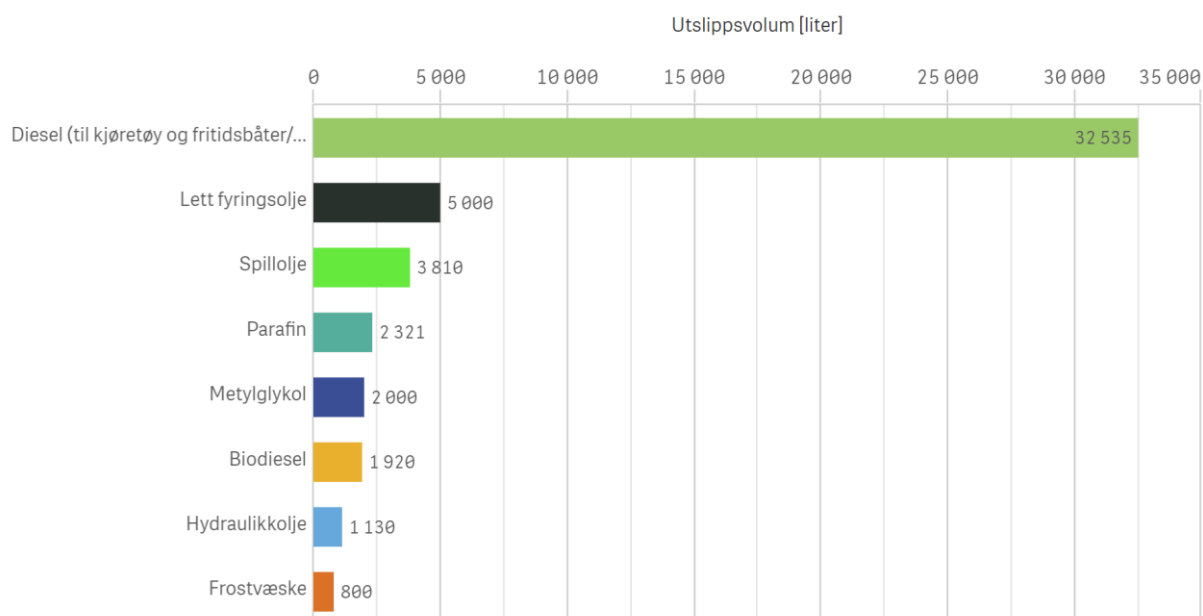
15. april 1997 trådte «Forskrift om tiltak for å motvirke fare for forurensning fra nedgravde oljetanker» i kraft, og fra 2020 ble det forbudt å fyre med mineralolje i private hjem. Dette har ført til et økt fokus på fjerning av tankanlegg, og i noen år mottok Kystverket et økt antall meldinger om lekkasjer fra oljetanker både til fyringsanlegg og kommersielle tankanlegg for lagring (industrielle tankanlegg) og distribusjon (bensinstasjoner). Heldigvis har antall registrerte utslippshendelser gått nedover igjen, og for 2024 er det registrert 59 hendelser. Antall forurensningshendelser med tanker til fyringsanlegg har gått markert ned (vises ikke eksplisitt i figuren).

Utslippsvolumet i 2023 ble veldig stort sammenlignet med andre år (se Figur 2-12). Det skyldes et enkeltutslipp av nesten 700 m³ diesel fra Esso Norge sitt anlegg på Slagentangen ved Tønsberg. Forurensningen spredde seg ikke utenfor bedriftens anlegg. De store utslippene stammer fra industrielle anlegg og bensinstasjoner, men de mange små er ofte private tanker tilknyttet gamle oljefyringsanlegg. Mellom 2015 og 2021 har det vært mange, men stort sett små utslipp fra private tanker. Fjerning og håndtering av forurensede masser er grunneiers ansvar.



Figur 2-12 Utslipp fra tanker, tankanlegg og fat, 2013-2024.

Utslippene fra hendelsene viser et bredt spekter av produkter. De største volumene i perioden 2013-2024 kommer fra oljeprodukter, og de fleste er lette oljeprodukter som er i vanlig bruk over hele landet og i svært mange aktiviteter. Figur 2-13 viser fordelingen på produkter/stoff ved akutte utslipp fra tanker, tankanlegg og fat i 2024.

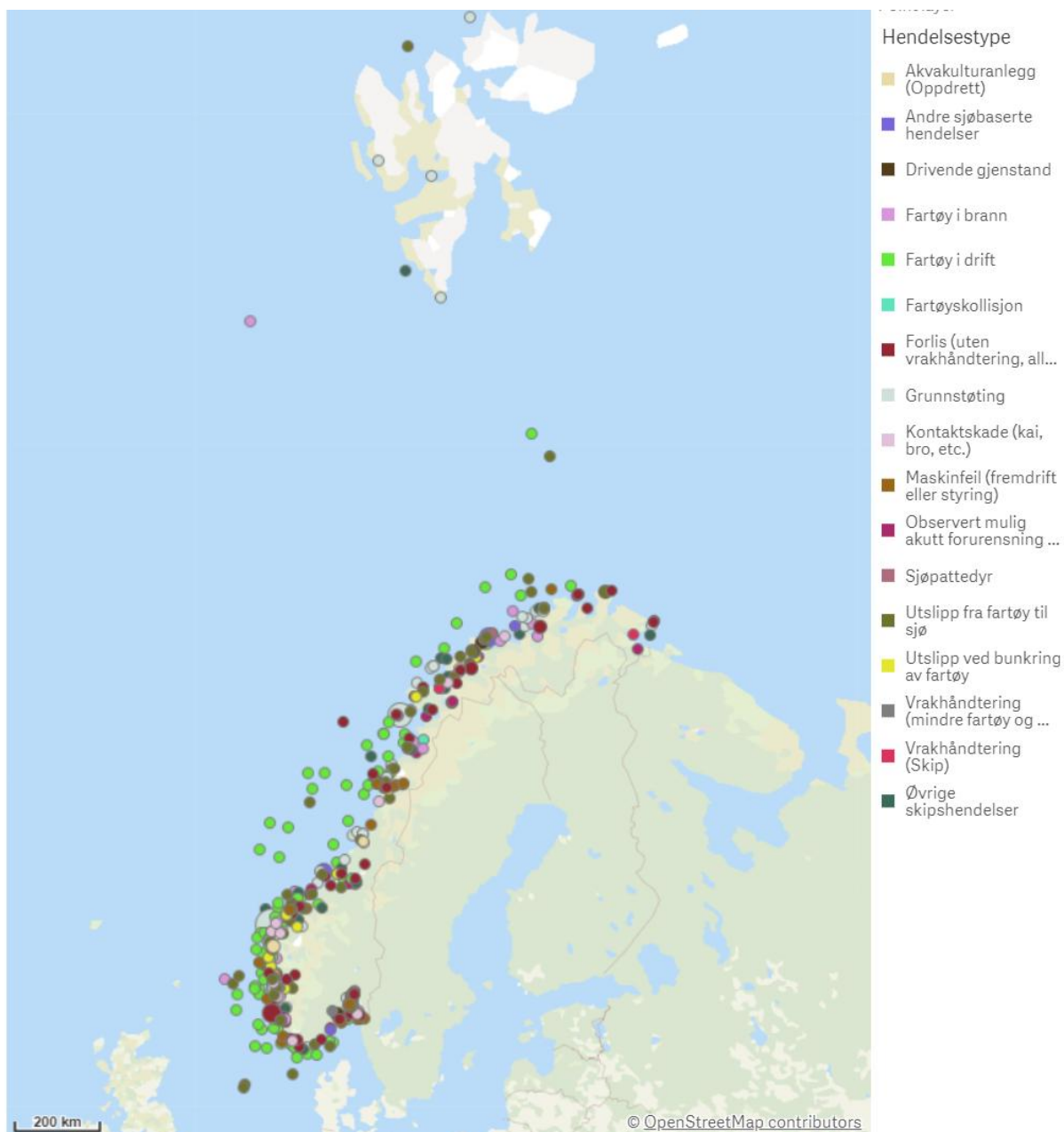


Figur 2-13 Stoff som er registrert ved utslipp fra tanker, tankanlegg og fat i 2024. Utslippsvolum mindre enn 500 liter er ikke tatt med i figuren.

2.5 Hendelser på sjø

Utslipp til sjø var også i 2024 volummessig dominert av offshore petroleumsvirksomhet. Det største rapporterte enkeltutslippet var 53 m³ råolje fra Statfjord C (Equinor).

Generelt har akutt forurensning fra skipstrafikk hatt relativt lavt samlet utslippsvolum siden KNM Helge Ingstad kolliderte med T/S Sola i 2018. De stort sett lave utslippene kan skyldes tilfeldigheter, men også at Kystverket systematisk har gjennomført tiltak som reduserer sannsynligheten for uhell. De konkrete tiltakene som sjøtrafikksentralene, styrking av slepebåtberedskapen, miljøberedskapsvaktene, fly- og satellittovervåking, lostjenesten og gjennomførte farleiltak, kan ha forhindret at flere situasjoner har utviklet seg til mer alvorlige hendelser. Figur 2-14 viser alle hendelser med og uten utslipp på sjø i 2024.

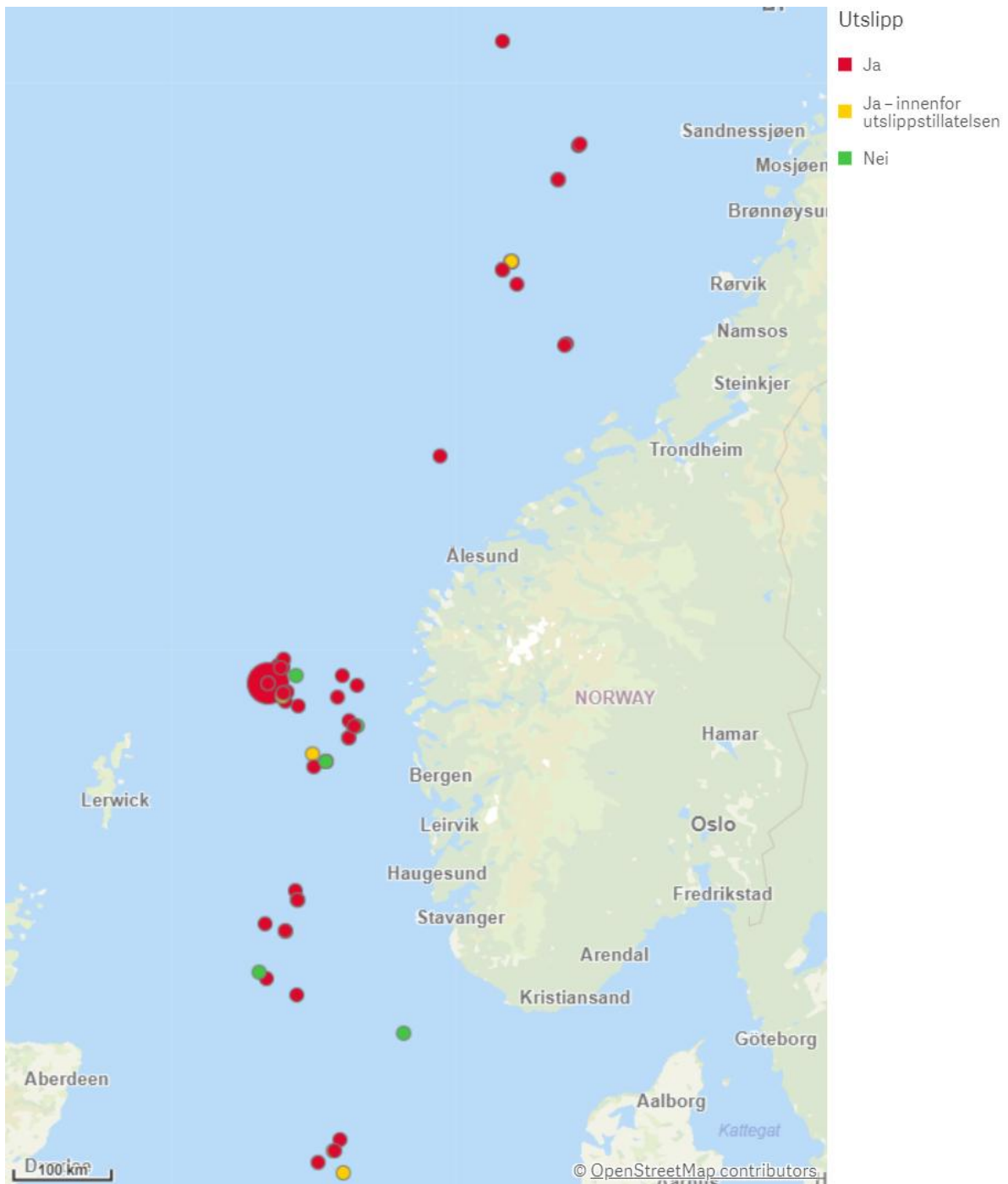


Figur 2-14 Alle registrerte hendelser på sjø (unntatt offshore/petroleumshendelser) i 2024.

2.5.1 Petroleum-/offshorehendelser

Figur 2-15 viser oversikt over petroleums-/offshorehendelser som er rapportert til Kystverkets miljøberedskapsvakt. For en helhetlig oversikt over utslipp fra norsk sokkel vises det til Miljødirektoratets statistikk og Havindustriilsynets rapport "Risikonivå i norsk petroleumsvirksomhet - Akutte utslipp (RNNP AU)" [7].

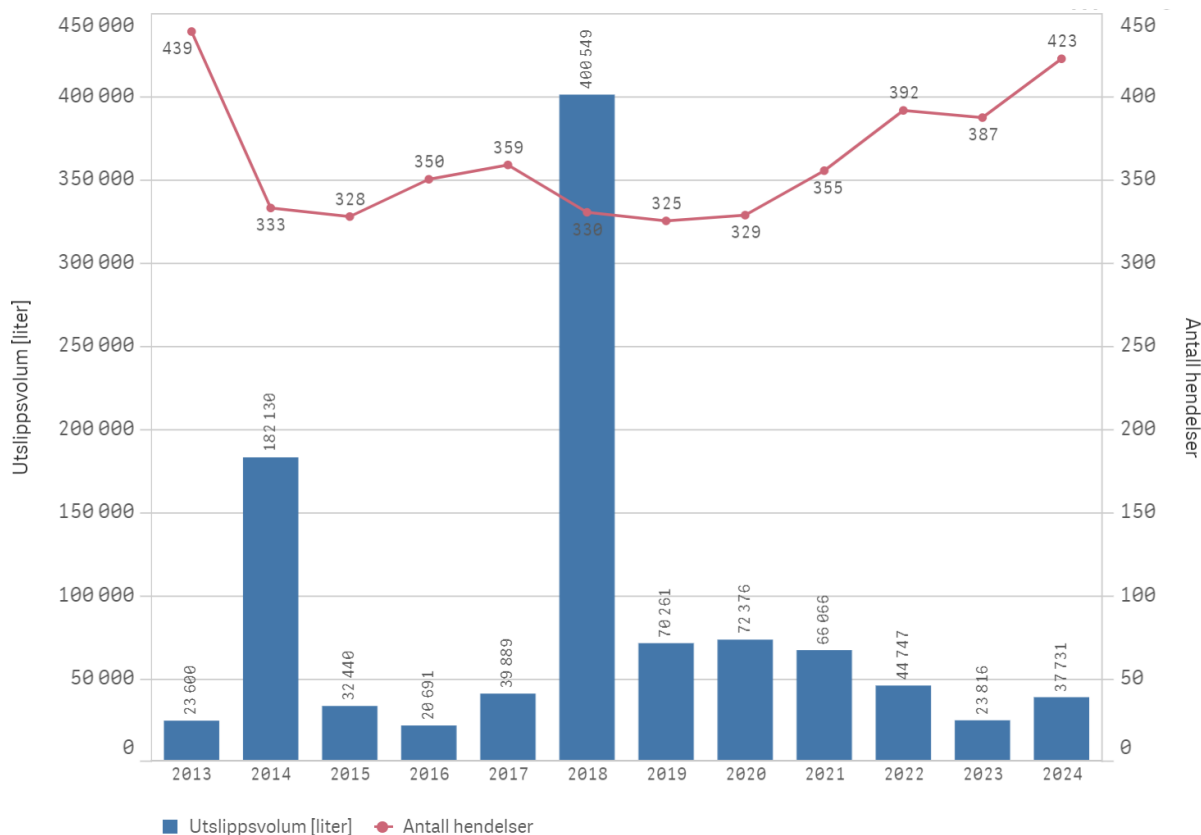
Fra 2013 til 2024 er hovedtrenden for antall forurensningshendelser fallende. Utslippsvolumet og antall hendelser Kystverket har registrert for akutte utslipp i 2024 er det nest laveste siden 2013, og det ble ikke meldt inn noen hendelser fra de nordligste offshoreinstallasjonene.



Figur 2-15 Hendelser i kategorien Petroleum/Offshore for 2024. Noen av utslippene (gule) er innenfor gitte utslippstillatelser.

2.5.2 Skipshendelser

Som det kommer frem i Figur 2-16 har antall skipshendelser hatt en økning de seneste årene. Det totale utslippsvolumet er likevel lavt. De viktigste hendelseskategoriene omtales i egne delkapitler.



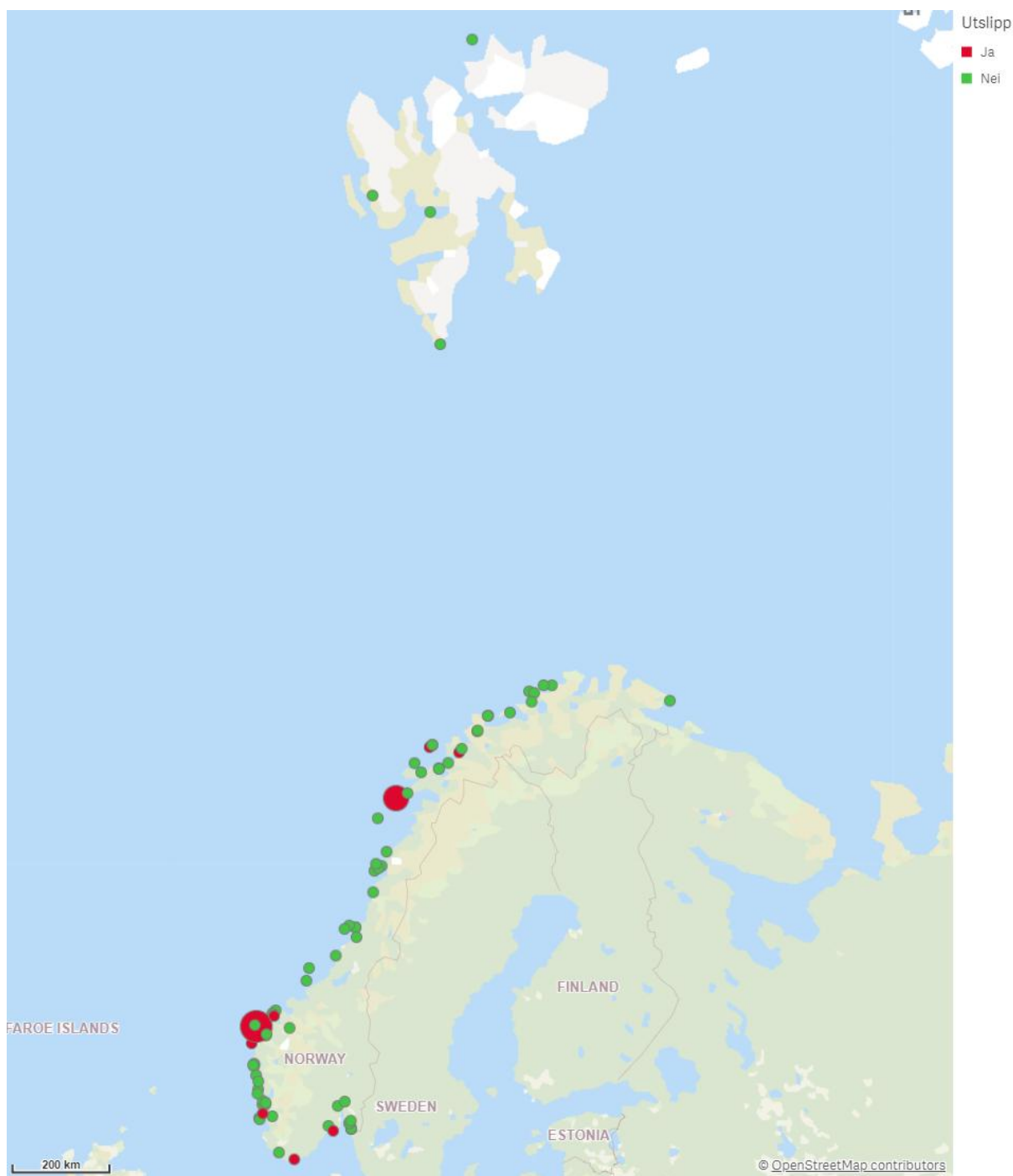
Figur 2-16 Antall skipshendelser og utslippsvolum fra 2013-2024.

2.5.3 Grunnstøtinger og kontaktskader

I 2024 registrerte Kystverkets beredskapsvakt 67 grunnstøtinger mot 74 i 2023. Det var 17 kontaktskader i 2024. Som det kommer frem av Figur 2-17 er grunnstøtinger og kontaktskader relativt jevnt geografisk fordelt langs hele norskekysten. Kontaktskader er sammenstøt med kai, bro og lignende.

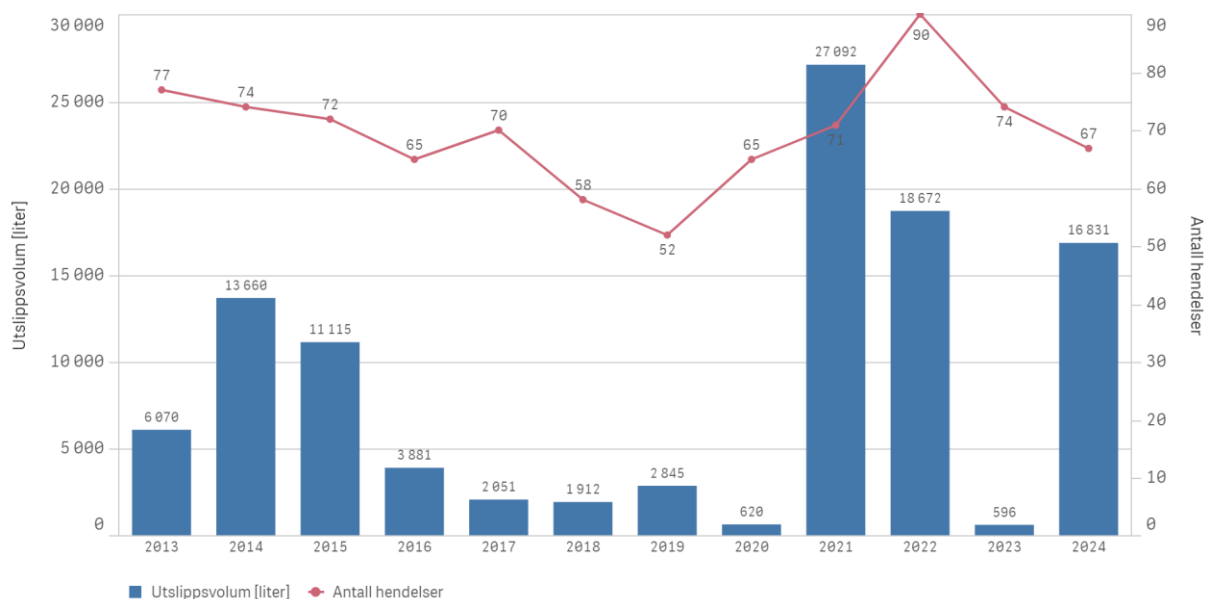
De fleste grunnstøtinger fører ikke til akutt forurensning. Kun 9 av de 67 grunnstøtingene og ingen av kontaktskadene i 2024 medførte akutte utslipp. Hendelsene med de største akutte utslippene langs norskekysten har likevel skjedd som følge av grunnstøtinger. Det kan være små marginer som avgjør om en grunnstøting medfører utslipp eller ikke.

Noen grunnstøtinger rapporteres til Sjøfartsdirektoratet uten at de registreres av Kystverket.



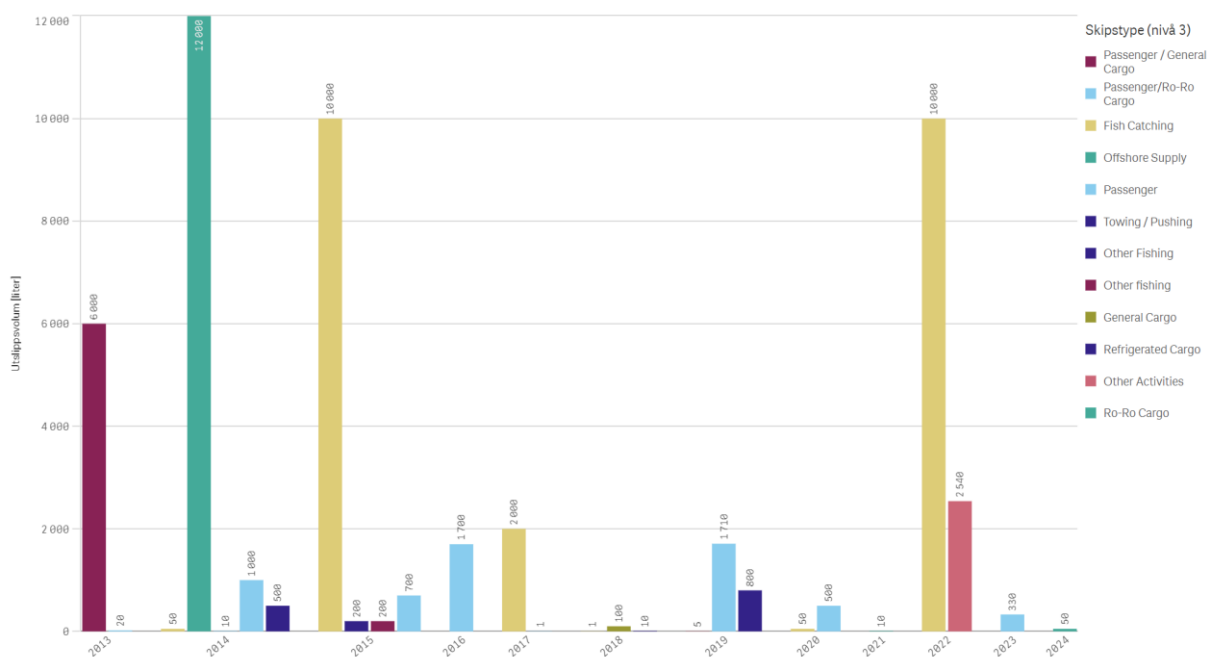
Figur 2-17 Alle grunnstøtinger og grunnberøringer og kontaktskader (bro, kai, etc.) som er registrert av Kystverket for hele landet i 2024.

Antall grunnstøtinger som er registrert av Kystverkets miljøberedskapsvakt har etter en nedgang de seneste årene igjen gått litt opp (Figur 2-18). Utslippsvolumet har vært markert høyere i 2021, 2022 og 2024 enn de foregående årene (2016-2020). Utslippsvolumet er likevel på langt nær det man har observert i tidligere år med store hendelser (før 2013). Fire av grunnstøtingene i 2024 involverte fartøy med utslippspotensial større eller lik 50 m^3 .



Figur 2-18 Antall og utslippsvolum for grunnstøtinger og grunnberøringer for 2013-2024.

Dersom det i grunnlaget inkluderes «Kontaktskader (kai, bro etc.)», endres bildet noe. Utslippene forblir tilnærmet uendret, bortsett fra i 2022 (ca. 3000 liter), og antall hendelser går opp i alle årene.



Figur 2-19 Utslippsvolum ved grunnstøtinger fordelt på fartøygrupper i perioden 2013-2024.

De fleste registrerte kontaktskadene har skjedd i havner eller ved fergekai, og farten og dermed kraften som påvirker fartøyene er ikke så stor som de kan være ved grunnstøtinger med større fart og motorkraft. Den fartøystypen som har flest kontaktskader er bilferger.

Ved å fordele grunnstøtingene på fartøystyper fremkommer det at Passenger/Ro-Ro Cargo, General Cargo og Fish Catching er fartøystypene med flest grunnstøtinger. Dette er også de fartøystypene som har størst aktivitet.

Når utslippene ved grunnstøting fordeles på fartøygruppene og grupperes for årene 2013-2024, fremkommer det at flere av fartøygruppene ikke har hatt utslipp ved grunnstøting, og at fiskefartøy, passasjerfartøy og offshore/supply har størst utslippsvolum i perioden 2013-2024 (Figur 2-19).

2.5.4 Fartøyskollisjoner

Antall hendelser i perioden 2013-2024 er lavt og viser ingen trend, men det har vært en økning fra 2017 til 2024. I 2024 var det 8 slike hendelser. Ingen av disse har medført akutt forurensing. Det har i perioden 2013-2024 vært gjennomsnittlig 8 skipskollisjoner årlig. Fire av hendelsene medførte akuttutslipp, og det største skjedde etter kollisjonen mellom T/S Sola og KNM Helge Ingstad i 2018, der 352 m³ marin diesel og helikopterdrivstoff slapp ut.

2.5.5 Utslipp ved bunkring av fartøy

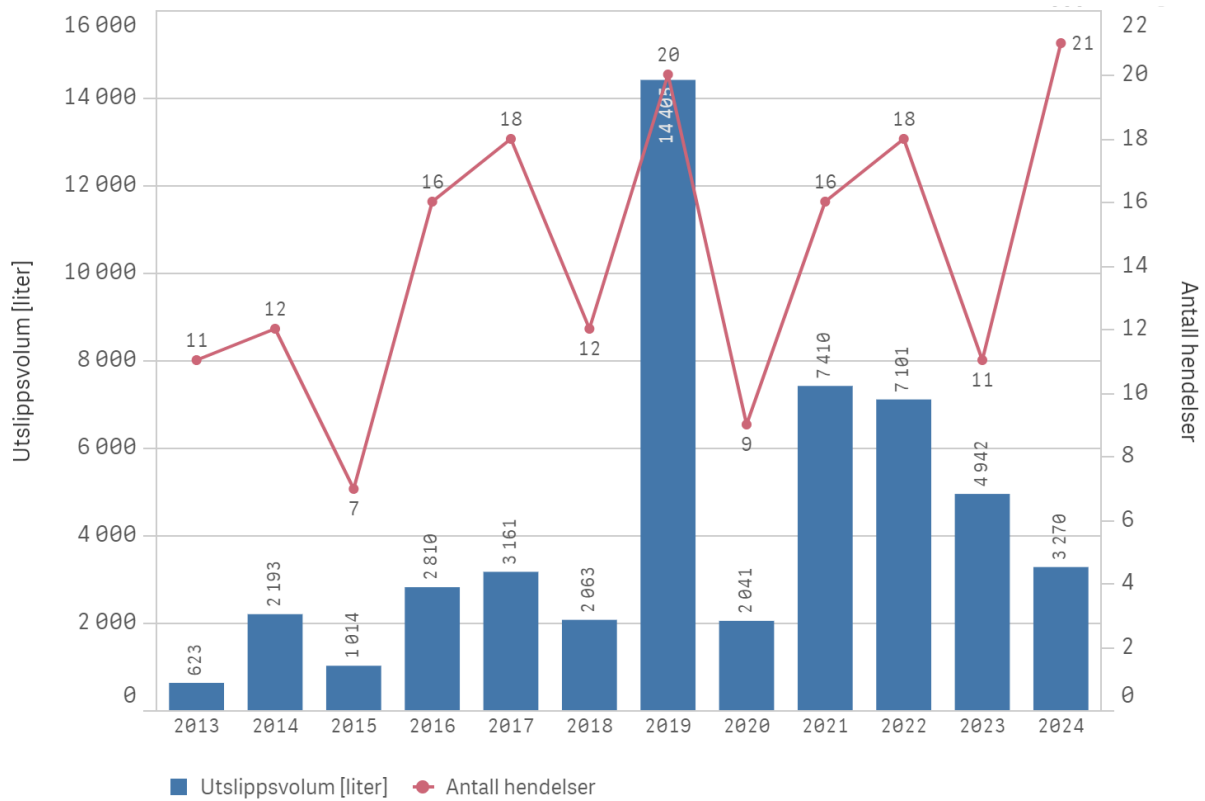
I forbindelse med bunkring av fartøy forekommer det utslipp til sjøen. Vi antar også at det har skjedd flere utslipp enn Kystverkets miljøberedskapsvakt har fått melding om. Vi antar at noen mindre utslipp ikke blir varslet. Enten fordi det ikke er stort nok til å være akutt forurensing, eller av andre årsaker. Det er ikke mulig å anslå antall og mengder for hendelser som ikke er varslet, og vi gjengir her det som er registrert og med de estimatene som er gjort (Figur 2-20).

Rapporterte utslipp ved bunkring av fartøy har verken høy frekvens eller store utslippsvolum. I perioden 2013-2024 er det 17 rapporterte hendelser med estimert utslipp større eller lik 1 000 liter. Størstedelen av volumene stammer fra noen få fartøy/hendelser. Utslippene vil kunne påvirke det lokale miljøet fordi hendelsene ofte skjer ved kai, og flere ganger på samme lokalitet.

I kartet (Figur 2-22) ser det ikke ut som det er så mange utslipp på landsbasis. Ved nøyere kontroll viser det seg imidlertid at enkelte lokasjoner har gjentatte utslipp og markeringene havner på hverandre i kartet. Dette er også en av grunnene til at Kystverket har valgt å følge med på utslipp ved bunkring av fartøy. Hendelsesforløpene som har blitt rapportert indikerer at det kan være svakheter i etterlevelsen av rutinene for fartøyene eller bunkringsanleggene.

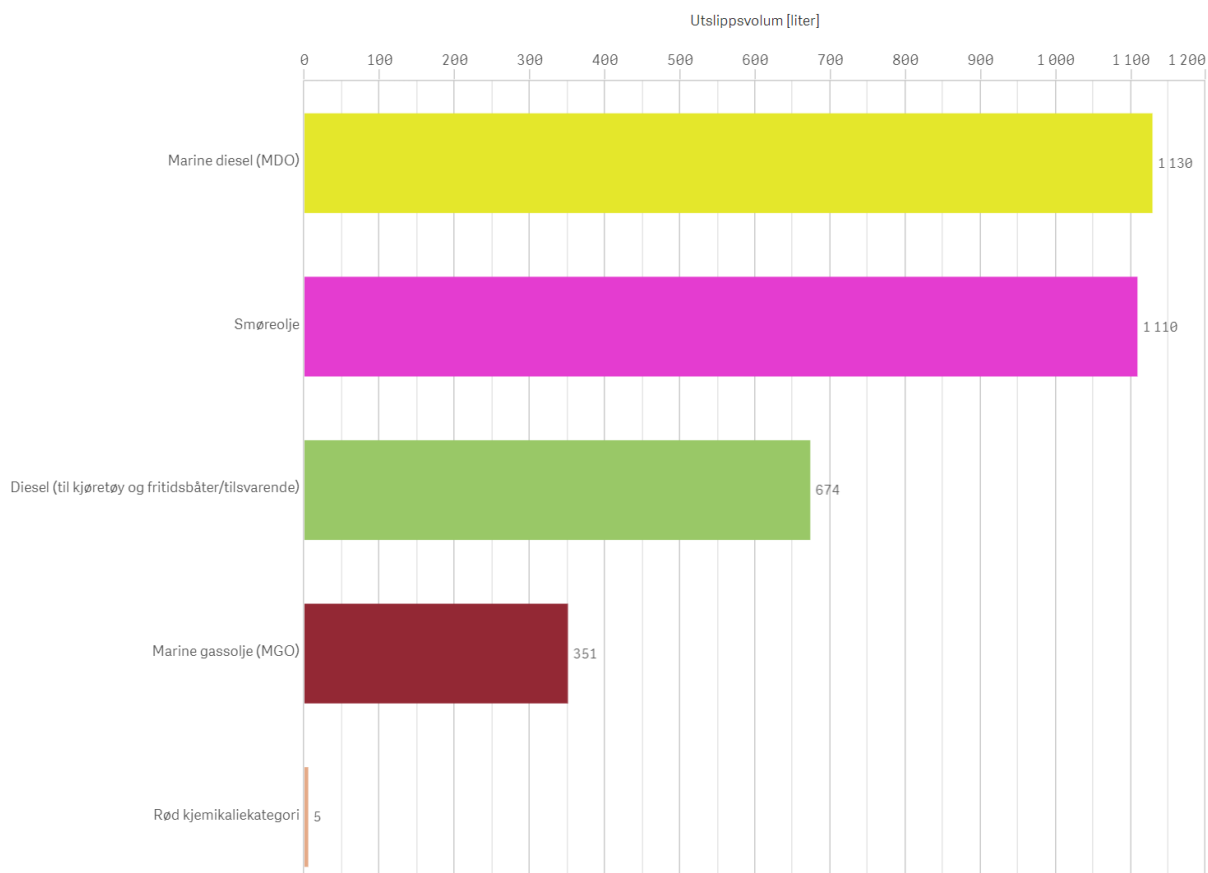
De fleste utslippene og største utslippsvolumene har skjedd med fartøy mindre eller lik 5 000 bruttonn. De største utslippsvolumene finner vi i de lette typene bunkers.

De lette typene bunkers utgjør for 2013-2024 nesten hele volumet av utslippene (ca. 90,7 %). Figur 2-21 viser hvilke stoff som var i utslippene i 2024. I de fleste tilfeller blir utslippsvolum estimert, og det er knyttet usikkerhet til volumet.



Figur 2-20 Utslipp ved bunkring av fartøy, 2013-2024.

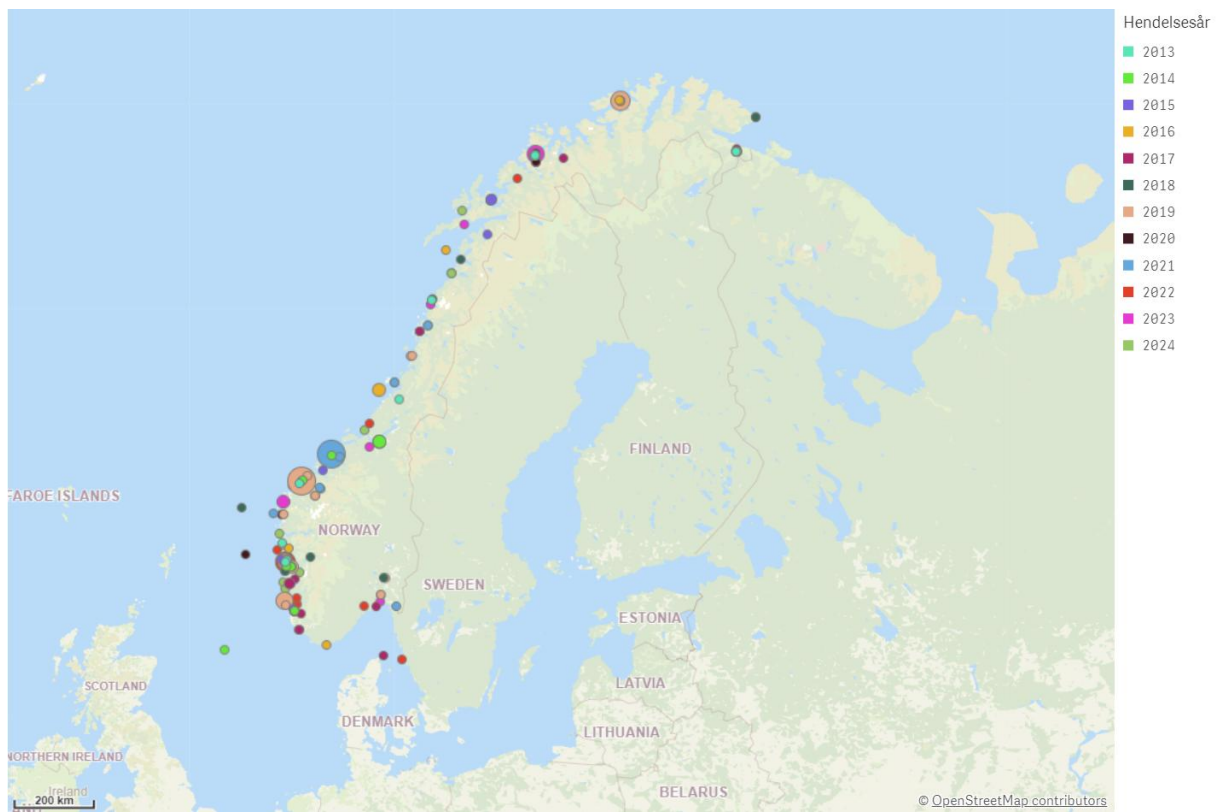
Kystverkets registreringer viser at de fleste utslipp ved bunkring skjer med kommersielle fartøy. Det antas likevel at det er et stort antall utslipp ved bunkring av fritidsfartøy som ikke blir rapportert.



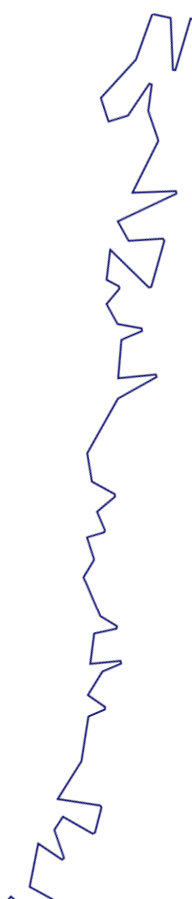
Figur 2-21 Registrerte utslippsvolum i forbindelse med bunkring av fartøy i 2024. Utslippsvolum er fordelt på hvilket drivstoff/olje som er sluppet ut.

Overbunkring eller lekkasjer ved bunkring medfører i tillegg til miljøbelastningen et økonomisk tap for de involverte partene i form av tapt drivstoff og eventuelt andre stoff. Utgifter til eventuell oppsamling av forurensingen kan også bli aktuelt dersom mengde og type gjør at det er hensiktsmessig. Det er også mulig at forurenser blir ilagt gebyr som reaksjon på ulovlig utslipp.

Eventuelle tiltak og oppfølging vil gjennomføres i samarbeid med Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet som er fagmyndigheter.



Figur 2-22 Utslipp ved bunkring av fartøy, 2013-2024.



3 EKSEMPLER PÅ HENDELSER HÅNDTERT I 2024

Nedenfor er det en kort beskrivelse av noen utvalgte hendelser fra 2024 (ingen statlige aksjoner).

Hendelsene er valgt på grunn av potensiell miljøkonsekvens, kompleksitet eller for å vise bredden i saker som håndteres av Kystverkets miljøberedskapsvakt.

3.1 Brann i dekkgjenvinningsanlegg i Bamble kommune

20. november i 2024 ble det varslet en akutt forurensning i form av slokkevann som hadde gått til grunn og sjø, samt røykgasser til luft, i forbindelse med brann i bildekk ved et dekkgjenvinningsanlegg på Skjerkøya i Bamble kommune i Telemark. Brannen på anlegget var svært kraftig, omfattende og langvarig. Det var stor røykutvikling – svart røyk med partikler.



Figur 3-1. Bildet viser slukningsinnsats fra sjø (Foto: Telemark IUA)

Det ble benyttet store mengder slokkevann for å dempe røykutviklingen fra brannen. Det ble gitt et pålegg til ansvarlig forurensner i forbindelse med utslippet av slokkevann til ytre miljø og partikulær røyk til luft. Hendelsen ble overført til faggruppen for landhendelser for videre oppfølging. Brannen ble slukket etter ca. 1 ukes intenst slokkearbeid av lokalt brannvesen i samarbeid med dekkgjenvinningsanlegget. Det ble hovedsakelig benyttet slokkevann og mindre mengder skum. Mengder slokkevann som ble benyttet er ennå ikke kjent, men det vil bli gjort et estimat som vil bli tilgjengelig i 2025.



Figur 3-2. Aksjonering: absorberende lenser er lagt ut for å suge opp olje fra sjøvann (Foto: Telemark IUA)

Ansvarlig forurensner har igangsatt et omfattende arbeide med å kartlegge forurensning til grunn, sjø, bunnsedimenter og luft. Både kartlegging og opprydningsarbeidet er pågående og vil fortsette i 2025. Miljøkonsekvensene av utslippet er fremdeles uavklarte. Kystverket samarbeider tett med Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, Miljødirektoratet og Bamble kommune i denne hendelsen. Ansvarlig forurensner er sitt ansvar bevisst og det er en åpen og god dialog mellom myndigheter og ansvarlig forurensner.

3.2 Utslipp av diesel til sårbare områder i Nordre Follo kommune

I januar 2024 ble det varslet inn et utslipp av diesel til vassdrag i Nordre Follo kommune. Lokalt brannvesen jobbet i akutfasen med å avgrense spredningen i området, i tillegg til å spore kilden til utslippet. Det viste seg etter et omfattende sporsarbeid at det hadde vært en hendelse med overfylling av en nedgravd dieseltank ved et fjernvarmeanlegg i Fugleåsen. Totalt har 11 000 liter diesel gått ut til grunn og spredt seg videre til bekk, tjern, delta- og våtmarksområde og drikkevannskilde. Saken ble overført til faggruppen for landhendelser og det ble utstedt et pålegg til ansvarlige forurensner når denne ble kjent. Det ble fra ansvarlig forurenserens side satt i gang et omfattende arbeid med å kartlegge spredning av forurensning i området og oppfølging av fugl i området. Det har så langt blitt utført et omfattende arbeid i forbindelse med opprydningen etter forurensningen. Opprydningsarbeidet er fremdeles pågående. Konsekvensen for våtmarksområdet og drikkevannskilden er heldigvis svært begrenset, mye takket være de akutte tiltakene som ble utført av lokalt brannvesen, en kommune som er aktiv og delaktig, samt en ansvarlig forurensner som er sitt ansvar bevisst. Tjernet, som er en yndet badeplass i kommunen, var stengt for bading i 2024. Det er ikke avklart om det vil åpnes for bading i 2025.



Figur 3-3 Sårbart naturområde og oppsett av absorberende lenser med oljeopptaker Nordre Follo kommune.

3.3 Oljetilsølt fugl på Hornøya og i Varangerfjorden (ukjent kilde)

7. mai varslet Vardø havn Kystverket om observasjoner av en større mengde oljetilsølt fugl på Hornøya utenfor Vardø. Hornøya har en av Norges største sjøfuglkolonier, og i fjellsidene hekker totalt mer enn 40 000 par av alke, lomvi, krykkje, lunde, polarlomvi, storskarv, teist og toppskarv. 8. mai anmodet Kystverket om at Statens naturoppsyn (SNO) reiste ut på befaring. SNO observerte ca. 200 fugl som i større eller mindre grad var tilsølt av olje. Brannvesenet var også ute på befaring flere ganger fra 8. mai og påfølgende dager. Det ble sikret døde oljetilsølte fugler, som ble sendt til SINTEF for analyse. Oljen var sort og klebrig.

Kystverkets overvåkningsfly fløy over området to ganger, og det ble også bestilt satellittbilder fra tiden før 7. mai for å identifisere en eventuell kilde til forurensningen. Kystverket mottok flere tips om mulige kilder som ble sjekket ut, men kilden er fremdeles ukjent. De påfølgende dagene ble det varslet om flere observasjoner av oljetilsølt fugl i Varangerfjorden.

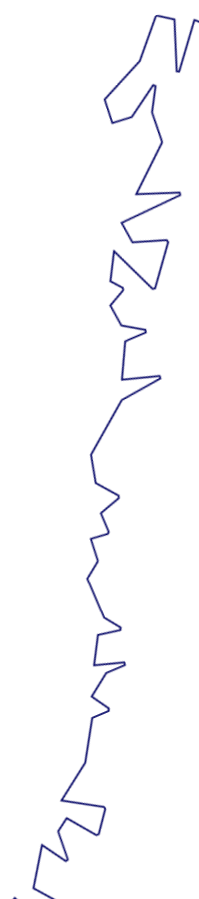
SNO var på ny befaring på Hornøya 13. mai, og i området rundt Varangerfjorden 14. mai. Da observerte de ca. 80 oljetilsølte fugl på Hornøya, og flere oljetilsølte enkeltindivid andre steder i Varangerfjorden, også helt inn mot Grense Jakobselv.

Saken skapte en del medieinteresse og interesse fra ulike organisasjoner som ønsket å vaske oljetilsølt sjøfugl. Spørsmål knyttet til fuglevasking ble adressert til Miljødirektoratet som svarte media og de ulike organisasjonene. Det ble ikke gitt tillatelse til vasking av oljetilsølt fugl.

Analysene fra SINTEF viste at oljen var en bunkersolje som ikke hadde ligget veldig lenge på sjøen.



Figur 3-4. Oljetilsøtt lomvi og krykkje ved Vardø (Foto: SNO)



4 SATELLITT- OG FLYOVERVÅKING

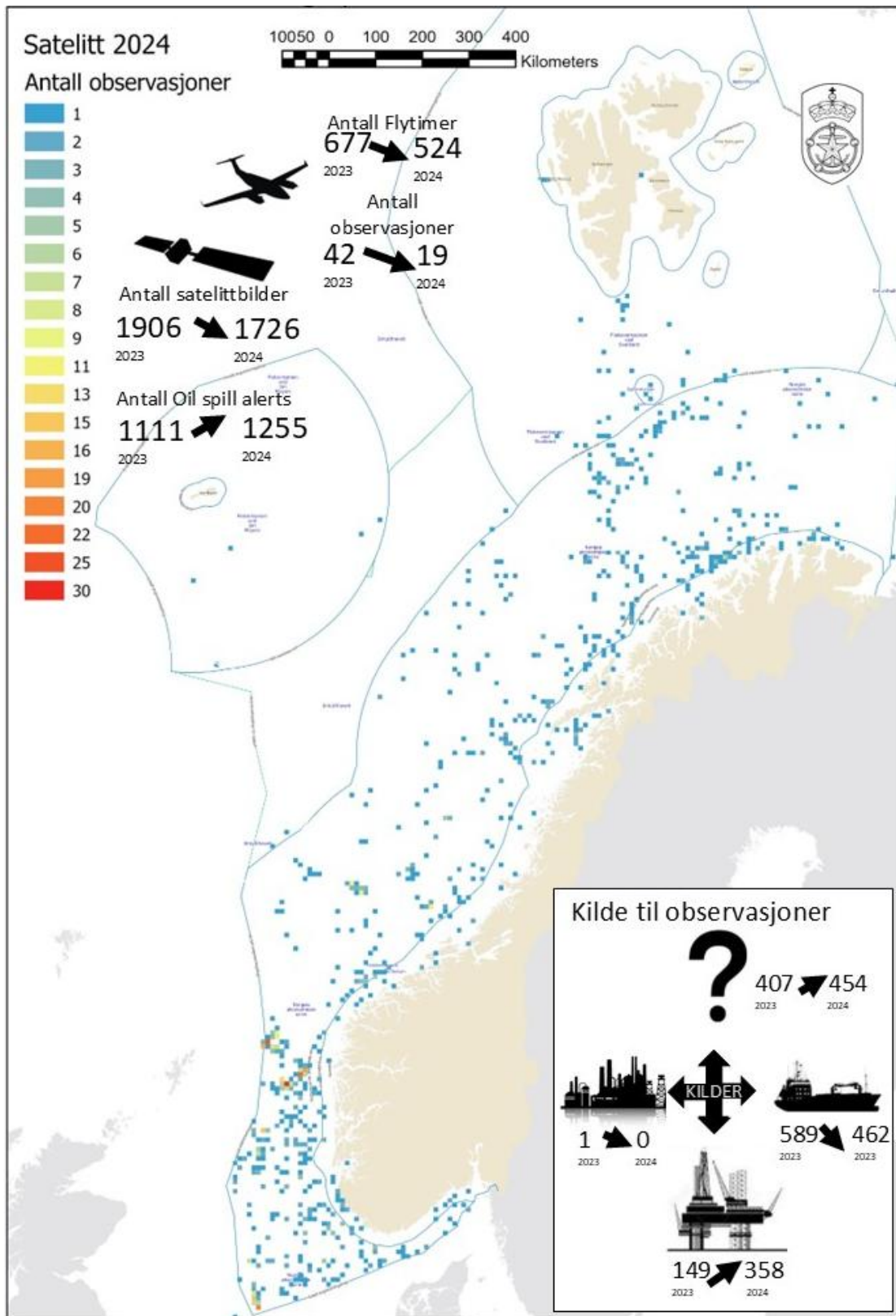
Kystverket har siden 90 tallet vært med både i utviklingen av og hatt en operativ bruk av satellitt-tjenester for å kunne oppdage olje på sjø. Tjenestene er det vi kaller en nær sanntidstjeneste, med en leveranse av et ferdig analysert produkt ca. en halv time etter satellittbildet er tatt. Kystverket samhandler med Miljødirektoratet i saker tilknyttet offshoreindustrien, og Sjøfartsdirektoratet om saker knyttet til skip. Kystverket benytter i dag to slike operative tjenester med radarsatellittbilder fra forskjellige satellitter, også kalt oljetjenesten. Kystverket har kontrakt med Sundt Air for en flyovervåkingstjeneste. Kystverket har benyttet fly for kyst- og havovervåking siden 1980. Det ble i 2024 startet opp ny avtale med Sundt Air på flyovervåking. De siste 5 månedene i 2024 har reservefly LN-TRG dekket tjenesten, og det er flydd noe mindre enn normalt i denne perioden.

4.1 Operativ oppfølging av oljetjenesten (satellittovervåking)

Vardø sjøtrafikksentral mottar alle rapporter fra operative tjenester som overvåker med radar-satellittbilder (oljetjenesten), og gjør en aktiv oppfølging på de rapporter som inneholder observasjoner om mulig olje på sjø. Først undersøkes mulige kilder til oljeforurensningen ved sporing av aktuelle skip eller mot offshore oljeindustri. Oppfølgingen gjøres i samarbeid med Kystverkets miljøberedskapsvakt. Skipsrelaterte observasjoner er i hovedsak knyttet til fiskeri, og observasjonene er fiskefett og annet animalsk avfall fra produksjon eller fiske. I tillegg observeres det også en del lovlig utslipp av vegetabiliske og animalske produkter i forbindelse med tankvask på fartøy som frakter slike produkter i bulk.

For observasjoner med ukjent kilde antas det at noen kommer fra skip og fiskeri, og at noen kommer fra naturlige fenomener som på et radarsatellittbilde kan forveksles med olje.

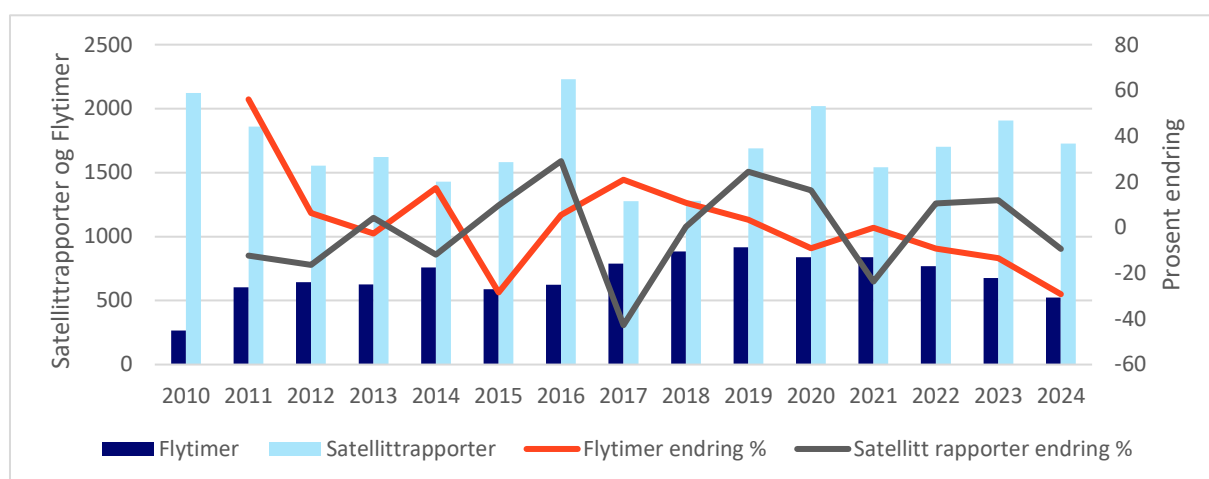
4.2 Funn og analyse fra overvåkningen i 2024



Figur 4-1 Nøkkeltall fra satellitt- og flytjenesten 2024 sammenlignet med tall fra 2023. Kilder til utslipp er kategorisert som offshore, skip, landbasert (brukes kun for observasjoner fra fly) og ukjent. Pilene viser om det er en økning eller nedgang fra 2023 til 2024.

Det var fra 2020 til 2022 en markant nedgang i antall satellittbilder langs delelinjen i Nordsjøen mellom Norge og Storbritania, og da særlig i områdene med offshore installasjoner. Det førte til et fall i antall observasjoner knyttet til offshore installasjoner, fra 360 i 2020 til 109 i 2022. Det ble i desember 2023 foretatt en avtalt justering av den totale dekingen hos EMSA, noe som ville gi en mer homogen deking av norske områder av interesse, og dette har vært gjeldende for hele 2024. Økningen rundt offshoreinstallasjoner sett opp mot bildedekning i 2024 er forventet, og nå omtrent som i 2020. Endringen for offshoreinstallasjoner fra 2023-2024 (Figur 4-1) skyldes i stor grad endring av bildedekningen. Observasjonene rundt offshoreinstallasjoner er i all hovedsak olje i produsert vann, og lovlig i henhold til konsesjon.

Det er mange observasjoner i området i Barentshavet, og da særlig mellom fastlandet og Bjørnøya. Observasjonene i dette området er fortsatt i all hovedsak knyttet opp til fiskeri.



Figur 4-2 Antall rapporter fra satellittovervåking (satellittscener) og flytimer brukt til overvåking, samt endring i prosent.

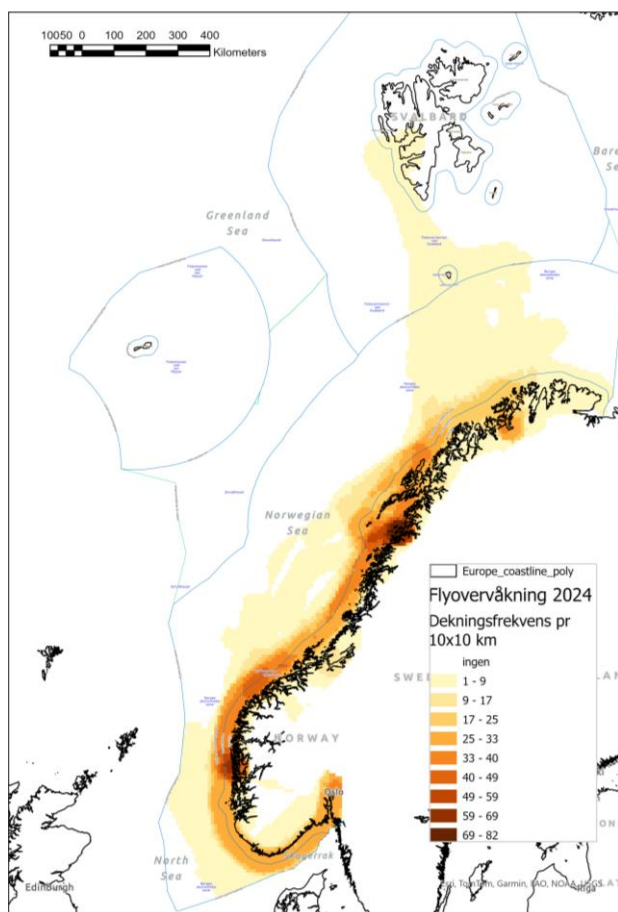
Vi ser en liten oppgang i antall observasjoner som ikke kan knyttes til en kjent kilde. Disse antas å ikke være mineralolje, da det ikke er noen naturlig kilde knyttet til disse observasjonene.

Tabell 4-1 Statistikk fra satellitt overvåkingstjenesten. Antall bilder fra 2010-2024.

Satellittovervåking	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kystverket betalt for tolkning	391	405	441	367	386	520	503	490	399	396	402	411	394	399	464
Tilgang fra andre nasjonale aktører*	1330	1054	713	856	623	454	991	0	0	0	0	0	0	0	0
EMSA, (ca. 35 per mnd. 2010-2013)	400	400	400	400	420	608	735	786	878	1294	1617	1133	1309	1507	1262
Antall rapporter totalt	2121	1859	1554	1623	1429	1582	2229	1276	1277	1690	2019	1541	1703	1906	1726

*flerbruk + NOFO + NOR VTS + Sentinel1 prosjekt Norsk Romsenter.

4.3 Operativ oppfølging av flyovervåking



Flytjenesten hadde en opptid på 99% i 2024, hvor utstyr og personell har vært tilgjengelig innenfor de beredskapskrav som er satt til tjenesten.

I 2024 hadde flytjenesten 19 observasjoner, og det ble fløyet totalt 524 timer (Tabell 4-2). Nedgangen i flytimer skyldes i stor grad at tjenesten har benyttet reservefly de 5 siste månedene i 2024, da hovedflyet har vært på ombygging til nye sensorer på ny kontrakt. Tjenesten gjennomfører forurensningsovervåking på alle tokt, se dekningskart (Figur 4-3). Observasjoner fra flyovervåkingstjenesten følges opp mot mulig forurensere av beredskapsvaktlaget. Flyet brukes også i stor grad til verifisering og vurdering av akutt forurensning som er meldt inn fra andre. De 19 observasjonene som ble gjort i 2024 fordeler seg på landbaserte kilder/industri med ingen observasjoner, offshore-relaterte kilder, 2 observasjon, skip og skipsvrak 16 observasjoner og ukjent 1 observasjon (Figur 4-3). 14 av de 16 observasjonene knyttet til skip var observasjoner fra skipsvrak, som hadde utslipp, hvor 6 av observasjonene var fra Blücher.

Figur 4-3 viser områdene, og hvor ofte de ble dekket med overvåking fra flytjenesten i 2024.

Figur 4-3 Dekningsfrekvens for overvåking med flytjenesten i 2024.

Tabell 4-2 Antall flytimer 2010-2024.

Flyovervåking	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Antall timer Kystverket	219	400	343	358	357	335	334	310	328	347	312	303	271	275	215
Antall timer Kystvakten	11	118	174	190	295	194	223	383	447	460	462	487	412	318	274
Antall timer NOFO	35	85	127	79	106	61	67	95	110	109	66	49	85	84	35
Antall flytimer totalt	265*	603	644	627	758	590	624	789	885	916	840	839	768	667	524

* Det lave timetallet skyldes at Kystverket var uten flyavtale våren 2010.

5 OPPLYSNINGER OM DATAGRUNNLAGET

Endring 2024: Kystverket byttet system for håndtering av hendelser med akutt forurensning eller fare for akutt forurensning 7.12.2024. Data til og med 6.12.2024 er inkludert.

Datagrunnlaget inkluderer saker som ikke ferdig behandlet. Det vil si at det fremdeles pågår undersøkelser eller saksbehandling knyttet til noen utslipp.

På grunn av saksbehandlingstid, undersøkelser, rettslige oppgjør og lignende, vil det alltid være åpne saker i Kystverkets krisehåndteringssystem. Hvor lang tid det tar å lukke sakene varierer, og i enkelte tilfeller tar det flere år.

Så lenge en sak er åpen kan det bli endringer i opplysningene knyttet til hendelsen, for eksempel utslippsvolum, type stoff og lignende. Ved tidspunktet for uttrekk av data til denne rapporten var det 111 åpne saker. De fleste åpne sakene (32 saker) er fra 2023.

Det er sannsynlig at oppdateringer i disse sakene vil medføre endringer i statistikkgrunnlaget. Lukkede saker kan også gjenåpnes for å legge inn nye opplysninger eller justere eksisterende. Dette skyldes enten at feil er oppdaget eller at det er kommet nye opplysninger i saken.

Kystverket loggfører hendelser med tilknyttede data, primært for eget bruk og dokumentasjon, men det er også mulig å gjøre uttrekk av data til for eksempel risiko- og sårbarhetsanalyser i kommuner, IUA og fylker.

Kystverkets datagrunnlag kvalitetssikres og justeres når det avdekkes feil eller det oppstår behov for å sette søkelys på enkelte typer hendelser. Det registreres også hendelser som ikke medfører direkte forurensningsfare, for eksempel drivende fartøy som i kontrollerte forhold gjør planlagt vedlikehold. KystCIM er et operativt støtteverktøy som er i kontinuerlig bruk og forbedring skjer kontinuerlig. Typiske endringer kan være:

1. Hendelsestyper/kategorier kan endres som følge av endringer i registreringsrutinene i KystCIM og behov for å følge opp enkelte typer hendelser bedre.
2. Kvalitetskontroll som medfører endringer i hvilket forvaltningsplanområde, fylke eller hvilken kommune hendelsen registreres i.
3. Antall hendelser og volum knyttet til hendelsestyper eller geografi kan endres som følge av endringene over.
4. Endringer kan også skje for data fra tidligere år.
5. Kystverkets registrerte hendelser påvirkes av innføring av nye forskrifter og rutiner.

Av slike endringer vil vi nevne:

Tabell 5-1 Viktige endringer for datagrunnlaget som brukes i statistikken.

Endring	Årstall	Effekt	Lenke til mer informasjon
Innføring av KystCIM for registrering av hendelser som håndteres av Kystverkets miljøberedskapsvakt	2012	Mer detaljert registrering av data. Enklere uttrekk av data for statistikk og analyse	
Forbedret registrering av hendelser i KystCIM	2013	Data fra 2013 har bedre kvalitet enn data registrert mellom 07.2012 og 12.2012. I statistikk og analyse brukes hovedsakelig data registrert fra 2013 og utover.	

Endring	Årstall	Effekt	Lenke til mer informasjon
Innføring av BRIS. Et rapporteringssystem med oversikt over hvilke oppdrag brann- og redningstjenesten håndterer. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap er ansvarlig for systemet.	2016	Enkelte fylker/kommuner har rapportert flere hendelser enn tidligere år.	https://www.ds.no/lover/brannvern-brannvesen-nodnett/artikler/bris/
Nye kategorier/typer hendelser	2017-2018	Hendelsene fordeles på flere kategorier og gir Kystverket bedre mulighet til å følge opp kategorier med høy eller økende hyppighet. Endringene er også gjort for årene fra 2013 til nå.	
Drivende gjenstander registreres ikke i samme omfang som tidligere.	2019	I september 2019 endret Kystverkets miljøberedskapsvakt kriteriene for å registrere hendelser med drivende gjenstander. Det gir færre registrerte hendelser og en lavere andel hendelser uten akutte utslipp, sammenlignet med tidligere år.	
Nye fylker og kommuner	2020	Nye fylker og kommuner er brukt for nye hendelser. Gamle hendelser er ikke justert til nye fylkes- og kommunenavn.	
Flere opplysninger.	2020	Flere opplysninger om hendelsene ble gjort tilgjengelig i nytt grensesnitt. Tilgjengelig for alle data fra 2013-2019. Muliggjør mer detaljert analyse på noen områder knyttet til vaktjenesten og bruk av ressurser i hendelsene.	
Nytt historisk årsdatasett inkludert	2020	Data for 2013 ble kvalitetssikret og tatt med i datasettet.	
Datasettet inkluderer ikke hendelser for hele året	2024	Kystverket byttet system for håndtering av hendelser med akutt forurensning eller fare for akutt forurensning 7.12.2024. Data fra og med 1.1. til og med 6.12.2024 er inkludert.	

5.1 Forkortelser og definisjoner

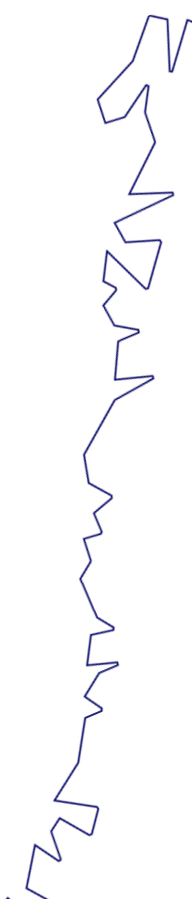
Tabell 5-2 Forkortelser og definisjoner.

Begrep/forkortelse	Forklaring
110-sentralene	Sentralene som mottar varsling om brann og akutt forurensning på telefonnummer 110.
Akutt forurensning	Forurensning av betydning som inntreffer plutselig og som ikke er tillatt i henhold til forurensningsloven
BAOAC	Bonn Agreement Oil Appearance Code - Metode for å beregne volum av olje på sjø.
BRIS	BRIS er et rapporteringssystem med oversikt over hvilke oppdrag brann- og redningstjenesten håndterer.
EMSA	European Maritime Safety Agency
HRS	Hovedredningsentral
IUA	Interkommunalt utvalg mot akutt forurensning
KystCIM	Kystverkets krisestøtteverktøy (Crisis Incident Management). Tilpasset versjon.
LN-KYV - LN-TRG	Kystverkets overvåkingsfly
NOFO	Norsk oljevernforening for operatørselskap
Ramsar-områder	Våtmarksområder som er vernet i henhold til Ramsar-konvensjonen.
RNNP AU	Risikonivå i norsk petroleumsvirksomhet - Akutte utslipp

6 REFERANSER

- [1] Lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven), 1983.
- [2] *Lov om miljøvern på Svalbard (svalbardmiljøloven)*, 2001.
- [3] *Forskrift om varsling av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning*, 1993.
- [4] Kystverket, «Varsling og rapportering av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning,» [Internett]. [Funnet 2017].
- [5] Kystverket, «Vern mot akutt forurensning,» Kystverket, 2014.
- [6] Miljødirektoratet, «<http://www.miljostatus.no/tema/hav-og-kyst/olje-og-gass/utslipp-til-sjo/>,» [Internett]. [Funnet 02 2017].
- [7] L. S. N. I. Å. G. R. K. T. D. B. R. W. F. H. M. H. S. Torleif Husebø, «Risikonivå i norsk petroleumsvirksomhet - Akutte utslipp - 2015,» Petroleurstilsynet, Stavanger, 2015.
- [8] Kystverket, «www.kystverket.no,» 2014. [Internett]. Available: <http://www.kystverket.no/globalassets/om-kystverket/brosjyrer/akutt-forurensning.pdf>. [Funnet 2017].
- [9] Samferdselsdepartementet, «Meld. St. 35 (2015–2016). På rett kurs. Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning,» 2016.
- [10] Kystverket, «Kartlegging av dumpfefelt i Skagerrak i 2015 og 2016,» Kystverket, 2017.
- [11] Kystverket, «kystverket.no,» [Internett]. [Funnet 2017].
- [12] DNV-GL, «Analyse av sannsynlighet for akutt oljeutslipp fra skipstrafikk langs kysten av Fastlands-Norge,» Kystverket, Beredskapsavdelingen, 2010.
- [13] DNV-GL, «ANALYSE AV SANNSYNLIGHETEN FOR AKUTT OLJEUTSLIPP FRA SKIPSTRAFIKK,» Kystverket, Beredskapsavdelingen, 2014.
- [14] Kystverket, «Beredskapsanalyse knyttet til akutt forurensning fra skipstrafikk,» Kystverket, Horten, 20.06.2011.
- [15] D. GL, «Analyse av sannsynlighet for akutt oljeutslipp fra skipstrafikk langs kysten av Fastlands-Norge,» Kystverket, Beredskapsavdelingen, 2010.
- [16] D. GL, «ANALYSE AV SANNSYNLIGHETEN FOR AKUTT OLJEUTSLIPP FRA SKIPSTRAFIKK,» Kystverket, Beredskapsavdelingen, 2014.
- [17] «Beredskapsanalyse knyttet til akutt forurensning fra skipstrafikk,» Kystverket, Horten, 20.06.2011.

- [18] Regjeringen, «Jeløya-plattformen,» 14. Januar 2018. [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/politisk-plattform/id2585544/#k13>, . [Funnet 6. Mai 2019].
- [19] Kystverket, Sannsynligheten for akutt forurensning fra skip i norske havområder og ny kunnskap om lavsvovel-drivstoffenes grunnleggende egenskaper, Horten: Kystverket, 2022.
- [20] Kystverket, Miljørisiko forbundet med skipstrafikken i norske farvann, Horten: Kystverket, 2022.

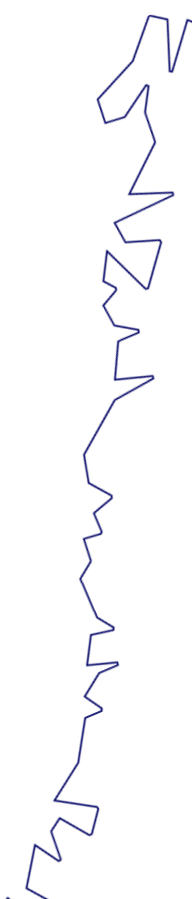


7 FIGUROVERSIKT

Figur 2-1 Oversikt over varsler som ble behandlet av Kystverkets beredskapsvaktlag i perioden 1.1.-6.12.2024 og utslippsvolum fordelt på hovedkategorier.	10
Figur 2-2 Hendelser registrert av miljøberedskapsvakten i perioden 7.-31. desember 2024.	11
Figur 2-3 Diagrammet viser andelen hver av ressursene har vært involvert i de rapporterte hendelsene i 2024.	12
Figur 2-4 Antall registrerte hendelser med og uten utslipp fra 2013-2024.	13
Figur 2-5 Alle hendelser fra 2013-2024 med trendlinjer for antall hendelser og utslippsvolum.	13
Figur 2-6 Stoff med utslippsvolum \geq 5000 liter totalt i 2024. Utslipp innenfor utslippstillatelsen er ikke inkludert.	15
Figur 2-7 Utslippsvolum og antall utslipp fra landhendelser fordelt på fylker for 2024.	16
Figur 2-8 Industrihendelser 2013-2024, antall og utslippsvolum.	17
Figur 2-9 Utslipp fra landbruk 2013-2024. Volum og antall rapporterte hendelser.	18
Figur 2-10 Stoff med utslippsvolum \geq 500 liter ved landtransporthendelser i 2024.	19
Figur 2-11 Landtransporthendelser 2013-2024, antall og utslippsvolum.	19
Figur 2-12 Utslipp fra tanker, tankanlegg og fat, 2013-2024.	20
Figur 2-13 Stoff som er registrert ved utslipp fra tanker, tankanlegg og fat i 2024. Utslippsvolum mindre enn 500 liter er ikke tatt med i figuren.	21
Figur 2-14 Alle registrerte hendelser på sjø (unntatt offshore/petroleumshendelser) i 2024.	22
Figur 2-15 Hendelser i kategorien Petroleum/Offshore for 2024. Noen av utslippene (gule) er innenfor gitte utslippstillatelser.	23
Figur 2-16 Antall skipshendelser og utslippsvolum fra 2013-2024.	24
Figur 2-17 Alle grunnstøtinger og grunnberøringer og kontaktskader (bro, kai, etc.) som er registrert av Kystverket for hele landet i 2023.	25
Figur 2-18 Antall og utslippsvolum for grunnstøtinger og grunnberøringer for 2013-2024.	26
Figur 2-19 Utslippsvolum ved grunnstøtinger fordelt på fartøygrupper i perioden 2013-2024.	26
Figur 2-20 Utslipp ved bunkring av fartøy, 2013-2024.	28
Figur 2-21 Registrerte utslippsvolum i forbindelse med bunkring av fartøy i 2024. Utslippsvolum er fordelt på hvilket drivstoff/olje som er sluppet ut.	29
Figur 2-22 Utslipp ved bunkring av fartøy, 2013-2024.	30
Figur 4-1 Nøkkeltall fra satellitt- og flytjenesten 2024 sammenlignet med tall fra 2023. Kilder til utslipp er kategorisert som offshore, skip, landbasert (brukes kun for observasjoner fra fly) og ukjent. Pilene viser om det er en økning eller nedgang fra 2023.	36
Figur 4-2 Antall rapporter fra satellittovervåking (satellittscener) og flytimer brukt til overvåking, samt endring i prosent.	37
Figur 4-3 Dekningsfrekvens for overvåking med flytjenesten i 2024.	38

8 TABELLOVERSIKT

Tabell 4-1 Statistikk fra satellitt overvåkningstjenesten. Antall bilder fra 2010–2024.	37
Tabell 4-2 Antall flytimer 2010–2024.	38
Tabell 5-1 Viktige endringer for datagrunnlaget som brukes i statistikken.	39
Tabell 5-2 Forkortelser og definisjoner.	41



Varsling av akutt forurensning: Nødnummer 110

- Skip varsler via VTS eller Kystradio
- Petroleumsvirksomheten varsler gjennom Hovedredningssentralen (HRS) eller Havindustritilsynet (Havtil)
- Luftfartøy varsler via luftrafikkjenesten
- Kystradio, HRS/Havtil og luftrafikkjenesten varsler Kystverket på **33 03 48 00** eller vakt@kystverket.no



KYSTVERKET