

Forsvarsministeriet
Holmens Kanal 42
1060 København K

fmn@fmn.dk
hst@fmn.dk (til efterretning)

Hørings svar fra Danmarks Naturfredningsforening til "Forsvarsministeriets kapacitetsundersøgelse vedrørende havmiljø"

Der er i 2007 foretaget en risikooanalyse af COWI vedrørende olie- og kemikalieforurening i danske farvande mhp at vurdere hvor risikoen for forureninger er størst og hvorledes trusselsbilledet ser ud frem til 2020.

Risikovurderingen konkluderer 45% større risiko for skader på miljøet i 2020 – dog mindre i Storebælt og Øresund pga indførelse af overvågning med VTS. Den øgede risiko skyldes ikke mindst den betydelige stigning i skibstrafikken – ikke mindst den russiske olietanksskibstrafikken til og fra Østersøen

Senest er en kapacitetsundersøgelse sendt i høring i januar 2008 af Forsvarsministeriet. Den undersøger det samlede havmiljøberedskab og vurderer hvorvidt beredskabet skal revideres.

Overordnet har Kapacitetsundersøgelsen den for så vidt ganske indlysende konklusion, at der skal lægges allermest vægt på de forebyggende indsatser mod uheld og ulykker og hermed forbundne udslip af olie og kemikalier.

En øget forebyggende indsats støtter DN naturligtvis til fulde. Uanset om det skal ske ved øget overvågning, øget lodsning, forbedrede sejlads kort eller ved øget trafikseparering. Forebyggelse af hver eneste liter olie spildt er 100% til gavn for havmiljøet.

Tilsvarende gælder for kemikalier, hvor dog mængden og risikoen er væsentligt mindre end for olien. Hertil kommer at kun mindre mængder kemikalier kan opsamles (hvis de flyder som olie). Hvis kemikalier synker eller opløses er opsamling i praksis umulig.

Det betyder for kemikaliernes vedkommende, at man hovedsagligt må tænke i andre måder at transportere dem på end i bulk. Eksempelvis i vandtætte enheder, som kan bjerges hvis ulykken sker. Dette aspekt beskæftiger rapporten sig imidlertid ikke med.

Men når ulykken sker – og det gør den – er et tilstrækkeligt, parat og velplaceret beredskab nødvendigt for at minimere skaderne havmiljøet.

Beredskabets størrelse

Det danske dedikerede beredskab (miljøskibene) er i dag placeret i København og Korsør. Her-til kommer marine hjemmeværnsenheder rundt ved kysterne, som har flydespærringer ombord.

Internationalt og statistisk siger rapporten, at man kun kan indsamle 10-20 % af et oliespild, hvilket DN finder er overraskende lavt. Af de resterende mængder havner 20% på kysten og resten fordampes/synker/opløses i vandet.

Vind og vejr er ganske afgørende i den enkelte situation og en del danske erfaringer giver da også væsentligt bedre opsamlingsresultater.

Endvidere kan inddragelse i statistikken af oliespild, som er søgt opsamlet under væsentligt anderledes forhold end de danske, godt spille ind i retning af betydeligt lavere opsamlingsprocenter. Eksempelvis vil farvande som ud for Spaniens kyst, Den Engelske kanal og nord for Skotland nok statistisk have vejr og forhold, der giver lavere opsamlingsprocenter.

Summen af de danske erfaringer, en international statistik, der spænder over for forskelligartede forhold og endelig sårbarheden af de snævre og tæt trafikerede danske farvande bør efter DNs opfattelse føre til at det danske beredskab indrettes efter at maksimere opsamlingen og minimere kystforureningen, især hvad angår de naturmæssigt sårbare områder. Den del der fordampes/synker/opløses kan alligevel kun angribes indirekte gennem disse to andre indsatser.

COWI har foretaget en række beregninger, som belyser hvad betydningen er af at justere forskellige enkeltelementer i forhold til beredskabet, som det ser ud i dag. Elementerne er

- dobbelt pumpekapacitet,
- halverede indsættelsestider,
- fuldt OSIS (= evne til fuld indsats i mørke/dårlig sigt)
- dobbelt så lange flydespærringer.

Isoleret betragtet kan dobbelt pumpekapacitet og fuld OSIS hver især give en forbedring på 35% i forhold til grundmodellen (som er en smule bedre end dagens aktuelle beredskab). Halve indsættelsestider og længere flydespærringer giver isoleret set kun hver især omkring 10 % ekstra.

DN finder at kapacitetsrapporten udmærket har vurderet effekten af eksempelvis at halvere indsættelsestiden og at fordoble pumpekapaciteten, men at der mangler en vurdering af hvilken yderligere gevinst man opnår ved at gøre begge dele samtidigt.

Eksempel: Da pumpernes kapacitet afgøres af oliepølen tykkelse må det være en fordel at være så hurtigt tilstede som muligt mens oliepølen er så tyk som mulig.

Eksempel: Tilsvarende er pumpeeffektiviteten også afhængig af længderne af flydespærringerne når den optimale tykkelse af oliepølen ikke længere er til stede.

Desuden står det ikke klart i hvor høj grad modelberegningerne indeholder opsamling af olie også under ikke optimale forhold. I snævre farvande som de danske er det netop vigtigt hurtigst muligt at få så meget opsamlet som muligt fordi resten meget ofte går direkte på kysten. Derfor kan en endog meget stor pumpekapacitet godt give miljømæssigt set en god mening uanset af pumpekapacitetens udnyttelse målt som liter olie pr time bliver lav.

Det er endvidere uklart hvad det ville betyde at få f.eks dobbelt så mange miljøskibe med opsamlingskapacitet. Så vidt DN kan bedømme er den dobbelte pumpekapacitet beregnet på det enkelte fartøj, men en fordobling af pumpekapaciteten på et øget antal fartøjer med egne flydespærringer måske kunne give yderligere opsamling.

Der tales i det hele taget meget lidt om at øge beredskabet i rapporten. Rapporten konkluderer ud fra COWIs ovennævnte beregninger af hvad justering af enkeltelementer betyder, at "Der er således ikke belæg for at spekulere i hurtigtsejlende miljøenheder eller væsentlige flere flydespærringer i det statslige beredskab til brug på havet" (s. 93).

Den konklusion mener DN ikke der er belæg for i rapporten. Hverken ud fra en rent teknisk synsvinkel, fordi de ovennævnte vurderinger af synergieffekten ved at foretage flere justeringer samtidigt ikke er foretaget, eller ud fra en beskyttelsessynsvinkel, hvor enhver fjernet liter olie – uanset om den er opnået ved større omkostninger – kan være indsatsen værd.

Afslutningsmæssigt om beredskabets størrelse er det DNs opfattelse at rapporten har en grundlæggende svaghed ved ikke at inddrage scenarier med et væsentligt større beredskab, men i al væsentlighed koncentrerer sig om mulige omfordelinger af det nuværende materiel og ressourcer. Om det er en selvplågt begrænsning eller ej vides ikke.

Eftersom Danmark

- *har få og langsomme miljøskibe,*
- *sammenlignet med andre europæiske lande har nogle meget snævre og lavvandede havområder, som samtidigt*
- *rummer store naturværdier af international betydning*
- *har en international tæt skibstrafik, herunder mange olietransporter*
- *har vanskelige farvande at navigere i*

taler alt efter DNs opfattelse for, at vi ikke skal lægge den danske forebyggelse og det danske beredskab på et gennemsnitligt niveau ud fra vedtagne HELCOM standarder og anbefalinger, som rapporten ellers anbefaler. Den tilgang afspejler ikke de danske særlige forhold og det giver ikke den nødvendige beskyttelse. I danske farvande skal oliespild opsamles maksimalt så hurtigt og effektivt som overhovedet muligt efter uheldet, fordi det alt andet lige vil minimere miljøskaderne både til havs og på kysten. Dernæst skal kystberedskabet være stort, hurtigt og fleksibelt så kystskaderne kan minimeres.

Beredskabets placering

Risikoanalysen viste at de særlige risikoområder for forureninger ligger i centrale-sydlig Kattegat, Storebæltsområdet, Fehmern Bæltområdet, i Skagerak-området omkring Skagen. Ud fra trafiktætheden og tidligere kort over risikoområder mener DN også at erindre området nord for Bornholm som risikoområde om end det ikke fremgår tydeligt her.

Kapacitetsundersøgelsen konkluderer, at der bør rokeres rundt på det eksisterende beredskab således at Øresunds-beredskabet i København flyttes til Skagerak, formentlig Frederikshavn.

Det forekommer umiddelbart påkrævet ud fra risiko-vurderingen at øge beredskabet omkring Skagen. Også den store forekomst af STS-operationer i det område fordrer dette selvom udslippene herfra sammenlignet med den øvrige risiko vurderes lille i rapporten.

Der nævnes ikke noget om området nord for Bornholm, men ud fra både trafiktæthed og afstand til andre områder med højt beredskab bør Danmark også have nationale ressourcer der.

Der tales alene om at flytte rundt på det eksisterende beredskab, dvs miljøskibe og udstyr, men ikke om at øge beredskabet med yderligere skibe og udstyr. Der foregår tilsyneladende overvejelser om evt. ombygning af statens inspektionsfartøjer så de kan benyttes til olieopsamling mv, men mere konkret fremstår det ikke.

DN finder det højst uforståeligt, at man ikke planlægger efter et tilstrækkeligt og dedikeret beredskab, dvs miljøskibe med tilhørende opsamlingsudstyr, så tæt på hvert af de udpegede særlige risikoområder som muligt.

DN finder det naturligt, at man naturligvis kan regne med assistance i betydeligt omfang fra nabolandenes beredskaber. Helt indlysende bliver behovet når man ser på de rigtigt store olie-spild. DN finder dog at Danmark selv bør kunne foretage betydelige indledende og hurtige afværgenforanstaltninger i alle danske risikoområder. Det kan ikke klares ved omrokeringer, men kræver yderligere ressourcer.

Selv det bedste beredskab for opsamling til havs vil i farvande som de danske ikke kunne hindre at olie kommer ind på kysten – dertil er her for snævert og for lavvandet.

Det betyder imidlertid, at der i Danmark er behov for et rigtigt godt og strategisk velplaceret kystberedskab til at minimere olieforurening på biologisk særligt sårbare og værdifulde kyster.

Når olien rammer kysten overgår ansvaret for opsamlingen formelt fra staten til kommunerne. Det forhold bør imidlertid ikke spille nogen som helst rolle for incitamentet til at opsamle så meget olie som overhovedet muligt så tidligt som muligt. Efter DNs opfattelse bør beskyttelse mod olieforurening af og fra søterritoriet være et klart statsligt ansvar.

Med venlig hilsen

Henning Mørk Jørgensen, 39 17 40 18, hmj@dn.dk