



Forsvarsministeriet
Holmens Kanal 42
1060 København K
Att.: Orlogskaptajn Henrik Stilling

4. februar 2008
Poul Sig Vadsholt

KIMO Danmarks bemærkninger til udviklingen af havmiljøberedskabet i Danmark.

Den danske del af Kommunernes Internationale Miljø Organisation (KIMO) fremsender hermed sit høringssvar til det videre arbejde med udviklingen af havmiljøberedskabet i Danmark.

KIMO Danmark har i dag 10 medlemskommuner på den jyske vestkyst fra Tønder Kommune i syd til Frederikshavn Kommune i nord.

KIMO har internationalt taget stilling til, at organisationen skal udvides til Baltikum som foreslået af Simrishamn Kommune. På møde med 17 kommuner fra Sverige, Polen, Estland, Letland og Litaun forpligtigede deltagerne sig således til at etablere et KIMO International Baltic Forum som en del af KIMO netværket.

Generelle bemærkninger.

KIMO Danmark vil indledningsvis complimentere Forsvarsminister Søren Gade for i 2005 og 2006 at have udpeget havmiljøområdet til særligt indsatsområde og taget initiativ til at få udarbejdet foreliggende risikoanalyse og kapacitetsundersøgelse af det samlede havmiljøberedskab.

Med foreliggende udredninger er der skabt et virkeligt godt og meget gennemarbejdet grundlag for at arbejde videre med udviklingen af det danske havmiljøberedskab.

KIMO Danmark vil bemærke, at Forsvarsministeren som ansvarlig for forureningsbekæmpelsen på det åbne vand til enhver tid bør foranledige, at der eksisterer den fornødne kapacitet til denne bekæmpelse, og at der bør være en tilstrækkelig overvågning til forebyggelse af ulykker og anden u hensigtsmæssig udledning af forurenende stoffer på havet. Dette med henblik på at minimere antallet af ulykker, minimere forureningen og minimere forureningen af kysterne med deraf følgende gener for den rekreative benyttelse af strandene.

Sekretariat for KIMO Danmark:

Miljøcenter Vest I/S – Laboratorievej 16 - DK6800 Varde
Telf.: 7695 0285 - Fax: 7695 0289 E-mail: psv@varde.dk

Placering af beredskabet i danske farvande.

KIMO Danmark noterer sig med tilfredshed, at kapacitetsundersøgelsens beregninger viser, at der er en ubalance i den danske miljøkapacitet, så nytteværdien ikke anvendes optimalt. Der peges på, at miljøkapacitet kan omplaceres til Skagerrak-området.

KIMO Danmark finder, at en placering af dedikeret havmiljøberedskab i Frederikshavnsområdet vil være et afgørende skridt i den rigtige retning for ved olieforurening at kunne lave en hurtig indsats til sikring af den nordlige del af øst- og vestkysten.

KIMO Danmark finder også, at det er vigtigt at få indarbejdet, hvordan det kan sikres, at det dedikerede fartøj eller anden kapacitet kan have funktion i forbindelse med STS-operationer, også selv om det risikomæssigt beskrives som et mindre problem.

I Danmark har man valgt at trække operationerne ind mod land, så de fleste og største operationer foregår ud for Ålbæk Bugten, hvor de kan overvåges. Hvis det forudsættes, at responstiden er på indtil 6 timer, før den første enhed skal kunne være i forureningsområdet, så vil der være en risiko for, at forureningen vil kunne have spredt sig væsentligt og forårsaget stor skade.

Der er KIMO's generelle holdning, at sådanne gentagne operationer på den samme lokalitet bør have en særlig behandling, og at der bør sikres beredskab i nærområdet, når operationerne forløber.

Miljøkapaciteten i Nordsøen Syd og Nordsøen Nord.

KIMO finder, at der kritisk må stilles spørgsmål til, om delkonklusionerne for de 2 områder er tilstrækkeligt til en accept af den skitserede kapacitet. Kapaciteten for område Nordsøen syd er sådan "lidt af et kludetæppe" bestående af Marinehjemmeværnet MHV-900 klassen, aftale med Mærsk Olie og Gas A/S, Farvandsvæsenets inspektionsfartøjer og eventuel assistance via Bonn-aftalen.

KIMO Danmark vil pege på, at Forsvarsministeriet i forbindelse med udviklingen af havmiljøberedskabet bør overveje, om man i området Nordsøen Syd og Nordsøen Nord bør opgradere det dedikerede havmiljøberedskab med et ekstra nyt fartøj evt. som erstatning for anden kapacitet. Hermed kan der sikres fuld dækning af den danske kyst.

Såfremt Forsvarsministeriet ikke er sindet at fremme et sådant forslag, bør man arbejde målrettet med at udvikle den skitserede kapacitet, så den gøres bedst mulig anvendelig.

Det er KIMO's erfaring, at når der er mange parter, der skal koordineres imellem i en indsatsituation, så er der også risiko for, at der opstår usikkerhed om, hvem der har kompetencen til at træffe beslutninger. Endvidere er der også ved implicering af mange parter risiko for, at der ikke kan foretages den nødvendige kommunikation med stor risiko til følge for, at der ikke kan gennemføres den besluttede indsats.

Eksempel mht. kommunikationen

Farvandsvæsenets redningsfartøjer og andre indsatsfartøjer skal kunne kommunikere sammen. Ved forliset af Thor R var redningsfartøjet først på banen, men de fik ikke meddelt SOK, at man havde en uheldssituation. Det er ikke en kritik af SOK men mere af redningsfolkene. Sådant en situation viser os, at koordineringen og kommunikationen ikke altid er helt på plads.

Sekretariat for KIMO Danmark:

Miljøcenter Vest I/S – Laboratorievej 16 - DK6800 Varde
Telf.: 7695 0285 - Fax: 7695 0289 E-mail: psv@varde.dk

Indsats og opsamlingskapacitet på kysten

KIMO må notere sig, at det statistisk set alene er muligt at opsamle i størrelsesordenen 10-20 % af de forventede udslip til søs, hvorfor der ved enhver søulykke med olieudslip til følge, vil drive olie ind i kystzonen og på kysten.

KIMO vil ikke undlade at bemærke hertil, at den gennemførte indsats formodentlig har været med til at give det resulterende statistiske resultat. Hvis indsatsen har været middelmådig, vil den opnåede opsamlingseffektivitet også være derefter.

KIMO finder dog, at der i sommerperioder, hvor turismen er på sit højeste også er de bedste forudsætninger for at opsamle olie til søs, og at kapaciteten da er af væsentlig større betydning i forhold til denne parameter og derfor bør tillægges væsentlig større værdi.

Kystkommunerne har generelt en frygt for, at SOK ikke er i stand til at inddæmme olien og samle den op. Hvis holdningen er, at olien for en del alligevel rammer kysten, så har man et dårligt grundlag for at foretage den operationelle del af indsatsen på havet. Holdningen må altid være, at jo bedre vi er til at opsamle olien på havet, jo mere kan vi beskytte kystzonen.

KIMO konstaterer med glæde, at der anbefales en dimensionering af beredskabet for de kystnære områder, så der kan foretages afværgeforanstaltninger til at reducere skader på miljøet. Det er vigtigt, at der tages højde for de særligt følsomme naturområder på vores kyster.

Forurening i kystzonen – eksempel Vadehavet.

Da det er et endog meget omfattende materiale, der er fremsendt til høring, har KIMO valgt at fokusere på olieforurening af kystzonen i Vadehavet som et eksempel.

I den forbindelse har KIMO følgende bemærkninger:

Rapportens konklusioner er i overensstemmelse med den erfaring og viden kommunerne har på området i Vadehavet. Dette fremgår af følgende delkonklusioner i rapporten:

- I afsnit 10.8 fremgår det, at Danmark bør have et fleksibelt og mobilt indsatsberedskab til brug for forureningsbekæmpelse i kystzonen.
- I afsnit 11.6.1 fremgår det at: "det statslige beredskab råder i dag ikke over materiel, der hurtigt og effektivt kan bekæmpe en forurening i de områder af vadehavet, hvor miljøskibene ikke kan operere. Der bør således anskaffes materiel til maskinel opsamling, som vil kunne operere på lavt vand i svært tilgængelige farvandsområder.."
- I afsnit 12.4 fremgår det at "endvidere skal der kunne foretages afværgeforanstaltninger i forhold til særligt miljøfølsomme områder (med specifik henvisning til Vadehavet)"
- I Anbefalingen i afsnit 12.6 fremgår det, at "relevante statslige myndigheder sammen med kystkommunerne i Danmark nærmere afklarer og sikrer, at det samlede miljøberedskab (på havet, i kystzonen og på kysten) er tilstrækkeligt og koordineret"

Der er derfor utvivlsomt, at rapporten konkluderer, at det eksisterende miljøberedskab overfor olieforurening i Vadehavet ikke er tilstrækkeligt. Derfor er det ærgerligt, at anbefalingen i 12.6 ikke er

mere "skarp", da det efter kommunernes vurdering er en relativ overkommelig opgave, at få tilpasset dette miljøberedskabet.

Anbefalingen bør derfor skærpes med en egentlig tidsfrist, således at afsnittet i 12.6 suppleres med "Dette skal ske ved, at der hurtigst muligt nedsættes en arbejdsgruppe med repræsentanter fra de nævnte myndigheder. Arbejdsgruppen skal analysere behovet og fremkomme med løsningsforslag. Arbejdsgruppens arbejde skal påbegyndes medio 2008 og være afsluttet inden udgangen af 2008"

Etablering af en dansk Kystvagt organisation

KIMO Danmark foreslår generelt, at der oprettes en egentlig dansk kystvagt, hvis indsats skal integreres i en fælles kystvagt for alle omkringliggende lande. Det er både nationalt og internationalt af afgørende betydning, at der er styr på kompetencer, det samlede udstyr, kommunikationen og koordineringen, så kostbar tid ikke går tabt i forbindelse med store forureningskatastrofer.

KIMO er opmærksom på, at man i Danmark har arbejdet målrettet med at samle så meget materiel som muligt hos SOK, og det er blevet gennemført med et godt resultat.

KIMO vil henvise til sin resolution om oprettelse af en europæisk kystvagt. Den består af 3 faser:

1. Der skal i hvert land oprettes en integreret kystvagt med tilstrækkelig ekspertise, fornøden kompetence og udrustet med det nødvendige materiel til at kunne handle omgående og hensigtsmæssigt i tilfælde af uheld til søs.

2. På kort sigt - og med omgående virkning skal Det Europæiske Maritime Sikkerheds Agentur - EMSA styrkes med henblik på at kunne gribe ind og rekvirere fornøden assistance, når katastrofer truer flere landes kyster og søterritorier.

3. På lang sigt skal der etableres en egentlig europæisk kystvagt, som skal forestå overordnet planlægning og indsatsledning ved katastrofer.

Tung olie, der ikke flyder

De store mængder olie, der udskibes fra Primorsk, er tung olie, der forsvinder fra overfladen og flyder videre i vandsøjlen.

Det er vigtigt, at det danske beredskab også bliver i stand til at forfølge og bekæmpe olie, der ikke flyder på havoverfladen. Såfremt det ikke er eller ikke bliver muligt inden for 1-2 år, bør man målrettet satse på at udvikle nødvendige beregningsmodeller, der kan gøre SOK i stand til rimeligt præcist at estimere, hvor en olieforurening vil ramme kysten, så man kan få alarmeret de berørte kommuner i god tid.

Er flydespærringer dybe nok?

KIMO finder, at det bør undersøges, om beredskabets flydespærringer er dybe nok. Kapacitetsanalysen kan suppleres med beregninger af, hvilken effekt man kan opnå ved anvendelse af flydespærringer, der er f.eks. 3 m dybe.

Bugsering.

KIMO finder, at evnen til at kunne bugserer nødstedte fartøjer er af afgørende betydning, hvis man i Danmark effektivt skal kunne bekæmpe en forureningssituation. Man skal have skibe, der har den fornødne trækraft, og der skal være indgået kontrakt med dem og aftale om, hvad der konkret skal gøres.

KIMO finder, at man ikke nødvendigvis bør have store slæbebåde, men man skal have aftaler, så de kan rekvireres, når uheldet er ude. Problemet er, når der er meget hårdt vejr, så skal der også meget trækraft til. Man skal derfor have aftale med udenlandske entreprenører, så man har sikkerhed i sådanne situationer.

Når man skal forholde sig til denne problematik, bør man specielt have fokus på Nordsøen, hvor vejrforholdene fordre det største behov for trækraft.

Olieudslip i havnene

Den seneste hændelse fra Københavns Havn viser, at man bør have fokus på, om der er et tilstrækkeligt vidensniveau om forskellige olier og deres egenskaber.

Venlig hilsen

Jørgen Nørby
Vice Borgmester Lemvig Kommune
Formand KIMO Danmark