

Forsvarsministeriet

København, den 24. november 2004

Notat

Besvarelse af supplerende spørgsmål i forlængelse af samrådet i Miljø- og planlægningsudvalget

Spørgsmål nr. 1

Hvilke og hvor mange flydespærringer har Danmark til rådighed?

Danmark har følgende statslige flydespærringer til rådighed:

Type flydespærring	Antal	Længde
Ocean		
Ro-Boom 2000 à 200 m	24	4800 m
Kystflydespærringer		
Ro-Boom 1300 à 300 m	6	1800 m
NOFI à 25 m	160	4000 m
Ro-Boom à 80 m	17	1360 m
Expandier à 25 m	63	1575 m
NOFI Boom Bag (på trailer)	4	600 m
NOFI øvelse à 25 m	25	625 m
Kystflydespærringer i alt		9960 m
Havnespærringer		
Troilboom à 11,3 m	97	1095 m
Troilboom GP 1100 à 75 m	4	300 m
SMC à 50 m	6	300 m
Havnespærringer i alt		1695 m

Det kan som supplement til ovenstående nævnes, at ocean flydespærringerne (RO-BOOM 2000) primært er fremstillet til brug på åbent hav.

RO-BOOM 2000 – der også anvendes af Esvagt - har en dybgang på 1.10 m og kan derfor ikke anvendes i alle dele af Vadehavet men på det åbne vand i Grådyb. På grund af strømforholdene i Grådyb (op til 3 knob strøm) er det imidlertid vanskeligt at holde olien inddæmmet i spærringen. Ved sådanne strømforhold vil dele af olien løbe under spærringen. Dette gælder ikke kun for denne type flydespærring men generelt også for øvrige flydespærringer.

I tilfælde af at olien ikke kan inddæmmes og opsamles på det åbne vand i Grådyb, vil man på lægt vand i de øvrige dele af Vadehavet anvende kystflydespærringer med mindre dybgang

(RO-BOOM 1300 og NOFI kystflydespærring) for at forhindre forurening af vadehavet og af kysten.

Såfremt olien rammer kystområder anvendes kystflydespærringer for inddæmning og opsamling af olien og for at forhindre yderligere spredning af forureningen. De nævnte flydespærringer var klar til indsats i Grådyb, og NOFI kystflydespærringen blev anvendt ved afspærring af Varde Å.

Sprøgsmaal nr. 2

Hvorfor varede det 22 timer inden tyskerne var fremme i forbindelse med skibskollisionen ud for Esbjerg den 26. september 2004?

I henhold til BONN aftalen (Landene omkring Nordsøen) artikel 7 kan et land i tilfælde af forurening eller ved fare for forurening, anmode om assistance fra de øvrige lande omkring Nordsøen. Ved en anmodning skal de medlemslande, hvorfra der ønskes assistance, gøre deres yderste for at imødekomme dette. Ved assistance skal det rekvirerende land, i henhold til BONN aftalen artikel 9, med mindre andet er aftalt, dække de omkostninger, der måtte være i forbindelse med assistancen.

DENGER planen er en bilateral aftale mellem Danmark og Tyskland omhandlende en fælles beredskabsplan for bestemte områder i Østersøen og Nordsøen, herunder Vadehavet og området ud for Esbjerg. I henhold til aftalen erkender begge lande forpligtigelsen til at reagere ved en forurening inden for de ovenfor nævnte områder, også i de tilfælde hvor deres eget område ikke er truet af den pågældende forurening. Ved assistance skal det rekvirerende land dække de omkostninger, der måtte være i forbindelse med assistancen.

I forbindelse med operationen den 26. september 2004 blev de tyske myndigheder kontaktet vedrørende mulig assistance. De tyske myndigheder (alarmcentralen i Cuxhaven) oplyste, at de havde forureningsbekæmpelsesfartøjet MELLUM stationeret i Wilhelmshaven, men at det på grund af for stor dybgang (5,80 m) ikke var egnet til forureningsbekæmpelse i Grådyb. Det blev samtidig oplyst, at der i Cuxhaven var stationeret et egnet forureningsbekæmpelsesfartøj, men at det ville tage ca. 22 timer at nå frem til området ved Esbjerg.

Det blev derfor efter aftale med MAERSK/ESVAGT besluttet, at indsætte MAERSK/ESVAGT fartøjer og forureningsbekæmpelsesmateriel, som umiddelbart var til rådighed i Esbjerg. Endvidere blev de tyske myndigheder ikke anmodet om at yde assistance.