

Forsvarsministerens samråd i Miljø- og Planlægningsudvalget

onsdag den 10. november 2004

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg har i dagens samråd bedt mig om at redegøre for nogle forhold, der relatere sig til kollisionen mellem vindmølleservicefartøjet OCEAN ADY og sandsugeren THOR R. Som bekendt fandt kollisionen sted i Grådyb ved indsejlingen til Esbjerg den 26. september i år.

Jeg er ved dagens samråd specifikt blevet bedt om:

- At redegøre for miljøindsatsen i forbindelse med skibskollisionen

samt at besvare spørgsmålene:

- Hvorfor det tog så lang tid før flydespærringer var på plads,

samt

- Hvad jeg agter at foretage mig for at sikre sig mod en oliekatastrofe i det sårbare Vadehav.

Udover disse spørgsmål har MF Eyvind Vesselbo og MF Christian Lund Jepsen i et brev til Miljøminister Connie Hedegaard og undertegnede anmodet om at få besvaret en række andre spørgsmål vedrørende miljøindsatsen ved skibskollisionen ved Esbjerg.

Jeg vil naturligvis besvare flere af disse separate spørgsmål i dag, men spørgsmålene vil selvfølgelig tillige blive besvaret skriftligt, i forlængelse af dagens samråd.

Redegørelse for miljøindsatsen i forbindelse med skibskollisionen n.

Inden jeg i detaljer redegør for miljøindsatsen i Grådyb vil jeg gerne slå fast, at den livreddende indsats ved en kollision naturligvis altid er det mest presserende. Det er også derfor at jeg med stor tilfredshed har kunnet konstatere at alle ombordværende på THOR R blev reddet.

Som jeg nævnte indledningsvis så kolliderede vindmølleservicefartøjet OCEAN ADY og sandsugeren THOR R i Grådyb ved indsejlingen til Esbjerg den 26. september 2004. I forbindelse med forliset samt den efterfølgende bjærgning af THOR R var der udslip af en del let dieselolie. Det har imidlertid ikke været muligt præcist at fastslå mængden af denne olie.

Efter kollisionen blev der iværksat en større miljøindsats som jeg kort vil redegøre for i kronologisk rækkefølge. Redegørelsen bygger på uddrag fra Søværnets Operative Kommandos operationsdagbog samt informationer fra Beredskabsstyrelsen.

- Søværnets Operative Kommando blev af Esbjerg Redningsstation orienteret om kollisionen søndag den 26. september kl. 0623.
- Klokkeren 0638 - 15 minutter efter meldingen blev modtaget i Søværnets Operative Kommando - blev Esbjerg politi anmodet om at underrette det lokale beredskab. Esbjerg politi meddeler klokken 0700, at de har informeret de kommunale beredskaber. Det kommunale beredskab - der har ansvaret for forureningsbekæmpelsen fra kysten - blev således alarmeret af politiet kun 37 minutter efter at SOK havde modtaget første melding.
- Klokkeren 0646 - 23 min efter meldingen - anmoder Søværnets Operative kommando Lyngby Radio om at udsende en advarsel til skibstrafikken.
- Klokkeren 0732 - 1 time og 9 minutter efter meldingen - alarmere Søværnets Operative Kommando Beredskabscenter Sydjylland. Et udrykningshold fra Beredskabsstyrelsen Sydjylland i Haderslev var klar til indsats i Esbjerg kl. 0940 - altså 3 timer og 17 minutter efter meldinger var indgået til Søværnets Operative Kommando. Udrykningsholdet medbragte de første 125 meter kystflydespærring.
Jeg kan nævne, at der i løbet af dagen blev transporteret yderligere flydespærringer fra Haderslev samt fra Beredskabsstyrelsen Midtjylland i Herning. Der var klokken 1520 bragt i alt 41 længder kystflydespærring á 25 meter til havnen i Esbjerg. Det betyder med andre ord, at der samlet var bragt 1150 meter flydespærring til Esbjerg.
- Klokkeren 0744 - 1 time og 21 minutter efter meldingen - blev Marinehjemmeværnsfartøjet MHV 802 CARINA tilhørende Flotillen i Esbjerg alarmeret via Kattegat Marinedistrikt. CARINA sejledes fra Esbjerg kl. 1125 - altså 5 timer og 2 min efter den første melding - og havde da 100 m flydespærring fra Beredskabsstyrelsen i Sydjylland om bord.
- Klokkeren 0822 - 1 time og 59 minutter efter meldingen - alarmeres Miljøskibet METTE MILJØ. Skibet afgår fra København 1 time og 3 minutter senere.
- Klokkeren 0840 - 2 timer og 17 minutter efter meldingen - sender Søværnets Operative Kommando en helikopter til området. 30 minutter senere melder helikopteren, at der lækker dieselolie fra THOR R.
- Klokkeren 1030 - 4 timer og 7 minutter efter meldingen - indgås der en aftale med MAERSK om assistance med såvel fartøjer og forureningsbekæmpelsesmateriel. 45 minutter senere meddeler Esvagt, at MAERSK FRONTIER med 1000 meter flydespærring, sugemateriel, grab samt trækfartøj mobiliseres.

- Klokkeren 1220 - 6 timer og 3 minutter efter meldingen - bliver der indgået en aftale om assistance fra fartøjet ESVAGT DELTA for slæbning af flydespærringer.
- Klokkeren 1550 blev der afholdt et møde med deltagelse af Beredskabsstyrelsen Sydjylland, Esbjerg og Blåvandshuk kommuner, Ribe Amt, Marinehjemmeværnet samt Esbjerg Politi. Konklusionerne på mødet var, at der ikke på daværende tidspunkt var udslip fra havaristen, og at forbyggende tiltag - udlægning af flydespærringer - ikke var mulig grundet stærk strøm og ufremkommelige adgangsveje til naturfølsomme områder.

Tirsdag den 28. september læggede havaristen dieselolie. Det skal bemærkes at dieselolie ikke kan opsamles, og at det fordamper hurtigt. Beredskabsstyrelsen Sydjylland blev imidlertid anmodet om at udlægge flydespærringer i Varde å for at forhindre eventuel olie i at flyde med tidevande op i å-systemet. Flydespærringerne var færdigetableret onsdag den 29. september om morgenen.

Beredskabsstyrelsen Sydjylland forblev på havnen i Esbjerg med omkring 20 mand samt materiel, indtil havaristen blev bjærget den 25. oktober.

----- 0 -----

Som det fremgik af min gennemgang af miljøindsatsen var et udrykningshold fra Beredskabsstyrelsen Sydjylland i Haderslev klar til indsats i Esbjerg 3 timer og 17 minutter efter at Søværnets Operative Kommando var blevet orienteret om kollisionen af Esbjerg Redningsstation. Udrykningsholdet medbragte de første 125 meter flydespærring af de i alt 1150 meter flydespærring der blev bragt til Esbjerg.

----- 0 -----

Marinehjemmeværnsfartøjet CARINA fra Esbjerg spillede en central rolle i den miljømæssige indsats. Marinehjemmeværnsfartøjet blev således indledningsvis udpeget som indsatsleder for den maritime indsats efter det såkaldte OSC (On Scene Commander) princip, og fartøjet sejlede fra Esbjerg kl. 1125 med mindre flydespærringer.

Jeg kan supplerende oplyse, at marinehjemmeværnsfartøjet CARINA er en fartøjstype, der opgavemæssigt er dimensioneret til overvågning, og ikke er beregnet til en egentlig indsats ved olieforureningsbekæmpelse. Fartøjet har imidlertid mulighed for at assistere med bugsering af flydespærringer samt udlægning af mindre kystflydespærringer.

----- 0 -----

Om søværnets havmiljøberedskab kan jeg oplyse, at Søværnet altid har to mindre miljøfartøjer på en times varsel i Korsør og København. Fartøjernes placering er fastlagt på

baggrund af en risikovurdering, idet det er i Storebælt og Øresund, at der er størst risiko for forurening af havmiljøet.

Som følge af forlægningstiden til Esbjerg besluttede Søværnets Operative Kommando at indchartre ekstern assistance. SOK indgik derfor en aftale om anvendelse af skibene MAERSK FRONTIER, samt ESVAGT DELTA. Fartøjerne fra Maersk og Esvagt blev afløst ved henholdsvis METTE MILJØ ankomst til området den 29. september og GUNNAR SEIDENFADEN ankomst den 4. oktober.

Der har således under hele miljøindsatsen været to til tre fartøjer til stede ved havaristen. Disse fartøjers opgave har primært været at overvåge og evt. bekæmpe et potentielt udslip, sekundært at fungere som afviserfartøjer overfor skibsfarten.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at hverken Maersk eller Esvagt indgår i det statslige beredskab til forureningsbekæmpelse til søs, men at Søværnets Operative Kommando har oplyst, at man har gode kontakter til og samarbejdsrelationer med de pågældende selskaber. Man har således tidligere anvendt skibe fra disse selskaber til forureningsrelaterede opgaver i området omkring Esbjerg.

Jeg kan supplerende oplyse, at Søværnets Operative Kommando i tilfælde af forurening af havmiljøet i Vadehavet har mulighed for at anmode om tysk assistance i henhold til de såkaldte BONN og DENGEL aftaler. Et tysk miljøskib vil under normale omstændigheder have en kortere forlægningstid til området ud for Esbjerg, men i dette tilfælde kunne tysk assistance først påregnes efter 22 timer.

----- 0 -----

For så vist angår sikring af sejladsikkerheden kan jeg oplyse, at Farvandsvæsenet vurderede, at vraget af THOR R var til fare for den øvrige skibstrafik i området. Farvandsvæsenet besluttede derfor at afmærke vraget med bøjer samt udsende navigationsadvarsel om havarieret. Herudover blev det besluttet, at der skulle stationeres et afviserfartøj ved vraget, indtil afmærkningen var på plads.

Tirsdag den 28. september kl. 1300 blev vraget afmærket med en sydkardinal lystønde. Efter vraget blev fjernet, blev den midlertidige farvandsafmærkning atter inddraget.

----- 0 -----

Lad mig afslutte min redegørelse for miljøindsatsen med at nævne et par forhold der relaterer sig til havmiljøberedskabet.

Som jeg indledningsvis nævnte er ansvaret for det statslige havmiljøberedskab todelt. Ansvar for bekæmpelse af forurening af havet og de kystnære dele af søterritoriet påhviler Forsvarsministeriet, mens ansvaret for oprydning på strande og andre kyststrækninger påhviler de berørte kommuner.

Det danske beredskab til bekæmpelse af olieforurening af havet er dimensioneret til at kunne bekæmpe et udslip i størrelsesordenen 10.000 tons. Årsagen hertil er, at et udslip af denne størrelse vurderes at være et muligt scenario i forhold til den mængde olie der forventes at kunne udslippe fra skibe, der sejler i de danske farvande.

Som et eksempel kan det nævnes, at der i forbindelse med den hidtil mest omfattende olieforureningsulykke i Danmark - ulykken med BALTIC CARRIER den 29. marts 2001 i Kadetrenden - løb 2400 tons olie løb ud i havet.

Det danske beredskab på havmiljøbekæmpelsesområdet følger bl.a. anbefalinger fra HELCOM, hvilket medfører følgende:

- Den første bekæmpelsesenhed (response unit) skal være i stand til at afgang senest 2 timer efter udkald.
- De første enheder skal kunne være i forureningsområdet inden for 6 timer efter afgang for at begynde bekæmpelsen.
- Der skal inden for 12 timer være sikret en godt organiseret, tilstrækkelig og betydelig bekæmpelse af forureningen.
- Man skal kunne kontrollere større forureninger inden for normalt ikke mere end 2 dages mekanisk forureningsbekæmpelse til søs.

Sammenfattende kan jeg konstatere at den samlede indsats i forbindelse med skibskollisionen var i overensstemmelse med anbefalingerne fra HELCOM.

----- 0 -----

Hvorfor det tog så lang tid før flydespærringer var på plads.

Som nævnt tidligere er det min opfattelse, at beredskabsstyrelsen ydede en god og professionel indsats i forbindelse med havariet. De første flydespærringer ankom til Esbjerg kun 3 timer og 17 minutter efter at Søværnets Operative Kommando var blevet orienteret om kollisionen af Esbjerg Redningsstation.

Der blev **ikke** lagt flydespærringer ud omkring havaristen eller langs kysten. Årsagen var dels den stærke strøm i området hvilket umuliggjorde udlægning af flydespærringer omkring havaristen dels de ufremkommelige adgangsveje til de naturfølsomme områder.

Det eneste sted der blev lagt flydespærringer ud var i Varde Å. Dette skete som følge af det udslip af dieselolie 2 dage efter havariet.

----- 0 -----

Til det sidste spørgsmål vedrørende om

Hvad jeg agter at foretage mig for at sikre sig mod en oliekatastrofe i det sårbare Vadehav

Det er indledningsvis vigtigt for mig at understrege, at Regeringen allerede har iværksat en række initiativer, som hver især vil kunne medvirke til at chancerne for en oliekatastrofe i de danske farvande minimeres.

Initiativerne er nedfældet i den handlingsplan, som skal følge op på de anbefalinger der blev fremsat i "Rapport vedrørende øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladsikkerheden".

Jeg vil ikke gennemgå alle de forskellige initiativer der er anført i handlingsplanen, men jeg finder det netop denne sag væsentligt at fremhæve følgende initiativer fra planen

- Anrån af danske skibe. Når skibe bevæger sig ind i dansk farvand vil de blive oplyst om at de bliver overvåget under passagen, og orienteret om lods, sejladsikkerhed samt **havmiljø**. Anrån af skibe vurderes at ville have en betydelig motiverende virkning i retning af at tage lods.
- Etablering af kystbaseret radardækning samkørt med landbaseret AIS (Automatisk Informations System). Dette initiativ er todelt. For det første drejer det sig om at få gennemført kystradarprojektet - for det andet om at få etableret et landbaseret AIS system. For så vidt angår det sidste - AIS systemet - kan jeg oplyse at systemet vil bestå af en række landbaserede AIS-transpondere. Disse transpondere vil modtage oplysninger fra skibe over 300 tons i de danske farvande. Der er tale om oplysninger som skibstype, størrelse, dybgang, position, kurs, fart, last, destination m.v. Disse oplysninger vil kunne give søværnet et varsel såfremt der er skibe der skal holdes specielt øje med.

Etablering af den kystbaserede radardækning køre sideløbende med implementeringen af AIS systemet. Kystradarprojektet er ikke et nyt projekt men en del af "Aftale om forsvarets ordning 2000-2004". Det er besluttet at udvide projektet således at det ikke alene er de indre danske farvande der dækkes. I det projekt der for nylig blev sendt i høring i kommuner og amter indgår således også en dækning af Jammerbugten samt områderne omkring Esbjerg, Thyborøn og Hanstholm.

Når kystradarprojektet er etableret vil det være muligt at følge skibe i alle relevante farvandsudsnit. Herudover vil nødområderne på vestkysten – og indsejlingen hertil – være radardækket

Kystradarprojektet og AIS vil i forening give en kontinuerlig opdateret positiv identifikation af skibe ved gennemsejlingen af de danske farvande.

- Pilotprojekt med landbaseret sejladsvejledning i et afgrænset område. Projektet indebærer muligheden for servicering af skibstrafikken med almindelig information, herunder trafikinformation, direkte opkald til skibe med tilbud om anvendelse af lods, formidling af lodsbestilling, navigationsadvarsler, vejrudsigter m.v.

Etablering af Maritime Assistance Service (MAS) ved Søværnets Operative Kommando. I forbindelse med den politiske aftale om forsvarets ordning for 2005-2009, blev det besluttet, at Maritime Assistance Service (MAS) ved Søværnets Operative Kommando i Århus skulle udbygges. MAS er for nærværende i en startfase og fungerer indledningsvis som et kontaktpunkt for skibstrafikken. Det er målet, at en dansk MAS på sigt skal skabe grundlag for informationsudveksling, evaluering, faglig rådgivning og en eventuelt koordineret indsats overfor skibe i danske og omkringliggende farvande.

Herudover kan jeg kort nævne følgende andre initiativer:

- Kontinuerlig overvågning af skibe som udgør en særlig risiko.
- Lavere Lodstakster samt pilotprojekt vedrørende landbaseret lodsning

Det er min helt klare opfattelse, at den samlede handlingsplan vil kunne medvirke til at minimere chancerne for en oliekatastrofe i de danske farvande.

Ud over de nævnte tiltag har jeg tillige anmodet Forsvarskommandoen om at der - om muligt - indgås en formel aftale med Maersk og Esvagt om et beredskab til forureningsbekæmpelse i farvandet ud fra Esbjerg.

Sidst men ikke mindst skal jeg gøre opmærksom på at Marinehjemmeværnet i forbindelse med indeværende forlig modtager seks fartøjer af 900-klassen.

Denne klasse er i stand til at medtage flydespærringer, og vil derfor kunne yde en vigtig første indsats, indtil de egentlige miljøskibe ankommer. Jeg vil derfor anmode Hjemmeværnskommandoen om at prioritere, at Esbjerg får tildelt en af de første seks fartøjer.