

FORSVARSMINISTERIET

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg  
Udvalgsafdelingen  
Christiansborg

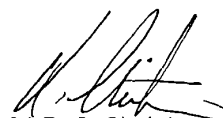
**30 MAJ 2006**

Jeg fremsender hermed svar på de spørgsmål, som blev stillet på samrådet i Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg den 17. maj 2006. Jeg vedlægger ligeledes en opdatering af den redegørelse for forsvarets havmiljøindsats, som jeg fremsendte til Folketingets Erhvervsudvalg og Forsvarsudvalg den 20. maj 2005. Herudover vedlægges en statistik udarbejdet af Farvandsvæsenet over, hvilke flagstaters skibe, som sejler igennem danske farvande udarbejdet på grundlag af AIS data tilbage til 1. juli 2005. Endelig vedlægges et bilag, som indeholder en oversigt over, hvilke oplysninger der indgår i AIS data.

Med venlig hilsen



Søren Gade



/Keld R. J. Christensen

*Hvor mange gange har forsvaret anmodet flagstater om konkret samtykke til at gå ombord på udenlandske skibe?*

**Besvarelse:**

Forsvarskommandoen har oplyst, at forsvaret i 2005 og 2006 ikke har anmodet om konkret samtykke til at gå ombord på udenlandske skibe med henblik på retsskridt.

*Hvor mange gange har forsvaret brugt oplysninger fra AIS konkret til at anmode om Port State Control, og hvordan anvender SOK AIS i sin udførelse af havmiljøopgaven?*

**Besvarelse:**

Søværnets Operative Kommando har i 2005 anmodet om Port State Control (PSC) syv gange. Den nedenfor beskrevne metode ved brug af AIS oplysninger blev anvendt i alle syv tilfælde. I stærkt trafikerede farvande som de danske, er metoden yderst anvendelig til at indsnævre antallet af mulige forurenere.

AIS (Automatic Identification System) er et civilt automatisk informationssystem, der muliggør udveksling af oplysninger mellem skibe samt mellem skibe og AIS landstationer. Et AIS udstyret skib udsender kontinuerligt oplysninger om f.eks. skibets navn, position, kurs, fart, dybgang, skibstype samt oplysninger om skibets last m.m. via radioforbindelse til andre AIS udstyrede skibe eller landbaserede AIS stationer.

Landbaserede AIS stationer kan sende korte meddelelser til AIS udstyrede skibe i et givet område. AIS kan således bruges til at udsende oplysninger af betydning for skibstrafikken i det pågældende område. AIS data præsenteres for brugerne ved hjælp af elektroniske informationssystemer, der understøtter en videre databehandling, for eksempel i form af filtrering af uønskede oplysninger m.v.

AIS supplerer farvandsovervågningen med væsentlige informationer i relation til identifikation og positionering af skibstrafikken. AIS bidrager dermed til opbygning af det maritime situationsbillede, som er grundlag for bl.a. farvandsovervågning og havmiljøovervågning. Endvidere forbedres muligheden for at udarbejde nøjagtige sejladsstatistikker til at belyse, hvilke områder der er potentielt farlige, og hvor man derfor skal sætte ind med sejladsregulerende tiltag som eksempelvis trafiksepareringssystemer og regler om anvendelse af lods.

Ved observation af en olieplet vil den vagthavende skibsfører ved Maritime Assistance Service (MAS) ved Søværnets Operative Kommando på baggrund af en beskrivelse af olien samt vejrforholdene foretage en vurdering af, hvor lang tid olien

har ligget på havoverfladen. Med dette tidsrum/antal timer vil MAS vagten foretage en tilbageregning på de AIS spor (skibe) der er i området. Dette kaldes "track history". Herved fås et overblik over, hvilke skibe der var i området, da den observerede olie blev lukket ud.

Med en olieprøve fra den olie, der blev observeret på havet, vil MAS vagten anmode myndighederne i den næste anløbshavn om et Port State Control for det/de skib/skibe, der ifølge den ovenfor beskrevne metode befandt sig i området, da olien blev lukket ud. I forbindelse med denne anmodning vil de pågældende myndigheder ligeledes blive anmodet om at udtage olieprøver og sende disse prøver til Danmark.

# NOTAT

København, den 19. maj 2006

## FORSVARETS INDSATS PÅ HAVMILJØOMRÅDET

Regeringen og Forsvarsministeriet har iværksat en række initiativer for at forbedre beskyttelsen af havmiljøet mod forureninger fra skibstrafikken. Disse initiativer sigter blandt andet på at udnytte ny teknologi, en bedre samordning af de samlede danske ressourcer og en udbygning af det internationale samarbejde for beskyttelse af havmiljøet mod forurening fra den stadig større skibstrafiktonnage med især lastede olietankskibe, der passerer og besejler danske farvande. Initiativerne indeholder ganske betragtelige direkte og indirekte investeringer i havmiljøindsatsen.

Indsatsen for en øget beskyttelse af havmiljøet mod forurening fra skibstrafikken i danske farvande omfatter først og fremmest forebyggelsesinitiativer for at undgå forureningsulykker og -katastrofer. Forebyggelsesindsatsen er særdeles vigtig, da alle forureninger på havet realistisk set vil give en negativ effekt på havmiljøet, uanset hvor mange ressourcer der sættes ind i forureningsbekæmpelsen. I denne forbindelse må der skelnes mellem forurening forårsaget af udslip i forbindelse med dels skibskollisioner, grundstødninger og andet havari, dels bevidste udledninger, herunder eksempelvis rensning af tanke.

Udledninger som følge af skibskollisioner, grundstødninger og andet havari kan forebygges gennem forbedringer af sejladsikkerheden. Forebyggelsen af forurening af havmiljøet hænger derfor snævert sammen med statens bestræbelser på at højne sejladsikkerheden i de danske farvande. Dette arbejde er intensiveret, efter at regeringen i august 2003 gennem sit supplerende regeringsprogram tog initiativ til, at sejladsikkerheden i danske farvande skulle øges gennem nedsættelsen af et tværministerielt udvalg med deltagelse af de relevante myndigheder vedrørende sejladsikkerhed og havmiljø. Udvalget skulle bl.a. undersøge mulighederne for øget anvendelse af lodser og en styrkelse af overvågningen af sejladsikkerheden gennem de danske farvande.

Udvalgets rapport mundede i maj 2004 ud i, at regeringen vedtog en handlingsplan for gennemførelsen af en række af de forslag, som udvalget havde peget på. Handlingsplanen omfatter blandt andet væsentlige initiativer som kontinuerlig elektronisk identifikation og overvågning af skibstrafikken i danske farvande ved hjælp af et automatisk identifikationssystem samkørt med et udbygget kystradarsystem, anråb af alle større skibe om forhold vedrørende anvendelse af lods, sejladsikkerhed og havmiljø, når de bevæger sig ind i dansk farvand, igangsættelse af projekter til udvikling af landbaseret sejladsvejledning og landbaseret lodsning samt initiativer til øget anvendelse af lodser. Disse initiativer er nærmere beskrevet efterfølgende.

Handlingsplanen omfatter også udbygning af Maritime Assistance Service (MAS) ved Søværnets Operative Kommando. Udbygningen af MAS samt etableringen af et maritimt samarbejdsorgan, hvor alle relevante statslige myndigheder er repræsenteret, skal gøre det muligt for MAS at fungere som et centralt statsligt kontaktpunkt for skibstrafikken, herunder muliggøre central vejledning for skibstrafikken samt give forudsætninger for indgriben overfor truende ulykker. Kontakten omfatter informationsudveksling, evaluering, faglig rådgivning og koordineret indsættelse over for skibe, der har behov for assistance.

For så vidt angår bevidste udledninger fra skibe omfatter indsatsen herimod blandt andet intensiveret information og overvågning samt en troværdig "afskrækkelse". Der er tidligere etableret procedurer for anråb af relevante større skibe, hvor de blandt andet oplyses om, at de er overvågede under passagen, samt oplyses om andre forhold vedrørende havmiljøet for at sikre, at skibsfarten er bekendt med havmiljøreglerne. Skibsfartens opfattelse af at de er overvåget, når de bevæger sig ind i danske farvande vil endvidere blive forstærket af regeringens føromtaltede handlingsplan, hvor der vil blive foretaget direkte opkald til alle større skibe med det formål at øge anvendelsen af lods. Overvågningen af havmiljøet intensiveres blandt andet ad elektronisk vej gennem etableringen af AIS og kystradarer, ligesom der gennemføres såvel satellit-, fly- og skibsbaseret havmiljøovervågning.

Afskrækkelsen af skibsførere fra at foretage bevidste udledninger eksempelvis i forbindelse med rensning af tanke kan opnås blandt andet gennem fastsættelse af tilstrækkeligt høje bøder, der gør bevidst udledning urentabel. Forsvarsministeriet har i den forbindelse i samarbejde med Miljøministeriet revurderet det danske bødeniveau for havmiljøforureninger i forbindelse med revisionen af havmiljøloven og det lovforslag til en revideret havmiljølov, som i disse dage behandles i Folketinget.

En effektiv retsforfølgning i forbindelse med havmiljøforureninger forventes ligeledes at have en præventiv effekt overfor bevidste udledninger. Bevissikring er vigtig i denne forbindelse. Forsvaret har således besluttet at indkøbe olieopsamlingsbøjer og nyt supplerende analyseudstyr for at forbedre bevisindsamlingen.

Trods ovennævnte forebyggelsesinitiativer vil forureningsulykker og katastrofer næppe helt kunne undgås. Derfor skal der fortsat opretholdes et effektivt havmiljøberedskab. Forsvarsministeriet har ansvaret for det danske havmiljøberedskab. Ud over de ressourcer, der blev res-

sortoverført fra Miljøministeriet til Forsvarsministeriet den 1. januar 2000 i form af blandt andet dedikerede miljøskibe og økonomiske midler til havmiljøflyvninger omfatter havmiljøberedskabet i dag også deltagelse af andre skibe fra søværnet og hjemmevernet. Hjemmevernet er således i gang med at indføre nye og større fartøjer, der har en forbedret kapacitet til forureningsbekæmpelse. Som led i aftalen om forsvarets ordning 2005-2009 tilføres hjemmevernet yderligere sådanne større fartøjer, ligesom der indkøbes miljømateriel til disse. Forsvarets havmiljøberedskab er nærmere beskrevet efterfølgende.

Forsvarsministeriet har iværksat en risikoanalyse af olie- og kemikalieforureninger i de danske farvande. Formålet med analysen er at belyse risikoen for, samt konsekvenserne af, olie- og kemikalieforureninger i alle danske farvande. Risikoanalysen vil danne udgangspunkt for en undersøgelse af de kapaciteter der er til rådighed for forureningsbekæmpelsen, som f.eks. miljøskibene. Risikoanalysen er således første del af den samlede analyse af havmiljøberedskabet, som vil være afsluttet når også kapacitetsundersøgelsen er tilendebragt. Ovennævnte risikoanalyse og kapacitetsundersøgelse skal danne grundlag for en samlet vurdering af, hvorvidt der er behov for eventuelle tiltag i det danske havmiljøberedskabs opbygning og placering

Selvom der er igangsat en ny risikoanalyse og en kapacitetsundersøgelse af havmiljøberedskabet har Forsvarsministeriet sideløbende sat en række initiativer i gang for at optimere det samlede havmiljøberedskab i Danmark:

Der er i januar 2006 indgået en beredskabsaftale mellem forsvaret og Mærsk Olie og Gas om gensidig støtte i forbindelse med det beredskab, som er oprettet i forbindelse med olieudvindingen i Nordsøen. Aftalen går ud på, at Mærsk Olies beredskab kan stilles til rådighed for forsvaret efter anmodning, ligesom Mærsk Olie kan anmode forsvaret om assistance til bekæmpelse af oliespild fra danske havanlæg.

Forsvarsministeren og fødevareministeren blev i efteråret 2005 enige om, at Fiskeridirektoratets kommende skib skulle udstyres således at det kunne indgå i det samlede havmiljøberedskab. Forsvarsministeriet afholder merudgiften på 4,5 mio. kr. til forlængelse af skibets skrog, montering af en større kran samt etablering af ekstra beboelse. Herudover udlåner forsvaret 2 containere med hver 200 meter flydespærringer samt én kompressor til at luftfylde flydespærringerne med. Fiskeridirektoratets kommende skib vil dermed kunne bidrage væsentligt til havmiljøberedskabet.

Som et led i kapacitetsundersøgelsen ses der på mulighederne for at nyttiggøre kapaciteter fra andre statslige myndigheder, såfremt sådanne er anvendelige.

Søværnets Operative Kommando har taget initiativ til at lancere en havmiljøkampagne. Miljøkampagnen er rettet mod brugerne af havet med henblik på at få dem til at medvirke aktivt i overvågningen af havmiljøet. Målgruppen er de maritime erhverv og de mennesker, der i fritiden færdes på og ved havet. Ved at inddrage brugerne af havet forventer Søværnets Operative Kommando, at der kan opnås et fælles fundament for opgaven i befolkningen. Derved er det ikke kun staten, der har et ansvar. Alle brugere bliver inddraget og det bliver derved et fælles ansvar at sikre et rent havmiljø. Blandt samarbejdspartnerne i havmiljøkampagnen er Far-

vandsvæsenet, Søfartsstyrelsen, Miljøstyrelsen, Danmarks Rederiforening, Danmarks Fiskeriforening og Danske Havne.

Det kan herudover nævnes, at det europæiske søfartsagentur EMSA (European Maritime Safety Agency) har indgået beredskabskontrakter om supplerende bekæmpelseskapacitet, herunder med en pulje på en række skibe i Østersøen.

Det er sammenfattende Forsvarsministeriets opfattelse, at implementeringen af de forebyggende tiltag, der skal forhindre forurening af havmiljøet fra skibstrafikken er i en god udvikling. Det er tillige opfattelsen, at det beredskabsmæssige område med den planlagte tilførelse af yderligere ressourcer udvikler sig tilfredsstillende. Med udarbejdelsen af en fornyet risikoanalyse samt en samlet kapacitetsvurdering vil det blive sikret, at det danske havmiljøberedskab tilpasses bedst muligt.

- - - 0 0 0 - - -

#### Maritime Assistance Service

Der er ved Søværnets Operative Kommando Operationscenter etableret en Maritime Assistance Service (MAS), der skal fungere som et centralt statsligt kontaktpunkt for skibstrafikken. Det er målet, at Søværnets Operative Kommando gennem MAS funktionen på længere sigt skal skabe grundlag for informationsudveksling, evaluering, faglig rådgivning og bidrage ved en eventuelt koordineret statslig indsats over for skibe i danske farvande. MAS forventes at være fuldt udbygget i løbet af 2007 i forhold til de i dag kendte og forudsete opgaver. Der er oprettet et tværministerielt maritimt samarbejdsorgan, som skal sikre, at MAS opgavekompleks fremadrettet og løbende kan varetages i koordination med øvrige maritime myndigheder og aktører.

Regeringens handlingsplan for gennemførelse af forslagene i rapporten vedrørende øget anvendelse af lodser, samt styrket overvågning af sejladsikkerheden

Et tværministerielt udvalg bestående af Forsvarsministeriet, Miljøministeriet, Finansministeriet, Udenrigsministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet udarbejdede i april 2004 "Rapport vedrørende øget anvendelse af lodser, samt styrket overvågning af sejladsikkerheden". Regeringen vedtog i forlængelse heraf en handlingsplan af 26. maj 2004. Denne handlingsplan indeholder en række initiativer til styrkelse af overvågningen af skibstrafikken gennem øget anvendelse af ny teknologi, som vil kunne medvirke til at forebygge skibulykker og dermed risiko for forurening. Følgende væsentligste initiativer indgår i handlingsplanen:

#### Landbaseret Automatisk Identifikations System

Alle skibe i international fart over 300 bruttotons har nu pligt til at anvende et såkaldt Automatisk Identifikations System (AIS). Systemet muliggør udveksling af oplysninger mellem skibe indbyrdes og udveksling af oplysninger mellem skibe og landstationer. Oplysningerne omfatter bl.a. identifikation, overordnede oplysninger om last, skibets kurs, fart og aktuel dybgang samt rejserelaterede oplysninger om destination og ankomst tidspunkt. Disse AIS informationer

moniteres via det landbaserede AIS-system og anvendes af blandt andet Søværnets Operative Kommando i forbindelse med integration i det samlede maritime situationsbillede.

AIS-stationerne omkring Sjælland har været i drift siden efteråret 2004 og har siden bidraget til løsning af en række opgaver, hvor man f.eks. har anvendt lagrede oplysninger om et skibs position på tidligere tidspunkter og skibenes sejlads i forhold til eksisterende afmærkning, og hvorvidt skibene i øvrigt har fulgt sejladsforskrifterne. Sådanne lagrede oplysninger kan bidrage til opklaring af årsager til uheld, og hvilket skib der har udledt olie et bestemt sted. Monitering af AIS-data kan endvidere bidrage til afklaring af om et skib, der burde have fulgt en anbefaling om at benytte lods, også faktisk har fulgt anbefalingen.

AIS-systemet kan således bidrage med vitale oplysninger i forbindelse med eftersøgnings- og redningstjenesten og forbedring af sejladsikkerheden samt i forbindelse med forureningsbekæmpelse og opklaring af forurenings-sager.

1. juli 2005 var hele AIS-systemet fuldt operativt. Det samlede AIS-system består af i alt 18 stationer og en centralenhed finansieret gennem en samlet investering på ca. 23 mio. kr. Herved vil de danske kystområder og de indre danske farvande være dækket af AIS. I henhold til handlingsplanen overvejes AIS-sendere endvidere placeret på olieplatforme og havvindmøller.

AIS vil være en af flere væsentlige forudsætninger for, at landbaseret sejladsvejledning og landbaseret lodsning kan udvikles.

#### Etablering af kystradardækning samkørt med landbaseret AIS

De eksisterende ni radarer til overvågning af de danske farvande blev i sin tid opstillet med henblik på suverænitets-håndhævelse og for at imødegå en militær trussel. I dag er fokus udvidet til også at omfatte generel farvandsovervågning og bidrage til øget sejladsikkerhed, bl.a. med det formål at skabe et forbedret grundlag for at kunne agere ved truende miljøkatastrofer mod danske farvande og kyster.

Anlægsloven om udbygning af kystradarsystemet er vedtaget i Folketinget. Udbygningen af kystradarsystemet indebærer, at der opnås dækning af alle væsentlige farvandsafsnit og gennemsejlinger fra Jammer Bugt til farvandet øst for Bornholm samt områderne omkring Hanstholm, Thyborøn og Esbjerg. Kystradarsystemet vil bestå af i alt 26 radarer. Anlægsloven skal bl.a. sikre den fornødne fysiske sammenhæng mellem kystradarerne, således at tilstrækkelig dækning opnås. Udbygningen af kystradarsystemet er igangsat. Kystradarsystemet forventes at være fuldt udbygget ved udgangen af 2008 og forventes at medføre investeringsudgifter på i alt ca. 234 mio. kr.

Ved udbygningen af kystradarsystemet vil de indre danske farvande kunne dækkes radarmæssigt. Derefter vil det være muligt at gennemføre elektronisk overvågning af det enkelte skib kontinuerligt gennem de danske farvande.



Ved implementering af landbaseret AIS og den planlagte samkøring med kystradarsystemet vil skibsfarten gennem de indre danske farvande således kunne identificeres og overvåges elektronisk.

Farvandsovervågningen vil også i fremtiden blive udført med fokus på overvågning af den civile skibstrafik i almindelighed, herunder opgaver der relaterer sig til kontinuerlig overvågning af skibe, der vurderes at udgøre en særlig risiko i forhold til blandt andet sejladsikkerheden.

Anrøb af alle større skibe når de bevæger sig ind i dansk farvand.

Der vil blive etableret procedurer i regi af MAS ved Søværnets Operative Kommandos operationscenter for opkald til skibene, hvor skibene oplyses om, at de er overvågede under passagen samt orientere det om forhold vedrørende anvendelse af lods, sejladsikkerhed og havmiljø.

Landbaseret sejladsvejledning.

Mulighederne for at forbedre sejladsikkerheden gennem landbaseret sejladsvejledning undersøges indledningsvis gennem et pilotprojekt i Storebælt og et i Øresund. Projekterne skal blandt andet afklare mulighederne for at indføre landbaseret sejladsvejledning i overensstemmelse med IMO's definitioner, herunder klarlægge økonomi, krav til tekniske installationer mv. Landbaseret sejladsvejledning har til formål at yde assistance til skibets navigering og overvågning af dennes udførelse. Landbaseret sejladsvejledning skal således i sin grundform bistå skibstrafikken med almindelig information med henblik på at sejladsplanlægningen foregår på skibet. Informationen kan have form af trafikinformation, direkte opkald til skibe med tilbud om anvendelse af lods, formidling af lodsbestilling, navigationsadvarsler og vejrudsigter mv. På baggrund af erfaringerne med pilotprojekterne forventes den landbaserede sejladsvejledning udbygget med fokus på de mest trafikerede farvandsafsnit samt samarbejde med nabolande herom. Det vil i denne sammenhæng blive overvejet at etablere centrale enheder i samarbejde med relevante nabolande om VTS-lignende foranstaltninger. Der er således primo april 2006 i forlængelse af pilotprojekt Storebælt fremsendt en indstilling til IMO om implementering af landbaseret sejladsvejledning i et udvidet område i Storebælt. Formålet vil være at undgå grundstødninger ved Hatter Barn, kollisioner ved Agersø Flak og påsejling af Storebæltsbroen. Såfremt IMO godkender Danmarks indstilling vil der kunne indføres landbaseret sejladsvejledning i Storebælt fra og med 1. juli 2007. Der vil desuden blive etableret et samarbejde mellem Danmark og Sverige om at etablere en søtrafikcentral for Øresund.

Øget anvendelse af lodser.

Selvom den enkelte skibsfører er ansvarlig for sit skibs sikre sejlads, så støtter lodsene denne med sit lokalkendskab til farvandet. Øget anvendelse af lodser til vejledning af skibsførerne kan derfor medvirke til at øge sejladsikkerheden.

Som det forholder sig nu, kan man på grund af internationale aftaler om bl.a. skibenes frie sejlads i internationalt farvand og adgang til uskadelig passage af Storebælt, Lillebælt og Øresund ikke øge anvendelsen af lodser gennem indførelse af lodspligt for de passerende skibe.

De danske farvande og stræder er vanskelige at navigere i. Derfor samarbejder internationale skibsfartsorganisationer og danske myndigheder om måder at øge sejladsikkerheden på ved

transit i danske farvande. Der er derfor nedsat en arbejdsgruppe med navnet Joint Pilotage User Group.

En af metoderne til at få flere skibe til at anvende lods er efter Forsvarsministeriets opfattelse til stadighed at have et moderne og effektivt lodsvæsen. Der er derfor fremsat et forslag til ny lodslov, der åbner op for en konkurrenceudsætning af lodsninger i danske farvande, som vil omfatte de lodsninger, der påbegyndes eller afsluttes i en dansk havn, og som bidrager med 40-45 % af lodsvæsenets samlede indtægter. For gennemsejlingslodsningerne, der indtil videre ikke konkurrenceudsættes, vil lodstaksterne blive søgt reduceret mest muligt gennem en fortsat rationalisering af det statslige lodsvæsen. Den nye lodslov forventes at kunne træde i kraft 1. december 2006. Erfaringerne herfra vil indgå i de kommende overvejelser om evt. konkurrenceudsætninger af gennemsejlingslodsningerne, ligesom det vil blive undersøgt, om det vil være formålstjenligt at privatisere det statslige lodsvæsen.

Initiativet vedrørende nedsættelse af prisen for lodsydelse er kun ét af flere initiativer i handlingsplanen, som omhandler lodsområdet. Initiativet vil derfor blive koordineret med andre initiativer, der har det overordnede formål at medvirke til at forøge anvendelse af lods ved sejlads gennem de danske farvande. Eksempelvis blev der gennem det internationale samarbejde i IMO (International Maritime Organization) i 2002 besluttet at ændre anbefalingen om at benytte lods ved sejlads mellem Skagen og Gedser i T-ruten fra skibe med mindst 13 meter til skibe med mindst 11 meter dybgang. Endvidere arbejdes der fra dansk side med en række initiativer til at få skærpet konsekvenserne for skibe, der ikke følger IMO's lodsanbefalinger. Således er der eksempelvis etableret systematiske procedurer med henblik på at skibe, der ikke følger IMO's anbefalinger om at benytte lods ved gennemsejling af danske farvande, indberettes til deres flagstater. Danmark har også fået international opbakning til at skærpe havnestatskontrollen for skibe, der ikke følger IMO's anbefalinger om at benytte lods.

#### Landbaseret lodsning.

Såfremt der på længere sigt kan etableres et system til landbaseret lodsning, hvorved tilstedeværelsen af lods om bord – og dermed frem- og tilbagetransporten af denne til skibet – ikke længere nødvendigvis er påkrævet, forventes det, at lodsydelsen for det enkelte skib vil blive billigere. Det er derfor hensigten ved hjælp af et pilotprojekt for landbaseret lodsning at få afklaret de nærmere detaljer herved. Det er endvidere hensigten, at der med forslaget til en ny lodslov gives mulighed for, at der eventuelt kan tilbydes landbaseret lodsning til skibe i danske farvande.

#### Forsvarets havmiljøberedskab

Forsvarets havmiljøberedskab udgøres af seks dedikerede miljøskibe samt det materiel, der er placeret ved søværnets depoter og de fem beredskabscentre. Forsvarets miljøskibe er fordelt i to divisioner – en i København og en i Korsør. Herudover er der placeret pramme i henholdsvis Korsør, København og Frederikshavn. Såvel i København som i Korsør er der kontinuerligt et skib på en times varsel.

Den geografiske placering af miljøskibene er fastsat på baggrund af en vurdering af, at de navigatoriske forhold ved passage af henholdsvis Øresund og Storebælt medfører, at der i disse farvandsafsnit er den største risiko for forurening af havmiljøet. Den tidligere nævnte risikoanalyse vil påvise om der er grundlag for at ændre beredskabets placering.

Forsvaret har herudover som allerede nævnt i januar 2006 indgået en beredskabsaftale mellem forsvaret og Mærsk Olie og Gas om gensidig støtte i forbindelse med det beredskab, som er oprettet i forbindelse med olieudvindingen i Nordsøen. Aftalen går ud på, at Mærsk Olies beredskab kan stilles til rådighed for forsvaret efter anmodning, ligesom Mærsk Olie kan anmode forsvaret om assistance til bekæmpelse af oliespild fra danske havanlæg.

Endvidere har EMSA som nævnt indgået beredskabskontrakt om supplerende bekæmpelsesmidler, herunder i Østersøen.

Søværnets miljølagre er placeret i København, Korsør, Kalundborg og Frederikshavn. Ved lagrene opbevares ekstra flydespærringer, olieoptagere, oliebeholdere samt en større mængde hjælpemidler, der kan anvendes i relation til forurening af havmiljøet.

Ved Beredskabsstyrelsens centre i Thisted, Herning, Haderslev Næstved og Allinge opbevares tillige forskelligt materiel, der kan anvendes i forbindelse med en olieforurening i de danske farvande. Materialet består hovedsagelig af udstyr i form af flydespærringer, olieoptagere mv. til anvendelse i det kystnære område. Kommunerne er ansvarlige for beredskabsplaner for strandrensning ved en olieforurening af kysterne.

På baggrund af "Baltic Carrier" forureningsulykken er det besluttet at opdatere bekæmpelsesmateriellet for 30 mio. kr. I denne forbindelse er kranmateriel for opsamling af tyktflydende olier indkøbt og installeret om bord på Gunnar Thorson. Endvidere er bælteskimmere til opsamling af tyktflydende olier indkøbt og indgår i det generelle beredskab. To sæt mobile damp-anlæg til indledende opvarmning af olien leveres i indeværende år til brug for Mette og Marie Miljø samt for olieopsamlingsprammene. Gunnar Thorson og Gunnar Seidenfaden vil i 2006 og 2007 forventeligt få installeret varmeanlæg, således at tyktflydende olie kan opsamles og opbevares. Herudover vil skibene blive ombygget, således at de lever op til de krav ("OILREC notation"), som klassifikationsselskabet stiller. Endelig er specifikationer ved at blive udarbejdet til brug for anskaffelse af fartøjer til oliebekæmpelse på lægt vand samt nyt "sweeping-system" (mast-bom til at holde flydespærringer) til fartøjerne Mette Miljø og Marie Miljø."

Det er imidlertid ikke alene forsvarets seks dedikerede miljøskibe og Beredskabsstyrelsen, der bidrager til det danske havmiljøberedskab. To af søværnets Standardflex-300 skibe er permanent udrustede med miljøcontainere, som indeholder flydespærringer. Disse enheder indgår i farvandsovervågningen og bidrager dermed til havmiljøberedskabet.

Hertil kommer Marinehjemmeværnets 30 fartøjer, som alle bidrager til havmiljøovervågningen. Heraf er fire ud af seks nye fartøjer af 900 klassen leveret, og placeret i henholdsvis Rødby, Thyborøn, Rønne og Esbjerg. Med det nye 900 klasse fartøj har Marinehjemmeværnet fået et

større og mere moderne fartøj med en særlig kapacitet inden for forureningsbekæmpelse til søs. Det betyder, at Marinehjemmeværnet ved hjælp af de ombordværende flydespærringer, hurtigt kan bidrage ved inddæmningen af olieudslip. I forbindelse med Forsvarsforliget 2005 – 2009 er der planlagt anskaffelse af yderligere fem nybygninger af 900 klassen, således at der ved udgangen af forliget vil være i alt 11 fartøjer af 900 klassen med særlig kapacitet til forureningsbekæmpelse. Investeringen i fem nye fartøjer samt miljømateriel beløber sig til ca. 110 mio. kr. (prisniveau 2004). Begge projekter iværksættes i 2007.

Det er planen at placere disse fartøjer, hvor de gør mest nytte som supplement til det øvrige havmiljøberedskab. De placeres således enten i områder fjernest fra søværnets øvrige beredskab eller i nærheden af de mest truede kyststrækninger. Med de nye fartøjer, vil Marinehjemmeværnet kunne bidrage til både en hurtig reaktionstid og en bredere geografisk dækning af havmiljøberedskabet.

Marinehjemmeværnets fartøjer er døgnets 24 timer underkastet et beredskab på en time i forbindelse med havmiljø- og søredningsberedskabet. Erfaringerne viser, at marinehjemmeværnets fartøjer generelt er i stand til at stå til søs på mindre end en time.

Hertil kommer den flybaserede havmiljøovervågning, som forsvaret gennemfører med i alt 500 timer om året. Den flybaserede overvågning gennemføres som supplement til den eksisterende farvandsovervågning med søværnets og marinehjemmeværnets enheder og gennemføres ved flyvninger med flyvevåbnets inspektionsfly. Derudover er alle statskibe i medfør af Havmiljøloven pålagt at rapportere observerede olieforureninger.

For at optimere overvågningen gennemføres der løbende opdatering af såvel inspektionsflyenes radarsystemer som af flybesætningernes uddannelse. Der sker herudover løbende en justering af ruterne for de gennemførte flyvninger.

Til supplement af den skibs- og flybaserede havmiljøovervågning anvender forsvaret satellitter til overvågning af de danske farvande. Den satellitbaserede overvågning koordineres med udenlandske samarbejdspartnere for at optimere den samlede effekt.

For at forbedre mulighederne for at pågribe oliesyndere har forsvaret herudover besluttet at indkøbe olieopsamlingsbøjer, der kan kastes fra fly. Opsamlingsbøjerne vil give større sikkerhed for at en olieprøve betids kan opsamles fx inden olien fordamper fra havets overflade. Ydermere er der anskaffet et prøveeksemplar af et quick-analyseudstyr, der hurtigt kan afgøre, hvorvidt der er mineralsk olie i en optaget vandprøve.



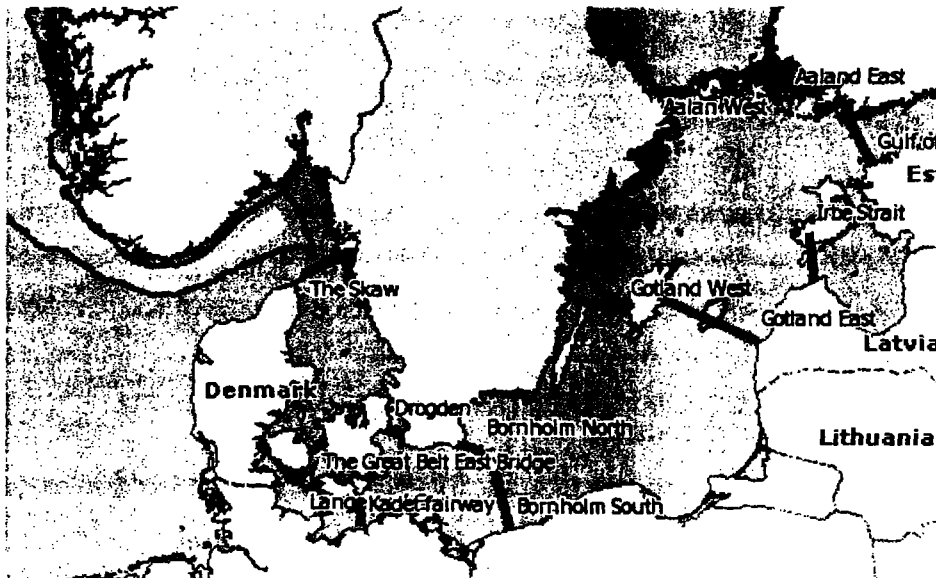
## Statistik

## over nationalitet for skibe, der passerer danske farvande

Herved følger to statistikker over antallet af skibe, der passerer danske farvande fordelt på nationalitet. Den ene statistik vedrører perioden fra 1. juli 2005 til 31. december 2005; og den anden vedrører perioden fra 1. januar 2006 til 17. maj 2006.

Statistikken er udarbejdet ved AIS<sup>1</sup>, idet bl.a. MMSI-numrene<sup>2</sup> viser skibenes nationalitet.

Optællingen af skibene er foregået, når de har passeret linien fra Skagen til Vinga, jf. kortet.



Tallene under »South« i statistikken angiver således antallet af passager af linien i den pågældende periode af skibe, der har retning fra Skagerrak mod Kattegat; mens tallene under »North« angiver passager af skibe, der har retning fra Kattegat mod Skagerrak.

Ud for enkelte passager er der anført »Unknown« efterfulgt af et trecifret tal, som er de cifre i MMSI-nummeret, der oplyser nationaliteten. Det betyder, at statistikprogrammet ikke kender nationaliteten. Det kan have flere årsager.

<sup>1</sup> Automatic Information System



En årsag er, at MMSI-nummeret er tildelt en gruppe skibe efter seneste opdatering af statistikprogrammet. Det kan i den forbindelse oplyses, at

- nr. 371 betegner skibe fra Panama og
- nr. 565 betegner skibe fra Singapore.

En anden årsag kan være fejl ved installationen af AIS, som endnu ikke er blevet rettet. Det skal i den forbindelse bemærkes, at man alligevel vil kende nationaliteten, da denne også fremgår af skibets kaldesignal og af IMO-nummeret. Det er således kun statistikkerne, der bliver unøjagtige; mens at der ingen problemer er med identifikation, hverken ved overvågning eller ved efterfølgende afspilninger af opståede situationer.

---

<sup>2</sup> Maritime Mobile Service Identity (et nummer der identificerer senderen, herunder senderens nationalitet)



## Country Passages Report





















































Passage line : The Skaw  
Start : 1st of July 2005, 00:00  
End : 31st of December 2005, 23:59



# FARVANDSVÆSENET

18. maj 2006  
Sagsnr.: 0004-0013-04





































Time	Country	South	North
 2005	Norway	1439	1396
 2005	Sweden	1325	1279
 2005	Denmark	1255	1260
 2005	Netherlands	889	905
 2005	United Kingdom	713	686
 2005	Bahamas	666	762
 2005	Malta	642	671
 2005	Panama	565	636
 2005	Antigua and Barbuda	559	599
 2005	Russian Federation	512	498
 2005	Cyprus	434	431
 2005	Liberia	385	414
 2005	Germany	361	368
 2005	Saint Vincent and the Grenadines	307	296
 2005	Finland	292	316
 2005	Gibraltar	205	193
 2005	Marshall Islands	188	219
 2005	Faroe Islands	138	137
 2005	Netherland Antilles	135	130
 2005	Greece	127	134
 2005	Italy	123	119
 2005	Hong Kong	101	105
 2005	Belize	97	95
 2005	Barbados	91	88
 2005	Madeira	91	101
 2005	Singapore	78	85
 2005	Lithuania	70	68
 2005	Bulgaria	47	53
 2005	Unknown (371)	45	42
 2005	Cayman Islands	40	42
 2005	Cambodia	36	46
 2005	Belgium	32	41
 2005	Dominica	27	33
 2005	Poland	24	17
 2005	Latvia	22	19
 2005	Turkey	21	25
 2005	Ireland	18	24
 2005	Kerguelen Islands	17	15
 2005	China	16	19
 2005	Unknown (119)	16	121
 2005	Thailand	14	15
 2005	Spain	12	6
 2005	Vanuatu	12	7
 2005	Luxembourg	12	9
 2005	Philippines	12	12
 2005	Estonia	12	15
 2005	Bermuda	12	16
 2005	Malaysia	10	10
 2005	India	9	11
 2005	Ukraine	9	11





# FARVANDSVÆSENET

18. maj 2006  
Sagsnr.: 0004-0013-04

	2005	Georgia	9	16
	2005	South Korea	8	8
	2005	France	7	7
	2005	Iran	7	11
	2005	Comoros	6	5
	2005	Myaomar	6	5
	2005	Tonga	6	6
	2005	Unknown (126)	6	7
	2005	Unknown (565)	5	5
	2005	Jamaica	4	0
	2005	Cook Islands	3	0
	2005	Brazil	3	3
	2005	Ethiopia	3	3
	2005	Qatar	3	3
	2005	Croatia	3	4
	2005	North Korea	3	5
	2005	United States of America	3	6
	2005	Romania	2	1
	2005	Mexico	2	2
	2005	Switzerland	2	2
	2005	Iceland	2	4
	2005	Alaska	1	0
	2005	Austria	1	0
	2005	Tuvalu	1	0
	2005	Bolivia	1	1
	2005	Chile	1	1
	2005	Japan	1	1
	2005	United Arab Emirates	1	1
	2005	Unknown (305)	1	1
	2005	Unknown (528)	1	1
	2005	Unknown (600)	1	1
	2005	Egypt	1	2
	2005	Slovak	1	2
	2005	Unknown (0)	1	9
	2005	Seychelles	0	1
	2005	Unknown (704)	0	1



## Country Passages Report

Passage line : The Skaw  
Start : 1st of January 2006, 00:00  
End : 17th of May 2006, 23:59





# FARVANDSVÆSENET







































18. maj 2006  
Sagsnr.: 0004-0013-04

Time	Country	South	North
2006	Denmark	1194	1208
2006	Sweden	1046	1021
2006	Norway	1032	1002
2006	Netherlands	698	726
2006	United Kingdom	557	531
2006	Malta	524	544
2006	Bahamas	476	504
2006	Russian Federation	452	454
2006	Cyprus	424	391
2006	Panama	412	424
2006	Antigua and Barbuda	396	406
2006	Liberia	260	286
2006	Finland	224	236
2006	Saint Vincent and the Grenadines	217	210
2006	Gibraltar	201	197
2006	Germany	195	233
2006	Marshall Islands	158	184
2006	Unknown (119)	152	119
2006	Greece	121	124
2006	Barbados	90	96
2006	Italy	89	85
2006	Belize	76	76
2006	Netherlands Antilles	72	87
2006	Faroe Islands	70	78
2006	Singapore	63	61
2006	Lithuania	62	62
2006	Hong Kong	60	63
2006	Madeira	48	53
2006	Unknown (371)	47	59
2006	Latvia	37	30
2006	Dominica	24	26
2006	Cambodia	23	28
2006	Bulgaria	20	22
2006	Cayman Islands	18	19
2006	Turkey	16	17
2006	Vanuatu	15	10
2006	Thailand	15	12
2006	Unknown (565)	14	20
2006	Unknown (0)	12	14
2006	Ireland	12	17
2006	India	11	7
2006	Belgium	11	11
2006	Georgia	9	4
2006	Poland	9	14
2006	France	8	7
2006	Kerguelen Islands	8	7
2006	Luxembourg	7	6
2006	Mexico	7	7
2006	Estonia	7	14
2006	China	6	5



# FARVANDSVÆSENET

18. maj 2006  
Sagsnr.: 0004-0013-04

	2006	Spain	6	6
	2006	Iran	5	3
	2006	Philippines	5	3
	2006	Malaysia	5	4
	2006	Myaomar	5	4
	2006	South Korea	5	5
	2006	Tonga	4	2
	2006	Croatia	4	3
	2006	Egypt	4	4
	2006	Japan	3	2
	2006	Greenland	3	3
	2006	Romania	3	3
	2006	Bermuda	2	1
	2006	United Arab Emirates	2	1
	2006	Unknown (583)	2	1
	2006	Ethiopia	2	2
	2006	Qatar	2	2
	2006	Switzerland	2	2
	2006	United States of America	2	2
	2006	Ukraine	2	3
	2006	Iceland	1	0
	2006	Bahrain	1	1
	2006	Brazil	1	1
	2006	Canada	1	1
	2006	Cook Islands	1	1
	2006	Jamaica	1	1
	2006	Kuwait	1	1
	2006	Pakistan	1	1
	2006	Seychelles	1	1
	2006	Unknown (863)	1	1
	2006	Slovak	1	5
	2006	Alaska	0	1
	2006	Austria	0	1
	2006	Comoros	0	1
	2006	Jordan	0	1
	2006	Saint Kitts and Nevis	0	1
	2006	Tuvalu	0	1
	2006	Unknown (421)	0	1



## Oplysninger, der kan monitoreres fra AIS

Skibes AIS udsender en række data, som opfanges af andre skibe, der også har AIS, og som kan monitoreres og viderebehandles af landbaseret AIS.

Dataene opdeles i tre grupper:

1. Faste data, dvs. data som indlægges ved installationen af AIS, og som ikke kan ændres af besætningen.
2. Rejserelaterede data, dvs. data som forandrer sig fra rejse til rejse, og som indlægges af besætningen.
3. Dynamiske data, dvs. data som automatisk beregnes løbende af skibets elektroniske navigationsudstyr for derefter at blive udsendt automatisk på AIS.

De faste data består af

- skibsnavn
- kaldesignal
- MMSI-nummer
- IMO-nummer
- skibets længde og bredde
- skibstype (fx tanker, passagerskib)
- sted på skibet, hvor AIS-antennen er placeret

De rejserelaterede data består af

- dybgang
- type af last
- førstkommende havn
- forventet ankomsttidspunkt til førstkommende havn
- mulighed for en anden kort information

De dynamiske data består af

- tidspunkt for seneste AIS-informations udsendelse
- position



- retning over grunden
- fart over grunden
- skibets retning efter gyrokompasset
- drejehastighed
- sejladmæssig status (fx til ankers, sejlede for maskine)

Ovennævnte data bliver i AIS-systemerne opdateret med følgende intervaller

- faste data for hvert 6. minut
- rejserelaterede data for hvert 6. minut
- dynamiske data afhængigt af skibets fart og drej således
  - til ankers for hvert 3. minut
  - sejlede < 14 knob for hvert 10. sekund
  - sejlede < 14 knob og ændrende kurs for hvert 3 $\frac{1}{3}$ . sekund
  - sejlede > 14 knob men < 23 knob for hvert 6. sekund
  - sejlede > 14 knob men < 23 knob og ændrende kurs for hvert 2. sekund
  - sejlede > 23 knob for hvert 2. sekund
  - sejlede > 23 knob og ændrende kurs for hvert 2. sekund