

VENSTRE

Maribo

Nørreballe d. 21. februar 2008

Oplæg til ændring af overvågningen af hav- og landmiljøet i Danmark.

Forhistorie:

Miljøstyrelsen underskriver aftale med firmaet INTRADAN om flyovervågning af olieforurening af havet. Medio 1989 igangsættes overvågningen med base på Roskilde lufthavn og ca. 300 flyvetimer pr. år. Der flyves med et 2-motorers fly (Piper Navajo OY-BHF) med 1 pilot og 1 radaroperatør ombord. Flyet er stand-by døgnet rundt på 2 timers varsel og der flyves både efter internationale aftaler og ikke-varslet nationale ruter. Den aftalte prøveperiode er på 2 år, men forlænges og ophører medio 1992. Piloterne på flyet er erhvervspiloter, og radaroperatørerne er erfarne skibsførere og vante med anvendelse af radar-kameraer-sattelitnavigation-vhfradio ligesom de har tankskibserfaring og har stor erfaring i vindretning, bølgehøjde og vandoverfladens beskaffenhed.

Der bliver ”fanget” ca 20 forurenere på fersk gerning pr. år i de 3 år og der er jævnlige jurister fra miljøstyrelsen med ude at opleve ”bevismateriale” med henblik på senere domstolsbehandling. I de 3 år bliver der ikke ført en eneste retssag ved en dansk domstol. TV-, radio- og avisjournalister, ledende medarbejdere ved Beredskabsstyrelsen/Miljøstyrelsen er med flyet i den udstrækning det kan lade sig gøre. Dels for at offentligheden kan få indblik i ”det nye tiltag” og dels for senere at drage nytte af den teknik/information, flyet er i stand til at levere.

Kontrakten overtages af firmaet Danish Air Service som udelukkende vil anvende egne piloter og egne flymekanikere som radaroperatører.

Selv om man gør sig umage, er det i den efterfølgende tid meget svært at opdage, at der overhovedet udføres flyovervågning i Danmark.

Forsvaret overtager flyovervågningen omkring 1995-1996 og der udarbejdes diverse rutiner som skal anvendes når man konstaterer en forurening. Hidtil har det været lodsbåde og fiskefartøjer som er blevet dirigeret ind midt i forureningen, har ligget med stoppede propeller i 10 min. før man har taget en prøve af oliefilmen på vandoverfladen. Nu skal man ikke længere vente i så lang tid på olieprøven. Man sender en helikopter ud for at tage prøven. Og når miljøflyet ikke er til rådighed, sender man blot en F-16 jager af sted for visuel havovervågning. Kulminationen må siges at være nået i slutningen af november da HKH Kronprins Frederik, har været på slædetur i Grønland. Efterfølgende må lederen af forsvarets havovervågning erkende, at der ikke havde været tid til at udføre det antal flyvetimer man havde forpligtet sig til (ca. 700 timer/år). ”men vi skal nok nå at flyve de sidste 100 timer inden nytår, nu vi har fået fuld rådighed over flyet igen”. (og jeg som troede de gamle militære bevillingsmodeller var aflivet).

Der bliver stadig ikke ført retssager ved dansk domstol, men i 1996 idømmer franskmændene en kinesisk skibsreder en bøde på 600.000 f.fr. for en mindre olieforurening i Biscayen. I Frankrig er/var det toldvæsnet der fløj havovervågning og med det samme udstyr som i Danmark.

Niels Ole Kainø, Reersnæs Kirkevej 325, 4951 Nørreballe

Tlf.: 54789398

Mobil: 23 72 52 96

E- mail: nok58@mail.dk

Nørreballe d. 21. februar 2008

For et par år eller tre siden, blev et "sæt" dansk bevismateriale sendt til Tyskland og anvendt ved en tysk domstol. Det førte til domfældelse af forureneren og mig bekendt, anvender tyskerne det samme udstyr som vi anvender i Danmark.

Når flyet fanger en forurener på fersk gerning, er det reglen, at skibet kontaktes på vhf kanal 16 for udveksling af information. Når flyet kalder på radioen, kan det høres stort set overalt i danske farvande. Da jeg sejler med jævne mellemrum, har jeg mulighed for at "lytte med". Men inden for det sidste år, har der kun været tavshed fra "Marine Pollution Control".

Der har været tilfælde hvor man, visuelt (en fisker), har taget en forurener på fersk gerning. Skibet er blevet beordret til at ankre op i Kalundborg fjord og Søværnet har været Danmark rundt for at sammensætte prisemandskab til at borde skibet. Når prisemandskabet har udført sin opgave og er kommet hjem igen, ja så har omkostningerne somme tider rundet mere end 50.000 kr. Da man åbenbart ikke er stand til at gennemføre en retssag, har myndighederne "administrativt" idømt skibet en bøde på 25.000 kr. I betragtning af, at somme skibe har et dagshyretal på måske 100.000 kr. eller mere, ja så forekommer det lidt i retning af Ebberød Bank.

I ministerierne har man en rotations-ordning som måske er uhensigtsmæssig. Efter 2 år i Miljøministeriet, skulle de jurister vi havde haft med ude med flyveren, videre til næste ministerium. Nye jurister kom med ud at flyve, men alligevel var det næsten umuligt at få fat i en jurist i Miljøstyrelsen, der kendte til bevismaterialet fra flyveren.

Når vi har et grundstødt skib i dag, lægger vi et af miljøskibene i nærheden for at holde øje med at skibet ikke udleder olie. Det er almenviden inden for havovervågning, at man skal op i mindst 300-400 meters højde for at få tilstrækkelig lysreflektion til at opdage de tynde oliefilm på havoverfladen. Der er visse konditioner hvor man ikke kan se olieforureningen på havoverfladen med det blotte øje. Men SLAR (side looking airborne radar) opdager altid forskellen i havoverfladen mellem forurenede/ ikke forurenede. Et "kig" med UV-kameraet afgør om det er stenkulsolie eller andet.

Fremtiden:

Der oprettes 2 baser for den fremtidige havovervågning (og landovervågning). En base i NV Danmark f.eks. Sindal og en base i SØ Danmark f.eks. Holeby.

I det efterfølgende omtales Holeby for nemheds skyld, men er jo et spejl af det der også skal foregå i Sindal.

Der anvendes et højvingefly med operationshastighed omkring 400 km/t i stedet for de nuværende 800 km/t. Et af flyene er altid på stand-by. Der flyves overvågning på alle tider af døgnet og når forurener er taget på fersk gerning er det anklageren fra den retskreds Holeby tilhører, der sørger for domstolsbehandling. Vedkommende anklager skal naturligvis have mulighed for at vedligeholde sit kendskab til flyets bevisførelse/ gerningsdokumentation. Piloterne skal være veluddannede og erfarne og radaroperatørerne skal have nautisk uddannelse og kendskab til det maritime miljø og erfaring fra sejlads med tankskibe.

Flyet tænkes også anvendt til overvågning af habitatområder, fugletælling, sæltælling (Rødsand).

Flyet tænkes også anvendt til kontrol af sandpumperes udvinding af materialer fra havbunden.

Flyet tænkes også anvendt til IR-fotografering af fjernvarmeværkers ledningsnet (om vinteren).

Niels Ole Kainø, Reersnæs Kirkevej 325, 4951 Nørreballe		
Tlf.: 54789398	Mobil: 23 72 52 96	E- mail: nok58@mail.dk

Nørreballe d. 21. februar 2008

Flyet tænkes også anvendt til kontrol af gylletankes låg/flydelag hvilket vil være en stor hjælp for de kommuner som ikke har kræfter til at udføre det årlige tilsyn.

Flyet tænkes også anvendt ved ulykker hvor skibe (eller fly) er gået ned. SLAR'en vil være en stor hjælp i forbindelse med lokaliseringen/positionen, idet der som oftest er et oliespor efter sådanne ulykker.

Det regionale miljøkontor i Nykøbing Falster, bliver koordinator for flyet samt det miljøfartøj som forventes at blive stationeret i Gedser. Der koordineres også med miljøkontoret i NV-DK og SOK. Flyet vil endvidere være en stor hjælp i miljøovervågningen af Femernbælt i forbindelse med brobygningen.

Med venlig hilsen,

Niels Ole Kainø

Niels Ole Kainø, Reersnæs Kirkevej 325, 4951 Nørreballe		
Tlf.: 54789398	Mobil: 23 72 52 96	E- mail: nok58@mail.dk