

FM samråd 26. marts 2008

Miljø- og Planlægningsudvalget

Det talte ord er gældende

Indledning

Jeg er glad for, at jeg i dag udover mine skriftlige orienteringer til udvalget - har mulighed for også mundtligt at give udvalget et samlet overblik over udviklingen på havmiljøområdet. Efter min introduktion er jeg naturligvis klar til at besvare eventuelle spørgsmål.

På Forsvarsministeriets havmiljøsymposium i maj 2007 sagde jeg om havmiljøet, at det er et område, som optager rigtig mange mennesker - og et område, som er vores alles ansvar.

[Ressortoverførslen]

Mit ressortansvar for udøvende tiltag på havmiljøområdet blev fastlagt ved kongelig resolution af 11. juni 1999, hvor ressortansvaret med virkning fra 1. januar 2000 blev overført fra miljø- og energiministeren til forsvarsministeren - i overensstemmelse med aftalen om forsvarets ordning 2000 – 2004,

der blev indgået den 25. maj i 1999.

Forsvarsrammen blev som følge heraf fra år 2000 forøget med i alt ca. 4,1 mio. kroner årligt.

Den udøvende/operative indsats blev aftalt at skulle fortsætte på det i aftalen aktuelt besluttede niveau, og den maritime konkrete miljøbekæmpelseskapacitet blev aftalt til blandt andet at omfatte:

- To beredskabsplågede miljødivisioner(i alt 6 enheder) i Korsør og København.
- gennemførelse af 500 timers havmiljøovervågning årligt fløjet med forswarets jetfly samt
- nyanskaffelse af tre miljøbekæmpelsesmoduler til brug på skibe af Standard Flex 300-typen.

Driftsudvidelser udover det således aftalte daværende niveau samt nyanskaffelser blev aftalt i givet fald at skulle finansieres ved en tilsvarende forøgelse af forsvarsrammen.

Kort efter overtagelsen af området skete den til dato største

olieforureningskatastrofe i danske farvande. Den 29. marts 2001 blev Baltic Carrier påsejlet i Kadetrenden. Det medførte et olieudslip på cirka 2700 tons. Godt to år efter havde vi endnu en stor olieforureningsulykke, da Fu Shan Hai sank nord for Bornholm, og cirka 1600 tons olie løb ud i havet.

Beredskabet er siden blevet udviklet løbende, og konklusionerne fra rapporten ved uheldet med Baltic Carrier og de deraf følgende anbefalinger til forbedringer af beredskabet er blevet gennemført.

SOKs havmiljøberedskabsplan er løbende blevet justeret i takt med udviklingen.

Forsvarsministeriet udpegede i 2005 og 2006 havmiljøområdet til at være et særligt indsatsområde og tog i den forbindelse initiativ til, at der skulle udarbejdes en risikoanalyse for havmiljøet, at der på baggrund af denne analyse skulle gennemføres en kapacitetsundersøgelse af det samlede havmiljøberedskab, og endelig at havmiljøberedskabsplanen eventuelt skulle revideres som følge af ovenstående analyse og undersøgelse.

[Risikoanalysen]

Der er på den baggrund af Forsvarsministeriet - ved COWI A/S

foranstaltning - gennemført en "Risikoanalyse for olie- og kemikalieforurening i danske farvande", for så vidt angår Forsvarsministeriets ansvarsområde i henhold til havmiljølovens § 34. Risikoanalysen belyser sandsynligheden for samt konsekvenserne af olie- og kemikalieforurening i danske farvande indtil 2020.

Risikoanalysen er udarbejdet som et planlægningsværktøj, der er i stand til - udover at vurdere risikoen for olie- og kemikalieforurening - at vurdere omfanget og fordelingen af en eventuel forurening i danske farvande, hvorefter virkningen af forskellige udformninger af beredskabet kan modelleres. Et sådant værktøj vil gøre det muligt - under hensyntagen til såvel statslige som private og andre landes kapaciteter - nærmere at analysere, om de samlede ressourcer til forureningsbekæmpelse til søs er placeret mest hensigtsmæssigt i forhold til risici.

Risikoanalysen redegør for risikoen for olie- og kemikalieforurening i danske farvande under hensyntagen til blandt andet skibsintensitet og særlig miljøfølsomme områder. Miljøstyrelsen, Danmarks Miljøundersøgelser og Skov- og Naturstyrelsen har aktivt medvirket til udarbejdelsen af risikoanalysens delrapport nummer 6 om sårbare områder og klassifikation af sårbarhed og skade. De

nævnte myndigheder har således medvirket til, at blandt andet betydningen af natur- og fuglebeskyttelsesområder er vægtet i risikoanalysen.

Risikoanalysen blev afleveret til Forsvarsministeriet i marts 2007. Analysen er efterfølgende blevet bearbejdet og COWI har i efteråret 2007 blandt andet gennemført supplerende beregninger, hvor forskellige udformninger af beredskabet er blevet efterprøvet matematisk med henblik på en optimal fremtidig dimensionering af havmiljøforureningsberedskabet.

De væsentligste konklusioner fra risikoanalysen fremgår af det resume, som jeg fremsendte til udvalget den 7. januar i år.

Indsatsen for en øget beskyttelse af havmiljøet mod forurening fra skibstrafikken i danske farvande omfatter først og fremmest forebyggende initiativer. Det er afgørende at fokusere på helt at undgå eller væsentligt reducere ulykker til søs – og dermed risikoen for forurening af havmiljøet. Det er imidlertid væsentligt også fortsat at opretholde et effektivt beredskab til bekæmpelse af olieforurening, såfremt ulykken alligevel skulle ske. Der er således tale om en todelt udvikling; forbedring af sejladsikkerheden og tiltag vedrørende havmiljøberedskabet.

I den sammenhæng finder jeg anledning til at nævne, at regeringen i de senere år har arbejdet på at forbedre sejladsikkerheden i de danske farvande på en række områder. Bl.a. lancerede regeringen i maj 2004 en handlingsplan, baseret på rapporten "Øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladsikkerheden". Handlingsplanen indeholder en række initiativer, som samlet vil kunne medvirke til at forbedre sikkerheden til søs, forebygge skibulykker og dermed reducere risikoen for olieforurening til søs. Flere af forslagene er iværksat/gennemført, herunder bl.a.

Anrøb af alle skibe med en dybgang over 11 meter, når de bevæger sig ind i dansk farvand via rute T, idet skibene bliver oplyst om, at de er overvåget under passagen, og de bliver orienteret om forhold vedrørende anvendelse af lods, sejladsikkerhed og havmiljø.

Etablering af en infrastruktur navnlig bestående af kystbaseret radardækning samkørt med et landbaseret, automatisk identifikationssystem (AIS) til brug for overvågning og sejladsvejledning.

Kontinuerlig overvågning af skibe, der udgør en særlig risiko.

Projekter med landbaseret sejladsvejledning i et afgrænset område. Der gennemføres et bilateralt pilotprojekt med Sverige i Øresund og et nationalt projekt i Storebælt. VTS-området i Storebælt er blevet udvidet, så det nu også omfatter området ved Hatter Barn.

Samlet vurderes udviklingen at være til gavn for sikkerheden til søs og som følge heraf også for havmiljøet.

[Kapacitetsundersøgelsen]

Formålet med kapacitetsundersøgelsen var at undersøge, om den nationale målsætning for beredskabet til bekæmpelse af havmiljøforureninger er tilstrækkelig - henset til risikoen for forureninger med olie og kemikalier, herunder hvorvidt de samlede ressourcer til forureningsbekæmpelse til søs er placeret mest hensigtsmæssigt i forhold til risici.

Risikoanalysen indgår som et væsentligt element i kapacitetsundersøgelsen. Et andet væsentligt element i kapacitetsundersøgelsen er Helsinki-konventionens Baltic Sea Action Plan (BSAP). Planen, der blev godkendt af medlemslandene den 15. november 2007, indeholder en anbefaling om, at forureningsudslip op til 5.000 tons som udgangspunkt og under

”optimale” forhold bør kunne bekæmpes med nationale kapaciteter, der inden for tre døgn bør kunne opnå kontrol med forureningen. Herudover anbefales, at medlemslandene etablerer et effektivt beredskab til bekæmpelse af forurening i kystzonen og på kysten, ligesom afværgeforanstaltninger anbefales implementeret i forhold til særligt miljøfølsomme områder. Endelig fastlægges i anbefalingen retningslinjer for styrkelse af det subregionale og regionale samarbejde.

Forsvarsministeriet fremsendte i december 2007 et resume af kapacitetsundersøgelsens rapport til Rigsrevisionen. Den 7. januar i år fremsendte jeg resuméet til såvel Folketingets Forsvarsudvalg som Miljø- og Planlægningsudvalget.

Rapporten har efterfølgende været i en bred høring ved en række myndigheder og organisationer. Jeg vil i denne uge fremsende såvel kopi af høringssvarene som et af Forsvarsministeriet udarbejdet høringsnotat til udvalget.

På baggrund af den udarbejdede risikoanalyse, Baltic Sea Action Plan, internationale anbefalinger samt erfaringer fra tidligere nationale og internationale olieforureninger, er der i kapacitetsundersøgelsen foretaget en række overordnede

vurderinger og konklusioner. Som følge heraf er der i rapporten afslutningsvis fremsat i alt syv konkrete hovedanbefalinger.

Mere konkret kan jeg i relation til de enkelte anbefalinger sige:

Ad anbefaling 1 [omplacering af miljøskibe fra Øresund til Frederikshavnsområdet.]

Søværnets Operative Kommando behandler anbefalingen om en eventuel omplacering af en eller begge miljøenheder fra Holmen til Frederikshavn med henblik på vurdering af økonomiske og personelmæssige konsekvenser m.v.

Farvandsvæsenet behandler anbefalingen om implementering af risikoreducerende foranstaltninger i Øresund f.s.v.a. konsekvenser ved følgende tre forhold:

1. flytning eller fjernelse af Drogden fyr,
2. uddybning af Drogden gravede rende ved at gøre renden dybere eller fjerne knolde i nærheden, samt
3. ændring af ruteforløb og afmærkning.

Ad anbefaling 2. [placeringen af Marinehjemmeværnets enheder]

I det indeværende forsvarsforlig er der afsat midler til indkøb af yderligere 5 fartøjer af 900-klassen til marinehjemmeværnet. Ved udgangen af forliget vil hjemmeværnet råde over 11 fartøjer af 900-

klassen med fuld miljøkapacitet. De første seks enheder er allerede operative – den sidste enhed leveres ultimo 2009. Enhederne kan medbringe og udlægge flydespærringer og vil således bidrage væsentligt til den samlede kapacitet til havmiljøforureningsbekæmpelse.

Hjemmeværnskommandoen behandler anbefalingen om revurdering af placeringen af hjemmeværnets nye enheder, så det blandt andet sikres, at der fortsat er enheder i Øresund med flydespærringer om bord.

Herudover vurderer Hjemmeværnskommandoen, hvorvidt en tilførsel af havmiljøkapacitet til Øresund vil kunne gennemføres ved udbygning af kapaciteten gennem forlængelse af en eller flere enheder af 800-klassen. Jeg har i den forbindelse særligt anmodet Hjemmeværnskommandoen om at undersøge, hvorvidt der er mulighed for allerede i løbet af indeværende forligsperiode at forlænge to enheder af 800-klassen. En forlængelse af enhederne vil betyde at også disse fartøjer kan udlægge flydespærringer.

Ad anbefaling 3 – [risikoreducerende foranstaltninger.]

Der er allerede iværksat en del tiltag, som har til hensigt at forbedre sejladsikkerheden i de danske farvande. Følgende eksempler berører de farvande, som nævnes i

kapacitetsundersøgelsen:

- Søfartsstyrelsen har i 2007 sammen med Farvandsvæsenet påbegyndt et arbejde, som har til formål at optimere det danske rutenet, herunder Rute Tango. Her vil indførelse af et nyt trafikseparationssystem ud for Skagen være et af de elementer, der vil indgå i de samlede overvejelser.
- I forbindelse med en kommende fast forbindelse over Femern Bælt er en risikoanalyse over sejladsikkerheden ved at blive udarbejdet af firmaet Rambøll. Når resultatet af denne foreligger i løbet af 2008, vil de danske og tyske myndigheder med ansvar for sejladsikkerhed tage stilling til eventuelle risikoreducerende tiltag i dette område.
- For så vidt angår Øresund kan det nævnes, at Søfartsstyrelsen sammen med Sjöfartsinspektionen og Farvandsvæsenet er i gang med at implementere anbefalinger fra risikoanalysen "Navigational Safety in the Sound between Denmark and Sweden". Der er i den forbindelse allerede blevet foretaget en ændring af trafikseparationssystemet imellem Helsingør og Helsingborg, ligesom der arbejdes på at afmærke en

supplerende rute udenfor Drogden Gravede Rende for skibe med en dybgang på mindre end 5 meter.

- Endelig vil der i løbet af foråret 2008 blive foretaget en analyse over mulighederne for at indføre yderligere ruteforanstaltninger i Øresund.

Ad anbefaling 4. [subregionale og regionale samarbejdsaftaler]
Søværnets Operative Kommando behandler anbefalingen om at styrke de subregionale og regionale samarbejdsaftaler, og dette vil blandt andet ske med udgangspunkt i HELCOM arbejdsgrupperegi.

Ad anbefaling 5. [Styrkelse af beredskabet i kystzonen]

I forbindelse med Forsvarsministeriets overtagelse af ressortansvaret for havmiljøforureningsbekæmpelse overgik der ikke materiel dedikeret til forureningsbekæmpelse i kystzonen. Af risikoanalysen kan det udledes, at cirka 20 procent af et givet olieudslip statistisk set vil ramme kysten. I nogle tilfælde meget mindre – i andre tilfælde meget mere. Disse to forhold – sammenholdt med HELCOM's anbefaling om en styrkelse af kapaciteter til brug for kystzonen – har gjort, at Forsvarsministeriet

finder, at beredskabet i kystzonen bør styrkes.

Søværnets nyeste enhed er netop indgået i flådens tal. Med henblik på at optimere havmiljøindsatsen på lavt vand (kystzonen) har søværnet anskaffet et hurtiggående (21 knob) fartøj med olieopsamlingskapacitet. Olien opsamles med skimmere i kraftige en-kubikmeters "balloner" som løbende dumpes på havoverfladen med henblik på senere opsamling. Fartøjet kan operere på vanddybder ned til 60 centimeter.

Jeg vil gerne her understrege, at denne anbefaling alene går på at styrke beredskabet i kystzonen.

Forsvarsministeriet finder det både relevant og væsentligt, at drøftelser om miljøforureningsbekæmpelse såvel på havet, i kystzonen og på kysten gennemføres med deltagelse af relevante myndigheder og organisationer. Jeg kan i den forbindelse henviser til de indkomne høringssvar, hvor både Kommunernes Landsforening, KIMO og Danmarks Naturfredningsforening finder det hensigtsmæssigt, at det nærmere afklares og sikres, at vores samlede havmiljøberedskab er tilstrækkeligt og koordineret.

Ad anbefaling 6. [nødslæbning, brandbekæmpelse til søs og nødlægtring]

HELCOM BSAP har vedtaget en række anbefalinger vedrørende nødslæbning, brandbekæmpelse til søs og nødlægtring, der som

udgangspunkt er skibsførerens/rederens ansvar. HELCOM anbefaler, at det nationalt tilsikres, at der forefindes tilstrækkeligt med kapaciteter vedrørende disse områder.

Jeg har bl.a. derfor med kredsen af partier bag den seneste aftale om redningsberedskabet efter 2006 aftalt, at der oprettes to landbaserede mobile slukningsenheder (et øst og et vest for Storebælt) som et vigtigt bidrag til brandbekæmpelse i skibe til søs.

Ad anbefaling 7. [Eventuel udlicitering]

Cirkulære om udbud og udfordring af statslige drifts- og anlægsopgaver pålægger alle offentlige myndigheder at undersøge, om der er områder, der med fordel kan udliciteres. Derfor er Forsvarskommandoen i færd med at undersøge, hvorvidt den praktiske del af havmiljøforureningsbekæmpelsesopgaven og isbrydningsopgaven eventuelt med fordel vil kunne udliciteres. Det er naturligvis her væsentligt at bemærke, at myndighedsansvaret i relation til havmiljøet og istjenesten i så fald fortsat ville forblive forswarets.

Forsvarskommandoens indledende undersøgelse har vist, at havmiljøforureningsbekæmpelsesopgaven og isbrydningsopgaven sandsynligvis med fordel vil kunne udliciteres, og jeg er vidende

om, at Forsvarskommandoen er i en god og konstruktiv dialog herom med industrien.

[Afrunding]

Jeg vil inden for den nærmeste fremtid sammen med partierne bag den politiske aftale om forsvarets ordning nærmere drøfte kapacitetsundersøgelsens overordnede vurderinger og anbefalinger, med henblik på fortsat sikring af den fremtidige udvikling af havmiljøberedskabet.