

Fra: Kasper Thomassen
Organisation:
Adresse: Dæmningen 4
Postnr: 4220 Korsør
EMail: kasper-thomassen@hotmail.com
Telefon:
Må offentliggøres på hjemmesiden: Ja

Kommentar til flytningen af "Gunnar Thorson" og "Mette Miljø" til Frederikshavn.

Jeg er premierløjtnant og chef for Miljøfartøjet "Marie Miljø", der hører til på Flådestationen i Korsør. Min opgave er at samle olie op fra havet. Jeg har verdens bedste job, et dejligt skib og en gennemprofessionel besætning. Vores skib er bygget for knap 30 år siden og naturligvis har årene sat sine spor. Teknologien er i bedste fald "velafprøvet", nogle kritikere vil mene "forældet". Når jeg indimellem deltager i øvelser, hvor vore hollandske, svenske, tyske eller norske kollegaer deltager og besøger deres skibe er jeg tilbøjelig til at give kritikerne ret, men min egen og min besætnings dygtighed kompenserer i nogen grad for de materielmæssige begrænsninger.

Nu skal vores kollegaer på søsterskibene i København flytte til Frederikshavn. Det er en gennemført dårlig ide. Der er ikke nogen tvivl om at der er behov for et miljøskib i området. Det kan bare ikke løses ved at flytte skibene fra København. Hvis vi sammenligner vores opgave med at tørre sig i røven, kan man spørge sig selv om det løser problemet at flytte toiletrullen fra det ene lokum til det andet? Ham der sidder på det toilet, hvor du huggede rullen kender svaret! Køb en ny!

Kernen i problemet er at der er for få og for gamle skibe til at løse opgaven med at beskytte vores farvande og kyster mod olieforurening. Vi sejler for langsomt, er for få mennesker ombord og er ikke i stand til at beskytte vore besætninger mod de skadelige stoffer vi udsættes for ifm. olieopsamling.

- Hvorfor skal i høre det fra mig? Man kan fodre svin med premierløjtnanter, så hvorfor er der ingen i Forsvarets ledelse, der gør opmærksom på problemet?

Det er meget nemt at svare på. Der er ingen i Forsvarets ledelse, der har lyst til at bruge penge til miljøberedskabet. Hører man til i Forsvarets ledelse har man gjort karriere og der er ingen karriere i havmiljø! Chefen for SOK Havmiljøsektion er orlogskaptajn. Om man også kan fodre svin med orlogskaptajner vil jeg ikke komme nærmere ind på, men det er ikke dem der tager 2 milliarder kroners beslutningerne. I øvrigt er ingen med en fortid i miljøskibene er nogensinde avanceret længere end til orlogskaptajn. Og ikke alle har været ligeså

snæversynede som mig. Min eskadrechef og hans stabschef hhv. kommandør og kommandørkaptajn er begge dygtige søofficerer og jeg respekterer dem højt. Men samtidig ved jeg, at de begge skal videre i karrieren og ikke skaber sig mange venner i deres næste job, ved at kæmpe for nye miljøskibe.

Derfor skal I høre det fra mig. Jeg og min kollega, der også gør tjeneste i "Marie Miljø" er de operative officerer, der har været længst i miljøskibene. Da jeg valgte miljøskibene og faget forureningsbekæmpelse, valgte jeg samtidig karrieren fra. Jeg behøver derfor ikke at tage de samme karrieremæssige hensyn, der forhindrer nogle af mine kollegaer i at fortælle, hvor dårlig en ide, det er at lappe hullerne i taget med tagsten fra den anden ende af huset!

- Hvorfor modsætte sig at flytte skibene til Frederikshavn, når der er behov for et miljøskib i Ålbæk Bugt?

Fordi der stadig er behov for et miljøskib i Sundet og fordi flytningen mange år ud i fremtiden vil forringe miljøberedskabet til søs i alle farvandsområder. "Gunnar Thorson" og "Gunnar Seidenfaden" er i dag på 16 timers materielvarsel. Det betyder at udstyret skal kunne klargøres på 16 timer. Besætningen er dog ikke omfattet af noget varsel. De er som alt personel i forsvaret forpligtet til at møde indenfor 48 timer, hvis de beordres til det. Fordi risikoen for at blive tilkaldt med dette varsel er højere end for andre ansatte i forsvaret modtager besætningen et tillæg, der skal dække den ulempe. Men det er gang på gang slået fast at der ikke er tale om egentlig tilkaldevagt eller rådighedstjeneste, fordi man dermed ville være nødt til at betale tilkaldevagttillæg. Derfor er besætningen ikke forpligtet til at oplyse deres opholdsted eller være tilgængelige på telefon. Besætningen i "Gunnar Thorson" har ligesom i "Gunnar Seidenfaden" hidtil været klar til at sejle ganske få timer efter at alarmen er gået, fordi besætningen er gennemført professionel og dedikeret til opgaven. Men man må forudse at det tærer på velviljen, når man flytter deres skib, så langt det overhovedet er muligt inden for kongerigets grænser! Det kan være, at de ikke længere pakker tasken i samme øjeblik, de ser et olieudslip i nyhederne, på tekst-tv eller hører det i radioen. Så må vi betale for at de er på samme varsel som besætningerne i "Marie Miljø" og "Mette Miljø". Det har Forsvaret hidtil ikke været parat til.

- Nogle nordjyske politikere glæder sig allerede over at der bliver tilført arbejdspladser til deres område. Kan man så ikke erstatte de vrangvillige Københavnerne med Frederikshavnerne?

Chefen for Søværnets Operative Kommando giver på SOK's hjemmeside udtryk for at der skal gøres en særlig indsats for at fastholde de nuværende besætninger og

deres årelange erfaring. Hvis det lykkes vil flytningen ikke skabe nye arbejdspladser i Frederikshavnsområdet. Hvis det derimod ikke lykkedes at fastholde besætningerne vil det tage mange år, inden de nye er på omgangshøjde. Vi mangler i den grad respekten for, at vores arbejde kræver særlige kompetencer. Kompetencer, der kun kan erhverves, når olien flyder. Man kan derfor ikke forcere træningen af nye besætninger til miljøskibene.

- Hvad hyler han over ham premierløjtnanten? Vi flytter jo nogle af hjemneværnets 900-klasse fartøjer til Sundet, når miljøskibene skal til Frederikshavn. De har jo flydespærring ombord og kan erstatte miljøskibene.

Han hyler fordi 900-klassen kun har den lille 1300-spærring ombord, mens miljøskibene sejler med den større 2000-spærring. 2000-spærringen har sine vejrmæssige begrænsninger. Når det blæser mere end 8-10 m/s, når bølgerne er højere end 1,5 – 2,0 meter eller når skibets og dermed spærringens fart gennem vandet er større end 2 knob – så er det definitivt slut med at holde på olien!

- Hvornår møder 1300-spærringen sine begrænsninger?

Måske løber olien under 1300-spærringen allerede ved 1,0 – 1,5 knobs fart. Jeg ved det ikke præcist, men jeg ved at når både 800-kl. og 900-kl. sejler i tomgang, så er farten 4-5 knob. Hvis hjemneværnets enheder udstyres med et gear eller stillbare skrueblade, så de kan sejle tilpas langsomt, vil opgaven stadig være svær, men ikke umulig. Faktum er hjemneværnet aldrig har inddæmnet olie på egen hånd med deres 1300-spærring. Under miljøøvelsen i uge 3/2009 lykkedes det heller ikke at holde på de popcorn, vi bruger til at simulere olie på havoverfladen.

Dette må ikke opfattes som et angreb på hjemneværnet. I praksis kan miljøskibene ikke løse opgaven uden deres hjælp og jeg beundrer de frivilliges indstilling og faglige dygtighed. De tænker om nogen "country first". Men at forstille sig, at de skal være i stand til at holde på olien med 1300-spærringen i de godt 16 timer, det vil tage for "Marie Miljø" eller "Mette Miljø" at nå frem er naivt.

- Stop klynkeriet, svenskerne bor jo lige ved siden af (og de har masser af nye miljøskibe)!

Det er jo ikke bare Sundet "Mette Miljø" dækker i dag. Den danske del af Østersøen er deres ansvarsområde. Hvis man indimellem låner en kop sukker hos naboen gavner det naboskabet, men kommer man og hugger hele posen med jævne mellemrum, så bliver man uvenner! Selvfølgelig vil svenskerne hjælpe os og jeg forestiller mig ikke, at vi hver i sær skal bygge beredskabet op til at håndtere enhver situation på egen hånd, men de daglige operationer skal vi selv kunne

klare! Netop de dagligdags operationer kan hjemmeværnet heller ikke hjælpe med. De har meldt ud at de ved større forureninger er klar på en times varsel. Ingen af de frivillige i hjemmeværnet eller deres arbejdsgivere vil i længden finde sig i at hjemmeværnets enheder tilkaldes til de mange mindre opgaver, der varetages af miljøskibene. Derudover er svenskernes (og tyskernes) hjælp ikke gratis, så lad os bruge nogle af pengene på at klare det selv.

- Man håber at forbedre miljøberedskabet i den nordlige del af landet ved at gennemføre flytningen.

Det kunne gøres ved at lade miljøskibene beholde deres nuværende placeringer og lade alle fire skibe deles om en tørn, hvor vi ligger i Frederikshavn 14 dage eller en måned af gangen eller sejler farvandsovervågning i den nordlige del af farvandet. "Gunnar Thorson" og "Gunnar Seidenfaden" sejler alligevel farvandsovervågning 120 dage om året hver. Hvis alene farvandsovervågningen planlægges i de nordlige farvande vil man kunne have et fuldt bemandedt skib i området godt 200 dage om året. De resterende 165 dage vil kunne dækkes af førortalt tørn. Samtidig ville man bevare beredskabet i de sydlige farvande.

Ved at gennemføre flytningen vil man opnå, at "Gunnar Thorson" ligger som en tom skal i Frederikshavn på et ikke nærmere defineret varsel. "Mette Miljø" besætning vil få kuller i en pavillon, hvor de skal gå vagt en uge ad gangen, fordi skibet er for småt til at huse en seks mands besætning i længere tid ad gangen. Undtagen de perioder, hvor "Mette Miljø" sejler sydpå for at dække hullet mens "Marie Miljø" er på opgave i "Mettes" gamle område. "Marie Miljø" besætning vil blive slidt op af lange sejlads i de sydlige farvande for at løse de hverdagsopgaver, som før deltes ligeligt mellem "Marie" og "Mette". Det nye miljølager er opbygget af asken efter mange års misligholdelse og fungerer nu som en reel støtte for miljøskibene. Lageret ligger i Boeslunde udenfor Korsør og kan levere grej og reservedele til miljødivisionerne i både Korsør og København indenfor få timer. Det vil være ubærligt hvis lageret igen skal flytte eller deles op for at kunne levere samme service i både Frederikshavn og Korsør. Derfor vil flytningen af miljøskibene til Frederikshavn medføre en svækkelse af det samlede havmiljøberedskab i mange år frem.

- Skibene er ikke flyttet endnu, så beslutningen kan gøres om! Ikke uden røde ører og en enkelt slugt kamel. Men lad fornuften råde.

Løsningen er ikke at flytte skibe, men at bygge flere skibe. Mens de eksisterende skibe indgår i tønnen i det nordjyske, påtager vi os gerne opgaven med at uddanne nye besætninger, der kan overtage vores skibe, når nye miljøskibe er

bygget. Magten ligger hos politikerne bag det næste forsvarsforlig, forvent ikke at karrieredrengene i Forsvaret spørger efter dem!!!

I Forsvarskommandoen arbejdes der på højtryk med at udlicitere miljøberedskabet. At man flytter folks arbejdsplads det ene år og udliciterer den det næste år kan måske på managementsprog kaldes en "personelmæssig ulempe". Jeg kalder det en svinestreg!

Uanset hvad man mener om miljøskibenes fremtidige antal og placering, så skylder man familierne til de 28 besætningsmedlemmer, der er berørt af flytningen at vente til man har taget stilling til en evt. udlicitering.

Og ja! Kritikere vil mene at alle i forsvaret i forbindelse med især de seneste forlig har været ramt af flytninger og omstruktureringer. Jeg vil blot påpege at denne omstrukturering vil medføre langtrækkende forringelser i beredskabet og enorme udgifter til udstationering mv. De færreste omstruktureringer er begrundet med ønsket om forringelser og øgede udgifter!

Og ja! Andre kritikere vil mene at det er uforsvarligt at bede om penge til miljøskibe, mens hæren slås i Afghanistan og hver en krone ville være godt brugt på udstyr, der sikrer vore soldaters overlevelse i kampen mod Taleban. Men med det argument skulle enhver offentlig investering incl. haveanlæg holdes tilbage indtil krigen er vundet og vore kollegaer sikkert hjemme igen. Det er jo ikke hæren alene der er i krig, det er Danmark!

I Søværnet lader vi som om!!!

Af Premierløjtnant Kasper Thomassen, Chef Marie Miljø

- Vi lader som om at Marinehjemmeværnets enheder er miljøskibe!
- Vi lader som om Gunnar Thorsons besætning kan lokkes til Frederikshavn!
- Vi lader som om Gunnar Thorson og Gunnar Seidenfaden er på 16 timers varsel!
- Vi lader som om at M101 og M102 er miljøskibe!
- Vi lader som om vi har et kemikalieberedskab!
- Vi lader som om miljøskibene er "OIL RECOVERY VESSELS"

Hjemmeværnets personel fortjener den største beundring for deres indstilling og indsats. Jeg selv og min besætning hæver fede tillæg for at være klar på 1 times varsel hver anden uge. Hjemmeværnsfolkene er bare klar året rundt!

Marinehjemmeværnet har nogen sødygtige og kapable enheder, der udfører et vigtigt arbejde med farvandsovervågning, søredning med videre. Mange gange har de fundet olien for os, så vi bare kan gå i gang med at samle den op, når vi ankommer. Ofte har de trukket i den anden ende af vores 2000-spærring, der giver så meget vandmodstand at de kan holde farten tilpas lavt.

Men Marinehjemmeværnets enheder er ikke miljøskibe! Man kan ikke bygge beredskabet op omkring enheder, der ikke er i stand til at inddæmme og opsamle olien. Med 1300-spærringen kan man ikke holde på olien ved farter over 1 knob, olien løber simpelthen under spærringen. Marinehjemmeværnets enheder kan ikke sejle mindre end 4-5 knob i tomgang. Dvs. at føreren skal stoppe og starte maskineriet hele tiden for ikke at sejle for stærkt. Når maskineriet er stoppet er der ikke pres på skibets ror og dermed mister han styringen. Dermed bliver det en meget vanskelig opgave at holde på olien med 1300-spærringen selv under gunstige vejrforhold. En dygtig fører (og det er de såmænd alle sammen) kan måske løse opgaven, men under længere operationer vil det næsten være umuligt ikke et øjeblik at miste koncentrationen og dermed sejle for stærkt, dreje for kraftigt eller blive taget af vinden og ende i midten af spærringen. Kravet for de Marinehjemmeværns enheder af 900- klassen, der flyttes til Sundet når miljøskibene flytter til Frederikshavn, er at de kan bevare koncentrationen i minimum 15 timer indtil vi når frem og kan begynde at opsamle olien fra deres spærring. Det mindste fejltrin og de taber olien og kan starte forfra.

Derfor er det utroligt naivt at kalde hjemmeværnets enheder for "bekæmpelsesenheder", men det er ikke desto mindre det vi gør for at leve op til HELCOM's krav om at en sådan er fremme på under 6 timer!

I et 30 år gammelt skib er det vigtigt at have erfarne folk, der ved hvordan man holder sammen på stumperne og særligt det grej vi bruger til olieopsamling. Et er at se det køre i rent vand til de månedlige check, et andet er at vide, hvad der virker når det arbejder i olien og sluger døde fugle og andet drivgods. Som status er nu så risikerer Chefen for Gunnar Thorson at stå med en næsten ny besætning når han lander i Frederikshavn. Maskinchefen, 2. og 3.kommanderende afgår planmæssigt til anden tjeneste inden sommerferien. Hans 1. og 2. mester afgår også. En stor del af skibsledelsen forsvinder altså og blandt konstablerne er der stadig mange der overvejer deres stilling. Stabschefen i Søværnets Operative Kommando, Flotilleadmiral Henrik Andersen "medgiver, at der er en

risiko for, at besætningerne på de to skibe ikke vil følge med skibene". Men hvad gør han ved det?

Gunnar Seidenfaden og Gunnar Thorson er kontinuerligt på 16 timers varsel 90 % af året. Det er hvad der kræves af Forsvaret i "Styringsdokument 2007 mellem Forsvarsministeriet og Forsvarskommandoen". Det er hvad vi har fortalt vore samarbejdspartnere i Politiet, Kommunerne, i Miljø- og Beredskabsstyrelsen, det er grundlaget for både risikoanalysen og kapacitetsundersøgelsen og det er det der er svaret, når FM er blevet spurgt i Folketinget.

Det er bare ikke rigtigt. Med mit indlæg i SK-Nyt er det første gang lykkedes at aftvinge SOK et direkte svar på spørgsmålet om varslene for besætningerne på Gunnar Seidenfaden og Gunnar Thorson. I Berlingske fredag den 13. februar svarer Flotilleadmiral Henrik Andersen fra SOK at "besætningerne ikke er på tilkaldevagt, men det er jo et spørgsmål om de ressourcer, man vil afsætte til opgaven". Det har han fuldstændig ret i, men så må SOK ærligt fortælle, at man ikke kan regne med at hverken den ene eller anden Gunnar er klar på 16 timer.

Værre bliver det i besætningernes sommerferie. I en seks ugers periode afvikler først den ene halvdel af besætningen ferie og derefter den anden. I de seks uger hvert år er der helt planmæssigt kun en Gunnar på varsel. Dertil kommer værftsophold og vedligeholdelsesperioder. – og tænk besætningen tillader sig såmænd også at holde efterårs-, jule- og vinterferie. Så selv hvis man antager at besætningen trods manglende aflønning herfor i øvrigt er klar på 16 timer, så er det langt fra 90 % af året at man har både Gunnar Seidenfaden og Gunnar Thorson på 16 timers varsel.

Men hvorfor har SOK hidtil medvirket til at holde samarbejdspartnere og folketing for nar mht. skibenes varsel?

Det er tankevækkende at Gunnar Thorson i dag kan mønstre besætningen i København indenfor 3-4 timer og efter 12 timers sejlads ankomme til Frederikshavn. Under sejladsen vil besætningen kunne klargøre flydespærringer og olieskimmere og vil ved ankomsten i Frederikshavn indenfor 16 timer være klar til at bekæmpe olien. Efter flytningen vil det selv med den mest velvilligt indstillede besætning være tvivlsomt om det lykkedes at afgang fra Frederikshavn indenfor 16 timers varslene. Og først derefter skal flydespærringer og skimmere rigges til. COWI anbefaler i risikoanalysen at miljøskibene fra København flyttes helt eller delvist til Frederikshavn. Derfor kunne man sagtens efterleve COWI's anbefalinger og bevare Gunnar Thorson i København.

M101 og M102 er to store motorbåde i samme orange farve som de øvrige miljøskibe. Farven og alderen er de eneste ligheder med miljøskibene. M101 bruger vi i Korsør, når en ny navigatør skal uddannes i basisk skibsmannøvrering. Derudover sejler vi efter is i Skælskør,

når vi alligevel skal motionere maskineriet. Når vi hvert år laver en opgørelse af driftstimerne fordeler de sig således; 90 % er ugentlig opstart ifm. checkliste, 5 % er turene efter is og 5 % er sejladsen til og fra værft ifm. det årlige eftersyn. I København går turen vist op og ned ad Langelinie og t/r til Flakfortet. Prisen for denne herlighed er 500.000 skattekrone pr. skib årligt. Sammen med driftstime opgørelsen fremsender jeg som regel et forslag om at udfase M101 og M102.

Det bliver hver gang afslået med den begrundelse, at M101 og M102 skal kunne overtage 1 times varsel, når Mette eller Marie er på værft.

Iflg. "Styringsdokument 2007 mellem Forsvarsministeriet og Forsvarskommandoen" skal Søværnet nemlig levere to miljøskibe på 1 times varsel 100 % af året. Dette varsel varetages normalt af Mette og Marie Miljø. Men når Marie er på værft, så er M101 ikke længere den store motorbåd vi henter is i – så er den et miljøskib!

I ugerne 7 til 14 i 2009 er Marie på værft. Vi er derfor klar til at rykke ud med M101 igen. Heldigvis er de tre andre rigtige miljøskibe operative, nå ja bortset fra Gunnar Seidenfaden der er meldt ned i uge 12 til 14 for at nå en deadline inden DNV inddrager deres certifikater.

I "Beredskabsplan for det statslige danske beredskab til bekæmpelse af forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer" som Søværnet har udsendt i flere hundrede eksemplarer til vore samarbejdspartnere foregiver vi som navnet antyder at være i stand til at bekæmpe "andre skadelige stoffer".

Lad mig med det samme slå fast: Vi kan ikke bekæmpe "andre skadelige stoffer". Det kniber oven i købet med olien!

I de nuværende miljøskibe har vi ingen muligheder for at beskytte besætningerne mod dampene fra de stoffer vi opsamler. Derfor har jeg klart meldt ud ved min tiltrædelsessamtale hos min Eskadrechef og Chefen for Søværnets Operative Kommando at jeg ved enhver mistanke om sundhedsrisici for min besætning holder mit skib på behørig afstand af et udslip. Vi elsker jobbet, men vi prøver at undgå martyrdøden. Hverken ECH eller CH SOK havde noget at indvende og jeg er stadig Chef ombord!

I mit skibs certifikater angiver DNV, som er skibets klassifikationsselskab, at skibet har tillægs betegnelsen "Oil Recover". Undskyld det norske, men jeg citerer fra certifikat tillægget.

- Denne betegnelse betyder at skibet i nødsituationer kan anvendes for behandling, lagring og transport af olie, med flammepunkt under 60°C, som er fanget opp som oljesøl.

- Det er en forudsætning at skibet kun tilfældig bliver anvendt for gjenvinning av oljesøl.
- Det er en forudsætning at skipet trafikker i en sikker afstand fra kilden til oljesøl med tanke på brann- og eksplosjonsfaren.

Mit skib har til hovedopgave at samle olie op, men jeg må altså kun gøre det i nødstilfælde???

Samme problematik gør sig gældende for de øvrige miljøskibe. Skibene lever kun på dispensationer og ingen af de nuværende skibe ville efter nutidige regler kunne få betegnelsen "Oil Recovery Vessel".

Jeg mener derfor, at det er et bedrag at foregive at miljøberedskabet bliver bedre af at flytte rundt på de gamle skibe og besætninger. Så lad mine kollegaer blive i København og lad alle miljøskibene deles om en tårn i det nordjyske!

Hvis nogen mener det alvorligt med miljøberedskabet så byg os nogle nye skibe, der kan klare opgaven og sørg for at der er besætninger klar til at sejle dem!