

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.kommandrende 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 varslet 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 varslet. 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 skibsmanøvrering. 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 egentlig 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 varslet, 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 betyr at skibet i nødsituationer kan anvendes for behandling, lagring og transport av olje, med flammepunkt under 60°C, som er fanget opp som oljesøl.
- Det er en forutsetning at skibet kun tilfeldig bliver anvendt for gjenvinning av oljesøl.
- Det er en forutsetning at skipet trafikker i en sikker avstand fra kilden til oljesølet 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!