

FORSVARSMINISTERIET



NOTAT

2. marts 2009

BEREDSKABET VED SØVÆRNETS MILJØSKIBE

Der har siden beslutningen fra december 2008 vedrørende omdisponering af dele af forsvarets havmiljøberedskab været en vis offentlig debat omkring beredskabet, herunder har det personel der indirekte eller direkte berøres af disse omdisponeringer været aktive i debatten. Senest har det dog primært været det eksisterende beredskab ved søværnets miljøskibe, der har været udsat for kritik, bl.a. i forbindelse med tre artikler, som Berlingske Tidende bragte den 28. februar 2009.

I artiklerne fremføres to overordnede problemstillinger/påstande:

- Kravet om to miljøskibe på 16 timers varsel i minimum 90 procent af året er ikke opfyldt.
- Personellet er ikke på 16 timers tilkaldvarsler i ferier.
- Mangler på øvrige områder.

Forsvarskommandoen er på baggrund heraf anmodet om at redegøre for hvilke forhold, der er gældende på disse områder, hvilket således er belyst nedenfor:

Generelt

Det skal indledningsvis understreges, at havmiljøberedskabet lever op til målsætningerne i de af Danmark indgåede aftaler og konventioner på området. Det skal endvidere understreges, at sikring af havmiljøet i stor udstrækning er baseret på forebyggende foranstaltninger, herunder sejladsikkerhedsmæssige risikoreducerende foranstaltninger, effektiv farvandsafmærkning, trafikregulering, overvågning (herunder "STOP OLIEN-kampagnen"), information, forebyggende anråb med videre.

To miljøskibe på 16 timers varsel

Kravet om to miljøskibe på beredskab (16 timers varsel) i minimum 90 procent af året fremgår af Forsvarskommandoens Årsprogram. I denne opgørelse medregnes ikke perioder, hvor miljøskibene er på værft. Af årsprogrammet fremgår følgende kriterier for opgaveløsningen:

Kontinuerligt opretholde et primært indsættelsesberedskab med to miljøskibe på én times varsel og et sekundært indsættelsesberedskab med to miljøskibe på 16 timers varsel (beredskabet kan nedsættes under eftersynsperioder).

Ved planlagte eftersyn reduceres kravet til beredskabet således tilsvarende. Dette betyder, i relation til mål og resultatrapporteringen, at såfremt den planlagte produktion leveres, vil man stadig have en målopfyldelse på 100 procent. I praksis iværksættes en række foranstaltninger for at optimere beredskabet, eksempelvis skærpes beredskabet for Supply-klassen (store miljøskibe) eksempelvis ved indsættelse som maritim indsatsenhed i muligt omfang, når Seatruck-klassen (små miljøskibe) er på værft. Det er Forsvarskommandoens opfattelse, at der er overensstemmelse mellem det fastsatte målkrav på de to miljøskibe på 16 timers varsel på 90 procent året rundt og den faktiske målopfyldelsesgrad.

Personellet er ikke på 16 timers varsel i ferier.

Personel tjenestegørende ved miljøskibene på 16 timers varsel oppebærer et særligt tillæg, der blandt andet indebærer, at de er på 16 timers varsel. Der hersker forskellige opfattelser af, hvad der er omfattet af varslet. Således fremgår det af artiklerne, at det er personellets opfattelse ikke at være omfattet af dette varsel i ferieperioder.

Der er mellem Forsvarets Personeltjeneste og Hovedorganisationen af Officerer i Danmark henholdsvis Centralforeningen for Stampersonel indgået aftale om et særligt miljøtillæg for tjeneste ved miljøskibene af Supply-klassen. Tillægget yder den ansatte honorering for at være på beredskab på arbejdsfri dage, således at der kan gives møde inden for det fastsatte varsel.

Der er kun én besætning på hver enhed af Supply-klassen, hvorfor ferie holdes forskudt, så beredskabet kan holdes eventuelt suppleret med indkaldelse af personel på ferie eller andre, såfremt en større miljøoperation iværksættes. Der har hidtil ikke været tilfælde, hvor beredskabet ikke er blevet efterlevet.

Af de gældende bestemmelser fremgår, at sikkerhedsgodkendt personel, der agter at foretage en ikke tjenstlig rejse af over 24 timers varighed til udlandet, skal melde dette til tjenestestedet. Meldingen skal indeholde rejsemål og periode. Dette gælder således også personel tjenestegørende ved miljøskibene.

Øvrige områder

Derudover påpeges i artiklerne en række andre generelle "mangler" ved havmiljøberedskabet.

- Det er korrekt, at forsvaret har vurderet levetiden for miljøskibene til ca. 2015. Den vurdering er blandt vurderingerne af forsvarets øvrige materiel lagt til grund for Forsvarskommissionens arbejde og forventes indledningsvis afspejlet i Forsvarskommissionens beretning. Desuden skal anbefalingen fra Forsvarsministeriets kapacitetsundersøgelse vedrørende havmiljø om en eventuel udlicitering af havmiljøberedskabet ligeledes betragtes i forhold til miljøskibenes levetid.
- Som det fremgår af Forsvarsministeriets kapacitetsundersøgelse vedrørende havmiljø, opløses størstedelen af kemikalier relativt hurtigt i vandsøjlen, hvilket umuliggør en opsamling. De få kemikalietyper der flyder, er som regel ufarlige og kan opsamles med det samme materiel som anvendes til opsamling af olie. Risikoen fra forurening med kemikalier, som er bekæmpbare (kemikalier der flyder), er meget lille (beregnet til ca. 1 gang pr. 1000 år). En endnu mindre del af disse kemikalier, der flyder, er samtidigt sundhedsfarlige og skadelige for miljøet. Der er herudover ingen markante teknologiske gennembrud i forhold til bekæmpelse af kemikalier til søs. Samlet set bør risikoen for kemikalieudslip således ikke være dimensionerende for beredskabet, men udviklingen vil naturligvis fortsat skulle følges af forsvaret.
- Det fremgår af Forsvarsministeriets kapacitetsundersøgelse vedrørende havmiljøet, at der kan opnås en forbedring af effektiviteten i bekæmpelsen af forureninger ved at udvikle og implementere udstyr til bekæmpelse af olieforurening i mørke og nedsat sigtbarhed. Forsvaret har hidtil samarbejdet med et dansk firma, OSIS ApS, vedrørende testning, demonstration af og option på køb en sådan kapacitet (to sensorer). Jeg agter snarest belejligt at fremsende en særskilt orientering om denne sag til Miljø- og Planlægningsudvalgets orientering.
- Som det ligeledes fremgår af Forsvarsministeriets kapacitetsundersøgelse vedrørende havmiljø er risikoen for skade på havmiljø størst i Storebælt og Skagensområdet, herunder er risikoen for skade på havmiljøet på vestsiden af Jylland mindre. Dette er blandt andet baggrunden for at to af miljøskibene flyttes fra Øresund til Frederikshavn.
- Det skal som tidligere nævnt påpeges, at Danmark lever op til de internationale forpligtigelser vedrørende forureningsbekæmpelse på havet. Herunder er der indgået bi- og multilaterale aftaler med vores nabolande bl.a. med forpligtelser om gensidig i bistand som supplement de nationale beredskaber. Jf. vedlagte oversigt over internationale aftaler.

Afslutning

Det kan afslutningsvis oplyses, at Forsvarsministeriet allerede har iværksat initiativer til implementering af en række af kapacitetsundersøgelsens anbefalinger - herunder den omtalte flytning af miljøskibene, omplacering af to marinehjemmeværnsfartøjer af 900-klassen til Øresund samt projekteringen af en forlængelse af to af marinehjemmeværnets fartøjer af 800-klassen.