

NOTE (FLF-sekr.)

Materiale modtaget fra Kim Rømer, Havørnen

1) Om danske miljøskibe

Det nyeste om bord på det 28 år gamle miljøskib Gunnar Thorson med Flådehavn Frederikshavn som base fra dette efterår, er en espresso-kaffemaskine. Den er indkøbt i år, og bruges sammen med romaskinen og kondicyklen flittigt af besætningen. "Vi er lige blevet fem års klasset, ligesom civilskibe, og en ny fem års klasse vil formentlig blive meget dyr", siger Carsten Hirstgaard, chef for Gunnar Thorson, til nordjyske.dk. "Vurderingen er, at miljøskibene i 2014 ikke kan mere, så der regnes i Forsvarskommandoen på, hvad der skal ske", siger Carsten Hirstgaard til avisen. Hirstgaard tror, at eventuelle nye miljøskibe vil blive flerformålsskibe. Gunnar Thorson blev faktisk bygget til også at kunne bryde is, men fik ikke motorkraften til det. Det har ikke været muligt i Forsvarskommandoen at få bekræftet, hvorvidt der arbejdes med planer for en hovedskitse til nye skibe, der kan sættes ind i olieforureningsbekæmpelsen i danske farvande i stedet for de nuværende i alt fire miljøskibe.

2) Om polsk fiskeri

Det er vores synspunkt, at Havørnen har haft afgørende betydning på dette område, og vi kan fremvise gode resultater. Den Polske kvote på torsk er nedskrevet som et direkte resultat af, at vi har kunnet påvise massivt overfiskeri, samtidig ser vi nu at bestanden er i bedring, hvilket resulterer i større kvoter af torsk for den Danske del. Her taler vi om en rigtig solstrålehistorie, hvor Havørnen har spillet en tydelig rolle, men det har kun kunnet lade sig gøre gennem massiv tilstedeværelse i det område hvor fiskeriet foregår. Med udfasningen af Havørnen, lægges der op til, at vi vender tilbage til de "gode" gamle dage, med frit slag for de økonomisk trængte Polske fiskere, der givet vil resultere i et massivt overfiskeri på den truede torskebestand. Vi er sikker på, at når Jyderne opdager at et af deres store redningsskibe i Nordsøen skal være i Østersøen 140 dage om året, er det kun et spørgsmål om tid, før de jyske politikere kommer op på mærkerne og vil have deres redningsskib tilbage. Så ser vi ikke Vestkysten i Østersøen mere. Fiskerikontrol baserer sig på de lokale problemstillinger. Denne specialviden vil være meget svækket ved et skib opholder sig i begrænset perioder i et bestemt område. Det svarer egentlig til at den lokale betjent godt ved, hvad der foregår i landsbyen. Den Danske kvote bliver sat 15 % op i den østlige del og 9 % i den vestlige del af Østersøen i år 2010. Det svarer til en samlet mængde på 2177000 kg torsk og det svarer til ca. 15,2 mio.kr. Os ombord på Havørnen og fiskerne på Bornholm er meget bekymret over dette hvis Havørnen udfases.

3) Om miljøvinklen, Havørnens fremtidige rolle, de økonomiske betragtninger, tekniske muligheder og de fordele man opnår.

Det Danske miljøberedskab i Østersøen er i dag særdeles sparsomt. Som tingene står, forlader vi os næsten udelukkende på hjælp udefra, typisk fra Svenskerne, der har en langt mere ansvarlig og seriøs holdning på området. Vore egne miljøskibe vil have en reaktionstid på 18-20 timer. De er efterhånden af ældre dato. De er langsomme og for små til at imødegå nutidens krav, men det er nu engang dem vi har. De har kort sagt brug for alt den hjælp de kan få! Havørnen er i dag ca. midtvejs i sine afskrivninger. Man står umiddelbart overfor det der kaldes en "midlife update", altså et større

serviceeftersyn/overhaling der skal sikre skibet fremover. I denne forbindelse virker det af flere grunde oplagt, at skibet forlænges (ca. 5 meter) og udstyres med flydespærringer. Hvis Havørnen har flydespærringer ombord, vil den på grund af sit korte varsel (30 min.) ofte kunne være hurtigst til stede i et forureningsområde, hvor man straks vil kunne påbegynde inddæmningsarbejdet og således sikre at olien fastholdes til et større miljøskib kan komme til stede og suge olien op. Som det er i dag, må man i det store hele blot håbe på "en gunstig vindretning", eller håbe Svenskerne reder vores røv populært sagt. Olieudskibningen gennem Østersøen særligt fra den Russiske udskibningshavn Primorsk er mangedoblet det seneste årti. Ekspertes på området har udtalt, at vi reelt bare venter på en katastrofe, som vi ved kommer. Der er enorme summer at spare, ved at udvise rettidig omhu på dette område, og Havørnen kan komme til at udgøre en betydningsfuld resurse hvis man griber chancen. Der er ikke noget teknisk til hinder for at forlænge Havørnen og ud over den umiddelbare fordel ved at få skibet ind i miljøberedskabet, så opnår man også nogle rent driftmæssige fordele på skibet. Havørnen er faktisk i dag en smule for kort i forhold til optimal længden. En forlængelse vil derfor både spare brændstof og give skibet en højere servicefart, så i den daglige drift får man et bedre og mere økonomisk skib, samtidig med at man får mulighed for at udlægge flydespærringer. En forlængelse koster populært sagt 1 mil. Pr. meter. Hvis vi derfor regner med en pris et sted i mellem 5-10 mil. Har vi et realistisk bud på hvad det vil koste. Dette må anses for den absolut mest økonomiske måde at styrke havmiljøberedskabet i farvandet omkring Bornholm.

4) Om nye besparelser i Fiskeridirektoratets søkontrol og søredningsberedskab 2009

Fiskeridirektoratets skibe er de seneste 10 år beskåret fra 5 til 3 skibe, og kontrollen til søs samt redningstjenesten er nedbragt til et minimum. Man vil med finanslovsforslaget nu fjerne endnu et skib. Gennem tidligere sparerunder og effektiviseringer er vi nu nede på 3 nyere og mere effektive skibe der kan lave endnu flere opgaver end tidligere, herunder deltage i det vigtige havmiljøberedskab. De tidligere effektiviseringer er foretaget med helheden for øje, sådan at hele det Danske havområde er dækket ind udenfor det kystnære område hvad angår Fiskerikontrol, havmiljøberedskab og redningstjeneste. Som det er i dag, kan vi med en vis ret påstå, at de Danske farvande er dækket beredskabsmæssigt. Sammenlignet med andre lande vi normalt sammenligner os med, er Det Danske søredningsberedskab barberet ned til et absolut minimum, men det fungerer dog og vi er tilstede døgnet rundt året rundt. Alt dette vil blive ændret nu!

Kæden brydes: Ved at udfase "Havørnen" tages et helt uundværligt led ud af kæden. Det siger sig selv, at Østersøen der jo er "Havørnens" primære operationsområde blotlægges. Dette vil man forsøge at kompensere for, ved i perioder at trække et af de andre inspektionsskibe ind i indre Danske farvande og Østersøen, hvilket blot medfører at beredskabet svigtes et andet sted. Man kan nu engang ikke dække et stort hul taget med tagsten fra den anden ende af huset. Uanset hvordan man forsøger at placere de tilbageværende skibe vil vi i fremtiden stå med et beredskab, hvor det er tilfældigheder der afgør, om der er hjælp at få for nødstedte skibe. Et tilfældigt beredskab er slet ikke noget beredskab! Forestil dig at dit hus brænder og du ringer til Falck og mødes af en telefonsvarer som siger: "Desværre er alle vores brandbiler stationeret i Jylland og på Fyn for tiden, men ring igen på mandag hvis du vil have slukket brand på Sjælland".

Det polske problem:

Det er vores synspunkt, at Havørnen har haft afgørende betydning på dette område, og vi kan fremvise gode resultater. Den Polske kvote på torsk er nedskrevet som et direkte resultat af, at vi har kunnet påvise massivt overfiskeri, samtidig ser vi nu at bestanden er i bedring, hvilket resulterer i større kvoter for den Danske del. Her taler vi om en rigtig solstrålehistorie, hvor Havørnen har spillet en tydelig rolle, men det har kun kunnet lade sig gøre gennem massiv tilstedeværelse i det område hvor fiskeriet foregår. Med udfasningen af Havørnen, lægges der op til, at vi vender tilbage til de "gode" gamle dage, med frit slag for de økonomisk trængte Polske fiskere, der givet vil resultere i et massivt overfiskeri på den truede torskebestand.

Fjernes dette skib (Havørnen) sker følgende:

- Alle havområder rammes med 1/3 mindre tilstedeværelse i forhold til Fiskerikontrol. Sørednings- og miljøberedskabet svækkes betydeligt
- Nordsøen og Skagerrak kan ikke længere forvente et nærberedskab idet der periodevis kun vil være et skib til at dække begge områder, med lange reaktionstider til følge.
- Østersøområdet vil kun sporadisk have et beredskab på 1/2 times varsel, men vil oftest være helt uden.
- Om sommeren vil der i perioder slet ikke være noget beredskab (eller fiskerikontrol) i Nordsøen og Skagerrak området, eller i Østersøen.

Det har følgende samarbejds-mæssige konsekvenser:

- Resultatkontrakten med forsvaret om at have 3 skibe med 950 redningsdage på 1/2 times varsel må opsiges.
- EU samarbejdet vedrørende fælleskontrol i Østersøen må reduceres.
- EU Kontrolforpligtelsen i det nordatlantiske område (NEAFC) op til en måned om året bliver svært at opfylde.