

SOK ÅRSRAPPORT 2009

OLIEOBSERVATIONER OG FORURENINGSBEKÆMPELSE

I DANSKE FARVANDE

1. INDLEDNING

Hermed udsendes Søværnets Operative Kommandos (SOK) årsrapport vedrørende olieobservationer i danske farvande for 2009. Rapporten indeholder relevante oversigtskort og statistiske oplysninger.

2. ANSVAR OG UDFØRELSE

2.1. Den 1. januar 2000 blev Forsvaret pålagt ressortansvaret for den statslige maritime overvågning og håndhævelse samt den maritime forureningsbekæmpelse. Den praktiske håndhævelse gennemføres af SOK, og indebærer overvågning af farvandene og skibsfarten og om nødvendigt indgriben over for skibe for at standse eller forfølge eventuelle brud på dansk lovgivning og internationale konventioner i relation til beskyttelse af havmiljøet. Derudover har SOK til opgave at foretage bekæmpelse af olie- og kemikalieforureninger til søs i tæt samarbejde med politiet, Beredskabsstyrelsen, de Kommunale Beredskaber og andre myndigheder og institutioner, der har andel i beskyttelse af vore farvande og kyststrækninger. Ved ændring af havmiljøloven pr. 1. juli 2000 er der endvidere indført mulighed for, at Forsvaret kan udstede administrative bøder til skibe, der foretager ulovlig udledning.

2.2. Ved melding om olieobservation eller ulykker til søs hvor der er risiko for olieforurening, vil SOK efter omstændighederne indsætte søværnets miljøskibe, søværnets øvrige skibe, Farvandsvæsenets bølge- og redningsfartøjer, Marinehjemmeværnets fartøjer, Fiskeridirektoratets inspektions- og redningsskibe, helikoptere fra Søværnets Helikoptertjeneste og/eller fly/helikoptere fra Flyvevåbnet til den efterfølgende vurdering af mængde og omfang af den observerede olie. Til optagning af olieprøver kan alle nævnte skibe anvendes, idet de har udstyr til dette formål om bord. Flyvevåbnets redningshelikoptere og Søværnets LYNX helikoptere har ligeledes egnet udstyr om bord. Ved forureningsbekæmpelser råder Søværnets miljøskibe og Marinehjemmeværnets 900-klasse fartøjer over flydespærringer til at inddæmme et eventuelt oliespild, som efterfølgende kan opsamles af de dedikerede miljøskibe.

2.3 Miljøskibene GUNNAR THORSON og METTE MILJØ er i efteråret 2009 blevet flyttet fra Marinestation København til Flådestation Frederikshavn, hvor de nu har basehavn.

3. OLIEOBSERVATIONSMELDINGER

3.1. Meldinger om formodede/konstaterede olieobservationer (OILOBS) tilgår oftest SOK fra den statslige flyovervågning af havmiljøet. Flyovervågningen suppleres med satellitbilleder. Derudover modtages meldinger fra såvel den professionelle del af skibsfarten i danske farvande som fra fritidssejlere, observatører i land, civile fly, udenlandske miljømyndigheder, samt fra olieinstallationerne i Nordsøen. Desuden modtager SOK meldinger ved kollision, grundstødning eller forlis, som automatisk medfører oprettelse af en OILOBS, uanset om der reelt er tale om udslip af olie.

3.2. Siden 2006 har SOK ført havmiljøvogterkampagnen - STOP OLIEN - henvendt til lystsejlere, der ved at melde sig som "havmiljøvogtere" organiseres i en meldetjeneste til

indrapportering af evt. observerede olieforureninger. Ved at melde sig som "havmiljøvogter" ydes et vigtigt bidrag til overvågningen af de danske farvande. Havmiljøvogterne fører en vimpel på lystbåden, der synliggør, at de er "havmiljøvogtere". Det vurderes, at kampagnen har en præventiv virkning over for de skibe, der måtte føle sig fristet til at udlede olie på ulovlig vis.

Ved udgangen af 2009 havde flere end 10.900 lystsejlere meldt sig som "havmiljøvogtere", og antallet er fortsat stigende.

I 2008 blev holdet af "havmiljøvogtere" udvidet til også at omfatte sportsflyvere, idet SOK har indgået en aftale med Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) om et samarbejde. Ligesom lystsejlerne har flyverne bidraget til at øge omfanget af havmiljøovervågning, hvilket har medvirket til en yderligere præventiv effekt over for mulige havmiljøsyndere.

3.3. Det er væsentligt at bemærke, at en oprettet OILOBS ikke nødvendigvis er ensbetydende med en olieforurening, idet enhver anmeldelse af en mulig forurening oprettes som OILOBS. En observation kan skyldes andre forhold som fx pollen, strømskel, nyis m.m., der på afstand kan se ud som en olieforurening. Dette betyder, at en eventuel ændring i antallet af OILOBS ikke nødvendigvis er lig med en tilsvarende ændring i antallet af olieforureninger af de danske farvande, men kan være et resultat af øget opmærksomhed omkring beskyttelse af havmiljøet eller årligt skiftende forekomster af andre fænomener som de ovennævnte.

4. FLYOVERVÅGNING

4.1. Den statslige havmiljømæssige flyovervågning er i 2009 gennemført med 500 flyvetimer med flyvevåbnets Challenger fly, der bl.a. er udstyret med "Side Looking Airborne Radar (SLAR)". 392 af disse timer er fløjet uden for normal arbejdstid, heraf en del om natten for at sikre, at en eventuel udleder ikke kan påregne en nedsat risiko for opdagelse ved at aflure et bestemt flyvemønster i miljøovervågningen.

4.2. Til ovennævnte tal skal lægges den supplerende luftbaserede havmiljøovervågning, der er afviklet med andre flytyper. Den udføres af flyvevåbnets afvisningsberedskab med F16 fly (som regel i forbindelse med anden flyvning), redningshelikoptere (S-61 og EH-101), samt søværnets LYNX helikoptere i forbindelse med farvandsovervågning. Disse flyvninger er gennemført i Forsvarets regi og indgår ikke i produktionsmålet på de 500 timer.

5. SATELLITOBSERVATIONER

Som supplement til den havmiljømæssige flyovervågning af dansk område har SOK i 2009 fået stillet 571 satellitbilleder til rådighed af EU's maritime organisation, European Maritime Safety Agency (EMSA). EMSA opgave er at bidrage til styrkelse af den overordnede sikkerhed til søs i EU. Et af målene er at mindske risikoen for havforurening ved at bistå medlemsstaterne med at spore ulovlige udledninger i havet ved hjælp af satellitovervågning. EMSA har hertil udviklet CleanSeaNet service, som er et satellit-baseret system til overvågning af vores farvande. Tjenesten tilbyder en række detaljerede oplysninger, herunder olieudslipsindberetninger, sporing af den mulige oliesynder og hurtig levering af tilgængelige satellitbilleder til medlemsstaterne.¹

¹ Læs mere om EMSA på www.emsa.europa.eu

6. ANRÅB AF SKIBE

6.1. I forbindelse med overvågning og håndhævelse af havmiljøet udføres rutinemæssige anrån af skibe, der passerer de danske farvande. Ved anrån kalder et marinedistrikt eller et orlogsskib civile skibe op for at indhente oplysninger om skibet, herunder dets reder, last, forsikringsselskab samt indhold af oliejournal. Alle opkald afsluttes med at oplyse skibet om, at det i h.t. MARPOL² ikke er tilladt at udlede olie i danske farvande, i Østersøen og i Nordsøen.

6.2. FN's søfartsorganisation, International Maritime Organisation (IMO), anbefaler anvendelse af lods igennem danske farvande for skibe med en dybgang på eller over 11 meter³. For at påvirke skibsfarten til at efterleve denne anbefaling indledte SOK i 2005 et særligt anrånregime, hvor skibe, der ikke følger anbefalingen, kontaktes på civil VHF radio og bliver gjort opmærksom på dette. Denne åbne kommunikation høres også af andre skibe i området, og det vurderes, at anrånregimet medvirker væsentligt til, at lodsanbefalingen følges.

7. OPRETTEDE OILOBS FORDELT PÅ ANMELDERE

OILOBS oprettes på baggrund af indkomne rapporter fra vidt forskellige kilder. I 2009 blev der oprettet 359 OILOBS. Fordelingen af anmeldere var:

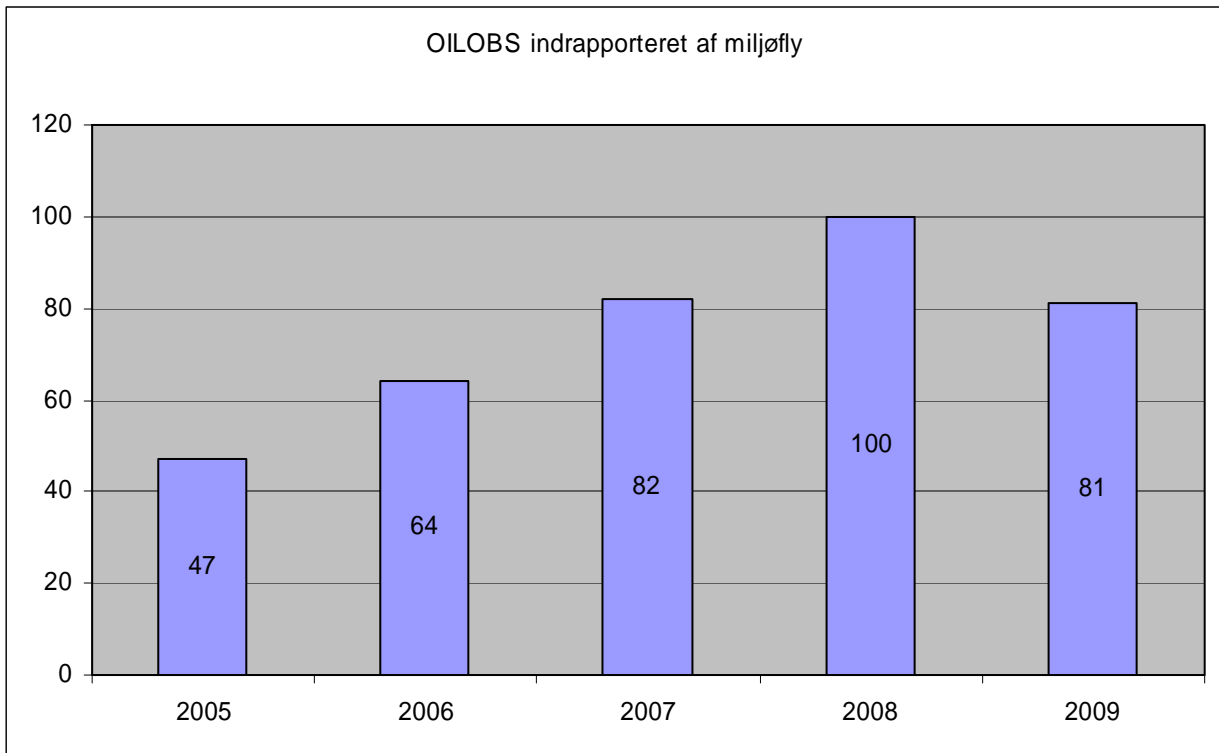
ANMELDER	ANTAL OILOBS	MINERALSK OLIE*
Satellit	110	13
Danske miljøfly	81	21
Civile fly	29	2
Militære fly	5	1
Statslige skibe	5	3
Civile skibe	31	10
Lystsejlere/fritidsfartøjer	18	3
Observatører i land	35	9
Olieplatforme**	20	14
Udenlandske miljømyndigheder/fly eller helikopter	20	9
Udenlandske miljømyndigheder/satellit	4	0
Udenlandske miljømyndigheder/skib	1	1
I alt	359	86

* Af kolonnen "mineralsk olie" fremgår antallet af reelle forureninger, dvs. hvor der senere blev bekræftet tilstedeværelse af mineralsk olie.

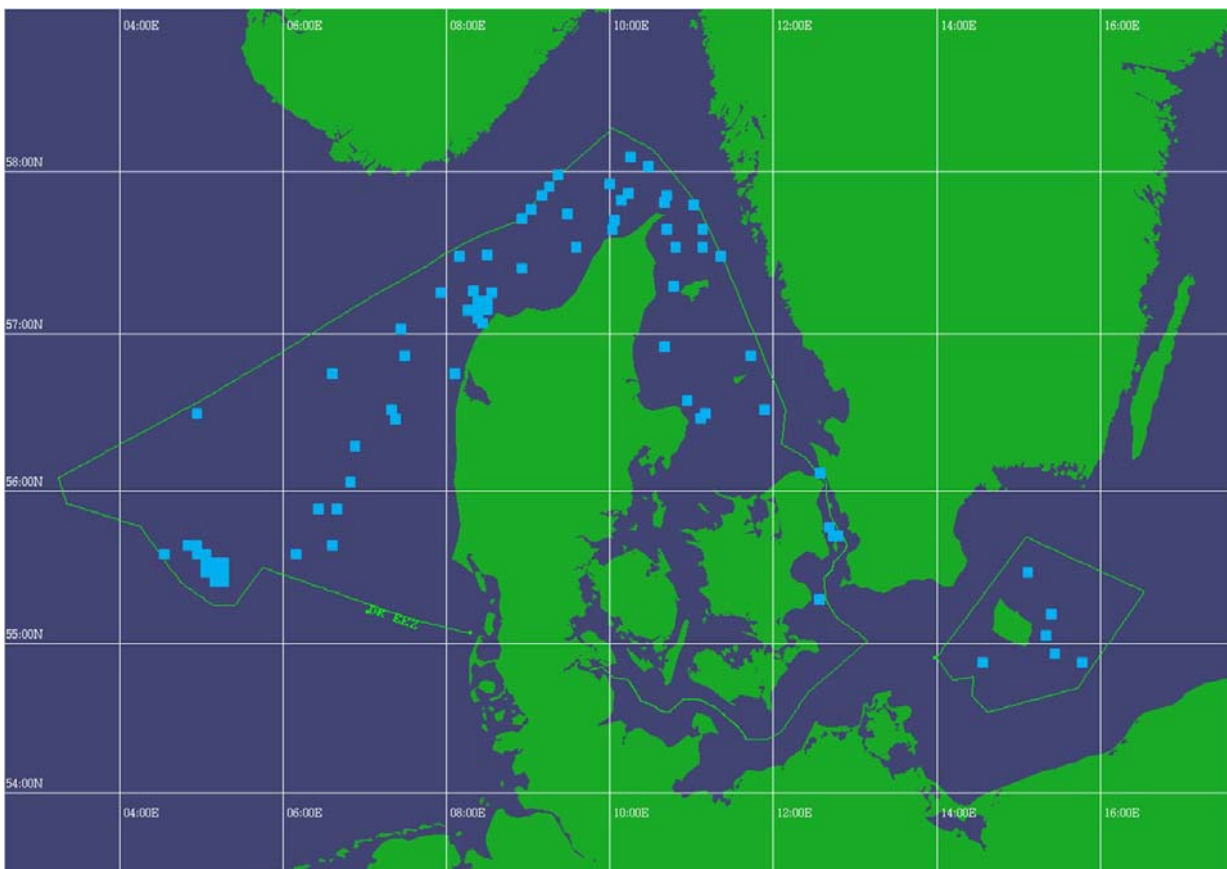
** Olieplatforme observerer primært egne udslip.

² Læs mere om MARPOL på www.imo.org

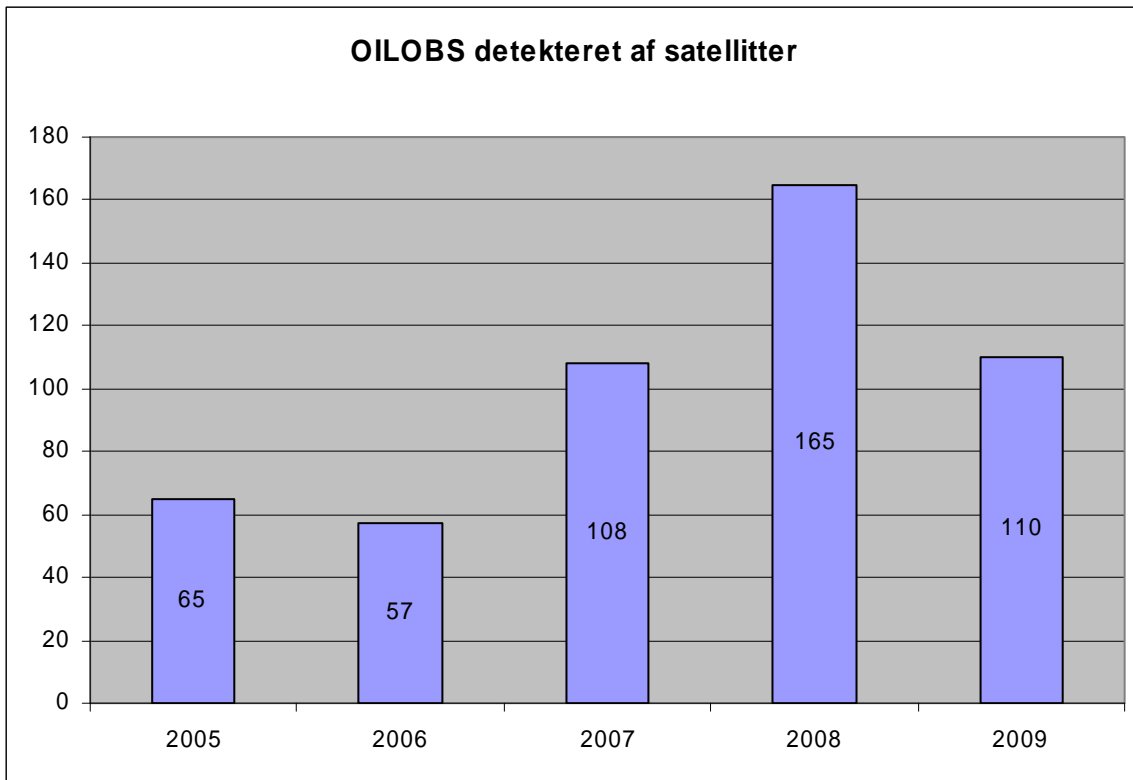
³ IMO Safety of Navigation cirkulæret SN.1/Circ.263.



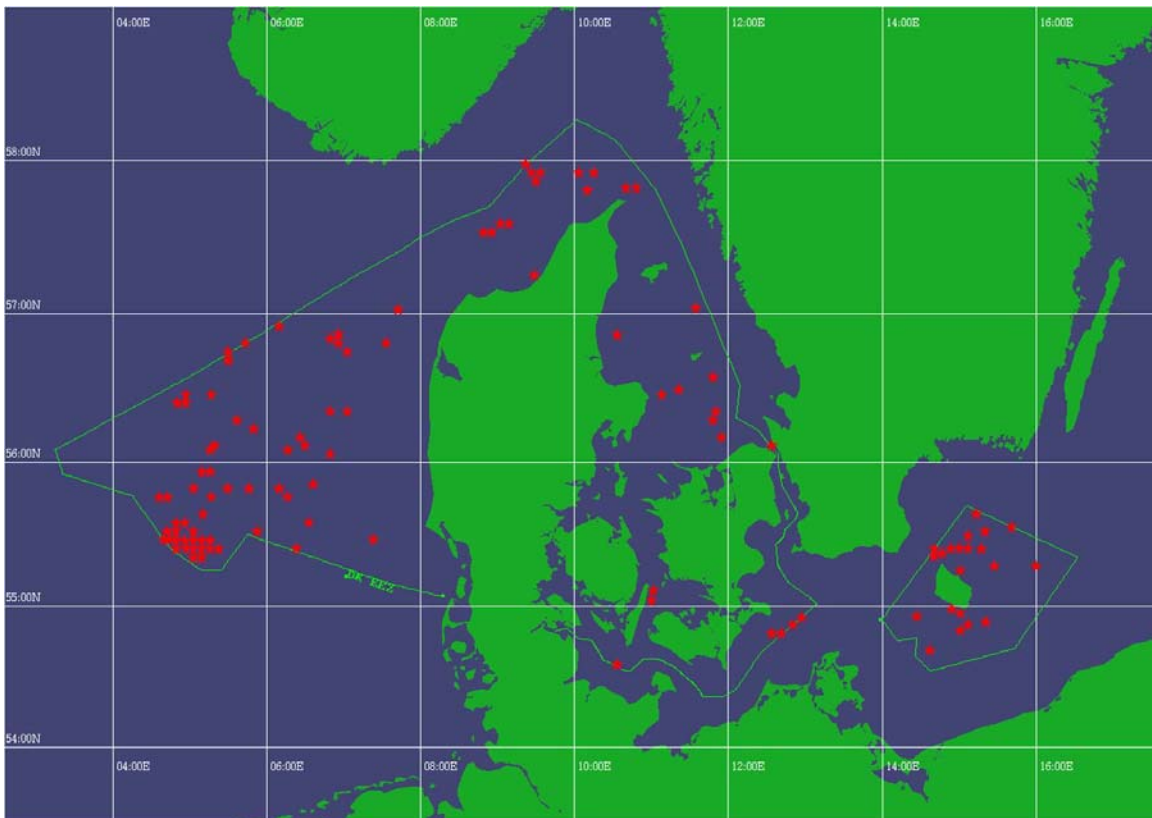
Figur 1, OIOBS fra danske miljøfly årligt fra 2005 – 2009.



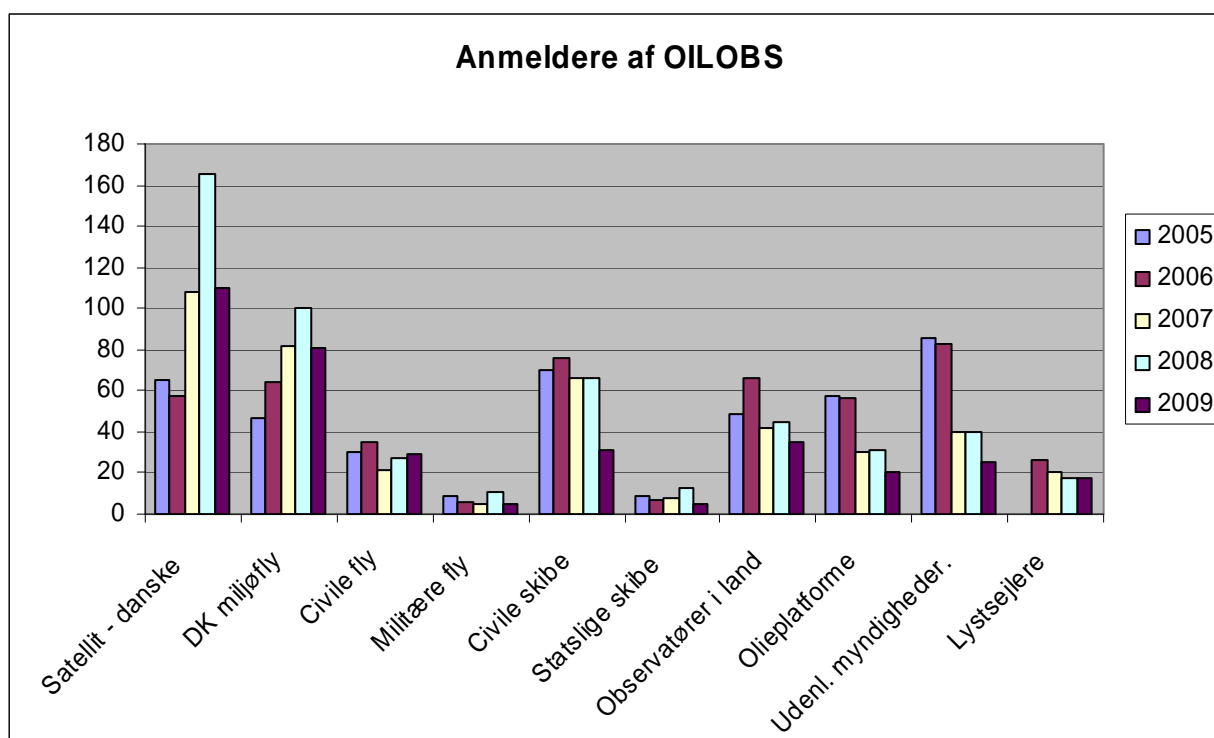
Figur 2, OIOBS fra miljøfly for 2009.



Figur 3, OILOBS fra satellit for 2005 – 2009.



Figur 4, OILOBS fra satellit for 2009.



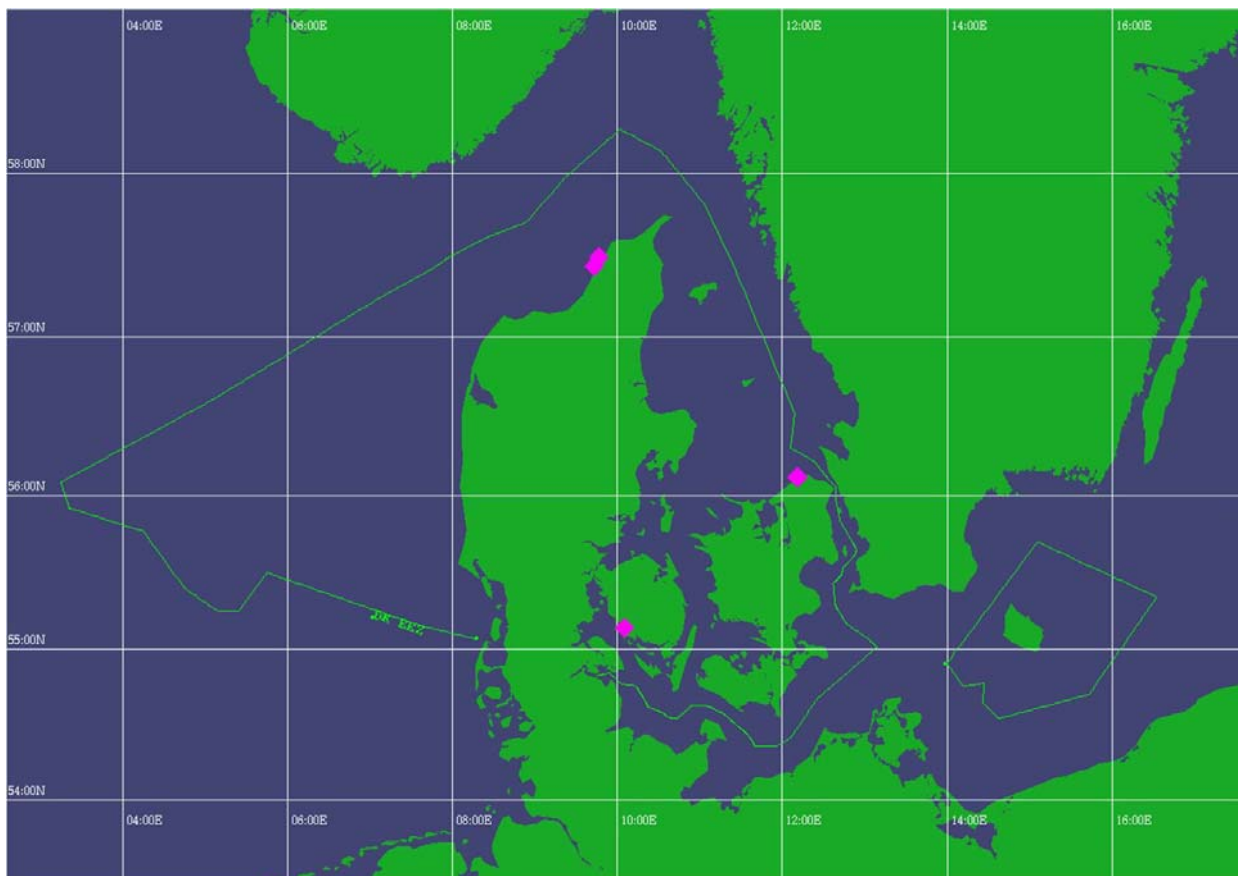
Figur 5, anmeldere af OILOBS for årene 2005 – 2009.

8. GRUPPERING AF FORMODEDE OLIEOBSERVATIONSMELDINGER (ÅRSAG)

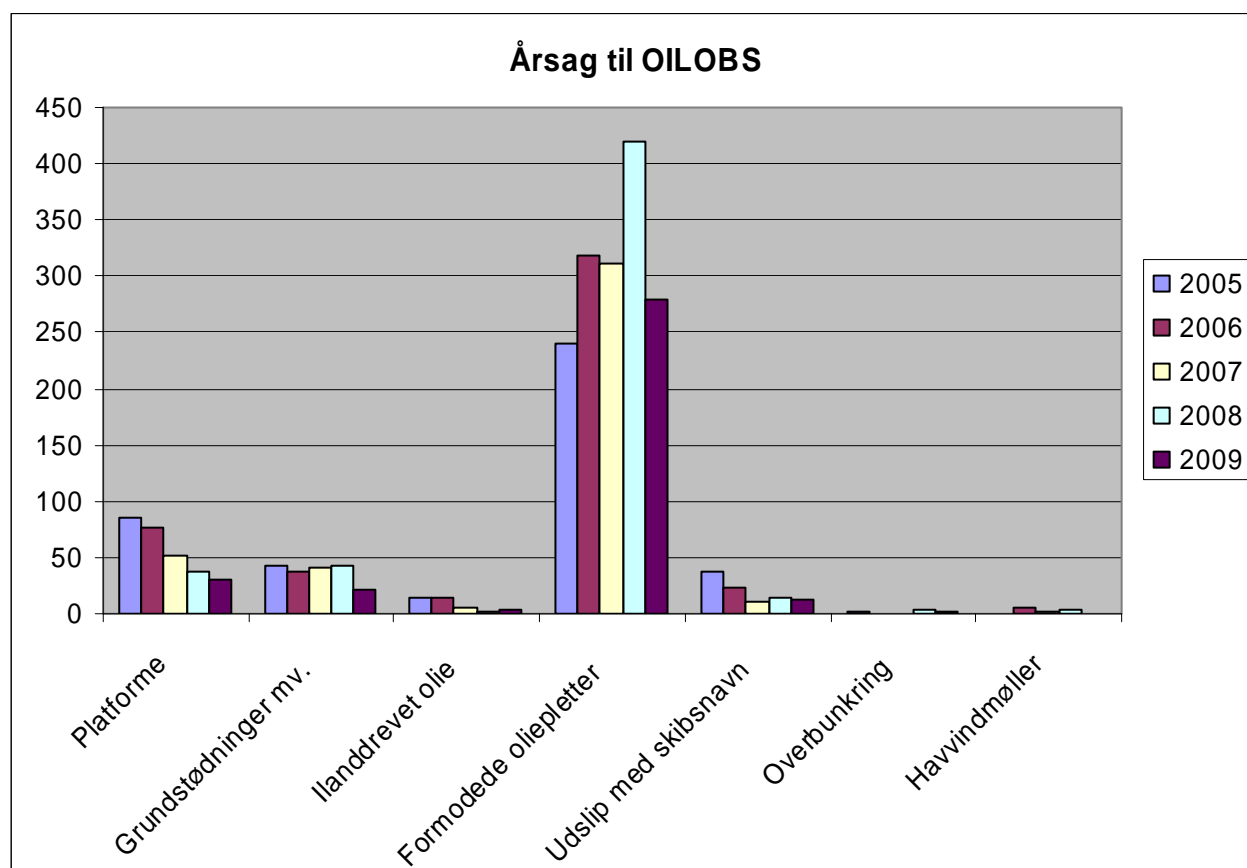
8.1. De 359 OILOBS i 2009 fordeler sig efter årsag eller formodet observation med:

ÅRSAG	ANTAL OILOBS	MINERALSK OLIE
Forlis	3	2
Grundstødninger	21	0
Kollision	2	0
Andre skibsuheld	5	2
Ilanddrevet olie	4	3
Observation af olieplet/oliestribe	280	59
Udslip fra platform	30	14
Udslip fra skibe	13	5
Udslip fra havvindmøller	0	0
Overbunkring	1	1
Udslip ved STS-operationer	0	0
I alt	359	86

8.2. Som det ses, kan der være stor forskel på antallet af anmeldelser, og hvad der ved senere undersøgelse rent faktisk viser sig at være udslip af mineralisk olie.



Figur 6, OILOBS, oprettet på baggrund af rapport om ilanddrevet olie i 2009.



Figur 7, OILOBS fordelt efter årsag til meldingerne for årene 2005 – 2009.

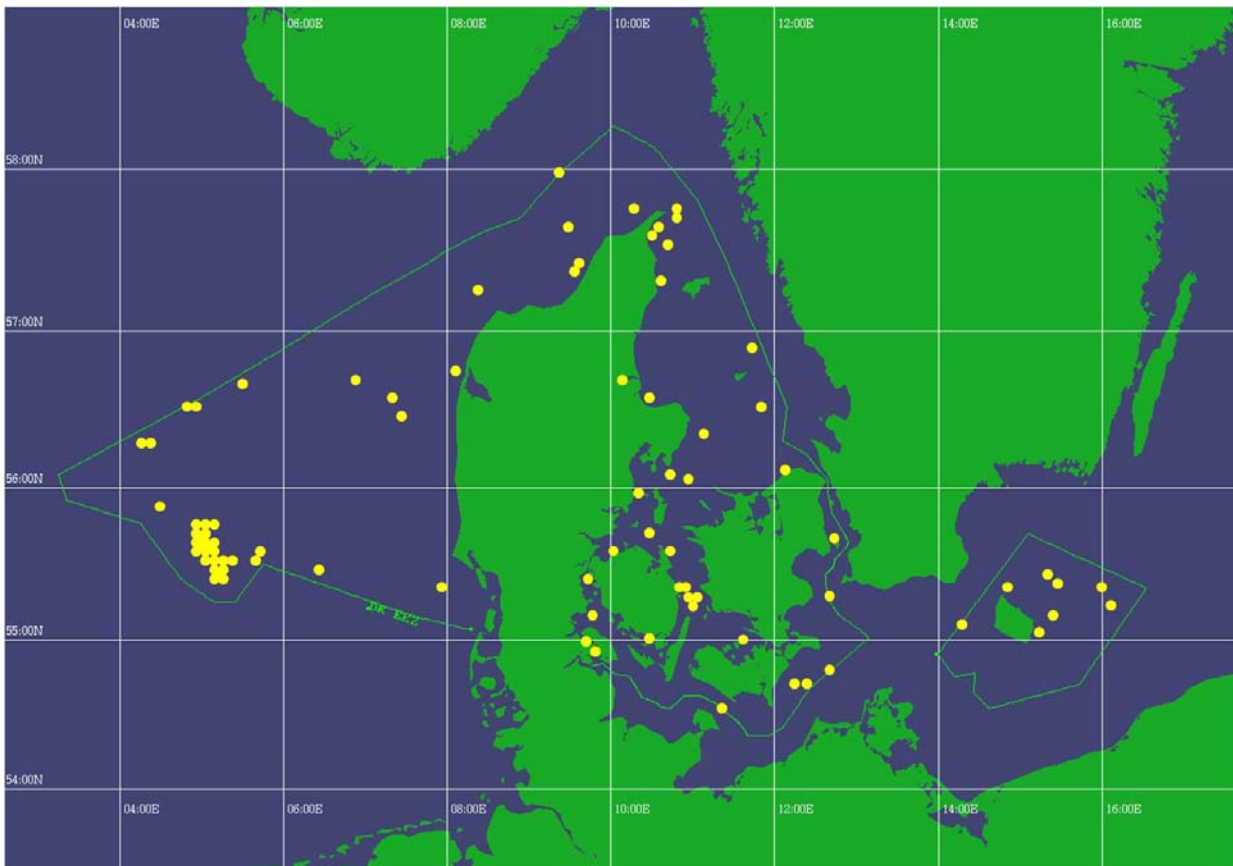
8.3. Når det drejer sig om forurening med mineralsk olie, er al udtømning på dansk søterritorium (ud til 12 sømil) forbudt i henhold til loven om beskyttelse af havmiljøet. Enhver udledning af mineralsk olie er forbudt i den danske økonomiske zone (ud til 200 sømil) i henhold til internationale konventioner, da Danmarks økonomiske zone er beliggende i et område, der i henhold til internationale aftaler nyder særlig miljømæssig beskyttelse (MARPOL, Special Areas). Skibe er udstyret med en olie/vand-separator, der automatisk stopper udledning af vand fra et skibs spildevandstanke, hvis olieblandingen overstiger 15 ppm. En undtagelse fra reglerne er imidlertid olieudledninger fra olieborerplatforme, idet disse lovligt kan udlede vand med op til 30 ppm. Dette forhold gør, at der vil kunne forekomme OILOBS, hvor årsagen anføres som "udslip fra platform", uden der er tale om lovbrud. Det påhviler koncessionshaverne i henhold til lovgivningen både at rapportere udledninger samt efterfølgende at bekæmpe disse, hvis der udledes mere end 30 ppm.

9. KATEGORISERING AF OLIEOBSERVATIONSMELDINGERNE

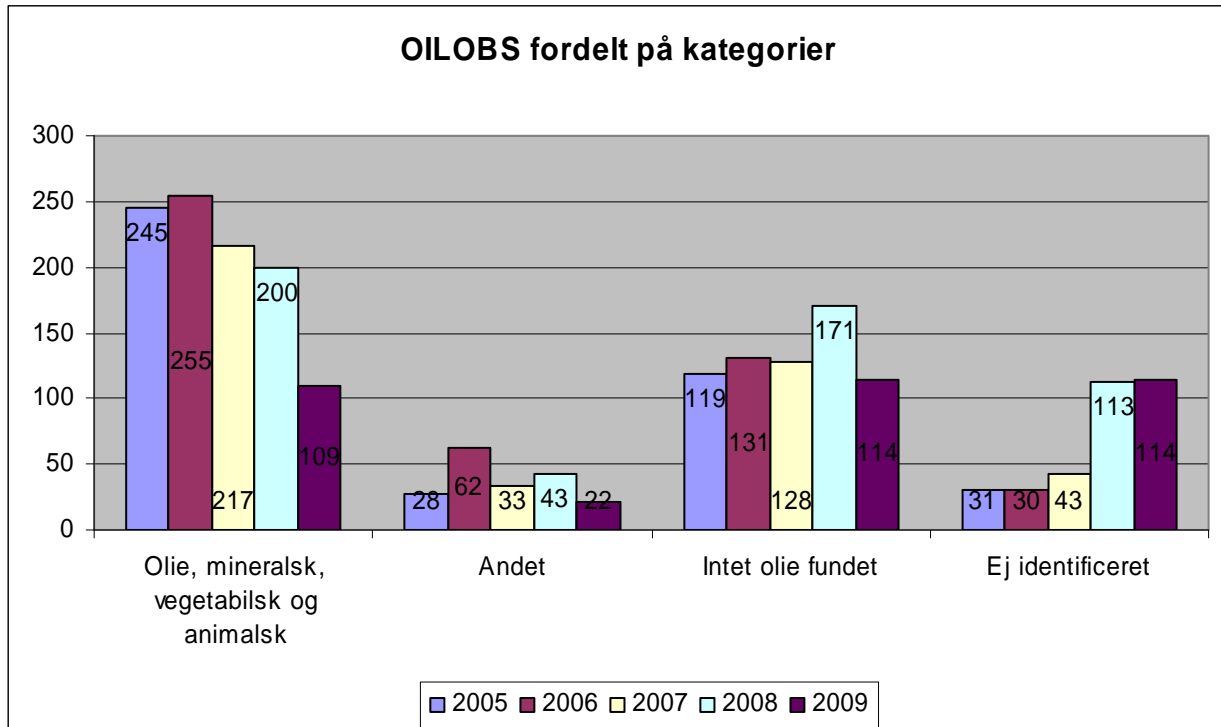
I de i punkt 7 og 8.1. oplyste anmeldere og angivne årsager fremgår det, at ikke alle observationer hidrører fra olieudslip. Af de 359 OILOBS fordeler de enkelte observationer sig på følgende måde:

ÅRSAG	ANTAL
Mineralsk olie:	86
Animalsk olie:	15
Vegetabilsk olie:	8
Intet olie fundet:	114
Ej identificeret:	114
Kulstøv:	0
Mudder:	2
Alger:	3
Pollen:	11
Strømskel:	5
Tang:	1
Kemikalier:	0
Ophvirvlet sand:	0
Toiletvand:	0
Kølvandsstrib:	0

Ved opdelingen af deciderede olieobservationer foretages der tre inddelinger: mineralsk, vegetabilsk og animalsk olie. Denne inddeling muliggør observation i antallet af forureninger med mineralsk olie, som uanset type omfattes af ét sæt bestemmelser i modsætning til animalsk - og vegetabilsk olie, der er mindre skadelige for miljøet, og derfor er omfattet af andre udledningsbestemmelser.



Figur 8, mineralske olieudslip i 2009.



Figur 9, OILOBS fordelt på kategorier for årene 2005 – 2009.

”Ej identificeret” dækker over de tilfælde, hvor det af forskellige årsager ikke har været muligt at identificere, om der er olie til stede. Årsagen kan være dårligt vejr, der forhindrer en nærmere undersøgelse. ”Intet olie fundet” dækker over tilfælde, hvor en efterfølgende undersøgelse ikke afslører noget spor på havet, der kan forklare en OIL-OBS. I en del af dis-

se tilfælde har der muligvis været tale om lettere olietyper, der er fordampet i tiden mellem første observation og til et skib eller fly er nået frem til positionen. Dette gør sig specielt gældende i sommerhalvåret, hvor vand- og lufttemperaturen er høj.

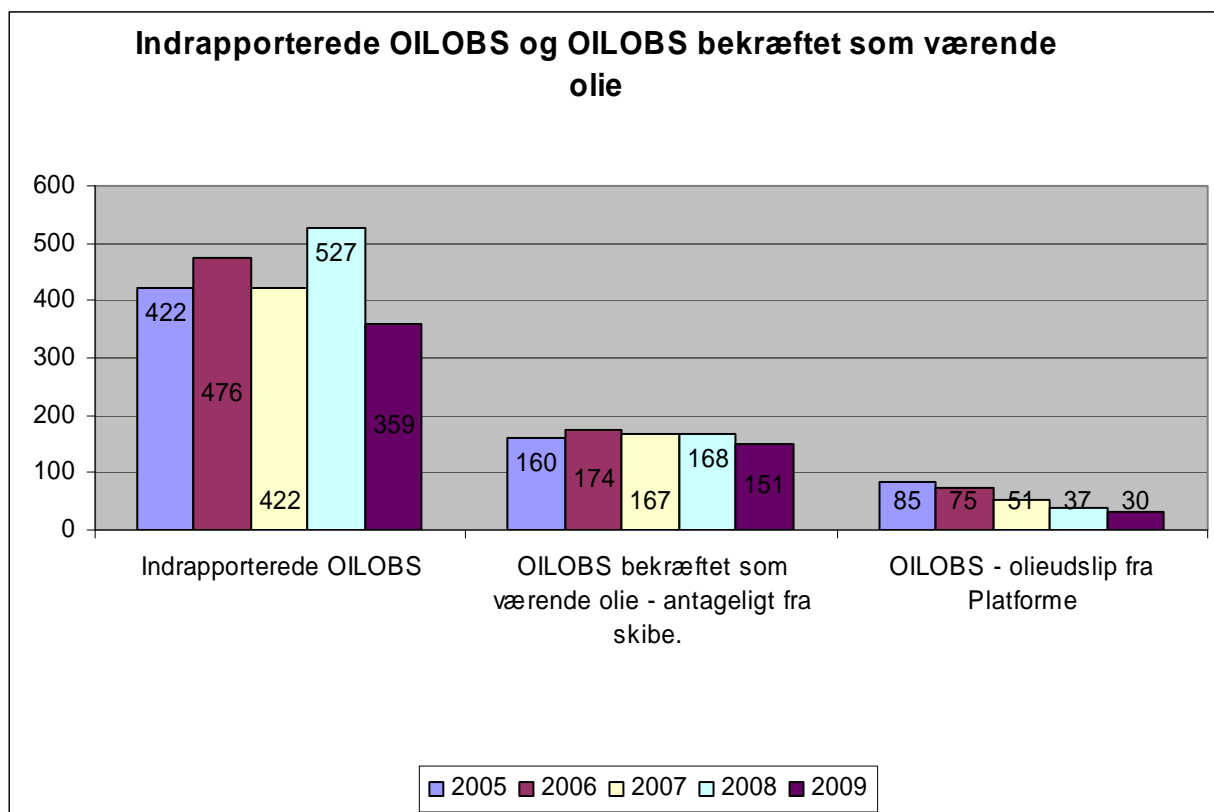
10. UDLEDINGER FRA SKIBE

En væsentlig del af formålet med den miljømæssige overvågning af de danske farvande er at konstatere, hvorvidt dansk lovgivning på området efterleves. De erkendte olieudslip, der må formodes at stamme fra skibsfarten, omfatter både uheld som eksempelvis tekniske defekter og den bevidste udledning af spildolie for fx at spare penge i forhold til bortskaffelse på legal vis.

Antallet af udledninger, der antageligt stammer fra skibe, har været nogenlunde konstant i de seneste 5 år.

Endvidere er tallene for "ilanddrevet olie" medtaget, idet disse forureninger også antages - for en stor dels vedkommende - at stamme fra skibe.

- 2005: 159
- 2006: 172
- 2007: 165
- 2008: 168
- 2009: 151



Figur 10, udviklingen i formodede og bekræftede olieobservationer grafisk for årene 2005 – 2009.

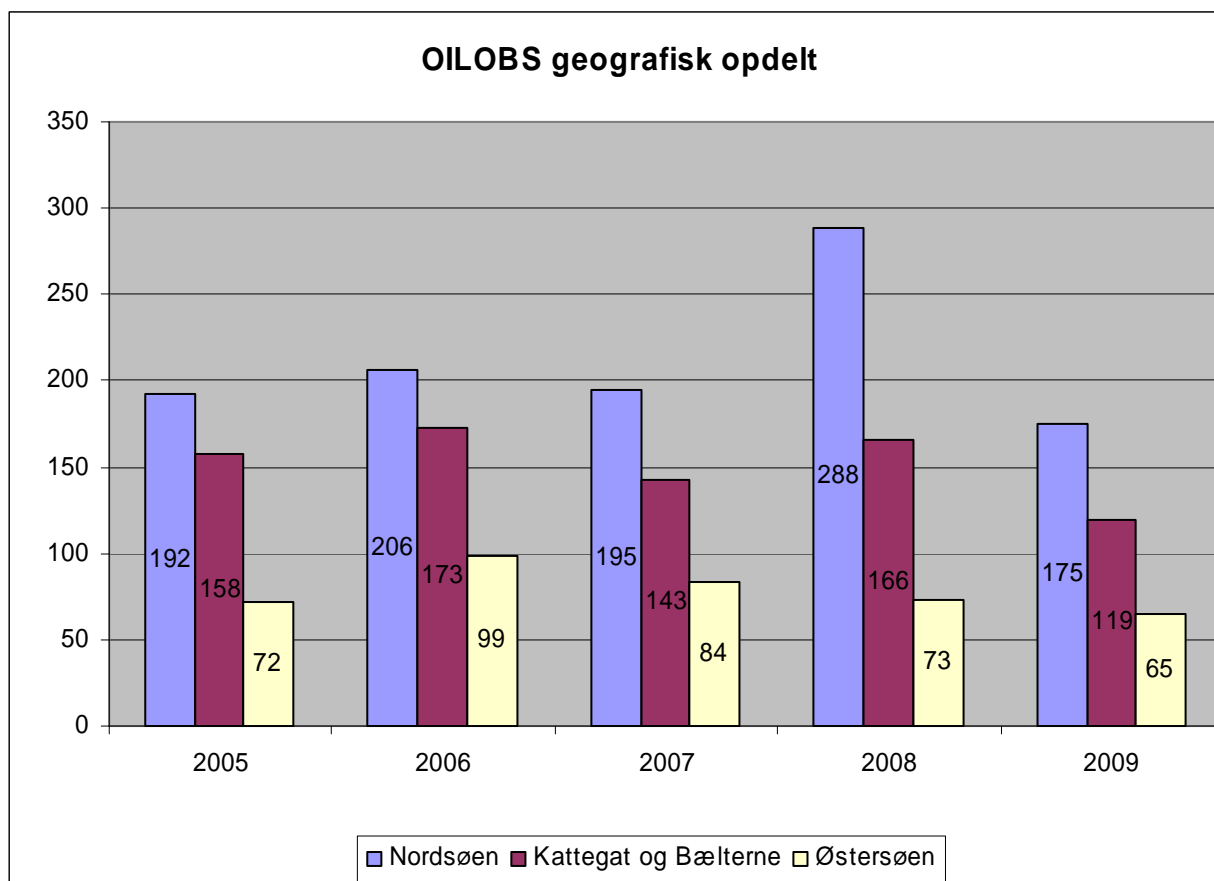
11. OBSERVATIONSMELDINGER GEOGRAFISK OPDELT

11.1. De 359 OILOBS fordeler sig således i forhold til observationsområde:

- 175 i Nordsøen.
- 119 i Kattegat og Bælterne.
- 65 i Østersøen.

En direkte sammenligning mellem de tre farvandsafsnit giver ikke i sig selv mening, da der hersker vidt forskellige forhold. Eksempelvis kan nævnes, at olieudvindingsaktiviteterne i Nordsøen tegner sig for et antal udslip, som er karakteristiske for netop dette område, hvor den tætte trafik med kommercielle skibe og fritidsfartøjer, herunder havmiljøvogtere i Kattegat og Bælterne, giver anledning til en forholdsmæssig større registrering end i Østersøen og Nordsøen.

Tallene for de enkelte farvandsområder har været nogenlunde konstante over den femårige periode. Dog har antallet af observationsmeldinger fra Nordsøen i 2008 været markant højere end de foregående år, hvilket kan skyldes en større aktivitet med havmiljøfly i perioden.



Figur 11, OILOBS geografiske fordeling for årene 2005 – 2009.

11.2. Danmark rapporterer observationer fra dansk område til sekretariatet for henholdsvis Bonn Aftalen og Helsinki Konventionen (HELCOM). Disse organisationer samler alle observationer for de respektive områder (Nordsøen og Den Engelske Kanal for Bonns vedkommende og Østersøen for HELCOM). Opgørelserne fra disse organisationer kan ses på www.bonnagreement.org og www.helcom.fi. Det skal bemærkes, at kortene på ovennævnte hjemmesider kun viser bekræftede observationer på baggrund af ulykker og bekræftede observationer fra miljøfly.

12. VIDERE BEHANDLING AF OLIEOBSERVATIONSMELDINGERNE

Ud af 359 OILOBS i 2009 har der været 5 sager om overtrædelse af indberetningspligten i henhold til havmiljøloven. 2 sager blev afsluttet med udstedelse af administrative bøder. I 3 tilfælde blev indgivet politianmeldelse. Af politianmeldelserne er 2 sager blevet henlagt af politiet, mens 1 afventer endelig behandling ved anklagemyndigheden. Desuden blev der

foretaget en politianmeldelse for overtrædelse af et påbud. Denne sag er blevet henlagt af politiet.

Derudover har der været i alt 16 refusionssager.

Der er ikke indgivet politianmeldelser for overtrædelse af regler om udledning i 2009.

13. OVERFØRSEL AF OLIELASTER MELLEM SKIBE PÅ DANSK SØTERRITORIUM

13.1. Der er i 2009 registreret 72 overførsler af olielaster mellem skibe i danske farvande benævnt "STS operationer" afledt af det engelske "Ship To Ship". Den overførte oliemængde androg 9.455.506 m³ forskellige olieprodukter.

Sådanne operationer kan udføres af flere årsager. I danske farvande gennemføres STS operationer som regel på grund af dybgangsrestriktioner ved passage af danske farvande. I disse år bliver der udført et antal STS operationer, hvor supertankere tankes op i Ålbæk Bugt, hvor de bliver fyldt med olie fra mindre tankskibe, der kommer fra udskibningshavnene i Østersøen.

13.2. Søfartsstyrelsen har som ansvarlig myndighed inden for dette område udstedt en bekendtgørelse, hvoraf det bl.a. fremgår, at SOK skal informeres før en overførsel må finde sted. SOK har i den forbindelse registreret at:

- 8.531.788 tons blev omladet ved 53 operationer på Frederikshavn Red og i Ålbæk Bugt.
- 142.484 tons blev omladet ved 7 operationer i Kalundborg Fjord. Der var her primært tale om lastning af bunkertankskibe.
- 781.234 tons blev omladet ved 12 operationer andre steder på søterritoriet.

SOK har i 2009 ikke konstateret olieudslip i forbindelse med STS-operationer.

14. BEKÆMPELSESOPERATIONER OG ANDRE INDSATSER

Der har i 2009 ikke været observeret bekæmpbare olieforureninger af SOK. Dog har der været registreret tre tilfælde af ilanddreven mineralsk olie.

Søværnets enheder var indsat i forbindelse med 14 grundstødninger som beredskab mod olieudslip. Der blev ikke konstateret udslip i forbindelse med disse 14 grundstødninger.

15. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

15.1. Antallet af oprettede OILOBS i 2009 faldt i forhold til 2008 med 168, svarende til 32 %. Ser man på antallet af sager, hvor der var tale om olie (inkl. animalsk og vegetabilsk olie), og hvor udledningen må antages at komme fra skibe, er der tale om et fald på 10 % i forhold til 2008.

15.2. SOK vurderer, at et fald i antallet af olieobservationer i forhold til 2008, sammenholdt med en intensiveret overvågning i form af et forøget antal satellitbilleder, deltagelse af havmiljøvogtere mv. kan dække over et reelt fald i antallet af olieudledninger, hvilket dog alene er en antagelse.

SOK formål med indsatsen til beskyttelse af havmiljøet er, at miljøet fra år til år bliver stadig sundere. En væsentlig opgave i forbindelse med beskyttelsen er at ændre skibsfartens adfærd i en mere miljøbevidst retning. SOK fokuserer på den præventive indsats ved fx en intensiveret overvågning af skibstrafikken samt gennemførelse af miljøanrøb og STOP OLIEN-kampagnen. Derudover må de mange initiativer bl.a. i form af bedre muligheder for at komme af med olien i havnene uden ekstra omkostninger, at straffen for at bryde love og påbud øges, samt at der generelt skabes en oplevelse af, at en ansvarlig

miljøpolitik er væsentlig for rederiernes omdømme, tilsammen skabe begrundet håb om en reduktion i antallet af skibenes bevidste udledning af olie.

15.3. SOK har ligesom tidligere også i 2009 haft stor fokus på risikoen for ulykker til søs, og dermed også risikoen for havmiljøet. SOK kan i den forbindelse med tilfredshed notere sig, at der i 2009 ikke har været ulykker i form af kollisioner, forlis eller grundstødninger, der har medført væsentlige olieudslip. Imidlertid er risikoen for ulykker til søs altid til stede, hvorfor alle relevante myndigheder arbejder på til stadighed at reducere denne risiko.

NILS WANG
kontreadmiral