

SOK ÅRSRAPPORT 2010

OLIEOBSERVATIONER OG FORURENINGSBEKÆMPELSE

I DANSKE FARVANDE

1. INDLEDNING

Hermed udsendes Søværnets Operative Kommandos (SOK) årsrapport vedrørende olieobservationer i danske farvande for 2010. 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 kemikaliefureninger 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, LYNX helikoptere og/eller andre 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. LYNX- og redningshelikoptere har ligeledes egnet udstyr til optagning af olieprøver. 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.

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 OLIE - 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 kampag-

nen har en præventiv virkning over for de skibe, der måtte føle sig fristet til at udlede olie på ulovlig vis.

Ved udgangen af 2010 havde 13.369 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 2010 gennemført med 450 flyvetimer med flyvevåbnets Challenger fly, der bl.a. er udstyret med "Side Looking Airborne Radar (SLAR)".

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, samt LYNX helikoptere i forbindelse med farvandsovervågning. Disse flyvninger er gennemført i Forsvarets regi og indgår ikke i produktionsmålet på de 450 timer.

5. SATELLITOBSERVATIONER

Som supplement til den havmiljømæssige flyovervågning af dansk område har SOK i 2010 fået stillet 656 satellitbilleder til rådighed af EU's maritime organisation, European Maritime Safety Agency (EMSA). EMSAs 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

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 maritimt overvågningscenter (tidligere benævnt marinedistrikt) eller et orlogsskib civile skibe op for at indhente oplysninger om skibet, herunder dets reder, last, forsikringsselskab samt indhold af

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

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 anråbsregime, 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 anråbsregimet medvirker væsentligt til, at lodsanbefalingen følges.

7. OPRETTEDE OILOBS FORDELT PÅ ANMELDERE

OILOBS oprettes på baggrund af indkomne rapporter fra vidt forskellige kilder. I 2010 blev der oprettet 356 OILOBS. Fordelingen af anmeldere var:

ANMELDER	ANTAL OILOBS	MINERALSK OLIE*
Satellit	83	9
Danske miljøfly	96	31
Civile fly	27	5
Militære fly	1	0
Statslige skibe	7	6
Civile skibe	41	4
Lystsejlere/fritidsfartøjer	28	6
Observatører i land	33	6
Olieplatforme**	19	16
Udenlandske miljømyndigheder/fly eller helikopter	15	3
Udenlandske miljømyndigheder/satellit	5	0
Udenlandske miljømyndigheder/skib	1	1
I alt	356	87

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

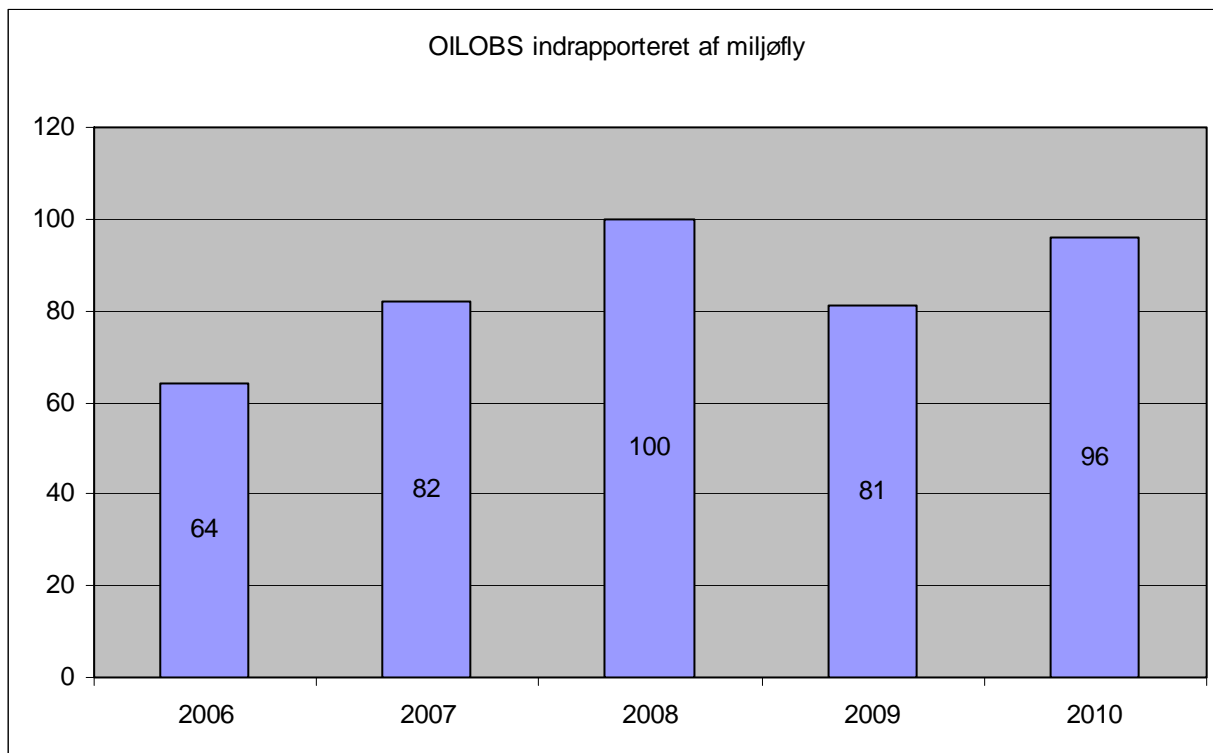
Foruden mineralsk olie foretages der yderligere to inddelinger af olietyper som benævnes animalsk og vegetabilsk olie. Disse olietyper omtales nærmere i afsnit 9.

** Olieplatforme anmelder primært selv egne udslip.

² Læs mere om MARPOL på www.imo.org

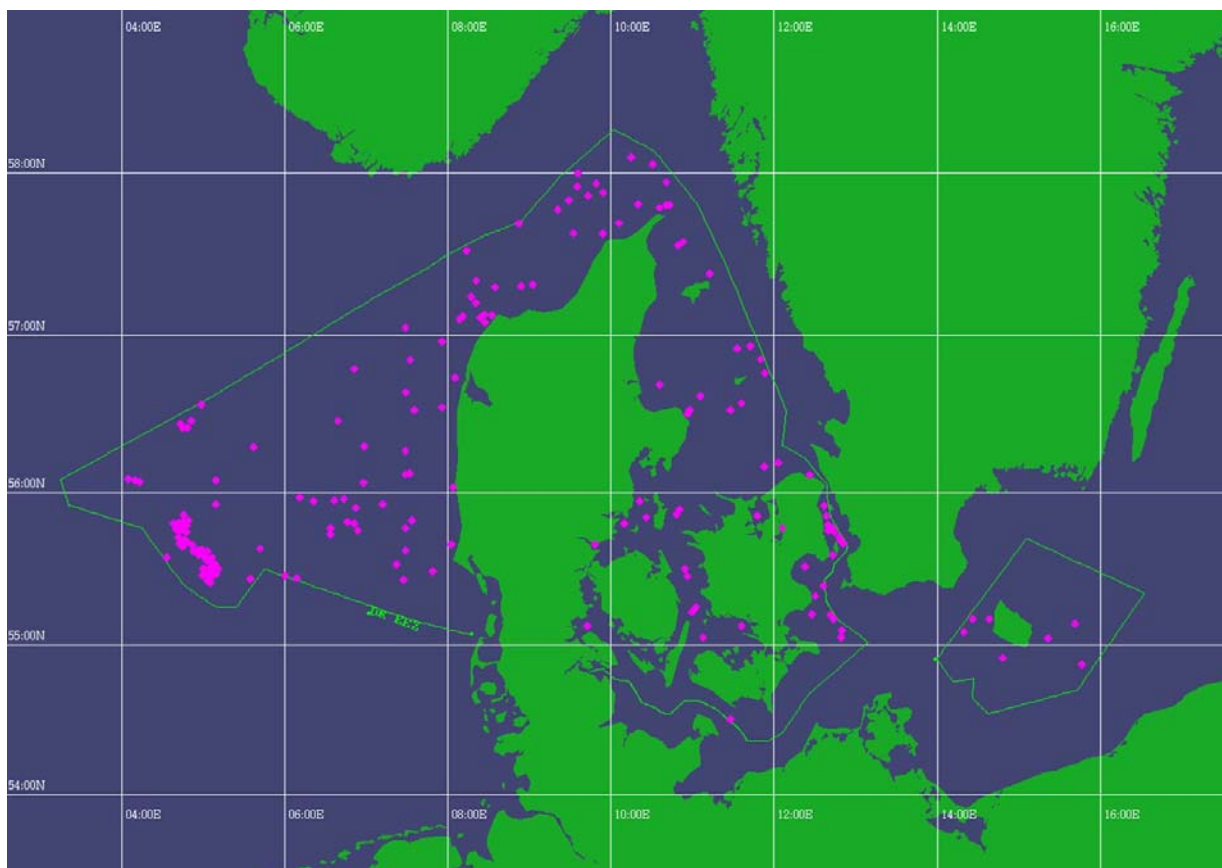
³ IMO Safety of Navigation cirkulæret SN.1/Circ.263.

Figur 1 nedenfor skitserer udviklingen af olieobservationer fra danske havmiljøfly. Det ses, at antallet af observationer i løbet af de sidste 4 år har ligget mellem 81 og 100.



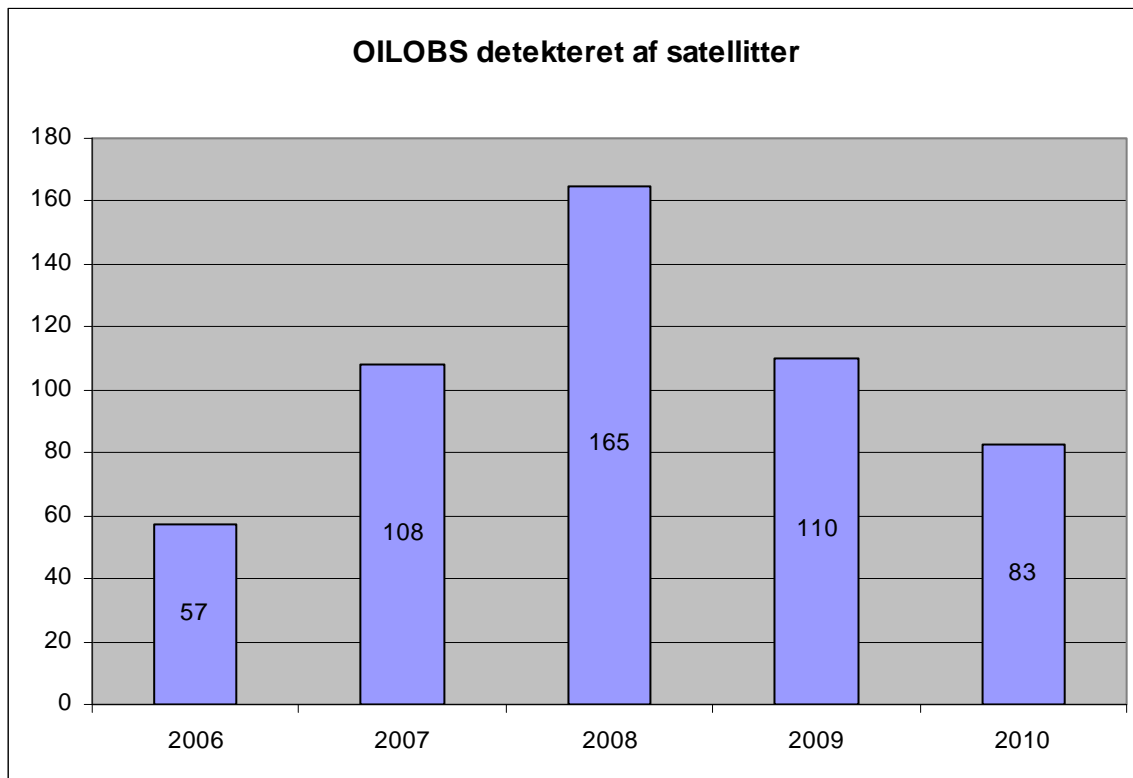
Figur 1, OILOBS fra danske miljøfly årligt fra 2006 – 2010.

Figur 2 illustrerer positionerne for observationerne i 2010 fra danske havmiljøfly.



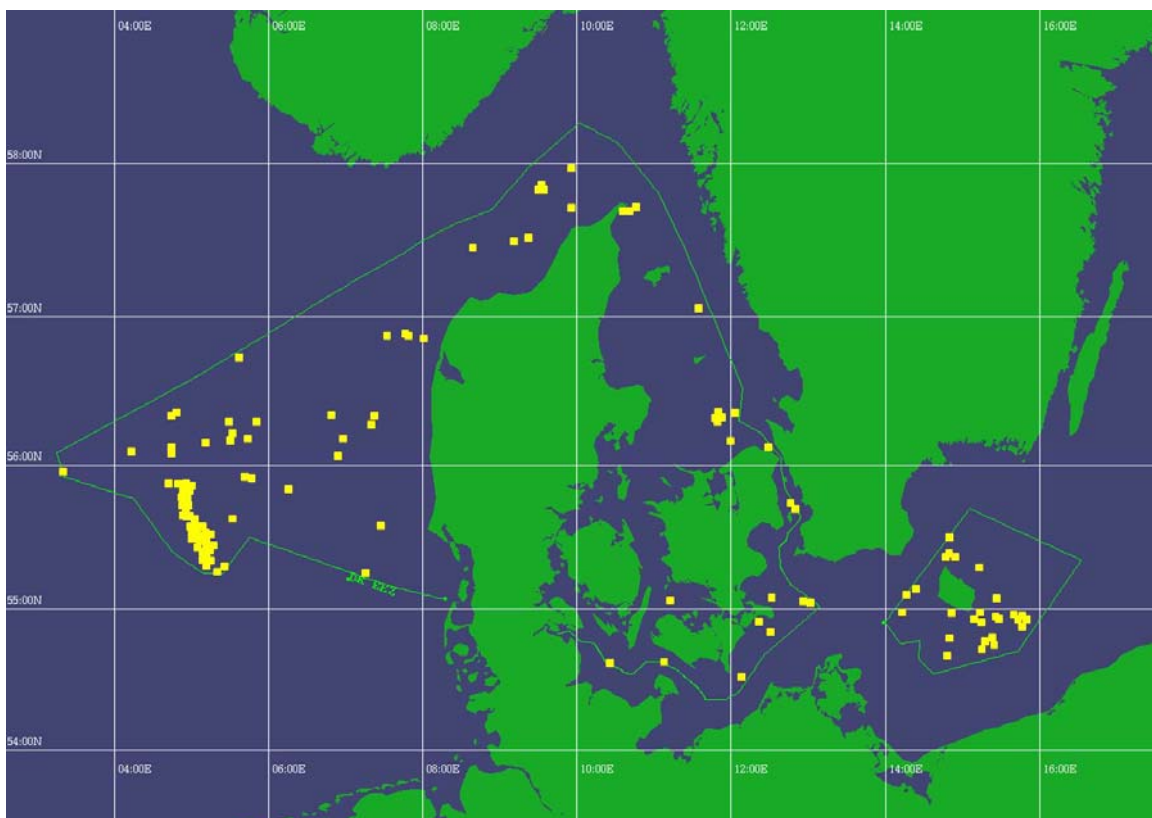
Figur 2, OILOBS fra miljøfly for 2010.

Figur 3 er en grafisk oversigt som viser udviklingen af olieobservationer fra satellitter fra 2006 til og med 2010. Det ses, at der i begyndelsen af perioden har været tale om en stigning i observationer fra satellitter, som kulminerede i 2008, hvorefter der efterfølgende har været tale om et fald til og med 2010.



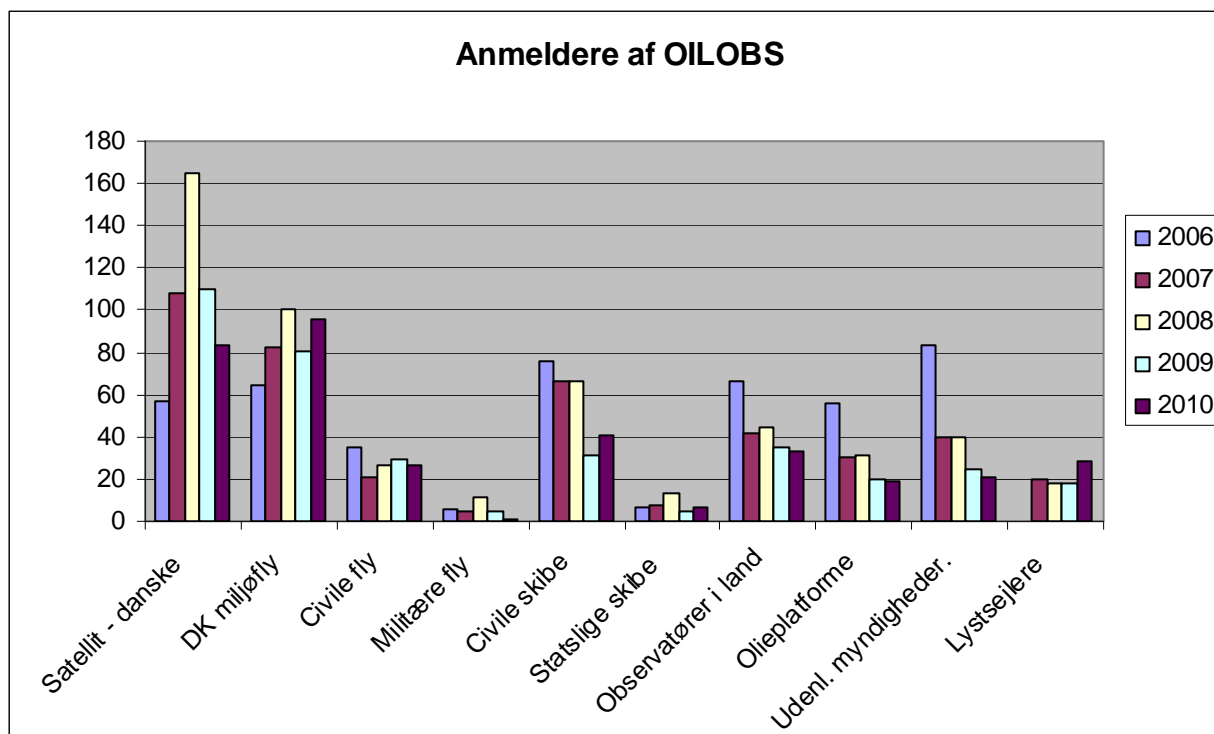
Figur 3, OILOBS fra satellit for 2006 – 2010.

Figur 4 viser grafisk positionerne for olieobservationerne fra satellitter i 2010.



Figur 4, OILOBS fra satellit for 2010.

Figur 5 viser grafisk udviklingen i antallet af diverse anmeldere i perioden 2006 til og med 2010, herunder de i figur 1 – 4 beskrevne.



Figur 5, anmeldere af OILOBS for årene 2006 – 2010.

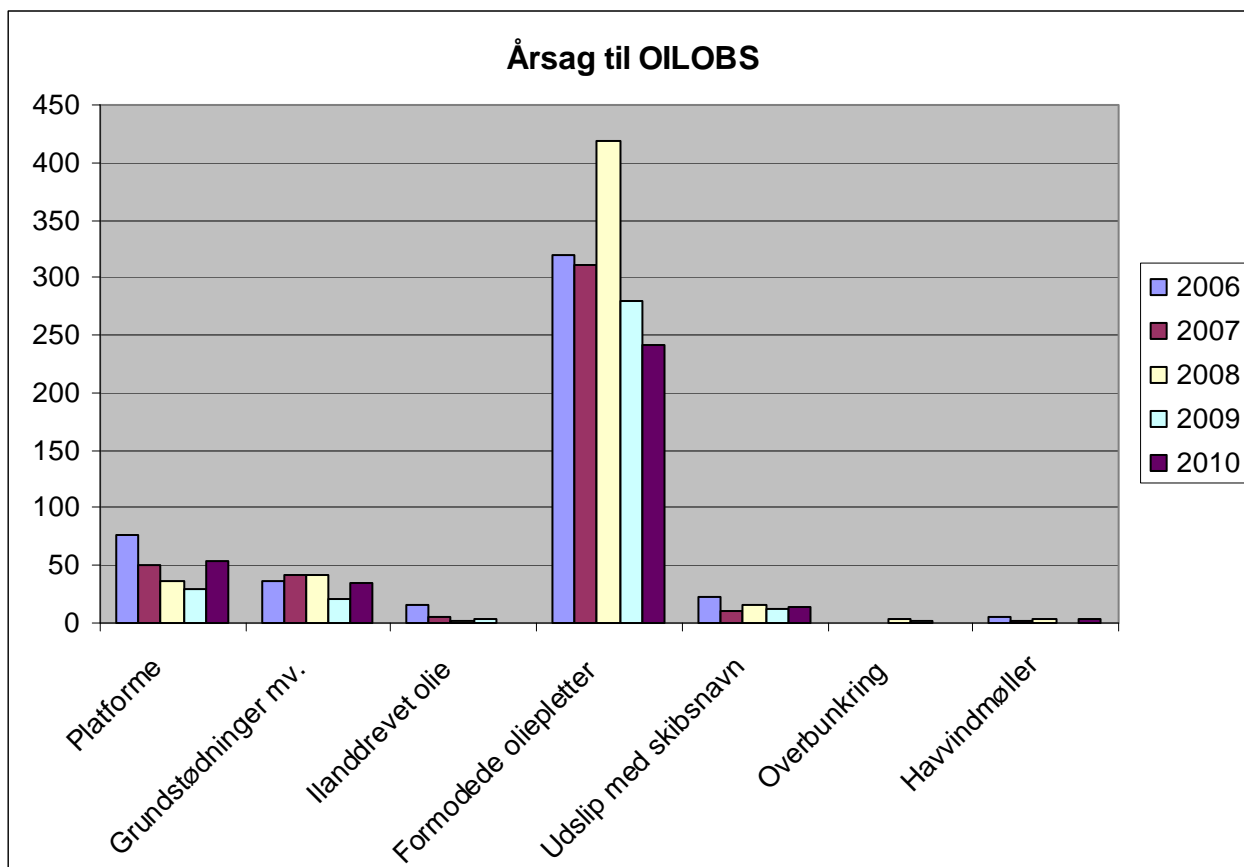
8. GRUPPERING AF FORMODEDE OLIEOBSERVATIONSMELDINGER (ÅRSAG)

8.1. De 356 OILOBS i 2010 fordeler sig efter årsag eller formodet observation med:

ÅRSAG	ANTAL OILOBS	MINERALSK OLIE
Forlis	3	1
Grundstødninger	35	0
Kollision	2	1
Andre skibsuheld	4	1
Ilanddrevet olie	0	0
Observation af olieplet/oliestribe	241	59
Udslip fra platform	53	21
Udslip fra skibe	14	3
Udslip fra havvindmøller	4	4
Overbunkring	0	0
Udslip ved STS-operationer	0	0
I alt	356	87

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 viser grafisk fordelingen af årsagerne til olieobservationer i perioden 2006 – 2010.



Figur 6, OILOBS fordelt efter årsag til meldingerne for årene 2006 – 2010.

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 (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 olieplatforme, 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.

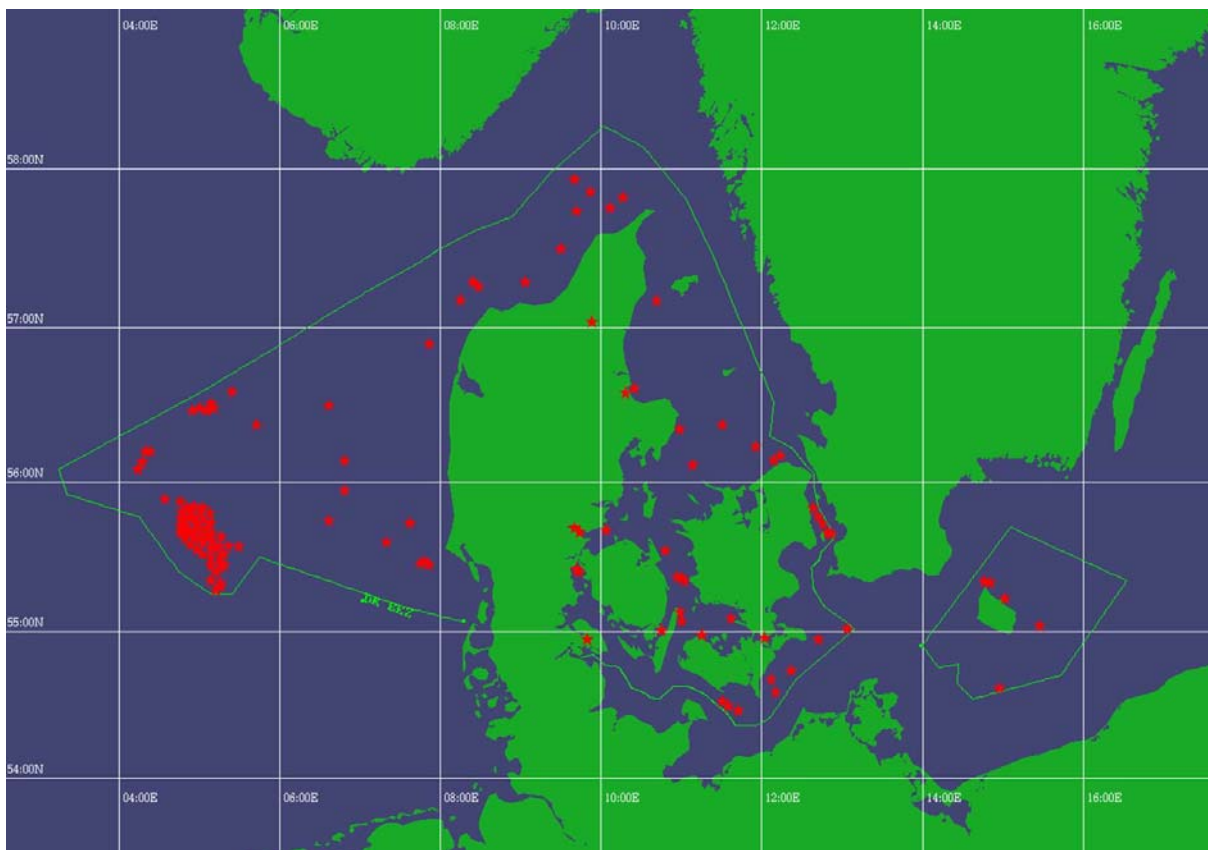
9. KATEGORISERING AF OLIEOBSERVATIONSMELDINGERNE

I de i punkt 7 og 8.1. oplyste anmeldere og angivne årsager fremgår det, at ikke alle observationer hidrører fra olieudslip. Af de 356 OILOBS fordeler de enkelte observationer sig på følgende måde:

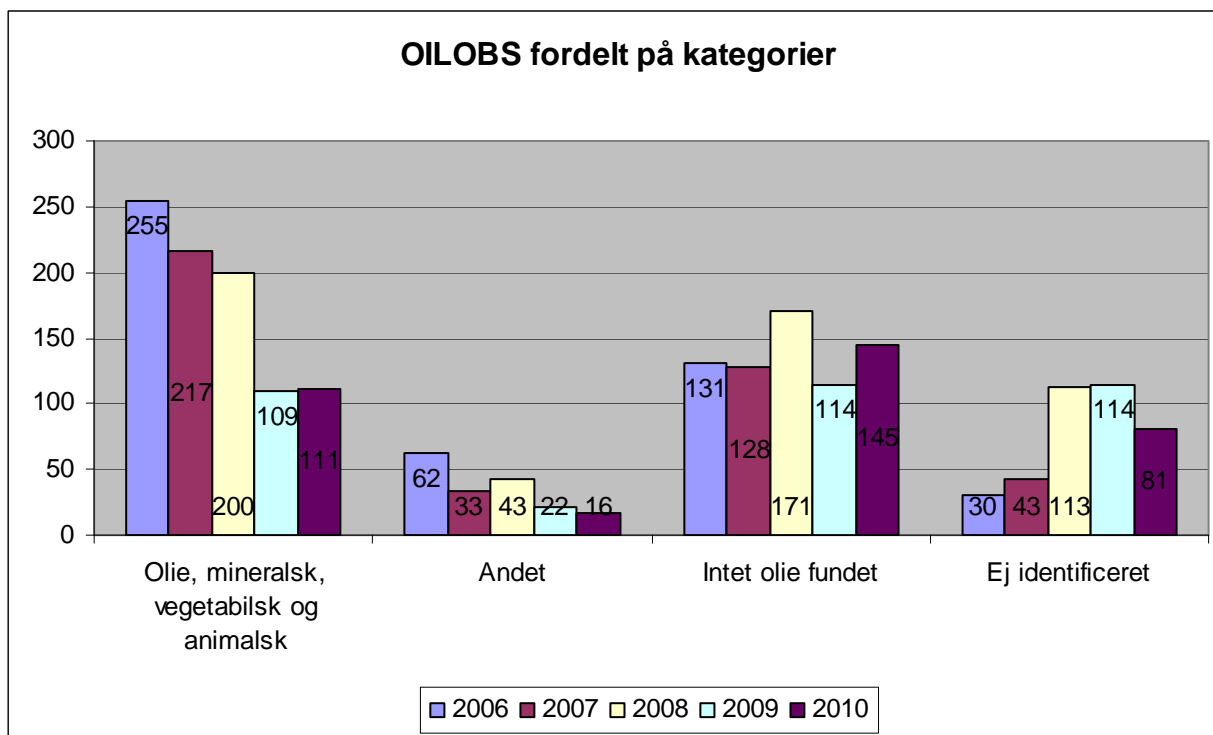
KATEGORI	ANTAL
Mineralsk olie:	87
Animalsk olie:	16
Vegetabilsk olie:	8
Intet olie fundet:	145
Ej identificeret:	81
Kulstøv:	0
Mudder:	0
Alger:	2
Pollen:	3
Strømskel:	4
Tang:	3
Kemikalier:	0
Ophvirvlet sand:	0
Toiletvand:	0
Kølvandsstribe:	1
Isdannelser:	3

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 7 illustrerer grafisk positionerne for observationer af mineralsk olie i 2010.



Figur 7, mineralske olieudslip i 2010.



Figur 8, OILOBS fordelt på kategorier for årene 2006 – 2010.

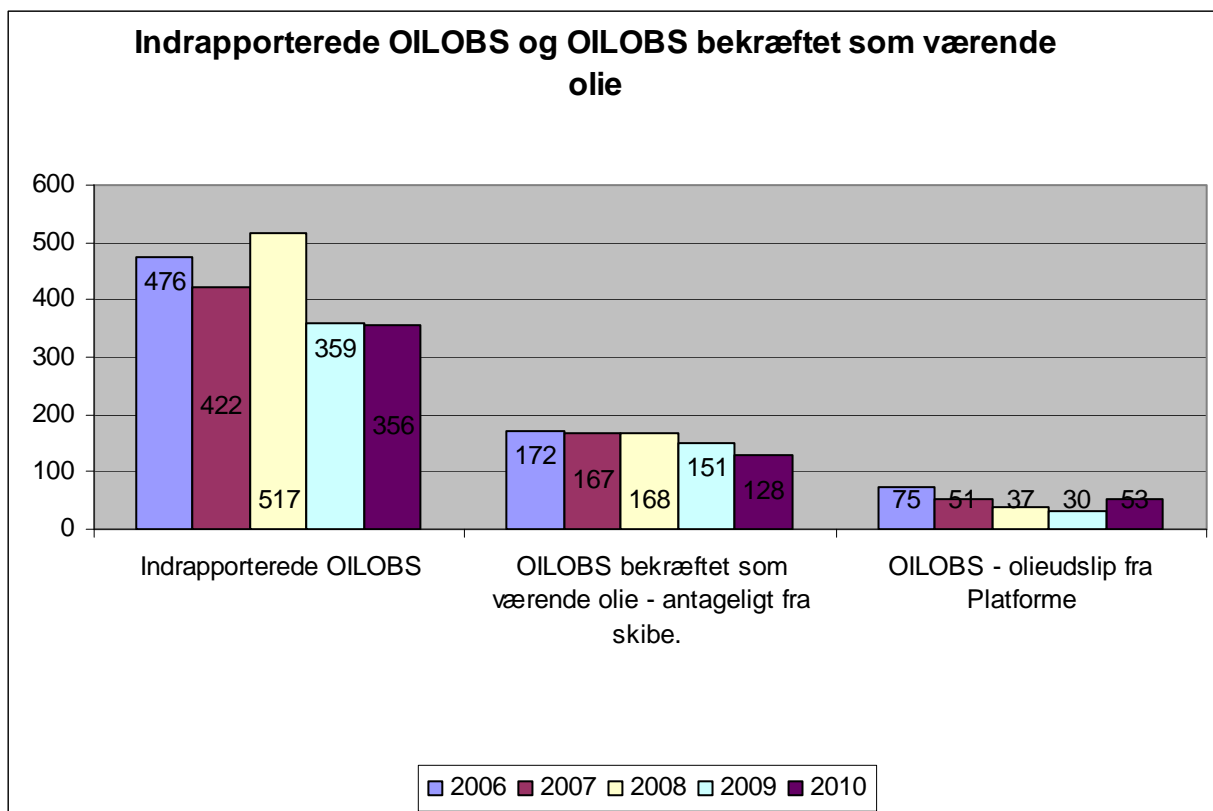
”Ej identificeret” dækker over de tilfælde, hvor det af forskellige årsager ikke har været muligt at identificere, om der er olie til stede. Årsagen kan være dårligt vejr, der forhindrer en nærmere undersøgelse. ”Intet olie fundet” dækker over tilfælde, hvor en efterfølgende undersøgelse ikke afslører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

- 2006: 172
- 2007: 167
- 2008: 168
- 2009: 151
- 2010: 128



Figur 9, udviklingen i formodede og bekræftede olieobservationer grafisk for årene 2006 – 2010.

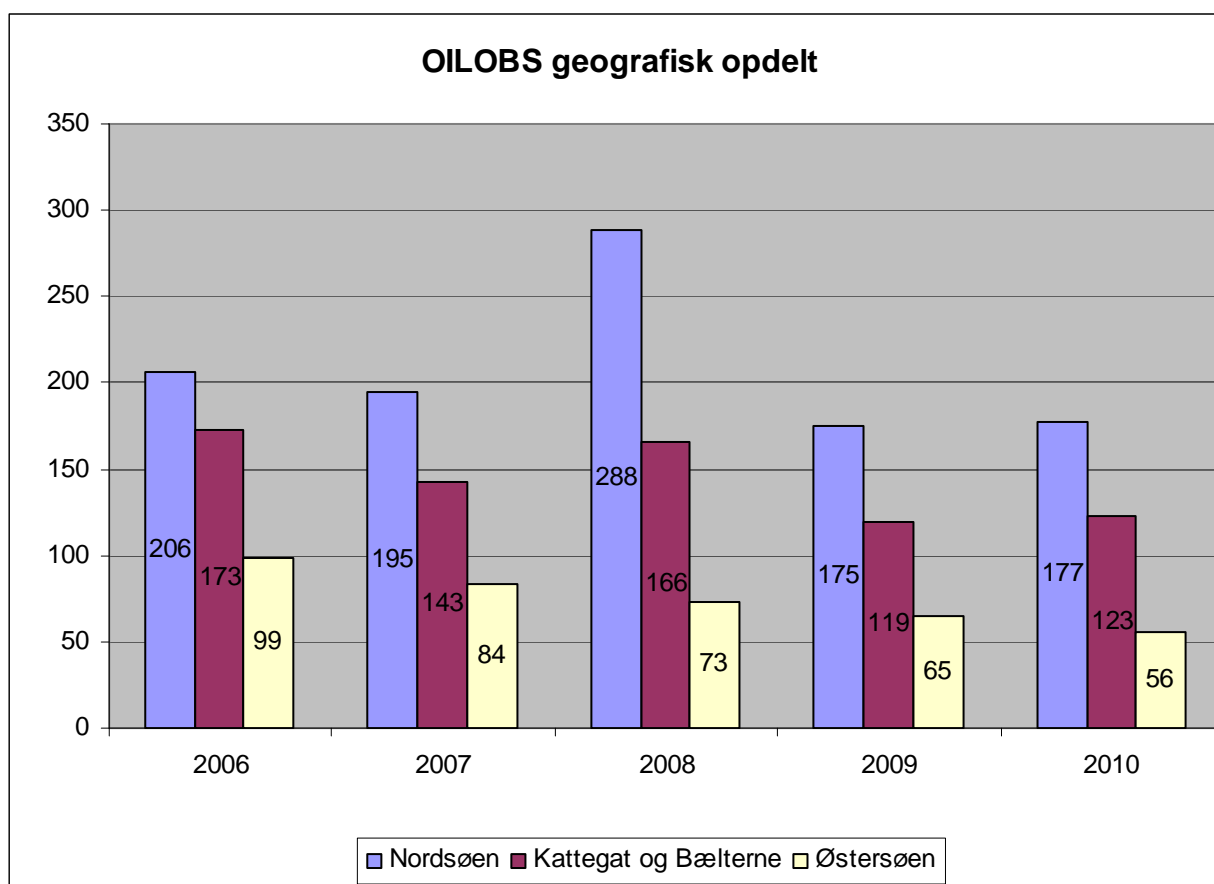
11. OBSERVATIONSMELDINGER GEOGRAFISK OPDELT

11.1. De 356 OILOBS fordeler sig således i forhold til observationsområde:

- 177 i Nordsøen.
- 123 i Kattegat og Bælterne.
- 56 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 10, OILOBS geografiske fordeling for årene 2006 – 2010.

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 356 OILOBS i 2010 har der været 16 sager om overtrædelse af indberetningspligten i henhold til bestemmelserne i havmiljøloven. 2 af disse sager blev afsluttet med udstedelse af administrative bøder. I 14 tilfælde blev der indgivet politianmeldelse.

Derudover har der været i alt 16 refusionssager.

Der er indgivet én politianmeldelse for overtrædelse af regler om ulovlig udledning i 2010.

13. OVERFØRSEL AF OLIELASTER MELLEM SKIBE PÅ DANSK SØTERRITORIUM

13.1. Der er i 2010 registreret 48 overførsler af olielaster mellem skibe i danske farvande benævnt "STS operationer" afledt af det engelske "Ship To Ship". Den overførte oliemængde androg 4.957.247 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:

- 4.263.494 tons blev omladet ved 29 operationer på Frederikshavn Red og i Ålbæk Bugt.
- 118.820 tons blev omladet ved 4 operationer i Kalundborg Fjord. Der var her primært tale om lastning af bunkertankskibe.
- 574.933 tons blev omladet ved 15 operationer andre steder på søterritoriet.

SOK har i 2010 ikke konstateret olieudslip i forbindelse med STS-operationer.

14. BEKÆMPELSESOPERATIONER OG ANDRE INDSATSER

Der har i 2010 ikke været observeret nogen større bekæmpbar olieforurening.

Der blev i forbindelse med branden ombord i LISCO GLORIA i Femern Bælt i oktober konstateret en forurening i Sønderborg Bugt af animalsk/vegetabilsk olie i form af brunlige fedstofklumper.

SOK gennemsøgte herefter det pågældende område, men det viste sig ikke at være muligt at detektere forurening til søs. Det er SOK vurdering, at det animalske fedt grundet sine egenskaber og vægtfylde, har befundet sig enten i vandsøjlen eller i så små og spredte koncentrationer på overfladen, at det ikke har kunnet genfindes eller bekæmpes.

I forbindelse med LISCO GLORIA senere opankring, kom der ganske lidt animalsk fedt ud af skibet. Dette var i meget små mængder, som blev skimmet af SOK miljøenhed

Søværnets enheder var indsat i forbindelse med 16 grundstødninger som beredskab mod olieudslip. Der blev ikke konstateret udslip i forbindelse med disse 16 grundstødninger.

15. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

15.1. Antallet af oprettede OILOBS i 2010 faldt i forhold til 2009 med 3. 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 15 % i forhold til 2009.

15.2. 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 miljøanrån 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 2010 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 2010 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.

FINN HANSEN
kontreadmiral