

DET TALTE ORD GÆLDER

**Taleseddel til FOU samrådsspørgsmål C
vedrørende det danske havmiljøberedskab
Torsdag den 11. oktober 2012**

Taleseddel

Spørgsmål C er stillet efter ønske af Troels Lund Poulsen (V).

FOU samrådsspørgsmål C

Mener ministeren, at det danske havmiljøberedskab lever op til vores nationale og internationale forpligtelser?

Besvarelse af samrådsspørgsmål C

- Jeg vil indledningsvis understrege, at jeg med interesse har fulgt debatten i pressen de sidste uger vedrørende havmiljøberedskabet - herunder særligt kritikken af havmiljøberedskabet.
- Som ansvarlig minister tager jeg i sagens natur kritikken alvorligt. Det gør jeg, fordi vi i Danmark har en enestående og følsom natur, vi skal værne om - og fordi jeg har et stærkt ønske om at medvirke til at sikre en god miljøtilstand for vore havområder, så vores børn og børnebørn kan få glæde af denne del af vores natur.
- Vi har alle set de forfærdelige billeder af olieindsmurte fugle og tilsvinede strande og kyster fra store olieforureningskatastrofer – de printer sig ind på vores nethinde – og det er vigtigt at forhindre, at noget sådant sker i Danmark.

DET TALTE ORD GÆLDER

- Danmark har en enestående natur - og det er givet, at indsatsen for havmiljøet skal ske på en bæredygtig måde, så biodiversitet, fiskeri, råstofindvinding og transport ses i en sammenhæng.
- Det er i den forbindelse vigtigt, at forekomst og omfang af forureningsbegivenheder løbende søges nedbragt gennem forebyggelse, overvågning og et afpasset beredskab til oprydning.
- Hvad gør vi så for at sikre en god miljøtilstand og rene havområder til vores børn og børnebørn?
- Lad mig indlede med at sige, at der ligger grundige overvejelser bag det danske havmiljøberedskab. Det danske havmiljøberedskab afspejler således en risikobaseret dimensionering, hvor der ligger en grundig analyse og vurdering af forureningsrisikoen bag dimensioneringen og sammensætningen af beredskabet. Det vil jeg gerne uddybe.
- Der er blandt andet gennemført en national risikoanalyse i 2007 af konsulentfirmaet COWI. På baggrund af risikoanalysen har Forsvarsministeriet gennemført en kapacitetsundersøgelse i 2008.

Kapacitetsundersøgelsen ligger til grund for havmiljøberedskabets nuværende dimensionering og placering. Blandt andet medførte kapacitetsundersøgelsen, at to miljøskibe blev flyttet fra København til Frederikshavn, da samlet set gav en bedre balance i be-

redskabet med hensyn til risiko og geografisk placering af kapacitet.

- Det danske havmiljøberedskab består overordnet af overvågning af farvandene omkring Danmark for at opdage eventuelle olieudslip samt et beredskab til at inddæmme og opsamle en eventuel forurening.
- Miljøovervågning i Danmark foretages fortrinsvis af de tre enheder indsat i farvandsovervågningen, forswarets Challenger-fly [450 timer årligt] samt med satellit. Desuden har mere end 15,000 meldt sig som havmiljøvogtere – hvilket understreger den store folkelige vilje til at værne om naturen og havmiljøet!
- Endvidere er der i som følge af EU overvågningsdirektiv indført et system – benævnt SafeSeaNet – med henblik på at skabe adgang til information om skibes last i tilfælde af uheld. Skibe som afgår eller anløber en havn i EU skal således indberette farlig last i SafeSeaNet [skibe der transiterer EU-farvand er altså ikke omfattet af indberetningspligten].
- Miljøberedskabet til at inddæmme og opsamle olie udgøres samlet set af et større antal skibe og fartøjer. Først bør nævnes de fire større miljøskibe, der er dedikerede til miljøopgaven.
- De fire skibe består af to skibe af den såkaldte SUPPLY-klasse og to skibe af den såkaldte SEA TRUCK-klasse – hvoraf én af hver

type er placeret i henholdsvis Korsør og Frederikshavn. Disse dedikerede miljøskibe suppleres af diverse mindre miljøfartøjer og -pramme.

- Derudover indgår de tre af søværnets skibe, der permanent udfører farvandsovervågning, i miljøberedskabet. Disse enheder kan medbringe og udsætte flydespærringer – og dermed inddæmme en forurening.
- Endelig deltager 27 af Marinehjemmeværnets fartøjer samt Kystredningens fartøjer - fordelt på 21 stationer - i miljøberedskabet. 13 af hjemmeværnsfartøjerne er permanent udrustet med flydespærringer – men alle fartøjer kan slæbe og dermed medvirke til at inddæmme en forurening.
- Til understøttelse af beredskabet er etableret depoter med flydespærringer med videre ved de to flådestationer, Det Kommunale Beredskab i Kalundborg samt ved Beredskabsstyrelsens fem beredskabscentre.
- Det danske havmiljøberedskab skal endvidere ses i sammenhæng med de aftaler om assistance, som er indgået nationalt samt internationalt.
- Danmark har i regi af Bonn-aftalen vedrørende bekæmpelse af olie- og kemikaliefurening i blandt andet Nordsøen et samarbejde med EU, Belgien, Danmark, Frankrig, Tyskland, Holland,

Norge, Sverige, Irland, Storbritannien og Nordirland. Endvidere er Portugal og Spanien associerede medlemmer.

- Aftalen forpligter ikke direkte landene til at oprette et beredskab, men den forpligter medlemslandene til at yde assistance i videst muligt omfang.
- Endvidere findes et samarbejde i regi af den såkaldte København-aftale, der er indgået mellem Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige. Aftalens tyngde vedrører primært samarbejde i forbindelse med bekæmpelse af forurening i medlemslandenes havområder.
- Aftalen er udvidet til også at omfatte Grønland og Færøerne.
- OPRC-Konventionen - Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation - åbner mulighed for på globalt niveau at modtage assistance fra et eller flere medlemslande uanset de pågældende landes indbyrdes beliggenhed.
- Dette forhold indebærer selvsagt også en forpligtelse til – i muligt omfang – at imødekomme en anmodning om assistance fra et andet medlemsland.
- Derudover er der indgået en beredskabsaftale mellem forsvaret og Mærsk Olie og Gas A/S om gensidig støtte i forbindelse med

det beredskab, som er oprettet i forbindelse med olieudvindingen i Nordsøen.

- Aftalen går ud på, at Mærsk Olies og Gas' beredskab kan stilles til rådighed for forsvaret efter anmodning, ligesom Mærsk Olie og Gas kan anmode forsvaret om assistance til bekæmpelse af olie-spild fra danske havanlæg.
- EU's søsikkerhedsagentur (European Maritime Safety Agency - EMSA) har endvidere et stående beredskab, som kan aktiveres efter ønske fra medlemsstaterne.

EMSA har i den forbindelse indgået en række beredskabsaftaler til aktivering indenfor 24 timer rundt om i EU - eksempelvis er der indgået beredskabskontrakt med et skib med opsamlingskapacitet placeret i dansk farvand.

- Således har Danmark gennem allerede indgåede konventioner og aftaler mulighed for at supplere det nationale beredskab alt efter en eventuel forurenings omfang.
- For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt Danmark lever op til nationale og internationale forpligtelser har Forsvarskommandoen til brug for besvarelsen oplyst følgende - jeg citerer:

"Danmark har ratificeret en række konventioner samt indgået en række aftaler, der er styrende for, hvorledes havmiljøopgaven va-

retages. Det er Helsingfors-Konventionen, der har været dimensionerende for det danske beredskab, hvorfor der i det efterfølgende refereres til konventionens anbefalinger.

Helsingfors-Konventionen blev indgået 22. marts 1974 og omhandler beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet. Helsingfors-Konventionen er gældende i området inden for en linje, der går fra Skagen til den svenske kyst omfattende Skagerrak, Kattegat, bælteerne og Østersøen. Aftalen er underskrevet af alle Østersøregionens kyststater samt EU.

Helsingfors-Konventionen er flere gange blevet revideret. Konventionen opstiller bl.a. anbefalinger for, hvilke farvandsområder, der, ud fra skibstrafikkens intensitet og karakter, bør overflyves og med hvilken hyppighed. Helsingfors-Konventionen fastlægger endvidere en række internationale forpligtelser til at assistere hinanden i muligt omfang i tilfælde af større udslip. Helsingfors-Konventionen anbefaler også, at nationerne etablerer nationale beredskabsplaner med følgende formål:

- Den første bekæmpelsesenhed skal være i stand til at afgå senest to timer efter udkald. Forsvaret opretholder et primært miljøberedskab med to skibe på én times varsel og et sekundært beredskab med to skibe på 16 timers varsel.*

- *De første skibe skal kunne være i forureningsområdet inden for seks timer efter afgang for at påbegynde bekæmpelsen. Generelt kan bekæmpelse påbegyndes inden for otte timer efter alarmering. Dog kan danske dedikerede miljøskibe i nogle tilfælde ankomme senere. Dette gør sig eksempelvis gældende i farvandet omkring Bornholm. Denne manglende evne kompenseres imidlertid ved at søge at inddæmme et oliespild under anvendelse af forsvarets farvandsovervågningsenheder [DIANA-klassen] og/eller Marinehjemmeværnets fartøjer, indtil en opsamlingskapacitet når frem. Endvidere kan der i henhold til blandt andet Helsingfors-Konventionen trækkes på nabolandenes kapaciteter.*
- *Der skal inden for 12 timer være sikret en organiseret, tilstrækkelig og betydelig bekæmpelse af forureningen. Samtidig anbefales det, at nationerne ved større forureninger skal kunne kontrollere forureningen inden for normalt ikke mere end to dages mekanisk forureningsbekæmpelse til søs. Forsvaret samarbejder med Beredskabsstyrelsen, politiet, de kommunale beredskaber og andre aktører ved en forureningsbekæmpelse. Dette samarbejde øves fem til seks gange årligt, og det etablerede danske beredskab vurderes at indfri intentionen bag disse anbefalinger.*
- *Nationen skal være i stand til at træffe forholdsregler over for andre skadelige stoffer, herunder bjærgning af flydende*

kemiske stoffer ved anvendelse af mekaniske opsamlingsmidler. Det danske statslige maritime beredskab er ikke dimensioneret til indsættelse mod kemikalieforureninger. Indsættelse mod kemikalieforurening er derfor reelt begrænset til kun at bjærge flydende og intakte tromler eller øvrige former for beholdere med kendt indhold, hvor dette kan ske uden fare for personellet. Bekæmpelse af kemikalieforureninger bør være et krav til nye kapaciteter.

- *Helsingfors-Konventionen anbefaler endvidere, at de mest trafikerede skibsruter overflyves to gange ugentlig. Forsvarets afflyvningsstrategi blev justeret i sommeren 2011, hvorved den flybårne havmiljøovervågning blev effektiviseret og lever op til anbefalingerne i Helsingfors-Konventionen.*

Det danske havmiljøberedskab opfylder kravene i Helsingfors-Konventionen med undtagelse af begrænsningerne i forhold til at bekæmpe kemikalieforurening samt det forhold, at det i visse farvandsafsnit vil være nødvendigt at søge at inddæmme olien midlertidigt, indtil de dedikerede miljøskibe ankommer.

Der er endvidere under Helsingfors-Konventionen - og med støtte fra EU – for nylig udarbejdet en risikoanalyse for hele Østersøområdet. Analysen kaldes i daglig tale for BRISK. Risikoanalysen konkluderer blandt andet, at en udbygning af det danske kystzonerberedskab vil bidrage positivt til det samlede beredskab.

Færøerne har hjemtaget ansvaret for havmiljøet, mens forsvaret har ansvaret for havmiljøet i Grønlands Eksklusive Økonomiske Zone uden for tre sømil af basislinjen. Opgaven ved Grønland søges løst med udstyr fra havmiljøberedskabet i Danmark, som ved behov vil blive transporteret til området. Der er ikke opstillet kriterier for indsættelsestid og effekt for opgaveløsningen i grønlandske farvande, som modsvarer Helsingfors-Konventionens krav for danske farvande.”

Citat slut.

- Sammenfattende finder jeg - i tråd med det som Forsvarskommandoen har oplyst - at det danske havmiljøberedskab overordnet lever op til nationale og internationale forpligtelser med forbehold for de erkendte svagheder i relation til bekæmpelse af kemikalieforurening, samt at det i visse farvandsafsnit vil være nødvendigt at søge at inddæmme olien midlertidigt, indtil dedikerede miljøskibe ankommer.
- Det danske havmiljøberedskabs risikobaserede dimensionering underbygges generelt af konklusionerne i den transnationale risikoanalyse for Østersøregionen, som jeg netop har nævnt i citatet fra Forsvarskommandoen: Den såkaldte BRISK.

- Det fremgår således af BRISK, at placeringen af forureningsbekæmpelsesenheder i danske farvande vurderes optimal. Den nuværende opsamlingskapacitet vurderes tilstrækkelig frem til 2020 – og større investeringer i yderligere forureningsbekæmpelseskapacitet vurderes kun at have mindre effekt på det samlede beredskab.
- BRISK peger dog også på, at investering i en lægtvandskapacitet [det vil sige en kapacitet, der kan operere på lavt vand] vil bidrage positivt til det samlede beredskab – dette er ligeledes i overensstemmelse anbefalingen fra den nationale kapacitetsundersøgelse.
- Det siges, at forebyggelse er bedre end helbredelse – det er jeg helt enig i. Derfor er det også vigtigt, at vi forebygger med henblik på at nedbringe forekomsten af akutte forureningsbegivenheder – dette være sig uheld, ulykker eller bevidste udslip.
- Således fremgår det også af BRISK, at sejladsregulering [trafiksepareringssystemer samt VTS-systemer] vil have den største enkeltstående effekt med henblik på at imødegå olieforurening.
- Nu har jeg beskrevet det nuværende beredskab og baggrunden for dette.
- Jeg ser på denne baggrund umiddelbart to områder, hvor det er oplagt at sætte ind: Kapaciteten til at håndtere forurening med

flydende kemiske stoffer samt en styrkelse af havmiljøberedskabet i kystzonen. Samtidig er det nok ingen hemmelighed, at miljøskibene er udslidte og utidssvarende. Det skal vi gøre noget ved.

- For at tage det sidste først - nye skibe til havmiljøberedskabet. Jeg vil tage initiativ til, at den skibsbaserede forureningsbekæmpelse - og i øvrigt også den flybaserede havmiljøovervågning - konkurrenceudsættes med henblik på at afklare, hvorvidt en udlicitering samlet set er en mere fordelagtig løsning end fortsat at lade forsvaret løse opgaverne.
- Uanset om driften af havmiljøberedskabet fremover udliciteres eller ej – og hvis den ikke udliciteres, så skal der i sagens natur købes nye miljøskibe til forsvaret – så bør erstatningen for de nuværende miljøskibe skulle leve op til gældende standarder for sådanne specialiserede skibe – herunder med kapacitet til at håndtere kemikalieforurening. Så uanset om opgaven udliciteres eller ej, så vil vi få nye miljøskibe, som lever op til nutidens krav.
- Jeg vil også tage initiativ til at styrke kapaciteten til bekæmpelse af olieforurening på lavt vand – tæt på kysten – ved etablering af en såkaldt lægtvandskapacitet. Lægtvandskapaciteten vil blandt andet bestå af fartøjer, der kan inddæmme og opsamle olie fra kysten og ud til den vanddybde, som begrænser de nuværende miljøskibe.

- Kapaciteten foreslås etableret under inddragelse af Hjemmeværnet og Beredskabsstyrelsen og skal ses i sammenhæng med Hjemmeværnets opstilling af en førings- og kommunikationsstruktur til støtte for det lokale beredskab samt koncernens øvrige støtte til kystzoneberedskabet i form af mandskab og materiel.
- Disse to initiativer vil jeg gerne lægge op til politiske drøftelser af i forbindelse med de igangværende forsvarsforligsforhandlinger.
- Som jeg indledte med at sige, så er det vigtigt, at vi passer på vores enestående miljø ved løbende at søge at nedbringe såvel forekomst som omfang af akutte forureningsbegivenheder gennem forebyggelse, overvågning og et afpasset beredskab til eventuel oprydning.
- Det er således mit håb, at der er politisk vilje til at vi sammen får gjort noget ved de erkendte udfordringer og sammen bidrager til at sikre en god miljøtilstand for vore havområder til gavn for naturen, vores børn - og deres børn.