

SOK ÅRSRAPPORT 2008

OLIEOBSERVATIONER OG FORURENINGSBEKÆMPELSE

I DANSKE FARVANDE

RESUMÉ

Søværnets Operative Kommando (SOK) har udarbejdet årsrapport for 2008 vedrørende olieobservationer og forureningsbekæmpelse i de danske farvande.

En sammenligning med det foregående år viser, at antallet af konstaterede olieudslip, der formodes at stamme fra skibsfarten, er stort set konstant i forhold til det foregående år.

Havmiljøberedskabet har fortsat været opstillet af fem dedikerede miljøenheder i København og Korsør suppleret af de øvrige ressourcer med forureningsbekæmpelseskapacitet fra Søværnet og Marinehjemmeværnet. Observation og vurdering af eventuelle forurenninger samt optagning af olieprøver er foretaget af de samlede statslige ressourcer fra Forsvaret, Marinehjemmeværnet, Farvandsvæsenet og Fiskeridirektoratet.

Den havmiljømæssige flyovervågning er gennemført med 500 flyvetimer med flyvevåbnets Challenger fly, hvoraf 302 timer er fløjet uden for normal arbejdstid, herunder om natten. Andre flytyper som F-16, redningshelikoptere og Søværnets LYNX-helikopter har herudover bidraget til overvågningen.

Som supplement til den luftbaserede overvågning har SOK i 2008 modtaget tilsammen 397 satellitbilleder fra Kongsberg Satellite Services i Norge og EU's maritime organisation European Maritime Safety Agency (EMSA). Satellitbilleder kan ved tidlig observation effektivisere eventuel bekæmpelse og dertil tjene som dokumentation i relation til identifikation af en eventuel lovbryder.

SOK fortsatte i 2008 "STOP OLIEN"-kampagnen, og ved årets udgang havde flere end 8.400 frivillige havmiljøvogtere tilsluttet sig ordningen. Kampagnen vurderes at have en præventiv effekt som følge af tilstedeværelsen af de mange havmiljøvogtere på havet. Antallet af olieobservationer foretaget af havmiljøvogtere fremgår ikke særskilt af rapporten, men indgår i andre kategorier. "STOP OLIEN"-kampagnen er i 2008 udvidet til også at omfatte sportsflyvere organiseret i Kongelig Dansk Aeroklub.

Der har i 2008 ikke været større forureningsulykker, hvilket i lyset af en stadig stigende trafikintensitet gennem de danske farvande kan noteres med tilfredshed.

Antallet af bekæmpbare olieforurenninger i SOK regi var to.

Ved de såkaldte STS-operationer (ship-to-ship) i danske farvande er der omlastet i alt 3,3 millioner tons olie. Der er ved disse operationer konstateret et enkelt mindre olieudslip.

I 36 tilfælde blev enheder indsat som beredskab mod olieudslip i forbindelse med grundstødninger. Også her blev der konstateret et enkelt mindre olieudslip.

1. INDLEDNING

Hermed udsendes søværnets Operative Kommandos (SOK) årsrapport vedrørende olieobservationer og forureningsbekæmpelse i danske farvande for 2008. Rapporten inkluderer 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 til søs. Den praktiske håndhævelse gennemføres af SOK og indebærer overvågning af farvandene og skibsfarten, og om nødvendigt indgriben over for skibe med henblik på at standse eller forfølge eventuelle brud på dansk lovgivning og internationale konventioner i relation til beskyttelse af havmiljøet. Derudover forestår SOK 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, vil SOK efter omstændighederne indsætte søværnets miljøskibe, søværnets øvrige skibe, Farvandsvæsenets bølge- og redningsfartøjer, Marinehjemmeværnets fartøjer, Fiskeridirektoratets 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, Marinehjemmeværnets 900-klasse fartøjer og flere af Søværnets farvandsovervågningsenheder over flydespærringer til at inddæmme oliespildet, 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, som suppleres af 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 havmiljøkampagnen, "STOP OLIEN", henvendt til lystsejlere, der ved at melde sig som "havmiljøvogter" organiseres i en meldetjeneste til indrapportering af evt. observerede olieforureninger. Ved at melde sig som "havmiljøvogter" og melde om observation af formodet olieforurening og skibe der eventuelt udleder olie, ydes et vigtigt bidrag til at intensivere overvågningen af de danske farvande. Derudover fører de en

vimpel på lystbåden der synliggør, at de er "havmiljøvogtere". Det vurderes, at kampagnen har en betydelig præventiv virkning over for de skibe, der måtte føle sig fristet til at udlede olieaffald på ulovlig vis.

Ved udgangen af 2008 havde flere end 8.400 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 vil flyverne bidrage til at øge omfanget af havmiljøovervågning medvirker ligeledes til yderligere præventiv effekt over for mulige miljøsyndere.

3.3. Det er væsentligt at bemærke, at en oprettet OILOBS ikke er ensbetydende med en olieforurening, idet enhver anmeldelse af en mulig forurening oprettes som OILOBS. En observation kan skyldes andre forhold som pollen, strømskel m.m., der på afstand tager sig ud som en olieforurening. Dette medfører også, at en eventuel ændring i antallet af OILOBS ikke nødvendigvis betyder 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 2008 gennemført med 500 flyvetimer med flyvevåbnets Challenger fly, der bl.a. er udstyret med "Side Looking Airborne Radar (SLAR)". Af disse timer er 302 timer fløjet uden for normal arbejdstid, herunder om natten, for at imødegå, 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. Denne 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, men indgår ikke i produktionsmålet på de 500 timer.

5. SATELLITOBSERVATIONER

Som supplement til den flybårne overvågning har SOK indtil den 1. november 2008 modtaget satellitbilleder fra Kongsberg Satellite Services i Norge. I den forbindelse modtoges 117 satellitbilleder jævnt fordelt over de første 10 måneder.

I 2008 blev der stillet 280 billeder til rådighed af EU's maritime organisation European Maritime Safety Agency (EMSA).

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 indhentning af oplysninger om skibet, reder, last, forsikringsselskab samt indhold af oliejournal. Alle opkald afsluttes med at oplyse skibet om, at det 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 gennem danske farvande for skibe med en dybgang på over 11 meter¹. For at påvirke skibsfarten til at leve op til 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, at de ikke følger IMO's anbefaling. Denne åbne kommunikation høres af andre skibe i området, og det vurderes, at anråbsregimet medvirker væsentligt til, at lodsanbefaling følges. P.t. følger 97,6 %² af de omfattede skibe anbefalingen.

7. OPRETTEDE OILOBS FORDELT PÅ ANMELDERE

OILOBS oprettes på baggrund af indkomne rapporter fra vidt forskellige kilder. I 2008 blev der oprettet 527 OILOBS. Fordelingen af anmeldere var:

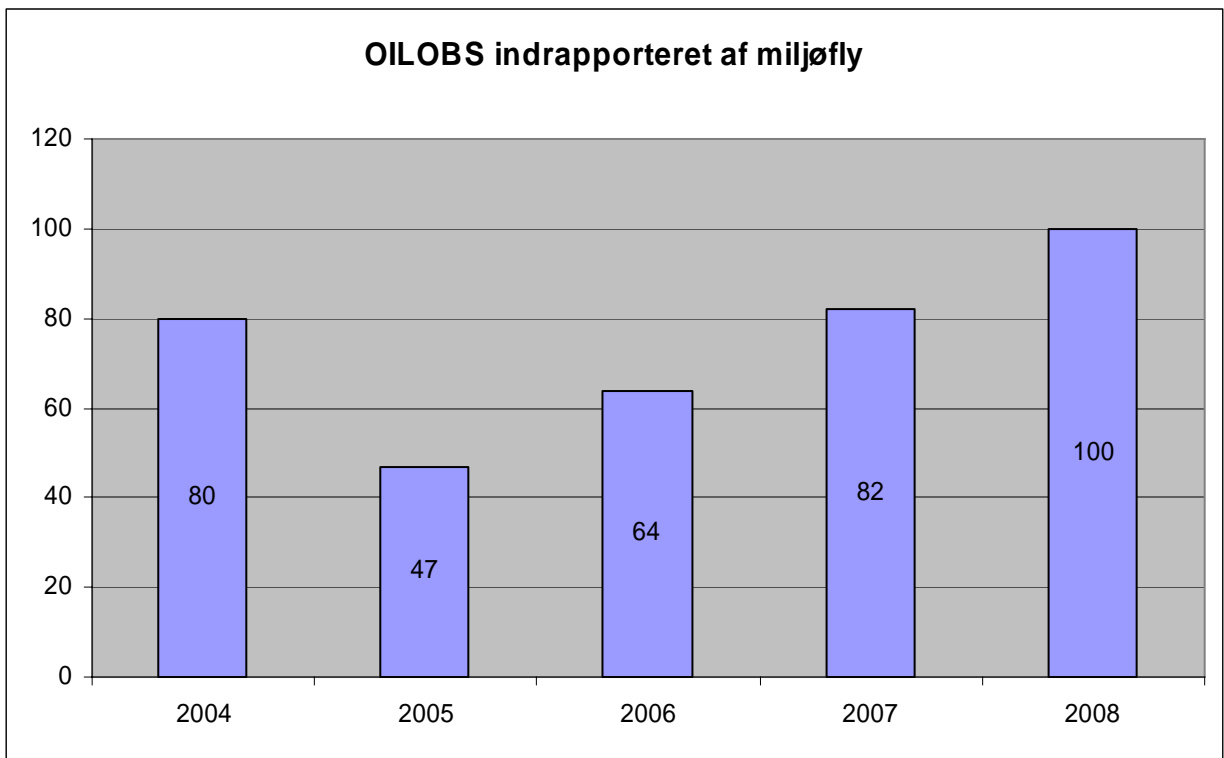
ANMELDER	ANTAL OILOBS	MINERALSK OLIE*
Satellit	165	45
Danske miljøfly	100	23
Civile fly	27	2
Militære fly	11	2
Statslige skibe	13	7
Civile skibe	66	16
Lystsejlere/fritidsfartøj	18	5
Observatører i land	45	13
Olieplatforme**	31	28
Udenlandske miljømyndigheder/fly eller helikopter	40	16
Udenlandske miljømyndigheder/satellit	9	1
Udenlandske miljømyndigheder/skib	2	1
I alt	527	159

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

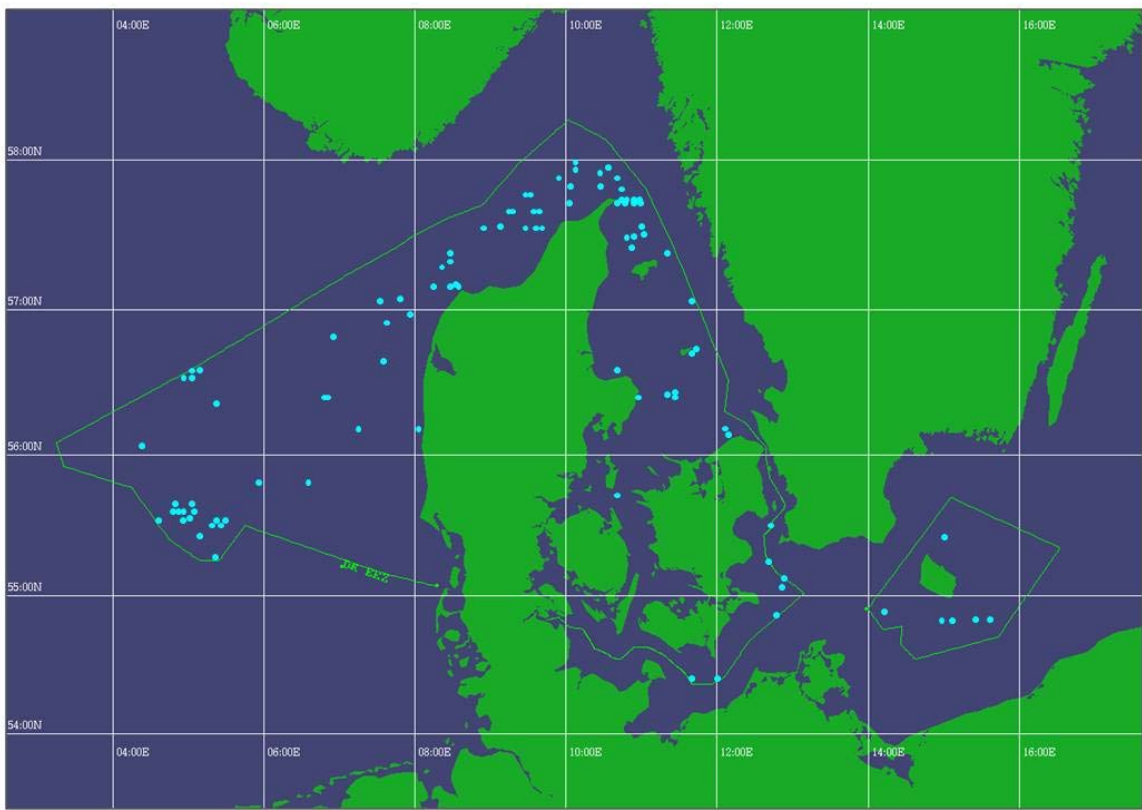
** Olieplatforme observerer primært egne udslip.

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

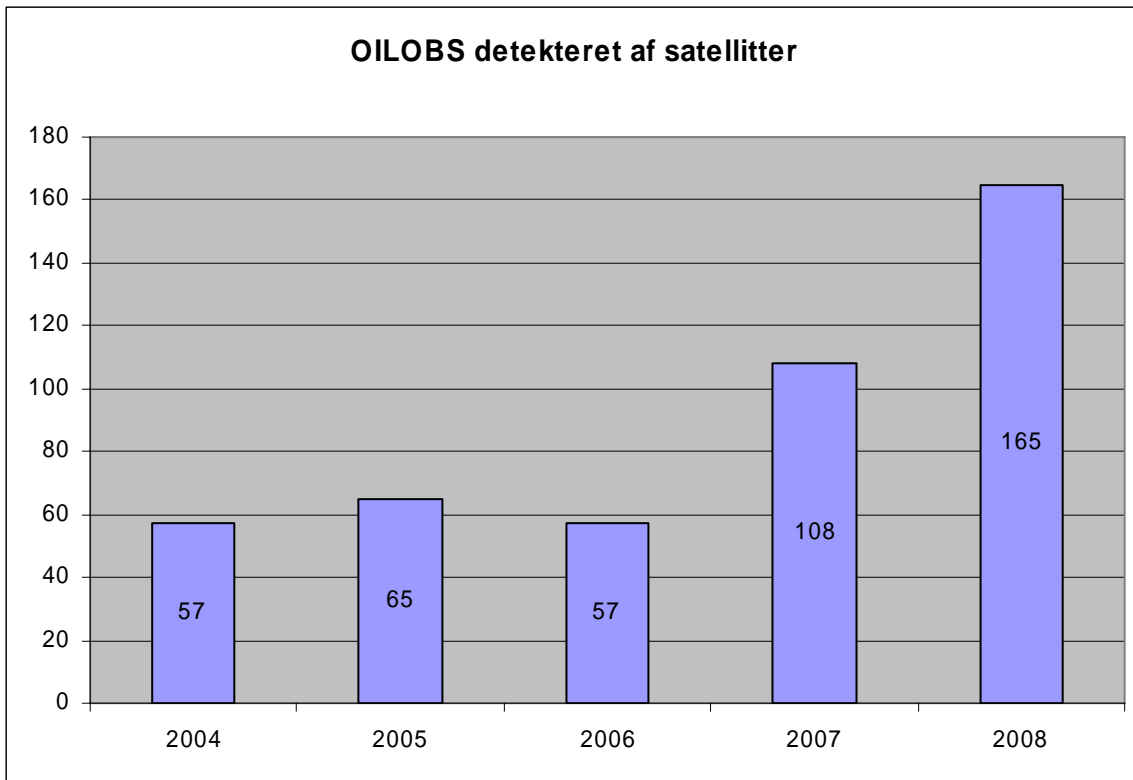
² Oplysning fra Lodstilsynet.



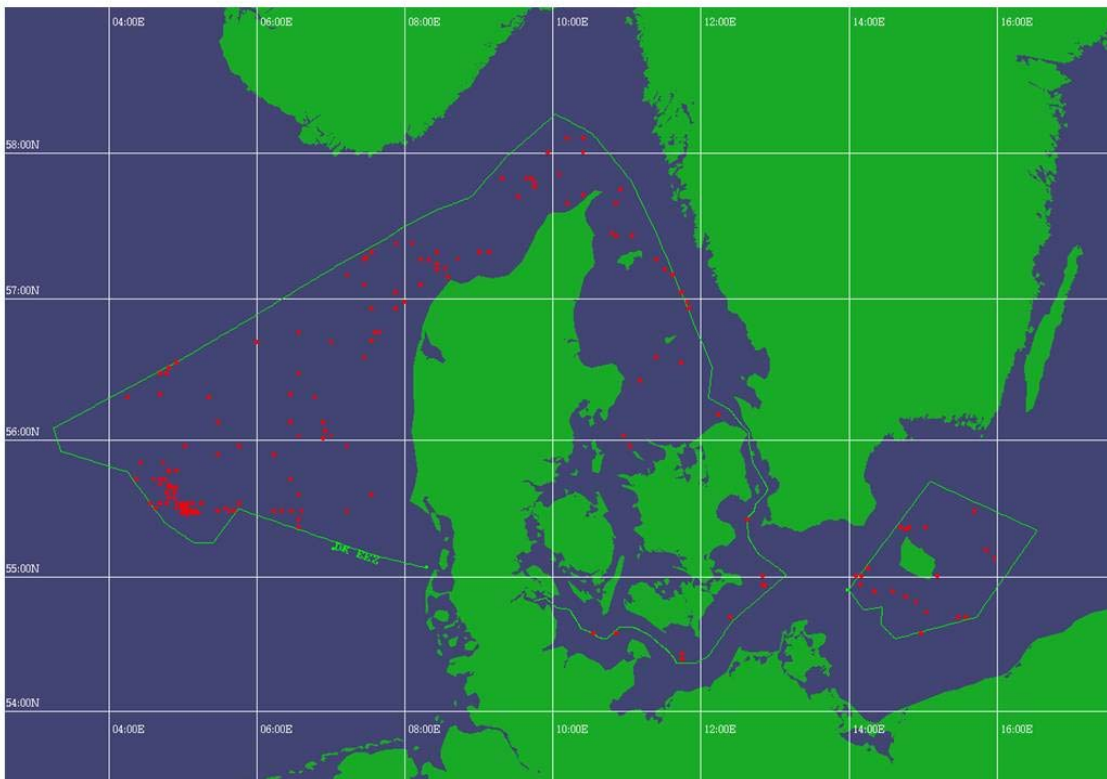
Figur 1, OILOBS fra danske miljøfly årligt fra 2004 – 2008.



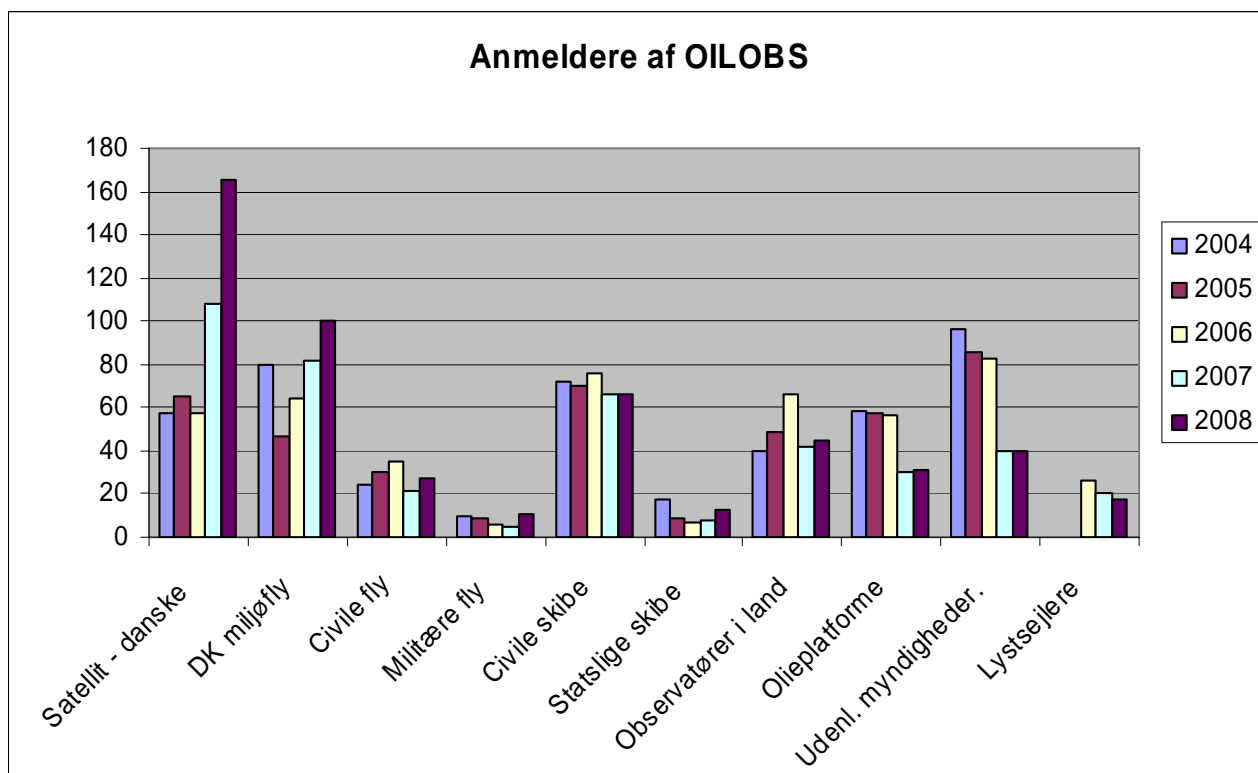
Figur 2, OILOBS fra miljøfly for 2008.



Figur 3, OILOBS fra satellit for 2004-08.



Figur 4, OILOBS fra satellit for 2008.



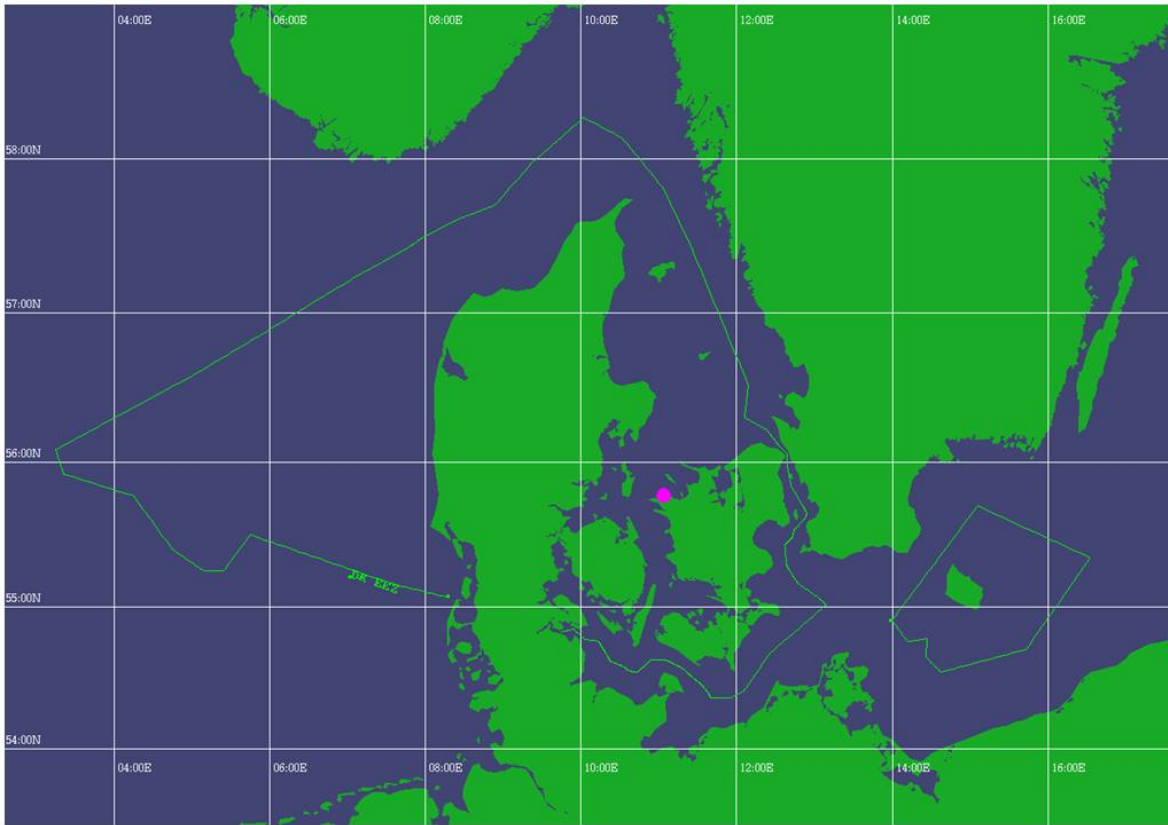
Figur 5, anmeldere af OILOBS for årene 2004-08.

8. GRUPPERING AF FORMODEDE OLIEOBSERVATIONSMELDINGER (ÅRSAG)

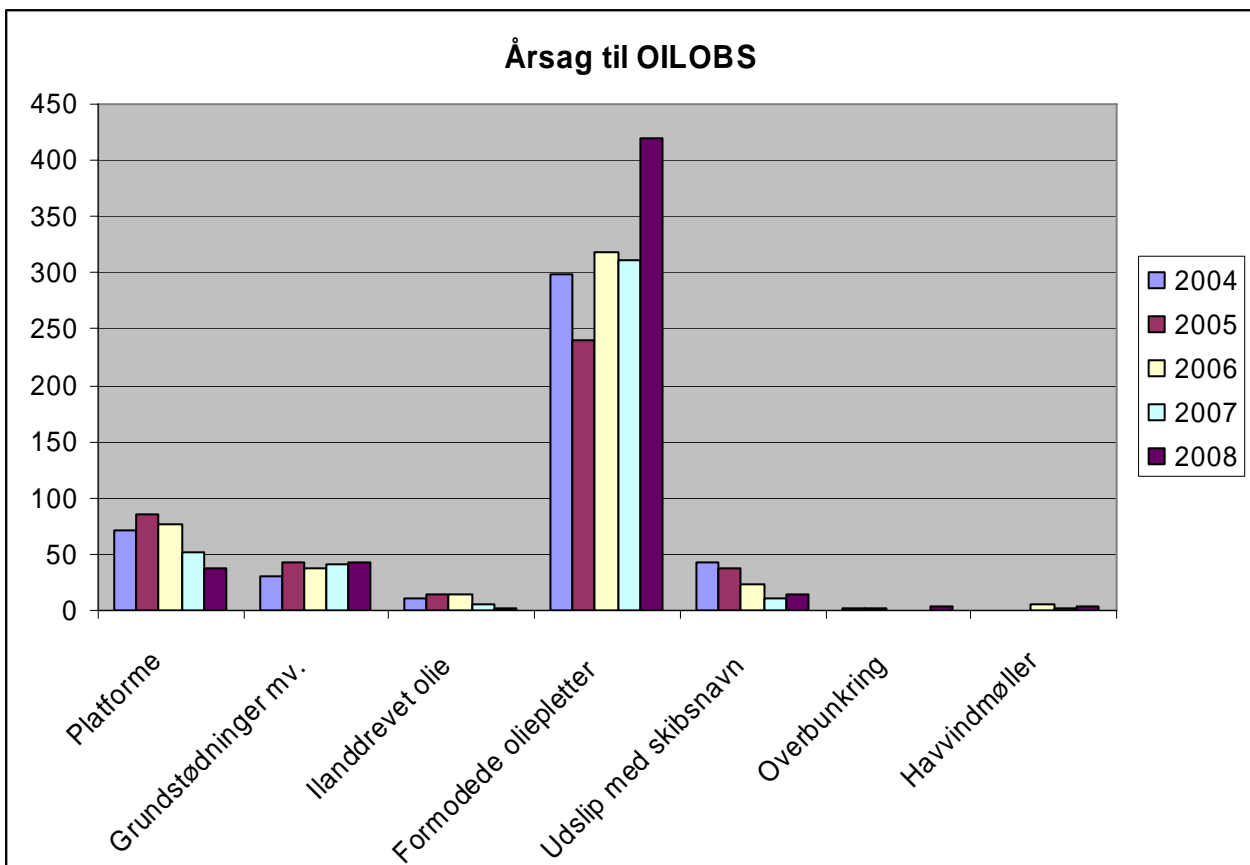
8.1. De 527 OILOBS i 2008 fordeler sig efter årsag til anmeldelsen eller formodet observation med:

ÅRSAG	ANTAL OILOBS	MINERALSK OLIE
Forlis	5	3
Grundstødninger	36	1
Kollision	4	0
Andre skibsuheld	2	1
Ilanddrevet olie	1	1
Observation af olieplet/oliestribe	419	108
Udslip fra platform	37	33
Udslip fra skibe	15	5
Udslip fra havvindmøller	4	4
Overbunkring	3	3
Udslip ved STS-operationer	1	1
I alt	527	160

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. Specielt henledes opmærksomheden på antallet af tilfælde af ilanddrevet olie. Dette er en god indikator for den bevidste olieudtømmning, idet der typisk er tale om spildolie fra maskinrum eller lasttanke.



Figur 6, OILOBS, oprettet på baggrund af rapport om ilanddrevet olie i 2008.



Figur 7, OILOBS fordelt efter årsag til meldingerne for årene 2004-08.

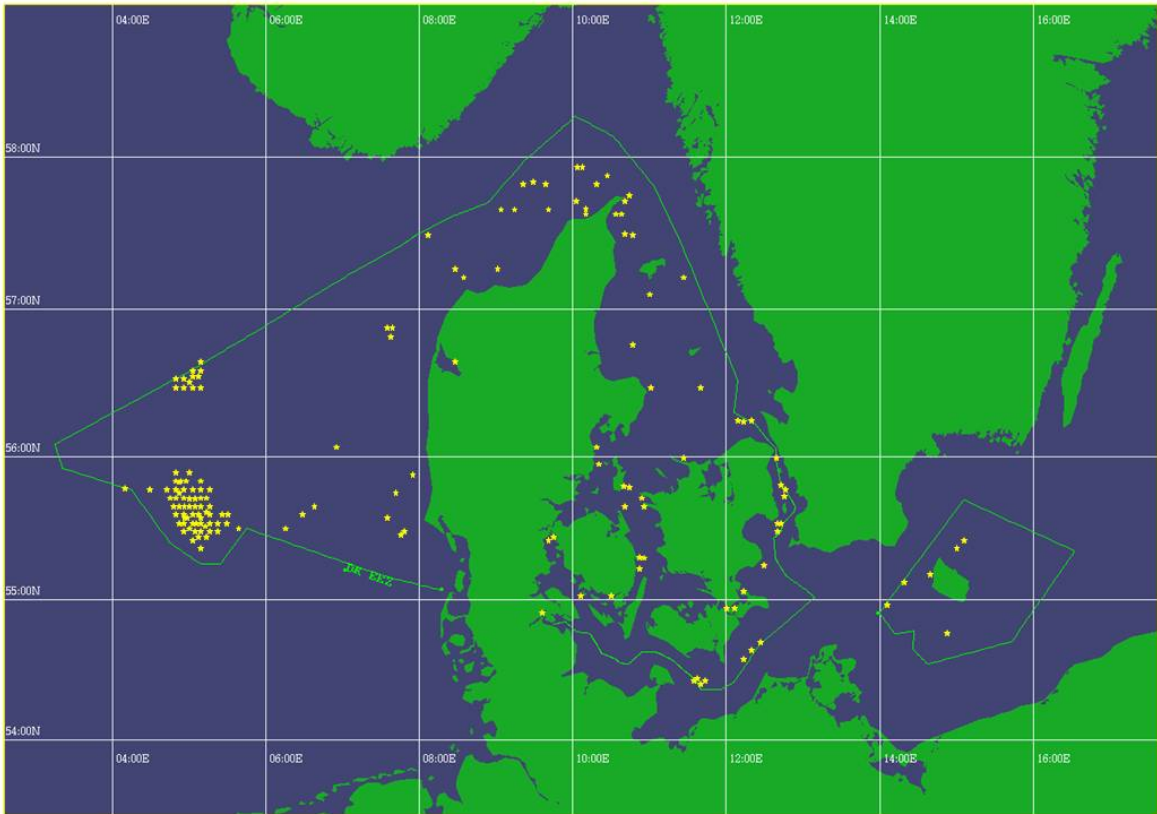
8.3. Når det drejer sig om den altovervejende forureningskilde til søs, som er mineralsk olie, er al udtømning på dansk søterritorium (ud til 12 sømil) forbudt i henhold til loven om beskyttelse af havmiljøet. Ydermere er enhver udledning af olie forbudt i den danske økonomiske zone (ud til 200 sømil) 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). I praksis vil det sige udtømning af vand, der indeholder mere end 15 mg/l, eller som det benævnes i søfartserhvervet "15 parts per million" (ppm), da det er den laveste grænse, hvor olieudslip visuelt kan erkendes på havoverfladen. Skibe er i den forbindelse udstyret med en olie/vand-separator, der automatisk stopper udledning af vand fra et skibs spildevandstanke, hvis olieblandingen overstiger de nævnte 15 ppm. En undtagelse fra reglerne er imidlertid olieudslip fra oliebo-replatforme, idet disse lovligt kan udlede vand med op til 30 mg/l. Dette forhold gør, at der vil kunne forekomme OILOBS, hvor årsagen anføres som "udslip fra platform" uden der er tale om lovbrud. Ydermere påhviler det koncessionshaverne i henhold til lovgivningen både at rapportere udslip samt efterfølgende at bekæmpe disse, hvis de udgør et miljømæssigt problem.

9. KATEGORISERING AF OLIEOBSERVATIONSMELDINGERNE

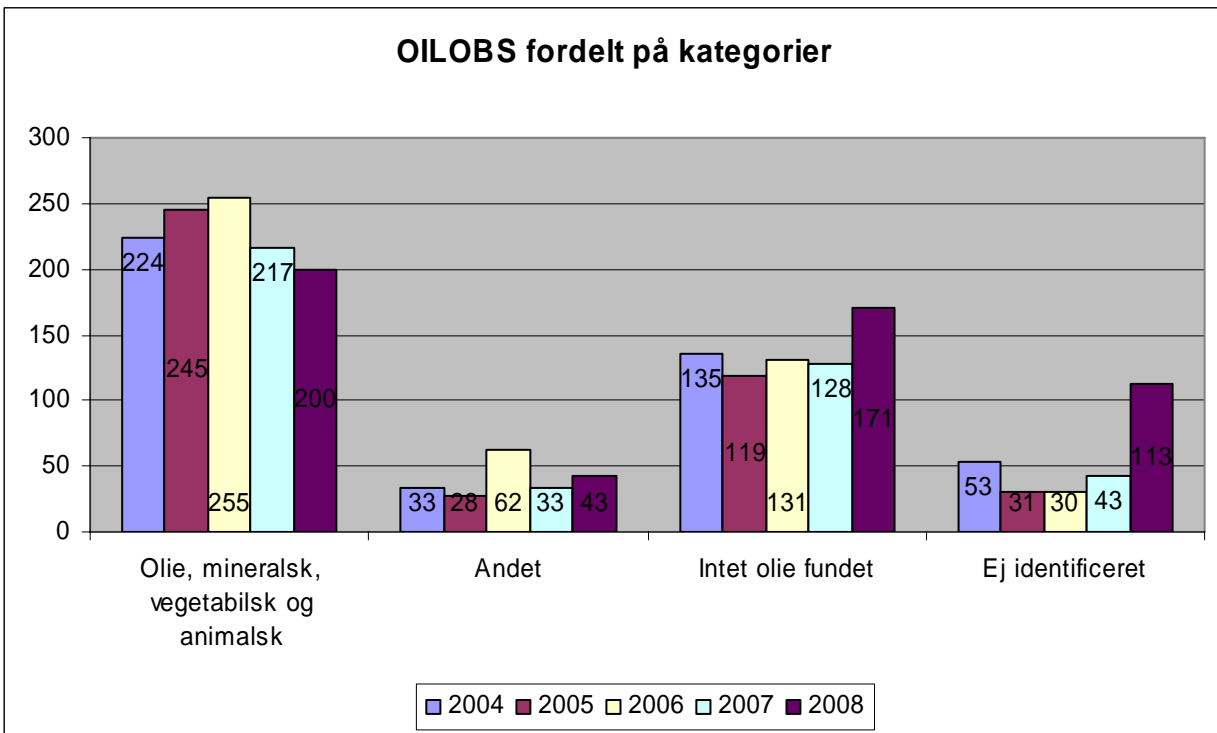
I de i punkt 7 og 8.1. oplyste anmeldere og angivne årsager til anmeldelse fremgår det, at ikke alle observationer hidrører fra olieudslip. Af de 527 OILOBS fordeler de enkelte observationer sig på følgende måde:

ÅRSAG	ANTAL
Mineralsk olie:	160
Animalsk olie:	31
Vegetabilsk olie:	9
Intet olie fundet:	171
Ej identificeret:	113
Kulstøv:	1
Mudder:	2
Alger:	16
Pollen:	3
Strømskel:	5
Tang:	4
Kemikalier:	9
Ophvirvlet sand:	1
Toiletvand:	1
Kølvandsstrib:	1

I forhold til tidligere år er opdelingen af olieobservationer ændret, idet der nu skelnes mellem tre inddelinger: Mineralsk, vegetabilsk og animalsk olie. Denne inddeling muliggør i højere grad en observation i antallet af forureninger med mineralsk olie, som uanset type omfattes af ét sæt bestemmelser, i forhold til animalsk - og vegetabilsk olie, der er mindre skadelige for miljøet, og derfor omfattes af andre udledningsbestemmelser.



Figur 8, mineralske olieudslip i 2008.



Figur 9, OILOBS fordelt på kategorier for årene 2004-08.

”Ej identificeret” dækker over de tilfælde, hvor det af forskellige årsager ikke har været muligt at identificere, om der i en indikation er olie til stede. Årsagen kan eksempelvis være

dårligt vejr, der forhindrer en investivering. "Intet olie fundet" dækker over de tilfælde, hvor en efterfølgende investivering ikke afslører noget spor på havet, der kan forklare en OIL-OBS. I en del af disse tilfælde har der utvivlsomt 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.

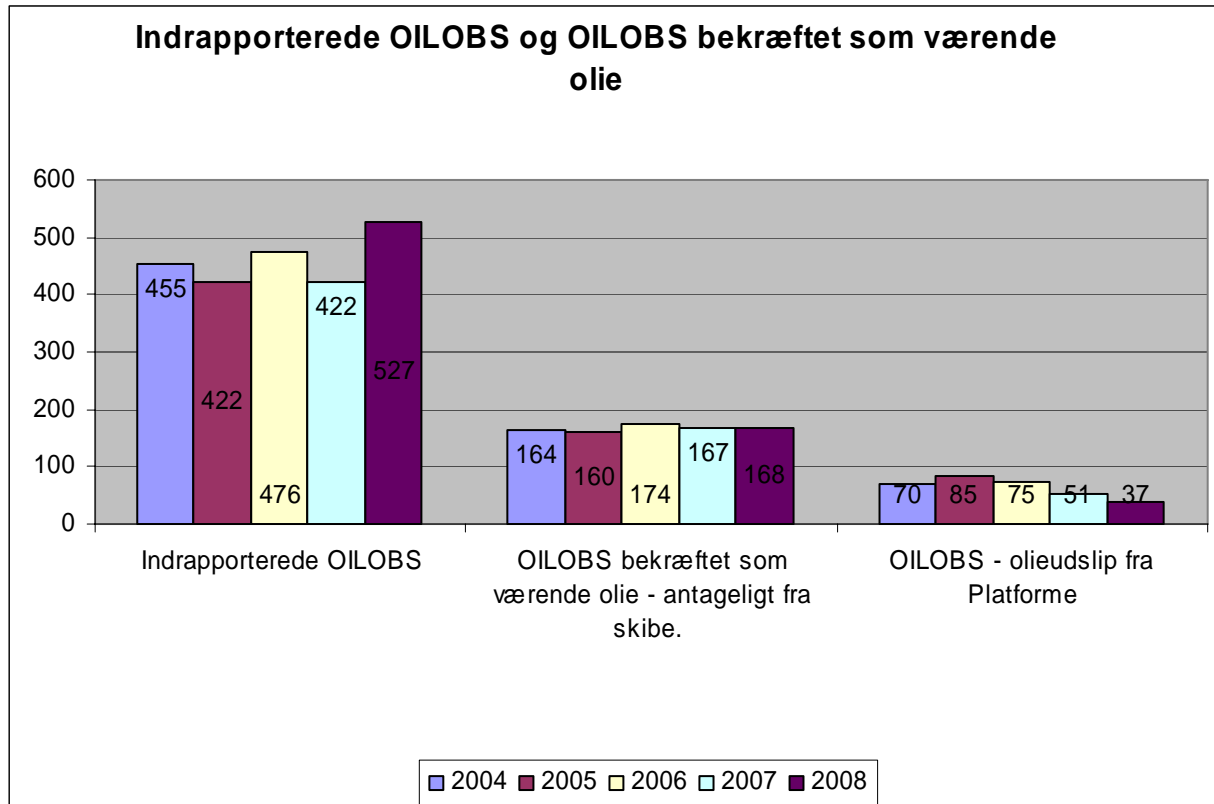
10. UDLEDINGER FRA SKIBE

En væsentlig del af formålet med den miljømæssige overvågning af de danske farvande er at konstatere, hvorvidt dansk lovgivning på området efterleveres. De erkendte olieudslip, der må formodes at stamme fra skibsfarten, omfatter både uheld som eksempelvis tekniske defekter og den bevidste udledning af spildolie for f.eks. 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 at stamme fra skibe.

- 2004: 164
- 2005: 159
- 2006: 172
- 2007: 165
- 2008: 168



Figur 10, udviklingen i formodede og bekræftede olieobservationer grafisk for årene 2004-08.

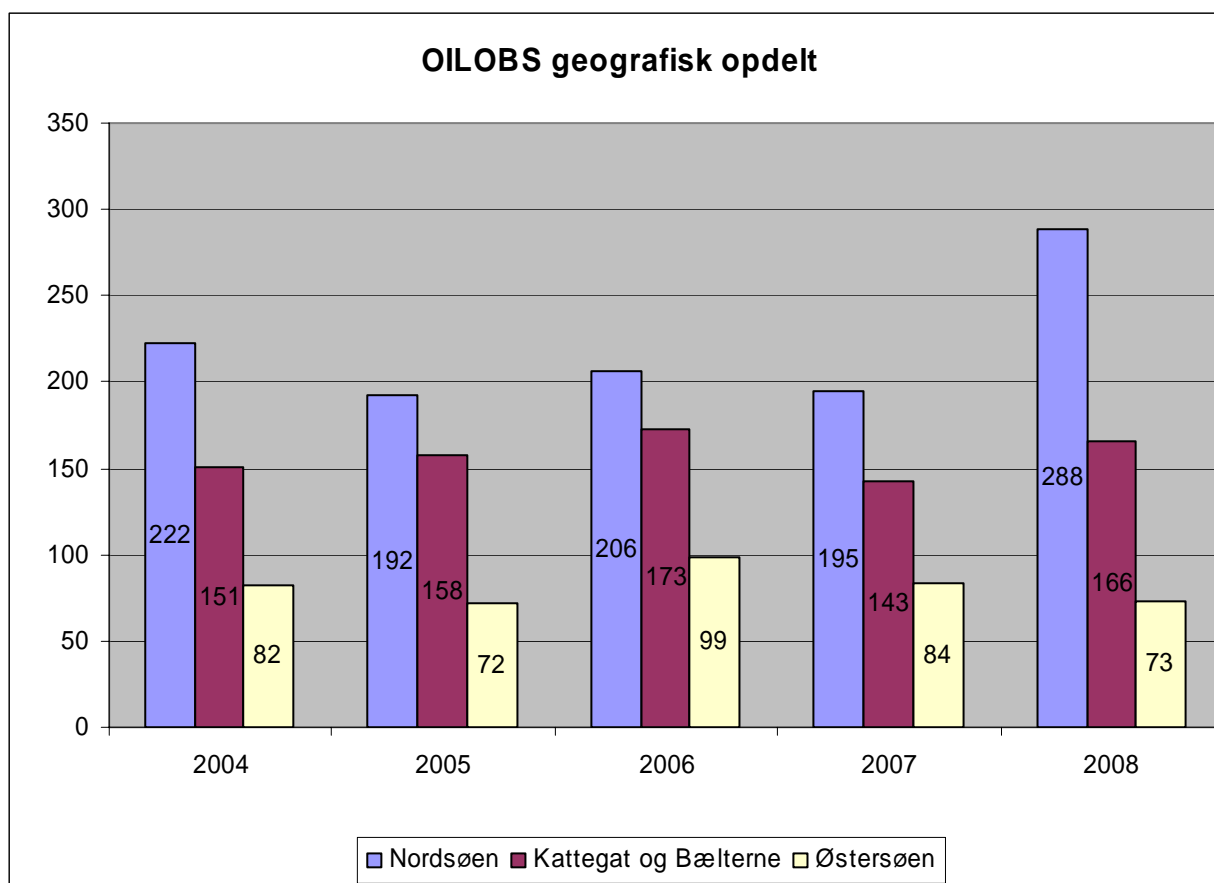
11. OBSERVATIONSMELDINGER GEOGRAFISK OPDELT

11.1. De 527 OILOBS fordeler sig således i forhold til observationsområde:

- 288 i Nordsøen.
- 166 i Kattegat og Bælterne.
- 73 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, og den tætte trafik i Kattegat og Bælterne giver anledning til en forholdsvis 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 været markant højere end de foregående år, hvilket hænger sammen med større flyaktivitet i dette område.



Figur 11, OILOBS geografiske fordeling for årene 2004-08.

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 527 OILOBS i 2008 vedrørte 47 sager refusionsbetalinger og politianmeldelser. Refusionsbetalingerne omfatter primært udgifterne for indsættelse af skibe med videre for at imødegå et eventuelt olieudslip.

Der er i 2008 udstedt 9 administrative bøder efter reglerne i havmiljøloven.

Endelig er der indgivet 18 politianmeldelser vedrørende ulovlige udledninger, som nu ligger til sagsbehandling ved politiet.

13. OVERFØRSEL AF OLIELASTER MELLEM SKIBE PÅ DANSK SØTERRITORIUM

13.1. Der er i 2008 registreret 64 overførsler af olielaster mellem skibe i danske farvande benævnt "STS operationer" afledt af det engelske "Ship To Ship". Den overførte oliemængde androg 3.304.409 tons 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. Således bliver der i disse år udført et antal STS operationer, hvor supertankere lastes delvis i olieudskibningshavne i Østersøen for derefter at modtage resten af lasten fra mindre tankskibe, efter at de har passeret de indre danske farvande. Specielt Primorsk i Rusland er en hurtigt voksende udskibningshavn for såvel råolie som raffinerede olieprodukter fra russiske oliefelter.

13.2. Søfartsstyrelsen har som ansvarlig myndighed inden for STS-området 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:

- 2.109.235 tons blev omladet ved 16 operationer på Frederikshavn Red og i Ålbæk Bugt.
- 312.718 tons blev omladet ved 17 operationer i Kalundborg Fjord. Der var her primært tale om lastning af bunkertankskibe.
- 5.309 tons blev omladet ved én operation på Københavns Red.
- 1.003.147 tons blev omladet ved 30 operationer andre steder på søterritoriet.

SOK har i 2008 konstateret et enkelt mindre olieudslip i forbindelse med STS-operationer: SOK vurderer risikoen for udslip ved disse operationer som værende minimal.

14. BEKÆMPELSESOPERATIONER OG ANDRE INDSATSER

Antallet af bekæmpbare olieforureninger i SOK regi var to:

Udslip ved Prøvestenen (OILOBS 004-08) af ca. 150 kubikmeter olie. Det lykkedes de indsatte enheder at opsamle hele den udledte mængde olie.

Udslip af mindre mængde ved Kalundborg Fjord (OILOBS 409-08) i forbindelse med en STS-operation, hvor der blev opsamlet ca. 0,5 kubikmeter olie, hvilket var langt det meste.

Derudover skete endnu en forurening (OILOBS 500-08), hvor ressortansvaret ligger hos Miljøstyrelsen, idet der er tale om et udslip fra en olieplatform, hvor den pågældende koncessionshaver har ansvaret for opsamling af olien. Hændelsen fandt sted i Nordsøen ved

Syd Arne, hvor der var tale om et udslip af råolie. Et havmiljøfly bidrog i den forbindelse med positions- og mængdeangivelser af olien. Søværnets miljøskibe var indsat i forbindelse med 36 grundstødninger som beredskab mod olieudslip. I ét tilfælde var der udslip af mineralisk olie.

15. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

15.1. Antallet af oprettede OILOBS i 2008 steg i forhold til 2007 med 100, svarende til 19 %. 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 antallet stort set konstant i forhold til 2007.

15.2. SOK vurderer, at en næsten statisk tilstand i antallet af registrerede udledninger hidrørende fra skibe i den givne periode, sammenholdt med en intensiveret overvågning i form af et forøget antal satellitbilleder, 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, og en væsentlig opgave i forbindelse med beskyttelse af havmiljøet er at ændre skibsfartens adfærd i en mere miljøbevidst retning. SOK fokuserer på den præventive indsats ved f.eks. en intensiveret overvågning af skibstrafikken, miljøanråb og STOP OLIEN-kampagnen. Derudover må der i fremtiden forventes en yderligere reduktion i skibenes bevidste udledninger af olie, idet der generelt arbejdes for, at det ikke skal kunne betale sig, at udlede olien illegalt; bl.a. i form af bedre muligheder for at komme af med olien i havnene uden ekstra omkostninger for skibet, at straffen for at bryde love og påbud øges, samt at der generelt skabes en perception af, at en ansvarlig miljøpolitik er væsentlig for rederiernes omdømme.

15.3. SOK har også i 2008 haft stor fokus på risikoen for ulykker til søs, som udgør en risiko for havmiljøet. SOK kan i den forbindelse med tilfredshed notere sig, at der i 2008 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 til stadighed arbejder på at reducere denne risiko.***

NILS WANG
kontreadmiral