

Nr. 185 | juni 2003

Udgiver  
Teknologirådet  
Antonigade 4  
1106 København K  
Tlf. 33 32 05 03  
rtt@tekno.dk

Abonnement  
Gratis pr. email  
Tilmelding på:  
rtt@tekno.dk  
Tidligere nyheds-  
breve findes på:  
www.tekno.dk

ISSN: 1600-2105

## Mens vi venter på ulykken

**Det danske beredskab til olieudslip kan blive bedre**

**Flere olietransporter i Østersøen**

>

**Tre forslag til bedre beredskab**

>

**Store olieudslip fra forliste skibe er kommet højt op på den internationale dagsorden efter meget alvorlige olieforureninger af kysten i Frankrig og Spanien. Men også i Danmark er opmærksomheden skærpet, ikke mindst på grund af udsigten til en markant stigning i Ruslands olietransporter gennem Østersøen. Høringseksperternes højeste ønske er derfor en aftale med Rusland om at forbyde transport af tung olie i enkeltskrogede skibe i Østersøen. To andre konkrete forslag er at sammenkøre overvågningssystemerne og at udpege nødområder, hvortil skibe kan trækkes hen, når ulykken er sket.**

*Dette Fra rådet til tinget er skrevet på baggrund af Teknologirådets høring om olietransport gennem danske farvande, som fandt sted den 14. maj 2003.*

Det er et spørgsmål om tid, før Danmark ser sin næste olieforurening.

Så klar var meldingen fra den række af eksperter, der var inviteret til en Folketingshøring om olie-transport gennem danske farvande, som fandt sted den 14. maj 2003.

Helt præcist var formålet med høringen at belyse og vurdere risikoen ved uheld for olietransporter gennem danske farvande.

De inviterede eksperter kom som bekendt ikke til at vente ret længe, før de fik ret i deres spådom. For den 1. juni 2003 sank det kinesiske skib "Fu Shan Hai" nord for Bornholm efter et sammenstød med det cypriotiske fragtskib "Gdynia, og lækkede herefter olie, som drev ind på den sydsvenske kyst.

Årsagen til pessimismen skal søges i en række forhold, men særligt den voldsomme russiske udvidelse af den Østersø-baserede olieeksport giver anledning til stor bekymring. Antallet af skibe på Østersøen er allerede meget stor, og der er kun udsigt til at den bliver større og større.

**Trafikmængden stiger i Østersøen**

Netop i disse år udvider russerne deres olieeksport markant. I år 2001 blev olieterminalen Primorsk ved

Skt. Petersborg indviet. I dag har Primorsk-terminalen en kapacitet på 12 millioner tons olie om året. Målet er at udskibningskapaciteten i Primorsk-terminalen i år 2010 skal op på 45 millioner tons olie om året.

Til sammenligning transporteres der 81 millioner tons olie årligt gennem Østersøen, og dette tal forventes derfor at stige med 40% i de kommende år. Og allerede i dag er trafikken intens. For eksempel er der til enhver tid mere end 2000 kommercielle skibe på farten.

- Førhen var det grundstødninger, som gav problemer, men i dag er det helt klart kollisioner, som er det største problem. Og med udsigt til en kraftig stigning i den samlede olietransport, er det klart, at risikoen for et alvorligt uheld stiger markant, siger Mogens von Jessen, der er formand for foreningen Danske Lodser.

Det centrale spørgsmål er så, hvor galt det går, når de uundgåelige uheld sker. Hvor mange fugle vil blive smurt ind i olie? Hvor lang tid går der, før de ramte strande kan bruges igen? Hvad sker der med fiskeriet? Og hvor alvorlig er en olieforurening egentlig for turisterhvervene i Danmark?

## Danmarks unikke fugleliv

- Danmark er et særligt vigtigt område i forhold til fuglelivet i Europa, fordi Danmarks forholdsvis store lavvandede områder betyder, at Danmark fungerer som en port mod nord for et meget stort antal trækfugle, siger biolog Knud N. Flensted fra Dansk Ornitologisk Forening.

Hvert år yngler eller raster op imod ti millioner vandfugle i de danske farvande, hvilket gør områderne helt enestående målt med internationale alen.

- Derfor vil en olieforurening, der rammer det forkerte område i marts eller april måned få katastrofale konsekvenser. For eksempel vil et uheld ud for Samsø på dette tidspunkt kunne slå op imod 200.000 vandfugle ihjel, siger Knud N. Flensted. I givet fald vil der være tale om store andele af de internationale bestande af nogle af arterne.

- For trækfuglenes vedkommende vil ingen arter formentlig blive udryddelsestruede, selv ved meget store udslip. Men det vil kunne tage mindst 10-20 år, før arterne er oppe på bæredygtigt niveau, og det er klart, at fuglene herefter vil være ekstra sårbare overfor sygdom og nye olieforureninger, siger Knud N. Flensted.

## Fiskerne rammes hårdt

Udover fuglelivet rummer havet også andre store naturværdier, som for eksempel de 3000 danske fiskere stærkt afhængige af, om end fiskerne primært har gjort sig disse erfaringer via eksempler i udlandet.

- Udover uheldet med "Baltic Carrier" i Grønsund mellem Falster og Møn, har vi gudskelov ikke selv gjort os erfaringer med alvorlige olieforureninger her i Danmark, siger formanden for Danmarks fiskeriforening Thorkild Førby.

Set med fiskernes øjne har en alvorlig olieforurening to umiddelbare konsekvenser i form af døde fisk og ødelagte fangstredskaber. Derudover er det ligesom med fuglelivet i høj grad spørgsmålet om tid og sted, som afgør langtidseffekten af uheldet.

- For eksempel vil selv et mindre oliespild i et gydeområde midt i en gydeperiode give en større og mere langvarig skade end et stort oliespild om vinteren, siger Thorkild Førby.

Da olietankeren "Baltic Carrier" stødte sammen med "Tern" i Grønsund slap cirka 2.700 tons råolie ud. På grund af dårligt vejr fik myndighederne kun opsamlet 1.100 tons, og der skete stor skade på de lokale fiskeres bundgarnsnet. Desuden forsvandt fiskene også i de områder, hvor bundgarnene ikke var blevet ødelagt af olien.

- De første 5-6 måneder efter olieudslippet var der ingen fangster, men omkring otte måneder efter begyndte bestanden at vende tilbage til området igen, siger Thorkild Førby.

Ni fiskere fik efterfølgende udbetalt 750.000 kroner og 510.000 kroner for henholdsvis ødelagt grej og tabt fiskeri.

- Imidlertid er det stadig uklart, hvad de langsigtede konsekvenser af "Baltic Carriers" forlis bliver. Typisk forsvinder de synlige tegn på et olieudslip som for eksempel oliepletterne langt hurtigere end de giftstoffer, der er ophobet i organismene og bundfaldet, siger Thorkild Førby.

## Mediedækningen vigtig for turismen

Selv om olieudslippet i Grønsund var alvorligt, ramte det imidlertid ikke turismen i området særligt hårdt.

- Uheldet skete i marts måned, som er lavsæson. Og da oprydningsarbejdet foregik meget effektivt, var de fleste synlige skader forsvundet, da højsæsonen satte ind i juli og august, siger chefkonsulent Niels Henrik Larsen fra Danmarks Turistråd.

Var "Baltic Carrier"s forlis sket i juli måned, havde det været en helt anden historie.

- Så ville det ganske enkelt have været fatalt for turismen på Nordfalster og Møn. Men det er svært at sige, for reelt er det medieomtalen, som er den afgørende faktor for de konsekvenser turisterhvervene står overfor i forbindelse med et olieudslip, siger Niels Henrik Larsen.

Det centrale spørgsmål er derfor, hvordan et uheld bliver omtalt i de internationale medier. For der er ingen tvivl om skadevirkningen, når et uheld er slemt nok til at komme i de internationale medier.

- I Danmark har vi endnu ikke gjort os nogle konkrete erfaringer med svigtende turisme på grund af oliespild. Men både i Bretagne i Frankrig og Galicien i Spanien har de store olieforureninger haft virkelig alvorlige konsekvenser for turismen, siger Niels Henrik Larsen.

## Ingen lodspligt

Udsigten til den kraftigt stigende trafik og dermed stigende risiko for en stor og alvorlig olieforurening i danske farvande rejser naturligt nok spørgsmålet om, hvad Danmark kan gøre for at beskytte sit hav og sine kyster yderligere.

- I dag bruger omkring 50% af skibene lods. Det er ikke lovpligtigt at bruge lods i internationalt farvand, men skal olie- eller kemikalielastede skibe besjle dansk farvand er der lodspligt, siger direktør i farvandsvæsenet Knud E. Borck.

På samme måde kan myndighederne heller ikke stille krav til konstruktionen af skibe, der kun er i transit.

Til gengæld har søfartserhvervet og industrien indgået en endelig aftale med erhvervsminister Bendt Bendtsen, at der kun bruges dobbeltskrogede skibe til transport af tung miljøskadelig olie til og fra danske havne, opankringspladser og terminaler.

Som følge af "Prestige"s og "Erika"s forlis ud for henholdsvis den spanske og den franske kyst har der været stor international fokus på de enkeltskrogede skibe i forhold til de dobbeltskrogede.

Udgiver  
Teknologirådet  
Antonigade 4  
1106 København K  
Tlf. 33 32 05 03  
rtt@tekno.dk

Abonnement  
Gratis pr. email  
Tilmelding på:  
rtt@tekno.dk  
Tidligere nyheds-  
breve findes på:  
www.tekno.dk

ISSN: 1600-2105

## Forbud mod enkeltskrog

Der kører således en parallel proces i både EU og i den internationale søfartsorganisation IMO (International Maritime Organization), hvor endemålet er et forbud mod transport af tung olie i andet end dobbeltskrogede skibe.

- Men der kommer helt sikkert til at gå nogle år, før sådan et forbud træder i kraft, og hvis det bliver i EU-regi, omfatter det ikke Rusland, medmindre EU-kommissionen får lavet en særlig aftale. Derfor bør Danmark presse på for en sådan aftale med russerne, uanset om det bliver IMO eller EU, som kommer først med forbudet, siger Knud Pontoppidan, der er formand i Danmarks Rederiforening.

Rusland er dog med i HELCOM-samarbejdet for Østersø-landene, som arbejder for at få godkendt Østersøen som et særligt beskyttet havområde på linie med Great Barrier Reef i Australien og den cubanske skærgård.

Udpeges et havområde, som særlig følsomt, får de pågældende stater nemlig videre beføjelser under IMO til at fastlægge sejlruiter og give pålæg til skibene, herunder også et forbud mod sejlads med enkeltskrogede skibe.

- I givet fald vil det åbne glimrende mulighed for en konkret forhandling med russerne om at skærpe kravene til olietransporten. Men hvis det ikke lykkes, må de danske politikere bestræbe sig på at få en anden form for aftale på plads, siger Knud Pontoppidan.

## Rusland er knasten

Lidt overraskende er Greenpeace fuldstændig på linie med Dansk Rederiforening.

- Rusland er knasten i det her problem, om end vi også meget gerne ser Østersøen som et særligt beskyttet havområde under IMO af flere og andre grunde end Dansk Rederiforening, siger kampagneleder Jacob Hartmann fra Greenpeace.

Indtil videre har Rusland været enige i, at Østersøen skal være særligt beskyttet havområde på møderne i HELCOM.

- Der er ingen tvivl om, at det bliver langt vanskeligere, når rammerne rent faktisk skal udfyldes. Desuden skal IMO også godkende de tiltag, som HELCOM-landene i givet fald vil gennemføre, siger Jacob Hartmann.

Selv om det primært er på den internationale scene at slaget skal slås for at mindske risikoen for nye olieforureninger i danske farvande, så er der også en række tiltag, som selv Danmark kan gennemføre.

## 15 forslag til forbedringer

Konsulentfirmaet COWI har analyseret 15 af disse tiltag med hensyn til pris og effekt. Tiltagene falder i to grupper, nemlig overvågning og udvidelse af sejlrender.

- Når det handler om udvidelse af sejlrender er der primært tale om en engangsudgift i forbindelse med

etableringen, mens overvågningstiltag for bestemte områder domineres af driftsomkostningerne, siger civilingeniør Andreas Friis-Hansen fra COWI.

Analysen viser, at det mest omkostningseffektive tiltag består i at grave Drogden Rende i Øresund bredere, mens nummer to i rækken handler om at indlemme Hatter Rev i overvågningssystemet VTS Storebælt.

Prisen er opgjort per undgået udslip i år 2001 og 2008, hvor de to nævnte tiltag koster henholdsvis 50 og 54 millioner kroner per undgået udslip i år 2001, mens de samme priser i 2008 er vokset til 91 og 125 millioner kroner.

- Som sagt bliver afgravningsiltagene mere og mere attraktive med årene, fordi hele investeringen skal afholdes ved etableringen. På den anden side vil afgraving kun virke lokalt, mens øget overvågning kan foregå fra et og samme operatørrum, hvilket kan give stordriftsgevinster, siger Andreas Friis-Hansen.

## Tre konkrete forslag fra eksperterne

### 1. Forbud mod enkeltskrogede skibe

En aftale med Rusland om at forbyde transport af tung olie i enkeltskrogede skibe i Østersøen.

Sådan lyder eksperternes absolut højeste ønske, når det handler om at beskytte Østersøen i fremtiden.

- Paradoksalt nok transporteres den tunge og billige olie, der virkelig skader miljøet ved udslip, traditionelt i de gamle enkeltskrogede skibe. Derfor er det lige netop den slags skibe, som vi skal forhindre i at sejle i Østersøen, siger formanden for Danmarks Rederiforening Knud Pontoppidan

Danmarks Rederiforening bakkes op af Greenpeace, Danmarks Naturfredningsforening, Verdensnaturfonden, Dansk Botanisk Forening og Friluftsrådet.

- Umiddelbart foretrækker vi, at forbudet opstår som følge af, at Østersøen bliver godkendt som et særligt beskyttet havområde under IMO, men sker det gennem en politisk aftale mellem Østersølandene er det også glimrende. Det handler først og fremmest om at forhindre den olietransport, som rummer risiko for en virkelig alvorlig miljøkatastrofe i Østersøen, siger Jacob Hartmann fra Greenpeace.

### 2. Sammenkøring af overvågningssystemerne

- Systemer som VTS, AIS og elektroniske søkort vil i løbet af få år give mulighed for en langt stærkere præventiv indsats. Særlig hvis vi i Danmark går efter en lave en integreret løsning, hvorfor jeg vil foreslå at man iværksætter en samlet systemanalyse, siger Knud Pontoppidan.

Dette forslag nyder også fuld opbakning hos de grønne organisationer, som dog betoner vigtigheden af, at gøre systemerne så aktive som muligt.

- Det menneskelige element i overvågningen er utrolig vigtigt forstået på den måde, at det ikke bare bliver et system, som registrerer, hvordan skibene sejler. Systemet skal også give mulighed for at gribe

Udgiver

Teknologirådet  
Antonigade 4  
1106 København K  
Tlf. 33 32 05 03  
rtt@tekno.dk

Abonnement

Gratis pr. email  
Tilmelding på:  
rtt@tekno.dk  
Tidligere nyheds-  
breve findes på:  
www.tekno.dk

ISSN: 1600-2105

aktivt ind, når man ser skibe, der kommer ud af kurs, siger Jacob Hartmann fra Greenpeace. Desuden fremhæver de grønne organisationer også muligheden for at øge erstatningsansvaret, som et vigtigt tiltag for at sikre Østersøen mod olieforurening.

### 3. Udpeging af nødområder

Når uheldet er ude, viser erfaringerne fra de alvorlige olieudslip i Spanien og Frankrig, at det gøre en betydelig forskel, hvis der på forhånd er udpeget nødområder, hvor et havareret skib kan bugseres hen for at mindske forureningen.

- For eksempel kunne man i Spanien have slæbt "Prestige" ind i en bugt, hvor man måske bedre kunne styre olien. I stedet valgte man at slæbe skibet til havs, hvilket førte til de tragiske konsekvenser, som vi alle har set i fjernsynet, siger Fritz Gantzhorn, der er sekretariatschef i Dansk Navigatørforening. I Danmark er der ikke langt fra kysterne til sejlruerne, og derfor vil der være gode muligheder for så vidt, at nødområderne er udpeget på forhånd. - Det er selvfølgelig meget, meget vigtigt, at områderne er udpeget på forhånd. Vi kan ikke læne os tilbage og sige, at vi klarede "Baltic Carrier" sagen. For det var i virkeligheden et relativt lille olieudslip, siger Fritz Gantzhorn.

*Fra Rådet til tinget udgives af Teknologirådets sekretariat.*

*Dette nummer er skrevet af journalist Carsten Engedal. Redaktør: Informationsprojektleder Ida Leisner.*

*De sidste fem numre Fra rådet til tinget er:*

*184: Pris på miljøet*

*183: Dårlig sikkerhed til hjemme-pc'en*

*182: EPJ også patientens værktøj*

*181: Effektiv overvågning af havmiljøet*

*180: Pensionsalderen til debat*

Udgiver

Teknologirådet  
Antonigade 4  
1106 København K  
Tlf. 33 32 05 03  
rtt@tekno.dk

Abonnement

Gratis pr. email  
Tilmelding på:  
rtt@tekno.dk  
Tidligere nyheds-  
breve findes på:  
www.tekno.dk

ISSN: 1600-2105