

Øresundsvandsamarbejdet – Öresundsvattensamarbetet

Notat om sejladssikkerheden og risikoen for skibskollisioner i Øresund.

Baggrund

Styregruppen bad på sit møde den 28. oktober 2004 den faglige sekretær udarbejde et notat omhandlende en vurdering af sejladssikkerheden og risikoen for skibskollisioner i Øresund samt mulighederne for, at de danske og svenske myndigheder kan forbedre sejladssikkerheden/reducere risikoen for skibskollisioner i Øresund.

Notatets grundlag

Den faglige sekretær har med held/medgång indhentet oplysninger fra en række danske og svenske myndigheders web-steder og ved direkte kontakt med nogle af disse myndigheder. Dette notat er udelukkende baseret på myndighedernes oplysninger, som blandt andet findes på de web-steder og i de rapporter, hvortil der henvises i litteraturlisten nedenfor.

Den danske Rigsrevision har som sin del af en undersøgelse med deltagelse af rigsrevisionerne i Estland, Finland, Letland, Litauen, Polen, Rusland og Tyskland undersøgt implementeringen i dansk ret af udvalgte artikler i Helsinki-konventionen (artiklerne 8, 13, 14 og 16) samt, hvordan beredskabet virkede i et konkret tilfælde. En fælles rapport om undersøgelseerne ventes at foreligge i den nærmeste fremtid. Den danske Rigsrevisionen har på forespørgsel/forfrågan oplyst, at den svenske Riksrevision ikke har ønsket at deltage i undersøgelsen.

Svenska rekommendationer och värderingar

En nationell svensk samverkansgrupp med representanter för Räddningsverket, Kustbevakningen, Naturvårdsverket, Sjöfartsverket, Svenska kommunförbundet, IVL och Svenska Miljöinstitutet AB genomför regelbundet en översyn av beredskapen för bekämpning och sanering av olja orsakad av utsläpp till havs. En rapport *Det svenska marina oljeskadeskyddet inför 2010-talet* utarbetas för närvarande (oktober 2003) av samverkansgruppen och kommer att ange inriktningen för de närmaste 10-15 åren. Arbetet omfattar bekämpning av olja och sådana kemikalier, som kan omhändertas med i huvudsak samma teknik som olja. En utredning (*Att komma åt oljeutsläppen*, SOU 1998:158) överlämnades till svenska regeringen (Näringsdepartementet) i december 1998. Regeringen lade i maj 2001 fram en proposition (2000/01:139) som antogs i sin helhet av riksdagen i december samma år. I propositionen redovisas en sammanfattning av beslutade åtgärder i sin helhet – ingripanden mot fartyg, sanktioner och tillsyn med anledning av den s. k. Östersjöstrategi som är en överenskommelse mellan länderna runt Östersjön med syfte att skydda den marina miljön från skadlig påverkan från fartyg. Øresund och sydöstra Sverige är kustområden där risken för oljeförorening är större än genomsnittet. Under de senaste åren har råoljeimporten från Ryssland och övriga f. d. Sovjetrepubliker mer än fyradubblats (från 0,5 millioner fat/dag i 1995, COWI, se

nedan). En stor del av den ökade ryska oljeexporten transporteras sjövägen över Östersjön. Denna utveckling förväntas fortsätta med 40 % under perioden 1995-2017.

Förändringar som medför minskad risk

Bland de förändringar som har eller förväntas komma att bidra till minskade utsläppsrisker kan bl. a. Noteras:

- Antalet registrerade små operationella utsläpp minskar.
- Andelen enkelskrovsfartyg minskar på sikt och bidrar till en förnyring av flottan och en reduktion av de konsekvenser som kan orsakas av grundstötning och kollision.
- Utbyggnad av VTS i Öresund (se nedan) förväntas ge riskreducerande effekt om den genomförs.
- Utbyggnad av AIS (Automatic Identification System) underlättar säker navigering och minskar olycksriskerna. Det danske Farvandsvæsen har på förfrågan upplyst, att det svenska landbaserade AIS etablerades i 2003.

Förändringar som medför ökad risk

Det finns ett antal faktorer och förhållanden som bidrar till att öka riskerna för olyckor med oljeutsläpp, bl. a. kan följande noteras:

- Ökad fartygstrafik – en ökning förväntas för såväl antalet fartygsrörelser som oljetransportkvantitet och sannolikheten för utsläpp främst till följd av kollisioner och grundstötningar ökar därmed.
- Terroristhandlingar har identifierats och uppmärksammas som realistiska hot mot exempelvis fartyg och offshoreinstallationer.
- På kort sikt kan inte uteslutas att ökningen och en inte obetydlig andel av oljetransporterna i Östersjön sker med äldre fartyg i dåligt skick och med bekvämlighetsflaggade fartyg med mindre krävande säkerhetskontroll från flagstatsadministrationen.
- Rutiner för hamnstatskontroller i området är (2003) inte harmoniserade och riskerna får att ”sub-standard”-fartyg skall kunna trafikera området och inte bli föremål för hamnstatskontroll bidrar till större risker.

Förslag på åtgärder (2003)

Ett uppdrag genomförs för att utvärdera effekterna av operationella kemikaliespill från fartyg i svenska vatten.

Danske anbefalinger og vurderinger

De danske myndigheder har i deres rapporter og beretninger givet en lang række vurderinger og anbefalinger med henblik på forbedring af sejladsikkerheden. De vigtigste (forfatterens skøn) af disse vurderinger og anbefalinger gengives her:

Søfartsstyrelsen og Farvandsvæsenet (COWI) 2002

Anbefaling: Etablering og operationalisering af et AIS-system i Øresund. Er besluttet. Vil være operationelt i hele Danmark midt i 2005.

Anbefaling: Elektroniske søkort (Electronic Chart Display System –ECDIS) gøres ligeværdige med papirsøkort og kobles sammen med GPS (Geographical Positioning System). Er besluttet.

Anbefaling: Udfasning af enkeltskrogede tankskibe fra 2003 – 2015. Er besluttet.

Anbefaling: Fornyet opmåling af de vigtigste sejlruiter. Er besluttet.

Anbefaling: Intensiveret brug af lods. Er besluttet.

Vurdering: Etablering af et fælles dansk-svensk skibsovervågningscenter (”VTS-center” (VTS = Vessel Traffic Service)) uden vagtskib for hele Øresund vil være mere omkostningseffektivt end separate centre i Sundets nordlige del og ved Drogden. Dette ville give mulighed for vejledning af trafikken både øst og vest for Saltholm og Ven. Der findes ikke en entydig måde for, hvordan Ven skal passeres. Etableringspris: 5 – 10 mio kroner. Dertil kommer driften ca. 10 mio kroner pr. år.

Anbefaling: Etabler trafikseparering ved midtfarvandsafmærkningen udfor Jægersborg Hegn, så skibe fra Københavns red skal sejle øst om afmærkningen.

Anbefaling: Udvid Drogdenrenden fra 300 m til 600 m. Drogden skønnes at være det mest risikofyldte farvandsområde i Øresund. Pris: 350 – 400 mio kroner.

Tværministeriel rapport 2004

Vurderinger af midler til at intensivere brugen af lods såsom lavere lodstakster, direkte opkald til skibe, når de nærmer sig danske/svenske farvande, landbaseret lodsning, anerkendelse af lodser fra østersølande og EU-lande med videre; (det er ikke muligt at indføre lodspligt for gennemsejlede skibe i danske farvande).

Anbefaling: Anvendelse af AIS og kystradar og samkøring af disse og eventuel etablering af AIS-transpondere på havvindmøller.

Anbefaling: Etabler en klar ansvarsfordeling mellem de involverede myndigheder.

Anbefaling: Øget informationsudveksling mellem kompetente myndigheder på det maritime område.

Anbefaling: Skærpet meldepligt for statslige fartøjer.

Forsvarsministeriet 2004

Forslag om anlægslov for opstilling i 2005 af kystradarstationer ved Hellebæk, Helsingør og på Stevn (samt en række andre steder uden for Øresundsområdet).

Rigsrevisionen 2005

Helsinkikonventionens bestemmelser er implementerede i danske retsfor skrifter.

Myndighedernes tilsyn med, om danske love og forskrifter om beskyttelse af havmiljøet overholdes, er utilstrækkeligt. De danske myndigheder har sikret, at en række tiltag om forbedring af navigationsforholdene er iværksat.

De danske myndigheders foranstaltninger, som skal sikre et beredskab, der vil være i stand til effektivt at kunne bekæmpe en forurening, bør udvikles yderligere. Forsvaret bør lave en ny risikoanalyse for de danske farvande, efter at Rusland i 2002 åbnede den enorme olieudskibsningshavn Primorsk nær Sankt Petersborg.

Status 2005

Den danske regering har i 2004-2005 igangsat flere lovgivningsinitiativer for blandt andet at intensivere brugen af lods og at etablere en dækkende kystradar. Disse lovforslag er bortfaldet ved Folketingsvalgets udskrivelse den 18/1 2005. Det formodes, at de vil blive genfremsat efter valget.

Konklusioner

Følgende ikke-iværksatte operationelle tiltag/åtgærder vil øge trafiksikkerheden i Øresund og mindske risikoen for skibskollisioner:

Et fælles/gemensamt dansk-svensk VTS-center (se ovenfor),

Trafikseparering udfor Jægersborg Hegn (se ovenfor),

Udvidelse af Drogdenrenden (se ovenfor).

Andre tiltag, som er foreslået (LUCRAM, se nedenfor):

Etablering af en fælles dansk-svensk risikodatabase for Øresund, som hurtigt skal kunne ajourføres og være let tilgængelig,

Satellitforbundne "transponders" på alle skibe (AIS-system),

Gratis lodsning,

Trafikadskillelse (som i Den engelske Kanal),

En international konference om en ny Øresundstraktat til afløsning af traktaten fra 1857, som afskaffede Øresundstolden.

Et åbent skibsregister for rederier, hvis skibe sejler gennem Øresund, for at undgå "substandard vessels",

ATC-systemer til skibe (ATC = Automatic Train Control), som standser skibet/toget i tilfælde af signal med rødt lys.

Sidste nye forslag:

Storebæltsbroen blev den 3. marts 2005 påsejlet af et 3.600 ton tungt containerskib, som blev svært beskadiget, og et besætningsmedlem blev dræbt ved sammenstødet med broen. Dette førte til reaktioner fra svenske og danske myndigheder og politikere:

Chefen for Sydkustens Sjötrafikområde Anders Alestam blev den 5. marts interviewet af Danmarks Radio, som bragte interviewet i Radioavisen. Han foreslog blandt andet, at der indføres trafikseparering i Øresund, sådan at nordgående fartøjer sejler i svensk

farvand (øst om Ven) og sydgående fartøjer sejler i dansk farvand (vest om Ven) eller omvendt, og at der oprettes et fælles svensk-dansk VTS-system i Øresund.

Berlingske Tidende skrev søndag den 6. marts 2005, at den danske erhvervsminister Bendt Bendtsen allerede den 22. februar 2005 henvendte sig til den svenske regering for at få gang i forhandlinger om etablering af et VTS-system i Øresund. Avisen/tidningen citerer også Anders Alestam (se ovenfor) for at opfordre til, at systemet kommer til at dække hele Øresund og ikke blot Øresundsforbindelsen mellem Malmö og København.

Litteratur- og internethenvisninger

Delmål 7: Genom skärpt lagstiftning och ökad övervakning skall utsläppen av olja och kemikalier från fartyg minimeras och vara försumbara/negligeable senast år 2010. I Naturvårdsverket: Hav i balans samt levande kust och skärgård. Underlagsrapport till fördjupad utvärdering av miljömålsarbetet. Rapport 5321, oktober 2003. ISBN 91-620-5321-3.pdf.

Rigsrevisionen: Beretning til statsrevisorerne om Helsinki-konventionens bestemmelser om forurening af havmiljøet. 18. januar 2005. Findes på ØSV-hjemmesiden, www.Oresundsvand.dk.

Søfartsstyrelsens hjemmeside www.sofartsstyrelsen.dk: Fakta om sejladsikkerhed i Østersøen. 21. december 2004.

Danish Maritime Authority/Søfartsstyrelsen: Ship Reporting System, SHIPPOS. 21. december 2004.

Forsvarsministeriet: Styrket sikkerhed for danske kyster og farvande. November 2004. Link findes på ØSV-hjemmesiden.

Forsvarsministeriet, Miljøministeriet, Finansministeriet, Udenrigsministeriet, Økonomi- og Erhvervsministeriet: Rapport vedrørende øget anvendelse af lodser samt styrket overvågning af sejladsikkerheden. April 2004. Findes på ØSV-hjemmesiden.

Søfartsstyrelsen og Farvandsvæsenet (COWI): Risikovurdering af sejladsikkerheden i de danske farvande. Juni 2002.

Lunds Universitets Center for Risikoanalyse og Ledelse LUCRAM (Lund University Centre for Risk Analysis and Management) har publiceret en række rapporter om især risikoen for olieudslip i Øresund:

2001 Vulnerability and Hot Spot Assessment of Öresund for Oil Spills - a Mapping Approach, Jerry Nilsson, Niklas Törneman

2005 Det internationella sjösäkerhetssystemet och dess brister: Kan ett öppet fartygsregister stärka miljö- och sjösäkerheten i Öresund och Östersjön?, P. Göran T. Hägg

2006 Fartygsolyckor i Öresund - människan, människa-teknik-systemet och organisationen som risk- och säkerhetsfaktorer, Åsa Ek

2007 **Riskinventering Öresund**, Omar Harrami, Martin Kylefors

2008 **Vulnerability analysis Öresund**, Jerry Nilsson

(2009) **Analys av miljörisker associerade med fartygstransport av olja i Öresund**,
Niklas Törneman, Göran Bengtsson

(2010) **Öresund and Risk Management**, Ulf Paulsson

(2011) **Oil Spills in Öresund: Hazardous events, Causes and Claims Arben Mullai**,
Ulf Paulsson.

Tomas Kristiansen/Berlingske Tidende: Bendt Bendtsen: Der skal være overvågning på
Øresund. Berlingske Tidende den 6. marts 2005, side 6.