

Slut med miljøskibene i København ?

Miljøskibsbesætningerne er utrygge ved udflytningen af miljøskibene til Frederikshavn, og finder politikernes beslutning direkte miljøskadeligt. En af de berørte fortæller her om sit syn på den politiske beslutning.

Af Kasper Thomassen - CH MARIE MILJØ

LÆSERBREV

Kommentar til flytningen af GUNNAR THORSON og METTE MILJØ til Frederikshavn.

Jeg er premierløjtnant og chef for Miljøfartøjet MARIE MILJØ, der hører til på Flådestationen i Korsør. Min opgave er at samle olie op fra havet. Jeg har verdens bedste job, et dejligt skib og en gennemprofessionel besætning.

Vores skib er bygget for knap 30 år siden og naturligvis har årene sat sine spor. Teknologien er i bedste fald "velafprøvet", nogle kritikere vil mene "forældet".

Når jeg indimellem deltager i øvelser, hvor vore hollandske, svenske, tyske eller norske kollegaer deltager og besøger deres skibe, er jeg tilbøjelig til at give kritikerne ret, men min egen og min besætnings dygtighed kompenserer i nogen grad for de materielmæssige begrænsninger.

Nu skal vores kollegaer på søsterskibene i København flytte til Frederikshavn.

Det er en gennemført dårlig ide.

Der er ikke nogen tvivl om, at der er behov for et miljøskib i området. Det kan bare ikke løses ved at flytte skibene fra København.

Hvis vi sammenligner vores opgave med at tørre sig i tøven, kan man spørge sig selv, om det løser problemet at flytte toiletrullen fra det ene lo, kum til det andet? Ham der sidder på det toilet, hvor du huggede rullen kender svaret! Køb en ny!

Kernen i problemet er, at der er for få og for gamle skibe til at løse opgaven med at beskytte

vores farvande og kyster mod olieforurening. Vi sejler for langsomt, er for få mennesker ombord og er ikke i stand til at beskytte vore besætninger mod de skadelige stoffer vi udsættes for ifm. olieopsamling.

Hvorfor skal i høre det fra mig? Man kan fodre svin med premierløjtnanter, så hvorfor er der ingen i Forsvarets ledelse, der gør opmærksom på problemet?

Det er meget nemt at svare på. Der er ingen i Forsvarets ledelse, der har lyst til at bruge penge til miljøberedskabet.

Hører man til i Forsvarets ledelse og har man gjort karriere og der er ingen karriere i havmiljø! Chefen for SOK Havmiljøsektion er orlogskaptajn.

Om man også kan fodre svin med orlogskaptajner vil jeg ikke komme nærmere ind på, men det er ikke dem der tager 2 milliarder kroners beslutninger.

I øvrigt er der ingen med en fortid i miljøskibene, der nogensinde har avanceret længere end til orlogskaptajn. Og ikke alle har været ligeså snæversynede som mig.

Min eskadrechef og hans stabschef hhv. kommandør og kommandørkaptajn er begge dygtige søofficerer og jeg respekterer dem højt. Men samtidig ved jeg, at de begge skal videre i karrieren og ikke skaber sig mange venner i deres næste job, ved at kæmpe for nye miljøskibe.

Derfor skal i høre det fra mig.

Min kollega og Jeg, der også gør tjeneste i MARIE MILJØ er de operative officerer, der har været længst i miljøskibene.

Da jeg valgte miljøskibene og faget forureningsbekæmpelse, valgte jeg samtidig karrieren fra. Jeg behøver derfor ikke at tage de samme karrieremæssige hensyn, der forhindrer nogle af mine kollegaer i at fortælle, hvor dårlig en ide, det er at lappe hullerne i taget med tagsten fra den anden ende af huset!

Hvorfor modsætte sig at flytte skibene til Frederikshavn, når der er behov for et miljøskib i Ålbæk Bugt?

Fordi der stadig er behov for et miljøskib i Sundet og fordi flytningen mange år ud i fremtiden vil forringe miljøberedskabet til søs i alle farvandsområder.

GUNNAR THORSON og GUNNAR SIEDENFADEN er i dag på 16 timers materielvarsel. Det betyder at udstyret skal kunne klargøres på 16 timer. Besætningen er dog ikke omfattet af noget varsel. De er som alt personel i forsvaret forpligtet til at møde indenfor 48 timer, hvis de beordres til det.

Fordi risikoen for at blive tilkaldt med dette varsel er højere end for andre ansatte i forsvaret modtager besætningen et tillæg, der skal dække den ulempe.

Men det er gang på gang slået fast, at der ikke er tale om egentlig tilkaldevagt eller rådighedstjeneste, fordi man dermed ville være nødt til at betale tilkaldevagttillæg. Derfor er besætningen ikke forpligtet til at oplyse deres opholdsted eller være tilgængelige på telefon.

Besætningen i GUNNAR THORSON har ligesom i GUNNAR SIEDENFADEN hidtil været klar til at sejle ganske få timer efter at alarmen

er gået, fordi besætningen er gennemført professionel og dedikeret til opgaven. Men man må forudse at det tærer på velviljen, når man flytter deres skib, så langt det overhovedet er muligt inden for kongerigets grænser!

Det kan være, at de ikke lænere pakker tasken i samme øjeblik, de ser et olieudslip i nyhederne, på tekst-tv eller hører det i radioen. Så må vi betale for at de er på samme varsel som besætningerne i MARIE MILJØ og METTE MILJØ. Det har Forsvaret hidtil ikke været parat til.

Nogle nordjyske politikere glæder sig allerede over at der bliver tilført arbejdspladser til deres område. Kan man så ikke erstatte de vrangvillige Københavnerne med Frederikshavnerne?

Chefen for Søværnets Operative Kommando giver på SOK's hjemmeside udtryk for at der skal gøres en særlig indsats for at fastholde de nuværende besætninger og deres årelange erfaring.

Hvis det lykkes vil flytningen ikke skabe nye arbejdspladser i Frederikshavnsområdet. Hvis det derimod ikke lykkedes at fastholde besætningerne, vil det tage mange år, inden de nye er på omgangshøjde.

Vi mangler i den grad respekt for, at vores arbejde kræver særlige kompetencer. Kompetencer, der kun kan erhverves, når olien flyder. Man kan derfor ikke forcere træningen af nye besætninger til miljøskibene.

Hvad hyler han over ham premierløjtnanten? Vi flytter jo nogle af hjemmeflottenets 900-klasse fartøjer til Sundet, når miljøskibene skal til Frederikshavn. De har jo flydespærring ombord og kan erstatte miljøskibene.

Han hyler fordi 900-klassen kun har den lille 1300-spærring ombord, mens miljøskibene sejler med den større 2000-spærring. 2000-spærringen har sine vejrmæssige begrænsninger. Når det blæser mere end 8-10 m/s, når bølgerne er højere end 1,5 – 2,0 meter eller når skibets og dermed spærringens fart gennem vandet er større end 2 knob – så er det definitivt slut med at holde på olien!

Hvornår møder 1300-spærringen sine begrænsninger?

Måske løber olien under 1300-spærringen allerede ved 1,0 – 1,5 knobs fart. Jeg ved det ikke præcist, men jeg ved at når både 800-kl. og 900-kl. sejler i tomgang, så er farten 4-5 knob.

Hvis hjemmeflottenets enheder udstyres med et gear eller stilbare skruerblade, så de kan sejle tilpas langsomt, vil opgaven stadig være svær, men ikke umulig. Faktum er hjemmeflottenet aldrig har inddæmmede olie på egen hånd med deres 1300-spærring.

Under miljøøvelsen i uge 3/2009 lykkedes det heller ikke at holde på de popcorn, vi bruger til at simulere olie på havoverfladen. Dette må ikke opfattes som et angreb på hjemmeflottenet.

I praksis kan miljøskibene ikke løse opgaven uden deres hjælp og jeg beundrer de frivilliges indstilling og faglige dygtighed. De tænker om nogen "country first".

Men at forstille sig, at de skal være i stand til at holde på olien med 1300-spærringen i de godt 16 timer, det vil tage for "MARIE MILJØ eller "METTE MILJØ at nå frem er naivt.

Stop klynken, svenskerne bor jo lige ved siden af (og de har masser af nye miljøskibe)

Det er jo ikke bare Sundet METTE MILJØ dækker i dag. Den danske del af Østersøen er deres ansvarsområde. Hvis man indimellem låner en kop sukker hos naboen gavner det naboskabet, men kommer man og hugger hele posen med jævne mellemrum, så bliver man uvenner.

Selvfølgelig vil svenskerne hjælpe os og jeg forestiller mig ikke, at vi hver i sær skal bygge beredskabet op til at håndtere enhver situation på egen hånd, men de dagligdags operationer skal vi selv kunne klare.

Netop de dagligdags operationer kan hjemmeflottenet heller ikke hjælpe med. De har meldt ud at de ved større forureninger er klar på en times varsel. Ingen af de frivillige i hjemmeflottenet eller deres arbejdsgivere vil i længden finde sig i at hjemmeflottenets enheder tilkaldes til de mange mindre opgaver, der varetages af miljøskibene.

Derudover er svenskernes (og tyskernes) hjælp ikke gratis, så lad os bruge nogle af pengene på at klare det selv.

Man håber at forbedre miljøberedskabet i den nordlige del af landet ved at gennemføre flytningen.

Det kunne gøres ved at lade miljøskibene beholde deres nuværende placeringer og lade alle fire skibe deles om en tørn, hvor vi ligger i Frederikshavn 14 dage eller en måned af gangen eller sejler farvandsovervågning i den nordlige del af farvandene.

GUNNAR THORSON og GUNNAR SIEDENFADEN sejler alligevel farvandsovervågning 120 dage om året hver.

Hvis alene farvandsovervågningen planlægges i de nordlige farvande vil man kunne have et fuldt bemandedt

skib i området godt 200 dage om året. De resterende 165 dage vil kunne dækkes af foromtalt tørn. Samtidig ville man bevare beredskabet i de sydlige farvande.

Ved at gennemføre flytningen vil man opnå, at GUNNAR THORSON ligger som en tom skal i Frederikshavn på et ikke nærmere defineret varsel.

METTE MILJØ's besætning vil få kuller i en pavillon, hvor de skal gå vagt en uge ad gangen, fordi skibet er for småt til at huse en seks mands besætning i længere tid ad gangen. Undtagen de perioder, hvor METTE MILJØ sejler sydpå for at dække huller, mens MARIE MILJØ er på opgave i "Mettes" gamle område.

METTE MILJØ's besætning vil blive slidt op af lange sejlads i de sydlige farvande for at løse de hverdagsopgaver, som før deltes ligeligt mellem "MARIE" og "METTE".

Det nye miljølager er opbygget af asken efter mange års misligholdelse og fungerer nu som en reel støtte for miljøskibene. Lageret ligger i Boeslunde udenfor Korsør og kan levere grej og reservedele til miljødivisionerne i både Korsør og København indenfor få timer.

Det vil være ubærligt hvis lageret igen skal flytte eller deles op for at kunne levere samme service i både Frederikshavn og Korsør. Derfor vil flytningen af miljøskibene til Frederikshavn medføre en svækkelse af det samlede havmiljøberedskab i mange år frem.

Skibene er ikke flyttet endnu, så beslutningen kan gøres om. Ikke uden røde ører og en enkelt slugt kamel. Men lad fornuften råde.

Løsningen er ikke at flytte skibe, men at bygge flere skibe. Mens de eksisterende skibe indgår i tørn i det nordjyske, påtager vi os gerne opgaven med at uddanne nye besætninger, der kan overtage vores skibe, når nye miljøskibe er bygget.

Magten ligger hos politikerne bag det næste forsvarsforlig, forvent ikke at karrieredrenge i Forsvaret spørger efter dem.

I Forsvarskommandoen arbejdes der på højtryk med at udlicite miljøberedskabet. At man flytter folks arbejdsplads det ene år og udliciterer den det næste år kan måske på managementsprog kaldes en "personelmæssig ulempe".

Jeg kalder det en svinestreg.

Uanset hvad man mener om miljøskibenes fremtidige antal og placering, så skylder man familierne til de 28 besætningsmedlemmer, der er berørt af flytningen at vente til man har taget stilling til en evt. udlicitering. Og ja. Kritikere vil mene at alle i forsvaret i forbindelse med især de seneste forlig har været ramt af flytninger og omstruktureringer.

Jeg vil blot påpege at denne omstrukturering vil medføre langtrækkende forringelser i beredskabet og enorme udgifter til udstationering mv.

De færreste omstruktureringer er begrundet med ønsket om forringelser og øgede udgifter.

Og ja. Andre kritikere vil mene at det er uforsvarligt at bede om penge til miljøskibe, mens hæren slås i Afghanistan og hver en krone ville være godt brugt på udstyr, der sikrer vore soldaters overlevelse i kampen mod Taleban.

Men med det argument skulle enhver offentlig investering inkl. haveanlæg holdes tilbage indtil krigen er vundet og vore kollegaer sikkert hjemme igen.

Det er jo ikke hæren alene der er i krig, det er Danmark.