

Korsør 31.12.2021

Kære Forsvarsordførere og medlemmer af Forsvarsudvalget

Jeg skriver til jer velvidende, at løbet formentlig er kørt. I har allerede besluttet jer for en ny skibstype til Søværnet, der både kan bruges til "skarpe opgaver i militært regi og bistå civile opgaver", som Niels Flemming Hansen beskriver det.

Jeg gør mig ingen forhåbninger om, at beslutningen gøres om, men jeg vil heller ikke lade jer fortsætte uden at advare om faldgruberne.

Søværnet har ved flere lejligheder forsøgt at markedsføre "flerformålsskibe", men hver gang har resultatet været, at skibene har været bedst egnede til ét formål; at føre søkrig.

Standard Flex 300 eller Flyvefisken-klassen blev berømmet for sin modulære opbygning. Det blev beskrevet, hvordan man kunne have kampmoduler med kanoner, torpedoer og missiler eller miljømoduler med flydespærringer mv. I praksis var det dog sådan, at når først skibene var udstyret med en type modul, så forblev det sådan. Dels var det vanskeligere end først antaget at få skibene til at "snakke sammen med" de forskellige moduler og dels krævede det træning af skibenes besætninger for at udnytte de kapaciteter, som de forskellige moduler havde. Der blev ofret et minimum af midler til at udvikle et miljømodul, der viste sig at være ubrugeligt i praksis.

De fleksible støtteskibe eller Absalon-klassen blev også markedsført som et "flerformålsskib" i projekteringsfasen, da de politiske vinde dengang ikke favoriserede bygningen af deciderede krigsskibe. Siden har disse vinde været gunstigere, og Søværnet har for nylig tonet rent flag og ændret betegnelsen fra fleksible støtteskibe til fregatter.

Der er intet i vejen for at bygge skibe, der kan bruges til flere formål, men en vis grad af kompatibilitet mellem opgaverne er en forudsætning.

Helt grundlæggende kan man sige at krigsskibe skal kunne sejle stærkt og helst være usynlige på radar. Undervandsskroget skal være designet til fart og uden turbulenser, der kan forstyrre anvendelsen af skibets sensorer som sonar mv.

Skibe, der har højt fart potentiale, har lav trækraft. Man kan altså ikke både sejle stærkt og løse bugseringsopgaver. Skibe, der har et højt fart potentiale har et relativt smalt skrog, mens skibe, der skal være en stabil arbejdsplatform til de civile opgaver, bør have et bredt skrog. Hvis skibet skal være delvist usynligt på radar, skal skrogets overflader være glatte og vinklet, så radiobølgerne fra modstanderens radar og måludpegningsudstyr ikke reflekteres tilbage. Alt udstyr til de civilt prægede opgaver skal derfor være skjult i skroget, hvilket vil hæmme den praktiske opgaveløsning.

Dertil kommer at det "sømandsskab" der skal praktiseres ifm. løsningen af de militære og civile opgaver er meget forskelligt. Hovedvægten i de militære discipliner ligger ofte på lækre manøvrer i høj fart, og de civile discipliner kræver godt øjemål, forsigtighed og ofte udføres i lav fart, hvor påvirkningen af vind og strøm har relativt større betydning.

Våbensystemer og sensorer til opdagelse af fjenden og måludpegning er meget dyre i anskaffelse og installation. Undervandssensorer vil naturligvis blive beskadiget af grundstødninger eller grundberøringer. Afhængig af hvilke våbensystemer og sensorer den nye skibstype udstyres med vil

det altså være en meget dyr enhed at indsætte i en forureningsbekæmpelsesoperation, hvor følsomme systemer vil blive udsat for hårde påvirkninger som evt. indbefatter grundberøringer ved olieopsamling på lave vanddybder og indfedtning i olieprodukter.

De "skarpe opgaver i militært regi" som den nye type skibe skal kunne løse, vil altså i nogle tilfælde have elementære modsætningsforhold til de civilt prægede opgaver.

I vores nabolande Norge, Sverige og Tyskland har man bygget "flerformålsskibe", hvor opgaverne er kompatible med hinanden. Det er opgaver som forureningsbekæmpelse, isbrydning, fiskeriinspektion, søredning og vedligeholdelse af farvandsafmærkning. Disse opgaver kræver den samme type skibsskrog og den samme type træning af besætningen. Den navigatør, der kan holde sit skib på plads, mens besætningen er beskæftiget med udskiftning af en bølge, vil også kunne holde sit skib op imod strømmen, mens skibet opererer med eller ved en flydespærring.

I vores nabolande har man samlet disse opgaver i en kystvagt. I Danmark varetages fiskerikontrollen af Fiskeristyrelsen og vedligeholdelsen af farvandsafmærkningen af Søfartsstyrelsen.

Forureningsbekæmpelse foretages til havs af Søværnet og Marinehjemmeværnet, på lægt vand af Beredskabsstyrelsen og på kysten af kommunernes beredskab bistået af Beredskabsstyrelsen.

Søredning udføres af skibe fra både Søværnet, Marinehjemmeværnet, Fiskeristyrelsen og Søfartsstyrelsen, mens Søværnet driver kystredningsstationerne.

Opgavefordelingen og samarbejdet mellem de forskellige aktører kunne være ideel, hvis alle følte lige stort ansvar for opgaveløsningen. Søværnet har, siden de overtog ansvaret for forureningsbekæmpelsen til søs fra Miljøstyrelsen i 2000, desværre igen og igen bevist, at de hverken magter eller ønsker opgaven. Der var højlydte protester, da de overtog opgaven, som Søværnet mente var underfinansieret og at skibene var forældede.

Miljøskibene blev for alvor sat på prøve kort efter Søværnets overtagelse med indsatserne efter Baltic Carrier i 2001, Prestige i 2002 og Fu Shan Hai i 2003. På trods af at Søværnet under de givne forudsætninger løste opgaverne tilfredsstillende, var beskeden fra den daværende chef for Søværnets Operative Kommando, at havmiljøopgaven var en "taberopgave". Hans argument var, at uanset hvor godt man løste opgaven, så ville Søværnet altid blive associeret med billederne af olieindsmurte strande, fugle og havpattedyr.

Søværnet har således aldrig taget opgaven til sig, men trøstede sig med, at dele af bevillingerne til havmiljøberedskabet kunne listes over til de militære grene af Søværnet.

Siden overtagelsen og indsatserne i 2001-03 er beredskabet derfor langsomt blevet forringet.

Skibene, som Søværnet allerede ved overtagelsen i 2000 betegnede som forældede, sejler stadig.

Skibene er godt vedligeholdt, men der er ikke foretaget nyanskaffelser eller forbedringer, der har gjort skibene bedre i stand til at løse opgaverne.

Da Søværnet udsendte den første udgave af Beredskabsplanen for Havmiljøet, var jeg skibschef på Marie Miljø og den mest erfarne af de 5 øvrige chefer i miljøskibene.

Planen blev udgivet i ca. 600 eksemplarer og tilsendt amter, kommuner, beredskabscentre og politikredse. Alle kunne derfor slå op i planen og læse, hvad Søværnet kunne bistå med ifm.

forureningsulykker til søs. Jeg roste indledningsvis Søværnet for at sætte ord på, hvad beredskabet skulle kunne håndtere, men ved en nøjere gennemlæsning stod det dog klart, at kun en meget lille del af det, der stod i planen kunne gennemføres i virkeligheden.

Jeg fremsendte derfor en skrivelse til Søværnets Operative Kommando ad kommandovejen, hvor jeg redegjorde for manglerne i beredskabet og fejlene i Beredskabsplanen. Jeg foreslog to muligheder:

Enten, at tilbagekalde planen og udsende en revideret udgave, der afspejlede beredskabets reelle formåen.

Eller, at forsøge at bringe beredskabet op på det niveau, der blev beskrevet i planen og håbe på, at der ikke skete større ulykker i mellemtiden.

Ret hurtigt efter blev jeg kaldt til en tjenstlig samtale hos først Chefen for Søværnets Operative Kommando og derefter Stabschefen. Det var skideballer af sammenlagt en dags varighed, der kort kan sammenfattes således;

Kære unge premierløjtnant, vil de venligst holde deres kæft, vi voksne har tænkt over sagerne.

Efter disse samtaler opgav jeg at rapportere om manglerne ved beredskabet ad kommandovejen.

I 2009 blev jeg opmærksom, at Forsvarskommandoen hvert år rapporterede til Forsvarsministeriet, at alle fire miljøskibe havde været på beredskab 365 dage om året på trods af skibenes værftsperioder og havarier, besætningernes ferier og det faktum, at besætningerne på Gunnar Thorson og Gunnar Seidenfaden ikke modtog tilkaldevagttillæg, og man derfor ikke kunne regne med, at de kunne tilkaldes.

Jeg var soldat, og jeg var og er stadig helt med på, at det er en politisk prioritering, hvordan havmiljøberedskabet skal vægtes i forhold til de øvrige offentlige udgifter. Men for at i og jeres kollegaer kan prioritere opgaverne kræver det, at i får korrekte oplysninger om, hvordan virkeligheden ser ud. Søværnets Operative Kommando og Forsvarskommandoen gav både i Beredskabsplanen og de årlige rapporter til Forsvarsministeriet udtryk for, at havmiljøberedskabet levede op til både nationale målsætninger og vores internationale forpligtelser.

Jeg skrev derfor til både Forsvarsministeriet og offentliggjorde sammen med Berlingske afsløringerne. Samtidig beskrev jeg i min henvendelse de fejl og mangler ved havmiljøberedskabet, som jeg havde forsøgt at gøre opmærksom på af kommandovejen.

Det lykkedes Forsvarskommandoen og Søværnets Operative Kommando at ride stormen af ved at begrave politikerne i bullshitsvar og mig i tjenstlige samtaler.

I 2011 var alle de øvrige skibschefer i miljøskibene, eskadrechefen og stabschefen i 3. Eskadre igen skiftet ud, og ingen tænkte over balladen i 2009. Skibscheferne i Gunnar Thorson og Gunnar Seidenfaden undrede sig over, hvordan man kunne garantere, at skibene rykkede ud både i ferier og til daglig, når hverken de selv eller den øvrige besætning var på tilkaldevagt. Eskadren nedsatte en arbejdsgruppe, der skulle belyse problemstillingen. De udgav en rapport, som Eskadrechefen autoriserede i 2012. Rapporten afslørede, at Søværnets Operative Kommando og Forsvarskommandoen havde løjet for politikerne i 2009, da de besvarede min kritik.

Jeg henvendte mig igen til Berlingske og gjorde opmærksom på rapporten. Samtidig sagde jeg mit job op i protest og indledte en offentlig kampagne for at gøre opmærksom på manglerne i havmiljøberedskabet. Jeg skrev til og mødtes med både forsvars- og miljøordførere fra de fleste partier, da jeg ikke ønskede at gøre havmiljøberedskabet til et partipolitisk spørgsmål. Uafhængigt af dette havde fagbladet Ingeniøren afsløret, at Flyvertaktisk Kommando indrapporterede fejlagtige opgørelser over de leverede flyovervågningstimer ifm. havmiljøopgaven til Forsvarsministeriet.

Det endte med, at den daværende forsvarsminister i 2012 blev kaldt i samråd for at forklare sig, og det så et kort øjeblik ud til, at der var politisk vilje til at forbedre havmiljøberedskabet.

Kort efter trak SF sig ud af regeringen og både forsvars- og miljøministeren blev skiftet ud ligesom de fleste ordførerskaber skiftede hænder.

Sagen gik i glemmebogen og resultatet er, at de gamle miljøskibe stadig udgør ryggraden i havmiljøberedskabet. Jeg besluttede mig for at lade sagen ligge for ikke at udsætte mig selv eller min familie for mere.

Indtil 2012, hvor manglerne i havmiljøberedskabet og Forsvarskommandoens fejlagtige rapporteringer til Forsvarsministeriet (igen) blev afsløret, var der en nedre grænse for, hvor langt Søværnet ville gå med udsultningen af beredskabet, skibene og deres besætninger. Indtil da var Søværnets Operative Kommando og Forsvarskommandoen sig pinligt bevidste om, at de rapporterede fejlagtige opgørelser til Forsvarsministeriet. De frygtede dels, at den fejlagtige rapportering blev afsløret og dels, at der ville indtræffe en forureningsulykke, der ville afsløre manglerne ved beredskabet.

Efter 2012, hvor Søværnet oplevede, at sagen eksploderede i hovedet på dem, UDEN at det i øvrigt fik konsekvenser for NOGEN, har der ikke været nogen grænser for, hvad havmiljøberedskabet og mine tilbageværende kollegaer i miljøskibene har skullet stå model til.

Hverken Søværnet eller Forsvarskommandoen frygter længere, at skulle stå med ansvaret for en mangelfuld indsats ifm. en forureningskatastrofe.

Forsvaret kan med god ret sige, at ALLE på det politiske niveau blev gjort opmærksom på manglerne i havmiljøberedskabet i 2012, og at man fra politisk side valgte IKKE at foretage sig noget.

Søværnet og den nye Værnsfælles Forsvarskommando har altså ikke fået varmere følelser for havmiljøberedskabet, men de vil gerne have del i de bevillinger, der følger med nye skibe, der kan løse havmiljøopgaven. Faren ved dette er, at Søværnet på samme måde som med Flyvefisker-klassen får bygget krigsskibe, der på skrømt er udrustet til at kunne bistå ved havmiljøopgaven.

Kære Forsvarsordførere og medlemmer af Forsvarsudvalget

Det er jeres opgave at sikre, at havmiljøopgaven bliver prioriteret!

Det kan i gøre ved meget tydeligt at tilkendegive, at med bygningen af den nye skibstype overtager Søværnet "igen" ansvaret for havmiljøberedskabet.

Det skal ikke længere være en undskyldning, at man fra politisk hold har forsømt havmiljøberedskabet!

Samtidig må i gøre det helt klart, at hvis det senere viser sig, at beredskabet ikke lever op til kravene i Beredskabsplanen og de internationale aftaler, som vi har forpligtet os til, så vil det få karrieremæssige konsekvenser for alle de involverede.

Eller i kan vælge at genoptage Søværnets Materielkommandos projekt fra 2012-13 og bygge egentlige miljøskibe kun til havmiljøopgaven og de øvrige civilt prægede opgaver. Et fuldt funktionsdygtigt miljøskib koster ca. det samme som en luftvarslingsradar magen til den som fregatterne har eller et kvart kampfly. Hvis i sparer et kampfly væk, kan i altså udskifte samtlige de nuværende miljøskibe.

Jeg havde som sagt besluttet mig for at lade sagen ligge, men da DR i anledning af 20 året for Baltic Carrier ulykken kontaktede mig for en kommentar, følte jeg alligevel en forpligtelse til at følge op med denne skrivelse. Både jeg og mine kollegaer i miljøskibene håbede, at den politiske opmærksomhed i 2012 ville føre til et forbedret havmiljøberedskab. Siden har jeg sejlet færger og private lystyachter, mens mine gamle kollegaer i miljøskibene kun har oplevet forringelser. Denne skrivelse er også for dem.

Der er ingen grund til at tro, at havmiljøberedskabet er omgivet af mindre spin, bluff og bullshit fra Søværnets side end tidligere. Jeg stiller mig derfor gerne til rådighed for Forsvarsudvalget samlet eller forsvarsordførere enkeltvis, der ønsker at blive klædt på til at bedømme både det eksisterende beredskab og de påtænkte skibe.

Med venlig hilsen og godt nytår

Kasper Thomassen

Tidligere Kaptajnløjtnant i Søværnet og Skibschef i Mette og Marie Miljø.