

# SOK passer på havet omkring Danmark

I den kolde krigs tid var de militære opgaver i fokus. I dag fylder den civile skibs- trafik langt det meste hos Søværnets Operative Kommando i Århus.

En af havnens mange spændende virksomheder er Søværnets Operative Kommando (SOK). Administrationen, der tæller omtrent halvdelen af de cirka 270 ansatte, ligger på Sumatravej, hvor chef for Operations- afdelingen i SOK, kommandørkaptajn Lars Hansen, har kontor.

"Men det er nu ikke her, det sker", siger Lars Hansen, som meget hellere vil fortælle om og vise Operationscenteret i Havreballe- skoven frem for "ÅRHUS HAVNs" udsendte.

## Alle større skibe følges

Vi bevæger os ned i den store bunker og når frem til "hjertet" i det hele, O-rummet, hvor et hold på fem – seks mennesker døgnet rundt overvåger havet omkring Danmark. Alle større skibe, som sejler ind i de danske farvande, bliver omhyggeligt registreret i systemet ud fra input fra marinedistrikterne og projekteret op på den gigantiske over- vågningsskærm på endevæggen i lokalet. Skibenes færd bliver nøje fulgt, indtil de igen er ude af de danske farvande.

Hvor den militære overvågning af dansk sø- territorium og hævde af dansk suveræni- tet i den kolde krigs tid var det vigtigste, handler den langt overvejende del af opgav- erne i dag om den civile skibstrafik. Og der er nok at se til. Typisk befinder 3-500 større

fragtskibe m.v. sig i dansk farvand ad gangen og dermed på skærmen hos SOK. På års- basis handler det om over 100.000 gennem- sejlinger – og trafikken vokser fortsat.

## En redningsaktion pr. dag

Hvis skibe støder sammen, løber på grund eller synker, er det fra bunkeren hos SOK, at en eventuel redningsaktion sættes i værk og koordineres.

Som for eksempel, da et hollandsk skib med 15 besætningsmedlemmer brød i brand i Nordsøen under orkanen i begyndelsen af januar i år. Her lykkedes det trods det hårde vejr at redde mandskabet, ligesom skibet blev bragt sikkert i havn.

SOK stod i 2004 bag 430 redningsaktioner, altså i gennemsnit over én om dagen. Det er dog ikke kun den professionelle skibstrafik, Søredningstjenesten må tage sig af. Navnlig om sommeren omfatter redningsaktionerne også mange uheldige eller dumdristige lyst- sejlere.

## Øget indsats for havmiljøet

Et andet område af stor og voksende betyd- ning er overvågning af havmiljøet. Mange skibe har farligt gods om bord, og et stig- ende antal olietankskibe passerer gennem de danske sunde og bælder.

Hvis et tankskib støder på grund eller kolliderer, er det SOK, der styrer indsatsen mod et eventuelt udslip og en truende miljøkata- strofe. Som da Baltic Carrier kolliderede med et andet skib ud for Møn i 2001, eller da Sea Venture II i januar i år på vej gennem Storebælt lækkede cirka fem tons fuelolie fra to defekte tanke, inden skibet blev stoppet.



O-rummet er hjertet i SOK's underjordiske operationscenter. En god håndfuld medarbejdere overvåger skibstrafikken i de danske farvande døgnet og året rundt, og herfra styres og koordineres redningsaktioner og miljøindsats med mere.

Det er SOK, der kan tage æren for, at olieudslip opdages og samles op, men de må også lægge ryg til kritik, når skaden er sket. I en rapport har Rigsrevisionen for nylig sat spørgsmålstejn ved, om beredskabet er tilstrækkeligt – blandt andet på baggrund af Baltic Carrier-ulykken. Olieforureningen fra Sea Venture II på begge sider af Storebælt har også affødt kritik fra blandt andre Danmarks Naturfredningsforening.

Lars Hansen vil imidlertid ikke skrive under på, at beredskabet er for dårligt. I øjeblikket kan man håndtere et olieudslip på op til 10.000 tons olie eller fire gange så meget, som Baltic Carrier lækkede. Når opsamlingen af olien dengang blev forsinket, skyldtes det hårdt vejr på ulykkestidspunktet. "Og at samle olie op i hårdt vejr er der intet beredskab i verden, der kan klare", påpeger han.

## Fokus på forebyggelse

"I det hele taget er det svært og i nogle tilfælde umuligt at gøre noget, når olien først ligger i vandet. Derfor er det bedste, vi kan gøre, at forebygge. Ikke mindst i en situation, hvor tankskibstrafikken gennem vores farvande er stærkt stigende. Blandt andet fordi den russiske udskibning af olie via Østersøen for tiden øges voldsomt", siger han.

Der er allerede gjort en stor indsats på området. Lars Hansen peger ind i et andet rum i bunkeren, hvor en håndfuld mennesker udelukkende beskæftiger sig med havmiljøet.

Desuden fremhæver han en ny praksis, som blev indledt, da Forsvaret – i praksis SOK – fra januar 2000 fik ansvaret for havmiljøindsatsen.

Dengang indførte man rutinemæssige miljø-anrån til alle skibe med farligt gods og olie, der passerer danske farvande. På den måde får man relevante oplysninger om skibet, lasten og så videre. Samtidig benytter man lejligheden til at orientere skibet om de danske miljøregler – herunder at udledning af alt andet end rent vand i danske farvande ikke er tilladt.

Lars Hansen mener, at miljø-anråbet har haft en god præventiv effekt, men netop nu er man klar med nye tiltag. Initiativer, som ikke kun vil forbedre havmiljøberedskabet, men generelt styrke overvågningen af de danske farvande.

### Handlingsplan for en øget indsats

EU har længe været opmærksom på behovet for en øget indsats og vedtaget et direktiv på området. Regeringen har fulgt op med en handlingsplan, som SOK nu er i gang med at realisere.

Det handler først og fremmest om implementering og udbygning af den såkaldte Maritime Assistance Service (MAS). Det indebærer, at SOK fra 5. februar i år er blevet udpeget som det centrale kontaktpunkt for al skibsfart i de danske farvande. Dermed er al tvivl om, hvor skibe, der har brug for assistance, skal henvende sig, udryddet.

Flere tiltag er på vej: Systemet til automatisk identifikation af skibe (AIS), som allerede eksisterer, skal udbygges. Terrorsikring – herunder overfaldsalarmer på skibene – skal forbedres. Radardækningen skal optimeres ved en samkøring af de land- og kystbase-rede radarsystemer med AIS-systemet. Selv om der ikke er lodstvang i de danske farvande, skal der strammes op på IMO's

*De administrative opgaver hos SOK og Søværnet som sådan varetages fra adressen Sumatravej 3. Her ses kommandørkaptajn Lars Hansen foran bygningen, men han befinder sig lige så ofte her som i Operationscenteret i Havreballeskoven*





Operationscenteret ligger i Havreballeskoven få kilometer fra Sumatravej. Herfra udføres SOK's kerneopgaver. Vagthavende, kaptajnløjtnant Janne K. Larsen, overvåger skibstrafikken.

(International Maritime Organization) lodsanbefalinger. Og så videre.

### SOK opruster

Alt i alt har det betydet en oprustning hos SOK i Århus. Et synligt tegn er en nylig udvidelse og modernisering af O-rummet i bunkeren under jorden. Inden længe skyder en længe planlagt nybygning op over jordhøjde i skoven. Den skal blandt andet – bogstavelig talt – bringe det administrative personale, der bakker de operative funktioner op, frem i lyset.

Og personale bliver der mere af i den kommende tid.

”Realiseringen af MAS betyder, at vi skal have tilført 31 årsværk. Dermed når den samlede stab hos SOK op på omkring 300 ansatte”, fortæller Lars Hansen.

### Mange opgaver

SOK udfører mange flere vigtige civile opgaver, end det er muligt at omtale nærmere

her, blandt andet den vigtige VTS-overvågning af Storebæltstrafikken med henblik på beskyttelse af Storebæltbroen, forskellige former for assistance til toldvæsen og politi samt fiskeriinspektion. Her ved vintertide skal vi heller ikke glemme Istjenesten – også selv om de tre isbrydere ikke har været i aktion siden 1996.

Og så skal det retfærdigvis nævnes, at SOK ikke står alene med alle de nævnte opgaver. Overvågningen af de danske farvande foregår både til lands, til vands og i luften, og uden en masse gode samarbejdspartnere, hænger det naturligvis ikke sammen.

Lars Hansen nævner blandt andet marine-distrikterne, Marinehjemmeværnet samt Søværnets og Flyvevåbenets helikoptertjenester som uvurderlige partnere, når det går løs. Men det er SOK i Århus, der samler alle trådene.