

Redegørelse om udpegning af nødområder i de danske farvande



Indholdsfortegnelse

FORORD	5
SAMMENFATNING	7
SUMMARY AND CONCLUSIONS	11
1 INDLEDNING	15
2 GRUNDLAG FOR FORHÅNDSUDPEGNING AF NØDOMRÅDER	19
2.1 GENERELLE KOMMENTARER VEDRØRENDE SEILADSEN I DANSKE FARVANDE.	19
2.2 STRØMFORHOLD I DE INDRE FARVANDE	20
2.3 GENERELT OM NATURBESKYTTELSE PÅ HAVET	21
2.4 GENERELT OM MILJØBESKYTTELSEN AF HAVET	22
2.5 OMRÅDER MED INTERNATIONALE FORPLIGTELSE	22
2.6 POSITIV- CONTRA NEGATIVOMRÅDER	23
2.7 ANVENDELIGHED AF DE UDPEGEDE NØDOMRÅDER	25
3 FORHÅNDSUDPEGNING AF NØDOMRÅDER	27
3.1 NORDSØEN-SKAGERRAK	29
3.1.1 <i>Esbjerg Havn</i>	29
3.1.2 <i>Thyborøn Havn</i>	31
3.1.3 <i>Hanstholm Havn</i>	33
3.1.4 <i>Hirtshals Havn</i>	35
3.2 KATTEGAT	37
3.2.1 <i>Ålbæk Bugt</i>	37
3.2.2 <i>Frederikshavn Havn</i>	39
3.2.3 <i>Pakhusbugt (Anholt)</i>	41
3.2.4 <i>Grenå Havn</i>	43
3.3 BÆLTHAVET OG SUNDET	45
3.3.1 <i>Tragten (Fredericia)</i>	45
3.3.2 <i>Kalundborg Fjord</i>	47
3.3.3 <i>Kalundborg Havn</i>	49
3.3.4 <i>Romsø Syd</i>	51
3.3.5 <i>Knudshoved Havn/Lindholm Terminalen</i>	53
3.3.6 <i>Agersø Sund Nord</i>	55
3.3.7 <i>Langelandsbælt</i>	57
3.3.8 <i>Køge Flak Øst</i>	59
3.3.9 <i>Københavns Red</i>	61
3.4 VESTLIGE ØSTERSØ-FARVANDET OMKRING BORNHOLM	63
3.4.1 <i>Bøtø Øst (Falster)</i>	63
3.4.2 <i>Vang Pier</i>	65
3.4.3 <i>Rønne Havn</i>	67
3.4.4 <i>Tejn</i>	69
4 UDGIFTER VED ANVENDELSE AF NØDOMRÅDER OG ERSTATNING	71
4.1 SKØN OVER UDGIFTER VED ANVENDELSE AF NØDOMRÅDER	71

4.2	ERSTATNING FOR UDGIFTER VED NØDSTEDTE SKIBE	72
4.3	ØVRIGE UDGIFTER	74
5	BEREDSKABS- OG BEKÆMPELSESMÆSSIGE FORHOLD SAMT BUGSERING OG PLACERING AF NØDSTEDTE SKIBE	75
5.1	BEREDSKABS- OG BEKÆMPELSESMÆSSIGE FORHOLD	75
5.2	BEREDSKABET ER OPDELT I ET STATSLIGT OG ET SUPPLERENDE BEREDSKAB.	77
5.3	BUGSERING/SLÆBEBÅDS ASSISTANCE	78
6	OPERATIVE FORHOLD	79
7	ORDLISTE	83

Bilag A: Uddrag af overvågningsdirektivet

Bilag B: IMO's Retningslinier om nødområder til nødstedte skibe

Forord

Til brug for Danmarks implementering af artikel 20 i EU's overvågningsdirektiv (direktiv 2002/59/EC om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet), skal der identificeres egnede nødområder for skibe langs de danske kyster.

Med henblik herpå blev der etableret en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Forsvarsministeriet, Forsvarskommandoen, Miljøstyrelsen og Skov- og Naturstyrelsen, Søfartsstyrelsen samt Farvandsvæsenet.

Da udpegningen af nødområder også vedrører havne og kystområder blev Trafikministeriet inviteret til at deltage i arbejdsgruppen. Trafikministeriet har dog til arbejdsgruppen oplyst, at ministeriet ikke fandt at have en rolle at spille i forbindelse med arbejdsgruppens arbejde, men at man gerne stod til rådighed med eventuelle oplysninger.

Endvidere oplyser Trafikministeriet, at ministeriet som overordnet myndighed på havneområdet finder det hensigtsmæssigt, at gøre opmærksom på visse generelle forhold i forbindelse med anvendelsen af havne eller af områder i nærheden af havne, som kan være relevante for arbejdsgruppens konklusioner.

Et første udkast til redegørelsen blev drøftet med Amtsrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, en række statslige myndigheder, skibsfartsorganisationer og natur- og miljøorganisationer den 19. august 2003. Efterfølgende har flere amter og kommuner indsendt bemærkninger og afklarende spørgsmål som så vidt muligt er blevet indarbejdet i nærværende udkast til redegørelse om udpegning af nødområder.

Det reviderede udkast til redegørelse har efterfølgende været i høring hos alle berørte parter i havne, organisationer, amter og kommuner. Nærværende redegørelse er arbejdsgruppens forslag til nødområder i danske farvande samt en undersøgelse af områdernes anvendelighed set ud fra en miljø-, natur- og beredskabsmæssig synsvinkel.

Sammenfatning

Nærværende redegørelse omfatter en forhåndsudpegning af nødområder, som er et led i implementeringen af artikel 20 i EU-kommissionens overvågningsdirektiv 2002/59/EC (se bilag A).

Der er lagt vægt på at tilvejebringe en liste med nødområder der er geografisk jævnt fordelt i den umiddelbare nærhed af skibsfartens hovedruter igennem de danske farvande. De danske farvandes beskaffenhed gør det imidlertid vanskeligt at pege på nødområder som uden forbehold vil kunne anvendes under alle forhold. De udpegede nødområder afspejler således disse vanskeligheder.

Generelt er der lagt vægt på at skibe med en dybgang på 10 meter og derover skal kunne anvende de forhåndsudpegede nødområder. Samtidig er der i de lavvandede indre danske farvande betydeligt flere egnede nødområder for skibe med dybgang på under 10 meter.

Der er endvidere lagt vægt på at en eventuel forurening skal kunne inddæmmes bedst muligt. Derfor er der udpeget et antal havne hvortil et nødstedt skib med højt forureningspotentiale vil kunne blive anvist, idet mulig forurening af vandmiljøet kan holdes inde i havneområdet gennem afspærring. Før et nødområde bliver anvist til et nødstedt skib må der ikke være fare for udslip af giftige dampe, partikler eller eksplosion som vil kunne udsætte befolkningen for unødigt sundhedsrisiko.

Der er i første omgang udpeget 14 nødområder til brug for anvisning af nødstedte skibe med højt forureningspotentiale: Esbjerg Havn, Thyborøn Havn, Hanstholm Havn, Hirtshals Havn, Ålbæk Bugt, Frederikshavn Havn, Grenå Havn, Kalundborg Havn, Knudshoved Havn, Lindholm Terminal, Langelandsbælt, Københavns Red ankerområde 2, Bøtø Øst samt Rønne Havn.

Endvidere er der udpeget 8 nødområder som kan anvendes i tilfælde hvor der er tale om skibe med lavt forureningspotentiale: Pakhusbugt (Anholt), Tragten (Fredericia), Kalundborg Fjord, Romsø Syd, Lindeskov Flak, Køge Flak Øst, Vang Pier, Tejn Bugt.

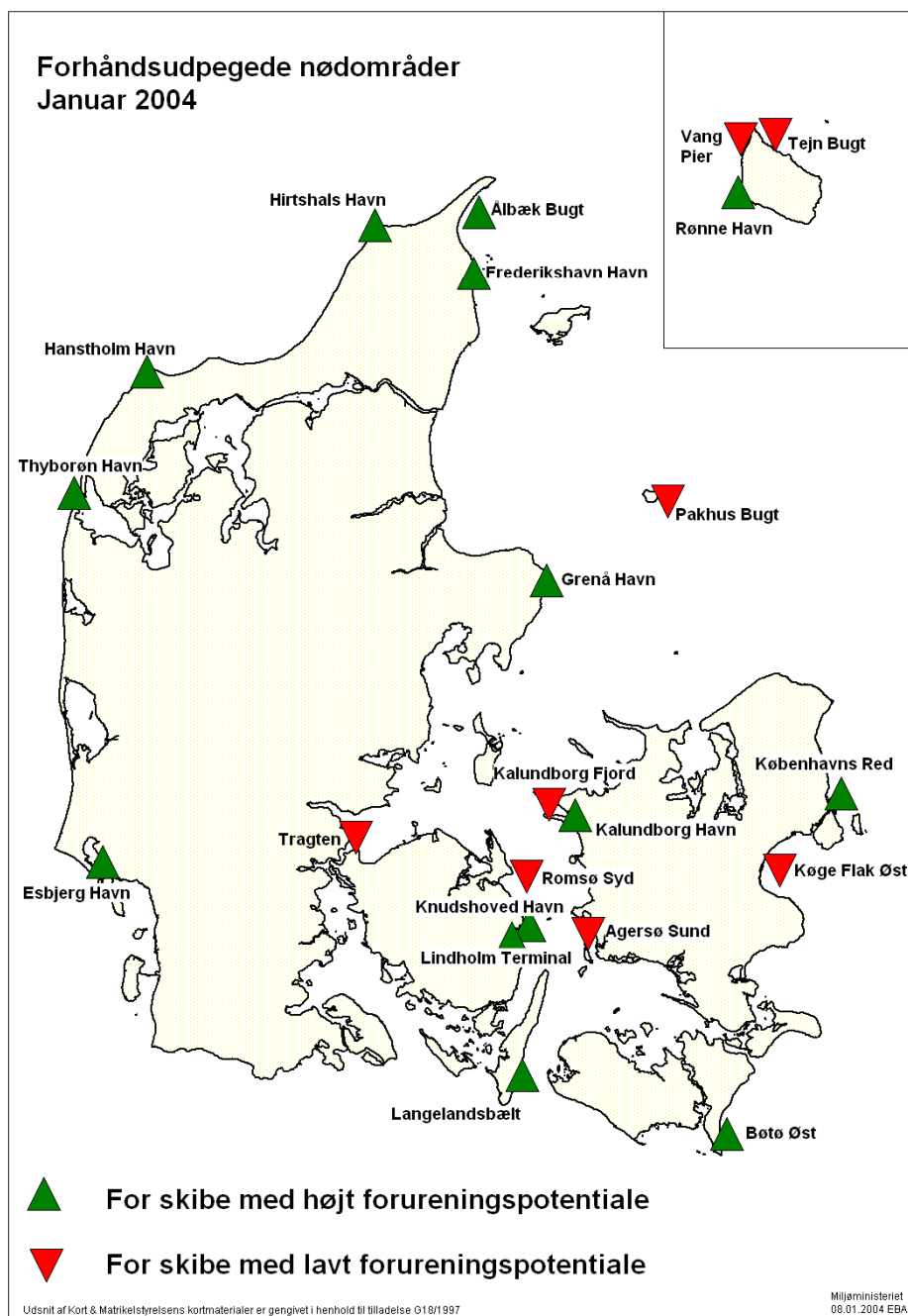
Det kan imidlertid ikke udelukkes, at der kan opstå akutte situationer, hvor også områder uden for de etablerede nødområder bliver anvist, pga. hændelsens karakter, særlige vejrforhold mv.

Listen over forhåndsudpegede nødområder skal endelig ses som et katalog over steder som er relevante i dag. Der kan på et senere tidspunkt opstå behov for nødområder i andre dele af danske farvande, eksempelvis hvis frekvensen af maritim olietransport i Lillebæltområdet intensiveres signifikant.

Ved forhåndsudpegningen af mulige nødområder har det ikke været nødvendigt at medtage oplysninger af detailmæssig karakter for lokalområderne, såsom oplysninger om erhvervsaktiviteter i et område eller beskyttelseshensyn,

fiskeri, placering af overvågningsstationer, fredede skibsvrag, eller gydeområder.

Ved den næste fase i etableringen af nødømråder vil der i henhold til IMO's retningslinier, skulle udarbejdes de konkrete planer for hvert enkelt udpeget område. Planerne skal indeholde alle relevante oplysninger vedrørende mulighederne for bugser- og slæbebåds assistance, tilstedeværelsen af brandslukningsudstyr og læseudstyr, indsættelsestid for miljømateriel, herunder miljøskibe samt andre relevante oplysninger om såvel statsligt som privat udstyr som forefindes i umiddelbar nærhed af området.



Figur 1A. Forhåndsudpegning af nødømråder for skibe med behov for assistance med højt og lavt potentiale for forurening.

Med hensyn til dækning af påløbne udgifter i forbindelse med forureningsbæmpende operationer relateret til et nødstedt skib, har den registrerede ejer af skibet et objektivt, men begrænset erstatningsansvar. Dette ansvar er i tilfælde af lastolieforurenings-skade suppleret med et krav om tvungen forsikring, og der arbejdes på at indføre en tilsvarende pligt til at tegne forsikring for bunkersolieskader og HNS-skader.

I tilfælde af forurening med tung og forurenende olie, der transporteres som last, er erstatningsdækningen meget høj, da disse typer af ulykker erfaringsmæssigt kan medføre meget store udgifter. Andre typer af forurenings-skade har erfaringsmæssigt vist ikke at være lige så kostbare, og erstatningsgrænsen er derfor lavere for disse skadestyper. De gamle grænser i 1976-Globalbegrænsningskonventionen er dog ikke tilstrækkelige i alle tilfælde, og Danmark har, som et af de første lande i verden, derfor valgt at sætte de nye højere grænser i 1996-protokollen i kraft forud for den internationale ikrafttræden.

Placeringen af miljøskibene er sket ud fra den betragtning, at skibene er placeret dels, der hvor der er størst trafikintensitet og dels der hvor der er vanskeligst at sejle - det vil sige i Storebælt og Sundet, hvor der dels er broer og dels snævre farvandsområder mv. Mht. placeringen af beredskabslagrene er disse forsøgt spredt således, at der opnås en dækning af hele landet.

Placeringen af miljøskibene kan dog medføre en vis reaktionstid, især for så vidt angår situationer på Jyllands vestkyst og omkring Bornholm. Hertil kommer, at det på grund af forholdene på Jyllands vestkyst kun er de store miljøskibe, som kan indsættes og som ligger på 16 timers varsel. På baggrund af udpegningen af nødømråder og den nationale sårbarhedsudredning vil det blive revurderet, om det statslige beredskab skal indgå en samarbejdsaftale med off shore operatørernes beredskab med henblik på at forkorte varslingsstiderne for situationer med skibe i Nordsøen.

Med hensyn til bugseringskapacitet til et nødstedt skib er det oplyst, at en række private firmaer opererer på dansk område. Idet der i Danmark generelt ikke er tradition for at etablere statslige konkurrenter til private entreprenører har arbejdsgruppen ikke fundet grundlag for at foreslå etableret en yderligere bugserings- og slæbebådskapacitet i statsligt regi.

Summary and conclusions

This report deals with preliminary designation of places of refuge as part of implementation of Article 20 of the Directive 2002/59/EC on a Community vessel traffic monitoring and information system (see bilag A)

There has been emphasis on establishing a list of places of refuge distributed geographically evenly in the immediate vicinity of the main shipping lanes through Danish waters. However, the nature of Danish waters makes it difficult to indicate places of refuge that can be used without reservation under all conditions. Therefore, the places of refuge that have been designated reflect these difficulties.

In general there has been priority that ships with a draught of 10 metres and more should be able to use the designated places of refuge. At the same time, in the shallow Danish coastal waters there are significantly more suitable places of refuge for ships with a draught of less than 10 metres.

Priority has also been placed on ensuring that potential pollution can be contained in as best possible. Therefore, a number of ports have been designated to which a ship in need of assistance with high pollution potential could be assigned so that possible pollution of the aquatic environment can be restricted to the port area using cut-off barriers. Before a place of refuge is assigned to a ship in need of assistance, there must be no danger of emissions of toxic fumes, particles, or explosion that could expose the local population to unnecessary health risks.

Initially, 14 places of refuge have been designated where ships in need of assistance with a high pollution potential can be assigned: Esbjerg Harbour, Thyborøn Harbour, Hanstholm Harbour, Hirtshals Harbour, Ålbæk Bugt, Frederikshavn Harbour, Grenå Harbour, Kalundborg Harbour, Knudshoved Harbour, Lindholm Terminal, Langelandsbælt, Københavns Red ankerområde 2, Bøtø Øst, and Rønne Harbour.

In addition, 8 places of refuge have been designated for use in cases with ships with low pollution potential: Pakhusbugt (Isle of Anholt), Fredericia, Kalundborg Fjord, Rømsø Syd, Lindeskov Flak, Køge Flak Øst, Vang Pier, and Tejn Bugt.

However, it cannot be excluded that acute situations may arise where places outside the established places of refuge will be assigned because of the nature of the event, special weather conditions, etc.

In the end, the list of preliminarily designated places of refuge should be regarded as a catalogue of places that are relevant today. At a later juncture needs may arise for places of refuge in other parts of Danish waters, for example if the frequency of maritime oil transport through the Little Belt area becomes significantly more intensive.

During preliminary designation of possible places of refuge, it has not been necessary to include detailed information about the local areas such as

information about commercial activities in an area or conservation aspects, fishing, location of monitoring stations, listed shipwrecks, or spawning areas.

During the next phase in the establishment of places of refuge, in accordance with the IMO guidelines, specific plans will be prepared for each designated area. The plans will contain all relevant information regarding possibilities for tug boats and towing assistance, availability of fire-extinguishing equipment and baling/pumping equipment, reaction times for environmental facilities, including oil pollution combatting ships, as well as other relevant information on both state and private equipment available from the immediate vicinity to the area.

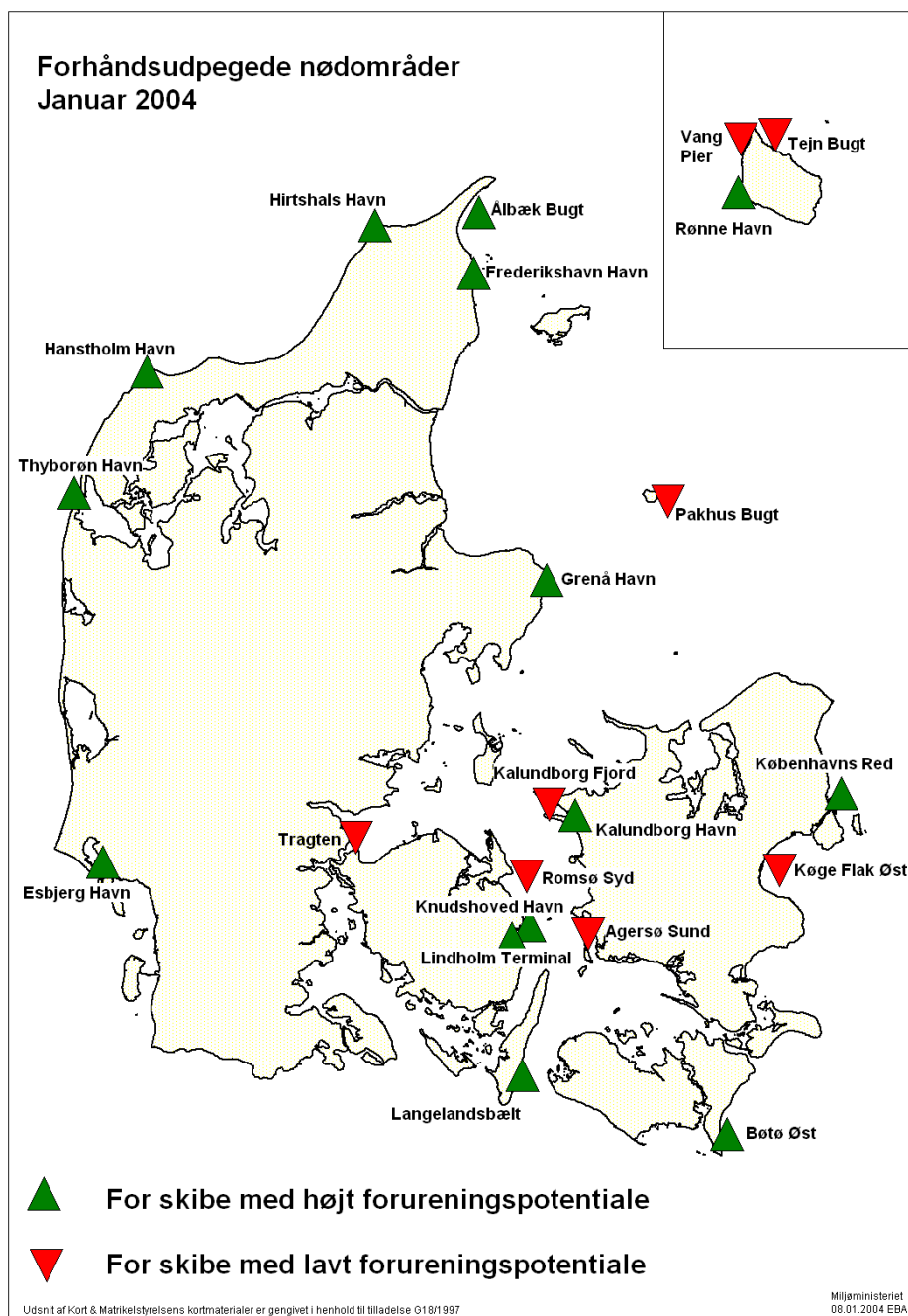


Figure 1B. Places of refuge for ships in distress in need of assistance with either a high (▲) or a low (▼) potential for polluting the marine areas.

In relation to a ship in need of assistance, the registered owner of the ship is strictly but limited liable for expenses incurred in connection with operations for the clean up or limitation of pollution damage. In cases of pollution damage from oil carried as cargo in bulk, the registered owners' liability is supplemented by a requirement for compulsory insurance, and work is carried out in order to introduce a similar requirement for compulsory insurance against pollution damage from oil carried as bunkers and damage from hazardous and noxious substances.

In cases of pollution by heavy and polluting oil carried as cargo, the level of compensation is very high because experience with these types of accidents shows that they may entail very high expenses. Experience shows that other types of pollution damage are not as costly, and the compensation available has therefore been fixed at a lower level for these types of damage. The old limits in the 1976 LLMC are, however, not adequate in all cases, and Denmark has, as one of the first countries in the world, therefore decided to put the new limits in the 1996 Protocol in force before the international entry into force of the Protocol.

Location of oil pollution combatting ships has been on the basis of an understanding of where traffic intensity is greatest and where it is most difficult to navigate; ie. in the Great Belt and Øresund, where there are bridges and narrow waters, etc. With regard to location of emergency stores, these are spread as much as possible to cover the whole of Denmark.

The location of oil pollution combatting ships may, however lead to a certain amount of reaction time, especially with regard to the west coast of Jylland and around Bornholm. In addition, it is only the bigger oil pollution combatting ships that due to the weather conditions may be inserted along the coast of Jylland. These units are on 16-hours' notice. On the basis of the designation of places of refuge and the national vulnerability study, there will be reassessments of whether the state emergency services should enter into a cooperation agreement with emergency units of off-shore operators with a view to shortening reaction times for situations with ships in the North Sea.

With regard to towing capacity for a ship in need of assistance, a number of private firms operate in the Danish area. As there is no general tradition for establishing state competitors to private companies in Denmark, the working group does not consider there is reason to propose establishing further tug boat and towing capacity under the auspices of the state.

1 Indledning

Udpegning af nødområder skal foretages af myndighederne i henhold til artikel 20 i overvågningsdirektivet (se bilag A) (direktiv 2002/59/EC om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF). Overvågningsdirektivet blev vedtaget i september 2002.

Direktivet, der er initieret af ulykken med olietankskibet ERIKA ved den franske kyst, skal træde i kraft den 5. februar 2004. På grund af forureningen af kysten fra forliset med olietankskibet PRESTIGE ved Spaniens Atlanterhavskyst, besluttede EU-ministerrådet i december 2002, at fremrykke kravet om nødområder for skibe.

Dette betød at planerne for modtagelse af nødstedte skibe i de farvande, som hører under medlemslandenes jurisdiktion, skulle træde i kraft allerede fra den 1. juli 2003. De danske myndigheder fremsendte derfor den 30. juni 2003 en plan til kommissionen for, hvorledes udpegningen af nødområder i de danske farvande ville blive udarbejdet med henblik på ikrafttræden senest den 5. februar 2004.

Direktivet anfører, at planerne skal udfærdiges under hensyn til relevante IMO retningslinier. Den Internationale Maritime Organisation, IMO har i december 2003 vedtaget de endelige retningslinier (vedlagt som bilag B).

Nærværende redegørelse repræsenterer første skridt i udpegningen af nødområder, som er en forhåndsudpegning af mulige nødområder. På trods af at redegørelsen giver mange oplysninger, er det vigtigt at holde sig for øje, at den langt fra medtager alle tilgængelige oplysninger om erhvervsaktiviteter i et område eller beskyttelseshensyn, fiskeri, placering af overvågningsstationer, fredede skibsvrag eller gydeområder.

I forbindelse med det videre arbejde med udpegning af nødområder i de danske farvande, skal der foretages en konsekvensvurdering jf. Habitatdirektivets artikel 6, såfremt der kan ske en væsentlig påvirkning ind i et internationalt naturbeskyttelsesområde. Konsekvensvurdering skal foretages for de arter og naturtyper (udpegningsgrundlaget omfattet af Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektiverne), som det pågældende internationale naturbeskyttelsesområde er udpeget til at beskytte.

I forbindelse med "Lov om miljøvurdering af planer og programmer" (lovforslag til opfølgning af SMV- direktivet), som forventes at træde i kraft juli 2004, vil en bred miljøvurdering efter loven sandsynligvis skulle foretages, hvis den endelige godkendelse af et nødområde først finder sted efter den 21. juli 2006.

Formålet med et nødområde er, at tilvejebringe et sted hvor et nødstedt skib kan søge hen med henblik på forebyggende reparationer af en skade – om nødvendigt at omlade sin last eller bunkers, således at en yderligere forværring af dets situation undgås. Et nødområde kan i princippet både være en ankerplads, et beskyttet farvand eller en havn.

Det fremgår af IMO's retningslinier for nødområder, at der i tilknytning hertil i de enkelte medlemslande skal oprettes en Maritime Assistance Service (MAS). Dette nye organ skal på døgnbasis kunne modtage meldinger fra skibe om tildragelser til søs samt konsekvenserne heraf, og på denne baggrund monitorere særligt udvalgte skibes situation. Organet skal endvidere fungere som kontaktpunkt ved informationsudveksling mellem skibe og kyststatens myndigheder og i forbindelse med maritime bjærgningsoperationer.

Beslutningen om at et skib skal gå til et nødområde, baseres på en vurdering af den aktuelle situation under iagttagelse af IMO's retningslinier. Som et supplement til denne vurdering kan der endvidere indgå ekspertudtalelser fra såvel private bjærgningsselskaber og/eller myndigheder, det være sig Søfartsstyrelsens skibsinspektører eller andre relevante eksperter.

Beslutningen kan være en tilladelse til at benytte et udpeget nødområde, en anvisning til et andet område hvor assistance kan gives, en anvisning til at forblive i det aktuelle område eller en anvisning om at forlægge skibet længere til søs. Det vil være MAS'ens opgave at formidle en sådan tilladelse

Selvom der er peget på mange mulige nødområder, kan det imidlertid ikke udelukkes, at der kan opstå akutte situationer hvor MAS'en bliver nødsaget til at anvise områder udenfor de etablerede nødområder, som nærværende redegørelse har anvist.

Listen over forhåndsudpegede nødområder skal endvidere ses som et katalog over steder som er relevante idag. Arbejdsgruppen har herudover peget på en række havne som mulige nødområder. Arbejdsgruppen er opmærksom på at, udpegningen skal respektere havnelovens paragraf 5 hvori modtagepligten er betinget af, at en havn har offentlig adgang og at pladsforholdene tillader at havnene at modtage skibe. Det forudsættes her, at der kan etableres nærmere retningslinier for anvendelsen af havne som nødområder.

Udpegning af en havn eller et område ude på havet til nødområde indebærer ikke nye eller yderligere forpligtelser eller krav til havnene eller de pågældende amter og kommuner i nærheden af det udpegede område i forhold til hvad der gælder idag. Dette gælder for såvel beredskabs- og bekæmpelsesmæssige forhold i forbindelse med en evt forurening fra et skib i nød, som foranstaltninger i forbindelse med håndteringen af et skib som har behov for assistance.

Udpegning af en havn eller et område ude på havet indebærer heller ikke yderligere begrænsninger i anvendelsen af dette område til forskellige aktiviteter i forhold til hvad der gælder i dag.

I denne forbindelse kan det nævnes, at EU-kommissionen senest den 5. februar 2007 i henhold til paragraf 26 i overvågningsdirektivet skal fremlægge resultaterne af en undersøgelse om, der er behov for og mulighed for på fællesskabsplan at gennemføre foranstaltninger, der gør det lettere at få godtgjort omkostninger og skader i forbindelse med modtagelse af nødstedte skibe (se bilag A).

Endelig anser arbejdsgruppen, at det i mange tilfælde vil øge effektiviteten at koordinere indsatsen omkring et nødstedt skib med de norske, svenske og tyske myndigheder, således som paragraf 23 i overvågningsdirektivet åbner

mulighed for (se bilag A). Sigtet med koordineringen er at forbedre indsatsen i situationer hvor indsættelsestiden for det danske beredskab er lang eller hvis muligheden for en spredning af forurening fra et nødstedt fartøj vil kunne spredes til uden for dansk økonomisk zone (EEZ). Den koordinerede indsats ligger uden for sigtet med nærværende redegørelse.

I forbindelse med implementeringen af overvågningsdirektivet skal der udstedes en række bekendtgørelser og tekniske forskrifter, samt eventuelt også forsvarsdirektiver eller bestemmelser. Miljøstyrelsen vil opdatere den eksisterende bekendtgørelse nr. 258 af den 1. maj 1999 om indberetning af oplysninger om farligt eller forurenende gods om bord på skibe samt udstede en ny bekendtgørelse om udpegning af nødområder. Søfartsstyrelsen vil udstede en teknisk forskrift om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i de danske farvande og havne. Forsvarsministeriet vil udgive eller tilrette det i forsvaret regulerende bestemmelserkompleks i det omfang implementeringen af en MAS nødvendiggør dette.

Ved den næste fase i etableringen af nødområder vil der i henhold til IMO's retningslinier, skulle udarbejdes de konkrete planer for hvert enkelt udpeget område. Planerne skal indeholde alle relevante oplysninger vedrørende mulighederne for bugser- og slæbebåds assistance, tilstedeværelsen af brandslukningsudstyr og læseudstyr, indsættelsestid for miljømateriel, herunder miljøskibe samt andre relevante oplysninger om såvel statsligt som privat udstyr som forefindes i umiddelbar nærhed af området.

2 Grundlag for forhåndsudpegning af nødområder

I IMO's udkast til retningslinier (se bilag B) står der anført en række eksempler på forhold, som bør indgå i overvejelserne omkring en forhåndsudpegning af nødområder. Disse forhold omfatter blandt andet og uden at være prioriteret i øvrigt:

- Nødområdets beliggenhed i forhold til de store trafikruter.
- Vanddybden mellem trafikruten og nødområdet, vanddybden i nødområdet, fremherskende strømforhold, vinde mv.
- Andre besejlingsforhold til nødområdet, herunder også eventuelle isforekomster.
- Mulighed for læ for strøm, sø og vind.
- Nærheden af udstyr til afhjælpning af havari.
- Nærheden af udstyr til bekæmpelse af forurening m.v.
- Bundforholdene.
- Miljøets betydning for turisme, fiskeri m.v.
- Miljømæssige forhold generelt, herunder udpegningsgrundlaget for internationale naturbeskyttelsesområder.

Ifølge Trafikministeriet drives havnene i dag i langt højere omfang på kommercielle vilkår og udpegningen af havnen eller områder i nærheden deraf kan få negative forretningsmæssige konsekvenser for de pågældende havne. Trafikministeriet har derfor foreslået, at det bør overvejes at fastlægge retningslinier for, dels hvorledes en havn kan klargøres, efter at den har været anvendt som nødområde, således at havnen hurtigst muligt igen kan fungere på forretningsmæssige vilkår og, dels for eventuel kompensation til havnen for tab som følge af anvendelsen som nødområde, herunder kompensation for fysiske skader og for tab som følge af nedlukning af kommercielle aktiviteter.

2.1 Generelle kommentarer vedrørende sejladsen i danske farvande.

For de danske og tilstødende farvande opbygger og vedligeholder Søværnets Operative Kommando (SOK) et maritimt situationsbillede af den aktuelle situation til søs. SOK får informationer fra en lang række kilder, herunder fra skibe i farvandene, fra flyovervågning af farvandene, samt fra en række radarstationer og kystudkigsstationer. Det samlede maritime situationsbillede kan dog være begrænset lokalt, blandt andet som følge af reduceret dækning ved de elektroniske hjælpemidler.

Der er endvidere truffet beslutning om inden 1. juli 2005, at etablere et landbaseret overvågningssystem baseret på skibenes AIS-systemer (Automatic Identification System). Etablering af landbaseret AIS vil kunne udgøre et væsentligt bidrag i farvandsovervågningen og i relation til Søværnets bestræbelser på til stadighed at opretholde et opdateret billede af trafikken i danske farvande. Systemet kan eventuelt også anvendes til en mere aktiv overvågning af skibe, som udgør en særlig høj risiko, eksempelvis tankskibe med stor dybgang. I hvilken grad dette er muligt er ikke undersøgt, da det falder uden for formålet med nærværende redegørelse.

For enkelte farvandsafsnit findes der kun informationer i begrænset omfang – det er f.eks. tilfældet for situationen i Kalundborg Fjord, idet der i dag ikke er radardækning af selve fjorden.

Endvidere skal der gøres opmærksom på, at der i de danske farvande stadig er et stort antal miner og andre ammunitionsgenstande fra besættelsestiden. Det formodes dog, at ingen af minerne er i fuld funktionsduelig stand, men en eventuel detonation kan ikke udelukkes.

Trafikken ind/ud af Østersøen er fortrinsvis kædet sammen med skibstrafikkens fortsatte sejlads ud i Nordsøen og videre mod Den engelske Kanal.

På vej igennem de indre danske farvande følger skibsfarten primært ruten igennem Sundet for skibe med dybgang op til 8 meter og igennem Storebælt for skibe med en dybgang op til 17 meter. Ruten gennem Sundet til Østersøen er omkring 90 sømil kortere end gennem Storebælt, hvorved skibene kommer 5-10 timer hurtigere frem til Østersøen. På grund af tids- og brændstofbesparelsen er skibstrafikken igennem Sundet næsten dobbelt så stor som igennem Storebælt.

Således vil trafikken typisk være koncentreret i tre overordnede retninger:

- via Kieler-kanalen i retning mod Den engelske Kanal
- via Skagen og i sydvestlig retning mod Den engelske Kanal samt
- via Skagen og i vestlig retning nord om England.

Der vil således kun være en meget begrænset kystzonetrafik langs den jyske nordsøkyst, idet trafikken ud i Nordsøen "slipper" kysten ved Hanstholm.

2.2 Strømførhold i de indre farvande

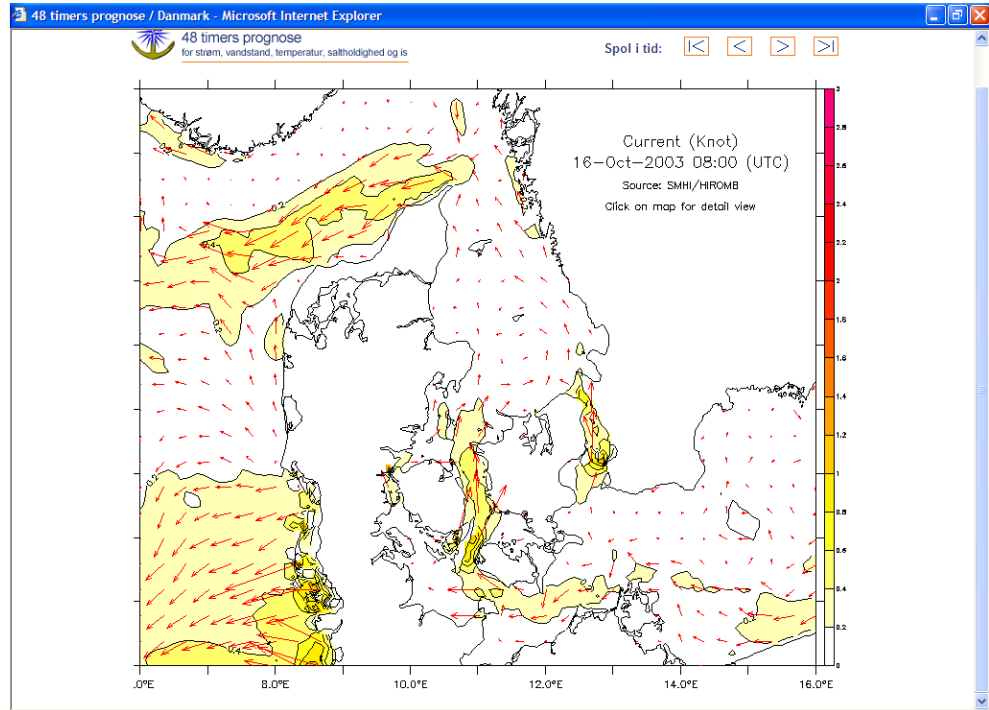
Ved valget af et egnet nedområde er det væsentligt at have kendskab til strømmens retning og styrke, idet denne vil kunne sprede spild fra en havarist. I Sundet og Bælterne er strømmen nordgående i størrelsesordenen 2/3 af tiden mens den er sydgående i resten af tiden. Grundet vindstuvning og vandstandsforskelle betinget af lufttrykket vil vandet strømme stærkt varierende igennem de indre danske farvande.

Generelt er der nordgående strøm ved vind fra nord, øst og syd samt ved svage vinde. Vestenvinden skal være over styrke 3 (7-10 knob/3,4—5,4 m/sek) før det giver sydgående strøm og da ofte med en tidsmæssig forsinkelse. Således kan der godt i en periode være nordgående strøm i Sundet ved nordlig vind. (note: ved vind angives retningen den kommer fra, mens strømmen angives med den retning den går mod).

Mens strømmen i de indre farvande som hovedregel er styret af vandstandsforskellene mellem nord og syd, er strømmen langs den jyske nordsøkyst fra Hanstholm i nord præget af tidevandstrøm, som vender med knapt seks timers mellemrum, undtagen i situationer når vind og lufttryk tilsammen overstiger tidevandkræfterne.

På Farvandsvæsenets hjemmeside er 48-timers prognoser over strømudviklingen tilgængelig (figur 2.1) på følgende link:
<http://www.frv.dk/ifm/oceanografi/oceanografi.htm>

Der har i sommerperioden inden for de seneste 5-10 år været en tendens til længerevarende og sammenhængende perioder med højtryksvejr, hvor der har været svage vinde eller vind primært fra syd og sydøst. Det normale vindmønster for området er præget af lavtryk der passerer henover Skandinavien med en vind primært fra vestlige og nordvestlige retninger.



Figur 2.1 48-timers strømprognose for farvandet omkring Danmark den 16. oktober 2003.

2.3 Generelt om naturbeskyttelse på havet

Det danske søterritorium er karakteristisk ved at være lavlandet og have lagdelte og næringsrige vandmasser, med kyster, rev og fjorde som til stadighed ændrer form.

Netop dette miljø er forudsætningen for det mangfoldige dyre- og planteliv som findes indenfor det danske havområde. Generelt findes der kun en "stikprøve" viden om mange marine naturbeskyttelsesinteresser idet mange områder især uden for de indre farvande ikke er kortlagt med hensyn til naturbeskyttelsesinteresser

Farvandenes udformning har stor betydning for, hvordan en given forurening spredes og senere opsamles og hvor lang tid et givet område er om at nedbryde f.eks. olie. Der er således store forskelle på lukkede områder, fjorde, og åbne område med større eksponering fra vind og strøm.

Det er særdeles vanskeligt generelt at beskrive et områdes sårbarhed over for et nødstedt skib med behov for assistance. Derfor er der her valgt at beskrive kendte naturbeskyttelsesinteresser omkring de nødområder som er foreslået. Nødområderne er fundet udenfor udpegede internationale naturbeskyttelsesområder.

Redegørelsen inddrager kortmateriale, som viser placering af de internationale naturbeskyttelsesområder på havet (EF-fugle og EF-habitat og Ramsarområder), samt reservaterne, herudover oplysninger fra amternes regionplaner om yderligere beskyttelsesinteresser og i visse tilfælde de enkelt havområders målsætning

2.4 Generelt om miljøbeskyttelsen af havet

Et hovedelement i beskyttelsen af kystvandenes miljøkvalitet er amtsrådenes fastlæggelse af kvalitetsmålsætninger. Disse optages i regionplanerne, som er amternes "masterplan" og et af de vigtige værktøjer inden for fysisk planlægning og miljøbeskyttelse. Den indeholder mål og retningslinier for udviklingen og anvendelsen af arealer i de enkelte amter. Regionplanen revideres hvert 4. år.

Systemet har været i brug siden 1985. Det indebærer at der ikke må ske en menneskelig påvirkning så realiseringen af den opstillede miljøkvalitet bringes i fare eller umuliggøres. For kystvandene arbejdes med et tredelt målsætnings-system: Generel målsætning, lempet målsætning og skærpet målsætning.

Et krav til opfyldelse af generel målsætning er bl.a. tilstedeværelsen af et alsidigt dyre- og planteliv og en god hygiejnisk vandkvalitet svarende til badevandskvalitet. For områder med lempet målsætning er de miljømæssige krav lempede, mens der for områder med skærpet målsætning vil kunne stilles særlige krav til f.eks. spildevandsudledning af hensyn til særinteresser i områderne.

Inden for EU blev Vandrammedirektivet (VRD) vedtaget i 2000. Det skal være gennemført i dansk lovgivning senest december 2003, mens den praktiske gennemførelse af direktivet løber over en årrække. VRD opererer med et udbygget system af miljømål i forhold til hidtidig dansk administrationspraksis, og den indebærer at områderne mindst som udgangspunkt skal udvise god økologisk tilstand. VRD træder gradvist i stedet for det nuværende recipientkvalitetssystem, således vil det formelle grundlag først være på plads i 2009 med vedtagelsen af VRD-indsatsplanerne.

2.5 Områder med internationale forpligtelser

Danmark har tilsluttet sig en række internationale konventioner og EU-direktiver som har til formål at beskytte en række enkelte arter og bestande, samt deres levesteder herunder en række naturtyper. Danmark har i den forbindelse udpeget en række nationale og internationale naturbeskyttelsesområder.

De internationale naturbeskyttelsesområder består af EF- fuglebeskyttelses- og EF- habitatområder (samt Ramsar områder), samt eventuelle nationale reservater og fredninger. Områderne kaldes i EU sammenhæng for Natura-2000 netværket. De internationale naturbeskyttelsesområder og reservater er angivet på kortmateriale og på Skov- og Naturstyrelsens hjemmeside: <http://www.skovognatur.dk>

For de marine internationale naturbeskyttelsesområder bemærkes, at de hidtil udpegede områder endnu ikke alle er godkendt af EU-kommissionen, idet der blandt andet er nedsat en arbejdsgruppe, der skal se på

udpegningsgrundlagene off-shore (mellem 12 sømil og 200 sømil). I de kommende år vil medlemslandene således skulle udpege flere marine habitat- og fuglebeskyttelsesområder.

Det understreges, at habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiverne forpligter medlemslandene til gennem udpegning af områder at sikre opretholdelse og om nødvendigt genopretning af en gunstig bevaringsstatus for de pågældende naturtyper og bevarelse for de pågældende arter.

2.6 Positiv- contra negativområder

Det har været overvejet i arbejdsgruppen at udpege negativområder, hvor nødstedte skibe ikke må placeres på grund af vigtige miljø-, natur-, fiskeri- eller fritidsinteresser. Ideen skulle være at udarbejde en samlet fortegnelse over områder hvor nødstedte skibe under ingen omstændigheder kunne blive henvist til, underforstået at de resterende områder så ville være til fri disposition.

vanskelig at inddæmme og bekæmpe, således som det var tilfældet ved ulykken med Prestige i 2002 ud for den galiciske kyst.

Ved i stedet at udpege en række mulige nødområder kan de forskellige involverede aktører på forhånd tage stilling til de praktiske forhold ved en eventuel anvendelse af et givent nødområde. Ideelt set vil det give aktørerne grundlag for at have et langt mere målrettet redskab til rådighed for en optimal håndtering af et nødstedt skib.

2.7 Anvendel ighed af de udpegede nødområder

Der er lagt vægt på at udpege et tilstrækkeligt stort antal nødområder i den umiddelbare nærhed af skibsfartens hovedruter igennem de danske farvande. De danske farvandes beskaffenhed gør det imidlertid vanskeligt at pege på nødområder, som uden forbehold vil kunne anvendes under alle forhold.

Det har derfor været nødvendigt at udpege nødområder til brug for nødstedte skibe med henholdsvis lavt og højt forureningspotentiale. Ved lavt forureningspotentiale for et nødstedt skib forstås, at skibets last ikke indebærer en risiko for olieforurening af hav eller kyst eller forurening med andre miljøskadelige stoffer. Ved højt forureningspotentiale er der stor risiko for, at skib eller dets last kan forurene havet med olie, andre miljøskadelige stoffer eller såfremt, der er brand med risiko for udslip af giftige dampe.

Den samlede liste over forhåndsudpegede nødområder i nærværende redegørelse indeholder ankerpladser, beskyttede farvande og havne, som er et udtryk for den afvejning der har fundet sted mellem den overordnede registrering af interesser i de danske farvande og overvågningsdirektivets krav.

Generelt er der lagt vægt på at skibe med en dybgang på 10 meter eller derover skal kunne anvende de forhåndsudpegede nødområder, men det er samtidig klart at der i de lavvandede indre danske farvande fra naturens side vil være flere egnede nødområder for skibe med dybgang på under 10 meter, eller at et havareret skib bevidst sættes af på en bank for at hindre det i at synke og derved kunne forebygge en større forurening af miljøet.

Der er endvidere lagt vægt på at en eventuel forurening skal kunne inddæmmes bedst muligt. Derfor er der udpeget et antal havne hvortil et nødstedt skib med højt forureningspotentiale vil kunne blive anvist, idet mulig forurening af vandmiljøet kan holdes inde i havneområdet igennem afspærring. Før et nødområde bliver anvist til et nødstedt skib må der ikke være fare for udslip af giftige dampe, partikler eller eksplosion som vil kunne udsætte befolkningen for unødigt sundhedsrisiko.

Spørgsmål i relation til olietypernes giftighed, påvirkning fra kemikalier eller andet er ikke vurderet. I beskrivelsen indgår kun indirekte spredningsrisiko og kysttypernes sårbarhed overfor en evt. efterfølgende oprensning af området.

Det er muligt at det i dele af året vil være problematisk at anvende et udpeget nødområde. Eksempelvis hvis området er en vigtig rasteplass for fuglelivet i dele af året eller andre forhold som for eksempel hensynet til badegæster i sommerperioden gør sig gældende. Det forudsættes at disse informationer vil være tilgængelige før der konkret anvises et nødområde til et nødstedt skib.

Et nødstedt skib vil ikke i alle tilfælde medføre forurening af havmiljøet. Eksempelvis vil nedbrud af en styremaskine ikke i sig selv medføre fare for udslip, således at anvisningen af et givet nødområde vil være mindre problematisk.

Ved ulykker (grundstødninger/kollisioner) hvor forurening med f.eks. olie indgår, er afstanden mellem skibet og en given beskyttelsesinteresse samt spredningsrisiko afgørende for omfanget af en skade. I samme overvejelse bør imidlertid indgå at hvis kysterne overvejende er sandstrande er de relativt nemme at oprense og robuste for oprensning. Dette gælder imidlertid ikke for Vadehavet, hvor mulighederne for oprensning er hæmmet af især tidevandsforskellene. Dette indebærer, at olien som kommer op på forlande eller strandene kan være destruktivt for miljø- og naturforholdene.

3 Forhåndsudpegning af nødområder

Indledningsvis har arbejdsgruppen undersøgt mulighederne for at forhåndsudpege de områder som i dag benyttes som bunkringsområder eller områder, der anvendes ved overførsel af olielaster. Det antages, at disse områder har vist sig at være de bedst egnede ud fra en kombination af praktiske forhold for bunkers- og mæglerfirmaerne og nautiske forhold for de pågældende skibe, herunder en anvendelig ankerplads og muligheden for at ligge beskyttet for vejforholdene i øvrigt.

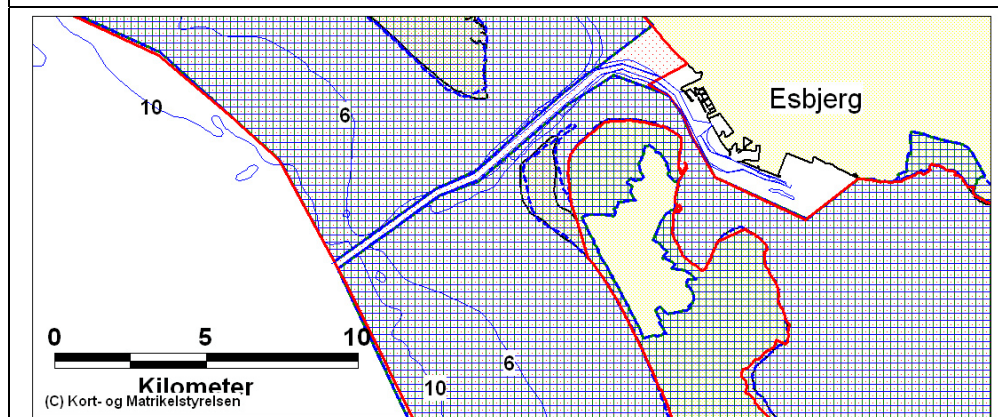
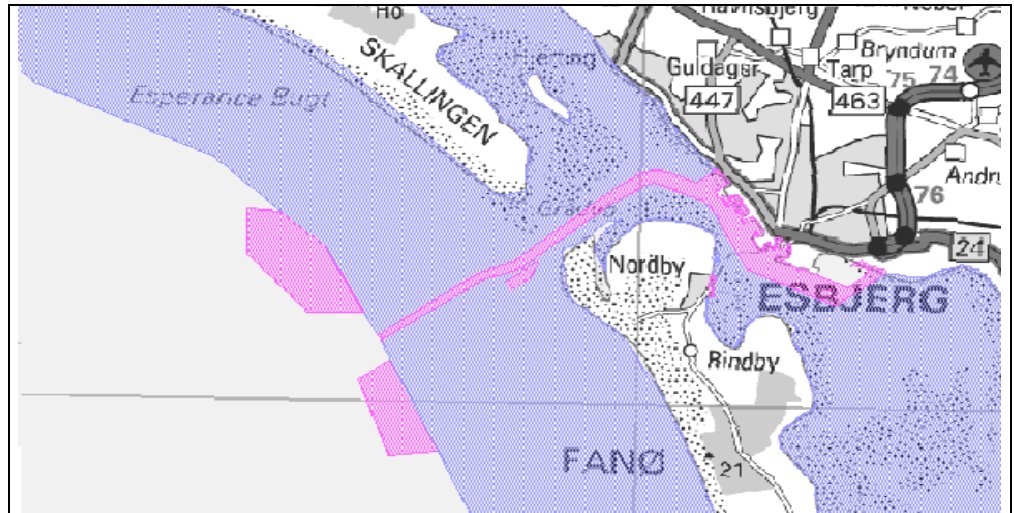
Det forudsættes for de forhåndsudpegede havne, at der efterfølgende kan etableres nærmere retningslinier for hvorledes havnene kan indgå i et operativt beredskab. Det forudsættes følgelig, at der kan aftales kriterier omkring brugen af havne som nødområder, herunder retningslinier for rengøring, kompensation for eventuelle tab samt ansvarsfordeling. Arbejdsgruppen forudsætter endvidere, at havnenes anvendelse som nødområder så vidt muligt kan finde sted sideløbende med den øvrige havnevirksomhed.

Det fremgår af adskillige af høringssvarene, at især kommunerne er interesserede i drøftelser af placeringen af miljøskibene samt af land- og vandbaseret beredskab. Det er imidlertid arbejdsgruppens opfattelse at disse spørgsmål må drøftes efterfølgende i forbindelse med det videre arbejde med nødområder. Det skal dog allerede nu bemærkes, at forsvarets samlede operative kapacitet på havmiljøområdet må forventes at forblive på samme niveau under det videre arbejde med nødområder.

For at gøre forhåndsudpegningen operativ har det været nødvendigt at identificere et tilstrækkeligt stort antal områder, så der i en konkret situation findes et antal alternative muligheder for at kunne anvise et hensigtsmæssigt nødområde. Det forudsættes i denne forbindelse at nødstedte skibe med højt forureningspotentiale ikke bliver anvist til et nødområde, som kun kan anvendes for de tilfælde hvor der er et lavt forureningspotentiale.

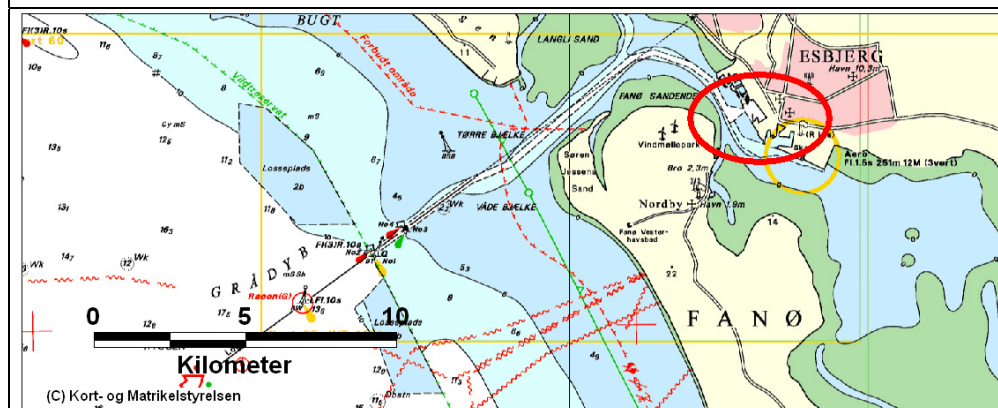
Der er ved forhåndsudpegning taget hensyn til de forudsætninger der er medtaget i det foregående kapitel. Herudover har arbejdsgruppen vurderet muligheden for hurtigt at kunne sende hjælp til et nødstedt skib med behov for assistance herunder også om der er forureningsbekæmpelsesudstyr som hurtigt kan bringes til området eller ej.

Der er medtaget tre kort for hvert område. Det første kort sammenstiller de kendte planlægningsmæssige forhold der er indeholdt i regionplanerne, mens det næste kort viser beliggenheden af internationale naturbeskyttelsesområder. Det sidste kort viser beliggenheden af det forhåndsudpegede nødområde på et søkort, således at også oplysninger om havbunden og dybdeforholdene kan vises.



-  Fuglebeskyttelsesområde
 -  Vildtreservat
 -  Habitatområde
 -  6 Dybdekurve
- Nationale og internationale
Naturbeskyttelsesinteresser**

Skov- og Naturstyrelsen
EBA 26. november 2003



-  **Nødområde Esbjerg Havn**

Skov- og Naturstyrelsen
EBA 26. november 2003

Figur 3.1 Regionplanskort, kort med naturbeskyttelsesinteresser samt søkort der angiver nødområde i Esbjerg Havn

3.1 Nordsøen-Skagerrak

3.1.1 Esbjerg Havn

Nødområde

Esbjerg Havn kan besejles dag og nat gennem den 200 meter brede gravede rende over Grådyb Barre. Der kan forekomme tidevandsstrøm på indtil 3,5 knob gennem renden og på tværs af havneindløbene. Havnen kan besejles af skibe med største længde på 250 meter og dybgang på max. 10,3 meter. Skibe med større dybgang vil således ikke kunne håndteres i den danske del af Vadehavet.

Esbjerg Havn er en trafik- og fiskerihavn. Der er færgeforbindelse fra trafikhavnsafsnittet til Fanø. Der findes et afsnit til lystbåde i fiskerihavnen. Der findes alle typer faciliteter som kan tænkes nødvendige at have til rådighed så som smede- og maskinværksteder, værft og kraner. Offshoreindustrien medfører endvidere at der i havnen stor aktivitet med såvel slæbe-, forsynings- som vagtfartøjer.

Miljø- og naturforhold

Esbjerg Havn er beliggende i Danmarks vigtigste og største internationale naturbeskyttelsesområde "Vadehavet", med en lang indsejling til havnen igennem dette område. Området indgår som en del af det trilaterale Vadehavssamarbejde sammen med lignende tyske- og hollandske naboområder. Vadehavet er af FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) udpeget som et særligt følsomt havområde (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA). Tættest på Esbjerg Havn findes beskyttelsesinteresser omkring Fanø, Skallingen og i Ho Bugt, som er en del af det internationale naturbeskyttelsesområde og et vildtreservat (snæbel, muslinger, sæler og fugle samt ålegræs, vader, kystlaguner, strandsøer og kystklitter).

Planforhold

Området umiddelbart ud for Esbjerg Havn er ifølge regionplanen udlagt med en lempet målsætning, som følge af påvirkning fra forurenende aktiviteter. Den generelle målsætning ikke kan forventes opretholdt på grund af forurenende aktiviteter

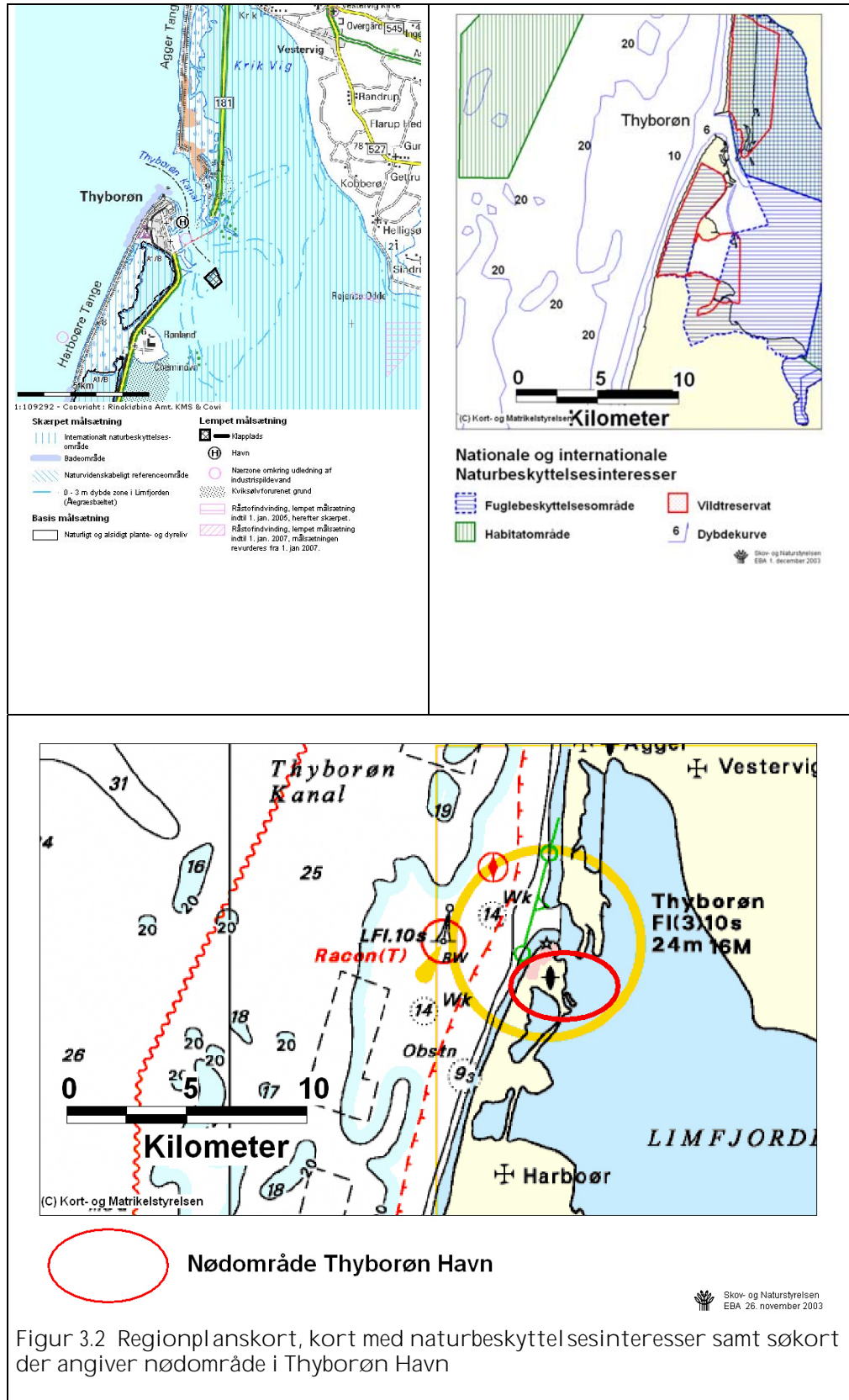
Beredskab

Der er lang indsættelsestid for miljøskibene fra henholdsvis Korsør og København, hvis disse skal indsættes til forureningsbekæmpelse i området. Der er imidlertid i tilknytning til havnen etableret et Søværnets Materiel Kommando (SMK) lager til opbevaring af diverse miljøudstyr, og flydespærringer. Der er også mulighed for at drage nytte af offshoreindustriens udstyr og kapaciteter. Endvidere er der placeret miljøudstyr og flydespærringer i Haderslev ved Beredskabsstyrelse Sydjylland.

Konklusion

Samlet set kan Esbjerg Havn anvises som nødområde for nødstedte skibe med højt forureningspotentiale. Det forudsættes at den øvrige havnevirksomhed så vidt muligt kan afvikles sideløbende hermed.

Såfremt der er brand med risiko for udslip af giftige dampe mv., er det nødvendigt at have kendskab til den generelle udvikling af vindforholdene på basis af en 7-døgns vejrprognose, således at befolkningen i Esbjerg ikke udsættes for unødigt sundhedsrisiko. De konkrete forhold kan således undertiden medføre, at det ikke er muligt at anvende Esbjerg Havn som nødområde.



3.1.2 Thyborøn Havn

Nødområde

Nødstedte skibe i Nordsø-området ud for Limfjorden kan under de fleste forhold gå igennem Thyborøn Kanal til Thyborøn. Normalt er området dog præget af tidevandsstrøm og der kan under særlige forhold være strøm på indtil 6 knob. Thyborøn Havn er en af de få muligheder for et nødområde på strækningen fra Vadehavet til Hanstholm. Havnen kan besejles af skibe på indtil 100 meters længde, 15 meters bredde og 6 meters dybgang. Skibe med større dybgang vil ikke kunne håndteres i Thyborøn Havn (figur 3.2).

Miljø- og naturforhold

Der er væsentlige naturværdier i de nærliggende farvandsafsnit i Limfjorden. De lavvandede bugter med sandbund rummer en udbredt vegetation af ålegræs, mens de dybere dele af fjorden indeholder mange stenrev. Blåmuslingen forekommer udbredt i fjorden og udgør grundlaget for et stort muslingefiskeri. Tidligere var fjorden også rig på fisk, men i de senere år er det gået tilbage for næsten alle fiskearter.

Om efteråret og vinteren raster store flokke af gæs og andefugle i fjorden. Der findes endvidere en betydelig bestand af sæler i fjorden.

Planforhold

Området inden for tangerne er udlagt med skærpet målsætning i regionplanen. Der er endvidere væsentlige naturinteresser umiddelbart nord og øst for Thyborøn på Limfjordssiden.

Beredskab

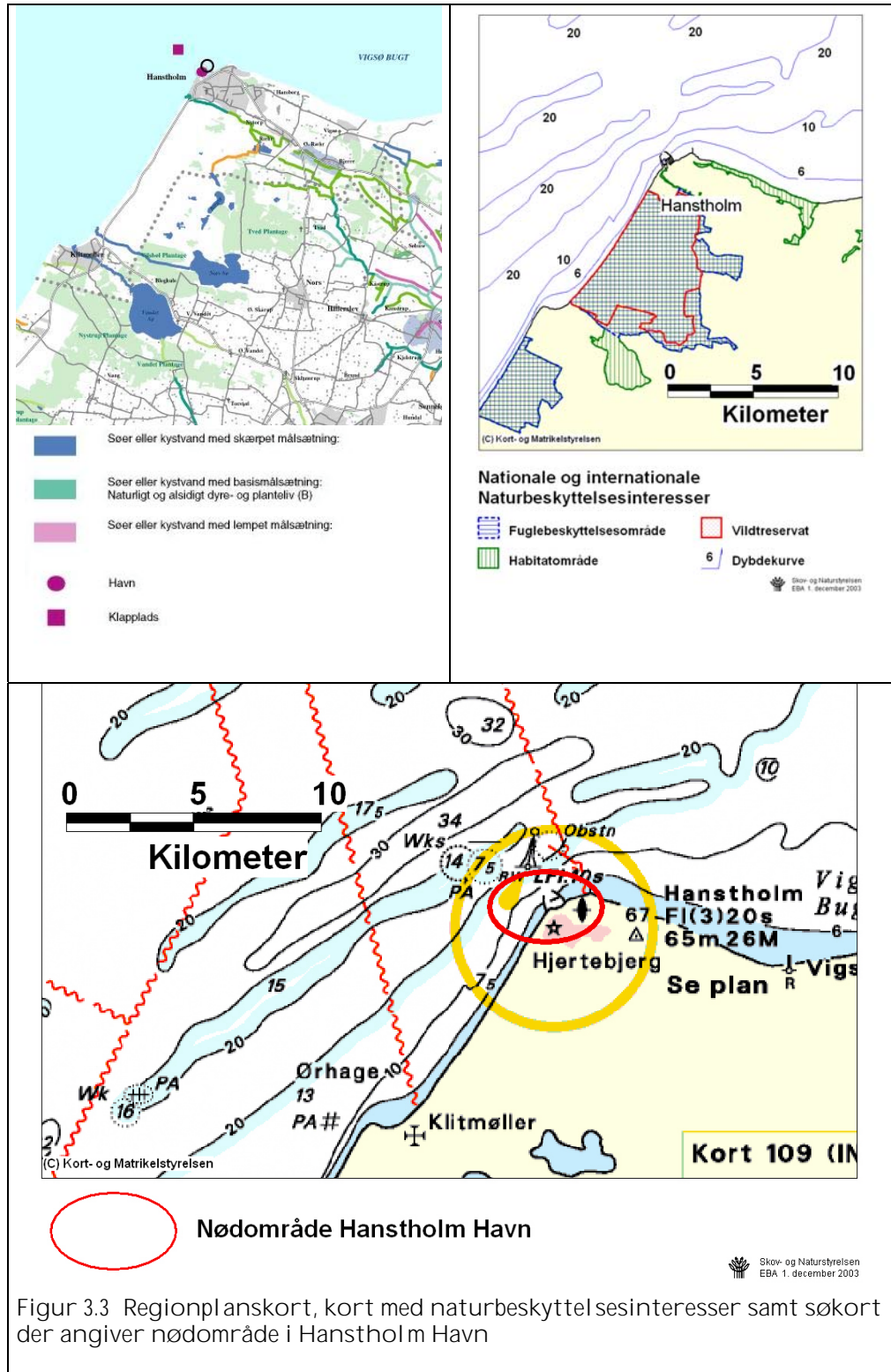
Miljøskibene ligger langt fra området, hvilket indebærer en tilsvarende lang reaktionstid med henblik på iværksættelse af en forureningsbekæmpelsesindsats. Indenfor områdets umiddelbare udstrækning er der placeret miljøudstyr ved SMK depoter blandt andet bekæmpelsesmateriel.

I umiddelbar tilknytning til området er etableret et lager ved Beredskabsstyrelsen Nordjylland i Thisted, hvor der opbevares diverse miljøudstyr og flydespærringer.

Konklusion

Thyborøn Havn er en anvendelig mulighed som nødområde for skibe med højt forureningspotentialet. Det forudsættes at den øvrige havnevirksomhed så vidt muligt kan afvikles sideløbende hermed.

Såfremt der er brand med risiko for udslip af giftige dampe mv., er det nødvendigt at have kendskab til den generelle udvikling af vindforholdene på basis af en 7-døgns vejrprognose, således at befolkningen i Thyborøn ikke udsættes for unødigt sundhedsrisiko. Forholdene kan således medføre at det ikke muligt at anvende Thyborøn Havn som nødområde



3.1.3 Hanstholm Havn

Nødområde

Farvandsafsnittet ud for Jyllands Skagerrakkyst er kendetegnet ved vanddybder på ca. 20 meter. Området ligger centralt ved indfaldsvejen til/fra Østersøen. Hanstholm udmærker sig ved at de kan tage trafik større end fiskeflåden, som er bredt repræsenteret i området. Skagerrak kysten ligger eksponeret for de fremherskende vindretninger og dermed er Hanstholm Havn sammen med Hirtshals Havn reelt de eneste muligheder for et nødområde på strækningen langs Skagerrakkysten.

Hanstholm er en travl fiskeri-, industri- og færgehavn (figur 3.3). Havnen kan besejles dag og nat under hensyntagen til vind- og strøm forhold. Besejling af havnen kan ved meget kraftige vinde – stormende kuling – frembyde problemer med op til 7 knob strøm på tværs af havneindløbet. Havnen kan besejles af skibe med største længde på 135 m, bredde på 35 m og dybgang op til 7,5 m. Ved havnen er en række faciliteter tilgængelige, men disse finder fortrinsvis anvendelse i relation til fiskerierhvervet

Miljø- og naturforhold

De væsentligste beskyttelsesinteresser findes langs kysterne, hvor der er flere Natura-2000 områder, og i de kystnære områder ved "Lønstrup Rødegrund" og "Knudegrund". De fleste fugle i Skagerrak, er bortset fra i yngleperioden, knyttet til det åbne hav, hvor de udnytter føde som tobis og krebsdyr i de frie vandmasser og i de store "frontområder". Men også i de lavvandede områder af Jammerbugt ud til 40 meter findes havdykænder som kan udnytte de rige forekomster af muslinger. Kendskabet til fuglebestandene er dog begrænset.

Planforhold

Området omkring Hanstholm er i regionplanen udlagt med en basismålsætning, området indeholder et dyre- og planteliv, der kun er svagt påvirket af kulturbetingede faktorer. Denne målsætning gælder for alle vandområder, bortset fra områder, hvor der er opstillet lempede eller skærpede krav.

Herudover er Jammerbugt kysten i stor udstrækning udlagt til rekreative formål og derfor præget af turisme.

Det vides, at der fortsat findes ammunitionsgenstande i såvel Skagerrak som Nordsøen, hvortil kommer et ukendt antal miner udlagt ind mod den jyske vestkyst.

Beredskab

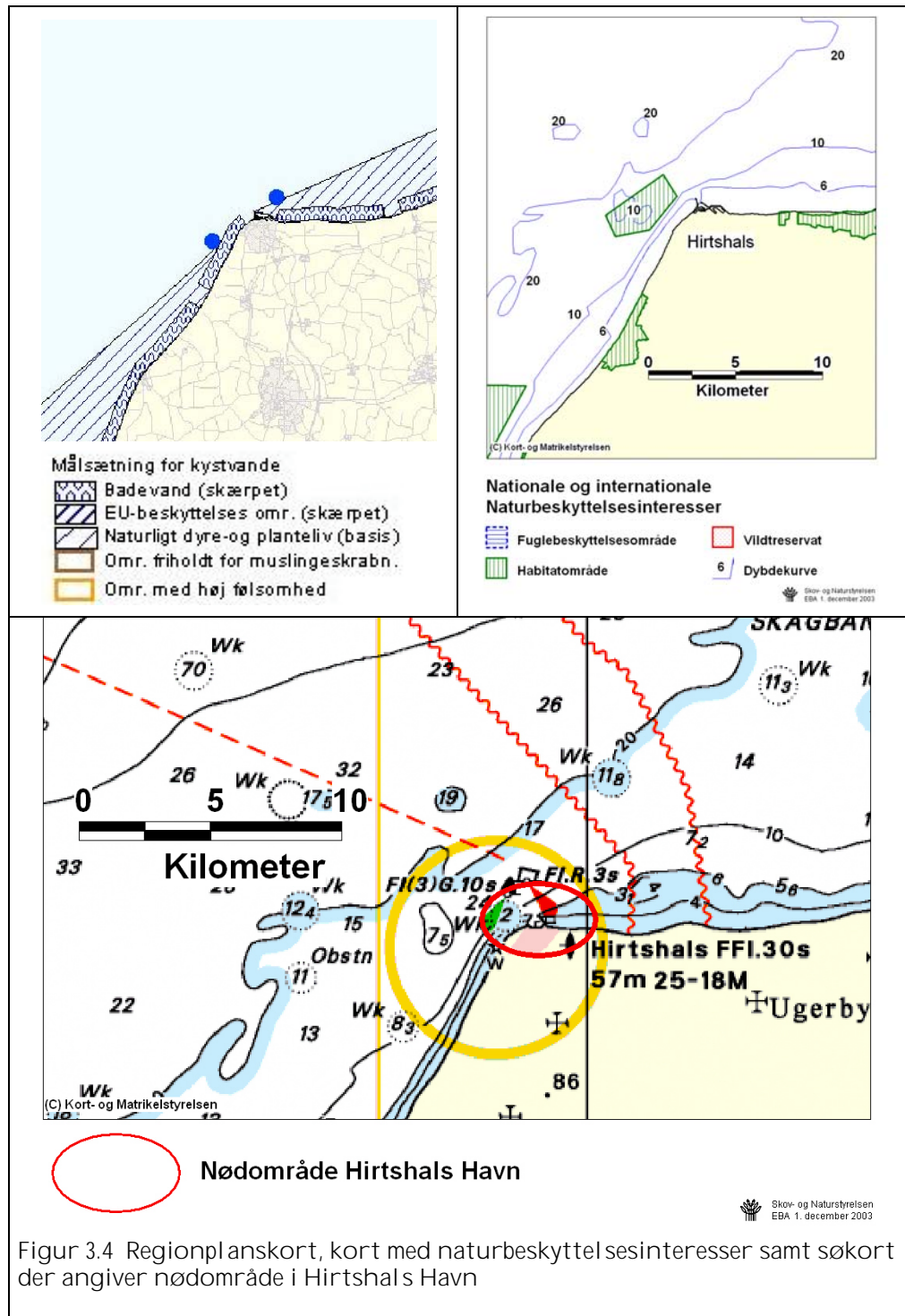
Miljøskibene som er baseret i henholdsvis Korsør og København ligger langt fra området, hvilket indebærer en tilsvarende lang reaktionstid med henblik på iværksættelse af en evt. forureningsbekæmpelsesindsats.

Nærmeste lager med miljømateriel er SMK's lager i Frederikshavn. I tilknytning til området er etableret et lager ved Beredskabsstyrelsen Nordjylland i Thisted, hvor der opbevares miljøudstyr og flydespæringer.

Konklusion

Hanstholm Havn kan udpeges som nødområde for skibe med højt forureningspotentiale. Det forudsættes at den øvrige havnevirksomhed så vidt muligt kan afvikles sideløbende hermed.

Såfremt der er brand med risiko for udslip af giftige dampe mv, er det nødvendigt at have kendskab til den generelle udvikling af vindforholdene på basis af en 7-døgns vejrprognose, således at befolkningen i Hanstholm ikke udsættes for unødigt sundhedsrisiko. Forholdene kan således medføre at det ikke vil være muligt at anvende Hanstholm Havn som nødområde.



Figur 3.4 Regionplanskort, kort med naturbeskyttelsesinteresser samt søkort der angiver nødområde i Hirtshals Havn

3.1.4 Hirtshals Havn

Nødområde

Hirtshals er også en af den jyske vestkysts store havne indrettet som fiskeri-, industri- og færgehavn (figur 3.4). Besejling af havnen kan ved kraftige vinde – kuling – frembyde problemer, men som i princippet kan besejles både dag og nat under hensyntagen til vind og strøm.

Besejlingen frarådes dog under kuling, og især når den kommer fra nord og nordvest. Strømmen i anduvningsfarvandet er oftest østgående, men påvirkes af den aktuelle vind og kan sætte hårdt på tværs af indsejlingen. Den lange læmole kan yde nogen beskyttelse mod vestlig vind og strøm, men ved kuling rejser søen sig og bryder foran indløbet. Havnen kan besejles af skibe med største længde på 150 meter, bredde på 25 meter og dybgang op til 7,5 meter. Ved havnen er en række faciliteter tilgængelige, men disse finder fortrinsvis anvendelse i relation til fiskerierhvervet.

Planforhold

Kysten omkring Hirtshals er i regionplanen grundet den høje badevandskvalitet og naturinteresserne udlagt med en skærpet målsætning.

Beredskab

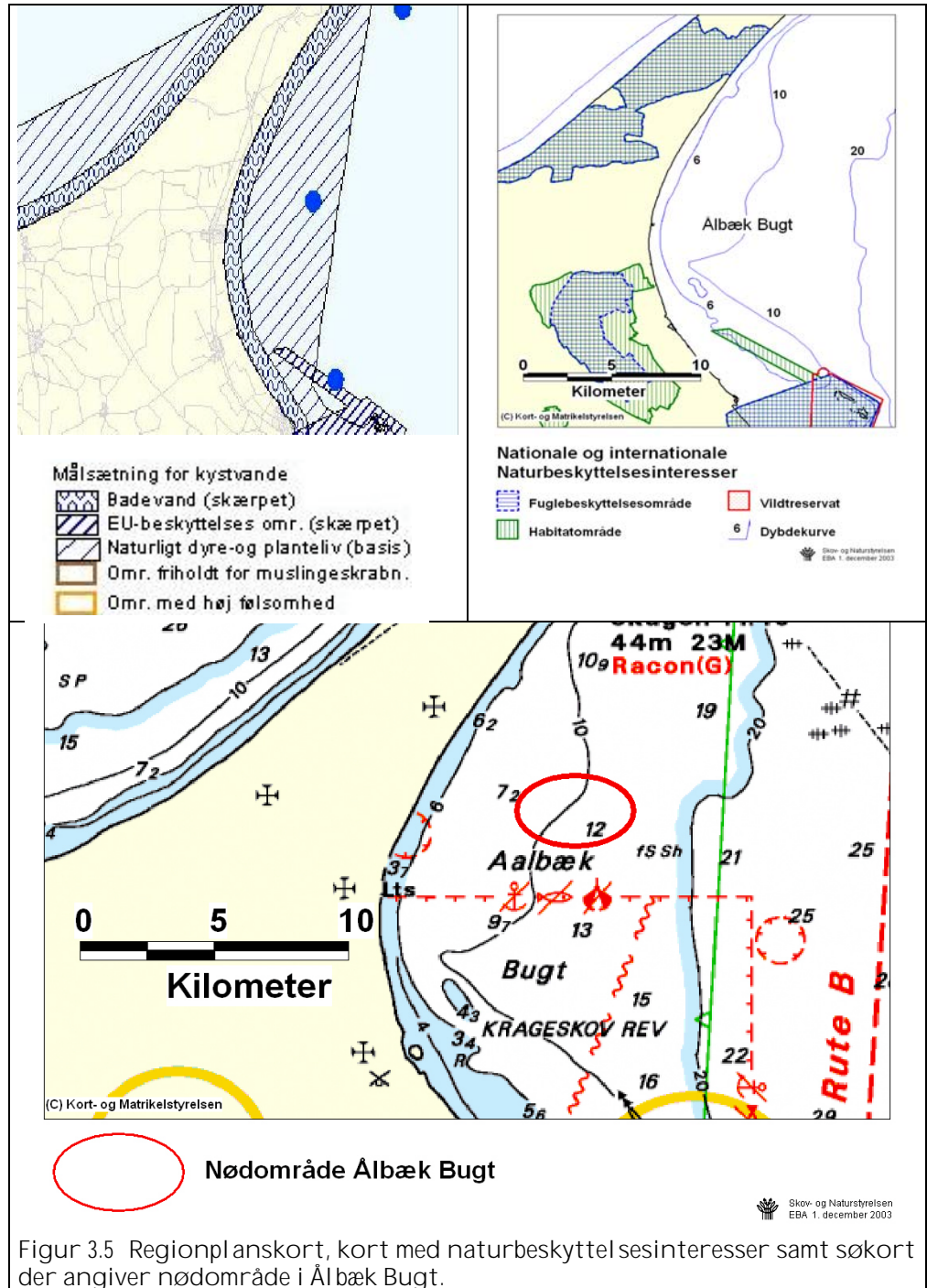
Miljøskibene som er baseret i henholdsvis Korsør og København ligger langt fra området, hvilket indebærer en tilsvarende lang reaktionstid med henblik på iværksættelse af en evt. forureningsbekæmpelsesindsats .

Nærmeste lager med miljømateriel er SMKs lager i Frederikshavn. I tilknytning til området er etableret et lager ved Beredskabsstyrelsen Nordjylland i Thisted, hvor der opbevares miljøudstyr og flydespærringer.

Konklusion

Hirtshals Havn udpeges som nødområde for skibe med højt forureningspotentiale. Det forudsættes at den øvrige havnevirksomhed så vidt muligt kan afvikles sideløbende hermed.

Såfremt der er brand med risiko for udslip af giftige dampe mv, er det nødvendigt at have kendskab til den generelle udvikling af vindforholdene på basis af en 7-døgns vejrprognose, således at befolkningen i Hirtshals ikke udsættes for unødigt sundhedsrisiko. Forholdene kan således medføre at det ikke vil være muligt at anvende Hirtshals Havn som nødområde.



3.2 Kattegat

3.2.1 Ålbæk Bugt

Nødområde

Ålbæk Bugt er særligt kendetegnet ved, at der ydes læ for vestlige vinde. Der er en høj intensitet af skibe som runder Skagen på vej ind og ud af Kattegat. Den mest udbredte skibstrafik i selve bugten består derfor typisk af fiskefartøjer til og fra Skagen Havn. Der er i bugtens umiddelbare tilslutning større færgehavne i Frederikshavn, som kan håndtere større skibstrafik.

Området anvendes hyppigt af ankerliggere, idet der er ca. 15 meter vand og sandbund. I de seneste år anvendes Ålbæk Bugt til overførsel af olielaster fra mindre til større tankskibe ved udskibning af russisk olie fra Østersøområdet.

Miljø- og naturforhold

Der kan konstateres en stor fiskeriaktivitet i området, men i den sydlige del af bugten er der etableret områder, hvor fiskeri og ankring frarådes på grund af forekomsten af ældre ammunitionsgenstande. Bugten er et opvækstområde for kommercielt udnyttede fiskearter som for eksempel rødspætte og tunge. Hertil kommer er omfattende bundgarnsfiskeri.

Der findes internationale naturbeskyttelsesområder omkring Hirsholmene, omkring Herthas Flak (der ligger 7 sømil øst for linien mellem Skagen og Hirsholmene) og langs kysten (flora og fauna tilknyttet stabile kystklitter) herunder Skagen Gren og flere i området nord og syd for Læsø. I området ved Hirsholmene og Herthas Flak desuden flora og fauna tilknyttet boblerev og rev.

Det nordlige Kattegat, specielt områderne syd for Læsø og området op til Hirsholmene, er en del af Nordvest Europas vigtigste overvintringsområder for havdykænder. Desuden raster ride, alk, lomvie, lom og lappedykker i området. Om sommeren er Hirsholmene en vigtig ynglelokalitet for vandfugle. På øen Hirsholm ruger 500-600 par tejster.

Den rolige og fremherskende nordgående strøm i området indbærer, at forurening normalt ikke vil blive ført med strømmen ned til områderne med de største naturværdier omkring Hirsholmene.

Planforhold

Ålbæk Bugt er udlagt af amtet med generel målsætning med en enkelt undtagelse, idet der midt i bugten findes en klapplads med lempet målsætning (figur 3.5). Selve kyststrækningen er udlagt som særligt badevandsområde (med skærpet målsætning) præget af turisme.

Beredskab

Miljøskibene ligger langt fra området, hvilket indebærer en tilsvarende lang reaktionstid med henblik på iværksættelse af en forureningsbekæmpelsesindsats. Indenfor områdets umiddelbare udstrækning er der placeret miljøudstyr og bekæmpelsesmateriel på SMK's lagre i Frederikshavn.

Konklusion

Samlet betragtet er bugten egnet som nødområde for skibe med højt forureningspotentiale. Samtidig er sandstrandene relativt nemme at gøre rene samtidig med at de er robuste over for påvirkninger af ilanddrevet olie. I bugtens nordlige del er adgangsforholdene vanskelige grundet høje klitter.

3.2.2 Frederikshavn Havn

Nødområde

For de tilfælde hvor det nærliggende nødområde i Ålbæk Bugt ikke måtte være brugbart, kan Frederikshavn Havn være et alternativ. Havnen er en kommunal selvstyrehavn og består af en forhavn, færgehavn, fragthavn og nordhavn med fiskerihavn.

Størrelsen af det største skib der kan besejle havnen er afhængig af de øjeblikkelige vandstands- og bølgeforhold, samt de øjeblikkelige vandtands- og dybdeforhold. Under gunstige forhold er det største skib der kan besejle havnen ca. 180 meter langt, og med en største dybgang på ca. 8 meter.

Miljø- og naturforhold

Der kan konstateres en stor fiskeriaktivitet i området, men i den sydlige del af bugten er der etableret områder, hvor fiskeri og ankring frarådes på grund af forekomsten af ældre ammunitionsgenstande. Bugten er et opvækstområde for kommercielt udnyttede fiskearter som for eksempel rødspætte og tunge. Hertil kommer er omfattende bundgarnsfiskeri.

Der findes internationale naturbeskyttelsesområder omkring Hirsholmene, omkring Herthas Flak (der ligger 7 sømil øst for linien mellem Skagen og Hirsholmene) og langs kysten (flora og fauna tilknyttet stabile kystklitter) herunder Skagen Gren og flere i området nord og syd for Læsø. I området ved Hirsholmene og Herthas Flak desuden flora og fauna tilknyttet boblerev og rev.

Det nordlige Kattegat (specielt områder syd for Læsø), og området op til Hirsholmene, er en del af Nordvest Europas vigtigste overvintringsområder for havdykænder. Desuden raster ride, alk, lomvie, lom og lappedykker i området. Om sommeren er Hirsholmene en vigtig ynglelokalitet for vandfugle. På øen Hirsholm ruger 500-600 par tejster.

Planforhold

Området umiddelbart omkring havnen er i regionplanen udlagt med en basismålsætning, mens der tæt på både mod nord og syd er områder med skærpet målsætning (figur 3.6).

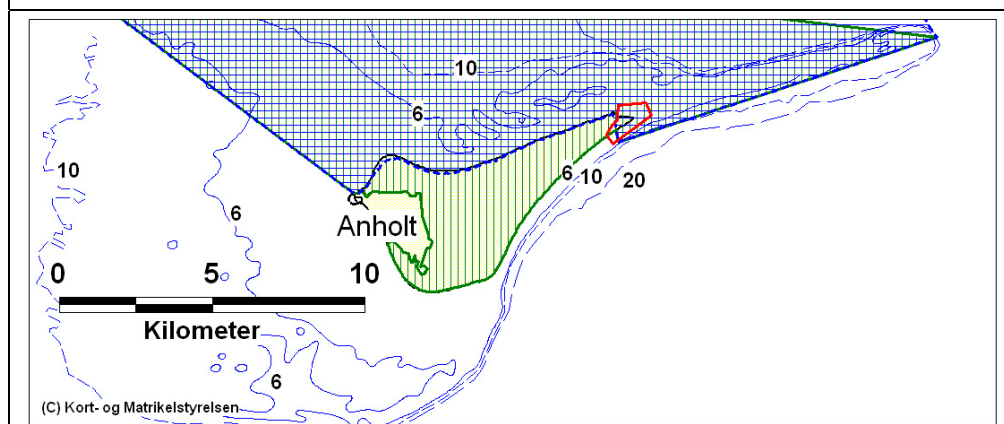
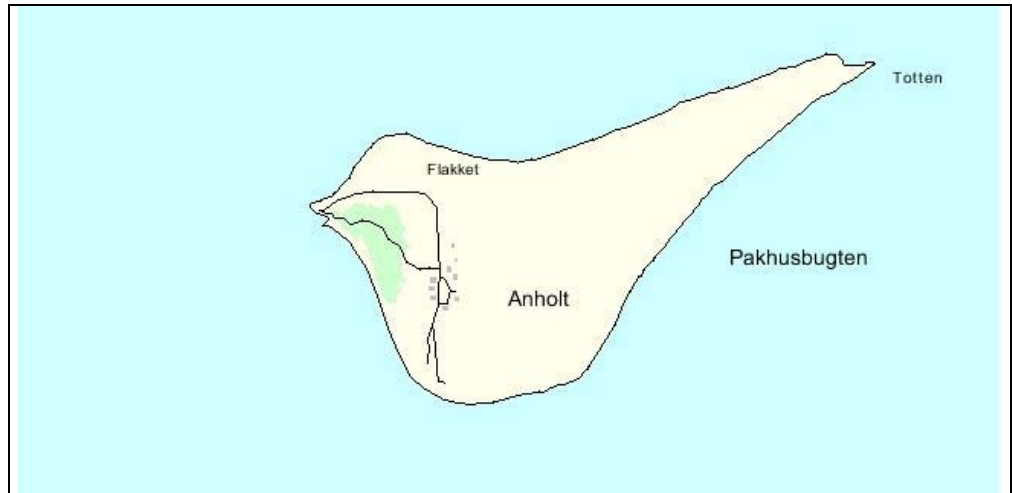
Beredskab

Miljøskibene ligger langt fra området, hvilket indebærer en tilsvarende lang reaktionstid med henblik på iværksættelse af en forureningsbekæmpelsesindsats. Indenfor områdets umiddelbare udstrækning er der placeret miljøudstyr og bekæmpelsesmateriel på SMK's lagre i Frederikshavn.

Konklusion

Frederikshavn Havn kan anvises som nødområde for skibe med højt forureningspotentiale såfremt det nærliggende Ålbæk Bugt ikke er egnet. Det forudsættes at den øvrige havnevirksomhed så vidt muligt kan afvikles sideløbende hermed.

Men såfremt der er brand med risiko for udslip af giftige dampe mv, er det nødvendigt at have kendskab til den generelle udvikling af vindforholdene på basis af en 7-døgns vejrprognose, således at befolkningen i Frederikshavn ikke udsættes for unødigt sundhedsrisiko. Forholdene kan således medføre at det ikke vil være muligt at anvende Frederikshavn Havn som nødområde.

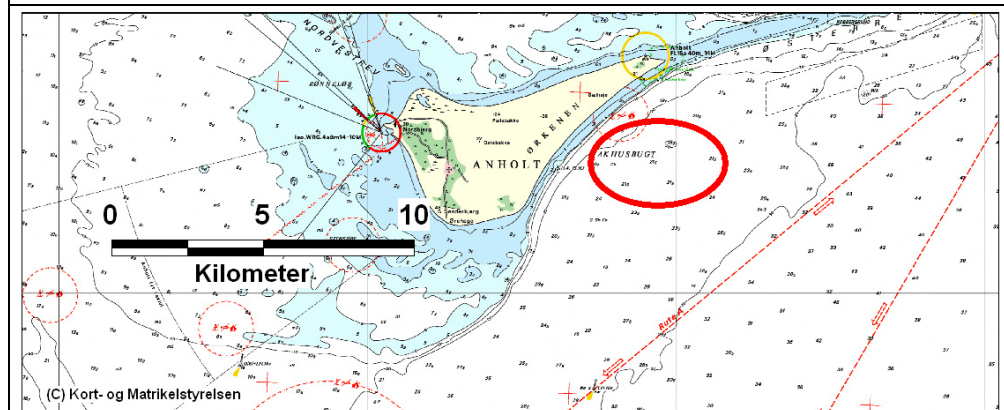


(C) Kort- og Matrikelstyrelsen

- Fuglebeskyttelsesområde
- Habitatområde
- Vildtreservat
- 6 Dybdekurve

Nationale og internationale Naturbeskyttelsesinteresser

Skov- og Naturstyrelsen
EBA 26. november 2003



(C) Kort- og Matrikelstyrelsen

- Nødområde Anholt**

Skov- og Naturstyrelsen
EBA 26. november 2003

Figur 3.7 Regionplanskort, kort med naturbeskyttelsesinteresser samt søkort der angiver nødområde ved Anholt

3.2.3 Pakhusbugt (Anholt)

Nødområde

I Pakhusbugten på sydsiden af Anholt kan der placeres et muligt nødområde idet der her er læ for vestlige og nordlige vinde (figur 3.7).

Miljø- og naturforhold

Havområdet nord for Anholt er udpeget som Ramsar-område EF-fuglebeskyttelsesområde. Området er udpeget på grund af tilstedeværelsen af meget store forekomster af overvintrende havdykænder (ederfugle og sortænder). Det samme havområde er udpeget som EU- Habitatområde.

Ved Anholts østlige spids "Totten" findes et vildtreservat med forekomst af pattedyrene gråsæl og spættet sæl.

Anholt er et vigtigt rekreativt område. Den særprægede natur og de gode badestrande tiltrækker turister, såvel campister, sommerhusgæster, sportsdykkere, windsurfere som lystsejlere. Der findes også gode fiskepladser for lystfiskere.

Planforhold

Området mellem Nordvestrevet og Østerrev har skærpet målsætning, idet dette område er udpeget som Ramsar-område, EF-fuglebeskyttelsesområde, EF-Habitatområde og sælreservat.

Områder, der ikke er skærpet eller lempet målsat, har generel målsætning, dvs. Pakhusbugten er målsat med en generel målsætning.

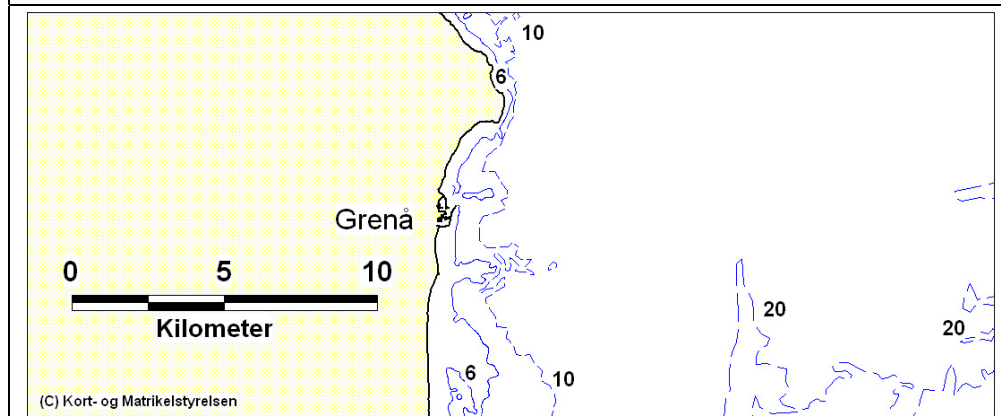
Anholt Havns havnebassin og området umiddelbart omkring molerne har lempet målsætning på grund af havneaktiviteter. Den lempede målsætning er kun udlagt med hensyn til havneaktiviteterne og betyder ikke, at der generelt kan tillades en påvirkning af miljøet i området med lempet målsætning. Klapplassen syd for Anholt Havn er ligeledes udlagt med lempet målsætning.

Beredskab

Indsættelsestiden for miljøskibene vil være kortere end til Ålbæk Bugt. Ekstra miljøudstyr kan rekvireres fra SMK-lageret i Frederikshavn eller via Beredskabsstyrelse Nordjylland i Thisted eller Beredskabsstyrelse Midtjylland i Horsens.

Konklusion

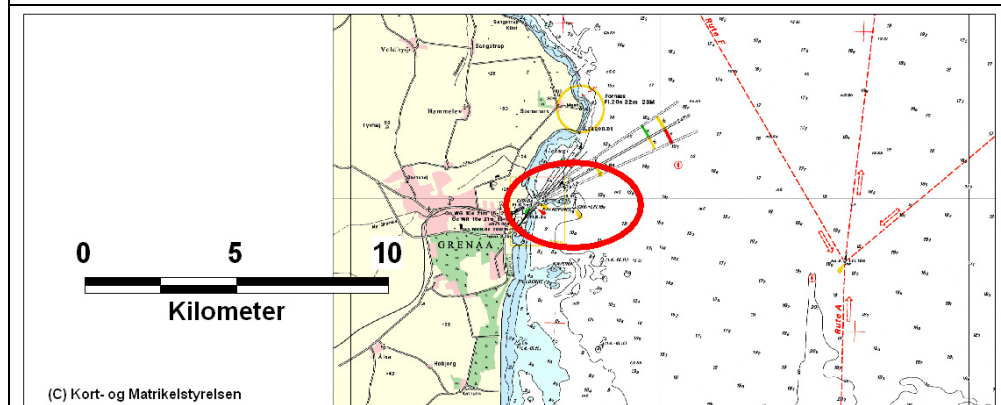
Området er lille og den korte afstand til væsentlige naturbeskyttelsesinteresser bevirker at området alene bliver benyttet som nødområde for skibe med lavt forureningspotentiale, dvs. hvis last ikke indebærer risiko for olieforurening af kysten eller forurening med andre miljøskadelige stoffer.



- Fuglebeskyttelsesområde
- Vildtreservat
- Habitatområde
- 6 / Dybdekurve

**Nationale og internationale
Naturbeskyttelsesinteresser**

Skov- og Naturstyrelsen
EBA 26. november 2003



Nødområde Grenå

Skov- og Naturstyrelsen
EBA 26. november 2003

Figur 3.8 Regionplanskort, kort med naturbeskyttelsesinteresser samt søkort der angiver nødområde i Grenå Havn

3.2.4 Grenå Havn

Nødområde

Grenå Havn ligger i den sydlige del af Kattegat knapt 17 sømil fra dybvandsruten. Havnen kan besejles af skibe med største længde på ca. 180 meter, bredde på ca. 25 meter og med dybgang på ca. 9,5 meter. Grenå Havn nås via en 100 meter bred og 10 meter dyb sejlrende der fører nord om Kalkgrund.

Grenå Havn er en færge-, fiskeri- og industrihavn, med tilhørende faciliteter herunder med redningsstation, værft og dykkerassistance. Havnen vil således kun tage imod skibe med indtil 9,5 meters dybgang (figur 3.8).

Miljø- og naturforhold

Kyststrækningen omfatter Jyllands østligste punkt, Fornæs. Kysten ligger helt åbent og ubeskyttet ud mod Kattegat, og her findes amtets mest eksponerede kyststrækninger med udstrakte rullestenskyster og stejle kystskrænter. Helt specielt for området er, at kalkundergrunden er blotlagt, således at der findes kalkklippekystr ved Karlby Klint, Sangstrup Klint og Fornæs. Dette giver usædvanligt gode vækstmuligheder for store fastsiddende alger. I den sydligste del af området fra Grenå til Havknode er der sandstrand.

Planforhold

Nord for Fornæs ud for Sangstrup Klint er af stor naturhistorisk interesse, da de geologiske forhold medfører, at der findes et usædvanlig varieret plante- og dyreliv i den helt kystnære del. Området ud for Sangstrup Klint har derfor en skærpet målsætning.

Områder, der ikke er skærpet eller lempet målsat, har en generel målsætning.

Grenå Havns havnebassin og Grenå Lystbådehavn samt områderne umiddelbart omkring molerne er udlagt med lempet målsætning på grund af havneaktiviteter. Et område, der strækker sig ca. 1 km langs stranden nord for Grenå Havn, er udlagt til erhvervshavn og ligeledes tildelt en lempet målsætning.

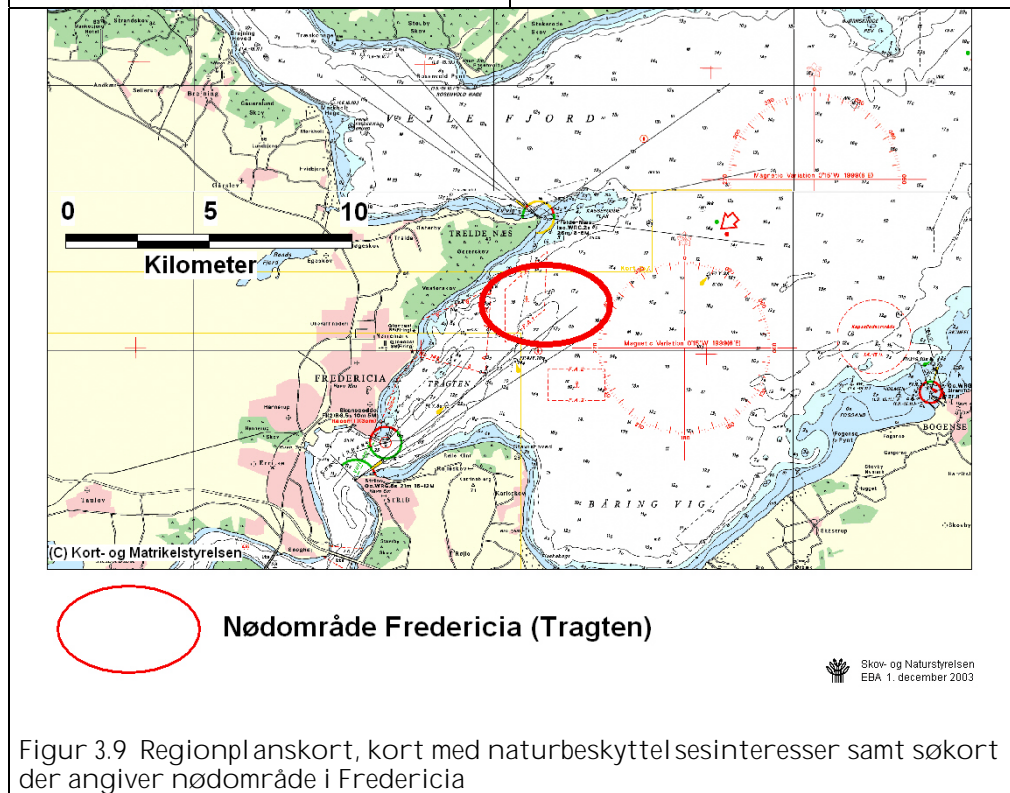
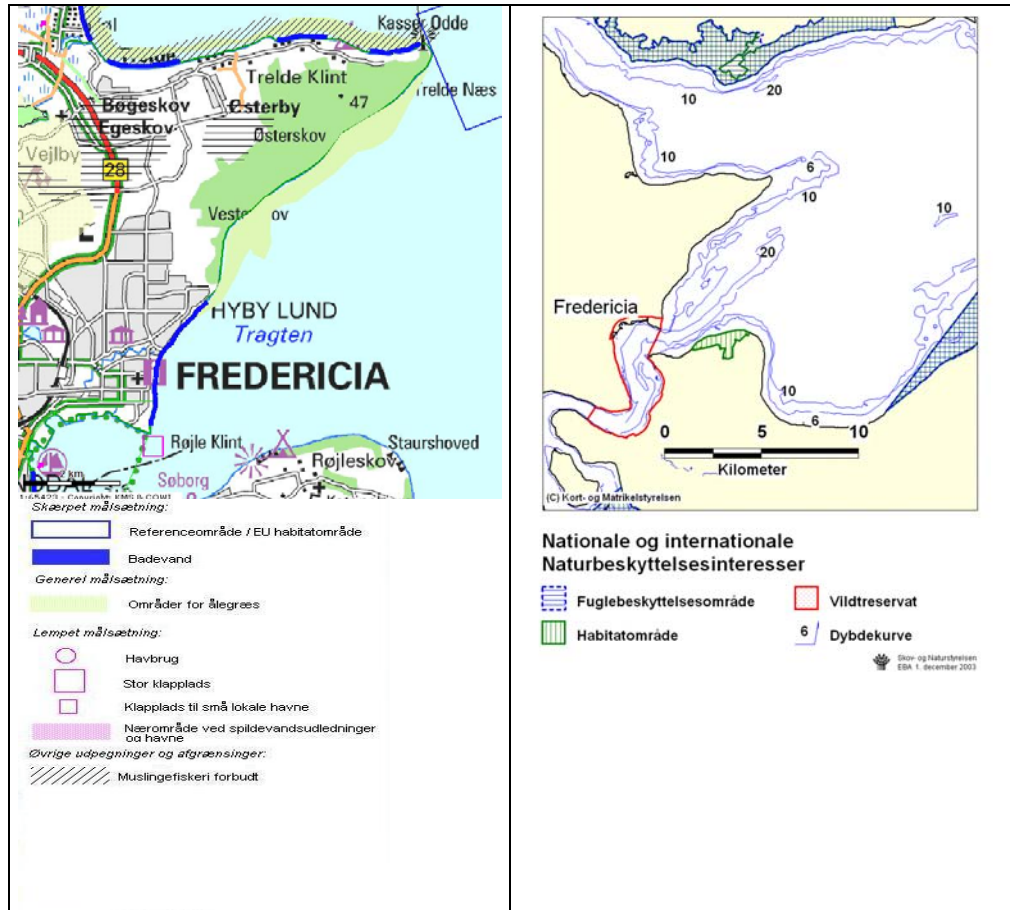
Beredskab

Indsættelsestiden for miljøskibene vil være forholdsvis kort. Ekstra miljøudstyr kan rekvireres fra SMK-lageret i Frederikshavn eller via Beredskabsstyrelse Nordjylland i Thisted eller Beredskabsstyrelse Midtjylland i Horsens.

Konklusion

Grenå Havn udpeges som nødområde for skibe med højt forureningspotentialer. Det forudsættes at den øvrige havnevirksomhed så vidt muligt kan afvikles sideløbende hermed.

Såfremt der er brand med risiko for udslip af giftige dampe mv, er det nødvendigt at have kendskab til den generelle udvikling af vindforholdene på basis af en 7-døgns vejprognose, således at befolkningen i Grenå ikke udsættes for unødige sundhedsrisiko. Forholdene kan således medføre at det ikke vil være muligt at anvende Grenå Havn som nødområde.



Figur 3.9 Regionplanskort, kort med naturbeskyttelsesinteresser samt søkort der angiver nødområde i Fredericia

3.3 Bælthavet og Sundet

3.3.1 Tragten (Fredericia)

Nødområde

I Tragten, lige nord for Fredericia ved det vestlige ankringsområde (F.A.1) er der gode læforhold for de fleste og de mest fremherskende vindretninger (figur 3.9). Vanddybderne i området varierer fra 16 til 20 meter.

I området mellem Fredericia og Fyns Hoved er der desuden områder med blød bund, hvor det er muligt at foretage en kontrolleret grundsætning af en havarist, så et totalforlis undgås.

Miljø- og naturforhold

På begge sider af Tragten foregår der et omfattende fiskeri med bundgarnsstader.

Der ligger tre internationale beskyttelsesområder i nærheden af Tragten, nemlig området omkring Æbelø, det sydlige Lillebælt og Endelave/Horsens Fjord. Området nord for Fyn er et vigtigt yngleområde for Kattegats bestand af marsvin.

Ved havområdet ved Kasser Odde Flak ved Trælde Næs overvintrer der årligt mellem 20.000-50.000 ederfugle. Hertil kommer mindre bestande af sortand, fløjsand, havlit og bjergand.

I det nordlige Lillebælt (Snævringen) ligger et 1280 ha stort vildtreservat med nordgrænse i linien Skanseodde-Strib Odde.

Planforhold

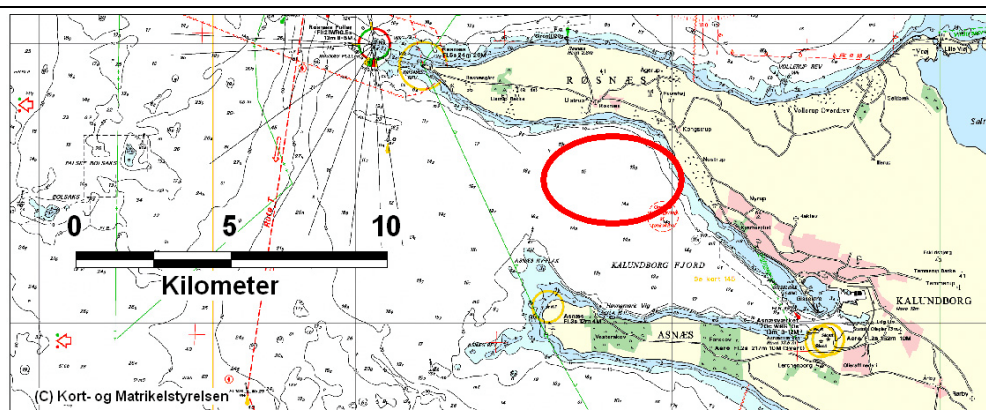
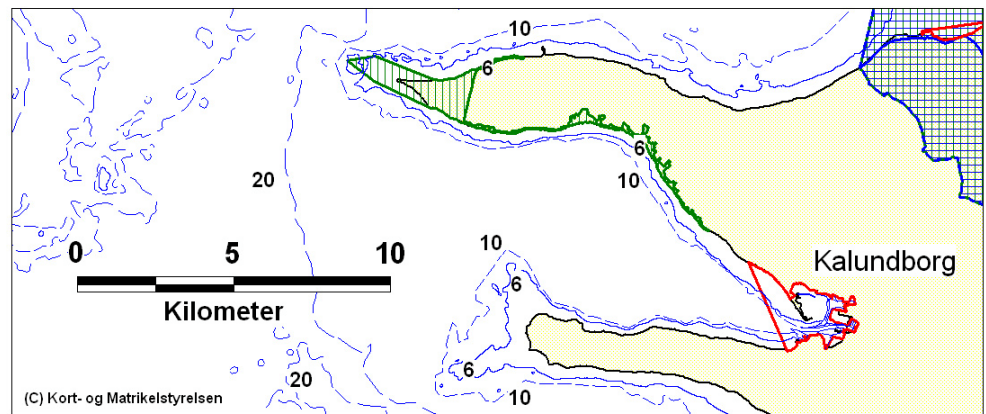
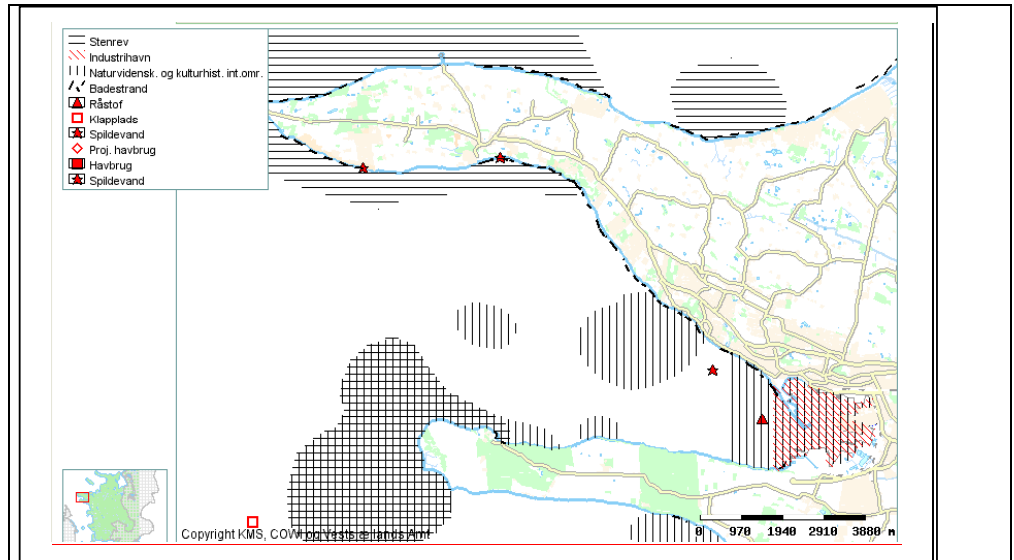
Kyststrækningen fra Fredericia mod nord indtil Trælde Næs er udlagt med generel målsætning (se figur 3.9).

Beredskab

I Fredericia er der på grund af olieraffinaderiet stationeret både oliebekæmpelsesudstyr og flydespærringer. I forbindelse med havnen er der bugserbåde med stor maskinkraft og både til håndtering af flydespærringer. Ekstra muljødstyr kan endvidere rekvireres via Beredskabsstyrelse Midtjylland i Horsens.

Konklusion

Grundet de mange nærliggende miljø- og naturinteresser er området kun egnet i begrænset omfang for nødstedte skibe. Det foreslåede nødområde vil kunne anvendes som nødområde for skibe med et lavt forureningspotentiale, dvs. det nødstedte skib indebærer kun en lav risiko for olieforurening eller anden forurening med andre miljøskadelige stoffer.



 **Nødområde Kalundborg Fjord**

Skov- og Naturstyrelsen
EBA 26. november 2003

Figur 3.10 Regionplanskort, kort med naturbeskyttelsesinteresser samt søkort der angiver nødområde i Kalundborg Fjord

3.3.2 Kalundborg Fjord

Nødområde

Fjorden ligger relativt tæt på transitruten gennem de danske farvande. Området ved den nordlige del af Kirkebugten i Kalundborg Fjord er kendetegnet ved, at der er læ for de fleste vindretninger, idet kun vestlige vinde normalt vil kunne påvirke skibsfarten (figur 3.10).

Den mest udbredte bundtype udgøres af hårdt sand, hvilket har været en medvirkende faktor til, at fjorden benyttes som ankerområde for skibe i transit. Dette kombineret med vanddybder på ca. 15 meter, har medført, at der omkring fjorden er opvokset en hel industri omkring servicering af de opankrede skibe som blandt andet afventer ordre, bedring i vejret, foretager omladninger eller bunkring. I tilgift hertil har der siden 1978 været etableret et lægtringsområde, hvor lægtringsoperationer normalt skal finde sted.

Miljø- og naturforhold

I og omkring fjorden er der adskillige internationale naturbeskyttelsesområder, områder udpeget som særlige naturvidenskabelige interesseområder, områder med marinbiologiske interesser, særligt følsomme naturområder, revområder, områder med gode badestrande samt områder med kulturhistoriske interesser.

De væsentligste naturbeskyttelsesinteresser findes langs kysten af Røsnæs ved Røsnæs Rev og reservatet i den inderste del af Kalundborg fjord. Fjordens kyststrækning består overvejende af stenede strande, hvorfra det vil være vanskeligt at oprense eventuelt oliespild. Kysten ved Kirkebugten består af stejle skrænter som vanskeliggør adgangsforholdene til stranden. Stranden er endvidere stenet.

Planforhold

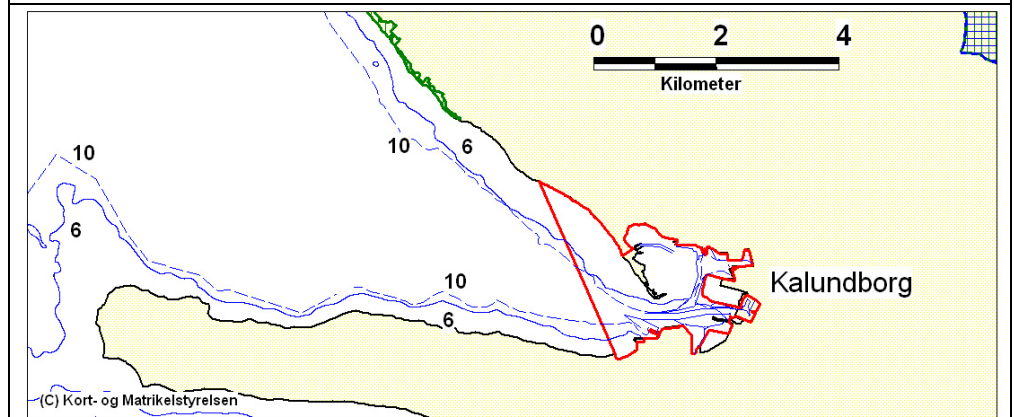
Det udpegede nødområde er placeret udenfor de beskyttelsesinteresser, der er optaget i regionplanen. Ifølge den gældende regionplan (figur 3.10) er der fastsat skærpet målsætning adskillige steder i fjorden. Denne målsætning medfører skærpet kontrol og opstilling af specifikke krav. Der er dog ingen forskel på områder med skærpet målsætning og basismålsætning, hvad angår vandkvalitet.

Beredskab

Farvandsafsnittet er tæt på den ene af miljøskibenes basehavne, nemlig Korsør. En bekæmpelsesindsats kan derfor iværksættes med kort varsel. Endvidere er der i Kalundborg oplagt forureningsbekæmpelsesmateriel ved det lokale brandberedskab (SMK lager) samt relativt kort indsættelsestid for miljøudstyr, som er placeret ved Beredskabsstyrelsen Sydsjælland.

Konklusion

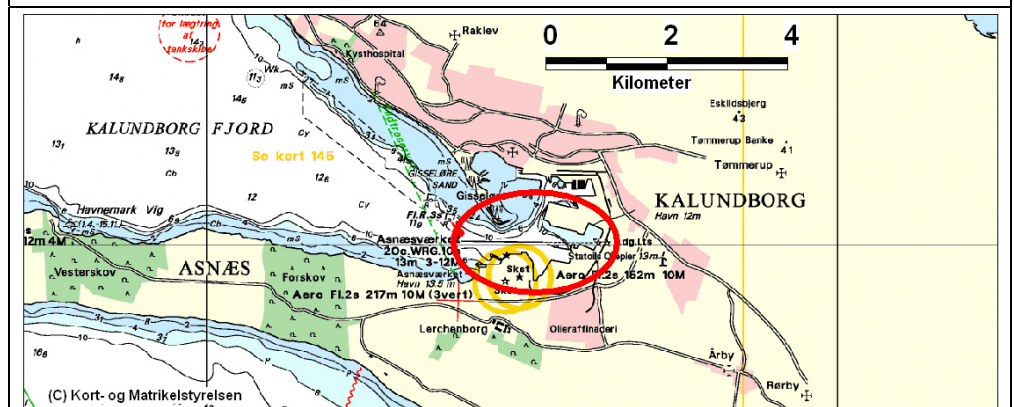
Samlet betragtet må det vurderes at Kirkebugten i Kalundborg Fjord kan anvendes, når der er et lavt forureningspotentiale fra nødstedte skibe, hvis last ikke indebærer risiko for olieforurening af kysten eller forurening med andre miljøskadelige stoffer. Det eksisterende lægtringsområde ligger uden for det foreslåede nødområde i den nordlige del af Kirkebugten, der ligger lidt mere i læ for vejrliget. I den forbindelse bør mulighederne undersøges for at flytte lægtringsområdet ind i det foreslåede nødområde.



- ▤ Fuglebeskyttelsesområde ▨ Vildtreservat
 ▤ Habitatområde 6 Dybdekurve

Nationale og internationale
Naturbeskyttelsesinteresser

Skov- og Naturstyrelsen
EBA 26. november 2003



○ Nødområde Kalundborg Havn

Skov- og Naturstyrelsen
EBA 26. november 2003

Figur 3.11 Regionplanskort, kort med naturbeskyttelsesinteresser samt søkort der angiver nødområde i Kalundborg Havn

3.3.3 Kalundborg Havn

Nødområde Såfremt der er et højt forureningspotentiale fra et nødstedt skib vil der være en reel risiko for forurening af Kalundborg Fjord. I stedet bør det nødstedte skib anvise et nødområde inde i Kalundborg Havn som vist på kortet i figur 3.11. Havnen udmærker sig ved at have dybe bassiner med dybder indtil 14 meter ved daglig vande.

Miljø- og naturforhold

Fjordområdet er fortrinsvis præget af en rig flora og fauna, hvor den inderste del i Kalundborg Byreservat endvidere fungerer som vildtreservat.

Planforhold

Kalundborg Havn er en industrihavn og er i overensstemmelse hermed udlagt med lempet målsætning i regionplanen.

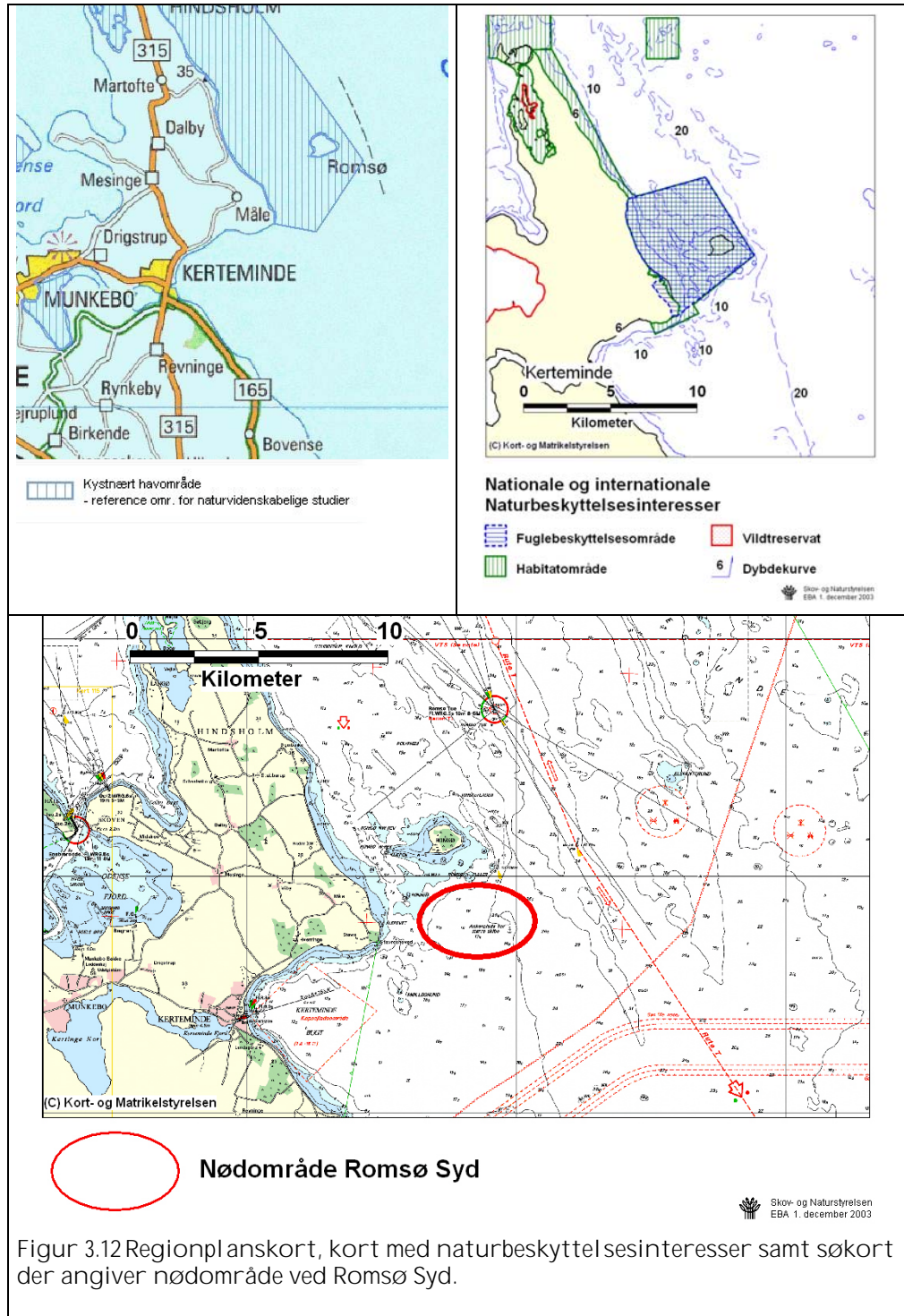
Beredskab

Kalundborg Havn er tæt på den ene af miljøskibenes basehavne, nemlig Korsør. En bekæmpelsesindsats kan derfor iværksættes med kort varsel. Endvidere er der i Kalundborg oplagt forureningsbekæmpelsesmateriel ved det lokale brandberedskab (SMK lager) samt relativt kort indsættelsestid for miljøudstyr, som er placeret ved Beredskabsstyrelsen Sydsjælland.

Konklusion

Kalundborg Havn kan udpeges som nødområde for skibe med højt forureningspotentiale. Det forudsættes at den øvrige havnevirksomhed så vidt muligt kan afvikles sideløbende hermed.

Såfremt der er brand med risiko for udslip af giftige dampe mv, er det nødvendigt at have kendskab til den generelle udvikling af vindforholdene på basis af en 7-døgns vejrprognose, således at befolkningen i Kalundborg ikke udsættes for unødigt sundhedsrisiko. Forholdene kan således medføre at det ikke vil være muligt at anvende Kalundborg Havn som nødområde.



3.3.4 Romsø Syd

Nødområde

Ved forhold med vestlige og nordlige vinde vil det på Fynssiden af Storebælt være muligt at anvende den eksisterende ankerplads for større skibe som nødområde (figur 3.12). Området ligger uden for Kerteminde Bugt som generelt er meget sårbar overfor forurening af miljøet.

Skibe med dybgang indtil 20 meter vil kunne anvises til nødområdet

Miljø- og naturforhold

Området ligger tæt på vigtige beskyttelsesområder, der strækker sig fra omkring Romsø og op imod Fyns Hoved, hvor der er udpeget flere nationale og internationale naturbeskyttelsesområder. Kysten omkring Romsø er stenet og det vil både være vanskelig at få oprensingsmateriel ført frem og rengøre forurenede strande.

Planforhold

Området ved Fyns Hoved og ud for Hindsholm er udlagt som referenceområde for naturvidenskabelige studier grundet de værdifulde kystområder med særegen eller særlig velbevaret natur.

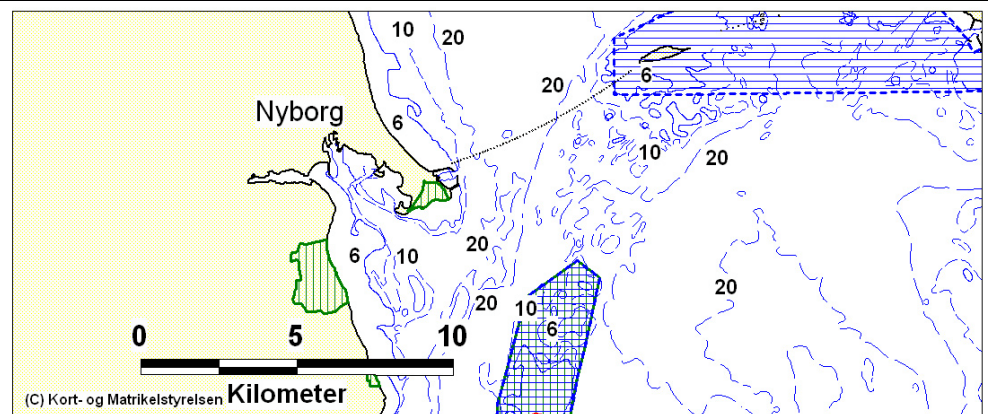
De øvrige kystområder inklusiv Kerteminde Bugt er udlagt som havområder der skal være egnede som fiskevand til lyst- og/eller erhvervsfiskeri. Hvor de naturlige betingelser er til stede, skal vandområderne være egnede som gyde- og/eller opvækstområder for laksefisk.

Beredskab

Romsø Syd er placeret tæt på den ene af miljøskibenes basehavne, nemlig Korsør. En bekæmpelsesindsats kan derfor iværksættes med kort varsel. Endvidere er der både i Korsør og Kalundborg oplagt bekæmpelsesmateriel ved SMK lager.

Konklusion

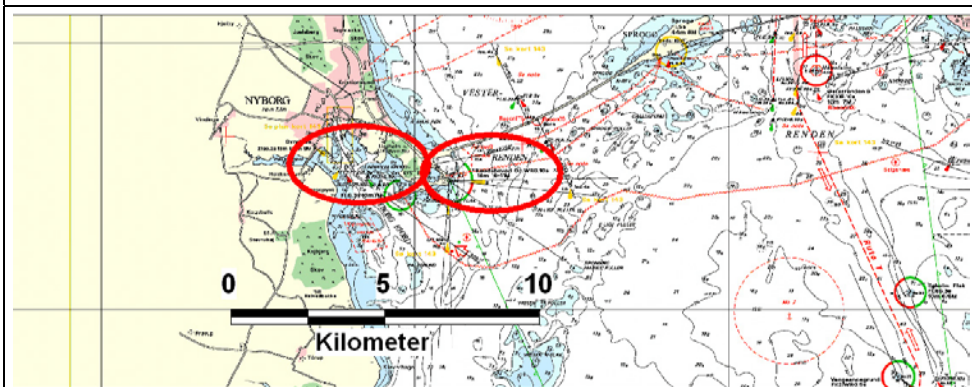
Nødområdet ligger meget tæt på dybvandsruten gennem Storebælt. Områdets beliggenhed tæt på sårbare miljø- og naturmæssige forhold betinger imidlertid, at området kun kan anvendes til nødstedte fartøjer med lavt forureningspotentiale, dvs. hvis last ikke indebærer risiko for olieforurening af kysten eller forurening med andre miljøskadelige stoffer. Ved større forureningspotentiale må der henvises til enten Kalundborg Havn eller Nyborg.



- Fuglebeskyttelsesområde
- Vildtreservat
- Habitatområde
- Dybdekurve

**Nationale og internationale
Naturbeskyttelsesinteresser**

Skov- og Naturstyrelsen
EBA 3. december 2003



- Nødområder Knudshoved og Lindholm

Skov- og Naturstyrelsen
EBA 3. december 2003

Figur 3.13 Regionplanskort, kort med naturbeskyttelsesinteresser samt søkort der angiver nødområde ved Nyborg

3.3.5 Knudshoved Havn/Lindholm Terminalen

Nødområde

Omkring Nyborg på Fynssiden af Storebælt tæt på dybvandsruten gennem Storebælt. er der to muligheder for at placere nødområder, idet der dels er læ for vind og vejr dels er gunstige dybdeforhold.

Således kan den tidligere færgehavn Knudshoved Havn (figur 3.13) modtage nødstedte skibe med dybgang indtil 7 meter. Det andet nødområde er den nærliggende Lindholm Terminal på nordsiden af Nyborg Fjord, som kan besejles af skibe med en længde på op imod 230 meter og en dybgang på 10 meter benyttes (figur 3.13).

Miljø- og naturforhold

De fynske kystvande ligger i overgangszonen mellem det salte Skagerrak og den brakke Østersø. Saltholdigheden i kystvandene stiger derfor fra de sydlige til de nordlige områder. Da ferskvand er lettere end saltvand, er saltholdigheden også lavere i overfladen af vandet end ved havbunden. De mest saltkrævende tangarter, f.eks den store brunalge Fingertang, findes derfor kun ved de nordfynske kyster. Rødalger, f.eks Bugtet Egeblad, tåler bedre brakvand, og er derfor mere dominerende ved Sydfyn.

I mange områder ses et spændende og varieret dyre- og planteliv, f.eks de store enge af Ålegræs i Det Sydfynske Øhav, og de artsrige dyresamfund i strømrenderne og på kystskråningerne i Storebælt og Lillebælt.

Planforhold

Området sydøst for Nyborg omkring Vresen er udlagt som referenceområde for naturvidenskabelige studier som område med særegen eller særlig velbevaret natur.

De øvrige kystområder inklusiv Nyborg Fjord er udlagt som havområder der skal være egnede som fiskevand til lyst- og/eller erhvervsfiskeri. Hvor de naturlige betingelser er til stede, skal vandområderne være egnede som gyde- og/eller opvækstområder for laksefisk.

Der foreligger en afgørelse fra Fredningsnævnet for Fyns Amt, af den 27. august 2003 om fredning af Knudshovedhalvøen, som indbefatter Knudshoved Havn. Fredningsafgørelsen er forelagt for Naturklagenævnet, som pr. december 2003 endnu ikke har truffet afgørelse i sagen.

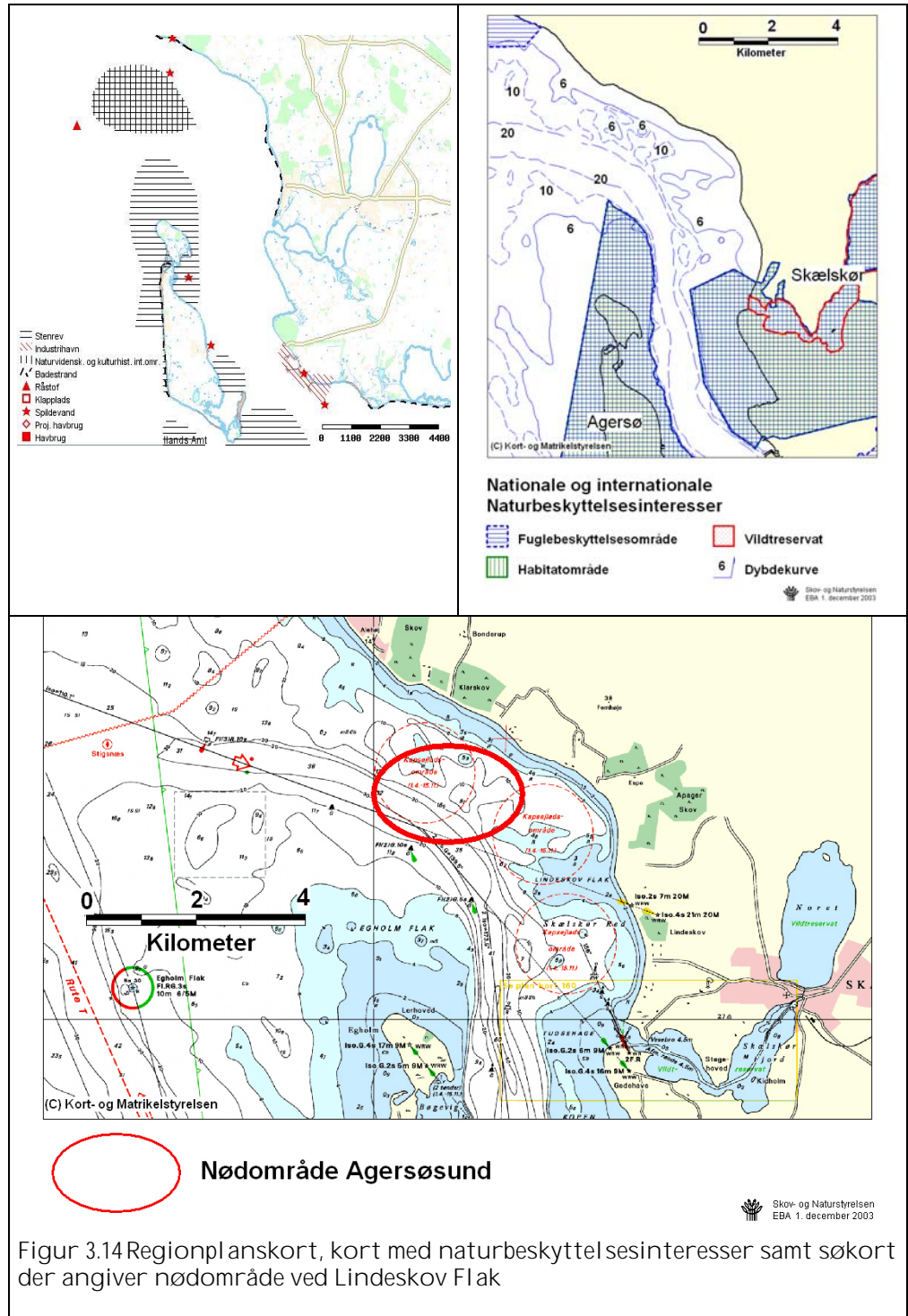
Beredskab

Farvandsafsnittet er relativt tæt på en af miljøskibenes havne, nemlig Korsør, hvorved en eventuel bekæmpelsesindsats kan iværksættes med kort varsel. Endvidere er der både i Korsør og Kalundborg oplagt bekæmpelsesmateriel på SMK's lager. Hele området omkring Knudshoved er i regionplanen udlagt med generel målsætning. I umiddelbar nærhed søværts og imod syd er der udlagt et område med skærpet målsætning til beskyttelse af Vresen Flak og systemet af lavvandede områder (puller), som er vigtige fourageringsområder for svømmefugle.

Konklusion

Ved vestlige og nordlige vinde vil være muligt at anvise nødhavne i Nyborg området for skibe med højt forureningspotentiale. Det forudsættes at den øvrige havnevirksomhed så vidt muligt kan afvikles sideløbende hermed.

Såfremt der er brand med risiko for udslip af giftige dampe mv, er det nødvendigt at have kendskab til den generelle udvikling af vindforholdene på basis af en 7-døgns vejrprognose, således at befolkningen i Nyborg ikke udsættes for unødigt sundhedsrisiko. Forholdene kan således medføre at det ikke vil være muligt at anvende Nyborg som nødområde.



3.3.6 Agersø Sund Nord

Nødområde I den nordlige del af Agersø Sund ud for Lindeskov Flak vil der være vind- og strømlæ undtagen ved vestlige vinde. Således kan området med indtil 10 meters vanddybde nord for Lindeskov Flak (figur 3.14) anvendes i situationer for nødstedte skibe med lavt forureningspotentiale.

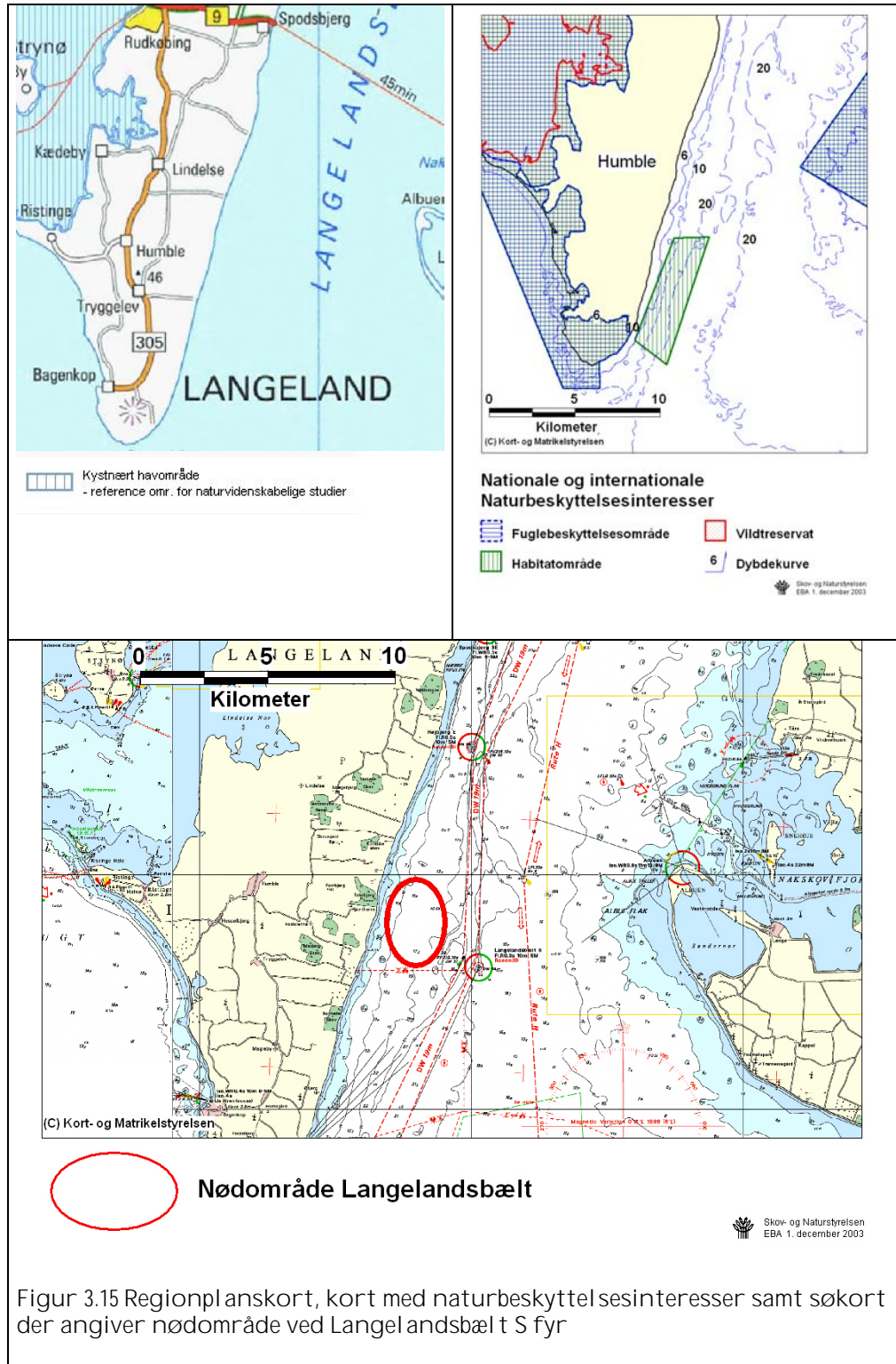
Miljø- og naturforhold Tæt på det foreslåede nødområde er der internationale naturbeskyttelsesområder ved Skælskør Fjord og kysten mellem Agersø og Glænø (kystlaguner og strandsøer, strandenge, stabile kystklitter). Der er store fuglebestande i området både sommer og vinter. Området indeholder bl.a. 4 reservater ved sydspidsen af Agersø (Helleholm vejle) og omkring Glænø (Basnæs Nor, Holsteinsborg Nor) og i Skælskør Fjord.

Kysten ud for Lindeskov Flak består af skrænter med stenet forstrand.

Planforhold Området er optaget med generel målsætning i regionplanen. Kysten ved Lindeskov Flak er en badestrand.

Beredskab Farvandsafsnittet er tæt på en af miljøskibenes havne, nemlig Korsør, hvorved en eventuel bekæmpelsesindsats kan iværksættes med kort varsel. Endvidere er der både i Korsør og Kalundborg oplagt bekæmpelsesmateriel ved SMK lager.

Konklusion Området ud for Lindeskov Flak kan under de fleste forhold anvendes som nødområde for skibe med et lavt forureningspotentiale, dvs. skibets last indebærer ikke en risiko for olieforurening af kysten eller forurening med andre miljøskadelige stoffer.



Figur 3.15 Regionplanskort, kort med naturbeskyttelsesinteresser samt søkort der angiver nødområde ved Langlandsbælt S fyr

3.3.7 Langelandsbælt

Nødområde

Området kaldet "Langelandsbælt Syd" ved Spodsbjerg er en del af et internationalt stræde og er specielt kendetegnet ved tilstedeværelsen af såvel en dybvandsrute som transitruten (figur 3.15). I farvandsafsnittet kan der opnås læ for vestlige og til dels også for østlige vinde. Ved store vandstandsforskelle mellem Kattegat og den vestlige Østersø kan der løbe en kraftig strøm på op til 3 knob i området. Kysten kan være urolig ved vestlige vinde af kulingsstyrke, idet strømmen kan sætte en betydelig dønning. Vanddybderne i området varierer mellem 10-20 meter.

Bundforholdene udgøres fortrinsvis af sand, hvorved der i store områder kan findes god holdebund i forbindelse med ankringsoperationer. På grund af en høj intensitet i skibstrafikken, inklusiv færgetrafik til og fra Spodsbjerg, kan ankerligere her opleves som et forstyrrende element i et i forvejen begrænset manøvrerum.

Miljø- og naturforhold

De væsentligste naturbeskyttelsesinteresser findes i området langs vestkysten af Langeland (kystlaguner og strandsøer, stabile klitter) og omkring selve sydspidsen og ud til revene sydøst for sydligste spids. Længere mod nord findes store beskyttelsesinteresser i det sydfynske øhav. Om vinteren kan der opholde sig mange fugle i området (trækgæster), især i februar-marts.

Planforhold

Området øst for Langeland er i regionplanen for Fyns Amt målsat med en generel målsætning, som indebærer at det skal kunne fungere som fiskevand til lyst- og/eller erhvervsfiskeri, samt hvor de naturlige betingelser er til stede, gyde- og eller opvækstområde for fisk.

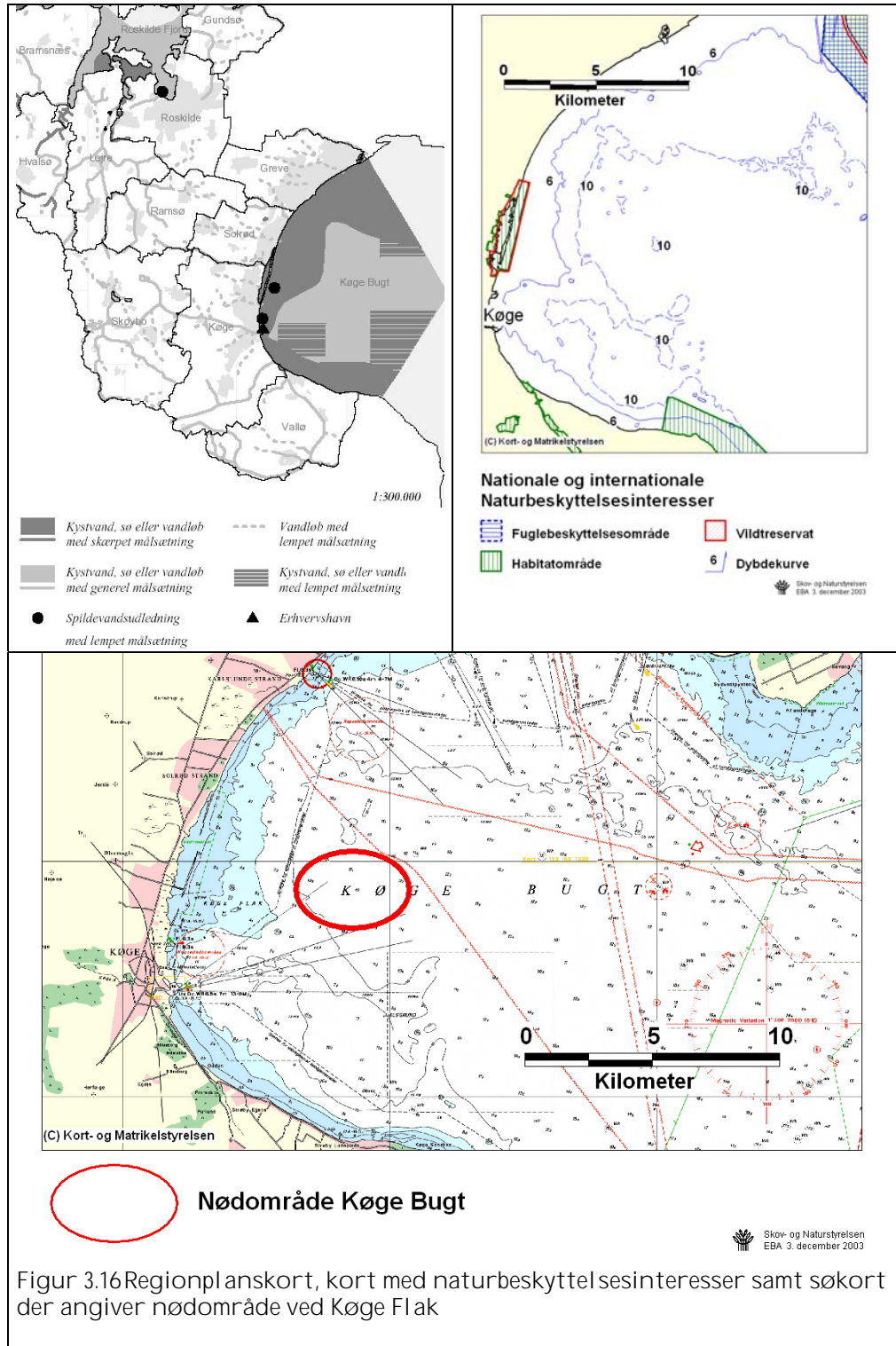
Nakskov Fjord og Albuen området har status som internationalt naturbeskyttelsesområde. I tillæg til den gældende regionplan fra Storstrøms amt er områderne udlagt med generel målsætning, da hensynet til fuglelivet varetages på anden vis. Søndernor mellem Langø og Albuen er udlagt med skærpet målsætning grundet marinbiologiske særinteresser.

Beredskab

Korsør er en af miljøskibenes basehavne, hvoraf naturligt følger en relativ beskeden reaktionstid for iværksættelse af en eventuel bekæmpelsesindsats. I Korsør er endvidere oplagt forureningsbekæmpelsesudstyr ved SMKs lager.

Konklusion

Samlet set kan der under rolige vind- og vejrforhold anvises et nødområde for nødstedte skibe med højt forureningspotentialer i Langelandsbælt.



3.3.8 Køge Flak Øst

Nødområde

I Køge Bugt er der læ for de fleste vindretninger idet kun østlige vinde normalt vil kunne påvirke skibsfarten i bugten (figur 3.16). Bugten ligger isoleret i forhold til de normale sejlruiter, hvorfor intensiteten af skibstrafik er relativ lav. Den mest udbredte bundforekomst udgøres af sand, som danner god holdebund ved ankringsoperationer.

Der er indtil 12 meters vanddybde i området og det vil derfor være muligt at anvise den gennemgående trafik i Sundet til dette område, idet skibe med større dybgang ikke kan passere Drogden Tærsklen. Strømmen i Køge Bugt løber ofte på langs af kysten.

Miljø- og naturforhold

De væsentligste naturbeskyttelsesinteresser findes på Vestamager og havet syd for (kystlaguner og strandsøer), ved Ølsemagle Strand og Stauning's ø (kystlaguner og strandsøer og stabile klitter), Køge å og Tryggevælde Ådal og omkring Stevns.

Som følge af de kendte naturbeskyttelsesinteresser ved Vestamager: kystlaguner, strandenge, fuglebestande, Ølsemagle og Stauning's Øer, strandsøer, Stevns Klint samt rev bliver der meget få områder tilbage i Køge Bugt.

Strømforholdene i bugten gør at et eventuelt oliespild vil blive spredt over et stort område. Desuden foregår der et omfattende bundgarnsfiskeri i bugten, som kan blive påvirket af et spild. Bugten er endvidere et vigtigt opvækstområde for fisk.

Planforhold

Det foreslåede nødområde er i regionplanen målsat med generel målsætning.

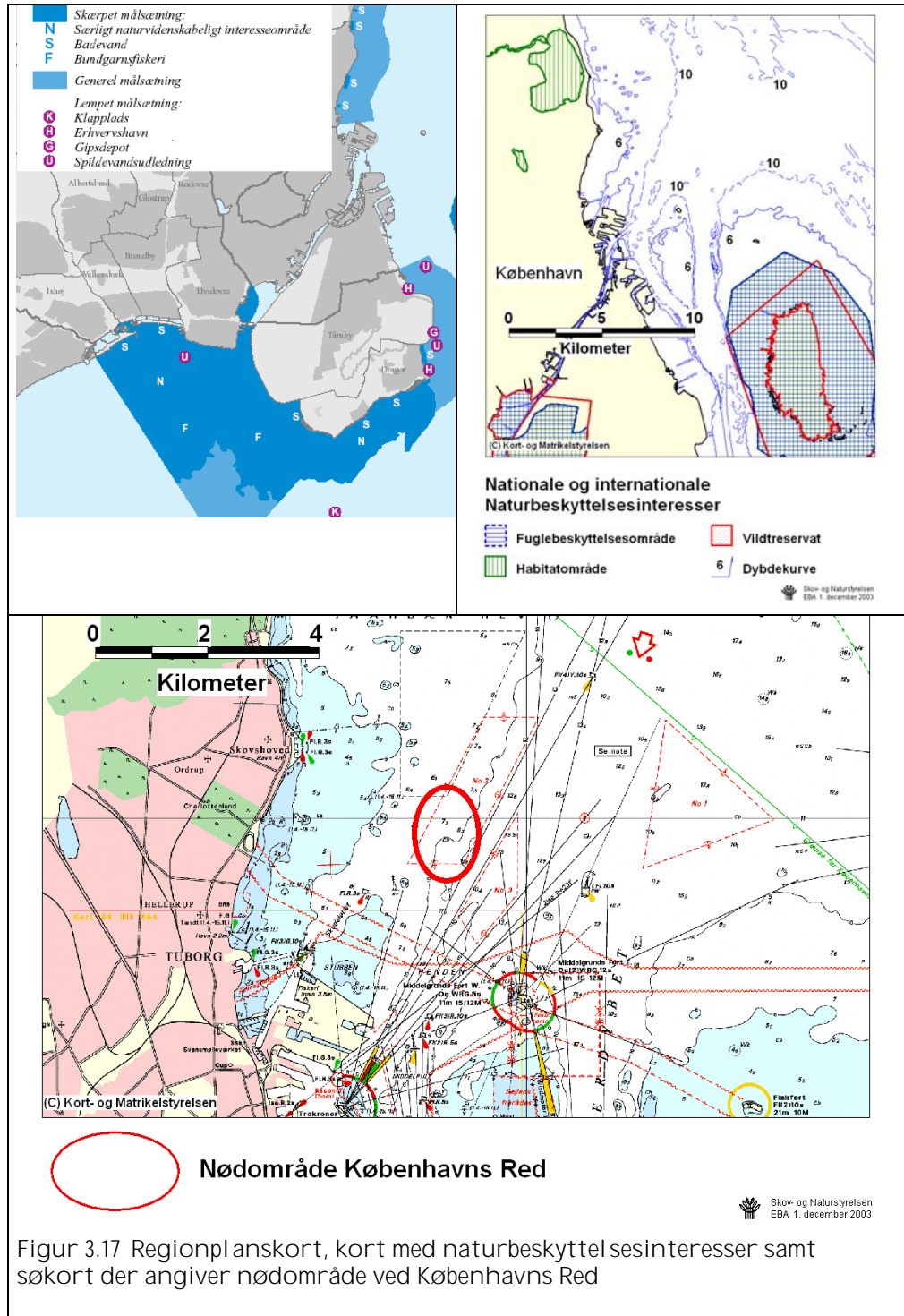
Beredskab

Omkring Køge Bugt er der såvel danske som svenske havne, herunder København, som er en af de havne hvor der er baseret miljøskibe. En forureningsbekæmpelsesindsats kan således iværksættes med kort varsel. I København er der ligeledes etableret et SMK lager.

Konklusion

Området øst for Køge Flak vil være egnet som nødområde for nødstedte skibe med lavt forureningspotentiale, dvs. skibets last indebærer ikke en risiko for olieforurening af kysten eller forurening med andre miljøskadelige stoffer.

Området kan anvendes ved alle vindretninger på nær når vinden er fra nordøst til sydvest, idet der ikke er muligt at opnå læ for vind og vejr.



3.3.9 Københavns Red

Nødområde

Københavns Red er en del af Københavns Havn og dermed også en del af det indre territorialfarvand. Københavns Red strækker sig over et geografisk stort område, (figur 3.17).

Københavns Havn udgør et beskyttet farvand, hvor en række forskellige havnebassiner udgør erhvervs-, færge- samt lystbådehavn. De i området tilgængelige kapaciteter omhandler alle typer af faciliteter. Der er dog ingen værftsfaciliteter.

Miljø- og naturforhold

I den sydlige tilknytning til Københavns Red ligger Saltholm, der sammen med omgivelserne er et meget sårbart og lavvandet naturområde.

Disse ankringsområder er placeret tæt på de naturlige ruter: de frembyder ikke umiddelbart særlig læ, men betragtes som meget attraktive som ankerpladser, idet der er etableret en industri omkring servicering af skibsfarten med henblik på assistance ved omladninger eller bunkringer.

Saltholm er speciel, fordi der hele året igennem er betydelige fugleinteresser. Området er om sommeren bl.a. Europas største ynglekoloni for edderfugle, og Danmarks største fældningsområde for grågæs. Om vinteren anvendes området af flere tusind svømmeænder og svaner som fouragerings- og rasteområde.

Planforhold

I regionplanen for Københavns Amt er de væsentligste naturbeskyttelsesinteresser angivet med skærpet målsætning. Disse findes i det lavvandede område omkring Saltholm (kystlaguner og strandsøer). Herudover findes der beskyttelsesinteresser længere syd på omkring sydspidsen af Amager ind til Kalveboderne.

Beredskab

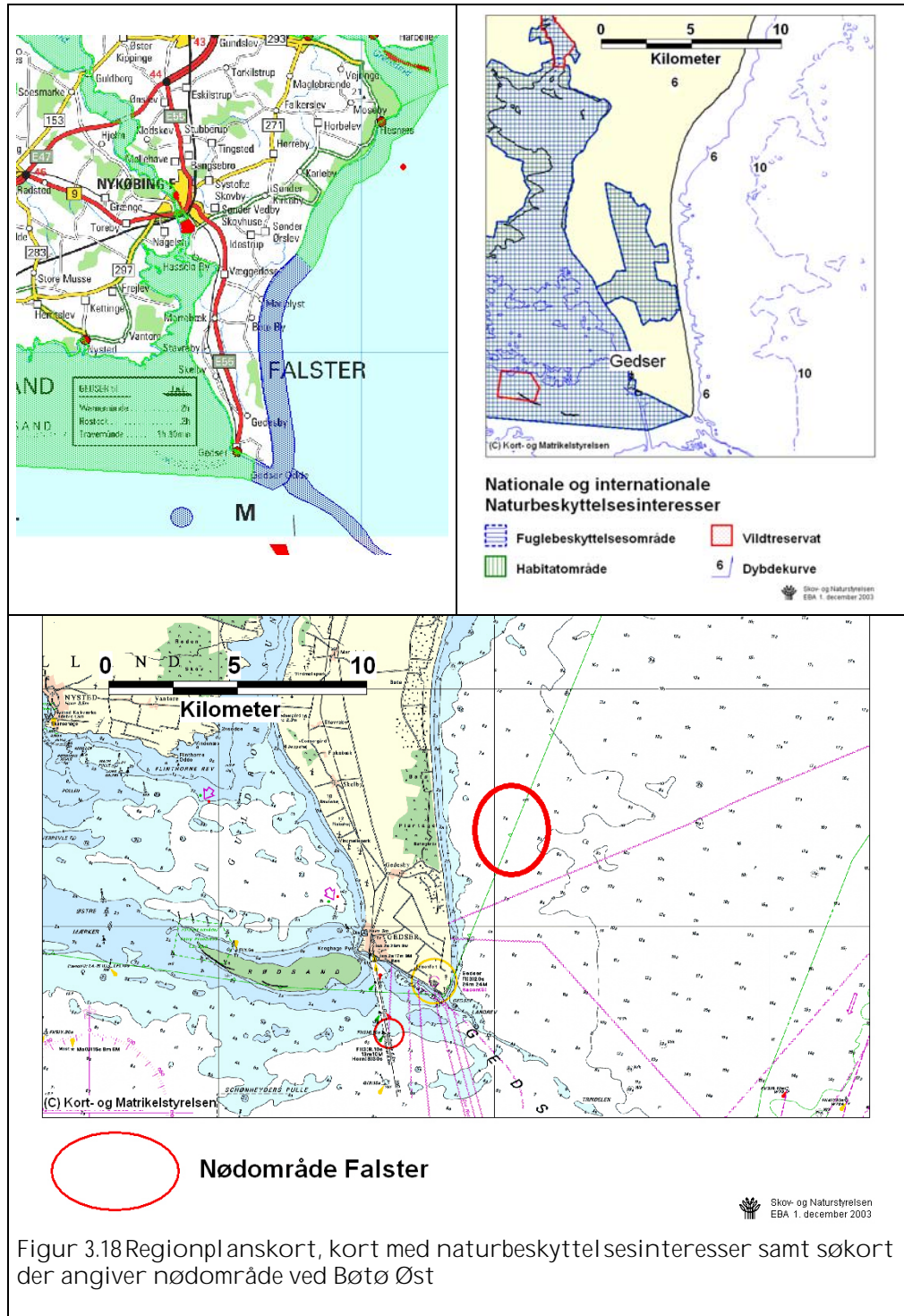
Der er meget kort indsættelsestid for forureningsbekæmpelse, da miljøskibene har base i København. Ligeledes er der i København oplagt bekæmpelsesmateriel, og der vil normalt umiddelbart kunne rekvireres assistance fra de svenske myndigheder. I tilknytning til havnen er der endvidere etableret et SMK lager til opbevaring af diverse miljøudstyr og flydespærringer.

Konklusion

Samlet set skønnes ankerområde 2 anvendeligt som nødområde for skibe med højt forureningspotentiale på grund af den korte indsættelsestid for miljøskibene.

Såfremt der er brand med risiko for udslip af giftige dampe mv, er det nødvendigt at have kendskab til den generelle udvikling af vindforholdene på basis af en 7-døgns vejrprognose, således at befolkningerne i København og Malmø ikke udsættes for unødigt sundhedsrisiko. Forholdene kan således medføre at det ikke vil være muligt at anvende Københavns Red som nødområde.

Men da der ofte ligger adskillige ankerliggere på stedet vil det formentlig være nødvendigt at indsætte en reservation for området som nødområde i søkortene for Sundet, således at den mest optimale ende af området - som ligger vestligst - kan påregnes at være tilgængelig.



3.4 Vestlige Østersø-Farvandet omkring Bornholm

3.4.1 Bøtø Øst (Falster)

Nødområde

Bøtø Øst ligger øst for Falster i umiddelbar nærhed af Kadetrenden og dermed også transitruten. Gennem området er der således en meget høj trafikintensitet af diverse skibe, herunder også færger til og fra Gedser. Endvidere gælder, at denne del af transitruten udgør start/slut punktet for ruten, ligesom der på grund af de hydrografiske forhold forekommer en række ”knæk”, som stiller særlige krav til skibsfarten under passagen af Kadetrenden.

I farvandet øst for Falster ud for Bøtø er der læ – om end i begrænset omfang grundet den lave kyst- for vestlige vinde samt en god holdebund for ankringsoperationer (figur 3.18), mens der på vestsiden af Falster kan konstateres en del rev og andre lavvandsområder. Strømmen i området er endvidere ofte kraftig.

Miljø- og naturforhold

De væsentligste naturbeskyttelsesinteresser findes på hele vestsiden af Falster der indgår i internationalt beskyttelsesområde omkring Hyllekrog og Rødsand med Guldborg Sund og Gedser (kystlaguner og strandsøer). Området indeholder blandt andet Danmarks største sælreservat for gråsæl og spættet sæl. Langs østkysten af Gedser er der ikke specielle naturbeskyttelsesinteresser.

Planforhold

Falsters sydøstkyst er i regionplanen udlagt med skærpet målsætning af hensyn til områdets særlige rekreative kvaliteter med udstrakte sandstrande, der hvert år tiltrækker mange turister. Sandstrande er relativt nemme at rengøre og er samtidig robuste i miljømæssig henseende.

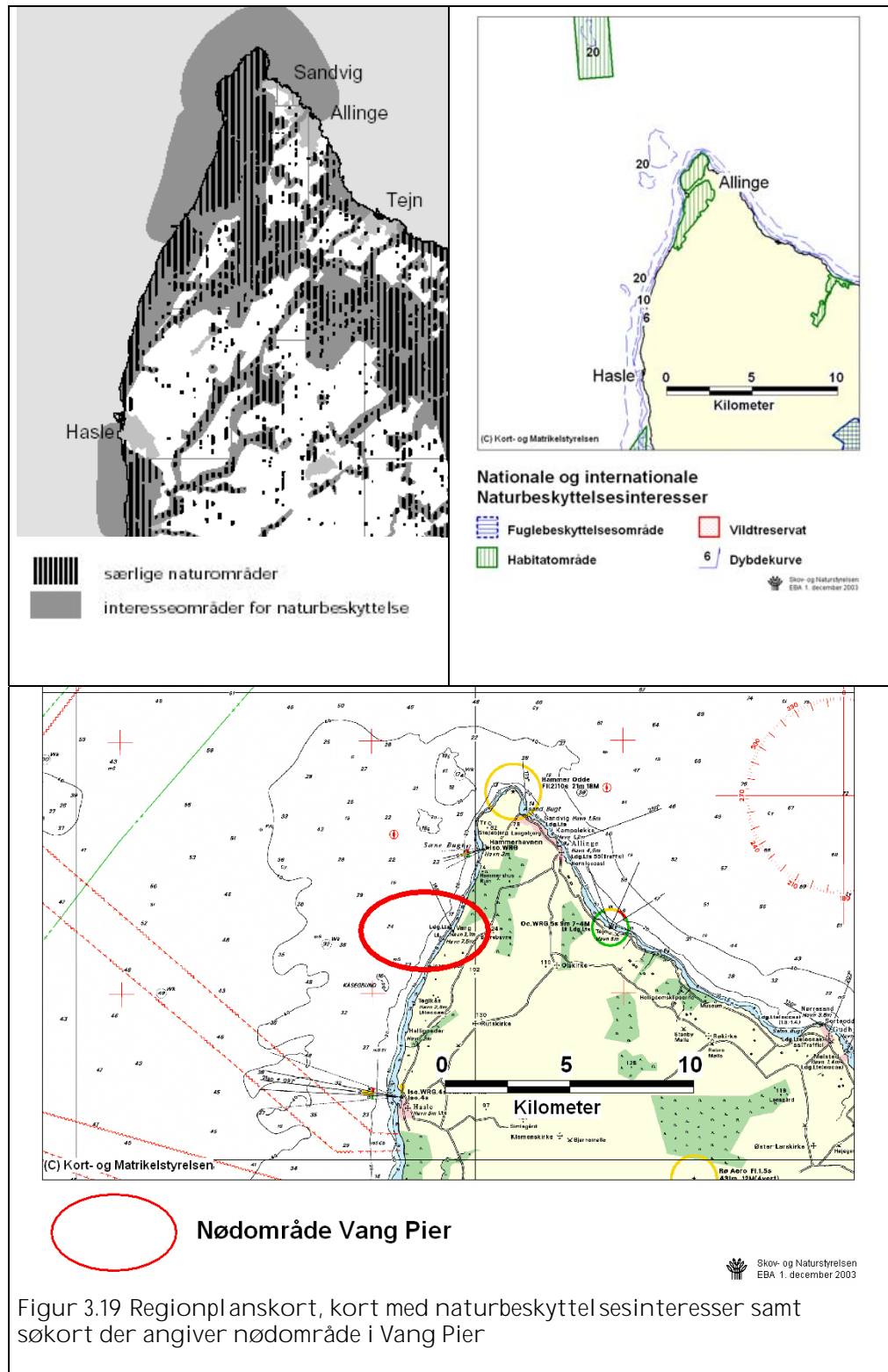
Området Bøtø Øst ligger ud for Det falsterske Dige som blev bygget efter stormfloden i 1872. Diget beskytter ca. 7.000 fastboende indbyggere imod oversvømmelse. Transport af bekæmpelsesudstyr over diget kan give problemer, idet overkørselsvejene på tværs af diget kun tåler en meget begrænset belastning.

Beredskab

Farvandsafsnittet ligger langt fra miljøskibenes basehavne i Korsør og København, hvoraf naturligt følger en relativ lang reaktionstid for iværksættelse af en eventuel bekæmpelsesindsats. Nærmeste lager for forureningsbekæmpelsesudstyr er Beredskabsstyrelsen Sydsjælland i Næstved.

Konklusion

Samlet betragtet kan området Bøtø Øst anvendes som nødområde for skibe med højt forureningspotentiale.



3.4.2 Vang Pier

Nødområde

Farvandet omkring Bornholm er en del af det danske søterritorium og er kendetegnet ved, at der kan skabes læ fra samtlige vindretninger ved blot at omsejle øen.

På Bornholms nordvestlige del vil området ved Vang Pier (figur 3.19) kunne fungere som en nødhavn under nordlig og østlig vinde. Pieren ligger tæt på storskibsruten nord om Bornholm. Pieren kan besejles af skibe på indtil 130 meters længde, 35 meters bredde og 7,5 meter dybgang.

Miljø- og naturforhold

Bornholm er en klippekyst med meget få sandstrande. Øens kyststrækning specielt klippestrækningen er svært tilgængelig for oprydning som følge af en eventuel forurening.

De væsentligste naturbeskyttelsesinteresser, som findes kystnært nordvest for Rønne ved Hvideodde Rev og længere op ad kysten omkring Hammeren med blandt andet strandenge og havgrotter samt ved Davids Banke.

Planforhold

De bornholmske kystvande er fortsat målsat med basismålsætning, bortset fra 14 mindre områder, der har lempet målsætning på grund af spildevandsudledning, havneaktiviteter eller havbrugsvirksomhed.

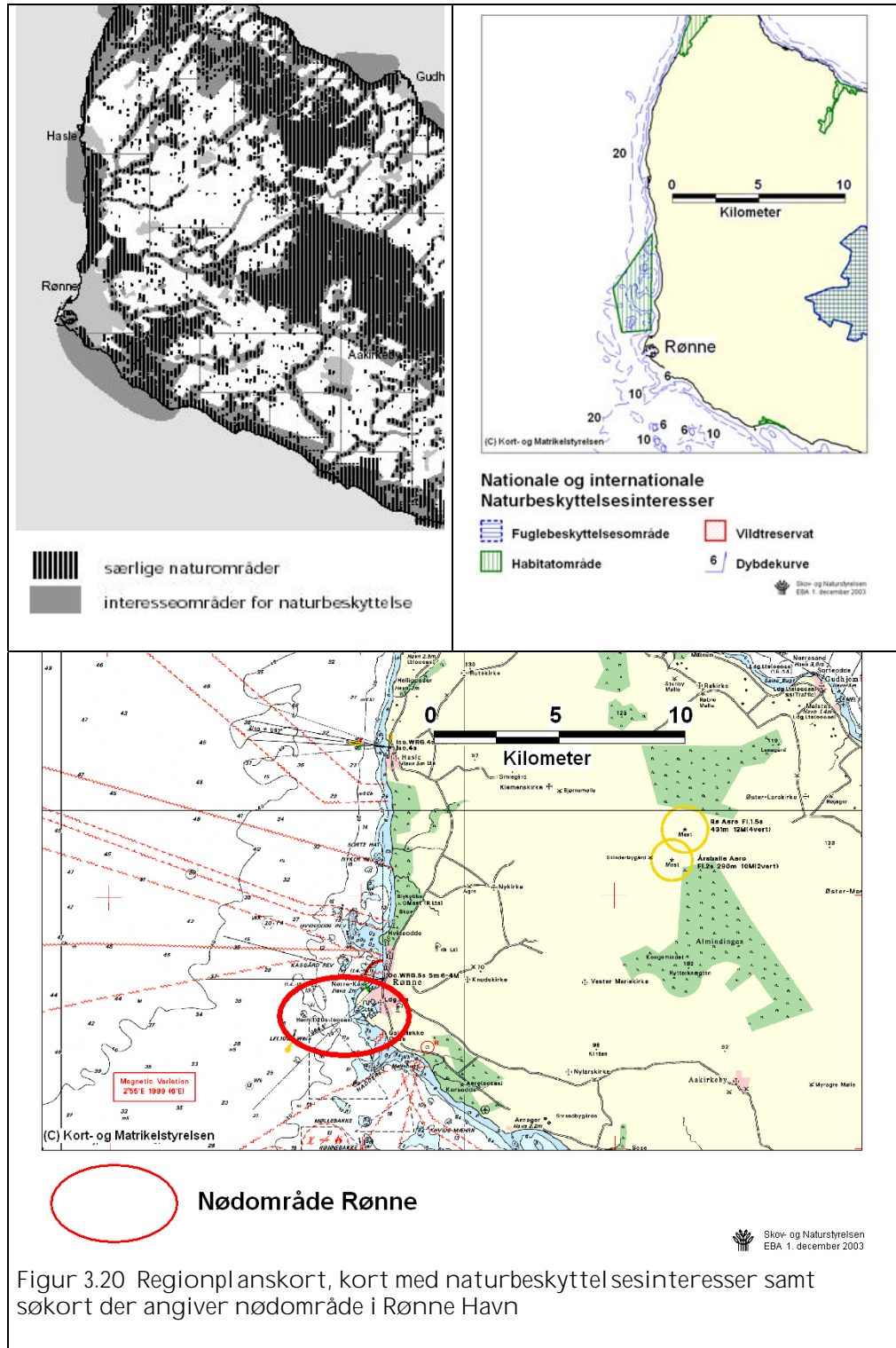
Basismålsætningen kræver et alsidigt, naturligt dyre og planteliv, der ikke eller kun i mindre omfang må være påvirket af udledninger fra spildevandsanlæg, landbrugsdrift m.v. Endvidere skal de æstetiske og hygiejniske krav til badevandskvalitet være opfyldt. Ved lempet målsætning accepterer en vis, begrænset påvirkning.

Beredskab

Farvandsafsnittet ligger relativt langt fra miljøskibenes basehavne i Korsør og København. Heraf følger naturligt en lang reaktionstid for iværksættelse af en eventuel forureningsbekæmpelsesindsats. Ved Beredskabsstyrelsen Bornholms depot i Allinge er der oplagt bekæmpelsesmateriel.

Konklusion

På vestkysten kan Vang Pier anvendes som nødområde for skibe med lavt forureningspotentiale, dvs. skibets last indebærer ikke en risiko for olieforurening af kysten eller forurening med andre miljøskadelige stoffer.



Figur 3.20 Regionplanskort, kort med naturbeskyttelsesinteresser samt søkort der angiver nødområde i Rønne Havn

3.4.3 Rønne Havn

Nødområde De største skibe, der kan besejle Rønne Havn kan have en længde på indtil 180 meter og dybgang 8,0 meter. (figur 3.20). Større skibe efter aftale.

Rønne Havn er Bornholms vigtigste trafikhavn med færgeforbindelser til Danmark, Sverige og Tyskland. Der findes maskinværskteder for alle slags reparationer, mulighed for dykkerassistance og kraner.

Miljø- og naturforhold

Bornholm er en klippekyst med meget få sandstrande. Øens kyststrækning specielt klippestrækningen er svært tilgængelig for oprydning som følge af en eventuel forurening.

De væsentligste naturbeskyttelsesinteresser, som findes kystnært nordvest for Rønne ved Hvideodde Rev og længere op ad kysten omkring Hammeren med blandt andet strandenge og havgrotter samt ved Davids Banke.

Planforhold

De bornholmske kystvande er fortsat målsat med basismålsætning, bortset fra 14 mindre områder, der har lempet målsætning på grund af spildevandsudledning, havneaktiviteter eller havbrugsvirksomhed. Basismålsætningen kræver et alsidigt, naturligt dyre- og planteliv, der ikke eller kun i mindre omfang må være påvirket af udledninger fra spildevandsanlæg, landbrugsdrift m.v. Endvidere skal de æstetiske og hygiejniske krav til badevandskvalitet være opfyldt. Lempet målsætning accepterer en vis, begrænset påvirkning.

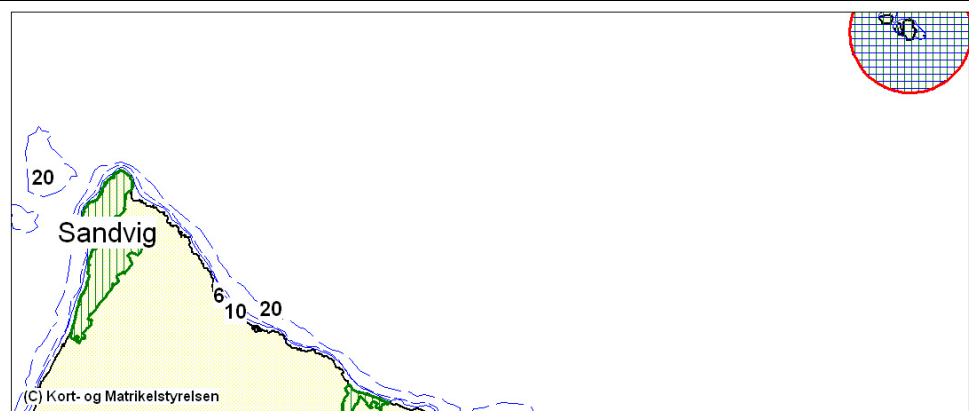
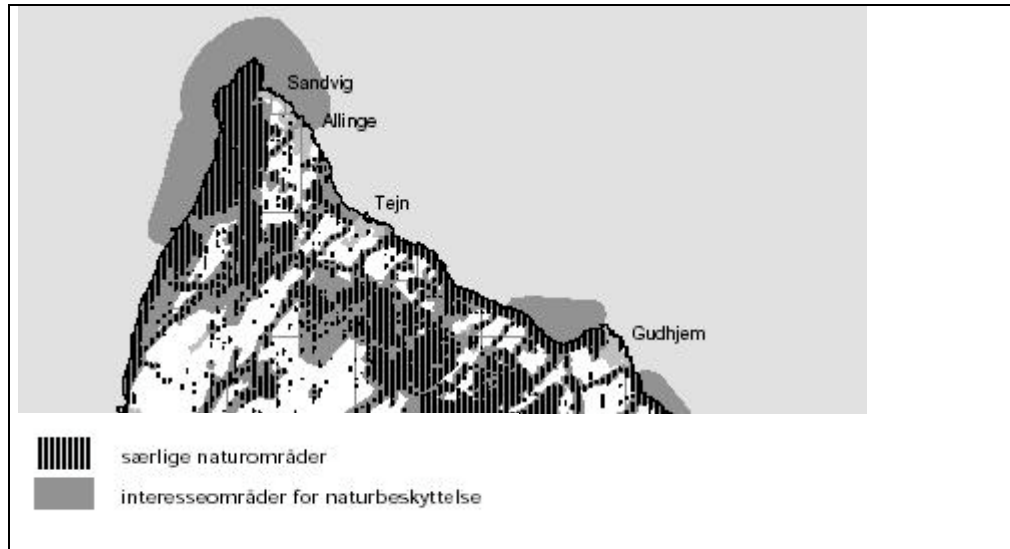
Beredskab

Farvandsafsnittet ligger relativt langt fra miljøskibenes basehavne i Korsør og København. Heraf følger naturligt en lang reaktionstid for iværksættelse af en eventuel forureningsbekæmpelsesindsats. Ved Beredskabsstyrelsen Bornholms depot i Allinge er der oplagt bekæmpelsesmateriel.

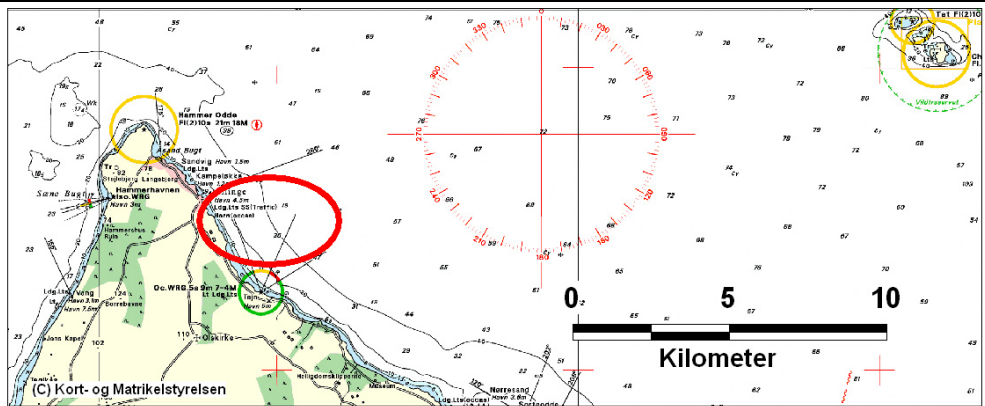
Konklusion

Såfremt det nødstedte skib har højt forureningspotentiale kan Rønne Havn anvendes. Det forudsættes at den øvrige havnevirsomhed så vidt muligt kan afvikles sideløbende hermed.

Såfremt der er brand med risiko for udslip af giftige dampe mv, er det nødvendigt at have kendskab til den generelle udvikling af vindforholdene på basis af en 7-døgns vejrprognose, således at befolkningen i Rønne ikke udsættes for unødigt sundhedsrisiko. Forholdene kan således medføre at det ikke vil være muligt at anvende Rønne Havn som nødområde.



Skov- og Naturstyrelsen
EBA 26. november 2003



Skov- og Naturstyrelsen
EBA 26. november 2003

Figur 3.21 Regionplanskort, kort med naturbeskyttelsesinteresser samt søkort der angiver nødområde ved Tejn.

3.4.4 Tejn

Nødområde

Farvandet omkring Bornholm er en del af det danske søterritorium og er kendetegnet ved, at der kan skabes læ fra samtlige vindretninger ved blot at omsejle øen.

Der ligger ofte ankerligere ud for Sandkås ved Tejn hvor der for alle vindretninger undtagen fra øst og nord er gode læforhold (figur 3.21).

Miljø- og naturforhold

De væsentligste naturbeskyttelsesinteresser findes helt kystnært ved Randkløve Skår og længere mod nord ved Helligdomsklipperne, samt i havet øst herfor omkring Ertholmene, som er et vigtigt internationalt naturbeskyttelsesområde bl.a. for ynglende edderfugle.

Planforhold

De bornholmske kystvande er fortsat målsat med basismålsætning, bortset fra 14 mindre områder, der har lempet målsætning på grund af spildevandsudledning, havneaktiviteter eller havbrugsvirksomhed. Basismålsætningen kræver et alsidigt, naturligt dyre og planteliv, der ikke eller kun i mindre omfang må være påvirket af udledninger fra spildevandsanlæg, landbrugsdrift m.v. Endvidere skal de æstetiske og hygiejniske krav til badevandskvalitet være opfyldt. Lempet målsætning accepterer en vis, begrænset påvirkning

Beredskab

Farvandsafsnittet ligger relativt langt fra miljøskibenes basehavne i Korsør og København. Heraf følger naturligt en lang reaktionstid for iværksættelse af en eventuel forureningsbekæmpelsesindsats. Ved Beredskabsstyrelsen Bornholms depot i Allinge er der oplagt bekæmpelsesmateriel.

Konklusion

Området ud for Tejn derfor alene være tjenligt som nødområde for skibe med lavt forureningspotentiale dvs. hvis last ikke indebærer risiko for olieforurening af kysten eller forurening med andre miljøskadelige stoffer.

4 Udgifter ved anvendelse af nødområder og erstatning

Formålet med at udpege nødområder hvortil skibe i nød kan bugseres eller henvises til er at forebygge eller begrænse skader, herunder især olieforurening af havet.

4.1 Skøn over udgifter ved anvendelse af Nødområder

Allerede inden etablering af de nye nødområder har der været tilfælde, hvor skibe, som var nødstedte eller af anden grund måtte anses for at være til fare, blev dirigeret ind på områder, hvor skibet ikke lå til fare for den øvrige sejlads og hvor en iværksættelse af en eventuel forureningsbekæmpelse kunne indledes. Med det nødstedte skib således placeret kunne man forholde sig til spørgsmålet om hvorvidt man kunne lade skibet sejle videre uden reparation eller hvorledes man skulle begrænse risikoen for forurening.

Søfartsstyrelsens udgifter i forbindelse med nødstedte skibe vedrører først og fremmest kontakt til Søfartsstyrelsens døgnberedskab, opklaringsenhedens eventuelle undersøgelse af ulykken og eventuelle inspektørers undersøgelse af skibets stand med henblik på den videre sejlads. Dette indgår som en del af Søfartsstyrelsens almindelige arbejde med at sikre sikkerheden til søs. Generelt må det dog antages, at der i de kommende år vil være en stigende interesse for sejladssikkerhed i danske farvande. På denne baggrund skønnes udpegelsen af nødområder, som en del af den øgede interesse, at kunne medføre en øget aktivitet fra Søfartsstyrelsens side.

Ud over de af Søfartsstyrelsen afholdte udgifter til undersøgelse af ulykken m.v. vil forsvaret afholde omkostninger til iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger omkring et skib i nød. Omkostningerne afholdt til sådanne foranstaltninger er vanskelige at generalisere, idet de afhænger af indsatsperioden, hvorvidt det har været nødvendigt at iværksætte egentlige bekæmpelsestiltag eller om der blot har været tale om overvågning for forurening.

Som eksempel på størrelsen af forsvarets beredskabsomkostninger kan nævnes de ca. 35-40 årlige grundstødninger, der sker i danske farvande. I sådanne situationer indsætter Søværnet typisk et miljøskib til at undersøge mængden af forurenende stof ombord på skibet og faren for udflydning af dette stof samt for at overvåge grundstøderen for eventuel forureningsfare, indtil grundstøderen er kommet fri. Gennemsnitligt er forsvarets omkostninger i disse 35-40 årlige sager ca. 80.000 kr. pr. sag. Det skal dog understreges, at dette beløb alene dækker omkostninger afholdt med henblik på at være til stede ved grundstøderen i tilfælde af, at der skulle ske noget med skibet, idet der typisk ikke sker udledninger fra et skib, som er grundstødt i de danske farvande.

I denne forbindelse kan der også henvises til EU-kommisisonens kommende undersøgelse om der er behov for og mulighed for på fælleskabsplan at

gennemføre foranstaltninger, der gør det lettere at få godtgjort omkostninger og skader i forbindelse med modtagelse af nødstedte skibe jf. artikel 26 i overvågningsdirektivet (se bilag A).

4.2 Erstatning for udgifter ved nødstedte skibe

Men såfremt der sker en forurening af havet i forbindelse med håndteringen af det nødstedte skib i et nødområde, vil det skadevoldende skib og dets rederi blive pålagt at betale omkostningerne i forbindelse med bekæmpelse og genoprettelse af skader på miljøet.

Ved transport af tung og forurenende olie til søs er den registrerede ejer af skibet objektivt ansvarlig for forureningskade, og skal endvidere tegne en pligtmæssig forsikring, hvis skibet transporterer mere end 2.000 tons olie i bulk.

Grænsen for den registrerede ejers ansvar varierer med skibets størrelse men udgør dog max ca. 90 mio. Special Drawing Rights (SDR), hvilket med dagens kurser svarer til ca. 815 mio. kr. Skader, der overstiger rederens ansvar, dækkes af den Internationale Olieskade Erstatningsfond (IOPC fonden). IOPC fonden finansieres af olieimportørerne, hvis bidrag fastsættes afhængig af den importerede mængde olie. Rederens og IOPC fondens samlede erstatningsansvar pr. uheld kan maksimalt udgøre 203 mio. SDR svarende til ca. 1,85 mia. kr. Alle EU-lande, der er kyststater, er tilsluttet dette internationale erstatningssystem.

Er der tale om et lille skib, hvor der ikke skal tegnes forsikring, dækker fonden direkte. Det samme er tilfældet, hvis man kan bevise, at olien kommer fra et lastet olietankskib, men ikke kan dokumentere, hvem forurenere er. Det gælder også i Danmark helt uafhængigt af flaglandet for det skib, som udleder olien.

Herudover har FN's internationale søfartsorganisation, IMO, i maj i år vedtaget en protokol, hvormed der etableres en supplerende olieskadeerstatningsfond, som kan træde til ved de meget store uheld. Når denne fond træder i kraft, vil den kunne dække skader på op til 750 mio. SDR svarende til ca. 6,8 mia. kr. Danmark har ydet en aktiv indsats for at få dette nye system sat i værk, og regeringen har fremsat et lovforslag, som gennemfører reglerne. Det er regeringens hensigt, at Danmark skal være et af de første lande, som tiltræder den nye fond.

Den altovervejende hovedregel har været, at den registrerede ejer af skibet suppleret med Fonden skal kunne dække samtlige krav opstået i forbindelse med forurening fra olie som transporteres som last. Når ansvars- og erstatningsgrænserne hæves, vil det internationale system blive endnu bedre rustet til at håndtere de helt store oliekatastrofer.

I 2001 vedtog IMO en konvention om ansvar ved olieforurening, som skyldes den olie, som bruges til drift af skibene, såkaldt bunkersolie. Bunkerskonventionen medfører også objektivt ansvar for rederen og krav om forsikring. De forureningskader, der opstår, ved udløb af bunkersolie, fx ved et forlis, bliver dækket op til Globalbegrænsningskonventionens begrænsningsloft.

Grænsen for den registrerede ejers erstatningsansvar varierer alt efter størrelsen af skibet. Der er intet maksimum for dette ansvar i Globalbegrænsningskonventionen, men hvis der tages udgangspunkt i skibe på 150.000 BT (hvilket svarer til det største skib som sejler i danske gennemsejlingsfarvande) vil erstatningsansvaret for et skib på denne størrelse lyde på ca. 17 mio. SDR, svarende til ca. 153 mio. kr.

Ansvarsgrænserne blev senest forhøjet ved en ændring af Globalbegrænsningskonventionen i 1996, således at erstatningsansvaret for et skib på 150.000 BT vil være ca. 40 mio. SDR, svarende til ca. 360 mio. kr. Danmark har allerede ratificeret disse regler, men de nye beløbsgrænser endnu ikke er trådt i kraft internationalt, da ikrafttrædelsen af 1996-protokollen blandt andet er afhængig af at ti stater tiltræder protokollen. Det er derfor ikke muligt præcist at sige hvornår protokollen træder i kraft globalt. Der mangler pt. ét land førend protokollen træder i kraft internationalt.

For Danmarks vedkommende har økonomi- og erhvervsministeren besluttet at sætte de nye regler i 1996-protokollen i kraft ved virkning fra den 1. januar 2004 uanset den endnu ikke er trådt i kraft internationalt.

For skibe, der transporterer kemikalier, er der internationalt vedtaget et særligt regelsæt, HNS-konventionen (Hazardous and Noxious Substances). HNS-konventionen bygger på samme model som olielastansvaret, det vil sige objektivt ansvar, pligtmæssig forsikring og en fond. Efter HNS-konventionen er den samlede erstatningsgrænse på 250 mio. SDR pr. uheld svarende til ca. 2,3 mia. DKK.

Det er imidlertid ikke lykkedes at få tilstrækkeligt mange stater til at ratificere HNS-konventionen således at denne kan træde i kraft globalt. Danmark arbejder sammen med blandt andet UK og Canada om at få sat HNS-konventionen i kraft på globalt plan. Man prøver at få samlet en række lande med henblik på at foretage en samlet ratifikation, idet nogle viger tilbage fra at gøre det alene på grund af de økonomiske byrder konventionen medfører. Et konkret tidspunkt herfor foreligger ikke. På EU-plan er der enighed om, at man nationalt skal gennemføre Bunkerskonventionen og HNS-konventionen, så vidt muligt, senest den 30. juni 2006. EU-landene vil alene kunne få konventionerne til at træde i kraft internationalt. Indtil HNS-konventionen træder i kraft gælder ansvarsgrænserne i Globalbegrænsningskonventionen for disse skader.

Endelig bemærkes, at også de danske regler om bjærgning af skibe tilskynder til at begrænse forureningsskader, idet bjærgeren har ret til et særligt vederlag fra rederen.

Herudover kan det oplyses, at Miljøstyrelsen i medfør af bekendtgørelse nr. 607 af den 19. juli 1999 kan yde refusion for amternes og kommunernes udgifter til strandrensning efter en olieforurening.

Denne mulighed for compensation er indført for at dække amternes og kommunernes udgifter til strandrensning efter olieforureninger, såfremt det forurenede skib ikke er kendt, og skibets ejer eller forsikringsselskab derfor ikke kan blive pålagt at betale disse udgifter, jf. ovenfor. Dette vil imidlertid ikke være tilfældet i forbindelse med evt. forurening fra et skib i et nødområde, da dette skib jo altid vil være kendt, og skibets ejer eller forsikringsselskab eller

evt. de internationale fonde vil derfor altid være ansvarlig for at dække udgifterne til strandrensning efter olieforurening.

Bekendtgørelsen om refusion af amternes og kommunernes udgifter til strandrensning efter olieforurening omfatter ikke refusion af udgifter til oprensning efter olieforurening i havne.

Arbejdsgruppen kan således konkludere, at med hensyn til dækning af påløbne udgifter i forbindelse med forureningsbekæmpende operationer relateret til et nødstedt skib, har den registrerede ejer af skibet et objektivt, men begrænset erstatningsansvar. Dette ansvar er i tilfælde af lastolieforurenings-skade suppleret med et krav om tvungen forsikring, og der arbejdes på at indføre en tilsvarende pligt til at tegne forsikring for bunkersolieskader og HNS-skader .

I tilfælde af forurening med tung og forurenende olie, der transporteres som last, er erstatningsdækningen meget høj, da disse typer af ulykker erfaringsmæssigt kan medføre meget store udgifter. Andre typer af forurenings-skade har erfaringsmæssigt vist ikke at være lige så kostbare, og erstatningsgrænsen er derfor lavere for disse skadestyper. De gamle grænser i 1976-Globalbegrænsningskonventionen er dog ikke tilstrækkelige i alle tilfælde, og Danmark har, som et af de første lande i verden, derfor valgt at sætte de nye højere grænser i 1996-protokollen i kraft forud for den internationale ikrafttræden.

4.3 Øvrige udgifter

Ud over forurenings-skade dækker de nævnte regler endvidere udgifter, skade eller tab, som følger af rimelige forholdsregler truffet for at afværge eller begrænse forurenings-skade, efter at hændelser, som forårsager forurenings-skade eller medfører alvorlig og umiddelbar fare for forurenings-skade, er indtruffet.

Andre typer af skader end forurenings-skader, som eksempelvis skader på personer, andre skibe eller anlæg i havn ved brand eller eksplosion, dækkes efter almindelige erstatningsansvarsregler op til globalbegrænsningsbeløbet, der som nævnt er blevet forhøjet i Danmark. Når HNS-konventionen træder i kraft, vil sådanne skader, når de hidrører fra de omfattede skadelige stoffer, være omfattet af de højere beløbsgrænser i denne konvention.

5 Beredskabs- og bekæmpelsesmæssige forhold samt bugsering og placering af nødstedte skibe

I udpegningen af egnede steder til nødrområder er der også indgået en vurdering af dels de beredskabs- og bekæmpelsesmæssige forhold ved et eventuelt oliespild i forbindelse med bugsering og placering af et nødstedt skib i et udpeget område, dels de praktiske forhold omkring bugsering/slæbebådsassistance til et nødstedt skib.

5.1 Beredskabs- og bekæmpelsesmæssige forhold

Der har siden halvfjerdsere været et beredskab overfor bekæmpelse af forurening til søs. Beredskabet er primært indrettet med henblik på at bekæmpe akutte olieforureningsulykker.

Beredskabet til bekæmpelse af akutte olie- og kemikalieforureninger til søs er oprettet som et beredskab, der træder til i det omfang, det enkelte skib ikke selv er i stand til at gennemføre de nødvendige tiltag. Ved en større forurening råder et skib sjældent over tilstrækkeligt udstyr og mandskab om bord på skibe til bekæmpelse af det aktuelle udslip, og forureningen sker i øvrigt ofte i kombination med andre problemer om bord.

Indsatsen i forbindelse med maritim miljøovervågning, håndhævelse samt forureningsbekæmpelsen til søs består af følgende operative delopgaver:

- Opstilling og bemanning af beredskab.
- Miljøovervågning.
- Håndhævelse af myndighed.
- Forureningsbekæmpelse.

Beredskab til bekæmpelse af akutte olie- og kemikalieforureningsulykker til søs består af et beredskab til bekæmpelse af forurening på havet, forestået af staten, samt et beredskab til bekæmpelse af forurening i havnene og på kysten, forestået af kommunerne, evt. bistået af amterne og/eller staten, afhængig af forureningens omfang.

Der er ikke noget lovfæstet skel mellem statens og kommunernes ansvarsområde, men i praksis har parterne holdt sig til normalvandstandslinien bl.a. på grund af miljøfartøjernes begrænsninger med hensyn til at operere på lavt vand. Det statslige ansvarsområde for bekæmpelsen af en akut olie- eller kemikalieforurening er således havsiden neden for normalvandstandslinien, mens det kommunale og amtskommunale ansvarsområde er landsiden oven for normalvandstandslinien.

Den statslige indsats mod forurening af havet har til formål at forebygge eller mindske forureningens indvirkning på naturens fauna og flora, samt at reducere de negative virkninger dette måtte få på landets turistbranche og andre erhverv.

Det geografiske ansvarsområde til søs udgøres af den danske eksklusive økonomiske zone (EEZ) samt det indre og ydre territorialfarvand. Bugter og fjorde inden for basislinien samt havne med tilhørende redområder er en del af det indre territorialfarvand. Ferske vande som vandløb, indsøer og kanaler er ikke omfattet af det geografiske ansvarsområde.

Forsvarsministeriet forestår i samarbejde med redningsberedskabet og andre myndigheder det statslige beredskab til bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening af havet og de kystnære dele af søterritoriet, herunder fjorde, bugter og bredninger.

Bekæmpelse af forureninger på kyststrækninger og i havne varetages af de kommunale myndigheder. I tilfælde af særligt alvorlige og omfattende olie- og kemikalieforureninger kan forsvarsministeren (i praksis Forsvarskommandoen) dog beslutte, at forsvaret foruden ledelsen af forureningsbekæmpelsen til havs også leder forureningsbekæmpelsen af kyster og havne.

Det er amternes opgave at samordne de kommunale beredskabsplaner for strandrensning af kyststrækninger og bekæmpelse af forureninger i havne, og efter forhandling med de berørte kommuner og på grundlag af de kommunale beredskabsplaner at opstille et samlet beredskab.

Søværnets Operative Kommando (SOK) opbygger og opretholder i den forbindelse et situationsbillede over de danske farvande samt de aktiviteter, der foregår i farvandene. SOK får informationer fra en lang række kilder, herunder skibe i farvandene, flyovervågningen af farvandene, samt fra en række radarstationer og kystudkigsstationer.

SOK har endvidere kontinuerligt et antal dedikerede enheder til håndhævelse af suveræniteten i de indre danske farvande, som blandt andet også benyttes til aktivt at indhente relevant information til situationsbilledet

Herudover modtager SOK informationer om de skibe, der sejler gennem Storebælt via VTS Storebælt (Vessel Traffic System), samt fra de skibe, der vælger at deltage i det af IMO rekommanderede SHIPPOS meldesystem.

Ved melding om olieobservation, kollision eller grundstødning vil SOK efter omstændighederne indsætte søværnets miljøskibe, søværnets øvrige skibe, Farvandsvæsenets bøjeskibe, marinehjemmeværnets fartøjer, helikoptere fra søværnets flyvetjeneste og/eller fly/helikoptere fra flyvevåbnet til den efterfølgende konstatering af mængde og omfang af den observerede olie.

Det statslige redningsberedskab deltager ligeledes i bekæmpelsen af olie- og kemikalieforurening til søs og i det kystnære område. Det statslige regionale redningsberedskab omfatter fem beredskabscentre. Disse deltager i olie- og kemikalieforureningsbekæmpelsen i de kystnære dele af søterritoriet som en del af det statslige beredskab til støtte for søværnet, hvor søværnets skibe på grund af stor dybgang ikke kan gå tæt på kysten.

5.2 Beredskabet er opdelt i et statsligt og et supplerende beredskab.

Det statslige maritime miljøberedskab omfatter to beredskabsplagte miljødivisioner stationeret i henholdsvis Korsør og København med tilhørende materiel.

Materiellet omfatter:

- Seks miljøskibe
- Materiel oplagt på de fem statslige regionale beredskabscentre.
- Materiel oplagt ved Søværnets Materiel Kommandos miljølagre.
- Kapacitet til overvågning fra luften.

De to miljødivisioner har hver konstant et skib på en times varsel og et større skib på normalt 16 timers varsel med henblik på forureningsbekæmpelse af større udslip. Hovedopgaven for enhederne i miljødivisionerne er bekæmpelse af forurening til søs, primært i indre danske farvande samt Østersøen og Nordsøen. Miljøfartøjerne er dog begrænsede til at operere i dagslys.

Placeringen af de to miljødivisioner er sket ud fra den betragtning, at skibene dels skal være placeret der, hvor trafikintensiteten er størst, og dels hvor der er vanskeligst at sejle - det vil sige i Storebælt og Sundet, hvor der er henholdsvis broer og snævre farvandsområder mv. Placeringen af miljøskibene kan dog medføre en vis reaktionstid, især for så vidt angår situationer på vestkysten af Jylland og omkring Bornholm.

Hertil kommer, at der pga. forholdene på Jyllands vestkyst kun kan indsættes store miljøskibe, der ligger på 16 timers varsel¹. Endvidere kan vejrforholdene mv. generelt have en betydning for miljøskibenes indsættelsestid.

På baggrund af denne udpegning af nødområder og den nationale sårbarhedsudredning vil det blive revurderet, om det statslige beredskab skal indgå en samarbejdsaftale med off shore operatørernes beredskab med henblik på at forkorte varslingsstiderne for situationer med skibe i Nordsøen.

Det statslige maritime miljøberedskab råder over 5,6 km oceanflydespærring og 4 km kystflydespærring samt 10-14 olieskimmere. Materiellet er tillige fordelt på baggrund af en generel vurdering af, hvor der er størst trafikintensitet.

Kapacitet til overvågning fra luften består af flyovervågning og satellitobservationer. Der gennemføres havmiljømæssig flyovervågning med Forsvarets fly fra inspektionsflystrukturen som er udstyret med Side-Looking Airborne Radar (SLAR). Forsvaret gennemfører årligt 500 timers havmiljøflyvning.

Til supplement af den flybårne overvågning har SOK indgået kontrakt med Kongsberg Satellite Services i Norge om havmiljømæssig satellitovervågning af de danske farvande.

Det supplerende oliebekæmpelsesberedskab består af tre flydespærringsmoduler til brug på søværnets enheder af STAN-FLEX 300-klassen.

¹ mod 1 times varsel for de små miljøskibe

Viden om en olieforurenings udbredelse i havet, og den retning den vil bevæge sig, kan SOK endelig indhente fra Forsvarsministeriets Center for Operativ Oceanografi i Farvandsvæsenet, der har udviklet oceanografiske modeller, som kan give prognoser om dette.

Foruden det statslige materiel findes der også i en del af de kommuner, som har store havne, forskelligt materiel til bekæmpelse af olieforurening. Men der findes ikke nogen central opgørelse over dette.

5.3 Bugsering/slæbebåds assistance

Der findes ingen statslige bugsering/slæbebåds assistance i de danske farvande. Der findes heller ingen aftaler mellem staten og de private bugserfirmaer om assistance i tilfælde af en ulykke. Det er i øjeblikket op til den enkelte kaptajn/rederi at arrangere eventuel bugserings/slæbebåds assistance.

Det kan oplyses, at der i Danmark findes en række firmaer som har slæbebåde og andet bjærgningsudstyr som kan være til hjælp i tilfælde af en grundstødning, kollision med videre. Slæbebådene er normalt placeret rundt i de danske havne men det skal gøres opmærksom på, at de tilhører private selskaber og det kan derfor ikke garanteres, at skibene er til rådighed, når der er behov, idet de kan være bundet af andre opgaver, kontraktlig bundet til bestemte områder eller er engageret i Nordsøen indenfor offshore sektoren.

I forbindelse med en undersøgelse iværksat i HELCOM regi (år 2000) fandtes der ifølge de oplysninger, der var tilgængelige ca. 20 slæbebåde i de danske farvande med et pæletræk på over 25 tons.

Udover de private slæbebåde findes der 2 isbrydere som dog normalt ikke er bemandede medmindre det er isvinter, eller de er udlånt til andre opgaver.

Idet der i Danmark generelt ikke er tradition for at etablere statslige konkurrenter til private entreprenører har arbejdsgruppen ikke fundet grundlag for at forslå etableret en yderligere bugserings- og slæbebådskapacitet i statsligt regi.

6 Operative forhold

Med udpegningen af egnede nødområder til nødstedte skibe, skal der fastlægges retningslinier for de operative forhold i forbindelse hermed.

I IMO's retningslinier ("Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance") nævnes det, at kyststaten i forbindelse med etablering af nødområde skal oprette en Maritime Assistance Services (MAS). Den primære opgave for MAS'en er at fungere som forbindelsesled mellem kyststaten og skibsføreren på et skib, som har behov for assistance.

Kyststaten behøver ikke oprette en ny organisation for at opfylde kravet om en MAS. MAS'en kan lægges ind i en allerede eksisterende organisation for eksempel en maritim redningstjeneste (MRCC), havnemyndighed (harbour master) eller et kystvagtcenter (coast guard). Personalet i en MAS skal, under hensyntagen til den ombordværende last og bunkersolie, være i stand til at vurdere, hvor stor en fare et nødstedt skib udgør for miljøet, herunder om skibet skal blive, hvor det er, om det skal anvises et nærliggende nødområde eller om det kan fortsætte sin sejlads.

En MAS involveres ikke, når der skal reddes personer fra et skib. Ved fare for menneske liv vil det være en MRCC (i Danmark er dette SOK) som forestår nødoperationen.

MAS'ens funktion er at modtage og sende informationer samt at overvåge situationen. Den skal være operativ 24 timer i døgnet og være udstyret med udstyr til kommunikation med skibe af alle arter.

Følgende situationer kan medføre anvendelse af MAS:

- Skibet kommer ud for en særlig hændelse, som ikke berører sødygtigheden, men som skal rapporteres til relevante myndigheder for eksempel for at undgå forurening eller begrænse en sådan.
- Skibet har iht. til skibsførerens vurdering brug for assistance, men befinder sig ikke i en egentlig nødsituation, for eksempel en defekt styremaskine.
- Skibet befinder sig i en nødsituation, og besætningen har forladt skibet. Der kan dog findes et begrænset antal personer om bord, som forsøger at redde skibet.

Formålet med MAS'en er flersidig. En MAS skal bl.a.:

- Gøre det muligt at modtage oplysninger iht. gældende internationale bestemmelser (nævnt i SOLAS Convention, MARPOL Convention, Intervention Convention, OPCR Convention, INF Code og IMO Resolution A.851(20)). Dette punkt berører også SHIPPOS og Overvågningsdirektivet (2002/59/EF), idet formålet med disse er at overvåge skibe, som potentielt kan udgøre en forureningsfare. I de retningslinier, der er udarbejdet, anbefales, at alle sådanne obligatoriske rapporteringer sker til samme kontaktpunkt, og at et sådant punkt kan være en MRCC. Det vil være en stor hjælp for skibsføreren kun at have ét kontaktpunkt for meldinger, der berører skibet under dets rejse både de

konventionsbestemte og i de tilfælde, hvor skibet har brug for assistance. Desuden vil en MRCC normalt på forhånd være i besiddelse af et overblik over trafiksituationen i kyststatens farvande.

- Kunne følge skibets situation, hvis oplysningerne nævnt under punkt 1 giver anledning til, at skibet får brug for assistance. En sådan assistance kunne være at anvise skibet til et nødområde.
- Kunne bruges som et kontaktsted mellem skibsfører og relevante kyststatsmyndigheder, hvis skibets situation kræver udveksling af informationer mellem skibet og kyststaten, som kan føre til en redningsoperation, når der ikke er tale om en egentlig nødsituation.
- Kunne bruges som et kontaktsted mellem de involverede parter i en bjærgningsoperation, som udføres af private virksomheder, og kyststaten er af den opfattelse, at der er brug for overvågning af alle faser af aktionen. En sådan situation kunne for eksempel opstå ved en lækage i et skib med tilhørende olieforurening og efterfølgende oprensning til følge.

Det er blevet besluttet, at den danske MAS oprettes i Forsvarsministeriets regi.

Opgaverne for den danske MAS vil indledningsvis været begrænset til et døgnbemandet forbindelsesled mellem kyststaten Danmark og skibsføreren på et skib, der har behov for assistance.

MAS vil således fungere som det nationale kontaktpunkt for skibsfarten i og omkring danske farvande, idet IMO Guidelines anbefaler, at sådant kontaktpunkt oprettes med henblik på informationsudveksling, evaluering, faglig rådgivning og koordineret indsættelse overfor nødstedte skibe, der af diverse materielle årsager har brug for assistance.

Udviklingstendenserne med hensyn til statens opgaver i forhold til ovenfor synes imidlertid at være fokuseret omkring en række opgaver relateret til sikkerhed til søs, herunder også havmiljø. Det er vurderingen, at disse opgaver med fordel vil kunne betragtes som helheder og derved bør behandles i en og samme organisation, især hvad angår den praktiske udførelse, herunder kompetencen til at agere hurtigt og effektivt på kyststaten Danmarks vegne.

Forsvarsministeriet vil udarbejde et konkret oplæg til udvikling af et nationalt maritimt kompetence center i tilknytning til/integreret i MAS. Dette oplæg skal danne grundlag for en drøftelse med de øvrige ministerier og styrelser med henblik på disses deltagelse i kompetence centret. Det maritime kompetence center vil således på sigt kunne fungere som et nationalt koordinationscenter i forbindelse med udmøntning og varetagelse af kyststaten Danmarks interesser overfor skibstrafikken, herunder ved brugen af nødområder. Endvidere kan ikke-statslige aktører med relevant kompetence eventuelt inddrages i kompetence centeret på ad hoc basis. Den nødvendige kompetence til at kunne agere hurtigt og effektivt i større, mere komplekse og kritiske situationer, hvor tids- og sikkerhedsfaktoren er afgørende, bør dog tillægges MAS.

Forsvarsministeriet har oplyst, at såfremt en MAS i Forsvarsministeriets regi vil skulle udvide opgavespektret, så vil dette dog alene kunne ske under den forudsætning, at de nødvendige ressourcer tilføres. I forbindelse med

implementeringen og udviklingen af en MAS, bør det endvidere tilstræbes, at denne i størst muligt omfang fremtidssikres og optimeres til at kunne håndtere større og flere hændelser på en for samfundet økonomisk ansvarlig og betryggende vis, samtidigt med at behovet for den tværfaglige og tværministerielle tilgang maksimeres. Den indledende begrænsede funktionalitet af MAS er således ikke en optimal statslig tilgang til en samlet opgaveløsning, men den begrænsede funktionalitet er begrundet i ressourcemæssige årsager.

7 Ordliste

AIS – Automatic Identification System. Et system der installeret i forbindelse med skibes radaranlæg sender skibets identifikation (navn, IMO nummer, mv), oplysninger om skibet, dets sejlads, lastindhold mv. til andre skibe for herved at forbedre kommunikationen mellem skibene og dermed øge sejladsikkerheden. Signalerne modtages tillige af et landbaseret netværk, hvorved der opnås et overblik over trafikken i danske farvande. Netværket vil være aktivt inden den 1. Juli 2005.

Basismålsætning - se generel målsætning,

Boble-rev – betegnelse for et undersøisk formation dannet af udstrømmende gas. Naturtypen består af klipper, søjler og plateauer som rummer et meget rigt dyreliv med farvestrålende organismer.

Bunkers - Brændselsolier og andre typer olieprodukter, der kræves til et skibs drift.

Bunkerskonventionen - konvention om ansvar for forureningsskade forårsaget af olie fra skibes bunkers

Bunkring - Overførsel af bunkers til et skib

Drogden Tærsklen – højderyg på havbunden i farvandet umiddelbart syd for linien mellem København og Malmø

EEZ- Exclusive Economic Zone. Er i Danmark iværksat i 1996 med ”lov om etablering af eksklusive økonomiske zoner (EEZ)”

EF-fuglebeskyttelsesområde – betegnelse for et international beskyttelsesområde for vilde fugle der har deres naturlige ophold i Europa. Opkaldt efter EU-fuglebeskyttelsesdirektivet.

EF-Habitatområde – betegnelse for et internationalt beskyttelsesområde for bevarelse af naturtyper og vilde dyr og planter. Opkaldt efter EF-habitatdirektivet.

flak – mindre sandgrund eller banke

flora og fauna - plante og dyreliv

generel målsætning – betegnelse for en vandkvalitetsmålsætning, som i havet indebærer at kvaliteten skal være karakteriseret af et alsidigt dyre- og planteliv samt etn god hygiejnisk vandkvalitets svarende til badevandskvalitet.

Globalbegrænsningskonventionen - konvention om begrænsning af rederens ansvar for søretlige krav

HELCOM – forkortelse for Helsinki Commission (Baltic Marine Environment Protection Commission)

HNS-konventionen – international vedtaget regelsæt for skibe der transporter

farlige og skadelige kemikalier (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances)

højt forureningspotentiale – skibet eller skibets last indebærer som følge af nødsituationen en stor risiko for forurening af miljøet

IMO – FN's Internationale Søfartsorganisation (International Maritime Organization)

Interventionskonventionen – internationalt regelsæt til brug for myndighedernes indgriben overfor skibe på åbent hav i forbindelse med olieforurening (International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (the Intervention Convention), 1969.

IOPC fonden – Den internationale olieskade erstatningsfond, som bruges ved erstatning for skader der overstiger rederens ansvar.

knob – 1 sømil pr. time (1852 meter)

lavt forureningspotentiale – betegnelse når skibets last indebærer ikke en risiko for olieforurening af kysten eller forurening med andre miljøskadelige stoffer.

Marine Environment Protection Committee – (MEPC-komite i FN's Søfartsorganisation IMO, til behandling af miljøspørgsmål

Maritime Safety Committee – MSC-komite i FN's Søfartsorganisation IMO til behandling af spørgsmål vedrørende søsikkerhed.

MARPOL – International konvention om forhindring af skibsbaseret forurening (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78)

MAS - Maritime Assistance Service, kontaktpunkt der er oprettet med henblik på informationsudveksling, evaluering, faglig rådgivning og koordineret indsættelse overfor nødstedte skibe, der af forskellige årsager har brug for assistance..

MRCC - Maritime Rescue Coordination Centre. I Danmark er dette Søværnets Operative Kommando, SOK)

NATURA 2000 – EU-baseret system for et samordnet økologisk netværk af beskyttede områder for levende arter og deres levesteder

nødområde – område hvor et skib med behov for assistance kan søge hen for at stabilisere situationen og begrænse risikoen for den øvrige trafik, samt beskytte menneskeliv og miljøforhold (Place of Refuge).

OPRC konventionen - internationalt vedtaget regelsæt om beredskab, indsats og samarbejde ved olieforurening på havet (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990

Overvågningsdirektivet - Direktiv 2002/59/EC om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet.

Pier – moleanlæg til fortøjning af skibe

Place of refuge - se nød område

PSSA – betegnelse for et særligt følsomt område i relation til skibsfart
(Particularly Sensitive Sea Area)

Ramsar-område – betegnelse for et internationalt vådområde der er levested for vandfugle. Opkaldt efter RAMSAR Konventionen.

Regionplanen – amternes rullende 5-årsplan ‘masterplan’ indenfor fysisk planlægning og miljøbeskyttelse

SAR konventionen– internationalt vedtaget regelsæt om et sammenhængende system om redning af nødstede personer på havet (International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR 79))

SDR – Special Drawing Rights (valuta enhed der anvendes i forbindelse med erstatningsspørgsmål indenfor skibsfarten)

SHIPPOS – forkortelse for Ship Reporting System, der er et skibsmeldesystem i danske farvande vedtaget af FN’s Søfartsorganisation, IMO. Dets formål er at medvirke til en sikker sejlads og dermed formindske risikoen for forurening af miljøet som følge af grundstødning eller kolission.

SMK – Søværnets Materiel Kommando.

SMV direktiv – Direktiv 2000/42/EF om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet (se også forslag til lov om “Lov om miljøvurdering af planer og programmer”)

SOK – Søværnets Operative Kommando

SOLAS – den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv til søs (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 1974))

UNCLOS – FN’s havretkonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea)

VTS – skibsovervågningssystem, f.eks. Storebælt VTS (Vessel Traffic System),

Bilag A: Uddrag af overvågningsdirektivet

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF

Europa-Parlamentet og Rådet for den Europæiske Union har-

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen (1),

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg (2),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget (3),

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251 (4), og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen anførte i sin meddelelse af 24. februar 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs, at et af de mål, som skal nås på fællesskabsplan, er oprettelse af et obligatorisk informationssystem, som giver medlemsstaterne hurtig adgang til alle vigtige oplysninger om sejlads med skibe, der transporterer farligt og forurenende gods, og om ladningens nøjagtige beskaffenhed.
- (2) Ved Rådets direktiv 93/75/EØF af 13. september 1993 om mindstekrav til skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods (5), er der oprettet et informationssystem for de kompetente myndigheder om skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods, og om hændelser på havet. Ifølge direktivet skal Kommissionen forelægge nye forslag om indførelse af et mere udbygget indberetningssystem for fællesskabet, som også kan omfatte skibe, som passerer langs medlemsstaternes kyster.
- (3) Rådet giver i sin resolution af 8. juni 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs (6) udtryk for, at et mere fyldestgørende informationssystem er et af hovedmålene for Fællesskabets virke.
- (4) Oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet vil være med til at forebygge søulykker og havforurening og mindske følgerne heraf for hav- og kystmiljøet samt lokalbefolkningens økonomi og sundhed. En effektiv skibsfart, herunder effektiv styring af skibenes anløb af havnene, afhænger desuden af, at skibene varsler deres ankomst i tilstrækkelig god tid.

- (5) Der er ved de europæiske kyster indført en række indberetningssystemer for skibe, som er i overensstemmelse med de relevante IMO-regler. Det bør sikres, at skibe opfylder deres indberetningsforpligtelser inden for disse systemer.
- (6) Der er ligeledes oprettet skibstrafiktjenester og skibsruτεςystemer, og de er vigtige for forebyggelse af ulykker og forurening i havområder, der er stærkt trafikerede, eller hvor sejlads er farlig. Det er påkrævet, at skibene benytter disse tjenester og følger reglerne i de af IMO godkendte skibsruτεςystemer.
- (7) Der er sket en stor teknologisk udvikling i udstyret om bord, dels til automatisk identifikation af skibe (AIS-systemer) med henblik på bedre overvågning af skibene, dels til registrering af rejsedata (VDR-systemer, også kaldet 'black box') med henblik på at gøre undersøgelse af ulykker lettere. Da sådant udstyr har stor betydning i en politik for forebyggelse af søulykker, bør det være obligatorisk på skibe, der er i national eller international fart og anløber havne i Fællesskabet. De oplysninger, der stilles til rådighed via et VDR-system, kan benyttes efter en ulykke med henblik på at undersøge årsagerne til ulykken og som et forebyggende middel for at drage den nødvendige lære af sådanne situationer. Medlemsstaterne bør tilskynde til at anvende sådanne oplysninger til begge formål.
- (8) Ud over passende teknisk udstyr bør medlemsstaterne sørge for, at de kompetente myndigheders kyststationer har behørigt uddannet personale i tilstrækkeligt antal.
- (9) Nøjagtigt kendskab til, hvilket farligt eller forurenende gods skibene transporterer, og andre relevante sikkerhedsoplysninger, såsom oplysninger i forbindelse med navigationsmæssige hændelser, er af største betydning for forberedelse af en effektiv indsats i tilfælde af forurening eller fare for forurening af havet. Skibe, der er på vej til eller fra en havn i en medlemsstat, skal give sådanne oplysninger til medlemsstatens kompetente myndigheder eller havnemyndigheder.
- (10) De undertiden meget omfattende oplysninger om lasten bør så vidt muligt sendes til de kompetente myndigheder eller den pågældende havnemyndighed i elektronisk form, for at det kan foregå lettere og hurtigere, og således at de kan udnyttes bedre og hurtigere. Af samme årsager bør udveksling af oplysninger mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne ske elektronisk.
- (11) Ved fast rutefart mellem to eller flere stater, hvoraf mindst én er en medlemsstat, bør indberetningspligten for den enkelte sejlads kunne fraviges, hvis de pågældende selskaber har etableret interne procedurer, som til medlemsstaternes tilfredshed sikrer, at de i direktivet krævede oplysninger straks sendes til de kompetente myndigheder.
- (12) Nogle skibe frembyder på grund af deres adfærd eller tilstand en potentiel fare for skibsfarten og miljøet. Medlemsstaterne bør overvåge sådanne skibe særlig nøje, træffe de fornødne forholdsregler for at undgå, at faren bliver større, og videresende deres oplysninger om sådanne skibe til de øvrige berørte medlemsstater. Sådanne forholdsregler kunne være foranstaltninger, der hører under havnekontrollens aktiviteter.
- (13) Medlemsstaterne må sikre sig mod de farer, som ulykker, hændelser eller andre situationer på havet, udslip af forurenende stoffer på havoverfladen eller drivgods frembyder for skibsfarten, personers sikkerhed og for hav- og kystmiljøet. Med henblik herpå bør skibsførere, der er under sejlads i medlemsstaternes eftersøgnings og redningsområde/eksklusive økonomiske zone eller tilsvarende, indberette sådanne tilfælde til kystmyndighederne og give alle relevante oplysninger. På baggrund af

- deres særlige situation bør der gives en vis grad af fleksibilitet til medlemsstaterne med hensyn til valget af, hvilket af de ovennævnte geografiske områder der skal dækkes af indberetningspligten.
- (14) I tilfælde af ulykker og hændelser på havet vil et uforbeholdent samarbejde mellem de berørte parter medvirke væsentligt til, at de kompetente myndigheders indsats bliver effektiv.
 - (15) Hvis de kompetente myndigheder, som er udpeget af medlemsstaterne, på grundlag af en farvands- og vejrudsigt fra en kvalificeret meteorologisk informationstjeneste finder, at usædvanligt ugunstige vejr- eller søforhold skaber alvorlig fare for menneskeliv eller forurening, bør de underrette føreren af et skib, der ønsker at anløbe eller forlade den pågældende havn, herom, og de kan træffe enhver anden passende foranstaltning. Sådanne foranstaltninger kan, uden at dette berører pligten til at bistå nødstedte skibe, omfatte et eventuelt forbud mod, at skibet anløber eller forlader havnen, til situationen igen er blevet normal. I tilfælde af, at der er sikkerhedsmæssig risiko eller risiko for forurening og under hensyntagen til den konkrete situation i den pågældende havn, kan de kompetente myndigheder anbefale, at skibet ikke forlader havnen. Hvis skibets fører vælger at forlade havnen, sker det under alle omstændigheder på dennes eget ansvar, og beslutningen herom skal begrundes.
 - (16) Mangel på nødområder kan have alvorlige konsekvenser ved en søulykke. Derfor bør medlemsstaterne opstille sådanne planer, at de kan modtage nødstedte skibe i deres havne eller andre afskærmede områder på bedst mulige vilkår, hvis situationen kræver det. Disse planer bør om nødvendigt og muligt omfatte tilvejebringelse af tilstrækkelige midler og faciliteter til bistand, redningsaktioner og forureningsbekæmpelse. Havne, der modtager nødstedte skibe, bør kunne regne med hurtigt at få godtgjort deres omkostninger og eventuelle skader som følge af operationen. Kommissionen bør derfor undersøge mulighederne for at indføre en hensigtsmæssig ordning for godtgørelse til havne i Fællesskabet, der modtager nødstedte skibe, samt for at kræve, at skibe, som vil anløbe havne i Fællesskabet, er behørigt forsikret.
 - (17) Det er nødvendigt at opstille rammer for samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen, således at overvågnings- og informationssystemet for skibsfarten kan forbedres gennem opbygning af velegnede kommunikationsforbindelser mellem medlemsstaternes myndigheder og havne. Desuden skal identifikations- og overvågningssystemet udbygges i de havområder i Fællesskabet, hvor dækningen er utilstrækkelig. Endvidere bør der oprettes informationsstyringscentre i Fællesskabets kystregioner, således at det bliver lettere at udveksle og have fælles adgang til data, der er relevante for overvågning af trafikken og gennemførelse af nærværende direktiv. Medlemsstaterne og Kommissionen bør tilstræbe at samarbejde med tredjelande med henblik på virkeliggørelsen af disse mål.
 - (18) Direktivet bliver kun effektivt, hvis medlemsstaterne nøje kontrollerer dets gennemførelse. Med henblik herpå skal medlemsstaterne regelmæssigt udføre passende kontrol eller andre foranstaltninger, som er nødvendige for at forvisse sig om, at de kommunikationsveje, der etableres i medfør af direktivet, fungerer tilfredsstillende. Der bør ligeledes indføres et sanktionssystem, således at de berørte parter tilskyndes til at opfylde deres pligt til indberetning og til at medføre det udstyr, der kræves i direktivet.
 - (19) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen.

- (20) Nogle af bestemmelserne i dette direktiv kan ændres ved førnævnte procedure på baggrund af udviklingen i Fællesskabets og internationale instrumenter samt erfaringerne med gennemførelsen af direktivet, for så vidt disse ændringer ikke udvider direktivets anvendelsesområde. Et nyttigt værktøj for Kommissionen til at vurdere de erfaringer, der er høstet i forbindelse med direktivets gennemførelse, er tilstrækkelige indberetninger fra medlemsstaterne om gennemførelsen.
- (21) Der er i dette direktiv tale om en betydelig skærpelse, udvidelse og ændring af bestemmelserne i direktiv 93/75/EØF. Derfor bør direktiv 93/75/EØF ophæves.
- (22) Målene for denne handling, nemlig at gøre skibsfarten mere sikker og effektiv, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Her er alene medtaget direktivets artikel 20, 23 og 26:

Artikel 20

Nødområder

Efter høring af de berørte parter udarbejder medlemsstaterne under hensyn til de relevante IMO-retningslinjer planer for modtagelse af nødstedte skibe i de farvande, som hører under deres jurisdiktion. Disse planer skal omfatte de nødvendige ordninger og procedurer under hensyn til de operative og miljømæssige begrænsninger for at sikre, at nødstedte skibe straks kan søge nødområder med forbehold af tilladelse fra den kompetente myndighed. For så vidt som de enkelte medlemsstater finder det nødvendigt og muligt, omfatter disse planer ordninger med henblik på at stille tilstrækkelige midler og faciliteter til rådighed til bistand, redningsaktioner og forureningsbekæmpelse. Planerne for modtagelse af nødstedte skibe udleveres på forlangende. Medlemsstaterne underretter senest den 5. februar 2004 Kommissionen om, hvilke foranstaltninger de har truffet i medfør af foregoinge stykke.

Artikel 23

Samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen

Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om følgende mål:

- a) optimal udnyttelse af de oplysninger, der indberettes i medfør af dette direktiv, herunder udbygning af teleforbindelserne mellem kyststationerne og havnemyndighederne med henblik på at udveksle data om skibenes bevægelser og forventede ankomsttidspunkter i havnene og om deres ladning
- b) udbygning og effektivisering af teleforbindelserne mellem medlemsstaternes kyststationer med henblik på at forbedre kendskabet til trafikken og overvågningen af skibe i transit, og at harmonisere og så vidt muligt reducere de indberetninger, der kræves af skibene undervejs

- c) udvidelse af dækningsområdet for og/eller ajourføring af overvågnings- og informationssystemet for skibsfarten i Fællesskabet med henblik på bedre identifikation og overvågning af skibe. Hertil samarbejder medlemsstaterne og Kommissionen i relevant omfang om at oprette obligatoriske indberetningssystemer, obligatoriske skibstrafiktjenester og hensigtsmæssige skibrutesystemer, som forelægges til godkendelse i IMO
- d) i relevant omfang samordning af planer for modtagelse af nødstedte skibe.

Artikel 26

Evaluering

1. Senest den 5. februar 2007 aflægger medlemsstaterne rapport til Kommissionen om udviklingen i gennemførelsen af direktivet, navnlig bestemmelserne i artikel 9, 10, 18, 20, 22, 23 og 25, og aflægger rapport til Kommissionen senest den 31. december 2009 om den fuldstændige gennemførelse af direktivet.
2. På grundlag af de i stk. 1 nævnte rapporter aflægger Kommissionen seks måneder derefter rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af dette direktiv. I disse rapporter undersøger Kommissionen, hvorvidt og i hvilket omfang direktivets bestemmelser, som gennemført af medlemsstaterne, bidrager til at øge søtransportens sikkerhed og effektivitet og til at forebygge forurening fra skibe.
3. Kommissionen undersøger, om der er behov og mulighed for på fællesskabsplan at gennemføre foranstaltninger, der gør det lettere at få godtgjort omkostninger og skader i forbindelse med modtagelse af nødstedte skibe, herunder passende krav om forsikring eller anden finansiel sikkerhed.

Senest den 5. februar 2007 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af denne undersøgelse.

Bilag B: IMO's Retningslinier om nødområder til nødstedte skibe

DRAFT ASSEMBLY RESOLUTION

GUIDELINES ON PLACES OF REFUGE FOR SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution from ships,

RECALLING ALSO the obligations and procedures for the master to come to the assistance of persons in distress at sea established by regulation V/33 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended,

RECALLING FURTHER that the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, establishes a comprehensive system for the rescue of persons in distress at sea, which does not address the issue of ships in need of assistance,

CONSCIOUS OF THE POSSIBILITY that ships at sea may find themselves in need of assistance relating to safety of life and protection of the marine environment,

RECOGNIZING the importance of and need to provide guidance to masters and/or salvors of ships in need of assistance,

RECOGNIZING ALSO the need to balance both the prerogative of a ship in need of assistance to seek a place of refuge and the prerogative of a coastal State to protect its coastline,

RECOGNIZING FURTHER that the provision of a common framework to assist coastal States to determine places of refuge for ships in need of assistance and respond effectively to requests for such places of refuge would materially enhance maritime safety and protection of the marine environment,

HAVING CONSIDERED the recommendation made by the Maritime Safety Committee at its seventy-sixth and seventy-seventh sessions, by the Marine Environment Protection Committee at its forty-eighth session and by the Sub-Committee on Safety of Navigation at its forty-ninth session,

1. ADOPTS the Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. INVITES Governments to take these Guidelines into account when determining and responding to requests for places of refuge from ships in need of assistance;

3. REQUESTS the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee to keep the annexed Guidelines under review and amend them as appropriate;

4. REQUESTS the Legal Committee to consider, as a matter of priority, the said Guidelines from its own perspective, including the provision of financial security to cover coastal State expenses and/or compensation issues; and to take action as it may deem appropriate.

GUIDELINES ON PLACES OF REFUGE FOR SHIPS IN NEED OF ASSISTANCE

Table of Contents

1. General

1.1 to 1.7 Introduction

1.8 to 1.11 Background

1.12 to 1.17 Purpose of the Guidelines

1.18 to 20 Definitions

2 Guidelines for action required of masters and/or salvors in need of places of refuge

2.1 Appraisal of the situation

2.2 Identification of hazards and assessment of associated risks

2.3 Identification of required actions

2.4 Contacting the authority of the coastal State

2.5 to 2.6 Establishment of responsibilities and communications with all parties involved

2.7 to 2.8 Response actions

2.9 Reporting procedures

3 Guidelines for actions expected of coastal States

3.4 to 3.8 Assessment of places of refuge

3.9 Event-specific assessment

3.10 to 3.11 Expert analysis

3.12 to 3.14 Decision-making process for the use of a place of refuge

Appendix 1 Applicable international conventions

Appendix 2 Guidelines for the evaluation of risks associated with the provision of places of refuge

General

Introduction

Objectives of providing a place of refuge

1.1 Where the safety of life is involved, the provisions of the SAR Convention should be followed. Where a ship is in need of assistance but safety of life is not involved, these guidelines should be followed.

1.2 The issue of “places of refuge” is not a purely theoretical or doctrinal debate but the solution to a practical problem:
What to do when a ship finds itself in serious difficulty or in need of assistance without, however, presenting a risk to the safety of life of persons involved. Should the ship be brought into shelter near the coast or into a port or, conversely, should it be taken out to sea?

1.3 When a ship has suffered an incident, the best way of preventing damage or pollution from its progressive deterioration would be to lighten its cargo and bunkers and to repair the damage. Such an operation is best carried out in a place of refuge.

1.4 However, to bring such a ship into a place of refuge near a coast may endanger the coastal State, both economically and from the environmental point of view, and local authorities and populations may strongly object to the operation.

1.5 While coastal States may be reluctant to accept damaged or disabled ships into their area of responsibility due primarily to the potential for environmental damage, in fact it is rarely possible to deal satisfactorily and effectively with a marine casualty in open sea conditions.

1.6 In some circumstances, the longer a damaged ship is forced to remain at the mercy of the elements in the open sea, the greater the risk of the vessels condition deteriorating or the sea, weather or environmental situation changing and thereby becoming a greater potential hazard.

1.7 Therefore, granting access to a place of refuge could involve a political decision which can only be taken on a case-by-case basis with due consideration given to the balance between the advantage for the affected ship and the environment resulting from bringing the ship into a place of refuge and the risk to the environment resulting from that ship being near the coast.

Background

1.8 There are circumstances under which it may be desirable to carry out a cargo transfer operation or other operations to prevent or minimize damage or pollution. For this purpose, it will usually be advantageous to take the ship to a place of refuge.

1.9 Taking such a ship to a place of refuge would also have the advantage of limiting the extent of coastline threatened by damage or pollution, but the specific area chosen may be more severely threatened. Consideration must also be given to the possibility of taking the affected ship to a port or terminal where the transfer or repair work could be done relatively easily. For this reason the decision on the choice and use of a place of refuge will have to be carefully considered.

1.10 The use of places of refuge could encounter local opposition and involve political decisions. The coastal States should recognize that a properly argued technical case, based on a clear description of the state of the casualty, would be of great value in any negotiations which may take place.

1.11 At the international level, the Conventions listed in Appendix 1 constitute, *inter alia*, the legal context within which coastal States and ships act in the envisaged circumstances.

Purpose of the Guidelines

1.12 The purpose of these Guidelines is to provide Member Governments, shipmasters, companies (particularly in connection with the ISM Code and procedures arising therefrom), and salvors with a framework enabling them to respond effectively and in such a way that, in any given situation, the efforts of the shipmaster and shipping company concerned and the efforts of the government authorities involved are complementary. In particular, an attempt has been made to arrive at a common framework for assessing the situation of ships in need of assistance.

1.13 **These guidelines do not address the issue of operations for the rescue of persons at sea**, in as much as the practical difficulties that have given rise to the examination of the issue of places of refuge relate to problems other than those of rescue. Two situations can arise:

- the ship, according to the masters assessment, is in need of assistance but not in a distress situation (about to sink, fire developing, etc.) that requires the evacuation of those on board; or
- those on board have already been rescued, with the possible exception of those who have stayed on board or have been placed on board in an attempt to deal with the situation of the ship.

1.14 **If, however, in an evolving situation, the persons on board find themselves in distress, the rules applicable to rescue operations under the SAR Convention, the IAMSAR Manual and documents arising therefrom have priority over the present Guidelines (and procedures arising here from).**

1.15 In any case the competent MRCC should be informed about any situation which may develop into a SAR incident.

1.16 Even though a “rescue” operation, as defined in the International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR) is not the case, the safety of persons must nevertheless be constantly borne in mind in the application of these guidelines, particularly in two respects:

- if the ship poses a risk (explosion, serious pollution, etc.) to the life of persons in the vicinity (crews of salvage vessels, port workers, inhabitants of the coastal area, etc.);
- if persons voluntarily stay (master, etc.) or go (fire-fighters and other experts, personnel of marine salvage or towage companies, etc.) on board to attempt to overcome the difficulties experienced by the ship.

1.17 These Guidelines do not address the issue of liability and compensation for damage resulting from a decision to grant or deny a ship a place of refuge.

Definitions

1.18 **Ship in need of assistance** means a ship in a situation, apart from one requiring rescue of persons on board, that could give rise to loss of the vessel or an environmental or navigational hazard.

1.19 **Place of refuge** means a place where a ship in need of assistance can take action to enable it to stabilize its condition and reduce the hazards to navigation, and to protect human life and the environment.

1.20 **MAS** means a maritime assistance service, as defined in resolution [A.(23)], responsible for receiving reports in the event of incidents and serving as the point of contact between the shipmaster and the authorities of the coastal State in the event of an incident.

GUIDELINES FOR ACTION REQUIRED OF MASTERS AND/OR SALVORS OF SHIPS IN NEED OF A PLACE OF REFUGE

Appraisal of the situation

2.1 The master should, where necessary with the assistance of the company and/or the salvor, identify the reasons for his/her ship need of assistance. (Refer to paragraph 1 of Appendix 2.)

Identification of hazards and assessment of associated risks

2.2 Having made the appraisal referred to in paragraph 2.1 above, the master where necessary with the assistance of the company and/or the salvor, should estimate the consequences of the potential casualty, in the following hypothetical situations, taking into account both the casualty assessment factors in their possession and also the cargo and bunkers on board:

- if the ship remains in the same position;
- if the ship continues on its voyage;
- if the ship reaches a place of refuge; or
- if the ship is taken out to sea.

Identification of the required actions

2.3 The master and/or the salvor should identify the assistance they require from the coastal State in order to overcome the inherent danger of the situation. (Refer to paragraph 3 of Appendix 2.)

Contacting the authority of the coastal State

2.4 The master and/or the salvor should make contact with the coastal State in order to transmit to it the particulars referred to in paragraphs 2.1 to 2.3 above. They must in any case transmit to the coastal State the particulars required under the international conventions in force. Such contact should be made through the coastal States Maritime Assistance Services (MAS), as referred to in resolution [A.(23)].

Establishment of responsibilities and communications with all parties involved

2.5 The master and/or the salvor should notify the MAS of the actions that are intended to be taken and within what period of time.

2.6 The MAS should notify the master and/or the salvor of the facilities that it could make available with a view to assistance or admittance of the ship to a place of refuge, if required.

Response actions

2.7 Subject, where necessary, to the coastal States prior consent, the shipmaster and the shipping company concerned should take any necessary response actions, such as signing a salvage or towage agreement or the provision of any other service for the purpose of dealing with the ships situation.

2.8 The master, the company and, where applicable, the salvor of the ship should comply with the practical requirements resulting from the coastal States decision-making process referred to in paragraphs 3.12 to 3.14.

Reporting procedures

2.9 The reporting procedures should be in accordance with the procedures laid down in the safety management system of the ship concerned under the ISM Code or resolution A.852 (21) on Guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies, as appropriate.

GUIDELINES FOR ACTIONS EXPECTED OF COASTAL STATES

3.1 Under international law, a coastal State may require the ships master or company to take appropriate action within a prescribed time limit with a view to halting a threat of danger. In cases of failure or urgency, the coastal State can exercise its authority in taking responsive action appropriate to the threat.

3.2 It is therefore important that coastal States establish procedures to address these issues, even if no established damage and/or pollution has occurred.

3.3 Coastal States should, in particular, establish Maritime Assistance Services (MAS). (Unless neighbouring States make the necessary arrangements to establish a joint service).

Assessment of places of refuge

Generic assessment and preparatory measures

3.4 It is recommended that coastal States endeavour to establish procedures consistent with these guidelines by which to receive and act on requests for assistance with a view to authorizing, where appropriate, the use of a suitable place of refuge.

3.5 The maritime authorities (and, where necessary, the port authorities) should, for each place of refuge, make an objective analysis of the advantages and disadvantages of allowing a ship in need of assistance to proceed to a place of refuge, taking into consideration the analysis factors listed in paragraph 2 of Appendix 2.

3.6 The aforementioned analysis, which should take the form of contingency plans, is to be in preparation for the analysis provided for below when an incident occurs.

3.7 The maritime authorities, port authorities, authorities responsible for shoreside safety and generally all governmental authorities concerned should ensure that an appropriate system for information-sharing exists and should establish communications and alert procedures (identification of contact persons, telephone numbers, etc.), as appropriate.

3.8 The aforementioned authorities should plan the modalities for a joint assessment of the situation.

Event-specific assessment

Analysis factors

3.9 This analysis should include the following points:

- seaworthiness of the ship concerned, in particular buoyancy, stability, availability of means of propulsion and power generation, docking ability, etc.;
- nature and condition of cargo, stores, bunkers, in particular hazardous goods;
- distance and estimated transit time to a place of refuge;
- whether the master is still on board;
- the number of other crew and/or salvors and other persons on board and an assessment of human factors, including fatigue;
- the legal authority of the country concerned to require action of the ship in need of assistance;
- whether the ship concerned is insured or not insured;
- if the ship is insured, identification of the insurer, and the limits of liability available;
- agreement by the master and company of the ship to the proposals of the coastal State/salvor to proceed or be brought to a place of refuge;
- provisions of the financial security required;
- commercial salvage contracts already concluded by the master or company of the ship;
- information on the intention of the master and/or salvor;
- designation of a representative of the company at the coastal State concerned;
- risk evaluation factors identified in Appendix 2; and

- any measures already taken.

Expert analysis

3.10 An inspection team designated by the coastal State should board the ship, when appropriate and if time allows, for the purpose of gathering evaluation data. The team should be composed of persons with expertise appropriate to the situation.

3.11 The analysis should include a comparison between the risks involved if the ship remains at sea and the risks that it would pose to the place of refuge and its environment. Such comparison should cover each of the following points:

- safeguarding of human life at sea;
- safety of persons at the place of refuge and its industrial and urban environment (risk of fire or explosion, toxic risk, etc.);
- risk of pollution;
- if the place of refuge is a port, risk of disruption to the port's operation (channels, docks, equipment, other installations);
- evaluation of the consequences if a request for place of refuge is refused, including the possible effect on neighbouring States; and
- due regard should be given, when drawing the analysis, to the preservation of the hull, machinery and cargo of the ship in need of assistance.

After the final analysis has been completed, the maritime authority should ensure that the other authorities concerned are appropriately informed.

Decision-making process for the use of a place of refuge

3.12 When permission to access a place of refuge is requested, there is no obligation for the coastal State to grant it, but the coastal State should weigh all the factors and risks in a balanced manner and give shelter whenever reasonably possible.

3.13 In the light of the outcome of the assessment provided for above, the coastal State should decide to allow or refuse admittance, coupled, where necessary, with practical requirements.

3.14 The action of the coastal State does not prevent the company or its representative from being called upon to take steps with a view to arranging for the ship in need of assistance to proceed to a place of refuge. As a general rule, if the place of refuge is a port, a security in favour of the port will be required to guarantee payment of all expenses which may be incurred in connection with its operations, such as: measures to safeguard the operation, port dues, pilotage, towage, mooring operations, miscellaneous expenses, etc.

APPLICABLE INTERNATIONAL CONVENTIONS

At the international level, *inter alia* the following Conventions and Protocol constitute the legal context within which coastal States and ships act in the envisaged circumstances:

- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), in particular article 221 thereof;
- International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties (the Intervention Convention), 1969, as amended;
- Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by substances other than Oil, 1973;
- International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 1974), as amended, in particular chapter V thereof;
- International Convention on Salvage, 1989 (the Salvage Convention);
- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990 (the OPRC Convention);
- Protocol on preparedness, response and co-operation to pollution incidents by hazardous and noxious substances, 2000 (OPRC-HNS 2000);
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78);
- International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR 79), as amended.

GUIDELINES FOR THE EVALUATION OF RISKS ASSOCIATED WITH THE PROVISION OF PLACES OF REFUGE

When conducting the analysis described in paragraphs 3.4 to 3.8, in addition to the factors described in paragraph 3.9, the following should be considered.

1 Identification of events, such as:

- fire
- explosion
- damage to the ship, including mechanical and/or structural failure
- collision
- pollution
- impaired vessel stability
- grounding.

2 Assessment of risks related to the identified event taking into account:

1 Environmental and social factors, such as:

- safety of those on board
- threat to public safety
 - What is the nearest distance to populated areas?
- pollution caused by the ship
- designated environmental areas
 - Are the places of refuge and its approaches located in sensitive areas such as areas of high ecological value, which might be affected by possible pollution?
 - Is there, on environmental grounds, a better choice of place of refuge close by?
- sensitive habitats and species
- fisheries
 - Are there any offshore and fishing or shellfishing activities in the transit area or in the approaches to the place of refuge or vicinity which can be endangered by the incoming ship in need of assistance?
- economic/industrial facilities
 - What is the nearest distance to industrial areas?
- amenity resources and tourism
- facilities available
 - Are there any specialist vessels and aircraft and other necessary means for carrying out the required operations or for providing necessary assistance?
 - Are there transfer facilities, such as pumps, hoses, barges, pontoons?
 - Are there reception facilities for harmful and dangerous cargoes?
 - Are there repair facilities, such as dockyards, workshops, cranes?

2 Natural conditions, such as:

- Prevailing winds in the area.
 - Is the place of refuge safely guarded against heavy winds and rough seas?
- Tides and tidal currents.
- weather and sea conditions

- Local meteorological statistics and number of days of inoperability or inaccessibility of the place of refuge.
- bathymetry
 - Minimum and maximum water depths in the place of refuge and its approaches.
 - The maximum draught of the ship to be admitted. Information on the condition of the bottom, i.e., hard, soft, sandy, regarding the possibility to ground a problem vessel in the haven or its approaches.
- seasonal effects including ice
- navigational characteristics
 - In the case of a non-sheltered place of refuge, can salvage and lightering operations be safely conducted?
 - Is there sufficient space to manoeuvre the ship, even without propulsion?
 - What are the dimensional restrictions of the ship, such as length, width and draught?
 - Risk of stranding the ship, which may obstruct channels, approaches or vessel navigation.
 - Description of anchorage and mooring facilities in the place of refuge.
- operational conditions, particularly in the case of a port
 - Is pilotage compulsory and are pilots available?
 - Are tugs available? State their number and horsepower.
 - Are there any restrictions? If so, whether the ship will be allowed in the place of refuge, e.g. escape of poisonous gases, danger of explosion, etc.
 - Is a bank guarantee or other financial security acceptable to the coastal State imposed on the ship before admission is granted into the place of refuge?

3 Contingency planning, such as:

- competent MAS
- roles and responsibilities of authorities and responders
 - Fire fighting capability
- response equipment needs and availability
- response techniques
 - Is there a possibility of containing any pollution within a compact area?
- international co-operation
 - Is there a disaster relief plan in the area?
- evacuation facilities

4 Foreseeable consequences (including in the media) of the different scenarios envisaged with regard to safety of persons and pollution, fire, toxic and explosion risks.

Emergency response and follow-up action, such as:

- lightering
- pollution combating
 - towage
 - stowage
 - salvage
- storage