

Nødområdeplan for
Nødområderne Frederikshavn Havn og Ålbæk Bugt

UDKAS

Indholdsfortegnelse	Side
1 Formål	3
2 Ansvarlige myndigheder mv.	5
2.1 Søværnets Operative Kommando	5
2.2 Maritime Assistance Service	5
2.3 Skibsføreren	5
2.4 Kommunerne	5
2.5 Havnene	5
3 Beredskabsgrader og meldesystem	7
4 Supplerende bestemmelser og retningslinjer	8
4.1 Myndighedernes valgmuligheder for at give/nægte adgang til nødområde	8
4.2 Om sikkerhedsstillelse	9
4.3 Om kommandoforhold	9
4.4 Detailplanlægning for modtagelse af skib, som har behov for assistance	9
4.5 Oprettelse af kommandostade	9
4.6 Evakueringsplaner for truede områder, herunder angivelse af mulige midlertidige genhusningsområder	10
4.7 Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer	10
4.8 Særlige kontaktpunkter	10
4.9 Bjærgningsfirmaer samt muligheder for bugserassistance (Frederikshavn og Skagen angives hver for sig)	11
4.10 Særligt materiel til brandslukning – herunder brandslukningsfartøjer og andre specialfartøjer, som ikke er omfattet af pkt. 4.8 (Frederikshavn og Skagen angives hver for sig)	11
4.11 Særligt materiel til lænsning/nødlænsning (Frederikshavn og Skagen angives hver for sig)	12
4.12 Udbedringsfaciliteter såsom værfter, værksteder og kraner	12
4.13 Særligt materiel til olieinddæmning og olieopsamling	12
4.14 Områder til midlertidig deponering af opsamlet olie	12
5 Miljøkonsekvensvurderinger	13
Appendix 1 Endeligt udpegede nødområder januar 2009	
Appendix 2 Trinvis opbygget beredskab i forbindelse med anvendelse af nødområder	
Appendix 3 Standard meldeprocedure i forbindelse med beslutning om anvendelse af et nødområde	
Appendix 4 Operationelle anvisninger til SOK	

1 Formål

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

Ved anvendelse af nødområderne kan skaden - herunder forureningsskaden - begrænses/forebygges.

Det er formålet at supplere den kommunale beredskabsplan (inkl. Frederikshavns Kommunes beredskabsplan for sanering af kyster og strande samt havne i tilfælde af olie- og kemikalieforurening) med procedurer, oplysninger og retningslinjer, der specielt knytter sig til anvendelse af de af Miljøministeriet den 4. februar 2004 forhåndsudpegede nødområder med speciel vægt på nødområderne Frederikshavn Havn og Ålbæk Bugt. Hensigten med nødområdeplanen er at kunne opfylde krav og bestemmelser mv. med relation til omtalte nødområder, såfremt disse bringes i anvendelse i forbindelse med et skib, der er i vanskeligheder eller i fare for havari.

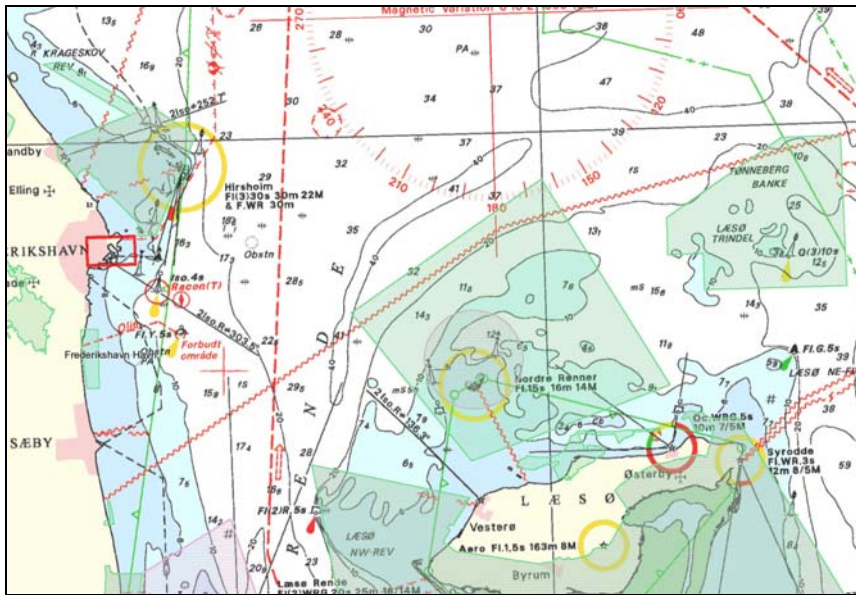
Nødområder opdeles i

- *Nødområder for skibe med højt forureningspotentiale:* Anvendes for skibe med behov for assistance, hvor der er stor risiko for, at skib eller dets last kan forurene havet med olie eller andre miljøskadelige stoffer, eller hvor der er brand og risiko for udslip af giftige dampe.
- *Nødområder for skibe med lavt forureningspotentiale:* Anvendes for skibe med behov for assistance, hvis last ikke indebærer en risiko for olieforurening af hav eller kyst eller forurening med andre skadelige stoffer.

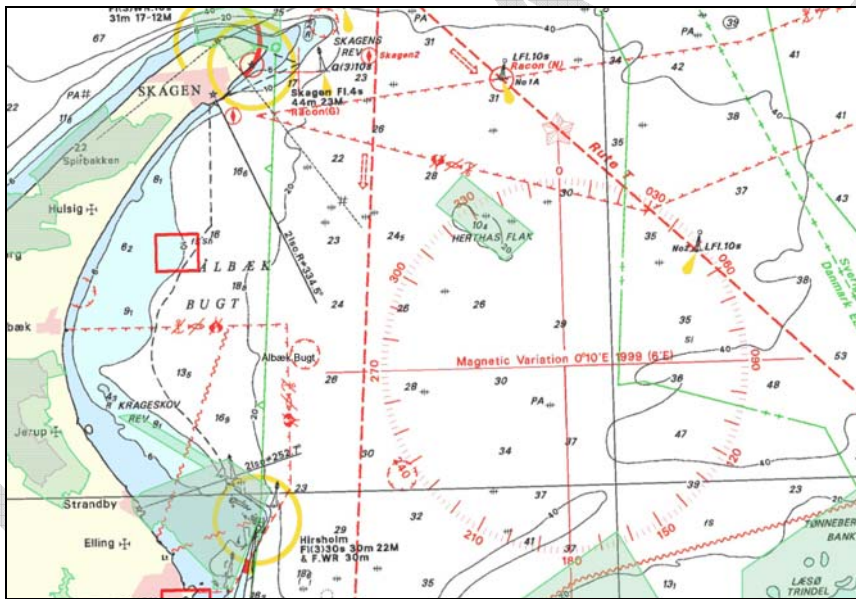
Der er for dansk område i første omgang udpeget i alt 13 nødområder til brug for anvisning af skibe med behov for assistance, som har et højt forureningspotentiale. **To af disse er Frederikshavns Havn og Ålbæk Bugt.** Endvidere er der udpeget i alt 8 nødområder, som kan anvendes i tilfælde, hvor der er tale om skibe med behov for assistance, som har et lavt forureningspotentiale. Kort over de to nødområder er vist på næste side.

Kort over de endeligt udpegede 21 nødområder findes i appendix 1.

Nødområderne Frederikshavn Havn og Ålbæk Bugt administreres under et af Frederikshavns Kommune, og derfor er begge nødområder beskrevet i denne nødområdeplan. Det landbaserede beredskab i forbindelse med en eventuel forurening af kysten ved Frederikshavn Havn eller Ålbæk Bugt skal indsættes gennem det kommunale beredskab i Frederikshavns Kommune. Indsatsen koordineres af Politikreds 1, Nordjyllands Politi i Ålborg.



▨ EF-habitatområder
▨ EF-fugle beskyttelsesområder
 Frederikshavn Havn Nødområde.



▨ EF-habitatområder
▨ EF-fugle beskyttelsesområder
 Ålbæk Bugt Nødområde.

2 Ansvarlige myndigheder mv.

2.1 Søværnets Operative Kommando

Søværnets Operative Kommando (SOK) er ansvarlig myndighed for udarbejdelse af nødvendige procedurer, der skal finde anvendelse, når der kan blive tale om, at et skib, som har behov for assistance, skal tillades eller afvises adgang til et nødområde. SOK er endvidere ansvarlig myndighed for modtagelse og håndtering af opkald fra skibe som har behov for assistance.

2.2 Maritime Assistance Service

Maritime Assistance Service (MAS), der er en integreret del af SOK, har som primær opgave at fungere som forbindelsesled til skibsføreren på et skib, som har behov for assistance, og træffer afgørelse om tilladelse eller afvisning af adgangen til et udpeget nødområde for det skib, som har behov for assistance.

MAS fungerer endvidere som kontaktpunkt ved informationsudveksling mellem skib og respektive myndigheder og i forbindelse med maritime bjærgningsoperationer.

2.3 Skibsføreren

Skibsføreren på et skib, som har behov for assistance, er ansvarlig for at analysere skibets situation samt videreformidle oplysninger til MAS.

2.4 Kommunerne

Kommunerne er ansvarlige passende beredskabstiltag samt udarbejdelse af beredskabsplan efter havmiljølovens § 35, stk. 1 og 2.

2.5 Havnene

Havnene er - efter instruks fra det kommunale beredskab - ansvarlige for udarbejdelse af en beredskabsplan efter havmiljølovens § 35, stk. 3.

Efterfølgende diagram viser beslutningsprocessen for modtagelse af skibe som har assistance.

1. Hændelse:

MAS (SOK) modtager opkald fra et skib, der har behov for assistance, eller bliver på anden måde gjort bekendt med, at et skib har behov for assistance.

2. Grundlæggende informationsindhentning (MAS):

- **Skibet:** MAS indhenter information om skibets identifikation, skibets position, skibets kondition, skibets situation (havariets omfang), skibets dimensioner, skibets beholdning samt placering af olie, skibets ladning, antal personer om bord samt skibsførerens egen vurdering af situationen.
- **Meteorologi:** MAS indhenter meteorologisk information fra relevante kilder (DMI) samt fra skibets besætning. Foruden den nuværende vejsituation kigges der også på prognoser for den kommende periode.
- **Oceanografi:** MAS indhenter information om oceanografiske forhold fra relevante kilder.

3. MAS laver analyse samt vurdering:

- Identificerer skibet på det maritime situationsbillede.
- Validerer indhentet information.
- Vurderer behov/muligheder for brug af nødområder (f.eks. hvilke områder er tilgængelige).
- Vurderer juridisk grundlag for påbud/forbud, herunder vurderer, hvilken myndighed der har kompetencen til at udstede påbud/forbud.
- Vurderer behovet for assistance generelt.

Efter MAS' dialog med havnen afviser havnen at modtage et skib, der har behov for assistance - eksempelvis pga. pladsforhold, skibets manglende vilje eller evne til at stille krævet sikkerhed.

MAS udpeger herefter et nyt egnet nødområde.

4. Handling (MAS):

- Hvis det umiddelbart bedst egnede nødområde ligger uden for en havn, vil evt. kontakt til det kommunale beredskab/andre myndigheder være baseret på en MAS-vurdering af risikoen for forurening af miljøet.
- Hvis det umiddelbart bedst egnede nødområde er en havn, kontakter MAS havnen med henblik på afklaring af skibets mulighed for at anløbe havnen, herunder om pladsforhold, evt. krav om sikkerhedsstillelse mv.
- Anviser skibet et nødområde og udsteder evt. påbud og forbud.
- Kontakter det kommunale beredskab - evt. ved brug af POLREP.
- Informerer relevante myndigheder, f.eks. Søfartsstyrelsen, herunder Opklaringsenheden, Beredskabsstyrelsen, Politiet, Farvandsvæsenet, Kystdirektoratet, VTS centre m.fl.
- I fornødent omfang kontakter **MAS**:
 - Bjærgningsfirmaer
 - Lodser
 - Redere
- Scrambler evt. miljøskibe, miljøflyver, helikopter.
- Hvis det er i et grænseområde, informeres de relevante kyststaters myndigheder.

Skib, der har behov for assistance, sejler til det udpegede nødområde.

Skib med behov for assistance afviser at sejle til det udpegede nødområde under henvisning til skibsførerens ret til i visse situationer at tage eller udføre enhver beslutning, som efter hans faglige vurdering er nødvendig for sejladsens betryggelse og beskyttelse af: havmiljøet (SOLAS V/34-1). MAS vurderer konkret, om påbud/forbud kan fastholdes, eller om nyt nødområde kan udpeges.

3 Beredskabsgrader og meldesystem

I forbindelse med SOK/MAS' overvejelser om valg af nødområde for et skib, som har behov for assistance, kan det i visse tilfælde være hensigtsmæssigt at anvende et enkelt og hurtigt rapporteringssystem. Denne rapportering kan ske i forbindelse med første kontakt fra SOK/MAS til relevante politikredse. Hensigten er at informere den/de af nødområdet berørte kommune/kommuner etc. efter de i politikredsens beredskabsplan anførte retningslinjer og at informere myndighederne om ændringer i den konkrete hændelse.

Rapporteringssystemet opererer med 3 beredskabsgrader og er struktureret som det gældende POLlution REporting System (POLREP), der i forbindelse med internationalt samarbejde om forureningsbekæmpelse på havet er vedtaget som standard rapporteringssystem til brug for hurtig orientering af relevante kyststater i tilfælde af forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer.

Til identifikation af de 3 beredskabsgrader i forbindelse med systemets anvendelse for iværksættelse af en nødområdeplan anvendes betegnelserne TIER 1, TIER 2 og TIER 3, idet det bemærkes, at disse betegnelser i dette særlige rapporteringssystem angiver graden af risiko for forurening og/eller forureningens omfang i forbindelse med et skibs adgang til et nødområde. Rapporteringssystemet vil derfor fortrinsvis bringes i anvendelse, når der udvælges et nødområde for et skib med højt forureningspotentiale.

Der er således etableret en standard meldeprocedure, der afspejler nævnte beredskabsgrader til brug ved meldinger fra SOK til de relevante politikredse. For Frederikshavns Kommunes vedkommende til Nordjyllands Politi - med henblik på informering af Frederikshavns Kommune efter de i politikredsens beredskabsplan anførte retningslinjer.

Rapporteringssystemets 3 beredskabsgrader er beskrevet i appendix 2. Eksempel på aktiverings-/informationsmelding (POLREP) er optaget i appendix 3.

4 Supplerende bestemmelser og retningslinjer

4.1 Myndighedernes valgmuligheder for at give/nægte adgang til nødområde

Skibe har ikke en ubetinget ret til at søge et nødområde, men havmiljølovens § 43 kan anvendes til at meddele påbud til et skib, som har behov for assistance, om at søge til et nødområde. Det kan ske i situationer, hvor der fra et skib er sket eller er fare for, at udtømmning/udledning kan forekomme, samt i situationer, hvor indgreb er nødvendige for at bekæmpe forurening af havet.

Det skal i ovennævnte forbindelse oplyses følgende om SOLAS konventionens regel V/34-1 og skibsførerens skøn:

Såfremt skibsføreren ikke finder det forsvarligt at følge et sådant påbud vil have mulighed for at afvige fra dette. Danmark har ratificeret SOLAS konventionen og er dermed forpligtiget i overensstemmelse hermed.

Når en sådan situation opstår, retter MAS/SOK henvendelse til det lokale redningsberedskab under den relevante kommunalbestyrelse og politiet, der har kompetencen på land. Afgørelsen om anvisning eller afvisning af et skib til det aktuelle nødområde vil herefter blive truffet efter samråd med de involverede parter, herunder berørte havne. Til brug for MAS/SOK's vurderinger af mulighederne for at anvende et nødområde er der udarbejdet sammenfattende: Operationelle anvisninger til SOK for hvert nødområde, som vist i appendix 4.

SOK giver anvisninger i form af mundtlige påbud, som i henhold til havmiljølovens § 43, stk. 4, snarest muligt skal følges op af et skriftligt påbud. Det er hovedreglen, at skibene følger SOK's påbud uden protest.

Indgreb i form af påbud om og forbud mod anvendelse af et nødområde over for udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, kan kun ske, såfremt der er sket en udtømmning til havet, og det med sikkerhed kan konstateres, at overtrædelsen er begået af det pågældende skib.

Det må antages, at de fleste udenlandske skibe, som har behov for assistance, vil følge SOK's anvisninger i så henseende.

Den kompetente myndighed kan imidlertid afvise at give et skib adgang til et nødområde, ligesom havnene ikke har en ubetinget modtagepligt for skibe, som har behov for assistance, jf. § 15 i Standardreglement for Overholdelse af Orden i Danske Erhvervshavne. Havnene har derfor heller ikke nogen forpligtelse til f.eks. at skulle friholde en kajplads til brug i situationer med skibe, som har behov for assistance.

Såfremt et nødområde anvendes ud over de grænser, der er skitseret i en nødområdeplan, skal det ske med udgangspunkt i MAS' oplysninger om manglende evne til navigation, tab af maskinkraft og hermed manglende evne under de givne vejrforhold ved egen kraft at ændre position uden overhængende fare for tab af menneskeliv og risiko for forurening af større havområder og kyster.

I medfør af havmiljølovens § 43 a, stk. 1, kan forsvarsministeren herudover udstede forbud mod, at et skib anløber danske havne, såfremt skibet afsejler eller fortsætter sin sejlads trods et sejladsforbud efter § 43, eller skibet undlader at anløbe et reparationsværft. Bestemmelsen kan være relevant i en situation, hvor et skib, som har behov for assistance, vil søge til et nødområde beliggende i en havn i strid med et forbud meddelt efter § 43.

4.2 Om sikkerhedsstillelse

Efter standardreglementet for havne kan havnene kræve sikkerhedsstillelse fra skibene for eventuelle udgifter, som følge af at havnen modtager skibet. MAS kan kræve sikkerhedsstillelse fra skibet for sine udgifter, jf. havmiljølovens § 44, stk. 3. Miljøministeren har efter havmiljølovens § 37, stk. 4. mulighed for at stille sikkerhed over for havne, der er udpeget som nødområder, herunder midlertidige udpegede, for udgifter de måtte afholde ved at modtage skibe med behov for assistance. Kompetencen er i medfør af havmiljølovens § 48 delegeret til Søværnets Operative Kommando, der er ansvarlig for anvisning af skibe til nødområder.

Det kan i praksis nemlig være vanskeligt at opnå sikkerhedsstillelse fra skibet.

For at sikre, at Søværnets Operative Kommando kan anvise skibe med behov for assistance til en havn, der er udpeget som nødområde, og med henblik på at havnen kan få sikkerhed for dækning af sine evt. udgifter herved er ovennævnte hjemmel indsat i havmiljøloven.

Det bemærkes, at muligheden for at stille sikkerhed alene forudsættes anvendt i de tilfælde, hvor det viser sig, at et skib med behov for assistance ikke kan eller vil stille sikkerhed efter de almindelige regler, jf. havmiljølovens § 44 og de ovenfor nævnte regler. Det vil sige, at det, forinden der stilles sikkerhed efter den foreslåede bestemmelse, skal være forsøgt at opnå sikkerhedsstillelse hos skibets reder/ejer og forsikringsselskab.

4.3 Om kommandoforhold

I forbindelse med aktivering af nødområderne fordeler de regionale ansvarsområder sig således:

- Teknisk indsatsledelse: Kommunal indsatsleder.
- Koordinerende indsatsledelse: Nordjyllands Politi.

4.4 Detailplanlægning for modtagelse af skib, som har behov for assistance

Det kommunale beredskab skal sikre, at der eksisterer planer for modtagelse af skibe med behov for assistance, herunder hvilken plads i havnen skibet kan anvises, samt hvilket udstyr der skal være til rådighed med henblik på minimering af eventuelle skader.

4.5 Oprettelse af kommandostade

I forbindelse med anvendelse af nødområderne kan det være nødvendigt at oprette et fælles kommandostade til brug for den herved etablerede kommandostruktur. Dette kommandostade vil ikke nødvendigvis være sammenfaldende med en designeret kommandopost som beskrevet i Frederikshavns Kommunes beredskabsplan for sanering af kyster og strande samt havne i tilfælde af olie og kemikaliefurening.

Ved "normale" beredskabsforhold vil et kommandostade KST blive oprettet ved uheldsstedet af de først fremmødte enheder. Ved større uheld oprettes kommandostation KSN typisk på politigården i Ålborg.

4.6 Evakueringsplaner for truede områder, herunder angivelse af mulige midlertidige genhusningsområder

Overvejelser om sikkerhedsafstand, afspærring og varsling, f.eks. foranlediget af udslip af giftige dampe, kraftig røgudvikling, brand eller eksplosionsfare i/fra et skib, drøftes med politiet.

Evakuering af et forureningstruet område gennemføres ved politiets foranstaltning.

I forbindelse hermed har Frederikshavns Kommune udpeget følgende faciliteter til brug for midlertidig genhusning af evakuerede personer:

Alle faciliteter er angivet i Frederikshavns Kommunes beredskabsplan afsnit: *Er under udarbejdelse, forventes færdig i slutningen af 2009.*

Forplejningen af evakuerede personer kan som hovedregel foregå via storkøkkener og via køkkener i større uddannelsesinstitutioner såsom: *Er under udarbejdelse, forventes færdig i slutningen af 2009.*

4.7 Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer

Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer kan inden for kommunens område finde sted på følgende faciliteter:

Ved "normale" beredskabsforhold etableres en venteplads på det mest egnede sted på havnen enten ved hjælp af egen telkapacitet eller en egnet bygning/lokalitet tæt på havaristen. Med hensyn til de tilskadekomne vil der på ventepladsen være en KOOL (koordinerende) læge, der prioriterer de tilskadekomne. Derudover vil AMK (Akutmedicinsk koordinering) på Ålborg Sygehus blive inddraget.

4.8 Særlige kontaktpunkter

Myndighed/Funktion	Kontaktmuligheder inden for normal arbejdstid	Kontaktmuligheder uden for normal arbejdstid
Nordjyllands Politi	Tlf.: 96 30 14 48 (Politigården i Aalborg)	Døgnbetjent
Vagthavende indsatsleder i Frederikshavns Kommune	Tlf.: 29 48 62 00	Brandvæsenets døgntelefon 98 42 08 01
Læsø Kommune	Tlf.: 51 56 56 03	Døgnbetjent
Havnevagt i Frederikshavn	Tlf.: 98 42 19 88	Døgnbetjent
Kommuner: Frederikshavns Kommune	Tlf.: 98 45 50 00	-
Læsø Kommune	Tlf.: 96 21 30 00	-
Miljøcenter Aalborg	Tlf.: 72 54 15 00	-

Myndighed/Funktion	Kontaktmuligheder inden for normal arbejdstid	Kontaktmuligheder uden for normal arbejdstid
SOK – Søværnets Operative Kommando	Ulykker til søs/observation af olie: Tlf.: 89 43 30 99 - bed om vagthavende i Operationsrummet E-mail: sok@mil.dk Hjemmeside: www.sok.dk	Døgnbetjent
Beredskabsstyrelsen	Tlf.: 45 90 60 60 E-mail: brs@brs.dk Hjemmeside: www.brs.dk	Døgnbetjent
Beredskabsstyrelsen Nordjylland	Tlf.: 96 17 72 00 E-mail: brsnj@brs.dk Hjemmeside: www.brs.dk/brsnj	Døgnbetjent
Søfartsstyrelsen, herunder Opklaringsenheden	Tlf.: 39 17 44 00 E-mail: sfs@dma.dk Hjemmeside: www.dma.dk	Opklaringsenheden Tlf.: 23 34 23 01

4.9 Bjærgningsfirmaer samt muligheder for bugserassistance (Frederikshavn og Skagen angives hver for sig)

Reder	Kontaktmuligheder	Antal bugserbåde med angivelse af navn, kaldesignal etc.	Specifikationer for de enkelte bugserbåde, herunder angivelse af pæletræk, brandslukningsmuligheder etc.
Svitzer	Tlf.: 98 42 01 90	Svava Kaldesignal: oxyd	Pæletræk 14t
Svitzer	Tlf.: 98 42 01 90	Garm Kaldesignal XP 3136	Pæletræk 7,5t

4.10 Særligt materiel til brandslukning – herunder brandslukningsfartøjer og andre specialfartøjer, som ikke er omfattet af pkt. 4.8 (Frederikshavn og Skagen angives hver for sig)

I Frederikshavn Kommune findes der p.t. ikke særligt brandslukningsmateriel eller fartøjer, som Beredskabet umiddelbart har kendskab til eller råder over.

Materieltype	Placering	Kontaktmuligheder	Ejer
-	-	-	-

4.11 Særligt materiel til lænsning/nødlænsning (Frederikshavn og Skagen angives hver for sig)

Materieltype	Placering	Kontaktmuligheder	Ejer
5 stk. VW påhængsbærepumper med en pumpekapacitet på ca. 1.200 liter i minuttet			"Beredskabet I Frederikshavn Kommune råder over" (de nævnte pumper)
3 Falco pumper med en kapacitet på ca. 800 liter i minuttet			"Beredskabet I Frederikshavn Kommune råder over" (de nævnte pumper)

Derudover har vi et antal VW påhængsbærepumper der er langtidskonserveret, de vil kunne indsættes efter 4-6 timer.

4.12 Udbedringsfaciliteter såsom værfter, værksteder og kraner

Enhed	Placering og kapacitet	Kontaktmuligheder	Ejer
Flydedok 1	110 m / 3.000 t	Tlf.: 96 20 85 00	Orskov Yard
Flydedok 2	115 m / 4.300 t	Tlf.: 96 20 85 00	Orskov Yard
Tørdok 3	170 m / 25 m / 6,2 m	Tlf.: 96 20 85 00	Orskov Yard
Tørdok 4	215 m / 34 m / 7,15	Tlf.: 96 20 85 00	Orskov Yard
Kran	80 t	Tlf.: 96 20 47 00	Frederikshavn havn
Mobilkraner		Tlf.: 98 17 74 33	Kranringen

4.13 Særligt materiel til olieinddæmning og olieopsamling

Oplysninger om placering, type og mængder af særligt specialudstyr findes i Frederikshavns Kommunes beredskabsplan for sanering af kyster og strande samt havne i tilfælde af olie- og kemikaliefurening.

Der er udarbejdet en strandrensingsplan for regionen, i den indgår en delplan for Frederikshavn Kommune. Planen er fremsendt til den koordinerende enhed Politiet den 27. maj 2008.

4.14 Områder til midlertidig deponering af opsamlet olie

Oplysninger om områder til midlertidig deponering af opsamlet olie (se 4.13).

5 Miljøkonsekvensvurderinger

I det efterfølgende er der foretaget en sammenfattende vurdering af de mulige miljømæssige risici og konsekvenser, såfremt der sker udslip og forurening i forbindelse med anvisning af skibe til et nødområde.

Vurderingen fremgår i sin helhed af rapporten "Nødområdeplaner. Vurderinger og operationelle anvisninger". Rapporten er udarbejdet i parallel med den foreliggende plan.

Frederikshavn Havn

Frederikshavn Havn er udpeget som nødområde for skibe med højt forureningspotentiale.

Området ligger i tilknytning til sejlroute B langs Jyllands østkyst og 30 km fra T-ruten med international skibstrafik op igennem Kattegat.

Både Ålbæk Bugt og Frederikshavn Havn er endeligt udpegede som nødområder for skibe med højt forureningspotentiale. Frederikshavn Havn har begrænsninger mht. dybgang på 8 meter og kan kun modtage skibe med længde på op til 180 m. Såfremt store skibe i området anmoder om assistance, kan de blive anvist til Ålbæk Bugt med de risici der er forbundet med eventuelle udslip i et åbent havområde.

Der findes internationale beskyttelsesområder i havområderne tæt på Frederikshavn og Ålbæk Bugt, langs Jyllands Østkyst og omkring Læsø. Hirsholmene ligger umiddelbart ud for nødområdet og er både internationalt habitatområde og fuglebeskyttelsesområde.

Ved anvisning af skibe til Frederikshavn Havn antages det, at eventuelle udslip kun vil forårsage påvirkninger af de nærliggende beskyttelsesområder i forbindelse med indsejling eller bugsering frem til havnen.

De fremherskende vinde er fra nordvest, vest og sydvest.

Ved disse vindretninger kan en forurening umiddelbart spredes til havområdet omkring Hirsholmene.

Udslip kan især få skadevirkning i vintermånederne (dec.-feb.), hvor havdykænder raster på vandet, og i fældemånederne (jul.-aug.). Juni, juli og august er yngletid for tejster, der yngler mellem sten på kysten på Hirsholmene.

Den sammenfattende vurdering er, at Frederikshavn Havn er velegnet som nødområde for skibe med højt forureningspotentiale. Det antages i forbindelse hermed, at større skibe, der anmoder om assistance, vil blive anvist til Ålbæk Bugt, og at der i konkrete tilfælde vil blive taget hensyn til risikoen for forurening af Hirsholmene.

Ålbæk Bugt

Ålbæk Bugt er udpeget som nødområde for skibe med højt forureningspotentiale.

Området er beliggende tæt på T- og B-ruterne og er umiddelbart tilgængeligt for skibe med dybgang mellem 9 og 16 m. Umiddelbart øst for nødområdet er der dybder over 20 m, som gør det muligt at anviser selv meget store tankskibe.

Nødområdet er beliggende tæt på Frederikshavn, hvorfra SOK med kort varsel kan indsætte både udstyr og mandskab som en del af det maritime beredskab. Oprensning af kysten i tilfælde af forurening kan være besværligt på grund af stedvist stenede strande på Grenens vestkyst.

Der er ingen internationale naturbeskyttelsesområder i umiddelbar tilknytning til området. De væsentligste naturbeskyttelsesområder er beliggende syd og sydøst for området ved henholdsvis Hirsholmene og Læsø, som anvendes af havfugle i en stor del af året. Områderne er beliggende i betydelig afstand af nødområdet og udenfor et forventet påvirkningsfelt af et eventuelt udslip ved de fremherskende vind- og strømforhold i området. Herthas Flak øst for området er beliggende på dybder over 10m. Kraftig vind fra nordlige vindretninger vil være kritisk ved anvisning af skibe til nødområdet, hvis der er risiko for udslip.

Den sammenfattende vurdering er, at Ålbæk Bugt er velegnet som nødområde, idet det er beliggende tæt på de stærkt trafikerede T- og B-ruter, der løber sammen umiddelbart nord for Grenen, og samtidig vil området kunne anvendes til anvisning af skibe i alle størrelser. Det maritime beredskab vil kunne mobiliseres med kort varsel fra Frederikshavn i tilfælde, hvor der opstår risiko for udslip. Det forventes som en del af denne vurdering, at de mest risikofyldte og kritiske anvisninger vil ske til Frederikshavn Havn, hvis det er muligt.

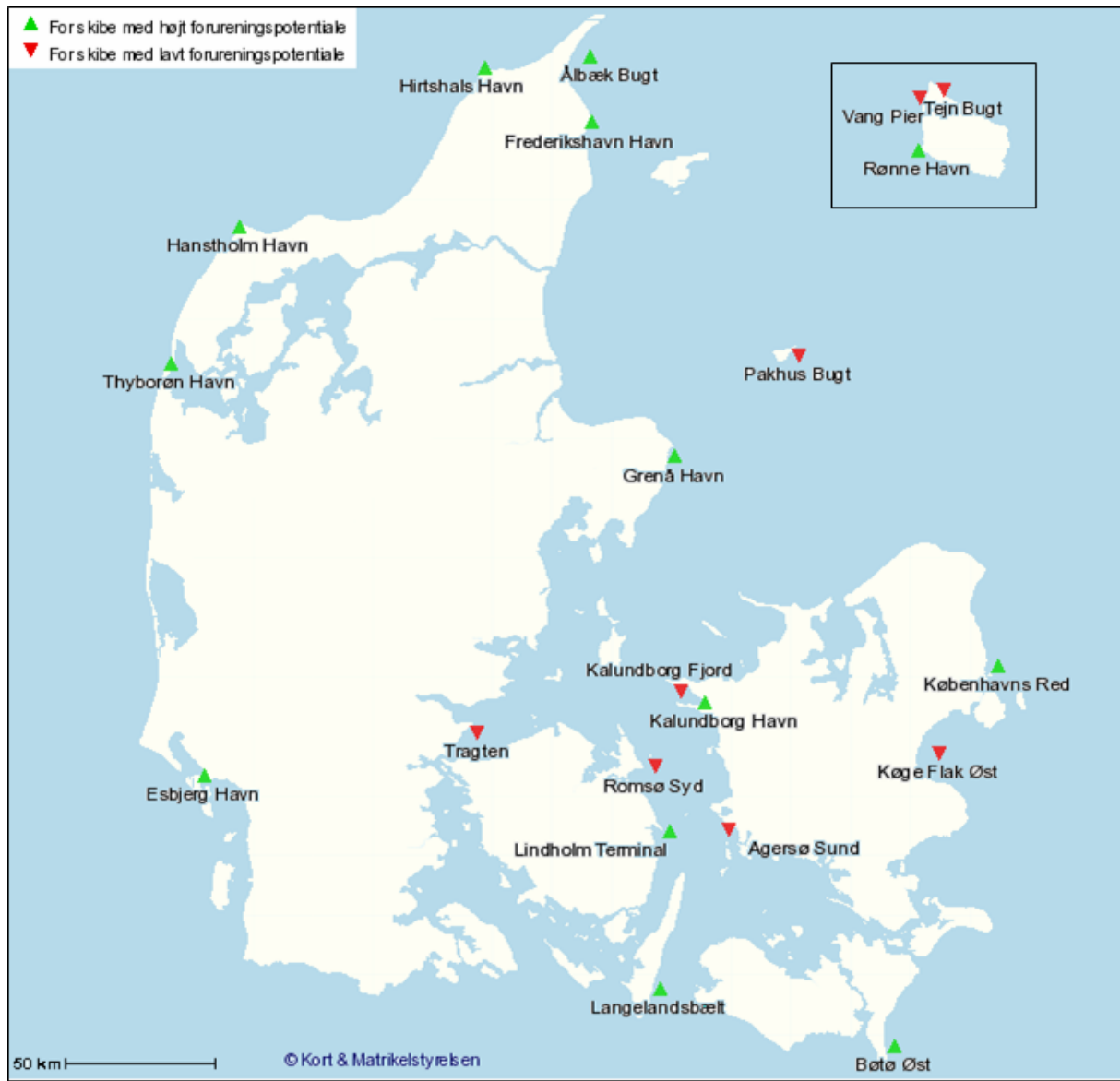
SOK

Appendix 1

Endeligt udpegede nødområder januar 2009

UDKAST

Endeligt udpegede nødområder januar 2009



Appendix 2

Trinvis opbygget beredskab i forbindelse med anvendelse af nødområder

UDKAST

Trinvis opbygget beredskab i forbindelse med anvendelse af nødområder

Kode for Beredskabs gruppe	Situationsvurd.	Stabsbemanning	Materieltiltag
<u>TIER 1</u>	Nødområdet ønskes benyttet henset til <u>en truende, men endnu ikke opstået</u> forurening fra et havareret skib grundet herskende eller forventede vejrforhold eller andre forhold, der vil kunne forværre havaristens tilstand og dermed øge risikoen for forurening, og hvor ophold i et nødområde vil reducere denne risiko	Den designerede indsatsstab og andre relevante personer/myndigheder orienteres løbende af miljøvagten, og indsatsstaben går i muligt og relevant omfang på 2 timers varsel	Depotpersonale og andre relevante personer/enheder med relation til kommunal bekæmpelsesindsats orienteres og går i muligt og relevant omfang på 2 timers varsel
<u>TIER 2</u>	Nødområdet ønskes benyttet henset til <u>en opstået skade</u> på et havareret skib med begrænset forurening til følge, men hvor forureningens omfang kan effektivt begrænses og stabiliseres gennem forskellige foranstaltninger eksempelvis losning af det havarerede skib inden for nødområdet	Den designerede indsatsstab og andre relevante personer/myndigheder alarmeres og <u>møder i relevant omfang</u> i det udpegede kommandostade	Depotpersonale og andre relevante personer/enheder med relation til kommunal bekæmpelsesindsats <u>møder i fornødent omfang</u> for iværksættelse af beskyttelse af særligt truede områder (eks. gennem udlægning af spærringer) i rimeligt omfang set i relation til forureningens øjeblikkelige omfang og forventede spredning. Indsatsen foregår i koordination med det statslige beredskabs foranstaltninger
<u>TIER 3</u>	Nødområde ønskes benyttet henset til <u>forventet totalforlis eller indtruffen forurening af betydeligt omfang</u> i havaristens nuværende position med mulighed for totalforlis og/eller yderligere forurening af betydeligt omfang i fald havaristen ikke forlægges til nødområde	Den designerede indsatsstab og andre relevante personer/myndigheder alarmeres og <u>møder omgående</u> i det udpegede kommandostade	Depotpersonale og andre relevante personer/enheder med relation til kommunal bekæmpelsesindsats <u>møder omgående</u> for iværksættelse af beskyttelse af truede områder (eks. udlægning af spærringer) i henhold til den kommunale beredskabsplans prioriteringsliste. Indsatsen foregår i koordination med det statslige beredskabs foranstaltninger

Appendix 3

Standard meldeprocedure i forbindelse med beslutning om anvendelse af et nødområde

UDKAST

Standard meldeprocedure i forbindelse med beslutning om anvendelse af et nødområde

PRIORITET

FRA

TIL

TIDSGRUPPE:

POLREP

1. AKTIVERING AF NØDOMRÅDE (navn) MED BEREDSKABSGRAD
2. HAVARISTS NAVN
3. HAVARISTS NUVÆRENDE POSITION
- 4 FORVENTET ANKOMSTTIDSPUNKT AF HAVARIST TIL NØDOMRÅDET
- 5 SÆRLIGE OPLYSNINGER HERUNDER HAVARISTS INDHOLD AF FORURENENDE STOFFER SAMT OM BEHOV FOR ASSISTANCE TIL HAVARIST VED ANKOMST TIL NØDOMRÅDET

Eksempel:

HASTER

Fra Søværnets Operative Kommando

Til Frederikshavns Kommunes beredskabsvagt via Nordjyllands Politi

141600 juli.

POLREP

1. Aktivering af Frederikshavn Havn. Beredskabsgrad TIER 2
2. ORION AF KLEIPEDA
3. NN sømil nord af Skagen
4. xxxx lokal tid
5. 40000 tons let råolie samt 300 tons svær brændselolie. Behov for ekstra pumper for lægtring af last samt transportabelt brandslukningsudstyr

Appendix 4

Operationelle anvisninger til SOK

UDKAST

Operationelle anvisninger til SOK - Frederikshavn Havn

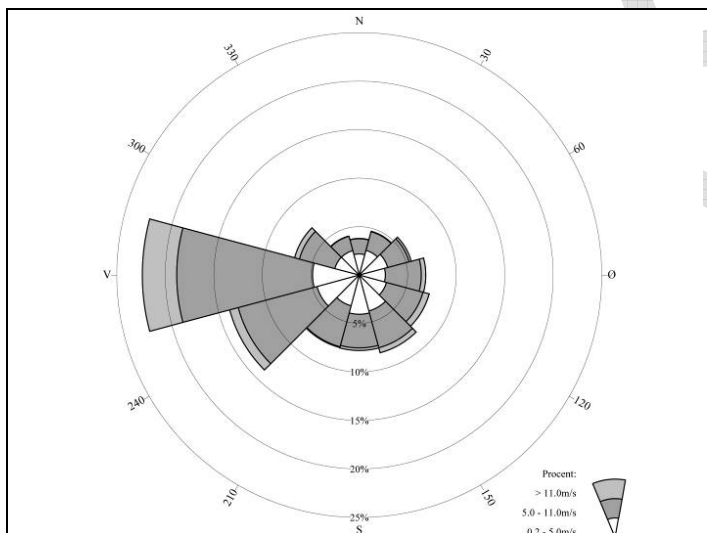
Det forudsættes, at der i situationer, hvor der foretages anvisning af skibe, der anmoder om assistance til nødområdet, skal indhentes oplysninger om dagsaktuelle observationer og 7-døgnsprognoser vedrørende vind-, strøm- og isforhold. De vejrtilstande, der beskrives i det følgende, er baseret på statistiske data vedrørende fremherskende vejrforhold over en årrække, som kun kan anvendes ved en generel karakteristik af området som udgangspunkt for et generelt skøn af de miljømæssige risici.

Position for nødområdet:

57:26:04.20N 10:31:22.96E
57:26:04.31N 10:34:23.47E
57:25:07.86N 10:34:23.47E
57:25:07.86N 10:31:23.39E

Fremherskende vindforhold

Nærmeste vejrstation er Frederikshavn. De fremherskende vindretninger er fra vest eller sydvest.



Vindrose Frederikshavn. 57° 24' N, 10° 31' E Stationsbasis: 83 m.o.h.

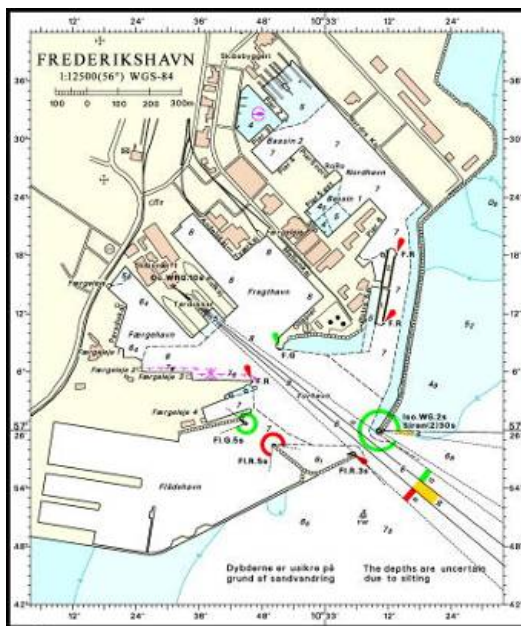
Strømforhold

Strømmen ud for Frederikshavn løber hyppigst og stærkest fra syd mod nord med en hastighed på op til 2 knob.

Forskellen mellem middelhøjvande og middellavvande er normalt 0,3 meter. I forhold til middelvandstanden kan kraftige storme give op til 1,2 meter højvande og 0,8 meter lavvande.

Dybgang

Ved daglig vande er den maksimale dybgang for skibe, der kan anløbe Frederikshavn Havn, 8 meter. Dette gælder for havnens centrale bassin, fragthavnen. De tilstødende bassiner har lavere vanddybder.



Dybder i Frederikshavn Havn.

Skibes maksimale længder

Den maksimale længde på skibe, der kan anløbe havnen, er ca. 180 meter.

Bundforhold

Bundforholdene i Frederikshavn er præget af fint sand.

Kystens karakteristika

Til havnen og alle moler med kajplads er der vejadgang med alle slags køretøjer. Der er ligeledes adgang til de nærliggende strande de fleste steder.

Strandene og kysten er imidlertid en mosaik af dyrkede arealer, sommerhusområder og udstrakte flader af sand eller mudder, strandenge mv., som stedvist kan være vanskeligt tilgængelige med køretøjer.

Hirsholmene er små øer og skær med stenstrande, som er vanskelige at komme til og meget besværlige at skulle oprense.

Perioder, hvor nødområdet ikke er tilgængeligt

Der foreligger ikke oplysninger om forhold, der er begrænsende for tilgængeligheden af Frederikshavn Havn ud over de begrænsninger, der kan opstå for større skibe ved besejlingen af havnen i hårdt vejr.

Beskyttede områder og risikovurdering

Internationale naturbeskyttelsesområder ved Hirsholmene vil være udsat ved udslip og forurening fra et anvist skib, der er under indsejling eller bugsering til Frederikshavn Havn.

Hirsholmene er Danmarks vigtigste ynglelokalitet for tejster. Andre vandfugle yngler ligeledes på Hirsholmene. I området ved og omkring Hirsholmene findes en enestående marin flora og fauna, der er tilknyttet boblerev og rev.

Anvisning af skibe ved fremherskende vindforhold:

Vind fra vest eller sydvest. Anvisning af skibe med højt forureningspotentiale.

jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec

Anvisning af skibe under værst tænkelige forhold:

Kraftig blæst eller strøm fra nordøstlige til sydøstlige retninger. Anvisning af skibe med højt forureningspotentiale.

jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec

Kriterier for vurderinger af risiko:

- Nødvendigheden af at kunne anvise skibe til et afspærret nødområde i en havn på læsiden af Nordjyllands østkyst
- Muligheden for alternativt at anvise store skibe med dybgang over 8 m til Ålbæk Bugt
- Kort afstand og eksponering af habitat- og fuglebeskyttelsesområdet ved Hirsholmene
- Umiddelbar adgang til forureningsbekæmpelsesudstyr
- Varierende adgang og oprensningmuligheder langs kysten.

Der er ikke i denne vurdering taget hensyn til sårbarheden af marsvin, som forekommer i havområdet. De antages at forlade området i tilfælde af forureningshændelser

Farvekode:

	Høj risiko
	Nogen risiko
	Lav risiko

Operationelle anvisninger til SOK - Ålbæk Bugt

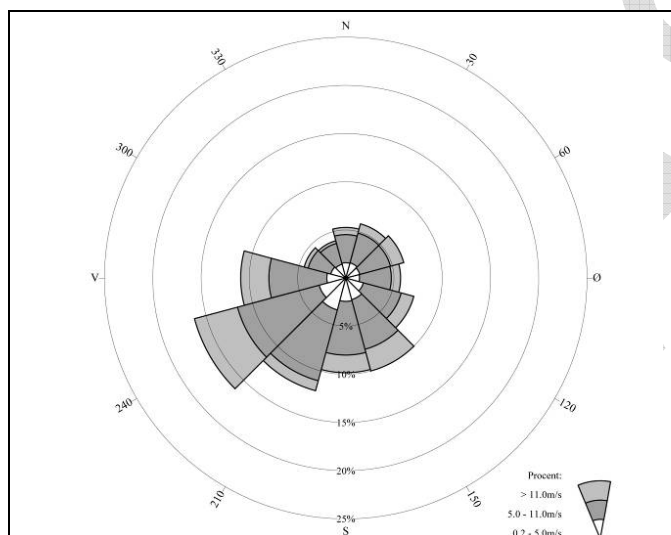
Det forudsættes, at der i situationer, hvor der foretages anvisning af skibe, der anmoder om assistance til nødområdet, skal indhentes oplysninger om dagsaktuelle observationer og 7-døgnsprognoser vedrørende vind-, strøm- og isforhold. De vejr-situationer, der beskrives i det følgende, er baseret på statistiske data vedrørende fremherskende vejrforhold over en årrække, som kun kan anvendes ved en generel karakteristik af området som udgangspunkt for et generelt skøn af de miljømæssige risici.

Position for nødområdet:

57:38:02.84N 10:31:29.39E
57:38:02.84N 10:34:09.44E
57:36:48.80N 10:34:09.44E
57:36:48.67N 10:31:29.28E

Fremherskende vindforhold

De fremherskende vinde kommer fra vest-sydvest, vest og syd-sydvest. Nødområdet ligger i læ for vind fra vestlige retninger.



Vindrose Skagen Fyr. 57° 44' N, 10° 38' E Stationsbasis 3 m.o.h.

Strømforhold

Der er ved fremherskende vinde rolige strømforhold i Ålbæk Bugt.

Dybgang

Dybden i nødområdet varierer mellem ca. 9 og 16 m, og kan således anvendes ved anvisning af skibe af forskellig størrelse og med varierende dybgang. Umiddelbart øst for nødområdet er der vanddybder på over 20 m.

Skibes maksimale længder

Da bugten er et åbent havområde, er der i princippet ingen begrænsninger for længden af de skibe, der kan bringes ind i nødområdet.

Bundforhold

Bundforholdene i Ålbæk Bugt er præget af sand med gode opankringsmuligheder.

Kystens karakteristika

Landevej nr. 40 løber i få hundrede meters afstand parallelt med stranden fra Ålbæk mod nord til Hulsig. I Hulsig fører flere veje ud til kysten, men der er ikke nogen større veje mellem Hulsig og Skagen. Der er en række mindre veje, der fører til stranden.

Stranden er stedvis stenet og vil være vanskelig at oprense. Andre steder er der sandstrande, som vil være lette at oprense, men som benyttes til rekreative formål i forbindelse med sommerhusområder.

Perioder, hvor nødområdet ikke er tilgængeligt

Der foreligger ikke oplysninger om forhold, der er begrænsende for tilgængeligheden af nødområdet fra søsiden.

Beskyttede områder og risikovurdering

Ved risiko for forurening er vintermånederne (dec-feb) de mest problematiske for internationale bestande af overvintrende dykænder. Desuden er forårs månederne (apr-maj) kritiske ved sydgående vindretninger på grund af ynglende fugle på Hirsholmene.

Anvisning af skibe ved fremherskende vindforhold:

Vinde fra vest-sydvest eller syd-sydvest samt anvisning af skibe med højt forureningspotentiale.

jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec

Anvisning af skibe under værst tænkelige forhold:

Især kraftig vind eller strøm fra nord, nord-nordvest og nord-nordøst samt anvisning af skibe med højt forureningspotentiale.

jan	feb	mar	Apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec

Kriterier for vurderinger af risiko:

- Stor afstand til internationale naturbeskyttelsesområder
- Overvintringsområder for havdykænder og rasteområder for ride, alk, lomvie, lom og lappedykker i de internationale beskyttelsesområder
- Rekreative områder langs kysten
- Muligheden for hurtig indsættelse af SOK's maritime beredskab fra Frederikshavn
- Muligheden for ved høj risiko for udslip og kritiske vindretninger at anvise skibe til Frederikshavn Havn

Farvekode:

	Høj risiko
	Nogen risiko
	Lav risiko