



GRØNLANDS KOMMANDO

BEREDSKABSPLAN FOR GRØNLANDS KOMMANDO TIL
BEKÆMPELSE AF FORURENING AF HAVET MED OLIE OG
ANDRE SKADELIGE STOFFER I FARVANDET UD FOR
GRØNLAND

HOVEDPLAN (DEL I)

Indhold

Fordelingsliste	3
Rettelser	4
FORORD	6
1. INDLEDNING	7
2. BEREDSKABSPLAN FOR GRØNLANDS KOMMANDO TIL BEKÆMPELSE AF FORURENING AF HAVET MED OLIE OG ANDRE SKADELIGE STOFFER I FARVANDET UD FOR GRØNLAND	8
2.1 Den nationale målsætning	8
2.2 Internationale forpligtelser	8
2.3 Havretskonventionen	9
3. DET NATIONALE LOVMÆSSIGE GRUNDLAG FOR BEREDSKABET	10
3.1 Havmiljøloven	10
3.2 Landstingsforordning	10
4. ANSVARSOMRÅDER, ANSVARSFORDELING OG KOMMANDOSTRUKTURER	11
4.1 Generelt	11
4.2 Geografisk ansvarsområde	11
4.2.1 Ansvarsfordeling for bekæmpelse/sanering	11
4.2.2 Overførsel af materiel	12
4.3 Kommandostrukturer	12
Figur 1 Ansvarsfordeling	
Figur 2 GLK organisationsdiagram	
5. DEFINITION AF FARVANDSOMRÅDER OG INTERNATIONALE REGLER VEDRØRENDE GENNEMFARTSRET OG JURIDIKTIONS-KOMPETENCE	13
5.1 Generel beskrivelse	13
5.2 Definition af begrebet "havområder"	13
6. INTERNATIONALE REGLER FOR FOREBYGGELSE AF FORURENING AF HAVET MED OLIE OG ANDRE SKADELIGE STOFFER	16
6.1 Generel beskrivelse	16
6.2 MARPOL 73/78	16
7. INTERNATIONALE SAMARBEJDSAFTALER TIL BEKÆMPELSE AF FORURENING AF HAVET MED OLIE OG ANDRE SKADELIGE STOFFER	17
7.1 Generelt	17
7.2 Globale samarbejdsordninger	17
7.2.1 OPRC Konventionen	17
7.3 Regionale samarbejdsordninger	17
7.3.1 Københavnsaftalen	17
7.4 Bi-laterale samarbejdsordninger	18
7.4.1 CANDEN	18

8. BEKÆMPELSESSTRATEGI- OG TAKTIK	19
8.1 Generelt	19
8.1.1 Bekæmpelsesstrategien	19
8.1.2 Bekæmpelsestaktikken	19
8.2 Risikovurdering	20
8.3 Drivmodeller og kort over miljøfølsomme områder	20
8.3.1 Drivmodeller	20
8.3.2 Satellitovervågning	20
8.3.3 Kort over miljøfølsomme områder	20
8.4 Bekæmpelsesmetoder, bekæmpelseskapacitet og depotplaceringer	20
8.4.1 Bekæmpelsesmetoder	20
8.4.2 Bekæmpelseskapaciteter	20
8.4.3 Depotplaceringer	20
9. INDBERETNINGSPLIGT, ALARMERING OG TAKTISKE STØTTEFUNKTIONER	21
9.1 Indberetningspligt og alarmering	21
9.1.1 Grønlandske farvande	21
9.1.2 Greenpos	21
9.2 Taktiske støttefunktioner	22
9.2.1 Det Mobile Miljøberedskab	22
9.2.2 Statens Centrale Enhed (SCE-vagten)	22

Fordelingsliste

HOLDER	Hovedplan (Del I) KOPI NR	Beredskabsmanual (Del II) KOPI NR
Forsvarsministeriet		
Forsvarskommandoen		
Søværnets Operative Kommando		
Flyvertaktisk Kommando		
1. Eskadre		
Grønlands Kommando		
Færøernes Kommando		
SMK Miljølager		
Beredskabsstyrelsen		
I/S HVIDBJØRNEN		
I/S THETIS		
I/S TRITON		
I/S VÆDDEREN		
I/K TULUGAQ		
I/K AGDLEK		
I/K AGPA		
Søfartsstyrelsen		
Landsstyrets Sekretariat		
Direktoratet for Miljø og Natur		
Politimesteren i Grønland		
Sisak		
Sisak II		
Sisak III		
Sisak IV		
Rigsombudsmanden i Grønland		
Kanukoka		
Beredskabskommissionens Sekretariat		
Råstofdirektoratet		

Rettelser til Beredskabsplanen

Grønlands Kommando er ansvarlig for udarbejdelse og ajourføring af Beredskabsplanen, der består af en Hovedplan (Del I) og en Beredskabsmanual (Del II). Forslag til rettelser af og tilføjelser til Beredskabsplanen skal derfor tilsendes GLK, der herefter vil foranledige eventuelle fornødne godkendelser og efterfølgende distribution af det/de pågældende forslag til holderne af papirudgaven af Beredskabsplanen. Ændringerne og tilføjelserne vil samtidig blive indført på digitalversionen af planen.

Udsendelse af ændringer til papirudgaven af Beredskabsplanen vil være påført et identificeringsnummer og en dato for udsendelsen. Hver udskiftningsside, der er vedlagt den pågældende udsendelse, vil have det pågældende identificeringsnummer og dato for udsendelsen påtrykt i nederste højre hjørne af siden. Digitalversionen vil indeholde tilsvarende oplysninger om seneste rettelse.

Efter rettelserne er indført og/eller sider er udskiftet, indføres bemærkning herom på rettelsesbladet, der er indsat i henholdsvis Del I og Del II.

Da det er af største vigtighed, at alle holdere af papirudgaven af Beredskabsplanen kan sikre sig, at de er i besiddelse af den seneste udgave af planen, skal rettelsesbladene regelmæssigt checkes med digitalversionens tilsvarende oplysninger.

FORORD FRA ADMIRALEN

Grønlands Kommando havmiljø sektion har arbejdet hårdt på at få udarbejdet denne BEREDSKABSPLAN FOR BEKÆMPELSE AF FORURENING AF HAVET MED OLIE OG ANDRE SKADELIGE STOFFER I FARVANDET UD FOR GRØNLAND.

Set i lyset af den hurtige udvikling inden for efterforskning og udvinding af Grønlands mineral- og råstofressurser samt krydstogtturisme, er risikoen for ulykker til søs med miljømæssige konsekvenser steget væsentligt de senere år, og vil stige yderligere i fremtiden. Grønlands Kommando vil med denne beredskabsplan forsøge at være bedst muligt rustet til at håndtere fremtidige forureningssituationer i det maritime miljø.

Men det skal ikke skjules, at en effektiv indsats i farvandene omkring Grønland er en særdeles vanskelig opgave. Ikke kun de klimatiske forhold, men også de meget store afstande, gør en hurtig og effektiv indsats særdeles vanskelig. Alt afhængig af sted, tid på året og det lokale dyre-, fugle-, og planteliv varierer risikoen for følgerne af en miljøulykke.

Det er derfor meget vigtigt, at der ydes en væsentlig indsats for at minimere risikoen fra ulykker med miljømæssige konsekvenser samt at minimere risikoen for, at ulykker i det hele taget får miljømæssige påvirkninger.

Grønlands Kommando er ved udgivelsen af denne beredskabsplan, kommet et stort skridt videre i processen for at forbedre mulighederne for en rettidig og effektiv indsats mod kommende forureningssituationer.

Sammen med vores samarbejdspartnere, vil vi fortsat i tiden fremover indstille os på at gøre en indsats på det præventive område.

Grønnedal, 02. januar 2007.

NIELS ERIK SØRENSEN
kontreadmiral
Chef for Grønlands Kommando

Indledning

Den foreliggende beredskabsplan, der er udarbejdet indenfor rammerne af gældende love og bestemmelser, godkendes hermed til brug i Grønlands Kommandos ansvarsområde og planen skal tjene som vejledning for enheder, der er under OPCON af Grønlands Kommando.

Hovedformålet med beredskabsplanen er at etablere rammen for iværksættelse af en hurtig og effektiv bekæmpelsesindsats indenfor eget ansvars- og interesseområde, samt at understøtte et nationalt såvel som internationalt samarbejde med relevante myndigheder.

Beredskabsplanen består af en Hovedplan (Del I) og af en Beredskabsmanual (Del II).

Hovedplanen, der primært er af administrativ karakter, består af en række kapitler, der beskriver beredskabets målsætning, organisation og ansvarsområder, alt baseret på det gældende lovgrundlag m.v.. Herudover beskrives de etablerede operative tiltag, vedtagne bekæmpelsesstrategier og beredskabets kapacitet. En kortfattet beskrivelse af folkeretlige regler, internationale regler vedrørende forebyggelse af spild på havet, samt internationale samarbejdsaftaler vedr. bekæmpelse af forurening af havet, indgår også som en del af Hovedplanen. Endelig fastlægges procedurer og ansvar for ajourføring af beredskabsplanen.

Beredskabsplanens Del II, Beredskabsmanualen, der er af operativ karakter, består af en række annekser indeholdende detailbestemmelser af administrativ, operativ, teknisk og juridisk karakter, der kan tjene som en praktisk opslagsbog for alle involverede i en akut bekæmpelsesaktion af større eller mindre omfang. Del II indeholder ikke specifikke vejledninger for brug af det til rådighed værende materiel, og der henvises i denne forbindelse til andre relevante søværnspublikationer og bestemmelser.

2. BEREDSKABSPLAN FOR GRØNLANDS KOMMANDO TIL BEKÆMPELSE AF FORURENING AF HAVET MED OLIE OG ANDRE SKADELIGE STOFFER I FARVANDET UD FOR GRØNLAND

2.1 Den nationale målsætning

Målsætningen for det grønlandske beredskab til bekæmpelse af forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer er:

- For olie:
 - *at udbygge/vedligeholde bekæmpelsesmateriel til et effektivitetsniveau, hvor beredskabet vil kunne imødegå mindre udslip op til 20.000 l. uden hjælp udefra. Ved større udslip kunne håndtere, assistere og betjene materiel der transporteres med fly og skibe fra Danmark. Ydermere skal der leves op til de gensidige internationale forpligtelser der er lavet på baggrund af CANDEN- og Københavnsaftalen.*
 - *at overvåge grønlandske og tilstødende farvande – primært med anvendelse af fly – med henblik på en selvstændig jurisdiktionshåndhævelse af havmiljøloven samt for en optimal udnyttelse af den miljøjurisdiktion som etableringen af den grønlandsk eksklusive zone (EEZ) har skabt grundlag for.*
- For andre skadelige stoffer end olie:
 - *at være i stand til at kunne beskytte eget indsatspersonel*
 - *at være i stand til – under gunstige vejrforhold - at kunne foretage bekæmpelse af mindre kemikalieforureninger, som forbliver synlige på en havoverflade.*
 - *at være i stand til at kunne foretage sporing af de mest almindelige forekommende kemikalier samt være i stand til at foretage rapportering om forureningens udbredelse, for herigennem at kunne alarmere myndighederne i truede kystområder samt skibstrafik mv. i truede vandområder*

2.2 Internationale forpligtelser

Grønland har internationale forpligtelser, og bør leve op til de gensidige internationale aftaler som Grønland vil trække på ifm. en forurening i grønlandsk EEZ eller på territorialfarvandet.

Danmark har iht. Københavns Erklæringen af september 2001 forpligtiget sig til at udvikle bedre metoder til bekæmpelse af olier med høj viskositet samt bekæmpelse af forurening i is og i koldt vand.

2.3 Havretskonventionen

Danmark og Grønland har 1. november 2004 tiltrådt De forenede Nationers Havretskonvention af 10. december 1982 kap. 12, og har i den forbindelse etableret grønlandsk EEZ.

I henhold til direktiv for forsvarets varetagelse af havmiljøopgaven i EEZ medfører det en række rettigheder og pligter.

3. Det nationale lovmæssige grundlag for beredskabet

3.1 Havmiljøloven (HML)

Kgl. anordning nr. 1035 af 22. oktober 2004, om ikrafttræden for Grønland af lov om beskyttelse af havmiljøet, er baggrunden for udførelse og varetagelse for beskyttelse af havmiljøet (Havmiljøloven).

Havmiljøloven indeholder således bestemmelser og regler, der skal medvirke til at forebygge og begrænse forurening af miljøet, herunder navnlig havmiljøet samt sikre opretholdelsen af et beredskab til indsats mod forurening på havet, på kyster og i havne.

I henhold til lovens § 3 omfatter loven skibe, fly og platforme, som befinder sig over eller i grønlandsk EEZ., samt alle skibe der befinder sig uden for de eksklusive økonomiske zoner, i det omfang dette ligeledes er foreneligt med international ret. Iht. § 3 stk. 2 omfatter loven ikke orlogsskibe og andre skibe, der ejes eller benyttes af en stat, så længe skibet udelukkende benyttes i ikke-kommerciel statstjeneste. Ydermere er skibe, der udelukkende benyttes til fritidsformål, kun omfattet af dele af loven jfr. § 3 stk. 3. Det er fortrinsvist kloakspildevand og obligatorisk indberetninger der ikke omfatter lystbåde.

Der er knyttet 3 bekendtgørelser til havmiljøloven:

Bekendtgørelse nr. 771 af 24. oktober 1998 om indberetningspligt i henhold til HML.

Bekendtgørelse nr. 485 af 15. juni 1999 om udtømning af olie fra skibe.

Bekendtgørelse nr. 166 af 1. april 1987 om klassificering og kategorisering samt udtømning af flydende stoffer, der transporteres i bulk.

3.2 Landstingsforordning

Landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 om beskyttelse af havmiljøet, omfatter hjemmestyrets forpligtelser på søterritoriet.

Jf. § 2 omfatter Landstingsforordningen havet ud til tre sømil, derved forstås det grønlandske søterritorium. Grønlands Hjemmestyre er sammen med kommunerne ansvarlige for indre og ydre territorialfarvand, mere om territorier og farvande i kapitel 5.

4. Ansvarsområder, Ansvarsfordeling og Kommandostrukturer

4.1 Generelt

I kapitel 3 er redegjort for det lovmæssige grundlag for etablering og drift af det statslige beredskab til bekæmpelse af forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer.

Ansvaret for dette beredskab er af Forsvarsministeren via FKO delegeret til:

- **Grønlands Kommando (GLK)**
Telefon +299 69 19 11

der er kontaktpunkt for alle observationer og meldinger om forurening af havet og af kyststrækninger eller observationer og meldinger om trussel om sådanne forureninger.

Det skal bemærkes, at det i denne beredskabsplan beskrevne beredskab - i princippet kun omfatter forebyggelses – og bekæmpelsesforanstaltninger for forureninger, så længe disse befinder sig på havet, og mere end 3 sm. fra basislinierne, medens ansvaret for oprensning/sanering af strande og andre kyststrækninger, der er blevet forurenede med ilanddrevet olie eller andre skadelige stoffer påhviler Grønlands Hjemmestyre og de respektive kommuner, jf. pkt. 4.3 GLK vil dog også i disse situationer kunne fungere som kontaktpunkt.

4.2. Geografiske ansvarsområder

GLK er ansvarlig for bekæmpelse af forurening eller for iværksættelse af foranstaltninger ved trussel om forurening med olie eller andre skadelige stoffer af det åbne hav. I denne forbindelse er det fra ydre territorialfarvand og ud til slutningen af grønlands EEZ.

Grønlands Hjemmestyre har ansvaret for forureningsbekæmpelse fra basislinierne og 3 sm. ud, samt i området fra kysten og til basislinierne.

Det åbne hav omfatter i denne forbindelse primært grønlandske og tilstødende farvande. Den danske stat, kan under forudsætning af forureningens størrelse, assistere enhver aktion foretaget af hhv. GLK og Grønlands Hjemmestyre.

4.2.1 Ansvarsfordeling for bekæmpelse/sanering.

Forsvarsministeren har ansvaret af olie- og kemikalieforurening i farvandene udenfor 3 sm. af basislinien. Opgaverne varetages af GLK, som samarbejder og koordinerer med øvrige grønlandske myndigheder.

Grønlands Hjemmestyre samt de respektive kommuner har ansvaret for bekæmpelse af olie- og kemikalieforurening fra 3 sm. fra basislinien og ind til kysten – herunder også havneområder og ankringspladser.

Bekæmpelse af forurening fra boreplatforme, undersøgelser, rørledninger mv. påhviler ejeren eller brugeren af pågældende anlæg. Dette er uanset om forureningen har fundet sted indenfor eller udenfor søterritoriet. Ejeren eller brugeren skal udarbejde beredskabsplaner for anlæggene og er ansvarlig for at holde disse kontinuerligt opdateret. Ingen aktiviteter kan igangsættes uden forudgående godkendelse af beredskabsplaner af

Råstofdirektoratet. Ansvar for forureningsbekæmpelse stammende fra off-shore virksomheder påhviler koncessionshaveren, idet tilsynet dog påhviler Råstofdirektoratet.

4.2.2 Overførsel af materiel

Overførsel af materiel fra Danmark til Grønland vil først og fremmest blive søgt gennemført som luftfragt. Grønlandsk anmodning om assistance fremsættes via GLK til SOK, som underretter FKO og herefter koordinerer det videre fornødne med FTK. FTK vil for sit vedkommende planlægge og foranledige anmodninger realiseret, evt. under anvendelse af ekstern transportmyndighed. Grønland er i forbindelse med bekæmpelse af olieforurening af havet ligeledes dækket af den reviderede Københavnsaftale af 29. marts 1993, "Aftale mellem Danmark herunder Grønland og Færøerne, Finland, Island, Norge og Sverige om samarbejde vedrørende bekæmpelse af forurening af havet med olie eller andre skadelige stoffer", samt en beredskabsordning med Canada om gensidig assistance i forbindelse med bekæmpelse af forurening af havet mellem Grønland og Canada. (CANDEN, jf. kapitel 7)

Det ledelses- og koordineringsmæssige ansvar i dette område påhviler CH GLK.

4.3 Kommandostrukturer

Som det fremgår af den ovenfor under pkt. 4.2 beskrevne ansvarsfordeling, er ledelsesansvaret for forskellige faser af en samlet bekæmpelses- og saneringsindsats pålagt forskellige myndigheder. Dette medfører, at der i den samlede indsats opereres med forskellige uafhængige linier for udøvelse af kommando og kontrol (kommandolinier), dels en kommandolinie for indsatsstyrkerne, der varetager bekæmpelsen på det åbne hav og yderligere en Landsstyremæssig kommandolinie der tager sig af søterritoriet. Disse to indsatsydelse kan i visse tilfælde forløbe adskilt i tid og sted, men kan også indgå i én samlet operation. I sådanne tilfælde, er det påkrævet, at der etableres udstrakt informationsudveksling og koordination mellem de to myndigheder, således at eventuelle udestående kompetenceproblemer i den konkrete situation afklares allerede i den indledende fase af operationen. Men også indenfor de nævnte kommandolinier, vil der ofte være særskilte myndighedskommandolinier, og også her kan det blive påkrævet med en tilsvarende løbende informationsudveksling og koordination af de med operationen forbundne tiltag for at kunne gennemføre indsatsydelse med et optimalt resultat.

5. Definition af farvandsområder og internationale regler vedrørende gennemfartsret og jurisdiktionskompetence

5.1 Generel Beskrivelse

De overordnede regler for havenes retsorden findes i folkeretten og nærmere bestemt i havretten. Havrettens retskilder findes dels i traktater, dels i sædvaneretten (den ret som ikke er nedfældet i retsregler, men som efterleves i praksis). De vigtigste multilaterale traktater er:

- Konventionen af 29. april 1958 om det ydre territorialfarvand og den tilstødende zone.
- Konventionen af 29. april 1958 om Den kontinentale Sokkel.
- Konventionen af 29. april 1958 om det åbne hav.
- Konventionen af 29. april 1958 om fiskeri og bevarelse af det åbne havs ressourcer.
- De Forenede Nationers Havretskonvention af 1982, United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

Grønland har ratificeret alle 5 konventioner. Efterfølgende gennemgang er baseret på, hvad der anses som gældende folkeret. I det følgende gives en sammenfattende definition på begrebet havområder. For yderligere detaljer, samt definitioner på "fartøjstyper", "andre definitioner" (herunder begrebet uskadelig passage), samt sammenfattende beskrivelse af adgangs/passageret og jurisdiktionskompetence og forfølgelse in continenti henvises til Anneks 13.

5.2 Definition af begrebet "havområder"

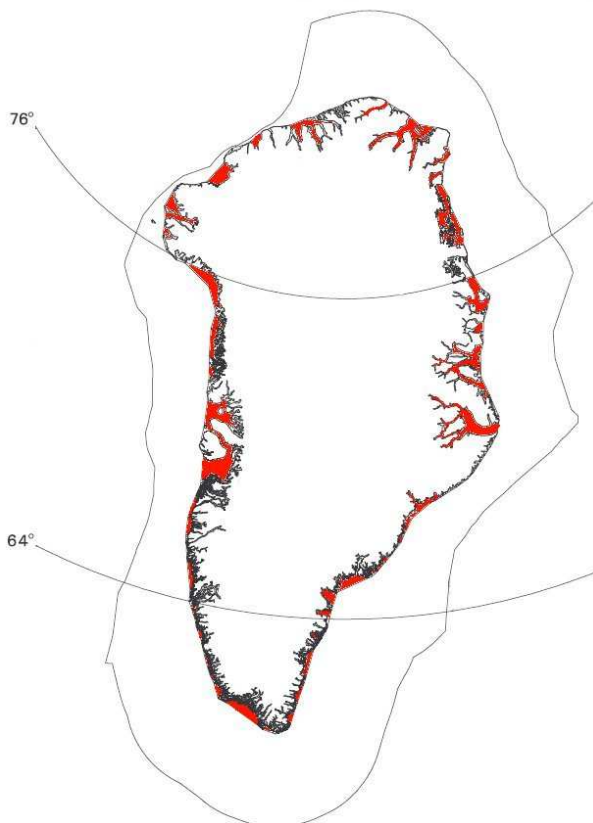
Betegnelserne i parentes angiver de tilsvarende betegnelser i UNCLOS.

Basislinie (Base Line) bestemmes som lavvandslinien langs kysten, som angivet på søkort udfærdiget i stor målestok og officielt anerkendt af kyststaten.

Indre territorialfarvand (Internal Waters) omfatter vandområderne mellem basislinierne og kysten. Det indre territorialfarvand udgøres primært af fjorde, bugter, havne m.v. samt områder bag de rette basislinier.

Ydre territorialfarvand (Territorial Sea) er det vandområde, der som indre grænse har basislinien og som ydre grænse har den linie, der i ethvert punkt har en afstand fra det nærmeste punkt på basislinien svarende til det ydre territorialfarvands bredde (3 sømil).

Søterritoriet. Grønlands søterritorium udgøres af både indre- og ydre territorialfarvand.



Det med rødt repræsenterer indre territorialfarvand, der er området fra kysten til basislinien.

Den tilstødende zone (The Contiguous Zone) er en zone, der støder op til en kyststats ydre territorialfarvand. Zonen må ikke strække sig ud over 24 sømil fra den basislinie, hvorfra bredden af det ydre territorialfarvand måles. Grønland har ikke en tilstødende zone.

Internationale stræder (International Straits) er stræder, der benyttes i international sejlads fra en del af det åbne hav eller en eksklusiv økonomisk zone til en anden del af det åbne hav eller en eksklusiv økonomisk zone. Der er ingen internationale stræder i farvandet omkring Grønland.

Fiskeriterritorium. Havområde, hvor kyststaten har eneret til fiskeri. Reglerne for udstrækningen af fiskeriterritoriet har udviklet sig i sædvaneretten og har bevæget sig fra 3 til 6 til 12 og til de nu anerkendte max. 200 sømil. Fiskeriterritoriet omfatter hele området fra basislinierne og max. 200 sømil ud. I tilfælde med opgrænsende EEZ til Island og Canada, gælder midtfarvandsprincippet.

Den kontinentale sokkel (The Continental Shelf) er havbunden og undergrunden i de undersøiske områder, der ligger uden for det ydre territorialfarvand i hele den naturlige forlængelse af kyststatens landterritorium.

Den eksklusive økonomiske zone (Exclusive Economic Zone (EEZ)) er et område beliggende udover og stødende op til det ydre territorialfarvand. Den eksklusive

økonomiske zone må ikke strække sig ud over 200 sømil fra de basislinier, fra hvilke søterritoriets bredde måles. Zonen er ikke en del af kyststatens territorium, men kyststaten har visse rettigheder og pligter i zonen, herunder suveræne rettigheder for så vidt angår efterforskning, udnyttelse, bevarelse og forvaltning af havbundens, undergrundens og den overliggende vandmasses naturlige ressourcer, såvel levende som ikke-levende, samt med hensyn til andre aktiviteter med henblik på økonomisk udnyttelse og efterforskning af zonerne, såsom udvinding af energi fra vandet, strømme og vind.

Det åbne hav (*The High Seas*) er alle dele af havet, som ikke omfattes af nogen stats eksklusive økonomiske zone, ydre eller indre territorialfarvand.

Ingen stat kan udøve højhedsret over det åbne hav. Til trods for friheden til sejlads på det åbne hav, kan en kyststat, jf. indgrebskonventionen fra 1969 med tilhørende protokol af 2. november 1973, Havretskonventionen art. 221 samt almindelige folkeretlige principper om staters myndighedsudøvelse, i tilfælde af alvorlig og overhængende fare for en forurening af kysterne med olie/andre stoffer end olie som følge af en ulykke til søs, træffe de nødvendige forholdsregler på det åbne hav over for fremmede skibe.

Særlige havområder (*Special Area's*) og specielt særlige havområder (*Particular Special Area's*). I MARPOL-konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe er visse havområder udpeget som "særlige havområder" eller "specielt særlige havområder", hvor det under hensyn til områdets oceanografiske og økologiske forhold og dets særlige trafik er fundet nødvendigt at indføre særlige bestemmelser til beskyttelse af havmiljøet. Bestemmelserne i konventionen er forskellige afhængig af, hvorvidt havområdet er blevet udnævnt til et "særligt område", "specielt særligt område" eller ikke. Forholdet medfører bl.a., at "særlige områder" er beskyttede områder, hvor udledning kun af ubetydelige mængder olie må finde sted. Ubetydelige mængder olie er defineret som udledning af 15 ppm (part per million) hvilket indebærer, at olie ikke er synlig på havoverfladen.

6. Internationale regler for forebyggelse af forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer

6.1 Generel beskrivelse

Internationale regler for generel forebyggelse af forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer vil normalt være et område, som ligger uden for rammerne af en national beredskabsplan. Der eksisterer dog visse internationale aftaler og arrangementer, som er af direkte relevans for det grønlandske område. Det drejer sig bl.a. om:

- The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)

6.2 MARPOL 73/78

Den internationale konvention for forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL 73/78) giver en lang række detaljerede anvisninger på konstruktion og indretning af skibe med henblik på at nedsætte forureningen fra skibe. Konventionen er opbygget som en protokol med 6 tilhørende annekser, der hver især giver detaljerede anvisninger på følgende områder:

- Anneks I Bestemmelser til forebyggelse af olieforurening
- Anneks II Bestemmelser til kontrol af forurening med skadelige flydende stoffer i bulk
- Anneks III Bestemmelser til forebyggelse af forurening med skadelige stoffer transporteret på havet i pakket form
- Anneks IV Bestemmelser til forebyggelse af forurening med spildevand fra skibe
- Anneks V Bestemmelser til forebyggelse af forurening med fast affald fra skibe
- Anneks VI Bestemmelser til forebyggelse af luftforurening fra skibe (endnu ikke i kraft)

Danmark og derved Grønland har underskrevet og ratificeret 73/78 protokollen, samt alle tilhørende annekser.

Derudover definerer konventionen en række geografiske områder som særlige områder (Special areas), hvor udledninger fra skibe kun kan ske under begrænsede omstændigheder og under særlige betingelser.

Endelig stiller MARPOL 73/78 konventionen krav om tilstedeværelse af godkendte skibsberedskabsplaner til bekæmpelse af olieforurening for tankskibe over 150 tons (GT) og alle andre skibe end olietankere over 400 tons (GT). Disse planer vil være af relevans for eventuel aktionsplanlægning, der involverer uheld med sådanne skibe.

7. Internationale samarbejdsaftaler til bekæmpelse af forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer

7.1 Generelt

Forureninger af havet med olie og andre skadelige stoffer kan i mange tilfælde være af en størrelsesorden eller kompleksitet, der overgår den enkelte kyststats bekæmpelseskapacitet. Endvidere kan en forurening eller trussel om forurening fra at være et problem, der vedrører den kyststat indenfor hvis område den indtræffer, hurtigt udvikle sig til at udgøre en trussel mod andre kyststater. Med det udgangspunkt er der gennem årene udviklet en række konventioner og aftaler, der skal sikre gensidig bistand, informationsudveksling m.v. i tilfælde af alvorlige havforureninger eller trusler om samme.

Disse internationale arrangementer kan deles op i *globale* samarbejdsordninger, (f.eks. OPRC), *multiregionale* arrangementer / samarbejdsaftaler (f.eks. i EU regi) og i *regionale* ordninger, typisk gældende for farvande, der støder op til de enkelte kontraherende parters kyststrækninger uden dog hermed at udgøre et egentlig samlet farvandsområde (Københavnsaftalen).

Indenfor disse regionale samarbejdsaftaler findes der igen *bi - eller trilaterale aftaler* (CANDEN), der som hovedregel er udarbejdet med de relevante regionale arrangementer som paraplyordning, men som går mere i detaljer for en række specifikke forhold, der gør sig gældende netop for de pågældende farvandsområder.

7.2 Globale samarbejdsordninger

7.2.1 OPRC Konventionen

På baggrund af flere store olieforureninger i slutningen af firserne blev der i 1990 - i regi af den Internationale Søfartsorganisation (IMO) – udarbejdet en konvention ”International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation ” (OPRC). Denne konvention, der trådte i kraft i 1995, er senere blevet udvidet til at også at omfatte andre skadelige stoffer end olie. OPRC Konventionen er et instrument, der fastlægger regler, procedurer og retningslinier for et internationalt samarbejde ved større havforureningssituationer eller trusler om sådanne. Konventionen åbner således mulighed for – på globalt niveau – at modtage assistance fra ét eller flere medlemslande uanset de pågældende landes indbyrdes beliggenhed. Dette forhold indebærer følgelig også en forpligtelse til – i muligt omfang – at imødekomme en anmodning om assistance fra et andet medlemsland. OPRC er bygget op på grundlag af eksisterende regionale samarbejdsaftaler og strider på ingen punkter med de i disse aftaler fastlagte procedurer.

Udover bestemmelserne om ydelse af assistance, indeholder OPRC en lang række andre tiltag til forbedring af det internationale samarbejde. Muligheden for at opnå assistance inden for rammerne af OPRC har siden konventionens ikrafttræden været bragt i anvendelse flere gange, også de industrialiserede lande imellem.

7.3 Regionale samarbejdsordninger

7.3.1 Københavnsaftalen

Københavnsaftalen er oprindelig en aftale om samarbejde i bekæmpelse af olieforurening, der i 1971 blev indgået mellem Danmark, Sverige, Norge og Finland. Den 29. marts 1993

blev aftalen udvidet til også at omfatte bekæmpelse af andre skadelige stoffer end olie, og de kontraherende parter blev nu Danmark (herunder Færøerne og Grønland), Sverige, Norge, Finland (herunder Ålandsøerne) og Island. Aftalen pålægger medlemslandene at oprette et hensigtsmæssigt beredskab til bekæmpelse af forurening af havet, samt at kunne yde hinanden gensidig bistand. Der er udarbejdet en manual, der nærmere beskriver, hvorledes dette operationelle samarbejde skal udføres i praksis. Kort over Københavnsaftalens ansvarsområde er optaget i Anneks 1, men generelt dækker Københavnsaftalen hele den Grønlandske østkyst i samarbejde med Island og Norge.

7.4 Bi – laterale samarbejdsordninger

7.4.1 CANDEN

"Overenskomst af 26. august 1983 mellem Canada og Danmark om samarbejde vedrørende havmiljøet", der 7. oktober 1991 er ændret til også at omfatte "Fælles beredskabsplan vedrørende havforureningsbekæmpelse hidrørende fra skibsaktiviteter". Planen omfatter bekæmpelse af ethvert skadeligt stof, - også kulbrinte - som ved udsivning bl.a. kan skabe fare for menneskelig sundhed, skade levende ressourcer m.v. Planen pålægger de to lande at udvikle egnede bekæmpelsesforanstaltninger, at tilvejebringe tilstrækkelige ressourcer til at imødegå en forureningshændelse, samt til at kunne yde gensidig assistance ved bekæmpelse af forurening af havet mellem Grønland og Canada.

For at aktivere CANDEN aftalen skal det dreje sig om en forurening som er forbundet med betydelig risiko for spredning ind i andenparts område, eller at forureningen er af betydeligt omfang.

Kort over CANDEN aftalens samarbejdsordning er nærmere defineret i Anneks 1, men dækker farvandet imellem Grønland og Canada.

8. Bekæmpelsesstrategi- og taktik

8.1 Generelt

Et nationalt beredskab til bekæmpelse af forurening af havet opbygges af to hovedkomponenter, en bekæmpelsesstrategi og en bekæmpelsestaktik. Bekæmpelsesstrategien udformes ud fra basisholdninger af overvejende politisk karakter, samt ud fra analyser af forskellig art, medens bekæmpelsestaktikken anviser de veje, der i en konkret situation og baseret på den gældende bekæmpelsesstrategi, fører til det maksimale resultat.

8.1.1 Bekæmpelsesstrategien

Fastlæggelse af en national bekæmpelsesstrategi er som nævnt en proces, der overvejende er af politisk karakter. Ud fra en risikovurdering - baseret på en risikoanalyse sammenholdt med en skadesanalyse – fastsættes politisk en national målsætning, jf. kapitel 2, for de opgaver, som beredskabet skal være i stand til at løse. Indgåede internationale forpligtelser danner også grundlag for udformningen af denne målsætning. Supplerende til denne målsætning fastlægges dels hvilke bekæmpelsesmetoder, der miljømæssigt kan accepteres for opfyldelse af målsætningen, og dels den finansielle baggrund, der er nødvendig for anskaffelse af den materielmængde- og sammensætning, der anses for rimelig for løsning af de i målsætningen fastlagte opgaver.

8.1.2 Bekæmpelsestaktikken

Ud fra den gældende bekæmpelsesstrategi, er det bekæmpelsestaktikkens opgave at nå et maksimalt resultat ved en konkret bekæmpelsesaktion med de til rådighed stående midler og under de for den specifikke indsats særlig gældende forhold og omstændigheder af bl.a. geografisk, miljømæssig, vejrmæssig og materielmæssig karakter. Medens bekæmpelsesstrategien således er fastlagt inden en indsats finder sted, kan bekæmpelsestaktikken først fastlægges på basis af de parametre, der kendetegner den specifikke hændelse og kan derfor ikke udformes som en entydig handlemåde.

Nogle af de vigtigste faktorer, der ligger til grund for fastlæggelse af den danske bekæmpelsesstrategi er anført nedenfor, medens nogle af de forhold, der skal tages i betragtning ved fastlæggelse af bekæmpelsestaktikken ved en specifik hændelse er anført i Anneks 3.

Her skal blot nævnes, at nogle af de vigtigste faktorer, der har betydning for at foretage en effektiv bekæmpelse af et olieudslip i arktisk område er:

- Sø - og vejrforholdene
- is-forekomster, samt storisens udbredelse
- den tid, der forløber fra uheldet indtræffer til bekæmpelsesmateriellet når frem
- information om udslippets art, størrelse og udbredelse samt
- arten/kvaliteten og mængden af bekæmpelsesmateriellet, der kan sættes ind.

Det skal herudover bemærkes, at også indenfor bekæmpelsestaktikken kan afgørelser være af politisk karakter f.eks. afgørelse af, hvorvidt en bekæmpelse overhovedet skal iværksættes og i givet fald hvor og hvornår, samt hvornår den skal afsluttes.

8.2 Risikovurdering

GLK er i færd med at udarbejde en risikovurdering over risikoområder ved sejlads i det grønlandske område.

8.3 Drivmodeller og kort over miljøfølsomme områder

En række hjælpeværktøjer er til rådighed for analyse- og beslutningsprocessen i tilfælde af et udslip på havet af olie eller andre miljøfarlige stoffer.

8.3.1 Drivmodeller

GLK kan benytte nogle værktøjer til udregning af oliens drift. Værktøjet får data manuelt og vejr, vind og strømforhold i hændelsesområdet er derfor påkrævet.

8.3.2 Satellitovervågning

GLK har mulighed for i begrænset omfang at købe sig ind i Kongsberg Satellit Service som bl.a. SOK benytter sig af.

8.3.3 Kort over miljøfølsomme områder.

Der eksisterer detaljerede kort over miljøfølsomme områder på Grønland. Kortene er dækkende for området 60°N til 72°N på Grønlands vestkyst. Kortene er udarbejdede af Råstofdirektoratet og Miljø- og Energiministeriet.

På hjemmesiden <http://environmental-atlas.dmu.dk> kan kortene findes.

I Grønland er der flere områder der er fredet efter nationale eller internationale aftaler.

Der henvises til Anneks 5 for yderligere information.

8.4 Bekæmpelsesmetoder, bekæmpelseskapacitet, og depotplaceringer

8.4.1 Bekæmpelsesmetoder

Både i Hjemmestyrets og Forsvarets ansvarsområder er arbejdsmåden vedrørende bekæmpelse af olieforurening er baseret på 1 metode, nemlig den mekaniske metode, hvor olien fjernes fra overfladen.

8.4.2 Bekæmpelseskapaciteter

Den nuværende beredskabsplan á maj 1993 fra Grønlands Hjemmestyre omfatter kun olieudslip på op til 20.000 l. og materiellet i lokalområderne er deraf optimeret til olieudslip af den størrelse. Ved større udslip skal materiellet transporteres imellem lokalområder. Skal materiel, udstyr og personel transporteres fra Danmark til Grønland vil man så lave en stillingstagen afhængig af forureningsstørrelse, placering, is-situationen og dansk beredskab.

8.4.3 Depotplaceringer i Grønland

Direktoratet for Miljø og Natur (DMN) har mandskab og udstyr placeret på brandstationerne i 12 byer langs kysten: Qeqertarsuaq, Ilulissat, Qasigiannnguit, Asiaat, Sisimiut, Maniitsoq, Nuuk, Paamiut, Narsaq, Qaqortoq, Nanortalik og Tasiilaq.

Herudover er der placeret materiel på en række andre depoter, og der henvises i denne forbindelse til materieloversigten i Anneks 11.

9. Indberetningspligt, alarmering og taktiske støttefunktioner

9.1 Indberetningspligt og alarmering

9.1.1 Grønlandske farvande

I henhold til kongelig anordning nr. 1035 af 22. oktober 2004 og Landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 om ikrafttræden for **Grønland** af lov om beskyttelse af havmiljøet udøves bl.a. følgende beføjelser af Forsvarskommandoen:

- Modtage indberetning fra ejere, brugere og førere samt lodser på skibe, såfremt der sker udtømning, som er i strid med loven eller omfattes af § 42, samt ved enhver form for kollision eller grundstødning, eller såfremt der af andre grunde er fare for udtømning, jf. anordningens § 25, stk. 1.
- Modtage indberetning fra ejere, brugere og førere samt lodser på skibe og førere af luftfartøjer, såfremt der fra skibet eller luftfartøjet iagttages væsentligt spild af olie m.v. jf. anordningens § 25, stk. 2.
- Beføjelser til at anmode om alle oplysninger, som har betydning for iværksættelse af foranstaltninger for at hindre eller bekæmpe forurening af havet, jf. anordningens § 25, stk. 3.

Disse beføjelser er herefter blevet delegeret til:

- **Grønlands Kommando**
Telefon +299 69 19 11

9.1.2 Greenpos

I henhold til Bekendtgørelse 170 af 17. marts 2003 samt § 1, stk. 2, § 6 og § 32, stk. 4, i lov om sikkerhed til søs, jf. lovbekendtgørelse nr. 554 af 21. juni 2000, samt § 5 og § 6, stk. 3, i lov om skibsfartens betryggelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 587 af 29. september 1988 skal skibe der er nord for 57°N og mindre end 250 sm. fra den grønlandske kyst melde sig ind i Greenpos.

Greenpos er et obligatorisk positioneringssystem hvor GLK 4 gange dagligt modtager meldinger fra skibene. Modtages disse meldinger ikke tager GLK affære i henhold til interne retningslinier.

9.2 Taktiske støttefunktioner

9.2.1 Det mobile Miljøberedskab.

Grønland har ikke et mobilt beredskab, der kan assistere enhederne ifm. en olieforurening, men både GLK og DMN har folk med erfaring indenfor såvel bekæmpelse som ransagninger til rådighed.

Det er skibenes opgave at foretage bevissikring. Denne bevissikring omfatter bl.a. følgende opgaver:

- Udtagelse af olieprøver fra diverse tanke.
- Kontrol af tankes indhold.
- Måling af tankes ullage.
- Kontrol af rørsystemer.
- Kontrol af olieseparator, lastvandsseparator og ppm-måler.
- Kontrol af oliejournaler, herunder om angiven mængde i journalen er i overensstemmelse med aktuel mængde i de pågældende tanke.
- Kontrol af skibets renlighed på dæk og maskinrum.
- Assistere med udarbejdelse af søværnsenhedens kontrolrapport.

Der henvises i øvrigt til Anneks 13.

9.2.2 Statens Centrale Enhed (SCE vagten)

Det er ikke muligt at udstede en administrativ bøde i grønlandsk område, i stedet skal straffesager behandles ved politimesterembedet i Grønland. SCE vagten kan derfor ikke benyttes af GLK eller GLK underlagte enheder, dog kan man gøre brug af FKO/OPN4 i dagtimerne.



GRØNLANDS KOMMANDO

BEREDSKABSPLAN FOR GRØNLANDS
KOMMANDOS BEREDSKAB TIL
BEKÆMPELSE AF FORURENING AF HAVET
MED OLIE OG ANDRE SKADELIGE STOFFER

BEREDSKABSMANUAL (DEL II)

Organisation	.....	1
Alarmering, Kontaktpunkter, Indsatsniveauer og Kommunikation	.....	2
Bekæmpelsesstrategi og Taktik, Operationsplanlægning og Bekæmpelsesmetoder	.....	3
Arbejdssikkerhed og Sundhedsfare	.....	4
Kort over Miljøfølsomme Områder	.....	5
Biologiske Skadevirkninger	.....	6
Nødområder	.....	7
Drivmodeller	.....	8
Fly- og Satellitovervågning	.....	9
International orientering (POLREP)	.....	10
Materiel	.....	11
Losning, Deponering, Bortskaffelse og Rengøring/Kassation	.....	12
Bevisindsamling, Retningslinier for udtagning af olieprøver	.....	13
Administrative Bøder og Håndhævelse	.....	14
Forhold til Pressen	.....	15
Erstatningskrav gennem Den Internationale Olieskadefond	.....	16
Rapportering	.....	17
Told, Ind- og Udførsel af materiel	.....	18
Træning, Uddannelse og Øvelser	.....	19
Grønlandske Forhold	.....	20
Procedurer for havanlæg.	.....	21
Oliens beskaffenhed i havvand	.....	22
Forkortelser	.....	23

Anneks 1 Organisation

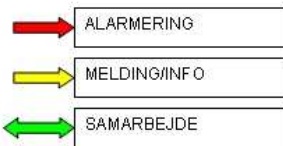
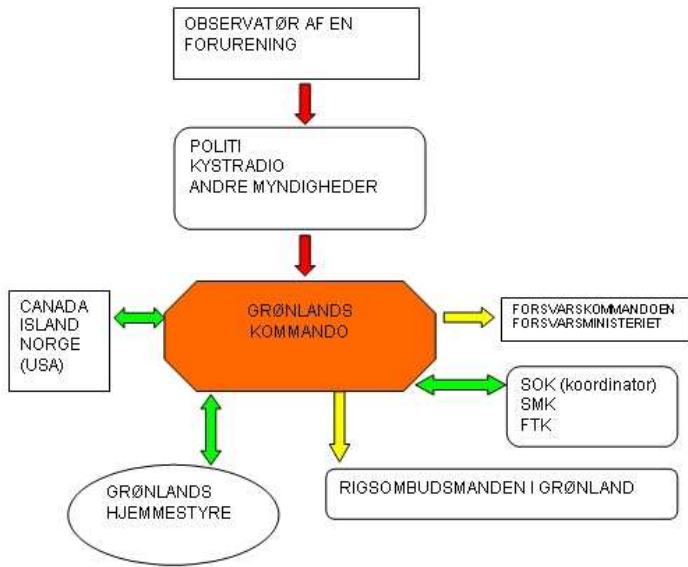
1.1 Forureningsobservation

Observeres en forurening følges nedenstående diagram. Observatøren kontakter en offentlig myndighed eller kontakter direkte GLK/Grønlands Hjemmestyre. Når GLK

modtager anmeldelsen agerer de iht. interne retningslinier, som ligeledes er opbygget efter samme diagram.

Det er en GLK beslutning om der skal anmodes om assistance fra Danmark hvis det er i GLK ansvarsområde. Ligeledes er det er Hjemmestyre-beslutning i deres område.

Rigsombudsmanden i Grønland er den danske stats repræsentant og derfor vurderer de om Statsministeriet i Danmark bør underrettes.



Anneks 2 Alarmering, Kontaktpunkter, Indsatsniveauer og Kommunikation

Dette anneks indeholder:

- 1 Appendiks 1: Alarmering
- 2 Appendiks 2: Beslutningsdiagram
- 3 Appendiks 3: Koordinerende indsatsleder
- 4 Appendiks 4: Indsatsniveau I,II og III (Tiered Response)
- 5 Appendiks 5: Danske & grønlandske kontaktpunkter
- 6 Appendiks 6: Internationale kontaktpunkter

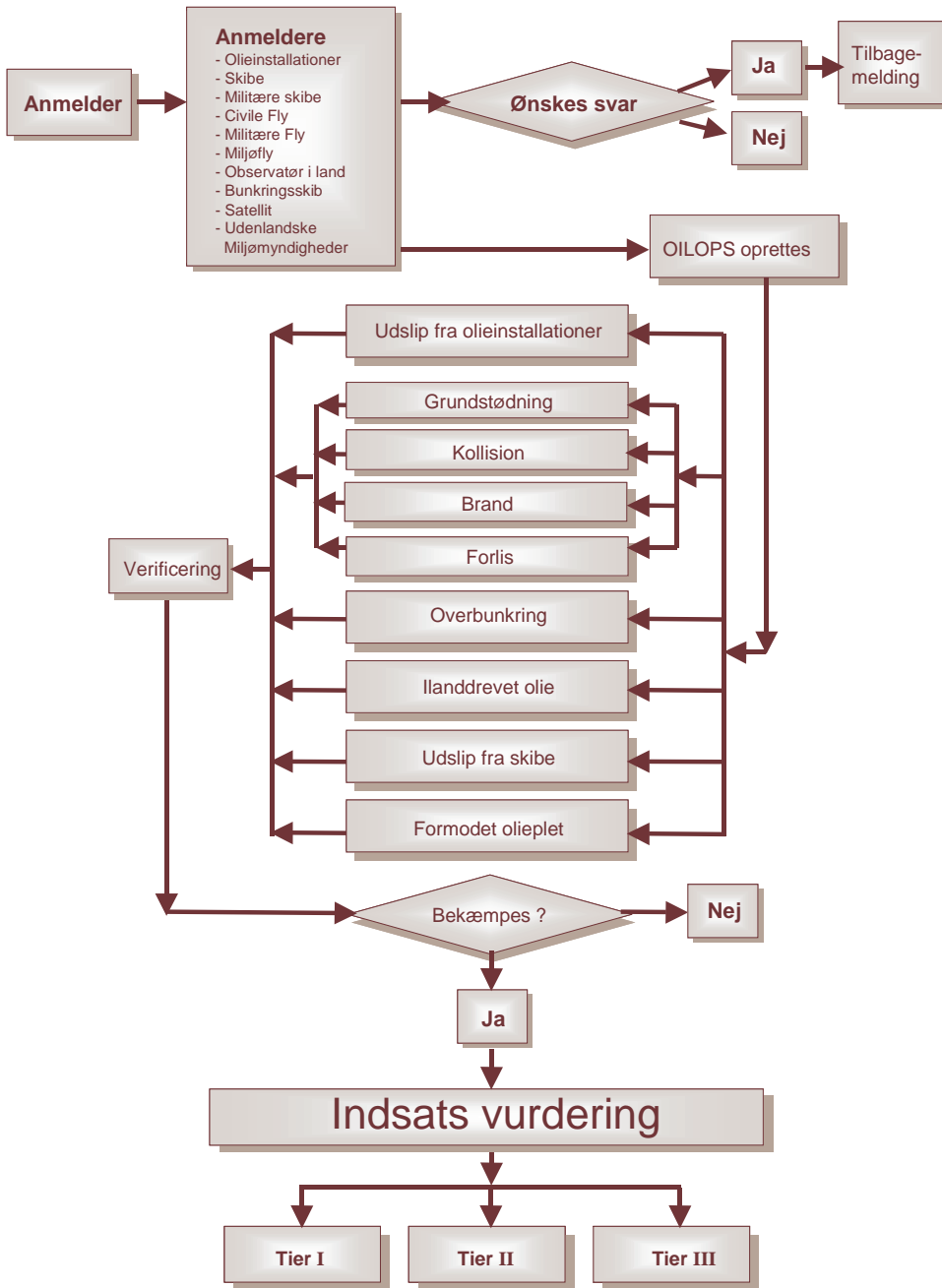
ALARMERING

GLK OPERATIONS CENTER

TELEFON: +299 69 19 11

FAX: +299 69 19 49

BESLUTNINGSDIAGRAM



Koordinerende indsatsleder

1. INDLEDNING

Såfremt en omfattende olieudtømning på havet har fundet sted eller ved risiko for en omfattende olieudtømning kan finde sted iværksættes den efterfølgende skitserede organisation eller dele heraf.

Ansvaret er opdelt i to, jrf. Landstingsforordning nr. 4 og Kgl. anordning 1035.

Indenfor søterritoriet forestås indsatsledelsen af Landstinget.

Udenfor søterritoriet forestås indsatsledelsen af GLK.

De to ovennævnte indsatsledere kan efter behov tilkalde assistance fra hinanden, havbiologer, vildtbiologer, oliebranchen samt myndigheder og firmaer, der eventuelt kan levere materiel til en bekæmpelse af olieforureningen.

2. OPGAVER SOM KOORDINERENDE INDSATSLEDER

2.1 GLK regi

Opgaver som statslig indsatsleder på søterritoriet er, at:

- 1 Sikre at det nødvendige personel og materiel er til stede i rette mængde, i rette tid og på rette sted
- 2 Overvåge og koordinere bekæmpelsen, således at personel og materiel udnyttes bedst muligt
- 3 Udpege On Scene Commander (OSC)
- 4 Sørge for fartøjer til transport af oliebekæmpelsesmidler og opsamlet olie
- 5 Sørge for losningssteder for opsamlet olie og oliebekæmpelsesmidler
- 6 Sikre beskyttelse af områder som er særligt sårbare overfor olieforurening
- 7 Træffe foranstaltning til sikring imod antændelse af olien i forureningen eller beskyttelse mod tidligere antændt olie
- 8 Tilkalde yderligere personel og materiel
- 9 Sikre kommunikation mellem OSC og de deltagende enheder i forureningsbekæmpelsen (skibe/fly) samt eventuelt mellem OSC og indsatslederen på land
- 10 Eventuelt underrette andre lande og myndigheder om olieforureningen, ens udbredelse samt planlagte og iværksatte foranstaltninger
- 11 Fremskaffe eventuelt ekstra eller særligt beskyttelsesudstyr
- 12 Fremskaffe specielt bekæmpelsesmateriel (slamsugere, specielle fartøjer, pumper m.v.)

Indsatsniveau I, II OG III (Tiered response)

1. Generelt

IMO har i samarbejde med olieindustrien etableret en graduering af indsatsydelser og niveauer til brug ved klassificering af oliespildssituationer, det såkaldte "Tiered response" system eller på dansk: "Indsatsniveauer".

"Tiered response", der er et globalt accepteret operationelt koncept, muliggør således en passende enkel kategorisering af aktivitetsniveauet tilknyttet en specifik hændelse og tjener tillige som et praktisk instrument til brug for planlægning af beredskabsplaner.

"Tiered response" består af 3 trin:

- 1 "Tier 1 " eller "Indsatsniveau 1"
- 2 "Tier 2" eller "Indsatsniveau 2" samt
- 3 "Tier 3" eller "Indsatsniveau 3"

2. Klassificering af Indsatsniveauerne

2.1 "Tier 1" eller "Indsatsniveau 1"

Dette indsatsstrin omhandler indsatsydelser for mindre spild, som kan bekæmpes med begrænsede nationale ressourcer eller med indsats alene fra lokale myndigheders (eg. havne)- eller virksomheders (eg. olieterminaler) beredskab.

Omstændighederne omkring spildet samt det omgivende miljø er medvirkende faktorer til at klassificere et spild i denne kategori

2.2 "Tier 2" eller "Indsatsniveau 2".

Dette indsatsstrin omhandler indsatsydelser for spild, som kræver betydelige nationale ressourcer og/eller samarbejde mellem flere beredskabsorganisationers personel og udstyr.

Dette indsatsstrin kan medføre, at nationale ressourcer og /eller andre ressourcer udenfor det omhandlede geografiske område indsættes i f.eks. en havn eller ved en olieterminal.

Dette trin omfatter en bred vifte af spildstørrelser og potentielle scenarier

"Tier 3" eller "Indsatsniveau 3".

Dette indsatsstrin omhandler store oliespild, som kræver mobilisering af alle nationale ressourcer og afhængig af situationen også international bistand evt. ydet på baggrund af bilaterale, regionale eller globale samarbejdsaftaler m.v.

Danske & Grønlandske kontaktpunkter

Forsvaret

Myndighed	Telefon nr.	Fax nr.
Forsvarskommandoen	45 67 45 67	45 89 07 48
Søværnets Operative Kommando	89 43 32 03 (vo)	89 43 32 30
Flyvertaktisk Kommando	99 62 49 50	99 62 49 55
Overvågnings & Beredskabsafdelingen	89 43 34 05	89 43 34 29
Søværnets Materielkommando	32 66 32 66	32 66 32 99

Styrelser/direktorater

Myndigheder	Tlf. nr.	Fax nr.
Grønlands Hjemmestyre	+299 34 50 00	+299 32 52 86
Grønlands Hjemmestyre, Danmark	33 69 34 00	33 11 16 65
Politimesteren i Nuuk	+299 31 14 48	+299 32 14 94
Rigsombudsmanden i Grønland	+299 32 10 01	+299 32 41 71
Direktoratet for Miljø og Natur	+299 34 67 01	+299 32 52 86
Råstofdirektoratet	+299 34 68 00	+299 32 43 02
Miljøstyrelsen	32 66 01 00	32 66 05 00
Danmarks Miljø Undersøgelse	35 82 14 15	35 82 14 20
Dansk Polarcenter	32 88 01 00	32 89 01 01
Søfartsstyrelsen	39 17 44 00 (a) 39 17 46 99 (vt)	39 17 44 01

Andre relevante numre

Myndighed	Tlf. nr.	Fax nr.
Grønlandsfly A/S	+299 32 88 88	
Grønlandsfly A/S, Danmark	33 31 40 88	32 31 40 87
Royal Arctic Line	99 30 30 30	99 30 30 60

Internationale kontaktpunkter

DENMARK	National Contact Point – Emergencies (24 hrs)
Name	Admiral Danish Fleet
Address	P.O. Box 483, DK-8100 AARHUS C
Tel.	+45 89 43 30 99
Fax	+45 89 43 32 30
E-mail	o-rum@sok.dk
Remarks	Admiral Danish Fleet is responsible for clean-up activities at sea

NORWAY	National Contact Point – Emergencies (24 hrs)
Name	Department for Control and Emergency Response
Address	P.O. Box 125, N-3191 Horten, NORWAY
Tel.	+47 33 03 4800
Fax	+47 33 03 4949

CANADA	National Contact Point – Emergencies (24 hrs)
Name	Canadian Coast Guard Operations Center
Address	Ottawa
Tel.	+1 613 990 5600
Fax	+1 613 995 4700

CANADA	National Contact Point – Emergencies (24 hrs)
Name	Environment Canada, National Environmental Emergencies Center
Address	Ottawa
Tel.	+1 819 997 3742
Fax	+1 819 953 5361

ISLAND	National Contact Point – Emergencies (24 hrs)
Name	Den Islandske Kystvagt
Address	Langhelisgæslan, Operativt Center
Tel.	+354 511 2222
Fax	+354 511 2244

Anneks 3 Bekæmpelsesstrategi og Taktik, Operationsplanlægning og Bekæmpelsesmetoder

3.1 Strategi og metodik

Erfaringer fra såvel dansk som udenlandsk bekæmpelse af olieforurening viser, at bekæmpelse på havet må betegnes som meget omkostningskrævende. Fejlvurdering og forkert beslutningstagen kan derfor resultere i betragtelige unødige udgifter. Heroverfor står den kendsgerning, at en hurtig og rigtig indsats i mange tilfælde kan være ensbetydende med en betydelig omkostningsbegrænsning. Det er derfor vigtigt at beslutningstagere i olie-forureningsbekæmpelse er i stand til hurtigt at træffe den rigtige beslutning.

Alle råolier – og raffinerede olieprodukter samt spildolie - kan have en sundhedsskadelig effekt på den menneskelige organisme. Arbejdet med fjernelse af olie er både snavset og farligt. Ofte skal arbejdet udføres under ugunstige vejrforhold samt ofte i ubekvemme arbejdsstillinger. For at undgå ulykker og sygdom som følge af dette arbejde må særlige forholdsregler iagttages med hensyn til sikkerhed, ved valg og benyttelse af beklædning, sikkerhedsudrustning, tekniske hjælpemidler og arbejdsstedets indretning. Der henvises i denne forbindelse til anneks 4 (Arbejdssikkerhed og Sundhed).

3.2 Vurderingsfasen

Meldinger om olieforurening kan i det væsentligste opdeles i to kategorier:

- Uheldsmeldinger, (meldinger om grundstødning, kollision, brand etc., med eller uden konstateret olieudslip).
- Forureningsmeldinger, (meldinger om oliestriber, oliepletter eller lignende på havoverfladen).

3.2.1 Procedure

Ved modtagelse af en forureningsmelding, skal modtageren:

- Vurdere kilden.
Meldinger kan modtages fra enhver, der befinder sig på, ved eller over havoverfladen. Erfaringsgrundlaget for at udtrykke det set i ord er derfor vidt forskellig, hvilket i de fleste tilfælde præger meldingerne.
- Få så mange oplysninger fra kilden som muligt.
Ofte har observatøren set og konstateret mere end meldingen angiver. Hvis muligt skabes igen kontakt til kilden med henblik på at fremskaffe alle informationer den pågældende besidder, herunder spørgsmål om farve, konsistens og lugt af forureningen, observationshøjde, lysforhold, om prøve er taget etc.
- Vurdere om den meldte forurening kan være blevet forvekslet med andet.
Her bør modtageren være opmærksom på sæsonbestemte eller geografiske betonedede fejkilder såsom pollen, alger, søplanter, gopler, vandmænd, fiskeæg, kloakudløb m.v.

3.2.2 Verificering af melding

Såfremt der er tvivl om enkelte eller flere væsentlige oplysninger i en modtaget forureningsmelding, eller såfremt der er tvivl, om der foreligger en trussel i den meldte forurening, kan der iværksættes en verificering af meldingen.

En verificering kan udføres som en "aktiv" eller en "passiv" verificering

- Aktiv verificering vil sige en opgave iværksat alene med det formål at bekræfte meldingen.
- Passiv verificering vil sige, at man anmoder skibe, fly etc. som alligevel er i området, om i forbindelse med deres primære opgaver at holde skærpet udvig.

Ved forureningsmeldinger danner oplysninger indhentet ved verificering i de fleste tilfælde tilstrækkeligt grundlag for beslutningstagning om egentlig bekæmpelsesindsats, hvorimod uheldsmeldinger ofte kan udløse egentlig bekæmpelsesindsats uden yderligere verificering.

Det skal understreges, at der ved modtagelse af forureningsmeldinger bør afsættes tilstrækkelig tid til vurderingsfasen, som danner grundlaget for alle efterfølgende udgiftskrævende foranstaltninger.

3.3 Bekæmpelsesfasen

Bekæmpelse af olieforurening på havet er såvel vanskelig som dyr. Valg af forkert bekæmpelsesstrategi eller metodik kan derfor få vidtrækkende miljømæssige og økonomiske konsekvenser.

Det bør altid nøje overvejes, hvilken bekæmpelsesstrategi og metodik man vil anvende i den enkelte situation.

Da det for forureningsbekæmpelse gælder, at ikke to situationer er ens, kan der ikke opstilles faste regler for en beslutningsproces, men visse grundparametre kan med fordel indgå i de overvejelser, som bør gå forud for enhver afgørelse i en konkret forureningsituation.

Det kan være svært at skønne med hvilken fart og retning en olieforurening vil bevæge sig. Såfremt det ikke er muligt at benytte drivmodeller, kan man som håndregel sige, at strømhastigheden har 100 % indflydelse og vindhastigheden 3 % indflydelse på olieforureningens bevægelsesretning (der udregnes gennem et vektordiagram)

3.3.1 Bekæmpelsesstrategi

Ved bekæmpelsesstrategi forstås overordnet tilrettelæggelse af bekæmpelsen.

Strategien kan være at følge forureningen, og derefter sætte bekæmpelsen ind på et senere tidspunkt.

Strategien kan også være at undlade bekæmpelse.

Som eksempler på fastlæggelse af strategi kan nævnes:

- Bekæmpelse tæt ved objekt (forureningskilden).
- Bekæmpelse tæt på det objekt, som ønskes beskyttet (strand, yngleplads for fugle, kølevandsindtag, bådhavn etc.).
- Bekæmpelse mellem ovennævnte objekter.

Valg af den rette strategi kan være vanskelig, hvis man eksempelvis ønsker at anvende en mekanisk bekæmpelsesmetodik på en kilde, som befinder sig langt fra kystlinien. Det vil

her kunne vise sig økonomisk rigtigt at foretage en bekæmpelse tæt på kilden, dog med en vis maksimal rydningsprocent, idet man bør erkende, at ikke al olien kan bekæmpes. Herefter vurderes sandsynligheden for, at den ubekæmpede del af olien når kystlinien samt omkostninger for bekæmpelse her. Det vil ved sådanne overvejelser i mange tilfælde vise sig, at der er en øvre cost benefit grænse for størrelsesordenen af bekæmpelsesindsatsen ved kilden, og hvor en yderligere indsats af bekæmpelsesenheder kan give bedre udbytte ved at blive anvendt tæt på et fjernere liggende objekt, som ønskes beskyttet.

I snævre farvande, hvor sandsynligheden for at ikke bekæmpet olie når beskyttelsesværdige objekter er væsentlig større, må strategien derimod næsten altid være kildeorienteret.

3.3.2 Bekæmpelsesmetodik for oliebekæmpelse

Ved bekæmpelsesmetodik forstås den eller de oliebekæmpelsesmetoder, man ønsker at bringe i anvendelse i den konkrete bekæmpelsessituation.

Der eksisterer generelt kun 3 bekæmpelsesmetoder:

- Mekanisk optagelse
- Kemisk bekæmpelse
- Afbrænding

3.3.2.1 Mekanisk optagelse



Så snart beslutningen om, at der skal iværksættes bekæmpelse er truffet, skal valg af bekæmpelsesmetode fastlægges inden enhederne forlægges mod forureningspositionen.

Det er vigtigt at beslutningstageren har så mange oplysninger om oliens karakter som muligt, for at kunne optimere forureningsbekæmpelsen og sende enhederne af sted med det rette udstyr. Det rette udstyr formindsker såvel de økonomiske som miljømæssige konsekvenser.

Desmi-skimmer i gang med "bolschemasse"

3.3.2.2 Kemisk bekæmpelse

Anvendelse af kemisk bekæmpelse kan enten bestå af:

- Kemiske midler, som fjerner olien fra havoverfladen og fordeler den i hele vandsøjlen, den såkaldte dispergeringsmetode eller
- Udspredding af kemiske midler, som forhindrer en olies spredning, de såkaldte "oil herders".

Kemisk bekæmpelse vil dog aldrig finde sted før såvel de miljømæssige som økonomiske aspekter er nøje overvejet.

Det bør erindres, at dispergering ikke er anvendelig på olier over en vis viskositet samt, at der skal tages hensyn til temperatur, bølgehøjde, oliens alder på havoverfladen samt olielagets tykkelse. Herudover bør det erindres, at dispergeret olie ikke er modtagelig for mekanisk optagning inden for de typer olieoptagere, som arbejder efter "vedhæftningsprincippet" f.eks. tallerkenskimmere.

Dispergeringsvæske skal benyttes før olien på havoverfladen begynder at emulgere og viskositeten derved stiger, det er derfor en hastig beslutning der skal træffes ved brug af denne bekæmpelsesart.

Hverken Danmark eller Grønland råder pt. over dispergeringsvæske.

3.3.2.3 Afbrænding

I danske og grønlandske farvande har man ikke på nuværende tidspunkt planer om afbrænding af olie til havs. Andre arktiske lande vil evt. bruge det i en nødsituation.

Ved en afbrænding af olie til havs, har 2 skibe en brandsikret spærring imellem sig, man vil så når skibene går op imod vind og strøm sætte ild til olien med en specialkonstrueret fakkellampe fra en helikopter. Olieafbrænding til søs kræver nogle ekstra store sikkerhedsforanstaltninger, og man bør under ingen omstændigheder miste kontrollen over den drivende olie.

3.3.3 Bekæmpelsesmetodik for kemikaliebekæmpelse

Bekæmpelse af en forurening af havet med kemikalier, indgår som en del af beredskabet, men begrænses til følgende:

- Bekæmpelse af kemikalier på havoverfladen kan kun foretages såfremt kemikaliet er kendt, og klassificeret som ikke farligt for personalet. Bekæmpelsesmetode afhænger af forureningen på overfladen.
- Bjærgning af hele tromler og containere, hvor indholdet er kendt.

3.3.4 Operationsplanlægning

Ud fra den vedtagne strategi foretages en operationsplanlægning for den omhandlede bekæmpelse.

Denne operationsplanlægning bør indeholde visse standardoplysninger såsom:

- Definition af målet for den pågældende bekæmpelsesaktion, f.eks. at genoprette de miljømæssige forhold til et niveau, der svarer til forholdene inden forureningen indtraf.
- I den udstrækning det er muligt forud at planlægge de aktiviteter, der kan komme på tale herunder vurdere:

1. Hvad er den foretrukne bekæmpelsesmetode
 2. Kan den gennemføres
 3. Er det tilladt at anvende den
 4. Er det rigtige udstyr til stede
 5. Hvad vil der ske, såfremt metoden ikke sættes i værk
 6. Vil der være et eventuelt ugunstigt resultat af brug af den omhandlede bekæmpelsesmetode.
- Flexibilitet, der muliggør at ændre planlagte aktiviteter i forbindelse med, at betingelserne ændres.
 - Overvejelser over omkostninger forbundet med de enkelte aktiviteter.
 - Overveje reaktioner fra offentlighed og presse samt de tiltag, der bør iværksættes (Pressemeddelelser, pressemøder etc.).

Operationsplanen bør også indeholde følgende vurderinger m.v.

- En vurdering af det forurenede område, samt vurdering af områder, der kan forventes forurenede.
- Opstilling af mulige indsatsaktiviteter.
- Angivelse af nødvendige og mulige ressourcer.
- Angivelse af logistiske krav og muligheder.
- Angivelse af evt. monitoring.
- Angivelse af hvordan, og hvornår indsatsenheder skal rapportere.

3.3.5 Bekæmpelsestaktik

Bekæmpelsestaktik er den/de handlemåder SOS, NOSC og Strike Teams bestemmer sig for at gennemføre en maksimal udnyttelse af de til rådighed stående ressourcer for den pågældende aktion.

Herunder kan nævnes:

- Optimal deployering af de til rådighed værende enheder.
- Valg af det bedst egnede af det til rådighed værende materiel til løsning af den konkrete opgave.
- Optimal taktisk indsats af de til rådighed værende enheder, f.eks. anvendelse af enkelt-skibs formation, U-formation, J-formation etc.

Anneks 4 Arbejdssikkerhed og Sundhedsfare

4.1 Indledning

Alle råolier – og raffinerede olieprodukter samt spildolie kan have en sundhedsskadelig effekt på den menneskelige organisme. Arbejdet med fjernelse af olie er både snavset og farligt. Ofte skal arbejdet udføres under ugunstige vejrforhold samt ofte i ubekvemme arbejdsstillinger. For at undgå ulykker og sygdom som følge af dette arbejde, må særlige forholdsregler iagttages med hensyn til sikkerhed, ved valg og benyttelse af beklædning, sikkerhedsudrustning, tekniske hjælpemidler og arbejdsstedets indretning.

4.2 Oliens skadevirkninger på mennesker

4.2.1 Kontakt med huden

Det øverste lag af huden, hornlaget, yder under normale omstændigheder en god beskyttelse af de dybereliggende hudlag. Ved kontakt med olie vil huden imidlertid udtørre, hvormed der vil opstå revnedannelser og huden vil blive gennemtrængelig for olien, der vil kunne udøve en giftvirkning på den underliggende del af huden, og irritation, overfølsomhed (allergi) eller hudkræft kan blive følgen.

Hornlagets modstandsevne mod indtrængen af fremmede stoffer kan også nedbrydes ved overdreven brug af sæbe og rensedmidler. Længerevarende vådt arbejde, f.eks. spuling uden beskyttelse af hænderne, ødelægger også hudens naturlige beskyttelseslag. Særligt gennemtrængelig kan huden blive ved arbejde med våde eller fugtige gummihandsker og støvler. *Irritation* af huden viser sig ved rødmen, kløen eller hævelse ved berøringsstedet. *Overfølsomhed* eller *allergi* opstår ved, at visse stoffer i olien fremkalder en ændring af hudens reaktion overfor disse stoffer ved senere påvirkninger. Overfølsomhed kan i nogle tilfælde opstå umiddelbart efter den første berøring med stoffet, i andre tilfælde efter ugers eller års påvirkning. Når overfølsomhed én gang er opstået, vil berøring med selv meget ringe mængde af stoffet fremkalde rødmen, hævelse eller knopper. Overfølsomheden omfatter hele kroppen. Således fremkalder senere påvirkning, også andetsteds på kroppen, en overfølsomheds-reaktion. Der er ikke nogen "sikker" lav dosis for fremkaldelse af overfølsomhed; en lav koncentration er blot længere tid om at fremkalde overfølsomheden. Overfølsomhed vedvarer normalt hele livet.

Visse stoffer i olie har vist sig at være *kræftfremkaldende*. Hudkræft forårsaget af berøring med olie viser sig i årtier efter påvirkningen. Langvarig og gentagen kontakt med olie øger risikoen for hudkræft.

Udover en direkte kontakt med huden gennem berøring af tilsølede materialer, redskaber og maskiner, kan olien komme i kontakt med huden som olietåge, opstået ved spuling, eller som dråber fra bølgesprøjt. Det er naturligvis vigtigt, at man selv og andre er placeret således i forhold til arbejdet, at denne form for oliekontakt også undgås.

4.2.2 Indånding og indtagelse

Indånding af olie i form af damp, røg eller tåge fører til irritation af luftvejene. Oliepartikler mindre end 0,005 mm. trænger helt ned i lungernes fineste forgreninger, lungeblærene. Ved høje koncentrationer kan der opstå en form for "kemisk" lungebetændelse. I sjældne tilfælde dannes der små arvævsknuder, som indeholder olie, i lungerne. Ved kraftig påvirkning kan lungefunktionen nedsættes.

Mineralolien indeholder i varierende omfang Polycykliske aromatiske kulbrinter, hvoraf mange er kræftfremkaldende. Der er undersøgelser, der tyder på en øget forekomst af lungekræft og kræft i næsen hos personer, der har været udsat for olietåge.

Oliedampe, specielt dampe af de lette fraktioner, som er kommet i lungerne, går i stor udstrækning over i blodet, og transporteres med blodet videre til organismens forskellige organer, blandt andet hjernen. Optagelsen i blodet er betydelig større ved tungt arbejde end i hvile. Dampene virker ofte irriterende på luftvejene. De påvirker også hjernen, hvilket kan vise sig ved hovedpine, svimmelhed, ildebefindende, kvalme, træthed, koncentrationsbesvær og undertiden beruselse. I meget høje koncentrationer kan dampe af opløsningsmidler medføre omtågethed, bevidstløshed, påvirkning af hjerterytmen og død.

Ved et større olieudslip f.eks. AMOCO CADIZ blev der hos det involverede personel konstateret *hudirritation, øjenirritation, overfølsomhedsreaktioner* samt *forgiftninger* i åndedrætssystem og tarmsystem på grund af oliedampe fra den spildte råolie. Det pågældende udslip har vist, at det var nødvendigt at evakuere mennesker med åndedrætsskader. Personel, der blev påvirket af dampe, eller udviste overfølsomhedsreaktioner, blev indlagt til undersøgelse.

4.3 Beklædning

Arbejdstøjet skal afpasses efter vejforholdene. I sagens natur er der risiko for, at oprensingsarbejdet skal foretages under enten meget høje eller meget lave temperaturforhold. Valg af egnet arbejds-beklædning kan være med til at forebygge skader som dehydrering, hedeslag, underkøling og forfrysninger og forebygge arbejdsulykker.

Anbefaling ved arbejde i varme omgivelser:

- Tyndt luftigt bomuldstøj.
- Evt. tynd vindtæt yderbeklædning

Anbefaling ved arbejde i kolde omgivelser:

Princippet er at anvende mange tynde lag, hvor sveden transporteres væk fra huden f.eks.:

- Langærmet og langbenet svedtransporterende undertøj (skiundertøj)
- Mellemlag af bomuld
- Tynd isolerende yderbeklædning (uld eller termotøj)
- Vindtæt yderbeklædning (åndbart)

- Termosokker
- Tynde inderhandsker af uld
- Underhandsker af bomuld

Vandtæt yderhandske

4.4 Beskyttelse mod hudkontakt

I langt de fleste situationer vil det være nødvendigt at supplere arbejdsbeklædningen med forskellige former for beskyttelsesbeklædning for at forebygge skadelig hudkontakt med olien. Det konkrete valg af beskyttelsesudstyr skal foretages ud fra oplysninger om oliens sammensætning og en bedømmelse af den forventede tilsmudsningsgrad. Det kan ikke anbefales at anvende en kraftigere beskyttelsesdragt end der er behov for, idet det er en belastning i sig selv at arbejde i beskyttelsesdragt. Ved planlægning af rensningsarbejde må det tages i betragtning, at arbejde i tætte overtræksdragter kan være meget varmt og ubehageligt, hvorfor samme arbejdstempo som ved normalt arbejde ikke kan forventes. Det er desuden af stor betydning, at der indtages rigeligt med væske (vand), gerne op til 5 – 6 liter ekstra om dagen, for at forebygge dehydrering.

Det kan være nødvendigt at anvende følgende personlige værnemidler:

Ved direkte kontakt med oliespil

- Olieresistent beklædning (Forefindes kun i Miljøfartøjer)
- Nitril handsker
- Støvler
- Hjelm
- Beskyttelsesbriller
- Høreværn
- Redningsvest

Hverken indersiden af overtrækstøjet eller indertøjet må være forurenede med olie. Beklædningen må før anvendelsen nøje gennemgås for defekter og olie; selv en lille olieplet kan være skadelig.

Ved direkte kontakt med spil af andre skadelige stoffer

- Kemikalieresistente dragter (Forefindes kun i Miljøfartøjer)
- Kemikalieresistente støvler
- Hjelm
- Ansigtsbeskyttelse

- Redningsvest

4.5 Beskyttelse mod indånding

Ved forurening med råolier eller raffinerede olieprodukter bør valg af beskyttelsesudstyr vælges ud fra de oplysninger, der kan fremskaffes gennem analyser og informationer fra en eventuel forurener og/eller ladningsdokumenter. Oplysninger om en spildolies indhold af sundhedsskadelige stoffer kan være mindre tilgængelige, hvorfor valg af beskyttelsesudstyr bør foretages ud fra begrebet "worst case" indtil analyseresultater af olieforureningen foreligger. Der findes f.eks. eksempler på, at spildolie kan indeholde radioaktive stoffer, som forårsager ioniserende stråling, hvorfor olien, inden arbejdet iværksættes, bør undersøges med en intensitetsmåler.

Der findes to hovedtyper åndedrætsværn:

- Luftforsynet åndedrætsværn
- Filtrerende åndedrætsværn

Ansigtsskærm kan for begge typer være udformet som hel-, halv- og kvartmasker, som hætter, som bidemundstykke eller som skærme.

4.5.1 Luftforsynet åndedrætsværn

skal altid vælges, når:

- Der er eller kan opstå iltmangel (mindre end 17 %) i indåndingsluften
- Forureningen forekommer i høje koncentrationer
- Luftforureningens sammensætning eller koncentration er ukendt
- Der ikke findes et filter, der er egnet til forureningen
- Der ikke kan findes masker, der slutter tæt, f.eks. på grund af skæg, ansigtsform eller briller. Der må da vælges luftforsynede masker med overtryk eller hætter
- En person på en arbejdsdag skal arbejde mere end 3 timer i alt med åndedrætsværn
- Arbejdet er tungt, så vejrtrækningen gennem en filtermaske bliver vanskelig på grund af modstanden i filtret, og filtrerende åndedrætsværn med turboenhed (blæser) ikke kan anvendes.

4.5.2 Filtrerende åndedrætsværn

kan vælges, når luftforsynet åndedrætsværn ikke er påkrævet.

I forhold til luftforsynet åndedrætsværn er der følgende fordele ved et filtrerende åndedrætsværn:

- Det er let
- Der er fri bevægelighed for brugeren

- Det vil ofte være en let løsning f.eks. ved arbejde på skiftende arbejdssteder og arbejdspladser

og følgende ulemper:

- Filtrets sikkerhedsmæssige effekt er begrænset af, hvilke stoffer og forureningskoncentration det beskytter mod
- Filtret har begrænset holdbarhed
- Vejtrækningen belastes af modstanden i filtret
- Arbejdstidsbegrænsning på 3 timer, ved typer med en turboenhed (blæser) dog 6 timer.

Overalt, hvor der er risiko for dannelse af olietåger (arbejde med varme olier, omhældning af olie, der spules eller forekommer bølgesprøjt) skal der altid benyttes en kombination af et partikelfilter og gasfilter f.eks. filter af typen A2/P2.

4.6 Ulykkesrisici og Sikkerhedsudstyr

Der vil være risiko for ulykker i forbindelse med håndtering af olieindsmurt materiel og af olieforurenede materiale samt ved arbejde med andre skadelige stoffer end olie. Kommunikationsudstyr til brug i tilfælde af ulykker skal derfor være til stede i nødvendigt omfang.

Rensningsarbejde, der medfører risiko for drukning, må ikke udføres af én person alene. Ved sådanne arbejdsforhold skal redningsvest benyttes. Redningskranse (eventuelt med automatisk lysanordning), livliner, bådshager og eventuelt både skal findes let tilgængelige i tilstrækkeligt omfang ved hvert arbejdssted. Hvor der er nedstyrtningsfare f.eks. ved havnekajer eller tankanlæg, må der foretages forsvarlig afspærring.

4.7 Personlig rensning

Der er to niveauer for personlig rensning, delvis og komplet.

4.7.1 Delvis rensning

Det er ikke hensigtsmæssigt, at oprensningsmandskabet skal foretage en fuldstændig personlig rensning i forbindelse med kortvarige afbrydelser af arbejdet. Det er imidlertid påkrævet at fjerne visse beklædningsgenstande og beskyttelsesudstyr, der vil kunne forurene rene områder. Der bør være etableret et særligt område til afholdelse af spise – og hvilepauser.

1. Ved indgangen til pauseområdet fjernes handsker og andet udstyr, der vil kunne komme i kontakt med ubeskyttet hud eller ren beklædning.
2. Hæng eller anbring udstyret så det ikke bliver forurenet indvendig.
3. Rengør hænder, ansigt og andre tilsmudsede områder. Hvis huden er forurenet af olie, skal olien straks fjernes på den mildeste måde. Anvendelse af organiske opløsningsmidler, f.eks. benzin eller terpentiner vil være direkte skadelig, idet disse opløsningsmidler i sig selv er skadelige og desuden vil trække bestanddele af olien ind i huden. Olieforurening af huden bør fjernes ved almindelig vask med sæbe og vand. Kun ved stærk forurening bør der anvendes egnet rensecreme. Vigtigt er det endvidere, at der efter hver håndvask anvendes en uparfumeret håndlotion.

4.7.2 Komplet rensning

Efter endt arbejde skal der foretages en komplet rensning efter følgende princip. Det forurenede beskyttelsesudstyr og beklædning aftages i en "beskidt afdeling" efter en nærmere fastlagt procedure. Der tages bad og derefter går man ind i en "ren afdeling" og ifører sig ren beklædning.

Det tilsmudsede tøj og udstyr lægges fra til rensning og rengøring eller kasseres. Der bør indrettes et særligt område til rensning og rengøring, hvor der bl.a. er sikret den fornødne ventilation, hvis der anvendes organiske opløsningsmidler i forbindelse med rensningen.

Ved tegn på ildebefindende eller andre symptomer på utilpashed, samt ved hudirritation m.v. skal personalet tilses af lægefagligt personale.

4.8 Brand- og eksplosionsfare

Ved spild af olie af de lette fraktioner, f.eks. benzin og petroleum, er der i tiden indtil fordampning har fundet sted (afhængig af temperaturforholdene), fare for antændelse af dampene og olieproduktet. Antændelsen kan f.eks. ske ved gnistdannelse fra:

- Skovles og entreprenørmaskiners berøring med sten
- Udstødningsrør
- Gnister fra elektriske apparater ved statisk elektricitet
- Ved gnidninger metal mod metal

Ved stærkt olielugt må der udvises stor forsigtighed. I koldt og vindstille vejr vil fordampning af de lette fraktioner fra olien, f.eks. benzinen, foregå forholdsvis langsomt. Lugten er derfor ikke så stærk, og faren for brand og eksplosion kan undervurderes. Ved mistanke om brand- og eksplosionsfare må en nærmere undersøgelse af den spildte olie foretages, og luftens kulbrinteindhold må måles ved hjælp af eksplosimeter. Har luften væsentligt indhold af kulbrinter, det vil sige nær den nedre eksplosionsgrænse, bør der anvendes gnistfrit værktøj og fodtøj, og der bør udvises særlig forsigtighed med hensyn til brug af gas-, benzin- eller dieselmotordrevne køretøjer og motorer, og der bør eventuelt anvendes åndedrætsværn. Hvis luftens kulbrinteindhold er højere end den nedre eksplosionsgrænse, må arbejdet udsættes, indtil kulbrinteindholdet er faldet til under den nedre eksplosionsgrænse, og området må afspærres i sikker afstand.

4.9 Instruktion og information

For at undgå ulykker og skader som følge af olieoptagning og rensning er det vigtigt, at samtlige personer, der deltager i arbejdet, er grundigt informerede om de farer, der kan være forbundet hermed.

Ved større rensningsaktioner bør der på et tidligt tidspunkt rettes henvendelse til Arbejdstilsynets lokale kreds med henblik på vejledning om sikkerheds- og sundhedsspørgsmål i forbindelse med oprensningen.

4.10 Største risici

I de grønlandske farvande transporteres og forbruges mest gasolie (GO), marinediesel (MDO) og arctic gasolie (AGO). GO og AGO er såkaldte lette produkter, der i modsætning til de tungere stoffer som heavy fuel oil (HFO) og destillationsrester, let fordamper. MDO er et semilet produkt der indeholder nogle tunge fraktioner, men generelt fordamper relativt let.

Der er enkelte større skibe i de grønlandske farvande der sejler på HFO, hvis de skibe kolliderer eller grundstøder vil de udgøre en væsentlig større risici for havmiljøet end skibe der sejler på lettere produkter.

For alle olieprodukters vedkommende er der eksempler på, at de kan indsmøre levende organismer i et sådant omfang at der vil ske massive dødsfald. De produkter der er mest klæbrige og vil udsætte organismene for en langvarig tilsøling, er de tunge produkter men de lette olietyper såsom AGO, MDO, benzin osv. vil oftest fordampe hurtigt.

Fordampningsprocessen tager dog længere tid i koldere egne.

De lette olier indeholder flere akutte giftige forbindelser, som i en periode kan påvirke marinemiljøet, enten ved pludselig død eller ved ændringer af organismernes stofskifte, hvilket kan medføre en længerevarende død og større risici for koncentrering af miljøgifte i fødekæden.

4.11 Fysiske skader på marinemiljøet

Den mest iøjnefaldende skade der forvoldes på dyrelivet er tilsøling af søfugle. Fuglens fjerdragt har bl.a. den funktion at beskytte imod varmetab. I princippet er fjerdragten bygget op af et ydre lag der dækker imod vind og vand, samt et varmeisolerende indre dunlag.

Når der kommer olie på en fugl, ødelægges det ydre lag og vandet trænger efterfølgende ind i dunlaget og den varmeisolerende effekt forsvinder. Fuglens stofskifte øges derefter for at kompensere for den tabte varme og det betyder den skal forøge sit daglige fødeindtag med 2-3 gange. Dette er dog kun sjældent muligt, idet fuglens almentilstand sædvanligvis er svækket grundet kulde og den forgiftning der finder sted når den med næbbet forsøger at rense olien af sig selv.

Praktisk erfaring viser at der er forskel på hvilke typer af fugle der oftest er udsat for olieforurening, og at de i vinterhalvåret er de mere udsat end ellers, da fuglene oftere færdes i flok samt den koldere temperatur.

Dødeligheden blandt olieskadelige fugle er tæt på 100 % under kolde forhold. En olieforurening på størrelse med en 5-krone er nok til at den ikke kan klare sig selv.

Fisk, søpattedyr og andre organismer i vandet bliver ligeledes påvirket af en olieforurening.

I særdeleshed områder der er stor forskel på flod og ebbe vil blive ramt. Olien vil under ebben ligge sig som et lag på havbunden og kvæle mange af organismene.

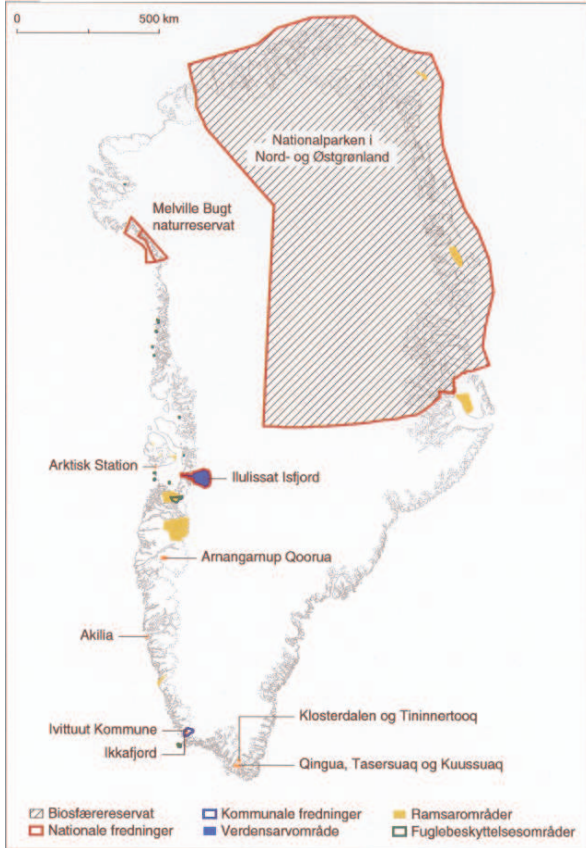
Hvis olien befinder sig i vandsøjlen, vil partiklerne komme i kontakt med dyr og planter, det kan resultere i tilstopning af gæller, tarme, irritation af åndedrætsorganer osv. Der er mange fiskearter der vil søge væk og derved undgå forureningen, men der er visse arter der bliver i det samme område – specielt søpattedyrene er særligt udsat.

Anneks 5 Kort over Miljøfølsomme Områder

5.1 Kort over miljøfølsomme områder

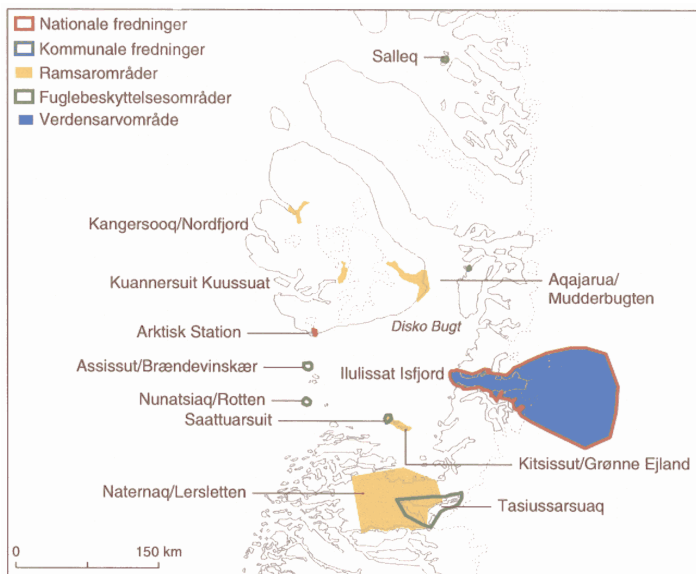
Detaljeret information om naturområder og andre kystområder, der er særligt følsomme over for påvirkninger af olieforurening er af stor vigtighed som baggrund for indsatsplanlægningen i forbindelse med olieforureningsuheld på havet.

De naturområder, der i den sammenhæng kræver særlig opmærksomhed og beskyttelse kaldes:

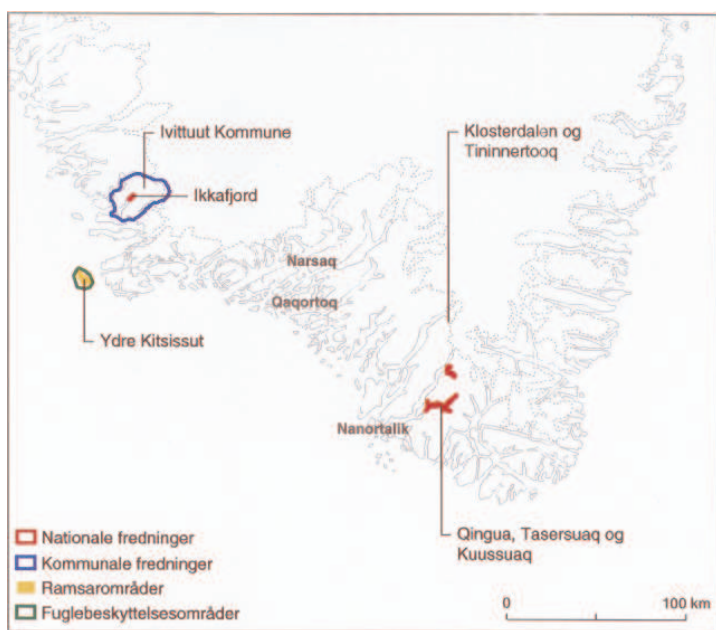


- Biosfærereservat (område hvor den menneskelige indflydelse forsøges minimeret, der kommer derved sjældent turister eller råstofudvindinger)
- Kommunale fredninger (lokale områder der ønskes bevaret via en kommunalvedtægt som eks. Ikkafjorden)
- Verdensarvsområde (internationalt beskyttet via UNESCO)
- Nationale fredninger (område der er beskyttet igennem nationale bekendtgørelser)
- Fuglebeskyttelsesområder (levesteder for fuglearter som er under særlig beskyttelse og hvor levestedet er i risiko for at blive forringet eller er direkte truede).

▪ Ramsar-områder (Ramsar-områder er vådområder med så mange vandfugle, at de har international betydning og skal beskyttes i henhold til aftaler i international konvention)



Kortudsnit over Diskobugten i det vestlige Grønland.



Kortudsnit over det sydlige Grønland.

Kortene er fra faglig rapport nr. 524 udarbejdet af DMU.

5.2 Fortidsminder

I Landstingslov nr. 5 af 16. oktober 1980 om fredning af jordfaste fortidsminder og bygninger er nævnt flere områder der af historisk betydning er specielle og derfor fredet. De er alle placeret på land og vil under en forureningsbekæmpelse have ringe betydning. Men generelt skal det nævnes at det fortrinsvist er jordfaste fortidsminder og området i en afstand af 20 m. omkring dem der fredes.

Grønlands Nationalmuseum og Arkiv er ansvarlig for hvilke fortidsminder, der er af så speciel natur at de fredes.

Anneks 6 Biologiske Skadevirkninger*

*(Teksten i dette anneks er identisk med teksten i Miljøstyrelsens publikation, Strandrensning III, kapitel 8)

Råolier og olieprodukter kan skade marine organismer og fugle. Skadevirkningen kan dels skyldes en mekanisk påvirkning, hvor organismene ødelægges eller kvæles pga. tilsøling med olie, og dels en indvirkning på organismene af oliens indhold af giftige forbindelser.

For alle olieprodukters vedkommende er der eksempler på, at de kan indsmøre levende organismer i et sådant omfang, at de dør i massivt omfang. De produkter der er mest klæbrige, og derfor vil udsætte organismene for en langvarig tilsøling, er de tungere bestanddele i råolie, mens lette fraktioner som benzin, petroleum og let fuelolie (dieselolie) som oftest hurtigt vil fordampe.

De giftige forbindelser i olien kan have en akut virkning, der hurtigt medfører døden for de ramte organismer. Forbindelserne kan også føre til beskadigelse af organismernes stofskifte, enten ved direkte indtagelse eller ved berøring med olieholdigt vand. Sådanne olieskadede organismer vil ofte være svækkede og følsomme overfor andre påvirkninger.

De akutte giftvirkninger skyldes fortrinsvis de lette oliefraktioner fx benzin, petroleum og lette fuelolier. De giftigste forbindelser i disse fraktioner er de aromatiske stoffer fx benzen, toluen og xylener. Da disse stoffer i en vis udstrækning er opløselige i vand, vil organismene i havet let kunne komme i berøring med dem.

6.1 Skader på fugle

Tilsøling af søfugle med olie efter et oliespild er ofte den mest iøjnefaldende skade, der forvoldes af olieforurening.

Fjerene beskytter fuglene mod varmetab, men olie på fjerene ødelægger denne beskyttende virkning. I princippet er fjerdragten bygget op af et ydre dæklag, hvis struktur bevirker, at det er vind- og vandtæt, og under dette er der et varmeisolerende dunlag. Olie på dæklaget ødelægger dæklagets vandafvisende egenskaber, så der kan trænge vand ind i dunlaget, hvorved den varmeisolerende virkning går tabt. For at en olieindsmurt fugl kan kompensere for det store varmetab, der er en følge af, at dunlaget bliver vådt, øges stofskiftet, hvilket kan betyde, at fuglen må indtage måske 2-3 gange så stor fødemængde som normalt. Dette er kun sjældent muligt, idet olieskadede fugles almentilstand sædvanligvis er stærkt svækket pga. kulde og den olieforgiftning, der opstår, når fuglen med næbbet forsøger at rense olien af sig. Resultatet bliver, at fuglen må tære på sine fedtreserver, hvilket betyder en nedbrydning af det varmeisolerende fedtlag, hvorved kuldens virkning forstærkes.

Olieskadede søfugle går ofte på land, hvilket muligvis nedsætter afkølingen, men til gengæld udelukker dem fra at skaffe sig føde. Olie-tilsølede fugle dør derfor ofte af sult.

Dødeligheden blandt olieskadede fugle er næsten 100 procent under vinterforhold. En olieplet med en diameter på 3-4 cm kan være nok til at gøre det af med en fugl.

6.2 Fysiske skader på marine organismer

De marine organismer, der lever nær vandoverfladen, på tidevandsflader og i øvrigt på lavvandede områder, hvor olien har mulighed for at lægge sig på bunden ved lavvande, er

særligt udsatte for kontakt med olie. Ved massiv olieforurening vil olien kvæle størstedelen af organismene; ved mindre forureninger kan oliepartikler i vandet komme i kontakt med dyr og planter. Det kan resultere i tilstoppelse af gæller og tarm, irritation af åndningsorganer m

m.

Disse effekter er særligt hyppige ved kyster med områder med lavt vand, hvor især fastsiddende dyr og planter rammes, men fisk kan også blive skadede af olieforurening i sådanne områder. Visse fiskearter er i stand til at undgå olieforurenede områder. Laksearter, særligt de voksne individer, kan registrere meget små oliekoncentrationer, og undlader hellere at gyde frem for at passere olieforurenede områder. Dette kan betyde, at laksen i et område helt forsvinder. Fiskearter, der registrerer olieforurening dårligere, vil til gengæld lettere blive forgiftede

Havpattedyr kan i nogle områder være særligt udsatte for olieforurening, da de er afhængige af at komme op til overfladen for at ånde.

På dybt vand er skaderne på planter og dyr oftest begrænsede, med mindre olien i større mængder lægger sig på bunden.

6.3 Giftvirkninger på marine organismer

6.3.1 Akutte giftvirkninger

Akutte giftvirkninger, der hurtigt fører til døden, fremkaldes for de mest følsomme organismer allerede ved koncentrationer på 0,1 - 1 ppm (parts per million) opløste oliekulbrinter eller mellem 0,1 og 1 milligram opløste kulbrinter pr. liter vand. De tidligste stadier af marine dyrs livsforløb, æg og larver, er de mest følsomme over for olieforurening.

Koncentrationer på 1 - 100 ppm olie, opløst og opslæmmet olie kan være dødelige for voksne dyr. Udover at følsomheden varierer fra art til art, er bl.a. årstiden, den tilgængelige fødemængde og iltindholdet af betydning for individernes følsomhed. Tilsyneladende er krebsdyr og visse bundlevende dyr de mest følsomme med en tolerancegrænse på 1 -10 ppm, mens fisk og muslinger er moderat følsomme (10 - 100 ppm). Ved tankskibet AMOCO CADIZ forlis ved Bretagne blev ca. 350 km kyst forurenede af ca. 225.000 tons råolie. På fire km af denne strækning blev det vurderet, at der var 25 millioner døde, hvirvelløse dyr.

6.3.2 Ikke-akutte giftvirkninger

Ikke-akutte skader indtræffer ved lavere koncentrationer end de akut dødelige. Fx kan oliekulbrinter i organismen medføre nedsat eller helt manglende formeringsevne, nedsat bevægelighed og tab af orienteringsevnen. Lave koncentrationer kan således for det enkelte individ føre til døden på længere sigt og true visse arters bestånd i et olieforurenede område.

6.3.3 Akkumulering af oliekulbrinter

Akkumulering eller ophobning af et stof i en organisme vil foregå, når stoffet optages hurtigere end det udskilles. Langsom eller manglende udskillelse kan skyldes, at organismen kun i ringe omfang, eller slet ikke, er i stand til at nedbryde det pågældende stof, eller ikke har nogen mekanisme til at komme af med stoffet. Akkumulering af olieprodukter sker både i dyr og planter, og vil særligt ske i områder, hvor der er en længerevarende tilførsel af olie, fx i nærheden af havne og raffinaderier. Det kan også ske i områder hvor spildt olie enten er sivet ned i strandmaterialet eller har haft mulighed for at

sedimenter og derefter langsomt frigives til vandet over en længere tidsperiode. Selvom oliekoncentrationerne i vandet sådanne steder som regel er små, vil akkumulering i organismene betyde, at koncentrationen kan blive fx 50-100 gange højere end i vandet. Når akkumulering af giftige stoffer når en vis grænse, vil organismen gradvist svækkes og eventuelt dø. Akkumulerede stoffer vil kunne vandre i fødekæderne fx fra alger til muslinger til fisk og eventuelt til mennesker.

6.4 Oliekulbrinter i fødevarer

Optagelse af oliekulbrinter i fisk og muslinger kan ske ved så lave koncentrationer som 1 ppb (parts per billion (milliard)) det vil sige 1 mikrogram kulbrinte i 1 liter vand, og en eventuel akkumulering i arter, der anvendes som menneskeføde, kan udgøre en sundhedsfare.

Nogle oliekulbrinter giver fisk og muslinger afsmag. Udover den sundhedsfare olieindhold i marine dyr kan udgøre, hvis de spises, kan de ofte være uspiselige pga. olieafsmag. Mennesker kan smage så lave olieindhold som 0,05 ppm.

Også kræftfremkaldende oliekulbrinter kan optages af nogle marine organismer, og kan derfra komme til at indgå i menneskeføde. Blandt andre kan Polycykliske aromatiske kulbrinter, PAH'er optages. Disse stoffer alene giver ikke nogen afsmag og kan kun konstateres ved analyse. Kræft er blevet konstateret i muslinger på olieforurenede områder. Anvendelse af marine organismer som føde fra olieforurenede områder bør undgås.

6.5 Olieforurening og havbrug

Olieforurening kan skade fisk i havbrug. Fiskene kan ikke slippe væk fra olieforureningen, og kan selv ved mindre mængder olie få afsmag af olien og derfor blive uspiselige. Olien kan binde sig til netburene på havbrug, og over en længere periode frigive oliebestanddele, og derved være en kilde til langvarig påvirkning af fiskene i bruget.

6.6 Særligt sårbare områder

Der er mange områder i landet, hvor dyre- og plantelivet er særligt sårbart overfor olieforurening, og hvor det derfor ved olieforurening kan være vigtigt at prioritere indsatsen højt.

Nedenfor er sådanne områder kort beskrevet.

6.6.1 Ramsar-områder

Danmark og Grønland har tilsluttet sig konventionen om vådområder af international betydning navnlig som levesteder for vandfugle. Denne konvention kaldes Ramsar-konventionen, og der er i Danmark og Grønland udpeget en række områder, såkaldte Ramsar-områder, der tillægges særlig betydning som sådanne levesteder. Disse områder er i sigens natur sårbare overfor olieforurening, og hurtig og effektiv indsats i disse områder ved et oliespild er vigtig for at beskytte fuglelivet. Det fremgår af Anneks 5 - side 1-2, hvilke lokaliteter, der er udpeget som Ramsar-områder i Grønland.

6.6.2 Fugle på havet

I perioden september til maj er der på en række områder større koncentrationer af svømmeænder, dykænder, og andre fugle hvorfor områderne er særligt sårbare for olieforurening i denne periode. Områderne er stort set sammenfaldende med Ramsar-områderne.

Anneks 7 Nødområder

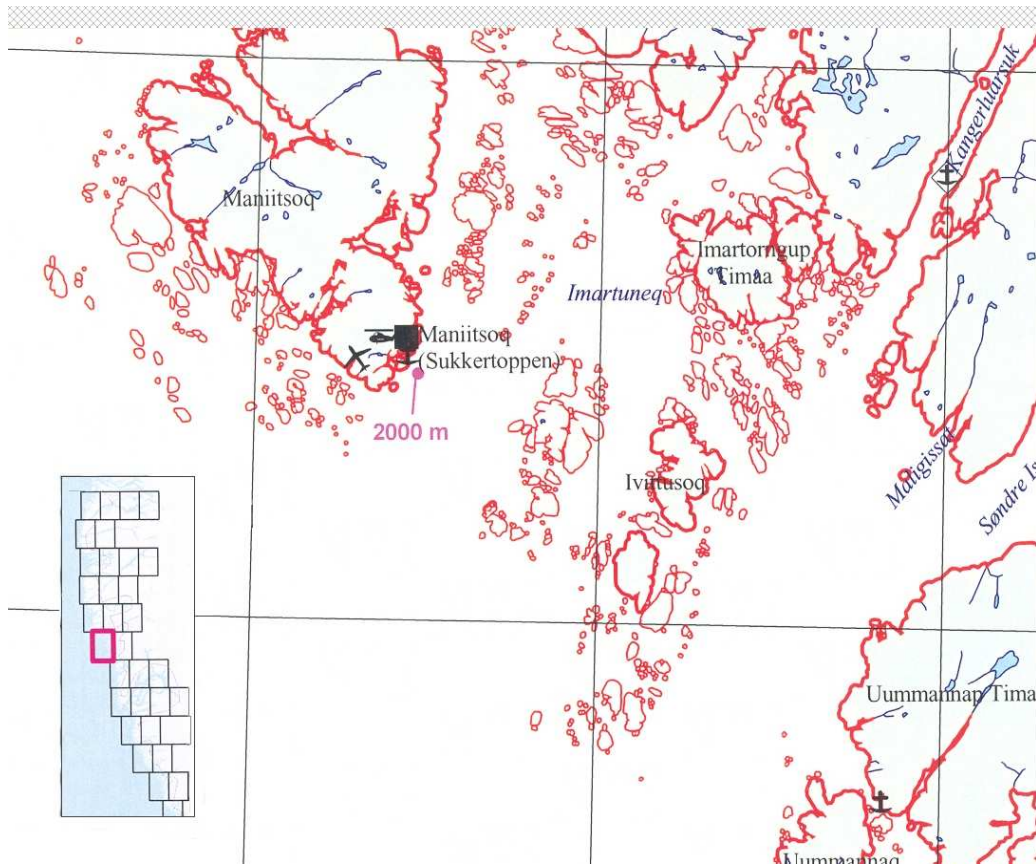
1.1 Generelt

Der eksisterer detaljerede kort over miljøfølsomme områder på Grønland. Kortene er dækkende for området 60°N til 72°N på Grønlands vestkyst. Kortene er udarbejdet af Råstofdirektoratet og Miljø- og Energiministeriet.

På hjemmesiden <http://environmental-atlas.dmu.dk> kan man finde kortene.

1.2 Nødområder

I de producerede kort over vestgrønland eksisterer nødområder. Det er områder specielt udvalgt til opbevaring af skibe der udgår en miljørisiko. Der er taget hensyn til forhold som lokal yngel, fjordens udformning, havbund osv. ved selekteringen af områderne på vestgrønland.



Kort fra "Environmental Oil Spill Sensitivity Atlas for the West Greenland Coastal Zone
På kortet over Maniitsoq ses nødområdet i øverste højre side ved fjorden Kangerluarsuk

Anneks 8 Drivmodeller

Drivmodeller

Grønlands Kommando har en dynamisk computermodel til rådighed, som på baggrund af aktuelle forudsigelser om vind og strøm kan beregne den forventede drift af en olieplø over en periode på 48 timer. Til modellen hører en manual (findes også i senest opdateret version på hjemmesiden), som kan give de nødvendige instruktioner til at benytte modellen.

Drivmodellen bruger kun manuelt indtastede input, det er derfor nødvendigt at have så præcise data som muligt fra de berørte områder.

Information vedr. drivmodellen Seatrack Web:

- Hjemmeside: <http://produkter.smhi.se/seatrack/>

Grønlands Kommando har yderligere samarbejde med Dansk Meteorologisk Institut som har mange års erfaring i udarbejdelse af drivmodeller.

Anneks 9 Fly- og Satellitovervågning

Fly- og satellitovervågning

- Generelt
- Flyovervågning
- Satellitovervågning
- Fly type og data
- Satellitbeskrivelse og satellitbillede

1. Generelt

I henhold til Kgl. anordning nr. 1035 af 22. oktober 2004 § 3 stk. 1 samt Landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 § 3 stk. 1 pålægges alle civile skibe og civile fly at foretage indberetning, såfremt der konstateres overtrædelser af lovens bestemmelser om bl.a. udledning af olie og andre skadelige stoffer.

Ud over denne lovpålagte offentlige indberetningsforpligtelser, der principielt tilsikrer en vis overvågning af havområderne, udføres der militær flyovervågning med Challengerfly.

2. Flyovervågning

GLK har i 2006 via FKO årsprogram fået 380 timers flyvetid med Challenger CL-604 til suverænitetshåndhævelse som bl.a. omfatter havmiljøflyvning.

Flyvningerne er fordelt over hele året, hvilket giver god mulighed for spredning af timerne, samt en dynamik og fleksibilitet til situationer der måtte påkræve det.

3. Satellitovervågning

Overvågnings og Beredskabsafdelingen i SOK har kontrakt med Kongsberg Satellitservice på Bodø i Nordnorge, SOK modtager årligt ca. 100 satellitbilleder over de syddanske farvande.

Grønlands Kommando har ikke en sådan aftale, men kan med varsel få flyttet fokus fra Danmark til Grønland hvis der opstår en situation der nødvendiggør det.

4. Fly type og data

Challenger-604:

Motor:	2 General Electric CF 34-3B (Yder hver 8.729 pund thrust)
Spændvidde:	19,61 m
Højde:	6,30 m
Længde:	20,86m
Tomvægt:	13.608 kg - (30.000 lbs)
Fuldvægt:	21.863 kg - (48.200 lbs)
Max hastighed:	870 km/t
Marchhastighed:	850 km/t



Rækkevidde 3.031 km (1621 NM) - i 3.000 fod.
5.625 km (3008 NM) - high level)
Tophøjde: 12.497 m (41.000 ft)
Højde: 3000 ft. – i afsøgningsfasen
(kan gå ned i 100 ft. i identifikationsfasen)
Hastighed: 370 km/t – 463 km/t (200 – 250 kt.)
Udstyr: SLAR (Side Looking Airborne Radar), IR/UV Scanner
Besætning: 4 personer

5. Satellitbeskrivelse og billede

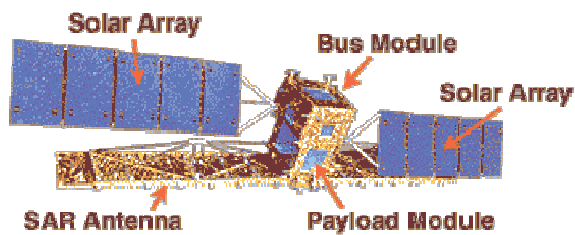
Ny kontrakt er under udarbejdelse.

Højde for satellitterne er ca. 800 km.

Billedet fra Radarsat dækker et område på ca. 300 x 300 km.

Billedet fra Envisat dækker et område på ca. 400 x 400 km.

Satellit: Radarsat



Satellitbillede:

Type: Radarsat

Dato: 13. november 03

Tidspunkt: 05:24:29.412 UTC

Resultat: All Clear

Område: Vestlig del af Østersøen



Annex 11 Materiel

MATERIELOVERSIGTER

FOR

OLIE – OG KEMIKALIEBEKÆMPELSESMATERIEL

OVERSIGT OVER MILJØENHEDER (SKIBE, FLY, HELIKOPTERE)

Generelt

Den 1. november 2004 blev der etableret en eksklusiv økonomisk zone (EEZ) i Grønland. Ved etableringen af EEZ forekommer der en række rettigheder og pligter i det nye område. Det forventes at Grønland og Danmark håndhæver den givne jurisdiktion, ligesom der kan forventes en regelmæssig tilstedeværelse, overvågning og tilstedeværelse.

Hverken Grønlands Kommando eller den danske stat er i besiddelse af bekæmpelsesmateriel på Grønland. Det står dog i en tekstanmærkning i finansloven at Forsvarsministeren er bemyndiget til at afholde alle fornødne udgifter til bekæmpelse af olie- og kemikaliefurening på havet i danske og grønlandske farvande og de tilgrænsende strande på kysten.

I stedet vil en forureningsbekæmpelse blive et samarbejde imellem offentlige myndigheder og civilt indchartrede fly, skibe og andet materiel.

Suverænitets håndhævelse som bl.a. omfatter overvågning af havmiljøet udføres af skibene og flyene. GLK tilstræbes at have min. 2 inspektionskuttere, 1 inspektionsfartøj samt 380 flyvetimer årligt til denne opgave.

Fra dansk side vil der være mulighed for at få overført materiel fra miljølagerne. GLK skal kontakte SOK, som derefter koordinere indsamlingen og transport fra Danmark til Grønland.

**FLY og HELIKOPTERE:
Challenger-604:**



Motor:	2 General Electric CF 34-3B Turbofans (Yder hver 8.729 pund thrust)
Spændvidde:	19,61 m
Højde:	6,30 m
Længde:	20,86m
Tomvægt:	13.608 kg - (30.000 lbs)
Fuldvægt:	21.863 kg - (48.200 lbs)
Max hastighed:	870 km/t
Marchhastighed:	850 km/t
Rækkevidde	3.031 km (1621 NM) - i 3.000 fod. 5.625 km (3008 NM) - highlevel)
Tophøjde:	12.497 m (41.000 ft)
Højde:	3000 ft. – i afsøgningsfasen (kan gå ned i 100 ft i identifikationsfasen)
Hastighed:	370 km/t – 463 km/t (200 – 250 kt)
Udstyr:	SLAR (Side Looking Airborne Radar), IR/UV Scanner
Besætning:	4 personer

**Sikorsky S61, Sea
King:**



Motor:	General Electric T58-GE-8F á 1.350 HK
Rotordiameter:	18,90 m
Længde:	22,20 m
Højde:	5,62 m
Tomvægt:	5.704 kg (6.400 kg i SAR-konfiguration)
Fuldvægt:	8.664 kg
Marchhast.:	180 km/t (ca. 100 kts.)
Endurance:	Ca. 6 timer. (4 timer i SAR-konfiguration)
Tophøjde:	4.400 m
Besætning:	5 mand

**Westland Lynx Mk.
80/90A/B:**



Motor:	2 Rolls Royce á 1.135 HK
Rotordiameter:	12,802 m
Længde, (total hale til rotorspids)	15,24 m
Højde:	3,67 m
Tomvægt:	3.531 kg
Fuldvægt:	5.330 kg
Max. Hast.:	264,8 km/t
Marchast:	222,24 km/t
Rækkevidde:	518 km uden sædetank, 666 km med sædetank
Tophøjde:	3.658 m
Besætning:	2-3 mand

**C-130J-30
Hercules**



Billede udlånt fra USAF

Motor:	4 Rolls-Royce AE 2100D3 á 4.700 HK
Spændvidde:	39,7 m
Højde:	11,9 m
Længde:	34,7 m
Tomvægt:	55.310 kg
Fuldvægt:	74.400 kg
Last:	19.090 kg
Max hastighed:	670 km/t
Rækkevidde:	3.000 km
Besætning:	5

Lastrampe kan tage op til 3,12 m x 3,02 m

THETIS-Klassen



Fart:	20 knob
Længde:	112,5 m
Bredde:	14,5 m
Dybgang:	6 m
Displacement:	3.500 t
Besætning:	60 mand

AGDLEK-Klassen



Fart:	12 knob
Længde:	31,4 m
Bredde:	7,7 m
Dybgang:	3,6 m
Displacement:	330 t
Besætning:	14 mand

1.1 TOTAL

MATERIEL OVERSIGT I DANMARK

	IALT	IALT
1.2 DISPG. VÆSKE		
Der er ikke længere dispergeringsvæske i Danmark.		
1.3 FLYDESPÆRRINGER		
GP 1100 TROILBOOM a` 75 m	3 (4)	275 m
TROILBOOM a` 11,3 m		97
EXPANDI a` 25m		63
SMC a` 50 m		4
RO-BOOM OCEAN a` 200 m		24
RO-BOOM COASTAL a` 80 m		17
RO- MELLESTYKKE (MS 201-203)		6
NOFI 350 EP a` 25 m		160
NOFI ØVELSE a` 25 m		25
1.4 NOFI BOOM BAG / TRAILER a` 150 m	4	600 m

1.5 OLIEOPTAGERE

MINIMAX. 10 SKIMMER	2
MINIMAX. 60 SKIMMER	4
SKIMMER HEAD	15
KOMARA MINISKIMMER	17
SEA 100 SKIMMER	2
SEA 50 SKIMMER	4
DESTROIL SKIMMER 210	2
DESTROIL SKIMMER 250	5
TERMINATOR	2
NØDLOSSE AGGREGAT	1
SAE MOP 4090	1
RO SKIMMER	2
RO SWEEP	4
RO TRAWL	1
DAN TRAWL KOMPLET	
OLIEGRAPPE 320 LTR.	2
OLIEGRAPPE 400 LTR.	2
RO CLEAN OM 260 DP	6
SISKOVLE	108

1.6 TOTAL

MATERIELOVERSIGT I DANMARK

IALT

1.7 HJÆLPEMATERIEL

MINIMAX. 10 POWER PACK	2
KOMARA POWER PACK	17
DESTROIL POWER PACK	2
RO-BOOM POWER PACK	8
SEA 50 ENK. POWER PACK	2
SEA 50 DOBB. POWER PACK	1
SEA 100 POWER PACK	1
SEA 100 POWER PACK + KRAN	1
LUFTPUMPE (TRAWL)	8
ROSENBAUER PUMPE RS-3-B	2
ROSENBAUER PUMPE TR-3-T	6
SPAUGNUM / ALFOBSPREDER	12
RO-CLEAN ANLÆG	1
RO-SEET ANLÆG	6
HØJTRYKSRENSERE	9
LYSMOTOR	1
MULTIWARN NO. 1	4
MULTIWARN NO. 2	6
KEMI FØRSTEHJÆLPSKASSE	11
GNISTFRI VÆRKTØJSKASSE	7
TRELLCHEM DRAGTER (GUL)	20
RØGDYKKER APPERATER	23
OLIEPRØVEKASSER	160
JUMBO FENDER	3
KEMI TRANSPORT CONTAINER	13
SMC / ALFOB CONTAINER	8
TROMLE LØFTER	6
FLYDEBØJER	82

1.8 PILOTANKRE MED KÆDE **84**

1.9 PILOTANKRE **11**

1.10 PUMP UNIT, MAX. 10 **2**

HYDR. SLANGE, SÆT MAX. 10	2
AFG. SLANGE, SÆT MAX. 10	2
HYDR. SLANGE, SÆT MAX.60	4
AFG. SLANGE, SÆT MAX. 60	4

1.11

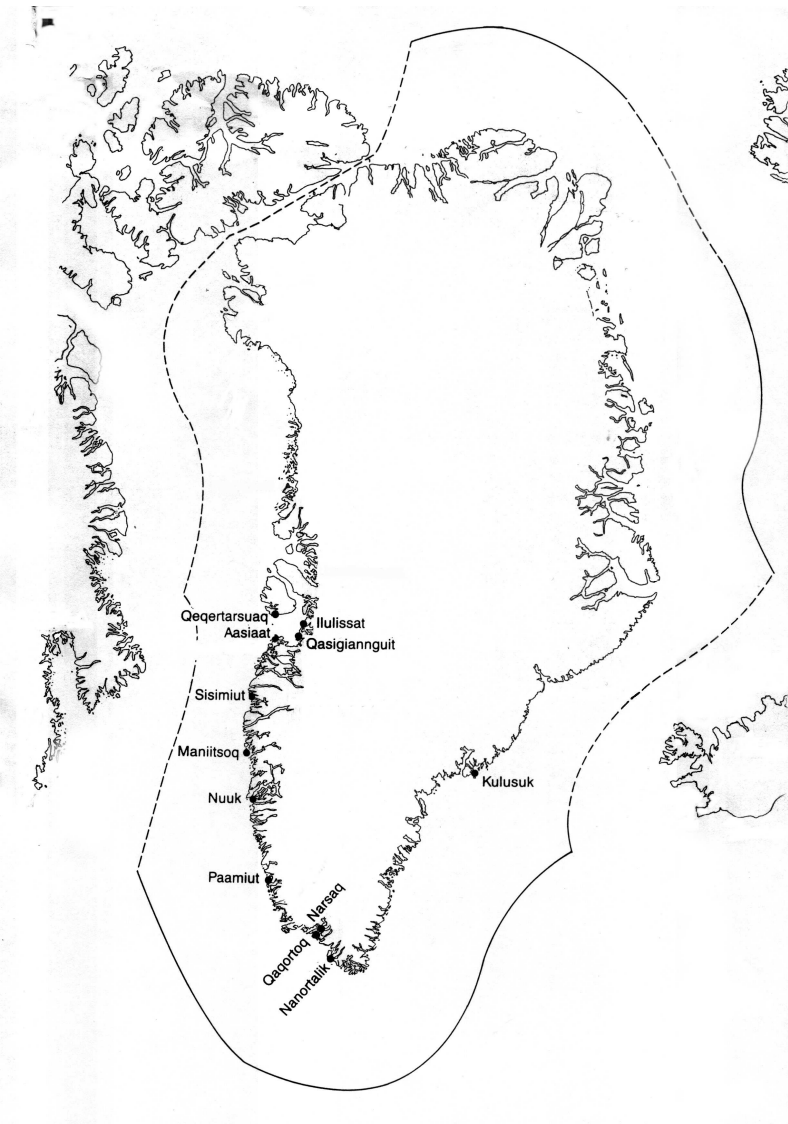
1.12 OLIEBEHOLDERE

400 LTR. CONTAINER	31
5 m3 FLYDECONTAINER	9
10 m3 FLYDECONTAINER	21
50 m3 FLYDECONTAINER	2
50 m3 FLYDECONTAINER (DUNLOP)	2
100 m3 FLYDECONTAINER (DUNLOP)	3

1.13 TOTAL

1.14 ABSORBERINGSMIDLER

ALFOB W SÆKKE a` 55 LTR.	241
NETSTRØMPE RULLE a` 25 m	20
NETSTRØMPE MED W a` 25 m	10



Grønlands hjemmestyre har et olie- og kemikalieberedskab placeret i følgende 12 byer:

Qeqertarsuaq (Godhavn), Ilulissat (Jakobshavn), Qasigiannnguit (Christianshåb), Aasiaat (Egedesminde), Sisimiut (Holsteinsborg), Maniitsoq (Sukkertoppen), Nuuk (Godthåb), Paamiut (Frederiks-håb), Narsaq, Qaqortoq (Juliane-håb), Nanortalik, og Tasiilaq/Kulusuk.



Challenger og C-130J-30 kan lande følgende steder i Grønland:

- Pituffik
- Mesters Vig
- Sdr. Strømfjord
- Nuuk*
- Narsarsuaq
- Kulusuk

* I Nuuk er det kun C-130J-30 der kan lande, og det kan kun ske under særlige forhold og forekommer sjældent.

Anneks 12 Losning, Deponering, Bortskaffelse og Rengøring/Kassation

Dette anneks indeholder:

- Appendiks 1: Losning
- Appendiks 2: Deponering
- Appendiks 3: Bortskaffelse og destruktion
- Appendiks 4: Rengøring/kassation af materiel

LOSNING

1. Generelt

En succesfuld opsamlingsoperation er bl.a. afhængig af, at de indsatte skibe i vides muligt omfang, kan arbejde kontinuerligt med opsamling af forureningen. Det er derfor vigtigt at nødvendige stop i dette arbejde - på grund af losning af den opsamlede forurening - bliver så kortvarig muligt.

For at gøre losseoperationen så kortvarig som muligt er det vigtig, at OSC/SOSC underretter GLK om, når de enkelte enheder er ca. fyldt halvt op, hvornår enhederne forventes at være klar til losning. I forbindelse med denne underretning er det ligeledes vigtigt, at OSC/SOSC tilkendegiver om losningen kan gennemføres til søs eller i havn. GLK er POC for Søværnets egne enheder, det er derefter GLK opgave at videreformidle kontakt til relevant myndighed eller virksomhed.

2. Losseoperationer

2.1. På baggrund af OSC/SOSC anbefalinger beslutter GLK, hvordan losseoperationerne skal gennemføres. Operationerne kan foregå på følgende måder:

- Til søs ved lægtning over i pramme, flydecontainere eller skibe.
- I havn ved lægtning over i pramme, flydecontainere eller losning over kaj til containere/slamsugere.

2.2. Losningen til søs – på åbent hav, red eller i beskyttet farvand – i nærheden af operationsområdet er at foretrække, idet losse tiden herved bliver kortere, end hvis skibet skal anløbe havn.

For at operationen kan gennemføres forsvarligt til søs, skal der være forholdsvis roligt vand (bølgehøjden under 1 meter), og den opsamlede forurening skal være pumpbar.

2.3. Såfremt OSC/SOSC vurderer, at losningen af forureningen skal foregå ved kaj, er det er vigtigt, at GLK på et tidligt tidspunkt bliver underrettet om denne anbefaling, idet GLK foranstalter at materiel/ deponeringsfaciliteter er til stede, når miljøskibene ankommer til havn.

3. Materiel og deponeringsfaciliteter

3.1. GLK har ikke rådighed over materiel på Grønland, men under en forureningsbekæmpelse etableres der samarbejde med såvel nationale som internationale myndigheder. Fra dansk side af vil der blive forsøgt transporteret materiel og deponeringsfaciliteter til Grønland. GLK vil via en ekstrabevilling fra Finansloven få mulighed for at chartre skibe og pramme i det omfang det er muligt.

3.2. En oversigt over ejerne af pramme og skibe kan indhentes ved Søfartsstyrelsen i Nuuk. Hvis det ikke er muligt at fremskaffe de ønskede pramme via dette register, kan GLK rette henvendelse til nabolandene via POLREP systemet.

3.3. Såfremt forurening skal losse i havn over kaj, kan GLK rette henvendelse til enten den stedlige kommune med anmodning om, at egnede køretøjer (slamsugere/containere) til løsning af opgaven fremskaffes.

Deponering

1. Generelt

På grund af at en opsamlet forurening ikke umiddelbart kan bortskaffes og destrueres, er der behov for, at der oprettes midlertidige depoter.

Grundet den begrænsede infrastruktur der er på Grønland, vil mulighederne for opbevaring af olie være minimeret. Derfor vil der under en forureningsbekæmpelse blive truffet individuelle beslutninger til det konkrete tilfælde.

2. Depoter

2.1. Følgende kan anvendes til deponering:

- Skibsmateriel.
- Tankanlæg.
- Midlertidige depoter.

2.2. Skibsmateriel

Til deponering af en opsamlet forurening med urenheder, kan anvendes chartrede åbne pramme eller coastere. Oplysningerne om egnet skibsmateriel til denne opgave kan indhentes ved Søfartsstyrelsen i Nuuk.

2.3. Tankanlæg

Til deponering af større mængder opsamlet forurening til søs, kan anvendes større kraft/varme anlæg på Grønland eller evt. tomme tankanlæg i havne kan ligeledes anvendes.

2.4. Midlertidige depoter

Til opbevaring af en opsamlet forurening i de kystnære farvande ind over en kyst - hvor denne er iblandet sten og grus - kan der anvendes midlertidige depoter i nærheden af opsamlingsstedet. Det være sig i containere eller lokale opbevaringsfaciliteter.

Bortskaffelse og destruktion

1. Generelt

Ved større forureninger - som er indtruffet i forbindelse med en skibssulykke eller uheld - aftales det normalt mellem GLK og det pågældende skibs P&I klub (søassurance), hvor den opsamlede forurening skal afleveres til enten destruktion eller genbrug.

Ved mindre forureningen, hvor der ikke umiddelbart er en kendt forurener beslutter GLK, hvor forureningen skal afleveres til destruktion.

GLK vil på sigt lave samarbejde med anlæg i Grønland der kan destruere olie.

Rengøring/kassation af materiel

1. Generelt

Rengøring af materiel og lokaliteter - som har været benyttet i forbindelse med en forurening - skal foretages snarest muligt, således at bekæmpelsesmateriellet kan være klar til en fornyet indsats, og de benyttede lokaliteter (kajanlæg, midlertidige depoter m.v.) kan vende tilbage til daglig standard.

2. Materiel

Materiellet kan inddeles i følgende kategorier:

- Skibe.
- Køretøjer.
- Lokaliteter.
- Bekæmpelsesmateriel.

2.1. Skibe

Afrensning af deltagende skibe:

- **Udenlandske miljøskibe:** Foretages efter aftale med det pågældende skibs nationale myndigheder.
- **Andre statslige skibe:** Foretages hurtigst muligt og efter aftale med de myndigheder, som har ansvaret for skibenes daglige drift.
- **Chartrede skibe:** Foretages hurtigst muligt og efter aftale med det pågældende skibs rederi.

Udpegning, koordinering og tilsyn med skibe under afrensning, som normalt foregår på værft, udføres af Forsvarets Materiel Tjeneste (FMT).

Inden en afrensning af et skib iværksættes, er det vigtigt, at skibet inspiceres af en repræsentant fra FMT og en repræsentant fra forurenerens forsikringsselskab. Denne inspektion foto dokumenteres.

2.2. Køretøjer

Rengøring af deltagende køretøjer skal foretages på en miljøgodkendt afrensningsplads. Afrensningspladsen anvises af den stedlige kommune.

Forurenerens forsikringsselskab skal underrettes om, hvor afrensningen foretages, således at selskabet har mulighed for at inspicere stedet. Endvidere bør samtlige køretøjer før afrensningen fotograferes, som dokumentation over for forsikringsselskabet.

2.3. Lokaliteter

Ansvaret for rengøring af benyttede lokaliteter såsom kajanlæg, bygninger og landområder, er brugerne af lokaliteterne. Før en rengøring af disse områder iværksættes underrettes forurenerens forsikringsselskab, således at selskabet har mulighed for at inspicere områderne. Endvidere bør lokaliteterne fotograferes før og efter rengøringen.

2.4. Rengøring af materiel

FMT er ansvarlig for rengøring af bekæmpelsesmateriellet (flydespærringer, skimmere m.v.).

Rengøringen af flydespærringer foretages af det kommunale beredskab i Kalundborg.

Inden rengøringen iværksættes underrettes forurenerens forsikringsselskab, således de har mulighed for at besigtige materiellet inden rengøring påbegyndes.

Materiellet bør fotograferes inden rengøringen påbegyndes.

3. Kassation af materiel

Inden anvendt forureningsmateriel kasseres eller destrueres skal forurenerens forsikringsselskab underrettes, og selskabet skal have mulighed for at foretage en besigtigelse af materiellet, inden kassation eller destruktion.

Anneks 13 Bevisindsamling. Retningslinier for udtagning af olieprøver

Dette anneks indeholder:

- Appendiks 1: Uddrag af Kgl. anordning og Landsstyreforordning om beskyttelse af havmiljøet.
- Appendiks 2: Retningslinier for udtagning, pakning og fremsendelse af olieprøver samt labels. (erstatter Materielbestemmelse 1/82).
- Appendiks 3: Bording, ransagning, tilbageholdelse, beslaglæggelse, sikkerhedsstillelse. Informationsliste ved skibshavari.
- Appendiks 4: Retningslinier for Bordingholdet, checklister, vidneafhøring m.v.

Uddrag af lov nr. 1035 af 22. oktober 2004 om beskyttelse af havmiljøet:

Formål mv.

§ 3. Loven omfatter havet uden for søterritoriet ved Grønland, herunder i den eksklusive økonomiske zone. Følgende skibe, luftfartøjer og platforme er omfattet:

- 1) danske og grønlandske skibe.
- 2) danske og grønlandske luftfartøjer.
- 3) danske og grønlandske platforme og platforme, der befinder sig på grønlandsk kontinentalsokkelområde,
- 4) udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, i det omfang det er foreneligt med international ret, og
- 5) udenlandske skibe, der befinder sig uden for den eksklusive økonomiske zone, i det omfang det er foreneligt med international ret.

Indberetning

§ 25. Ejere, brugere og førere af samt lodser på skibe og ejere og brugere af og lodser på platforme samt den for platformen ansvarlige skal straks indberette til Grønlands Kommando, såfremt der sker udtømning eller dumpning, som er i strid med loven eller omfattes af § 42. Endvidere skal der straks ske indberetning ved enhver form for kollision eller grundstødning, eller såfremt der af andre grunde er fare for udtømning.

Stk. 2. De i stk. 1 nævnte personer samt førere af luftfartøjer skal straks indberette til Grønlands Kommando, såfremt der fra skibet, platformen eller luftfartøjet iagttages væsentligt spild af olie eller skadelige flydende stoffer.

Stk. 3. I de i stk. 1-2 nævnte tilfælde skal de nævnte personer efter anmodning give Grønlands Kommando, alle oplysninger, som har betydning for iværksættelse af foranstaltninger for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

Uddrag af Landstingsforordning nr. 4 af 3. november 1994 om beskyttelse af havmiljøet.

Indledende bestemmelser

§ 2. Landstingsforordningen omfatter havet ud til tre sømil, hvorved forstås det grønlandske søterritorium bestående af de indre farvande på den landvendte side af søterritoriets basislinie og farvandet ud til søterritoriets ydre grænse, som er den linie, som i ethvert punkt har en afstand fra det nærmeste punkt på basislinien svarende til søterritoriets bredde.

Indberetning

§ 29. Ejere, brugere og førere af samt lodser på skibe skal straks indberette til Landsstyret, såfremt der sker en udtømning, som er i strid med kapitlerne 27 eller omfattes af § 40. Endvidere skal der straks ske indberetning ved enhver form for grundstødning, eller såfremt der af andre grunde er fare for udtømning.

Stk. 2. De i stk. 1 nævnte personer samt førere af luftfartøjer skal straks indberette til Landsstyret, såfremt der fra skibet, platformen eller luftfartøjet iagttages væsentligt spild af olie eller skadelige flydende stoffer.

Stk. 3. Havnebestyrelsen skal straks indberette til Landsstyret, såfremt der i havnen iagttages væsentligt spild af olie eller skadelige flydende stoffer og der er fare for forurening af havet.

Stk. 4. I de i stk. 1-3 nævnte tilfælde skal de nævnte personer efter anmodning give Landsstyret samt de i § 27 nævnte myndigheder alle oplysninger, som har betydning for iværksættelse af foranstaltninger for at forhindre eller bekæmpe forurening af havet.

INDSAMLING AF BEVISER

1. Generelt.

Tilvejebringelse af det nødvendige bevismateriale kan umiddelbart betragtes som to forhold, nemlig tilvejebringelse i forbindelse med et igangværende udslip og tilvejebringelse i forbindelse med et udslip af ældre dato, hvor der ikke umiddelbart kan knyttes mistanke til en specifik forurener.

Fælles for kravene til bevisførelsen er, at denne skal kunne medføre en be- eller afkræftelse af den direkte sammenhæng mellem den observerede forurening og det mistænkte skib. Sammenhængen mellem observation og forurener skal bevises af den operative struktur ved indhentning af diverse bevismidler, der underbygger forholdet.

2. Bevisformer.

Beviser i forureningsager udgøres af:

- Visuel observation af forureningen hertil desuden fotodækning.
- Anvendelse af sprednings- og drifts modeller (back-tracking).
- Inspektion og kontrol af den formodede forurener til havs eller i havn herunder olieprøvetagning.
- Olieprøveopsamling fra havets overflade evt. i kølvandet fra en forurener.
- Anvendelse af fly- eller satellitbaserede sensorer.
- Verificering af olieprøver herunder gennemførelse af sammenlignende målinger og analyser.
- Vidneforklaring (skriftlig)

2.1. Fotodækning.

Fotografisk bevismateriale i form af billeder taget med kameraer er det mest anvendte og umiddelbart mest konkrete bevismateriale. Kameraer anvendes som supplement og dokumentation til den visuelle observation, alternativt den sensorbaserede dokumentation. De viste data bør af bevismæssige årsager indeholde et minimum af fakta såsom identifikation af det mistænkte skib, dato og tidspunkt for observationen, observationens position, bevægelsesretning samt billedets identifikationsnummer.

Flyvevåbnets nuværende, håndholdte kameraer til dette formål har p.t. ikke denne kapacitet men alene mulighed for at vise dato og tidspunkt på billedet. Derfor anbefales det, at der optages en billedserie bestående indledningsvis af 3 billeder, der fotograferer flyets instrumenter (kurs, fart, position, højde). Herefter 3 billeder af forureneren og forureningen (om muligt skal billederne vise såvel forurener som forurening og om forureningen er bagved skibet, samt at forureningen ikke er foran eller gennemsejlet, om muligt også et overbliksbillede). Det skal understreges, at det er vigtigt at der visuelt kan skabes en forbindelse mellem skibet og forureningen, således er det ikke tilstrækkeligt, at forureningen og skibet figurerer på hvert sit billede, uden at man på billedet af skibet også kan se forureningen i forhold til skibet. Billedserien afsluttes med endnu 3 billeder af flyets instrumenter.

Søværnets skibe til søs skal tilstræbe efter omstændighederne at gennemføre fotodækning på tilsvarende vis. Fotografierne bør herudover tages ved vinkler, som tillader tilstedeværelse af sømærker, andre skibe, land konjunkturer samt andet, som kan identificeres. Billederne skal opfølges med en skriftlig vidneforklaring. Det er tilladt at bruge digitalkameraer til bevisindsamling. Det foretrækkes dog at billederne tages i RAW-format da disse billeder giver mest data, og ikke er komprimeret af hverken kamera eller andre programmer.

2.2. Opsamling og udtagning af olieprøver.

Når der er konstateret en olieforurening på havet eller på kysten begynder arbejdet med en olieidentifikation, dvs. kemiske analyser af olieprøver, hvilket er en væsentlig del af efterforsknings-aktiviteten. En helt nødvendig og afgørende faktor for succesfuld olieidentifikation er en effektiv og pålidelig prøveudtagning.

Optagning af olieprøver fra selve forureningen og fremsendelse af disse fordrer anvendelse af det korrekte og nødvendige udstyr (olieprøvekasser).

På sigt vil flere grønlandske myndigheder få en af søværnets standard miljøkasser til brug i deres enheder.

Hver olieprøvekasse indeholder en detaljeret vejledning med en beskrivelse af såvel selve prøvetagningen, herunder opsamling, udtagning, antal, mærkning og opbevaring som fremsendelsesprocedure. Alle søværnets skibe har en prøvekasse om bord og er således i stand til at opsamle og udtage olieprøver.

Dette forhold dækker dog kun opsamling fra havet, idet udtagning af prøver om bord i skibe fordrer specialuddannelse. Se i øvrigt appendiks 2.

2.3 Olieprøver fra skib

Opsamling og udtagning af olieprøver fra forurening og mistænkte kilder er et meget vigtigt led i efterforskningen, da det er forudsætningen for, at der kan foretages sammenligning og identifikation og hermed fremføres bevis for, at den mistænkte kilde kan have været årsag til forureningen. Det er derfor af afgørende betydning, at optagningen sker så optimalt, sikkert og dokumenterbart som muligt.

I forbindelse med udtagning af prøver fra såvel forurening som mistænkte kilder er der en række forhold, skibet skal være opmærksom på, specielt skal antallet og mærkningen af prøver nævnes. For en olieforurening er det vigtigt, at der udtages et tilstrækkeligt stort antal prøver til, at såvel hele forureningen som baggrundsområdet (det "uforurenede" område – også kaldet en referenceprøve) kan karakteriseres i tilfælde af inhomogenitet og flere mulige kilder. Ved udtagning af prøver fra skibe er det ligeledes meget vigtigt, at der udtages prøver fra samtlige tanke, såvel lasttanke som bilge- og sloptanke og helst flere prøver fra hver tank (forskellige niveauer), da man ikke på forhånd har viden om fra hvilken tank forureningen stammer.

Efter at skibet har taget/indsamlet olieprøverne, sendes disse til Forsvarets Materielkommandos miljølager i Korsør eller efter aftale direkte til analyse hos Danmarks Miljøundersøgelser.

Der henvises i øvrigt til appendiks 2.

2.4 Grundstødninger og lignende.

Ved grundstødninger og lignende, som giver anledning til risiko for eller egentlig forurening af havmiljøet, samarbejder Grønlands Kommando og Søfartsstyrelsen i forbindelse med udtagning af olieprøver og undersøgelse af pågældende skib.

RETNINGSLINIER FOR FORSVARETS ENHEDER VED OBSERVATION AF ET OLIEUDSLIP FRA ET SKIB

Ref.:

a. FKO skr. ODA2 0002187-006 af 2000-07-10, Midlertidigt direktiv for udstedelse af administrative bøder m.v.

b. SOKPUB 007-501 (C), Vejledning for SOK underlagte enheder vedrørende suverænitethåndhævelse og udøvelse af statens myndighed på søen i fredstid,

c. Retningslinier for udtagning, pakning og fremsendelse af olieprøver fra vandet og skibe.

d. Procedurer vedr. bevissikring ved havforurening gældende for SVN enheder, militære fly og statsskibe.

e. FKO skr. Nr. 0100829-016 af 18. september 2001. Midlertidige retningslinier for bevisindsamling og bevissikring i sager om overtrædelse af havmiljøloven.

1. INDLEDNING

Retningslinierne skal sikre ensartethed og afpasset håndtering af søværnets enheder - i koordination med FKO OPN4.

2. OBSERVATION

Observation af et olieudslip inddeles i følgende 3 kategorier:

- Dansk/grønlandsk statsskib eller fly.
- Udenlandsk statsskib eller fly.
- Civilt skib eller fly.

2.1. Danske/grønlandske statsskibe og fly.

2.1.1. Når et dansk/grønlandsk statsskib eller fly observerer et udslip fra et skib, skal dette rapporteres til GLK eller Landsstyret afhængig af positionen.

Rapporten skal så vidt muligt indeholde følgende oplysninger:

- Observationstidspunkt.
- Forureningens udbredelse, position samt farve.
- Forureningstype og karakter, herunder om forureningen har været gennemsejlet af andre skibe.
- Det mistænkte skibs navn, hjemsted og nationalitet.
- Det mistænkte skibs position og rute, herunder skibets position i forhold til forureningen.

- Identifikation af skibe, som er i nærheden af forureningen, herunder tidspunkt, position og skibenes kurser i forhold til forureningen.
- Skibstype, tonnage m.v.
- Observation af fugle, som er indsmurt i olie.
- Vejrforhold, herunder vind og strømforhold.
- Andet.
- Konklusion på ovenstående.

2.1.2. Ved kontakt til det mistænkte skib søges følgende oplysninger indhentet:

- Skibsførerens navn, ansvarlig reders navn og adresse, evt. agents navn og adresse.
- Klassifikationsselskab, P&I forsikring, evt. andre forsikringstyper.
- Afgang- og forventet ankomsthavn.
- Ladningsejer og befragter.

2.2. Udenlandske statsskibe og fly.

Når et udenlandsk statsskib eller fly, evt. via det pågældende lands myndigheder, rapporterer til GLK eller Landsstyret, at der er observeret et udslip fra et skib, skal rapporten gerne indeholde følgende:

- Observationstidspunktet.
- Forureningens udbredelse, position samt farven.
- Forureningstype og karakter, herunder om forureningen har været gennemsejlet af andre skibe.
- Evt. mistænkte skibs navn, hjemsted og nationalitet.
- Evt. mistænkte skibs position og rute.
- Evt. mistænkt skibs skibstype, tonnage m.v.
- Identifikation af (andre) skibe, som er i nærheden af forureningen, herunder tidspunkt, position og skibenes kurser.
- Observation af fugle, som er indsmurt i olie.
- Vejrforhold, herunder vind og strømforhold.

2.3. Civile skibe og fly.

Når et civilt skib eller fly rapporterer til GLK eller Landsstyret, at der observeret et udslip fra et skib, skal indmeldelsen gerne indeholde følgende::

- Anmelderens navn, adresse, telefon nr. mv. Alle oplysninger, der gør det muligt at kontakte anmelderen på et senere tidspunkt.
- Observationstidspunktet.
- Forureningens udbredelse, position samt farven.
- Forureningstype og -karakter, herunder om forureningen har været gennemsejlet af andre skibe.
- Observation af fugle, som er indsmurt i olie.
- Vejrforhold, herunder vind og strømforhold.
- Evt. mistænkte skibs navn, hjemsted og nationalitet.
- Evt. mistænkt skibs position og rute.
- Evt. mistænkt skibs skibstype, tonnage m.v.
 - Identifikation af (andre) skibe, som er i nærheden af forureningen, herunder tidspunkt, position og skibenes kurser.
- Andet
- Konklusion på ovenstående

3. BEVISSIKRING

3.1. Ved enhver hændelse, hvor der er sket ulovligt udslip, eller der er formodning om et sådant udslip, skal der indsamles beviser, der kan dokumentere og beskrive hændelsen.

3.2. Bevisindsamling inddeles i følgende 2 hovedområder, idet der også henvises til appendiks 12:

- Indsamling af beviser på "gerningsstedet" (uden for et mistænkt skib).
- Indsamling af beviser om bord på et mistænkt skib.

3.2.1. Danske/grønlandsk statsskibe og fly.

3.2.1.1. Indsamling af beviser på gerningsstedet

Indsamling af beviser på gerningsstedet foretages af enten statsskibe eller statslige fly

Denne bevisindsamling omhandler optagelse af prøver fra vandet, (luft)fotografier af udledningen/forureningen, identificering af skibe i nærheden samt kontakt til det mistænkte skib.

Når et skib kontaktes over radioen (civil VHF), skal samtalerne, mhp. bevissikring, optages på bånd. Radioopkald foretages indledningsvis på den internationale kaldefrekvens (kanal 16), hvorpå relevant arbejdskanal aftales

3.2.1.2. Indsamling af prøver

Optagelse og behandling af prøver fra vandet gennemføres i henhold ref. c. I forbindelse med denne prøveoptagning skal følgende punkter fremhæves:

- Beskrivelse af fremgangsmåden ved prøveoptagningen, herunder forureningens tykkelse, konsistens og hvilket materiel, der er anvendt ved prøvetagningen.
- Beskrivelse af prøvens farve, lugt, konsistens og evt. indhold af "fremmedelelementer».
- Luft- og vandtemperatur ved prøvetagningen.
- Mærkning af hver enkelt prøve med identifikationsnummer, dato, tidspunkt, position og underskrift.
- Beskrivelse af opbevaringen af prøverne, inden afsendelse til Danmarks Miljøundersøgelser.

3.2.1.3. Foto-/videoptagelser.

Ved foto-/videodækningen af en forurening henvises til ref. d.

I forbindelse med foto/videodækningen skal optagelserne vise følgende:

- Fotos/videoptagelser, som viser havet foran skibets stævn, herunder eventuelle skibe foran mistænkte.
- Fotos/videoptagelser, som viser evt. spor efter en udledning fra skibet (slanger på dækket, slanger på manifolden eller oliespor fra åbninger i skibsskroget).
- Fotos/videoptagelser, som viser skibets navn, hjemsted sammen med forureningen.
- Fotos/videoptagelser, der viser forureningens udstrækning bag skibet. Det skal tilstræbes, at der skabes en visuel forbindelse mellem skibets agterstævn, alternativt kølvand, og selve forureningsstriben.
- Fotos/videoptagelser taget lodret ned i forureningen.

3.2.1.4. Rapportering.

Ved rapportering af en forurening, herunder fremsendelse af en skriftlig rapport vedr. hændelsen, henvises til retningslinierne, som er angivet i ref. d.

3.2.2. Udenlandske statsskibe og fly.

Udenlandske statsskibe og fly foretager kun bevisindsamling i form af fotodækning og olieprøvetagning i grønlandsk ansvarsområde efter anmodning fra GLK eller Landsstyret.

3.3.1. Indsamling af beviser på et mistænkt skib.

Indsamling af beviser om bord på et mistænkt skib kan foretages som følger:

- Ved en Port State Control i skibets næste anløbshavn.
- Ved en bording med henblik på ransagning af skibet inden for grønlandsk ansvarsområde.

Commentaire [mb1] : Civile skibe og fly udfører IKKE politiopgaver.

3.3.2. Port State Control.

Når et skib, mistænkt for ulovlig olieudledning indenfor grønlandsk område og ransagning ikke er mulig at gennemføre indenfor grønlandsk område, kan der anmodes om PSC ved næste anløb i fremmed havn. GLK eller Landsstyret fremsender en anmodning til Søfartsstyrelsen (SFS) i Nuuk, hvori det bl.a. skal fremgå at skibet er mistænkt for ulovlig udledning i Grønlandsk farvand; fra hvilke tanke, der ønskes udtaget olieprøver fra; samt hvilke skibsjournaler/-papirer, der ønskes kopier af. (Se appendiks 5).

SFS foranstalter herefter at anmodningen om PSC videresendes til den relevante fremmede havnemyndighed.

3.3.3. Bording.

Fremgangsmåden fremgår af appendiks 4.

Retningslinier for udtagning-, pakning- og fremsendelse af olieprøver samt labels (erstatte Materielbestemmelse 1/82)

1. Område for brug af retningslinier

Disse retningslinier er gældende indenfor det område som GLK er ansvarlig over. Ved olieprøvetagninger i søterritoriet er det Landsstyret der er ansvarlig myndighed og deres procedurer der skal anvendes.

1.1 GENERELT

Retningslinier for udtagning af olieprøver, beskriver den grundlæggende procedure for at udtage olieprøver på havoverfladen, strande eller kystnære farvande og i forbindelse med havarier, såsom grundstødninger, kollisioner o. lign.

Udtagning af olieprøver vil altid foregå i samarbejde med Vagthavende Officer i GLK.

Hvor omfattende en evt. udtagning af olieprøver fra maskinrum eller cargotanke skal være, vil i hvert enkelt tilfælde blive aftalt med VO GLK.

Udtagning af olieprøver fra tanke må IKKE foretages før ca. 1 time efter, at der er foretaget tankpåfyldning (bunkring/flytning af olie), på grund af statisk elektricitet og "gnist fare". Udtagning fra tanke skal i hvert enkelt tilfælde godkendes af skibets kaptajn.

Udtag aldrig parallelprøver.

Ønsker det havarerede skib olieprøver i samme moment, er skibet velkommen til selv at udtage olieprøver. Eget skib må kun forsegle olieprøverne, skibet selv har udtaget.

Der skal helst indsamles mindst 1 ml. af olien. Er der tale om en tynd oliefilm, skal den opsamlede mængde helst være mere end 200 ml., men ingen olieprøve er for lille, og der kan således optages prøver fra havoverfladen, til trods for ingen synlig oliefilm.

Fyld ikke prøveglasset helt, da olien kan udvide sig. Glasset må max. fyldes $\frac{3}{4}$ op.

Hvis der i forbindelse med indsamling af olieprøven (tynde oliefilm) benyttes teflonklud, dyppes denne i området med olien og kluden forsegles derefter i glasset.

Olieprøverne skal straks registreres og forsegles, jf. pkt. 3 og 4.

Derefter udfyldes 1 stk. "Oplysningseskema for olieprøve", for hver enkelt olieprøve der er udtaget.

Det er vigtigt, at olieprøven beskrives så godt som overhovedet muligt, da ting som umiddelbart forekommer at være uden betydning, senere kan vise sig at være værdifulde i forbindelse med analyseresultaterne.

Som hovedregel bør alle påfaldende detaljer noteres på oplysningseskemaet.

De indsamlede olieprøver skal opbevares mørkt og ved en max. temperatur på + 5° C.

2. UDTAGNING AF OLIEPRØVER

2.1. Indsamling af olieprøver fra havoverfladen.

Der skal tages prøver både af den tykkeste og tyndeste del af forureningen.

Såfremt en forurening er spredt over flere områder udtages olieprøver fra samtlige områder for at sikre at forureningen stammer fra den samme kilde.

Hvert enkelt område skal beskrives særskilt og detaljeret.

Ved en oliefilm, hvor der kun er en ringe mængde olie til stede, forsøges at få så meget olie med som muligt. Hvis muligt, fyldes der direkte i prøveglasset, hvis ikke, kan man benytte en teflonklud eller en ren spand med små huller, for at få mest mulig olie ned i prøveglasset.

Hvis en forureningsbekæmpelse varer mere end en enkelt dag, skal der indsamles nye olieprøver af havoverfladen hver dag, for hurtigt at konstatere mulige forureninger fra andre kilder.

Indeholder forureningen tang, alger, træstykker eller andet, bjærges dette og opbevares som bevismateriale.

2.2. Indsamling af olieprøver fra strande og det kystnære område.

Der optages olieprøver fra de geografiske hjørner af forureningen samt olieprøver fra forskellige områder i forureningen, således at det kan fastslås om forureningen stammer fra en og samme kilde.

Forefindes der både oliefilm og olieklumper, skal der udtages prøver fra begge dele, som beskrives hver for sig.

Er forurening spredt over flere områder, udtages olieprøver fra samtlige områder for at sikre, at forureningen stammer fra en og samme kilde.

Forløber forureningsbekæmpelsen over mere end en enkelt dag, skal der indsamles nye olieprøver hver dag, for at konstatere mulige forureninger fra andre kilder.

Indeholder forureningen tang, alger, træstykker eller andet, bjærges dette og opbevares som bevismateriale.

2.3. Indsamling af olieprøver fra dyr indsmurt i olie.

For at sikre korrekt procedure, kontaktes den lokale miljøvagt, evt. via GLK. Som udgangspunkt er det sjældent relevant at tage olieprøver fra dyr, dog kan det blive relevant at udtage olieprøver fra døde forurenede fugle i området.

2.4. Udtagning af olieprøver i maskinrum.

Der tages kopi af certifikater/dokumenter/tegninger.

Indhent oplysninger om, hvorvidt skibet har et godkendt IOPP Certifikat og undersøg om skibet er udstyret med en 100 ppm eller en 15 ppm olie/vand separator.

Gennemgå oliejournalen for de sidste 3 måneder, dog helst de sidste 6 måneder. Tag kopi af journalen for de sidste 3 måneder..

Hvis der i skibet forefindes bunkersanalyser, skal disse kopieres.

Gennemgå driftsjournal.

I samarbejde med VO GLK beslutes, hvorfra olieprøverne skal udtages.

Faktisk mængde sludge skal stemme overens med beregnet mængde sludge, jf. oliejournalen.

Olieprøverne mærkes derefter med udfyldte labels jf. pkt. 3. Umiddelbart derefter udfyldes "Oplysningseskema for olieprøver".

Olieprøverne pakkes og fremsendes jf. pkt. 4 og 5.

2.5. Udtagning af olieprøver i cargotanke på tankskibe.

Beslutning om kopi af certifikater/dokumenter/tegninger træffes i samråd med GLK VO.

Beslutning om hvorvidt der skal udtages olieprøver fra cargotankene træffes i samråd med VO GLK.

Bekræft at skibet har et godkendt IOPP Certifikat.

Beskriv lastekonditionen (fuld lastet, delvis lastet, ballast) samt typen af last.

Gennemgå oliejournalerne, både for maskinrum og lastsektion for de sidste 3 måneder, dog helst 6 måneder. Beslutning om der skal tages kopi af perioden træffes i samråd med VO GLK.

Gennemgå diagrammer over pumpesystemet og rørsystemet af cargo og ballast systemet, med henblik på detection af by-pass-systemer.

I tilfælde af grundstødning, havari, kollision eller lign. indhentes kopi af skibets SHIP-BOARD OIL POLLUTION EMERGENCY PLAN (SOPEP)

Olieprøverne udtages og mærkes derefter med udfyldte labels jf. pkt. 3. Umiddelbart derefter udfyldes "Oplysningseskema for olieprøver".

Olieprøverne pakkes og fremsendes jf. pkt. 4 og 5.

3. LABELS

3.1. Labels.

Labels til pakning og registrering af olieprøver skal have følgende udseende:

- Identification number:
- Name of vessel:
- IMO-number:
- Position (længde/bredde):
- Place onboard for sampling:
- Signed by sampler:
- Signed by Captain or Chief Engineer:

Identification number skal udfyldes som angivet i følgende eksempel:

- 10112001-0101: 10. november 2001-olieforurening 01, prøve 01.
- 10112001-0102: 10. november 2001-olieforurening 01, prøve 02.
- 10112001-0201: 10. november 2001-olieforurening 02, prøve 01.
- Etc.

4. PAKNING AF OLIEPRØVER

4.1. Pakning af olieprøver.

Pakning af olieprøver skal foregå som følger:

- Olieprøveglasset påføres en label.
Glasset kommes i en pose med lynlås-lukning og lukkes. Posen forsegles med en label, hvorefter der med fedtstift skal signeres med overlap på pose og label.
Derefter skal glasset ned i forsendelsesrøret, altid 2 stk. i hvert rør for at fylde det op.
Forsendelsesrøret skal derefter forsegles i begge ender med et stykke armeret tape eller lign. og i begge ender på røret sættes en label, således at olieprøven kan registreres uden brud på røret.

Forsendelsesrøret skal yderligere mærkes med:

- Forsigtigt
- Glas

De til olieprøverne hørende oplysningsskemaer, må **IKKE** forefindes i forsendelsesrøret, men skal fremsendes separat. Kontrollerende enhed tager altid en kopi af oplysningsskemaer til eget brug.

5. FREMSENDELSE AF OLIEPRØVER

5.1. Fremsendelse af olieprøver.

VO GLK beslutter, hvem olieprøveglassene fremsendes til.

5.1.1. Fremsendelse til FMT, Miljølager.

Hvis olieprøverne samt oplysningsskemaerne skal tilsendes FMT, Miljølager benyttes følgende adresse:

- Flådestation Korsør
Forsvarets Materiel Tjeneste, Miljølager
Sylovsvej 8
4220 Korsør

5.1.2. Fremsendelse til DMU.

Vurderes det, at olieprøverne skal analyseres straks, skal olieprøveglassene og oplysningsskemaerne fragtes til Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) på RISØ, efter følgende fremgangsmåde:

Skal prøverne fremsendes til DMU, benyttes følgende adresse:

- Danmarks Miljøundersøgelser (DMU)
Afd. Miljøkemi & Mikrobiologi
Frederiksborgvej 399
4000 Roskilde
Att.: Asger B. Hansen

BORDING, RANSAGNING, TILBAGEHOLDELSE, BESLAGLÆGGELSE, SIKKERHEDSSTILLELSE

1. BORDING

1.1. Søværnets enheders bording af et skib, med henblik på at foretage ransagning, kræver godkendelse fra VO GLK der samarbejder med politimesteren (PM) i Nuuk.

1.2. Når bording af et skib gennemføres for at standse et ulovligt olieudslip, skal dette ske efter GLKBST 100-01 Bestemmelser for overvågning og suverænitets håndhævelse til søs i Grønland.

1.3. Hverken ransagning, undersøgelse eller tilsyn må medføre unødigt forsinkelse eller unødigt udgift for skibet.

1.4 Retningslinier for bordingholdet, informationsliste og checkliste er optaget i appendiks 6

2. RANSAGNING

Generelt kræver ransagning, at der indhentes retskendelse. Ransagning kan dog foretages uden retskendelse, hvis øjemedet ellers ville forspildes. Beføjelserne for udførelse af ransagning af skibe er som følger:

2.1. Danske/grønlandske skibe.

Ransagning kan gennemføres overalt i ansvarsområdet, forudsat at der er tale om en formodet ulovlig udledning, og det pågældende skib med rimelig grund er mistænkt. VO GLK bemyndigelse skal foreligge forud for bording.

2.2. Udenlandske skibes formodede ulovlige udledning på søterritoriet.

Ransagning kan gennemføres, såfremt der er begrundet mistanke/ "Clear Grounds" om, at skibet har foretaget udledningen. VO GLK bemyndigelse skal foreligge forud for bording.

2.3. Udenlandske skibes formodede ulovlige udledning på EEZ.

Såfremt der er åbenbar grund til at antage, at skibet har foretaget en ulovlig udledning, kan fartøjet anmodes om oplysninger vedrørende dets identitet og registreringshavn, dets sidste og næste anløbshavn samt andre relevante oplysninger, som er nødvendige for at fastslå, hvorvidt en overtrædelse har fundet sted. Ransagning kan gennemføres, såfremt skibet nægter at give oplysningerne eller oplysningerne åbenbart afviger fra de faktiske omstændigheder. Det er endvidere en forudsætning for ransagning, at udtømmningen er betydelig og har medført en væsentlig forurening eller truer hermed. Afgørelse, om at kontakte skibet, skal træffes af VO GLK.

Hvis der for eksempel findes en olieudledning i skibets kølvand, anses kravet om åbenbar grund for at være opfyldt.

Om en udledning er betydelig og har medført en trussel om en væsentlig forurening afhænger af en vurdering af omstændighederne for udledningen og de faktiske forhold,

der gør sig gældende for det område, som udledningen er sket i eller vil kunne ramme. Opmærksomheden skal her henledes på naturens særlige sårbarhed i det arktiske område.

2.4. Generelt vedr. ransagning.

Som udgangspunkt kræver en ransagning, at der indhentes en forudgående retskendelse. Hvis ransagning skal foretages uden retskendelse, fordi øjemedet ellers vil forspildes, skal skibsføreren informeres om, at han kan kræve beslutning om ransagning prøvet ved retten inden for 24 timer. Dette betyder dog ikke at ransagningen må udskydes indtil domstolens godkendelse af lovligheden foreligger. Ransagning kan således foretages under protest. Skibsføreren skal gøres bekendt med grundlaget for ransagningens foretagelse og opfordres til at overvære ransagningen.

Ransagning skal ske så skånsomt som muligt og må ikke medføre unødigt forsinkelse eller udgift for skibet.

Der henvises i øvrigt til appendiks 7,8 og 9.

2.5. Port State Control (PSC)

PSC er defineret som den handling, hvor en havnestatsmyndighed (forskellig fra flagstaten) går ombord i et skib i havn for at undersøge skibet nærmere i henhold til gældende sikkerhedsregler eller lignende. PSC skaber umiddelbart mulighed for at tilvejebringe de nødvendige olieprøver, når det/de mistænkte forurenende skib(e) opholder sig i udenlandsk havn.

PSC kan anvendes som alternativ når ransagning ikke er mulig. Beslutning om iværksættelse af PSC i skibets næste ankomsthavn træffes af VO GLK. GLK anmoder Søfartsstyrelsen i Nuuk om, i henhold til PSC-MOU, at initiere PSC (kontrol af skib og skibspapirer, herunder udtagning af prøver) udført i skibets næste udenlandske havn. Er skibets næste ankomsthavn i Danmark eller Grønland, gennemføres bordingen af skibet af politiet som en egentlig ransagning .

3. TILBAGEHOLDELSE

3.1. Afgørelse om tilbageholdelse træffes af VO GLK. Ved tilbageholdelse forstås, at skibet tilbageholdes i havn, på red eller til søs, eller om nødvendigt at skibet beordres til at sejle i havn eller til red for at skabe sikkerhed for betalingen af rejste krav, som f.eks. bødekra, sagsomkostninger i forbindelse med straffesagens behandling for retten, erstatning m.v. Skibsføreren skal informeres om, at han kan kræve beslutning om tilbageholdelse prøvet ved retten inden for 24 timer.

3.2. Såfremt det bliver nødvendigt at tilbageholde et udenlandsk skib, skal GLK informere det tilbageholdte skibs flagstat.

4. BESLAGLÆGGELSE/KONFISKATION

Afgørelse om beslaglæggelse træffes af GLK.

Beslaglæggelse kan ske, hvis der er grund til at antage, at det beslaglagte kan tjene som bevis eller kan anvendes til oplysning af sagen i forbindelse med efterforskningen.

Skibsføreren skal informeres om, at han kan kræve beslutning om beslaglæggelse/konfiskation prøvet ved retten.

5. SIKKERHEDSSTILLELSE

Afgørelse om sikkerhedsstillelse træffes af GLK.

Såfremt en udledning i strid med havmiljøloven medfører, at der rejses økonomiske krav om f.eks. refusion af udgifter til bekæmpelsesforanstaltninger, kan det pålægges ejeren at

stille sikkerhed for de nævnte udgifter, og det kan bestemmes, at skibet skal tilbageholdes, indtil sikkerhed er stillet.



Information list in connection with damage of ship

Informationsliste ved skibshavari

To: ISCOMGREENLAND
Til: Grønlands Kommando

From: _____
Fra: Name of damaged vessel/Master of damaged vessel

1) **Name of ship:** _____
Skibsnavn

Flag: _____
Flag

Port of registry: _____
Hjemsted

Call sign: _____
Kaldesignal

Type: _____
Skibstype

2) **Gross tonnage of ship:** _____ **DWT_{summer}:** _____
Skibets BRT DWT_{sommer}

Length of ship: _____ **Breath:** _____
Skibslængde Bredde

Draught fore: _____ **Draught astern:** _____
Dybgang for Dybgang agter

Double or Single Bottom: _____
Dobbelt eller enkel bund

Double or single Hull: _____
Dobbelt eller enkelt skrog

3) **Bound for:** _____ **From:** _____
På vej til _____ Fra _____

4) **Pilot on board: (Yes / No)** _____
Lods om bord (Ja / Nej)

5) **P & I Club:** _____

Address: _____

6) **Type of damage:** _____
Havariets art

7) **Time of damage:** _____
Tidspunkt for havariet

8) **Position:** _____
Position

9) **At grounding (only):**
Kun ved grundstødning

Water depth: _____
Vanddybde

Sea bottom conditions: _____
Bundforhold

Course of ship: _____ **Speed of ship:** _____
Skibets kurs Skibets fart

10) **At collision (only):**
Kun ved kollision

Name of the other ship: _____
Det andet skibs navn

Port of registry: _____
Hjemsted

Call sign: _____ **Other:** _____

11) **Cargo - Type:** _____
Quantity: _____
Place: _____

Bunkers - Type: _____
Quantity: _____
Place: _____

12) **Discharge if any:** _____ **Quantity:** _____
Evt. udslip Mængde

Oiltype: _____
Olietype

Oil consistency: _____
Olie konsistens

Size: _____
Udbredelse

Position: _____
Position

Drifting direction: _____
Drivretning

13) **Any other risk (e.g. Dangerous Cargo): UN no. / IMO Class:** _____
Evt. anden risiko (f. eks. Farligt gods)

14) **Oil samples taken from:** _____
Olieprøver udtager fra

15) **Weather condition** - **Wind:** _____
Vejrforhold Vind
- **Current:** _____
Strøm
- **Visibility:** _____
Sigtbarhed
- **Water temperature:** _____
Vandtemperatur
- **Air temperature:** _____

Lufttemperatur

16) **Measures taken:** _____
Iværksatte foranstaltninger

17) **Registered owner of the ship:** _____

Skibets registrerede ejer

Address: _____

Adresse

18) **Manager:** _____

Manager

Address: _____

Adresse

19) **Operator/Charter:** _____

Rederi

20)

21) P&I Club: _____

Adresse: _____

22) **Cargo consignee:** _____

Lastmodtager

23) **Other business:** _____

Andet

Masters signature

Kaptajns underskrift

Leader of bordingteam

Lederen af bordingholdet

RETNINGSLINIER FOR BORDINGHOLDET

1. GENERELT

Såfremt at en bording skal gennemføres med henblik på foretagelse af ransagning om bord på et skib, vil en SVN-enhed blive udpeget af GLK til at gennemføre en miljøbording.

Denne enhed vil af VO GLK blive underrettet om bordingholdets sammensætning, og efter hvilken overordnede retningslinier bordingen skal gennemføres.

2. OPLYSNINGER FRA GLK

Følgende vil blive oplyst til enheden fra GLK, inden bordingen iværksættes:

- Årsagen til bordingen.
- Opgavebeskrivelse til bordingholdet.
- Oplysninger om skibet (Fair Play oplysninger), herunder om skibet tidligere har været mistænkt for en forurening.
- Evt. rejseoplysninger/ruteplan for det mistænkte skib.
- En beskrivelse af den observerede forurening (udbredelse, farve, konsistens).
- Oplysninger om indsamlede beviser uden for skibet, herunder forureningsprøver.
- Konklusion på ovenstående (hvad skibet er mistænkt for og hvorfor).
- Oplysninger om bordingholdets sammensætning.

3. SAMMENSÆTNINGEN AF BORDINGHOLDET

Miljøbordingholdet består af SVN-enhedens bordinghold, jf. enhedens rullereglement, forstærket med det mobile miljøberedskab.

Bordingholdet kan herudover blive suppleret med en skibsinspektør fra SFS.

4. GENNEMFØRELSEN AF BORDINGEN

4.1 Generelt.

Inden en bording iværksættes, skal chefen for SVN-enheden indskærpe overfor bordingholdet de sikkerhedsregler, der generelt er gældende om bord i civile handelsskibe. Såfremt det drejer sig om et tankskib, skal skibets anviste sikkerhedsregler ubetinget følges.

I grønlandske farvande kan en miljøbording i høj grad sammenlignes med en fiskeriinspektion, Det vil derfor være naturligt at et bordinghold i så stort omfang som muligt består af de samme mennesker.

4.2. Inspektion.

Gennemførelsen af bordingen inddeles i følgende 2 hovedområder:

- Inspektion af skibspapirer og afhøring af skibsbesætning (broinspektion).
- Inspektion af last og maskinrum, herunder udtagning af olieprøver (dæk - og maskininspektion).

4.2.1. Broinspektion.

Lederen af bordingholdet tager efter ankomst til skibet, kontakt med skibets fører og sigter denne for overtrædelsen, idet skibets fører foreholdes, hvad skibet er mistænkt for. Denne sigtelse skal forelægges den pågældende i henhold til gældende retsprincipper jf. underbilag 3.

Afhøring af skibets fører eller medlemmer af besætningen forestås af lederen af bordingholdet i henhold til de retningslinier som er beskrevet i underbilag 3.

Ved gennemgang af skibets papirer skal følgende så vidt mulig kontrolleres:

- Oplysninger om skibet:
 - Skibstypen, skibets navn, kaldesignal, IMO nr., flagstat og P&I klub.
 - Identifikation af registeret ejer med angivelse af kontaktpunkt (tlf. nr.).
 - Identifikation af operatør/manager/lejer med angivelse af nationalitet, adresse m.v.
 - Identifikation af skibet gældende P&I klub med angivelse af kontaktpunkt (tlf. nr.) og postadresse.
 - Identifikation af skibets agent i afgangshavnen.
- Oplysninger om besætningen:
 - Kopi af bemandingslisten, herunder nationalitet og hjemmeadresser.
 - Oplysninger om hvem der var vagthavende styrmand og maskinmester, da den observerede udtømning foregik.
- Kopier af følgende skibs dokumenter:
 - Søkort med angivelser af sejlroute m.v.
 - Skibs- og maskindagbog.
 - IOPP certifikat annek A eller B.
 - Evt. oliejournal for lasttankene for de sidste 3 måneder.
 - Oliejournal for maskinen for de sidste 3 måneder.
 - Evt. dokumentation for bortskaffelse af affald inden for de sidste 3 måneder.
 - Evt. tankplaner.
 - Maskinrums tegninger, herunder rørforbindelser.
 - Korrespondance mellem skibets fører og rederen.
 - Skibets sidste last.
 - Skibets forventede last i næste havn.
 - Evt. specielle certifikater.

4.2.2. Dæks- og maskinrums inspektion.

Dæks- og maskinrums inspektionen gennemføres af passende personel. Inspektionen omhandler følgende hovedområder:

- Visuelle observationer:
 - Skibssider med synlige overbordventiler undersøges evt. suppleret med fotos.
 - Maskinrummets renlighed, herunder om der er olieholdigt vand i rendestene evt. suppleret med fotos.
- Kontrol af olieseparator:
 - Kontrol af funktion og alarmsystem.
 - Kontrol af olieseparator, herunder evt. kopier af driftsudskrifter.
 - Kontrol af rørføringer, herunder kontrol af ændringer uden følere, evt. suppleret med fotos.
 - Udtagning af olieprøver.
- Olieprøvetagning:
 - Lasttanke.
 - Sloptanke (olierester efter tankrensning).
 - Slugetanke (rester fra drift maskineri).
 - Bilgewatertanke (rendestensvand).
 - Bunkertanke.
 - Tomme tanke.
 - Rendestene.
- Kontrol af tankenes indhold ved pejling.
- Kontrol af tankkapaciteten i henhold IOPP certifikat og skibstegninger.

N.B. Ovennævnte kontroller gennemføres såfremt der ikke umiddelbart er mistanke om hvor en udledning stammer fra.

Underbilag 1.

SVN enhedens informationsliste til bordingholdet vedr. sikkerhedsregler i forbindelse med en bording.

Bordingholdet bør før en enhver bording gennemgå diverse sikkerhedsbestemmelser så opgaven kan udføres så sikkerhedsmæssigt forsvarligt som muligt, både mht. personel som skibet :

- Kommunikationsmidler (storno).
- Fotooptagelser.
- Anvendelse af åben ild (lighter og tændstikker).
- Rygning.
- Statisk elektricitet.
- Personlig adfærd.
- Påklædning.
- Olieprøvetagning

CHECKLISTE FOR BORDINGHOLDET

1. GENERELT

Nedennævnte checkliste skal betragtes som vejledende for lederen af bordingholdet, listen inddeles i følgende hovedafsnit:

- Klargøring til bordingen.
- Bordingens gennemførelse:
 - Broinspektion
- Dæk og maskininspektion.
- Efter bordingen

2. KLARGØRING TIL BORDING

2.1. Informationer modtaget fra GLK.

Information om årsagen til bordingen

Fairplay oplysninger om skibet

- Er skibet tidligere mistænkt
- Skibets bevægelser på dansk område

2.2. Bordingholdets sammensætning.

- Deltagere fra SVN enhedens bordinghold
- Deltagere fra det mobile miljøberedskab
- Deltagere der en repræsentant fra SFS (navn)
- Deltagere der en repræsentant fra politiet (navn)

2.3. Kontrol af bordingholdet.

- Formålet med bordingen
- Påklædning
- olieprøvekasse
- Udrykningskassen
- Gennemgang af sikkerhedsregler ved bording af:
 - Tankskib
 - Produkttanker
 - Kemikalietanker
 - Stykgodsskib
 - Gastanker
 - Andre skibstyper

Gennemgang af bordingen gennemførelse

3. BORDINGENS GENNEMFØRELSE

3.1. Ankomst til skibet.

Undersøgelse af, om der er oliespor på

søkortet svarede til den loggede distance. Fotokopi af besætningslisten, herunder besætningens nationalitet.

- Oplysninger om hvem der havde vagten på broen og i maskinen da udslippet blev konstateret.
- Afhøring af besætningsmedlem:
 - Skibets fører
 - Vagthavende navigatør
 - Vagthavende i maskinen

N.B. De afhørte skal underskrive afhøringsrapporten.

3.3. Dæks inspektion:

- Kontrol af overbordventiler _____
- Kontrol af rørforbindelser _____
- Kontrol af slanger på dækket _____
- Kontrol af renligheden på dækket _____
- Evt. olieprøver fra lasttanke _____

Ovennævnte kontroller kan suppleres med fotos.

3.4. Maskinrums inspektion.

- Kontrol af PPM olieseparatorens funktion _____
- Kontrol af olieseparatorens alarmsystem _____
- Kontrol af olieseparatorens rørforbindelse _____
- Olieprøver fra olieseparatoren _____
- Olieprøve fra sluppumpe _____
- Olieprøve fra rendestene _____
- Kontrol af renlighed i maskinrummet _____
- Udtagning af olieprøver og måling ullaen i:
 - Sloptanke _____
 - Slugetanke _____
 - Bilgewaterstanke _____
 - Bunkertanke _____

Generel undersøgelse, om der forekommer illegale rørforbindelser i maskinrummet.

4. EFTER BORDINGEN

- Debriefing af bordingholdet.
- Udfærdigelse af rapport til GLK bilagt _____
foto, film og fotokopier af _____
skibsdokumenter m.v.

RETNINGSLINIER FOR AFHØRINGER M.V.

1. GENERELT

I forbindelse med en bording af et skib, som er mistænkt for at have foretaget et ulovligt olieudslip, er det hensigten at indsamle beviser som kan danne grundlaget for afgørelse af sagen med en administrativ bøde, eller for videre efterforskning og afgørelse af sagen ved politiet.

En del af denne bevisindsamling omfatter afhøring af de mistænkte i sagen.

De retningslinier, som bordingholdet skal anvende under bordingen, udstedes af VO GLK ved direkte kommunikation.

2. BORDINGENS GENNEMFØRELSE

De juridiske aspekter i forbindelse med en bordings gennemførelse foregår normalt i nedennævnte kronologiske rækkefølge:

- Sigtelse af relevant personel.
- Evt. Ransagningskendelse fremvises.
- Ransagningsformular udfyldes.
- Gennemgang af det mistænkte skib/udtagning af olieprøver.
- Afhøring.
- Evt. bødeforlæg.
- Evt. krav om garantistillelse.
- Evt. tilbageholdelse.
- Underretning af flagstaten.

2.1. Ransagningsformular.

Før en ransagning iværksættes om bord på et skib, som er mistænkt for at have forårsaget et udslip, skal skibsførerens skriftlige samtykke søges indhentet, ved at denne underskriver ransagningsformularen. Dette er dog ikke et formelt krav for ransagningens gennemførelse.

2.2. Ransagningskendelse.

Såfremt skibets fører ikke giver samtykke til at en ransagning kan foretages om bord på skibet, underrettes GLK, og ransagningen gennemføres herefter uden skibsførerens samtykke. Er en retskendelse indhentet forevises denne for skibets fører. Alternativt gennemføres ransagning efter GLK beslutning uden kendelse, jf. øjemedets forspildelse.

2.3. Afhøring af mistænkte.

Afhøring af skibets fører og/eller andre besætningsmedlemmer skal foregå efter nedennævnte retningslinier:

- Tidspunktet for afhøringens begyndelse.
- Sigtelsen oplyses.
- Den sigtede gøres bekendt med, at vedkommende ikke er pligtig til at udtale sig.
- Ønskes en advokat eller et vidne tilstede?
- Oplysninger om hvad vedkommende er mistænkt for.
- Oplysninger om, hvad der er årsagen til mistanken.
- Vedkommendes holdning til anklagen.
- Vedkommendes egen forklaring på episoden.
- Vedkommende skal have mulighed for at gennemlæse rapporten.
- Vedkommendes evt. tilføjelser til rapporten.
- Tidspunktet for afhøringens afslutning.
- Vedkommende evt. underskrift på afhøringsrapporten.

2.4. Administrativ bøde.

I Danmark eksisterer begrebet "Administrativ bøde" som er en udenomretslig afgørelse hvor skibet accepterer en bøde der betales på stedet. Derefter får skibet lov at sejle videre idet sagen herved er afsluttet.

Det at en administrativ bøde er accepteres kan dog inden betaling sker trækkes tilbage, i det erkendelse af at have begået en ulovlighed kan fortrydes, eller skibet kan nægte at betale bøden. Det er derfor vigtigt at der foretages en ligeså fuldstændig bevisindsamling som når der foretages bevisindsamling med henblik på gennemførelse af en straffesag for retten.

Begrebet eksisterer dog ikke på Grønland, og alle relevante sager afgøres derfor i en retssag.

2.5. Afvisning af anklagen.

Såfremt skibets fører nægter sig skyldig i anklagen, underrettes GLK som vil foranstalte, hvad der videre skal ske i sagen.

Der er følgende muligheder:

- Frigivelse af skibet på bevisets stilling.

- Beordring af skibet i havn med henblik på yderligere efterforskning.
- Beslaglæggelse af skibet.

Uanset hvilken af de ovennævnte muligheder der træffes, skal dette forelægges skibets fører i skriftlig form.

3. AFSLUTTENDE BEMÆRKNINGER

Det skal understreges, at ved enhver henvendelse til et mistænkt skib (opkald på radio, telefoniske henvendelser m.v.) skal der gøres opmærksom på, at samtalen optages hvis der i forbindelse med denne henvendelse anvendes båndoptager.

Anneks 14 Håndhævelse

Dette anneks indeholder:

- [Appendiks 1](#): Vejledning for udfyldelse af ransagningsformular
- [Appendiks 2](#): Engelsksproget udgave af "Ransagningsformular"
- [Appendiks 3](#): Dansksproget udgave af "Ransagningsformular"

1. HÅNDHÆVELSE

1.1. Generelt vedrørende jurisdiktionskompetence på havmiljøområdet. En stats mulighed for at fastsætte regler samt at håndhæve disse i havområder udenfor søterritoriet, er øget væsentligt gennem de seneste år. Dette gælder navnlig i forhold til den eksklusive økonomiske zone, der i traktatform blev godkendt i 1982 Havretskonventionen.

Det har i den forbindelse været en væsentlig tilskyndelse at oprette en eksklusiv økonomisk zone, med henblik på at kunne foretage regulering på havmiljøområdet.

1.2. Udnyttelsen af den folkeretlige hjemmel til at regulere visse forhold i den eksklusive økonomiske zone, herunder muligheden for at håndhæve reglerne gennem myndighedsudøvelse, kræver naturligvis klare nationale regler og retningslinier.

1.3. Generelt vedrørende myndighedsudøvelse. Nærværende retningslinier tager udgangspunkt i Havmiljøloven og denne lovs referencer. Da retningslinierne som tidligere beskrevet skal betragtes som midlertidige, må de håndhævelsesmæssige tiltag kun udføres efter koordination med GLK.

1.3.1. Ansvarsområde. Det geografiske ansvarsområde til søs udgøres af den grønlandske eksklusive økonomiske zone (EEZ), søterritoriet samt det åbne hav.

1.4. Overvågning. Formålet med overvågning af havmiljøet er både af forebyggende og præventiv karakter. Miljøovervågningen skal herudover støtte beslutningsprocessen om, hvor og hvornår en bekæmpelsesoperation skal iværksættes samt danne grundlag for eventuelle indgreb overfor et forurenende skib m.v.

1.4.1. Der udføres ikke dedikeret statslig maritim miljøovervågning, idet Grønlands Kommando ikke råder over skibs/fly-materiel, besætninger eller øvrige nødvendige ressourcer til gennemførelse af dette. Maritim miljøovervågning gennemføres derfor alene i forbindelse med søværnets skibe og flys gennemførelse af farvandsovervågning og suverænitetsbevarelse m.v., samt i forbindelse med øvrige statskibes generelle besejling af grønlandske farvande.

Havmiljøbeskyttelsesloven pålægger i øvrigt enhver, at melde observationer af miljøforurening.

1.4.2. Den præventive del af miljøovervågningen omfatter tilsyn med skibsfarten indenfor ansvarsområdet. Gennemførelse af tilsyn har til formål at påse overholdelsen af Havmiljøloven mv. GLK har ansvaret for gennemførelse af tilsyn udenfor søterritoriet. Principielt skal dog alle søværnets skibe og fartøjer kunne gennemføre tilsyn. Beføjelser i forbindelse med udførelse af tilsyn beskrives nedenfor.

1.4.3. Såfremt der i forbindelse med miljøovervågningen konstateres en forurening eller lign., så vil GLK foretage en nøjagtig vurdering af forureningens karakter, omfang og trussel mod havmiljøet, og efter omstændighederne iværksætte de nødvendige forholdsregler til at standse forureningen og bekæmpe forureningen.

1.5. Beføjelser i forbindelse med udførelse af tilsyn. Tilsyn kan udover den almindelige synlighed og tilstedeværelse af søværnets skibe indenfor ansvarsområdet, også omfatte gennemførelse af rutinemæssig kontrol af skibes lastoplysninger m.v.. Denne form for tilsyn kaldes kontrol og gennemføres evt. ved at sejlene enheder eller grønlandske

kystradiostationer anråber skibe stikprøvemæssigt via radio med henblik på indsamling af oplysninger, registrering i søværnets databaser samt kontrol af indhentede oplysninger.

Tilsynet udøves i form af anrån, når der **ikke** foreligger en konkret mistanke mod skibet. Foreligger der en konkret mistanke mod skibet, foretages der ikke tilsyn men ransagning i overensstemmelse med retsplejelovens regler, jf. nedenfor pkt. 1.5.3.

1.5.1. I forbindelse med tilsynet skal de to skibe så vidt muligt være synlige for hinanden, idet søværnets enheder manøvrerer under iagttagelse af gældende søvejsregler. Kontrollen udføres med passende fasthed, myndighed og i øvrigt afpasset den aktuelle situation.

1.5.2. Kontrol vil som hovedregel indledningsvist forløbe som et anrån foretaget af søværnets enheder til søs via radio (civil VHF), eventuelt støttet af opmærksomhedssignal på blink. Radioopkald foretages indledningsvist på den internationale kaldefrekvens, hvorpå relevant arbejdskanal aftales.

1.5.3.

Tilsyn i form af bording af udenlandske skibe udenfor grønlandsk havn gennemføres ikke, da Havretskonventionen af 1982 alene giver bemyndigelse til bording af skib hvis der er mistanke om ulovlig udledning (hvorefter bording af skibet gennemføres som ransagning jf. Annex 13, og ikke som almindelig tilsyn). Kravene til mistanken er afhængig af, om udledningen er foregået på søterritoriet eller på EEZ.

1.6 Beføjelser i forbindelse med undersøgelser af skibe i beredskabsmæssig øjemed.

Indgreb i form af undersøgelse af skibe, hvor der er sket eller er fare for at ske udtømning (jf. Havmiljølovens § 45) gennemføres for at sikre, at en igangværende forurening eller en umiddelbart forestående forurening af havmiljøet standses. Formålet med undersøgelsen er at sikre havet mod (yderligere) forurening.

Indgreb omfatter etablering af kontakt til det pågældende skib, og efterfølgende ombordstigning/bording samt gennemgang af skibet/udtagning af evt. olieprøver til beredskabsmæssig brug.

Indgreb udføres kun efter koordination/forholdsordre fra GLK.

Indgreb kan udføres af alle søværnets enheder til søs.

1.6.1. Beføjelserne for udførelse af undersøgelser i beredskabsmæssig øjemed:

- Undersøgelse af danske/grønlandske skibe. Undersøgelse kan gennemføres overalt i ansvarsområdet. Som udgangspunkt skal der foreligge en retskendelse, men undersøgelse af et skib uden kendelse kan gennemføres hvis øjemedet ellers vil forspildes ved afventning af retskendelse.
- Undersøgelse af udenlandske skibe i havn. Undersøgelse gennemføres af politiet efter evt. anmodning fra GLK. Som udgangspunkt skal der foreligge en retskendelse, men undersøgelse af et skib uden kendelse kan gennemføres hvis øjemedet ellers vil forspildes ved afventning af retskendelse.
-
- Undersøgelse af udenlandske skibe til søs. Søværnets enheder kan i overensstemmelse med internationale regler undersøge et udenlandsk skib på

søterritoriet og grønlandsk EEZ, når der er konstateret en olieforurening / udledning og der foreligger en mistanke mod det pågældende skib. Søværnets enheder kan i den forbindelse standse, ransage, tilbageholde samt forbyde videre sejlads af udenlandske skibe på søterritoriet såfremt situationen tilsiger dette.

1.6.2. Indgreb

Ethvert indgreb overfor et udenlandsk skib kræver en umiddelbar underretning af det pågældende lands stedlige repræsentation (konsulat, ambassade) om det passerede. GLK forestår denne underretning på baggrund af orientering fra søværnets enhed til søs.

1.6.3. Forbud og påbud. Hvor der er sket en udledning eller der er fare herfor, kan der udstedes forbud eller påbud til skibet for at forhindre eller begrænse yderligere forurening af havmiljøet. Et skibs fortsatte sejlads kan således forbydes, subsidiært påbydes at skulle foregå efter bestemte retningslinier.

Forudsætningen for at udstede påbud eller forbud er at der er sket eller er fare for en udledning/udsivning fra skibet, og at påbudet eller forbudet kan forhindre eller begrænse dette. Det er også en forudsætning, at der er proportionalitet mellem påbudet eller forbudet og den forurening/fare der er tale om, og at der er proportionalitet mellem påbudet og forbudet og den (potentielle) skadesvirkning som en (evt.) udledning/udsivning kunne få.

Beslutning om forbud eller påbud skal meddeles skibets fører skriftligt med oplysning om grunden til forbudet eller påbudet (herunder en beskrivelse den ovenfor anførte proportionalitetsvurdering) og i tilfælde af tilbageholdelse også med oplysning om de vilkår, hvorunder frigivelse kan finde sted (f.eks. økonomisk sikkerhedsstillelse).

1.6.4. Økonomisk sikkerhed. Der kan kræves økonomisk sikkerhed stillet for krav om betaling af bøder eller omkostninger i forbindelse med olieforurening. Dette kan typisk ske som følge af:

- Indgreb overfor et skib, hvor det med sikkerhed kan konstateres, at forurening har fundet sted og at forureningen stammer fra det pågældende skib.
- Ved kollisioner, hvor der er sket eller er umiddelbar fare for forurening.
- Ved grundstødninger, hvor der er sket eller er umiddelbar fare for forurening.
- Ved forlis.

1.7. Procedurer for udførelse af indgreb. Indgreb skal kunne gennemføres af alle søværnets enheder.

Indgreb skal generelt altid iværksættes og udføres i direkte samarbejde mellem GLK og orlogsskibet.

GLK har umiddelbar adgang til opslag i love, bekendtgørelser og følgelovgivning, ligesom kontakt til andre myndigheder (interne som eksterne) er umiddelbart til rådighed med henblik på orientering, indhentning af oplysninger, modtagelse af vejledning og rådgivning mv.

1.7.1. Såfremt kontakt til GLK af en eller anden årsag ikke kan etableres, må følgende handlinger ikke gennemføres:

- Beordring af et skib til standsning (for efterfølgende bording og ransagning).

- Gennemførelse af bording.

Ved enhver konstatering af modstand hos modparten, skal GLK uopholdeligt orienteres.

1.7.2. Til søs gennemføres enhver form for indgreb, altid myndigt, situationsbestemt og afpasset i forhold til den aktuelle situation. Det er afgørende vigtigt, at enhver situation tilstræbes holdt på så lavt et eskalationsniveau som muligt.

Det er samtidigt skibschefens pligt til stadighed at holde sig formålet med indgrebet for øje, og hermed demonstrere myndighed, udvise fasthed og beslutsomhed i en situation, hvor igangværende forurening, eller umiddelbart forestående forurening af havmiljøet standses, samt i tilfælde af ransagninger at bevise sikres med henblik på efterfølgende retsforfølgelse.

Søværnets enheder vil i enhver situation i relation til emnet skulle gennemføre:

- Observation,
- vurdering, dog ikke i form af stillingtagen til eventuelle skyldsspørgsmål i forbindelse med afhøringer under ransagninger
- rapportering/udveksling af oplysninger/indhentning af forholdsordrer fra GLK,
- handling,
- afslutning af aktionen, inkl. endelig rapportering til GLK.

Denne "syntaks" forudsætter i lighed med et grundlæggende kendskab til ansvar og beføjelser, der er tillagt skibschefen, i lige så høj grad et koldt overblik, sund fornuft og en personlig erkendelse af, i hvilke tilfælde tvivl opstår og dermed hvornår konsultation er nødvendig.

Primært kommunikationsmiddel er mobil telefon/VHF, støttet af signalrapporter.

1.7.3. Magtanvendelse

Magtanvendelse forventes ikke anvendt i forbindelse med indgreb til beskyttelse af havmiljøet. Såfremt en situation alligevel udvikler sig således, at anvendelse af magt er nødvendig for at bringe et skib til standsning, skal magtanvendelse ske i henhold GLKBST 100-01.

Vejledning til brug for udfyldelse af ransagningsformularen.

Ransagning foretages i henhold til retsplejelovens regler, men hjemmelsgrundlaget er havmiljølovens § 46 i Kgl. anordning nr. 1035 hvis ransagningen foregår udenfor søterritoriet samt § 36 i Landstingsforordning nr. 4 hvis det foregår på søterritoriet. En ransagning kan enten foretages med samtykke (formularens punkt 1), ligesom en ransagning kan foretages med retskendelse eller uden retskendelse (formularens punkt 2).

Ransagningsformularens pkt. 1.

Ransagning med samtykke.

Formularens punkt 1 udfyldes, idet det afkrydses, hvorvidt den pågældende er til stede under ransagningen.

- Under punktet "*foretager ransagning af*" skrives skibets navn, kaldesignal, IMO nummer og flagstat.
- Under punktet "*art*" skrives husrum, når der er tale om et skib.
- Under "*sted*" noteres positionen ved angivelse af længde- og breddegrader. Endvidere noteres det positionen er på søterritoriet eller EEZ, ligesom eventuel stedbetegnelse for området angives.
- Under "*i anledning af mistanke om overtrædelse af*" noteres mistankegrundlaget med henvisning til de relevante bestemmelser i havmiljøloven .
- Kaptajnen daterer, jf. "*sted og dato*" og underskriver punkt 1, jf. "*underskrift*".
- I feltet "*pågældende er vejledt om reglerne for tilkaldelse af vidner*" foretages afkrydsning, når vejledningen er foretaget.

Herefter springes ransagningsformularens punkt 2 over. Ransagningsformularens punkt 3 og 4 udfyldes.

Ransagningsformularens pkt. 2.

Ransagning med eller uden retskendelse.

a) Fælles for ransagning med og uden retskendelse:

- Under punktet "*har foretaget ransagning på*" skrives skibets navn, kaldesignal, IMO nummer og flagstat.
- Under punktet "*art*" skrives husrum, når der er tale om et skib.
- Under "*sted*" noteres positionen ved angivelse af længde- og breddegrader. Endvidere noteres det om positionen er på søterritoriet eller EEZ, ligesom eventuel stedbetegnelse for området angives.
- Under "*i anledning af mistanke om overtrædelse af*" noteres mistankegrundlaget med henvisning til de relevante bestemmelser i havmiljøloven.
- I feltet ved/uden den pågældendes tilstedeværelse foretages afkrydsning ud for det korrekte.

- I feltet ”pågældende er vejledt om reglerne for tilkaldelse af vidner” foretages afkrydsning, når vejledningen er foretaget.

b) ransagning med retskendelse:

Der springes over punktet med om ransagning ønskes forelagt retten mv.

Såfremt pågældende er fjernet under ransagningen udfyldes boksen ellers springes den over og der fortsættes til punkt 3 og 4.

c) ransagning uden retskendelse:

Vil øjemedet forspildes ved at retskendelse skal afventes, kan der træffes beslutning om foretagelse af ransagning uden retskendelse.

- Ved ransagning uden retskendelse, jf. ovenfor, og uden samtykke, jf. punkt 1, skal der oplyses om, at man har ret til at få prøvet ransagningen for en domstol inden for 24 timer. Herefter spørges der til om ransagningen ønskes forelagt retten. Pågældendes stillingtagen noteres ved afkrydsning. Anmodning om ransagningens forelæggelse for retten har ikke opsættende virkning.
- Dato og klokkeslæt for begæring om forelæggelse for retten noteres på ransagningsformularen.
- Ønskes ransagningen forelagt retten skal pågældende spørges, om han ønsker at være til stede ved retsmødet. Pågældendes stillingtagen noteres ved afkrydsning.
- Ønskes ransagningen forelagt retten skal der gives pågældende lejlighed til at udtale sig umiddelbart.
-

Har det været nødvendigt at fjerne en person krydses feltet af, ligesom årsagen hertil krydses af. Situationen herunder beskrivelsen skal beskrives nærmere i rapporten, hvorfor sidetallet på rapporten anføres på ransagningsformularen.

Ransagningskendelsens punkt 3 og 4 er generelle betingelser for ransagning uanset om ransagningen foretages med samtykke, med retskendelse eller uden retskendelse.

*Ransagningsformularens punkt 3 og 4 i ransagningsformularen skal derfor **ALTID** udfyldes.*

Ransagningsformularens punkt 3:

Tilkaldelse af vidner.

Der er vejledt om reglerne for tilkaldelse af vidner (der skal krydses af under både ransagningsformularens punkt 1 og 2 og igen i punkt 3). Kaptajnen har ret til selv at udpege, hvem han ønsker tilkaldt som vidne, hvorfor der er mulighed for at denne vælger et vidne, som ikke er om bord på skibet, f.eks. ejerens/rederens repræsentant i land.

Tilkaldes et vidne på begæring skal vidnets navn og bopæl noteres. Vidnet bekræfter med sin underskrift på afhøringsrapporten.

Træffes der slet ingen om bord på fartøjet, når en ransagning, tilkaldes SÅ VIDT MULIGT to husfæller (besætningsmedlemmer) eller andre vidner til at overvære ransagningen. Disses navn og bopæl noteres og vidnerne underskriver formularen. Vidnerne må ikke komme fra Søværnet. Underretning kan eventuelt ske ved, at der efterlades en skriftlig meddelelse på stedet.

Såfremt der ikke er tilkaldt vidne(r) skal baggrunden herfor noteres. Felterne "*ikke begæret*", "*tidsmæssige grunde*" og "*efterforskningsmæssige grunde*" afkrydses. De to sidstnævnte relaterer sig direkte til punkt 1, hvor et vidne tilkaldes på begæring. Såfremt der ikke er tilkaldt vidne(r) af tidsmæssige eller efterforskningsmæssige grunde skal dette beskrives nærmere, hvorfor sidetallet på rapporten anføres på ransagningsformularen.

Skønnet med hensyn til ikke at tilkalde to vidner, når der ikke træffes nogen tilstede er ikke begrænset til tidsmæssige eller efterforskningsmæssige grunde, men til begrebet "*så vidt muligt*". En tungtvejende grund til ikke at tilkalde vidner i denne situation kan formentlig være den tidsmæssige faktor. Årsagen beskrives nærmere i den tilhørende rapport, hvor sidetallet noteres på ransagningsformularen.

Ransagningsformularens punkt 4:

Generelle, formelle regler.

Den der ransages hos er:

- er forevist retskendelsen på begæring
- er gjort bekendt med sigtelsen
- er gjort bekendt med mistankegrundlaget
- er opfordret til at overvære ransagningen
- er anmodet om at påvise eventuel forureningskilde
- underrettet om ransagningens foretagelse ved skriftlig meddelelse på stedet.

De af ovenstående felter, der er relevante afkrydses på formularen.

Sluttelig noteres

- tidsrummet for ransagningens foretagelse
- det noteres, hvem der har foretaget ransagningen. To personer fra Søværnet underskriver på selve ransagningsformularen. I den tilhørende rapport angives navn og adresse på alle, der har medvirket til ransagningens gennemførelse.



Search form.

Date:
 File number and oil ops number:
 Legal case officer:
 Officer in charge:
 Admiral Danish Fleet Unit:

1. Search with consent.

I _____ captain of _____ c/s _____ hereby give my consent that Admiral Danish Fleet:	
With my presence _____	Without my presence _____
Conducts a search of: <small>(name of the ship, call signal, IMO number and Flagstate)</small>	
Description:	
Place:	
In connection with the suspicion of violation of the Greenland act on Marine Protection:	
Place and date:	Signature:
_____ The person concerned has been advised of the rules for calling in witnesses	

**2. Search with court order.
 Search without court order.**

Admiral Danish Fleet has conducted search of: <small>(name of the ship, call signal, IMO number and Flagstate)</small>
Description:
Place:

In connection with the suspicion of violation of the Greenland act on Marine Protection:		
With person concerned being present _____		
Without person concerned being present _____		
The person concerned has been informed of the rules for calling in witnesses _____		
_____ It is not desired that the search should be put before the court		
_____ Presentation before the court is desired	Date: _____	Time: _____
The person concerned wants to be present at court hearing _____		
The person concerned does not want to be present at court hearing _____		
Statement cf. § 796, section 4 of the Administration of Justice Act:		
Signature _____		

_____ The person concerned was removed during the search
Reason: _____ for putting obstacles in the way of Admiral Danish Fleet _____ for investigation reasons
The above is described in further detail in the report page _____

3. Calling in of witnesses.

_____ 1 witness has been called in by request	
Name and address:	Signature:

_____ 2 witnesses have been called in by the police in the absence of person concerned	
Name and address:	Signature:
Name and address:	Signature:

_____ witnesses have not been called in		
Reason	_____ not requested	Described in more detail in the report page _____
	_____ time reasons	
	_____ investigation reasons	

_____ the person being searched has been informed of the search being carried out	
and	_____ court order has been shown on request
	_____ has been informed of the charge
	_____ has been informed of the basis for the suspicion

	_____ has been requested to be present at the search
	_____ has been requested to identify possible source of the pollution
	_____ the person concerned has been informed of the search by written notice on the spot

The search that was carried out in the period: _____

was carried out by:

Stamp and signature

Stamp and signature



Ransagningsformular.

Dato:

Journalnummer og oilops. nummer:

Juridisk sagsbehandler:

Ansvarlig officer:

Søværnets enhed:

1. ___ Ransagning med samtykke.

Jeg _____ skibsfører på _____ c/s _____ giver hermed samtykke til, at Søværnet:	
Ved min tilstedeværelse _____	Uden min tilstedeværelse _____
Foretager ransagning af:	
<small>(skibsnavn, kaldesignal, IMO nummer og flagstat anføres)</small>	
Art:	
Sted:	
I anledning af mistanke om overtrædelse af:	
Sted og dato:	Underskrift:
_____ pågældende er vejledt om reglerne for tilkaldelse af vidner	

2. _____ Ransagning med retskendelse. _____ Ransagning uden retskendelse.

Søværnet har foretaget ransagning på:
<small>(skibsnavn, kaldesignal, IMO nummer og flagstat anføres)</small>
Art:
Sted:
I anledning af mistanke om overtrædelse af:

Ved pågældendes tilstedeværelse _____
Uden pågældendes tilstedeværelse _____
Pågældende er vejledt om reglerne for tilkaldelse af vidner _____

_____ ransagningen ønskes ikke forelagt retten		
_____ forelæggelse for retten er begæret	Dato:	Klokkeslæt:
Pågældende ønsker at være til stede ved retsmødet _____		
Pågældende ønsker ikke at være til stede ved retsmødet _____		
Udtalelse jf. retsplejelovens § 796, stk. 4:		
Underskrift		

_____ pågældende er fjernet, mens ransagningen fandt sted
Årsag: _____ pågældende har forsøgt at lægge hindringer i vejen for søværnets _____ af efterforskningsmæssige grunde
Ovenstående er nærmere beskrevet i rapporten side _____

3. Tilkaldelse af vidner.

_____ et vidne er tilkaldt efter begæring	
Navn og bopæl:	Underskrift:

_____ to vidner er tilkaldt af politiet i pågældendes fravær	
Navn og bopæl:	Underskrift:
Navn og bopæl:	Underskrift:

_____ vidner er ikke tilkaldt		
Årsag	_____ ikke begæret	Nærmere beskrevet i rapporten side _____
	_____ tidsmæssige grunde	
	_____ efterforskningsmæssige grunde	

4. Formelle regler iagttaget.

	_____ den der ransages hos, er gjort bekendt med ransagningens foretagelse
og	_____ forevist retskendelsen på begæring
	_____ gjort bekendt med sigtelsen
	_____ gjort bekendt med mistankegrundlaget
	_____ opfordret til at overvære ransagningen
	_____ anmodet om at påvise evt. forureningskilde
	_____ pågældende er underrettet om ransagningen ved skriftlig meddelelse på stedet

Ransagningen, der er foretaget i tidsrummet: _____

Er udført af:

stempel og underskrift

stempel og underskrift

Anneks 15 Forhold til Pressen

GLK pressepolitik i forbindelse med forureningsager.

1. Sager om iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger:

I sager om iværksættelse af beredskabs- og bekæmpelsesforanstaltninger er Grønlands Kommando (GLK) pressepolitik som udgangspunkt aktiv. Det vil sige, at GLK informerer pressen om tilgængelige oplysninger ved større havmiljøforureninger. Dette gøres ved udsendelse af pressemeddelelse (indledende og opfølgende efter behov), opdatering på GLK hjemmeside, ved telefonisk henvendelse til f.eks. Ritzau og KNR.

Pressekontakter skal rettes til GLK Operationsafdeling hvor CH-O er ansvarlig for pressepolitikken i sager af operativ karakter.

I andre sager er STCH GLK presseofficer.

2. Enheder der deltager i operationer er velkomne til at udtale sig om egne forhold, ellers henvises til GLK. Det bør dog indskræpes at nuværende og kommende straffesager ikke kommenteres.

GLK kontaktpunkt i forbindelse med en havmiljøoperation er:

- Grønlands Kommando
Vagthavende Officer
+299 69 19 11

Anneks 16 Erstatningskrav gennem Den Internationale Olieskadefond

Den Internationale Olieskadefond informeres så hurtigt som muligt, når der er indtruffet en hændelse, som kan gøre det aktuelt med erstatning fra Fonden.

Forhandlingerne om erstatning kan lettes, hvis repræsentanter fra Fonden har kunnet besigtige skaderne, inden der iværksættes større udgiftskrævende bekæmpelses/saneringsforanstaltninger.

Information bør gives til Fonden selvom der ikke er opstået skade endnu, men hvis en sådan kan forventes at opstå. I tvivlstilfælde er det bedre at informere Fonden end at undlade dette.

Forsvarskommandoen har ansvaret for at give de nødvendige informationer direkte til:

- International Oil Pollution Compensation Fund 1992
(1992 Fund)
Portland House
Stag Place
London SW1E 5PN
United Kingdom.

Telefon +44-20-7592 7100
Telefax: +44-20-7592 7111
E-mail info@iopcfund.org

Nærmere detaljer om Olieskadefonden kan bl.a. findes i publikationen „International Oil Pollution Compensation Fund, Claims Manual, november 2002” (seneste udgave pr. august 2003), der også er optaget på Olieskadefondens hjemmeside www.iopcfund.org. Manualen er en praktisk guide for præsentation af erstatningskrav i det internationale regi.

Af indholdsfortegnelsen til Claims Manual kan nævnes:

- Den juridiske baggrund for 1992 Fonden
- Geografisk anvendelsesområde
- Olietyper dækket af Fonden
- Skibstyper dækket af Fonden
- Hvem er berettiget til at rejse erstatningskrav overfor Fonden
- Indenfor skal hvilken periode kravet rejses
- Hvorledes skal kravet præsenteres
- Hvilke informationer skal kravet indeholde
- Hvilke skader dækkes af Fonden

Anneks 17 Rapportering

Dette anneks indeholder

- Appendiks 1: Formular til beskrivelse af hændelsesforløb
- Appendiks 2: Formular til opgørelse af togtudgifter i forbindelse med en indsatsydelse til bekæmpelse af havforurening
- Appendiks 3: Rapporteringskode om en forurenings omfang på kyststrækninger

Generelt

18.1 Formular til beskrivelse af hændelsesforløb

GLK benytter de samme formularer som SOK og Beredskabsstyrelsen i Danmark bruger. Dette gøres for at undgå unødige komplikationer ifm. rapporteringer da både GLK og SOK videregiver informationer til FKO som er ansvarlig myndighed på visse områder. Den i appendiks 1 anførte formular anvendes af deltagende myndigheder, enheder og enkeltpersoner, der er medinddraget i operationelle aktiviteter i forbindelse med forurening af havet med olie og andre skadelige stoffer. Det er af stor betydning for blandt andet dokumentation ved en senere erstatnings- og eller straffesag, at der udvises største omhu med rettidig og korrekt indførelse og beskrivelse af løbende aktiviteter i den aktuelle indsatsydelse. Det er vigtigt, at hændelsesforløbet beskrives så godt som overhovedet muligt, da ting som umiddelbart forekommer at være uden betydning, senere kan vise sig at være værdifulde i forbindelse med en sag. Rapporten afsluttes med bemærkninger til indsatsens gennemførelse, herunder opnåede erfaringer, ændringsforslag, udgifter m.v.

18.2 Formular til opgørelse af togtudgifter i forbindelse med en indsatsydelse til bekæmpelse af havforurening.

Udover den i pkt. 18.1 anførte formular til beskrivelse af hændelsesforløb udfyldes for skibe tillige den i appendiks 2 anførte opgørelse over togtudgifter.

18.3 Rapporteringskode om en forurenings omfang på kyststrækninger.

I forbindelse med rekognoscering af en kyststrækning ved en forurening i kystnært farvand, anvendes nedenstående tabel (appendiks 3) af observatøren ved rapportering af forureningsgraden for den pågældende kyststrækning til den landbaserede lokaledelse. Disse informationer videregives af den lokale ledelse på land til den udpegede områdeleder til søs. Disse informationer fra land videregives til områdelederen enten på radio eller telefon.

18.4 Rapportering fra fly

Formularer til brug for rapportering fra fly findes i Excel-filen: Fly-log

OPGØRELSE OVER TOGTUDGIFTER		
Deltagende enhed:	TOGTET UDFØRT FOR:	PERIODE (datotidsgruppe):
	Grønlands Kommando	

DELTAGENDE BESÆTNING

ANTAL

OK	
KL	
PL	
SSG	
OS	
SG	
MSPC	
MOKS	
MAKS	
BESÆTNING I ALT	

FORBRUG

Gasolie (liter)	
Smøreolie (liter)	
Hydraulikolie (liter)	
Benzin (liter)	
Kw/timer (ved strøm fra land)	
Mobiltelefon (minutter)	
Forbrugsgods (påbegyndte dage)	
Lodsudgifter	
Andre udgifter (specificeres i bem.)	

ØVRIGE OPLYSNINGER

Udsejlet distance (sømil)	
Timer under gang	

BEMÆRKNINGER:

Tabel

Kode for forureningsgrad	Farvemarkering på kort	Forureningens omfang på kysten.	Forureningens omfang på vandet i kystzonen
0	INGEN	Ingen olie	Ingen olie
1	BLÅ	Ringe oliemængde. Klumper på op til 5 cm i diameter, højst 2 stk. per kvadratmeter.	Ringe oliemængde. Oliefilm eller enkelte klumper på op til 5 cm i diameter højst en meter ude i vandet regnet fra strandlinien. Højst 2 stk. per kvadratmeter.
2	ORANGE	Tyndt olielag eller klumper på op til 5 cm tykkelse og diameter på op til 30 cm. Højst 2 stk. pr. kvadratmeter.	Tyndt olielag eller klumper på op til 5 cm tykkelse og diameter på op til 30 cm højst 1 meter ude i vandet regnet fra strandlinien. Højst 2 stk. per kvadratmeter.
3	RØD	Sammenhængende olielag 1-2 cm tykt eller klumper tykkere end 5 cm og med en udstrækning på ca. 0,5 kvadratmeter. Højst 1 klump per kvadratmeter.	Sammenhængende olielag 1-2 cm tykt eller klumper tykkere end 5 cm og med en udstrækning på ca. 0,5 kvadratmeter højst 1 meter ude i vandet regnet fra strandlinien. Højst 1 klump per kvadratmeter.
4	BRUN	Sammenhængende olielag på 2 – 10 cm tykkelse eller tæt ansamling af klumper på 5-10 cm tykkelse.	Sammenhængende olielag på 2 – 10 cm tykkelse eller tæt ansamling af klumper på 5-10 cm tykkelse op til 5 meter ud i vandet regnet fra strandlinien.
5	SORT	Sammenhængende olielag på mere end 10 cm tykkelse eller tæt ansamling af klumper på mere end 10 cm tykkelse.	Sammenhængende olielag på mere end 10 cm tykkelse eller tæt ansamling af klumper på mere end 10 cm tykkelse. Forureningen strækker sig mere end 5 meter ud i vandet regnet fra strandlinien.

Anneks 18 Told, Ind- og Udførsel af Materiel

MIDLERTIDIG INDFØRSEL AF MATERIEL TIL FORURENINGSBEKÆMPELSE.

Til Danmark fra EU-land_

Efter EU Indre marked er blevet etableret er "varebevægelser" inden for EU ikke længere omfattet af toldformaliteter.

EU toldlovning er blevet samlet i en Toldkodeks (TK) med tilhørende gennemførelsesbestemmelser (GB). Regelgivningen vedrørende midlertidig indførsel ("midlertidig toldfrihed") er blevet liberaliseret i forbindelse hermed. Det er således nu uden betydning for den midlertidige toldfrihed, om udstyret er stillet gratis til rådighed eller ej.

Til Danmark fra lande udenfor EU.

EU toldbestemmelser gælder alene for materiel, der "bevæger sig" mellem EU og ikke-EU lande.

Det evt. behov for bevilling/tilladelse knytter sig således alene til aktiviteter i forhold til ikke-EU lande. Det vil bl.a. sige Norge, Rusland, Færøerne og Grønland.

Det fremgår af GB artikel 565, at den midlertidige toldfritagelse er betinget af, at materiellet indføres til "statslige organer eller organer godkendt af de kompetente myndigheder".

Genindførsel af materiel til Danmark.

EU-materiel, der af danske enheder har været anvendt i 3. lande, kan genindføres told- og momsrit efter bestemmelserne om toldfri genindførsel af returvarer.

Yderligere information_

Kan indhentes på Toldskat hjemmeside: www.toldskat.dk – der henvises i særdeleshed til TK art 185 og 186, GB art 845-848, Toldvejledningens afsnit A.20.1. samt A.20.1. og 20.2-20.5.

Toldvejledningen findes i elektronisk form på Toldskat hjemmeside: www.skat.dk under "Rådgiver" – "Juridiske vejledninger"

Anneks 19 Træning, Uddannelse og Øvelser

Dette anneks indeholder:

- Appendiks 1: Internationale øvelser og operationer
 - Københavnsaftalen
- Appendiks 2: Nationale øvelser

Københavnsaftalen øvelser

1. Generelt

Indenfor er Københavnsaftalen der følgende øvelsestyper:

- Øvelsestype A: Tabel Top øvelser (Diskussionsøvelser)
- Øvelsestype B: Alarmeringsøvelser.
- Øvelsestype C: Operativ og materie øvelser.

1.1. Øvelses type A

Denne type øvelse kan gennemføres i forbindelse med det årlige plenums møde. Øvelsen planlægges af den permanente nedsatte arbejdsgruppe, som har deltagere fra samtlige medlemslande.

1.2. Øvelses type B

Denne type øvelse er en alarmeringsøvelse som gennemføres mellem 2 af deltager landene.

Øvelsens formål er at afprøve kommunikations- og POLREP rapporteringssystemet, mellem de deltagende nationer hovedkvarterer indenfor forureningsbekæmpelse. Der deltager kun personel fra hovedkvartererne i disse øvelser.

1.3. Øvelsestype C

Denne type øvelse gennemføres regionalt mellem 2 eller 3 lande. Øvelsen er inddelt i 4 faser som er:

- Planlægningsfasen
- Alarmeringsfasen
- Stabsøvelsen
- Praktisk øvelse med deltagelse af 3 – 4 miljøfartøjer

I praksis deltager Grønland eller Grønlands Kommando ikke direkte i Københavnsaftalens øvelser, men indirekte da relevante danske myndigheder indgår øvelserne.

Nationale Øvelser

1. Øvelser i det kystnære område

1.1. Generelt

Politimesteren i Nuuk og Chefen for Grønlands Kommando afholder 2 gange årligt øvelser med henblik på at øge samarbejdet imellem de 2 myndigheder.

Øvelserne hedder Tappik (det skarpe øje på grønlandsk) og har en varighed på 5 dage, og afholdes altid på vestkysten.

Øvelserne har deltagelse af de 4 politikuttere (Sisak) og af 2 inspektionsfartøjer samt et inspektionsskib – hvis muligheden foreligger.

Search and Rescue øvelserne har høj prioritet, men der er igennem de seneste par år også været miljøøvelser hvis materiellet har været til det.

GLK og Politimesterembedet i Nuuk skiftes til at være øvelseskoordinator

Anneks 20 Grønlandske forhold

1. Generelt om Grønland

I Nordatlanten er farvandsgeografien præget af store havområder med relativ stor vanddybde og ingen eller kun et ringe antal områder med grundt vand. Området domineres af 3 ø-områder: Grønland og Færøerne, der hører ind under det danske rigsfællesskab, samt af Island.

Karakteristisk ved den grønlandske geografi er en næsten ubrudt række af bjergkæder omkring indlandsisen. Et andet karakteristisk forhold er gletschere, som i mange tilfælde munder direkte ud i havet. Det skønnes, at der herfra hvert år dannes ca. 240 km³ isfjelde. Yderligere et karakteristisk geografisk forhold er de mange og vidt forgrenede fjorde. En stor del af de grønlandske fjorde er imidlertid uopmålte og kan derfor - for større skibes vedkommende - kun besejles midtfarvands og med stor forsigtighed, ligesom anduvning ofte kompliceres af en vidtstrakt og uopmålt skærgård. Den yderste skærgård består af forholdsvis lave klippeøer og kun på enkelte steder, hvor farvandet kan besejles, grænser de høje fjelde direkte ud i havet.

Grønland er placeret på den nordamerikanske kontinentalplade og dækker et område der strækker sig fra 59° til 84 °N og fra 012° til 73 °W og er på 2.166.086 km² eller et område der er 51 gange større end Danmark. Fra nord til syd er der 2.670 km. og fra øst til vest er der 1.050 km. Kyststrækningen er på 44.087 km.

Grønlands EEZ, omfatter et område på ca. 2.109.000 km².

1.1 Vejrforholdene

Vejrforholdene i Nordatlanten er præget af, at dette havområde er mødested mellem varme, fugtige luftmasser fra sydligere bredder og arktiske, kolde luftmasser.

Vekselvirkningen mellem disse to slags luftmasser giver meget ofte udslag i udviklingen af vandrende lavtryksområder, der bevæger sig fra vest mod nord og øst. Når en strøm af varm luft syd fra bevæger sig nord på, sker det jævnlige, at luften kløves af Grønlands sydspids, så en del ledes op i Davis Strædet og resten øst om Grønland. Der kommer efterfølgende to særskilte lavtryksdannelse de to steder. Den vestlige når sjældent så stor udstrækning eller så langt nord på, fordi den varme luftstrømning den vej bliver ringe. Det østgående lavtryk kan derimod få betydelig intensitet, når det bevæger sig videre vest eller syd om Island og videre mod Færøerne.

Vindforholdene på de grønlandske havområder udgøres dels af de sædvanlige gradientbundne vinde, hvis styrke og retning nogenlunde kan bestemmes i henhold til de kendte love, men på Grønland kan de dog være lunefulde og meget hurtigt skifte i både retning og styrke.

De maksimale vindstyrker til havs er omkring 35 - 45 m/s. Bølgerne antager en højde på op til ca. 10 meter på vestkysten og en højde på op til ca. 15 meter på østkysten. De mere specielle vinde, der forekommer langs kysten og i fjorde, er den varme Føhn (sydøstlig vind på vestkysten) og den kolde Bora (nordvestlig vind på østkysten). Begge vinde blæser fra land, men er i øvrigt meget forskellige.

Særlig Boraen synes at blæse uden gradient og bliver derfor særdeles voldsom. Føhnen er mere knyttet til de store trykssystemers gradientkræfter, men overrasker ofte ved sin pludselighed, sin voldsomhed og sin varighed. De maksimale vindstyrker i fjordene er omkring 50 - 70 m/s. Der kan ofte forekomme turbulens i forbindelse med Bora- og Føhvinde.

Tåge er et udbredt fænomen i sommerhalvåret, der vindmæssigt er stille i længere perioder.

1.2 Lysforhold

Lysforholdene i Nordatlanten er bestemt af, at den nordlige polarkreds gennemskærer området, og en stor del af operationsområdet vil have helt eller delvis natmørke i vinterhalvåret og konstant dagslys i sommerhalvåret.

1.3 Klima

Klimaet i Grønland er polarklima, men der er store variationer inden for området. Årets middeltemperatur varierer 17 grader fra nord til syd, og dagtemperaturen svinger endnu mere. I Sydgrønland kan temperaturen nå op på over plus 25°C om sommeren. I den nordlige del af operationsområdet kan temperaturen i vinterhalvåret nå ned på minus 25 - 30°C. Den årlige nedbørsmængde ved Sydgrønland er overordentlig stor, mens den i Nordgrønland er nede på omkring 200 millimeter eller mindre.

1.4 Specielle fænomener

I det nordatlantiske område forekommer der en række særegne meteorologiske og andre fænomener af speciel maritim betydning. Disse vil have indflydelse på enhver maritim aktivitet, herunder forureningsovervågning og -bekæmpelse.

1.4.1 Storisen

Storisen er svær is, som dannes over flere år i Polarhavet. Ved skruninger og påfølgende sammenfrysninger dannes istykkelser langt over den enkelte flages tykkelse på op til 3 meter. Isvoldene kan nå op til 10 meters højde.

Storisen driver fra Polarhavet sydover langs Grønlands østkyst med en gennemsnitsfart på omkring 9 sømil pr. døgn rundt om Kap Farvel og nordpå langs vestkysten til ud for Nuuk (Godthåb), hvor isen driver vestpå. Storisens breddemæssige udstrækning varierer fra år til år, men når sjældent mere end 200 sømil ud fra de grønlandske kyster.

Isforstærkede skibe kan kun manøvrere med særdeles stor forsigtighed i isen, hvilket kan give store besejlingsmæssige problemer. Storisområder er ofte dækket af en tæt tåge.

1.4.2 Vestisen

Vestisen dannes i Baffin Bugten, hvorfra den med strømmen føres ned i Davis Strædet. Den kan i særligt hårde vintre nå helt ned til Paamiut (Frederikshåb). Isen, der for størstedelens vedkommende er ét-årig, er knap så svær som storisen, men når tykkelser fra ca. 0,7 meter til 1,5 meter.

1.4.3 Vinterisen

Vinteris dannes hver vinter i fjordene og i de nære kystfarvande. I inspektionskutternes traditionelle operationsområde bliver isen ca. 0,7 meter tyk og kan kun forceres af kraftigt isforstærkede skibe eller egentlige isbrydere. Vinterisen forekommer kun lejlighedsvis ved de større havne syd for Nuuk, men lukker ofte fjordkomplekser overalt på kysten.

1.4.4 Isfjelde

Isfjelde forekommer rundt omkring Grønland samt nord og vest for Island. De stammer fra den grønlandske indlandsis, og deres rute og hastighed påvirkes ikke alene af vind og strøm, men også af vanddybden. Isfjeldene kan ofte strande på de større banker samt rev og skær. Hovedparten af isfjeldene følger ligesom storisen Østgrønlandsstrømmen langs østkysten og videre Vestgrønlandsstrømmen langs vestkysten til området ud for Sukkertop Dyb, hvor isfjeldene driver vestpå i Davis Strædet.

I den nordlige del af Vestgrønland driver isfjeldene fra Disko Bugten vestover med smeltevandsstrømmen videre ud i Davis Strædet og syd på langs den canadiske kyst. Isfjeldenes udstrækning fra kysten er normalt 100 til 150 sømil, men enkelte isfjelde kan af

vind og strøm blive ført uden for de kendte ruter. Der er således observeret isfjelde så langt som 250 sømil sydøst for Kap Farvel. Isfjeldenes højde kan være på op til 100 meter.

1.4.5 Overisning

Overisning forekommer normalt, når lufttemperaturen er et godt stykke under frysepunktet. Den kan give svære isdannelser (5 til 20 centimeter) på skibes overbygning, dæk og opretstående. Langt den farligste form for overisning er frysende skumsprøjt, der forekommer, når lufttemperaturen falder til under søvandets frysepunkt (normalt minus 2° C), og når søvandets temperatur samtidig er under plus 5°C. Falder lufttemperaturen til under minus 18°C, når skumsprøjtet at fryse før de t rammer skibet.

Det gælder dog i almindelighed, at jo lavere temperaturer og jo kraftigere vind, desto hurtigere vokser overisningen. Overisning forekommer fra primo oktober til medio maj i Polarhavet samt i området nord og vest for Island samt ved Grønland.

1.4.6 Islag og Isslag eller frosttåge

Islag er overisning forårsaget af regn, som falder på overflader, hvis temperatur er under frysepunktet. Dråberne fryser til et klart islag, der kan antage tykkelser på 0,5 til 3,0 centimeter. Opstående f.eks. antenner er særligt udsat og kan knække, når der falder islag. Isslag eller frosttåge er overisning som forårsages af underafkølet regn, der sætter sig som et mælkehvidt lag på alt opstående i vindsiden, idet dråberne ved anslag fryser til is. Isslag kan antage tilsvarende tykkelser som islag.

1.4.7 Tåge og sørøg

Havtåge forekommer ofte i områderne ved Færøerne og Grønland. Ved Grønland dog hovedsageligt om sommeren i forbindelse med storisen. Havtågen er speciel, idet antallet af kondensationskerner er lille, og dråberne derfor større. Denne form for tåge har erfaringsmæssigt indvirkning på I/R anlægs ydeevne.

Sørøg er en lavthængende (0 til 20 meter) fordampningståge, der opstår, hvor kold arktisk luft blæser over en varmere havoverflade. Sørøg forekommer i vinterhalvåret nord og vest for Island og ved Grønland.

1.4.8 Strømsø

Strømsø er en speciel voldsom og stejl sø der forekommer i fjorde og sunde, når strømmen og vinden har modsatte retninger. Strømsøen kan forårsage voldsomme påvirkninger på selv større skibe, da den kan have en retning, der er uafhængig af den af vinden frembragte bølgeretning.

Annex 21 Procedure vedrørende havanlæg

1. Havanlæg i grønlandsk område

Alle havanlæg, uanset placeringen i grønlandsk EEZ eller søterritorium er underlagt samme regler.

1.1 Forureningsbekæmpelse

Bekæmpelse af forurening fra boreplatforme, undersøgelser, rørledninger mv. påhviler ejeren eller brugeren af pågældende anlæg. Ejeren eller brugeren er forpligtet til at udarbejde beredskabsplaner for anlæggene og er ansvarlig for at holde disse kontinuerligt opdateret.

Ingen aktiviteter kan igangsættes uden forudgående godkendelse af beredskabsplaner af Råstofdirektoratet.

ansvaret for forureningsbekæmpelse stammende fra off-shore virksomhed påhviler koncessionshaveren, idet tilsynet påhviler Råstofdirektoratet.

Anneks 22 Oliens beskaffenhed i havvand

1. Olie

1.1. Generelt om olie.

Olie, der efter et udslip på havet når kysten, vil som oftest være blevet spredt og til dels omdannet. Den omdannede olie undergår, mens den befinder sig på vandet, har betydning for, hvorledes olien vil spredes på kysten, og i hvilket omfang olien vil trænge ned i kystmaterialet eller sætte sig på klipperne.

Ved et olieudslip på havet vil olien sprede sig til en tynd film. Kun få råolietyper og tunge olier har en massefylde på over 1,025 og synker derved, resten bliver på havoverfladen. Olien bevæger sig på overfladen med samme hastighed og i samme retning som overfladevandet, hvis der ud over strømmen også er en vind vil den påvirke olien med ca. 3-4 %. I arktiske farvande hvor havtemperaturen ofte er lavere end andre steder er vindeffekten større end ellers.

Ved vindhastigheder på over 4-5 m/s vil olien brydes op i mindre flager, under arktiske forhold skal vindhastigheden dog lidt højere op før dette forekommer.

Ifølge SOKPUB 063-501 vil en tabel over udseende, tykkelse og oliemængde se sådan ud:

Kode	Fremtoning/Farve	Omtrentlig tykkelse i μm^1	Omtrentlig volumen m^3/km^2
1	Sølvfarvet	0,02	0,02
2	Grå	0,1	0,1
3	Regnbue	0,3	0,3
4	Blå	1,0	1,0
5	Blå/brun	5,0	5,0
6	Brun/sort	15,0	15,0
7	Mørkebrun/sort	>25,0	>25,0

1.2. Omdannelse af olien

Olie der kommer i kontakt med vand og luft undergår en masse forandringer der påvirker den kemisk og fysisk. Dette fænomen kaldes "weathering" eller på dansk "forvitring".

Hastigheden af forandringen er afhængig af olietypen og vejr- og vindforholdene i området.

Olien vil blive udsat for følgende påvirkninger:

- Fordampning
- Opløsning
- Emulsionsdannelse
- Sedimentering
- Naturlig nedbrydning

1.2.1 Fordampning

Fordampningshastigheden for olie afhænger af mange faktorer, det være sig havtemperatur, lufttemperatur, vindhastighed, bølgebevægelse, solindstråling samt oliens tykkelse.

Som tommelfingerregel siger man at ved en havtemperatur på 15° C fordamper ca. 40 % af en let råolie efter 1 dag. Efter 15 dage er i alt ca. 50 % fordampet. Under grønlandske

¹ my er lig 10^{-6} m

forhold vil forholdet hedde 25 % fordampning efter 1 dag samt i alt 40 % fordampning efter 15 dage. Hvis der i hele perioden har været vind i området kan det påvirke tallene og give øget fordampning, ligesom ingen vind vil mindske fordampningen. Ydermere vil øget vind give større bølger hvilket kan øge olien overflade og derved fordampningen.

1.2.2 Opløsning

Opløsningen af kulbrinter i vand er ringe, men forøges pga. nedbrydning og omdannelse af de oprindelige stoffer til lettere opløselige forbindelser.

I gennemsnit kan ca. 5 ppm af råolie opløses i havvand, hvis olien er lettere olie forøges denne mængde. Arktiske forhold påvirker ikke nævneværdigt opløsningen af olien.

1.2.3 Emulsionsdannelse

Selv om olie er ringe opløseligt i vand, kan olie og vand blandes ved emulsionsdannelse. En emulsion er en form for opslæmning af en væske i en anden væske, hvor de 2 væsker ikke er opløselig i hinanden. Der eksisterer 2 former for emulsioner: en *olie-i-vand* (OIV) og en *vand-i-olie* (VIO) emulsion. OIV er findelte dråber fordelt i den sammenhængende masse, det er oftest ustabil, hvilket vil sige at det er en emulsion der ofte skiller sig fra hinanden og olie derefter samles ovenpå vandet igen.



Vand i olieemulsion, der er ca. 2 mdr. gammel.

VIO er derimod meget stabile og er den type oliedannelse der ses på strandene efter et olieudslip.

VIO har et vandindhold på 50-70 % og vil i starten ligne chokolademousse og efterfølgende vil det få en bolchelignende konsistens.

VIO forekommer stort set kun ved råolie eller tykkere fuel olier, da de indeholder en stor mængde asfalter og resiner som fremprovokerer emulsionen.

For at adskille de 2 emulsioner kalder man også OIV for en mælkeemulsion mens VIO er en smøreemulsion.

1.2.4 Sedimentering

En vis mængde olie vil, dels ved fysiske dels ved biologiske processer sedimentere før den når kysten. Grundet fordampning af de lette fraktioner, stiger oliens massefylde efterhånden ved ophold på havet. Massefylden ved yderligere stige ved vedhæftning til sand, ler, silt osv. Hvis massefylden overstiger 1,025 t/m³ vil de oliepartikler synke til bunds og sedimentere.

Da der på Grønland er dybt, og det ofte er klipper og skær der findes til havs forventes denne effekt at være minimal.

1.2.5 Naturlig nedbrydning af olien

Naturlig nedbrydning af olien til uskadelige stoffer (så som bl.a. kuldioxid og vand) sker dels ved kemiske reaktioner, og dels ved biologisk processer, hvori der fortrinsvis medvirker mikroorganismer. Nedbrydningen er oftest et samspil imellem de to former for naturlig nedbrydning.

Nedbrydningen er stærk afhængig af temperatur, oliens beskaffenhed og kræver samtidig ilt. Nedbrydningshastigheden er forskellig for bestandigdelene af olien. De lette fraktioner udsættes for en hurtigere naturlig nedbrydning end eksempelvis asfalterne der kan opholde sig i naturen i mange årtier.

1.2.5.1 Kemisk nedbrydning

Kemisk nedbrydning i naturen kan ske ved en reaktion mellem ilt og olie der fremkaldes af sollyset – og kaldes fotooxidation. Den kemiske nedbrydning er mest aktiv overfor lettere olietyper hvor en stor del af olien belyses. Olieklumper og VIO forbindelser påvirkes kun i meget ringe grad.

I gennemsnit forventes ca. 1 % af den samlede nedbrydning at forekomme ved en kemisk nedbrydelse. På Grønland må det formodes at i sommerperioden hvor solen ofte er fremme at procentindsatsen vil være større, ligesom den om vinteren forventes reduceret.

1.2.5.2 Biologisk nedbrydning

En biologisk nedbrydning forekommer ved at dyr, planter og mikroorganismer er i stand til at nedbryde olie. Omsætningshastigheden af olie i dyr og planter er dog ringe, og uden væsentlig betydning for nedbringelse af olien. I praksis deltager dyrene i større omfang ved at oprede havbunden og hvirvle sand i vandsøjlen og øge sedimenteringen.

Nedbrydning via mikroorganismer – fortrinsvis af bakterier, svampe og gærceller – er den proces, hvorved størsteparten af den olie der spildes, bliver nedbrudt.

Olienedbrydende mikroorganismer findes overalt i verdenshavene, specielt i kystnære områder. For at få de optimale forhold der kan nedbrydes under skal de bruge store mængder ilt fra havvandet, høje temperaturer samt andre næringssalte som kvælstof- og fosforforbindelser.

Det er først og fremmest de lettere olieforbindelse mikroorganismerne optager, og det kan tage lang tid for processen starter, op til måneder. Den lange periode skyldes, at mikroorganismerne skal omstille sig til at omsætte oliekuilbrinterne.

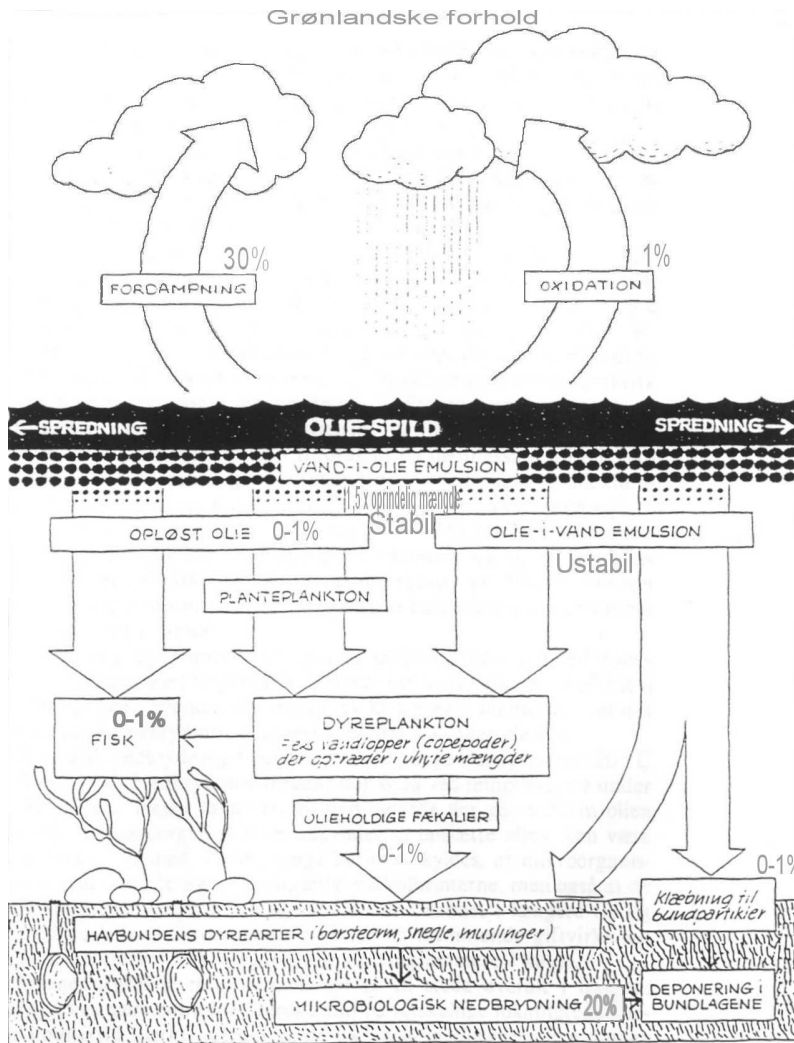
I Grønland kan det forventes at de kolde temperaturer spiller ind i mange faktorer ifm. mikroorganismernes nedbrydning. Kulden gør at de lettere oliefraktioner er længere tid om at fordampe, og mikroorganismerne er derved udsat for de toksiner igennem længere tid. Ydermere formere organismerne sig langsommere i koldt vand.

En biologisk nedbrydning foregår derfor ca. 3 gange hurtigere ved 20° C end ved 5° C og endnu langsommere ved en lavere temperatur².

Under gunstige forhold forventes mikroorganismer at nedbryde 40-80 % af en råolie efter et udslip, men må forventes at være meget mindre på Grønland grundet de arktiske forhold.

² Som tommelfingerregel fordobles omsætningshastigheden ved en stigning på 10° C, den såkaldte Q₁₀

1.3 Forhold olie udsættes for ifm. en forurening



Det er en vanskelig opgave at forudsæ hvilke påvirkninger og effekter olie på havoverfladen udsættes for. Der er mange lokale faktorer man ikke kan tage med i generelle betragtninger, og derfor skal figuren tages med forbehold.

Det er dog vigtigt at understrege at let olie fordamper først og efterlader den tunge olie som kan være årtier om at forsvinde fra arktiske forhold, og derved være til stor gene for de lokale organismer og miljøet.

Anneks 23 Forkortelser

BRKBS	Beredskabskorpset
BRS	Beredskabsstyrelsen
BRSNJ	Beredskabsstyrelsen Nordjylland
BRSMJ	Beredskabsstyrelsen Midtjylland
BRSSJ	Beredskabsstyrelsen Syddjylland
BRSS	Beredskabsstyrelsen Sjælland
BRSB	Beredskabsstyrelsen Bornholm
CBT	Clean Ballast Tank
CANDEN	Canadisk/Dansk samarbejdsaftale
CH	Chefen for ...
COW	Crude Oil Washing
DENGER	Dansk/Tysk beredskabsaftale
DENGERNETH	Dansk/Tysk/Hollandsk beredskabsaftale
EEZ	Den Eksklusive Økonomiske Zone
EMSA	European Maritime Safety Agency
EU	Den Europæiske Union
FKO	Forsvarskommandoen
FLS	Flådestation
FO	Forbindelsesofficer
FRH	Frederikshavn
FRK	Færøernes Kommando
FSN	Flyvestation
FTK	Flyvertaktisk Kommando
GLK	Grønlands Kommando

HELCOM 92	1992 Helsingfors konventionen om beskyttelse af det marine miljø i Østersøen
HELCOM REC	Rekommandation fra Helsingfors konventionen
IMDG – kode	International Maritime Dangerous Goods code
IMO	Den Internationale Maritime Organisation under de Forenede Nationer
IOPC	International Oil Pollution Compensation Fund
IOPP	International Oil Pollution Prevention
ISGOTT	International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals
KBH	København
KOR	Korsør
KSN	Kommandostation
KØBENHAVNS- ERKLÆRINGEN	Declaration of 10 September 2001 on Safety of Navigation and Emergency Capacity in the Baltic Sea Area (HELCOM COPENHAGEN DECLARATION)
MAD	Marinedistrikt
MAS	Marinestation
MARPOL 73/78	The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MFAG	Medical First Aid Guide
MOU	Memorandum of Understanding
MIE	Maritime indsatsenheder
MIL	Militær
MST	Miljøstyrelsen
NOSC	National on Scene Commander
OPN4	National Operationssektion/FKO
OPCON	Operational Control
OPCOM	Operational Command
OPRC	1990, International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation

OSC	On Scene Commander
P & I Club	Protection and Indemnity Associations
PSC	Port State Control
PPM	Dele pr. million
RPL	Retsplejeloven
RCC	Rescue Coordination Centre
RSR	Det Regionale statslige Redningsberedskab
SBT	Segregated Ballast Tank
SCE	Den Statslige Centrale Enhed (SCE vagten)
SFS	Søfartsstyrelsen
SOK	Søværnets Operative Kommando
SOSC	Supreme On Scene Commander
STVO	Stabsvagten SOK
SVN	Søværnet
SWEDENGER	Svensk/Dansk/Tysk beredskabsaftale
TACON	Tactical Control
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea/De Forenede Nationers Havretskonvention af 1982
VO	Vagthavende Officer