



**Miljø- og  
Fødevareministeriet**  
Naturstyrelsen

# **Nødområdeplan for Nødområde Grenå Havn og Pakhusbugt Anholt**

**(Senest revideret den 10. marts 2016)**

# Indhold

1 Formål.....	3
2 Ansvarlige myndigheder.....	6
2.1 Værnsfælles Forsvarskommando.....	6
2.2 Maritime Assistance Service.....	6
2.3 Skibsføreren.....	6
2.4 Kommunerne.....	6
2.5 Havnene.....	6
3 Beredskabsgrader og meldesystem.....	8
4 Supplerende bestemmelser og retningslinjer.....	9
4.1 Myndighedernes valgmuligheder for at give/nægte adgang til nødområde.....	9
4.2 Sikkerhedsstillelse.....	10
4.3 Kommandoforhold.....	10
4.4 Detailplanlægning for modtagelse af skib, som har behov for assistance.....	10
4.5 Oprettelse af kommandostade.....	10
4.6 Evakueringsplaner for truede områder, herunder angivelse af mulige midlertidige genhusningsområder.....	11
4.7 Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer.....	11
4.8 Særlige kontaktpunkter.....	11
4.9 Bjærgningsfirmaer samt muligheder for bugseringsassistance inden for kommunens område.....	12
4.10 Særligt materiel til brandslukning.....	12
4.11 Særligt materiel til læsning/nødlæsning inden for kommunens område.....	12
4.12 Udbedringsfaciliteter såsom værfter, værksteder og kraner inden for kommunens område.....	12
4.13 Særligt materiel til olieinddæmning og olieopsamling.....	13
4.14 Områder til midlertidig deponerings af opsamlet olie.....	13
5 Miljøkonsekvensvurderinger.....	14
Appendix 1: Endeligt udpegede nødområder marts 2009.....	15
Appendix 2: Trinvis opbygget beredskab i forbindelse med anvendelse af nødområder.....	16
Appendix 3: Standard meldeprocedure i forbindelse med beslutning om anvendelse af et nødområde.....	17
Appendix 4: Operationelle anvisninger til VFK.....	18

## 1 Formål

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

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

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

Nødområder opdeles i

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

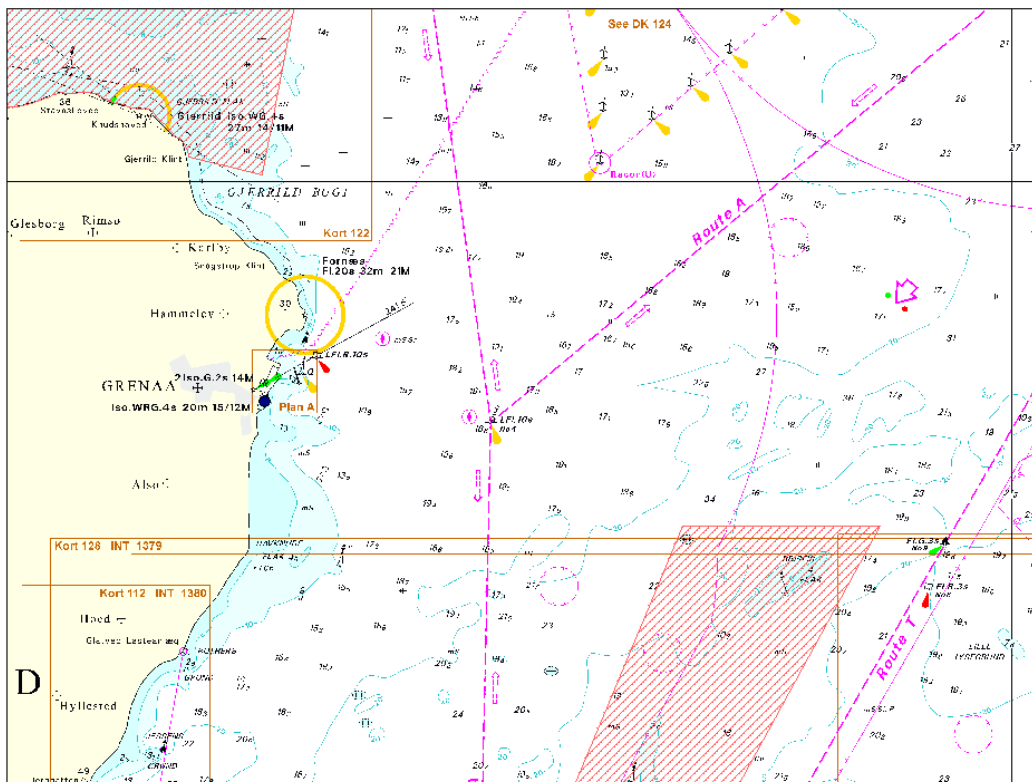
Der er for dansk område i første omgang udpeget i alt 13 nødområder til brug for anvisning af skibe med behov for assistance, som har et højt forureningspotentiale. **Et af disse er Grenå Havn.**

Endvidere er der for området udpeget i alt 8 nødområder, som kan anvendes i tilfælde, hvor der er tale om skibe med behov for assistance, som har et lavt forureningspotentiale. **Et af disse er Pakhusbugt (Anholt).**

Kort over de to nødområder ses på næste side. Kort over de 21 endeligt udpegede nødområder findes i appendix 1.

Nødområderne Grenå Havn og Pakhusbugt administreres under et af Norddjurs Kommune, og derfor er begge nødområder beskrevet i denne nødområdeplan. Det landbaserede beredskab i forbindelse med en eventuel forurening af kysten ved Grenå Havn eller Pakhusbugt skal indsættes gennem det kommunale beredskab i Norddjurs Kommune. Indsatsen koordineres af Politikreds nr. 2, Østjyllands Politi i Århus.

Nødområde Grenå Havn

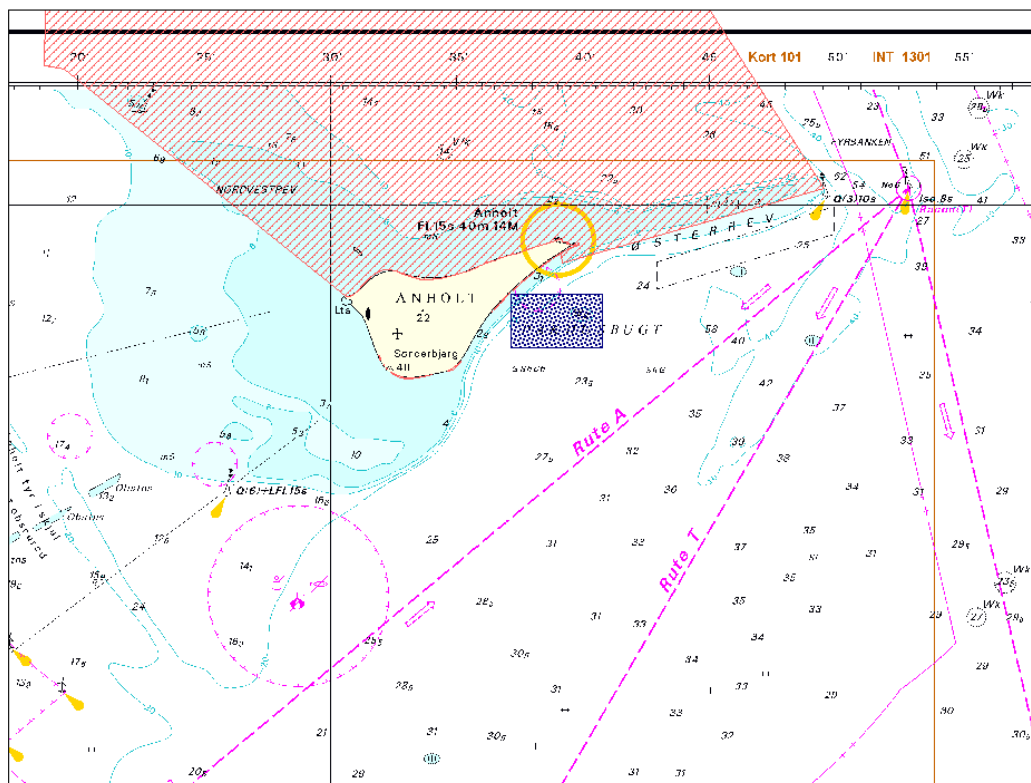


Habitatområder er skraverede med rød. Nødområdet er angivet med blå markering.

Position for nødområdet:

56°24.40'N 10°55.50'E

Nødområde Pakhusbugt Anholt



Habitatområder er skraverede med rød. Nødområdet er angivet med blå markering.

Position for nødområdet:

- 56°43.06'N 11°37.12'E
- 56°43.06'N 11°40.73'E
- 56°41.90'N 11°40.73'E
- 56°41.90'N 11°37.12'E

## 2 Ansvarlige myndigheder

### 2.1 Værnsfælles Forsvarskommando

**Værnsfælles Forsvarskommando**<sup>1</sup> (VFK) er ansvarlig myndighed for udarbejdelse af nødvendige procedurer, der skal finde anvendelse, når der kan blive tale om, at et skib, som har behov for assistance, skal tillades eller afvises adgang til et nødområde. VFK er endvidere ansvarlig myndighed for modtagelse og håndtering af opkald fra skibe, som har behov for assistance.

### 2.2 Maritime Assistance Service

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

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

### 2.3 Skibsføreren

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

### 2.4 Kommunerne

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

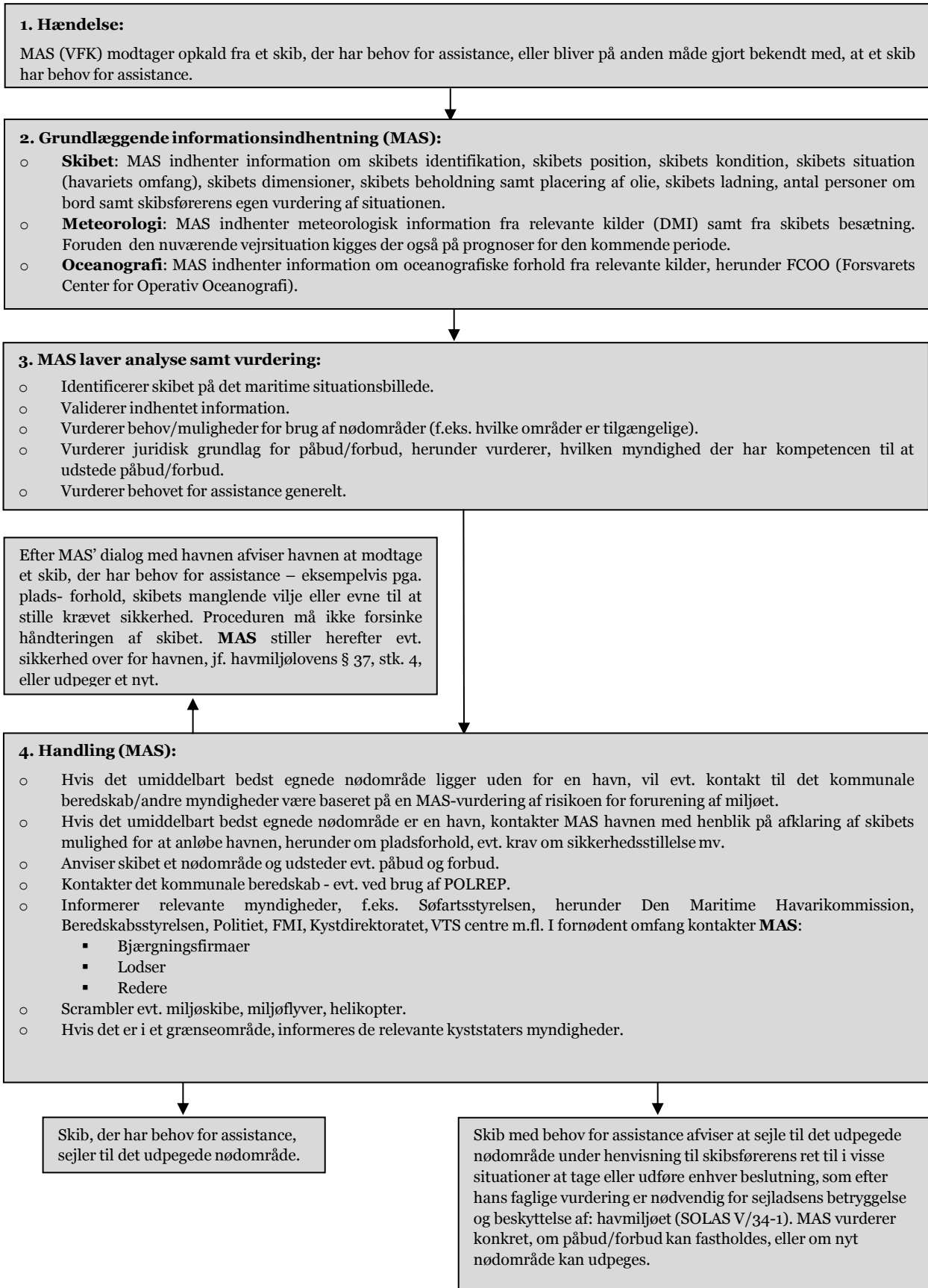
### 2.5 Havnene

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

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

---

<sup>1</sup> Tidligere Søværnets Operative Kommando (SOK)



### 3 Beredskabsgrader og meldesystem

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

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

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

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

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



## 4 Supplerende bestemmelser og retningslinjer

### 4.1 Myndighedernes valgmuligheder for at give/nægte adgang til nødområde

Skibe har ikke en ubetinget ret til at søge et nødområde, men havmiljølovens §§ 42 a og 43 kan anvendes til at meddele påbud til et skib, som har behov for assistance, om at søge til et nødområde. Det kan ske i situationer, hvor der fra et skib er sket eller er fare for, at udtømning/udledning kan forekomme, samt i situationer, hvor indgreb er nødvendige for at bekæmpe forurening af havet.

Det skal i ovennævnte forbindelse oplyses følgende om SOLAS konventionens regel V/34-1 og skibsførerens skøn: Såfremt skibsføreren ikke finder det forsvarligt at følge et sådant påbud vil vedkommende have mulighed for at afvige fra dette. Danmark har ratificeret SOLAS konventionen og er dermed forpligtiget i overensstemmelse hermed.

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

Anvisninger i form af mundtlige påbud udstedt af miljøministeren eller MAS/VFK, i henhold til havmiljølovens §§ 42 a, stk. 4 og 43, stk. 4, skal snarest muligt følges op af et skriftligt påbud. Det er hovedreglen, at skibene følger VFK's påbud uden protest.

Indgreb i form af påbud om og forbud mod anvendelse af et nødområde over for udenlandske skibe, der befinder sig i den eksklusive økonomiske zone, kan kun ske, såfremt der fra skibet er sket eller er fare for udtømning eller udledning.

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

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

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

I medfør af havmiljølovens § 43 c, stk. 1, kan miljøministeren herudover udstede forbud mod, at et skib anløber danske havne, såfremt skibet afsejler eller fortsætter sin sejlads trods et sejladsforbud efter § 42 a, eller skibet undlader at anløbe et reparationsværft. Bestemmelsen kan være relevant i en situation, hvor et skib, som har behov for assistance, vil søge til et nødområde beliggende i en havn i strid med et forbud meddelt efter § 42 a.

## 4.2 Sikkerhedsstillelse

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

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

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

Det bemærkes, at muligheden for at stille sikkerhed alene forudsættes anvendt i de tilfælde, hvor det viser sig, at et skib med behov for assistance ikke kan eller vil stille sikkerhed for de udgifter, havnen afholder ved at modtage et skib med behov for assistance. Det vil sige, at det, forinden der stilles sikkerhed efter den foreslåede bestemmelse, skal være forsøgt at opnå sikkerhedsstillelse hos skibets reder/ejer og forsikringsselskab.

## 4.3 Kommandoforhold

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

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

Den kommunale indsatsleder varetager dog kun indsatsen på land og i de kystnære områder.

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

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

## 4.5 Oprettelse af kommandostade

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

Kommandostadet i denne forbindelse påtænkes oprettet i bygning eller container, der placeres i nærheden af indsatsstedet.

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

Overvejelser om sikkerhedsafstand, afspærring og varsling, f.eks. foranlediget af udslip af giftige dampe, kraftig røgudvikling, brand eller eksplosionsfare fra/i skib, som har behov for assistance, drøftes med politiet og den kommunale indsatsledelse.

Evakuering af et forureningstruet område gennemføres ved politiets foranstaltning.

I forbindelse hermed har Beredskab og Sikkerhed udpeget følgende faciliteter til brug for midlertidig genhusning af evakuerede personer:

- Faciliteter er angivet i Norddjurs Kommunes beredskabsplan
- Indkvartering og forplejningen af evakuerede personer kan som hovedregel foregå via storkøkkener og via køkkener i større uddannelsesinstitutioner. Indkvarteringen vil foregå på hoteller, skoler mv. Opgaven løses i hovedtræk af de frivillige fra Beredskab og Sikkerhed. Beredskab og Sikkerhed har aftaler med 2 skoler som kan bruges til formålet.

## 4.7 Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer

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

- Beredskab og Sikkerhed har en behandlingsplads, som kan placeres nær indsatsområdet. Behandlingspladsen bemannes med personal fra Beredskab og Sikkerhed.

## 4.8 Særlige kontaktpunkter

Myndighed / Funktion	Kontaktmulighed inden for normal arbejdstid	Kontaktmulighed uden for normal arbejdstid
Østjyllands Politi	Tlf.: 87 31 14 48 (Politigården i Århus)	Døgnbetjent
Indsatsledervagten i: Beredskab og Sikkerhed	Tlf.: 89 59 40 00	Døgnbetjent
Havnevagt i Grenå	Tlf.: 87 58 76 00	Døgnbetjent
Norddjurs Kommune	Tlf.: 89 59 10 00	-
Miljøcenter Århus	Tlf.: 87 44 11 11	-
Værnsfælles Forsvarskommando Forsvarets Operationscenter, Maritime Assistance Service (MAS)	Tlf: 7285 0370 E-mail: <a href="mailto:mas@sok.dk">mas@sok.dk</a> Hjemmeside: <a href="http://www.forsvaret.dk">www.forsvaret.dk</a>	Døgnbetjent
Beredskabsstyrelsen	Tlf.: 45 90 60 00 E-mail: <a href="mailto:brs@brs.dk">brs@brs.dk</a> Hjemmeside: <a href="http://www.brs.dk">www.brs.dk</a>	Døgnbetjent
Beredskabsstyrelsen Midtjylland	Tlf.: 96 26 76 00 Telefax: 96 26 76 05 E-mail: <a href="mailto:brsmj@brs.dk">brsmj@brs.dk</a> Hjemmeside: <a href="http://www.brs.dk/brsmj">www.brs.dk/brsmj</a>	Døgnbetjent
Den Maritime Havarikommission	Tlf.: 72 19 63 00 (Hverdage kl. 9-15) E-mail: <a href="mailto:sfs@dma.dk">sfs@dma.dk</a> Hjemmeside: <a href="http://www.dmaib.dk">www.dmaib.dk</a>	Tlf.: 23 34 23 01 (24 timer)

#### 4.9 Bjærgningsfirmaer samt muligheder for bugseringsassistance inden for kommunens område

Reder	Kontaktmuligheder	Antal bugserbåde med angivelse af navn, kaldesignal m.v.	Specifikationer for de enkelte bugserbåde, herunder angivelse af pæletræk, brandslukningsmuligheder m.v.
Ingen i Grenaa			
Redningsbåd på Anholt	Vagtnr.: 20 97 64 64	2 redningsbåde:  MRB 34 (den store)          LRB 21 (den lette)	Længde: 15 meter Dybdegang: 2 meter 400 hk 10 knob Stationær og bærbar brandpumpe Store flydespærringer  Længde: 10,5 meter Dybdegang: 0,8 meter Vægt: 7 tons 900 hk 40 knob Bærbar brandpumpe Mindre flydespærringer

#### 4.10 Særligt materiel til brandslukning – herunder brandslukningsfartøjer og andre specialfartøjer inden for kommunens område, som ikke er omfattet af pkt. 4.9

Materieltype	Placering	Kontaktmuligheder	Ejer
Letskumsanlæg og vandkanon	N.P. Josiassensvej 1 8500 Grenå	Tlf.: 89 59 40 00 (døgnvagt)	Brand og Sikkerhed

#### 4.11 Særligt materiel til læsning/nødlæsning inden for kommunens område

Materieltype	Placering	Kontaktmuligheder	Ejer
Dykpumper med forskellige ydelser	N.P. Josiassensvej 1 8500 Grenå	Tlf.: 89 59 40 00 (døgnvagt)	Brand og Sikkerhed
Læsepumper	N.P. Josiassensvej 1 8500 Grenå	Tlf.: 89 59 40 00 (døgnvagt)	Brand og Sikkerhed

#### 4.12 Udbedringsfaciliteter såsom værfter, værksteder og kraner inden for kommunens område

Enhed	Placering og kapacitet	Kontaktmuligheder	Ejer
Grenaa Havn A/S	Neptunvej 1, 8500 Grenaa  Kraner og hydrauliske læssemaskiner	Tlf.: 87 58 76 00 (døgnvagt)	Norddjurs Kommune
A/S Grenaa Skibsværft	Nordhavnsvej 12, 8500 Grenaa	Klaus Dahl E-mail: <a href="mailto:kd@gsv.ak">kd@gsv.ak</a>	HSM Industri A/S

	2 stk. beddingsanlæg til skibe på hhv. 150, 300 og 1.000 tons	Tlf.: 25 14 99 59 / 86 32 18 44	
<b>RN Reparationsværft</b>	Værftskajen 2, 8500 Grenaa  1 stk. beddingsanlæg 6 m bredde	Bo Franzen  Tlf.: 86 32 25 75	RN Grenaa A/S Nyhavnsvej 20 1051 København K.
<b>Fornæs ApS</b>	Rolhøjsvej 12-16, 8500 Grenaa.  Kraner / hydrauliske læsemaskiner	Peter Niemann Tlf.: 40 36 63 93 Fax: 86 32 63 93	Chresten Hjelm
<b>JKJ Stålteknik Aps</b>	Netunvej 6, 8500 Grenaa  Rep.- og Smedeværksted	Jan Nielsen Tlf.: 40 41 03 60	Jan Nielsen  Lars Udsen
<b>Uniscrap A/S</b>	Plutovej 3, 8500 Grenaa  Hydrauliske læsemaskiner	Otto Jensen Tlf.: 21 23 48 32  Klaus Rasmussen Tlf.: 21 49 04 59	Stena Recycling A/S CVR-nr.: 24208362

#### 4.13 Særligt materiel til olieinddæmning og olieopsamling

Oplysninger om placering, type og mængder af særligt specialudstyr findes i Norddjurs Kommunes plan for strandrensning.

#### 4.14 Områder til midlertidig deponerings af opsamlet olie

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

## 5 Miljøkonsekvensvurderinger

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

### **Grenå Havn**

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

Grenå Havn ligger i den sydlige del af Kattegat ca. 30 km fra T-ruten, som er hovedruten for gennemsejlingen af Storebælt, og umiddelbart vest for sammen- eller udfletningen af sejlrufterne F, E og A nord for Storebælt.

Det antages, at udslip fra skibe, der lægges ind i Grenå Havn, ikke vil forårsage forurening af det omkringliggende havområde.

De fremherskende vinde kommer fra vest, vest-sydvest eller sydvest. Skibe der anvises nødområde i Grenå Havn, vil i forbindelse med sejlads eller bugsering frem til havnen være delvis i læ ved de fremherskende vindforhold.

Der er ingen internationale naturbeskyttelsesområder i umiddelbar nærhed af Grenå Havn.

De nærmest internationale beskyttelsesområder er beliggende på Nordsiden af Djursland og i tilknytning til sejlrufterne i den sydlige del af Kattegat

Den sammenfattende vurdering er, at Grenå Havn er velegnet til anvisning af skibe med højt forureningspotentiale, der anmoder om assistance.

### **Pakhusbugt**

Pakhusbugt er udpeget som nødområde for skibe med lavt forureningspotentiale.

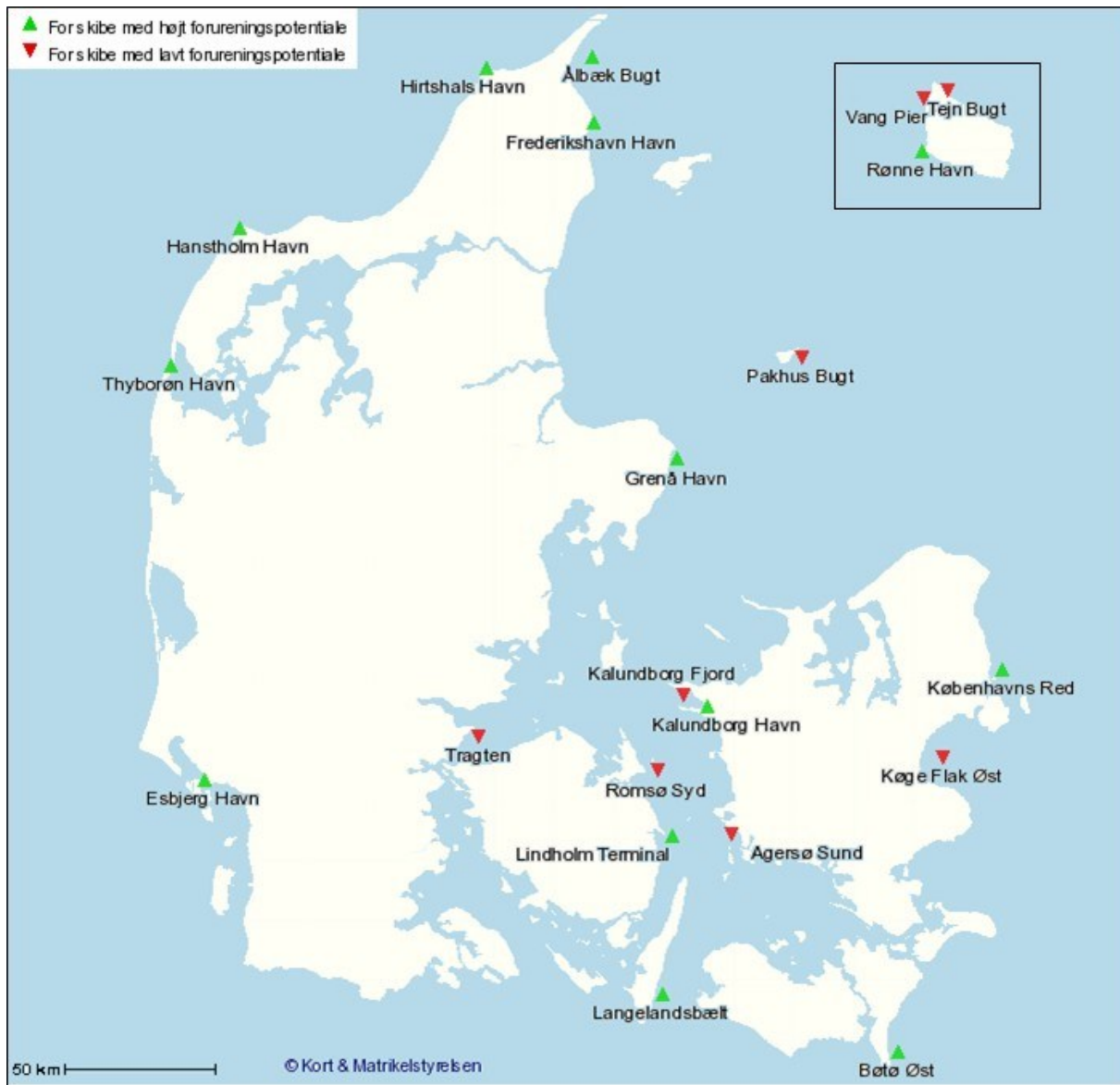
Området er beliggende tæt på de store sejlrufter i Kattegat og er tilgængeligt for skibe i alle størrelser, hvilket giver mulighed for kunne anvise selv større skibe til nødområdet, også uden at kræve fuld manøvreduktighed.

Da de internationale beskyttelsesområder ved Anholt er beliggende på øens nordside, og da anvisning af skibe til Pakhusbugt antages at ske i vind fra nord-nordvestlige retninger, repræsenterer mindre forureningsuheld ikke nogen større trussel mod strandene/kysten i Pakhusbugt.

Såfremt der sker en mindre forurening af kysten vil den være let at oprense, selvom det vil tage tid at få oprensingsudstyr frem.

Den sammenfattende vurdering er på den baggrund, at Pakhusbugt er velegnet som nødområde for skibe med lavt forureningspotentiale.

## Appendix 1: Endeligt udpegede nødområder marts 2009



## Appendix 2: Trinvis opbygget beredskab i forbindelse med anvendelse af nødområder

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



## Appendix 3: Standard meldeprocedure i forbindelse med beslutning om anvendelse af et nødområde

PRIORITET

FRA

TIL

TIDSGRUPPE:

POLREP

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

### Eksempel:

<p><b>HASTER</b></p> <p><b>Fra Værnsfælles Forsvarskommando</b></p> <p><b>Til Beredskab og Sikkerhed via Østjyllands Politi</b></p> <p><b>141600 juli.</b></p> <p><b>POLREP</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. <b>Aktivering af nødområde Esbjerg Havn. Beredskabsgrad TIER 2</b></li><li>2. <b>ORION AF KLEIPEDA</b></li><li>3. <b>NN sømil øst af Grenå Havn</b></li><li>4. <b>xxx lokal tid</b></li><li>5. <b>40.000 tons let råolie samt 300 tons svær brændselsolie. Behov for ekstra pumper for lægtring af last samt transportabelt brandslukningsudstyr</b></li></ol>
---

## Appendix 4: Operationelle anvisninger til VFK

### Grenå Havn

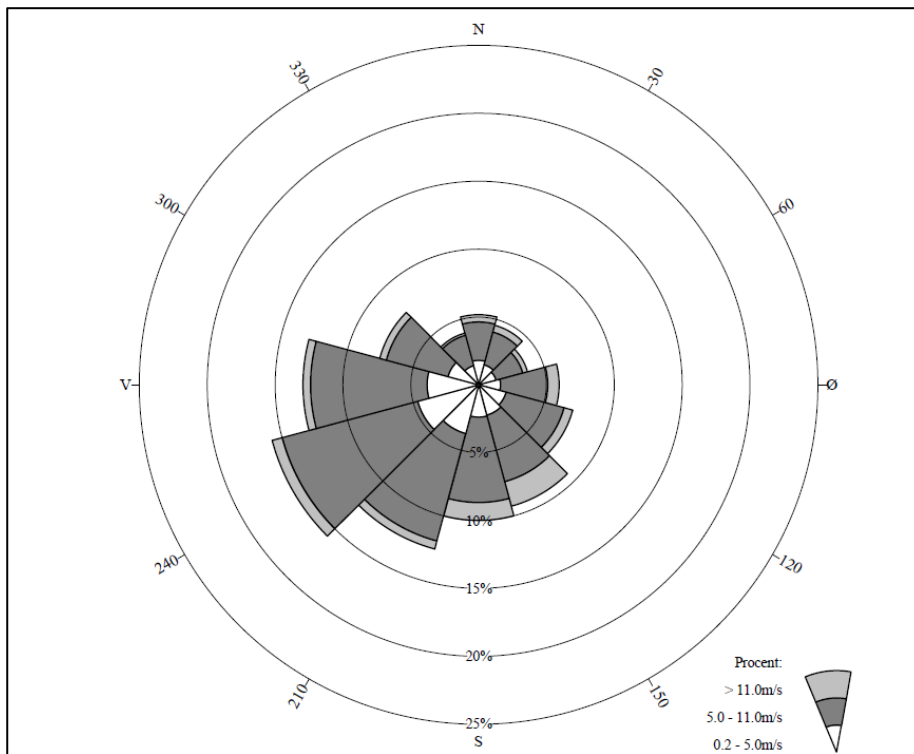
Det forudsættes, at der i situationer, hvor der foretages anvisning af skibe, der anmoder om assistance til nødområdet, skal indhentes oplysninger om dagsaktuelle observationer og 7-døgnspåregninger vedrørende vind-, strøm- og isforhold. De vejrtilstande, der beskrives i det følgende, er baseret på statistiske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

Position for nødområdet:

56°24.40'N 10°55.50'E

#### Fremherskende vindforhold

Nærmeste registrering af vind foretages ved Fornæs Fyr. De fremherskende vindretninger er vest-sydvest, vest og syd-sydvest. Vinde fra syd og sydøst forekommer dog 20 % af tiden.



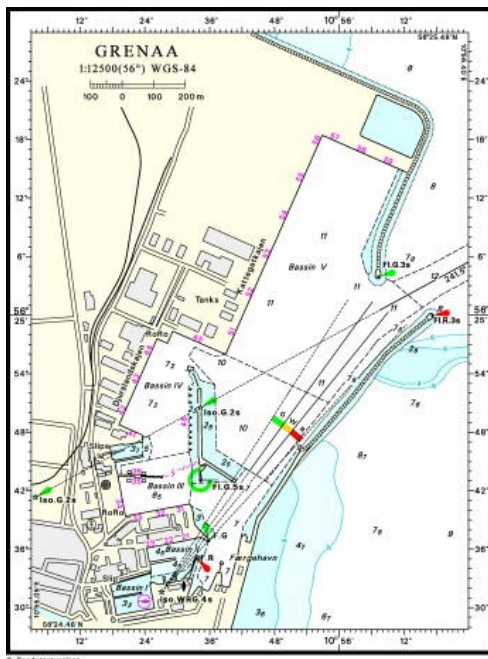
Vindrose Fornæs Fyr. 56° 27' N, 10° 58' E. Stationsbasis 8 m.o.h. Kilde: DMI

#### Strømforhold

Ved Grenå er der under rolige vindforhold en regelmæssig strøm, der løber langs kysten og skifter hver 6. time. Nordgående strøm er fremherskende. Sydgående strøm er som regel svag.

#### Dybgang

De største skibe, der kan besejle Grenå Havn, har en dybgang på 9 meter.



### **Skibes maksimale længde**

De største længde på skibe, der kan besejle Grenå Havn, er ca. 190 meter.

### **Bundforhold**

Havbunden i området omkring havnen er på mindre vanddybder (typisk 4-5 meter) generelt domineret af fint og gråt sand. På dybere vand (typisk 7-10 meter) findes grovere sand indimellem med et indhold af grus (stenet sand). På vanddybder større end 15-16 meter optræder der siltede, gytjeholdige lag.

Der findes god ankerplads med fin, hård sandbund i Ålebugt nord for havnen.

### **Kystens karakteristika**

Til havnen og alle moler med kajplads er der vejadgang med alle slags køretøjer.

Kysten nord for Grenå fra Fornæs og nordligere er vanskelig tilgængelig på grund af stejle klinter. Forstranden er stenet og vanskelig fremkommelig. Kysten syd for Grenå består af sandstrande og er tæt bebygget med sommerhusområder. Strandene syd for Grenå er let tilgængelige og lette at oprense. I sommermånederne er strandene syd for Grenå tæt befolket af feriegæster.

### **Perioder, hvor nødområdet ikke er tilgængeligt**

Der foreligger ikke oplysninger om forhold, der er begrænsende for tilgængeligheden af Grenå Havn.

### **Beskyttede områder og risikovurdering**

Området er udpeget som nødområde for skibe med højt forureningspotentialt.

Det forudsættes, at udslip og miljøpåvirkninger fra skibe, der anvises nødhavn i Grenå Havn og som ligger ved kaj, vil kunne håndteres af det kommunale beredskab og vil ikke forårsage påvirkninger i det tilstødende havområde. Eventuel forurening fra anviste skibe antages kun at forekomme i forbindelse med sejlads eller bugsering frem til havnen. Et udslip i forbindelse hermed vil kun påvirke nærområdet omkring havnen.

De fremherskende vinde kommer fra vest, vest-sydvest eller sydvest. Ved disse vindforhold vil en forurening drive til havs.

**Anvisning af skibe ved fremherskende vindforhold**

Vind fra vest-sydvest, vest og syd-sydvest. Anvisning af skibe med højt forureningspotentiale:

Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.

**Anvisning af skibe under værst tænkelige forhold**

Især ved kraftig vind og strøm fra nord eller syd. Anvisning af skibe med højt forureningspotentiale:

Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.

**Kriterier for vurderingen af risiko:**

- Rekreative sommerhus- og strandområder i nærområdet syd for Grenå
- Vanskelige oprensningmuligheder på kysten nord for Grenå
- Stor afstand til internationale naturbeskyttelsesområder
- Gode anløbsforhold ved indsejling til Grenå Havn

I disse vurderinger indgår der ikke vurdering af sårbarheden af marsvin, som hyppigt forekommer i Kattegat. De antages at forlade et område ved eventuelle forureningshændelser.

**Farvekode:**

	Høj risiko
	Nogen risiko
	Lav risiko

## Pakhusbugt

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

Position for nødområdet:

56°43.06'N 11°37.12'E

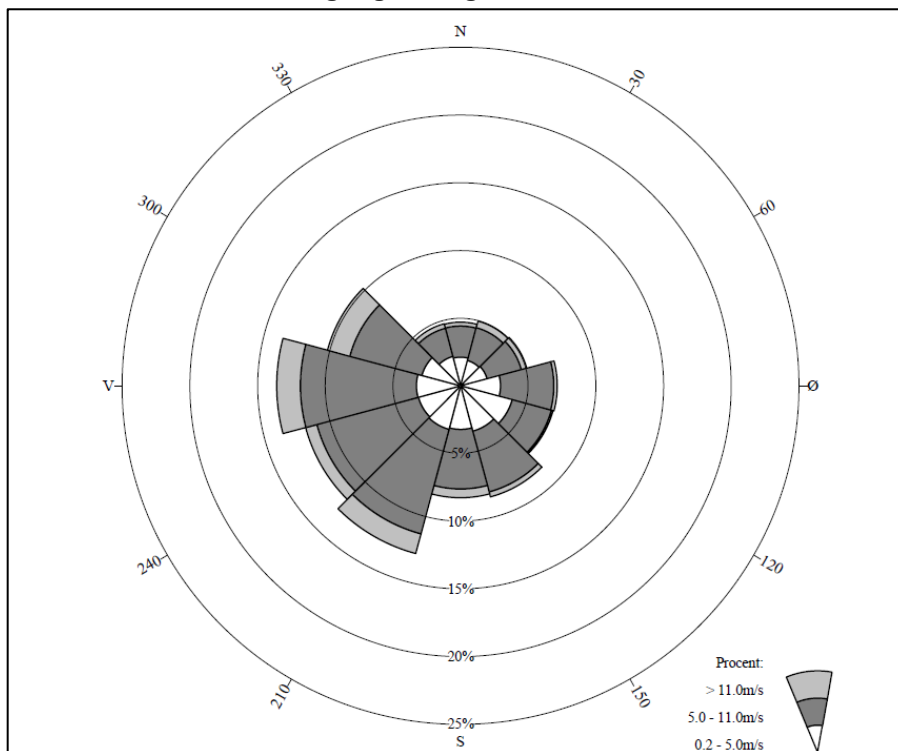
56°43.06'N 11°40.73'E

56°41.90'N 11°40.73'E

56°41.90'N 11°37.12'E

### Fremherskende vindforhold

Vestlige vinde er fremherskende ved registreringer af vind på Anholt. I Pakhusbugten på syd- syd-øst-siden af Anholt er der læ for vestlige og nordlige vinde.



Vindrose Anholt. 56° 43' N, 11° 31' E. Stationsbasis: 2 m.o.h. Kilde: DMI

### Strømforhold

Der foreligger ingen oplysninger om strømforhold i Pakhusbugt.

### Dybgang

Dybderne i Pakhusbugt er mellem 17 og 24 meter. På grund af de lokalt varierende dybder og- så mellem nødområdet og sejlrufterne gennem Kattegat, skal der foretages en konkret vurdering af skibets dybdegang og indsejlingsruten, inden nødområdet anvises til et skib.

**Skibes maksimale længder**

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

**Bundforhold**

Der foreligger ingen oplysninger om bundforhold i Pakhusbugt.

**Kystens karakteristika**

Der findes ingen asfalterede adgangsveje til kyststrækningen i Pakhusbugt. Adgang til kysten skal ske langs stranden eller i spor gennem meget sårbare vegetationstyper i ”Ørkenen”.

**Perioder, hvor nødområdet ikke er tilgængeligt**

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

**Beskyttede områder og risikovurdering**

Der er ingen internationale naturbeskyttelsesområder på Anholts sydvestlige side, hvor nødområdet er beliggende. Ved de fremherskende vestlige vindretninger antages det, at der i forbindelse med udslip ikke vil forekomme påvirkninger af kysten.

Ved sydlige vinde vil et eventuelt udslip kunne påvirke Totten og sælreservatet mod nordøst, og et eventuelt udslip vil også kunne nå indenfor grænserne af det internationale fuglebeskyttelsesområde på nordsiden af Anholt. I vintermånederne bliver området benyttet af et meget stort antal overvintrende havfugle.

**Anvisning af skibe ved fremherskende vindforhold**

Vinde fra vestlige retninger. Anvisning af skibe med lavt forureningspotential:

Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.

**Anvisning af skibe under værste tænkelige forhold**

Ved kraftig sydlig vind og strøm. Anvisning af skibe med lavt forureningspotential:

Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	Maj	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dec.

**Kriterier for vurderinger af risiko:**

- Yngle- og pelsskifteperioder for sæler ved Totten
- Overvintrende havfugle i den nordøstlige del af det internationale fuglebeskyttelsesområde nord for Anholt
- Gode oprensningmuligheder, men manglende adgangsveje til køretøjer

I disse vurderinger indgår der ikke vurdering af sårbarheden af marsvin, som hyppigt forekommer i Kattegat. De antages at forlade et område ved forureningshændelser.

**Farvekode:**

	Høj risiko
	Nogen risiko
	Lav risiko

