



**Miljø- og  
Fødevareministeriet**  
Naturstyrelsen

# **Nødområdeplan for Nødområde Københavns Red**

**(Revideret den 24. februar 2016)**

## Indhold

1 Formål .....	3
2 Ansvarlige myndigheder .....	5
2.1 Værnsfælles Forsvarskommando .....	5
2.2 Maritime Assistance Service .....	5
2.3 Skibsføreren .....	5
2.4 Kommunerne .....	5
2.5 Havnene.....	5
3 Beredskabsgrader og meldesystem.....	7
4 Supplerende bestemmelser og retningslinjer .....	8
4.1 Myndighedernes valgmuligheder for at give/nægte adgang til nødområde .....	8
4.2 Sikkerhedsstillelse.....	9
4.3 Kommandoforhold .....	9
4.4 Detailplanlægning for modtagelse af skib, som har behov for assistance .....	9
4.5 Oprettelse af kommandostade .....	9
4.6 Evakueringsplaner for truede områder, herunder angivelse af mulige midlertidige genhusningsområder.....	10
4.7 Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer.....	10
4.8 Særlige kontaktpunkter.....	10
4.9 Bjærgningsfirmaer samt muligheder for bugseringsassistance inden for kommunens område .....	11
4.10 Særligt materiel til brandslukning .....	11
4.11 Særligt materiel til læsning/nødlæsning inden for kommunens område .....	11
4.12 Udbedringsfaciliteter såsom værfter, værksteder og kraner inden for kommunens område	12
4.13 Særligt materiel til olieinddæmning og olieopsamling .....	12
4.14 Områder til midlertidig deponerings af opsamlet olie .....	12
5 Miljøkonsekvensvurderinger .....	13
Appendix 1: Endeligt udpegede nødområder marts 2009 .....	14
Appendix 2: Trinvis opbygget beredskab i forbindelse med anvendelse af nødområder .....	15
Appendix 3: Standard meldeprocedure i forbindelse med beslutning om anvendelse af et nødområde.....	16
Appendix 4: Operationelle anvisninger til VFK.....	17

## 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. Københavns Kommunes beredskabsplan for sanering af kyster og strande samt havne i tilfælde af olie- og kemikalie- forurening som integreret i miljøberedskabsplanen) 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 nødområdet København Red. Hensigten med nødområdeplanen er at kunne opfylde krav og bestemmelser mv. med relation til omtalte nødområde, såfremt dette bringes i anvendelse i forbindelse med et skib, der er i vanskeligheder eller i fare for havari.

Nødområder opdeles i

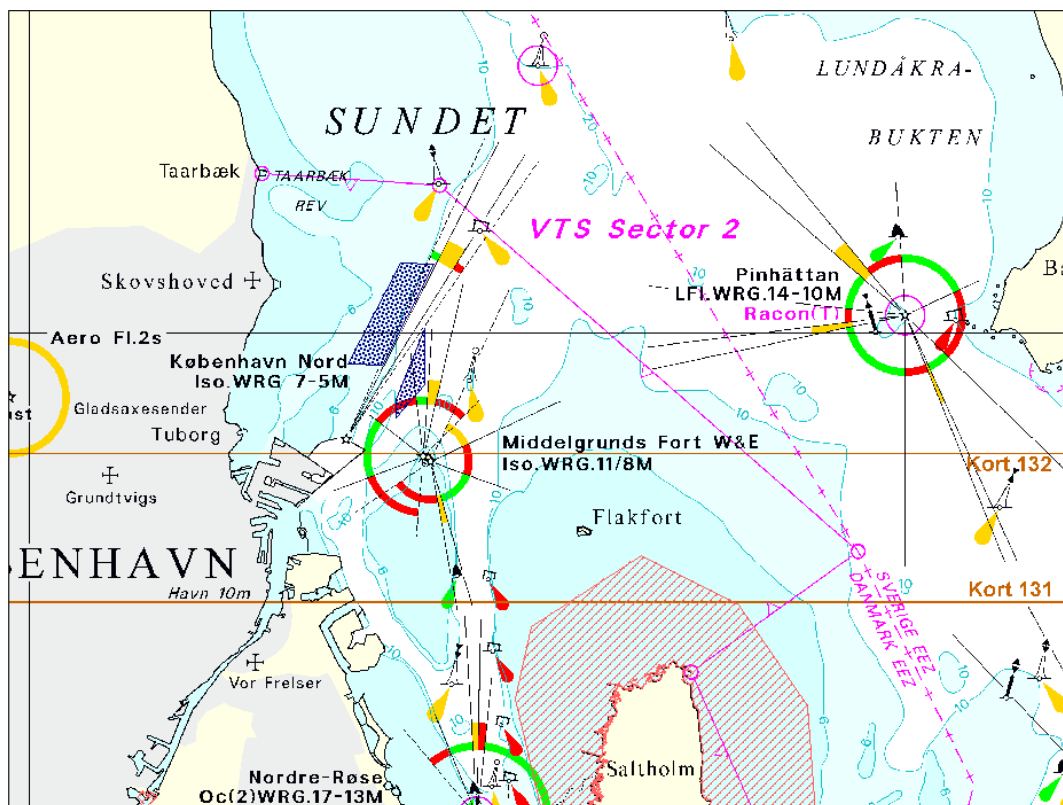
- *Nødområder for skibe med højt forureningspotentiale:* Anvendes for skibe med behov for assistance, hvor der er stor risiko for, at skib eller dets last kan forurene havet med olie eller andre miljøskadelige stoffer, eller hvor der er brand og risiko for udslip af giftige dampe.
- *Nødområder for skibe 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 Københavns Red.**

Endvidere er der udpeget i alt 8 nødområder, som kan anvendes i tilfælde, hvor der er tale om skibe med behov for assistance, som har et lavt forureningspotentiale.

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

Nødområde København Red



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

Position for nødområdet:

Københavns Red Ankerplads No. 2

55°44.56'N 12°37.95'E  
 55°45.98'N 12°39.26'E  
 55°45.97'N 12°40.09'E  
 55°44.55'N 12°38.80'E

Københavns Red Ankerplads No. 3

55°45.06'N 12°39.86'E  
 55°44.27'N 12°39.86'E  
 55°43.80'N 12°39.15'E  
 55°44.05'N 12°38.83'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 nødmråde. 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 nødmråde 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.

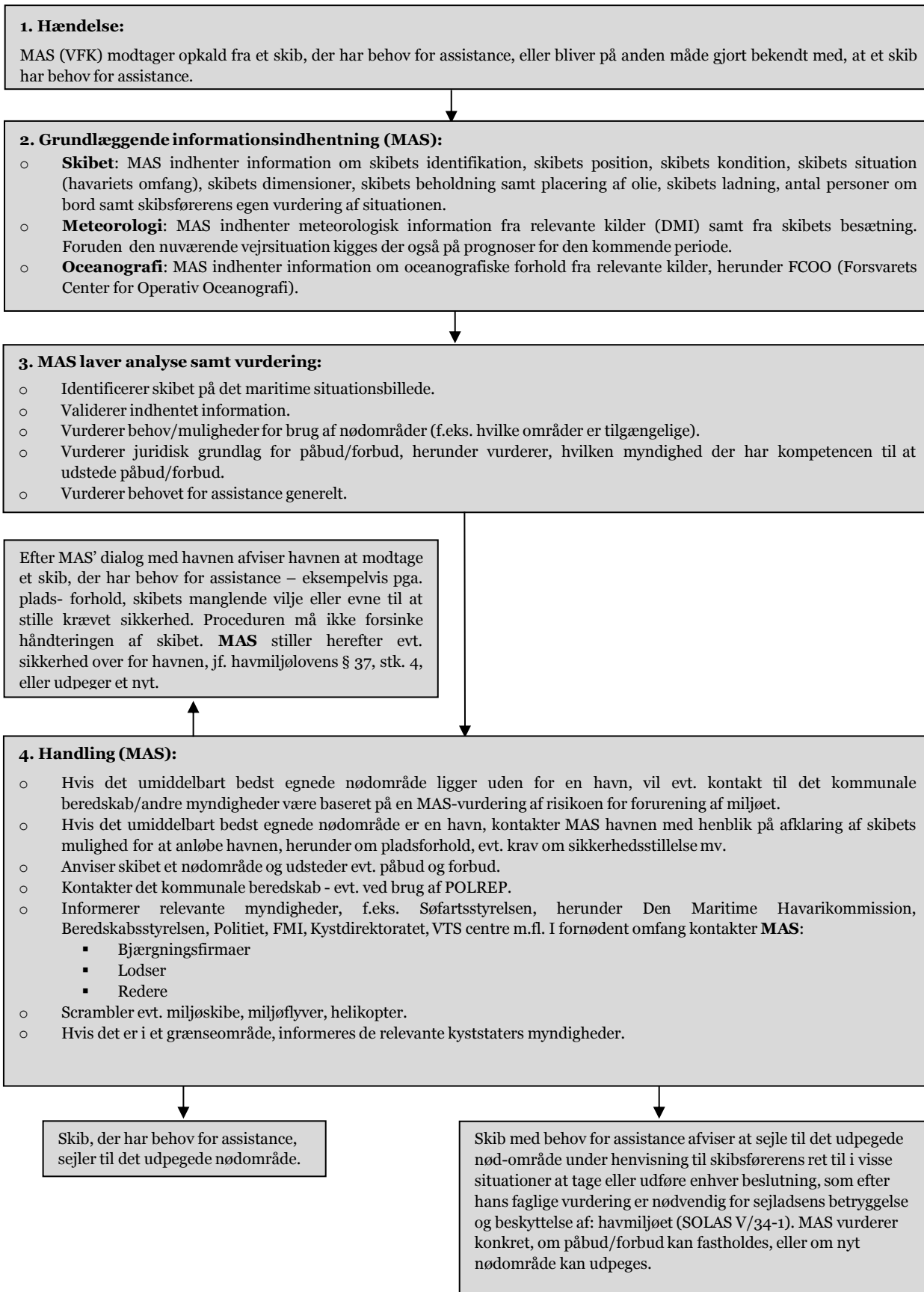
### 2.5 Havnene

**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 København Kommunes vedkommende til København Politi - med henblik på informering af Københavns 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 de 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, som har behov for assistance.

Såfremt et nødområde anvendes ud over de grænser, der er skitseret i 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 til 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 måtte afholde 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: Københavns 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 eller Københavns Havn sikrer, 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 Københavns Kommunes beredskabsplan for sanering af kyster og strande samt havne i tilfælde af olie- og kemikaliefurening. Kommandostadet i denne forbindelse påtænkes oprettet i indsatsområdet.

## 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 Københavns Kommune udpeget følgende faciliteter til brug for midlertidig genhusning af evakuerede personer: Ingen oplysninger.

Forplejningen af evakuerede personer kan som hovedregel foregå via storkøkkener og via køkkener i større uddannelsesinstitutioner såsom; Ingen oplysninger.

## 4.7 Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer

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

Rigshospitalet  
Blegdamsvej 9  
2100 København Ø

## 4.8 Særlige kontaktpunkter

Myndighed/Funktion	Kontaktmuligheder inden for normal arbejdstid	Kontaktmuligheder uden for normal arbejdstid
<b>Københavns Politi</b>	Tlf.: 33 14 14 48 (Politigården)	Døgnbetjent
<b>Københavns Brandvæsen</b> <b>Alarmcentralen for Storkøbenhavn</b>	Tlf.: 33 66 29 45 Tlf.: 33 15 30 75	Vagthavende brandinspektør 3366 2980 112
<b>Havnevagts i:</b> <b>Københavns Havn</b> <b>Prøvestenshavnen</b> <b>Portus</b>	Tlf.: 35 46 11 38 Tlf.: 35 46 11 38 Tlf.: 35 46 11 38	Tlf.: 35 46 11 38 -
<b>Center for Miljø i København</b>	Tlf.: 33 66 58 00	-
<b>Vagthavende indsatsleder i:</b> <b>Gentofte Kommune</b> <b>Lyngby-Taarbæk Kommune</b>	Tlf.: 26 75 99 20 Tlf.: 45 87 31 87 (Brandstationen i Lyngby) Tlf.: 26 73 71 12 (Indsatsledervagt)	Døgnbetjent Døgnbetjent Døgnbetjent

<b>Nordsjællands Brandvæsen (Rudersdal, Hørsholm, Fredensborg og Helsingør Kommune)</b>	Tlf.: 45 80 33 55	Døgnbetjent
<b>Tårnby Kommune</b>	Tlf.: 32 50 07 00 (Tårnby Kommunes Brandstation)	-
<b>Dragør Kommune</b>	Tlf.: 32 98 03 27	Tlf: 40 14 76 74
<b>Kommuner:</b>		
<b>Gentofte Kommune</b>	Tlf.: 39 98 00 00	-
<b>Lyngby-Taarbæk Kommune</b>	Tlf. 45 97 30 00	-
<b>Rudersdal Kommune</b>	Tlf.: 46 11 00 00	-
<b>Hørsholm Kommune</b>	Tlf.: 48 49 00 00	-
<b>Fredensborg Kommune</b>	Tlf.: 72 56 50 00	-
<b>Helsingør Kommune</b>	Tlf.: 49 28 28 28	-
<b>Tårnby Kommune</b>	Tlf.: 32 47 11 11	-
<b>Dragør Kommune</b>	Tlf.: 32 89 01 00	-
<b>Københavns Kommune</b>	Tlf.: 33 66 33 66	-
<b>Miljøcenter Roskilde</b>	Tlf.: 72 54 65 00	
<b>Værnsfælles Forsvarskommando Forsvarets Operationscenter, Maritime Assistance Service (MAS)</b>	Tlf.: 72 85 03 70 E-mail: <a href="mailto:mas@sok.dk">mas@sok.dk</a> Hjemmeside: <a href="http://www.forsvaret.dk">www.forsvaret.dk</a>	Døgnbetjent
<b>Beredskabsstyrelsen</b>	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
<b>Beredskabsstyrelsen Sjælland</b>	Tlf.: 55 75 37 00 E-mail: <a href="mailto:brss@brs.dk">brss@brs.dk</a> Hjemmeside: <a href="http://www.brs.dk/brss">www.brs.dk/brss</a>	Døgnbetjent
<b>Den Maritime Havarikommission</b>	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

Ingen oplysninger.

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

Ingen oplysninger.

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

Ingen oplysninger.

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

Ingen oplysninger.

#### **4.13 Særligt materiel til olieinddæmning og olieopsamling**

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

#### **4.14 Områder til midlertidig deponering af opsamlet olie**

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

Københavns Red er udpeget som nødområde for skibe med højt forureningspotentiale.

Københavns Red er beliggende i åbnet farvand. Der er en række internationale naturbeskyttelsesinteresser knyttet til Saltholm, mens Sydamerger og havet syd for kun under værste tænkelige vejrforhold må antages at kunne ligge inden for rækkevidden af et eventuelt påvirkningsfelt fra et udslip på Københavns Red.

En række havnefronter og kyststrækninger i, omkring og nord for København er udlagt som tætbefolkede beboelsesområder.

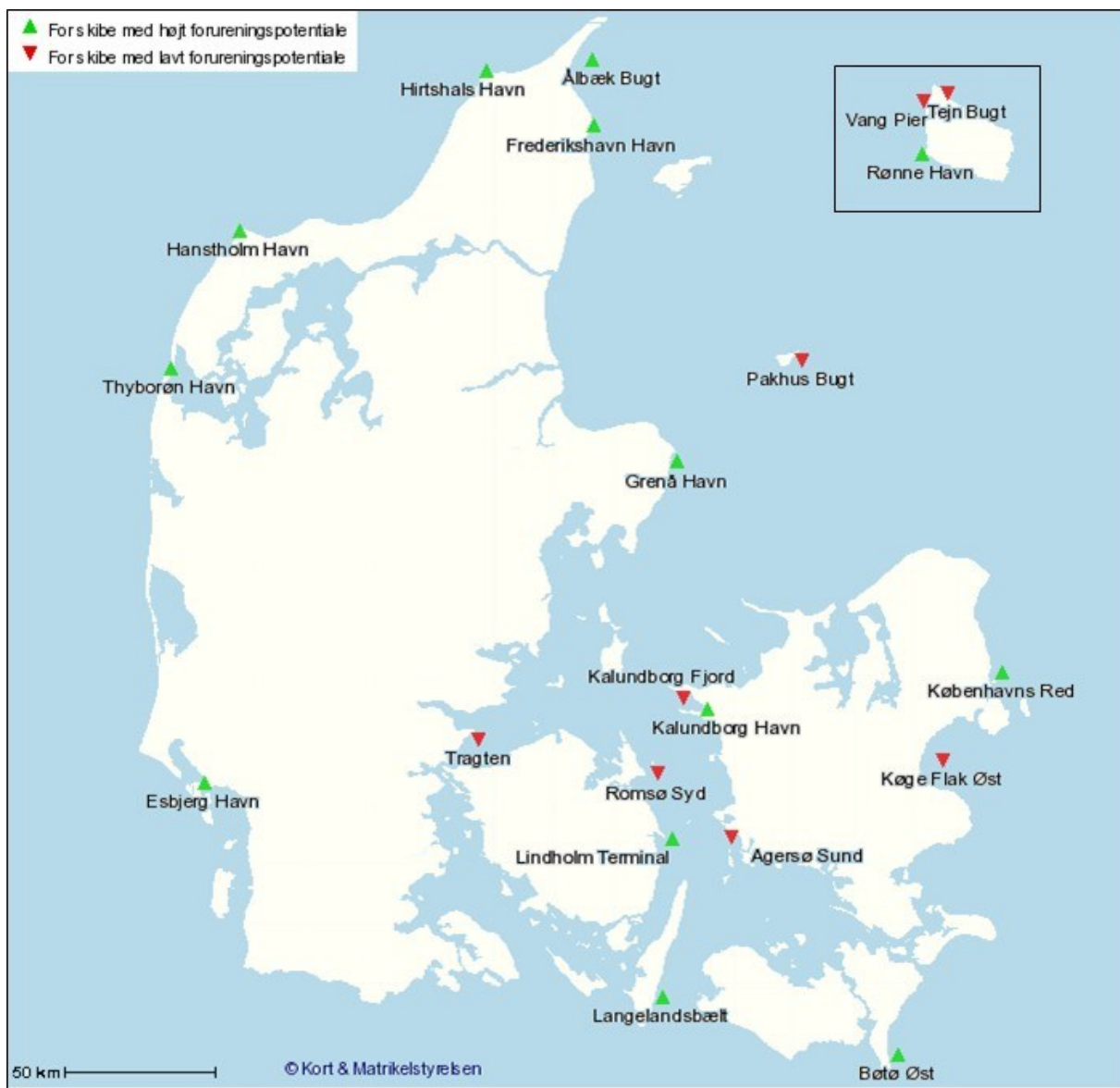
Der er endvidere en række bynære rekreative interesseområder og fritidsfaciliteter, der benyttes af Hovedstadsområdet's befolkning, som vil kunne blive berørt ved eventuelle udslip fra anviste skibe på Københavns Red.

Der er en lang række faciliteter knyttet til Københavns Havn, som vil kunne anvendes som led i en beredskabsindsats i forhold til anviste skibe på Københavns Red.

I tilfælde af risiko for udslip og forurening i forbindelse med skibe, der anvises til Københavns Red, kan VFK's maritime beredskab inkl. to miljøskibe kunne indsættes med kort varsel fra Holmen i Københavns Havn.

Den sammenfattende vurdering er, at Københavns Red er velegnet til anvisning af skibe med højt forureningspotentiale. Det antages som en del af denne vurdering, at det maritime beredskab kan iværksættes fra Holmen med kort varsel, og at der kan foretages en effektiv koordinering af beredskabsindsatsen blandt Øresund-kommunerne, såfremt der er risiko for, at en forurening rammer kysten. Det antages endvidere som en del af vurderingen, at der kan opnås enighed med havnemyndigheden i Københavns Havn om at kunne lægge skibe til kaj og isolere skibe i Københavns Havn, såfremt der er væsentlig risiko for udslip fra et skib med højt 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:

**HASTER**

**Fra Værnsfælles Forsvarskommando**

**Til Københavns Brandvæsen via Københavns Politi**

**141600 juli.**

**POLREP**

1. **Aktivering af nødområde Københavns Red. Beredskabsgrad TIER 2**
2. **ORION AF KLEIPEDA**
3. **NN sømil syd af Drogden**
4. **xxx lokal tid**
5. **40.000 tons let råolie samt 300 tons svær brændselsolie. Behov for ekstra pumper for lægtring af last samt transportabelt brandslukningsudstyr**



## Appendix 4: Operationelle anvisninger til VFK

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 vejr-situationer, der beskrives i det følgende, er baseret på statistiske data vedrørende fremherskende vejrforhold over en årrække, som kun kan anvendes ved en generel karakteristik af området som udgangspunkt for et generelt skøn af de miljømæssige risici.

Position for nødområdet: Ankerplads 2 og Ankerplads 3:

Københavns Red Ankerplads No. 2

55°45.97'N 12°39.24'E

55°45.97'N 12°40.22'E

55°44.56'N 12°38.92'E

55°44.56'N 12°37.99'E

Københavns Red Ankerplads No. 3

55°45.06'N 12°39.86'E

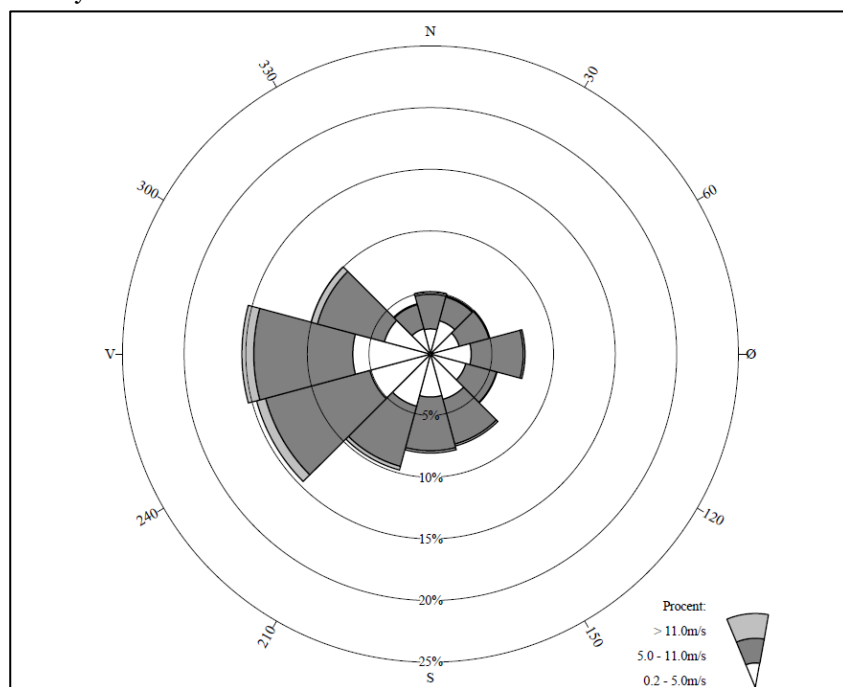
55°44.27'N 12°39.86'E

55°43.80'N 12°39.15'E

55°44.05'N 12°38.83'E

### Fremherskende vindforhold

Nærmeste registrering af vind er fra Københavns Lufthavn. Der forekommer overvejende vind fra vest og vest-sydvest i området.



Vindrose Københavns Lufthavn. 55° 37' N, 12° 39' E Stationsbasis: 5 m.o.h. Kilde DMI.

### Strømforhold

I Københavns Havn er forskellen mellem middelhøjvande og middellavvande lille, men storm mellem vest og nordvest kan give indtil 1,6 meter højvande. Storm mellem øst og syd kan give indtil 1,0 meter lavvande.

Strømmen gennem havnen er normalt højst 1,5-2 knob. Strømmen i Kronløbet og i havnen følger som regel løbets retning.

### **Dybgang**

Dybderne i nødområdet varierer mellem 6 og 9 meter, idet bunden generelt skråner ud mod Øresund. Instruksen i den danske havnelods forbeholder det nordlige område for skibene med størst dybgang.

Den Danske Havnelods beskriver forholdene således:

- Ankerplads 1 ca. 2,3 sm NØ for Middelgrundsfortet forbeholdt skibe med en dybgang på 6 meter eller derover.
- Ankerplads 2 ca. 2 sm NNV for Middelgrundsfortet forbeholdt skibe med mindre dybgang end 6 meter.
- Ankerplads 3 ca. 1 sm NNV for Middelgrundsfortet forbeholdt skibe bestemt for Københavns Havn.

Ankerpladserne 2 og 3 er udpeget som nødområde med vanddybder over 10 meter

### **Skibes maksimale længde**

Da opankringsområdet er åbent havområde, er der i princippet ikke begrænsninger på længderne af de skibe, der kan placeres i området.

### **Bundforhold**

Bundforholdene ved Københavns Red er præget af fint sand.

### **Kystens karakteristika**

Til selve havnen, den bynære kyst og langs Øresundskysten er der vejadgang for alle køretøjer. Selve strandene varierer mellem sandstrande og stenede strande.

På Saltholm skal køretøjer, som evt. skal indsættes i forbindelse med strandrensning, først transporteres til øen. Selve strandene på Saltholm og på den sydlige halvdel af Amager udgøres for en stor del af strandenge, der ikke umiddelbart er tilgængelige med almindelige køretøjer.

En række havnefronter og kyststrækninger i og omkring København er væsentlige rekreative interesseområder og udlagt som tætbefolkede beboelseskvarterer.

Langs Øresundskysten er der en lang række rekreative interesseområder, som bl.a. udmøntes i et større antal marinaer og roklubber. Ved Klampenborg findes to vandskibaner. Der findes en række badestrande langs kysten, bl.a. Bellevue, ved Charlottenlund, ved Hellerup og Amager Strandpark. Desuden er der etableret bademuligheder i Københavns Havn, som benyttes intensivt i sommer sæsonen.

### **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**

De internationale naturbeskyttelsesområder, der ligger nærmest nødområdet, er Saltholm og det omkringliggende hav samt Vestamager og havet syd for.

Saltholm-området er yngleområde for bl.a. edderfugl, bramgæs, dykænder og en række vadefugle. Om sommeren fungerer havområderne som fældeområder for især grågæs. Under efterårstrækket raster en

række fugle på Saltholm. Gråsæl og spættet sæl yngler i den sydlige del af Saltholm-området. Saltholm er udlagt som natur- og vildtreservat.

En række havnefronter og kyststrækninger i, omkring og nord for København er udlagt som tætbefolkede beboelsesområder. Der er endvidere en række bynære rekreative interesseområder og fritidsfaciliteter, der benyttes af Hovedstadsområdet's befolkning, som vil kunne blive berørt ved eventuelle udslip fra anviste skibe på Københavns Red.

**Anvisning af skibe ved fremherskende vindforhold**

Vinde fra vest og vest-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 kraftig vind fra nord. Anvisning af skibe med højt forureningspotentiale:

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

**Kriterier for vurderinger af risiko:**

- Nødområdet er et åbent havområde
- Væsentlige interesser knyttet til kystnære beboelsesområder og havnefronter
- Væsentlige rekreative interesseområder på kysten
- Mulighederne for en hurtig maritim beredskabsindsats ved risiko for udslip
- Væsentlige internationale naturbeskyttelsesinteresser på Saltholm
- Gode adgangs- og oprensningmuligheder på kysten.
- Besværlig koordination af en eventuel beredskabsindsats mellem mange kommuner.

	Høj risiko
	Nogen risiko
	Lav risiko