



**Miljø- og
Fødevareministeriet**
Naturstyrelsen

**Nødområdeplan for
Nødområde Romsø Syd**
(Senest revideret den 10. marts 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	11
4.13 Særligt materiel til olieinddæmning og olieopsamling	11
4.14 Områder til midlertidig deponerings af opsamlet olie	11
5 Miljøkonsekvensvurderinger	12
Appendix 1: Endeligt udpegede nødområder marts 2009	13
Appendix 2: Trinvis opbygget beredskab i forbindelse med anvendelse af nødområder	14
Appendix 3: Standard meldeprocedure i forbindelse med beslutning om anvendelse af et nødområde.....	15
Appendix 4: Operationelle anvisninger til VFK.....	16

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 kommunens beredskabsplaner (inkl. kommunens 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 forhåndsudpegede nødområder med speciel vægt på nødområdet Romsø Syd for at opfylde givne krav og bestemmelser mv. med relation til omtalte nødområde, såfremt dette skulle 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 forureningspotentialer:* For et skib 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 forureningspotentialer:* For et skib 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 forureningspotentialer.

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 forureningspotentialer. **Et af disse er Romsø Syd** i Storebælt nær Kerteminde.

I tilfælde af at en forurening fra skibet skulle indtræffe, kan adskillige kommuner med kyststrækninger til Storebæltets nordlige del blive berørt. Disse kommuner er ud over Kerteminde primært kommunerne Nyborg, Slagelse og Kalundborg, der dog alle er karakteriseret ved, at de selv har et nødområde beliggende inden for deres område.

Kerteminde Kommune er i denne forbindelse blevet udpeget som "repræsentativ kommune" for disse kommuner i relation til det nævnte nødområde, jf. pkt. 2.4.

Kort over nødområdet Romsø Syd ses nedenfor. Kort mv. over de endeligt udpegede 21 nødområder findes i appendix 1.

2 Ansvarlige myndigheder

2.1 Værnsfælles Forsvarskommando

Værnsfælles Forsvarskommando¹ (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.

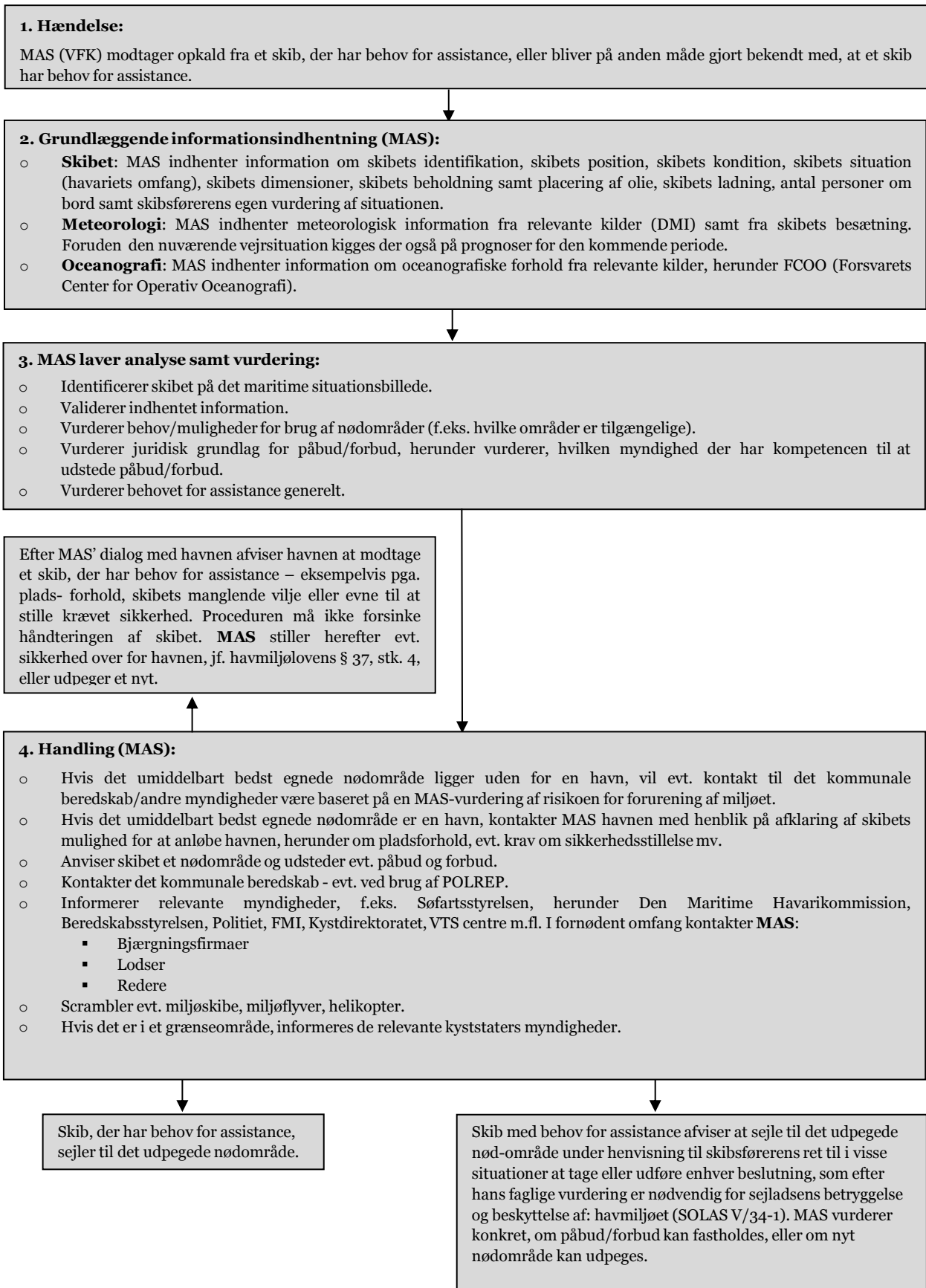
For nødområde Romsø Syd i Storebælt er Kerteminde Kommune udpeget som "Repræsentativ kommune" hvilket bl.a. indebærer, at kommunen er ansvarlig for orientering mv. af kommunerne Nyborg, Kalundborg og Slagelse om al aktivitet og kommunikation mv., der modtages i kommunen med relation til anvendelse af nødområdet Romsø Syd.

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.

¹ 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 dels i forbindelse med første kontakt fra VFK/MAS til relevante politikredse med henblik på viderefremstilling til den/de af nødområdet berørte kommune/kommuner etc. efter de i politikredsens beredskabsplan anførte retningslinjer og dels til information til disse myndigheder 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.

Som identifikation af de 3 beredskabsgrader i forbindelse med systemets anvendelse for iværksættelse af et nødområde 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 ved meldinger fra VFK til de relevante politikredse. For Kerteminde og andre berørte kommuners vedkommende af Fyns Politi - med henblik på informering til Kerteminde Kommune som "repræsentativ kommune" for øvrige berørte kommuner 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 nødområdet fordeler de regionale ansvarsområder sig således:

Teknisk indsatsledelse: Kommunal indsatsleder fra Kerteminde Kommune.

Koordineret indsatsledelse: Fyns 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 nødområdet 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 planen for sanering af kyster og strande samt havne.

Kommandostadet i denne forbindelse påtænkes oprettet i Kerteminde Kommune, hvor Krisestaben vil benytte mødelokale på Kerteminde Rådhus og efter aftale med Politimesteren. Den operative stab vil kunne benytte enten Beredskabsstyrelsens mobile kommunikationsvogne eller en kommunal bygning, (forsamlingslokale eller skole), i nærheden af indsatsområdet – gerne med internetforbindelse.

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 Kerteminde 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: Ingen oplysninger.

4.8 Særlige kontaktpunkter

Myndighed/Funktion	Kontaktmuligheder inden for normal arbejdstid	Kontaktmuligheder uden for normal arbejdstid
Fyns Politi	Tlf.: 66 14 14 48 (Politigården I Odense)	Døgnbetjent
Indsatsledervagt i:		
Kerteminde Kommune	Tlf.: 21 42 86 29	Døgnbetjent
Nyborg Kommune	Tlf.: 21 64 66 41	Døgnbetjent
Kalundborg Kommune	Tlf. 59 53 40 20	Døgnbetjent
Slagelse Kommune	Tlf.: 21 20 71 10	Døgnbetjent
Kommuner:		
Kerteminde Kommune	Tlf.: 65 15 15 15	-
Nyborg Kommune	Tlf.: 63 33 70 00	-
Kalundborg Kommune	Tlf.: 59 53 44 00	-
Slagelse Kommune	Tlf.: 58 57 36 00	-
Miljøcenter Odense	Tlf.: 72 54 45 00	-
Værnsfælles Forsvarskommando Forsvarets Operationscenter, Maritime Assistance Service (MAS)	Tlf.: 72 85 03 70 E-mail: mas@sok.dk Hjemmeside: www.forsvaret.dk	Døgnbetjent
Beredskabsstyrelsen	Tlf.: 45 90 60 00 E-mail: brs@brs.dk Hjemmeside: www.brs.dk	Døgnbetjent
Beredskabsstyrelsen Sydjylland	Tlf.: 73 52 74 00 E-mail: brssj@brs.dk	Døgnbetjent

	Hjemmeside: www.brs.dk/brssj	
Den Maritime Havarikommission	Tlf.: 72 19 63 00 (Hverdage kl. 9-15) E-mail: sfs@dma.dk Hjemmeside: www.dmaib.dk	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 kommunens 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 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.

Nødområde Romsø Syd er endeligt udpeget som nødområde for skibe med lavt forureningspotentiale.

Området er beliggende tæt på T-ruten gennem Storebælt og har vanddybder på op til 20 meter. Der kan således anvises skibe med meget stor dybgang svarende til maksimumdybden for de største tankskibe, der kan passere ved Hatter Rev nord for indsejlingen til Storebælt.

Mobilisering af VFK's miljøberedskab fra Korsør vil generelt kunne ske på forholdsvis kort tid i tilfælde af risiko for udslip.

En eventuel oprensning af nogle kyststrækninger vil være vanskelig på grund af begrænset fremkommelighed og stenede strande og strandengsområder langs Hindsgavl.

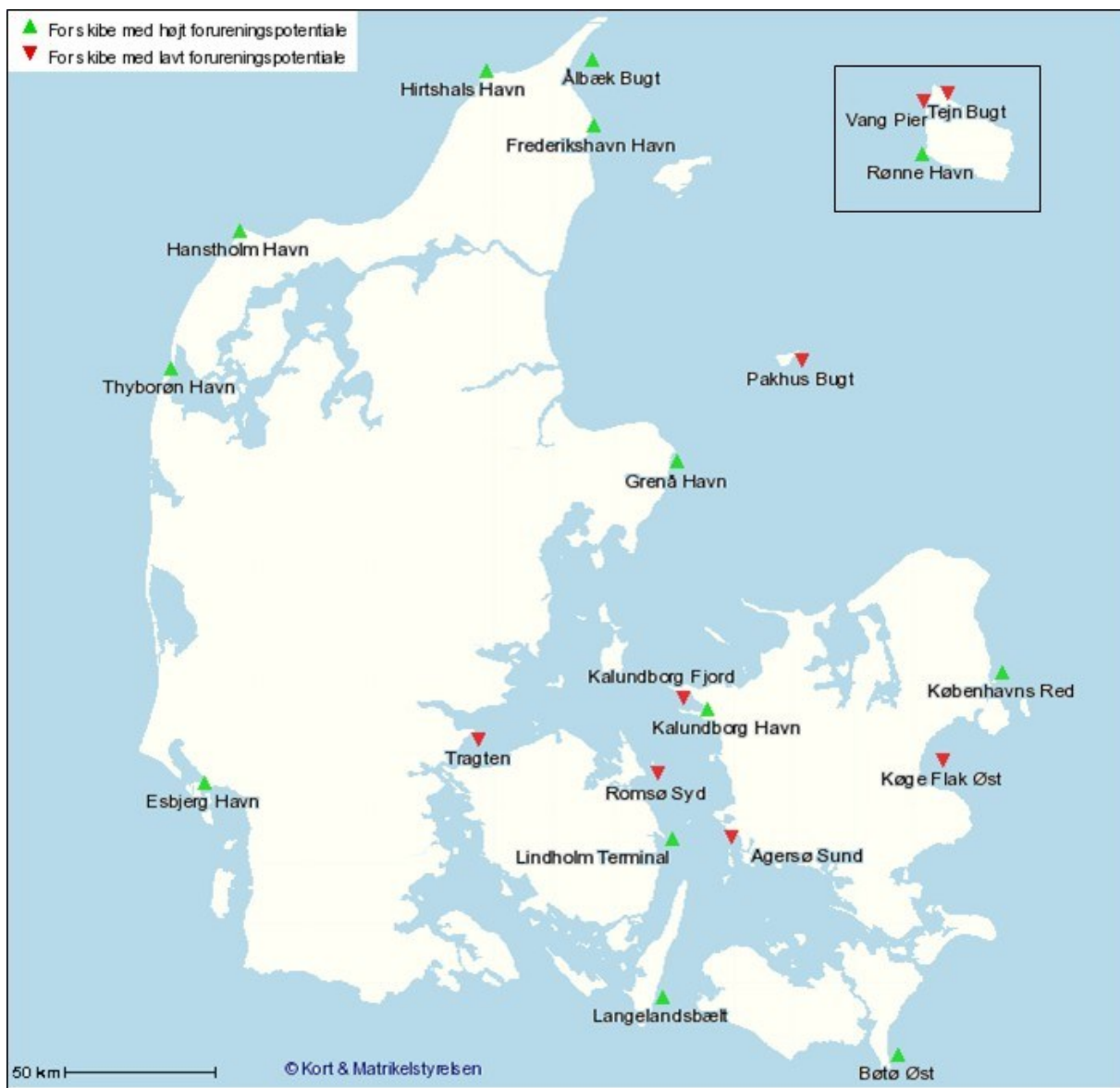
De fremherskende vinde kommer fra vest og vest syd-vest og syd. Internationale beskyttelsesområder er beliggende i umiddelbar nærhed af nødområdet mod øst og mod nord samt mod syd i den centrale del af Storebælt.

I tilfælde af udslip i forbindelse med anvisning af skibe, der anmoder om assistance, vil der ved de fremherskende vindretninger være stor risiko for påvirkninger af kysten på Romsø og den østlige del af Hindsgavl og vil eventuelt kunne afstedkomme påvirkninger af beskyttelsesområderne omkring den nordlige del af Hindsgavl. Habitatområderne i de centrale dele af Storebælt er udpeget af hensyn til marsvin som i tilfælde af forurening forventes at trække ud af området

Når vinden (eller strømmen) kommer fra nord eller vest er risikoen for påvirkning i de internationale beskyttelsesområder begrænset.

Den sammenfattende vurdering er, at Romsø Syd er velegnet til anvisning af skibe med lavt forureningspotentiale under hensyntagen til de aktuelle vindretninger. Som en del af vurderingen antages det, at skibe med lavt forureningspotentiale ved østlig vind anvises nødområde i læ i Kalundborg Fjord.

Appendix 1: Endeligt udpegede nødområder marts 2009



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

Kode for beredskabsgruppe	Situationsvurdering	Stabsbemanning	Materieltiltag
TIER 1	Nødområder ønskes benyttet henset til en truende, men endnu ikke opstået 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
TIER 2	Nødområdet ønskes benyttet henset til en opstået skade 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 møder i relevant omfang i det udpegede kommandostade	Depotpersonale og andre relevante personer/enheder med relation til kommunal bekæmpelsesindsats møder i fornødent omfang 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
TIER 3	Nødområdet ønskes benyttet til forventede totalforlis eller indtruffen forurening af betydeligt omfang 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 møder omgående i det udpegede kommandostade	Depotpersonale og andre relevante personer/enheder med relation til kommunal bekæmpelsessituation møder omgående 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 Kerteminde Kommunes beredskabsvagt via Fyns Politi

141600 juli.

POLREP

1. **Aktivering af nødområde Romsø Syd for modtagelse af bulkcarrier med svigt af hjælpemotorer og styremaskine. Beredskabsgrad TIER 2**
2. **ORION AF KLEIPEDA**
3. **NN sømil nord af Æbelø**
4. **xxx lokal tid**
5. **150 tons svær brændselolie**

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

Position for nødområdet:

55°29.80'N 10°46.70'E

55°29.80'N 10°50.51'E

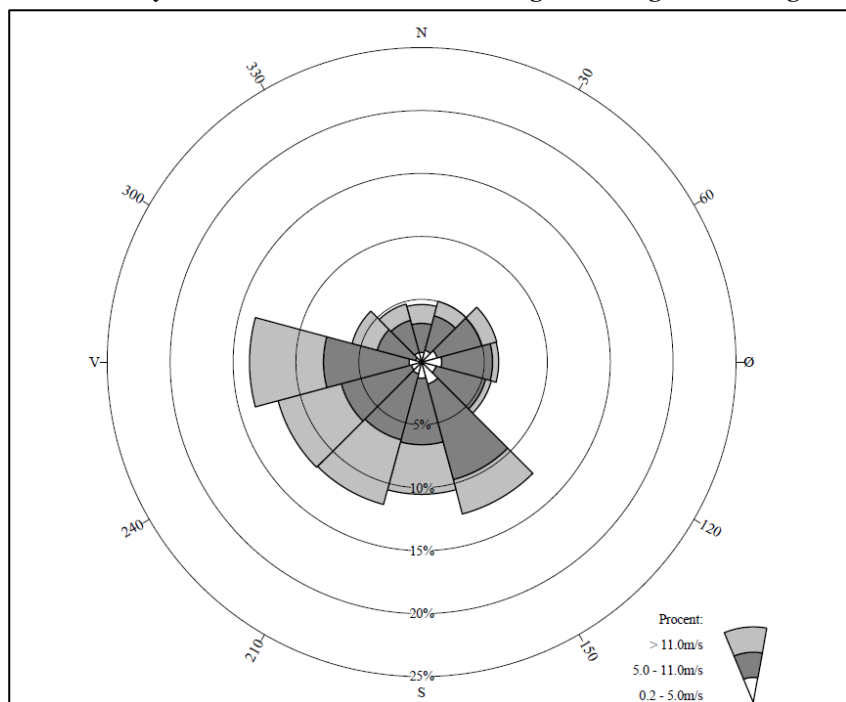
55°28.16'N 10°50.51'E

55°28.16'N 10°46.70'E

Fremherskende vindforhold

De fremherskende vinde registreret ved Røsnæs Fyr er vind fra vest, samt vind fra vest til sydøst.

I farvandet syd for Romsø er der læ for vestlige vinde og nordvestlige vinde.



Vindrose Røsnæs Fyr. 55° 45' N, 10° 52' E, Stationsbasis: 12 m.o.h. Kilde: DMI.

Strømforhold

Strømmen ved Romsø kan være kraftig.

Dybgang

Dybden i selve området er mellem 5 (mod vest) og op til mere end 20 meter dybest mod nordøst. Der er dybt vand fra T-ruten og ind mod land.

Skibes maksimale længder

Da nødområdet er åbent havområde, er der i princippet ikke nogen begrænsning på længden af skibe, som kan anvise området.

Bundforhold

Der foreligger ikke oplysninger om bundforhold ved Romsø Syd, men bunden antages overvejende at bestå af sand, da området i forvejen er udpeget som opankringsområde for store skibe.

Kystens karakteristika

Den stenede strand på Romsø er vanskeligt tilgængelig med køretøjer og vanskelig at oprense i tilfælde af olieforurening.

Strandene langs Hindsgavl og langs Nyborg Bugt er kun delvist tilgængelige via anlagte veje. Der er strækninger på op til en kilometer, hvor ingen veje fører til stranden.

Perioder, hvor nødområdet ikke er tilgængeligt

Generelt er nødområdet altid tilgængeligt.

Der kan ligge store skibe for anker i det udpegede opankringsområde, som også dækker det udpegede nødområde.

Beskyttede områder og risikovurdering

Habitatområdet, Havet mellem Romsø og Hindsholm og Romsø er også udlagt til EU-fuglebeskyttelsesområde og er desuden udlagt som naturvidenskabeligt referenceområde.

Der findes i tilknytning til nødområdet langs den fynske kyst og den sydvestlige spids af Romsø en række strandenge og enge, der er beskyttet af Naturbeskyttelseslovens § 3.

Bestande af havfugle, bruger fuglebeskyttelsesområdet "Romsø og sydkysten af Hindsholm" som yngle-, raste- og overvintringsområde.

Der er stenrev, der repræsenterer områder med en speciel flora og fauna med særlige beskyttelsesbehov øst for området.

Den centrale del af Storebælt er udlagt som internationalt beskyttelsesområde for marsvin, som især i sommermånederne optræder i området i stort antal. Marsvin forventes at forlade området i tilfælde af udslip

Anvisning af skibe ved fremherskende vindforhold:

Vinde fra vest til syd-sydøst og anvisning af skibe med lavt forureningspotentiale.

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 og anvisning af skibe med lavt forureningspotentiale.

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

Kriterier for vurderinger af risiko:

- Overvintrende bestande af bl.a. sortand og edderfugl samt fældningsperioder (jul.-aug.)
- Vanskelig oprensning og adgang med køretøjer til delstrækninger på kysten

- muligheden for hurtig mobilisering af en beredskabsindsats fra VFK i Korsør i tilfælde af udslip
- Muligheden for anvisning af skibe med lavt forureningspotentiale til Kalundborg Fjord ved østlige vindretninger.

	Høj risiko
	Nogen risiko
	Lav risiko