



**Miljø- og  
Fødevareministeriet**  
Naturstyrelsen

# **Nødområdeplan for Nødområde Hanstholm Havn**

**(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 .....	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. Thisted 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 forhåndsudpegede nødområder med speciel vægt på nødområdet Hanstholm Havn. 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

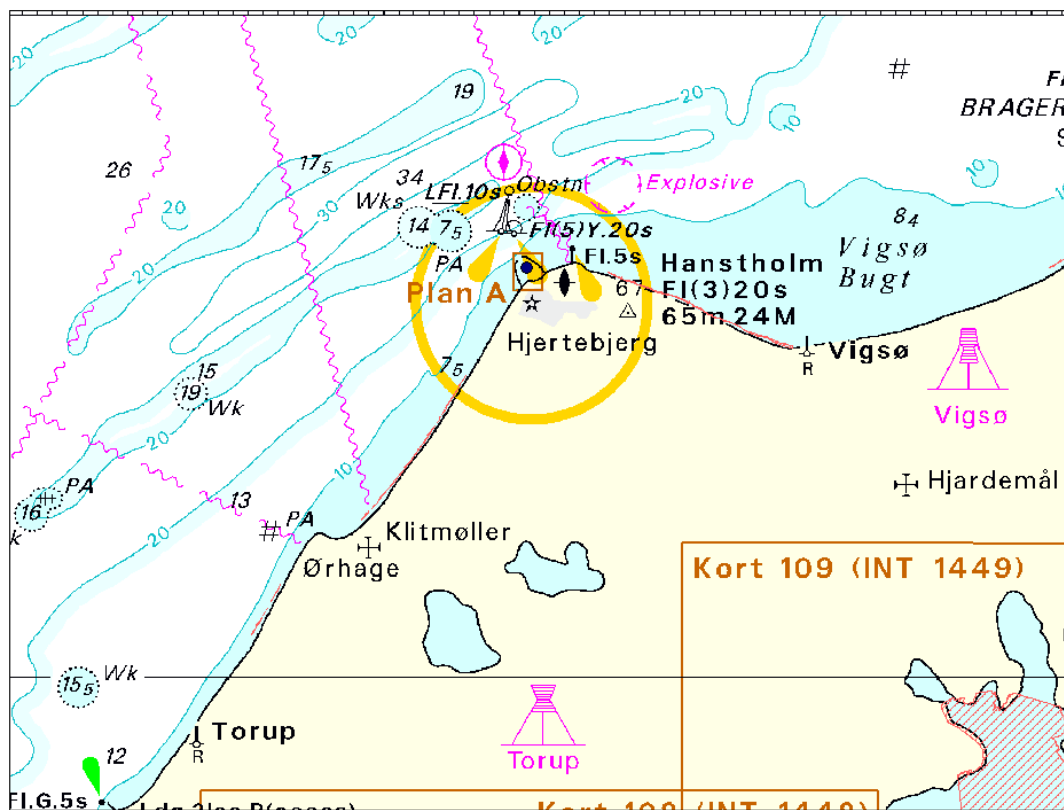
- *Nødområder for skibe med højt forureningspotentiale:* Anvendes for skibe med behov for assistance, hvor der er stor risiko for, at skib eller dets last kan forurene havet med olie eller andre miljøskadelige stoffer, eller hvor der er brand og risiko for udslip af giftige dampe.
- *Nødområder for skibe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

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

Nødområde Hanstholm Havn



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

Position for nødområdet:

57°07.40'N 08°35.70'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.

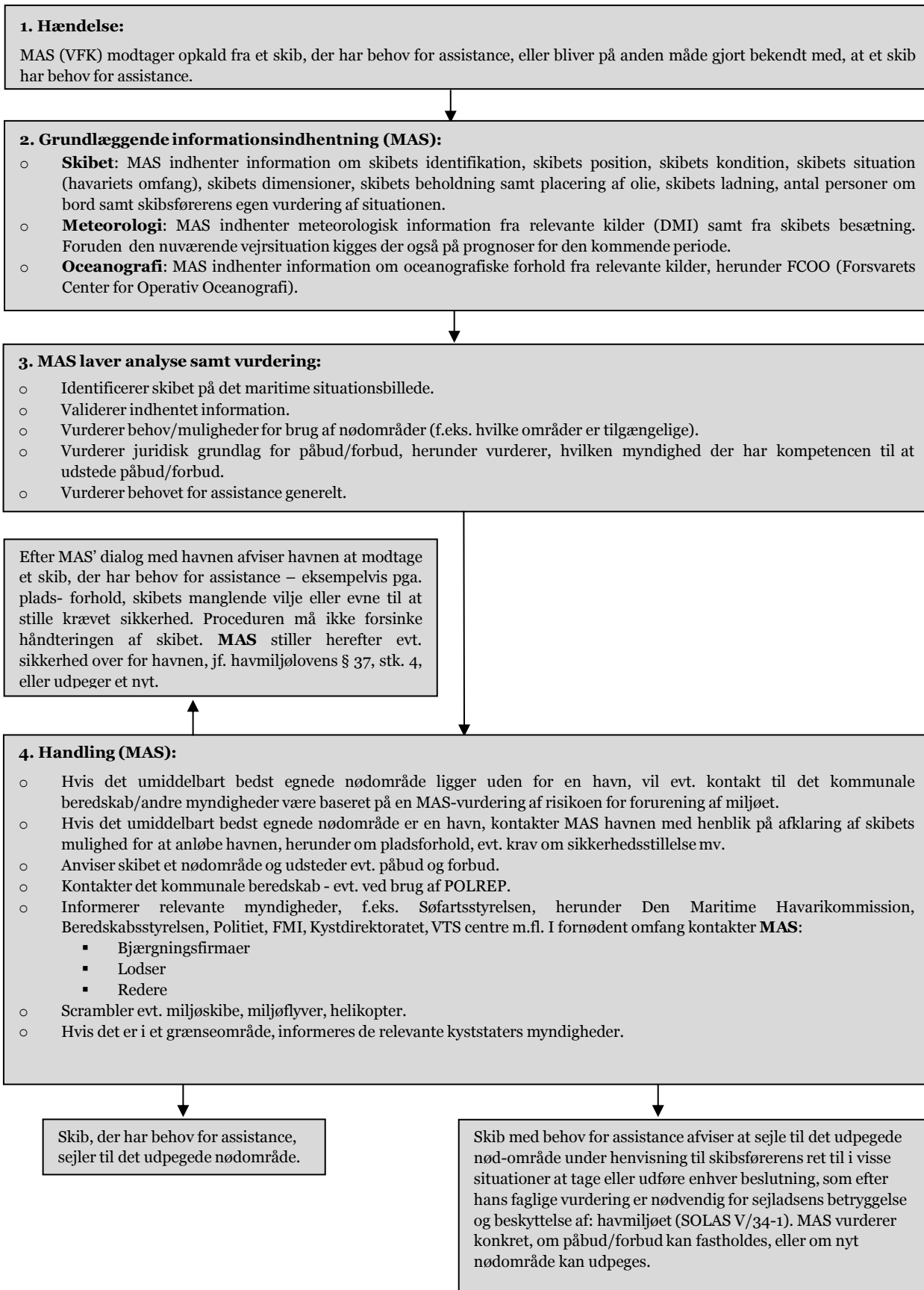
### 2.5 Havnene

**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 Thisted Kommunes vedkommende til Midt- og Vestjyllands Politi - med henblik på informering af Thisted 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, som har behov for assistance.

Såfremt et nødområde anvendes ud over de grænser, der er skitseret i en nødområdeplan, skal det ske med udgangspunkt i MAS' oplysninger om manglende evne til navigation, tab af maskinkraft og hermed manglende evne under de givne vejrforhold 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: Midt- og Vestjyllands Politi.

Det bør indføres, at man i tilfælde af anløb af havnen mødes på Havnekontoret, og at der i den forbindelse udpeges en områdeleder i overensstemmelse med SAR-håndbogen.

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 skibe, 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 Thisted Kommunes beredskabsplan for sanering af kyster og strande samt havne i tilfælde af olie- og kemikaliefurening.

## 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, drøftes med politiet og den kommunale indsatsleder.

Evakuering af et forureningstruet område gennemføres ved politiets foranstaltning.

I forbindelse hermed, har Thisted Kommune udpeget følgende faciliteter til brug for midlertidig genhusning af evakuerede personer: Udpeges ad hoc af Thisted Kommune.

Forplejningen af evakuerede personer kan som hovedregel foregå via storkøkkener og via køkkener i større uddannelsesinstitutioner såsom: Udpeges ad hoc af Thisted Kommune.

## 4.7 Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer

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

THISTED:  
Højtoftevej 2,  
7700 Thisted  
Tlf. 70 13 00 31  
[sygehusthymors@rn.dk](mailto:sygehusthymors@rn.dk)

## 4.8 Særlige kontaktpunkter

Myndigheder / Funktion	Kontaktmuligheder inden for normal arbejdstid	Kontaktmuligheder uden for normal arbejdstid
Midt- og Vestjyllands Politi	Tlf.: 96 14 14 48 (Politigården i Holstebro)	Døgnbetjent
Vagthavende indsatsleder i Thisted	Tlf.: 23 35 43 84	Døgnbetjent
Havnevagt i Hanstholm Havn	Tlf.: 96 55 07 10 Mobil: 20 31 18 33 Havnevagtens direkte nr.: 96 55 07 13	Døgnbetjent
Thisted Kommune	Tlf.: 99 17 17 17	-
Miljøcenter Aalborg	Tlf.: 72 54 15 00	-
Værnsfælles Forsvarskommando Forsvarets Operationscenter, Maritime Assistance Service (MAS)	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
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 Nordjylland	Tlf.: 96 17 72 00 E-mail: <a href="mailto:brsnj@brs.dk">brsnj@brs.dk</a> Hjemmeside: <a href="http://www.brs.dk/brsnj">www.brs.dk/brsnj</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 mv.
Hanstholm Bugserervice A/S	Kai Lindbergs Gade 59 7730 Hanstholm Tlf.: 97 96 29 99 <a href="http://www.tugd.dk">http://www.tugd.dk</a>	<b>Odin</b> , OUFJ2  <b>Thor</b> , OZPS2	<b>Bollard Pull:</b> 19,2 tons. Towing winch: 550 m. 32 mm. wire, break load 74 tons. Shackles SWL 18 tons, wire-bridles 32 mm. Deck crane 12 TM.  <b>Bollard pull:</b> 17 ts. Towing winch. 500 meter Ø 32 mm wire break load 73 ts. Shackles SWL 17 ts, wire-bridles 32 mm. Deck crane 14 TM.

#### 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
1 redningsbåd C.B. Claudi	Fibigersgade 3, 7730 Hanstholm	Tlf.: 97 96 15 14	Kystredningstjenesten

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

Materieltype	Placering	Kontaktmuligheder	Ejer
Dykpumper	Glaspustervej 2 7730 Hanstholm  Vegendalvej 14 7700 Thisted	Tlf.: 23 35 43 84	Thisted Brandvæsen

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

Enhed	Placering og kapacitet	Kontaktmuligheder	Ejer
North Sea Yard A/S	Professor Lundgrens Gade 22 7730 Hanstholm Danmark	<a href="mailto:post@hanstholm-dock.dk">post@hanstholm-dock.dk</a> Tlf.: 97 96 27 47	
Skibstømrer Jens Johan Harbo	Kai Lindbergs Gade 28 7730 Hanstholm Danmark	Tlf.: 97 96 10 54 Fax: 97 96 00 54	

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

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

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

Hanstholm Havn har ingen mulighed for midlertidig deponering af f.eks. olie.

## 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.

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

Området er beliggende ud til Skagerrak, som i perioder kan være præget af hårdt vejr og blæst fra vest.

Hanstholm kan under normale vejrforhold besejles af skibe med dybgang på ca. 7,5 meter. Ved kraftig blæst kan søgang og strøm gøre det farligt eller umuligt at anløbe havnen, og dybgangen for de skibe, der kan anvises til havnen, vil være mindre end 7,5 meter.

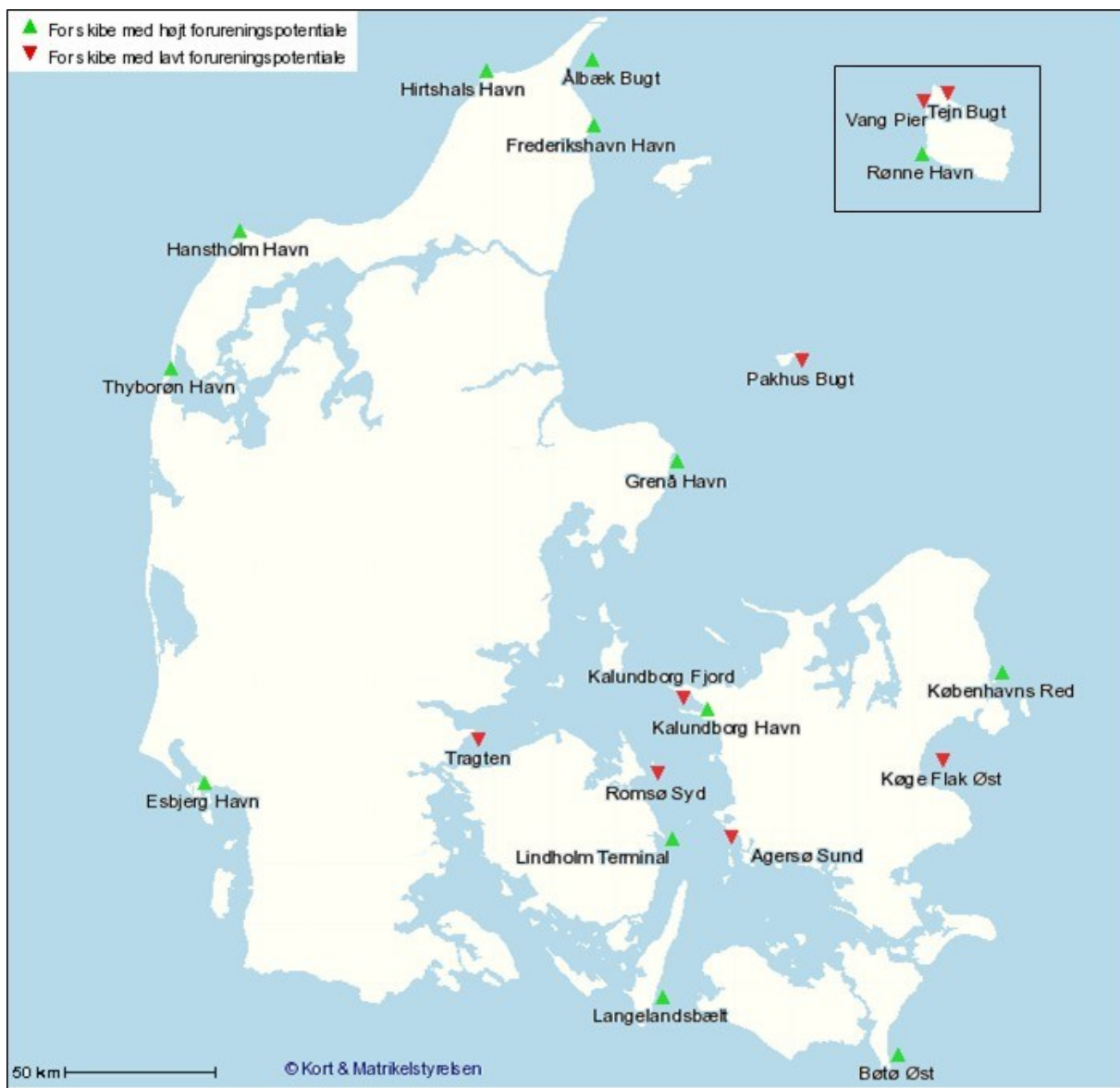
Der er et antal internationale beskyttelsesområder beliggende øst og sydvest for Hanstholm. De er først og fremmest udpeget for beskyttelse af habitatområder til lands. Området langs kysten fra Hanstholm til Agger er Danmarks første nationalpark. En del internationale beskyttelsesområder er omfattet af nationalparken. Nordvest for Hanstholm ligger ligeledes Det gule Rev som er udpeget som Natura 2000 område. Det ligger imidlertid på dybder over 30 meter og antages i sammenhæng med afstanden til Hanstholm at ligge udenfor et eventuelt påvirkningsfelt fra eventuelle udslip.

I sommermånederne tiltrækker området omkring Hanstholm mange feriegæster.

Såfremt der skulle opstå forurening af stranden omkring Hanstholm i forbindelse med indsejling eller bugsering af et skib, er der god adgang til strandene, og de vil være lette at oprense.

Den sammenfattende vurdering er, at Hanstholm Havn er velegnet til anvisning af skibe med højt forureningspotentiale, der anmoder om assistance. Det forudsætter at besejlingsmulighederne afklares i tæt samråd med havnevagten i Hanstholm ved konkrete anvisninger under specifikke vejrforhold, idet besejlingen af Hanstholm kan være både umulig og eventuelt farlig.

## Appendix 1: Endeligt udpegede nødområder marts 2009



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

Kode for beredskabsgruppe	Situationsvurdering	Stabsbemanding	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 Thisted kommunes beredskabsvagt via Midt- og Vestjylland Politi**

**141600 juli.**

**POLREP**

1. **Aktivering af nødområde Hanstholm Havn. Beredskabsgrad TIER 2**
2. **ORION AF KLEIPEDA**
3. **NN sømil vest af Hanstholm**
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

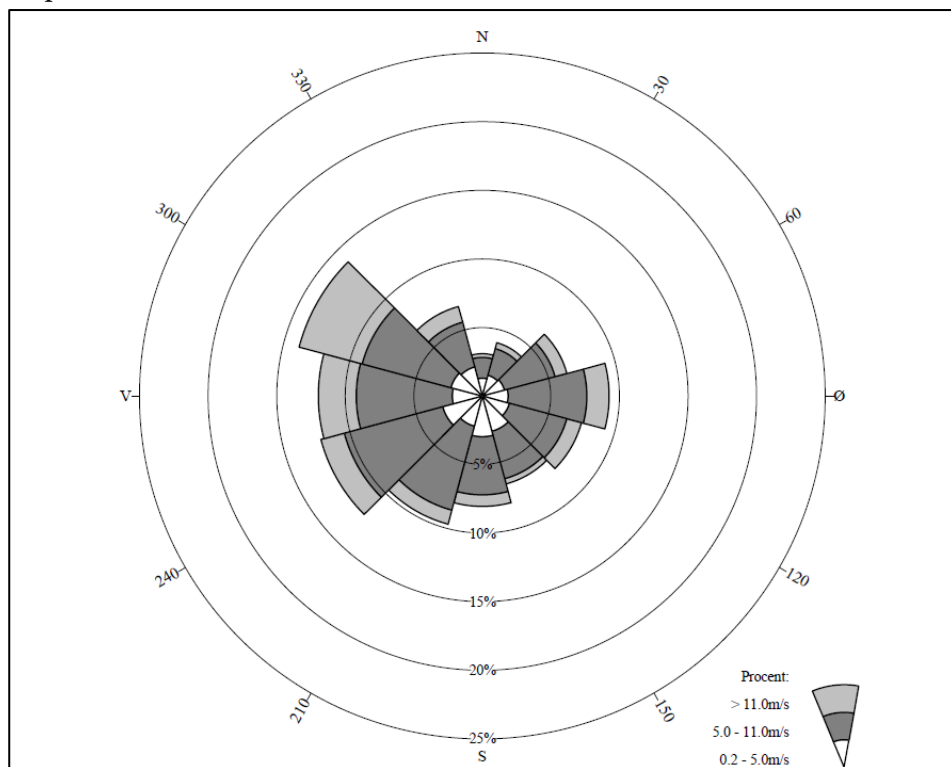
Det forudsættes, at der i situationer, hvor der foretages anvisning af skibe, der anmoder om assistance til nødområdet, skal indhentes oplysninger om dagsaktuelle observationer og 7-døgnspregninger vedrørende vind-, strøm- og isforhold. De vejr-situationer, der beskrives i det følgende, er baseret på 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:

57°07.40'N 08°35.70'E

### **Fremherskende vindforhold**

Vind fra nordvest til vest-sydvest repræsenterer de fremherskende vindretninger. Der vil derfor oftest være vind i retning mod kysten, og skibe, der anløber havnen, vil ved de fremherskende vindretninger være eksponerede.



Vindrose Thyborøn. 56° 42' N, 08° 13' E. Stationsbasis: 2 m.o.h. Kilde: DMI

### **Strømforhold**

Vinde mellem vest og syd giver østgående strøm, mens vinde mellem øst og nord giver vestgående strøm ved Hanstholm Havn.

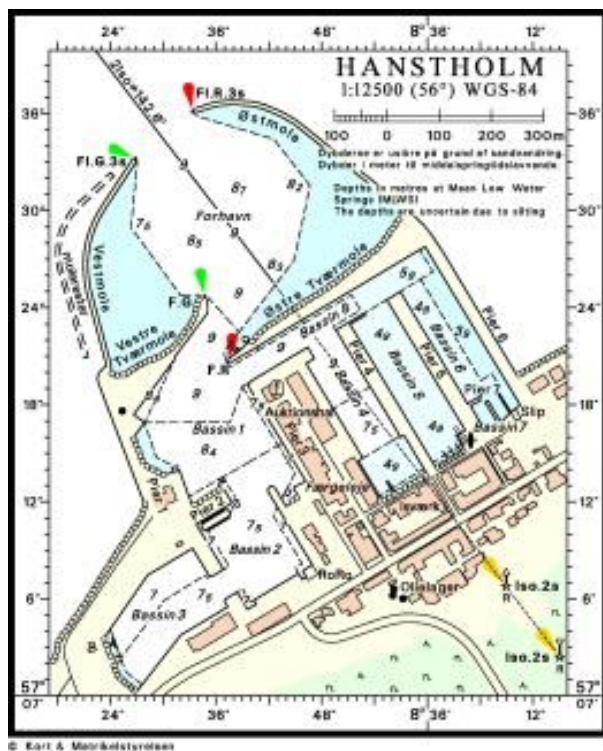
Både den vestgående og østgående strøm kan blive over 2 knob. Besejling af havnen kan ved meget kraftige vinde, stormende kuling, frembyde problemer med op til 7 knob strøm på tværs af havneindløbet, hvad der kan gøre anløb af havnen umulig, evt. farlig, især hvis skibet har nedsat manøvreedygtighed eller er under bugsering. På grund af strømforholdene skal der særligt kendskab til at anløbe eller stå ud af havnen under ugunstige vejr- og strømforhold. Dette gælder især for fartøjer med begrænset maskinkraft.

Forskellen mellem middelhøjvande og middellavvande er 0,3 meter. Vestlige vinde kan give indtil 1,3 meter højvande og østlige vinde indtil 1,5 meter lavvande.

### **Dybgang**

Maksimalstørrelsen for et skib, der kan besejle havnen, er afhængig af de øjeblikkelige vind-, strøm- og bølgeforskel samt af de øjeblikkelige vandstands- og dybdeforhold.

Under gunstige forhold kan de største skibe, der kan besejle havnen, have en dybgang på ca. 7,5 meter. Indsejlingen forsøges så vidt muligt holdt oprenset til 9,0 meter i fyrlinjen, men som følge af tilsanding kan de opgivne dybder ikke altid påregnes at være til stede foran havnen eller i havnebassinerne.



### **Skibes maksimale længder**

Størrelsen af det største skib, der kan besejle havnen, er afhængig af de øjeblikkelige vind-, strøm- og bølgeforskel samt af de øjeblikkelige vandstands- og dybdeforhold.

Under gunstige forhold kan de største skibe, der kan besejle havnen, have en længde på 135 meter og en bredde på 35 meter.

### **Bundforhold**

Bundforholdene i havnen er sand. Der er erfaring for, at der efter storm aflejres store sandmængder i indsejlingen.

### **Kystens karakteristika**

Til selve havnen er der god vejadgang for alle slags køretøjer mv.

Til stranden langs Skagerrak er der vejadgang eller adgang ad den gamle redningssti/andre mark- og skovveje frem til stranden. Strandene er sandstrande, der under normale vejrforhold kan passeres med køretøjer.

**Perioder, hvor nødområdet ikke er tilgængeligt**

Besejling af havnen kan ved meget kraftige vinde fra vestlige retninger – stormende kuling – frembyde problemer med op til 7 knob strøm på tværs af havneindløbet, hvad der kan gøre anløb af havnen umulig, evt. meget farlig, især hvis skibet har nedsat manøvreedygtighed eller begrænset maskinkraft.

**Beskyttede områder og risikovurdering**

Området er endeligt udpeget til nødområde for skibe med højt forureningspotentiale. Der er et antal internationale beskyttelsesområder beliggende øst og sydvest for Hanstholm. De er først og fremmest udpeget for beskyttelse af habitatområder til lands. Området langs kysten fra Hanstholm til Agger er nationalpark. En del internationale beskyttelsesområder er omfattet af nationalparken. Der er imidlertid ikke væsentlige beskyttelsesinteresser knyttet til strandene, som først og fremmest vil berørt. Det gule Rev nordvest for Hanstholm er beliggende i dybder over 30 meter.

Fiskeriet og de fleste af de havne-tilknyttede industrier er sårbare over for miljøforurening. Det samme gælder med hensyn til turisme omkring Hanstholm i sommermånederne.

Udslip og forurening i forbindelse med skibe, der anløber eller er under bugsering frem til Hanstholm Havn vil, afhængig af vindretningen hurtigt kunne brede sig op eller ned langs kysten.

**Anvisning af skibe ved fremherskende vindforhold**

Vind fra vest-nordvest, 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**

Meget kraftig blæst og strøm fra vestlige retninger. Anvisning af skibe med højt forurenings- potentiale og begrænset navigationsevne:

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

**Kriterier for vurderinger af risiko:**

- Nødvendigheden af at kunne anwise skibe på Jyllands vestkyst
- Vanskelige og eventuelt farlige besejlingsforhold i hårdt vejr
- Turisme i sommermånederne
- Sårbarhed af havnens aktiviteter ved forurening
- Ved eventuel forurening uden for havnen vil væsentlige naturbevaringsinteresser kun i begrænset omfang blive berørt og først og fremmest i relation til sandstrande
- Gode adgangs- og oprensningmuligheder.

**Farvekode:**

	Høj risiko
	Nogen risiko
	Lav risiko