



**Miljø- og  
Fødevareministeriet**  
Naturstyrelsen

# **Nødområdeplan for Nødområde Lindholm Terminal**

**(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 .....	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. Nyborg 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 Lindholm Terminal. 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:

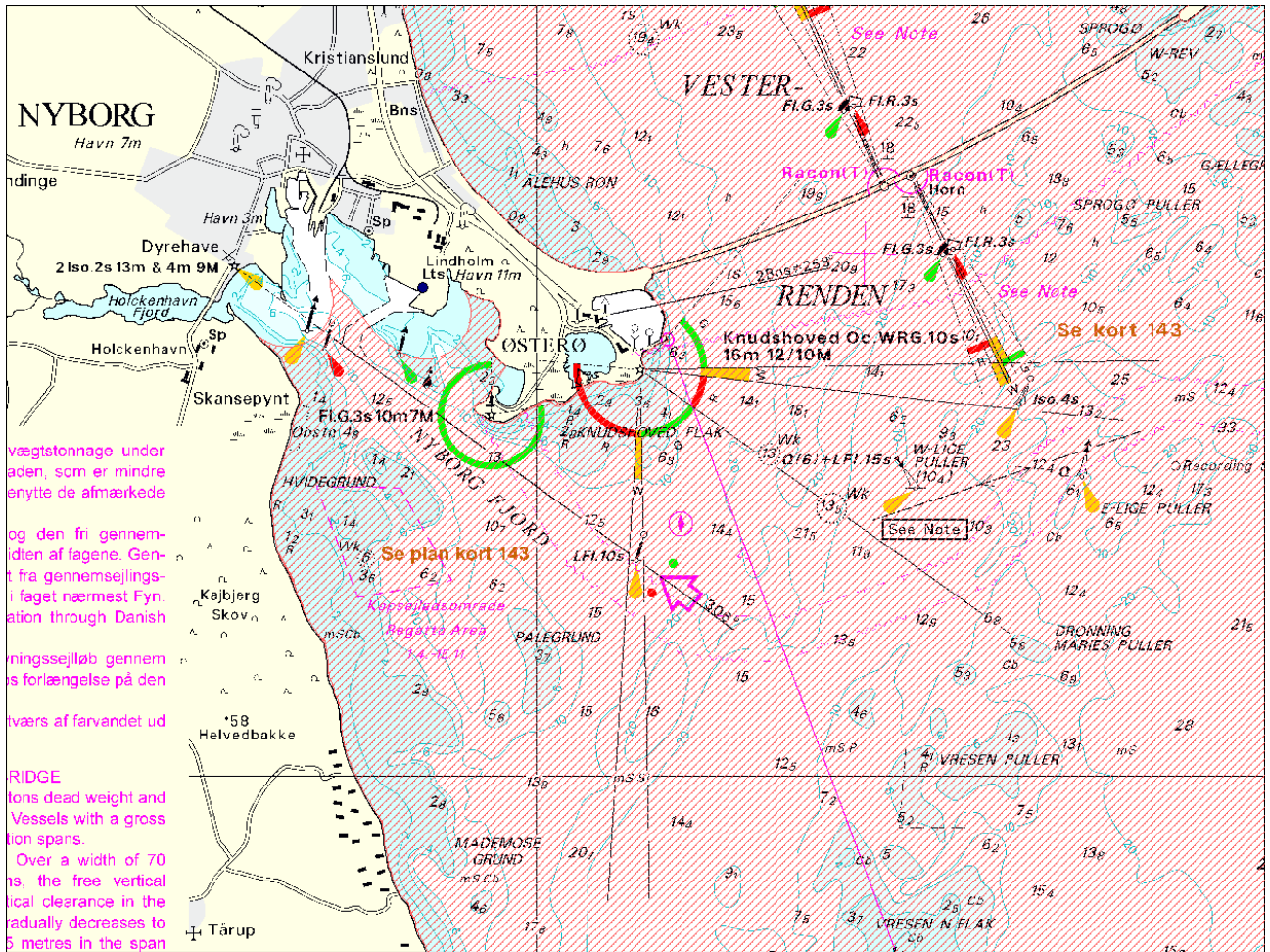
- *Nødområder for skibe med højt forureningspotentiale:* Anvendes for skibe med behov for assistance, hvor der er stor risiko for, at skib eller dets last kan forurene havet med olie eller andre miljøskadelige stoffer, eller hvor der er brand og risiko for udslip af giftige dampe.
- *Nødområder for skibe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

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 nødområde Lindholm Terminal ses nedenfor. Kort over de 21 endeligt udpegede nødområder findes i appendix 1.

Nødområde Lindholm Terminal



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

Position for nødområdet:

55°17,9'N 10°48,8'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.

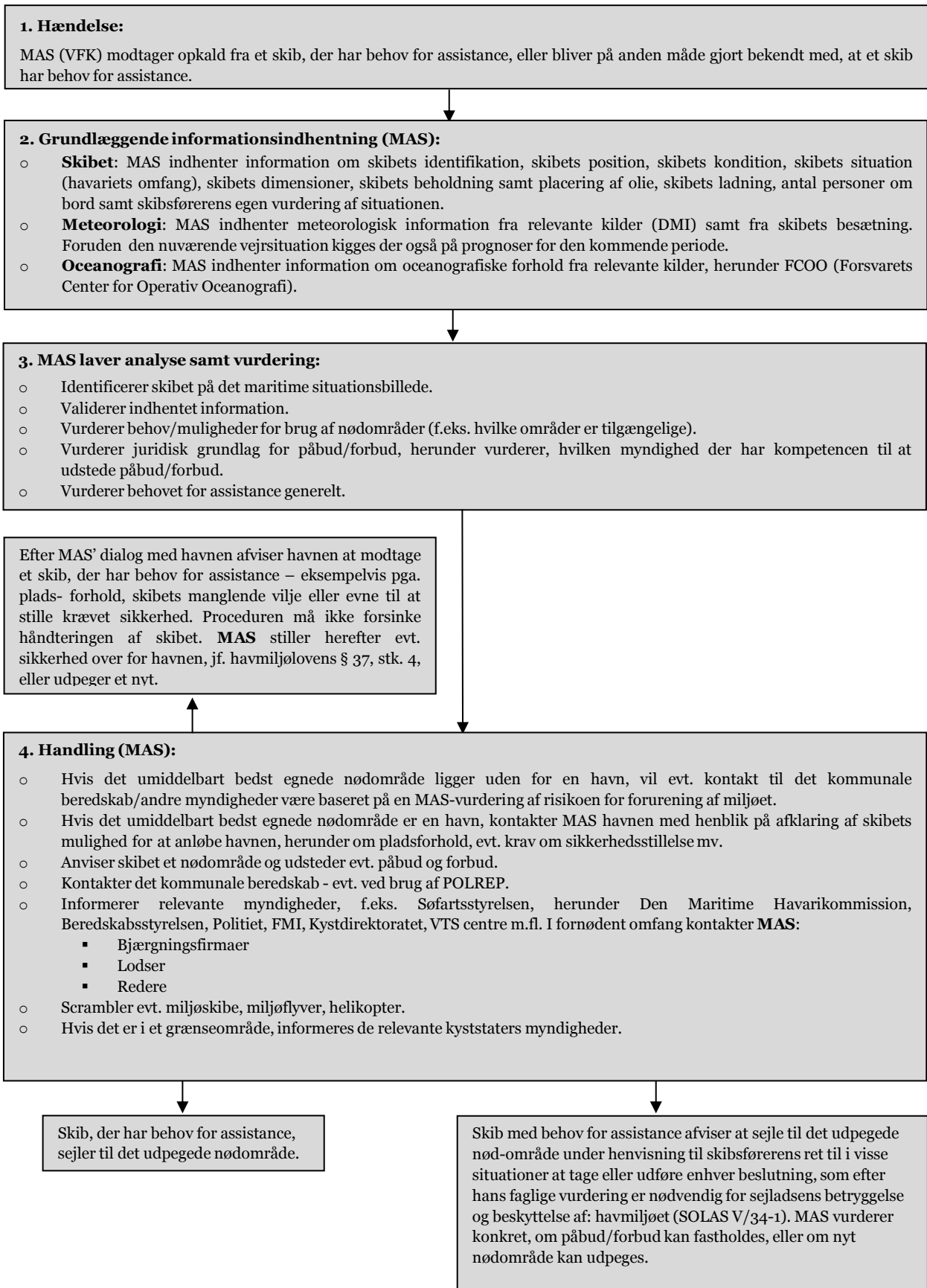
### 2.5 Havnene

**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 standard rapporteringssystem 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 Nyborg Kommunes vedkommende til Fyns Politi - med henblik på informering af Nyborg 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: 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 og havnen skal sikre, at der eksisterer planer for modtagelse af et 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 Nyborg Kommunes beredskabsplan for sanering af kyster og strande samt havne i tilfælde af olie- og kemikaliefurening. Kommandostadet i denne forbindelse påtænkes oprettet i LKM-modul placeret ved Lindholm Havn eller som alternativ Alsvej 11, 5800 Nyborg.

## 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 Nyborg Kommune udpeget følgende faciliteter til brug for midlertidig genhusning af evakuerede personer:

Alle faciliteter er angivet i Nyborg Kommunes beredskabsplan afsnit 5, under Naturkatastrofer (Storm og snefald).

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

Se bilag 1 under afsnit 5 i Beredskabsplan ved Miljø, Naturkatastrofer og Højvande.

## 4.7 Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer

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

Nyborg Sygehus  
Vestergade 17  
5800 Nyborg  
Tlf.nr.: 63 31 28 00

## 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
Vagthavende indsatsleder i Nyborg Kommune	Tlf.: 21 64 66 41	Døgnbetjent
Havnevagt Lindholm Terminalen	Tlf.: +45 7921 5082	Døgnbetjent
Nyborg Kommune	Tlf.: 63 33 70 00	-
Naturstyrelsen Odense	Tlf.: 72 54 30 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 Sjælland	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

Reder	Kontaktmuligheder	Antal bugserbåde med angivelse af navn, kaldesignal m.v.	Specifikationer for de enkelte bugserbåde, herunder angivelse af pæletræk, brandslukningsmuligheder m.v.
Svitzer	Schultz Shipping Vestre Havneplads 2 DK-4400 Kalundborg Tel. +45 59 57 85 00 Fax + 45 59 51 1752 <a href="mailto:schultz@schultzshipping.dk">schultz@schultzshipping.dk</a> Døgnvagt Tlf.: 31 255 562 666	2	Slæbebåde

#### 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
Hjemmeværnsflotille 242 Østfyn	Nyborg havn	KGM tlf. 99 22 28 09 Tlf.: 89 43 32 30	Marinehjemmeværnet

#### 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 Nyborg Kommunes beredskabsplan for sanering af kyster og strande samt havne i tilfælde af olie- og kemikalieforurening.

Mindre flydespærre til åer og søer svarende til 100 m. Øvrigt i henhold til Beredskabsplan.

##### Flydespærre:

Flydespærre ca. 100 m ved Nyborg havn

Flydespærre ved Odense Brandvæsen ca. 100 m

Flydespærre ved Svendborg værft ca. 100 m

Havgående flydespærre ved Beredskabsstyrelsen, Haderslev ca. 400 m

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

Oplysninger om områder til midlertidig deponering af opsamlet olie: Ingen oplysninger.

## 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.

Lindholm Terminal er udpeget som nødområde for skibe med højt forureningspotentiale. Området er beliggende tæt på T-ruten, hovedruten for gennemsejlingen af Storebælt

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

De fremherskende vinde kommer fra vest til sydøstlige retninger. Skibe, der anvises nødområdet Lindholm Terminal, vil i forbindelse med sejlads eller bugsering frem til havnen være eksponerede for vind fra østlige retninger. Ved hård blæst fra øst antages det, at skibe med højt forureningspotentiale, som anmoder om assistance, anvises nødhavn i Kalundborg Havn, hvor Kalundborg Fjord kan yde læ.

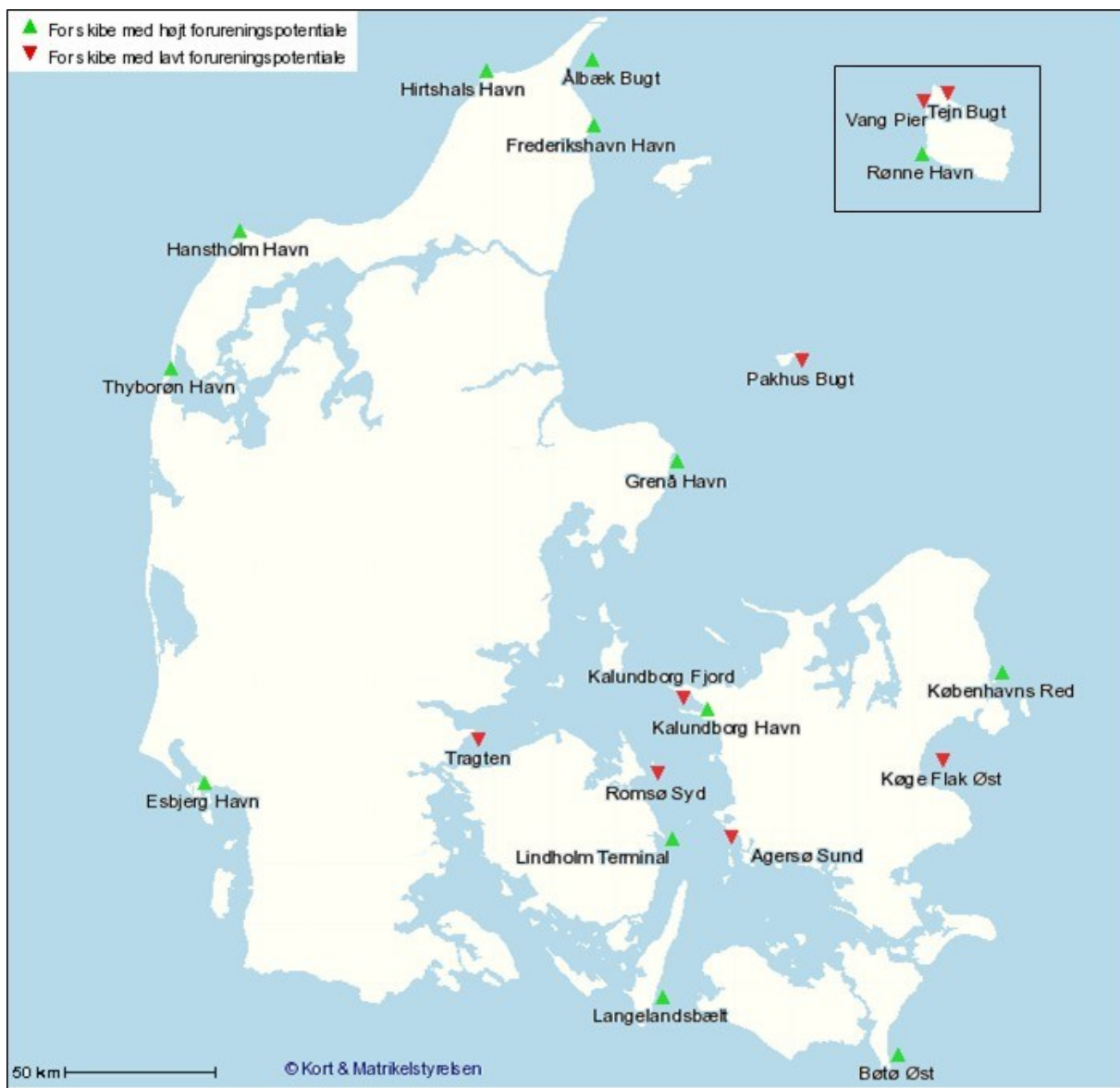
Såfremt der opstår risiko for udslip fra et anvist skib under sejlads eller bugsering frem til Lindholm Terminal, vil VFK's beredskab kunne indsættes med kort varsel fra Korsør. Endvidere er der oplagt bekæmpelsesmateriel ved SMK's lager i Kalundborg.

Der er et mindre internationalt naturbeskyttelsesområde, en strandlagune på Østerø i umiddelbar nærhed af Lindholm Terminal. Den centrale del af Storebælt udfor Lindholm Terminal samt syd og nord for Storbæltbroen og Sejerø er udlagt til beskyttelsesområde for marsvin. Marsvin antages at forlade området i tilfælde af udslip. Andre internationale beskyttelsesområder strækker sig op igennem Storebælt langs de store sejlruer

Såfremt der skulle opstå forurening af de bynære kyster i Nyborg Fjord i forbindelse med indsejlingen eller bugsering af et skib, vil nogle af bredderne være vanskelige at oprense.

Den sammenfattende vurdering er, at Lindholm Terminal er velegnet til anvisning af skibe med højt forureningspotentiale, der anmoder om assistance. Som en del af den vurdering antages det, at skibe med risiko for udslip under hård blæst fra øst så vidt muligt anvises til Kalundborg Havn på læsiden af Sjælland.

## 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:**

<p><b>HASTER</b></p> <p><b>Fra Værnsfælles Forsvarskommando</b></p> <p><b>Til Nyborg kommunes beredskabsvagt via Fyns 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 Lindholm Terminal. Beredskabsgrad TIER 2</b></li><li>2. <b>ORION AF KLEIPEDA</b></li><li>3. <b>NN sømil nord af Sprogø</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

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.

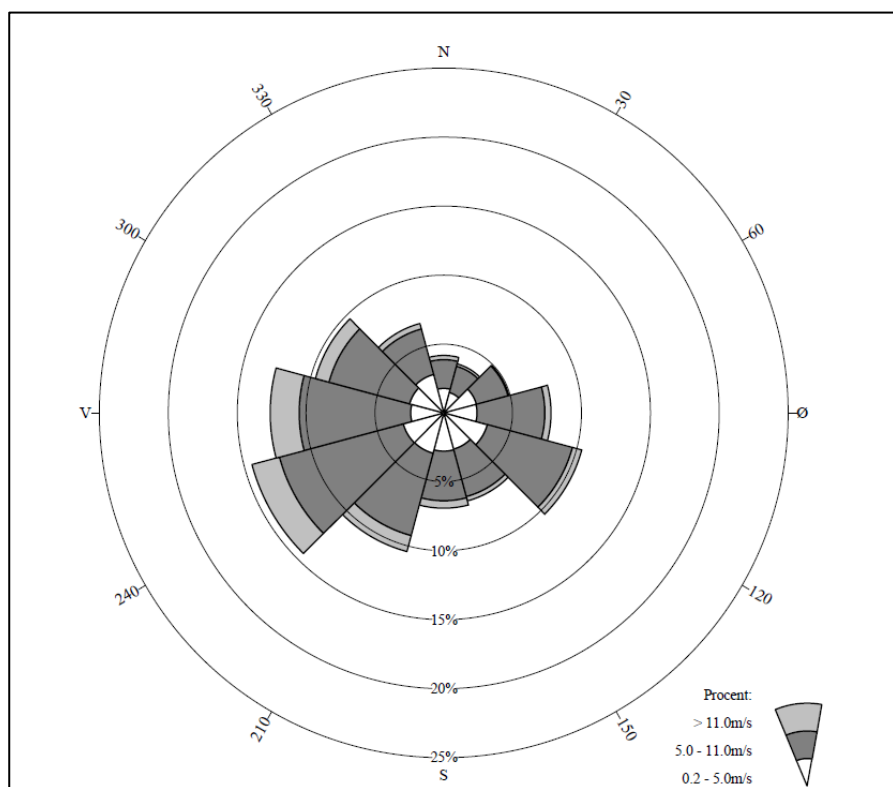
Position for nødområdet:

55° 17,9' N. 10° 48, 8' E

### **Fremherskende vindforhold**

Den nærmeste registrering af vindforholdene foretages ved Omø Fyr.

De fremherskende vinde kommer fra vest-sydvest og vest. Vinde fra sydvest og sydøst forekommer cirka 20 % af tiden.



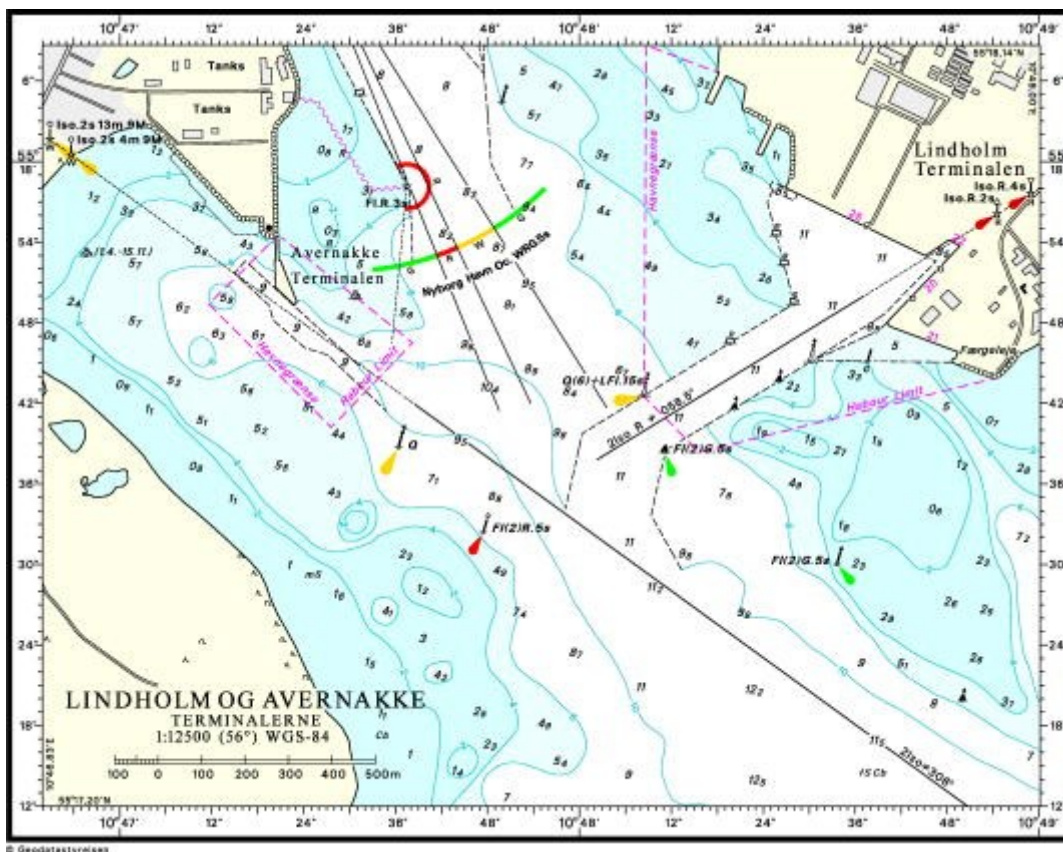
Vindrose Omø Fyr. 55° 10' N, 11° 08' E. Stationsbasis: 1 m.o.h. Kilde: DMI

### **Strømforhold**

Der foreligger ikke oplysninger om strømforhold ved Lindholm Terminal.

### **Dybgang**

Lindholm Terminal på nordsiden af Nyborg Fjord kan besejles af skibe med en dybgang på 11 meter.



### **Skibes maksimale længder**

De største skibe, der kan besejle Lindholm Terminalen, har en længde på op imod 230 meter.

### **Bundforhold**

Der foreligger ingen oplysninger om bundforhold ved Lindholm Terminal.

### **Kystens karakteristika**

Til havnen og alle moler med kajplads er der vejadgang med alle slags køretøjer. Der er ligeledes adgang til de nærliggende, kyststrækninger. Den bynære kyst omkring Nyborg Bugt er stedvis vanskelig at komme ud til på grund af våde enge og sivbevoksninger. Dette gælder endvidere for en del af bredderne på Østerø og ved Holckenhavn Bugt.

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

Der foreligger ikke oplysninger om forhold, der begrænser tilgængeligheden af nødområdet fra søsiden.

### **Beskyttede områder og risikovurdering.**

Området er endeligt udpeget som nødområde for skibe med højt forureningspotential.

Der er et mindre internationalt naturbeskyttelsesområde ved Østerø ved indsejlingen til Lindholm Terminal.

**Anvisning af skibe ved fremherskende vindforhold**

Vind fra vestsydvest, vest og sydsydvest. Anvisning af skibe med højt forureningspotentiale:

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

**Anvisning af skibe under værste tænkelige forhold**

Kraftig Blæst fra øst. Anvisning af skibe med højt forureningspotentiale og risiko for udslip:

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

**Kriterier for vurderinger af risiko:**

- Ukomplerede besejlingsforhold
- Muligheden for at anvise skib med risiko for udslip til Kalundborg Havn på læsiden af Sjælland ved hård blæst fra øst
- Vanskelig tilgang og oprensning af strandsumparealer i nogle af de bynære kyststrækninger.
- Muligheden for at yde hurtig assistance ved risiko for udslip fra VFK beredskabscenter i Korsør

Der indgår ikke vurdering af sårbarheden af marsvin, som forekommer i havområdet. De antages at forlade området i tilfælde af forureningshændelser.

	Høj risiko
	Nogen risiko
	Lav risiko