

Nødområdeplan for Nødområde Esbjerg Havn

(Senest revideret den 5. august 2025)

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	10
4.7 Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer	10
4.8 Særlige kontaktpunkter	10
4.9 Bjærgningsfirmaer samt muligheder for bugseringsassistance.....	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	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	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. Esbjerg 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 Esbjerg 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

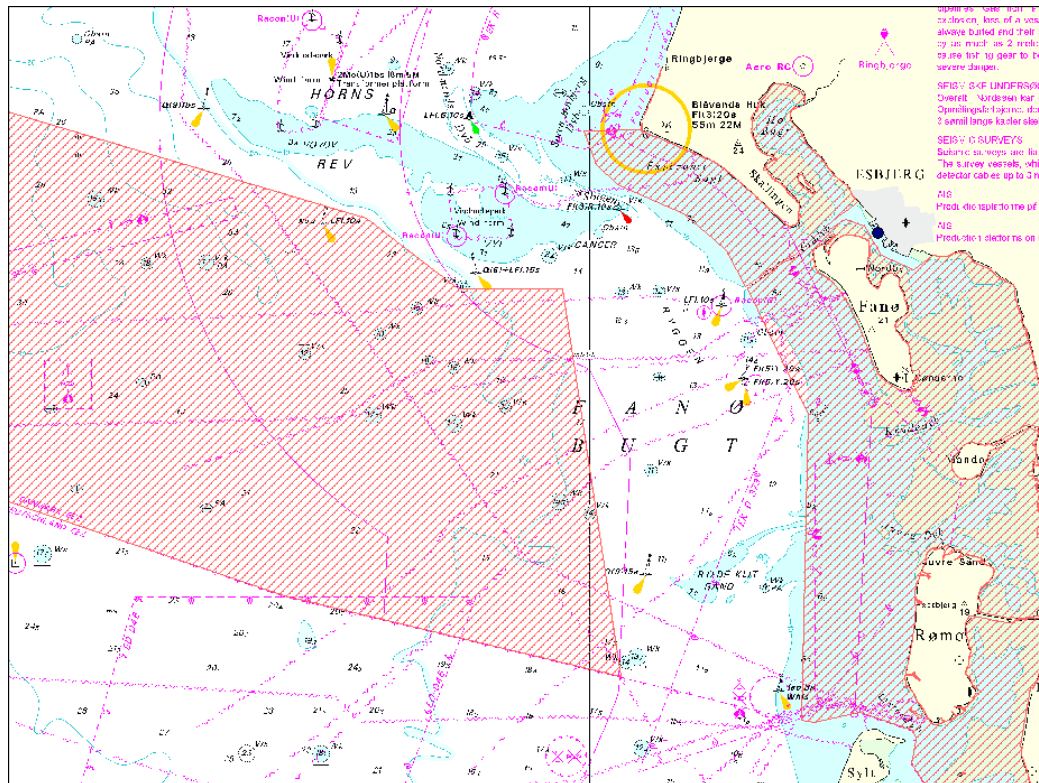
- *Nødområder for skibe med højt forureningspotentiale:* Anvendes for skibe med behov for assistance, hvor der er stor risiko for, at skib eller dets last kan forurene havet med olie eller andre miljøskadelige stoffer, eller hvor der er brand og risiko for udslip af giftige dampe.
- *Nødområder for skibe 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 Esbjerg 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 Esbjerg Havn ses på næste side. Kort over de 21 endeligt udpegede nødområder findes i appendix 1.

Nødområde Esbjerg Havn



Natura 2000 områder er markeret med rød signatur. Nødområdet er angivet med blå markering.

Position for nødområdet:

55°28.30'N 08°25.30'E

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 bjærtningsoperationer.

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.

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 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 Esbjerg Kommunes vedkommende til Syd- og Sønderjyllands Politi - med henblik på informering af Esbjerg 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 forpligtet i overensstemmelse hermed.

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

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

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

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

Den kompetente myndighed kan imidlertid afvise at give et skib adgang til et nødområde, ligesom havnene ikke har en ubetinget modtagepligt for skibe, som har behov for assistance, jf.

§ 15 i Standardreglement for Overholdelse af Orden i Danske Erhvervshavne. Havnene har derfor heller ikke nogen forpligtelse til f.eks. at skulle friholde en kajplads til brug i situationer med skibe med behov for assistance.

Såfremt et nødområde anvendes ud over de grænser, der er skitseret i en nødområdeplan, skal det ske med udgangspunkt i MAS' oplysninger om manglende evne til navigation, tab af maskinkraft og hermed manglende evne under de givne vejrforhold 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 skibe 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: Syd - og Sønderjyllands 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 skibe med 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 Esbjerg 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, 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 Esbjerg Kommune udpeget følgende faciliteter til brug for midlertidig genhusning af evakuerede personer:

- Alle faciliteter er angivet i Esbjerg Kommunes beredskabsplan.
- Forplejningen af evakuerede personer kan som hovedregel foregå via storkøkkener og via køkkener i større uddannelsesinstitutioner.

4.7 Modtagelse og behandling af tilskadekomne personer

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

Sydvestjysk Sygehus
Finsensgade 35
6700 Esbjerg

4.8 Særlige kontaktpunkter

Myndighed / Funktion	Kontaktmuligheder inden for normal arbejdstid	Kontaktmuligheder uden for normal arbejdstid
Syd – og Sønderjyllands Politi	Tlf.: 76 11 14 48 (Politigården i Esbjerg)	Døgnbetjent
Sydvestjysk Brandvæsen: (Fælles for Varde, Fanø og Esbjerg kommuner)	Beredskabschef: 29 67 01 76 Vagthavende indsatsleder(e) Varde Tlf.: 21 43 34 63 Esbjerg Tlf.: 27 24 11 79 Ribe Tlf.: 40 18 31 84 E-mail: post@svjb.dk Hjemmeside: www.svjb.dk	Døgnbetjent
Havnevagt i Esbjerg	Tlf.: 76 12 40 00 (Havnekontor)	Døgnbetjent
Kommuner:		
Esbjerg Kommune	Tlf.: 76 16 16 16	-
Fanø Kommune	Tlf.: 76 66 06 60	-
Varde Kommune	Tlf.: 79 94 68 00	-
Esbjerg Kommunes Industrimiljø	Tlf.: 76 16 16 16	-
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.: 72 85 20 00 E-mail: brs@brs.dk Hjemmeside: www.brs.dk	Døgnbetjent

Beredskabsstyrelsen Sydjylland	Tlf.: 72 85 20 30 E-mail: brssj@brs.dk Hjemmeside: www.brs.dk/brssj	Døgnbetjent
Den Maritime Havarikommission	Tlf.: 72 19 60 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

Reder	Kontaktmulighed	Antal bugserbåde med angivelse af navn, kaldesignal m.v.	Specifikationer for de enkelte bugserbåde, herunder angivelse af pæletræk, brandslukningsmuligheder m.v.
Svitzer	Segot.operations@svitzer.com Tlf.: (+46) 31 10 97 10	2 stk (navne fås ved Esbjerg Havn)	35-70 ts pæletræk
Juhls Diving ApS	m@juhlsdiving.dk Tlf.: 31 14 30 28	1 stk (navn fås ved Esbjerg Havn)	6 ts pæletræk

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

Placering	Kontaktmuligheder	Ejer
Vibevej 18 6705 Esbjerg Ø	Tlf.: 27 24 11 79	Sydvestjysk Brandvæsen

Der vil via Sydvestjysk Brandvæsen kunne tilvejebringes diverse slukningskøretøjer, special materiel til brandslukning og kemikalieuheld. Køretøjer og materiel kan ses via dette link: <https://rbis.dk/mainShowStation.asp?id=16&sId=97>

4.11 Særligt materiel til læsning/nødlæsning inden for kommunens område

Placering	Kontaktmuligheder	Ejer
Vibevej 18 6705 Esbjerg Ø	Tlf.: 27 24 11 79	Sydvestjysk Brandvæsen

Der vil via Sydvestjysk Brandvæsen kunne tilvejebringes diverse køretøjer og special pumpemateriel til læsning. Køretøjer og materiel kan ses via dette link: <https://rbis.dk/mainShowStation.asp?id=16&sId=271>

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

Enhed	Placering og kapacitet	Kontaktmuligheder	Ejer
Esbjerg Ship Yard (flydedok)	Esbjerg Havn Max. dybgang 6,0 m LOA 120 m Max. Bredde 19,5 m	info@esy.dk Tlf.: 75 12 59 22	Granly A/S

Faciliteter til skibe:

- Der er en flydedok, hvor skibe op til 4.500 tons kan komme i dok, overfladevandet fra flydedokken er tilkoblet olieudskiller.
- Der er også en skibsophugningsvirksomhed på havnen.

4.13 Særligt materiel til olieinddæmning og olieopsamling

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

Herudover findes der i Esbjerg-området en del privatejet bekæmpelsesudstyr, specielt til brug ved off-shore aktiviteter.

4.14 Områder til midlertidig deponerings af opsamlet olie

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

Modtageanlæg for olieaffald:

Modtageordninger findes, oplysninger fås ved Esbjerg Havn.

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.

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

Området ligger på den jyske vestkyst og er eneste nødhavnsmulighed mellem de tyske farvande og Hanstholm. Indsejlingen til havnen går gennem den 200 meter brede og ca. 13 km lange sejlrende mellem Fanø og Skallingen. Havnen og indsejlingsruten er centralt placeret i Vadehavet.

Et udslip med forurening til følge antages at kunne håndteres i Esbjerg Havn uden at påvirke havmiljøet og internationale beskyttelsesområder. I Esbjerg Havn er der slæbebåde og andet miljøudstyr.

De risici, der er knyttet til anvisning af skibe til Esbjerg Havn, er knyttet til indsejlingen og/eller bugsering af skibet frem til havnen og den omstændighed, at et eventuelt udslip og forurening af de store lavvandede slikflader og marskarealer på alle sider vil være uhyre vanskelig at oprense.

De fremherskende vinde kommer fra vest, nordvest eller sydvest.

Afhængigt af vind og strøm (tidevand) vil et udslip hurtigt kunne bevæge sig til de følsomme lavvandede områder og strande nord for nødområdet (Ho Bugt) eller syd for nødområdet (Vadehavet mellem Fanø og Esbjerg).

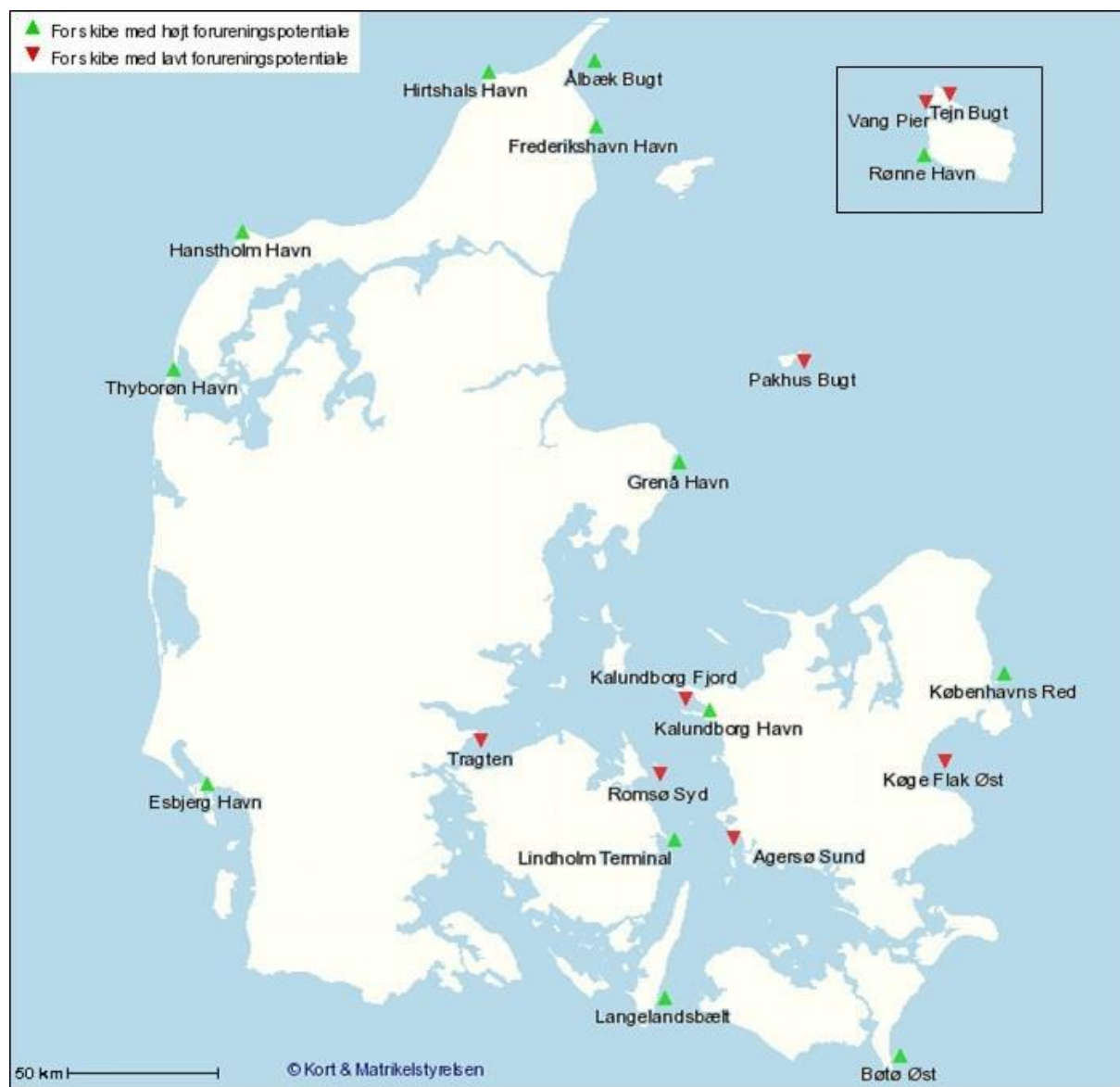
Ved vind fra øst eller sydøst vil udslip også kunne brede sig i de lavvandede områder og kyster langs Skallingen, Langli eller Fanø.

Tidevand, strømme og hårdt vejr kan øge udbredelsen af en forurening over store områder. Skadevirkninger af en forurening vil være alvorlige i størstedelen af året, størst i månederne november, december, januar og februar, hvor fuglene raster og overvintrer i Vadehavsområdet, samt i månederne marts, april maj, der er yngletid for sæler og fugle. Vest for indsejlingen til Esbjerg er der udpeget et stort havområde til beskyttelse af marsvin. Marsvin forventes at forlade området i tilfælde af forurening fra eventuelle udslip.

Det skal desuden oplyses, at det danske vadehav i 2002 blev udpeget som PSSA-område (Particular Sensitive Sea Area), hvorfor yderste forsigtighed skal udvises ved gennemsejling til Esbjerg Havn.

Den sammenfattende vurdering er, at Esbjerg Havn er egnet til anvisning af skibe med højt forureningspotentiale, der anmoder om assistance. For denne vurdering gælder det, at Esbjerg er den eneste havn på Jyllands vestkyst, der kan modtage skibe med en dybgang på over 10 meter. Det antages endvidere, at forsøg på at gennemsejle sejlrenden til Esbjerg Havn i hårdt vejr med et nødstedt skib med risiko for udslip og med begrænset navigationsevne kun vil blive forsøgt i yderste nødstilfælde og kun i situationer, hvor der vurderes ikke at være andre muligheder. Det antages, at anvisningen af skibe til Esbjerg Havn i hårdt vejr foretages i samråd med havnevagten med udgangspunkt i konkrete anvisningssituationer og specifikke vejr- og strømforhold.

Appendix 1: Endeligt udpegede nødområder marts 2009



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

Kode for beredskabsgruppe	Situationsvurdering	Stabsbemanding	Materieltiltag
<u>TIER 1</u>	Nødområder ønskes benyttet henset til <u>en truende, men endnu ikke opstået</u> 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
<u>TIER 2</u>	Nødområdet ønskes benyttet henset til <u>en opstået skade</u> 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 <u>møder i relevant omfang</u> i det udpegede kommandostade	Depotpersonale og andre relevante personer/enheder med relation til kommunal bekæmpelsesindsats <u>møder i fornødent omfang</u> 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
<u>TIER 3</u>	Nødområdet ønskes benyttet til <u>forventede totalforlis eller indtruffen forurening af betydeligt omfang</u> 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 <u>møder omgående</u> i det udpegede kommandostade	Depotpersonale og andre relevante personer/enheder med relation til kommunal bekæmpelsessituation <u>møder omgående</u> 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 Esbjerg Kommunes beredskabsvagt via Syd- og Sønderjyllands Politi 141600 juli. POLREP 1. Aktivering af nødområde Esbjerg Havn. Beredskabsgrad TIER 2 2. ORION AF KLEIPEDA 3. NN sømil nord-vest af Esbjerg 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

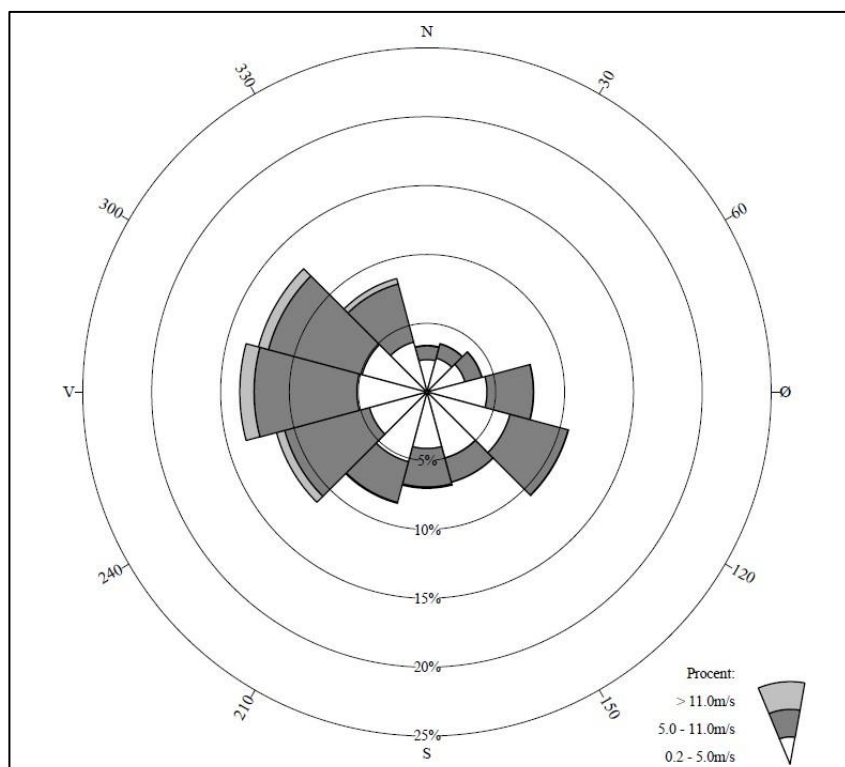
Det forudsættes, at der i situationer, hvor der foretages anvisning af skibe, der anmoder om assistance til nødområdet, skal indhentes oplysninger om dagsaktuelle observationer og 7-døgnspåregninger vedrørende vind-, strøm- og isforhold. De vejrtilstande, der beskrives i det følgende, er baseret på statistiske 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°28.30'N 08°25.30'E

Fremherskende vindforhold

Nærmeste registrering af vinde foretages ved Esbjerg Lufthavn. Som vindrosen viser, forekommer der i området overvejende vinde fra vest, nordvest eller sydvest. Vinde fra øst eller sydøst forekommer dog op mod 20 % af tiden.



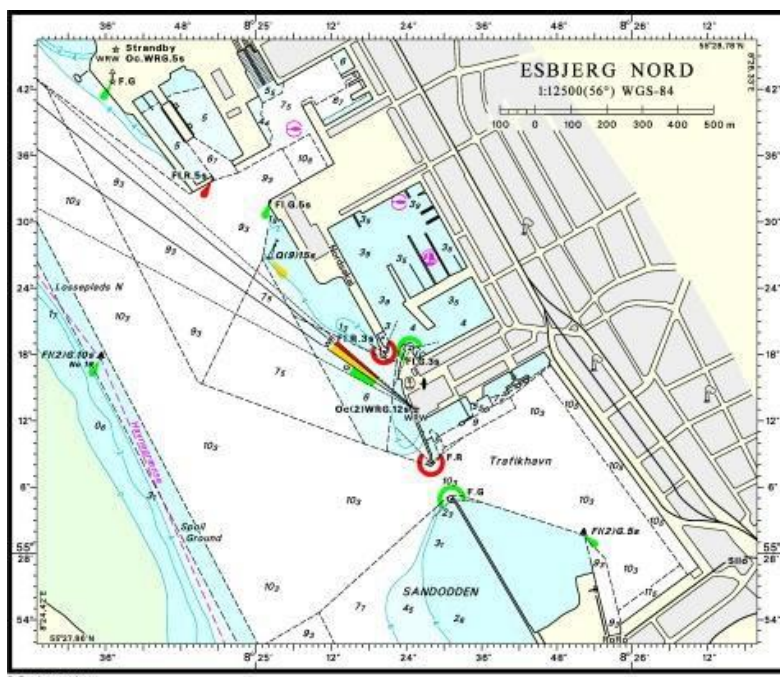
Vindrose Esbjerg Lufthavn. 55° 32' N, 08° 34' E. Stationsbasis 24 m.o.h. Kilde: DMI

Strømforhold

Strømhastigheden kan nå op på en fart af 2 knob foran havnen på tværs af indsejling. Retning og styrke er afhængige af tidevandet. Det samme gælder for indsejlingen til sejllrenden.

Dybgang

Skibe med en dybgang på op til 12,2 meter kan besejle havnen. Ved middelhøjvande er dybderne 1,5 meter større. Nordlige storme kan give indtil 1 meter højvande mens vestlige vinde kan give indtil 2,0 meter højvande.



Den største dybde i den gravede sejlrende over Grådyb Barre til havnen er 10,3 meter. Vestlige vinde kan give indtil 2,0 meter højvande og østlige vinde indtil 1,0 meter lavvande.

De angivne dybder og bredder er på grund af tilsanding omtrentlige, men forsøges opretholdt.

Skibes maksimale længder

Skibe med længder op til 225 meter kan besejle havnens Trafikhavn og Sønderhavn, mens Australienkaj kan besejles af skibe med en længde på op til 275 meter. Indsejlingen (sejlrenden) er 200 meter bred.

Bundforhold

I havnebassinerne består bunden generelt af løstlejret mudder, mens bunden i sejlrenden ind til havnen generelt er sandet.

Kystens karakteristika

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

De omkringliggende kyststrækninger er tilgængelige via veje på udvalgte steder.

På lange strækninger i Ho Bugt inkl. Skallingen samt syd for Esbjerg og på øerne i Vadehavet vil der dog ikke umiddelbart være adgang med køretøjer, da kysten og de lavvandede marskområder hovedsagelig består lerholdige slikflader.

Perioder, hvor nødområdet ikke er tilgængeligt

Der vil være situationer i hårdt vejr, hvor sejlrenden og Esbjerg Havn ikke kan besejles.

Det antages, at anvisningen af skibe til Esbjerg Havn i hårdt vejr foretages i samråd med havnevagten med udgangspunkt i konkrete anvisningssituationer og specifikke vejr- og strømforhold.

Beskyttede områder og risikovurdering

Esbjerg Havn er beliggende i tilknytning til Danmarks største internationale naturbeskyttelsesområde "Vadehavet". Esbjerg Havn og indsejlingen til havnen er til alle sider omgivet af "Vadehavet". Den danske del af Vadehavet er udpeget som EU-habitatområde. I Vadehavet og tilhørende kyster er der desuden udpeget fem fuglebeskyttelsesområder. Tættest på Esbjerg Havn findes internationale naturbeskyttelsesinteresser omkring Fanø, Skallingen og i Ho Bugt. I tilfælde af risiko for udslip vil hele "Vadehavet" ligge indenfor et eventuelt påvirkningsfelt.

Anvisning af skibe ved fremherskende vindforhold

Vind fra nordvest, vest eller sydvest. 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

Hårdt vejr med vinde fra vestlige retninger. Anvisning af skibe med højt forureningspotentiale og begrænset navigationsevne:

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

Kriterier for vurderinger af risiko:

- Nødvendigheden af at have en havn til anvisning af store skibe på Jyllands vestkyst
- Vanskelig og eventuelt risikofyldt besejling i hårdt vejr
- Sårbarhed af havnens aktiviteter ved forurening
- Tilstedeværelsen af oliebekæmpelsesudstyr og andet beredskabsudstyr i havnen
- Væsentlige internationale og nationale naturbeskyttelsesinteresser i hele Vadehavet
- Meget begrænsede adgangsmuligheder og oprensningmuligheder i store dele af Vadehavet
- Store bestande af fugle i forbindelse med træk og overvintring samt i raste- og yngleområde
- Snæbel, sæler og andre internationalt beskyttede arter.

I vurderingen indgår ikke sårbarheden af marsvin, som forekommer i området vest for indsejlingen til Esbjerg Havn. Marsvin antages at forlade området i tilfælde af forurening.

	Høj risiko
	Nogen risiko
	Lav risiko