



Nødhavne beskytter havmiljøet ved skibsulykker

Havarerede skibe skal fremover bugseres ind i nødhavne, så forurening af havmiljø og kyster kan begrænses.



FOTO: SCANPIX

Hvem tager sig af olieforureningen?

Olieforurening på havet er Forsvarsministeriets opgave. De tager sig af overvågning af havet mv., mens By- og Landskabsstyrelsen har det lovgivningsmæssige ansvar.

Olieforurening på strandene er kommunernes ansvar. Miljøstyrelsen samordner dog de kommunale beredskabsplaner og refunderer fuldstændigt de kommunale udgifter til rensning fra olie- og kemikalieforurening.



Mayday, Mayday!

Tidligt søndag morgen den 8. juli 2007 lyder nødråbet fra det norske containerskib Eline ti sømil sydøst for Grenaa. Der er to meter vand i maskinrummet, og Eline kan ikke stoppe det indtrængende vand. Skibet er begyndt at få slagside. I den kraftige vind er der frygt for, at Eline skal synke. En miljøkatastrofe truer Djurslands kyster, hvis skibet lækker olie.

Søværnets Operative Kommando (SOK) sætter en storstilet redningsaktion i gang, og Grenaa Havn bliver valgt som nødhavn. Tre redningsfartøjer, en redningshelikopter, de to slæbebåde Vestland og Asterix samt miljøskibet Marie Miljø arbejder på højtryk, mens flere hundrede nysgerrige tilskuere følger den hektiske redningsaktion med kikkerter fra strandene syd for Grenaa. Elleve timer efter nødopkaldet ligger Eline sikkert ved kaj i Grenaa Havn. Møljkatastrofen er afværget.

Udpeget som nødhavn

Grenaa Havn blev i 2004 udpeget som en af 22 nødhavne, hvor skibe i havsnød kan slæbes ind, hvis deres last truer havmiljøet eller kysterne. Derfor havde havnen også udarbejdet et beredskab i tilfælde af et truende forlis. Og det fik betydning for redningsaktionens forløb.

– Beredskabsplanen betyder, at vi reagerer på den måde, vi har besluttet i sådan en situation; at vi får gjort klar, at vi får adviseret de mennesker, der skal adviseres. Og at vi tager beslutning om, at nu lukker vi faktisk havnen for uvedkommende, så vi får skabt arbejdsro for redningsfolk og andre, der har en opgave med skibet, fortæller Henning Laurson, administrerende direktør i Grenaa Havn.

– Vi kan som havn ikke aktivt deltage i hverken en redningsaktion eller en udbedringssituation. Vi kan så til gengæld skabe de bedst mulige rammer for dem, der skal udføre deres arbejde.

22 nødområder

I 2004 udpegede Miljøstyrelsen 22 danske nødhavne eller nødområder, som det hedder i ministerielt sprog. Nødhavnene er områder, hvor forulykkede skibe kan bugseres hen, før de forliser og forurener havmiljøet. Det er dog langt fra alle nødhavne, der som Grenaa Havn har en beredskabsplan i tilfælde af et truende forlis i nærområdet. Men det bliver der rådet bod på nu. By- og Landskabsstyrelsen har ansvaret for at udarbejde planer for alle nødhavne i Danmark. Et lignende arbejde foregår i de andre EU-lande.

– Baggrunden er, at man havde nogle store skibssulykker i Atlanterhavet. Derfor lavede EU et direktiv om sejlads og sikkerhed – blandt andet om nødområder, fortæller fuldmægtig Torben Wallach fra By- og Landskabsstyrelsen.

– Man skulle udpege en række nødområder i de enkelte lande. Det er fx havne, hvor der er bekæmpelsesmateriale mod olieforurening til stede.

Nødhavnene er primært udpeget for at beskytte miljøet. De skal sikre en effektiv redningsaktion, hvor havarerende skibe hurtigt kan bugseres ind til et sikkert sted, og hvor der er faciliteter, som kan bremse forureningsspredning. Det skal hindre miljøkatastrofer i at udvikle sig, hvis skibe med olie eller andre kemikalier forulykker.

Miljøstyrelsen har i samarbejde med SOK sørget for en geografisk jævn fordeling af nødhavne, så der er forholdsvis kort transport fra havaristedet til nød-

havnen, uanset hvor skibet befinder sig. Nødhavnene er placeret langs skibsfartens hovedruter gennem de danske farvande, og der er både tale om egentlige havneanlæg og om naturlige havne på kyststrækninger og i fjorde, hvor skibene kan ligge i læ.

Inddæmning af forurening

Det er vigtigt, at der er mulighed for at inddæmme en eventuel forurening bedst muligt. Derfor er hovedparten af nødområderne havne, hvor en forurening af vandmiljøet kan holdes inde i havneområdet gennem afspærring. Havnene skal også være indrettet sådan, at befolkningen ikke bliver udsat for unødigt sundhedsrisiko ved udslip af giftige dampe, partikler eller eksplosion.

Nogle af nødhavnene kan kun anvendes, når forureningsrisikoen er begrænset. Her er et af de vigtigste kriterier, at der er mulighed for at laste om fra det forulykkede skib og foretage besigtigelse af skader og eventuelt udbedre skaderne, så skibet kan fortsætte ved egen kraft.

Behovet er stort

Planerne for alle 22 nødhavne vil blive sendt i høring til oktober i år. Så det har været en lang sejlads, siden nødhavnene blev søsat i starten af 2004.

Og behovet for nødhavne er stort. Det blev allerede bevist i sommeren 2003 mindre end et år efter EU-direktivets vedtagelse. Den 31. maj sank det kinesiske fragtskib Fu Shan Hai tre sømil nord for Bornholm otte timer efter sammenstød med et cypriotisk fragtskib. Adskillige tons olie fra det kinesiske skib drev ind på den sydsvenske kyst, og et stort antal fugle måtte lade livet i en klæbrig suppe af olie.



FOTO: SCANPIX

Skibsforlis satte skub i udpegning af nødhavne



FOTO: SCANPIX

Den 12. december 1999 sank olietankskibet Erika ud for Frankrigs kyst og forårsagede omfattende forurening af havet og Bretagnes kyststrækninger.

Ulykken betød øget fokus på miljø sikkerhed til søs. EU-Kommissionen vedtog derfor i september 2002 et direktiv, som blandt andet pålagde EU-landene at udpege havne og havområder, som kunne modtage nødstedte skibe og sikre en effektiv indsats mod olieforurening. Planerne for nødhavne skulle ligge færdige den 5. februar 2004.

Prestige ulykken

Kort efter vedtagelsen – den 19. november 2002 – grundstødte og sank olietankeren Prestige ud for Galiciens kyst efter at have drevet rundt i seks dage i voldsomt uvejr. Miljøskaderne og de økonomiske omkostninger var enorme. Fiskeri og turisme blev hårdest ramt.

Denne ulykke fik EU-Kommissionen til at fremskynde datoen for planerne til den 1. juli 2003.

Danmark udpegede 22 nødhavne i starten af 2004, men det har drøjet med at få planerne udarbejdet. Nu er der dog lys forude, og inden året er omme, træder planerne sandsynligvis i kraft.

Behovet vil sandsynligvis stige i de kommende år. Hvor det før var grundstødninger, som udgjorde den største fare, er det nu kollisioner, der er størst risiko for. Der er dagligt mere end 2.000 kommercielle skibe i Østersøen og de indre danske farvande, og det tal stiger år efter år. Og russernes øgede olieeksport udgør en særlig trussel. I 2010 er det planen, at olieterminalen Primorsk ved Skt. Petersborg skal skibe 45 millioner tons olie ud. Den olie skulle helst ikke havne langs de danske kyster og i havfuglenes fjer.

Så det er på høje tid, at Danmark får planerne på plads for de 22 nødhavne.

Forhåndsudpegede nødområder
Januar 2008

