

NOTAT

9. juni 2017

Vores reference:

Sag nr. 2017016748

Maritim regulering og jura
/Carsten Jensen

Høringsnotat - Rutetiltag Kattegat og Skagerrak

Baggrund

Danmark og Sverige har i en årrække arbejdet tæt sammen om et større rutetiltag af hensyn til sejladsikkerheden i Kattegat og Skagerrak. Projektet blev påbegyndt af flere årsager, der blandt andet kunne føres tilbage til to store skibskollisioner i den vestlige del af Østersøen, hhv. BALTIC CARRIER og TERN i 2001 samt FU SHAN HAI og GDYNIA i 2003. Kollisionerne medførte omfattende olieforureninger af kysterne med deraf følgende udgifter til oprensning samt miljøpåvirkninger. Samtidig var der politisk bekymring for det stigende antal olietransporter med dybtgående tankskibe gennem farvandene, hvilket førte til en høring i Folketinget¹. EU var ligeledes bekymret for sejladsikkerheden efter to forlis med olietankskibene ERIKA i 1999 og PRESTIGE i 2002, hvilket foranledigede en pakke af tiltag, der skulle forbedre sejladsikkerheden i de europæiske farvande.

Det eksisterende rutenet i Kattegat har baggrund i de minestrøgne ruter efter anden verdenskrig. Som en del af ruteprojektet blev de ruter, der ikke længere benyttedes, nedlagt i 2010. For 40 år siden oprettedes den vigtige transitrute T for skibstrafikken til og fra Østersøen, i et forløb fra Skagen gennem Storebælt til sydøst for Møn. Siden da har der ikke været foretaget nogle rutetiltag i Skagerrak eller i Kattegat nord for Samsø Bælt, bortset fra et rutesystem der blev indført langs den norske kyst i 2011.

I 2001 påbegyndtes en betydelig eksport af olie fra Rusland, hvorfra tankskibe nu sejler ud af Østersøen gennem Kattegat og Skagerrak. I 2007 registrerede Søværnet transport af 171 millioner tons olie fordelt på 806 indgående og 3628 udgående lastede tankskibe gennem farvandene.

SØFARTSSTYRELSEN

Carl Jacobsens Vej 31
2500 Valby

Tlf. +45 72196000
Fax +45 72196001
CVR-nr. 29 83 16 10
EAN-nr. 5798000023000
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

ERHVERVSMINISTERIET

¹ Høring om olietransporter gennem danske farvande i Folketinget den 14. maj 2003 for Miljø- og Planlægningsudvalget.

Efter den seneste skibskollision i Østersøen i 2003 besluttede den daværende regering, at de danske farvande og kystnære områder skulle beskyttes bedst muligt. Regeringen ville derfor øge anvendelsen af lodser og styrke sejladsikkerheden ved gennemsejlingen af de danske farvande. Regeringen nedsatte derfor en tværministeriel arbejdsgruppe, der skulle give anbefalinger om tiltag til at øge sejladsikkerheden. En af anbefalingerne var at fortsætte arbejdet med opfølgning på den internationale søfartsorganisation IMO's principgodkendelse af Østersøen² som et "særligt følsomt havområde" (Particular Sensitive Sea Area (PSSA)) med henblik på indførelse af præventive foranstaltninger til forbedring af sejladsikkerheden. Dette blev udført ved, at Østersøstaterne indsendte en række forslag om rutesystemer til IMO, herunder trafiksepareringssystemet (TSS) mellem Sverige og Bornholm, der trådte i kraft i 2006 og siden har betydet en langt bedre forudsigelighed ved sejladsen. Der knytter sig således et særligt ansvar for at beskytte havmiljøet til PSSA-områder. Af andre initiativer i perioden kan nævnes tiltag som udvidelse af dækningsområdet for skibstrafiktjenesten (VTS) i Storebælt, indførelse af VTS i Øresund, justering af eksisterende ruter i bælterne og bedre afmærkning med bøjer. Ruteprojektet er således ikke kun blevet igangsat af hensyn til sejladsikkerheden, men også af samfundsmæssige hensyn til beskyttelse af havmiljøet.

Opstarten af ruteprojektet

I 2001 blev Copenhagen Helcom Declaration udarbejdet med henblik på at øge sejladsikkerheden i Østersøen. Deklarationen pålagde blandt andet landene omkring Østersøen at foretage en fornyet søopmåling af de betydeligste sejlruiter til en tidssvarende standard. I danske farvande afsluttedes opmålingen af den vigtige transitrute T i 2006. Denne opmåling dannede en væsentlig del af grundlaget for at revurdere det dansk-svenske rutenet i Kattegat, og et indledende arbejde med ruteprojektet blev herefter igangsat i 2008. Der har gennem en årrække været afholdt et antal møder med deltagelse af flere maritime myndigheder fra begge lande, ligesom der har været et samarbejde med Norge om koordination af et ruteprojekt langs den norske kyst. Der har tillige været afholdt en workshop om projektet med et større antal maritime brugere fra Danmark og Sverige, som gav en række forslag til det videre arbejde med rutetiltagene.

Fra 2003 skulle skibe udsende automatiske identifikationssignaler (AIS), hvormed man nøje kunne følge skibes trafikmønstre i de berørte farvande. Disse data har været anvendt som en del af grundlaget for nye og ændrede ruter og for at strukturere transittrafikken til og fra Østersøen på en

² Østersøen defineres her som fra en linje mellem Skagen og Vinga i Sverige.

mere forudsigelig måde samt for at give skibe bedst mulig manøvrerum på vanskelige steder, herunder for tankskibe med stor dybgang. Med hensyn til EU-direktivet om maritim fysisk planlægning af søterritoriet samt havplanloven vil skibsruterne skulle indgå heri sammen med andre anvendelser af søterritoriet som eksempelvis havvindmølleparker.

Risikoanalyser mv.

I de senere år er der gennemført en række risiko- og miljøkonsekvensanalyser, som blandt andet giver et billede af risikoområder for skibstrafikken til og fra Østersøen. Risikoanalyserne har været inddraget i vurderingerne af de planlagte rutetiltag og har blandt andet vist, at området omkring Skagen er et af de farvandsområder, som er mest udsat for en eventuel forureningsfare, da risikoen for kollisioner her er vurderet større end i andre farvandsområder.

- Statsrevisorernes beretning nr. 8/2004 om Helsinki-konventionens bestemmelser om forurening af havmiljøet anbefalede, at der udarbejdedes en risikoanalyse af olie- og kemikalieudslip i de danske farvande til belysning af sandsynligheden for samt konsekvenserne af olie- og kemikalieforurening, i danske farvande indtil 2020. Forsvarsministeriet fik derfor i 2007 udarbejdet *Risikoanalyse om olie- og kemikalieforurening i danske farvande*. Prognosen i analysen byggede på en forventelig udvikling i blandt andet eksporten af russisk olie samt en stigning i den gennemsnitlige skibsstørrelse. Den sammenfattende konklusion for Skagerrak og Kattegat var blandt andet, at der var behov for at se på mulighederne for at etablere sejladssikkerhedsmæssige foranstaltninger i områderne ud for Skagen til imødegåelse af risikobilledet frem mod år 2020.
- I et samarbejde mellem EU, Helcom og myndighederne for havmiljøberedskabet i Østersøen udarbejdedes i 2011 analysen *BRISK Sub-Regional risk of spill of oil and hazardous substances in the Baltic Sea*, blandt andet med fokus på samarbejde ved olieudslip fra ulykker med tankskibe. En af analysens konklusioner var, at trafiksepareringer i Kattegat forventeligt ville have en kosteffektiv påvirkning af sejladssikkerheden, og de blev foreslået implementeret frem mod år 2020.
- I regi af Bonn Agreement blev der i 2015 udgivet risikoanalysen *BE-AWARE II* om risikoreducerende tiltag mod havmiljøforurening. Bonn Agreement er en aftale mellem Nordsølandene samt EU om havmiljøberedskab ved forureningsudslip. Analysen kon-

kluderede, at det mest kosteffektive tiltag i Skagerrak mod olie i havet og på kysten ville være indførelsen af trafiksepareringssystemer.

- Beredskabsstyrelsen udgav i 2017 rapporten *Nationalt Risikobilede*, hvori der redegjordes for et arbejde med at kortlægge og analysere samfundsmæssige risici. I forbindelse med maritime ulykker blev blandt andet transporterne med olietankskibe ud af Østersøen gennem de danske farvande fremhævet.

Anvendelsen af rutesystemer internationalt, herunder trafiksepareringssystemer (TSS)

Man har positive internationale erfaringer med at fremme sejladsikkerheden gennem implementering af rutesystemer, herunder trafiksepareringssystemer, og derfor vedtager IMO årligt nye trafiksepareringssystemer samt andre rutetiltag. Særligt i tæt trafikerede og vanskeligt navigerbare farvande har indførelsen af trafiksepareringer gennem mange år vist sig at medføre betydeligt forbedrede trafikmønstre. Tillige er rutesystemer kosteffektive, da de blot skal bekendtgøres og indføres i de søkort, som skibene sejler efter, hvorimod eksempelvis døgnbemandede skibstrafiktjenester (VTS) er meget udgiftskrævende. Regionalt er der i dag etableret rutesystemer i alle relevante områder fra Middelhavet til Nordnorge og ind i bunden af Østersøen, med undtagelse af Kattegat hvor der kun er etableret den anbefalede transitrute T.

Ved implementeringen af et trafiksepareringssystem i Bornholmsgattet i 2006 blev den modsatrettede skibstrafik adskilt i forudsigelige ruter, hvor skibstrafikken tidligere krydsede hinanden i vilkårlige retninger og på vilkårlige steder. Samtidig fik fiskerne langt bedre muligheder for at forudse, hvor de kunne forvente at møde den gennemsejlende skibstrafik.

Farvandet omkring Skagen

Det er kendt, at skibstrafikken omkring Skagen er særdeles kompleks med et betydeligt antal skibe, der krydser hinanden fra mange forskellige retninger. I en årrække har der også været udtrykt ønske om en bedre koordinering af skibstrafikken i dette farvand. Området passeres årligt af omkring 70.000 skibe og er dermed et af de mest trafikerede farvande der findes. Her vil et trafiksepareringssystem i høj grad kunne bidrage til at opnå forudsigelige trafikmønstre.

Skibssulykker

I Kattegat har der de senere år været otte grundstødninger med store skibe, primært i farvandet ved Anholt og Læsø. Det er her vurderet, at bedre rutesystemer kunne have assisteret skibene med at undgå disse grundstødninger. I et andet tilfælde har et større skib med over 13 meters dybgang været grundstødt i Jammerbugt (Skagerrak). I Kattegat og Skagerrak er der gennem årene tillige sket en række kollisioner mellem fiskeski- be og andre skibe – flere med fatal udgang. I ét tilfælde skete der desuden et olieudslip vest for Thyborøn, hvor olien efterfølgende drev med strømmen og ind på et større område af den svenske kyst.

Beskrivelse af nye rutetiltag

De enkelte dele af de nye rutetiltag kan ses i bilagets kortskitser. Blandt de nye rutetiltag er »Precautionary area« som også kendes fra trafiksepareringssystemet i Bornholmsgattet. I forhold til søvejsreglerne er der ingen bestemmelser om sejladsen i et »Precautionary area«, men det er et område, hvor der må navigeres med særlig forsigtighed, og hvor den almindelige retning for trafikken kan være anbefalet.

- 1) I Skagerrak etableres to anbefalede ruter A og B, der starter ud for Hanstholm og forløber op til Skagen. Rute A vil være beliggende 16 sømil fra kysten og angives med en mindstedybde på 25 meter. Rute B vil ligge i en afstand til Hanstholm og Hirtshals på 6 sømil. Den angivne mindstedybde af rute B vil afvente fornyede søopmålinger, men forventes at blive omkring 14 meter. Det er hensigten, at ruterne skal etablere forudsigelige trafikmønstre, hvor der i dag er tale om vilkårlig ruteplanlægning, som medfører mange skibe på modsatte og skærende kurser.
- 2) Ved Skagen etableres der to trafiksepareringssystemer, TSS T1 og TSS T2, adskilt af et forsigtighedsområde (Precautionary area). Mellem dette system og kysten ved Grenen etableres der en kysttrafikzone, hvor Skagen havn vil være beliggende indenfor zonen. I henhold til søvejsreglerne vil skibe til og fra Skagen havn dermed kunne sejle inde langs kysten uden at skulle ud i selve trafiksepareringen.
- 3) Mellem Skagen og Læsø etableres der i rute T et nyt forsigtighedsområde (Precautionary area) Sierra – Tango, hvor en ny rute S langs den svenske kyst støder til rute T nordøst for Læsø.
- 4) I rute T mellem Læsø og Anholt etableres der en ny dybvandsrute DW T1 med en mindstedybde på 19 meter. Hertil kommer to

sideruter med en mindstedybde på 12,5 meter, der anbefales for skibe med en dybgang på 10 meter eller mindre. Store og dybtgående skibe i rute T oplever jævnligt, at mindre, langsomtgående skibe med ringe dybgang ligger tæt på ruten, hvilket gør det vanskeligt at overhale. Ved at etablere sideruterne er det hensigten at lette passagen for store dybtgående skibe.

- 5) Mellem Anholt og Samsø Bælt etableres der øst for Grenå, i rute T, en dybvandsrute DW T2 på samme måde som dybvandsruten DW T1; se punkt 4. Kursretningen ændres mellem DW T2 og rute T nordfor.
- 6) Mellem forsigtighedsområdet (Precautionary area) Sierra – Tango og det nordlige Øresund oprettes der en ny anbefalet rute S med en mindstedybde på 12,5 meter langs den svenske kyst. Skibe med en dybgang på 10 meter eller mindre anbefales at benytte rute S til og fra Øresund. Hensigten med rute S er at give skibe mulighed for at benytte denne rute til og fra Øresund og dermed mindske antallet af skibe i rute T, således at store og dybtgående skibe til og fra Storebælt får en bedre fremkommelighed. For nuværende har store skibe mod Storebælt tillige ofte vanskeligheder ved rutepunktet ud for Anholt Rev i forhold til de skibe, der skal til og fra Øresund. Dette problem søges afhjulpet ved at anbefale skibe mod Øresund med en dybgang på 10 meter eller mindre at benytte rute S. Skibe med stor dybgang mod Øresund vil stadig kunne benytte rute T via Anholt.
- 7) I rute S etableres der tre mindre trafiksepareringssystemer, TSS S1, TSS S2 og TSS S3, hvor skibstrafikken har særligt behov for adskillelse af modgående trafik. TSS S3 er beliggende i den nordlige del af Øresund og er tilknyttet kysttrafikzoner. Der etableres desuden et forsigtighedsområdet (Precautionary area) mellem TSS S3 og det eksisterende trafiksepareringssystem i det nordlige Øresund, TSS In the Sound.
- 8) Den nuværende anbefalede rute B langs østkysten af Jylland ændrer navn til rute C. Samtidig justeres ruten enkelte steder efter de seneste søopmålinger, og ruten angives med en mindstedybde på 8 meter. Rute A mellem Grenå og Anholt justeres i sydlig retning og ændrer navn til rute D.
- 9) Den nuværende rute D mellem Anholt og Øresund ophæves og erstattes af en anbefalet retning for trafikken, som er tiltænkt en-

kelte skibe til og fra Øresund med en dybgang større end de 10 meter, som anbefales maksimalt for rute S.

Omfanget af afmærkningen vil først blive fastlagt på et senere tidspunkt.

Ikrafttrædelsestidspunkt for de nye skibsruter i Skagerrak og Kattegat

Efter høringen af ruteprojektet vil mulige bemærkninger blive behandlet, hvorefter Danmark og Sverige i fællesskab forventes at sende ruteforslaget til behandling og forventet godkendelse i den internationale søfartsorganisation IMO i 2018. Søkortmyndighederne vil derefter skulle udgive nye søkort og bearbejde opmålingsdata, hvilket er en betydelig opgave. For at give tid til dette arbejde er ruteprojektet planlagt til at træde i kraft den 1. juli 2020. Hermed vil erhvervet tillige få god tid til at orientere sig om de nye ruter. Formelt vil ikrafttrædelsen blive bekendtgjort i danske, svenske og internationale Efterretninger for Søfarende samt søkortrettelser. Nye søkort skal være klar til udgivelse seneste to måneder før rutesystemets ikrafttræden.