***Optegnelser fra Københavnsaftalen seminar.***

I anledning af Københavnsaftalens 50-års jubilæum blev der afholdt seminar i København 4. -5. oktober 2021.

Seminaret blev afholdt på Hotel Phoenix Copenhagen i perioden mandag kl. 13 til tirsdag kl. 14.

Det overordnede tema for seminaret var nødområder (Place of Refuge).

Flere af emnerne på seminaret blev diskuteret ud fra både et lovgivningsmæssigt og et operativt perspektiv.

Disse optegnelser søger alene at fremhæve diskussionerne én gang, med mindre der i de respektive drøftelser fremkom væsensforskellige emner.

I optegnelserne bruges termerne nødområder og PoR som betegnelse for Place of Refuge.

Formålet med seminaret var at dele viden om håndtering af nødområder og herigennem lære af hinanden (best practise).

Seminaret blev afholdt som en plenumdialog, der blev styret af en moderator. De deltagende nationer var repræsenteret af personer med kendskab til de nationale forhold vedrørende lovgivning og operativ anvendelse.

Der var fysisk fremmøde fra Finland, Åland, Sverige, Norge, Island og Danmark. Grønland og Færøerne var ikke til stede og tilkendegivelser i dette referat omfatter således kun de tilstedeværende aftaleparter.

Seminaret blev åbnet af Kommandør Lars Jørgen Jensen, chef for Søværnskommandoens Planlægnings- og Operationsdivision. Kommandøren glædede sig over, at lempede Corona restriktioner nu igen kunne retfærdiggøre, at man kunne afholde et sådant seminar, og man igen kunne mødes ansigt til ansigt, networke og have de korte side-talks som også er en del af det at sætte visioner og få samarbejde til at glide.

Kommandøren ønskede alle et godt seminar.

Moderator for seminaret, Torben Iversen, overtog herefter ledelsen af seminaret, der blev afholdt som en plenumdialog, hvor deltagerne kunne byde ind med deres holdninger og erfaringer.

**Dag 1.**

Grundlaget for håndtering af nødområder i EU fremgår af Overvågningsdirektivet (2002/59 EC), det såkaldte Vessel Traffic Monitoring and Information System (VTMIS) direktiv med senere opdateringer. Direktivet er implementeret i national lovgivning. EMSA har udarbejdet guidelines på baggrund af VTMIS samt IMO guidelines vedr. nødområder. EMSA guidelines er ikke juridisk bindende, men vurderes en god manual for hurtig og professionel håndtering af nødområdeanmodninger.

VTMIS-direktivet og således også EMSA guidelines har sin baggrund i ERIKA og PRESTIGE ulykkerne. I begge ulykker var olie i fokus og der var meget begrænset risiko for de, som skulle arbejde med forureningsbekæmpelsen.

Forudsætningen for diskussionerne omkring nødområder er, at en eventuel forudgående SAR operation er afsluttet, hvilket også fremgår af love og guidelines. Nødområdelovgivningen er tiltænkt at blive anvendt til handelsskibe. Plenum vurderede, at et statsskib kan anmode om anvisning af et nødområde i en force majeure situation. En sådan situation må forventes at have en ekstra følsomhed, men skal ligesom alle andre nødområdesituationer håndteres på baggrund af faglige hensyn til mennesker og miljø.

Alle deltagere kunne bekræfte, at man har en nødområdelov, at der er forud definerede/udpegede nødområder til rådighed, men også at den kompetente myndighed i landet i en given situation kan etablere et ad hoc nødområde, hvis det er den bedste løsning på situationen.

Alle landenes nødområder ligger på territorialfarvandet, men deltagerne konkluderede, at staten kan etablere nødområde på EEZ i overensstemmelse med UNCLOS bemyndigelse af nationerne i forhold til havmiljø.

Drøftelser omkring information om nødområderne mundede ud i, at de tilstedeværende vil kontrollere, at de har alle nødvendige informationer om egen nations nødområder, samt sikre sig, at man har information om nabolandenes nødområder, jf. EMSA guidelines pkt. 1.1. Kendskab til nabolandenes nødområder er en vigtig faktor når et nødområde skal udpeges. Det kunne være at et nabolands nødområde var mere egnet. Dette taler for en bilateral afklaring af nødområde mulighed mellem to lande.

Plenum fremlagde herefter individuelt for hver nation, hvilke kriterier der ligger til grund for udvælgelse af områderne. Diskussionerne skulle sikre refleksion hos deltagerne, herunder om man har tilstrækkelig fokus på alle kriterier, eller om der fra andre lande var emner, der vil kunne inddrages i kommende revisioner af nødområdelovgivning og planer for nødområdernes anvendelse. Det blev noteret, at følgende faktorer udgjorde en grundlæggende ændring siden første gang nationerne udarbejdede nødområdelovgivning og –planer:

* De stigende kemikaliemængder som er kommet i produktion og transporteres til søs, idet håndtering af potentielle kemikalieulykker ofte kræver en større sikkerhedsafstand mellem skib og personer som ikke deltager i nødsituationen.
* Diskussionerne vedr. kemikalier har en speciel dimension i forhold til containerskibe, da katastrofer som MAERSK HONAMs brand ud for Oman viste, at der om bord var et stort antal fejldeklarerede containere, som indeholdt kemikalier, der udgjorde en ekstraordinær risiko. Usikkerhed omkring last og den forbundne risiko for containerskibe er derfor en ekstraordinær risiko.
* Krankapacitet, idet containerskibene er blevet markant større, hvilket udgør et problem i forhold til tømning af containerskibe ved brand etc.
* Nye fremdrivningsformer, herunder batteridrevne færger og eldrevne biler om bord, idet batteribrande ikke umiddelbart kan slukkes samt LNG, LPG og Metanol som brændstof.
* Havneudvidelser i de sidste 15 år.

Der var generel enighed om, at ovenstående bør inddrages ved revision af nødområder. Deltagerne blev anbefalet at overveje at udveksle kriterier for hidtidige og fremtidige udvælgelser af nødområder med de øvrige parter i Københavns Aftalen.

Heli Haapasaari fortalte om WEST MoPoCo projektet, der nu har udgivet en Hazardous Noxious Substances (HNS=kemikalier) bekæmpelses-manual. Den er annekteret af de forskellige samarbejdsaftaler, HELCOM, Bonn, REMPEC mv. Det forventes, at REMPEC lægger manualen op i IMO på PPR-mødet og alle lande anbefales at støtte op om manualen, så den gennem IMO gøres world-wide.

Link: Her er et link der virker indtil 10. november hvorfra en interaktiv pdf format af HNS manualen: <https://filesender.renater.fr/?s=download&token=b65693ca-2da0-4fed-ac08-eafe1430b4a9>

PoR allokering bygger normalt på en anmodning fra skibets kaptajn. Kaptajnen kan imidlertid være presset fra mange sider og derfor ikke villig til at anmode om et forsinkende ophold i et nødområde. I den situation må kyststaten gribe ind.

Plenum drøftede lovkravet om, at den kompetente myndigheds beslutning om nødområde skal være uafhængig, herunder hvorledes kravet om uafhængighed kan/skal forstås. I første omgang vil den kompetente myndighed træffe en faglig ansvarlig beslutning, nogle steder i dialog med lokale beredskaber og andre sektoransvarlige. Men den beslutning kan være under pres.

Diskussionerne forberedte deltagerne på, at forskellige politiske og økonomiske interesser potentielt vil forsøge at påvirke beslutningsprocessen. Det kan være lokalpolitikere, nationale politikere, maritime aktører, havne, medier etc. som ud fra deres interesse forsøger at påvirke. Det blev bl.a. identificeret, at automatisk logføring (mails etc) samt recordering af telefonerne i operationscentret kunne medvirke til at dæmpe eksterne forsøg på at påvirke beslutningen, fordi påvirkningsforsøget automatisk ville blive dokumenteret.

Håndtering af komplekse og potentielt risikofyldte situationer i et nødområde vil have stor interesse fra medier. Deltagerne diskuterede, hvorledes medier bør håndteres.

Håndteringen bør ske af uddannet/trænet personel og en ledelsesrepræsentant bør indgå i medieberedskabet. Det er vigtigt at holde medierne væk fra dem, der opererer og på afstand af stedet, hvor tingene sker. Det er til gengæld vigtigt at holde medierne opdateret og have et godt samarbejde, således at medierne også forstår, at man ikke altid kan opfylde de ønsker, de måtte have i den givne situation.

Dette afsluttede mandagens seminar.

**Dag 2:**

Torben Iversen indledte tirsdagen med et kort resume om PoR set ud fra juridisk vinkel og at det nu var tid at se på nødområder fra et operativt syn.

Deltagerne diskuterede processer for at søge økonomisk sikkerhed hos ejer/skibets forsikringsselskab.

Der var enighed om, at beslutning vedr. aktivering af et nødområde ikke bør blive påvirket af, hvorvidt man når at etablere aftale om økonomisk sikkerhed med ejer/forsikringsselskabet. De faglige hensyn, dvs. hensyn til sikkerhed og havmiljø, bør naturligvis vægte højest.

Økonomisk sikkerhed fra skibets ejer/forsikringsselskab kan fx søges gennem et ”Letter of Undertaking” (LoU). Den juridiske underarbejdsgruppe har udarbejdet en skabelon. Formularen tilpasses til den givne situation.

Herudover er det i nogle af landene muligt for staten at stille sikkerhed for de udgifter, en udpeget havn har pga. udpegningen, såfremt det ikke er muligt at opnå sikkerhedsstillelse fra ejer/forsikringsselskab.

Der kan være rigtig mange faktorer, der kan spille ind, når man skal vurdere beløbet, som skal stilles som økonomisk garanti. Der findes ikke en formel. Der var generel enighed om, at man bør se relativt bredt på de kommercielle interesser, der bliver berørt af nødområdeaktiveringen. I nogle lande er det kun havnen (PoR) der kan garanteres økonomisk støtte, mens private firmaer beliggende på havnen ikke er omfattet ligesom firmaer i områder, som skal evakueres, heller ikke er omfattet.

Såfremt det aftales mellem to nabolande, at et skib med behov for nødområde med fordel kan håndteres i nabolandet, kan modtagerlandet så kompenseres? Dette er ikke umiddelbart reguleret og bør undersøges. I denne sammenhæng kan størrelsen på forsikringsselskabernes ansvarsbegrænsning i alle Københavnsaftale landene tillige med fordel undersøges nærmere.

EMSA guidelines anbefaler et specielt team til at gå ombord i havaristen. Kun de færreste af deltagerlandene har et sådant team.

Generelt er det en rapport fra skibet, der bliver genstand for diverse myndigheders specialister i land. De kan også være et salvage kompagni, der udarbejder rapporten, som så evalueres af myndighedernes specialister.

Deltagerne gentog – denne gang fra et operativt perspektiv - diskussionerne om de interesser og aktører, der potentielt vil forsøge at påvirke en beslutning om tildeling af et nødområde.

Deltagerne diskuterede, hvordan informationer, der indgår i en operation logges og dokumenteres.

De fleste lande har et logsystem, hvor oplysninger om operationen gemmes. I nogle af landene arbejder flere myndigheder i samme logsystem, mens andre lande dokumenterer adskilt i myndighedsspecifikke systemer. De fleste lande har efter håndtering af en sag erfaret, at det er svært at genskabe de faktorer, der indgik i beslutningsgrundlaget. Faktorerne og hvordan de vurderes, er vigtige for at kunne dokumentere operative rationaler og dermed også for den refusion, man kan kræve fra skibet, som anmodede om nødområdet. Deltagerne var også generelt enige om, at dokumentation (logging) af telefonsamtaler, mails og samtaler i operationsrummet (ligesom en Voyage Data Recorder i et skib) kunne medvirke til at dokumentere uretmæssigt pres på den kompetente myndighed jf. tidligere drøftelser.

Seminaret blev afsluttet med, at deltagerne landevis satte sig sammen for at konkludere, hvad man ville være opmærksom på/arbejde med ift. håndtering af nødområder – dette blev delt i plenum.

Kommandør Lars Jørgen Jensen afsluttede seminaret med en tak til de fremmødte for deres deltagelse. På diskutionerne kunne det fornemmes at seminaret havde givet stof til eftertanke, hvilket var et at formålene. Kommandøren ønskede alle en god rejse hjem.