



NR. 4/93
15 MAJ 1993

SØVÆRNS- ORIENTERING

23. ÅRGANG

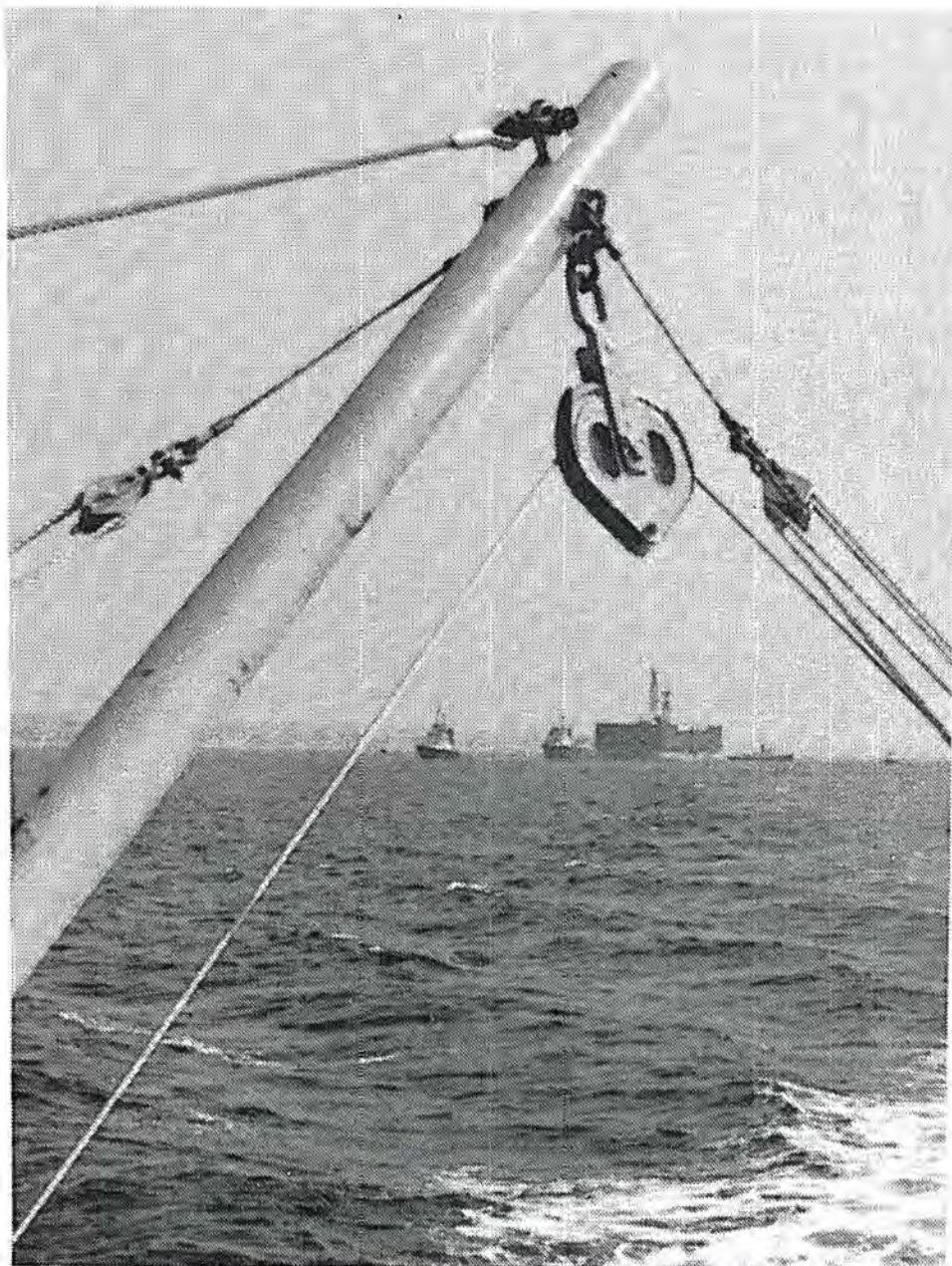
Udgivet af:
SØVÆRNETS OPERATIVE
KOMMANDO

INDHOLD:

SÆRNUMMER OM INFORMATION TIL SKIBSFARTEN PÅ STOREBÆLT

- SIDE 3- 4: ØGET RÅDGIVNING
-
SIDE 5: BAGGRUNDEN
-
SIDE 6: SITUATIONEN
-
SIDE 7: HVAD GØRES DER
-
SIDE 8-11: INFO-SYSTEMETS
FORMÅL
-
SIDE 12-15: PYLONSYSTEMET
-
SIDE 15-17: DEN DAGLIGE
DRIFT, SOM DEN
FUNKERER NU
-

SØVÆRNETS NYE INFORMATIONSSSTATION PÅ STOREBÆLT



*Sænkke kasse til Storebælts broen
under bygning*

ISSN 0907 - 5038

- efter en hurtig og meget målrettet indsats fra søværnet er et operativt informationssystem med kalde-signalet, GREATBELT EAST, etableret fra den 1. april 1993

ØGET RÅDGIVNING TIL SKIBSTRAFIKKEN PÅ STOREBÆLT

Til sikring af såvel skibstrafik som selve storebæltsbroerne blev det besluttet at etablere et permanent system, som skal kunne overvåge farvandene nord og syd for broerne og formidle den nødvendige rådgivning af skibstrafikken, når storebæltsforbindelsen står fuldt færdig.

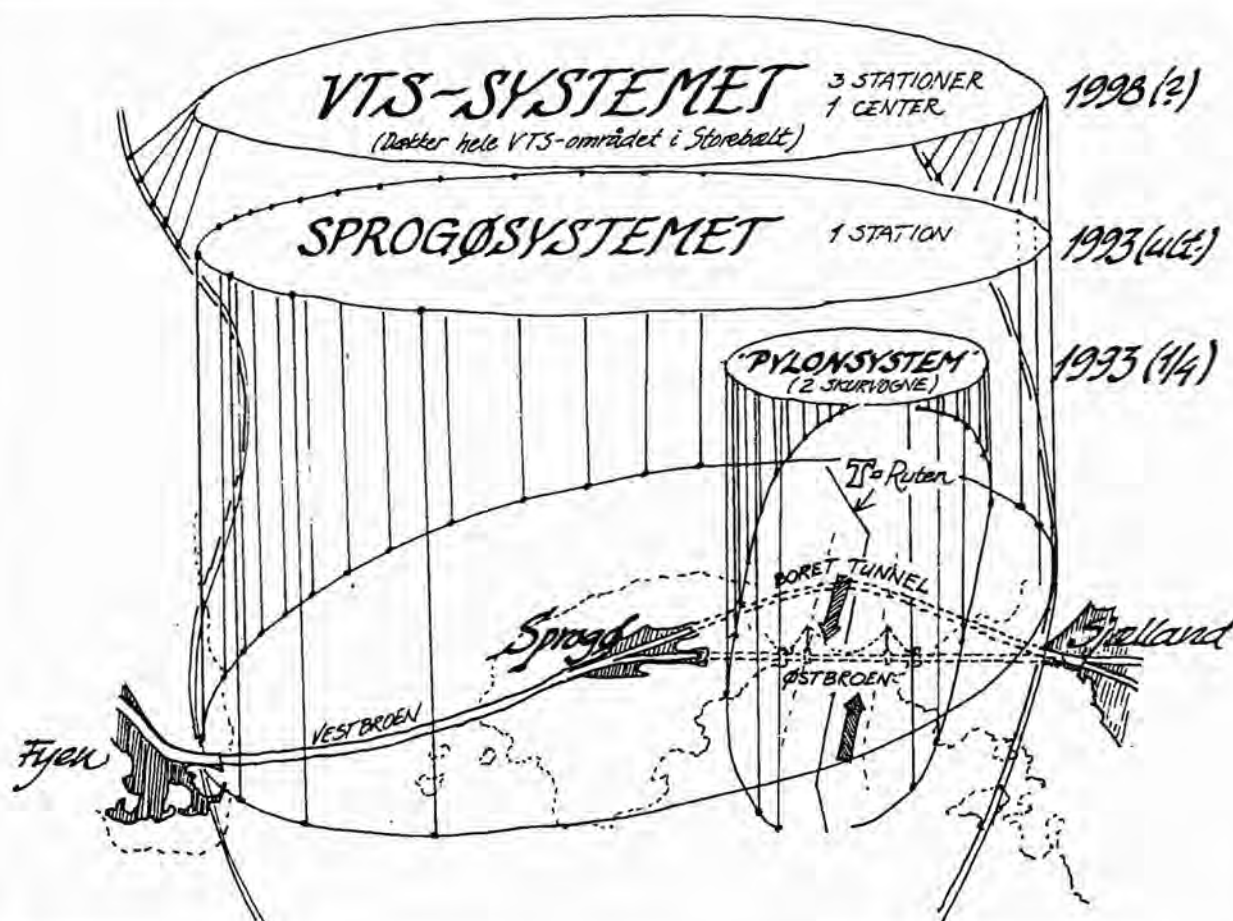
Det har andre steder i verden vist sig, at der til generel sikring af skibsfarten og miljøet med fordel kan oprette VTS-systemer, hvor VTS står for Vessel Traffic Service.

Som eksempel kan nævnes VTS-systemer i

den engelske kanal ved Dover og Brest samt i Kattegat ved indsejlingen til Göteborg havn.

Senere har Søfartsstyrelsen, inspireret af en forespørgselsdebat i Folketinget, fundet det uacceptabelt, at sikkerheden i området ikke skulle understøttes i selve byggefasen fra pylonnernes etablering og færdiggørelse til den endelige ibrugtagning, hvor det permanente system vil være operativt.

De midlertidige systemer er efter krav fra Arbejdstilsynet i VESTSJÆLLANDS AMT



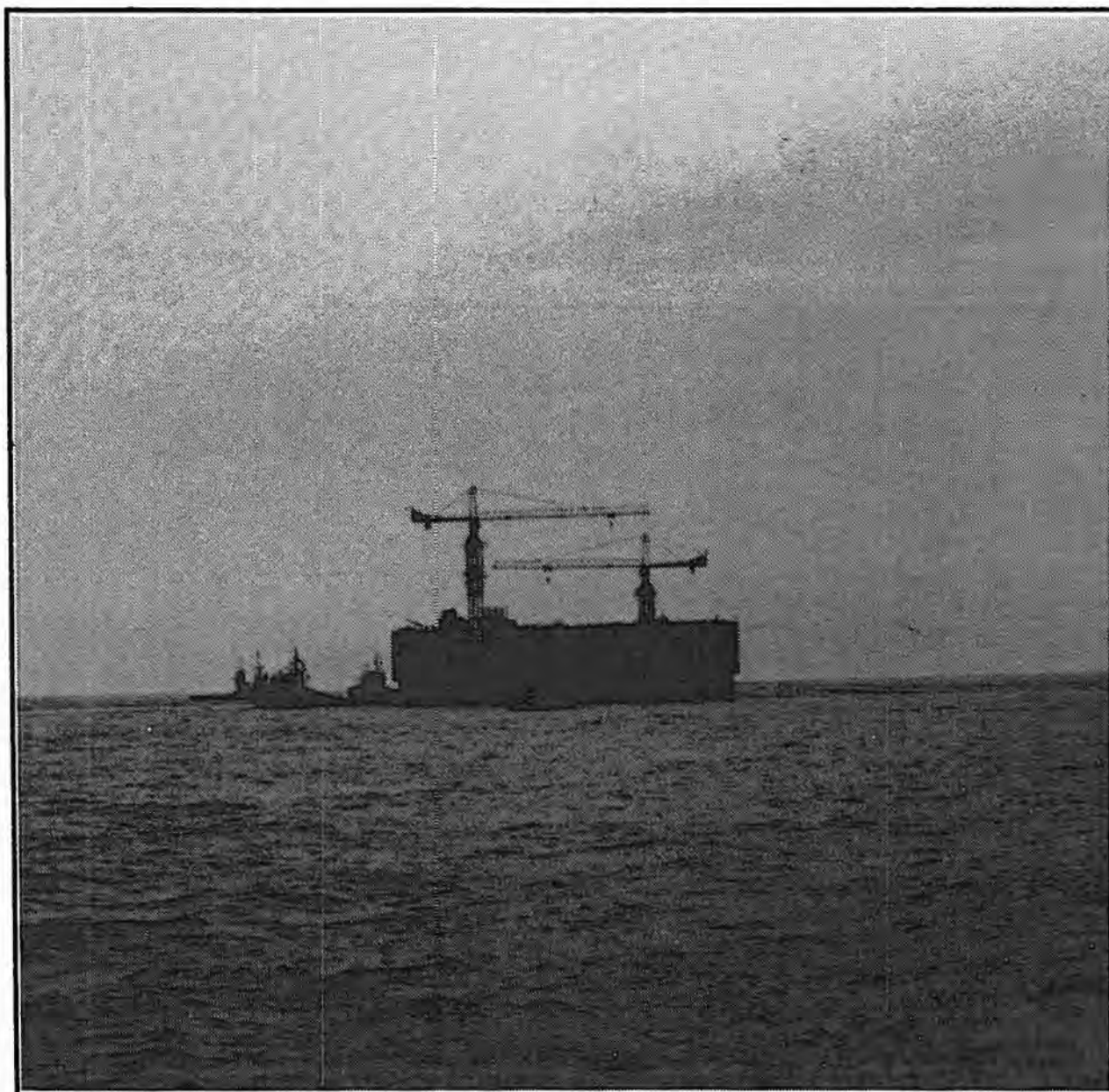
derfor nu besluttet indført.

Det første, der efter sit hovedformål kaldes, **PYLONSYSTEMET**, er allerede pr. 1. april i drift til sikring af arbejdspladserne ved etablering af Østbroens to store bropiller og deres fundamenter.

Pylonsystemet vil senere, i takt med arbejdets fremskriden glide over i endnu et midlertidigt informationssystem, **SPROGØSYSTEMET**, der indrettes i den på Sprogø placerede radarstation, der anskaffes efter de specifikationer, som skal gælde for det endelige **VTS-SYSTEM**.

Sprogøsystemet vil tage sig af sikkerheden både for Vestbroen og færdiggørelsen af Østbroen.

Lederen af den nye informationsstation i Pylonsystemet, der er etableret og i drift til beskyttelse af de igangværende arbejder omkring og i de to store pyloner, der senere skal bære de verdensrekord høje bropiller på Storebæltsforbindelsens østbro, lægger ikke fingrene imellem, når han beretter om den daglige indsats. Han og det øvrige personel har fået ansvaret for, at skibstrafikken får de nødvendige oplysninger til tiden, så kollisioner med de nu placerede rammekonstruktioner til pylonerne kan undgås. Informationerne gives døgnet rundt fra den første af de tre VTS- og informationssystemer, der vil afløse hinanden ved Storebæltforbindelsen. Søværnets operative Kommando er udpeget til at stå for den daglige drift af alle tre systemer.



En af de store sænkekasser på vej til position i Østerrenden

BAGGRUNDEN

Folketinget har ved vedtagelse af loven om anlæg af den faste forbindelse over Store Bælt besluttet, at trafikken over bællet skal flyttes fra færgerne til en fast forbindelse, som består af en 6,6 kilometer lang motorvejs- og jernbanebro, VESTBROEN, der udgår fra Knudshoved på Fyn, og efter passage af Vesterrenden går ind på en dæmning vest for Sprogø. Motorvej og jernbane skal sammen

Det er i lighed med hvad, der gælder for det senere "VTS-system", overdraget til Søværnets operative Kommando at oprette og drive PYLONSYSTEMET.

krydse Sprogø. Herfra føres jernbanen ned i to otte kilometer lange tunneler under Østerrenden. Tunnelerne bores mellem 10 og 40 meter

BAGGRUNDEN for de seneste bestræbelser i retning af at forbedre sikkerheden for alle former for trafik over og på Store Bælt er etableringen og den senere drift af en fast storebæltsforbindelse

under havbunden og ender på Halsskov Odde på Sjælland. Motorvejen går fra Sprogø til Sjælland på ØSTBROEN, som bliver en 6,8 kilometer lang højbro.

I byggefasen passerer fartøjer og byggeelementer af stærkt varierende størrelser farvandet i en for udenforstående uoverskuelig strøm. Det er derfor af trafikministeren bestemt, at der oprettes et midlertidigt informationssystem, i folkemunde kaldet PYLONSYSTEMET.

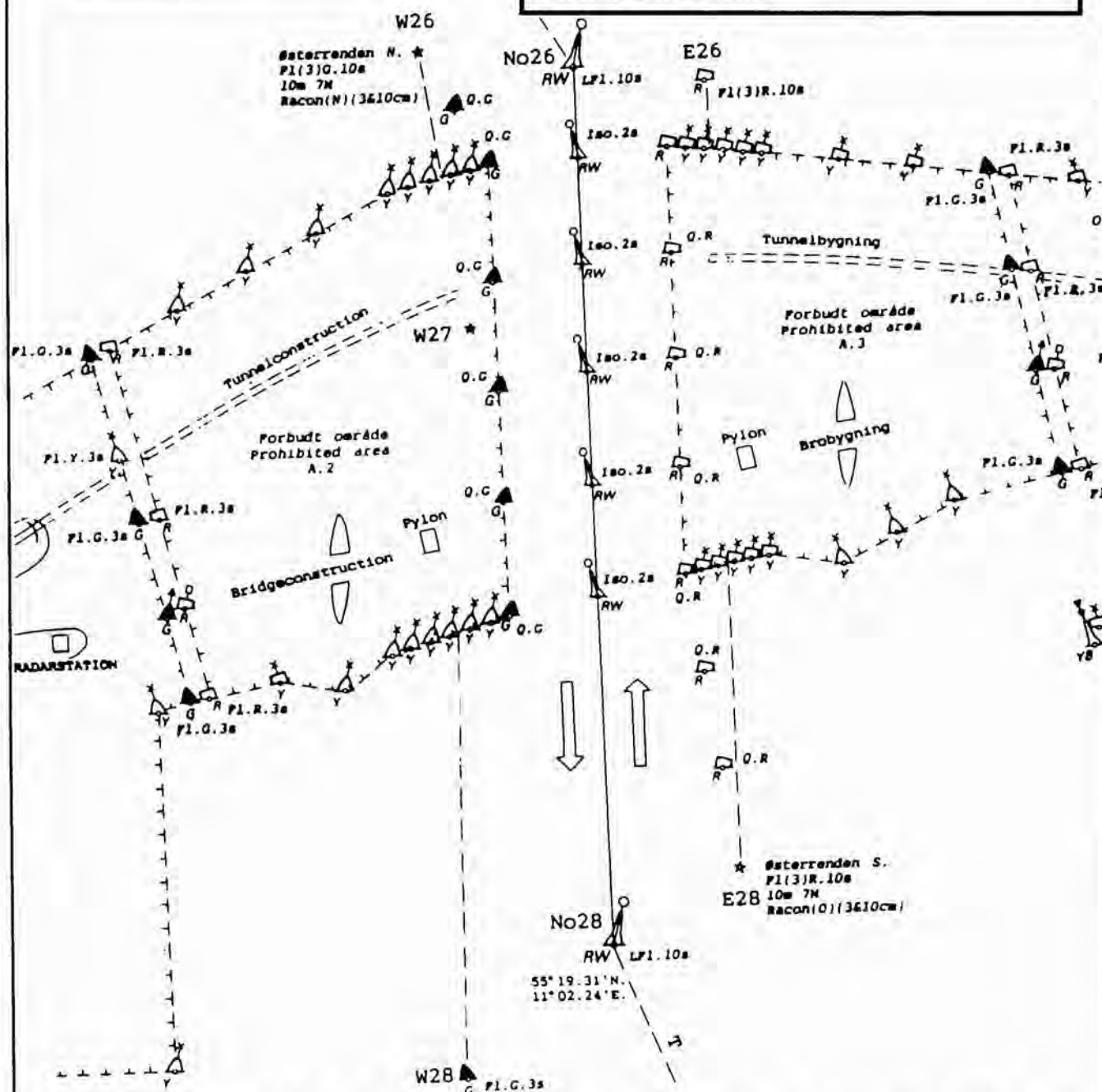
Pylonsystemet oprettes på Sprogø. Ved etableringen af det endelige VTS-system placeres kontrolcentret på Flådestation Korsør, hvor de fleste faciliteter og naturlige back-up ressourcer findes i forvejen.



Flådestation Korsør set fra søsiden

SITUATIONEN

Den maritime verden har hele tiden været holdt orienteret om, at Storebæltsforbindelsen var under bygning. Under arbejdets udførelse er skibsfarten derfor løbende blevet orienteret om udviklingen i byggearbejderne. Der orienteredes således om etablering af en omfattende og vel tilrettelagt ny afmærkning af arbejdsområderne for Østbroen, hvor dybvandsrutens (rute T) trafikseparering går igennem Østerrenden.



Uagtet den udlagte afmærkning har der været observeret en halv snes episoder, hvor gennemsejlende skibe har fejlnavigeret i forbindelse med deres passage af arbejdsområderne.

Een af disse episoder resulterede i påsejling af en af ankerblok-øerne, medens de andre situationer blev afværget i sidste øjeblik.

HVAD GØRES DER

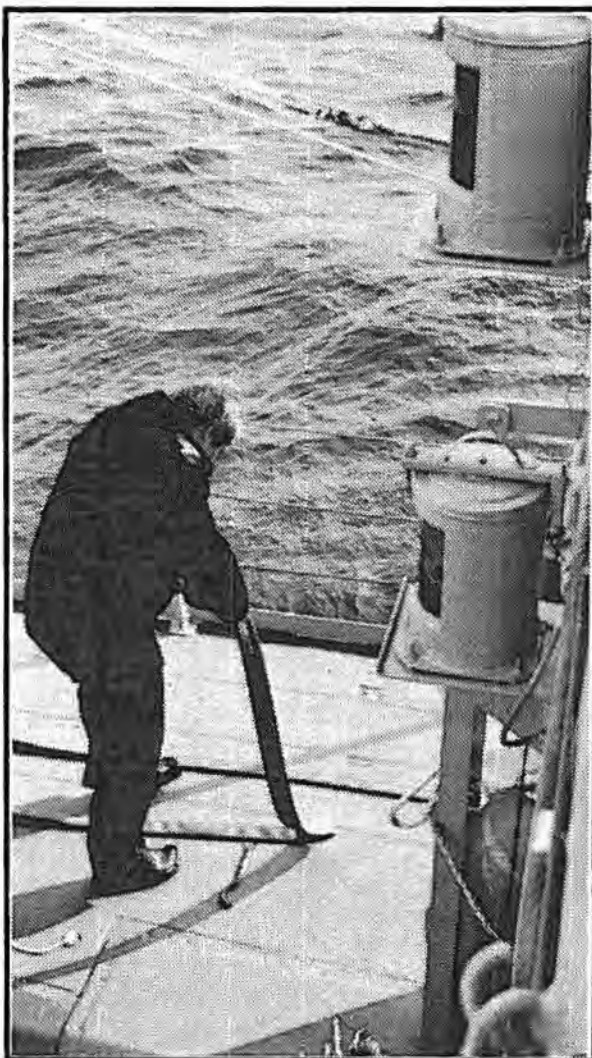
VEJLEDNING AF TRAFIKKEN

Formålet med et informationssystem er at opdage og advare skibe, der fejlagtigt har kurs mod broanlæggene, og som kan udgøre en trussel mod disse. Systemet skal kunne registrere skibe, der overtræder sejladsrestriktionerne, samt vejlede skibstrafikken på en sådan måde, at situationer, der kan udgøre en risiko for broens sikkerhed, undgås.

ASSISTENCE I NØD

Systemet skal ligeledes, i begrænset omfang, kunne yde assistance ved ulykker.

Driftsorganisationen for informationssystemet og driftsorganisationerne for henholdsvis baneforbindelsen og vejforbindelsen skal sikre et nødvendigt samspil mellem overvågningssystemerne for skibstrafik, banetrafik og vejtrafik, herunder konstant ajourføring af koordinerede nødplaner for større uheld, der berører flere af trafikarterne. Den skal således sikre, at al trafik (tog- som biltrafik) på broen stoppes, hvis der skulle opstå en overhængende fare for påsejling af Vestbroen.



Transportabel brandpumpe gøres klar i en marinekutter

ANDEN RÅDGIVNING

Systemet skal endvidere kunne forsyne skibsfarten i området med relevante meteorologiske informationer, oplysninger om anden trafik og om andre relevante forhold, der kan gøre det muligt for navigatøren om bord i et skib at planlægge sejladsen bedre og derved bidrage til at forøge sejladssikkerheden.

Denne informationstjeneste og navigatoriske assistance til skibsfarten er en vigtig motivationsfaktor, der skal sikre størst mulig deltagelse i informationssystemet.

Informationssystemets formål.

Det midlertidige systems væsentligste formål er at sørge for sikkerheden for de mennesker, der under vandspejlsniveau skal arbejde i sænkekasserne, og som er i direkte fare ved en påsejling af den tynde spunsvæg, der holder vandet ude fra arbejdspladsen. Varslingssystemet, og de tilhørende alarmering- og evakueringsplaner skal sikre, at arbejdspladsen kan evakueres hurtigt i tilfælde af en truende situation. Informationsstationen er etableret på Sprogø.

OMGIVELSERNES BETINGELSER

Meteorologiske forhold.

Ifølge statistiske oplysninger fra Danmarks Meteorologiske Institut (DMI), er det karakteristisk for sigtbarheden i Storebælt området, at dagslyskonditioner indtræffer i Storebælt i omkring 50% af den totale tid af året. Om sigtbarheden er iøvrigt beregnet, at den vil være reduceret til under 2,7 sm (5 km) i omkring 25 % af den totale tid.

BILLEDE AF TRAFIKKEN

Trafikken i Storebælt er karakteriseret af stor tæthed forårsaget af gennemsejlende skibe af alle størrelser, som benytter Storebælt til gennemfart til/fra havne i Østersøområdet. Hovedparten af trafikken passerer gennem Østerrenden. Udover den gennemsejlende trafik vil der være lokal trafik bestående af fiskere, sejlbåde, andre fritidsfartøjer og færgetrafik

indtil broen står færdig og tages i brug. Hovedparten af denne trafik forventes primært at ville passere syd for selve brolinien bl.a. på grund af placeringen af marinaer i Nyborg og Korsør.

Trafikanalyse foretaget før broens bygning har vist, at Storebælt årligt har ca. 21.500 gennemsejlinger af skibe over 50 bruttoregistertons (BRT), som fordeler sig på følgende måde:

STØRRELSE OG ANTAL AF PASSERENDE SKIBE

SKEMA

STØRRELSE (DWT)	ANTAL GENNEMSEJLINGER - STOREBÆLT	HELAF GENNEM VESTERRENDEN	- OG GENNEM ØSTERRENDEN
< 1000	4400	2200	2200
1000 - 3000	4101	1595	2506
3000 - 10000	7500	210	7290
10000 - 40000	4250	-	4250
> 40000	1251	-	1251
TOTALE ANTAL SKIBS-PASSAGER	21502	4005	17497

Bredden af Store Bælt mellem Knudshoved og Halskov er ca. 10 sømil (18,5 km.).

Bygningen af den faste forbindelse vil medføre, at gennemgående og lokale skibe kanaliseres til to gennemsejlingsfag på hver 104 meter for Vestbroens vedkommende, og for

Østbroens vedkommende til en gennemsejlingsbredde på ca. 1500 meter. Såvel fritidsfartøjer som fiskeskibe vil til gennemsejling frit kunne vælge ikke afmærkede brofag uden for de centrale fag i Vestbroen og ved Østbroen benytte to sejltreder til småskibstrafikken.

FARE KATEGORIER

Vestbroen, hvis gennemsejlingshøjde er 18 m, er konstrueret til at kunne modstå en påsejling af et skib op til 2.000 tons dødsvægt.

Passage af Vestbroen er imidlertid kun tilladt for skibe op til 1000 TDW og en mastehøjde på 18 meter.

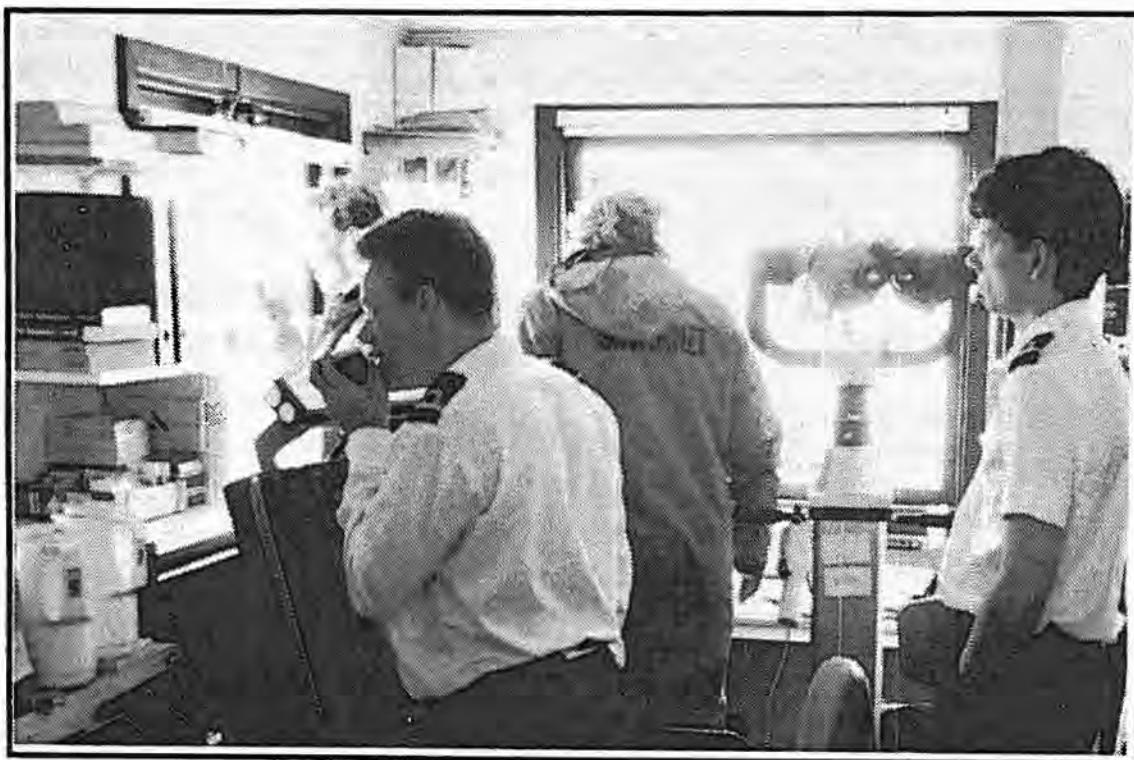
Østbroens piller er sikret mod direkte påsejling ved anlæg af "afviserør", som enten

stopper eller ændrer kurs ved de skibe, der af en eller

anden grund tager retning mod en af bropillerne.

Der er meldepligt inden passage af Vestbroen.

TRADITIONELLE SIKKERHEDSFOR- ANSTALTNINGER



Informationstjenesten arbejder i døgndrift.

Rutinemæssig information til skibsfarten.

Medens Østbroen bygges vil der for sejladsen gennem området gælde bekendtgørelser, der udarbejdes af Søfartsstyrelsen.

Der vil gennem "Efterretninger for Søfarende" blive udsendt oplysninger om midlertidige rettelser til farvandsafmærkningen i og omkring trafiksepareringen i Østerrenden. Der vil desuden dagligt blive orienteret om tidspunkter

for større aktiviteter på og omkring Østbro- "byggepladsen", som kan være til gene for den gennemsejlende skibsfart. Relevante informationer og advarsler vil ligeledes blive udsendt over Danmarks Radios farvands efterretninger, hvoraf nogle desuden vil blive udsendt som "Navigational Warnings" over kystradiostationer.

Navigeringens udførelse

Til støtte for navigatøren findes om bord i skibe et bredt spektrum af hjælpemidler. Disse spænder fra terrestrisk navigation udført med relativt primitive instrumenter baseret på visuelle observationer til avanceret og datamat-assisteret, elektronisk udstyr til både pladsbestemmelse og antikollisions-formål. Til brug for terrestrisk navigation, findes en lang række distinkte punkter på kysten samt en række øer og fyr, som muliggør en meget sikker positionsbestemmelse. Disse punkter kan også bruges til navigering ved hjælp af radar.

Farvandsafmærkningen

Skibstrafikken i den internationale trafikrute - rute T - benytter afmærkningssystemet, der markerer to trafiksepareringszoner, hver på en bredde af 475 meter gennem passagen mellem de to pylonpositioner. Farvandet er meget grundigt afmærket med bøjer, bundfaste (vinkel-) fyr og fyr på land, hvoraf flere er forsynet med radarsvareanordning (racon), der muliggør identificering i usigtbart vejr.

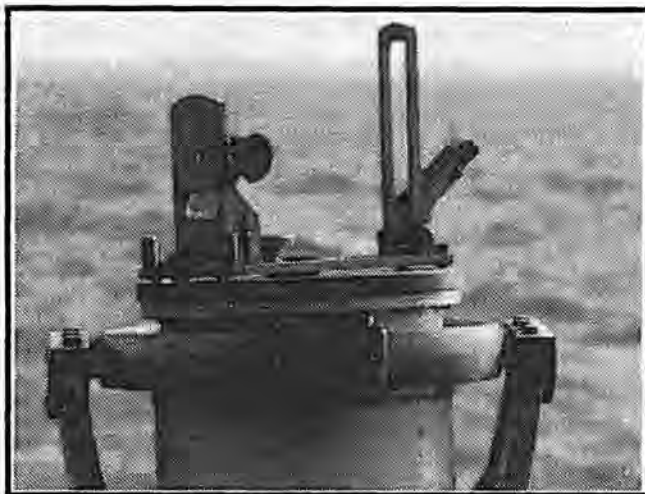
Elektroniske NAV-midler.

Udover farvandsafmærkningen, dækkes Storebælt af radionavigationssystemet DECCA, som i dette område har en god nøjagtighed.

Søkort og publikationer

Der findes i dag ikke et søkort i rimelig målestok, som samlet viser hele VTS-området. Søkortene 141 og 142 viser VTS-området, men da de har overlap netop i broområdet, er det blevet besluttet i fremtidige søkort, at rykke den uheldige overlap til området lige nord for Langeland. Af specielle "VTS-værktøjer", der skal integreres i Storebæltssøkortene, er der planlagt:

Rapporteringslinier,
radarreferencelinier og
ankerpladser.



Gyrokompas til visuel pejling

Den observerede praksis.

Ved de indsamlede informationer om skibes anduvning og besejling af Østerrenden, hvor 15 gennemsejlende skibe i perioden ultimo JUN 92 til AUG 92 er observeret at have fejlnavigeret, eller at have været i tvivl om deres position, fremgår det, at

- i tre tilfælde befandt sydgående skibe sig ca. 1 sømil for langt mod vest ved anduvningen til trafiksepareringen,

- i tre tilfælde har skibe reduceret farten og vendt 360 grader under anduvning,

- i 4 tilfælde er skibene stoppet op under anduvningen, samt

- i 5 tilfælde har skibe spurgt andre skibe og færger om besejling af Østerrenden.

KYSTUDKIGSSTATIONER

En del af søværnets farvandsovervågningsorganisation består af en række kystudkigsstationer, som bidrager til opbygningen af det overfladebillede, som findes hos Søværnets operative Kommando. Da specielt fire af stationerne (Røsnæs, Omø, Føllesbjerg og Albuen) ligger ved indgangen til VTS-området, vil disse fire stationer også melde direkte til VTS-Centret.



Udsyn fra Flådestation Korsør

SHIPPOS

kategori at rapportere deres sejlads gennem danske farvande.

Fra SHIPPOS, som er et frivilligt meldesystem for den internationale handelsflåde, får "pylonsystemet" informationer omfattende deres kurs, fart og position, samt forventede passagetidspunkt af et antal rapporteringslinier i Rute - T for:

I tilslutning til det nyoprettede informationssystem må man ikke glemme det siden 1970'erne allerede virkende rapporteringssystem, benævnt SHIPPOS, som blev etableret som en foranstaltning til forebyggelse af kollisioner mellem store skibe med deraf følgende risici for forureningskatastrofer. Systemet er godkendt gennem den internationale maritime søfartsorganisation IMO og anbefaler ("recommends") store skibe af enhver

- Alle skibe på 20.000 BRT/BT og derover,
- alle skibe med en dybgang på 13 m og derover,
- alle fartøjer på 1600 BRT/BT og derover lastet med olie, gas, eller kemikalier,
- alle skibe, som medfører radioaktiv ladning

Herudover modtages informationer om forureningsfarlige skibe, som af EF er pålagt meldepligt, når de er over 1600 BRT/BT og på vej til en EF-havn.

Den midlertidige informationsstation - (PYLONSYSTEMET)

Informationsstationen med Sprogø Fyr i baggrunden



Lodser.

Det danske lodssystem under Farvandsvæsenet fungerer normalt med rådgivning og lodsning gennem danske farvande generelt og specielt gennem det berørte område.

OPGAVER, MATERIEL OG PERSONEL

Den midlertidig informationsstation, der som beskrevet er etableret på Sprogø, udstyres med radarer og radioer og vil under gunstige forhold tillige kunne skaffe sig visuelt overblik over den forventede intense trafik samt arbejdsfartøjer i byggefasen i arbejdsområdet i Østerrenden. Stationen vil være døgnbemandet og vil fra entreprenøren modtage løbende information om arbejds trafik i arbejdsområdet. Denne information sammenholdes med SHIPPOS bevægelserne og radarbilledet, hvorefter et samlet overblik af trafiksituationen kan etableres til eventuel støtte for gennemsejlede skibe. Informationsstation Sprogø holder lyttevagt på de



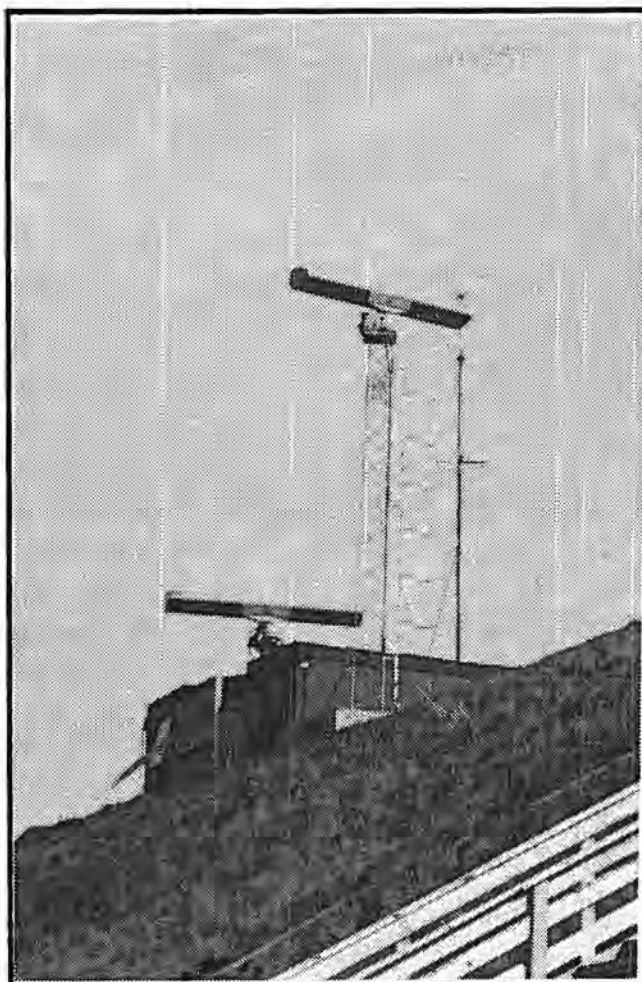
Koncentreret kommunikation

relevante maritime sikkerheds- og nødfrekvenser, samt på VHF, kanal 11. Stationen kan også kontaktes over det offentlige telefonsystem. Skibsfarten er blevet orienteret om, hvorledes man kontakter informationsstationen på kanal 16 - nemlig ved anvendelse af kaldesignalet "GREAT BELT EAST". Det pågældende skib kan derefter om nødvendigt modtage assistance, hvis et øjeblikkeligt behov herfor opstår eller på kanal 11 eller en anden af stationen anvist disponibel VHF-kanal modtage informationer om den eksisterende situation i broområdet, f.eks. om afmærkningen, fyr, anden trafik, vind og strøm o.s.v.

-Informationer af væsentlig interesse for skibsfarten om særlige forhold i trafiksepareringsområdet vil af Informationsstation Sprogø blive udsendt på VHF, kanal 11, efter en forudgående annoncering over kanal 16.

Alle skibe, der sejler gennem området, opfordres til at aflytte disse udsendelser.

Særlige oplysninger om gennemsejlingsforholdene i trafikruterne vil blive annonceret dagligt over Danmarks Radios farvands efterretninger og vil desuden blive udsendt som "Navigational Warning" over kystradiostationerne.



Antennetunge skurvogne

MATERIEL TIL PYLONSYSTEMET

- 2 civile 10 cm radarer med antenner**
- 2 standard ARPA-display med videoplotterfunktion**
- 1 omkoblingsenhed for radarerne**
- 3 civile VHF-radioer med antenner**
- 1 civil radiopejler VHF/DF med antenne**
- 2 komplette TV-udstyr (med optage -og monitoringsfunktion)**
- 2 standardtelefoner**
- 2 mobiltelefoner (NMT 900 Mhz) med tilbehør**
- 1 standard telefax og PC med printer og programmel**
- 1 SCANTER-display med særlige farvandsovervågningsfaciliteter**

Følgende materiel er i henhold til specifikationer fra Søværnets operative Kommando og Søværnets Materielkommando anskaffet til det midlertidige informationssystem:

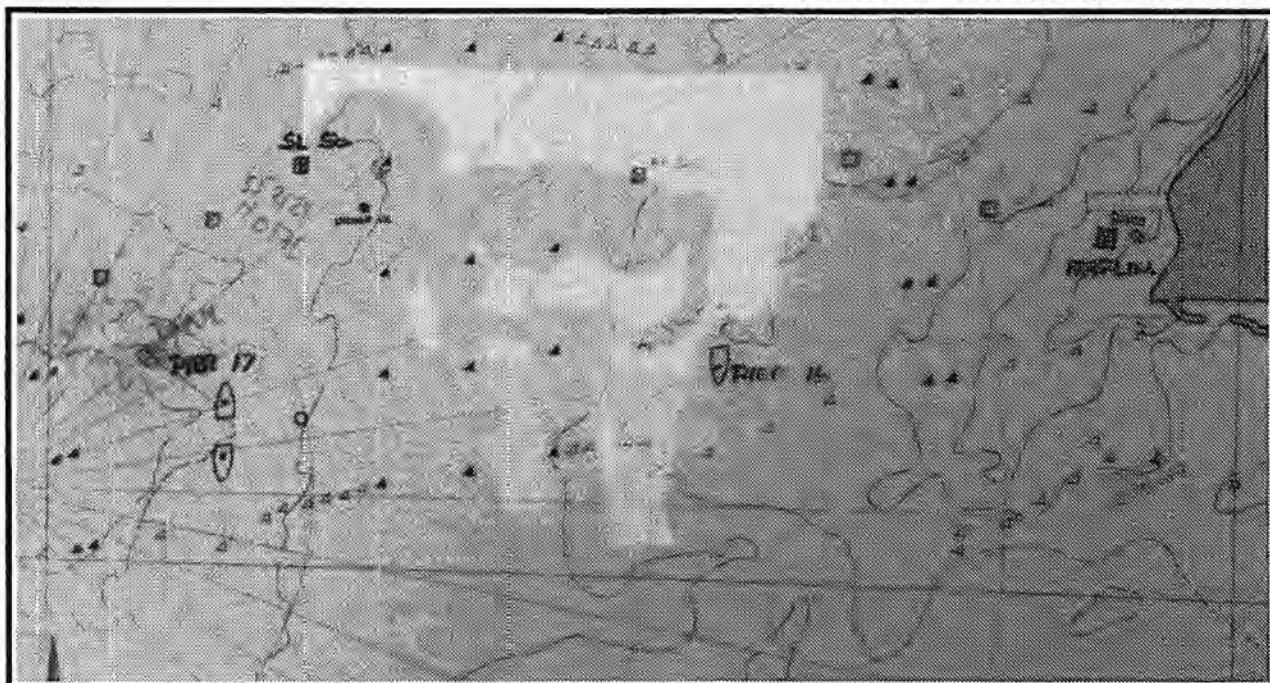
Dertil kommer forskelligt rekorderingsudstyr og reservedele, tilpasninger m.v., rum m. nødvendig strøm, varme o.s.v.

Visuelle hjælpemidler

Fra stationen er der et godt overblik over bygge området. Blandt udstyret er der et par kraftige kikkerter til supplerende af det blotte øje, når der skal læses skibsnavne m.v. (ved de

senere systemer vil kikkerterne være afløst af fjernstyrede kameraer med større synsevner i mørke.)

Grid forankret i stationen til plot af bl.a. visuelle obs.



Kommunikation



In- og extern kommunikerer

Kommunikation til og fra informationsstationen foregår via tre VHF kanaler, 10, 11, og den internationale nød- og kaldefrekvens, kanal 16, samt kanal til afviserfartøjerne, telefon og telefax.

Identifikationskrav.

Hvis rådgivningen skal fungere efter hensigten og de pålagte opgaver løses, vil det være et krav at:

- Ingen skibe passerer VTS-området uden at være identificeret inden passage.
- Ingen lokale skibe, såsom lystbåde, fiskerbåde, færger kan optræde uden at være positivt identificeret i visse zoner af området.

Uddannelse

Efter særlige uddannelsesplaner godkendt af Søfartsstyrelsen m. v. har uddannelsen af det involverede personel fundet sted på Svendborg Navigationsskole og "søværnets center for simuleret sejladsuddannelse og træning" på Søværnets Taktik- og Våbenskoles, Kampinformationskursus. Kurset varede 14 dage og indeholdt opfriskning af en del gamle, under tidligere uddannelser i søværnet og igennem praktisk sejlads, indøvede rutiner, samt nye procedurer for dobbeltsikret kommunikation.



Kampinformationskursus (AIS) i Frederikshavn

Som den daglige drift fungerer nu

Faciliteter

Den midlertidige informationsstation er etableret i skurvogne med antenneopstilling på rampen til Østbroen på Sprogø.



I ensom majestæt på den enorme rampe

Vagt, beredskab og bemanning

- Skibsfartens passage af Østerrenden og arbejdet på Østbroen skal kunne foregå uden afbrydelser. Den midlertidige sikkerhedsorganisation må derfor være bemanded i døgndrift, rede til at yde optimal sikkerhedsassistance til arbejdspladserne i arbejdsområderne samt til skibsfarten.
- Dette betyder for Informationsstation, Sprogø, at der skal være to navigatører konstant på vagt, og det medfører, at der skal oprettes 6 vagthold á to navigatører - ialt 12 m/k til varetagelse af vagten.

Afviserfartøjer;

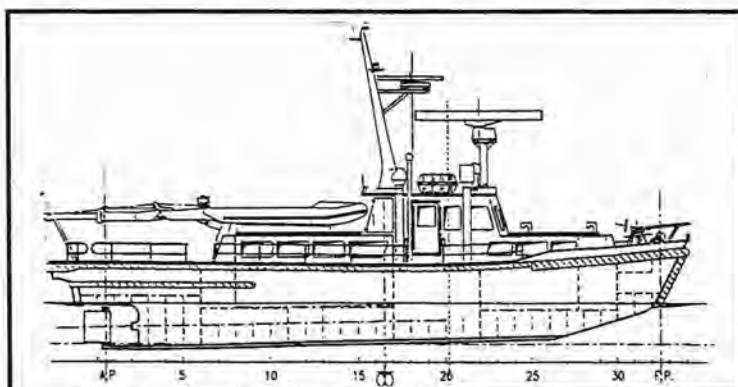
Til støtte for informationsstationens virksomhed er tilknyttet to afviserfartøjer, der har følgende opgaver:

- I de tilfælde hvor informationsstationen ønsker at komme i kontakt med et skib, hvis navn er ukendt for informationsstationen, afsendes det nærmeste afviserfartøj for at identificere vedkommende skib.
- Skulle et skib i sin sejlads forbi arbejdsområderne via trafiksepareringen i Østerrenden give informationsstationen begrundet mistanke (f.eks. sejler uden for den almindelige rute) om, at skibet på grund af fejlnavigering vil sejle ind i arbejdsområderne, skal afviserfartøjet:
- På ordre fra informationsstationen sejle skibet i møde og eventuelt identificere dette, samt hvis skibet ikke reagerer på radioopkald på VHF kanal 16 ved tegn og bevægelser (brug af råber, lyskugler, flag, viften med arme og/eller brug af projektører) gøre skibet forståeligt, at det skal stoppe sin nuværende sejlads og følge afviserfartøjets anvisninger. Hvis det måtte ønskes af skibet, vil afviserfartøjet kunne lede skibet over i trafiksepareringen eller til en sikker ankerplads for afventning på lods.
- Hvis skibet af den ene eller anden grund skulle undlade at reagere på afviserfartøjets tegn og signaler, skal informationscentret kontaktes for indhentning af forholdsordre.
- I perioder, hvor konstruktionsarbejdet udføres i trafiksepareringens trafikruter eller disses nærhed, vil der være udlagt to vagtskibe, et ved den nordlige og et ved den sydlige ende af trafiksepareringen. Vagtskibene vil vise ordet "GUARD", der er belyst om natten, og vil desuden være udstyrede med forskelligt kommunikationsudstyr, herunder VHF, projektør og signalpistol.

Afviserfartøjerne og deres bemanning.

Da afviserfartøjerne skal operere i et meget trafikeret område ofte under vanskelige forhold, er der under løsningen af en opgave to navigatører på broen.

Een til at sejle skibet og een til at varetage løsningen af opgaven (betjene radio, lys o.s.v.).

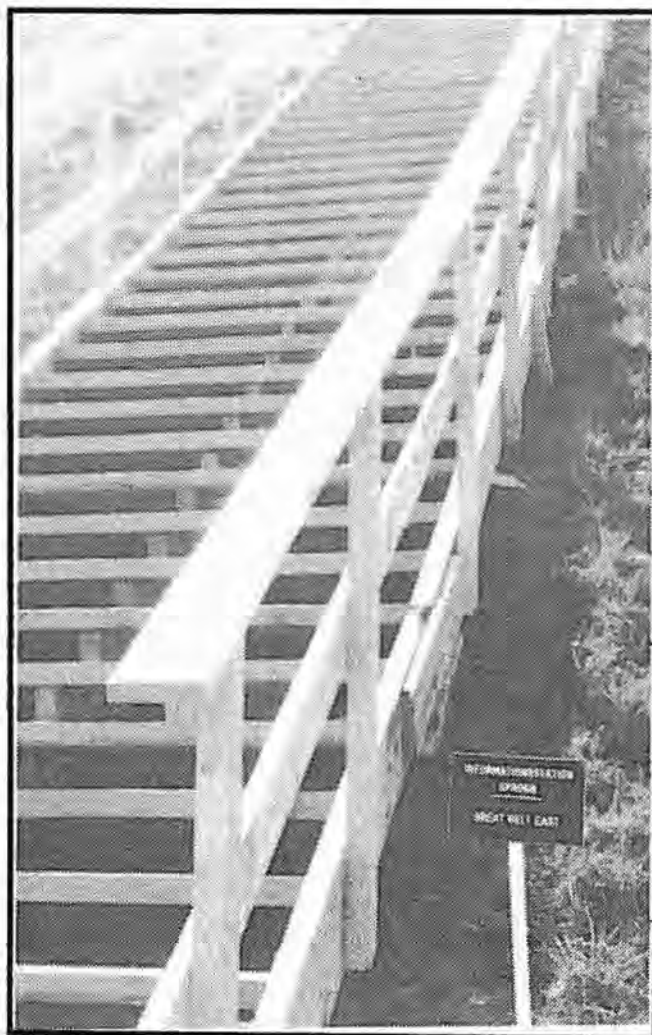
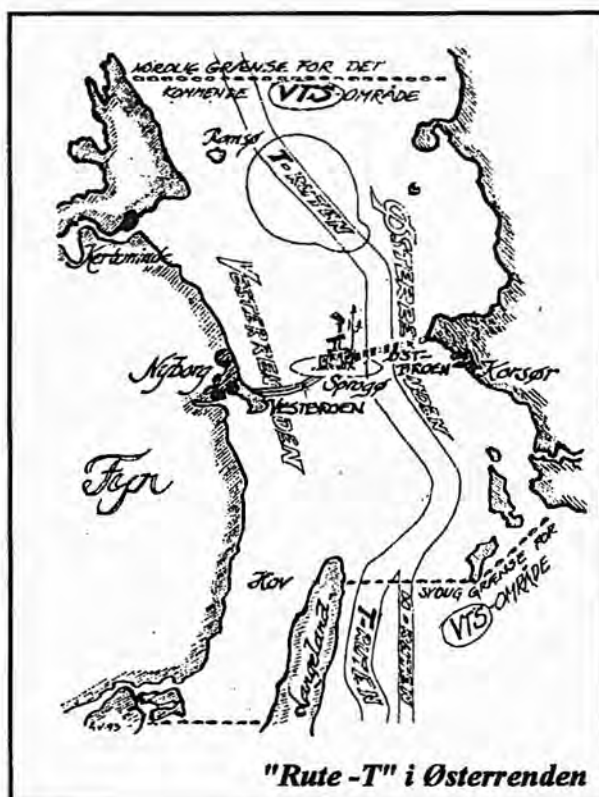


Afviserfartøj GREAT BELT ONE

AFVISNING AF SKIBE

Besejlingen af Storebælt foregår dels igennem Østerrenden, dels igennem Vesterrenden. Søfartsstyrelsen har som allerede omtalt, fastlagt arbejdsområderne m.v. for Østerrenden og IMO har godkendt, at der med virkning fra den 8. januar 1993 blev oprettet en trafikseparering for at lette gennemsejlingen.

Den nuværende dybvandsrute gennem Østerenden, Rute T, har "knæk" umiddelbart nord og syd for arbejdsområderne. Det vil derfor ofte være vanskeligt, før umiddelbart efter skibenes drej i disse "knæk", overhovedet at vurdere, om der er risiko for "påsejling" af arbejdsområderne. Hertil kommer at tekniske problemer i skibene, f.eks. ror- eller maskinhavarier, i værste fald kan ske umiddelbart i forbindelse med passagen af trafiksepareringen med deraf følgende påsejlingsrisiko, uden at det er muligt at varsle eller gribe ind.



Gennemførelse af en afvisning.

Et skib, som i sin sejladslads giver begrundet mistanke om, at det, hvis der ikke gribes ind udefra, vil sejle ind i arbejdsområderne, kontaktes af informationsstationen, som gør skibet opmærksom på, at det - efter informationsstationens opfattelse - har en forkert kurs, der kan medføre en grundstødning eller påsejling af en arbejdsplads. Samtidigt afsendes afviserfartøjet for eventuel afvisning af skibet.

Ombordsætning af personel fra afviserfartøjet findes ikke aktuelt, idet intet skib forudses med "ond vilje" at ville påsejle arbejdspladserne i Østerrenden.

Skulle et skib under afvisningsopgavens udførsel komme arbejdspladserne så nær, at varslet for rømning af arbejdspladserne er tæt på at blive overskredet, aktiverer informationsstationen ufortøvet den fastlagte procedure for evakuering af personel fra arbejdspladserne

NOTATER:

SØVÆRNSORIENTERINGs adresse er:

Søværnets operative Kommando,

att. SVN ORT, Postbox 483, 8100 Århus C

Telefon: 86123099 / (selvvalg) 86123011 - 6354. Fax: 6357

Redaktion og Lay-out: Orlogskaptajn Sven Voxtorp,

ansvar overfor presseloven: Kommandør E. Fage-Pedersen.

Tryk: Søværnet, Korsør.

Indholdet kan frit citeres med angivelse af kilde. ISSN 0907 - 5038