Odense d.31/10 2026

Skibet Ark i Odense

Skibet Ark, som nu ligger i Odense Fjord, har været igennem en rejse, der viser, hvordan det modtages her i det nordeuropæiske land, der forfatningsmæssigt giver den protestantiske udgave af kristendommen en særstatus.

Med sit navn skriver det sig både ind i den eksisterende kristne fortælling såvel som sin egen konkrete fortælling om en rejse gennem den sociale virkelighed, som omgiver det.

Den kristne fortælling

Handler om, at Gud blev træt af menneskeheden med et par undtagelser. Utilfredsheden med hans skaberværk resulterede i, at han udryddede de fleste repræsentanter for menneskeheden og alle arterne via den planlagte syndflod.

Han bad Noa om at lave sit Ark og bringe en hun og en han fra alle arter om bord. Og så udrydde han alle andre via syndfloden.

Den kristne fortælling handler altså om, at verdens skaber ikke syntes, at de livsformer, som han havde sat i verden, var gode nok til hans skabte verden.

Den konkrete fortælling om skibet Ark

Fortællingen om det konkrete skib, Ark i Odense, viser, hvordan et skib modtages accepterende eller som ikke accepteret rundt omkring, ikke bare i Odense med i fjorden og på Fyns Hoved.

Skibet deler så at sige vandene.

Der er dem, der mener, at det er for grimt til at måtte være i fjorden, i deres havne og i det hele taget.

De mener på baggrund af forskellige former for æstetik og sanselighed, at skibet ikke er godt nok til verden, og at det skal væk.

Og så er der dem, der synes at det er sjovt og anderledes og som ikke har noget imod, at det findes her hos dem eller i det hele taget. Skibet findes og det skal have lov til at findes.

Skibet er blevet afvist i to private havne med den begrundelse, at det er for grimt. Det antages, at andre private havne vil gøre det samme, og at det er meningsløst at spørge ind her.

Da skibet har nogle dimensioner, som gør det ekstremt udfordrende at få det på land, er det praktisk talt umuligt at beskytte det mod de storme, som opstår i bestemte perioder af året. Det må derfor ligge for svaj, på samme måde som det ellers gør i løbet af de mere gunstige perioder af året.

Der er stor risiko for, at skibet vil forlise, fordi man af primært æstetiske grunde ikke vil have med skibet at gøre i private havne, og fordi Odense Kommune og Odense Havn ikke vil have det liggende midlertidigt beskyttet hos sig.

Juridisk set uden beskyttelse

Juridisk har skibet altså ingen mulighed for at komme i havn i forhold til eventuelle storme, som kan ramme området, hvor det opholder sig. Man kan sige at loven ikke sikrer skibets eksistens, tværtimod.

En afgørelse fra Trafikstyrelsen siger det sort på hvidt:

Kære Steen

Trafikstyrelsen har vurderet nedenstående klage og har følgende bemærkninger:

Modtagepligt, jf. havnelovens § 5
Det almindelige princip om modtagepligt indebærer at havne med offentlig adgang som udgangspunkt har pligt til at modtage skibe, i det omfang pladsforholdene tillader det.
Princippet om modtagepligt kan dog fraviges af sikringsmæssige hensyn som følge af ISPS-kodens implementering i dansk ret. Baggrunden herfor er, at anløb af skibe, der ikke opfylder de gældende sikringskrav, kan medføre, at havnen efterfølgende skal sikre sig, at havnefacilitetens sikring ikke er blevet kompromitteret.

Modtagepligten er udtryk for et generelt princip om, at havne med offentlig adgang som udgangspunkt skal være åbne for skibsanløb. Modtagepligten vedrører således ikke alene skibe i nød eller skibe med behov for en havneplads, men den almindelige adgang til at anløbe havnen.
Klager over tildeling af anløbsplads i havne, der er omfattet af modtagepligten, kan indbringes for Havneklagenævnet, jf. havnelovens § 16. Trafikstyrelsen varetager sekretariatsfunktionen for Havneklagenævnet, hvorfor klager indsendes til styrelsen (Klag over tildeling af anløbsplads).

Trafikstyrelsen bemærker, at Odense Havn A/S er omfattet af ISPS-reglerne, og at sikringsmæssige hensyn efter omstændighederne kan begrunde en fravigelse af modtagepligten. Hvorvidt havnens afslag konkret er berettiget, beror imidlertid på en vurdering af de nærmere omstændigheder, herunder begrundelsen for afslaget.

Trafikstyrelsen bemærker, at modtagepligten efter havnelovens § 5 vedrører skibes adgang til at anløbe havnen, herunder med henblik på lastning og losning. Modtagepligten indebærer derimod ikke en generel ret til at få stillet en havneplads til rådighed til midlertidigt eller længerevarende ophold, idet sådanne forhold som udgangspunkt er af privatretlig karakter og beror på aftale mellem havnen og den pågældende bruger.

Nødhavn
Miljøstyrelsen har udpeget nødområder for skibe med behov for assistance i danske farvande. Nødområderne kan anvendes i situationer, hvor der er risiko for forurening eller af hensyn til sejladssikkerheden.
Der henvises til Miljøstyrelsens oplysninger om nødområder.

Derudover varetager Forsvarets Maritime Assistance Service (MAS) opgaver vedrørende skibe med behov for assistance. Der henvises til Maritime Assistance Service.

Trafikstyrelsen bemærker, at reglerne om nødområder har til formål at håndtere situationer, hvor et fartøj som følge af en konkret faresituation har behov for assistance eller adgang til et beskyttet område. Reglerne indebærer således ikke en generel ret til at benytte en havn til midlertidigt eller længerevarende ophold med henvisning til forventede ugunstige vejrforhold.
Det forhold, at et fartøj på forhånd ønskes placeret i en havn i en bestemt periode for at undgå risikoen ved kommende storme, kan derfor ikke i sig selv sidestilles med en situation, hvor fartøjet har behov for adgang til et nødområde.

På baggrund af de foreliggende oplysninger vurderer Trafikstyrelsen, at rederens ønske om midlertidigt ophold i havnen ikke i sig selv er tilstrækkeligt til at anse forholdet for omfattet af reglerne om nødområder.

Trafikstyrelsens vurdering
Trafikstyrelsen bemærker, at det af den fremsendte korrespondance mellem rederen og Frem Sejlklub fremgår, at rederen har anmodet om midlertidigt ophold i havnen frem til december 2026, hvor fartøjet efter planen skal tages på land til vinteropbevaring. Anmodningen er begrundet i fartøjets særlige konstruktion og sårbarhed over for kommende efterårsstorme.

Trafikstyrelsen bemærker i den forbindelse, at reglerne om nødområder har til formål at håndtere situationer, hvor et fartøj som følge af en konkret faresituation har behov for assistance. Reglerne indebærer således ikke en generel ret til at benytte en havn til midlertidigt eller længerevarende ophold med henvisning til forventede ugunstige vejrforhold.
På baggrund af de foreliggende oplysninger vurderer Trafikstyrelsen, at rederens oprindelige anmodning vedrører et planlagt, midlertidigt ophold i havnen og ikke i sig selv kan sidestilles med en situation, hvor fartøjet har behov for adgang til et nødområde.

Trafikstyrelsen bemærker endvidere, at styrelsen ikke har hjemmel efter havneloven til at pålægge Odense Havn A/S eller Frem Sejlklub at stille en bestemt havneplads til rådighed for fartøjet.
Såfremt fartøjet befinder sig i en konkret faresituation, hvor der er behov for maritim assistance eller anvisning af et nødområde, henvises rederen til Forsvarets Maritime Assistance Service (MAS).

Venlig hilsen

Frederikke Jönsson
Juridisk fuldmægtig
Havne og VVM

Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V
Tlf.: +45 41 78 04 61
anfjo@trafikstyrelsen.dk
www.tbst.dk

Afgørelsen falder på baggrund af følgende klageskrift

Dato: 29. oktober 2026

Klage over Odense Havn A/S og Frem Sejlklub (Havnemyndigheden i Frem)

Hermed indbringes en officiel klage over Odense Havn A/S (offentlig erhvervshavn) samt Frem Sejlklub (Frem Lystbådehavn) for groft uansvarlig myndighedsudøvelse og brud på den søretlige modtagepligt af erhvervsfartøjer i dokumenteret nød og kritisk sårbar position.

Fartøjet **Ark (FTJ 8494)** er officielt registreret som et **erhvervsfartøj** i Skibsregistret og godkendt til sejlads i beskyttet farvand. På trods af gentagne, skriftlige advarsler om livsfarlige vejrforhold og overhængende risiko for havari, er fartøjet systematisk blevet afvist af de lokale havneinstanser. Skibet er i dag, den 29. oktober 2026, blevet tvunget til at forlade sin midlertidige kajplads og ligger nu i en ekstremt sårbar position for svaj ved Vigelsø uden adgang til sikker havn inden vinteren.

Kronologisk hændelsesforløb

- **15. oktober 2026:** Der rettes skriftlig henvendelse til Odense Kommune (v/ Pernille Stausholm) for at gøre

opmærksom på fartøjets akutte og sårbare situation i forhold til de kommende efterårsstorme.

- **19. oktober 2026:** Havnemyndigheden i Frem (Frem Sejlklub) sender et kortfattet, ubegrundet afslag på midlertidigt ophold. De anerkender risikoen ved at skrive: *"Vores bedste råd er at tage fartøjet på land nu / inden efterårs stormene begynder."* Havnen anviser dog ingen reel nødhavnsplads.
- **23. oktober 2026 (kl. 12:45):** Odense Kommune (v/ Michael Nørager Jensen) anerkender skriftligt, at Odense Havn drives som et kommunalt ejet aktieselskab, der er omfattet af havnelovgivningens regler for offentlige erhvervshavne, og at Trafikstyrelsen er rette tilsyns- og klagemyndighed. Kommunen afviser dog at påtage sig et nødretligt ansvar og foreslår i stedet urealistiske kranløsninger på land midt under en kommende stormweekend.
- **23. oktober 2026 (kl. 14:04):** Rederiet advarer skriftligt Odense Kommune om, at en kommende storm med vindhastigheder på op til **23 m/s** (søndag d. 25. oktober) gør det umuligt at flytte eller krane skibet i tide, og at skibet reelt befinder sig i en fastlåst og kritisk nødsituation.
- **25. oktober 2026 (kl. 03:48):** Under stormens rasen (målt op til 23 m/s og ekstrem lavvande) rettes der fornyet, akut skriftlig henvendelse til havnemesteren i Frem. Der advares eksplicit om overhængende risiko for havari og tab af uerstattelige værdier.
- **26. oktober 2026 (kl. 11:11):** Havnemesteren i Frem afviser i en mail at anerkende situationen som nød og påstår fejlagtigt, at henvendelsen kun drejer sig om almindeligt medlemsskab/ophold, på trods af de fremsendte meteorologiske data.
- **28. oktober 2026:** Fartøjet lægger i desperation til ved molen i Frem for at søge sikkerhed. Havnemesteren i Frem møder besætningen op i en synligt beruset tilstand (hvilket der er vidner på) og truer omgående med politianmeldelse for at tvinge skibet væk fra molen.
- **29. oktober 2026 (I dag):** På grund af det massive myndighedspres, manglende begrundelser og trusler om politianmeldelser ser reder sig nødsaget til at flytte fartøjet ud i en sårbar position for svaj bag molen ved Vigelsø, hvor skibet nu afventer efterårets storme uden beskyttelse.

Retligt grundlag for klagen

1. **Brud på offentlige erhvervshavnes modtagepligt:** Odense Havn A/S er ifølge Havneloven forpligtet til at tage registrerede erhvervsskibe ind. Havnens teamleder (Thomas Sonne-Schmidt) har givet et mundtligt, ubegrundet afslag på midlertidigt ophold og afvist, at det overhovedet er havnens ansvar at yde sikker havn til et erhvervsfartøj i en dokumenteret sårbar position.
2. **Tilsidesættelse af Sølovens nødret (Frem Sejlklub):** En havn – uanset om den er offentlig eller privat – må ikke afvise eller bortvise et fartøj, der søger nødhavn under akutte, livsfarlige vejrforhold (23 m/s). Havnemesterens trusler om politianmeldelse og usaglige håndtering i beruset tilstand udgør en grov tilsidesættelse af god havneskik og almindelig søsikkerhed.

Påstand

Reder anmoder Trafikstyrelsen om akut at gå ind i sagen og vurdere:

- Om Odense Havn A/S og Frem Sejlklub har handlet i strid med Havneloven og de søretlige regler om modtagepligt og nødhavn.
- At pålægge Odense Havn at anvise en midlertidig, sikker nødhavnsplads ved en erhvervskaj, indtil skibet kan kranes sikkert på land til vinterbidding, for at afværge et potentielt totalhavari i Odense Fjord.

Al korrespondance og dokumenterede vejrdata er vedhæftet som bilag.

Med venlig hilsen,

Steen Ole Rasmussen