

30. august 2003

Sag 199936024

Arkivkode 01.41.01

Opklaringsenheden

REDEGØRELSE FRA OPKLARINGSENHEDEN

OM

SØVÆRNETS HÅNDTERING AF DEN KINESISKE BULK

CARRIER FU SHAN HAI EFTER KOLLISIONEN MED

DET CYPRIOTISKE CONTAINERSKIB GDYNIA UD FOR

HAMMEREN den 31. maj 2003

SØFARTSSTYRELSEN

Vermundsgade 38 C

2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00

Fax 39 17 44 16

CVR-nr. 29 83 16 10

oke@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG

ERHVERVSMINISTERIET



Indholdsfortegnelse

1.	Baggrund for Opklaringsenhedens undersøgelser	3
2.	Indledende bemærkninger	3
3.	Resumé af selve kollisionen	4
4.	Resumé af begivenhedsforløbet efter kollisionen	4
5.	Opklaringsenhedens konklusion	6
6.	Anbefalinger	6
7.	Indsamlede oplysninger og data	7
8.	Bemanding og beslutningsmyndighed ved OPSCENT og BHM	8
9.	Lovhjemmel for indgriben	9
10.	OPSCENT's kontaktmuligheder til Søfartsstyrelsen	10
11.	Kommunikationen i den indledende fase (redningsoperationen)	11
12.	Håndtering af havaristen	13
12.1	"Situationsbillede" af havaristen FU SHAN HAI	13
12.2	Indledende vurderinger og beslutning om grundsætning	14
12.3	OPSCENT's kontakt til den svenske Kystbevogtning og deres fartøj KBV 202	16
12.4	KBV 202's bugsering af havaristen	18
13.	Håndtering af indsatsen mod forurening	21
14.	Tidspunkt for en maritim myndigheds (SOK's) indgriben i et begivenhedsforløb	22

Forkortelser

SOK: Søværnets Operative Kommando

OPCENT: SOK's operationscenter

BMH: Bornholms Marinedistrikt

LYRA: Tele Danmark/Lyngby Radio

KBV: Svensk Kystbevogtning

København, den 30. august 2003

Knud Skaareberg Eriksen
Chef for Opklaringsenheden

Lars Gerhard Nielsen
Skibsinspektør

1. Baggrund for Opklaringsenhedens undersøgelser

Opklaringsenheden blev af chefen for Søværnets Operative Kommando (SOK) den 3. juni 2003 via Søfartsstyrelsens direktør anmodet om at undersøge Søværnets håndtering af havaristen FU SHAN HAI efter kollisionen og frem til det tidspunkt, hvor havaristen sank.

Der havde forud for anmodningen været udtrykt kritik af Søværnets operative tiltag omkring håndtering af FU SHAN HAI (havaristen) og de trufne tiltag til hindring af et eventuel udslip af bunkerolie fra havaristen.

Kritikken blev omtalt i både dansk og udenlandsk presse. Den udtrykte kritik var især rettet mod, at en bugsering af FU SHAN HAI til eventuel grundsætning blev iværksat for sent.

Selve kollisionen og redningsoperationen af besætningen fra FU SHAN HAI er behandlet i Opklaringsenhedens søulykkesrapport af 7. august 2003. Den kan læses på Søfartsstyrelsens hjemmeside www.sofartsstyrelsen.dk under ulykkesopklaring.

2. Indledende bemærkninger

FU SHAN HAI er formentlig det største skib, som er havareret og senere forlist på dansk område.

Kollisionen skete midt på dagen i særdeles godt vejr, hvor muligheden for at undgå en alvorlig søulykke fra naturens side må betegnes som den bedst tænkelige.

Situationen den 31. maj 2003 har nogen parallel til kollisionen mellem BALTIC CARRIER og TERN i 2001. I denne situation var BALTIC CARRIER dog ikke skadet i en sådan grad, at skibet ville synke. Det var ej heller på noget tidspunkt et ”dødt skib”, der også var forladt af besætningen. Skibsledelsen tog efter kollisionen selv initiativer med hensyn til navigering af skibet og håndtering af udstyr om bord i skibet. Der var ved den ulykke tale om udstømning af 2700 tons tung olie fra en af skibets lasttanke. Olien blev over tid opsamlet og bortskaffet.

FU SHAN HAI medførte ca. 1680 tons tung olie til egen fremdrivning. Der var ca. 600 tons i bundtanke under lastrum 3 samt ca. 1000 tons i henholdsvis bundtanke og højtanke i maskinrummet.

SOK har oplyst, at der pr. 18. august 2003 af danske og svenske skibe var opsamlet ca. 1360 tons blandet olie/vand. Det oplyses endvidere, at vandindholdet i den dansk opsamlede mængde udgjorde ca. 60%, hvilket omsættes til ca. 530 tons ren olie, der reelt er opsamlet på havet. Den opsamlede mængde vandrenset olie, som har ramt danske kyster, udgør ca. 10 tons. SOK har endnu ikke oplysninger om oliemængder opsamlet på svenske kyster. Det er fra BHM oplyst, at der pr. 18. august var bjerget ca. 563,5 tons op fra vraget, men at der fortsat var olie i vraget.

3. Resumé af selve kollisionen

FU SHAN HAI (Bulk Carrier) og GDYNIA (containerskib) kolliderede den 31. maj 2003 kl. 1218 ca. 3 sømil nordnordvest af Hammer Odde ved Bornholm.

Det var klart vejr og vinden var vestsydvest ca. 6 m/s.

FU SHAN HAI var på 69,973 tons dødvægt, længde/bredde/dybgang 225m/32,2m/13,60m. Skibet var lastet med 65.999 tons gødning. Det var på rejse fra Ventspils i Letland til Kina.

GDYNIA er på 5.183 tons dødvægt, længde/bredde/dybgang 100,6m/16,6m/6,36m. Skibet var lastet med containere. Det var på rejse fra Gdynia i Polen til Hull i England.

Hovedårsagen til kollisionen var, at GDYNIA ikke opfyldte sin forpligtigelse til at gå af vejen for FU SHAN HAI. Der var intet, der indikerede, at kollisionen skyldtes tekniske fejl ved navigationsudstyr eller styresystemer om bord i de to skibe.

FU SHAN HAI, der havde 7 lastrum, blev ramt mellem de to forreste lastrum, hvorved vandtætheden blev kompromitteret til begge lastrum således, at det frie rumfang i lastrummene meget hurtigt blev fyldt op med havvand. Skibet var ved sammenstødet skadet så alvorligt, at det ret tidligt efter kollisionen lå dybt i vandet med stævnen.

4. Resumé af begivenhedsforløbet efter kollisionen

Efter kollisionen blev der hurtigt sendt fartøjer til havaristen. Besætningen forlod skibet i redningsbådene og blev uden vanskeligheder samlet op af de fartøjer, som var kommet frem.

Miljøskibene blev alarmeret og beredskabet til bekæmpelse af en eventuel olieforurening blev iværksat.

SOK's OPSCENT og BHM havde ikke sikre meldinger om havaristens tilstand, herunder om det ville kunne holde sig flydende, men det var klart, at der var risiko for, at skibet ville synke. OPSCENT/BHM vurderede, at en grundsætning af havaristen ville mindske risikoen for en olieforurening.

Nærmeste slæbebåd med en tilstrækkelig kapacitet kunne først være fremme ved midnatstid. Ved havaristen lå allerede det svenske kystbevogtningsskib KBV 202. OPSCENT/BHM vurderede, at KBV 202 ikke havde tilstrækkelig slæbekapacitet, men undersøgte om KBV 202 kunne slæbe sammen med Rønne Havn's slæbebåd. Da dette kort før kl. 16 viste sig ikke at kunne lade sig gøre, besluttede OPSCENT i samråd med BHM, at anmode KBV 202 om at forsøge alene. Vanskelighed med kommunikationen til Kystbevogtningen gjorde, at KBV 202 først modtog denne anmodning ca. ¾ time senere.

KBV 202 fik slæbewiren fast på havaristen kl. 1730. Kl. 1945 gik havaristens stævn i havbunden og slæbet stoppede. Havaristen var på dette tidspunkt blevet flyttet ca. 1 sømil.

En time senere var FU SHAN HAI sunket helt.

Tidsforløb:

1218: Kollisionen indtraf.

1224: BHM modtog melding om kollisionen, og alarmerede redningsfartøjer med flere.

1231: BHM orienterer OPSCENT, som alarmerede helikoptere og miljøskibe.

1311: Redningsbåden fra Rønne var fremme ved havaristen.

1331: Alle besætningsmedlemmer havde forladt skibet.

1345: OPSCENT og BHM drøfter grundsætning af havaristen.

1405: KBV 202 var fremme ved havaristen.

1430: Første oplysninger fra føreren om havaristens tilstand.

1437: Oplysning om at større slæbebåd først kan være fremme 7-8 timer senere.

1450: Kontakt til Rønne Havn vedrørende havnens slæbebåd.

1450: Føreren og to besætningsmedlemmer igen om bord på havaristen.

1544: Rønne Havn's slæbebåd melder fra.

1555: Beslutning om at KBV 202 skal forsøge bugsering alene.

1620: Fører og besætningsmedlemmer forlader havaristen igen.

Ca. 1645: KBV anmodes over VHF om at forsøge bugsering af havaristen.

1730: Slæbewiren fast på havaristen.

1945: Havaristens stævn gik i havbunden. Slæbet stoppede.

2049: Havaristen forsvandt fra havoverfladen.

5. Opklaringsenhedens konklusion

Ved kollisionen med GDYNIA blev FU SHAN HAI så svært beskadiget, at der ikke var nogen realistisk mulighed for at forhindre, at FU SHAN HAI senere sank, og at der efterfølgende skete udslip af olie fra havaristen.

Der er Opklaringsenhedens overordnede vurdering, at Søværnet, på baggrund af de foreliggende omstændigheder, som belyst i denne redegørelse, har håndteret havaristen på en ansvarlig og kompetent måde.

Det er endvidere Opklaringsenhedens vurdering, at der ikke med rimelighed kan rejses saglig kritik mod Søværnet for, at et forsøg på bugsering af FU SHAN HAI for en eventuel grundsætning ikke blev iværksat på et tidligere tidspunkt.

Opklaringsenheden mener dog, at det er kritisabelt, at en simpel kommunikationsbrist hos SOK's OPSCENT forårsagede, at iværksættelsen af OPSCENT's beslutning, om at KBV 202 skulle forsøge en bugsering, blev forsinket en time.

Opklaringsenheden har endvidere konstateret, at stabsvagten ved SOK's OPSCENT har beslutningsmyndighed til at foretage de nødvendige dispositioner, uden at afvente økonomisk stillingtagen, at der er lovhjemmel til nødvendig indgriben, og at OPSCENT fra ulykkens start var klar over, at SOK var den maritime myndighed inden for området, som havde ansvaret.

6. anbefalinger

Opklaringsenheden anbefaler,

at LYRA, OPSCENT og marinedistrikterne afhandler mulige afvigende fortolkninger af SAR reglerne om brug af nødfrekvens og etablering af arbejdskanaler, og

at der ved OPSCENT indføres et periodevis check for at sikre, at stående kontakter til OPSCENT's omgivelser er opdateret.

Set i lyset af EU regulering, HELCOM arbejde og nationalt arbejde, der er i gang med henblik på at styrke miljøbeskyttelsen af havet og sejladsikkerheden, finder Opklaringsenheden ikke anledning til at fremsætte anbefalinger vedrørende disse områder. Det fremgår af Regeringens program af 28. august 2003, at Regeringen vil nedsætte en arbejdsgruppe til at forberede et konkret forslag, der inden for rammerne af internationale konventioner skal vurdere mulighederne for at øge anvendelsen af lodser ved gennemsejling af danske farvande, samt at styrke overvågning af sejladsikkerheden. Udvalget skal afslutte sit arbejde senest i marts 2004.

7. Indsamlede oplysninger og data

Opklaringsenheden har indhentet følgende forklaringer og materiale som baggrund for undersøgelsen:

Forklaringer fra de personer, som udgjorde bemanningen i henholdsvis SOK's OPSCENT's og Bornholms Marinedistrikt's (BHM) den 31. maj 2003 mellem kl. 1200 og kl. 2100.

SOK's samlede sagsakter vedrørende aktiviteterne omkring FU SHAN HAI frem til 6. juni 2003.

Samtlige telefonsamtaler mellem OPSCENT og omverdenen fra kl. 1200 til 2359 den 31. maj 2003.

BHM's operationsdagbog fra 31. maj 2003 samt billedmateriale visende området med havaristen.

BHM's redegørelse vedrørende radarskygge.

SOK's redegørelse til Forsvarskommandoen.

Forklaring fra Søværnets orlogskutter BARSØ's chef.

Materiale fra eskadrille 722 i Karup.

Forklaring fra fiskeriinspektionsskibet HAVØRNEN's fører.

Opklaringsenhedens referat af møde med svensk kystbevogtningsfartøj KBV 202's fører.

Rapport fra føreren af KBV 202

Opklaringsenhedens referat af møde med Kystbevogtningscentralen i Karlskrona.

Referat af Opklaringsenhedens møde med LYRA.

Optagelser fra LYRA af kommunikationen på VHF kanal 16 indtil kl. ca. 13.

Rapport fra kystudkiggen ved Hammer Odde Fyr.

Rapporter fra Rønne Politi.

8. Bemanding og beslutningsmyndighed ved OPSCENT og BHM

SOK er den statslige myndighed, der bl.a. har ansvaret for udførelse af søredningstjenesten, istjenesten og farvandsovervågningen samt det operative ansvar for forureningsbekæmpelsen til søs.

Bemandingen ved SOK's OPSCENT var den 31. maj 2003 af normal sammensætning og omfang - en stabsvagt, en vagthavende officer, en assistent for vagthavende og 3 menige, da melding fra BHM om kollisionen blev modtaget. Bemandingen blev suppleret ved tilkald af bl.a. chefen for operationsafdelingen, lederen af miljøsektionen og yderligere en medarbejder ved miljøsektionen.

Chefen for operationsafdelingen havde mere end 8 års tjeneste som skibschef inden han for ca. ¾ år tiltrådte sin nuværende tjeneste. Den pågældende vagthavende officer havde mere end 8 års tjeneste som vagthavende officer ved OPSCENT.

Stabsvagten ved SOK har på admiralens vegne beslutningsmyndighed til at foretage de i en given situation nødvendige dispositioner. Vagthavende officer og dennes assistent træffer beslutninger i almindelige hændelser og rutiner. Da chefen for operationsafdelingen kom til OPSCENT kort før kl. 14, overtog han stabsvagtens rolle, idet stabsvagten derefter især skulle koncentrere sig om at varetage opkald fra pressen.

Bemandingen ved BHM var den 31. maj 2003 ligeledes af normal sammensætning og omfang, en vagthavende officer, en assistent for den vagthavende officer og 4 menige. Endvidere en stabsvagt på tilkald. Også ved BHM kom der hurtigt flere frem til tjenestestedet, bl.a. chefen for BHM, stabsvagten og en orlogskaptajn ved BHM's stab, der havde stor erfaring i bekæmpelse af olieforurening. Chefen for BHM ankom kl. 1255.

Chefen for BHM havde 13 års tjeneste som skibschef, inden han for 4 år siden tiltrådte sin nuværende tjeneste. Han havde i ca. 14 år gjort tjeneste i Nordatlanten på inspektionsskibe, heraf ca. 6 år som chef, og havde i denne tjeneste været på mange redningsopgaver – herunder svære bugseringsopgaver. I isvinteren 1996 var han chef for isbryderen THORBJØRN, hvor der blev udført en del tunge slæb. Den pågældende orlogskaptajn ved BHM's stab med stor erfaring i bekæmpelse af olieforurening havde tidligere gennem flere år gjort tjeneste som chef for miljøskibet GUNNAR THORSSON og var "On Scene Commander" ved BALTIC CARRIER/TERN kollisionen.

Fra kl. 1231, hvor kollisionen blev meddelt SOK, til FU SHAN HAI stod på bunden, var det SOK's OPSCENT, som var overordnet leder af operationerne. Beslutninger om tiltag vedrørende omhandlede begivenhed blev truffet i nært samarbejde med BHM.

Det bør bemærkes, at OPSCENT havde over 500 telefonsamtaler den 31. maj eftermiddag og aften. Heraf var ca. 25 % henvendelser fra dansk og udenlandsk presse. Antal samtaler ved BHM er ikke registreret.

Opklaringsenhedens mener:

- *at den relevante kompetence for udøvelse af myndighedsbeføjelser til søs skal være baseret på udøvelse af "godt sømandsskab" med bred indsigt i de maritime, miljømæssige og tekniske forhold samt de operative muligheder eller begrænsninger, der foreligger i en given situation.*

Opklaringsenheden kan konstatere:

- at der i de to stabe, OPSCENT/BHM, var relevant erfaring og kompetence repræsenteret for håndtering af opgaven, også hvad angik håndtering af bugseringsopgaver og håndtering af oliebekæmpelse til søs
- at stabsvagten på admiralens vegne har beslutningsmyndighed til at foretage de i en given situation nødvendige dispositioner og
- at stabsvagten ikke skal afvente andres økonomiske stillingtagen til iværksættelse af tiltag, når der er tale om situationer, hvor der skal besluttet og handles straks
- at der er medtaget en tekstanmærkning nr. 52 på Finanslovens § 12 til at afholde udgifter til forebyggelse og forhindring af truende forurening.

9. Lovhjemmel for indgriben

Opklaringsenheden kan konstatere:

- at lovhjemmel til nødvendig indgriben fra de maritime myndighedernes side er indeholdt i Havmiljøloven, Strandingsloven, Lov om kystbeskyttelse og Lov om sikkerhed til søs
- at lovbestemmelserne giver adgang til meddelelse af påbud og iværksættelse af tiltag, når en risiko foreligger, og efter at et uheld eller ulykke er indtruffet
- at der den 30. januar 2001 blev indgået en "aftale" mellem Forsvarskommandoen, Farvandsvæsenet, Kystinspektoret og Søfartsstyrelsen om de miljø- og sejladsmæssige problemer forårsaget af drivende skibe og genstande i danske farvande
- at aftalen omtaler bestridelsen af det operative ansvar for og koordinering af den indsats og de foranstaltninger, der måtte være nødvendige i en situation, hvor ubemandede, drivende skibe eller genstande i danske farvande skønnes at kunne udgøre risiko for miljøet eller en fare for sejladssikkerheden
- at aftalen fastsætter proceduren for myndighedernes indgriben i specifikke situationer
- at de maritime myndigheder skal orientere hinanden
- at den ansvarlige myndighed skal foretage en grundig økonomisk konsekvensberegning omkring tiltag m.v. og
- at nødvendige straks-tiltag kan sættes i værk uden forsinkelse, inden der er foretaget en grundig økonomisk konsekvensberegning.

10. OPSCENT's kontaktmuligheder til Søfartsstyrelsen

Opklaringsenheden kan oplyse følgende:

Opklaringsenhedens meldetelefon var ude af drift på grund af en pludselig batteridefekt mellem kl. ca. 1300 og ca. 1530 den 31. maj 2003, hvilket Enheden selv finder uheldigt og beklager.

Indtil primo februar 2003, hvor der blev etableret en vagtordning for Styrelsens tilsynsvirksomhed, var Opklaringsenheden den eneste enhed/afdeling i Søfartsstyrelsen, som havde en telefon åben hele døgnet. Telefonvagten ved Opklaringsenheden var etableret for hurtigt at få melding om søulykke således, at Enheden havde mulighed for hurtig stillingtagen til hvilke aktiviteter, der skulle sættes i værk opklaringsmæssigt. Det havde gennem flere år været almindeligt, at OPSCENT fik kontakt til Søfartsstyrelsen uden for normal arbejdstid via Opklaringsenheden.

Nummeret til tilsynsvagten har siden ultimo februar 2003 sammen med Opklaringsenhedens meldenummer for anmeldelse af ulykker været indtalt på telefonsvareren på Søfartsstyrelsens hovedtelefonnummer.

SOK har til Opklaringsenheden oplyst, at SOK ikke forud for den 31. maj 2003 havde fået en formel meddelelse fra Søfartsstyrelsen om, at der ud over Opklaringsenhedens meldetelefon for anmeldelse af ulykker, var etableret en tilsynsvagt.

Søfartsstyrelsen har til Opklaringsenheden oplyst, at der ved et møde den 12. februar 2003, hvor repræsentanter for SOK's OPSCENT og Forsvarskommandoen var tilstede, blev orienteret om, at der var oprettet en ny vagttelefonordning i Søfartsstyrelsen.

Opklaringsenheden havde inden den 31. maj flere gange i forbindelse med opkald fra OPSCENT oplyst den vagthavende officer om tilsynsvagtens nummer. De pågældende oplysninger om telefonnummeret til tilsynsvagten blev ifølge den ansvarlige leder af OPSCENT ikke noteret på anden måde end i det pågældende døgn's logbog.

Opklaringsenheden tager ikke stilling til, om en tidligere kontakt til Søfartsstyrelsens tilsynsvagt ville have haft betydning for begivenhedsforløbet, der lå inden for SOK's område.

Opklaringsenheden kan konstatere:

- at Opklaringsenhedens meldetelefon var ude af drift mellem ca. kl. 1300 og 1530
- at SOK i en intern indberetning til Forsvarskommandoen har oplyst, at kontakten for orientering til Søfartsstyrelsen først blev opnået ad mange omveje, efter ca. halvanden til to timer
- at OPSCENT ved opkald til Søfartsstyrelsens hovednummer eller på Styrelsens hjemmeside ville kunne få opkaldsnummeret til Søfartsstyrelsens tilsynsvagt oplyst

- at OPSCENT's orientering til Opklaringsenheden blev indtalt på telefonsvareren ved Opklaringsenhedens meldenummer
- at første direkte telefonkontakt mellem OPSCENT og Enheden var kl. 1545
- at direkte telefonkontakt mellem OPSCENT og Styrelsens tilsynsvagt var kl. 1550
- at OPSCENT og Forsvarskommandoen var orienteret om Søfartsstyrelsens nye vagttelefonordning og
- at Søfartsstyrelsen snarest efter 1. marts 2003 burde have udsendt en formel orientering til SOK og de andre maritime myndigheder om tilsynsvagtens telefonnummer.

11. Kommunikationen i den indledende fase (redningsoperationen)

Kollisionen skete kl. 1218 på position 55.21,0 N – 014.44,6 Ø.

BHM modtog melding om kollisionen fra kystudkiggen og Rønne Politi samt fra en fisker kl. 1224.

Orlogskutteren BARSØ, Rønne Redningsstation og Nexø Redningsstation med flere blev alarmeret af BHM mellem kl. 1225 og 1231.

BHM orienterede kl. 1231 OPSCENT, som alarmerede RCC Karup kl. 1233. To danske helikoptere og en svensk helikopter blev beordret til området ved Hammer Odde kl. 1239.

LYRA modtog MAYDAY fra FU SHAN HAI kl. 1237.

LYRA udsendte MAYDAY RELAY kl. 1242, og forsøgte derefter at kalde FU SHAN HAI, som ikke svarede. GDYNIA kaldte LYRA op, og orienterede om situationen. Der var efterfølgende konstant skibe, der kaldte op og tilbød deres assistance, når LYRA ikke talte med GDYNIA.

METTE MILJØ blev sendt af sted til området ved Hammer Odde kl. 1255. Skibet lå på en times varsel. GUNNAR THORSON alarmeredes kl. 1300 og afgang kl. 1756. Skibet lå på 16 timers varsel.

OPSCENT udpegede BHM som "On Scene Commander" kl. 1251.

Chefen for BHM og 2. operationsofficer kom til O-rummet kl. 1255 efter tilkald. Chefen oplevede, at det var vanskeligt for O-rummet at få et hurtigt og troværdigt overskueligt billede af situationen på havaristedet, fordi kollisionen var sket i BHM's radarskygge.

Under redningssituationen oplevede BHM's O-rum, at kommunikationen på kanal 16 var kaotisk, og at det var medvirkende til vanskelighederne med at danne sig et overblik over, hvilke skibe der befandt sig i området.

BHM oplevede LYRA som absolut overbelastet af kommunikation med skibe, der meldte sig til assistance samt sporadisk kommunikation med havaristerne.

Vanskelighederne blev forstærket, da de første dedikerede skibe – herunder redningsskibe - begyndte at ankomme til området.

LYRA har til Opklaringsenheden oplyst, at anmodningen fra BHM om etablering af en arbejds kanal blev fortolket til at omfatte al kommunikation på kanal 16 vedrørende ulykken, hvilket LYRA anså som brud på SAR-reglerne, hvis anmodningen blev efterkommet. Det var ifølge BHM en misforståelse, for der havde fra BHM's side efter aftale med OPSCENT alene været tale om en arbejds kanal med de dedikerede skibe og enheder.

Da LYRA ikke kunne medvirke til etablering af en arbejds kanal tog chefen for BHM initiativ til pr. mobiltelefon at få kontakt med de dedikerede skibe og fik med dem og helikoptererne aftalt at benytte kanal 12 som arbejds kanal. Fra det tidspunkt kl. ca. 1330 var kommunikationen mellem de involverede enheder effektiv. Kl. ca. 1400 var redningsoperationen i princippet så godt som færdig og var forløbet godt efter både SOK's og BHM's mening.

BHM udpegede Rønne redningsbåd til "On Scene Coordinator" kl. 1311, da den ankom til havaristen.

Kl. 1405 var BARSØ fremme i havariområdet, hvorfor BHM udpegede dette skib til "On Scene Coordinator", idet BARSØ havde bedre muligheder for kommunikation.

BHM har til Opklaringsenheden oplyst, at BHM undgik, at vanskelighederne med at få etableret en arbejds kanal med de dedikerede skibe fik betydning for redning af den kinesiske besætning.

Flere svenske enheder kom frem til stedet og assisterede ved redningsaktionen. KBV 202, som er beregnet til brandslukning, bekæmpelse af forurening, redningsopgaver og slæbning, var fremme kl. ca. 1400.

Opklaringsenhedens kan konstatere

- at BHM straks fik alarmeret redningsskibene og andre fartøjer
- at OPSCENT rekvirerede helikoptere samt METTE MILJØ og GUNNAR THORSON
- at enhederne kom hurtigt til havaristen og hurtigt samlede besætningen op efter, at de var gået i bådene og
- at BHM i en periode havde vanskeligt ved at kommunikere med redningsenhederne ved havaristen, og manglede en arbejds kanal.

12. Håndteringen af havaristen

12.1 "Situationsbillede" af havaristen FU SHAN HAI:

"Situationsbilledet" viser Opklaringsenhedens opfattelse af den situation, som de to stabe oplevede kl. ca. 1330 med havaristen FU SHAN HAI, herunder hvad angår muligheder for iværksættelse af tiltag.

- dødt skib uden besætning kl. 1331 da skibsføreren med besætning forlader havaristen, men kommer efter egen vilje om bord igen sammen med maskinchefen og en styrmand ca. kl. 1450 til kl. 1620
- drivende og synkende havareret skib (genstand) på ca. 70.000 tons dødvægt med en længde på 225 meter, hvor ansvaret for bjærgning er skibsførerens, rederiets og ejerens, men med dansk myndigheds mulighed for at påbyde og/eller iværksætte nødvendige tiltag
- indeholdende en stor mængde svær bunkerolie m.v.
- indeholdende en stor last, hvis fysiske og kemiske egenskaber ikke var fuldt kendt af BHM/SOK før ca. kl. 2315
- stor risiko for olieforurening på grund af kollisionsskader eller skader opstået efterfølgende under eventuel bugsering og/eller grundsætning
- ingen mulighed for med nogenlunde sikkerhed at skønne om havaristens flydetid eller om havaristen fortsat ville være synkende eller stabilisere sig
- oplysninger fra andre enheder om opstigning af luftbobler omkring skibets forreste del
- skrogskaderne ved kollisionen var uoverskuelige
- ikke slæbeberedskab i området
- VSV-lig vind 5-7 m/s og østgående strøm 0,6 til 0,9 knob.

I havariområdet var vanddybden ca. 68 meter. Afstanden til de nærmeste kystområder var ca. 3 sømil til Hammeren, ca. 15 sømil til CHR. Ø og mellem ca. 18 og 22 sømil til svensk kyst.

Årsagen til at havaristen sank mere og mere har sandsynligvis været, at skodder mellem lastrummene blev utætte et efter et på grund af opbygning af vandtryk på den ene side af skoddet.

Opklaringsenhedens kan konstatere:

- at håndteringen af havaristen FU SHAN HAI den 31.maj 2003 ikke var en rutineopgave, hvor begivenhedsmønstret var forudsigeligt eller forudbestemt

- at OPSCENT på normal vis afsendte miljøskibe til ulykkesområdet og iværksatte det øvrige beredskab.

12.2 Indledende vurderinger og beslutning om grundsætning

Kl. 1345 kontaktede chefen for BHM OPSCENT for at drøfte den videre håndtering af havaristen. Redningsaktionen var godt i vej, og der var netop kommet melding om, at alle besætningsmedlemmer var i sikkerhed.

OPSCENT og BHM drøftede det mulige senarie omkring en eventuel olieforurening, en eventuel grundsætning af havaristen, risiko for personer, lastens eventuelle farlighed, muligheder for slæbebådsassistance, muligheder vedrørende de omkringliggendes skibes pumpekapacitet og skadesomfanget på havaristen.

OPSCENT og BHM var klar over, at der var risiko for olieforurening og havde igangsat forberedelserne – se afsnit 13.

OPSCENT og BHM overvejede at trække havaristen ind på lavere vand for at begrænse olieforureningen.

Det var ikke muligt at få et præcist overblik over havaristens skader, og det var derfor vanskeligt at vurdere havaristens flydetid, stabilitet og konstruktive styrke efter kollisionen. BHM søgte at komme i kontakt med skibsføreren, for at få nærmere oplysninger om oliemængden, lastens egenskaber og mulig flydeevne. BHM fik oplysninger fra føreren kl. 1434, da han blev overført til BARSØ.

Kl. 1353 og kl. 1437 blev OPSCENT kontaktet af bugsterselskaber. Sidstnævnte var Em. Z. Svitzer, der oplyste, at nærmeste slæbebåd lå i Malmø og havde 7-8 timers sejltilid til havaristen.

OPSCENT havde fået den opfattelse, at bugsterselskaberne ville sende slæbebåde. OPSCENT tog ikke selv initiativ til at kontakte mulige bugsterselskaber, og OPSCENT bestilte ikke slæbebådene til at gå mod havaristen.

OPSCENT og BHM fik via Lyngby Radio oplyst, at det svenske kystbevogtningsskib KBV 202 var fremme ved havaristen kl. ca. 1400. KBV 202 er udstyret med et bugerspil. Skibets pæletræk er opgivet til at være 15 tons. Det var OPSCENT's vurdering, at KBV 202 ikke havde tilstrækkelig slæbekapacitet til at bugseri havaristen alene.

Kl. ca. 1410 modtog BHM oplysning fra OPSCENT om, at stævnen på havaristen stod under vand. BHM oplyste OPSCENT om, at BHM havde fået KBV 202 til at blive i området.

Ca. kl. 1425 og kl. 1430 modtog BHM situationsrapport fra henholdsvis HAVØRNEN og BARSØ. Oplysningerne fra henholdsvis HAVØRNEN og BARSØ fortolkede han således, at de klart indikerede, at havaristen tabte opdrift og var synkende.

Da der ikke var noget slæbeberedskab, og der ikke var nogle af Søværnets egne enheder tilstede, som var egnet til at slæbe på havaristen, ville BHM undersøge, om en bugsering eventuelt kunne foretages af Rønne Havn's slæbebåd sammen med KBV 202.

Kl. ca. 1430 blev FU SHAN HAI's fører, overstyrmand og en maskinmester overført fra den åbne redningsbåd LRB17 til BARSØ. Maskinmesteren oplyste, at der var ca. 1680 tons tung olie, ca. 110 tons dieselolie og ca. 35 tons smørelie om bord i FU SHAN HAI. Han oplyste endvidere, at al maskineri var stoppet, og at skibets egne pumper ikke kunne benyttes.

Føreren oplyste, at skibet var ramt mellem lastrum 1 og 2, samt at skoddet mellem de to rum var beskadiget. Føreren mente, at skoddet mellem lastrum 2 og 3 var tæt, men at skibet ville kunne holde sig flydende også med vand i lastrum 3. De vidste ikke, om der kunne opstartes pumpemateriel om bord, men de ville gerne gøre forsøget.

Kl. ca. 1450 blev FU SHAN HAI's fører, overstyrmand og maskinmester igen sat om bord på havaristen. BHM gav accept på, at de tre måtte gå om bord igen under forudsætning, at der hele tiden var en person i styrehuset, som lyttede på VHF kanal 12, så de hurtigt kunne evakueres.

Kl. 1450 kontaktede BHM havnekaptajnen i Rønne med henblik på anvendelse af slæbebåden URSUS. Havnekaptajnen var positiv, men skulle først i kontakt med den person, som i givet fald skulle være fører af slæbebåden.

Kl. 1544 meldte Rønne Havns bugserbåd fra. De ikke kunne påtage sig opgaven, fordi opgaven efter deres vurdering langt oversteg bugserbåden URSUS's kapacitet, og fordi båden kun havde et pæletræk på ca. 12 tons og ikke havde bugerspil, men kun slæbekrog. Dette blev meddelt OPSCENT kl. 1551 af chef BHM.

Kl. 1550 modtog OPSCENT oplysning fra Em. Z. Svitser om, at slæbebåden BOHUS var på vej og ville være fremme i løbet af 8 til 9 timer, dvs. tidligst ved midnat.

Kl. ca. 1555 besluttede OPSCENT i samråd med BHM, at man ville anmode Kystbevogtningen/KBV 202 om at forsøge alene at bugsere havaristen til lavere vand.

OPSCENT valgte at udpege en position ca. 3 sømil vest af Hammer Odde til grundsætning af havaristen. På dette sted er havbunden rimelig plan. I tilfælde af olieforurening, ville der være nogen tid til oliebekæmpelse inden olien drev i land, i forhold til grundsætning på østsiden af Bornholm, hvor 40 meter kurven går tæt på kysten. OPSCENT fravalgte Davids Banke, da der her er stejlere skrænter på havbunden. Det samme er tilfældet øst for Bornholm.

Kl. 1620 returnerede FU SHAN HAI's fører, overstyrmand og maskinmester til BARSØ. Føreren oplyste nu, at skibet nok kunne holde sig flydende, men han var ikke sikker. Han oplyste også, at der var fare for, at skibet ville knække. Han anmodede BARSØ om at skaffe bugserassistance. Han fik oplyst, at bugserassistance allerede var tilkaldt og ville være fremme ved midnat. Den kinesiske fører talte i ca. en halv time med sin reder og agent.

Ifølge oplysning fra sagkyndige skal der anvendes en slæbebåd med mindst 50 tons pæletræk for at bugsere et skib på FU SHAN HAI's størrelse.

Opklaringsenhedens kan konstatere:

- at OPSCENT fra begyndelsen var bevidst om, at der var risiko for olieforurening
- at OPSCENT før kl. 14 havde overvejelser om at trække havaristen ind på lavere vand for at begrænse olieforureningen
- at OPSCENT/BHM fra kl. 14 var klar over KBV 202's tilstedeværelse i området
- at OPSCENT/BHM vurderede at KBV 202 ikke havde tilstrækkelig slæbekapacitet
- at det under hele forløbet var vanskeligt at vurdere havaristens tilstand, herunder flydetid, stabilitet og konstruktive styrke efter kollisionen
- at der ikke var et slæbeberedskab
- at OPSCENT blev kontaktet af bugserselskaber
- at OPSCENT ikke selv tog initiativ til at kontakte bugserselskaber
- at OPSCENT kl. 1437 fik melding om, at en slæbebåd med tilstrækkelig kapacitet ville kunne være fremme 7-8 timer senere
- at OPSCENT kl. ca. 1555 besluttede at lade KBV 202 forsøge bugsering alene, efter at slæbebåden fra Rønne havde meldt fra og Em. Z. Svitser havde meddelt, at de først kunne være fremme ca. midnat.

12.3 OPSCENT's kontakt til den svenske Kystbevogtning og deres fartøj KBV 202

Kl. 1430 modtog OPSCENT fra Kystbevogtningen i Karlskrona tilbud om, at KBV 202 kunne assistere med miljø/oliebekæmpelse, hvis der blev behov for det. Kystbevogtningen ville gerne have en skriftlig begæring, en såkaldt POLREP, som er en standard melding/orientering, der skal sendes til andre involverede landes myndigheder. Kystbevogtningen spurgte OPSCENT, om der ville blive tale om at bugserer havaristen ind på lavere vanddybde. Hertil var OPSCENT's svar, at den beslutning fortsat var under overvejelse. Kystbevogtningen oplyste, at KBV 202 kunne assistere med bugsering samt, at OPSCENT kunne kontakte KBV 202 om dette.

Kort før kl. 1450 talte BHM med KBV 202. KBV 202 spurgte, om de skulle forsøge at slæbe havaristen til lavere vand. KBV 202 bad om officiel henvendelse (en POLREP) fra Danmark om deltagelse i forureningsbekæmpelse og andet. BHM bad efterfølgende OPSCENT kontakte Kystbevogtningen i Karlskrona.

OPSCENT forsøgte et antal gange at sende en fax til Kystbevogtningen i Karlskrona. I faxen anmodede OPSCENT om, at KBV 202 forblev i området for eventuel assistance. Faxen kom først igennem ca. kl. 1628 (se nedenfor).

Mellem kl. ca. 1554 og kl. ca. 1624 forsøgte OPSCENT flere gange at ringe til Kystbevogtningen i Karlskrona for at anmode om, at KBV 202 forsøgte at bugserer

havaristen. Der blev ikke opnået kontakt, idet telefonen i Karlskrona var optaget. Kl. 1556-1559 meldte telefonen i Karlskrona ”all lines busy”.

Kl. ca. 1624 kom OPSCENT igennem til Kystbevogtningen i Karlskrona. Det blev her opklaret, at OPSCENT ikke havde brugt Kystbevogtningens rigtige faxnummer, som nu blev oplyst. OPSCENT anmodede om, at KBV 202 forsøgte at bugsere havaristen. Kystbevogtningen svarede, at OPSCENT selv skulle kontakte KBV 202 og anmode om bugsering.

OPSCENT sendte herefter (kl. ca. 1628) den fax til Kystbevogtningen i Karlskrona, hvor OPSCENT anmodede KBV 202 om at blive ved havaristen for eventuel bugsering. Faxen blev registreret modtaget i Karlskrona kl. 1640.

Ifølge BHM kontaktede BHM, efter aftale med OPSCENT, KBV 202 mellem kl. ca. 1640 og 1650 over VHF radio og anmodede skibet om at forsøgte at bugsere havaristen til lavere vand. Føreren på KBV 202 svarede, at han ønskede en skriftlig anmodning.

Ifølge KBV 202's fører, kontaktede Kystbevogtningen i Karlskrona KBV 202 før kl. 1700 og oplyste, at OPSCENT havde anmodet om assistance til bugsering. Føreren på KBV 202 meddelte, at han ville gøre klar til bugsering, men ønskede en skriftlig anmodning, da en bugsering kunne være ansvarspådragende.

OPSCENT sendte en fax kl. ca. 1705 til Kystbevogtningen i Karlskrona, hvor der blev anmodet om KBV 202's assistance til at bugsere FU SHAN HAI til position 55°18' N - 014°41' Ø, vest for Bornholm.

Umiddelbart efter modtagelsen af faxen sendte Kystbevogtningen i Karlskrona faxen fra OPSCENT videre til KBV 202. Den blev registreret modtaget kl. 1711 om bord i KBV 202.

Opklaringsenhedens kan konstatere:

- at OPSCENT i samråd med BHM kl. ca. 1555 besluttede, at KBV 202 skulle forsøge at bugsere havaristen alene
- at OPSCENT havde problemer med at komme igennem på telefon til Kystbevogtningen i Karlskrona, da denne telefon meldte optaget, og først fik anmodningen igennem kl. 1624
- at OPSCENT ikke havde det korrekte faxnummer til Kystbevogtningen i Karlskrona
- at KBV 202 først fik en anmodningen om bugsering over VHF radio mellem kl. ca. 1640 og 1650
- at KBV 202 derefter begyndte forberedelserne til at slæbe, men anmodede om en skriftlig bekræftelse
- at den skriftlige bekræftelse blev modtaget om bord på KBV 202 pr. fax kl. 1711
- at påbegyndelsen af bugseringen blev forsinket i alt ca. 1 time fra det tidspunkt, hvor OPSCENT traf beslutning om, at KBV 202 skulle forsøge at bugsere alene.

12.4 KBV 202's bugsering af havaristen

Kollisionen indtraf kl. 1218 på position 55°21,0' N - 014°44,6 Ø. Efter forsøg på at manøvrere stoppede FU SHAN HAI ifølge kystudkiggen tæt på kollisionsstedet, hvor GDYNIA lå efter at have sejlet en cirkel bagbord rundt.

Kl. 1711 modtog KBV 202 en fax, der bekræftede anmodningen om at forsøge at bugsere FU SHAN HAI til position 55°18' N - 014°41' Ø.

Kl. 1715 kontaktede KBV 202 HAVØRNEN for at spørge, om de kunne sætte et par mand om bord på FU SHAN HAI for at tage imod slæbewiren fra KBV 202.

HAVØRNEN satte kl. 1725 to mand fra eget skib og en mand fra GAD RAUSING om bord på havaristen.

Kl. 1730 var øjet fra slæbewiren fra KBV 202 sat fast på FU SHAN HAI agter. 5 minutter senere havde de tre personer, der satte øjet på, forladt FU SHAN HAI. Kilder er HAVØRNEN's dagbog og KBV 202's elektroniske dagbog.

Ifølge slæbestregen fra KBV 202's elektroniske søkort, lå KBV 202 stille fra kl. ca. 1725 til 1737 på en position 0,58 sømil i retning 028° fra KBV 202's GPS position kl. 1858.

Foto taget mellem kl. 1726 og 1734 fra signalstationen på Hammeren viser, at KBV 202 lå ca. 50 meter fra FU SHAN HAI's hæk på dette tidspunkt. FU SHAN HAI lå på kurs ca. SSV. Bakken på FU SHAN HAI var på dette tidspunkt lige under vandoverfladen.

Foto taget mellem kl. 1734 og 1750 fra signalstationen på Hammeren viser, at FU SHAN HAI fortsat lå på kurs ca. SSV. På ca. dette tidspunkt begyndte KBV 202 at vende FU SHAN HAI rundt, så havaristen kunne slæbes med agterenden mod den position OPSCENT havde udpeget. På foto taget mellem kl. 1750 og 1755 lå havaristen på kurs ca. Syd.

Foto taget mellem kl. 1808 og 1818 fra signalstationen på Hammeren viser, at FU SHAN HAI nu lå på kurs ca. Øst.

Foto kl. 18.24 fra signalstationen på Hammeren viser, at FU SHAN HAI nu lå på kurs ca. NØ. Det må antages, at bugseringen i SV-lig retning er påbegyndt ca. på dette tidspunkt, da havaristens agterende nu havde omtrentlig retning mod OPSCENT's position for grundsætning.

Af slæbestregen fra KBV 202's elektroniske søkort ses, at KBV 202 fra kl. ca. 1734, hvor slæbetrossen var sat fast og til havaristen var vendt kl. ca. 1824, sejlede i en bue nord- og vestover i forbindelse med udfiring af slæbewiren og vending af havaristen. I dette tidsrum bevægede havaristen sig også noget nord over.

Foto kl. 1830 fra signalstationen på Hammeren viser, at FU SHAN HAI nu lå på kurs ca. Nord.

Kl. 1858 var KBV 202's position ifølge skibets GPS 55°21,19' N - 14°45,53 Ø. Der var ca. 350 meter slæbewire ude. FU SHAN HAI's hæk har derfor befundet sig ca. 0,2 sømil i NNØ-lig retning fra KBV 202. Dette bekræftes af HAVØRNEN's position anført i dagbog fra BHM.

Føreren af KBV 202 har oplyst, at det blev vanskeligere at slæbe efter ca. kl. 1900, fordi havaristen efterhånden lå noget dybere, end da slæbet startede.

Kl. 1927 befandt LEOPOLD ROSENFELDT sig ved vraget på position 55°20,89' N - 014°45,50' Ø ifølge dagbog fra BHM.

Foto kl. ca. 1930 fra signalstationen på Hammeren viser, at havaristens agterskib skar ud mod vest i forhold til slæberetningen.

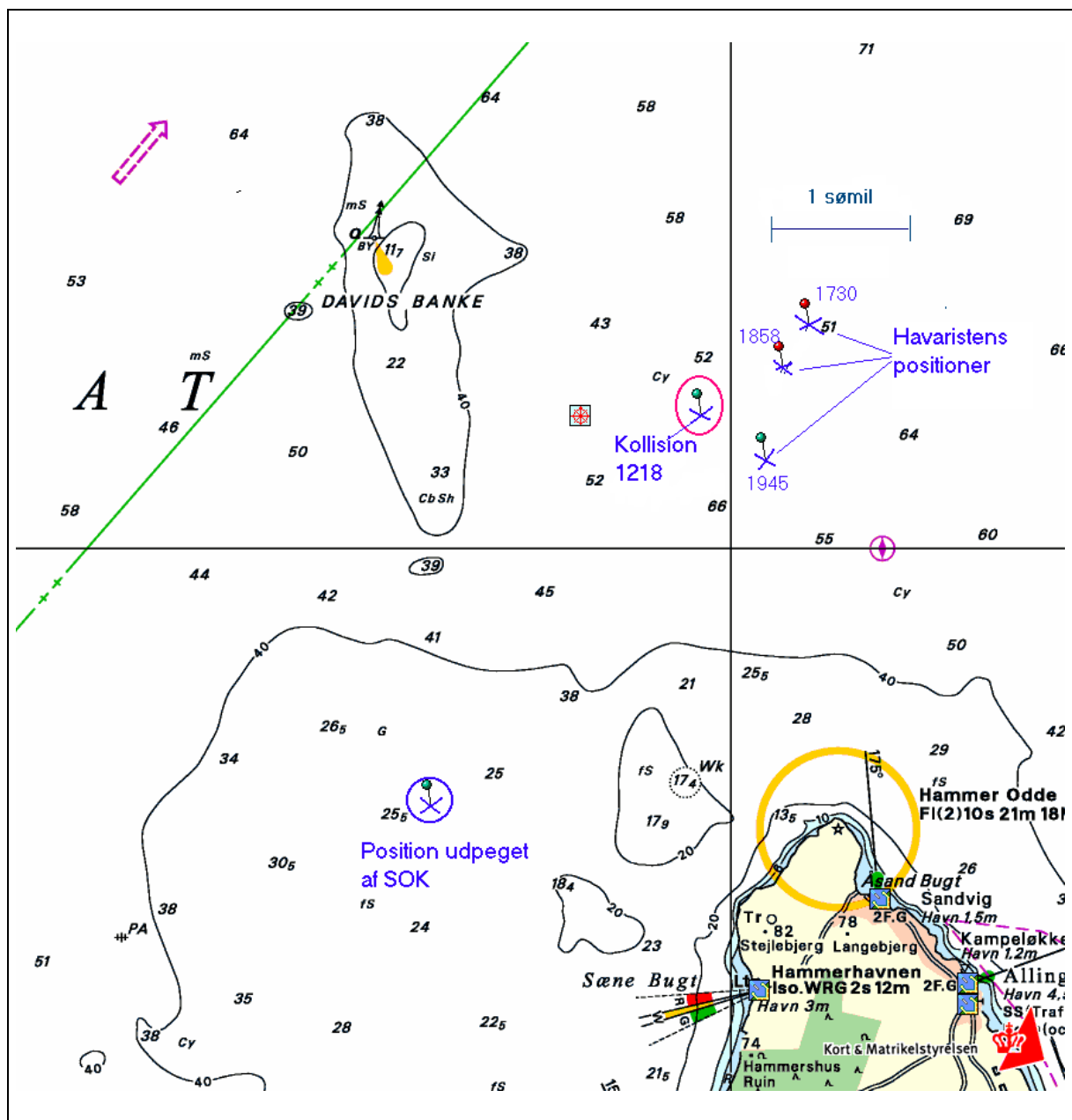
Kl. ca. 1945 skete en lufttryksekspansion om bord på havaristen. Skibets stævn sank, så denne stod på havbunden. En videooptagelse viser, at slæbespillet på KBV 202 firedes ud automatisk, og det kan derfor konstateres, at bugseringen sluttede på dette tidspunkt. Kilder er video fra KBV 202, politiets foto samt foto fra signalstationen på Hammeren. Skibet/vraget flyttede sig ikke yderligere fra dette tidspunkt.

Kl. 2049 var FU SHAN HAI helt sunket.

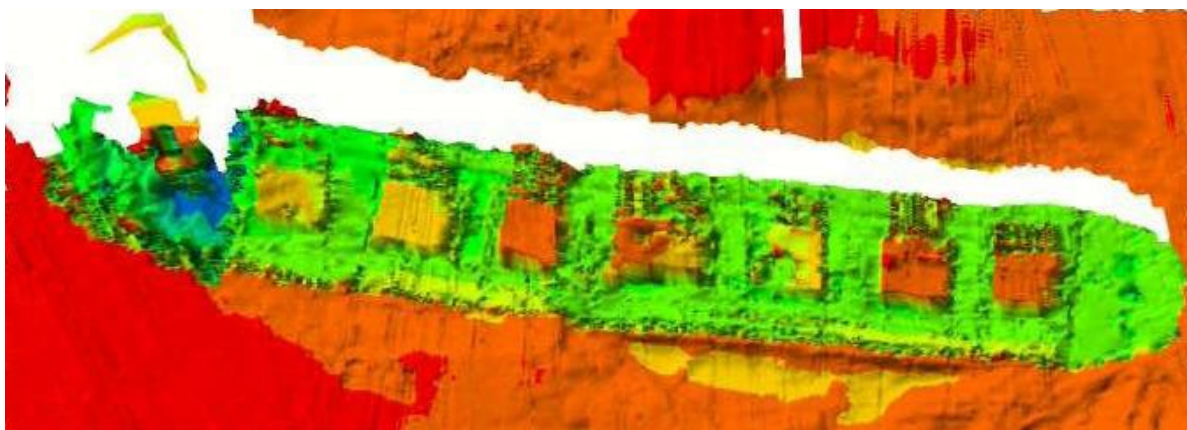
Bjergningsselskabet Dansk Bjærgning og Bugsering A/S, som arbejder på vraget har oplyst, at positionen over agterskibet af vraget er 55°20,665' N - 014°45,446' Ø.

Opklaringsenheden kan konstatere:

- at der fra FU SHAN HAI's position kl. 17.30 til den position OPSCENT havde udpeget var 4,6 sømil i retning 218°
- at der fra FU SHAN HAI's position kl. 14 til den position OPSCENT havde udpeget var ca. 3,5 sømil
- at KBV 202 skulle slæbe havaristen mod vind og strøm
- at FU SHAN HAI fra kl. 1858 til 1945 blev bugseret af KBV 202 ca. 0,7 sømil i retning ca. 190°
- at FU SHAN HAI samlet blev flyttet ca. 1 sømil i retning ca. 200° fra kl. 1730 til 1945
- at der var ca. 3,6 sømil i retning ca. 225° til den udpegede position, da FU SHAN HAI's stævn gik i havbunden
- at der gik 7 ½ time fra kollisionen indtraf til stævnen gik i havbunden



FU SHAN HAI's positioner kl. 1730, 1858 og 1945 samt den af OPSCENT udpegede position er indsat i kortet.



Undervandsoptagelse fra Dansk Bjergning og Bugsering A/S af vraket liggende på havbunden. Man kan se at vraket er brækket ved lastrum 5.

13. Håndtering af indsatsen mod forurening

OPSCENT beordrede METTE MILJØ til området kl. 1255. Skibet lå på 1 times beredskab på Holmen i København. Skibet afgik kl. 1355.

SOK beordrede GUNNAR THORSON til området kl. 1300. Skibet lå på 16 timers beredskab på Marinestation København. Skibet afgik ca. kl. 1756.

Mellem kl. 1353 og 1437 havde OPSCENT flere samtaler med bugserelskaber, bl.a. Em. Z. Svitzer om kollisionen. Kl. ca. 1437 lød meldingen, at egnet slæbeassistance tidligst ville kunne forventes fremme ved havaristen om ca. 7 til 8 timer. Kl. 1550 meldte Em. Z. Svitzer, at en bugserbåd, som skulle afgå fra Malmø, kunne være fremme om 8 til 9 timer (tidligst ved midnatstid).

Chef BHM kontaktede OPSCENT kl. 1345 angående drøftelser om beslutninger og tiltag. Frem til kl. ca. 1430 var der hyppige kontakter mellem OPSCENT og BHM vedrørende forureningsforebyggende tiltag – herunder håndtering af havaristen.

Kl. 1400 var det lokale landbaserede beredskab på Bornholm varskoet. OPSCENT havde tilkaldt chefen for miljøsektionen og chefen for operationsafdelingen m.fl.

KBV 202 var fremme i havariområdet ca. kl. 1400. Skibet var også indrettet til bekæmpelse af olieforurening.

Kl. 1430 var BHM ved at undersøge, hvor meget flydespærring, der var til rådighed for evt. udlægning omkring havaristen.

Kl. 1434 modtog OPSCENT oplysninger fra føreren af FU SHAN HAI via BARSØ om olier og last, samt at havaristen var skadet mellem last 1 og 2, som måtte betragtes som vandfyldte, idet skoddet mellem last 1 og 2 måtte antages at være beskadiget. Føreren mente, at det ikke var utænkeligt, at skibet ville holde sig flydende selv, om der var vandindtrængning fra last 2 til last 3.

Kl. ca. 1712 havde OPSCENT kontakt med rederiets agent, som bl.a. oplyste om skibets P&I club.

Beredskabsstyrelsen oplyste kl. 1812 til OPSCENT om gødningens sammensætning. Gødningen havde ingen indflydelse på havmiljøet.

Kl. 1820 blev flydespærringer lastet om bord i tre enheder, orlogskutteren BARSØ og 2 hjemmeværnsenheder

Kl. ca. 1900 afsendtes 400 meter spærringer fra Flådestation Korsør til BHM. Endvidere var der kontakt mellem OPSCENT og skibets P&I club.

Kl. 1930 var status på spærringer således, at der var 400 meter under transport til BHM, 800 meter var på Bornholm samt 600 meter oceanspærringer, dvs. i alt 1800 meter spærringer, var parat til indsats. Endvidere var METTE MILJØ og GUNNAR THORSON på vej til området med i alt 800 meter oceanspærringer.

Kl. 2047 fik OPSCENT oplysning om lastmængden i de forskellige lastrum.

Kl. ca. 2230 var hjemmeværnsenhederne godt i gang med udlægning af spærringer.

Kl. 2315 oplyste Beredskabsstyrelsen til OPSCENT/BHM, at gødningen i lasten ikke var brand eller eksplosionsfarlig, og at den ikke ville reagere med vand.

Opklaringsenheden kan konstatere:

- at midlerne til opsamling og håndtering af forurening med bunkerolie m.v. var inden for rækkevidde
- at OPSCENT's og BHM's forberedelser til at håndtere en kommende olieforurening blev iværksat hurtigt – herunder advisering af lokalberedskabet og
- at miljøskibene - et lå på 1 times beredskab og et andet på 16 timers beredskab - blev alarmeret henholdsvis kl. 1255 (afsejlede kl. 1355) og kl. 1300 (afsejlede 1756).

14. Tidspunkt for en maritim myndigheds (SOK's) indgriben i et begivenhedsforløb

Følgende forhold bør efter Opklaringsenhedens mening være genstand for opmærksomhed i forbindelse med en maritim myndigheds indgriben:

Der var i situationen FU SHAN HAI tale om ”dødt skib” fra kl. ca.1330, hvor alt maskineri om bord var stoppet af og et skib, hvor skibsføreren sammen med sin besætning evakuerer skibet. Da skibsføreren igen kl. 1450 sammen med en maskinmester og en styrmand tog om bord for bl.a. at undersøge muligheder for lænsning af indstrømmende havvand i skibet, forblev havaristen et ”dødt skib”.

Det må forventes, at skibsføreren sammen med den øvrige skibsledelse, har størst viden med hensyn til skibets indretning, udrustning, konstruktion, last og stabilitet. En viden som skal bruges og/eller gives videre.

Også efter det tidspunkt, hvor skibsføreren sammen med styrmanden og maskinmesteren igen gik fra borde, kl. ca. 1620, for ikke at vende tilbage til skibet, var det stadig skibsføreren, rederen og ejeren, der var ansvarlige for skibet i dets havarerede tilstand.

OPSCENT/BHM skulle fra begivenhedens start, dvs. fra det tidspunkt, hvor melding om kollisionen blev modtaget, udøve sine beføjelser til koordinering af den indsats og iværksættelse af de foranstaltninger, der måtte være nødvendige i en situation, hvor der var tale om redning af personer til søs, f.eks. en skibsbesætning og/eller, hvor et ubemandet skib i danske farvande skønnedes at udgøre risiko for miljøet.

I situationen med FU SHAN HAI var der fra starten tale om samtidigt at tage vare på både søredning, to havarerede skibe, hvoraf det ene kunne bjærge sig selv, mobilisering af skibe og udstyr til bekæmpelse af olie på havet og på kyster samt alarmering af det landbaserede beredskab i lokalområderne.

Kl. 1620 forlod skibsføreren for sidste gang FU SHAN HAI, men ansvaret for havaristen kunne hverken fører eller reder fraskrive sig ved, at føreren forlod skibet.

Med hensyn til håndtering af et stort ubemandet, drivende og synkende stort set ubekendt ”dødt skib”, der skønnedes at udgøre risiko for miljøet, er beslutningstagning omkring koordinering og indsats særdeles vanskelig og kræver omhu for alle tænkelige risici, som måtte komme til at optræde i det videre begivenhedsforløb.

De indledende overvejelser om assistance til eventuel bugsering af havaristen var i gang ved OPSCENT kl. ca. 1353, og overvejelser og vurderinger om selve håndtering af havaristen var indledt ved BHM nogen tid før kl. 1345, hvorefter drøftelser mellem BHM og OPSCENT om risici og iværksættelse af tiltag var indledt.

Opklaringsenheden kan konstatere:

- at BHM modtog melding om kollisionen kl. 1224, hvorefter der omgående blev iværksat en redningsoperation
- at BHM meldte om kollisionen til OPSCENT kl. 1231, hvorefter OPSCENT inden for de næste minutter initierede forskellige tiltag, bl.a. tilkald af helikoptere for redningsopgaver og for observering af olie på havoverfladen samt sendte ordre til METTE MILJØ om at sejle til kollisionsområdet
- at OPSCENT og BHM fra begivenhedens start var klar over, at SOK var den maritime myndighed inden for området, som havde ansvaret.



Foto taget af flyvemaskine fra den svenske kystbevogtning af havaristen kort efter kollisionen.