

Transport- og Energi samt Forsvarsministerens samråd i

Trafikudvalget

Tirsdag den 26. april 2005

Indledning.

Som min kollega [Transport - og Energiminister] Flemming Hansen påpegende i sin indledning, er der flere facetter i denne meget tragiske ulykke, som desværre kostede overstyrmanden på KAREN DANIELSENS livet.

Jeg tror, at alle er klar over, at der var tale om en ulykke der ikke måtte ske men som skete alligevel. Der er tale om en ulykke, hvor menneskelig fejl og brud på regler – på såvel skibet som i land - udgjorde enkædet af uheldige omstændigheder der ledte til påsejlingen.

Jeg finder det derfor meget vigtigt, at der hurtigt - men også fremadrettet – gennemføres initiativer, således at en lignende ulykke kan undgås.

Med den baggrund vil jeg i min redegørelse koncentrere mig om at beskrive forhold, der har relation til VTS Storebælt. Jeg vil ikke gå i detaljer med ulykken, da den endelige rapport fra opklaringsenheden først offentliggøres om nogle måneder.

Jeg vil derfor hovedsagelig fokusere på de overordnede forhold, som ledte frem til ulykken samt lægge vægt på redegøre for, hvad Forsvarsministeriet allerede har iværksat for at en lignende ulykke kan undgås. Jeg vil i min redegørelse tillige besvare de spørgsmål som udvalget har fremsat.

----- 0 -----

Fejlen ved VTS Storebælt.

Som nævnt af Transport- og Energiministeren er VTS Storebælts primære rolle at overvåge skibstrafikken omkring broerne samt alarmere relevante myndigheder , såfremt der er fare for påsejling. Ved alarmering vil bil- og jernbanetrafikken over broen blive stoppet.

Det fremgår af den foreløbige rapport, at operatøren på VTS Storebælt først blev opmærksom på påsejlingen på det tidspunkt, hvor kaptajn på K aren Danielsen ved hjælp af en håndholdt VHF-radio udsendte MAYDAY kl. ca. 1912.

Først herefter blev der slået alarm således, at bil- og jernbanetrafikken kunne stoppes, og en Search and Rescue operation (redningsaktion) kunne iværksættes.

Der skal derfor ikke herske tvivl om, at der blev begået en alvorlig fejl ved VTS Storebælt. Operatøren burde have udløst alarmeren. I den aktuelle situation kom ingen andre end skibets besætning til skade, men under mere uheldige omstændigheder kunne et svigt som dette have resulteret i en endnu større og mere omfattende ulykke.

VTS Storebælt var bekendt med Karens Danielsens position og den planlagte sejlads fra Svendborg til Finland. Operatøren var desværre ikke opmærksom på, at skibet ikke drejede

østover som planlagt. Der blev således ikke gjort forsøg på at kalde skibet på radio eller iværksætte alarm for lukning af broerne.

Som følge af ulykken er den pågældende operatør blevet fritaget for tjeneste, og en afskedigelsessag er siden iværksat. Det er endnu for tidligt at tage stilling til, om der er belæg for at rejse en straffesag under henvisning til Straffeloven [§ 156 - offentlig ansats pligtforsømmelse og/eller § 157 - offentlig ansats grove eller oftere gentagen forsømmelighed/skødesløshed].

Afgørelsen må afvente den endelige rapport fra Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed.

Det var i korte træk, hvad der gik galt ved VTS Storebælt. Jeg vil nu kort orientere jer om, hvilke tiltag der er iværksat for at undgå en lignende ulykke.

----- 0 -----

Iværksatte tiltag ved VTS Storebælt.

Ved VTS er der med øjeblikkelig virkning indført særlige procedure i relation til skibe, der kommer fra Svendborg og som sejler i farvandet mellem Fyn og Langeland.

For det første vil det fremover være således, at VTS Storebælt vil kontakte skibene via VHF radio ca. 5 – 10 minutter, før de skal dreje i området nord for Langeland. Skibene vil blive anmodet om at bekræfte, at de er klar over, at de snart skal dreje.

[Hvis skibene ikke reagerer på opkaldet, vil VTS Storebælt varsle relevante myndigheder – Politiet, Banestyrelsens fjernstyringsalarm samt A/S Storebælt.

For det andet er det aftalt med Svendborg havn, at havnen underretter VTS Storebælt, når et skib afgår fra Havnen. VTS-centret vil dermed være klar over, at der er et skib på vej. Dette gælder også, hvis skibet ikke har lods ombord eller glemmer at melde sig ind ved indpassage af VTS-området.

For det tredje er den interne vagtprocedure ændret. Det betyder, at der fremover altid er to operatører ved konsollerne. Den ene vil primært have ansvaret for kommunikation og den anden for overvågning af billedet. Den tredje operatør er på umiddelbart tilkald men kan derudover beskæftige sig med administrativt arbejde.

[Denne skærpelse vil blive revurderet, når det nye VTS-system har været i drift omkring 6 måneder, og der er skabt sikkerhed for, at de indbyggede alarmfunktioner virker efter hensigten.]

For det fjerde er proceduren for kommunikation med skibe, der sejler til eller fra Nyborg og dermed langs med Vestbroen, blevet skærpet. Skibe der kan udgøre en fare for Vestbroen vil blive adviseret om at anvende en rute der ligger 10 minutters sejlads væk fra broen. [Anvender de ikke denne rute skal de sejle med moderat fart – maksimalt 7 knob]

Jeg vil nøje studere den endelige rapport fra Søfartsstyrelsens opklaringsenhed, herunder de anbefalinger der fremsættes, og vi vil vurdere om det giver anledning til yderligere tiltag.

----- 0 -----

Placering VTS Storebælt.

Jeg vil kort kommentere placeringen af VTS-centret.

Det forholder sig således, at det i forbindelsen med etableringen af det permanente VTS Storebælt blev besluttet, at selve VTS-centret skulle placeres på Flådestation Korsør.

Der har været rejst kritik af, at VTS-centret ikke er placeret på Sprogø. Argumentationen er primært gået på, at man ved en placering på Sprogø ville kunne supplere det elektroniske overvågningssystem med visuelle observationer.

Jeg kan i den forbindelse oplyse, at sigtbarheden i danske farvande er nedsat i større eller mindre grad i ca. 2/3 af året, ligesom det i gennemsnit er mørkt halvdelen af tiden. VTS centret vil således fortsat hovedsagelig anvende de elektroniske hjælpemidler.

Et andet forhold der skal tages i betragtning er, at når skibene er tæt på broen ses de tværskibs. Dette betyder, at vagtpersonellet vil have meget svært ved visuelt at konstatere om skibet udgør en fare for broen. Årsagen hertil er, at jo mere tværskibs man ser et skib, jo sværere er det at konstatere selv mindre kursændringer].

Herudover kan jeg oplyse, at der er opsat elektro-optiske sensorer flere steder i VTS-området, herunder ved gennemsejlingsfagene på Vestbroen. Ved hjælp af sensorerne - der stort set fungerer ligesom kameraer - kan trafikken monitoreres i VTS-centret.

Samlet anses en placering af VTS på Sprogø ikke at kunne forbedre sikkerheden for broerne.

[Det er Søværnets Operative Kommandos vurdering, at sikkerheden for broerne fortsat kan og bør baseres alene på et radarbaseret overvågningssystem].

----- 0 -----

Lodsernes "domicil" på Sprogø.

Udvalget har anmodet mig om at oplyse, om lodserne fortsat ønsker at have domicil på Sprogø, hvis VTS flyttes.

Jeg kan hertil oplyse, at der ikke findes et domicil for lodser på Sprogø. Jeg kan yderligere oplyse, at placeringen af VTS-centret ikke har indflydelse på lodsernes samarbejde med VTS.

----- 0 -----

Sammenfatning / Afslutning.

Lad mig runde af med at konstatere, at de foreløbige konklusioner i rapporten fra Søfartsstyrelsens opklaringsenhed peger på, at den tragiske ulykke den 3. marts 2005 skete som følge af menneskelige fejl og brud på regler.

Det er min opfattelse at de tiltag, der allerede er iværksat, vil kunne bidrage til at en lignende ulykke ikke sker fremover.