

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	25. juli 2001

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Erhvervsministeriets notat vedrørende søulykkesrapport om tankskibsulykken i Østersøen den 29. marts 2001.

Rapporten forefindes ikke i elektronisk form.

25. juli 2001

Sag 199918194

Søulykkesrapport om tankskibsulykken i Østersøen den 29. marts 2001

Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed har onsdag den 25. juli 2001 offentliggjort søulykkesrapporten om ulykken i Østersøen den 29. marts i år, hvor tankskibet BALTIC CARRIER og bulkskibet TERN kolliderede.

I rapporten konkluderes det, at hovedårsagen til ulykken var et teknisk svigt i BALTIC CARRIER's styresystem, der pludseligt fik skibet til at dreje ind foran TERN.

Som en medvirkende årsag til ulykken peger rapporten på, at de to skibe sejlede i den kun 1 sømil brede dybvandsrute, selvom FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) anbefaler, at skibe med en dybgang svarende til de involverede skibes benytter ruterne ved siden af dybvandsruten. Rapporten nævner desuden som en medvirkende årsag, at den vagthavende officer på TERN var gået ind til kortbordet for at kontrollere skibets position, netop ibene skulle passere hinanden.

Endvidere bemærkes det i rapporten, at skibsføreren på BALTIC CARRIER ikke straks skiftede til skibets andet styresystem, da hovedsystemet svigtede, samt at der på TERN ikke blev opretholdt behørig udkig, idet brovagten alene bestod af en navigatør og en rorgænger.

Der har været udfoldet store bestræbelser for at klarlægge årsagen til, at BALTIC CARRIER's styresystem svigtede, men det har ikke været muligt at fastslå den præcise årsag hertil.

Der har været mistanke om, at **magnetfelter fra nogle strømførende kabler**, som BALTIC CARRIER havde passeret kort før kollisionen, kan have forårsaget fejlen. Opklaringsenheden har i samarbejde med Søværnets Materiel Kommando foretaget målinger, som imidlertid afkræfter, at der skulle være en sammenhæng af denne karakter.

Det har endvidere indgået i undersøgelsen, **om elektromagnetiske forstyrrelser fra andet elektronisk udstyr** kan have forårsaget fejlen. Opklaringsenheden skønner, at styresystemets robusthed overfor

elektromagnetiske forstyrrelser fra andet elektronisk udstyr svarer til, hvad der er normalt for sådanne systemer. Det har imidlertid ikke samme sikkerhed imod såkaldt "jamming" som det udstyr, der fx anvendes i krigsskibe.

Som led i undersøgelsen har Opklaringsenheden udsat styresystemet for forskellige elektromagnetiske forstyrrelser, men det har ikke været muligt at fremprovokere fejlen på ny, ligesom der ikke har kunnet konstateres en svaghed i systemet, som kan relateres til fejlen.

Det er imidlertid fortsat Opklaringsenhedens opfattelse, at fejlen i styresystemet *kan* skyldes, at systemet er sårbart overfor elektromagnetiske forstyrrelser. En anden *mulig* årsag kan være svagheder i systemets software. Opklaringsenheden undersøger nu mulighederne for gennem langtidsafprøvning af styresystemet at forsøge at klarlægge årsagen til svigtet i styremaskinerne.

FN's Internationale Maritime Organisation (IMO) har for nylig vedtaget regler, hvorefter elektronisk udstyr skal afprøves for dets sårbarhed overfor elektromagnetiske forstyrrelser fra andet udstyr. De nye regler træder imidlertid først i kraft den 1. juli 2002 og gælder kun for udstyr på nye skibe.

De internationale krav til konstruktion og afprøvning af styremaskiner og de hertil forbundne systemer indgår i de regler, som udfærdiges af de anerkendte klassifikationsselskaber. På baggrund af søulykkesrapporten vil Søfartsstyrelsen anmode klassifikationsselskaberne om at vurdere, om de gældende regler sikrer, at styremaskiner på skibe har den tilstrækkelige robusthed og modstandsevne overfor forstyrrelser fra andet udstyr.

Det vil endvidere blive vurderet, om ulykken skal have strafferetlige følger for de involverede parter, ligesom opgørelsen af en række erstatningskrav i forbindelse med oprydningen m.v. endnu resterer.

Erhvervsministeren har taget initiativ til at indkalde Østersølandene til en ministerkonference i København den 10. september for at træffe beslutning om initiativer, der kan øge søsikkerheden i Østersøen med særlig fokus på den øgede transport med olie.

Som et første resultat af de forberedende drøftelser til ministerkonferencen er der for nyligt indgået en principaftale mellem Danmark og Tyskland om at etablere 24 timers permanent overvågning af sejladsen i Kadetrenden syd for Gedser baseret på blandt andet de såkaldte Automatiske Identifikations Systemer (AIS). Det elektroniske system, som overvågningen baseres på, vil være effektivt i løbet af nogle år.

I tilslutning til arbejdet i forbindelse med ministermødet undersøger Søfartsstyrelsen i samarbejde med Forsvarsministeriet, Farvandsvæsenet og Søværnets Operative Kommando mulighederne for at udarbejde en risikoanalyse, med henblik på at belyse, om der kan opnås forbedringer af sejladsikkerheden ved at etablere nye VTS-systemer på udsatte områder i de danske farvande.