

SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSIONS ÅRSBERETNING 1983-84



NOTE. Denne publikation er klassificeret TIL TJENESTE-
BRUG. Publikationen skal opbevares i en aflåst lokalitet,
og på en sådan måde, at uvedkommende ikke har uhindret
adgang til den. Publikationen må ikke fremlægges på bib-
lioteker og i læsesale eller anvendes i uddrag eller i sin
helhed til orienteringer eller lign., der kan medføre offent-
liggørelse udenfor en snæver kreds.
Publikationen afklassificeres automatisk 30 år efter udsen-
delsen.

Søværnets Havarikommissions virksomhed 1959–1984

Indledning:

Den 9 NOV 1984 var det 25 år siden, Søværnets Havarikommission blev oprettet. Fra oprettelsen har kommissionen regelmæssigt udgivet sin årsberetning. Fem af årsberetningerne har på grund af stoffets begrænsede omfang dækket to beretningsperioder. Nærværende årsberetning indeholder ud over det sædvanlige stof en kortfattet redegørelse for kommissionens virksomhed i de forløbne 25 år. Heri indgår en omtale af de sager, som kommissionen har haft til behandling i 10-års perioden fra 1974-1983.

Søværnets Havarikommissions virksomhed i de forløbne 25 år.

Oprettelse, kommissorium:

Søværnets Havarikommission blev oprettet den 9 NOV 1959 ved SØVÆRNSKOMMANDO-BESTEMMELSE nr. 37, dateret 2 NOV 1959. I et vedføjet SØVÆRNSKOMMANDO-CIRKULÆRE 017 blev kommissionens opgaver, beføjelser og sammensætning fastlagt.

Dette cirkulære indeholdt nogle generelle retningslinier for kommissionens organisation og dens arbejdsform samt en instruks for kommissionens formand. Det anførtes, at kommissionens opgave var at assistere Chefen for Søværnet ved at foretage en sømilitær opklaring af alle havarisager, i hvilke Søværnets skibe var impliceret. Det anførtes videre, at det var uden for kommissionens opgave at tage stilling til sagens strafferetslige afgørelse. I instruks for kommissionens formand var bl.a. anført, at formanden på det sømilitære, sømandsmæssige og navigatoriske område skulle forestå behandlingen af skade- eller havarisager, der blev modtaget fra Søværnskommandoen (SVK). Formanden skulle tillige drage omsorg for, at behandlingen fandt sted på en proceduremæssig ensartet og betryggende måde. Såfremt der i sagen er forhold, der henhører under auditørens tjenesteområder, skal han sørge for, at en koordination af kommissionen og auditørens virke finder sted. Instruksens to sidste paragraffer omfattede rapporteringen, hvori det bl.a. anføres, at referat af behandlede sager skulle publiceres, således at erfaringer i forbindelse med havari- og skadesager blev bragt til tjenestestedernes kundskab.

Kommissionens opgaver og beføjelser er senere revideret og genoptrykt og foreligger i sin seneste udgave som CHS BST 046-3, dateret Vedbæk DEC 1975, rettet og genoptrykt i FEB 1979. Indholdsmæssigt er kommissoriet udvidet til også at omfatte havari- og skadesager omkring skibsmateriel, der endnu ikke er indgået i Flådens tal, men som er bemandet med personel af Søværnet og fra OKT 1971 havari- og skadesager af teknisk art. Endvidere er der givet kommissionen bemyndigelse til, når visse forudsætninger er opfyldt, at foretage en indledende behandling af særlige havaritilfælde, ligesom formanden er bemyndiget til at lade den samlede kommission eller enkeltmedlemmer foretage undersøgelser på stedet. Kommissoriets form er ændret principielt, idet det ikke længere er opdelt i generelle retningslinier for kommissionen og en instruks for formanden, men fremtræder som en bestemmelse, der beskriver organisation, opgaver og beføjelser for den samlede kommission.

Sammensætning

Ved oprettelsen bestod kommissionen af

- 1 kommandør
- 2 kommandørkaptajner
- 1 maskinkommandørkaptajn
- 1 orlogskaptajn (sekretær).

Medlemmerne blev udpeget af SVK, og deres normale funktionsperiode var 3 år for formandens, sekretærens og maskinkommandørkaptajns vedkommende og 2 år for de øvrige medlemmer.

Som en direkte følge af, at kommissionen fra OKT 1971 også skulle behandle havari- og skadesager af teknisk art, suppleredes kommissionen med yderligere et medlem – en orlogskaptajn (M). De tekniske medlemmers grad fastsattes herefter til kommandørkaptajn/orlogskaptajn, og fra ultimo 1974 fastsattes graden for kommissionens medlemmer af taktisk linie til kommandørkaptajn/orlogskaptajn.

I henhold til sit kommissorium er kommissionen beslutningsdygtig med hensyn til behandling af sager af sømandsmæssig/navigatorisk art, når formanden, to medlemmer af taktisk linie, og et medlem af teknisk linie samt sekretæren er til stede og sager af teknisk art, når formanden, to medlemmer af teknisk linie og et medlem af taktisk linie samt sekretæren er til stede. På grund af kommissionsmedlemmernes øvrige tjeneste var en sådan repræsentation ved kommissionens møder undertiden vanskelig at opnå, hvorfor kommissionen udvidedes til også at omfatte to suppleanter – fra AUG 1978 en orlogskaptajn (taktisk linie) og fra FEB 1979 en orlogskaptajn (teknisk linie).

Kommissionens sekretær har indtil 1 JUN 1982 varetaget stillingen som sekretær i forbindelse med anden tjeneste. Fra nævnte dato indgår tjenesten som sekretær i Søværnets Havarikommission som fast sagsområde for en sagsbehandler ved Søværnets Taktikskole.

Funktionsperioderne anført i begyndelsen af nærværende punkt har kun undergået mindre ændringer, idet de normale funktionsperioder for kommissionens medlemmer i henhold til den senest udsendte bestemmelse for kommissionen er efter behov for formand og sekretær og 2 år for alle øvrige medlemmer. Kommissionsmedlemmernes funktionsperioder i praksis fremgår af tabel 1.

Tabel 1:

Kommissionens medlemmer's funktionsperioder.

Funktion	Grad	Kategori	Antal	Funktionsperiode					
				Højeste		Laveste		Gennemsnit	
				år	mdr.	år	mdr.	år	mdr.
Formænd	KD/KK	Taktisk	10	7	10	0	2	2	7
Medlemmer	KD/KK	Taktisk	16	9	5	0	10	2	8
Medlemmer	OK	Taktisk	4	6	5	2	9	3	10
Medlemmer	KK	Teknisk	9	3	8	1	6	2	7
Medlemmer	OK	Teknisk	5	7	0	2	1	3	11
Sekretærer	OK	Taktisk	7	7	7	1	8	3	7

Kommissionens virksomhed

Kommissionen har i de forløbne 25 år afholdt ialt 807 møder. Der er i dette tidsrum behandlet 649 havari- og skadesager. En summarisk oversigt over kommissionens virksomhed fremgår af tabel 2.

Tabel 2.
Oversigt over kommissionens virksomhed.

	Samlet Antal	Antal pr. år		
		Højeste	Laveste	Gennemsnit
Møder	807	49	17	32
Behandlede sager	649	67	12	26

Med hensyn til antallet af de behandlede sager skal det bemærkes, at heri indgår kun de af kommissionen behandlede sager og ikke det totale antal havari- og skadesager i Søværnet.

Rapportering

Kommissionen har fra oprettelsen afgivet tre forskellige typer rapporter. Efter færdigbehandling af hver enkelt havari- og skadesag er der afgivet rapport i sagen til Inspektøren for Søværnet (tidligere Chefen for Søværnet). Endvidere aflægges ved slutningen af hver beretningsperiode (kalenderåret) rapport om kommissionens virksomhed inden for beretningsperioden (årsrapporten) og endelig udfærdiges en årsberetning, der udsendes til personel, der har særlig interesse i at få kendskab til de behandlede sagers vurderinger, konklusioner og afgørelser.

Den rapport, kommissionen afgiver efter færdigbehandlingen af en enkelt havarisag, har i sin opbygning og inddeling undergået visse ændringer. De væsentligste ændringer har fundet sted omkring afsnittene HÆNDELSESFORLØB og SUPPLERENDE OPLYSNINGER. Medens hændelsesforløbet tidligere var kommissionens kronologiske fremstilling af det skete på baggrund af alle oplysninger, der forelå i sagen, holder kommissionen sig i sin aktuelle rapportering til de af respektive chefer indsendte rapporter. Kommissionen har i konsekvens heraf ændret afsnittets overskrift til RAPPORTERET HÆNDELSESFORLØB.

Afsnittet SUPPLERENDE OPLYSNINGER, der tidligere var et underafsnit under HÆNDELSESFORLØB, optages som et selvstændigt afsnit, indeholdende relevante uddrag af reglementer, håndbøger m.v., tekniske udredninger med bæring på sagen samt resumé af afgivne forklaringer, oplysninger, evt. søforklaringer m.v. Som det fremgår af ovenstående anvendes næsten udelukkende citater og resuméer i stedet for henvisninger. Dette har medført mere omfangsrige rapporter, men det er kommissionens opfattelse, at læsning og anden sagsbehandling af rapporterne gennem denne praksis lettes betydeligt.

Ved afslutning af hver beretningsperiode afgiver kommissionen en årsrapport til Inspektøren for Søværnet. Årsrapporten indeholder en summarisk redegørelse for kommissionens virksomhed i beretningsperioden samt en skematisk oversigt over de i perioden afsluttede sager.

Kommissionens årsberetning er den af kommissionens rapporter, der har størst udbredelse. I kommissionens første kommissorium pålagdes det formanden at foranstalte, at referat af behandlede og afsluttede sager blev publiceret til alle Søværnets militære myndigheder, således at erfaringer i forbindelse med sådanne sager kunne bringes til tjenestestedernes kundskab. Referaterne måtte ikke indeholde navne på impliceret personel. I konsekvens heraf skabtes kommissionens årsberetning, hvis 1. bind dækkede beretningsperioden fra kommissionens start til udgangen af 1960. Det 1. bind indeholdt kortfattet referat af samtlige afsluttede sager. I de senere årsberetninger har kommissionene kun medtaget sager, i hvilke de begåede fejl eller havarisagerne som helhed kan formodes at indebære lære for andre end de implicerede. Endvidere er de udvalgte rapporter gengivet i deres fulde ordlyd i stedet for i referatet. Kravet til anonymitet er fortsat tilgodeset ved at udelade navne på impliceret personel og skibsnavne.

Årsberetningens opbygning har ikke undergået væsentlige ændringer i de forløbne 25 år. Årsberetningen er udkommet regelmæssigt med 1 bind pr. år, idet dog 5 årsberetninger på grund af stofmangel dækker to kalenderår. Nærværende bind dækkende årene 1983 og 84 er således det 20. bind i rækken af årsberetninger.

Ved udsendelsen af årsberetningens 1. bind blev spørgsmålet om beretningens interessekreds taget op til overvejelse. Resultatet heraf blev, at SVK bestemte, at årsberetningen skulle fordeles til samtlige tjenestgørende søofficerer af linien eller reserven med navigatøruddannelse, som i kraft af denne uddannelse kunne få tildelt tjeneste til søs, samt til chefer for visse institutioner m.v., der har direkte tjenestlig interesse af årsberetningen. Oplagstallet for 1. bind blev under hensyntagen til ovenstående fastlagt til 450 eksemplarer. De fra 1971 tilkomne tekniske sager og en udvidelse af interessekredsen med de senere års ændrede personelstrukturer har stillet yderligere krav til årsberetningens oplagstal, der er steget til 1000 eksemplarer for nærværende udgave.

Havarisagerne 1974-1983:

Kommissionen har i sine årsberetninger bragt en årsoversigt over de inden for de enkelte beretningsperioder behandlede havarisager. Oversigten viser en fordeling af sagerne på kategorierne

- kollisioner
- påsejlinger
- grundstødninger/-berøringer
- tekniske uheld
- andre uheld.

Endvidere viser oversigten i hvor mange sager, der efter kommissionens vurdering bør placeres et ansvar og endelig en oversigt over de samlede udgifter, som de i beretningsperioden behandlede sager har påført Søværnet. Oversigten viser imidlertid intet om de egentlige årsager til uheldene, om årsagerne er materiel- eller personelorienterede, hvordan udgifterne fordeles sig på de enkelte uheldstyper o.s.v.

I de følgende afsnit er det kommissionens hensigt på grundlag af en fornyet gennemgang af tidligere behandlede sager at belyse disse forhold nærmere. Af forskellige årsager har kommissionen fundet det mest hensigtsmæssigt at foretage en tidsmæssig afgrænsning af arbejdsgrundlaget til ti-året 1974-1983 fremfor at lade dette omfatte samtlige behandlede sager. Endvidere er sagerne samlede under følgende hovedkategorier:

- Sejladstildragelser,
- tekniske havarier,
- andre uheld.

»Sejladstildragelserne« omfatter samtlige af kommissionen inden for tiåret behandlede sager vedrørende kollisioner, påsejlinger og grundstødninger/-berøringer. »Tekniske havarier« omfatter samtlige behandlede sager vedrørende havarier på hoved- og hjælpemaskineri og skibets øvrige driftsanlæg samt havarier på skrog, tanke m.v. »Andre uheld« omfatter alle øvrige behandlede sager omfattende havarier, der ikke naturligt falder ind under de to førstnævnte hovedkategorier. Opmærksomheden skal i denne forbindelse henledes på, at kommissionen ved indplaceringen af havarierne under ovennævnte hovedkategorier ikke i alle tilfælde har kunnet følge den i tidligere oversigter foretagne opdeling, hvorfor divergenser fra tidligere oversigter vil forekomme.

Sejladstildragelser

Kommissionen har i tiårsperioden behandlet i alt 103 sager henhørende under fællesbetegnelsen sejladstildragelser. Sagerne fordeles sig med ca. 2/3 på uheld, der har fundet sted under sejlad og ca. 1/3 på uheld under havnemanøvre. Uheldene fordeles sig på de enkelte uheldstyper med 48 på grundstødninger/-berøringer, 46 på påsejlinger og 9 på kollisioner.

Medens grundstødninger/-berøringer har været den hyppigste uheldstype under sejlads med i alt 42 uheld har påsejlingerne været den hyppigste uheldstype under havnemanøvrer med i alt 31 uheld.

Årsagerne til grundstødninger/-berøringerne har i overvejende grad været navigatoriske fejl. I syv af tilfældene har kommissionen fundet anledning til at vurdere navigationen som uforsvarlig. Påsejlingerne har i overvejende grad været påsejlinger af flydende genstande, herunder is og flydende afmærkninger. Påsejlingerne under havnemanøvre, der udgør ca. 4/5 af samtlige uheld under havnemanøvre, har været påsejling af kajanlæg og i mindre omfang andre skibe. Årsagerne til disse uheld har primært været fejlskøn og dårligt planlagte manøvrer.

Tekniske havarier

Kommissionen har i perioden behandlet i alt 93 uheld af teknisk art. Af disse uheld hører brande til de mere omkostningskrævende havarier. Der har i alt været 17 brande, hvoraf to var meget omfattende. 6 brande skyldtes kortslutninger, 2 betjeningsfejl – én installationsfejl, én teknisk fejl – og i 32 tilfælde er brandårsagen uopklaret. 4 brande skyldtes overophedning af kaffemaskiner og en frituregryde.

29 uheld vedrører beskadigelser på fremdrivningsanlæg (hovedmaskineri, drivskruer samt rør). 2 større havarier har været forårsaget af vandskade herunder vandfyldning af rum. Af øvrige uheld kan 5 føres tilbage til mangelfulde eftersyn. 8 havarier skyldes fejlbetjening og dårligt tilsyn og vedligeholdelse. Øvrige uheld kan tilskrives uforudseelige mangler i materiellet.

Der har i alt været 30 havarier på hjælpemaskineri, hvoraf 5 er opstået som følge af fejl og mangler i forbindelse med eftersyn og 2 som følge af vand i generatorer.

Havarier på skrog, laster og tanke er den mindste gruppe blandt de tekniske havarier. En væsentlig del af uheldene er indtrådt i forbindelse med lænse- og fyldearbejde, hvor specielt ejectorsystemer er betjent forkert eller mangelfuldt. Der er i to tilfælde fyldt vand i tanke, hvor luftafgangene var spærret med havarier på tanktoppene til følge. Endelig skal nævnes to havarier på undervandsbådes trykskrog opstået som følge af galvaniske tæringer.

Andre uheld

Kategorien »andre uheld« repræsenterer med i alt 61 uheld, den mindst udgiftskrævende uheldstype.

Den største gruppe inden for denne kategori er havarier forårsaget af forbipasserende skibes bølgesystemer, herunder både havarier på søværnets enheder forårsaget af andre skibe og de havarier, som søværnets enheder påfører andre. Der er i tiårsperioden behandlet i alt 11 sager af denne type. Uheldene har alene medført materielskade.

Sejladis i is har medført 5 uheld og hårdt vejr har i 7 tilfælde forårsaget skader på skibe og materiel.

De alvorligste uheld har fundet sted i forbindelse med bugseropgaver, fartøjstjeneste og dykkeropgaver, idet søværnet i forbindelse med disse opgaver har haft et personeltab på 9 mand. Under en havnebugseropgave kæntrede en bugserbåd ved »girding«, hvorved to mand mistede livet. Under en bugseropgave sprang en blakestopper på kæden i den slæbte enhed, hvorved én mand blev dræbt. Under en dybvandsdykning mistede én livet. Under udsætning af en gummibåd kæntrede denne, hvorved to mistede livet. Under en bugseropgave udført af en af søværnets enheder sank det slæbte skib, hvorved 3 mistede livet.

I tabel 3 har kommissionen fordelt samtlige havari- og skadesager indenfor den betragtede periode på de tre hovedkategorier. Fordelingen af uheldene har fundet sted under hensyntagen til, om årsagerne til uheldene har kunnet henføres til handlinger foretaget af impliceret personel (personelorienterede årsager), om årsagerne har kunnet henføres til materielle forhold (materielorienterede årsager) eller om årsagerne skyldes andre forhold.

Tabel 3:

Havari- og skadesager	Årsager							
	Personel-orienterede		Materiel-orienterede		Andre		Ialt	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
Sejladstildragelser	75	73	9	9	19	18	103	100
Tekniske havarier	45	48	40	43	8	9	93	100
Andre uheld	36	59	1	2	24	61	100	
Ialt	156	61	50	19	51	20	257	100

Af tabellen fremgår, at de personelorienterede årsager langt er i overtal.

Beretning om Søværnets Havarikommissions virksomhed i perioden 1. januar 1983 til 31. december 1984

Indledning

Nærværende beretning omfatter de i kalenderårene 1983 og 1984 af kommissionen behandlede og afsluttede havari- og skadesager.

For så vidt angår kommissionens opgaver, beføjelser og arbejdsform m.v. henvises til CHS BST 046-3.

Gennemgang af de i 1983 og 1984 behandlede og afsluttede sager

Beretningen omfatter 15 havari- og skadesager behandlet i kalenderåret 1983 og 12 i 1984. Til sammenligning med tidligere år tjener følgende oversigt:

Årsberetning	Kollisionser	Påsejlinger	Grundstødninger og -berøringer	Tekniske havarier	Andre uheld	Antal skadesager i alt	Kommissionens vurdering		De af skaderne forårsagede udgifter i mill. kr.
							Hændelig	Placering af ansvar	
1960*)	4	9	5		7	25	20	5	1,2
1961	1	6	5		1	13	12	1	0,4
1962	1	12	3		2	18	15	3	0,2
1963	4	9	8		3	24	19	5	1,4
1964	0	14	9		3	26	19	7	0,8
1965-66	0	17	8		4	29	21	8	0,2
1967	3	6	4		10	23	13	8	1,3
1968	1	3	4		6	14	8	6	0,3
1969	1	11	6		15	33	19	14	0,5
1970	1	5	6		12	24	17	7	0,2
1971	1	13	4		26	44	35	9	0,5
1972	1	8	10	24	24	67	42	25	1,6
1973	0	6	1	20	8	35	25	10	1,3
1974	2	7	6	10	19	44	26	18	3,0
1975	1	7	7	14	14	43	31	12	2,9
1976	0	10	4	14	13	41	23	18	1,3
1977	1	4	4	10	3	22	10	12	1,5
1978	1	0	5	7	3	16	5	9	1,5
1979	0	1	6	7	5	19	10	9	12,7
1980	1	5	5	3	9	23	10	13	5,3
1981	0	4	2	5	11	22	10	12	2,8
1982	2	2	3	6	4	17	7	10	41,9
1983	0	1	7	3	4	15	7	8	4,8
1984	2	0	2	4	4	12	5	7	1,0

*) Omfatter tiden fra 15. nov. 1959 til 31. dec. 1960.

Medens ovenstående oversigt omfatter samtlige afsluttede sager, er der i den følgende del af beretningen kun medtaget de sager, som skønnes at have interesse for andre end de implicerede.

Årsberetningen omfatter kun sådanne sager, som er afgjort af Inspektøren for Søværnet eller ved en retsinstans. Uheld, der er opstået i ét kalenderår, kan derfor meget vel først være optaget i beretningen for et senere kalenderår.

Beskrivelsen af hændelsesforløb og udarbejdelse af skitser m.v. er foretaget af kommissionen på grundlag af det i den enkelte sag foreliggende relevante materiale.

Opmærksomheden henledes på, at Inspektøren for Søværnets afgørelse i de enkelte sager er citeret med de ændringer, som hensynet til det implicerede persons identitet nødvendiggør, ligesom afsagte domme er medtaget i stærkt sammentrængt form.

Kommissionen har i kalenderåret 1983 afholdt ialt 25 møder og 17 møder i 1984.

Kommissionens sammensætning i beretningsperioden:

Kommandør P.E. Pedersen, formand, afgået 1 APR 1983.

Kommandør J. Thorsen, formand, tiltrådt 1 APR 1983.

Kommandørkaptajn K. Malmkjær, afgået 1 APR 1983.

Kommandørkaptajn P. Budsted, indtrådt 1 APR 1983.

Kommandørkaptajn M. Rørly, afgået 30 SEP 1983.

Kommandørkaptajn K. Søderlund, indtrådt 1 JUL 1983.

Kommandørkaptajn K.B. Rasmussen

Orlogskaptajn N.O. Rottensten, sekretær

Orlogskaptajn J.K. Kønig

Orlogskaptajn H. Eggert Sørensen, suppleant

Orlogskaptajn L.F. Krohn, suppleant

Kommissionens adresse er:

Søværnets Havarikommission,

Søværnets Taktikskole,

Holmen, 1433 København K.

Kollisioner

1. Inspektionsskibs (BESKYTTEREN-kl) kollisionsskader under ophold i Thorshavn havn.

Situation.

1. Under ophold i Thorshavn 20-22 JAN 1984 blev et inspektionsskib af BESKYTTEREN-klassen beskadiget, da to færøske trawlere efter at have sprængt deres fortøjninger gik i drift under ekstremt dårlige vejrforhold.

Kommissionens vurderingsgrundlag.

2. Kommissionens rapport er udarbejdet på grundlag af inspektionsskibets rapport samt Færøernes Kommando (FRK) påtegning hertil. Endvidere på grundlag af Inspektionsskibseskadrens (ISE) bemærkninger og oplysninger fra skibschefen, vagtchefen og vagthavende telegrafist.

Rapporteret hændelsesforløb (jf. fig. 1 og 2).

3. Den 21 JAN 1984 lå inspektionsskibet fortøjet ved ydermolen i Thorshavn med bagbords side til kaj. Agten for inspektionsskibet lå trawleren GRI-150 KANGEQ og foran lå traleren TN 468 BAKUR med traleren SA 250 COLUMBUS på siden. Yderst på molen lå traleren TN 245 SOLBORG (fig. 1).

- 4.
- | | |
|---|--------------------------------------|
| Det aktuelle vejr den 21 JAN kl. 2200z var: | |
| Vind: | SE 20 m/s i stødene op til 25 m/s. |
| Vejr: | Overskyet med byger. |
| Sø: | 3 i Nolsø fjord med skvalp i havnen. |
| Sigt: | God. |

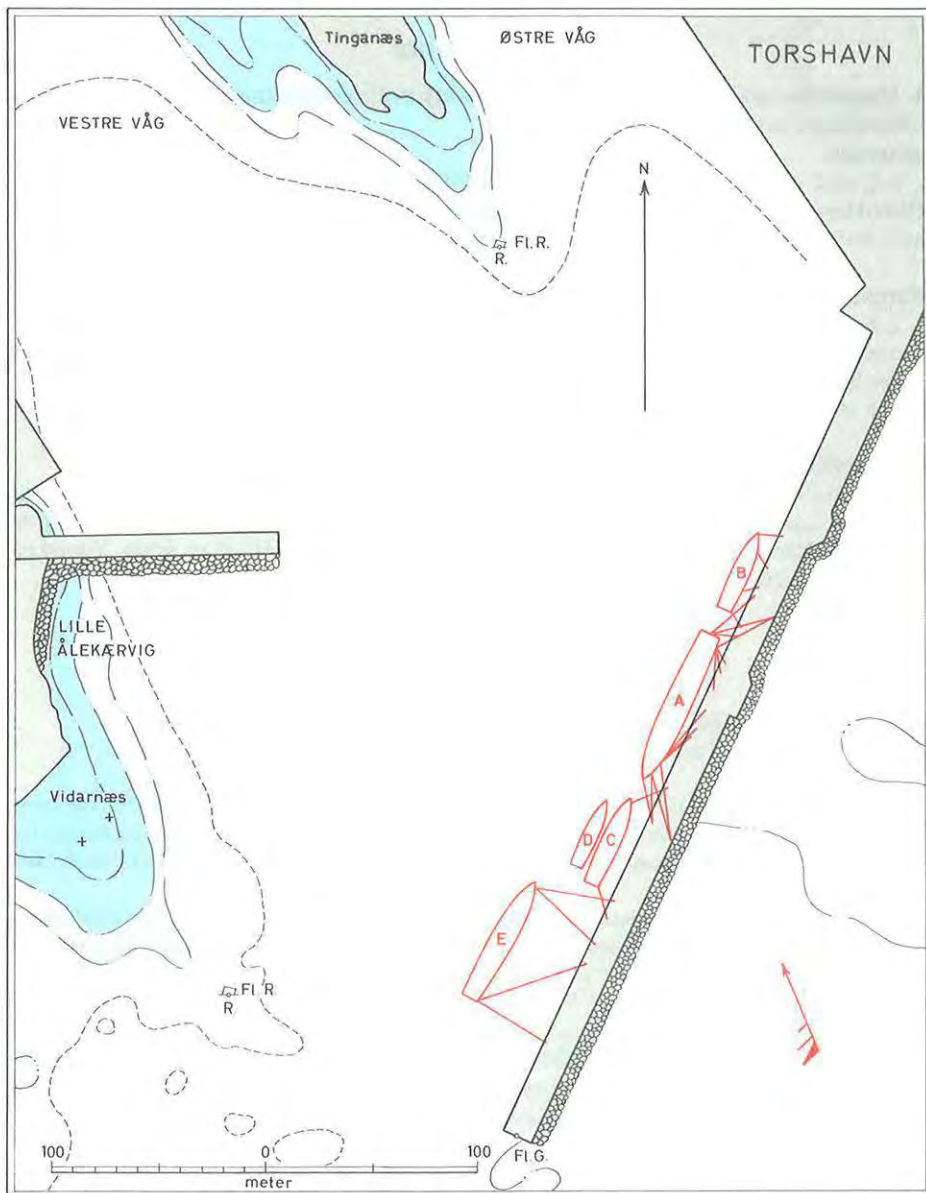
5. Vejrudsigten for farvandene omkring Færøerne 210700-220700 varslede vind omkring S 15-20 m/s, lokalt 25 m/s. Aftagende til 8-14 m/s. En senere vejrudsigt gældende for perioden 211700-221700, som varslede vind op til 30 m/s, blev modtaget 211800, men først distribueret 22 JAN PM.

6. Ved 2300 tiden var vindstødene op til 30 m/s. Fortøjningerne blev derfor forstærket. Endvidere blev der beordret opstart af hovedmotorer samt ombordkaldelse af personel. Kl. 2340 var alle hovedmotorer samt bovpropel indkoblet, og besætningen var mødt.

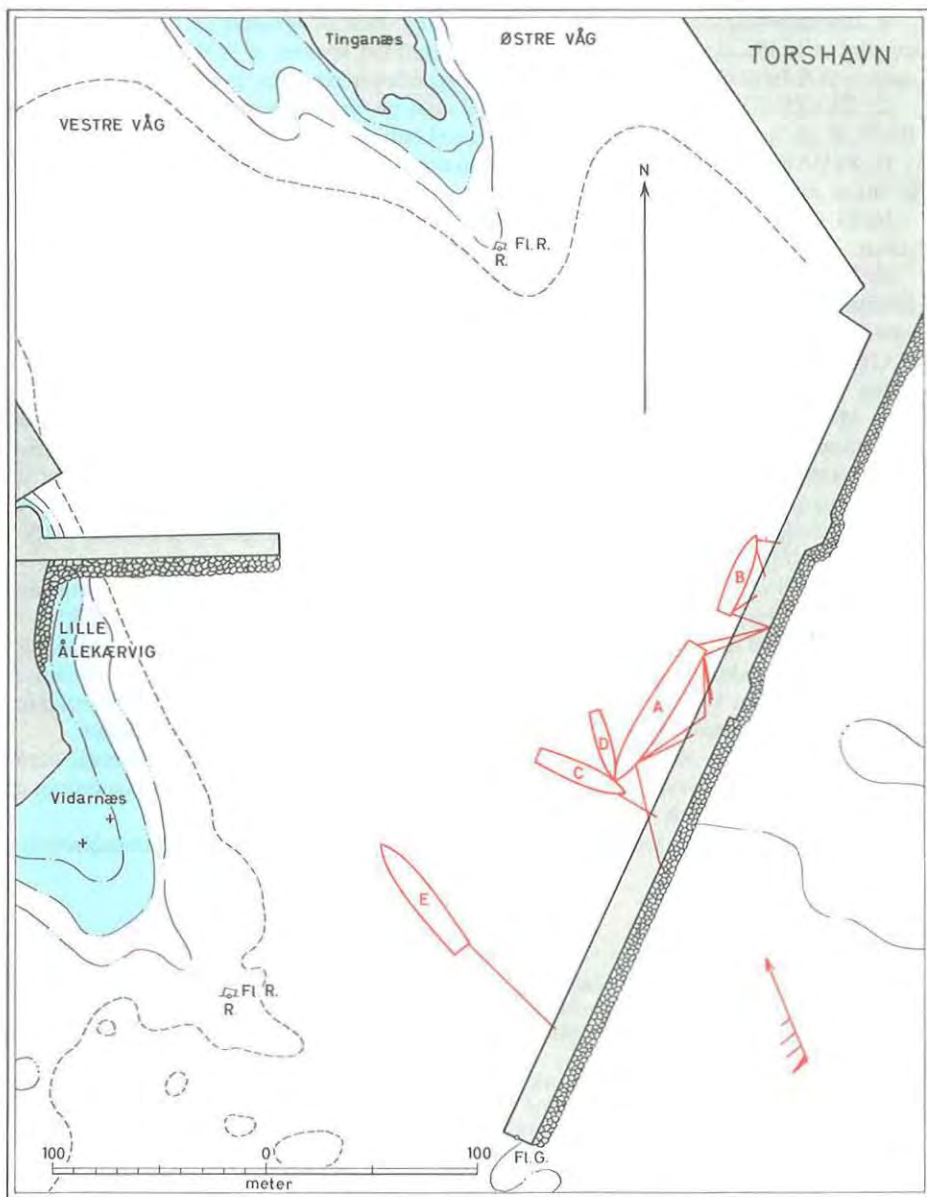
7. På ovennævnte tidspunkt lå SOLBORG en skibsbredde fra kajen på grund af vindpresset. Inspektionsskibet vurderede det derfor som risikabelt at passere gennem den reducerede passage mellem SOLBORG og bøjen, der markerer grunden ved Vidarnæs, da det kunne blive vanskeligt at opnå tilstrækkelig fart til at holde stævnen oppe og til præcis styring i den hårde vind på bagbords bov.

8. Med assistance fra inspektionsskibets besætning og en slæbebåd fra værftet – den eneste på stedet – forsøgte SOLBORG at komme tæt ind til kajen. Dette lykkedes imidlertid ikke, og kl. 0200 blev det opgivet at forbedre SOLBORG's situation.

9. Kl. 0400 nåede vindstødene op på 40 m/s med det resultat, at fortøjningerne i SOLBORG brast, hvorefter SOLBORG svajede ud i havnebassinet kun fortøjet agter i sin trawlwire og spærrede for besejlingen. Samtidig brast agterfortøjningerne i BAKUR, som derefter svajede ud i havnebassinet med COLUMBUS på siden. BAKUR tørnede inspektionsskibets stævn, medens COLUMBUS ramte inspektionsskibets styrbords bov og lønning (fig. 2).



Figur 1



Figur 2

10. Ved berøringen brast 3 af inspektionsskibets fortrosser, medens den fjerde skransede lidt, men holdt. Inspektionsskibet lå herefter med stævnen skønsmæssigt ca. 20 grader fra kajen.

11. Inspektionsskibet kunne i denne situation ikke lade gå og bakke fri, idet det ville være umuligt at holde gående i havnen, og udpassagen var spærret af SOLBORG. Adspurgte oplyste SOLBORG, at han agtede at blive liggende i trawlwiren, så længe det var muligt.

12. På COLUMBUS kom der straks personel på dækket, som lod fortøjningerne til BAKUR gå, hvorefter COLUMBUS drev mod inderhavnen.

13. På BAKUR hengik 8-10 minutter, før to mand kom på dækket og forsøgte at klargøre et anker, men uden resultat.

14. Kl. 0445 brast BAKUR's fortrosse, hvorefter trawleren drev fri af inspektionsskibets stævn.

15. Kl. 0445 knækkede tersen til inspektionsskibets agtertrosse, der gik over kajen til en fortøjningsring ved foden af molens bølgebryder. Tampen af denne trosse havde den agtenfor liggende KANGEQ taget ombord som agtertrosse. Da tersen knækkede, svajede KANGEQ derfor ud i sin fortrosse med hækken fortøjet til inspektionsskibets bagbords låring.

16. Med den forøgede belastning brast et af inspektionsskibets agterspring. Kl. 0452 lod inspektionsskibet bagbords anker gå med henblik på at holde stævnen op til vinden, hvis øvrig fortøjning skulle bryde. Samtidig blev det klart, at SOLBORG havde sprængt sin trawlwire og var i færd med at manøvrere ud af havnen. Der blev derfor straks givet ordre til at hive hjem igen og hurtigt herefter til at kappe de sidste fortøjninger agter samt forbindelsen til KANGEQ.

17. Kl. 0459 var ankeret let, og der blev givet ordre til at kappe tilbageværende fortøjning for, hvorefter inspektionsskibet stod ud af havnen. Molehovedet passeredes kl. 0502.

18. Der opstod under afgang en mistanke om, at rester af fortøjningstrosser i forbindelse med de kraftige skruemanøvrer, der var påkrævet for at holde stævnen oppe i vinden og opnå styrefart, var kommet i såvel skrue som bovpropeller. En kontrol med skruetigning nul viste ingen unormal belastning, ligesom stigningsændringer ikke var hæmmet.

19. Den 22 JAN kl. 1630z ankredes i tilstrækkeligt læ i Fuglebjerg for at undersøge skrue og bovpropeller ved svømmedykkere. Der blev fundet 4-5 slag tovværk om skruenavet og en enkelt tamp i bekneb ved bovpropelleren.

20. Efter friskæringen kunne der ikke konstateres skader, ligesom funktionsafprøvning viste normal drift.

Supplerende oplysninger.

Reglementer, håndbøger m.v.

21. I Kfs B. 11-1943, midlertidig instruks for skibschefen § 29 er bl.a. anført følgende:

»Han skal anvende godt sømandskab og drage omsorg for at alt, som kan bidrage til skibets og besætningens sikkerhed bringes i anvendelse (rettidige forholdsregler mod storm, tåge o.a.).«

22. I CHS BST 460 - 6 (A), instruks for vagtchefen § 30, er følgende anført:

»Når skibet ligger fortøjet i bøjle eller ved bolværk, skal vagtchefen våge over, at det er pålideligt fortøjet, og under urolige vejrforhold samt – efter omstændighederne – ved stigende eller faldende vandstand jævnlig inspicere fortøjningerne.«

23. Endvidere er der i samme instruks § 34 anført:

»Vagtchefen har ansvaret for, at skibets indenbords tjeneste foregår i overensstemmelse med de af chefen og næstkommanderende i henhold til gældende instrukser og reglementer fastsatte bestemmelser.«

24. Af CHS BST 460 - 10, instruks for operationsofficeren, fremgår, at vagttjenesten henhører under operationsofficerens ansvarsområde, samt at han har ansvaret for de under divisionen hørende tjenesteområders effektivitet og beredskab.

25. Af skibsorganisationsbogen for BESKYTTEREN-klassen fremgår vedrørende vejrtjenesten pkt. 7701:

»Når helikoptergruppe er tilkommanderet, varetager HGL (komm.: helikoptergruppelederen) vejrtjenesten i stedet for OPO (komm.: operationsofficeren), som anført i dennes instruks. På grundlag af indhentede oplysninger om vejret i form af MUFAX-kort, vejrkort, vejrmeldinger m.v. briefes chefen dagligt. Briefingerne skal indeholde alle relevante oplysninger om det område, hvori skibet opererer.

Ved uvarslede eller ikke tidligere forudsete og for chefen uoplyste ændringer i vejr-situationen underrettes han straks.«

Det var dog aftalt, at operationsofficeren altid var meteorologiofficer, da han havde det nødvendige kendskab til vejrtjenesten.

Tidevandsstrøm og høj- og lavvande

26. Af »Havneoplysninger for Færøerne« udgivet af Farvandsdirektoratet 1983 fremgår vedr. Thorshavn havn bl.a.:

»... Vandstand og strøm. Forskel mellem middelspringtidshøjvande og middelspringtidslavvande er 0,3 m.

Højeste og laveste vandstand i havnen indtræffer henholdsvis ca. 1 time efter vestfaldstrømskifte (højvande) i Nolsø Fjord, og når månen kulminerer i S.

Vinde har ingen særlig indflydelse på vandstanden.

Ingen særlige strømforhold har betydning for besejlingen af havnen.

...«

27. Af »Færøske Lods« side 45 fremgår bl.a.:

»... Ved springtid med månen i perigæum (nærmest jorden) og ca. 2 dage efter ny- eller fuldmåne er strømhastigheden mindst 3 gange så stor som ved niptid ...«

28. Af fiskeriårbogen fremgår, at fuldmåne indtraf den 18 JAN 1984, og månen var i perigæum den 19 JAN 1984.

29. I henhold til tidevandstabellerne for Thorshavn indtraf eftermiddagshøjvandet den 21 JAN 1984 kl. 2034. Strømskifte (vestfaldsskifte) i Nolsø Fjord fandt sted kl. 1952, hvorefter strømmen løb 4¼ time mod nord. Ca. midnat skiftede strømmen igen, hvorefter den var sydgående i ca. 8¼ time.

Fremsendelsespåtegninger

30. FRK har i fremsendelsespåtegningen anført følgende:

»FRK finder, at inspektionsskibet har truffet rimelige foranstaltninger til imødegåelse af uheld.

Inspektionsskibet blev på uheldig vis fanget af andre fortøjede skibes mindre hensigtsmæssige dispositioner og manglende beredskab i forbindelse med vejrforholdene«.

31. Inspektionsskibseskadren har ved en særlig skrivelse udtalt følgende:

»Det må anses for en alvorlig forsummelse, at den vejrmelding, der blev modtaget kl. 1800z jf. rapportens pkt. 10.2, og som varslede op til 30 m/s, ikke blev varslet med det samme, eller senest kl. 2000, som fastsat i skibsorganisationsbogen. Var dette sket, må det antages, at skibschefen på grundlag af vejrmeldingen ville have ombordkaldt besætningen for at gå af havn, således som han besluttede at gøre det senere, da vinden nåede op på denne styrke.

Således som forholdene udviklede sig, er det iøvrigt min opfattelse, at skibschefen i de enkelte situationer har vurderet risici og muligheder rigtigt, og at han har truffet fornuftige foranstaltninger med henblik på at undgå eller afbøde skader og på at hjælpe andre skibe i rimelig udstrækning. At dette ikke viste sig at være nok, skyldes dels vindens – selv efter færøske forhold – voldsomme styrke og dels øvrige skibes utilstrækkelige fortøjninger og beredskab. Det foreslås i forbindelse hermed, at FRK gennem relevante færøske myndigheder søger at opnå en bedre standard, hvad angår fortøjninger m.v. i Thorshavn, evt. at man gennem advarsel i radioen også søger ombordkaldt flere folk, herunder at inspektionsskibe i lignende situationer ikke blot vurderer egne fortøjningers tilstrækkelighed, men også andre skibes mulige utilstrækkelighed«.

Andre oplysninger

32. *Skibschefen* har til kommissionen oplyst, at han blev briefet dagligt om vejr-situationen. Han havde således ventet en forværring af vejret om eftermiddagen og aftenen, men at vinden herefter ville aftage om natten. Da der ikke opstod større problemer, end den ombordværende besætning kunne løse, forblev inspektionsskibet i Thorshavn. Mod forventning forværredes vejr-situationen imidlertid, hvilket dog fortsat ikke medførte problemer for inspektionsskibet. Problemerne opstod først, da andre skibe i havnen begyndte at drive og derved forhindrede inspektionsskibet i at komme ud af havnen.

33. *Vagtschefen*, der som operationsofficer varetog tjenesten som meteorologiofficer, har til kommissionen forklaret, at skibschefen blev briefet dagligt om vejret på grundlag af modtagne vejrkort, prognoser m.v. To dage tidligere havde stormvejr været forudset, og chefen var briefet om det ved den daglige briefing. Dagen før varslede 1-døgns prognosen fra Braknell om vind fra SE stigende til 60-70 knob i løbet af 21. eftermiddag. Vagtschefen havde arbejdet på dækket det meste af eftermiddagen med forstærkning af fortøjningerne. Han var på sit lukaf, da han modtog vejr-meldingen 211800 ved 19-20 tiden. Han havde haft en kort samtale med chefen, medens han fortsat opholdt sig på sit lukaf, inden chefen ved 21-tiden blev afhentet af Marinekommandoets bil, da der var en rigstelefsamtale til ham. Vagtschefen husker den omdiskuterede vejr-melding og anfører, at han ikke havde tillagt den afgørende betydning, da den intet indeholdt, som han ikke allerede kendte. Af samme årsag havde han ikke fundet det nødvendigt at orientere chefen. KL havde på et tidligere tidspunkt ligget i Thorshavn under en SE-storm i en dårligere position end den nuværende uden problemer. Vejr-udviklingen i den aktuelle situation blev overraskende voldsom og værre end prognosen forudsagde. Søen blev ekstremt voldsom om natten, og der opstod omfattende ødelæggelser på havnemolen og bygninger i nærheden. De fortøjede skibe drev rundt i havnen. Det var højvande før midnat, og vandet skulle herefter falde, men det blev ved med at stige og var om natten næsten i niveau med kajkanten. Inspektionsskibets fortøjninger holdt, og situationen var hele tiden under kontrol, men den kompliceredes af andre skibe, der drev ind i inspektionsskibet eller spærrede for udsejlingen.

34. *Vagthavende telegrafist* har til kommissionen oplyst, at han runderede vejr-meldingerne, så snart han havde modtaget dem. Han gav vejr-meldingen til OPO, der såvidt han husker, var på sit lukaf. Han husker herudover ikke mere om episoden.

Skadeopgørelse.

35. – Større og mindre buler og hak i stævnen fra den isforstærkede del til op over stævnprojektører.

- Gøsstagen bøjet og revet af ved lønningsbeslag. Desuden blev styrbords gøsstagefortøjning revet af og ankerlanternen knust.
- Indtrykning af lønning over styrbords bov med bøjning af to lønningsstøtter.
- Bule på ca. 30× cm over styrbords ankerklyds.
- Forreste pullert på agterdækket i bagbords side bøjet af trækket i en trossebugt.
- Samtlige trosser beskadiget.

Søværnets Materielkommando (SMK) har anslået reparationsomkostningerne til ca. kr. 200.000 kr.

Kommissionens vurdering.

36. Det er kommissionens opfattelse, at vejr-udviklingen i den foreliggende situation har været overraskende voldsom og ud over, hvad de prognoser, som kommissionen har haft lejlighed til at gennemse, forudsagde. En medvirkende årsag til, at vejrforholdene i Thorshavn fik så voldsomt et forløb har formentlig været, at den langvarige, kraftige vind fra S og SE har presset vand ind i Thorshavn havn, og at strømmen på grund af månens stilling var særlig stærk. Mens vinden var på sit højeste, vendte strømmen mod syd i Nolsø fjorden, hvilket forårsagede, at søen rejste sig til ekstrem højde.

37. Efter udbygningen af Thorshavn havn byder denne på væsentlig bedre liggeforhold med vind fra SE, end tilfældet har været tidligere. Med de foreliggende vejrudsigter skulle et fortsat ophold i havnen ikke byde på problemer, og kommissionen er derfor af den opfattelse, at skibschefens beslutning om at forblive i havnen på det foreliggende grundlag var forsvarlig.

38. Den senere udvikling i vejr-situationen må på baggrund af de indhentede oplysninger anses for at ligge uden for, hvad der kunne forventes og forudses. I forbindelse med vurderingen af de meteorologiske oplysninger har kommissionen gennemgået de med rapporten fremsendte prognoser og herunder også 1-døgns prognosen for farvandene omkring Færøerne fra 211800, der fejlagtigt ikke blev runderet. Det er kommissionens opfattelse, at ihvovæl denne prognose indeholder ændringer fra prognosen 10 timer tidligere, er der intet i denne prognose, der peger mod afgørende ændringer i vejr-situationen. Selvom det principielt bør fastholdes, at alle nye oplysninger i situationer som den foreliggende skal tilgå skibschefen omgående, er det dog kommissionens opfattelse, at prognosen af 211800 ikke indeholdt oplysninger, der med føje ville kunne ændre beslutningsgrundlaget.

39. De skader, der opstod på skibet, forårsagedes af andre skibe, der efter at have sprængt deres fortøjninger, drev ind i inspektionsskibet. Disse skader vil derfor ikke kunne lastes inspektionsskibet, der indtil afgang fra Thorshavn ikke havde haft alvorlige problemer med at forblive ved kaj.

Konklusion.

40. Det er kommissionens opfattelse, at årsagen til de skader, der opstod på inspektionsskibet under ophold i Thorshavn, er forårsaget af andre skibe, som drev ind i inspektionsskibet, da deres fortøjninger blev sprængt på grund af storm af orkanagtig styrke fra SE. Skaderne kan derfor ikke lægges inspektionsskibet til last.

Afsluttende bemærkninger.

41. Ophold i Thorshavn under stormvejr fra SE har tidligere budt på adskillige vanskeligheder. Selvom forlængelsen af dækmolen har forbedret liggeforholdene betydeligt, er det kommissionens opfattelse, at ophold i Thorshavn under ovenfor beskrevne vejrforhold fortsat bør undgås, da det medfører unødvendigt slid på materiellet og i ekstreme tilfælde, at havnen ikke kan forlades.

42. Det er i sagens anledning fra ISE foreslået, at man via FRK gennem relevante færøske myndigheder søger at opnå en bedre standard, hvad angår fortøjninger og beredskab ombord i civile skibe. På baggrund af, at vejrforholdene i høj grad var ekstreme, og at der i civil skibsfart findes andre normer for beredskab, lønsomhed m.v., finder kommissionen ikke en sådan henvendelse tilrådelig.

43. I »Havneoplysninger for Færøerne«, oplysninger for Thorshavn, står anført: »Vinde har ingen særlig indflydelse på vandstanden«. Kommissionen skal specielt under henvisning til de af operationsofficeren afgivne oplysninger anbefale, at Farvandsdirektoratet opfordres til at revidere artiklen om Thorshavn, side 81-84 i ovennævnte publikation.

Sagens afgørelse.

Inspektøren for Søværnet har til skibschefen udtalt:

Jeg kan tilslutte mig Søværnets Havarikommisions vurdering og konklusion og finder således, at årsagen til de skader, der opstod på inspektionsskibet under ophold i Thorshavn, er forårsaget af andre skibe, der drev ind i inspektionsskibet, da deres fortøjninger blev sprængt på grund af storm af orkanagtig styrke fra SE. Jeg finder derfor ligeledes, at skaderne ikke kan lægges inspektionsskibet til last.

Chefen for Inspektionsskibeskadrens opmærksomhed, skal henledes på kommissionens afsluttende bemærkninger, som jeg er enig i.

Grundstødninger eller -berøringer

1. Torpedobåds (WILLEMOES-kl) grundberøring i Hollænderdyb.

1. Kommissionens vurderingsgrundlag.

Kommissionens rapport er udarbejdet på grundlag af rapport fra torpedobåden med Chefen for 1. Torpedobådsdivision og Chefen for Torpedobådseskadrens fremsendelsespåtegninger.

2. Rapporteret hændelsesforløb (jf. fig. 3):

Hændelsesforløbet er en rekonstruktion af torpedobådens sejlads ud fra positionerne B, E, G og H, som alle er observeret af chefen, idet det erkendes, at kursbogen ikke er korrekt ført i henhold til »Bestemmelser for skibsjournalens førelse«. Ud over disse positioner er anvendt: Diagram for fremløb og forsætning, udarbejdet den 12 AUG 1976 gældende for 10.000 kraftturbineomdrejninger pr. minut svarende til 31,1 knob og 10° rorvinkel. Det skal anføres, at der ikke er udarbejdet nye diagrammer for hvert enkelt skib efter montering af trimror agter.

Eftermiddagen den 12 AUG var planlagt anvendt til følgende prøver i Sundet: Maskinprøver, Harpoon missil build-in-test og belastningsprøver med den variable trimklap, som ikke fungerede korrekt, idet det ikke var muligt at konstatere trimklappens aktuelle stilling fra styrehuset.

Klokken 1330 afgik torpedobåden fra Langeliniekaen for forlægning syd på i Sundet.

Vind og vejr

Vind: S 9 m/s (ved Drogden opgivet SSE 7 m/s).

Vejr: Let diset.

Sø: Ringe.

Strøm: N-gående anslået 2 knob (ved Drogden opgivet til: N-gående 1 knob).

Sigtbarhed: 4 sømil.

Vandstand: 1 cm under daglig vande (opgivet ved Drogden).

Amning: For 1,8 meter.

Agter 2,3 meter.

Skibets maksimale dybgang til nederste skruetip er i henhold til dokningsplan for WILM-klassen yderligere 0,46 meter større i.e.: 2,76 meter.

Chefen forestod havnemanøvre fra den åbne kommandobro, Teknikofficeren betjente manørehåndtagene fra styrehuset.

Manøvre var planlagt udført for dieseldrift på sidepropellerne støttet af centerturbinen. Denne konfiguration anvendes under vanskelige vind- og snævre pladsforhold og blev her anvendt for øvelse. Navigationen var planlagt som radarstøttet sejlads fra styrehuset i søkort nummer 133. Torpedobådens Terma navigationsradar blev anvendt. Den normale styrehusorganisation ved forlægning blev anvendt: Trediekommanderende var vagtchef og blev assisteret af plotteren, en konstabel KI. Desuden var chefen efter endt havnemanøvre til stede i styrehuset. Lukningstilstand X var etableret.

Umiddelbart efter passage af pos. B gik chefen ind i styrehuset. Vagtchefen forestod nu navigationen assisteret af plotteren, mens chefen ikke direkte kontrollerede navigationen.

Under passagen af Hollænderdybet var det planlagt at anvende kurs 175 med parallelindeks til Middelgrundsfort på 0,5 sømil og til Nordre Røse fyr på 0,32 sømil.

Kl. 1339 ved pos. C var kursen 090 og farten 29 knob med parallelindeks til Middelgrundsfort på 0,4 sømil.

Kl. 1342 ved pos. D beordrede vagtchefen: »Styrbord 10° til kurs 170«, idet vagtchefen ved valg af denne vurderede at torpedobåden endnu ikke helt var i det planlagte indeks.

Kl. 1344 ved pos. E observerede chefen den grønne bøj (55°41'6N - 12°40'8E) i grøn 45° og den røde bøj (55°41'5N - 12°41'5E) i rød 5°. Denne observation blev ikke sammenlignet med den øjeblikkelige kurs. Udkiggen meldte samtidig den røde bøj (55°40'55N - 12°41'7E) ret forude. Dette gav dog ikke chefen anledning til at gribe ind på grund af ovennævnte observation, og fordi drejet ikke opfattedes som afsluttet.

Kl. 1346 ved pos. F beordrede vagtchefen: »Styrbord 10° til kurs 175«.

Kl. 1347 ved pos. G berørte torpedobåden den venstre kant af pullen på positionen 55°40'8N - 12°41'8E. Kursen var på dette tidspunkt 175. Dybden på stedet er i søkort nummer 133 angivet til 1,7 meter, mod vest hurtigt tiltagende til 4-6 meter.

Umiddelbart efter grundberøringen beordrede chefen maskinerne stoppet. På dette tidspunkt var skibet flot.

Kl. 1351 ved pos. H (55°40'N - 12°41'8E) blev der ankret. Chefen og teknikofficeren undersøgte skibet for vandindtrængning og øvrige skadeer. Efter undersøgelsen og forsøg med at tørne torpedobådens propelleranlæg kunne der konstateres skader på alle tre skruer, men ingen vandindtrængning eller skader på bund og ror. Center og bagbord propelleranlæg gav kraftige vibrationer, mens vibrationerne fra styrbords anlæg var moderat.

Kl. 1355 blev Chefen for Torpedobådseskadren underrettet. Samtidig blev der rekvireret slæbeassistance fra Torpedobådseskadren.

Kl. 1527 lettede torpedobåden, og der manøvreredes forsigtigt tilbage til hollænderdybet ved hjælp af styrbord propelleranlæg og dieselmotor.

Kl. 1559 blev torpedobåden taget på slæb af en anden torpedobåd af WILM-kl. styrbord dieselmotor blev standset og torpedobåden blev slæbt mod Flådestation København.

Kl. 1628 passeret Kronløbet for indgående og kl. 1643 overtog Flådestation Københavns slæbebåde bugseringen fra Yderhavnen til kaj, hvortil torpedobåden ankom kl. 1705.

Efter ankomst konstaterede dykkere fra Torpedobådenes mobile Base, at alle tre propeller som antaget, var beskadiget.

3. Supplerende oplysninger.

a. *Skibschefen har i sin rapport yderligere oplyst følgende:*

»Årsagen til grundberøringen vurderes at være chefens fejlvurdering af det anvendte parallelindeks. Ved rekonstruktionen af sejladsen, jævnfør bilag 1, viser det sig, at det planlagte parallelindeks ikke giver spillerum for en eventuel overskridelse i østlig retning. Den aktuelle overskridelse er ikke i tide blevet erkendt, idet det anvendte indeks ligger tæt på et ved besejling af dette farvand ofte anvendt parallelindeks på 0,4 sømil Middelgrundsfort kurs 173.

Den nævnte fremgangsmåde for passage af Hollænderdybet har været anvendt, når der ikke var anden trafik, og hensigten med at forlægge ad Hollænderdybets østlige side var, at bringe torpedobåden øst for den gravede rende over Tærskelen for ikke at genere eventuel trafik i renden eller småbåde ved Dragør.

En medvirkende årsag vurderes at være en misforståelse mellem chefen og vagtchefen, idet vagtchefen havde opfattet, at sejladsen skulle foregå som blindsejlad og ikke som almindelig forlægning (optisk støttet radarsejlad). Dette medførte, at vagtchefen på intet tidspunkt indtil grundstødningen orienterede sig optisk, men manøvrerede på grundlag af oplysninger fra torpedobådens navigationsradar og søkort nummer 133 assisteret af en plotter.

Det skal supplerende oplyses, at vagtchefen ved tidligere lejligheder har demonstreret et moderat erfaringsgrundlag, hvilket har afspejlet sig i navigatoriske fejltagelser, der dog ikke har haft havarimæssige konsekvenser. Med baggrund heri må det erkendes, at chefen i det givne tilfælde burde have ført fornødent tilsyn med skibets sejlads og sikkerhed og således ikke, som tilfældet var, ukritisk have overladt skibets sejlads til vagtchefen. Det skal anføres, at vagtchefen har udført tjeneste i torpedobåde af WILLEMOES-klassen siden 12 AUG 1981«.

b. Chefen for 1. Torpedobådsdivision

Divisionschefen har i sin påtegning til sagen anført

»..., at den i bilag 1 anførte sejlads udelukkende baserer sig på en rekonstruktion af, hvordan sejladsen sandsynligvis er foregået. Det skal anføres, at Bestemmelser for skibsjournalens førelse (herunder kursbogens førelse) ikke er blevet overholdt, idet ingen pladsbestemmelse er blevet taget fra passage af Kronløbet til grundstødningspositionen. Ej heller fremgår det af kursbogen, på hvilket tidspunkt og med hvilken logvisning de i rapporten pkt. 8 anførte kursændringer til henholdsvis 170° og 175° er blevet effektueret. Jeg finder det ikke i overensstemmelse med godt sømandskab, at drejet i pkt. D tilsyneladende udelukkende er foretaget på en vurdering af, at skibet »nok« endnu ikke helt befandt sig i planlagt indeks. Efter drejet til kurs 170° er det indeks, skibet har befundet sig i ikke blevet kontrolleret og ej heller optisk konfereret med de af udkiggen afgivne meldinger. Jeg finder endvidere, at den i rapporten pkt. 10 anførte misforståelse mellem chefen og vagtchefen vedrørende den navigatoriske forlægningsmåde bør lægges chefen til last, idet denne ikke har sikret sig, at skibet blev navigeret på en, henset til farvandets beskaffenhed, hensigtsmæssig og sikker måde, navnlig under hensyn til vagtchefens begrænsede erfaringsgrundlag«.

4. Skadeopgørelse

Tre drivskruer og en skrueraksel beskadiget.

De samlede omkostninger i forbindelse med doksætning og udbedring af skaderne er ifølge indhentet oplysning fra Søværnets Materielkommando opgjort til kr. 610.000.

Desuden har Chefen for Torpedobådseskadren anført i sin fremsendelsespåtegning, at torpedobåden var ude af beredskabet i 13 døgn på grund af nærværende havari.

5. Kommissionens vurdering

Det er kommissionens opfattelse, at vagtchefen skulle kunne være i stand til uden problemer at gennemføre den beordrede forlægning gennem Hollænderdybet med de til rådighed værende navigationshjælpemidler. Den valgte forlægningsrute, som var udarbejdet af vagtchefen og godkendt af chefen, forekommer kommissionen hensigtsmæssig. Imidlertid var vagtchefens navigering, herunder hans udnyttelse af radaroplysninger for sikker pladsbestemmelse samt meldinger fra udkiggen, så mangelfuld, at han ikke formåede at holde torpedobåden på sikker vanddybde i Hollænderdybet.

Chefen, som var tilstede på brøen/styrehuset under hele hændelsesforløbet, og som var bekendt med vagtchefens moderate erfaringsgrundlag, har efter kommissionens opfattelse undladt klart at tilkendegive, om sejladsen skulle foregå som blindsejlads eller som almindelig forlægning, og han har desuden undladt i tilstrækkeligt omfang at kontrollere, at sejladsen blev udført som planlagt, hvorfor han ikke kunne gribe ind i navigationen, da torpedobåden med høj fart nærmede sig en pulle nord for Smågrundene i Hollænderdybet.

Det er kommissionens opfattelse, at de efter grundstødningen foretagne dispositioner var forsvarlige og hensigtsmæssige.

Kursbogen var ikke ført forskriftsmæssigt.

6. Konklusion.

Årsagen til grundberøringen er, at vagtchefen udførte en ham pålagt simpel forlægning i Hollænderdybet på en så mangelfuld og sløset måde, at torpedobåden ved grundberøring under høj fart nord for Saltholm fik ødelagt alle tre drivskruer.

Det er kommissionens opfattelse, at skibschefen – med sit kendskab til vagtchefens manglende navigatoriske formåen – burde have kontrolleret vagtchefens navigering bedre, så han i tide kunne have grebet ind og derved undgået grundberøringen. Endvidere burde chefen klart have tilkendegivet overfor vagtchefen, hvorledes navigationen skulle udføres.

Sagens afgørelse.

Inspektøren for Søværnet har til skibschefen og vagtchefen udtalt:

Skibschefen:

Jeg kan tilsluttet mig Søværnets Havarikommissions vurdering og konklusion og finder, at De som chef for torpedobåden den 12 AUG ikke klart overfor vagtchefen har tilkendegivet, hvorledes navigationen skulle udføres.

Jeg finder tillige, at De, med Deres kendskab til vagtchefens manglende navigatoriske formåen, mere effektivt burde have kontrolleret vagtchefens navigering, hvilket kunne have medvirket til, at grundberøringen var blevet afværget.

Jeg har bemærket mig, at De med en anden torpedobåd den 4 MAJ 1982 påsejlede 500 m mærket ved Torpedostation Kongsøre. Årsagen til påsejlingen var blandt andet, at De ikke effektivt havde kontrolleret vagtchefens navigering.

Jeg må derfor udtrykke min misbilligelse af, at De ikke har taget ved lære af denne hændelse, idet De i det foreliggende tilfælde ikke overfor vagtchefen klart har tilkendegivet, hvorledes navigationen skulle udføres og effektivt kontrolleret dens udførelse.

I særlig skrivelse til vagtchefen har jeg udtalt, at denne har navigeret på en så mangelfuld og sløset måde, at det havde grundberøringen til følge.

Uheldet har påført søværnet en unødvendig udgift på kr. 610.000.

Jeg agter ikke at foretage videre i sagen.

Vagtchefen:

Jeg kan tilslutte mig Søværnets Havarikommissions vurdering og konklusion og finder, at De, som vagtchef, har udført en Dem pålagt simpel forlægning i Hollænderdybet på en så mangelfuld og sløset måde, at dette medførte torpedobådens grundberøring.

Jeg har bemærket mig, at De som vagtchef ombord i en anden torpedobåd den 4 MAJ 1982 påsejlede 500 m mærket ved Torpedostation Kongsøre. Årsagen til påsejlingen var ligeledes, at De som vagtchef havde navigeret på en mangelfuld og sløset måde.

Jeg må derfor udtrykke min misbilligelse af, at De ikke har taget ved lære af denne hændelse og tilsikret Dem, at de Dem pålagte opgaver blev løst på en tilstrækkelig omhyggelig måde.

Jeg har overfor chefen udtalt, at denne ikke klart overfor Dem har tilkendegivet, hvorledes navigationen skulle udføres samt, at chefen mere effektivt burde have kontrolleret Deres navigering, hvilket kunnet have medvirket til, at grundberøringen var blevet afværget.

Uheldet har påført søværnet en unødvendig udgift på kr. 610.000.

Jeg agter ikke at foretage videre i sagen.

2. Torpedobåds (WILLEMOES-kl) grundberøring i Knebel Vig.

Situation

1. I forbindelse med øvelse DANEX 82 skulle en torpedobåd af WILLEMOES-klassen den 12 NOV 1982 foretage besejlingsøvelse i Århus Bugt og herunder anløbe Knebel Vig for at undersøge mulighederne for potentielle »laying-up«-positioner. Under passage af indsejlingen til Knebel Vig berørte torpedobåden bunden.

Kommissionens vurderingsgrundlag.

2. Kommissionens rapport er udarbejdet på grundlag af rapport fra torpedobåden med Chefen for Torpedobådseskadrens påtegning, påtegning fra Søværnets operative Kommando samt Farvandsdirektoratets vurdering af kontrolopmålinger i indsejling til Knebel Vig.

Rapporteret hændelsesforløb (jf. fig. 4).

3. Kl. 1141 befandt torpedobåden sig i position 160° Vosnæsgård skrænt 1,5 sm (pos. 1). Skibet var under dieseldrift på to skruer, idet midterskruen var stoppet. Manøvrehåndtag var omstillet til betjening fra styrehus. Begge skruer var stillet til frem 3/4, hvilket svarede til en fart af 8 knob. Der var etableret lukningstilstand ×.

4. Vind og vejr:

Vind: SSW 20 knob.

Vejr: Overskyet, diset.

Sø: 1 (0,25 m).

Sigt: 6 (ca. 4 sømil).

Vandstand: Normal, målt i Århus.

Amning: For 1,8 m agter 2,2 m, hvilket giver en dybgang på 2,67 m målt til nederste skruetip.

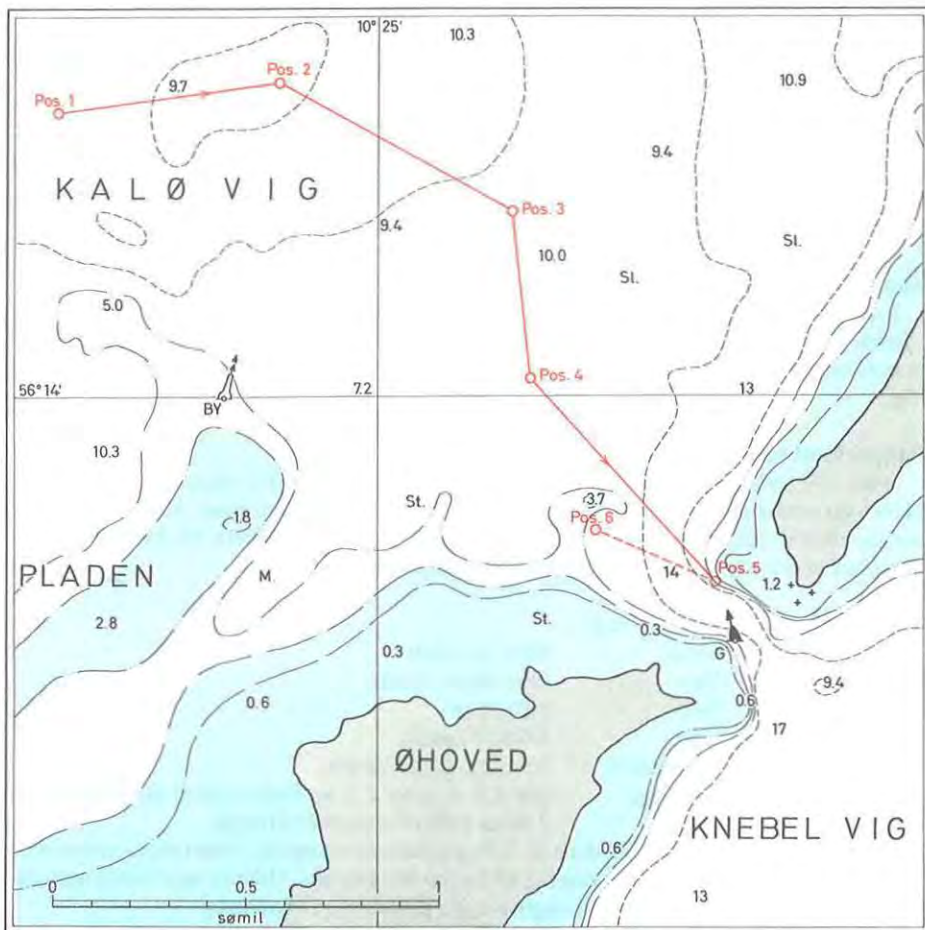
5. Navigationen fandt sted i søkort nr. 112 og udførtes som optisk støttet radarnavigation. Ekkolod var i drift. Vagtchefen varetog tjenesten fra styrehus. Udover vagtchefen opholdt skibschefen, teknikofficeren samt vagthavende plotter, sig i styrehuset.

6. For at omsejle 3,7 m pullen nord for Øhoved samt for at skabe et passende opløb mod indløbet til Knebel Vig sejlede fra pos. 1 gennem pos. 2 og pos. 3 til pos. 4, 292° Rolsøgård pynt 0,72 sm. I pos. 4 ændredes kurs kl. 1203 til 140° ret på grøn sideafmærkning i indløbet til Knebel Vig. Bøjens position var tidligere kontrolleret på radar og fundet i orden.

7. Kl. 1210 berørte skibet grunden på positionen 56°13'4 N – 10°26'6 E (pos. 5). Kursen var i grundberøringsøjeblikket 140°. Ekkolodvisningen, der gennem hele sejladsløbet var blevet aflæst og varsloet af den i styrehuset tjenstgørende plotter, aftog momentant fra ca. 5 m til 0. Den anførte ekkolod-visning angiver vanddybden under køl.

8. Chefen overtog umiddelbart efter grundberøringen kommandoen på broen, og skibet blev bragt til standsning. Lukningstilstand YANKEE blev etableret, og skibets teknikofficer inspicerede for evt. indtrængende vand. Skibet var flot og kunne manøvreres, og ingen vandindtrængen blev konstateret.

9. På grund af den relativt kraftige SSW-lige vind, der vurderedes at ville give skibet afdrift mod grunden på N-siden af indløbet, manøvrerede chefen skibet agterover med fuld kraft på styrbord skruer, idet hensigten med denne manøvre var at tvinge agterskibet væk fra grunden og op i vinden. Denne manøvre lykkedes, og skibet blev sakket til pos. 6, hvor skibet blev drejet bagbord over og fri af grunden.



Figur 4

10. Eftersom de herskende sø- og vindforhold af chefen vurderedes at vanskeliggøre en sikker opankring, og da skibet tilsyneladende var fuldt manøvreedygtigt, omend svage rystelser blev observeret fra bagbord propeller, besluttede chefen at forlægge til Århus, hvor dykkerundersøgelser af skibet blev foretaget umiddelbart efter ankomsten kl. 1330.

Supplerende oplysninger

Reglementer, håndbøger m.v.

11. I »Danske Lods« bind 2 er der vedrørende besejlingen af Knebel Vig anført følgende:
Side 143:

».... NE for Øhoved ligger det smalle, men dybe indløb til Knebel Vig, der er et dybt og lukket bassin med 13-17 m dybde. Vigens SE-lige del er dog meget flak og uren ...«

og side 145:

»... Knebel Vig kan besejles af ret store skibe og er en god ankerplads med læ for alle vinde samt god holdebund ...«

12. I »midlertidig instruks for skibschefen«, Kff B. 11-1943, anføres i § 2:

»... Chefen skal bestræbe sig for til enhver tid at kende skibets plads med den efter omstændighedernes krav størst mulige nøjagtighed og sikkerhed. Han skal stadig anvende fornuftigt overlæg ved skibets navigering og benytte alle til enhver tid bedst egnede midler til bestikkets berigtigelse for derefter at kunne sætte kursen med fornøden sikkerhed og forsvarlig dristighed ...«

13. I »instruks for vagtchefen«, CHS BST 460-6 (A) anføres i pkt. 8:

»8. Under skibets navigering, såvel under sejlads i taktisk formation som alene, påhviler det vagtchefen at benytte de navigationsmidler, der står til hans rådighed, i en sådan udstrækning, at han til enhver tid kender skibets plads med fornøden nøjagtighed og er i stand til at lede dets bevægelser med tilstrækkelig sikkerhed under hensyn til de foreliggende farvands- og vejrforhold«.

I samme bestemmelse anføres i pkt. 10 bl.a.:

»... I nærheden af land skal terrestriske pladsbestemmelser ved optiske hjælpemidler fortrinsvis søges anvendt ...«

Yderligere oplysninger

14. I torpedobådens rapport anføres som supplerende oplysninger, at da vanddybderne på grundberøringspositionen ikke var i overensstemmelse med de i søkort nr. 112 angivne, foretog torpedobåden den 15 NOV 1983 en kontrolmåling af indløbet til Knebel Vig. Kontrolmålingen foretoges af chefen og næstkommanderende fra skibets gummibåd. Der anvendtes dobbelt vinkelmåling med Øhoved øst- og vestpynt som de to punkter og torpedobåden opankret i Kalø Vig som det 3. punkt. Ved opmålingen fandtes stor uoverensstemmelse mellem observationerne og de i søkort anførte dybder, idet der målttes dybder på 2,5 m op til ca. 100 m syd for det, søkortet angav. Ved kontakt med lokale lystsejlere og fiskere er det blevet oplyst, at tilsanding i området er udbredt og besejling derfor vanskelig, selv for små lystfartøjer.

15. Rapporten afsluttes med følgende kommentarer til torpedobådens opløb mod indsejlingen til Knebel Vig:

»...

Det kan ved eftertænkning konstateres, at en kurs på 110 gennem indløbet nok havde været mere hensigtsmæssig, idet en sådan kurs havde bragt skibet forbi tilsandingsområdet.

Imidlertid tilskynder »Danske Lods« beskrivelser af det nævnte farvandsafsnit ikke til en sådan forholdsregel....«

Oplysninger fra kursbog

16. I torpedobådens kursbog er der på højre side for fredag den 12 NOV 1983 anført:

»... 1210 SØ 1 SIGT 6 SW vind 4 219 Øhoved 0,25 4,2 1009 mb. Lukningstilstand Y etableret. Grundstødningsposition 56°13'4 N 10°26'6 E ...«

17. Ovennævnte geografiske koordinater for grundstødningspositionen er i overensstemmelse med de i skibets rapport anførte, jf. ovenstående pkt. 7, og angiver, at grundberøringen har fundet sted på sydsiden af indløbet. Den med rapporten fremsendte skitse af hændelsesforløbet viser imidlertid, at grundberøringen fandt sted på nordsiden af indløbet i den i kursbogen anførte position 219 Øhoved 0,25, hvortil svarer de geografiske koordinater 56°13'5 N 10°26' E. Da de i rapporten i øvrigt fremførte kendsgerninger alle peger på sidstnævnte position som den korrekte, må det antages, at den i rapporten anførte grundberøringsposition er fejldtaget.

Påtegninger

18. Chefen for Torpedobådseskadren har ved fremsendelsen af sagen bl.a. udtalt følgende:

»...

- Den omhandlede sejlads var beordret af CH TBE med henblik på rekognoscering for mulige »laying up positions«.

- Den af torpedobåden planlagte sejlads i Kalø Vig og gennem anduvningen til Knebel Vig findes formålstjenlig og i overensstemmelse med den ved TBE gældende »tommelfinger-

regel« gående ud på, at man så vidt muligt undgår vanddybder under 4 m med enheder af WILLEMOES-klassen.

– En gennemgang af Den Danske Lods og Efterretninger for Søfarende giver ingen oplysninger om fare for tilsanding på grundberøringsstedet.

...«

Indsejlingen til Knebel Vig

19. Det eksisterende søkort nr. 112 er udgivet FEB 1939. Kortets oplysninger med hensyn til Knebel Vig baserer sig på opmålinger gennemført omkring århundredskiftet. En nyopmåling af Knebel Vig var indeholdt i Søopmålingen Danmarks direktiv for 1983. Dette arbejde blev på kommissionens foranledning fremskyndet og forelå færdigbearbejdet og rentegnet i september 1983. I skrivelse af 13 SEP 1983 til kommissionen har Farvandsdirektoratet bl.a. fremført følgende:

»...

Søopmålingen ved Farvandsdirektoratet, Nautisk Afdeling har nu afsluttet en rentegning i målestok 1:5000, hvorved det ved sammenligning med en forstørrelse af A-blad 5610/1020 kan konstateres, at 2 og 4 meter kurverne omkring den nordligste pynt i indsejlingen ikke mere forløber, som angivet i søkortet.

...«

20. Opmålinger på ovennævnte rentegning i målestok 1:5000 viser, at 2 og 4 m kurverne er forskudt ca. 50 m mod sydvest med et brat fald ned til 13 m kurven, der i begge sider af løbet forløber nærlig som ved tidligere opmåling. Løbets retning og dybde er således stort set, som angivet i søkort nr. 112. Grundberøringen har fundet sted mellem 2 og 4 m kurven med 10 m vand ca. ½ skibslængde om styrbord og med midten af løbet ca. 100 m styrbord.

Skadeopgørelse

Personskade

21. Ingen.

Materielskade.

22. Beskadigelse af alle 3 drivskruer.

Da reparationerne er gennemført i forbindelse med PSD har udgifterne i forbindelse med uheldet været begrænset til udskiftning af to drivskruer og reparation af én til ialt kr. 370.000,-. Uheldet medførte, at torpedobåden blev delvis operationsklar med maksimumfarten reduceret til 20 knob i tidsrummet indtil doksætningen fandt sted 29 NOV 1982.

Kommissionens vurdering.

23. Det er kommissionens opfattelse, at besejling af Knebel Vig med de navigatoriske hjælpemidler, som torpedobåde af WILLEMOES-klassen er i besiddelse af, ikke skulle byde på særlige vanskeligheder. Selvom indsejlingen i henhold til lokale kilder skulle have et ændret forløb som følge af tilsanding, viser Søopmålingen Danmarks opmålinger dog, at besejling fortsat er mulig i det omfang, der angives i »Danske Lods«, bind 2.

24. Det er endvidere kommissionens opfattelse, at tilrettelæggelsen af torpedobådens anduvning af Knebel Vig ikke har fundet sted under iagttagelse af fornøden sikkerhed. Ved gennemsejling af pos. 1-4 var det angiveligt skibschefens hensigt at omsejle 3,7 m pullen nord for Øhoved og skabe et passende opløb mod indsejlingen til vigen. Fra pos. 4 styredes kurs 140° direkte ned mod den grønne sideafmærkning i den østlige ende af indsejlingen. Denne kurs førte torpedobåden relativt tæt forbi 3,7 m pullen og det nordvestlige hjørne af indsejlingen, hvor dybdekurvernes forløb i det anvendte søkort indikerede, at grunden rejste sig brat fra 10 m til 2 m. En udsætning af grundberøringspositionen viser, at denne ligger på 6 m-kurven og i henhold til den seneste opmåling umiddelbart inden for 4 m-kurven. I begge tilfælde har torpedobåden en ca. 200 m bred rende umiddelbart til styrbord med dybde varierende mellem 10 og 15 m. Det er kommissionens opfattelse, at

torpedobåden fra pos. 4 eller tidligere burde have søgt en vanddybde på 10 m for at passere indsejlingen til Knebel Vig, hvor denne er dybest. Passagen af indsejlingen ville herved have fundet sted på noget østligere kurser, men i sikker afstand af det nordvestlige hjørne af indsejlingen, hvilket også skibschefen konstaterer i sin rapport som en form for »lessons learned«.

25. Kommissionen har bemærket, at udover en bemærkning om, at navigationen udførtes som optisk støttet radarsejlads, indeholder hverken rapport eller kursbog oplysninger om, hvordan opløbet til indsejlingen er kontrolleret, f.eks. med sikkerhedsafstande til land på begge sider af indsejlingen, selvom mulighederne herfor skulle være gode. Endelig er det kommissionens opfattelse, at der under hensyntagen til dybdekurvernes tætte forløb burde have været reageret, da ekkoloddet viste hurtigt aftagende dybde fra 10 m til 5 m.

Konklusion.

26. Årsagen til grundberøringen var, at torpedobåden under opløbet til indsejlingen til Knebel Vig sejlede så tæt til det nordvestlige hjørne af indsejlingen, at torpedobåden berørte grunden.

27. Selvom der i henhold til søkort skulle være en tilstrækkelig vanddybde på grundberøringspositionen, er det dog kommissionens opfattelse, at vagtchefen ved at passere indsejlingen på ret kurs tæt til det nordvestlige hjørne ikke har tilrettelagt sejladsen med fornøden sikkerhed, idet passagen – ikke mindst under hensyntagen til den kraftige sydvestlige vind – burde have været tilrettelagt således, at den fandt sted midtfarvands på indløbs dybeste sted. Kommissionen finder det kritisabelt, at skibschefen har accepteret vagtchefens tilrettelæggelse af sejladsen, samt endvidere, at han ikke har sikret sig, at navigationen løbende er blevet kontrolleret på betryggende måde.

Afsluttende bemærkninger

28. I sin påtegning har TBE, jf. ovenstående anført, at den af torpedobåden planlagte sejlads var i overensstemmelse med en ved TBE gældende »tommerfingerregel« gående ud på, at man så vidt muligt undgår vanddybder under 4 m med enheder af WILLEMOES-klassen.

29. Kommissionen finder ikke anvendelsen af en sådan »tommelfingerregel« relevant ved sejlads i farvandsafsnit med så specielle dybdeforhold som i indsejlingen til Knebel Vig.

Sagens afgørelse

Inspektøren for Søværnet har til skibschefen og vagtchefen udtalt:

Skibschefen:

Jeg kan tilslutte mig Søværnets Havarikommissions vurdering og konklusion, og skal således udtrykke min utilfredshed med, at De har accepteret vagtchefens tilrettelæggelse af sejladsen og at De ikke har sikret Dem, at navigationen løbende er blevet kontrolleret på betryggende måde.

Jeg har overfor vagtchefen udtrykt min utilfredshed med, at han ikke har tilrettelagt sejladsen med fornøden sikkerhed, idet passagen – ikke mindst under hensyntagen til den kraftige sydvestligt vind – burde have været tilrettelagt således, at den fandt sted midtfarvands på indløbs dybeste sted.

Uheldet har påført Søværnet en unødvendig udgift på kr. 370.000,-.

Jeg agter ikke at foretage videre i sagen.

Vagtchefen:

Jeg kan tilslutte mig Søværnets Havarikommissions vurdering og konklusion, og skal således udtrykke min utilfredshed med, at De ikke har tilrettelagt sejladsen med fornøden sikkerhed, idet passagen – ikke mindst under hensyntagen til den kraftige sydvestlige vind – burde have været tilrettelagt således, at den fandt sted midtfarvands på indløbs dybeste sted.

Jeg har overfor chefen udtrykt min utilfredshed med, at denne har accepteret Deres tilrettelæggelse af sejladsen og ikke sikret sig, at navigationen løbende er blevet kontrolleret på betryggende måde.

Uheldet har påført Søværnet en unødvendig udgift på kr. 370.000,-
Jeg agter ikke at foretage videre i sagen.

3. Minelægger (FALSTER-kl) grundberøring på stenpullen Albatros Situation

1. Under deltagelse i øvelse SMALL PLAY 3/82 forlagde en minelægger af FALSTER-kl. torsdag den 9 DEC 1982 over Sejrøbugten for rendez-vous kl. 1330 med en orlogskutter ca. 3 sømil sydvest af Sjællands Odde Færgehavn. Under nævnte forlægning og manøvrering for rendez-vous berørte minelæggeren kl. 1336 stenpullen ALBATROS ud for Sjællands Odde.

Kommissionens vurderingsgrundlag.

2. Kommissionens rapport er udarbejdet på grundlag af minelæggerens rapport, Inspektøren for Søværnets (IFS) påtegning til kommissionen, supplerende oplysninger modtaget fra skibschefen samt skrivelse fra Farvandsdirektoratet efter udført kontrolopmåling af ALBATROS stempulle.

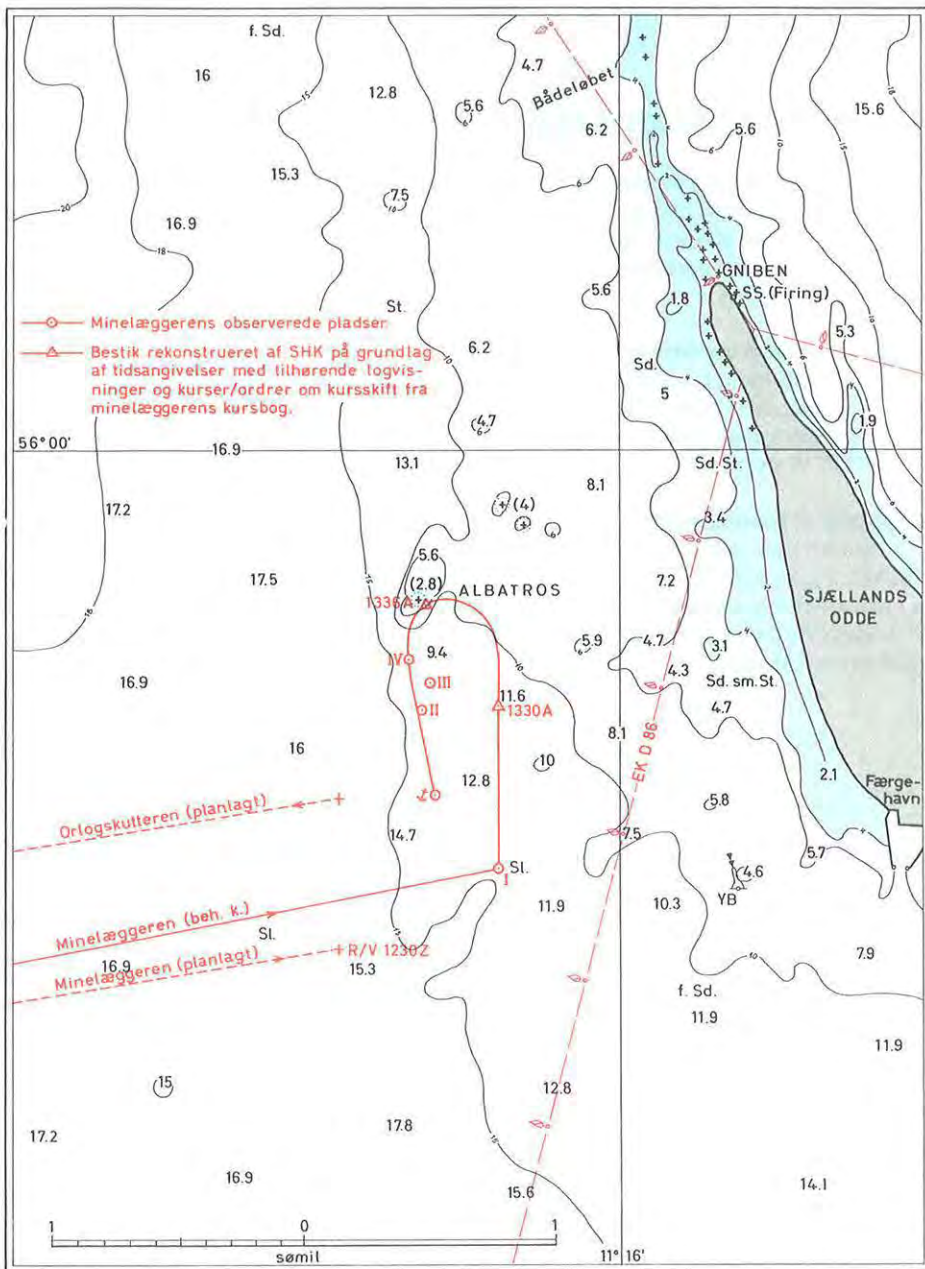
Rapporteret hændelsesforløb (jf. fig. 5).

3. Hændelsen indtraf under minelæggerens deltagelse som kommandoskib i øvelse SMALL PLAY 3/82. Minelæggeren skulle torsdag den 9 DEC kl. 1200Z-1400Z deltage i en luftmålsskydning med en minelægger af LINDORMEN-klassen og SWEDAIR i skydefelt ved Sjællands Odde, Vest. Luftmålsskydningen blev imidlertid ændret til sømålsskydning med en orlogskutter.

- 4.
- | | |
|----------------------------|---|
| Vind og vejr: | |
| Uheldet indtraf i dagslys. | |
| Vind: | S - 4 (6 m/s). |
| Vejr: | Overskyet. |
| Sø: | 1. |
| Strøm: | N - 2 kn. (konstateret efter grundberøring). |
| Sigtbarhed: | 6 (2-3 sm), kursbogen angiver dog 5 (1-2 sm). |
| Amning: | For 32 dm, agter 37 dm (aflæst efter grundberøringen). |
| Barometer: | 997 mb. |
| Temperatur: | 3°C. |
| Vanddybde: | 15,5 m (målt efter grundberøringen på ankerplads med ekkolod, vandstand ikke observeret). |

5. Navigationen foregik fra broen ved hjælp af radar, log og gyrokompass. Søkort nr. 128, Kattegat SW-lige del, blev anvendt. Visuel pladsbestemmelse blev ikke anvendt på grund af begrænset sigtbarhed. Intern tilstand var 4. beredskabsgrad (fredsberedskab og skifte-vagt) med lukningstilstand X.

6. Samme morgen havde minelæggeren deltaget i en taktisk øvelse, der afsluttedes kl. 0443, hvori minelæggeren havde etableret et minefelt (papir) mellem Sjællands Odde og Hjelm. Om formiddagen havde minelæggeren deltaget i en konvojøvelse gennem minestrøgne ruter E for Fyns Hoved og E for Samsø.



Figur 5

7. Ca. kl. 0900 meddelte øvelsesledelsen, at Artillerikursus Sjællands Odde (ASO) ikke kunne iværksætte luftmålskydningen, idet skydeområdet fejlagtigt ikke var blevet afløst, for så vidt angår sikkerhedshøjden. ASO tilbød sømålskydning med en orlogskutter, hvilket blev accepteret. Orlogskutteren beordredes til en position 0,6 sm N for R/V 1230Z (se fig. 5).

8. Det var planlagt, at sømålskydningen skulle finde sted på kurs 260° fra positionen 204 Sjællands Odde Færgehavn 3,0 sm med orlogskutteren ligeledes på kurs 260° fra den beordrede position.

9. Kl. 1200 havde vagtchefen udsat ruten fra Hatter Rev til en position benævnt R/V 1230Z, d.v.s. 0,6 sm S for orlogskutterens startposition. Chefen var på broen ved passage af Hatter Rev og godkendte vagtchefens sejladsplanlægning til R/V med ankomst hertil 1330 (fig. 3).

10. Kl. 1300/logvisning 01,9 overtog mineofficeren tjenesten som vagtchef, hvor minelæggeren befandt sig på pos. 340 Sejro NW 1,8 sm med kurs 080° fart 13 kn. mod R/V 1230Z. Vagtchefen antog et radarekko ud for Sjællands Odde Færgehavn for at være orlogskutteren. Han identificerede imidlertid radarekkoet visuelt som et fiskefartøj.

11. Chefen kom igen på broen ca. kl. 1325. Kl. 1327 pladsbestemt vagtchefen minelæggerens position ved hjælp af radar til 270 Sjællands Odde Færgehavn 1,6 sm (pos. I). Herefter reducerede vagtchefen minelæggerens fart fra 13 kn. til 6 kn. og skiftede kursen bagbord over til 000. Umiddelbart herefter blev det til operationsrummet fra orlogskutteren via VHF-radio meddelt, at orlogskutteren netop havde passeret Snekeløbet med kurs S-over, hvilket blev videregivet til broen.

12. Vagtchefen så et radarekko i N og ville identificere dette. Kl. 1330/logvisning 09,1 identificerede vagtchefen orlogskutteren. Samtidig beordrede han kursændring til »bagbord lidt til 180« for at sejle til udgangspositionen for skydningen. Han tog en radarplads 288 Sjællands Odde Færgehavn 2,0 (pos. II). Pos. II viste, at minelæggeren befandt sig 0,45 sm S for stenpullen ALBATROS. Vagtchefen tog endnu en plads kl. 1336A/logvisning 09,7, mens minelæggeren stadig lå i et bagbord drej, 291 Sjællands Odde Færgehavn 2,0 sm (pos. III). Umiddelbart herefter kl. 1336 mærkedes rystelser i skibet. Næstkommanderende tog – i det øjeblik rystelserne erkendtes som en grundberøring – en radarplads fra operationsrummet, der viste, denne var nærlig sammenfaldende med pos. IV (oplyst i operationsdagbogen). Samtidig beordrede han elektronikofficeren, der tilfældigvis var i operationsrummet, til at tage en DECCA-plads, der viste 55°59'5 N 11°14'6 E (korrigeret for konstant fejl), d.v.s. ALBATROS position. DECCA-pladsen ligger 0,3 sm nord for radarpladsen.

13. Umiddelbart efter rapporteredes olie på styrbord sidedæk. Teknikofficeren beordrede fra kontrolrummet teknisk division i havariberedskab, og næstkommanderende beordrede de vagtfrue fra de øvrige divisioner til at opholde sig på agterdækket klar til assistance. Samtidig blev tobaksrygning på dæk og i gange forbudt. En oliestribe blev iagttaget i minelæggerens kølvand, sandsynligvis hidrørende fra olien skyllet overbord fra styrbord sidedæk samt læk i olietanke.

14. Kl. 1338 beordredes lukningstilstand Y, og kl. 1340 var teknisk division (T-div.) mødt klar efter havariberedskab. T-div. foretog herefter en fuldstændig undersøgelse af alle rum under vandlinien for indtrængende vand.

15. Kl. 1341 ankrede minelæggeren med bagbord anker, 60 m kæde, på 15,5 m vand på position 280 Odden Færgehavn 1,9. Slagside til styrbord på 3° konstateredes.

16. Umiddelbart efter at skibet var opankret, sættes forreste gummibåd i vandet med dykkere for at besigtige skadens omfang. Amningen aflæstes til 32 dm for og agter. Kl. 1349 blev alle rum under vandlinien inspiceret for indtrængende vand, i.a.b.

17. Kl. 1448 var dykkerundersøgelsen afsluttet, og i mellemtiden havde T-div. undersøgt skibet. Følgende skader blev konstateret:

- Indtrykning i styrbord side ved kølen fra spant 81 til spant 54.
- Revne i skrog i styrbord side fra spant 54 til spant 44, ca. 20 cm bred.
- Mindre revner i styrbord side fra spant 44 til spant 33.
- Overtryk blev konstateret i følgende tanke:
Gasolietanke 5E1, 5F1, 5H1, 5H2 og 5G1.
Spildolietank 5FAO.
Smøreolietank 5Z1.
Ballasttank 5JA1.

Ingen olie- eller vandindtrængen i laster eller maskinrum.

Ror og skruer fandtes at være ubeskadigede.

Det vurderedes, at skibet var i stand til at fortsætte ved egen hjælp.

18. Kl. 1526 overgik divisionerne til 4. beredskabsgrad, dog med fast vagt fra T-div. i rummene E, F, G og H. Alle andre rum blev inspiceret hvert kvarter. Lukningstilstand Y holdtes fortsat etableret.

19. Kl. 1652 lettedes, og forlægning mod Flådestation København påbegyndtes, fart 6-8 kn. Ankomst Flådestation København 10 DEC kl. 0700, hvor personel fra bl.a. Søværnets Materielkommando (SMK) kom om bord for at vurdere skadernes omfang.

Supplerende oplysninger.

Andre rapporter, påtegninger m.v.

20. IFS har ved tilsendelsespåtegning henledt kommissionens opmærksomhed på følgende forhold.

- Uoverensstemmelse mellem DECCA- og radarplads.
- Bemandingsproblematikken, bl.a. under hensyntagen til, at FALSTER var kommandoskib i SMALL PLAY 3/82.

21. Skibschefen har på kommissionens anmodning tilsendt fotokopi af kursbog samt følgende oplysninger:

- Gyrokorrektur O observeret 8 DEC.
- Ekkolod justeret 12 OKT til at vise den aktuelle vanddybde fra overfladen og altså ikke vanddybden under bunden. (I kursbogen er imidlertid vanddybden på ankringspositionen angivet til 12 m, mens rapporten angiver 15,5 m).
- På rorkommandoen »bagbord lidt« anvendes $2\frac{1}{2}^{\circ}$ - 5° rorvinkel, jf. skibsorganisationsbogen. Vagtchefen anvendte ved denne lejlighed 5° rorvinkel.
- Skibet var i bagbords drej omkring W-kurs fart 6 kn. ved grundberøringen.

Minelæggerens bemanning under hændelsen.

22. I minelæggerens rapport anføres følgende vedrørende bemanningen:

I henhold til bemandingsreglement på hændelsestidspunktet gældende for minelæggere af FALSTER-klassen er der udover chef og næstkommanderende anført:

1 KL-A TA (Operationsofficer)

1 KL-A/PL-A TA (Våbenofficer)

1 PL-B/LT-B VB

1 LT-B/SL-B SR (Uddannelsesstilling for OF-A/TA),

som alle besidder en navigatorisk uddannelse.

23. Under øvelsen SMALL PLAY 3/82, hvor minelæggeren i øvrigt var kommandoskib,

var følgende personel med navigationsuddannelse udover chef og næstkommanderende tilkommanderet:

- | | |
|-----------|--------------------------|
| 1 KL-A TA | (Operationsofficer) |
| 1 KL-A TA | (Våbenofficer) |
| 1 PL-B VB | (Mineofficer) |
| 1 LT-B VB | (Banjermester) |
| 1 PL-A TA | (Kommunikationsofficer). |

24. De faktiske forhold var imidlertid:

- (a) Våbenofficeren var på kursus i Ostende, Belgien, i forbindelse med havende tjeneste. For at afbøde manglen på våbenofficeren var en PL-A TA tilkommanderet i forbindelse med havende tjeneste, dog således, at han kun kunne forventes at deltage aktivt i tjenesten i forbindelse med sejlads.

Dagen før påbegyndelsen af SMALL PLAY 3/82 meldte han sig imidlertid syg.

- (b) Operationsofficeren blev på øvelsens første dag syg og måtte indlægges på hospitalet i Grenå.
- (c) Kommunikationsofficeren (PL-A TA) var nylig tilkommanderet og endnu ikke checket ud for selvstændig vagt på broen.

25. Den aktuelle bemanning under hændelsen bestod således af følgende personel med navigationsuddannelse udover chef og næstkommanderen:

- | | |
|-----------|--|
| 1 PL-B VB | (Mineofficer) |
| 1 LT-B VB | (Banjermester) |
| 1 PL-A TA | (Kommunikationsofficer, dog ikke checket ud som selvstændig vagtchef). |

Vagten på broen blev derfor varetaget af mineofficeren og banjermesteren samtidig med, at næstkommanderende og kommunikationsofficeren tørnede om vagten i 0-rummet. Uden at der direkte konstateredes træthed i form af irritation eller pirrelighed hos de vagtgående, kan en vis træthed have gjort sig gældende efter 3-4 dages øvelse, hvor normal tjeneste også skulle varetages.

Kontrolopmålinger

26. Farvandsdirektoratet har på kommissionens foranledning foretaget kontrolopmåling af ALBATROS-grunden og udtalt:

»Et område på 1400 × 400 meter begrænset af N-S gående linier, henholdsvis 600 meter W-for og 800 meter E-for samt E-W gående linier 100 meter N-for og 3000 meter S-for grunden er blevet opmålt med ekkolod og side-scan-sonar. Positionering blev foretaget med SYLEDIS. Denne opmåling udviser, at positionen for ALBATROS-grunden i søkortene er korrekt, og at der i det nævnte område ikke findes sejladshindringer, som har kunnet forårsage minelæggerens grundstødning«.

Beredskabsmæssige konsekvenser

27. Vedrørende beredskabet anføres i rapporten, at minelæggeren fredag den 10 DEC 1982 blev tømt for sine beholdninger af ammunition, olie, klassificeret materiale samt frysevarer. Minelæggeren blev herefter meldt som ikke operativ.

28. Samme formiddag besluttede SMK, at minelæggeren skulle forlægges til Svendborg Skibsværft for endelig besigtigelse med ankomst mandag 13 DEC kl. 0715.

29. minelæggeren var meldt som ikke operativ indtil 8 MAR 1983.

Skadeopgørelse

Personskader

30. Ingen.

Materielskader

31. Klædningsplader og bundstokke fra spant 14 til spant 78 indtrykket. Klædningsplader partielt revnet. De samlede omkostninger i forbindelse med reparationen har andraget kr. 1.898.728,-.

Kommissionens vurdering.

32. Det er kommissionens opfattelse, at vagtchefen burde have lagt skibet stoppet i den af chefen godkendte position R/V 1230Z i stedet for at manøvrere ud til ca. 1 sm fra denne position for at identificere målskibet.

33. Det er endvidere kommissionens opfattelse, at vagtchefens stedbestemmelser ikke har været korrekte. Alle positioner er af vagtchefen taget som radarpejling og -afstand til kun ét punkt (Sjællands Odde Færgehavn). Vagtchefen har således ikke sikret sig en nøjagtig affarende plads inden kl. 1330, hvor han begyndte et 180° drej med lille rorvinkel. Vagtchefen har herunder ikke været opmærksom på, at strømmen var N-gående, 2 kn. Dette sammenholdt med vinden, S-4, har bevirket, at den normale drejningscirkel er blevet trukket ud i N-lig retning. På kurs N fart 6 kn. har vagtchefen således kl. 1330 observeret en radarplads 0,45 sm S for ALBATROS og beordret: »Bagbord lidt til kurs 180« uden at have givet agt på grundens nærhed.

34. 6 minutter senere berørtes ALBATROS på en W-lig kurs.

35. Umiddelbart efter grundberøringen tog næstkommanderende i 0-rummet en position på grundlag af fire radarafstande. Kun radarpunkterne Sejerø NW og Sjællands Odde Færgehavn er klart definerede fra skibets position, og skæringen af de tilsvarende stedlinier giver en position ca. 150 m SW af ALBATROS 2,5 m stenen, hvilket ca. 1 minut efter grundberøringen vurderes sandsynligt.

36. Kommissionen har bemærket, at minelæggerens ukorrigerede DECCA-plads er rigtigt udsat, men den korrigerede er forkert. Da minelæggeren ikke anfører, hvorledes lanevisningerne er korrigeret, kan det ikke afgøres, hvori fejlen består.

37. Det er konstateret, at den af kommissionen korrigerede DECCA-plads falder inden for stedliniefiguren for den samtidige radarpladsbestemmelse fra operationsrummet, hvorfor det må konstateres, at der ikke var uoverensstemmelse mellem operationsrummets DECCA- og radarplads.

38. Det er endvidere kommissionens opfattelse, at chefen, selvom situationen var simpel, har stolet for meget på vagtchefens manøvrering og navigering og derved har unddraget sig muligheden for at kunne gribe ind i tide. Træthedsfaktoren kan for begge officerers vedkommende have haft indflydelse på håndens udvikling.

39. Det er endvidere kommissionens opfattelse, at de foranstaltninger, der af besætningen blev iværksat efter grundberøringen, har været korrekte og hensigtsmæssige.

Konklusion.

40. Årsagen til grundberøringen var, at vagtchefen ikke har sikret sig en nøjagtig affarende plads på det tidspunkt, hvor han med lav fart beordrede en 180° kursændring med en kun 5° rorvinkel fra en observeret position 0,45 sm fra ALBATROS grund, der på det tidspunkt – ifølge den observerede position – lå på skibets kurslinje.

41. Vagtchefen har endvidere ikke gjort sig bekendt med strømmens sætning, der sammen med afdriften har påvirket skibets drejningscirkel.

42. Vagtchefen har endvidere udelukkende baseret sin navigation på radarpejling og -afstand til et og samme punkt uden at have anvendt andre midler til observation af skibets position eller have etableret en sikker minimumsafstand på radar til kystlinien.

43. Kommissionen mener, at det kan bebrejdes vagtchefen, at han ikke har udvist større agtpågivenhed i navigering og manøvrering.

44. Kommissionen finder endvidere, at det kan bebrejdes chefen, at han har udvist for stor tillid til vagtchefen ved ikke at kontrollere navigation og manøvrering, selvom chefen måtte kunne forvente, at hans vagtchef var i stand til at handle korrekt i den ukomplicerede situation.

45. Kommissionen har endelig konstateret, at den korrekt korrigerede DECCA-plads umiddelbart efter grundberøringen er sammenfaldende med den samtidige radarplads, bestående af 4 radarafstande, hvorfor der ikke kan konstateres apparatfejl.

Afsluttende bemærkninger

46. Kommissionen har bemærket, at minelæggeren som kommandoskib i 3-4 dage havde deltaget i en øvelse under hvilken to af skibets vagtchefer (divisionsofficerer) var fraværende som følge af sygdom, og hvor en nylig tilkommanderet PL-A TA ikke var checket ud som vagtchef. For de resterende to vagtchefer, der således gik 2-skiftet vagt, samt for chefen har træthedsfaktoren muligvis været medvirkende til hændelsens udvikling.

47. Kommissionen finder ikke skibets aktuelle bemandsingssituation, hvad angår vagtchefer og skibsledelse, for hensigtsmæssig – specielt da skibet tillige fungerede som kommandoskib.

Sagens afgørelse:

Inspektøren for Søværnet har til skibschefen og vagtchefen udtalt:

Til skibschefen

Jeg kan tilslutte mig Søværnets Havarikommisjons vurdering og konklusion og skal udtrykke min utilfredshed med, at De, ikke mindst i lyset af den forudgående intense øvelsesaktivitet, ikke har kontrolleret navigation og manøvrering, selv om De kunne forvente, at vagtchefen måtte være i stand til at handle korrekt i den ukomplicerede situation.

Jeg har overfor vagtchefen udtrykt min alvorlige utilfredshed med hans manglende agtpågivenhed og omhu i forbindelse med navigering og manøvrering.

Uheldet har påført søværnet en nødvendig udgift på kr. 1.898.728,00.

Jeg agter ikke at foretage videre i sagen.

Til vagtchefen

Jeg kan tilslutte mig Søværnets Havarikommisjons vurdering og konklusion og skal udtrykke min alvorlige utilfredshed med Deres manglende agtpågivenhed og omhu i forbindelse med navigering og manøvrering, der medførte minelæggerens grundberøring.

Jeg har overfor chefen udtalt, at denne i lyset af den forudgående intense øvelsesaktivitet burde have kontrolleret navigation og manøvrering, selvom han kunne forvente, at De måtte være i stand til at handle korrekt i den ukomplicerede situation.

Uheldet har påført Søværnet en nødvendig udgift på kr. 1.898.728,00.

Jeg agter ikke at foretage videre i sagen.

4. Orlogskutters (BARSØ-kl) grundstødning i Svendborgsund.

Situation

1. Under forlægning fra Flådestation Frederikshavn (FLS FRH) til Svendborg grundstødte en orlogskutter syd for Mårodder i Svendborg Sund den 10 OKT 1983.

Kommissionens vurderingsgrundlag.

2. Kommissionens rapport er udarbejdet på grundlag af chefen for orlogskutterens rapport med påtegning fra FLS FRH samt skibschefens supplerende rapport.

Rapporteret hændelsesforløb (jf. fig. 6)

3. Den 9 OKT 1983 kl. 1200 A afgik orlogskutteren fra FLS FRH for at forlægge til Svendborg værft, hvor periodisk dokning skulle påbegyndes 10 OKT 1983 kl. 0700 A.

4. Den 10 OKT 1983 kl. 0209 passeredes grøn sideafmærkning syd for Grønneodde tæt om styrbord pos. 1. Herfra styredes kurs 347° nordpå i Svendborg Sund, og farten reduceredes fra ca. 9 til 5-6 knob. Skibschefen forestod selv manøvreringen og navigeringen. Maskinbefalingsmanden, betjente manøvrehandtagene. Der blev navigeret optisk i søkort 171. Radar blev anvendt på 1 sm-området med kort puls, således at parallelindeks kunne anvendes. Ekkolod var i gang fra anduvningen af Svendborg Sund. Gyro var kontrolleret ved afgang Frederikshavn, gyrofejl - 0,5°.

- 5.
- | | |
|----------------------------------|--------------------|
| Vind og vejr kl. 0001. | |
| Vind: | NW - 3 m/s |
| Vejr: | Klart |
| Sø: | 2 |
| Strøm: | NV-gående 2-3 knob |
| Sigt: | 9 |
| Amning ved afgang Frederikshavn: | |
| For: | 2,20 m |
| Agter: | 2,60 m. |

6. Efter passage af Troense Hage (pos. 1) blev der drejet op i Grasten ledefyr (Thurø SV) på kurs 285. Bøjen i position syd for Mårodder var klart identificeret på radar og låst fast i radarens CA-system (Collision Avoidance system).

7. Kort før Mårodder syd – samtidig med at Troense vinkelfyr skiftede fra rød til grøn (pos. 2) – tabte CA-systemet den fastlåste bøje på grund af flere små ekkoer i bøjens nærhed, der senere blev identificeret som fiske- samt fortøjningsbøjer med småbåde.

8. Farten reduceredes til mindste styrefart. Projektøren tændtes for at belyse refleksafmærkning på bøjen. Projektøren havde imidlertid sat sig fast og lod sig ikke bevæge i op-/nedgående retning. Kort efter blev belysning opgivet, uden at det var lykkedes at opnå visuel kontakt med bøjen.

9. På dette tidspunkt konstateredes et tydeligt nordskel i Grasten ledefyr, og rorordren »bagbord helt over« blev givet. I samme øjeblik kunne det mærkes, at skibet tog grunden med styrbord bov. Skibet stod på kurs 306 i position Mårodder fyr 191°, Grasten forfyr 287° (pos. 3).



Figur 6

10. Drivskruen blev koblet fra og skibet undersøgt for indtrængende vand. Der blev taget lodskud rundt om skibet. Lodskudene viste en dybde på ca. 2 meter for og 3 meter agter om styrbord. Ved belysning i vandet kunne det ses, at bunden på bagbord side var affaldende til dybt vand. Der blev gjort et forsøg på at bakke skibet fri, og da det ikke lykkedes, blev det i samråd med Kattegats Marinedistrikt (KGM) besluttet at rekvirere et fartøj fra Svendborg til assistance.

11. Kl. 0330 kom et mindre fartøj – THOR STEVNS – på bagbord side, og en trosse blev ført over. Kl. 0340 trak THOR STEVNS agterenden vinkelret ud, og kl. 0344 befandt orlogskutteren sig igen i Grasten ledefyr og fortsatte sejladsen til Svendborg Værft.

Supplerende oplysninger.

Reglementer, håndbøger m.v.

12. I Operators Manuel, scanter system display CA, anføres følgende om CA-systemet:

»...

Collision Avoidance is an aid to avoid collisions, primarily with other ships but also with buoys, rocks, etc.

The basic function is an automatic plotting facility with tracking capability and true motion.

The tracking function must be manually initiated. After initiating it can follow up to eleven targets and continuously, independent of course and speed changes, calculate position, course, and speed of the tracked targets.

It also presents a vector over the tracked target on the raw radar picture. The vector either indicates the tracked target's true speed and course or its relative speed and course, whichever is selected on the control panel.

...«

13. I henhold til Dansk Fyrliste udg. 1980 varierer afstanden mellem for- og bagmærke i fyrlinierne i Svendborg Sund fra 25 til 223 m med et gennemsnit for fyrlinier med en afstand på over 100 m på 178 m.

Andre oplysninger

14. Af orlogskutterens rapport fremgår yderligere, at orlogskutteren blev doksat planmæssigt den 10 OKT og besigtet af Søværnets Materielkommando (SMK). Der var ingen tegn på skader hidrørende fra grundstødningen.

15. Det fremgår endvidere, at orlogskutterens opstående på brodæk er til stor gene for udsyn agterud, når der sejles i mærke med mærket agter hvilket betyder, at man skal flytte sig uhensigtsmæssigt meget for at kontrollere mærket.

16. Med hensyn til projektøren anføres det, at den 2. gang er blevet repareret ved FLS FRH og senest ved PSD for ændring af gennemføring.

17. Skibschefen har som sin opfattelse af årsagen til grundstødningen anført, at meget taler for, at i det tidsrum, hvor den grønne bøjle blev forsøgt belyst, har orlogskutteren haft så stor unøjagtighed i sin pladsbestemmelse, set i relation til de korte afstande til land og til afmærkning i det pågældende område, at bøjen kan have passeret om bagbord uden at blive observeret, eller at strømmen har haft større indflydelse, end det var erkendt, og derved – da farten blev reduceret til styrefart – ført skibet ind på det læge vand.

Påtegninger m.v.

18. KGM har ved fremsendelsen af sagen bl.a. anført følgende:

» ...

Chefen for orlogskutteren har mundtligt givet følgende supplerende oplysninger:

»a. Gyroen var fejlmeldt, idet den havde periodiske fejl og den snurrede således hele kompasset rundt ved grundstødningen. Servicerapporten fra firmaet Mads Buck konstaterede efter ankomst Svendborg en løs skrue ved vendekontakten.

b. Til navigeringen ved parallelindeks blev Måroddes sydspids anvendt som arbejds punkt.

c. Afstanden mellem båkerne på Grasten ledefyr (ca. 160 m) gjorde det særdeles vanskeligt at sejle i fyrlinien.

d. Chefen har ikke tidligere besejlet det nævnte farvandsafsnit.«

KGM har ikke yderligere oplysninger til sagen, men skal bemærke, at chefen for orlogskutteren er en erfaren navigator, der har gjort tjeneste som kutterchef ved KGM siden 18 JAN 1981«.

Skadeopgørelse

Personskader

19. Ingen.

Materielskader

20. Ingen.

Kommissionens vurdering.

21. Det er kommissionens opfattelse, at skibschefen ved besejlingen af Svendborg Sund, kommende E fra med de anvendte navigatoriske hjælpemidler og under iøvrigt ukomplicerede vejrforhold har tilrettelagt sejlsadsen forsvarligt. Det er dog kommissionens opfattelse, at i hvorvel navigationen blev foretaget optisk, har chefen under de givne forhold støttet sig for meget på radaren. Ved anvendelse af CA-systemet må det forventes, at en fastlåst genstand, her bøjle, indenfor den beskrevne afstand (ca. 125 m) kan tabes til fordel for andre ekkoer.

22. Kommissionen vurderer, at i tidsrummet mellem CA-systemet taber bøjen og forsøg på belysning opgives, har chefens opmærksomhed været afledt fra orlogskutterens position og bevægelse og udelukkende koncentreret om at lokalisere den grønne bøjle optisk, hvilket havde til følge, at orlogskutteren kom ud af fyrlinien. Drejet til bagbord er iværksat for sent med grundstødning til følge.

23. Kommissionen finder ikke, at gyroens periodiske fejl eller orlogskutterens udsyn agterud kan have indflydelse på den beskrevne hændelse. Det er kommissionens opfattelse, at chefen ved tilrettelæggelse af navigationen i Grasten fyrlinie fra syd for Måroddes

burde have sikret sig sikker passage ved at holde svagt sydskel i fyrlinien i den sidste del af sejladsen. Kommissionen finder iøvrigt, at chefen – henset til mørket og at han ikke tidligere havde besejlet Svendborg Sund – i forbindelse med klargøring til sejlads i snævert farvand burde have sikret sig, at skibets projektør var i orden.

Konklusion

24. Årsagen til grundstødningen var, at chefens opmærksomhed i en kortere periode var afledt fra den egentlige navigation og udelukkende koncentreret om optisk at lokalisere en grøn sideafmærkning.

Sagens afgørelse

Inspektøren for Søværnet har til skibschefen udtalt:

Jeg kan tilslutte mig Søværnets Havarikommissions vurdering og konklusion og skal udtrykke min misbilligelse af, at De under sejlads i mørke i Svendborg Sund ikke til stadighed har navigeret under behøring udnyttelse af den i farvandet eksisterende fyrbelysning, med grundstødning til følge.

Jeg finder det kritisabelt, at De ikke har været opmærksom på radarens begrænsning og som følge heraf ladet Deres opmærksomhed aflede fra den egentlige navigation.

Jeg finder det endvidere kritisabelt, at De ikke, i forbindelse med klargøring til sejlads i snævert farvand i mørke, havde sikret Dem, at skibets projektør var i orden.

Jeg agter ikke at foretage videre i sagen.

Tekniske havarisager

1. Utilsligtet vandfyldning i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl)

1. Kommissionens vurderingsgrundlag.

Kommissionens rapport er udarbejdet på grundlag af inspektionsskibets rapport med inspektionsskibseskadrens (ISE) påtegning samt rapport fra auditøren i Aalborg.

2. Rapporteret hændelsesforløb

I perioden 5-12 NOV 1981 lå inspektionsskibet ved Flådestation Frederikshavn (FLS FRH) for udskiftning af generator G. Arbejdet skulle udføres ved – efter at inspektionsskibet var krænget ca. 11° til bb – at udskære et stykke af stb skibside ud for generatoren.

På et møde i inspektionsskibet 5 NOV 1981 kl. 0815 med repræsentanter for ISE, FLS FRH teknisk afdeling (TKA) og inspektionsskibet vedrørende proceduren for udskiftning blev der blandt andet drøftet de problemer, der kunne opstå som følge af krængningen.

Samme dags eftermiddag orienterede vedligeholdelsesofficeren (VLO) maskinbesætningen om de forestående reparationsarbejder. Herunder blev det påpeget, at der kunne opstå vanskeligheder, når skibet blev krænget indtil 11°, idet lastvandsalarmerne i denne kondition ville være upålidelige. Det blev samtidigt indskærpet, at ronderingsvagten skulle være særlig agtpågivende med hensyn til indtrængede vand i lasterne, samt at ronderingerne skulle foretages hyppigt (hver time).

Krængningen af skibet blev foretaget natten mellem 5 og 6 NOV, og den var afsluttet 6 NOV kl. 0900.

Vagten uden for normal arbejdstid blev bestridt af egen besætning efter regler for en flådestationsvagt, hvor besætningen er delt op i en 6 tørr.

Fredag den 6 NOV kl. 2300 lænsede Overkonstabel AA stabilisatorrummet. Efter lænsningen lukkede han for trykventil og overbordventil via fjernbetjeningen. Kl. 2330 overtog en anden overkonstabel ronderingsvagten. Denne observerede kl. 2355 vand over dørken i stabilisatorrummet. Han tilkaldte AA, og lænsningen af rummet blev påbegyndt. Kl. 0400 blev vagthavende officer underrettet om hændelsen.

Lørdag den 7 NOV blev teknikofficeren (TKO) telefonisk orienteret om hændelsen. Han indskærpede det nødvendige i, at ronderingerne blev foretaget hyppigt og omhyggeligt, og at ronderingsvagten efter lænsning sikrede sig, at der ikke trængte vand ind i skibet gennem lænsesystemet.

Søndag den 8 NOV kl. 1600 observerede konstabel BB, at der stod vand i akselgangen, og han foretog lænsning på normal vis. Kl. 1905 observerede EFG-elev fra fællesværkstedet FLS FRH, at der stod vand over dørken i agterste maskinrum. Han alarmerede ronderingsvagten i kontrolrummet, som igen alarmerede vagthavende maskinbefalingsmand overserger CC og vagthavende officer. Der blev straks iværksat lænsning af rummet, og kl. 1915 var lænsning med fast installerede ejektorer i gang, og kl. 1920 var der tillige rigget en druknepumpe til. Kl. 2020 var den egentlige lænsning tilendebragt, og der blev rekvireret en slamsuger til at fjerne det sidste olieholdige vand fra maskinrumslasten.

3. Supplerende oplysninger.

Arbejdet med udskiftning af generatoren tilrettelægges på en sådan måde, at den periode, hvor skibet ligger med udskæringen åben, bliver kortest mulig, ca. 1,5 til 2 døgn. Den anvendte metode til udskiftning af generatorer er gennemprøvet, og den har været anvendt ved FLS FRH TKA flere gange tidligere.

Krængningen på 11° giver en flytning af vandlinien på ca. 1 m. Herved kommer overbordsventilerne i bb side ca. 0,5 m under vandspejlet.

For at lette adkomsten for kranen under arbejdet med generatoren, blev der anbragt en ca. 4 m bred flåde mellem skibet og kajen. Denne flåde ydede tillige en vis beskyttelse mod, at bølgeskvulp skulle slå ind gennem udkæringen i skibssiden.

Fribordet til udkæringen er ca. 0,5 m og afstanden fra flådens overkant til udkæringens underkant er ca. 0,2 m.

Overbordsventilerne på HVBK-klassens lænsesystem er afspærrelige kontraventiler af en type, der er yderst vanskelig at holde i god og funktionsduelig stand. Væskesøjlen, som disse ventiler i den foreliggende situation skulle afspærre for, var for agterste ejektor i akselgangen 5,2 m, og for forreste ejektor i akselgangen 4,3 m.

Auditøren fremfører i sin rapport, at der under normale forhold – også under sejlads – foretages ronderinger hver 4. time. Dette må bero på en misforståelse, da vagttjenesten i inspektionsskibet nøje følger de i CH- og skibsorganisationsbogen fastsatte regler. Disse regler fastlægger, at der under sejlads, til ankers og i havn ronderes hver time. På en flådestation, hvor der er strøm fra land, ronderes der 1 time efter normal arbejdstids ophør, og derefter hver 4. time.

Der er ikke udgivet egentlige bestemmelser om lukningstilstandene, men i Grundbog for Orlogsgaster CHS PUB nr. 189-501 står der vedrørende kontrolafmærkning X: »Lukningstilstand X anvendes under fredsforhold for skibet i daglig orden«.

4. Skadeopgørelse.

De med udbedring af skaderne efter de 2 vandfyldninger forbundne udgifter er af Søværnets Materielkommando opgjort til ca. kr. 20.000.

5. Kommissionens vurdering.

Årsagen til de 2 utilsigtede vandfyldninger er, at OKS AA efter lænsningen fredag den 6 NOV kl. 2300 og KS BB efter lænsningen søndag den 8 NOV kl. 1600 begge undlod at lukke ventilerne tilstrækkelig omhyggeligt, således at vandet kunne trænge ind gennem lænsesystemet.

Det er kommissionens opfattelse, at der af officererne i teknisk division er gjort en rimelig indsats for at hindre utilsigtede vandfyldninger. Officererne har været klar over den øgede risiko for vandfyldninger under krængningen af skibet og har omhyggeligt orienteret personellet om de nødvendige forholdsregler. Af auditørens rapport fremgår det imidlertid, at der hos VLO har hersket tvivl, om der skulle ronderes hver time eller hver anden time, medens KS BB har opfattet det således, at der skulle ronderes hver anden time.

Det er kommissionens opfattelse, at den anvendte flådestationsvagt under de ekstreme forhold burde have været forstærket, således at der som minimum havde været en officer fra teknisk division på kort varsel.

Endvidere finder kommissionen, at der burde have været underslået en ronderingsbog eller lignende, for at præcisere, hvor ofte der skulle ronderes, hvor der skulle ronderes, og hvem der skulle rondere.

Kommissionen finder det kritisabelt, at OKS AA efter afsluttet læsning af stabilistorummet den 6 NOV kl. 2300, trods nøje instruktion om risikoen for vandfyldning og om problemerne med overbordsventilerne, ikke sikrede sig, at såvel trykvandsventilen som overbordsventilen var omhyggeligt lukket.

Endvidere finder kommissionen det kritisabelt, at KS BB efter afsluttet lænsning af akselgangen den 8 NOV kl. 1600, trods nøje instruktion om risikoen for vandfyldning, og til trods for hans viden om vandfyldning af stabilisatorrummet den 6 NOV, ikke sikrede sig, at såvel trykvandsventilen som overbordventilen var omhyggeligt lukket. KS har tillige begået vagtforseelse ved ikke at have ronderet fra kl. 1600 til kl. 1905, hvor EFG-eleven alarmerede for vand i rum H.

Endelig finder kommissionen det kritisabel, at OS CC – efter at have inspiceret akselgangen den 8 NOV kl. 1620 – ikke sikrede sig, at den vandtætte dør mellem rum H og akselgangen var lukket, til trods for at denne dør har rød risikoafmærkning og X-kontrolafmærkning og som følge deraf skal være lukket, når skibet er i daglig orden.

6. Konklusion.

Det er kommissionens opfattelse, at skibets officerer på forhånd havde tilstræbt at hindre utilsigtet vandfyldning ved orientering og instruktion af det berørte personel. Der burde imidlertid for at tilsikre, at de ønskede ronderinger blev udført til de forlangte tidspunkter, have været givet en form for skriftlig ordre herom.

Kommissionen finder, at det kan bebrejdes ronderingsvagten, OKS AA at han ikke efter lænsningen fredag den 6 NOV sikrede sig, at ventilerne var omhyggeligt lukkede.

Kommissionen finder endvidere, at det kan bebrejdes ronderingsvagten, KS BB, at han ikke efter lænsningen søndag den 8 NOV sikrede sig, at ventilerne var omhyggeligt lukkede, og at han trods instruktion undlod at rondere til de foreskrevne tidspunkter, og at det kan bebrejdes OS CC, at han efter inspektion af akselgangen søndag den 8 NOV undlod at sikre sig, at X-døren mellem rum H og akselgangen var forsvarligt lukket.

Det er endelig kommissionens opfattelse, at skibschefen under de extreme forhold burde have ladet den normale flådestationsvagt forstærke og herunder fastsat, at en officer fra teknisk division skulle være på kort varsel.

Sagens afgørelse.

Inspektøren for Søværnet har til skibschefen udtalt:

Søværnets Havarikommissions rapport fremdrager en række forhold, hvis strafferetlig aspekter jeg har ladet Marineauditøren vurdere.

Jeg kan tilslutte mig Søværnets Havarikommissions konklusion og Marineauditørens indstilling, idet jeg i særlig skrivelse til chefen for Inspektionsskibeskadren, henset til at inspektionsskibet ikke er under kommando, har pålagt denne at pålægge overkonstabel AA, konstabel BB og oversergent CC hver en tilrettevisning for de i rapporten anførte forhold.

Jeg finder tillige, at oversergent CC burde have sikret sig, at ronderingerne fandt sted som beordret, samt at han burde have foranlediget, at den iværksatte inspektions- og ronderingsordning var blevet meddelt vagten i form af en skriftlig ordre.

Vandfyldningen har påført søværnet en unødvendig udgift på kr. 20.000.

Jeg agter ikke at foretage yderligere i sagen.

2. Minelæggers (LANGELAND-kl) havari på begge hovedmotorer.

Situation

1. I forbindelse med afslutning af et periodisk eftersyn i tidsrummet 1 NOV 1982 til 3 MAR 1983 på minelæggeren ved Grenå Skibsværft indtraf der den 2 MAR 1983 under Flådestation Korsørs Ekvipageafdelings (FLS KOR EKA) afprøvning af skibets maskineri et havari på begge hovedmotorer.

Kommissionens vurderingsgrundlag.

2. Kommissionens rapport er udarbejdet på grundlag af Flådestation Korsørs (FLS KOR) rapport med Søværnets Materielkommandos (SMK) påtegning.

Rapporteret hændelsesforløb.

3. I forbindelse med afslutningen af ovennævnte eftersyn blev begge hovedmotorer onsdag den 2 MAR uden besvær tørbet i startstilling og startet kl. 1030. Såvel olietryk som kølevandstryk viste sig at være normale efter start. Kl. 1050 var olietrykket steget fra det normale 1,6 kp/cm² til 2,2 kp/cm², og det blev konstateret, at smøreoliepumperne var meget varme, hvorfor begge motorer blev stoppet og smøreoliehåndpumperne betjent for at nedkøle olien. Da begge håndpumper viste høje olietryk og var træge i bevægelserne, blev smøreoliesystemet nærmere undersøgt. Det viste sig, at der for begge motorers vedkommende var drejet på tregangshanen, der sidder umiddelbart før smøreolieføleren, således at olietilførslen til motorernes egentlige smøresteder var blevet blokeret. Efter at have stillet tregangshanerne tilbage til normalstilling, blev der pumpet igennem med håndpumperne, hvis tryk og bevægelighed nu var normale. Det blev forsøgt at tørne motorerne, hvilket ikke var muligt.

4. Inspektionslemmene blev åbnet, og det blev konstateret, at krumtaplejerne sad fast på sølerne, og at der var tendens til hvid metaludflydning fra flere hovedlejer på bagbords motor.

5. Kaptajnløjtnant AA ved FLS KOR EKA virkede som teknikofficer.

Supplerende oplysninger

Yderligere oplysninger fra rapport

6. FLS KOR har i rapporten endvidere anført, at repræsentanter for SMK og FLS KOR torsdag den 3 MAR besluttede at udtage alle hoved- og krumtaplejer på begge motorer. Efter udtagning viste det sig, at for styrbord motors vedkommende ville udskiftning af alle lejer – med undtagelse af ét hovedleje – være nødvendig.

7. Det blev ligeledes besluttet at fjerne de to tregangshaner, hvis formål ikke var umiddelbart indlysende. Ligeledes vil visningen af smøreolietrykket, som i dag alene måles uden for motorerne (nemlig før og efter smøreoliefilteret), blive udvidet og ændret til også at omfatte en indikation for, at sidste smørested i motorerne bliver smurt.

8. Havariet skyldes, at de omtalte haner på smøreoliesystemet umiddelbart før kølerne var blevet drejet under værftopholdet. Herved var smøreolietilførslen til motorerne blevet forhindret, og ingen af lejerne havde fået tilført olie.

9. Såvel det reparerende værft som FLS KOR personel fra EKA udtaler, at de ikke har betjent de pågældende haner. Personellet fra EKA udtaler, at de ved klargøringen af maskineriet ikke har sikret sig, at hanerne stod i den rette stilling, *da de aldrig stiller* (fremhævet i rapporten) på hanerne, hvis egentlige formål ikke er ganske klart.

Påtegninger

10. SMK har i sine påtegninger af 20 APR til sagen anført, at omtalte tregangshane, der er placeret i olietryksrøret mellem motorens smøreliefilter og oliekløeren, har eksisteret, siden minelæggeren blev bygget i 1950. Tregangshanen skulle anvendes, når motoren skulle tømmes for olie. Det skal tilføjes, at tregangshanen ikke er anført i skibets oplysningsbog.

11. Det er SMK opfattelse, at ansvaret for havariet alene ligger hos det personel fra FLS KOR EKA, der har forestået driften af maskineriet under bolværksprøven, idet personellet ikke ved klargøringen har sikret sig, at hanerne stod i den rigtige stilling. Det er endvidere SMK mening, at samtlige haner og ventilers funktioner ikke kan være beskrevet i en oplysningsbog, og at det anses for meget beklageligt, at betjeningspersonellet ikke kendte formålet med nævnte tregangshaner.

12. Under bolværksprøverne var der ingen repræsentant til stede fra SMK maskinsektion, og værftet har i henhold til kontrakten intet ansvar for, hvad der sker, når maskineriet betjenes af søværnets personel.

Instrukser, bestemmelser m.v.

13. Forholdene omkring opgave- og ansvarsfordelingen er fastlagt ved bl.a. følgende reference, hvoraf kun relevante afsnit citeres.

14. ISVK BST NR. 206 af 20 JUL 1961, organisationsplan for flådestationerne, er anført:

»...

5. Ekvipageafdelingen ledes af en afdelingschef, der fører tilsyn med det materielle beredskab i enheder, der er oplagt ved eller underlagt flådestationen...

Lederen af Maskinsektionen fører tilsyn med de »maskinen« normalt påhvilede opgaver

...

Endvidere påhviler det Ekvipageafdelingen i samarbejde med Teknisk Afdeling og/eller søværnets tekniske institutioner at udføre følgende arbejder m.v.:

a. Funktionskontrol i op- og henlagte skibe, som er blevet repareret eller eftersat på flådestationen eller på civil virksomhed under tilsyn af flådestationen.

.....«

15. I SMK BST NR. 460 - 16 (A) af FEB 1977, instruks for Chefen for en flådestation, er anført:

»Generelle opgaver

1. Chefen for en flådestation har inden for det flådestationen tildelte støtteområde følgende opgaver:

b. Forvaltning af de ved flådestationen udrustningsbaserede skibe, når disse ikke er under kommando...

Kommandoforhold

3. Chefen for en flådestation er underlagt Søværnets Materielkommando (SMK) ...

Opgaver

6. Han forestår og tilrettelægger flådestationens service- og reparationsvirksomhed, der omfatter:

....

c. Reparations-, eftersyns- og vedligeholdelsestjenesten for oplagte udrustede enheder.

.....«

16. I CHS BST 460 - 2 (B) af JUN 1980, instruks for teknikofficeren, er der anført:

»...

Ansvar og pligter

6. Han har ansvaret for og fører tilsyn med:

– Driften af det materiel, der bemannes og betjenes af divisionens personel og lader herunder foreskrevne prøver afholde ...

Andre tjenestepligter

16. Han foranlediger afholdt funktionsprøver med alt til divisionen hørende materiel: ...

– Efter længere tids henlægnings samt

– efter omfattende eftersyn

Han prøver dele af materiellet:

– Efter udskiftning af større materielkomponenter,

– efter større eftersyn eller reparation af hoveddele samt

– efter større arbejder på systemer eller anlæg.

.....«

17. I SVN-Materielbestemmelse, SMK nr. 21990/003 af MAR 1979, prøver med hovedeftersete dieselmotorer, er der anført:

»...

6. Ansvarsfordeling under prøverne
Teknikofficeren (TKO) er ansvarlig for maskineriets almindelige drift, herunder maskineriets betjening ...
Såfremt SMK ikke har udstukket en repræsentant til at lede prøverne, har ældste TKO ledelsen af og ansvaret for maskinprøverne.

....«

18. I SVN-Materielbestemmelser, SMK nr. 99000/001 af APR 1981, overtagelse af skibe fra værft efter afsluttet periodisk eftersyn og lignende, er der anført:

» ...

1. Formål.
At fastlægge arbejde og ansvarsfordeling mellem SMK og FLS EKA ved overtagelse af skibe fra værft efter afsluttet periodisk eftersyn ...
3. Indhold.
 - a. Klargøring
 - (1) Den flådestation (FLS), hvor skibet er udrustningsbaseret, stiller efter anmodning fra SMK besætning til rådighed for klargøring og afprøvning af de tekniske installationer ombord ...
 - (4) Klargøring og afprøvning af tekniske installationer foretages i henhold til derfor givne bestemmelser.

....«

19. I Skibsteknisk oplysningsmateriel, Driftnanvisning for B&W ALPHA motorer, er anført:

»

Før igangsætningen ...
Omløbssmøresystemet, tavle 102, skal være fyldt med olie, hvilket kontrolleres ved udluftning gennem filterhanen -10- tavle 104, medens man pumper olie gennem maskinen ved hjælp af reservesmøreoliepumpen (håndpumpen) derefter kontrolleres oliestanden i motorens bundkar (se særligt afsnit om smøring).

....

Daglig pasning under gangen. Man må navnlig holde øje med smøring og køling.
Omløbssmøring tavle 102. Omløbspumpen tavle 103 tager olien fra motorens bundkar og beforder den videre under tryk til alle lejer, tandhjul, kobling, gear m.m. ...

På vejen fra omløbspumpen til smørestederne passerer olien et oliefilter, tavle 104.
Et manometer er monteret, således at olietrykket kan måles såvel før som efter filtret.

Trykforskellen må ikke overstige 0,2 kg/cm², ...

I oliepumpen tavle 103 er endvidere indskudt en trykreguleringsventil ...

Under normal drift, når motoren har gået nogen tid, og omløbsolien har fået normal temperatur - ca. 60 - 65° - skal trykket være 0,5-0,8 kg/cm² (målt efter filtret).

Viser manometret ingen tryk, skal motoren øjeblikkeligt standses og sagen undersøges ...
Stiger derimod olietrykket, ... også her gælder, at motoren øjeblikkeligt standses og sagen undersøges ...

Iøvrigt må man, hvad olietrykket angår, udvise den største agtpågivenhed, og hvis der opstår særligt trykfald eller -stigning eller der næres den mindste tvivl om, at omløbssmøringen er i orden, må motoren øjeblikkeligt standses og sagen undersøges, da en svigten af omløbssmøringen kan have katastrofale følger (sammenbrænding af lejer, fastløbning af stamper o.s.v.) ...

Driftforstyrrelser ...

- k. Olietrykket på omløbssmøringen stiger (motoren standses).

....«

20. I SMK-Konstruktionsforskrift, SMK KF 01-301 af 13 APR 1983. Skibsteknisk oplysningsmateriale er anført:

»....

4. Generelt
Ved enhver materielleverance, materielmodifikation skal der fremskaffes det for hele leverancens drift og udnyttelse nødvendige tegnings- og beregningsmateriale ... og de for materiellets anvendelse og vedligeholdelse nødvendige oplysningsbøger ...

7. Oplysningsbøger

- a. Oplysninger vedrørende det enkelte emne

Følgende oplysninger skal gives for hver enkelt komponent/system: ...

- (3) Betjeningsvejledning: Udførligt beskrevet med tilhørende tegninger. Vejledningen skal indeholde start-, drifts- og stopprocedure.

....«

21. Kaptajnløjtnant AA har forrettet tjeneste som TKO i LANGE LAND fra 17 JUL 1972 til 3 FEB 1975 (30½ måned) og siden forrettet tjeneste ved FLS KOR EKA - kun afbrudt af kortere kurser.

Skadeopgørelse.

22. I forbindelse med reparation af de ved havariet opståede skader på de to hovedmotorer er – på nær ét hovedleje – samtlige hoved- og krumtaplejer udskiftet i bagbord motor.

23. De samlede omkostninger i forbindelse med udbedring af skaderne på de to hovedmotorer har ifølge SMK andraget i alt kr. 198.519,10.

Kommissionens vurdering.

24. Kommissionen er ved Inspektøren for Søværnets påtegning alene anmodet om en stillingtagen til ansvarets principielle placering, herunder hvilket og hvor omfangsrigt oplysningsmateriale, der skal være til rådighed for brugeren.

25. Ligeledes må vurderingen af personellens kendskab til materiellet som helhed indgå i behandlingen.

26. Det er kommissionens opfattelse, at det skibene medgivne oplysningsmateriel skal være af et sådant omfang og have et sådant indhold, at de enkelte besætningsmedlemmer indenfor deres ansvarsområde heri kan indhente sådanne specifikke oplysninger/anvisninger, der ikke er dækket af vedkommendes faglige uddannelse, og som er nødvendig for korrekt betjening/korrekt udførelse af nødvendige/foreskrevne eftersyn.

27. Det til minelæggeren hørende oplysningsmateriale er af meget beskedent omfang, men det er dog kommissionens vurdering, at det i hovedtrækkene dækker behovet, idet de tekniske installationer er ukomplicerede.

28. At de omtalte tregangshaner ikke er anført i skibets oplysningsbog, finder kommissionen af mindre betydning, idet den forkerte stilling af hanerne ville være konstateret ved klargøring af motorerne, såfremt de i punkt 19 citerede driftanvisninger var blevet fulgt.

29. Kommissionen vurderer, at kaptajnløjtnant AA gennem tidligere tjeneste som TKO i minelæggeren og gennem tjenesten ved FLS KOR EKA burde være i besiddelse af et sådant kendskab til materiellet, at det er fuldt forsvarligt, at FLS KOR EKA har pålagt KL at fungere som TKO i minelæggeren i forbindelse med klargøring af skibet efter dets periodiske dokningseftersyn på Grenå Skibsværft.

Konklusion.

30. Kaptajnløjtnant AA har som tilsynsførende maskinofficer for FLS KOR EKA det fulde ansvar for klargøring og afprøvning (funktionskontrol) af de tekniske installationer ombord i minelæggeren i forbindelse med afslutningen af det periodiske dokningseftersyn på Grenå Skibsværft, og således også for det indtrufne havari på begge hovedmotorer.

31. Kommissionen finder ikke, at det kan bebrejdes FLS KOR EKA, at KL er blevet pålagt denne opgave, idet hans hidtidige tjenesteforløb indikerer, at fuldt materielkendskab måtte forventes at være til rådighed.

Sagens afgørelse.

Inspektøren for Søværnet har til Chefen for Flådestation Korsør udtalt:

Jeg kan tilslutte mig Søværnets Havarikommissions vurdering og konklusion og finder således den tilsynsførende maskinofficer, kaptajnløjtnant AA, der havde det fulde ansvar for klargøring og afprøvning af de tekniske installationer i forbindelse med afslutningen af det periodiske dokningseftersyn på Grenå Skibsværft, ansvarlig for det indtrufne havari på begge hovedmotorer.

Jeg skal anmode Dem om overfor kaptajnløjtnanten at udtrykke min alvorlige utilfredshed med hans manglende omhu ved gennemførelsen af funktionskontrol efter gældende bestemmelse for maskineriet, hvilket havde havariet til følge, og som er resulteret i unødvendige udgifter for søværnet på kr. 198.519,10.

Jeg agter ikke at foretage videre i sagen.

Andre uheld

1. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) bugseruheld med personeltab.

1. Kommissionens vurderingsgrundlag.

Kommissionens rapport er udarbejdet på grundlag af bevogtningsfartøjets rapport med Søværnets operative Kommandos påtegning. Endvidere har kommissionen støttet sig til de af Marineauditøren og politimestrene i Rønne, Vejle og Svendborg foranstaltede afhøringer samt til den i Sø- og Handelsretten afgivne søforklaring. Endelig har chefen samt besætningsmedlemmer fra bevogtningsfartøjet afgivet forklaring over for kommissionen.

2. Rapporteret hændelsesforløb (jf. fig. 7)

Den 15 OKT 1982 kl. 1350 blev bevogtningsfartøjet af Bornholms Marinedistrikt (BHM) dirigeret til position 55°04'N 14°01'E for at assistere et dykkerskib af Bagenkop, der havde fået en lækage i maskinrum og behøvede pumpeassistance.

Vejret var:

Vind: W3 Beaufort.

Sø: 3.

Sigt: 4 sømil.

Kl. 1500 var en helikopter fremme ved havaristen. Føreren af havaristen afslog imidlertid at lade sig evakuere. På forslag fra bevogtningsfartøjet overførte helikopteren en transportabel, benzindreven pumpe til havaristen. Føreren havde imidlertid trods den medgivne brugsanvisning problemer med at få pumpen i gang, hvilket dog lykkedes, efter at der blev givet instruktion over radioen.

Kl. 1541 var bevogtningsfartøjet fremme ved havaristen. Da det viste sig, at føreren havde vanskeligheder med at holde pumpen i gang, blev det besluttet at overføre 2 maskingaster og 1 dækgast for at assistere. Kl. 1602 overførtes

Konstabel NN,

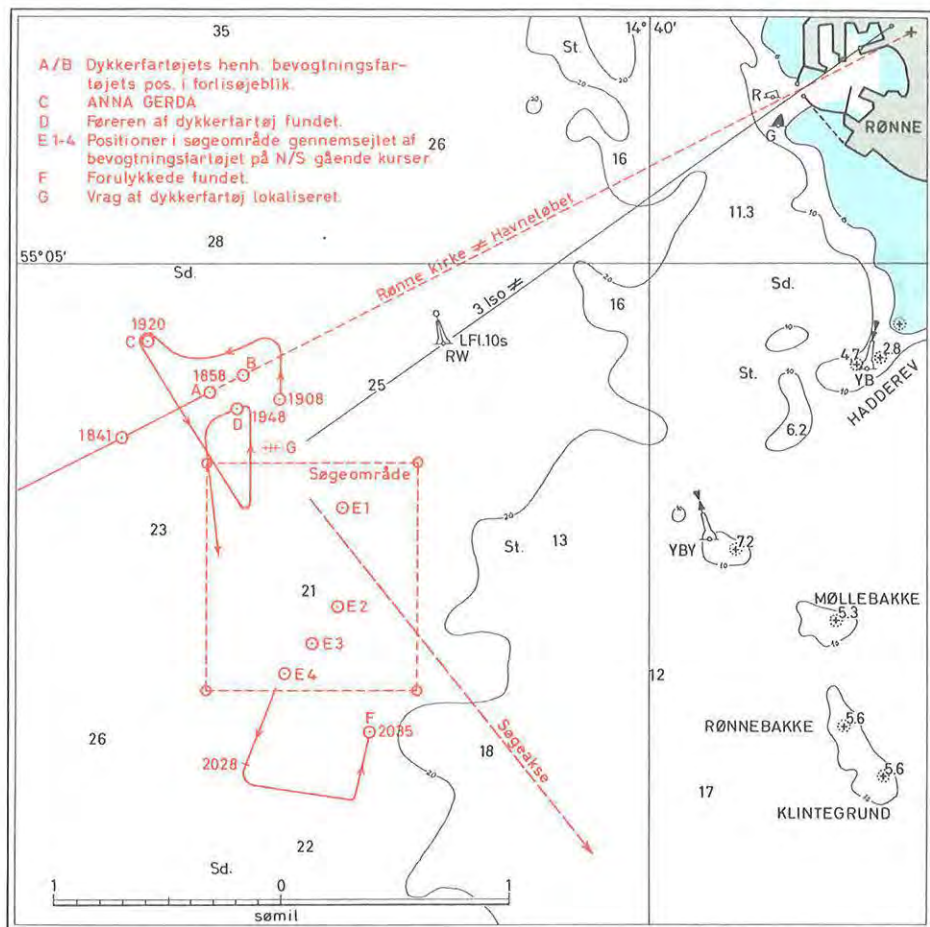
Værnepligtig OO og

Værnepligtig PP

til havaristen.

Kl. 1610 modtoges ordre fra BHM om, at havaristen skulle hjælpes i gang, således at der var sikkerhed for, at den kunne fortsætte ved egen kraft. I modsat fald skulle den slæbes til Rønne. Føreren blev orienteret og var indforstået hermed. På grund af opkommende dårligt vejr var det ønskeligt at påbegynde slæbningen snarest, og kl. 1629 var slæbetrossen bestående af 250 m flydetrosse fastgjort og gummibåden hejst om bord i bevogtningsfartøjet. Kl. 1642 var slæbet på kurs 079°, fart 4 knob mod anduvningsbøjen 2 sømil WSW af Rønne havn. Da havaristen lå fint i vandet, og føreren meldte alt vel om bord, øgedes farten til 7 knob.

Kl. 1655 meldte havaristen, at der var problemer med lænsepumpen, men at det var lykkedes de to maskingaster at holde pumpen i gang med mellemrum, således at vandstan-



Figur 7

den ikke var blevet højere, efter at personellet fra bevogtningsfartøjet var kommet ombord. Havaristen lå på dette tidspunkt fint i vandet og efter samråd med føreren øgedes farten til 8 knob.

Vind og vejr kl. ca. 1800 var:

Vind: NW 4 Beaufort.

Vejr: Regn.

Sø: 3-4.

Sigt: 7 sømil.

Under den fortsatte slæbning mod Rønne lykkedes det at lænse havaristen så meget, at klargøring til opstart af motor og rensning af sugekurve var mulig. Føreren meddelte, at

vandindtrængningen efter hans opfattelse var ophørt. Han mente derfor, at han selv ville være i stand til at manøvrere til kaj i Rønne, hvorfor en i forvejen bestilt havneslæber kunne afbestilles. Det blev derfor besluttet efter ønske fra føreren at slæbe havaristen nærmere til Rønne end den planlagte ca. 1 sømil, og at slæbetrossen ved passagen af anduvningsbøjen skulle kortes op til ca. 100 meter. Samtidig indhentes oplysninger hos havnevagten om evt. trafik til og fra havnen omkring det forventede ankomsttidspunkt.

Kl. 1834 blev farten på grund af den tiltagende sø reduceret til 5 og kort efter til 4 knob.

Kl. 1840 meddelte føreren, at havaristen atter havde taget lidt vand ind. Den transportable pumpe var tilstoppet men under rensning. Vandet var imidlertid efter førerens skøn holdt op med at stige, hvorfor han ikke mente, der var nogen øjeblikkelig fare. Føreren blev orienteret om, at bevogtningsfartøjet havde en anden transportabel pumpe, men at denne var forholdsvis stor og tung, hvorfor det blev anset for uforvarsligt at forsøge at sætte denne pumpe over med gummibåd, da begge skibe rullede kraftigt i den høje sø. Det aftales, at bevogtningsfartøjet skulle overføre pumpen umiddelbart indenfor havnemolene.

Kl. 1855 meddelte føreren af havaristen, at han havde haft sin motor i gang, og at den ville kunne startes igen på kort varsel. Umiddelbart herefter orienterede bevogtningsfartøjet over kanal BRAVO om fremgangsmåden ved det forestående havneanløb. Under samtalen meddelte BHM, at Rønne radio havde forsøgt at kalde bevogtningsfartøjet, fordi havaristen over radioen havde meddelt, at han var ved at synke. Bevogtningsfartøjet stoppede kl. 1858 og forsøgte at kalde havaristen over radioen uden resultat. Endvidere søgtes havaristen lokaliseret ved radar og projektør, ligeledes uden resultat. Radaren viste kun kraftig sea-clutter.

Da bevogtningsfartøjet stoppede, påbegyndte besætningen, der stod klar til at korte op på agterdækket, indhalingen af slæbetrossen. Da ca. 10 m slæbetrosse var om bord, beordredes trossen sat over bord med fender og lys i tampen.

Vind og vejr kl. 1900 var:

Vind: N 5 - 6 Beaufort.

Vejr: Regn:

Sø: 5.

Sigt: 6 - 8 sømil

Kl. 1904 efter at slæbetrossen var i vandet på position 242 Rønne havn 2,75 sømil, anmodedes Rønne Radio om at udsende en advarsel til skibsfarten.

Af frygt for flydetrossen og de manglende oplysninger om havaristens videre skæbne, drejedes i en svag bue nord om trossen hen imod havaristens formodede position. Da havaristen på daværende tidspunkt ikke ansås for sunket helt, men at radio og lanterner var afbrudt på grund af strømsvigt, antog man, at strømsvigt var afhjulpet, da man kl. 1908 atter observerede lys og sidelys i retning af havaristens formodede position.

Da bevogtningsfartøjet kl. 1920 var fremme på positionen erfarede man, at lysene stammede fra en mindre fiskekutter R 165 ANNA GERDA af Listed. Havaristen, som man indtil dette tidspunkt havde kaldt vedholdende over radioen uden resultat, måtte derfor anses for at være sunket og de 4 mand befinde sig i vandet. Kl. 1922 anmodedes BHM om at skaffe assistance til en eftersøgning.

Kl. 1925 påbegyndtes eftersøgningen sammen med ANNA GERDA. Der blev etableret ekstra udkig med 4 mand på bakken, og på broen forstærkedes udkiggen med 2 mand.

Kl. 1938 returnerede bevogtningsfartøjet mod den position, hvor trossen blev sat i vandet, idet der med mellemrum blev slået stop, medens der lyttedes.

Kl. 1944 hørtes råb om styrbord, og i projektørlyset fik man øje på en mand i orangeфарvet dragt. Manden viste sig at være føreren af havaristen, der blev bjærget om bord i

bevogtningsfartøjet kl. 1948. Han forklarede, at de tre andre lå længere ude, og at strømmen var sydgående.

Efterhånden nåede flere skibe frem til eftersøgningsområdet. I begyndelsen tildelte skibene smalle N-S gående sektorer, og kl. 2030 blev det besluttet at formere eftersøgningsdeltagerne, der bestod af POVL ANKER, ALRØ, URSUS, Rønne lodsbåd, ANNA GERDA og SVEND DAMMANN, på en linie med 200 m mellem skibene. Skibene orienteredes herom.

Kl. 2034 var eftersøgningsdeltagerne samlet i et område, hvor ALRØ kort tid forinden havde observeret vragester. Linieformationen var ved at blive formeret, da POVL ANKER fandt en mand i vandet. Fra POVL ANKER blev et fartøj sat i vandet. Fartøjet bjærgede to mand, der i mellemtiden var fundet, medens havnebugserbåden URSUS bjærgede den først observerede. Alle tre lå med en indbyrdes afstand af 30-40 meter.

Kl. 2047 afblæstes eftersøgningen. Indtil kl. 2200 fortsatte RAN eftersøgningen af slæbetrossen uden resultat. Trossen blev fundet den 17 OKT 1982 ca. 17 sømil syd for positionen af en fiskekutter, som fik den i skruen.

Værnepligtig PP bjærgedes af URSUS og transporteredes omgående til Rønne. Undervejs blev der forsøgt genoplivning. Konstabel NN og Værnepligtig OO bjærgedes om bord i POVL ANKER, hvor der var læge og sygeplejersker til stede. Genoplivning forsøgte på vej mod Rønne. Ved ankomst til Rønne overførtes de forulykkede til Bornholms Central-sygehus, hvor genoplivningsforsøgene fortsatte uden resultat.

3. Supplerende oplysninger.

a. Andre rapporter, indberetninger m.v.

(1) Bevogtningsfartøjet

Af de i sagen afgivne forklaringer fremgår, at vagtchefvagten i perioden kl. 1600-1800 blev varetaget af næstkommanderende og fra kl. 1800 af 3. kommanderende. I bevogtningsfartøjet er hændelsesforløbet kun registreret i meget begrænset omfang. Af kursbøger, operationsdagbog, bestik (plot), log over radiokorrespondancen og manøvrejournal, er det hovedsagelig sidstnævnte, der indeholder oplysninger, der kan medvirke til at kaste lys over sagen.

(2) Søværnets Operative Kommando

Den af bevogtningsfartøjet udfærdigede rapport er af Søværnets operative Kommando fremsendt med en påtegning, hvoraf følgende skal fremdrages:

»....

med bemærkning, at Søværnets operative Kommando (SOK) som Maritime Rescue Coordination Center efter forslag fra Chefen for Bornholms Marinedistrikt (BHM) kl. 1510A tiltrådte, at bevogtningsfartøjet i givet fald måtte slæbe havaristen til Rønne ud fra princippet om »forebyggende søredningsaktion«, hvilket er almindelig praksis bl.a. over for fiskefartøjer, som er sprunget læk – jvf. CHS BST 046-5(A), § 1 in fine. Bevogtningsfartøjet var – jvf. SOK Sejlplan for OKT 1982 under operativ kontrol (OPCON) af BHM. Under den senere aktion i forbindelse med havaristens forlis under bugsering mod Rønne virkede BHM som søredningsundercentral (Maritime Rescue Sub Center) og udpegede i overensstemmelse med bestemmelser herfor bevogtningsfartøjet som koordinerende instans (on-scene commander) for den igangværende eftersøgning med overfladefartøjer af de savnede.

...«

(3) Bornholms Marinedistrikt

Udover de kortfattede signalrapporter fra BHM har operationsofficeren BHM på foranledning af marineauditøren udfærdiget en skriftlig redegørelse vedr. de kommunikationsmæssige forhold. Redegørelsen er godkendt af chefen for BHM. Hovedpunkterne i redegørelsen er omfattet af de til politiet i Rønne og marineauditøren afgivne forklaringer. Forklaringerne er gentaget ved søforklaringen i Sø- og Handelsretten i København, der er resumeret nedenfor.

(4) *Indberetninger vedr. kommunikationen*
Bevogtningsfartøjet

I en supplerende redegørelse har chefen for bevogtningsfartøjet behandlet bl.a. de kommunikationsmæssige forhold. I redegørelsen anføres vedr. problemerne omkring kommunikation på de civile maritime VHF-kanaler bl.a.:

».....

Ved nærmelsen af havaristen om eftermiddagen, kunne der først kommunikeres klart og tydeligt i en afstand af ca. 5-6 sømil. Ved den lejlighed blev det antaget, at det var havaristen, som havde problemer. Ved nærmelsen til Rønne kommunikerede vi med havnen. Det meste af denne kommunikation fandt sted ved hjælp fra havaristen, idet bevogtningsfartøjet ikke kunne høre havnen. Antenne og sender/modtager er senere blevet undersøgt, uden at der blev fundet nogen fejl. Det skal dog nævnes, at bevogtningsfartøjet har observeret, at sættets rækning reduceres, når søer og fygevand står ind over skibet. Antennen er nu forsøgsvis blevet flyttet til stb rånok.

.....«

(5) *Uddannelse i redningsveste.*

(a) *Søværnets operative Kommando.*

Søværnets Operative Kommando har fra chefen for Fregateskadren indhentet en redegørelse vedr. enhedsuddannelsen i redningsmidler i bevogtningsfartøjet og tilkendegiver at kunne henholde sig til denne redegørelse. Af redegørelsen fremgår bl.a.:

».....

- b. Uddannelse i brug af redningsveste af typen SECUMAR 12 DK finder sted ved Søværnets Eksercerskole i henhold til CHS PUB 183-504 (A), Uddannelsen i Søværnet, DAPHNE-klassen. I samme publikation foreskrives, at vedligeholdende redningsflådeøvelser indgår i enhedsuddannelsen og skal finde sted én gang årligt ved Søværnets Eksercerskole.

- c. I enheder af DAPHNE-klassen er mellemfaldende, rutinegivende uddannelse i brug af redningsveste ikke fastlagt i skemaform eller ved særligt udarbejdede lektionsplaner, men finder sted efter behov i forbindelse med afholdelse af bjærgningsrulle.

Under bjærgningsrulle beordres enkeltmand således til på ordren: »Check jeres redningsveste« personligt at kontrollere den ham udleverede redningsvest.

- d. Om bord i DAPHNE-klassen uddannes personellet således ikke i redningsmidler efter en fastlagt og udgivet lektionsplan.

Kendskabet til redningsvestene vedligeholdes løbende som en integreret del af enhedernes arbejds- og skibsrutine.

Der kan således ikke angives specifikke datoer for, hvornår de omkomne har modtaget instruktion i brug af redningsveste ombord i bevogtningsfartøjet, men det kan dog oplyses, at det i forbindelse med de jævnligt afholdte bjærgningsruller er blevet pålagt besætningsmedlemmerne – herunder også de omkomne – at foretage individuel brugerkontrol af de udleverede redningsveste, hvilket giver den enkelte mand mulighed for at gøre sig fortrolig med sin redningsvest.

.....

- f. Chefen for Fregateskadren skal til afslutning anføre, at det for Søværnet er væsentligt, at den tragiske ulykke ikke giver anledning til proportionsforvrængning i spørgsmålet om uddannelse i brug af den personlige redningsvest ...

Det er ligeledes Fregateskadrens opfattelse, at den konstante brug af redningsveste under den daglige tjeneste, og specielt under bjærgningsrulle, både sikrer den rutinemæssige brug af vestene, og at disse er i foreskrevet stand.

.....«

(b) *Bevogtningsfartøjet*

I bevogtningsfartøjets supplerende redegørelse anføres bl.a.:

».....

9. Ombord i bevogtningsfartøjet afholdes hyppige bjærgningsruller, hvor det kontrolleres at:

- Besætningen kender deres redningsflåde.
- Hver mand har en redningsvest, som han personlig er ansvarlig for.

Ved samme lejlighed opfordres de enkelte til at kontrollere deres veste ved ordren »Check jeres veste«.

10. Rent uddannelsesmæssigt blev tre veste demonstreret i sommers i overværelse af besætningen. Demonstrationen fandt sted i forbindelse med ombytning af bevogtningsfartøjets redningsveste. Oplysningerne om demonstrationen er telefonisk blevet bekræftet af regnskabsføreren på bevogtningsfartøjet.
.....«

(c) *Søværnets Eksercerskole*

Søværnets Eksercerskole har ved skrivelse af 10 NOV 1982 fremsendt et omfattende materiale vedrørende uddannelse i redningsmidler ved skolen. Materialet dokumenterer gennem styrkemeldinger, kliniksedler, oversigt over skånede, lægesøgende, tandlægesøgende m.m., hvem der var fraværende fra uddannelsen i de perioder, hvor de enheder, hvortil de omkomne hørte, gennemgik uddannelsen i redningsmidler.

Skolen kan ikke på grundlag af kompagniernes styrkelister med sikkerhed sige, at de omkomne har deltaget i undervisningen i redningsmidler, da der ikke er liste over, hvem der rent fysisk var til stede ved undervisningen, men på grundlag af skolens øvrige materiale, kan det konstateres, at ingen af de omkomne har været til læge eller på klinik, været fritaget på grund af »skånetjeneste«, har været til tandlæge eller ulovligt fraværende i de tidsrum, i hvilke de enheder, hvortil de hørte, modtog uddannelse i redningsmidler. Skolen konkluderer herefter, at det med en til visshed grænsende sandsynlighed kan siges, at de pågældende har deltaget i den omhandlede undervisning.

b. *Reglementer, bestemmelser m.v.*

Forholdene omkring kommunikation, assistanceydelse, redningsmidler m.v. er fastlagt ved bl.a. følgende

- (1) Ved SOK BST 315 - 13 (NOV 1978) har SOK fastsat bestemmelser for Søværnets anvendelse af maritime VHF (civil VHF).

Med hensyn til anvendelsen af to privatkanaler, som Søværnets sæt er udstyret med, anføres:

»...

Kanal A: 155.95 Mhz. KGH-frekvens, ...

Kanal B: 155.90 Mhz. Fiskeriministeriets inspektionstjeneste. Anvendes af Søværnets enheder under samarbejde med fiskeriministeriets skibe.

Det indskræpes, at al anden anvendelse af de to ovennævnte kanaler ikke er tilladt.«

- (2) Ved signal 131435z JUN 1978 har FKO bemyndiget BHM til at bryde plombe på civil maritim VHF:

»...

bt

TIL TJENESTEBRUG 00 - 4049

Emne: fiskeriinspektion ved Bornholm.

1. BHM bemyndiges til at bryde plombe på civil maritim VHF sender i forbindelse med kommunikation med fiskeriministeriets og egne enheder på fiskeriministeriets frekvens samt i tilfælde hvor fiskeriinspektionssituationen kræver direkte radio-kommunikation mellem BHM og civile og søværnsenheder på søen.

...«

- (3) Ved skr. 315.1 - 101/80 af 18 FEB 1980 har SOK udsendt retningslinier for brug af maritim VHF ved visse landstationer. Der er af Post- og Telegrafvæsenet pålagt Søværnet visse begrænsninger i anvendelsen af det internationale maritime VHF-bånd. Det skal bemærkes, at bl.a. BHM er meddelt dispensation herfra i det omfang, som det fremgår af ovenstående pkt. 3. b. (2). Fra retningslinierne skal citeres følgende:

» ...

Senderen må under daglig rutine ikke benyttes/tastes. Senderen må i en nødsituation benyttes efter indhentet tilladelse fra SOK i hvert enkelt tilfælde. Ved en nødsituation i denne forbindelse forstås en situation, hvor P&T kystradiostationer ikke kan betjene det pågældende tjenestested på grund af skader på eller overbelastning af telefonnet eller stationsudstyr.

Kommunikation med civile skibe.

Meddelelse til civile skibe skal sendes via P & T kystradiostationer. Under særlige operationer kan tjenestestederne via kystradiostationer meddele de i en operation deltagende skibe, at der holdes lyttevagt på en bestemt kanal og således følges med i skibenes interne trafik på denne kanal.

- (4) I Fiskeriårbogen 1982 side 248 er optaget uddrag af Ministeriet for offentlige Arbejders bekendtgørelse om radiostationer i skibe og luftfartøjer. Bekendtgørelsens kap. 4 indeholder bestemmelser vedr. nød, il og sikkerhed, hvori bl.a. anføres om brug af nødfrekvenser:

» ...

De må benyttes til udsendelse af nødsignaler og nødmeddelelser, ilsignaler og ilmeddelelser samt til sikkerhedssignaler og annoncering af sikkerhedsmeddelelser. Herudover må de pågældende frekvenser kun benyttes til kalden og svar på kalden.

...«

På side 252 er optaget uddrag af Post- og Telegrafvæsenets instruks for radiotelefonstationer i skibe. I instruksen, der skal findes på alle radiotelefonstationer, findes en nærmere omtale af alarmsignal samt nød-, il- og sikkerhedsudsendelser. Det fremgår heraf, at en nødudsendelse består af

alarmsignal,
nødkalden og
nødmelding.

I nødudsendelsen indgår det radiotelefoniske nødsignal »MAYDAY«. Fartøjer, der modtager en nødmelding fra et skib, der uden tvivl befinder sig i deres umiddelbare nærhed, skal øjeblikkelig kvittere, idet dog skibsstationer i områder, hvor en eller flere kyststationer må formodes at have opfanget nødmeldingen, skal vente en kort tid for at give kyststationen lejlighed til at kvittere.

- (5) I Instruks for radiostationer i den mobile, maritime tjeneste, april 1978, udgivet af Post- og Telegrafvæsenet, kap. 9 er optaget bestemmelser for fremgangsmåden ved udsendelser vedr. nød, alarm, il og sikkerhed på radiotelefoni.

Heri er anført følgende om anvendelsen af frekvenser:

»...

2. Frekvensen 156,8 MHz er den internationale nødfrekvens i radiotelefoni i båndene mellem 156 og 174 MHz. Den skal benyttes til nødkalden og nødtrafik, til ilsignaler og ilmeddelelser såvel som til sikkerhedssignaler.

...«

Om nødkalden anføres følgende:

»

Kaldeformel.

1. Den radiotelefoniske nødkalden omfatter:
nødsignalet MAYDAY (udtalt tre gange),
»her er« (»this is«),
den nødstedte stations navn eller anden identifikation
(udtalt tre gange).

Fortrinsret.

2. Nødkalden har absolut fortrinsret fremfor alle andre udsendelser. Alle stationer, som hører denne kalden, skal øjeblikkelig ophøre med enhver udsendelse, der kan forstyrre nødtrafikken, og vedblive med at lytte på den frekvens, på hvilken nødkalden udsendes. Nødkalden må ikke adresseres til en bestemt station, og kvittering skal ikke gives, før den påfølgende nødmelding er sendt.

....«

Om nødtrafik anføres følgende:

»

1. Nødtrafikken omfatter samtlige meddelelser vedrørende den øjeblikkelige hjælp, som den nødstedte station har brug for. I nødtrafikken skal nødsignalet sendes før kalden og i begyndelsen af meddelelsen (radiotelegrammet).

.....«

Endelig anføres om udsendelse af nødmelding:

» ...

1. En station, der ikke selv er i nød, skal udsende en nødmelding i følgende tilfælde:

- (a) når den nødstedte station ikke selv er i stand til at sende nødmeldingen,
- (b) når kaptajnen eller den person, der er ansvarlig for et skib eller andet fartøj, som ikke er i nød, eller den person, der er ansvarlig for kyststationen, skønner, at yderligere hjælp er nødvendig;

(c)«

- (6) I IMCO Search and Rescue Manual, London 1979, der er den af IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative organization) udsendte håndbog i eftersøgnings- og redningstjeneste (forkort IMCOSAR MANUAL), anføres følgende vedrørende anvendelse af VHF-frekvenser til koordinering af en eftersøgning:

».....

5.3.5.1 The frequency 156.8 MHz (channel 16) is the international distress, safety and calling frequency for the maritime mobile radiotelephone service in the bands between 156 and 174 MHz. The frequency 156.3 (channel 06) may be used for onscene communications.

.....«

- (7) I Håndbog for eftersøgnings- og redningstjenesten, september 1968, anføres bl.a. følgende vedrørende organisationen på lokalt plan:

»

2.3 Redningsundercentraler

Ved en redningsundercentral (RSC) forstås et koordinerende og ledende organ, der er underlagt en redningscentral og oprettet for mere effektivt at lede de hjælpemidler, der er til rådighed inden for et nærmere angivet område.

For søfartens vedkommende vil marinedistrikterne og kystradiostationerne kunne påtage sig tilsvarende opgaver.

2.4 Områdeleder.

En områdeleder kan udpeges til at koordinere og lede SAR-aktionen på det sted i det område, hvor SAR-aktionen foregår.

.....«

- (8) CHS BST 046-5 (A) (rettet OKT 81), angiver de retningslinier, der skal følges, når der modtages henvendelse fra civile skibe og fartøjer om assistance.

Specielt skal følgende fremhæves:

»

1. Af hensyn til private erhvervsinteresser (bjærgnings- og bugserselskaber med flere) bør henvendelse til søværnets kommandomyndigheder, skibe og fartøjer om assistance til danske og udenlandske skibe og fartøjer – herfra dog undtaget orlogsskibe – kun imødekommes, når anden assistance ikke er til rådighed, medmindre menneskeliv er i fare, eller en forsinkelse af assistancen skønnes at ville forøge det nødstedte skibs skader i betydelig grad, eller andre særlige forhold taler herfor.

2. Når assistance undtagelsesvis ydes til et skib, der ikke er i egentlig nød, skal der udvises særlig agtpågivenhed og godt sømandsskab, således at der ikke i forbindelse med assistancedydsen anrettes skade på det assisterede skib, hvorved søværnet vil kunne blive pålagt erstatningsansvar.

3. Kommandomyndigheder, skibe og fartøjer skal, forinden der ydes assistance – bortset fra egentlige søredningsoperationer, hvor menneskeliv er på spil – meddele vedkommende skibsfører, reder eller forsikringsselskab, at søværnets assistance ikke ydes uden vederlag, og at krav på bjærgeløn eller dækning af udgifter senere vil blive fremsat.

.....«

- (9) SVN – Materielbestemmelse SMK NR 20010/001, bestemmelser for oppustelige redningsveste type SECUMAR 12 DK, FEB 1981, indeholder en beskrivelse af redningsvesten, en nøje gennemgang af brugerens modtagekontrol, samt vestens behandling under og efter brug. Det fremgår af ref., at oppustningen af vesten kan finde sted med kultveilte eller ved mundoppustning. Ved anvendelsen af kultveilte, der anføres som primær form, kan det i stærk kulde være nødvendigt at efterfylde med luft ved mundoppustning.

Vedr. markeringslyset er anført følgende:

- (5) På blærens venstre forsides øverste del er anbragt en markeringslygte, som ved en ledning er forbundet til et saltvandsbatteri, der er anbragt i en lomme på overtrækkets venstre side. Markeringslykten tænder automatisk, når batteriet aktiveres med saltvand. Aktiveringen sker ved at fjerne batteriets propper, som begge er fastgjort til en snor, der hænger ud af lommen og ender i en ring.
...«

- (10) SVN-Materielbestemmelse SMK NR 20720/001, trawlerdragt M/79, NOV 1981, indeholder en beskrivelse af dragten samt eftersyn og brugervedligeholdelse. Vedr. anvendelsen af dragten samt bæring og påklædning er anført følgende:

» ...

2. Anvendelse.

Vandtæt dragt anvendes af personel i Søværnets skibe i forbindelse med redningsaktioner foretaget med gummibåd, udsætning af trawlerhold, eller under andre forhold, der kan indebære risiko for, at personellet kastes over bord med efterfølgende ophold i søen under vanskelige bjærgningsforhold.

Dragten vil, når korrekt behandlet beskytte bæreren mod nævneværdig kuldepåvirkning i indtil ½ time. Forsat ophold i koldt vand vil kunne finde sted yderligere ca. ½ time uden at afkølingen herved må antages at blive katastrofal.

.....

4. Bæring/påklædning

Dragten bæres som overtræksdragt uden på arbejdsuniform, evt. termotøj. Overtræksdragtens gummistøvler er valgt i rigelig størrelse, hvorfor støvlerne bør anvendes i forbindelse med 1-2 par islandske strømper. Ved påklædningen begynder med benene først og derefter armene. Når dette er gjort lukkes lynlåsen, og halskraven lukkes med den påsatte Astrakan/Welcro lukning. Hætten trækkes over hovedet og lukkes med Welcro lukning. Er lynlåsen meget stram anbefales at smøre med paraffin eller stearin.

....«

- (11) Grundbog for orlogsgaster. 2. udgave, 2. oplag. 1981. Grundbog for Orlogsgaster, udleveres til ejendom til samtlige nyindkaldte, der møder ved søværnet. Grundbogen dækker i store træk det teoretiske stof, der gennemgås under grunduddannelsen, og herunder også stoffet i ABCD-tjeneste incl. redningsmidler. Ref. omtaler den oppustelige redningsvest i meget generelle vendinger, der intet indeholder om den af SVN aktuelt anvendte redningsvest og dennes betjening. Denne vest findes afbilledet både uoppustet og oppustet på side 225, – 5 sider før den tekstmæssige behandling af de oppustelige redningsveste. Illustrationerne af vesten er ikke ledsaget af nogen form for forklarende tekst.
- (12) I Skibsorganisationsbog for bevogtningsfartøjer af DAPHNE-klassen omtales bl.a. samtlige skibets ruller og herunder også bjærgningsrullen. Bjærgningsrullen og den til denne hørende ordregivning m.v. behandles udelukkende ud fra det egentlige formål, medens mønstringen efter bjærgningsrulle og evt. foranstaltninger i forbindelse hermed ikke gøres til genstand for særlig omtale.

Kap. 11 indeholder bestemmelser for sejlads med gummibåde, hvorunder der om personellens udrustning og sejladsrestriktioner er anført følgende:

».....

1104. Personel.

Alt personel i gummibåden skal bære redningsvest. Afpasset efter mission og vejrlig bestemmes den øvrige påklædning. Intet personel må sejle med gummibåden uden først at være godkendt af skibet. Det bør altid pointeres

overfor gummibådsbesætningen, hvem der har kommandoen i båden, og hvem der således også er ansvarlig for sejladens rette gennemførelse. Det overlades til den enkelte skibschef at afgøre, hvorvidt sikkerhedsliner skal anvendes, og om redningsveste skal være oppustet. Erfaringen har vist, at brug af sikkerhedsliner er uhensigtsmæssig. Dette gælder også brug af oppustede redningsveste.

1105. Restriktioner.

Det er den enkelte skibschefs afgørelse om gummibådssejladens bør gennemføres. Sejlad i mørke, tåge og kraftig vind bør ikke finde sted med mindre særlige forhold taler derfor f.eks. søredningsoperationer.

.....«

- (13) I CHS BST 252 - 3. Reglement for skibsorganisation i Flådens skibe, OKT 1975, anføres vedr. ansvaret for besætningens uddannelse følgende:

»

25. Næstkommanderende leder uddannelsen og koordinerer divisionernes virksomhed desangående. Ansvaret for den detaljerede planlægning og udførelse påhviler divisionsofficererne, der i løsnings af denne opgave assisteres af divisionens befalingsmænd.

.....«

- (14) CHS PUB 170 - 530. Bestemmelser for ABCD/SA-tjeneste i Søværnet indeholder bl.a. fagplaner og lektioner for uddannelsen i ABCD/SA-tjeneste og herunder også uddannelsen i redningsmidler.

Uddannelsen i redningsmidler, der finder sted ved Søværnets Eksercerskole, omfatter to lektioner, hvori brug af redningsvesten indgår. Den ene, lektion nr. 0103, har redningsvesten som hovedemne. Lektionens formål er, at eleven skal kunne anvende redningsvesten ved øvelser i træningsbassin. Efter uddannelsen skal eleven selvstændigt kunne pakke, tilpasse og iføre sig vesten, samt kunne kontrollere lys, flaske og CO₂ patron. Formålet med den anden lektion, lektion nr. 0105, er, at eleven skal kunne anvende søværnets redningsmidler. Efter uddannelsen skal eleven kunne frigøre og udkaste redningsflåden, springe ud med anlagt redningsvest, vende og entre redningsflåden.

- (15) CHS PUB 180 - 503. Plan for uddannelsen af menige i Søværnet, Fællesuddannelsen. DEC 1975. I fællesuddannelsen indgår uddannelsen i redningsmidler og herunder de i foranstående pkt. 3 b (14) nævnte lektioner 0103 og 0105.

- (16) CHS PUB 183 - 504 (A), uddannelsen i Søværnet, Specialuddannelsen, Enhedsuddannelsen DAPHNE-klassen, JUN 1978, omhandler den del af uddannelsen, som enheden selv er ansvarlig for, nemlig enhedsuddannelsen og specialuddannelsen. I uddannelsen i sømandskab og fartøjstjeneste indgår redningsflådeøvelser. Følgende er anført:

» ...

c. Sømandskab og fartøjstjeneste.

Ankrings- og letningsøvelser.

Bugseringsøvelser.

»Mand over bord« øvelser.

Fartøjs- og entringsøvelser.

Redningsflådeøvelser. (Denne vedligeholdende træning skal mindst 1 gang årligt afholdes i Søværnets træningsbassin på SES.

Bevogtningsfartøjet aftaler direkte med SES om dato og tidspunkt for dennes gennemførelse).«

- (17) I CHS BST 460 - 5, Instruks for næstkommanderende, JUL 1974, er der i relation til næstkommanderendes ansvar for materiel, uddannelse m.v. anført følgende:

» ...

24. Næstkommanderende skal ud fra beredskabs- og sømandsmæssige synspunkter føre overordnet tilsyn med, at skib, fartøjer, redningsmidler og materiel er i forsvarlig stand. Han har endvidere indseende med, at alt om bord vedligeholdes

og anvendes på forskriftsmæssig måde, og skal gennem divisionsofficererne sikre sig et forsvarligt tilsyn hermed.

....

31. Han fører tilsyn med, at uddannelsen forløber således, at de fastsatte uddannelsesmål nås,

32. Han leder personligt sådanne øvelser, der tager sigte på at indøve skibets samlede organisation. Ved hyppige rullemonstringer skal han, navnlig ved indledningen til en samlet uddannelse, sikre sig, at enhver i besætningen bliver nøje bekendt med sin post og med den ham påhvillende tjeneste. Der skal især lægges vægt på sådanne ruller, der omfatter skibets interne sikkerhed og besætningens bjærgning.

...«

c. Forklaringer.

Der er i sagen afgivet et betydeligt antal forklaringer, der nedenfor er gengivet i resumé. Ved udarbejdelsen af de enkelte resuméer er der lagt vægt på at fremdrage de udsagn, der har særlig betydning for kommissionens vurderinger, og overlap mellem forklaringer afgivet over for forskellige myndigheder er udeladt, når forklaringerne har været samstemmende.

(1) *Forklaringer afgivet over for politiet.*

Politiet i Rønne modtog kl. 2024 den første henvendelse i anledning af forliset. Oplysningerne bekræftedes ved en henvendelse til Bornholms Marinedistrikt (BHM). Kl. 2028 orienteredes FALCK og Bornholms Centralsygehus om hændelsen. Kl. 2111 anløb bugserbåden URSUS kulkajen med en bjærget person iført orange farvet dragt. Den bjærgede blev straks transporteret til Bornholms Centralsygehus. Kl. 2135 ankom POVL ANKER med 2 bjærgede om bord. De bjærgede blev straks transporteret til Bornholms Centralsygehus.

Føreren af M/F POVL ANKER forklarede, at POVL ANKER kl. 1856, undervejs fra Ystad til Rønne, havde opfanget en melding om, at et fartøj var ved at synke ca. 3 sm sydvest af Rønne. Færgen befandt sig på dette tidspunkt ca. 19 sm fra Rønne. Der blev beordret fuld kraft mod stedet med forventet ankomst kl. 2000. Færgens passagerer blev orienteret og evt. læger og sygeplejersker opfordret til at henvende sig på broen. Projektører og motorredningsbåd blev klargjort.

Vagthavende styrmand om bord i POVL ANKER, forklarede, at han kl. 1855 over VHF havde hørt et skib kalde bevogtningsfartøjet. Skibet var øjensynlig under bugsering af bevogtningsfartøjet, der blev bedt om at stoppe, fordi det kaldende skib var ved at synke. Meldingen blev gentaget, og der var panik at spore i stemmeføringen. Opkaldene blev ikke besvaret af bevogtningsfartøjet. Kort efter blev bevogtningsfartøjet kaldt af Rønne Radio. Bevogtningsfartøjet kvitterede for meldingen og forsøgte at etablere radiokontakt med skibet, hvilket ikke lykkedes. Kl. 1900 meldte POVL ANKER og endnu et par skibe deres position til Rønne Radio. Kl. 1903 udsendes en advarsel fra bevogtningsfartøjet om en slæbetrosse, der drev i området omkring position 2,75 sm 241 af Rønne havn. Det var styrmandens indtryk, at det på daværende tidspunkt ikke var klart for bevogtningsfartøjet, at havaristen var sunket, og kort efter meddelte bevogtningsfartøjet, at man havde øjenkontakt med havaristen, hvilket et par minutter senere blev tilbagekaldt som værende en fejltagelse. Det var en fiskekutter, man havde observeret. Der blev herefter slået alarm. Kl. 2005 meddelte bevogtningsfartøjet på forespørgsel fra POVL ANKER, at trossen ikke var bjærget. Kl. 2010 meddelte en coaster ALRØ, at den havde observeret vragskud. POVL ANKER sejlede hen i nærheden af ALRØ, og netop som der skulle formeres linie, observerede POVL ANKER en person i organgefarvet dragt i vandet. URSUS dirigeredes hen til manden og bjærgede ham.

Føreren af POVL ANKERs motorredningsbåd forklarede, at han sammen med 5 mand bemandede POVL ANKERs motorredningsbåd. Båden blev sat i vandet samtidig med, at man fandt den første mand. Kl. ca. 2040, ca. 15 minutter senere, fandt man de to sidste. Genoplivningsforsøg iværksattes i redningsbåden og fortsatte efter hejsningen i POVL ANKER. De to bjærgede var iført kampdragter.

De to vagthavende operatører ved Rønne Radio, har forklaret, at Rønne Radio havde været involveret i radiotrafikken omkring nødsituationen lige fra begyndelsen. De anførte at kommunikationen mellem bevogtningsfartøjet og marinedistriktet foregik på en kanal, som Rønne Radio ikke kunne aflytte, og på Rønne Radio vidste man på intet tidspunkt, at der fra bevogtningsfartøjet var blevet sat 3 mand om bord i havaristen. Kl. 1856 brød føreren af havaristen ind på kanal 16 med flg. melding:

»Vi er ved at gå ned og kan ikke komme i forbindelse med XXXX. XXXX skal sætte farten ned. Vi er 4 mil af Rønne«. Denne melding videresendtes via telefonnettet til BHM, der forklarede, at man havde radiokontakt med bevogtningsfartøjet.

Kl. 1900 meldte skibene ALRØ og SVEND DAMMANN sig til Rønne Radio.

Kl. 1925 fik Rønne Radio meddelelse om, at havaristen var gået ned, og blev anmodet om at udsende en nødmelding, hvilket fandt sted kl. 1933. I nødmeldingen blev det angivet, at der var 1 mand om bord.

Kl. 1943 modtog man besked fra BHM om, at der udover føreren var 3 gaster fra bevogtningsfartøjet ombord i havaristen. Samtidig meldtes det, at bevogtningsfartøjet var områdeleder, og at eftersøgningskommunikationen skulle finde sted på kanal 6.

Kl. 1950 underrettedes ALRØ, POVL ANKER og SVEND DAMMANN herom. Det pointeredes at Rønne Radio først kl. 1925 blev orienteret om, at havaristen reelt var sunket, og at man først kl. 1943 blev orienteret om, at der foruden den i dykkerdragt klædte person var 3 gaster fra bevogtningsfartøjet ombord i havaristen.

Stationslederen ved Rønne Radio, har forklaret, at det ansatte personale har gennemgået en grunduddannelse og erhvervet telefoncertifikat på Rønne eller Lyngby Radio. Operatørpersonellet arbejder efter en instruks, som bl.a. omfatter »Instruks for radiotelefonbetjeningen ved Rønne Radio i tilfælde af nødmeldinger m.m.«. Pr. definition er der opstået en nødsituation, når meldinger antyder, at der er fare for et skib og dets besætning, og når den nødstedte station benytter signalet MAYDAY. Bruges dette signal ikke, er det op til operatøren at skønne, hvor faretruende situationen er.

Med hensyn til havaristens melding den 15 OKT 1982 kl. 1856 lød denne melding »Vi er ved at gå ned og kan ikke få forbindelse til XXXX. XXXX skal sætte farten ned«. Endvidere var Rønne Radio kun orienteret om, at der befandt sig en mand om bord i havaristen, og endelig blev det oplyst fra BHM ved henvendelse hertil umiddelbart efter kl. 1856, at bevogtningsfartøjet var i radiokontakt med havaristen, der p.t. var under bugsering.

Af ovennævnte tre årsager må det anses for tvivlsomt, om meldingen med rimelighed kunne opfattes som en egentlig nødudsendelse, hvor der var fare for skib og besætning. Det er korrekt, at Rønne Radio i påkommende tilfælde er forpligtet til at videresende en nødmelding, men det ville ikke have været rimeligt af Rønne Radio at udsende et MAYDAY RELAY, efter at man fra BHM havde givet udtryk for, at bevogtningsfartøjet havde situationen under kontrol.

Kanal 6 kan af Rønne Radio kun aflyttes i visse retninger. I den retning i hvilken forliset fandt sted kan kanal 6 ikke anvendes.

Lodsen i Rønne og fører af bugserbåden URSUS forklarede, at han sammen med et besætningsmedlem blev alarmeret ca. kl. 1930, og ca. kl. 2000 stod URSUS ud af Rønne havn. Efter at have sejlet ca. ½ sømil kontaktedes bevogtningsfartøjet. Kl. ca. 2035 bjærgedes en person observeret fra POVL ANKER om bord i URSUS. Der iværksattes straks genoplivningsforsøg af den pågældende, der var dybt bevidstløs, stiv og kold.

Føreren af coasteren ALRØ, har forklaret, at han på forlistidspunktet befandt sig ca. 2½ sm vest for Rønne. Mellem 1900 og 1915 hørte han havaristen kalde bevogtningsfartøjet på kanal 16 uden at opnå svar. Rønne Radio blev derefter kaldt og anmodet om at give bevogtningsfartøjet besked om at »Slække op«, idet havaristen oplyste, »Vi synker«. Rønne Radio kaldte bevogtningsfartøjet men, der blev ikke hørt noget svar.

ALRØ kaldte herefter Rønne Radio for at tilbyde sin assistance.

ALRØ modtog straks besked om at være »Stand by«, men 2-3 minutter senere oplyste Rønne Radio, at assistance ikke var nødvendig, da bevogtningsfartøjet havde situationen under kontrol.

Inden ALRØ kaldte Rønne Radio havde man hørt Rønne Radio kalde havaristen uden at få svar.

Føreren af havaristen, har forklaret, at han var afgået fra Rønne den 15 OKT 1982 kl. 0750 mod Grønsund, efter at skibet havde ligget i Rønne havn i ca. 1 uge. Han var alene om bord i fartøjet.

Kl. ca. 1330 konstateredes vand i skibets bund, og samtidig konstateredes det, at læsepumperne ikke virkede. Han vendte og gik mod Rønne, samtidig med at han kaldte Rønne Radio for assistance. Han orienterede Rønne Radio om, at der ikke var nogen øjeblikkelig fare. Han anmodede om at få pumpeassistance og meddelte samtidig, at han havde iført sig dykkerdragt.

Mens havaristen fortsatte mod Rønne med 5-6 knob meddeltes det, at søværnet ville komme til assistance.

På et tidspunkt stoppede motoren, da vandstanden var så høj, at svinghjulet piskede vand hen over motoren.

Pumpen fra bevogtningsfartøjet overførtes med helikopter, og efter noget indledende besvær, fik føreren af havaristen pumpen igang. I mellemtiden var bevogtningsfartøjet nået frem, og der sættes 3 mand over for at assistere. Pumpen gik jævnlige i stå, men vandstanden var imidlertid sunket så meget, at der var kontrol med båden. Fra bevogtningsfartøjet blev spurgt om der ønskedes bugserassistance til Rønne. Dette besvaredes bekræftende, og der overførtes en bugsertrosse, hvis øje blev anbragt over en pullert i havaristens forskib.

Efter nogen tid kunne pumpen ikke køre mere, da den var tilstoppet med snavs, hvilket meddeltes bevogtningsfartøjet. De ombordværende i havaristen vurderede imidlertid i fællesskab, at da vandindtrængningen ikke var stor, og da det ville tage længere tid at skille pumpen ad og reparere den, end det ville tage at nå Rønne under bugsering, ville man indstille lænsningen, hvilket meddeltes bevogtningsfartøjet. På et tidspunkt kom slæbet ind i urolig sø, og bevogtningsfartøjet blev bedt om at reducere farten, hvilket også blev gjort, idet farten blev betydeligt mindre. Da det var blevet mørkt aftaltes med bevogtningsfartøjet, hvorledes ankomsten til Rønne skulle arrangeres. Man blev enige om, at havaristen skulle prøve at få sin egen motor igang for selv at gå til kaj efter at være slæbt ind i yderhavnen. Motoren startede villigt, men der piskedes stadig vand rundt men ikke mere, end at maskinen

kunne manøvreres for små omdrejninger. Det blev herefter aftalt mellem havaristen, Rønne havn og bevogtningsfartøjet, at havaristen skulle slæbes helt ind i havnen og derpå selv gå til kaj.

Føreren af havaristen observerede herefter, at skibet ikke lå som det skulle på vandet. Han kontrollerede maskinrummet og observerede en meget stor vandindtrængen. Han skyndte sig op igen, sagde til de 3 gaster fra bevogtningsfartøjet: »Der er kommet meget vand ind. Er der noget I skal spænde, lynlås der skal lukkes – så gør det nu«. Han tog herefter VHF-mikrofonen og kaldte bevogtningsfartøjet 2-3 gange uden at få svar, hvorefter Rønne Radio blev kaldt. Samtidig med at han kaldte, sagde han til de tre gaster, at de skulle gøre klar til at springe. Han bad Rønne Radio om at kalde bevogtningsfartøjet og sige, at alle 4 forlod skibet. Rønne Radio kvitterede.

Han greb sine svømmefinner, fik den ene på, ville tage den anden, men blev klart over, at der ikke var tid, hvorefter han sprang ud til styrbord side og søgte straks hen til de 3 andre, da han var i vandet.

Alle 3 orlogsgaster havde redningsveste på, og én var iført overlevelseshjelm. Alle lå samlet. Da der ikke var lys i deres redningsveste spurgte han dem, om der ikke var noget, de skulle foretage for at få dem til at lyse. Orlogsgasterne gjorde et eller andet, men oplyste ham om at lyset skulle tænde af sig selv, når udstyret blev vådt. Da bevogtningsfartøjet lå mellem dem og Rønne havn, foreslog han, at han svømmede hen mod bevogtningsfartøjet. De tre orlogsgaster var betænkelige, idet det normale var, at alle skulle blive samlet. Efter nogen diskussion blev man dog enige om, at han skulle svømme ud mod bevogtningsfartøjet.

Under svømmeturen passerede han nylontrossen, nåede hen i nærheden af bevogtningsfartøjet, blev observeret og samlet op. Han kunne oplyse, at de 3 orlogsgaster lå længere ude. Han assisterede med at holde udkig, men havde i øvrigt ikke mere med redningsaktionen at gøre.

Han oplyste endvidere, at hans eget skib var i god stand. Den elektriske lænsepumpe var nyindkøbt under opholdet på Bornholm, hvor han deltog i kajarbejde i Helligeder havn. Den motordrevne lænsepumpe var eftersat og repareret for 14 dage siden. Han fattede i øvrigt ikke, at den ene af orlogsgasterne, der var iført overlevelseshjelm, ikke havde kunnet klare opholdet i vandet.

Han mente, at det under hensyntagen til vejrudsigten havde været fuldt forsvarligt at foretage den omhandlede sejlads og at der mens de tre orlogsgaster opholdt sig på hans båd, intet tegn var til panik – det hele gik bare pludselig så stærkt.

Føreren af havaristen har endvidere i en senere forklaring til politiet uddybet ovenstående, idet han om forholdene om bord lige inden forliset har forklaret, at de havde fået skibet lænset og var på slæb efter bevogtningsfartøjet med ca. 7 knob. Der var kontakt på kanal 12, og med jævne mellemrum inspiceredes maskinrum, og det konstateredes, at vandet ikke var stigende. Da skibet senere kom ind i krapshøj, blev farten reduceret til 5 knob, hvorefter havaristen igen fulgte bølgerne på en rolig måde. Han stod derfor sammen med orlogsgasterne helt roligt i styrehuset og afventede ankomsten til Rønne. Pludselig opdagede han, at havaristen lå meget dybt i vandet, og da han så ned i maskinrummet, opdagede han, at dette var helt fuldt af vand. Han var straks klar over, at skibet ville synke indenfor få sekunder. Han opgav at frigøre skibsjollen, der var surret fremme over lastrummet. Han instruerede orlogsgasterne, samtidig med at han kaldte bevogtningsfartøjet og derefter Rønne Radio, der kvitterede for at have modtaget meldingen om, at skibet var synkende, og at besætningen nu sprang overbord.

Da han havde afsluttet radiokorrespondancen, stod vandet op over dørken i styrehuset. Alle 4 landede tæt ved hinanden og holdt hele tiden kontakt til trods for mørket og de 2-3 m høje bølger.

Havaristen var stadig under slæbning og forsvandt i østlig retning. Det kan måske ikke udelukkes, at den kan være slæbt helt op til en sømil væk.

Han opfordrede herefter de 3 orlogsgaster til at tænde deres markeringslys. Det kunne de imidlertid ikke. Han sagde til dem, at der måtte være noget, de skulle trække i eller flå af. De forsøgte alle forgæves og sagde samstemmende, at lysene ikke virkede. Han gik ud fra, at orlogsgasterne kendte lysene og tænkte derfor ikke selv på at forsøge. Alle var helt rolige og helt overbeviste om, at det kun var et spørgsmål om meget kort tid, inden bevogtningsfartøjet kom tilbage og samlede dem op, idet deres position skulle kunne beregnes med stor nøjagtighed. Bevogtningsfartøjet blev imidlertid liggende på sin position alt for langt indad mod Rønne og kom tilsyneladende aldrig retur ad den udsejlede kurs. Da den indledte eftersøgningen fejede dens projektører i alle retninger, men selv når projektørerne var rettet direkte mod de skibbrudne, lå de fortsat i totalt mørke.

Han havde ingen fornemmelse af tid eller afstand. Han var ikke bekymret for sin egen situation, idet han let kunne overleve til det blev lyst, men han vidste ikke, hvor længe orlogsgasterne kunne overleve i det ret kolde vand. Han foreslog derfor, at han svømmede ind imod bevogtningsfartøjet. Da forslaget efter nogen parlamentaren blev accepteret, påbegyndte han svømningen, hvorunder han observerede, at han i forhold til bevogtningsfartøjet og lysene fra Rønne blev fortsat mod syd. Under svømmeturen så han, at bevogtningsfartøjet sejlede mod nord og senere mod vest. Han begyndte derfor at træde vande og senere at svømme mod nord. Bevogtningsfartøjet ændrede dog hurtigt kurs igen og sejlede tilbage til sin gamle position ud for Rønne. Han ændrede derfor retning og svømmede mod øst. På et tidspunkt passerede han slæbetrossen, der flød i nord-sydlig retning, og efter en ukendt svømmestrækning blev han samlet op af bevogtningsfartøjet. Føreren af havaristen mente selv, at han løb en betydelig risiko ved at svømme væk fra de skibbrudnes position. Han gjorde det kun for at hente hjælp fra bevogtningsfartøjet.

Chefen for bevogtningsfartøjet har udover hvad der fremgår af det rapporterede hændelsesforløb forklaret, at da føreren af havaristen blev samlet op, havde han givet en orientering vedrørende de skibbrudnes position og situation i øvrigt. De skibbrudne skulle ligge længere mod vest, og han kunne endvidere oplyse, at eftersøgningsforholdene var meget vanskelige, idet han flere gange var blevet fanget af bevogtningsfartøjets projektører uden at blive set.

(2) *Forklaringer afgivet til Marineauditøren.*

Chefen for bevogtningsfartøjet har vedrørende brug af trawlerdragter forklaret, at disse kun benyttes af det hold, der border fiskekuttere. Endvidere anførte han, at føreren af havaristen under den radiotelefoniske korrespondance mellem skibene havde oplyst, at havaristen havde reserveopdrift i en kraftig indsatskasse af træ, hidrørende fra skibets fortid som stenfisker.

Næstkommanderende i bevogtningsfartøjet har forklaret, at det var ham, der under bugseringen havde aftalt slæbefarten med havaristen, og at der kun blev anvendt farter, der var aftalt. Han havde selv vagt fra kl. 1600-1800, og i dette tidsrum var der overhovedet intet at bemærke, og der var ikke fare for det bugserede skib og ombordværende personel.

3. *kommanderende i bevogtningsfartøjet* har forklaret, at der omkring eftersøgningens begyndelse var almindelig forvirring, fordi situationen pludselig skiftede fra

en almindelig bugseropgave til en redningsaktion. Der havde på intet tidspunkt været optræk til fare for havaristen. Det var derfor uhyggeligt at opleve, at skibet pludselig sank.

Bevogtningsfartøjets teknikofficer har forklaret, at han personlig efterså den transportable pumpe, inden denne overførtes til havaristen og kontrollerede, om der var brændstof på. Pumpen, der er af typen ASTER MINI II, var leveret til skibet APR 82. 14 OKT 1982 var den blevet rutinemæssigt afprøvet. Der var uddrag af betjeningsvejledning i pumpekassen, idet pumpen kunne være vanskelig at starte. TKO talte med skipperen over VHF, og det var TKO opfattelse, at det var en person, der var fortrolig med teknik. Bevogtningsfartøjets anden transportable pumpe gjorde TKO klar med henblik på overførsel, når havaristen var lagt til kaj.

Dæksregnskabsføreren ombord i bevogtningsfartøjet har forklaret, at han kl. ca. 1900 blev kaldt til 0-rummet. Han hørte, at der fra Rønne Radio blev meddelt, at havaristen var synkende. Han forblev på stedet for at afvente nærmere ordrer, men løb så tilbage til agterdækket for at få situationen med trossen under kontrol. 3 gaster var ved at korte op, og pludselig kom chefen og gav ordrer til, at trossen skulle kastes over bord med en fender og nødbelysning. Da trossen var over bord, drev den til bagbord, hvilket meddeltes broen. Han regnede med, at man ville gå tilbage langs trossen, men i stedet gik man væk fra den, hvilket formentlig skyldtes, at man var bange for at sejle ind i den. Fra agterdækket så han efter havaristen, men kunne ikke få øje på skibet.

To overkonstabler og en værnepligtig, alle besætningsmedlemmer om bord i bevogtningsfartøjet, forklarede samstemmende, at de var klar på agterdækket til at korte trossen op. De kunne hele tiden se havaristens lanterner. Da de var i færd med at tage hjem på trossen, der var meget tung at trække, forsvandt lanterne pludseligt. Den værnepligtige var henne midtskibs for at hente en lygte, i det tidsrum lanterne forsvandt. Den værnepligtige anførte, at alle havde fået instruktion i brugen af redningsveste, og han stod uforstående overfor, at de tre ikke havde udløst deres saltvandsbatterier.

Talsmanden for konstabelgruppen om bord i bevogtningsfartøjet har forklaret, at alle på Søværnets Eksercerskole instrueres i brugen af redningsudstyr. Han har i de 6 år, han har været i søværnet, deltaget i afprøvning af redningsmidler to gange. Han har ingen kommentarer til hændelsesforløbet omkring bugseringen, men anfører, at der i tidsrummet omkring forliset var tilløb til panik hos besætningen. I løbet af kort tid kom situationen atter under kontrol.

En konstabel, der var rorgænger ombord i bevogtningsfartøjet under bugseringen og redningsaktionen har bemærket, at der omkring forliset var optræk til panik, hvilket skyldes de vanskelige forhold.

Et medlem af bevogtningsfartøjets gummibådsbesætning, der var med gummibådenovre ved havaristen havde bemærket, at skibet var af ældre dato, idet det var repareret flere steder med nyt træ, men der var ingen lækager at se.

En overkonstabel ombord i bevogtningsbåden fandt, at der var ting omkring redningsaktionen, som ikke kan retfærdiggøres, men han erkendte, at forholdene var vanskelige på grund af mørket, den kappede trosse, trafikken m.v., og efter hans mening gjorde skibschefen hvad han kunne.

Flere besætningsmedlemmer i bevogtningsfartøjet forklarede samstemmende, at de havde set værnepligtig OO i vandet, umiddelbart før han blev bjærget. Det var deres bestemte opfattelse, at han på dette tidspunkt var i livet, idet han havde løftet den ene arm og vinket.

Vagtchefen i Operationsrummet ved Bornholms Marinedistrikt havde af den tidligere vagtchef fået overlevering om den igangværende bugseropgave. Kl. 1856 havde han forbindelse med bevogtningsfartøjet over kanal BRAVO. Han var ikke bekendt med, at der var en SOK BST fra 1978, der begrænsede brugen af denne kanal. Kanalen var den man normalt talte på, da man her kunne anvende dansk i modsætning til korrespondance over militære kanaler. Under korrespondancen med bevogtningsfartøjet modtog plotlederen over det offentlige telefonnet besked fra Rønne Radio om, at havaristen havde meldt på kanal 16, at han var ved at synke. Dette blev øjeblikkeligt meldt bevogtningsfartøjet. Han opfattede selv situationen som en nødsituation, men forventede et udspil fra bevogtningsfartøjet. CH BHM og NK BHM blev orienteret om situationen. Han fik besked på at rekvirere helikopterhjælp via SOK. SOK ønskede oplysninger om sigtbarhed. Han kaldte derfor bevogtningsfartøjet over militær VHF, men fik ikke svar. Han hørte kl. ca. 1915 ALRØ kalde bevogtningsfartøjet for at tilbyde sin hjælp, men bevogtningsfartøjet svarede, at der ikke var behov for hjælp. Han tilføjede, at han ikke var blevet underrettet om, at der var 3 mand fra bevogtningsfartøjet om bord i havaristen. Dette fik han først at vide kl. 1922, da bevogtningsfartøjet meddelte, at havaristen måtte være gået ned med 4 mand.

Plotlederen i O-rummet ved BHM forklarede, at medens vagtchefen havde forbindelse med bevogtningsfartøjet over kanal BRAVO, kom der en samtale fra Rønne Radio over telefonen. Der blev fra Rønne Radio spurgt, om BHM var i kontakt med bevogtningsfartøjet, fordi havaristen havde kaldt bevogtningsfartøjet på kanal 16 og sagt, at han var ved at synke. Plotlederen refererede straks dette for vagtchefen, der orienterede bevogtningsfartøjet herom. Kommunikationen blev herefter omgående afbrudt, hvorefter bevogtningsfartøjet kaldte havaristen, men forgæves. Bevogtningsfartøjet meddelte nu, at den ville gå tilbage til havaristens position. Ingen forestillede sig imidlertid, at havaristen kunne synke så hurtigt, idet der for kort tid siden var blevet meldt, at alt var under kontrol.

Først kl. 1920 indså man, at havaristen måtte være sunket, og Rønne Radio blev bedt om at udsende MAYDAY. Dette blev udsendt kl. 1933, og der blev heri sagt, at havaristen havde 1 mand om bord. Bevogtningsfartøjet reagerede omgående herpå og sagde, at der var 4 mand om bord. Rønne Radio udsendte herefter en rettelse. Først på dette tidspunkt blev plotlederen klar over, at der var folk fra bevogtningsfartøjet ombord i havaristen.

Operationsofficeren ved BHM, ankom til O-rummet kl. 2002. Ved sin ankomst overtog han ledelsen af eftersøgningen. Han så, at de skibe, der deltog i eftersøgningen, lå i en ret stor indbyrdes afstand, 2-3 sømil. Han gav derfor besked til bevogtningsfartøjet om at organisere en line-search, orienterede Rønne Radio om, at BHM ledede eftersøgningen med bevogtningsfartøjet som områdeleder, og at eftersøgningskommunikationen fandt sted på kanal 6. Kanal 16 blev herved afløst væsentligt.

Operationsofficeren var i forbindelse med helikopteren, der på grund af sigtbarheden kun ville kunne assistere med lysbomber, der ville blive udkastet i 4000 fods højde. Helikopteren blev derfor sat i venteposition og returnerede kort efter.

Operationsofficeren mener, at anvendelsen af kanal BRAVO har fundet sted i henhold til reglerne, idet den for nogle år siden blev frigivet til korrespondance også i tilfælde, hvor fiskeriministeriets skibe ikke var involveret.

Faggruppelederen i sømandsskab og redningsmidler ved Søværnets Eksercerskole (SES), har forklaret, hvorledes uddannelsen i redningsmidler gennemføres ved SES, først som en teoretisk uddannelse, hvorunder vesten og dens eftersyn gennemgås i detaljer, og derpå en praktisk øvelse i eksercerskolens træningsbassin. Med hensyn til markeringslys forklares, at det aktiveres ved træk i en snor, hvorved saltvand kan trænge ind i batteriet og tænde lyset. Dette demonstreres ved at nedsænke et batteri i et glas vand.

Uddannelseslederen ved SES, har forklaret, at med hensyn til den omkomne værnepligtig OO kan instruktøren ved forevisning af et foto med sikkerhed sige, at den pågældende har været med til undervisning i redningsvesten og dens udstyr.

2 menige mødt til tjeneste sammen med den omkomne værnepligtig PP, kan begge huske den pågældende. Den ene, der var i samme deling som PP, mener også at kunne huske, at PP deltog i den teoretiske undervisning i redningsvesten og dens udstyr.

Direkte adspurgt dokumenterede de to afhørte menige godt kendskab til redningsvesten og dens udstyr og brug, men ingen af dem kunne erindre noget om, at saltvandsbatteriet skulle aktiveres ved træk i en snor.

Dæksregnskabsføreren og en overkonstabel fra bevogtningsfartøjet har samstemmende forklaret, at den omkomne konstabel NN sommeren 1981 havde udtrykt forbavelse over, at markeringslyset på redningsvesten, som han anvendte under vandskiløb, ikke blev aktiveret, når han faldt i vandet. Det blev forklaret ham, at markeringslyset først aktiveredes efter træk i en snor, hvorved to propper i saltvandsbatteriet blev fjernet.

En overkonstabel fra bevogtningsfartøjet supplerede en tidligere forklaring ved at forklare følgende omkring det tidspunkt trossen kortedes op. De nåede at korte 20 m trosse ind, og denne del af trossen lå på dækket. Nu kom der kontraordre, idet man nu skulle montere en stor kuglefender i øjet på tampen af trossen på dækket og en blinker fra et bjærgemær, samt at man skulle lade trossen gå.

Han kunne mærke modtræk i trossen, mens man halede ind.

Før man endnu havde ladet trossen gå, sagde signalgasten: »Nu synker de, og jeg har hørt, at de råbte, og jeg kan ikke se dem mere«. Man slap trossen, der drev mod bagbord. OKS havde forventet, at bevogtningsfartøjet herefter ville søge mod havaristens forventede position ved at følge trossen. Bevogtningsfartøjet satte i stedet kurs mod et andet skib, der både havde lanterner og anden belysning om bord, og som befandt sig i en helt anden retning.

Det er OKS opfattelse, at ved nævnte manøvre gik der kostbar tid til spilde under redningsaktionen.

13 besætningsmedlemmer fra bevogtningsfartøjet er afhørt om deres kendskab til redningsvesten med følgende resultat:

6 mand havde et tilfredsstillende kendskab til vesten og vidste, at saltvandsbatteriet skal aktiveres ved træk i en snor med en ring. 6 mand mente, at lyset aktiveredes automatisk, når batteriet kom i vand. Blandt sidstnævnte seks mand var 4 af KS-gruppen med flere års tjeneste bag sig, og af disse havde 2 mand gennemgået

repetitionskurser ved SES henholdsvis 3 og 2 gange. 1 mand havde intet kendskab til markeringslyset på vesten. 7 af de afhørte besætningsmedlemmer har fået vesten udleveret af den omkomne konstabel NN, der var dagvagt om bord i bevogtningsfartøjet. Ved udleveringen var det normalt, at den, der modtog vesten, blev opfordret til at undersøge den.

En overkonstabel fra bevogtningsfartøjet, har forklaret, at han på ulykkesdagen var med til at bjærge føreren af havaristen. På et senere tidspunkt havde han spurgt føreren af havaristen, hvorfor de 3 besætningsmedlemmer fra bevogtningsfartøjet ikke havde trukket propperne i deres saltvandsbatterier. Føreren af havaristen virkede forbavset og sagde, at da han var i søværnet tændtes markeringslyset på vesten ved at forbinde lygte og batteri. Han havde spurgt de 3 gaster, om de ikke skulle gøre et eller andet, men fik at vide, at vesten virkede automatisk.

(3) *Søforklaring i Sø- og Handelsretten i København.*

Den 26 OKT og 8 DEC 1982 afholdtes søforklaring i anledning af forliset, hvorunder 18 indkaldte vidner afgav forklaring.

Endvidere var der fremmødt repræsentanter for Søværnet, Industriministeriet, Statens Skibstilsyn og forsikringsselskabet Topsikring. Af de afgivne forklaringer skal følgende fremdrages:

Føreren og ejeren af dykkerskibet forklarede i overensstemmelse med tidligere afgivne forklaringer. Det skal dog fremhæves, at han anførte, at han ganske kort tid efter, at han havde haft motoren i gang, mærkede, at skibet var »dødt i det«. Han gik derfor atter ned i maskinrummet og observerede en pludselig opstået meget stor vandstigning.

Stabslæge AA, Forsvarskommandoen, forklarede, at han havde fået oplyst, at de omkomne ved indbringelse til Bornholms Centralsygehus havde haft en legems-temperatur i endetarm på 27,5° til 30°. Efter oplysningerne var der givet korrekt førstehjælp på de skibe, der havde taget de skibbrudne op. Da der først og fremmest var tale om en kraftig kuldepåvirkning, kunne genopvarmning være en naturlig behandlingsmåde. Det er meget vanskeligt klinisk at fastslå på et tidspunkt som det, der forelå ved indbringelsen, om død er indtrådt, og om den skyldes drukning eller kulde. Stabslægen besigtigede de 3 omkomnes redningsveste, der alle var aktiverede. Lyset og fløjten var intakte, men havde ikke været anvendt. Stabslægen gav endvidere udtryk for, at han næppe ville have behandlet de omkomne på samme måde, som det efter det for ham oplyste havde fundet sted på hospitalet i Rønne. Retsformanden ønskede ikke at gå i detaljer vedrørende stabslægens mening om dette emne. Efter det for kommissionen oplyste vil spørgsmålet blive behandlet i Sundhedsstyrelsen.

Lodsen i Rønne og fører af havnebugserbåden URSUS forklarede, at han blev alarmeret kl. 1940. Under sejladsen ud til området fulgte han kommunikationen, der fandt sted på skiftende kanaler, og det var herunder hans indtryk, at der bestod både ledelsesmæssig og kommunikationsmæssig forvirring. Først kl. 2025 blev der fra bevogtningsfartøjet givet ordre til formering af en eftersøgningslinje.

En værnepligtig fra bevogtningsfartøjet, forklarede, at der ikke, så vidt han erindrede, havde været afholdt bjærgningsrulle om bord på bevogtningsfartøjet, ligesom der ikke forud for ulykken var givet instruktion på skibet eller foretaget prøve af vesten.

En konstabel fra bevogtningsfartøjet, forklarede, at han havde deltaget i bjærgningsruller om bord, men ikke i øvelser vedrørende redningsvestes brug.

Orlogskaptajn BB, Søværnets teknikskole, forklarede på spørgsmål fra kontorchef N. Bagge, Industriministeriet, at der ikke i søværnets skibe findes opslag med instruks for brug af redningsveste.

Søværnets Teknikinspektør forklarede om udløsning af lyset på redningsvesten, at der hertil kræves et træk på 4-5 kg. Det kan godt være besværligt at få fat i trækket. Det er noget af en træningssag.

Stationslederen ved Rønne Radio forklarede vedrørende personellet, at de vagthavende kontorassistenter den pågældende dag var rutinerede, og det er hans opfattelse, at de, som situationen forelå, har udøvet et korrekt skøn. Rønne Radio kan kun vanskeligt høre kanal 6 og ikke i alle retninger. Man kunne rent faktisk ikke høre den den pågældende aften. Normalt optages samtaler med Rønne Radio på bånd. Det viste sig efterfølgende, at båndet ikke havde virket den 15 OKT om aftenen. Det er såvidt vidnet ved aldrig sket tidligere. Der er ingen pligt til at optage samtaler på bånd.

Føreren af M/F POVL ANKER, Bornholmstrafikken, forklarede – med udgangspunkt i en detaljeret rapport af 7 DEC – indgående om hændelsesforløbet set fra POVL ANKER og herunder, om hvilke foranstaltninger der blev truffet om bord i færgen. Da man nåede frem til eftersøgningsområdet opnåedes kontakt med bevogtningsfartøjet, der kunne identificeres visuelt af de assisterende skibe, idet det havde tændt alle signallys i masten (»juletræ«). Skibsføreren anførte som stærkt medvirkende til POVL ANKER's indsats, at

- POVL ANKER er godt bemannet med tilstrækkeligt og veluddannet og erfarent personel,

- det forholdsvis store skib gav en rolig og stabil platform,

- den store øjenhøjde (9 m) gav gode observationsmuligheder, og

- at POVL ANKERs projektører er ideelle til en eftersøgningsopgave.

Skibsføreren anførte endvidere, at det er hans opfattelse, at bevogtningsfartøjet under den del af eftersøgningen, som han har kendskab til, ikke har udvist dårligt sømandskab.

Vagthavende styrmand ombord i POVL ANKER på hændelsestidspunktet, kunne tilslutte sig den af skibsføreren afgivne forklaring og tilføje, at det var hans bestemte opfattelse, at de tre skibbrudne var livløse, da de blev observeret fra POVL ANKER.

Chefen for bevogtningsfartøjet, forklarede bl.a. vedrørende slæbefarten, at udgangspunktet er det slæbte skibs normalfart, og at man normalt ikke anvender højere fart.

Føreren af havaristen forklarede, at slæbefarten indledningsvis var lidt højere end havaristens sædvanlige fart, der var 5-6 knob. Han fandt ikke anledning til at indvende noget herimod. Skibet var i rimelig god stand. Det havde gennemgået en reparation i Rudkøbing sommeren 1982 og har ikke haft skader siden. Om dykkererklæringen sagde han, at han ikke på noget tidspunkt havde set de skader, der var konstateret under dykkerundersøgelsen, og han kontrollerede skibet jævnlige under slæbningen.

Orlogskaptajn CC, Søværnets operative Kommando, Århus, forklarede at han var stabsvagt i SOK. Han drog omsorg for, at der om eftermiddagen sendtes en helikopter til havaristen. Det var tillige ham, der senere på eftermiddagen gav tilladelse til, at man iværksatte slæbningen af havaristen, idet man bedømte, at der forelå en såkaldt forebyggende søredningsaktion. Vidnet var først kl. 1940 klar over, at 3 orlogsgaster var sat om bord i havaristen. Det var på dette tidspunkt, der sendtes en helikopter til bistand.

(4) *Forklaringer afgivet over for kommissionen.*

Chefen for bevogtningsfartøjet, har over for kommissionen forklaret, at man efter at have sat 3 mand over i havaristen meldte dette til BHM, idet der forespurges, om bevogtningsfartøjet skulle gøre klar til at slæbe.

Da slæberen var strakt, blev gummibåden hejst, og man gik herefter an. Da havaristen lå fint på vandet, øgedes farten efterhånden til 7-8 knob. Havaristen opgav sin normal fart til ca. 6 knob. Bevogtningsfartøjets minimum slæbefart er ca. 4-5 knob. Med langsom fart kniber det med styringen.

Bevogtningsfartøjets radar virkede tilfredsstillende bortset fra en del sea-clutter. Der var sydgående strøm, kursen rettedes løbende. Af det personel, der var overført til havaristen var kun en iført trawlerdragt, idet han var udset til at blive overført via helo. Ellers anvendes trawlerdragt med forsigtighed, idet den har vist sig ikke at være slidstærk. Kommunikationen passedes af vagtchefen. Under eftersøgningen varetog NK kommunikationen. CH sendte selv signal vedr. liniesøgning og kommunikerede med ALRØ vedr. fund af vragester. Bevogtningsfartøjet manglede 5 mand af besætningen på dette tidspunkt, og kommunikationspersonellet var på udkig på dæk, hvorfor der manglede personel til journalføring. CH anså det for nemmere og hurtigere selv at betjene VHF'en i stedet for først at skulle sætte andre ind i situationen. Vedr. kanal BRAVO anførte han, at denne bruges af rent rutinemæssige årsager og mere end oprindelig beregnet. Forbindelse til andre under eftersøgningen over civil VHF var til tider dårlig. Den var kun tilfredsstillende til Rønne Radio og POVL ANKER. Under visse vejrforhold med fygevand går rækningen drastisk ned. Antennen er efter hændelsen flyttet til stb rånok, hvilket har forbedret forholdene. Havaristen var ikke orienteret om en evt. betaling for assistancen, da assistancen vurderedes som en SAR-operation.

Under bjærgningsrulle får besætningen besked på at »checke vesten«.

Der havde ikke været afholdt årligt genopfriskningskursus i redningsmidler for besætningen i bevogtningsfartøjet i hans tid som skibschef.

Næstkommanderende i bevogtningsfartøjet har forklaret, at han har været tjenestgørende om bord fra APR 1981, først som 3. k. og senere som NK.

Den 15 OKT 1982 stod han, da bevogtningsfartøjet nærmede sig anduvningsbøjen, og talte med 3. k. om havaristen, hvis sidelanterner de kunne se. På et tidspunkt blev han sendt på agterdækket for at lade slæbetrossen gå med en fender på. Han gik tilbage på broen for at meddele, at det ikke kunne betale sig, da agterdækket var igang med at korte op.

Han var ikke informeret om, hvad der foregik og blev først klar over dette ca. 15 minutter senere, da man var næsten nede ved ANNA GERDA.

Vagtchefen og chefen betjente VHF'en. Kommunikationen med de andre skibe svigtede, når der sejledes mod søen. Det var nærmest kun POVL ANKER og BHM der var forbindelse med.

Besætningen havde ikke været igennem en repetitionsuddannelse i redningsmidler.

Han havde aldrig selv set vesten, før han kom om bord i bevogtningsfartøjet direkte fra MAS MØN. Han kan fra sin uddannelse på SES intet erindre om nogen uddannelse i redningsveste.

Han mente, at opdriften i redningsvestene er for ringe, hvilket kunne sluttes udfra, hvordan man havde set de forulykkede blive overskyldt af søen.

En sergent fra MHV, der havde deltaget i sejladsen som observatør, kan bevidne, at bevogtningsfartøjet har meddelt BHM, at der var i alt 4 mand i havaristen.

3. *kommanderende i bevogtningsfartøjet*, har over for kommissionen forklaret, at han efter at have overtaget vagten fra NK mest var i O-rummet, men også oppe på åben bro. Han kunne ikke hele tiden se havaristens lanterner, idet de forsvandt, når skibet styrede direkte mod bevogtningsfartøjet. Bevogtningsfartøjet satte på anmodning fra havaristen farten ned to gange. Sidste gang stoppedes den ene skrue. Pludselig begyndte tingene at tage fart. Der blev prajet »alle mand på dæk« – »Stoppe«. Chefen kom på broen og for ned på agterdækket. NK stod i brovingen og lyste på trossen. Da trossen var i vandet med en fender på, slog 3. k. »frem« for at komme fri af trossen. 3. k. spurgte herefter chefen, hvad der foregik og fik at vide, at havaristen var ved at synke. 3. k. så agterud og så lys ret agter. 3. k. sagde til chefen: »Den ligger jo der, skal vi ikke gå bb over?«. Dette sagde chefen ja til.

3. k. anførte, at han havde bidt mærke i, at det under søforklaringen af POVL ANKER var forklaret, at en af de forulykkede var belyst i ca. 10 minutter, hvorunder han flere gange var blevet overskyldt af søen. Det var derfor 3. k. opfattelse, at redningsvesten havde for lille bæreevne. 3. k. anførte, at kursbogen måske kunne se mangelfuld ud, men man kunne simpelthen ikke nå mere. Man kunne også synes, at der måtte være hengået lang tid, medens bevogtningsfartøjet sejlede ud mod fiskekutteren ANNA GERDA. 3. k. havde ikke selv haft den fornemmelse af tid, og han følte sig sammen med chefen fuldstændig overbevist om, at de styrede mod havaristen.

d. *Dykkerfartøjet*

(1) *Forud for forlis.*

I henhold til internationalt målebrev kan følgende oplyses:

Byggeår	1904
Byggemateriale	Træ
Bruttotonnage	19,96
Mål	l.o.a. 16,63 m br. 4,64 m

I henhold til skrivelse af 12 NOV 1982 fra Direktoratet for Statens Skibstilsyn gennemgik skibet i JULI 1981 en omfattende reparation, hvorunder man ved pålæg af træ ændrede de indvendige mål. Skibet blev efter anmodning fra ejeren nedmålt fra de oprindelige 25,43 BRT til nuværende 19,96 BRT.

Skibet er et enkeltskrueskib. Motoren er en dieselmotor med en off. effekt i henhold til synsrapport af 14 JAN 1981 på 69 KW. Ved syn den 27 JUL 1982 blev fartøjets tilstand fundet tilfredsstillende, og fartshjemmel inden for området Ska-gen, Vinga, Kalmar, Rügenalde blev udstedt.

Fartøjets fører og reder har gennemgået Søværnets Sergentskole og anses i henhold til lov at have bestået kystskippereksamen. Den pågældende har certifikat til betjening af VHF-anlæg, udstedet den 9 JAN 1979.

Følgende redningsmateriel er af føreren angivet at være om bord:

- 2 redningskranse
- 2 redningsveste og
- 1 jolle surret ovenpå lasten.

(2) *Under og efter forlis.*

I henhold til rapport fra bevogningsfartøjet er havaristen sunket i position 55°04'4N 14°36'6E (pos. A). Vraget er efter en eftersøgning lokaliseret af SKA 13 og SAMSØ og identificeret af dykkere fra Frømandskorpset den 26 NOV 1982.

Den 27 NOV 1982 blev vraget undersøgt af to dykkere fra A/S EM.Z. Svitzers bjergningsentreprise, som har afgivet følgende beedigede erklæring:

» ...

Ved undersøgelsen fandtes følgende skader i stævnen:

I SB side var skanseklædningen samt de to øverste bor trukket ud af stævntræet. Det øverste bor gabte ca. 18 cm ved stævnen og nr. 2 bor gabte ca. 30 cm, men sad så løst at det kunne rokkes frem og tilbage. Borets længde er 1,6 m. Skandækket er revnet fra stævnen og rundt langs skanseklædningen i ca. 2,0 m. længde.

Udover disse skader fandtes, i BB side, ved bor nr. 2 fra oven, kalfatringen trykket ud.

På bagkanten af palstøtten var en åbning på ca. 8 mm.

Skibets jolle blev fundet på havbunden, fastgjort for og agter på skibets SB side.

I maskinen blev søforbindelsen fundet åben til maskinen, og rørforbindelsen fundet intakt.

I øvrigt kan oplyses at vraget står ret op på bunden på ca. 26 m vand med ca. 13 m vand over.

...«

e. *Materiellet*

(1) *Redningsveste.*

Søværnets Teknikinspektør har ved skr. af 2 DEC 1982 til Marineauditøren fremsat en udtalelse vedr. de i SVN anvendte redningsveste. Af skr. fremgår bl.a.:

» ...

Den i SVN anvendte oppustelige redningsvest SECUMAR 12 er anskaffet af Søværnets Materielkommando (SMK) i 1970, efter indhentede erfaringer fra øvrige NATO-lande, hvor vesten blev anvendt. Disse lande er Norge, Vesttyskland og Holland. Vesten er indtil ultimo 1982 fortsat i anvendelse i disse lande.

...

Det skal bemærkes, at med hensyn til opdriften tilfredsstillende vesten de daværende IMCO-krav.

...

Før anskaffelsen blev vesten afprøvet af Søværnets Havariskole (SHS) i samarbejde med SMK.

...

Vestene efterses rutinemæssigt på et af fabrikanten autoriseret værksted. Følgende anvendes af SVN:

– Dinghy værksted, Flyvestation Værløse.

– I Steengård – Meyer, Amager Strandvej.

Ved serviceeftersyn forsynes vesten med en datostemplet label af serviceværkstedet.

En nøjere undersøgelse af hvilket serviceværksted der anvender den omtalte tape til sikring af udlørsnoren, mangler endnu, men indikationer peger på serviceværkstedet »Stengård-Meyer«.

....«

(2) De af de omkomne anvendte redningsveste er undersøgt på Søværnets Teknikskole med følgende resultat:

Redningsvest nr. 7130.

Beskyttelsesovertræk skåret eller klippet op. Trykknop i nakken ikke åbnet. Gummiblæren tæt. Snor til CO₂ patron overskåret. CO₂ patron udløst. Saltvandsbatteri ikke udløst. Propper sidder stadig i batteriet. Fløjte ikke udtaget af lomme. Snoren stramt rullet om fløjte i lomme. Kontrolkort hvidt, sidste fabrikseftersyn MAJ 1982. Kontrolkort gult, ikke udfyldt af bruger ved modtagelsen. Remme overskåret.

Redningsvest nr. 8848.

Beskyttelsesovertræk skåret eller klippet op. Trykknop i nakken ikke åbnet. Gummiblæren punkteret, antagelig udført med kniv. CO₂ patron udløst. Saltvandsbatteri ikke udløst. Propper sidder stadig i batteriet. Fløjte ikke udtaget af lomme. Snoren stramt rullet om fløjte i lomme. Kontrollkort hvidt, sidste fabrikseftersyn MAJ 1982. Kontrollkort gult, ikke udfyldt af bruger ved modtagelsen. Rem overskåret.

Redningsvest nr. 8421.

Beskyttelsesovertræk skåret eller klippet op. Gummiblæren tæt. CO₂ patron udløst. Saltvandsbatteri ikke udløst. Propper sidder stadig i batteriet. Fløjte ikke udtaget af lomme. Snoren stramt rullet om fløjte i lomme. Kontrollkort hvidt, sidste fabrikseftersyn MAJ 1982. Kontrollkort gult, ikke udfyldt af bruger ved modtagelsen. Remme intakte, indstilleligt bælte løsnet fra karabinhage.

Supplerende undersøgelser

Yderligere undersøgelser har vist, at lys på alle tre redningsveste virkede, når saltvandsbatteriets propper blev fjernet ved et træk i deres udløssersnor og batterierne nedsænkedes i saltvand.

Alle tre fløjter virkede, når der blev pustet i dem, efter at de var taget ud af lommer og snoren rullet af.

Teknikinspektørens vurdering af redningsvestenes tilstand.

Ovennævnte sammenholdt med sagens øvrige akter vurderes at godtgøre, at alle tre redningsveste opfylder kravet til fabrikseftersyn (værkstedseftersyn). De har været korrekt anlagt og oppustet ved hjælp af CO₂ patron. Redningsvestene har været i stand til at holde personerne flydende, selv om en enkelt tryklås i nakken på hver vest ikke er åbnet.

Lyset samt fløjte på de enkelte redningsveste har ikke været betjent.

De skader, der er påført vestene, vurderes opstået under bjærgning og genoplivningsforsøg af de omkomne.

(3) *De omkomnes påklædning i øvrigt.*

Den nedenfor beskrevne påklædning hviler på optegnelser foretaget af Stabslæge AA samt indholdet i de modtagne sække, hvor indholdet er klippet og revet i stykker, antagelig i forbindelse med genoplivningsforsøg om bord i skibene POVL ANKER og URSUS samt på Bornholms Centralsygehus.

Værnepligtig PP

- Trawlerdragt nr 2796 fabrikat MUSK-OX. Dragten havde taget en del vand ind.
- blå sweater
- arbejdsbenklæder
- T-shirt
- underbenklæder, korte
- tynde sokker
- ragsokker.

Konstabel NN

- SVN kampdragt
- blå sweater m/skulderstropper

- arbejdsbenklæder
- arbejdsjakke
- blå arbejds skjorte
- T-shirt
- underbenklæder, korte
- sorte sokker.

Værnepligtig OO

- SVN kampdragt
- arbejdsbenklæder
- arbejdsjakke
- blå arbejds skjorte
- undertrøje
- underbenklæder, korte
- ragsokker
- gummistøvler.

Teknikinspektørens generelle vurdering af redningsveste og påklædning.

Teknikinspektøren har ved skrivelse af 2 MAR 1981 til kommissionen i forbindelse med behandling af en anden havarisag foretaget en vurdering af redningsvest og kampdragt, hvori konkluderes som følger:

»

Teknikinspektøren skal således konkludere, at den i søværnet anvendte redningsvest har været, og er et acceptabelt redningsmiddel, omend den ikke i enhver situation kan betragtes som tilstrækkeligt, idet opdriftkravet i ikke er opfyldt under alle temperaturforhold ved anvendelse af den indbyggede trykflaske alene. Forsøgene ... har vist, at kampdragts indespærrede luft giver en betragtelig opdrift. Kampdragt bør derfor fortsat anvendes, idet den foruden opdrift også yder en god beskyttelse mod kuldepåvirkninger.

...«

(4) Kommunikationsmateriel.

Den civile maritime VHF i bevogtningsfartøjet fungerede under hændelsen mindre tilfredsstillende. Umiddelbart efter hændelsen blev sættet undersøgt teknisk og fundet i orden. Antennen er senere flyttet fra styrehustag til stb rånok, hvilket angiveligt har forbedret kommunikationsforholdene.

(5) Radarmateriel.

I sin forklaring til kommissionen har skibschefen angivet, at radaren virkede tilfredsstillende, bortset fra sea-cluter.

f. Andre oplysninger.

Operationsofficeren ved BHM, har til kommissionen oplyst, at den nuværende praksis med hensyn til brug af kanal BRAVO ikke er i overensstemmelse med SOK BST 315-13. Denne brug af kanal BRAVO har været praktiseret i lang tid og er gået i overlevering til ham gennem to tidligere OPO'er. Han har ikke selv reflekteret over anvendelsespraksis og antager, at samme forklaring er årsag til at bevogtningsfartøjet ikke har haft nogen betænkelighed med hensyn til brugen af kanal BRAVO.

3. kommanderende om bord i bevogtningsfartøjet, har til kommissionen oplyst, at bevogtningsfartøjet et par dage før bugseringen af havaristen fra området syd for Stevns havde VHF-kommunikation med Lyngby Radio. Operatøren gjorde uopfordret be-

vogtningsfartøjet opmærksom på, at man burde lade antennen kontrollere, da sendekvaliteten var ringe på grund af støj.

På dagen for hændelsen havde bevogtningsfartøjet VHF-kommunikation med den HELO, der assisterede. Kommunikationen fandt sted på kanal 16. En anmodning fra bevogtningsfartøjet om at overføre folk til havaristen blev afslået, da vejret var for dårligt. Bevogtningsfartøjet svarede hertil, at så ville man selv sætte 3 mand over med gummibåd. 3. k mener, at dette må være hørt af Rønne Radio. Da man havde overført personellet til havaristen og var ved at gøre klar til bugsering, blev meddelelse om personeloverføring sendt til BHM på militær VHF. Meddelelsen havde ikke form af et officielt signal med datotidsgruppe.

En sergent i Marinehjemmeværnet fra Marinehjemmeværnsflotille 124, Århus, der deltog som observatør i sejlads med bevogtningsfartøjet i tidsrummet 12-21 OKT 1982, har til kommissionen oplyst, at han den 15 OKT med mellemrum varetog VHF-kommunikationen om bord i bevogtningsfartøjet. Han erindrede, at han, umiddelbart før bevogtningsfartøjet satte personel over til havaristen med gummibåd, havde orienteret BHM om situationen, og herunder havde han sagt, at bevogtningsfartøjet ville sætte tre mand over med gummibåd for at assistere om bord i havaristen, da føreren havde problemer med at holde pumpen igang.

Om »nødmeldingen« sagde han, at den kom over den civile VHF fra BHM. Skibschefen havde lige anvendt VHF'en til en samtale med BHM. Da samtalen var afsluttet gav skibschefen sergenten mikrofonen, og inden han havde fået den hængt på plads, kaldte BHM endnu endgang og sagde, at Rønne Radio lige havde meddelt, at »han vist nok var ved at synke«. Han kaldte omgående på skibschefen, der var på vej op på broen og gav ham meddelelsen.

4. Skadeopgørelse

a. Personskader

Tre personer omkommet.

b. Materielskader

Tabtgået og ødelagt materiel som følger:

Beklædning og anden udrustning	kr. 7.300
Lænsepumpe ASTER MINI II med tilbehør	kr. 11.200
Bugsertrosse	kr. 6.800
I alt	kr. 25.300

5. Kommissionens vurdering

a. Generelt.

Der har ved behandlingen af denne sag – udover bevogtningsfartøjets rapport – for kommissionen foreligget et meget omfattende materiale hidrørende fra politirapporter, auditørrapporter, forklaringer afgivet i Sø- og Handelsretten og forklaringer afgivet over for kommissionen. En del af de for kommissionen foreliggende forklaringer bærer i større eller mindre grad præg af bagklogskab/efterrationalisering. Dette er et almindeligt forekommende fænomen ved forklaringer, der afgives, og der synes at være tendens til, at fænomenet forstærkes efterhånden som afstanden til hændelsen vokser i tid. Dette fænomen – efterrationalisering/bagklogskab – forekommer det kommissionen – har i særlig høj grad præget enkelte af forklaringerne i denne sag, hvilket i og for sig er forståeligt, når den tragiske udgang på hændelsen med tab af 3 menneskeliv tages i betragtning. Det har derfor været kommissionen meget magtpåliggende

at prøve at sætte sig ind i situationen, sådan som den måtte være blevet oplevet under hele hændelsesforløbet – og specielt i perioden indtil havaristen sank – af de implicerede myndigheder og personer, der skulle træffe beslutninger, specielt om bord i bevogtningsfartøjet. Kommissionen mener at kunne fastslå, at beslutningen om at yde assistance til havaristen i form af overførsel af pumpe og personel med gummibåd samt bugsering af havaristen under de herskende vejrforhold og med en rutineret besætning må anses for forsvarlig.

- b. Hvornår erkendtes det i bevogtningsfartøjet, at der var en egentlig nødsituation? Til belysning af dette spørgsmål har kommissionen udover bevogtningsfartøjets rapport bygget sin vurdering på tilkendegivelser og udsagn – og fortrinsvis sådanne, der er afgivet umiddelbart efter hændelsen og af personer, der var direkte involveret i begivenhederne – fra Rønne Radio, BHM og POVL ANKER. Ifølge de for kommissionen foreliggende udsagn har der indtil kl. 1856 været tale om en forholdsvis ukompliceret opgave vedrørende ydelse af assistance med pumpe og bugsering. Efter det for kommissionen foreliggende gik bugseringen sin gang uden særlige problemer. Omend vejret blev dårligere og dårligere kom bevogtningsfartøjet og havaristen dog ganske nær Rønne og kunne endog træffe aftale om, hvordan man agtede at gå i havn og lade havaristen – hvis motor netop havde været afprøvet og var fundet i orden – fortøje ved egen kraft. For kommissionen tegner sig derfor det billede, at kl. 1855 er situationen for bevogtningsfartøjet den, at der nu kan ses en snarlig ende på opgaven og alt synes at forløbe, som det skal, d.v.s. egentlig det mest optimistiske billede siden opgaven med at yde assistance til havaristen blev indledt. Bevogtningsfartøjet følte sig herefter – kl. 1856 – så sikker på, at alt nu var under kontrol, at der var tid og grund til at orientere BHM om situationen, og om hvad der videre skulle ske. Under denne orientering af BHM skiftedes til Fiskeriministeriets privatkanal, kanal BRAVO, og orienteringen må efter det for kommissionen foreliggende have fundet sted kl. 1856-58. Inden for dette tidsrum tager hændelserne fart i havaristen, der ikke kan kalde bevogtningsfartøjet, men via Rønne Radio og derfra til BHM formidler (d.v.s. på tredje hånd) en meddelelse, hvis nøjagtige ordlyd ikke er registreret, men som efter det for kommissionen foreliggende må have indeholdt en oplysning om, at havaristen var ved at synke, og sandsynligvis også en anmodning til bevogtningsfartøjet om at stoppe, og muligvis en bemærkning om, at de ombordværende forlod skibet.

Da meddelelsen ikke omfattede de formelle kendetegn på en nødudsendelse ved bl.a. ikke at indeholde nødsignalet MAYDAY, og da endvidere meddelelsen var adresseret til en bestemt modtager, var der efter kommissionens opfattelse god grund til ikke at opfatte meddelelsen som en egentlig nødmelding.

I besiddelse af denne meddelelse – om hvis konkrete form og indhold ved modtagelsen i bevogtningsfartøjet, der hersker nogen usikkerhed – og efter at have konstateret, at havaristens lanterner ikke kunne observeres, besluttede skibschefen at stoppe og stikke tampen af bugsertrossen ud med påsat bøje (fender) og lys. Samtidig søges havaristen lokaliseret ved radar og projektør, uden resultat. Kl. 1908 observeres i retning af havaristens formodede position lanterner (sidelys og toplys), og det antages, at disse hidrører fra havaristen, der kan have haft strømsvigt. Imidlertid konstateredes det kl. 1920, at de observerede lys ikke er havaristens og kl. 1922 erkendes det, at havaristen må være sunket og de 4 ombordværende i vandet. Dette meddeles til BHM, der herefter kl. 1925 anmoder Rønne Radio om at udsende nødmelding, som herefter udsendes kl. 1933.

På grund af den udvikling i situationen – som den antages at have været iagttaget og vurderet i bevogtningsfartøjet (og på BHM) – er det kommissionens opfattelse, at der ikke kan rettes bebrejdelse mod skibschefen (eller BHM) for at det ikke hurtigere blev erkendt, at en egentlig nødsituation forelå.

Kommissionen har bemærket, at BHM først kl. 2002 har udpeget bevogtningsfartøjet som områdeleder.

c. *Materiellet*

Kommissionen kan på grundlag af de foreliggende oplysninger konstatere, at bevogtningsfartøjets materiel inden uheldet var i normal stand i henhold til gældende oplysningsmateriale og ikke behæftet med grove eller for hændelsen betydningsfulde mangler. Forkert eller mangelfuld betjening af materiellet har kommissionen heller ikke ved sine undersøgelser fundet holdepunkter for udover det pkt. 3.d. (2) anførte vedr. redningsvestenes betjening.

d. *Kommunikationen.*

(1) Såvidt det foreligger oplyst for kommissionen blev radiotelefonkommunikationen (komm.) under den omhandlede hændelse udført efter følgende hovedretningslinier

- (a) Komm. mellem Rønne Radio og havaristen foregik på kanal 16.
- (b) Komm. mellem Rønne Radio og bevogtningsfartøjet foregik på kanal 16.
- (c) Komm. mellem bevogtningsfartøjet og BHM foregik på kanal BRAVO.
- (d) Komm. mellem bevogtningsfartøjet og havaristen foregik på kanal 12.
- (e) Komm. under eftersøgningen mellem bevogtningsfartøjet og de i eftersøgningen deltagende enheder foregik på kanal 6.
- (f) Komm. mellem Rønne Radio og de i eftersøgningen deltagende enheder foregik på kanal 16.
- (g) Komm. mellem Rønne Radio og BHM foregik på almindelig telefon.

Til anvendelsen af de ovenfor i pkt. (1), (b), (d) og (f) anførte kanaler har der ikke været og kan der efter kommissionens opfattelse ikke rejses berettiget kritik. Med hensyn til anvendelsen af den i pkt. (c) anførte kanal BRAVO kan det, således som forholdene er klarlagt for kommissionen, konstateres, at der har indsneget sig en uheldig praksis, som er i modstrid med det ovenfor i pkt. 3.b.(1) og (2) anførte. I stedet for udelukkende at være forbeholdt kommunikation under fiskeriinspektion, hvor Fiskeriministeriets skibe er direkte involveret, er kanal BRAVO blevet en form for stationsfrekvens, hvilket formentlig ikke har været tilsigtet, da SVN skibe fik mulighed for at benytte denne kanal. Kommissionen finder det på denne baggrund forståeligt, at bevogtningsfartøjet har anvendt kanalen, men skal samtidig ikke undlade at pege på, at dersom bevogtningsfartøjet havde valgt at aflevere sin meddelelse til BHM over militær VHF i stedet for over kanal BRAVO, ville den civile VHF ikke have været blokeret af kommunikation i de afgørende minutter mellem 1855 og 1900. Bevogtningsfartøjet ville i så fald have været i stand til at modtage havaristens meddelelse direkte i stedet for at skulle handle på grundlag af en 3. hånds meddelelse med deraf følgende muligheder for forvanskning af meddelens indhold.

Det har fra en enkelt side været kritiseret, at den under pkt. (e) anførte kommunikation ikke blev afviklet på kanal 16. BHM som beordrede

brugen af kanal 6 har her over for med henvisning til Post & Telegrafvæsenets instruks for radiotelefonstationer og IMCO SARMANUEL anført, at det var mest hensigtsmæssigt at lade den korrespondance, der med 5 deltagende enheder kunne forudses at blive ret omfattende, foregå på en anden kanal, end kanal 16 (nødfrekvens). Det er kommissionens opfattelse, at BHM vurdering er både rimelig og fornuftig, og at den ikke er i modstrid med ovenfor anførte bestemmelser.

- (2) Det har ligeledes fra en enkelt side være fremført, at kommunikationen på kanal 6 under eftersøgningen var nærmest kaotisk. Kl. 2002 blev bevogtningsfartøjet beordret til områdeleder. Kl. 2003 blev Rønne Radio orienteret herom af BHM med samtidig anmodning om at give den tilslidende civile skibsfart besked på at kontakte bevogtningsfartøjet på kanal 6. Følgende skibe meldte sig kort efter til deltagelse i eftersøgningen

POVL ANKER
SVEND DAMMANN
ALRØ
URSUS
RØNNE LODS.

Det er en beklagelig, men ofte gjort erfaring, at der i en situation som den foreliggende, hvor man er ved at etablere kommunikation med flere skibe af højst forskellig art, forekommer megen og unødigt og navnlig uregelmæssigt snak. Efter det for kommissionen foreliggende var dette også – men ikke i nogen ekstrem grad – tilfældet ved den her omhandlede hændelse, men denne tilstand varede ikke længe og har efter kommissionens opfattelse ikke haft betydning for udfaldet af hændelsen. Bevogtningsfartøjet kunne som udpeget områdeleder have brugt sin myndighed til at søge at etablere bedre disciplin på nettet og kræve gældende og korrekte procedurer overholdt, men det er kommissionens bestemte opfattelse, at dette ikke ville have virket fremmende for eftersøgningens gennemførelse. Selv om det ligger uden for kommissionens ressort at vurdere forholdene hos andre end SVN myndigheder, skal det dog anføres, at kommissionen har bemærket, at vagten på Rønne Radio under hele hændelsesforløbet blev bestridt af 2 kontorassistenter, og at intet overordnet personale var eller kom til stede efter kl. 1600.

e. *Eftersøgning (se skitsen).*

Da bevogtningsfartøjet ca. kl. 1858 (position B) fik meddelelsen om, at havaristen var synkende, slog skibschefen stop og lod tampen af slæbetrossen stikke over bord med påstukket fender og bjærgemærkslys. 5-10 minutter senere gik bevogtningsfartøjet i en bue nord om den formodede position for slæbetrossen for at undgå at få denne i skruen. Endnu på dette tidspunkt kunne skibschefen vanskeligt forestille sig, at havaristen, som han havde talt med og fået en »alt vel« melding fra 10-12 min. tidligere, skulle være sunket. Da der blev observeret lanterner i retning af havaristens formodede position, blev kursen sat mod disse. Kl. 1915 konstateredes imidlertid, at lanterne ikke var havaristens, men tilhørte en fiskekutter (ANNA GERDA).

f. *Behandling af de bjærgede.*

Efter det for kommissionen oplyste blev der ydet korrekt førstehjælp på de skibe, der havde taget de skibbrudne op.

Stabslægen har udtrykt tvivl om, hvorvidt de forulykkede blev underkastet den mest hensigtsmæssige behandling på Bornholms Centralsygehus. Dette spørgsmål er efter det for kommissionen foreliggende til nøjere vurdering i Sundhedsstyrelsen.

g. *Den overordnede styring og delegering.*

SOK er Maritime Rescue Coordination Center (RCC) for dansk område og kan delegere denne myndighed til et Maritime Rescue Sub Center (RSC) – i det aktuelle tilfælde BHM. BHM kan da – hvis hensigtsmæssigt – udpege en områdeleder – i det aktuelle tilfælde f.eks. bevogtningsfartøjet. Ifølge det for kommissionen foreliggende har SOK på intet tidspunkt formelt udpeget BHM til RSC. Kl. 2002 blev bevogtningsfartøjet af BHM udpeget til områdeleder. Det, at SOK ikke formelt har fastslået, at BHM var RSC har efter det for kommissionen foreliggende ikke haft indflydelse på hændelsesforløbet.

I henhold til de afgivne forklaringer blev bevogtningsfartøjet af BHM beordret til at gennemføre bugseringen. SOK's tilladelse til at påbegynde bugseringen fremkom på forslag fra CH BHM, idet bugseringen med henvisning til CH BST 046-5 (A) (pkt. 3.b.(8)) blev anset som værende en »forebyggende søredningsaktion«. Under hensyntagen til at føreren af havaristen på dette tidspunkt præciserede, at der kun var tale om øjeblikkelige vanskeligheder og ikke en egentlig nødtilstand, er det kommissionen opfattelse, at bugseringen ikke burde have været påbegyndt, før det var undersøgt, om der var andre bugsermuligheder, og man burde i hvert tilfælde i overensstemmelse med bestemmelserne i CHS BST 046-5(A), jfr. pkt. 3.b.(8) ovenfor, have gjort føreren af havaristen opmærksom på de økonomiske konsekvenser af en eventuel bugsering med bevogtningsfartøjet. Kommissionen mener således, at det er en overfortolkning af nævnte BST, når der i det foreliggende tilfælde tales om en »forebyggende SAR«.

h. *Interne forhold i bevogtningsfartøjet vedrørende skibsledelsen.*

På grundlag af bl.a. forklaringerne over for kommissionen har denne fået det indtryk, at samarbejdet i skibsledelsen ikke var så effektivt, som det kunne være ønskeligt. Det fremgår således, at NK og 3. k ikke løbende blev orienteret om situationen. Af dæksregnskabsførens forklaring til politiet i Rønne fremgår, at skibschefen personligt var på agterdækket for at beordre trossen sat i vandet med bøjle, og af andre forklaringer fremgår, at skibschefen i et ikke ubetydeligt omfang personligt varetog VHF-kommunikationen.

Kommissionen er opmærksom på, at der i bevogtningsfartøjets besætning manglede 5 mand (2 fraværende, 3 på havaristen), og at radiooperatøren derfor eksempelvis blev anvendt som udgik. Men selv med disse mangler i besætningen er det kommissionens opfattelse, at skibschefen i nogen grad har påtaget sig opgaver i detaljtjenesten, som rettelig burde have været delegeret til andre besætningsmedlemmer, ligesom kommissionen har fået det indtryk, at næstkommanderende udviste en temmelig passiv holdning.

Sammenfattende skal det anføres, at det er kommissionens opfattelse, at skibschefen en overgang omkring kl. 1900-1915 i nogen grad mistede overblikket, og at han, da han og 3. k observerede ANNA GERDA, sejlede ud mod denne i den sikre overbevisning, at det var havaristen, uden at forvise sig herom ved en sammenligning af ANNA GERDAs position med havaristens formodede position.

i. *Uddannelse.*

På grundlag af det i pkt. 3 a. (5) samt 3.b.(14) og (15) anførte er det kommissionens indtryk, at der ved SES meddeles en grundig og dækkende undervisning i redningsvestens indretning og brug. Flere af de konstabler, der har afgivet forklaring, har modtaget repetitionsundervisning. Specielt på grundlag af Marineauditørens afhøringer, må kommissionen imidlertid konstatere, at det ganske åbenbart har været vanskeligt at bibringe eleverne forståelse for, at det er nødvendigt aktivt at udløse tænding af lysene på redningsvestene. Ikke desto mindre står kommissionen uforstående over for den kendsgerning, at ingen af de 3 omkomne hverken havde udløst anordning til tænding af lyset eller frigjort fløjten, især fordi man endog ifølge føreren af havaristen havde talt om lysene og deres tænding, umiddelbart efter at man havde forladt skibet. Kommissionen har vanskeligt ved at tro, at ingen af de 3 skulle vide besked om funktioneringen af lys og fløjte eller i hvert fald genkalde sig det, idet der blev talt om at tænde lysene. Kommissionen finder, at den mest sandsynlige forklaring på forholdet er, at de ydre omstændigheder – mørke, søgang og kulde – har sløvet de pågældende i en sådan grad, at de på grund af udløseranordningernes vanskeligt tilgængelige placering ikke har magtet at gennemføre en handling (udløsning af fløjte og lys), som de utvivlsomt ville have kunnet udføre, hvis de havde stået på dækket af bevogtningsfartøjet. Det er herefter kommissionens opfattelse, at når den nødvendige handling ikke blev udført, må det primært tilskrives det forhold, at de pågældende ikke havde rutine nok til at gøre dette i mørke, kulde og søgang, hvor opgaven kan være vanskelig at løse.

j. *Dykkerfartøjets forlis.*

Ihvorvel det ligger uden for kommissionens ressort at vurdere forholdene i andre end flådens skibe, mener kommissionen af hensyn til sagens belysning at burde påpege, at den egentlige årsag til ulykken er, at havaristen pludselig sank, medens den var under bugsering af bevogtningsfartøjet. Årsagen hertil er ikke klarlagt, og det er ej heller kommissionens opgave at søge denne, men kommissionen finder dog anledning til at anføre, at den har bemærket sig,

- at der er tale om et ca. 80 år gammelt træskib,
- at skibet kort før forliset var nedklasset til lige under 20 ts med deraf følgende meget lempelige krav til bemanning og udstyr,
- at »opklodsningen« i forbindelse med nedklassificeringen er udført i gran i stedet for som foreskrevet i eg,
- at føreren af havaristen, efter det for kommissionen foreliggende, skulle have været i besiddelse af duelighedsbevis i motorpasning, og
- at skibet, da havariet indtraf, var på en rejse, der måtte antages at vare ca. 1 døgn med kun 1 mand om bord.

6. Konklusion.

- a. Årsagen til, at 3 besætningsmedlemmer fra bevogtningsfartøjet, der var sat om bord i en havarist for at yde assistance, omkom, er at havaristen, medens den bugseredes af bevogtningsfartøjet, sank, og at det ikke lykkedes at bjerge de 3 besætningsmedlemmer, medens de endnu var i en sådan tilstand, at den behandling, de fik efter bjærgningen, var tilstrækkelig, til at deres liv kunne reddes. Det er kommissionens opfattelse, at bevogtningsfartøjet under de givne forhold udførte opgaverne i forbindelse med assistance til havaristen på en forsvarlig og stort set hensigtsmæssig måde. Det er videre kommissionens

opfattelse, at bevogtningsfartøjets udførelse af opgaven som områdeleder blev udført hensigtsmæssigt og fornuftigt under de herskende omstændigheder.

Efter det for kommissionen foreliggende er der hengået ca. 25 minutter fra det tidspunkt, da havaristen blev meldt synkende, til skibschefen (og BHM): kom til den erkendelse, at havaristen var sunket, og at de ombordværende følgelig var i søen. Det er kommissionens opfattelse, at det under de foreliggende omstændigheder ikke kan bebrejdes skibschefen (og BHM), at det tog 25 minutter at komme til denne erkendelse.

Fra det tidspunkt, da det erkendtes, at de 4 ombordværende i havaristen nu måtte være i søen, og indtil den sidste var bjærget, forløb 1 time og 24 minutter. Kommissionen finder, at der under hensyntagen til de omstændigheder (mørke, kulde, strøm og søgang), under hvilke eftersøgningen foregik, intet bemærkelsesværdigt er herved, og at der følgelig ikke kan rettes bebrejdelser mod skibschefen herfor. Det er imidlertid kommissionens opfattelse, at bjærgningen af de 3 orlogsgaster kunne have været fremskyndet, såfremt de havde anvendt de lys og fløjter, som deres redningsveste var forsynet med, og som var i funktionsduelig stand, og som de var uddannet i anvendelsen af.

- b. Selv om det ligger uden for kommissionens ressort at vurdere forhold hos andre end SVN skibe og myndigheder, mener kommissionen på baggrund af det i sagen foreliggende at burde bemærke, at der af stabslægen er rejst tvivl om, hvorvidt den behandling, de 3 orlogsgaster blev underkastet efter deres bjærgning, var den mest hensigtsmæssige. Kommissionen skal ganske afstå fra at søge at vurdere konsekvenserne af en eventuel anden behandling af de bjærgede. Kommissionen finder også anledning til at påpege, at det skib, der var den egentlige årsag til hændelsen, var et ca. 80 år gammelt træskib, der kort tid før hændelsen ved en ukorrekt udført »opklodsning« var nedklasset til lige under 20 ts., og som nu var på en rejse af ca. 1 døgn varighed med 1 mand som besætning. Endelig har kommissionen bemærket, at intet ledende personel kom til stede på Rønne Radio under hændelsesforløbet.
- c. Efter en nøje vurdering af det for kommissionen foreliggende materiale i sagen er det kommissionens opfattelse, at der alle forhold taget i betragtning ikke med rimelighed kan rettes bebrejdelse mod nogen enkeltperson eller myndighed i søværnet i anledning af ulykken.

7. Afsluttende bemærkninger.

På baggrund af de i forbindelse med sagens behandling gjorde iagttagelser er det kommissionens opfattelse, at følgende forhold bør gøres til genstand for fornyet vurdering ved relevante myndigheder som anført:

a. Bugsering.

I CHS BST 046-5(A) er der fastsat bestemmelser for, i hvilket omfang SVN skibe må udføre bugsering. Som anført i foranstående pkt. 5.g. er det kommissionens opfattelse, at det er tvivlsomt, om bevogtningsfartøjet i den foreliggende situation burde have taget havaristen under bugsering. Der kan efter kommissionens opfattelse være grund til, at SOK vurderer gældende bestemmelser og fortolkninger af dem i praksis med henblik på en eventuel ajourføring/præcisering.

b. Uddannelse i redningsmidlers anvendelse.

Efter det for kommissionen foreliggende må såvel materielbeskrivelser af redningsmidler, som planer for uddannelsen i disses anvendelse forekomme

fyldstgørende. Når det imidlertid ved politiets og auditørens undersøgelser er sandsynliggjort, at kun halvdelen af den menige besætning i bevogtningsfartøjet havde paratviden om virkemåden af redningsvestenes lys og fløjte, er det kommissionens opfattelse, at der ikke er tale om »proportionsforvrængning i spørgsmålet om uddannelse i brug af den personlige redningsvest«, men om at søge at finde frem til et program med tilhørende kontrol, ved hvilken skibslødsledelsen kan sikre sig, at personellet er bedre bekendt med redningsvestens anvendelse. Undersøgelserne har efter kommissionens opfattelse klart vist, at fornøden sikkerhed og rutine, specielt i betjening af redningsvestenes udstyr, ikke har været til stede. Kommissionen skal på denne baggrund anbefale, at uddannelsen søges forbedret, samt at det overvejes, hvorledes man – eksempelvis ved en månedlig kontrol – kan sikre sig, at personellet til stadighed er fuldt fortroligt med redningsudstyret og dets anvendelse.

c. *Kommunikation.*

Som det fremgår af foranstående pkt. 5. c., er det kommissionens opfattelse, at den af BHM og bevogtningsfartøjet udførte kommunikation – herunder valg af kanaler – er i overensstemmelse med gældende regler m.v. med undtagelse af den kutymemæssige anvendelse af kanal BRAVO. Det er kommissionens opfattelse, at anvendelsen af kanal BRAVO bør bringes i overensstemmelse med SOK BST 315-13.

SVN bør medvirke til, at de af P&T udsendte regler, der måtte kunne give anledning til forskellige fortolkninger, om muligt gøres mere præcise og éntydige.

d. *Materiel.*

Det synes godt gjort for kommissionen, at de lys, som SVN's redningsveste er udstyret med, ikke er så lette at betjene, som det måtte være ønskeligt med materiel til dette formål. Kommissionen er ligeledes ikke overbevist om, at den på redningsvesten fastgjorte fløjte ikke kan placeres bedre og staves på en måde, så den er lettere tilgængelig. Endelig finder kommissionen, at det bør undersøges, om vestene kan forsynes med reflektorer under en eller anden form.

Som det fremgår af bl.a. pkt. 3. f. følger TKI og SMK udviklingen inden for området »redningsmidler«, og det er kommissionens opfattelse, at dette arbejde udføres samvittighedsfuldt og effektivt. Forslag om nyanskaffelser og modificering af eksisterende materiel fremsættes da også løbende.

Sagens afgørelse.

Inspektøren for Søværnet har til skibschefen udtalt:

Jeg kan tilslutte mig Havarikommisionens vurdering, konklusion og afsluttende bemærkninger, idet jeg finder, at der alle forhold taget i betragtning ikke med rimelighed kan rettes bebrejdelse mod nogen enkeltperson eller myndighed i søværnet i anledning af ulykken.

Jeg finder, at De som chef for bevogtningsfartøjet xxxx under de givne forhold udførte opgaverne i forbindelse med assistancen til dykkerskibet yyyy på en forsvarlig og stort set hensigtsmæssig måde, samt at opgaven som områdeleder blev udført hensigtsmæssigt og fornuftigt under de herskende omstændigheder.

Fra det tidspunkt, da dykkerskibet blev meldt synkende, hengik der 25 minutter til De kom til den erkendelse, at dykkerskibet var sunket, og at de ombordværende følgerig var i søen.

I betragtning af udviklingen i situationen – som den antages at have været iagttaget og vurderet i bevogtningsfartøjet og på Bornholms Marinedistrikt – er det min opfattelse, at der ikke kan rettes bebrejdelse mod Dem eller Bornholms Marinedistrikt for, at det ikke hurtigere blev erkendt, at en egentlig nødsituation forelå derved, at dykkerskibet var sunket, og de ombordværende var i søen.

Fra det tidspunkt, hvor det erkendtes, at de 4 ombordværende i dykkerskibet var i søen, og til sidste mand var bjærget forløb 1 time og 24 minutter. Jeg finder intet bemærkelsesværdigt heri henset til de lys- og vejrmæssige omstændigheder, under hvilke eftersøgningen foregik.

Bjærgningen af de 3 orlogsgaster kunne forventeligt have været fremskyndet, såfremt de havde anvendt de lys og fløjter, som deres redningsveste var forsynet med, og som var i funktionsduelig stand, og som de var uddannet i anvendelsen af.

Havarikommissionens afsluttende bemærkninger, pkt. 7, omfatter særlige forhold, som jeg finder bør gøres til genstand for fornyet vurdering ved relevante myndigheder.

I særlig skrivelse til chefen for Søværnets operative Kommando, chefen for Søværnets Materielkommando og Søværnets Teknikinspektør har jeg anmodet dem om til mig at fremsende deres vurdering af de fremførte forhold.

Jeg har på det uddannelsesmæssige område på Søværnets Eksercerskole allerede iværksat foranstaltninger, som jeg forventer vil være medvirkende til, at viden om redningsvestens rette brug holdes bedre i erindring.

Til orientering for pressen om min afgørelse i sagen agter jeg at udsende vedlagte pressemeddelelse.

Jeg skal anmode Dem om snarest at kvittere for modtagelsen af dette brev, hvorefter pressemeddelelsen vil blive udsendt.

Idet jeg afventer ovennævnte myndigheders vurderinger, agter jeg indtil videre ikke at foretage yderligere i sagen.

Pressemeddelelse

Den 15 OKT 1982 omkom 3 orlogsgaster fra bevogtningsfartøjet xxxx i forbindelse med bugsering af det assistancesøgende dykkerskib yyyy, der under bugseringen pludselig sank.

Ulykken fandt sted ca. 3 sømil SW for Rønne kl. ca. 1900, hvor orlogsgasterne, der var sat om bord i dykkerskibet 3 timer tidligere for at yde assistance under bugseringen, måtte springe overbord og herefter omkom som følge af opholdet i vandet.

Søværnets Havarikommission har nu afsluttet behandlingen af ulykken og fremsendt sin rapport til Inspektøren for Søværnet. Havarikommissionen har behandlet ulykken på baggrund af tjenstlige rapporter, politirapporter, auditørrapporter, forklaringer afgivet i Sø- og Handelsretten samt forklaringer afgivet overfor kommissionen.

Det har været kommissionen meget magtpåliggende at prøve at sætte sig ind i situationen, sådan som den måtte være blevet oplevet under hele hændelsesforløbet – og specielt i perioden indtil dykkerskibet sank – af de implicerede myndigheder og personer, der skulle træffe beslutninger, specielt ombord i bevogtningsfartøjet.

Inspektøren for Søværnet har på baggrund af det samlede fremlagte materiale fundet, at der alle forhold taget i betragtning ikke med rimelighed kan rettes bebrejdelse mod nogen enkelt person eller myndighed i søværnet i anledning af ulykken.

Årsagen til, at orlogsgasterne fra bevogtningsfartøjet omkom, er at dykkerskibet sank, medens det bugseredes af bevogtningsfartøjet, og at det ikke lykkedes at bjærge de 3 besætningsmedlemmer, medens de endnu var i en sådan tilstand, at den behandling, de fik efter bjærgningen, var tilstrækkelig til, at deres liv kunne reddes.

Det er Inspektøren for Søværnets opfattelse, at bevogtningsfartøjet under de givne forhold udførte opgaverne i forbindelse med assistancen til dykkerskibet på en forsvarlig og stort set hensigtsmæssig måde. Det er videre Inspektøren for Søværnets opfattelse, at bevogtningsfartøjets udførelse af opgaven som områdeleder blev udført hensigtsmæssigt og fornuftigt under de herskende omstændigheder.

Efter det for Inspektøren for Søværnet foreliggende, er der hengået ca. 25 minutter fra det tidspunkt, da dykkerskibet blev meldt synkende og til skibschefen og Bornholms Marinedistrikt kom til den erkendelse, at dykkerskibet var sunket, og at de ombordværende følgelig var i søen. Det er Inspektøren for Søværnets opfattelse, at det under de foreliggende omstændigheder ikke kan bebrejdes skibschefen og Bornholms Marinedistrikt, at det tog 25 minutter at komme til denne erkendelse.

Fra det tidspunkt, da det erkendtes, at de 3 orlogsgaster samt føreren af dykkerskibet nu måtte være i søen og indtil den sidste var bjærget, forløb 1 time og 24 minutter. Inspektøren for Søværnet finder, at der under hensyntagen til de omstændigheder (mørke, kulde, strøm og søgang), under hvilke eftersøgningen foregik, intet bemærkelsesværdigt er herved, og at der følgelig ikke kan rettes bebrejdelser mod skibschefen herfor.

Det er imidlertid Inspektøren for Søværnets opfattelse, at bjærgningen af de 3 orlogsgaster kunne have været fremskyndet, såfremt de havde anvendt de lys og fløjter, som deres redningsveste var forsynet med, og som var i funktionsduelig stand, og som de var uddannet i anvendelsen af.

På baggrund af iagttagelser, der er gjort i forbindelse med ulykkens behandling, har Inspektøren for Søværnet fundet særlige forhold, som vil blive gjort til genstand for fornyet vurdering ved relevante myndigheder med henblik på bl.a. at tilsikre en bedre og blivende viden hos personalet vedrørende redningsvestens anvendelse, og tilsikre mulighed for en lettere betjening af vestens lys og fløjte for personel, der ligger i vandet, ligesom det ønskes undersøgt, hvorledes vesten hensigtsmæssigt kan forsynes med reflekterende materiale.

2. Korvets (NIELS JUEL-kl) svampning af motorbåd.

Situation

1. Under udsætning af styrbords motorbåd fra korvetten til ankers i Køge Bugt den 15 JUN 1983 forekom en utilsigtet udhugning agter, hvorved forgasten kom i klemme mellem forreste hejsebeslag og motorbådens fordæk.

Kommissionens vurderingsgrundlag.

2. Kommissionens rapport er udarbejdet på grundlag af korvettens rapport og chefen for Fregateskadrens fremsendelsespåtegning på rapporten.

Rapporteret hændelsesforløb

3. Den 15 JUN 1983 lå korvetten til ankers ud for Køge Sønakke for bl.a. at afholde fartøjsøvelser med korvettens gummibåd og styrbords motorbåd i beskyttet farvand. Dæksofficeren ledede øvelserne og forestod instruktionen af det deltagende personel samtidig med, at han varetog tjenesten som vagtchef.

- | | |
|----|--------------------------|
| 4. | Vind og vejr kl. 1900: |
| | Vind: SW 7 m/s |
| | Vejr: Letskyet |
| | Sø: 1 (0,2 m bølgehøjde) |
| | Strøm: Ikke opgivet |
| | Sigtbarhed: 8. |

5. Kl. 1930 var første udsætning, sejlads og hejsning af motorbåden tilendebragt, og der blev gjort klar til en ny udsætning.

6. Motorbådsbesætningen var udelukkende sammensat af personel, der tidligere havde sejlet båden.

7. Kl. 1935 affiredes motorbåden for anden gang. Da motorbåden var ret over skibssiden, bemærkede føreren, at rattet drejede til bagbord, og agtergasten bemærkede, at der kom slæk på agterste løber. Samtidig bemærkede banjermesteren, der betjente spillet, at motorbåden fik trim forefter. Banjermesteren stoppede affiringen, men i samme øjeblik blev løfteøjet revet fri af agterste slippeapparat, hvorved motorbåden kom til at hænge lodret i forreste slippeapparat alene. Slippeapparatet rev sig løs af sin befæstigelse i dækket, rippede forefter, hvorved forgasten, der stod i mandehullet umiddelbart foran slippeapparatet, kom i klemme mellem dette og mandehullets forreste karm. Forgasten blev kvæstet og mistede bevidstheden. Fører og agtergast faldt udenbors, men klarede sig selv ombord i korvetten ad en lodslejder. Maskingasten forblev i motorbåden.

8. Korvettens gummibåd blev omgående sat i vandet, samtidig med at motorbåden firedes af, til den flød på vandet. Den skadelidte forgast blev herefter befriet af gummibådsbesætningen og overført til en minelægger af FALSTER-klassen, hvor han kom under lægebehandling. Kl. 2021 blev skadelidte med redningshelikopter overført til Rigshospitalet for videre behandling.

Supplerende oplysninger.

Reglementer, håndbøger m.v.

9. I skibsorganisationsbog for korvetter af NIELS JUEL-klassen, pkt. 1302.10, instruks for dæksofficeren er bl.a. anført:

» ...

Dæksofficerens opgaver er:

- At lede dækssektionens personel.
- At uddanne fartøjsbesætninger i betjening af fartøjer samt i hejsning og udsætning.
- At orientere og instruere i sikkerhedsbestemmelser ved fartøjsbetjening, hejsning og udsætning. Det er hans ansvar, at fartøjsbesætningerne til enhver tid er instrueret således, at sikkerhedsbestemmelserne bliver overholdt.

...

- At drage omsorg for, at der ved drift og vedligeholdelse af sektionens materiel arbejdes således, at størst mulig personelsikkerhed opnås.

...«

10. I »Håndbog i Sømandskab«, CHS PUB 041-502, bind II, pkt. 2222, udsætning af fartøjer, anføres bl.a. følgende:

»...

Folkene i fartøjer må under affiringen aldrig opholde sig mellem fartøjsblokkene og stævnene, da de derved vil kunne komme i klemme mellem en af fartøjets stævne og taljen, hvis fartøjet ved et ulykkestilfælde skulle falde ned med den anden ende ...

..., og det indskræpes besætningen, at man altid, hvis man befinder sig i et fartøj under affiring eller hejsning, skal støtte sig til og holde godt fast i »dregene«, så man kan blive hængende i disse, hvis fartøjet skulle falde.

...«

Yderligere oplysninger fra rapport, påtegninger m.v.

11. I korvettens rapport oplyses yderligere, at korvettens missilofficer, der i hændelsesøjeblikket opholdt sig på agterdækket, bemærkede, at motorbådens ror under affiringen berørte den øverste del af søgelænderet, hvorefter motorbådens hæk faldt igennem.

12. Medens motorbåden endnu lå på vandet, inspicerede korvettens næstkommanderende det agterste slippeapparat og konstaterede, at slippeapparatet var rejst og i orden, at sikkerhedspinden til udløserarmen var isat og drejet, samt at stopperne frit kunne bevæges.

13. Da motorbåden atter var hejst, blev denne og davidarrangementet gennemgået af skibets teknikofficer. Følgende blev konstateret:

- Friske skrammer på langskibs søgelænder under agterste david
- stræktov under fartøj mellem forreste og agterste søgelænder afrevet
- mindre beskadigelser og revner i agterste davids fundament, samt glasfiberrester på øje i surringsbeslag
- hælstøtte på agterste david vredet
- motorbådens rors nederste vandrette plade let bøjet
- flænge i motorbådens fordæk fra slippeapparat til agterkant af lugekarm
- to huller i motorbådens bagbord side (4×26 cm og 7×20 cm).

14. Godstykkelsen i agterste løfteøjes underpart blev opmålt til 20,5 mm. Afstanden mellem slippehagens næb og de to stoppere opmålt til henholdsvis 18,5 og 22,0 mm uden belastning.

15. Årsagen til uheldet var efter korvettens opfattelse, at motorbåden under affiringen berørte søgelænderet med roret, hvorved der kom slæk på agterste løber. På grund af løfteøjets ringe godstykkelse i sammenligning med den store lysning mellem stopperne og slippeapparatets næb har det ikke været muligt at fastholde løfteøjet i slippeapparatet, da der atter kom træk på løberen, fordi motorbåden begyndte at hælde til styrbord.

16. I sin påtegning på rapporten har chefen for Fregateskadren tilsluttet sig korvettens opfattelse af årsagerne til uheldet.

Andre oplysninger

17. *Skibschefen*, har til kommissionen oplyst, at NIELS JUEL-klassen oprindelig var normeret med en mindre type motorbåd (O-båd), der af ham ukendte årsager blev udskiftet med den nuværende 6,5 m-motorbåd. Da denne båd lå meget let på vandet og derfor styrede dårligt, blev dens ror forlænget. OK mente, at det var sikkerhedsmæssigt betænkeligt at montere slippeapparatet bag mandehullet. I alle fartøjer, han havde haft lejlighed til at se, var betjeningspersonnellets opholdssted agten for forreste og foran for agterste slippeapparat. Når man i korvetten trods dette forhold lod forreste mand opholde sig i mandehullet, var dette af hensyn til en hurtig og sikker betjening af slippeapparatet. Skibschefen understregede, at hensynet »til en sikker og hurtig betjening af slippeapparatet«, dækker over alvorlige overvejelser med en meget vanskelig adgang til forreste mandehul – uden at have forreste hagegast i mandehullet. Det er herunder konstateret, at selv i ganske ringe sø har det lille, ranke fartøj så kraftige bevægelser, at det er yderst vanskeligt og ganske farligt at smyge sig på plads i mandehullet for udhugning af den kraftige blok. Skibschefen fremhævede, at den anvendte procedure ikke skyldtes manglende viden eller agtpågivenhed i besætningen i overensstemmelse med godt sømandskab, men alene et ønske om mest forsvarligt at kunne anvende det medgivne fartøj, som er af en mindre hensigtsmæssig konstruktion med forreste mandehul placeret foran for forreste slippehage.

18. *Næstkommanderende*, har til kommissionen oplyst, at fartøjets ror ved hejsning og affiring passerede gelænderet i ringe afstand. På dagen for ulykken havde motorbåden været i vandet og var hejst igen. Fartøjsskibsføreren havde under sin sidste manøvre anvendt ror til bagbord, men havde under hejsningen drejet rattet så meget til styrbord, som han mente svarede til midtskibs ror. Da fartøjet atter sættes ud, trådte roret på gelænderet, hvorved der kom slæk på forhåndskæden agter. NK mente ikke, det var praktisk muligt at lade forgasten opholde sig på motorbådens fordæk, da det ville besværliggøre betjeningen af slippeapparatet, men at det – selvom det var sikkerhedsmæssigt betænkeligt – fortsat var nødvendigt at holde forgasten i mandehullet under hele operationen.

19. Styrbords motorbåd i NIELS JUEL-klassen er en 6,5 m motorbåd. Slippeapparatet er et modificeret Jul. Christensens slippeapparat. Mandehullet i motorbådens fordæk er anbragt umiddelbart foran for slippeapparatet. Davidarrangementet er af typen DAVIT COMPANY, type ND, og oprindelig konstrueret til at bære en O-båd. Denne båd er af forskellige årsager udskiftet med ovennævnte 6,5 m motorbåd med deraf følgende nødvendige ændringer, uden at dette er reflekteret i det til skibet udleverede oplysningsmateriale. Da 6,5 m motorbåden viste sig at have dårlige styreegenskaber, blev roret gjort dybere, hvilket medførte, at underkant af ror ved udsætning og hejsning passerede tæt forbi scepter i søgelænder. For at sikre en større passageafstand mellem ror og søgelænder var det af SMK planlagt at ændre gelænderet ved lejlighed.

Skadeopgørelse

Personskade

20. Motorbådens forgast pådrog sig læsioner i venstre side af brystet samt brækkede begben.

Materielskader

21. Korvetten:
- Agterste fartøjsdavid beskadiget i underpart
 - finger til støtte af fartøj bøjlet.
- Motorbåd, MB nr. 654:
- Forreste slippeapparat med stivholt beskadiget
 - flænge i fordæk

- beskadiget karm til mandehul
- 2 huller i klædning agter om bagbord
- agterste stivbolt med slippeapparat beskadiget
- evt. skader på rorarrangement.

22. Udgifterne i forbindelse med udbedring af ovennævnte skader er af Søværnets Materielkommando anslået til ialt kr. 40.000,-.

Kommissionens vurdering.

23. Det er kommissionens opfattelse, at uheldet ud fra de i rapporten fremkomne oplysninger og de af kommissionen senere indhentede supplerende oplysninger, foreligger fuldt belyst. Kommissionen finder endvidere, at der er god overensstemmelse mellem oplysningerne og deler derfor skibets opfattelse af, at motorbådens ror under udsætning trådte på agterste søgelænder. Herved stoppede dens agterende så meget i sit udløb, at der kom slæk på agterste løber, hvilket medførte, at løfteøjet kunne frigøres fra slippeapparatet, og motorbåden svampede agterenden. Forreste mand i motorbåden, der stod klar til at foretage udhugning og betjening af slæber i mandehul foran forreste slippeapparat, kom derved i klemme mellem forreste løber og stævn.

24. Kommissionen kan ikke anføre nogen endegyldig årsag til, at løfteøjet kunne passere forholdsvis uhindret ud mellem slippehagens næb og stopperne, men hælder til den anskuelse, at løfteøjet, da der kom slæk på løberen, har lagt sig delvis i bekneb mellem slippehagens næb og stopperne. Da der ved bådens hældning mod styrbord atter er kommet træk på løberen, har løfteøjet på grund af den kraftige og skæve belastning forholdsvis let ladet sig trække ud af slippeapparatet, hvilket bekræftes ved bøjningen af den ene pal.

25. Kommissionen har ikke fundet holdepunkter for antagelser om, at egentlige betjeningsfejl har fundet sted. Dæksofficeren, der var vagtchef, ledede øvelserne. Rorets stilling må ved udsætningen have været nærlig midtskibs, da det ved sammenstødet med gelænderet løb hurtigt i borde, Kommissionen finder det sikkerhedsmæssigt betænkeligt og ikke i overensstemmelse med godt sømandskab, jf. ovenfor citerede afsnit af »Håndbog i Sømandskab«, at noget besætningsmedlem opholder sig mellem fartøjets stæve og løberne fra daviderne. Kommissionen finder det dog forståeligt – specielt på baggrund af de skibschefen i pkt. 17 fremsatte oplysninger – at man i korvetten af hensyn til en hurtig og sikker betjening af slippeapparatet og slæberen lod forgasten forblive i mandehullet til trods for den udsatte placering foran for løberen.

26. Uanset ovenstående er kommissionen af den opfattelse, at fremtidige procedurer for udsætning og hejsning af her omhandlede fartøjer må indeholde direktiver om, at alt personel i fartøjet skal opholde sig mellem løberne og støtte sig til drengene under den egentlige hejsning og affiring, hvilket i det foreliggende tilfælde kunne have forhindret, at to andre af besætningsmedlemmerne faldt udenbords, da fartøjets agterende svampede.

Konklusion.

27. Det er kommissionens opfattelse, at uheldet ombord i korvetten, hvorved forreste mand kom i klemme mellem slippeapparatet og forstævn, skyldtes, at motorbådens ror under udsætning trådte på agterste søgelænder, hvorved der kom slæk på løberen. Da løberen atter totnede, blev agterste løfteøje bragt ud af indgreb med slippeapparatet, og motorbåden svampede agterenden.

28. Selv om kommissionen anser det for sikkerhedsmæssigt betænkeligt, finder kommissionen det på grund af fartøjets konstruktion dog forståeligt, at forreste mand opholdt sig mellem slippeapparat og forstævn under affiringen af fartøjet.

29. I den givne situation og under de givne forhold finder kommissionen ikke, at uheldet kan bebrejdes nogen person.

Afsluttende bemærkninger.

30. Kommissionen skal på baggrund af uheldets alvorlige karakter henlede Inspektøren for Søværnets opmærksomhed på den uhensigtsmæssige anbringelse af forreste mandehul i 6,5 m motorbåde, idet dette er placeret foran slippehagen. Betjeningspersonel, der opholder sig i forreste mandehul under hejsning og affiring vil derfor være sikkerhedsmæssigt udsat i tilfælde af, at motorbådens agterende svamper. En eliminering af denne risiko medfører imidlertid en ombygning af to bådtyper. Dersom en sådan ombygning ikke anses for gennemførlig, er det kommissionens opfattelse, at der ikke bør opholde sig personel i forreste mandehul under affiring og hejsning med mindre tvingende årsager nødvendiggør dette.

Tilsvarende placering af forreste mandehul findes i 9,1 m motorbåde.

31. Som det fremgår af sagen, har kommissionen bemærket, at der for så vidt angår fartøj og davidarrangement, er uoverensstemmelser mellem de fysiske forhold ombord og det skibet medgivne oplysningsmateriel. Kommissionen skal opfordre til, at der finder en revision og ajourføring sted af oplysningsmateriellet.

32. Kommissionen har endvidere bemærket, at søgelændere under motorbåde i korvetter af NIELS JUEL-klassen er ændret, og at stoppepaler på slippehager i 6,5 m motorbåde er udskiftet med ny type, hvorved lysning mellem slippehagens næb og stoppepal er blevet væsentligt reduceret. Endvidere er løfteøjerne i korvetten udskiftet til løfteøjer af anden og sværere type svarende til løfteøjerne i øvrige af NIELS JUEL-klassens enheder.

Sagens afgørelse.

Inspektøren for Søværnet har til skibschefen og vagtchefen udtalt:

Jeg kan tilslutte mig Søværnets Havarikommissions vurdering og konklusion og finder således, at uheldet ombord i PETER TORDENSKIOLD, hvorved forreste mand kom i klemme mellem slippeapparatet og forstævn, skyldtes, at motorbådens ror under udsætning trådte på agterste søgelænder, hvorved der kom slæk på løberen. Da løberen atter totne, blev agterste løfteøje bragt ud af indgreb med slippeapparatet, og motorbåden svampede agterenden.

Jeg anser det ligeledes for sikkerhedsmæssigt betænkeligt, men på grund af fartøjets konstruktion forståeligt, at forreste mand opholdt sig mellem slippeapparat og forstævn under affiringen af fartøjet og finder ikke i den givne situation og under de givne forhold at uheldet kan bebrejdes nogen person. Desuagtet vil eskadrerne iagttage, at alt personel i fartøjer forholder sig som af kommissionen i pkt. 26. anført under den *egentlige* hejsning og affiring, medmindre særligt tvingende omstændigheder kræver at personel herunder opholder sig i forreste mandehul, jf. i øvrigt rapportens pkt. 10.

Jeg har bemærket mig kommissionens afsluttende bemærkninger, af hvis pkt. 32 fremgår de umiddelbare tiltag, der er foranlediget af uheldet.

Jeg skal henlede Chefen for Søværnets Materielkommando på det i rapportens pkt. 30 og pkt. 31 anførte vedrørende materielmæssige forhold, og skal på baggrund af uheldets alvorlige karakter anmode Chefen for Søværnets Materielkommando om i samarbejde med Søværnets Taktikinspektør at lade vurdere de tekniske muligheder for i fartøjers konstruktion at opfylde de i »Håndbog i Sømandskab« (jf. rapportens pkt. 10) fastsatte regler for udsætning af fartøjer, ligesom jeg skal anmode Chefen for Søværnets Materielkommando om at lade en revision og ajourføring af oplysningsmaterialet foretage.

Jeg forventer at blive holdt underrettet om sagens gang.

Jeg agter herudover ikke at foretage videre i sagen.

3. Dykkeruheld ved Søværnets Frømandskorps

Situation

1. Under dykning i Østersøen på skibsvrag ND 142 BIRGIT EHLERS torsdag 26 JAN 1984, mistede en løjtnant ved Søværnets Frømandskorps (FKP) bevidstheden, da han ved dykningens afslutning hang fast ved vraket og havde opbrugt sin luft, inden han kom fri.

Kommissionens vurderingsgrundlag

2. Kommissionens rapport er udarbejdet på grundlag af Søværnets Frømandskorps rapport med chefen for Undervandsbådseskadren's og Søværnets operative Kommando's påtegninger, samt på forklaringer afgivet af det implicerede personel.

Rapporteret hændelsesforløb.

3. Torsdag 26 JAN 1984 dykkede løjtnanten (DYK 1) og en konstabel (DYK 2) for at undersøge skibsvraget ND 142 BIRGIT EHLERS beliggende på positionen 54°55'01"N 13°00'00"Ø i Østersøen på 41 meters dybde.

4. DYK 1 var iført VIKING konstant volumen dragt og anvendte DRÄGER ATLANTIC 4000 apparat monteret med SECOR 200 reduktionsventil og lungeautomat.

5. DYK 2 var iført VIKING tørdragt og anvendte DRÄGER ATLANTIC 4000 apparat med DRÄGER 2 slange lungeautomat. Begge dykkere anvendte normal brille og opstigningsvest FENZY X-2.

6. Planlagt dykketid var 20 minutter, med en effektiv arbejdstid ved vraket på ca. 10 minutter.

7. Dykkerlederen (DYKLD), en oversergent fra frømandskorpset var fra tidligere dykninger til vraket vidende om, at et fiskenet vanskeliggjorde adgangen til styrehuset, hvorfor han inden dykningen indskærpede for de 2 dykkere, at de skulle passe meget på net og tovværk.

8. Formålet med dykningen var at undersøge, om der var omkomne besætningsmedlemmer i vraket.

9. Dykkerens opgave var at forsøge at surre fiskenettet sammen til en »pølse« og fastgøre dette til vrakets lønning, for derefter at forsøge at komme ind i styrehuset.

10. Kunne det ikke lade sig gøre at surre nettet, så de kunne komme ind i styrehuset, skulle de i stedet undersøge maskinrummet og fordækket.

11. En orlogskutter af BARSØ-klassen fungerede som dykkeplatform, og dykningen blev udført ved hjælp af en åben dykkerklokke.

12. For at undgå, at klokken under nedfiringen ramte vraket, gik DYK 1 ned ad et bøjereb, der var fastgjort til vraket. DYK 2 opholdt sig i klokken under nedfiringen.

13. Under nedfiringen var de 2 dykkere indbyrdes forbundet med en line. Da dykkerne var nede, blev linen bundet til vraket og klokken. Derefter gik DYK 2 fra klokken ud til DYK 1 ved vraket. Denne del af dykningen forløb uden problemer, og de 2 dykkere svømmede nu hen mod styrehuset.

14. DYK 2 skulle holde øje med tiden. Sigtbarheden ved vraket var ca. 1 meter.

15. DYK 1 forsøgte at fjerne nettet fra styrehuset, medens DYK 2 lyste for ham. Det var nu meningen, at DYK 1 skulle holde nettet væk fra døren til styrehuset, medens DYK 2 åbnede døren.

16. Inden dykkerne var færdige med dette arbejde opdagede DYK 2, at tiden var gået, og han gjorde DYK 1 opmærksom på, at de skulle tilbage til klokken, hvorefter han selv svømmede tilbage til klokken. Da DYK 2 var tilbage i klokken, opdagede han, at DYK 1 ikke var kommet tilbage. Han rapporterede straks dette til DYKLD, der straks gav ham besked på at gå tilbage til vraket og lede efter DYK 1.

17. Da DYK 1 havde fået besked på af DYK 2, at tiden var udløbet, opdagede han, at han sad fast i nettet, og at han havde opbrugt sin luft. Han aftog nu sit apparat. Under dette arbejde fik han fyldt sin brille med vand. Straks efter besvimelede han på grund af iltmangel.

18. Da DYK 2 kom tilbage til vraket, fandt han DYK 1 siddende fast i nettet med kuglen, der anvendes til at lukke luft ud af opdriftsvesten. DYK 2 skar straks DYK 1 fri, hvorpå sidstnævnte straks steg op til overfladen, da han efter at have aftaget sit apparat havde positiv opdrift.

19. DYK 1 kom til overfladen med hovedet nederst. Han blev straks samlet op af sikkerhedsbåden og bragt ombord i orlogskutteren, hvor han straks blev ført til dekompressionskammeret og rekomprimeret til 50 m VS, hvorefter han kom til bevidsthed.

20. Dykkerskolen var blevet alarmeret, og den videre behandling af DYK 1 blev foretaget i samråd med dykkerlægen.

21. DYK 1 var i den omhandlede periode fungerende chef for Søværnets Frømandskorps.

Supplerende oplysninger.

Forklaringer.

22. CH FKP forklarede overfor SHK, at FKP havde haft nogle uheld, der kunne tilskrives manglende buddy-line, og at den tidligere uvilje mod at anvende buddy-line var ved at vende sig til en mere positiv holdning. Den overvejende del af FKP kan nu se nødvendigheden af at anvende buddy-line. Efter CH FKP opfattelse kan man kun undlade brugen af buddy-line i situationer, hvor der står menneskeliv på spil.

23. DYKLD forklarede, at der ved tidligere dykninger på vraket havde været god undervandssigt. Han regnede derfor med, at sigtbarheden stadig var god, og at det – henset til den store risiko for at hænge fast i nettet eller andre forhindringer – var bedst at dykke uden buddy-line.

24. DYKLD kunne ikke mindes, at han af DYK 2 havde fået melding om den ringe sigt ved vraket. Havde han fået meldingen om, at sigten var mellem 0,5 og 1 m, ville han straks have afbrudt dykningen, da grænsen for sigten ved den slags dykninger er 2-3 m.

25. DYK 1 forklarede, at man ikke brugte livline på grund af dybden, og fordi der var 2 dykkere nede. Med hensyn til buddy-line forklarede DYK 1, at der ved tidligere dykninger havde været ca. 5 m sigt, så de 2 dykkere hele tiden havde øjenkontakt. Dette sammeholdt med faren for at hænge fast i nettet, samt at dykkerne kunne arbejde mere frit uden buddy-line, fik ham til at tage beslutningen om at dykke uden.

26. DYK 1 kunne ikke forklare, hvorfor han ikke straks beordrede buddy-line på, eller afbrød dykningen, da det viste sig, at sigtbarheden kun var ca 0,5-1 m.

27. Videre forklarede DYK 1, at han, da han var kommet ned og var kommet i gang med dykningen, kontrollerede trykket i flaskerne. Trykket var nu 80 bar, og da der havde været problemer med ventilen til reserveluften, ville han checke reserveluften, men da hans livrem ikke var spændt stramt nok, kunne han ikke nå ventilen til reserveluften.

28. Vedrørende situationen, da DYK 1 sad fast i nettet, og DYK 2 gav ham besked på at gå tilbage til klokken, forklarede DYK 1, at DYK 2 misforstod ham, da han ved at pege om bag ryggen på sig selv prøvede at gøre DYK 2 opmærksom på, at han sad fast i nettet. DYK 1 fik i første omgang fat i benene på DYK 2, der vendte sig om og så på DYK 1. DYK 1 gav slip på DYK 2 og gjorde igen samme tegn ved at pege om bag sin ryg. DYK 2 misforstod igen tegnet og svømmede væk.

29. Endelig forklarede DYK 1, at han ikke forsøgte at åbne for reserveluften, da han tog sit apparat af i forsøg på at frigøre sig.

30. DYK 2, forklarede, at når der er dårlig sigt, kan man nemt komme til at hænge i, hvis man bruger buddy-line. Hvis man ikke bruger buddy-line, og den ene dykker sidder fast, kan den anden hurtigere og nemmere befri ham.

31. DYK 2 opfattede DYK 1 tegn, da han pegede på sin ryg for at vise, at han sad fast, som et »OK« signal. Signalet blev givet i meget ringe sigt og med store vanter på.

32. DYK 2 forklarede videre, at da DYK 1 på et tidspunkt havde fat i ham, vendte han sig om, og DYK 1 gav igen samme tegn over skulderen, og DYK 2 opfattede det igen som »OK« signal og svømmede tilbage til klokken.

33. *Dykkerlægen* fandt, at DYK 2, under de foreliggende omstændigheder, valgte eneste mulige metode, da han skar DYK 1 fri og lod ham stige hurtigt til overfladen. Metoden indebar en stor risiko for lungesprængning, men der kunne ikke peges på andre og sikrere metoder. Han var af den opfattelse, at der efter DYK 1 blev skåret fri af nettet, blev handlet hurtigt og korrekt af alle implicerede, og at der kun var en meget lille margen for at redde DYK 1.

Bestemmelser, håndbøger m.v.

34. CHS BST 184-1 Bestemmelser for dykning i Søværnet.

Fra ovennævnte bestemmelse skal følgende citeres:

» ...

Dykkerofficerer.

7. Ved dykkerofficer forstås den officer, der for tjenestestedets chef fører tilsyn med alle hold vedrørende dykning.

Dykkerleder.

8. Ved dykkerleder forstås den dykker, der leder og har ansvaret for alle afgørelser i forbindelse med dykning.

Stand-by dykker

9. Ved en stand-by dykker forstås en dykker, der kan dykke til den dybde, der arbejdes på og er iklædt og klar til øjeblikkelig redningsaktion.

Lineholder.

10. Ved en lineholder forstås den person, der holder forbindelse med dykkeren ved hjælp af livline.

...

Livline.

14. Ved en livline forstås sikkerhedsforbindelse mellem dykker og overflade.

Buddy-line.

15. Ved en buddy-line forstås en kort mellemline (2-3 m) fra dykker til dykker.

Bundtov.

16. Ved et bundtov forstås en solid line forankret til bunden, ved hjælp af hvilken dykkeren kan foretage ned- og opstigning.

....

Arbejdsdykninger.

18. Ved arbejdsdykning forstås dykning, der beordres i forbindelse med udførelse af arbejder i vandet, der kræver dykkerpåkledning. Arbejdsdykninger omfatter:

- Orienteringsdykninger, hvor dykkeren på basis af studie af tegninger og vejledt af teknisk personel gør sig nøje bekendt med skibsbundens udseende og form og indprenter sig placering af forskellige undervandskomponenter,
- inspektionsdykninger, hvor dykkeren indhenter oplysninger om skibsbundens og komponenternes tilstand,
- opgavedykninger, hvor dykkeren udfører eftersøgning og arbejde, samt
- tendertjeneste og behandling i tryktank.

...

Almindelige bestemmelser

21. Dykkerofficeren skal så vidt muligt være dykkeruddannet og bør normalt fungere som dykkerleder.

22. Dykkerlederens uddannelse eller genoptræning skal være mindre end 5 år gammel.

23. Dykkerlederen er normalt den af tjenestestedets dykkere, der er ældst efter den militære rækkefølge, medmindre en anden kvalificeret person udpeges hertil.

24. Dykkerlederen kan lede arbejdet fra land eller skib. Han kan undtagelsesvis selv deltage i dykning, men i så tilfælde skal han udpege en stedfortræder, der nøje er instrueret i opgaven. Forinden en dykning udføres, skal dykkerlederen i detaljer gennemgå denne med

sit personel. Inden arbejdet udføres, skal dykkerlederen forvisse sig om, at alt materiel, der kan komme i anvendelse i en nødsituation, er klar til brug.

25. Stand-by dykkeren skal benytte livline, når han går til undsætning.

26. Lineholderen skal være forsvarligt instrueret og må ikke varetage andre funktioner, så længe dykning pågår. Han skal opholde sig nærmest muligt ved dykkestedet.

27. Livline skal benyttes ved alle dykninger med undtagelse af nedennævnte tilfælde:

– Når to dykker sammen og er forbundet med buddy-line.

– ved undervandssløbning og

– ved skindykning.

...

Sikkerhedsbestemmelser

Dykkerdisciplin

31. Sikkerhed og effektivitet opnås kun under forudsætning af:

– At dykningen er godt planlagt,

– at dykkeren er i god fysisk og psykisk form,

– at materiellet er i god stand,

– at luftforrådet (åndemidler) findes i tilstrækkelige mængder og er fri for giftige stoffer,

– at tilførelsen af luft til dykkeren er rigelig,

– at signaler og tegn til dykkeren er klare og tydelige og

– at dykkeren ydes en fast og sikker hjælp.

....«

35. DYK 1 dykkerudstyr er senere fundet og bjærget, hvorefter det er blevet undersøgt på Søværnets Dykkerskole og fundet i orden. Luftflaskerne var helt tomme, så det var ikke muligt at undersøge luften. Men der er intet, der tyder på, at der har været problemer med selve luften.

Skadeopgørelse

Personskade

36. DYK 1 har været i overhængende livsfare, men er med det nu oplyste kommet fra uheldet uden varige mén.

Materielskade

37. Ingen.

Kommissions vurdering

38. Det er kommissionens opfattelse, at dykningen blev gennemført under tilsidesættelse af de elementære sikkerhedskrav og på flere måder i modstrid med CHS BST 184-1.

39. Planlægningen har været mangelfuld. Inden dykningen var det meningen, at dykkerne skulle forsøge at surre nettet fast til lønningen, således at døren til styrehuset blev fri. I stedet forsøgte DYK 1 at holde nettet, således at DYK 2 kunne komme ind i styrehuset. En metode, der efter kommissionens opfattelse indebar en stor risiko for, at nettet, der ikke var surret, kom løs fra DYK 1 og igen blokerede døren til styrehuset, medens DYK 2 opholdt sig der.

40. Kommissionen finder beslutningen om hverken at anvende buddy-line eller livline i modstrid med bestemmelserne herom, og denne beslutning må anses for den direkte årsag til uheldet. Begrundelsen for beslutningen om ikke at anvende buddy-line er uforståelig. Ved det farlige arbejde med at surre nettet og under forhold med en sigt på 0,5-1 meter, var det netop særdeles påkrævet, at de 2 dykkere ikke mistede kontakten med hinanden under dykningen. Der kan i denne forbindelse rejses kritik mod såvel DYKLD som mod de 2 dykkere. DYK 1, som var fungerende chef for Søværnets Frømandskorps og dermed også dykkerofficer i den aktuelle periode, burde under ingen omstændigheder have accepteret en sådan beslutning.

41. Kommunikationen mellem de 2 dykkere indbyrdes og mellem dykkere og DYKLD har været for lemfældig. Kommissionen finder det især kritisabelt, at DYK 1 ikke anvendte det korrekte faresignal (store viftende armbevægelser) i stedet for blot at pege over sin skulder med et tegn, som nemt kan forveksles med »OK« signalet.

42. Kommissionen har konstateret og finder det kritisabelt, at DYK 1 under klargøringen til dykningen ikke har spændt sit apparat ordentligt fast, så han kunne nå ventilen til reserveluften, og senere da han opdager fejlen og med kun 80 bar på flaskerne, ikke straks søger tilbage til klokken og får rettet fejlen eller afbryder dykningen.

43. Kommissionen finder det ligeledes kritisabelt, at DYK 1, der samtidig var dykkerofficer, ikke straks afbrød dykningen, da han opdagede, at sigtbarheden kun var 0,5-1 m.

44. DYK 2 handlerer, da han fandt DYK 1 bevidstløs og uden apparat, hængende fast i nettet ved vraket, var korrekte og den eneste mulighed i den foreliggende situation, omend den indebar en stor risiko for, at DYK 1 ville få beskadiget lungerne.

45. Det ville under de givne omstændigheder have været på det nærmeste umuligt for DYK 2 at bringe DYK 1 tilbage til klokken, og der begynde genoplivning af ham.

Konklusion.

46. Kommissionen finder, at DYK 1, der i den aktuelle periode var fungerende CH FKP, har handlet uansvarligt og på en lang række punkter tilsidesatte sikkerhedsmæssige foranstaltninger, og derved bragte sit eget og andres liv i fare.

47. Det er kommissionens opfattelse, at det kan bebrejdes DYK 2, at han tilsidesatte bestemmelsen om brugen af buddy-line og dykkede uden.

48. Kommissionen finder det kritisabelt, at DYKLD ikke forlangte, at dykkerne var forbundet til hinanden med buddy-line under dykningen.

Afsluttende bemærkninger.

49. CH FKP forklarede overfor SHK, at en tidligere tendens til at undlade brugen af buddy-line var ved at ændre sig, men da denne sag tyder på det modsatte, finder kommissionen, at der kan være grund til generelt overfor FKP at indskærpe nødvendigheden af at overholde gældende sikkerhedsbestemmelser og herunder især bestemmelsen om brugen af buddy-line.

Sagens afgørelse.

Inspektøren for Søværnet har til chefen for Søværnets Frømandskorps samt til daværende fungerende chef for Frømandskorpset, dykkerofficer og dykker 1 udtalt:

Chefen for Frømandskorpset:

Jeg kan tilslutte mig Søværnets Havarikommissions vurdering, konklusion og afsluttende bemærkninger og skal derfor, og efter samråd med Marineauditøren, pålægge kaptajn-løjtnanten, som chef for Søværnets Frømandskorps, overfor dykkelederen, at udtrykke min misbilligelse af, at bestemmelsen om brugen af buddy-line og livline blev tilsidesat.

Jeg har i særlig skrivelse til den daværende fungerende chef for Frømandskorpset, udtrykt min alvorlige misbilligelse af, at løjtnanten, som dykkerofficer og dykker 1, har tilsidesat sikkerhedsmæssige foranstaltninger og derved bragt sit eget og andres liv i fare.

På baggrund af kommissionens afsluttende bemærkninger samt tidligere indskærpelse (jf. sag Andre Uheld nr. 77 SHK Årsberetning 1981) skal jeg, efter samråd med Marineauditøren, overfor kaptajn-løjtnanten, som chef for Søværnets Frømandskorps, alvorligt indskærpe, at alle gældende sikkerhedsbestemmelser, herunder bestemmelsen om brugen af buddy-line og livline, skal overholdes.

Jeg agter ikke at foretage videre i sagen.

Daværende fungerende chef for Frømandskorpset, dykkerofficer og dykker 1:

Jeg kan tilslutte mig Søværnets Havarikommissions vurdering, konklusion og afsluttende bemærkninger og skal efter samråd med Marineauditøren overfor løjtnanten, som daværen-

de fungerende chef for Frømandskorpset, udtrykke min alvorlige misbilligelse af, at løjtnanten som dykkerofficer og dykker 1 har handlet uansvarligt og tilsidesat sikkerhedsmæssige foranstaltninger og dermed bragt Deres eget og andres liv i fare.

Jeg har i særlig skrivelse pålagt chefen for Søværnets Frømandskorps overfor dykkerlederen at udtrykke min misbilligelse af, at bestemmelsen om brugen af buddy-line og livline blev tilsidesat samt overfor korpset alvorligt at indskærpe, at gældende sikkerhedsbestemmelser, herunder bestemmelsen om brugen af buddy-line og livline, overholdes.

Jeg agter ikke at foretage videre i sagen.

Fortegnelse over de i årsberetningerne 1960-84 indeholdte havari- og skadesager

Kollisioner

	Års- beretning	Pag.
1. Kollision mellem fregat og trawler ved Færøerne.	1960	10
2. Depotskibs kollision med handelsskib i Kronløb, Københavns havn.	1960	13
3. Motortorpedobåds kollision med egen LU-torpedo.	1960	18
4. Kollision mellem 2 motortorpedobåde i farvandet nord for Fyn.	1960	21
5. Kollision mellem 2 orlogskuttere ud for Marinestation Grønnedal.	1961	5
6. Kollision mellem 2 minestrygere (VIG-kl) i Kieler Fjord, Tyskland.	1963	5
7. Kollision mellem 2 motortorpedobåde i farvandet ud for Nymindes- gab.	1963	10
8. Kollision mellem fregat og svensk fiskefartøj i den ydre Oslo- fjord.	1963	14
9. Kollision mellem motortorpedobåd og norsk fiskefartøj ved Stavanger, Norge.	1963	18
10. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) kollision med Hjemmeværns- kutter NW for Anholt.	1967	5
11. Kollision mellem to torpedobåde i Isefjorden.	1967	8
12. Kollision mellem to torpedobåde i Sundet.	1968-69	7
13. Undervandsbåds kollision med svensk kutter i Skagerak.	1968-69	11
14. Kollision mellem korvet og fiskekutter i Kattegat.	1970-71	5
15. Torpedobåds kollision med sandpumper, Københavns Havn.	1970-71	12
16. Torpedobåds kollision med civil tankbåd, Københavns Havn.	1970-71	26
17. Fægebåds kollision med rutebåd, Københavns Havn.	1972-73	9
18. Kollision mellem to torpedobåde.	1974	5
19. Undervandsbåds kollision med torpedo.	1974	8
20. Kollision mellem dansk og belgisk minestryger.	1975	5
21. Kollision mellem korvet (TRITON-kl) og undervandsbåd (DELFINEN-kl).	1977	5
22. Kollision mellem orlogskutter (BARSØ-kl) og handelsskib.	1978	5
23. Kollision mellem to minestrygere (SUND-kl)	1982	5
24. Kollision mellem minestryger (SUND-kl) og hjemmeværnskutter (MHV 80-kl)	1982	17
25. Inspektionsskib (BESKYTTEREN-kl) kollisionsskades under op- hold i Thorshavn havn	1983-84	11

Påsejlinger

1. Fregats beskadigelse af stævnen under tillægsmanøvre i Thors- havn, Færøerne.	1960	25
2. Fregats beskadigelse af egen skibsside under tillægsmanøvre på Holmen.	1960	27
3. Fregats beskadigelse af egen stævn samt skibsside på tankskib ved påsejling af dette i Lamlash bugten, Skotland.	1960	29
4. Patruljebåds (WILLEMOES-kl) grundberøring og beskadigelse af et i Vejle havn fortøjet motorskib.	1960	31

	Års- beretning	Pag.
5. Minelæggers (VINDHUNDEN-kl) beskadigelse af pullert i Århus havn.	1960	34
6. Fregats påsejling af Solmundefjord olieka i Skålefjord.	1960	36
7. Destroyers påsejling af dansk depotskib på Lissabon Red, Portugal.	1960	38
8. Patruljebåds (WILLEMOES-kl) tab af anker ved afgang fra Avernakke Pynt Bro.	1960	42
9. Motortorpedobåds påsejling af havnemolen i Agersø Havn.	1960	44
10. Motortorpedobåds påsejling af anlægsbro på Flådestation København.	1961	11
11. Bevogtningsfartøjs (NÆS-kl) påsejling af mole i Spodsbjerg Havn.	1961	11
12. Korvets påsejling af fregat, fyrinspektionsskib og flydedok IV under havnemanøvre på Holmen.	1962	13
13. Fregats påsejling af bropille ved Limfjordsbroen, Aalborg.	1962	5
14. Minelæggers påsejling af vestre molehoved i Kronløb, Københavns Havn.	1962	8
15. Korvets påsejling af duc d'Albe i Flådens Leje ud for Bradbænken.	1962	15
16. Fregats påsejling af flydedok IV i Flådens Leje.	1962	17
17. Minelæggers beskadigelse af kaj i Flådestation Frederikshavn.	1962	20
18. Fregats påsejling af kaj i Holbæk Trafikhavn.	1962	23
19. Orlogskutters påsejling af opankret russisk fiskefartøj i Fuglefjord, Færøerne.	1963	37
20. Ubåds påsejling af mole i Kielerfjord, Tyskland.	1964	5
21. Fregats påsejling af opankret sovjetisk trawler ved Falsterbo, Sverige.	1964	11
22. Motortorpedobåds påsejling af orlogskutter i Kongsøre Havn.	1964	30
23. Korvets påsejling af molehoved i Frederikshavn.	1965-66	7
24. Orlogskutters påsejling af en anden orlogskutter og kajanlæg i Frederikshavn.	1965-66	10
25. Skoleskibs påsejling af kaj i Hoek van Holland.	1965-66	13
26. Bevogtningsfartøjs påsejling af korvet i Flådehavn København.	1965-66	15
27. Opmålingsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af galease i Nakskov.	1967	11
28. Topedobåds påsejling af kaj i Flådehavn København.	1967	14
29. Minelæggers (FALSTER-kl) påsejling af kaj i Flådehavn København.	1967	17
30. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af svensk motorskib i Århus Havn.	1967	19
31. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj i Albert Dock, Leith.	1967	21
32. Depotskibs påsejling af kaj ved Torpedostation Kongsøre.	1967	23
33. Minelæggers (FALSTER-kl) påsejling af fyrstolpe, Flådehavn København.	1968-69	24
34. Korvets påsejling af bøj, Københavns Red.	1968-69	27
35. Torpedobåds påsejling af en anden torpedobåd nord for Sjælland.	1968-69	29
36. Torpedobåds påsejling af en anden torpedobåd i Kalundborg.	1968-69	31
37. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af tysk skib i Thorshavn.	1968-69	34

	Års- beretning	Pag.
38. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) påsejling af kaj i Stubbekøbing.	1968-69	36
39. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj i Thors- havn.	1968-69	38
40. Minestrygers (SUND-kl) påsejling af civilt skib i Århus.	1968-69	40
41. Torpedobåds påsejling af bøj i Isefjord.	1968-69	40
42. Depotskibs påsejling af kaj i Kongsøre.	1969-69	43
43. Torpedobåds påsejling af kaj, Flådehavn København.	1968-69	45
44. Depotskibs påsejling af kaj i Rønne.	1970-76	28
45. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af civilt skib i Thorshavn.	1970-71	30
46. Minelæggers (FALSTER-kl) påsejling af anden minelægger i Norge.	1970-71	32
47. Motorbåds påsejling af undervandsbåd, Kongsøre.	1970-71	34
48. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af slæbebåd, Flådehavn København.	1970-71	36
49. Depotskibs påsejling af kaj i Kongsøre.	1970-71	38
50. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af civilt skib i Thorshavn.	1970-71	41
51. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj, Flåde- station Frederikshavn.	1970-71	43
52. Minelæggers (FALSTER-kl) påsejling af kaj og pæl, Flådehavn København.	1970-71	46
53. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af civilt skib i Thorshavn.	1970-71	48
54. Korvets (TRITON-kl) påsejling af coaster i Næstved.	1972-73	11
55. Korvets (TRITON-kl) påsejling af mole i Frederikshavn.	1972-73	13
56. Orlogskutters påsejling af inspektionsskib i Sørvåg.	1972-73	16
57. Torpedobåds (FALKEN-kl) påsejling af sømærke i Isefjord.	1972-73	19
58. Undervandsbåds (NARHVALEN-kl) påsejling af depotskib.	1972-73	22
59. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) påsejling af kaj i Frederikshavn.	1974	10
60. Torpedobåds påsejling af kaj på Holmen.	1974	13
61. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj i Klaksvig.	1974	17
62. Depotskibs påsejling af kaj i Kongsøre.	1974	19
63. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af isskosse.	1974	21
64. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj i Kongsøre	1974	24
65. Inspektionsskibs påsejling af kaj i Thorshavn.	1975	7
66. Inspektionsskutters påsejling af fiskekutter.	1975	11
67. Torpedobåds påsejling af bøj ved Lygtepulle.	1975	13
68. Orlogskutters påsejling af kaj i Helsingør Havn.	1976	5
69. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af stenfisker- fartøj i Thorshavn.	1976	8
70. Skoleskibs (FALSTER-kl) påsejling af lystønde.	1976	10
71. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) påsejling af bøj.	1976	11
72. Minestrygers (SUND-kl) beskadigelse af stævn i Anholt Havn.	1976	14
73. Torpedobåds (SØLØVEN-kl) påsejling af torpedobåd (SØLØVEN-kl).	1976	16
74. Torpedobåds (FALKEN-kl) påsejling af tysk coaster i Køge Havn.	1976	19
75. Torpedobåds (WILLEMOES-kl) påsejling af kaj på Flådestation Frederikshavn.	1977	17
76. Inspektionsskibs påsejling af molehoved og duc d'Albe på Flådestation København.	1977	20

	Års-beretning	Pag.
77. Minestrygers (SUND-kl) påsejling af DAN-bøje.	1977	23
78. Minelæggers (FALSTER-kl) påsejling af kaj.	1980	5
79. Torpedobåds (WILLEMOES-kl) påsejling af anden torpedobåd.	1980	9
80. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj.	1980	13
81. Undervandsbåds (DELFINEN-kl) berøring af bøje.	1981	5
82. Inspektionsskibs (BESKYTTEREN-kl) påsejling af Langelinieka- jen.	1982	28

Grundstødninger eller -berøringer

	Års-beretning	Pag.
1. Fregats beskadigelse af skrue ved berøring af grunden under afgang fra Færingehavn, Grønland.	1960	46
2. Bevogtningsfartøjs (NÆS-kl) grundstødning i den gravede rende i Nakskov Fjord.	1960	49
3. Fregats grundstødning i Svendborg Sund.	1960	52
4. Bevogtningsfartøj (NÆS-kl) grundstødning i den gravede rende i Nakskov Fjord.	1960	55
5. Orlogskutters grundstødning ved Færinge Nordhavn, Grønland.	1960	57
6. Fregats grundstødning ved Færingehavn, Grønland.	1961	15
7. Bevogtningsfartøjs (NÆS-kl) grundstødning ved Odden havn.	1961	19
8. Korvets grundberøring ved den sydlige del af Middelgrund, Københavns Red.	1961	24
9. Orlogskutters grundstødning i skærgården N for Sukkertoppen, Grønland.	1962	29
10. Orlogskutters grundstødning ved Holsteinborg, Grønland.	1962	32
11. Orlogskutters grundstødning ved Frederikshaab, Grønland.	1962	37
12. Korvets grundstødning m.v. i Limfjorden ved Mou bro.	1963	41
13. Depotskibs grundstødning ved Maarodde i Svendborg Sund.	1963	46
14. Fregats beskadigelse af drivskrueerne ved Stollergrund, Eckernförde Fjord, Tyskland.	1963	49
15. Patruljebåds grundberøring i Rønne havn mellem Øernes Kaj og Søndre Pier.	1963	54
16. Patruljebåds (WILLEMOES-kl) grundstødning ved Kobberdyb.	1964	36
17. Minestrygers (SUND-kl) grundstødning ved Kobberdyb.	1964	49
18. Orlogskutters grundstødning i Julianehåbs havn.	1964	53
19. Motortorpedobåds grundstødning ved Horten, Norge.	1964	58
20. Motortorpedobåds grundstødning ved Kobberdyb.	1964	66
21. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring ved Bagenkop havn.	1964	71
22. Ubåds grundberøring på Middelgrund, Københavns Red.	1965-66	20
23. Orlogskutters grundstødning ved Saltholm.	1965-66	25
24. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i Sælhundeholm Løb, Limfjorden.	1965-66	28
25. Orlogskutters grundberøring i Grønland.	1965-66	31
26. Minestrygers (SUND-kl) grundstødning ved Gåsehage på Mols.	1965-66	34
27. Orlogskutters grundstødning og forlis ved Mjovanes, Færøerne.	1965-66	36
28. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) grundstødning på Klaksvig Red, Færøerne.	1967	25
29. Minelæggers (dykkerskib) grundstødning i Århus Bugt.	1967	30

	Års- beretning	Pag.
30. Minelæggers (LOUGEN-kl) grundstødning i Grønsund.	1967	32
31. Orlogskutters grundstødning i Sørvaagfjord.	1967	35
32. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) grundstødning i Skaalefjord, Færøerne.	1967	37
33. Fire torpedobådes grundberøring ved Kongsøre.	1967	41
34. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i den stockholmske skærgård.	1968-69	48
35. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring ud for Ebeltoft Havn.	1968-69	51
36. Undervandsbåds grundberøring på Lynæs Sand.	1968-69	53
37. Torpedobåds grundstødning på Kalkgrund, Kattegat.	1968-69	56
38. Torpedobåds grundstødning i Sjællands Odde Fægehavn.	1968-69	58
39. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundstødning i Lister Dyb.	1968-69	61
40. Torpedobåds grundberøring, Limfjorden vestlige del.	1968-69	64
41. Kongeskibets grundberøring i Nyt Løb, Grønsund.	1968-69	67
42. Minelæggers (FALSTER-kl) grundstødning i Svendborg Sund.	1970-71	51
43. Undervandsbåds grundstødning i Københavns Havn.	1970-71	54
44. Minelæggers (FALSTER-kl) grundberøring i Svendborg Sund.	1970-71	58
45. Undervandsbåds grundberøring i Kieler Fjord.	1970-71	61
46. Undervandsbåds grundberøring, Norge.	1970-71	63
47. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i Hestehoved Dyb.	1970-71	65
48. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i Smålandsfarvandet.	1970-71	69
49. Orlogskutters grundstødning, Grønland.	1970-71	73
50. Depotskibs grundberøring i Kongedyb.	1972-73	25
51. Kabelfartøjs grundstødning i Bøgestrømmen.	1972-73	28
52. Bevogtningsfartøjs grundberøring på Middelgrunden.	1972-73	31
53. Orlogskutters grundstødning i Grønsund.	1972-73	34
54. Inspektionsskutters (MÅGEN-kl) grundberøring i Turnorputfjorden.	1972-73	36
55. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i Svendborg Sund.	1972-73	39
56. Orlogskutters (Ø-kl) grundstødning og kollision med 2 pramme i Nordby.	1972-73	41
57. Øvelseskutters (SVANEN-kl) grundberøring i Præstø Løb.	1972-73	44
58. Øvelseskutters grundberøring på Venegrunde.	1974	27
59. Minelæggers (FALSTER-kl) grundberøring i Fakse Bugt.	1974	31
60. Inspektionsskutters (MÅGEN-kl) grundstødning i Sydlige Mågeløb.	1974	36
61. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring på Christiansø.	1974	39
62. Inspektionsskutters (MÅGEN-kl) grundberøring ved Motzfeldt Havn.	1974	41
63. Torpedobåds grundberøring i Draget.	1974	43
64. Undervandsbåds grundberøring i Korsfjorden.	1975	16
65. Bevogtningsbåds grundberøring ved Smørstakke Løb.	1975	19
66. Tankfartøjs grundberøring på Halskov Rev.	1975	21
67. Inspektionsskibs grundberøring N for Narssalik.	1975	24
68. Orlogskutters grundberøring i Bagenkop.	1975	27

	Års-beretning	Pag.
69. Torpedobåds grundberøring ved indsejlingen til Fejø.	1975	29
70. Orlogskutters (BARSØ-kl) grundberøring i Sundet Syd.	1976	21
71. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i Svendborg Sund.	1976	24
72. Undervandsbåd (DELFINEN-kl) grundberøring ved Torpedostation Kongsøre.	1976	26
73. Undervandsbåds (NARHVALEN-kl) grundberøring syd for Kongsøre Havn.	1976	29
74. Orlogskutters (BARSØ-kl) grundberøring i Søren Bovbjergs Dyb.	1977	25
75. Inspektionskutters (AGDLEK-kl) grundberøring i Svendborg Sund.	1977	28
76. Torpedobåds (WILLEMOES-kl) grundstødning i Limfjorden – Hals Barre.	1977	30
77. Inspektionskutters (AGDLEK-kl) grundberøring nord for Frederikshåb.	1978	9
78. Minelæggers (SUND-kl) grundstødning i Storstrømmen.	1978	12
79. Torpedobåds (SØLØVEN-kl) grundstødning syd for Saltholm.	1978	16
80. Inspektionskutters (TEISTEN-kl) grundberøring nordvest for Høyvig Holm.	1978	24
81. Færgebåds grundstødning i Lammefjorden.	1978	28
82. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) grundberøring på Laurs Rev.	1979	6
83. Minelæggers (FALSTER-kl) grundstødning i Boknafjord i Norge.	1979	10
84. Orlogskutters (BARSØ-kl) grundstødning i Svendborgsund.	1979	22
85. Undervandsbåds (DELFINEN-kl) grundberøring i Oslofjorden.	1979	25
86. Undervandsbåds (NARHVALEN-kl) grundstødning i Norge.	1979	31
87. Orlogskutters (BARSØ-kl) grundstødning på Løgstør Grunde.	1980	17
88. Bevogtningsbåds (Y-typen) grundberøring ved Sprogø.	1980	21
89. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) grundberøring i Nakskov Fjord.	1980	25
90. Orlogskutters (AGDLEK-kl) grundstødning ved Grønland.	1980	29
91. Orlogskutters (AGDLEK-kl) grundstødning ved Grønland.	1980	34
92. Torpedobåds (WILLEMOES-kl) grundstødning ud for Hundested Havn.	1981	10
93. Orlogskutters (AGDLEK-kl) grundstødning ud for Hundested Havn.	1981	15
94. Bevogtningsbåds (Y-typen) grundstødning ved Egholm Hage.	1982	31
95. Bevogtningsbåds (Y-typen) grundstødning på Fanø Sandende.	1982	36
96. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring på Middelgrund, Sundet.	1982	41
97. Torpedobåds (WILLEMOES-kl) grundberøring i Hollænderdyb.	1983-84	18
98. Torpedobåds (WILLEMOES-kl) grundberøring i Knebel Vig.	1983-84	23
99. Minelæggers (FALSTER-kl) grundberøring på stenpullen Albatros	1983-84	29
100. Orlogskutters (BARSØ-kl) grundstødning i Svendborgsund.	1983-84	36

Tekniske havarier

1. Tankfartøjs motorhavari.	1972-73	46
2. Kommunikationssvigt i ubåd (NARHVALEN-kl) med efterfølgende SUBMISS/SUBSUNK.	1972-73	48
3. Havari på gear og kraftturbine i fregat (PEDER SKRAM-kl).	1972-73	53
4. Havari på trykleje i torpedobåd.	1972-73	56
5. Undervandsbåds uheld med afblænding af skrogennemføring.	1972-73	57
6. Torpedobåds (SØLØVEN-kl) havari på Center Vee Gear.	1972-73	61

	Års- beretning	Pag.
7. Torpedobåds (FLYVEFISKEN-kl) havari på hovedmotor.	1972-73	63
8. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på hovedmotor.	1972-73	65
9. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på generator.	1972-73	67
10. Saltvandsindtrængen i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1972-73	68
11. Torpedobåds (SØLØVEN-kl) havari på luftindtag.	1972-73	70
12. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på hovedmotor.	1972-73	72
13. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på generator.	1972-73	74
14. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) vandfyldning af rum.	1972-73	75
15. Undervandsbåds (DELFINEN-kl) havari på dieselmotor.	1972-73	77
16. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på hejsearrangement til stb. motorbåd.	1974	45
17. El-ulykke på radiostationen i minelægger (FALSTER-kl).	1974	47
18. Sprængning af trykluftmanometer i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1974	49
19. Havari på hovedmotor i minelægger (LANGELAND-kl).	1975	51
20. Havari på hovedmotor i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1974	53
21. Inspektionsskutters havari på styremaskine.	1975	31
22. Optrykning af tanktop i minelægger.	1975	38
23. Vand i smøreolien i minestryger.	1975	39
24. Havari på hovedturbine i torpedobåd.	1975	43
25. Motorstop i kabelminelægger.	1975	46
26. Havari på Rover turbine i torpedobåd.	1975	48
27. Havari på Rover turbine i torpedobåd.	1975	50
28. Brand i minelæggers (FALSTER-kl) radiatorum 2.	1976	31
29. Havari på generator H i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1976	33
30. Formodet tilstedeværelse af vand i smøreolien på hovedgear i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1976	35
31. Havari på styrbords hovedmotor i korvet (TRITON-kl).	1976	37
32. Vandfyldning i aksefgang i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1976	39
33. Materielskade på hovedmotor H 4 i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1976	42
34. Beskadigelse af forreste dybderor på undervandsbåd (NARHVALEN-kl).	1976	44
35. Havari på SSS-koblinger i torpedobåd (WILLEMOES-kl).	1976	46
36. Havari på dybderor i undervandsbåd (NARHVALEN-kl).	1976	49
37. Brand i minelæggers (FALSTER-kl) styrbords motorbåd.	1977	33
38. Fejljustering af hovedmotor i bevogtningsfartøj (DAPHNE-kl).	1977	35
39. Havari på El-fremdrivningsmotoren i undervandsbåd (NARHVALEN-kl).	1977	39
40. Sprængning af højtryksmanometer i undervandsbåd (DELFINEN-kl).	1977	42
41. Vandindtrængen i 40 mm ammunitionsmagasin i korvet (TRITON-kl).	1977	44
42. Brand i artilleriradaranlæg i fregat (PEDER SKRAM-kl).	1978	33
43. Vandindtrængen i radarmast i undervandsbåd (DELFINEN-kl).	1978	35
44. Havari på vekselstrømsgenerator i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1978	37
45. Havari på bagbords generatorleje i undervandsbåd (NARHVALEN-kl).	1978	40

	Årsberetning	Pag.
46. Tæringer i tryksskrog i undervandsbåd (DELFINEN-kl).	1978	42
47. Brand i opbevaringsrum for ilt- og gasflasker i inspektionsskib (BESKYTTEREN-kl).	1978	44
48. Afskalning af glasfiberbeklædning i torpedobåd (SØLØVEN-kl).	1978	47
49. Brand i maskinrum i fregat (PEDER SKRAM-kl).	1979	35
50. Kortslutning i strømtavle og kortslutningsbrand i dieselgenerator i minelægger (FALSTER-kl).	1979	40
51. Dieselmotorhavarier i undervandsbåd (DELFINEN-kl).	1979	45
52. Frostsprængninger i orlogskutter (BARSØ-kl).	1979	53
53. Havari på dieselmotor i undervandsbåd (DELFINEN-kl).	1980	39
54. Undervandsbåds (DELFINEN-kl) havari på styrbord dieselmotor.	1982	46
55. Utæthed ved mandedæksel og fund af plasticpøs i Q-tank i undervandsbåd (DELFINEN-kl).	1982	48
56. Utilsigtet vandfyldning i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1983-84	40
57. Minelæggers (LANGELAND-kl) havari på begge hovedmotorer.	1983-84	43

Andre uheld

	Årsberetning	Pag.
1. Fregats beskadigelse af anker og ankerkæde i Julianehaab Havn, Grønland.	1960	59
2. Beskadigelse af depotskib og kajen ved Torpedostation Kongsøre.	1960	61
3. Fregats beskadigelse af skrueskærmlader foranlediget af wire i skrue under tillægsmanøvre i Godthåb Skibshavn, Grønland.	1960	67
4. Trosse i skruerne på Fregat under forlægning i Aberdeen Havn, Skotland.	1960	69
5. Fregats beskadigelse af kajen i Tveraa, Færøerne.	1960	71
6. Beskadigelse af lægter i Gent Havn, Belgien, foranlediget af korvet.	1960	73
7. Beskadigelse af lystfartøj i Næstved kanal foranlediget af korvet.	1960	75
8. Bevogtningsfartøjs (NÆS-kl) beskadigelse af bundgarn i Langelandsbælt.	1961	29
9. Beskadigelse m.v. fremkaldt af patruljefartøj ved Ven, Sverige.	1962	41
10. Beskadigelse af bevogtningsfartøj ved fralægningsmanøvre fra depotskib ud for Gudhjem.	1962	45
11. Legemsbeskadigelse af personel ombord i minestryger (SUND-kl) Anholt Havn.	1964	75
12. Motortorpedobåds havari i farvandet ved Bornholm.	1964	84
13. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på anker, Grønland.	1965-66	43
14. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af drivskrue i Bøgestrømmen.	1965-66	45
15. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af drivskrue på Slotshage, Lunkebugt.	1965-66	47
16. Korvets beskadigelse af buttelur i Århus Havn.	1967	47
17. Minelæggers (FALSTER-kl) påståede beskadigelse af civil motorbåd på Københavns Red (jf. nr. 25).	1967	48
18. Torpedobåds beskadigelse af drivskrue i Storebælt.	1967	50
19. Torpedobåds beskadigelse af drivskrue i Tømmergraven.	1967	53
20. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari under issejlads i Julianehåbsbugten.	1968-69	69
21. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari under issejlads ud for Arsuk Fjord.	1968-69	72

	Års- beretning	Pag.
22. Minelæggers beskadigelse af drivskrue i Krudtløbet.	1968-69	73
23. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af havneanlæg i Ebeltoft.	1968-69	75
24. Fregats (PEDER SKRAM-kl) beskadigelse af personel og materiel under passage af Helsingør.	1968-69	77
25. Minelæggers (FALSTER-kl) beskadigelse af civil motorbåd, Københavns Red (jf. nr. 17).	1968-69	81
26. Undervandsbåds fiskning af telefonkabel nord for Rønne.	1968-69	82
27. Orlogskutters tab af anker, Grønland.	1970-71	76
28. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af stenfiskerfartøj i Frederikshavn.	1970-71	79
29. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påståede beskadigelse af færøsk fiskerfartøj.	1970-71	81
30. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) fiskning af fortøjningswire, Grønland.	1970-71	84
31. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af fiskekutter ud for Korsør.	1970-71	87
32. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) skruerhavari forårsaget af wire i bb drivskrue.	1972-73	79
33. Personskade i orlogskutter (BARSØ-kl).	1972-73	82
34. Vandfyldning af ammunitionsmagasin i inspektionsskib (HVID-BJØRNEN-kl).	1972-73	85
35. Torpedobåds (FLYVEFISKEN-kl) beskadigelse af vager i Lynæs Rende.	1972-73	87
36. Undervandsbåds (DELFINEN-kl) havari på ECM antenne.	1972-73	91
37. Skader i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl) og inspektionskutter (MÅGEN-kl) under sejlads i hårdt vejr.	1972-73	93
38. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af fartøj ved passage i Åbenrå Fjord.	1972-73	97
39. Personskade i kongeskibet.	1974	56
40. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) passage af motortanker med forsyningskib langs siden.	1974	59
41. Fregats (PEDER SKRAM-kl) tab af redningsflåder samt skader på skib i hårdt vejr.	1974	61
42. Slæbebåds (FREMAD-kl) kæntring under assistance af fregat.	1974	67
43. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) drivskruehavari under havnemanøvre i Jacobshavn.	1974	77
44. Udsivning af helikopterbrændstof fra inspektionsskib (HVID-BJØRNEN-kl).	1974	80
45. Beskadigelse af ammunition i fregat (PEDER SKRAM-kl).	1974	81
46. Uheld med kunstig tåge i fregat (PEDER SKRAM-kl).	1974	83
47. Minelæggers (FALSTER-kl) beskadigelse af fiskeredskaber.	1974	86
48. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af stenfiskerfartøj i Hårbølle.	1974	90
49. Saltvandsforekomster i helikopterbrændstof i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1972	92
50. Orlogskutters (BARSØ-kl) medvirken ved beskadigelse af fortøjningspæle i Juelsminde.	1974	94
51. Brand i torpedobåd.	1975	52

	Års- beretning	Pag.
52. Torpedobåds beskadigelse af sportsfiskerfartøj.	1975	55
53. Brand i undervandsbåds maskinrum.	1975	59
54. Brand i depotskib.	1975	64
55. Brand i torpedobåd.	1975	66
56. Inspektionsskibs beskadigelse af telefonkabel.	1975	68
57. Inspektionskutters (AGDLEK-kl) havari på skanseklædning m.v.	1976	51
58. Beskadigelse af skibssiden på inspektionskutter (AGDLEK-kl).	1976	54
59. Torpedobådsdivisions sejlads i Als Fjord.	1976	56
60. Vandindtrængen under overfladesejlads i undervandsbåd (DELFINEN-kl).	1976	58
61. Udhugning af bb motorbåd i minelægger (FALSTER-kl).	1976	59
62. Korvets (TRITON-kl) tab af anker.	1977	48
63. Brand i torpedobåds (WILLEMOES-kl). agterskib.	1977	50
64. Personskade i undervandsbåd (NARHVALEN-kl).	1977	53
65. Formodet grundberøring af finsk handelsskib i Drogden muligvis forårsaget af fregat (PEDER SKRAM-kl).	1977	55
66. Vandindtrængen i ammunitionsmagasinet i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1978	49
67. Vandfyldning i ammunitionsmagasin i fregat (PEDER SKRAM-kl).	1978	51
68. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af kajanlæg.	1975	53
69. Havari på portklap i undervandsbåd (DELFINEN-kl).	1979	57
70. Minelæggers (FALSTER-kl) havari på ankergrej under bugsering, herunder personskade med dødelig udgang.	1979	65
71. Torpedobåds (WILLEMOES-kl) beskadigelse af kajanlæg i forbindelse med passage.	1979	76
72. Skade på lystfartøj påstået forvoldt af orlogskutter (BARSØ-kl).	1980	42
73. Fregats (PEDER SKRAM-kl) uheld med sprængt bugsertrosse.	1980	46
74. Kæntring af slæbebåd under bugsering af fregat (PEDER SKRAM-kl).	1980	51
75. Havari på gummibåd under udsætning fra inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1980	57
76. Havari på HARPOON-missil i torpedobåd (WILLEMOES-kl).	1980	63
77. Dykkeruheld ved Søværnets Frømandskorps	1981	20
78. Havari på ophalerwire til stb motorbåd på inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1981	34
79. Beskadigelse af coaster påstået forvoldt af bevogtningsfartøj (DAPHNE-kl).	1981	37
80. Minelæggers (FALSTER-kl) uheld med trosse i skruen.	1981	42
81. Kæntringsulykke med kabelminelæggers (LINDORMEN-kl) skarvbåd.	1981	46
82. Skader i Snekkersten Havn påført ved korvet (NIELS JUEL-kl) passage	1981	51
83. Kæntringsulykke med fregats (PEDER SKRAM-kl) gummibåd med personskade til følge.	1981	57
84. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) bugseruheld med personeltab.	1983-84	47
85. Korvets (NIELS JUEL-kl) svampning af motor.	1983-84	82
86. Dykkeruheld ved Søværnets Frømandskorps.	1983-84	87