

Svar (13/1 98)

Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):

Jeg har indhentet vedlagte udtalelse fra Forsvarsministeriet, hvortil jeg henviser:

»Forsvarsministeriet har indhentet vedlagte udtalelse af 7. januar 1998 fra Forsvarskommandoen, hvortil man henholder sig.«

Bilag

Forsvarskommandoen 7. januar 1998

Postboks 202

2950 Vedbæk

1. Forsvarsministeriet har ved ref. anmodet om Forsvarskommandoens udtalelse i sagen vedrørende redningsaktionen efter påsejling af fiskerfartøjet PEDER WESSEL den 30. november 1997.

2. Forsvarskommandoen skal på denne baggrund oplyse, at Søværnets Operative Kommando (SOK) d. 30. november 1997 kl. 1058 via Lyngby Radio modtog det norske skib CLIPPER SKAGENs melding om, at et fiskefartøj var blevet sejlet ned syd for Hven.

Ved modtagelse af meldingen blev Sundets Marinedistrikt (SUM) pålagt at undersøge, hvilke egnede enheder, der befandt sig i området. Indledningsvis blev fartøjsberedskabet Sundet Nord, MHV 21 fra Skovshoved og torpedobåden SEHESTED, der befandt sig i Sundet, alarmeret. Det ville i denne forbindelse have været relevant, også at alarmere HAVØRNEN, som befandt sig i København. Dette blev i første omgang overset af SUM.

Som reaktion på Lyngby Radios udsendelse af Mayday på den internationale nødfrekvens ankom imidlertid, meget hurtigt efter ulykken, tililende fartøjer til området. Der var således inden for få minutter, foruden CLIPPER SKAGEN, seks fartøjer i gang med opsamling af skibbrudne. Endvidere var flere skibe på eget initiativ på vej mod området. Det var derfor ikke aktuelt at undersøge, om yderligere ressourcer var til rådighed.

På tidspunktet for HAVØRNENs henvendelse til SUM var redningsaktionen således under kontrol. Den opfølgende opgave på Sundet bestod i fortsat gennemsejling af havariområdet og dykning på vraget for at sikre, at der ikke var savnede, imens SOK og politiet arbejdede med at verificere antallet af ombordværende i

PEDER WESSEL. I denne fase blev yderligere tilbud om assistance afslået, da det på grund af tågen, og deraf følgende risiko for yderligere kollisioner, var uønskeligt med flere skibe i området.

Det er i sagen fremført, at HAVØRNENs gummibåd ville kunne have været på havaristedet i løbet af cirka 20 minutter. Dette forekommer at være en særdeles teoretisk beregning, idet sigtbarheden på sundet var under 50 meter, hvorfor det må betegnes som risikabelt at sejle gummibåd, selv med moderat fart, i det befærdede farvand.

Den kendsgerning, at HAVØRNEN ikke blev alarmeret, har således været uden indflydelse på redningsaktionen.

3. Det skal endvidere oplyses, at SOK ved søredningsoperationer anvender de ressourcer, der er til rådighed i det pågældende område. Hvor der er formodning om en større eller længerevarende rednings- eller eftersøgningsoperation, vil man dog altid dirigere et fartøj eller en helikopter til området, der kan fungere som områdeleder og varetage den lokale koordination. Søværnets, Marinehjemmeværnets og Fiskeristyrelsens skibe modtager uddannelse til denne funktion, og kriteriet for udvælgelse vil indledningsvis være, hvem der er nærmest eller først ankommer til området. Der skelnes ikke imellem, hvilken myndighed skibene tilhører. I 1997 har søværnets enheder deltaget i 109 ud af 581 registrerede redningsoperationer.

4. Vedrørende de i begrundelsen til spørgsmålet nævnte tilfælde skal generelt bemærkes, at det er såvel pligtigt som normalt, at skibe selv melder sig til en redningsoperation, når de bliver opmærksomme på en nødsituation i deres nærhed. For de enkelte nævnte tilfælde fremgår følgende af SOK rapporter:

22. november 1996

Russisk motorskib ANNA grundstødt ved Dueodde anmoder om pumpeassistance. Redningsskibet LEOPOLD ROSENFELDT sendes til assistance. HAVØRNEN melder sig til operationen og forsøger bjærgning af grundstøderen. Der fremgår ikke af SOK rapport, hvorledes HAVØRNEN er blevet alarmeret.

26. januar 1997

Brændende fiskefartøj TERNEN. Denne episode er ikke registreret som søredning, da de om-