



Den Maritime Havarikommissionens medarbejdere er set fra højre undersøgelseschef Svend Karstensen samt havariundersøgerne Christian Schiødt Larsen, Lars H. Jacobsen, Peter Frey og Øssur Jarleivson Hilduberg. Foto: Søfartsstyrelsen

## Den Maritime Havarikommission har afløst Opklaringsenheden

-Det er os, der tidligere var Opklaringsenheden. Denne tilføjelse er fortsat i anvendelse, når medarbejdere fra Den Maritime Havarikommission præsenterer sig. Mens Opklaringsenheden efter 21 års eksistens var en velkendt institution, er dens afløser med fire måneder på bagen mere ukendt. Endnu.

Af Hanne Hansen  
hanne@soefart.dk

Formelt var 15. juni skæringsdagen. Denne onsdag trådte "Lov om sikkerhedsundersøgelse af ulykker til søs" nemlig i kraft. Dermed var Opklaringsenheden fortid og Den Maritime Havarikommission virkelighed.

Forkortelsen for navnet på engelsk, DMAIB (Danish Maritime Accident Investigation Board), er allerede taget i brug i omtale af kommissionen med det lange navn, ligesom havarikommissionens hjemmeside findes på [www.dmaib.dk](http://www.dmaib.dk)

Omverdenen er dog endnu knapt nok helt opdateret på, at Opklaringsenheden er fortid og er afløst af Den Maritime Havarikommission. Og derfor er havariundersøgerne indimellem nødt til at tilføje "det er os, der tidligere var Opklaringsenheden", når de præsenterer sig.

-Vi har ikke gjort det helt store for at gøre opmærksom på forandringerne, forklarer undersøgelseschef Svend Karstensen.

Det har flere årsager. Blandt andet at Svend Karstensen, der tiltrådte som opklaringschef i Opklaringsenheden i maj sidste år og nu har forestået omkalfatring og implementering

af alle forandringerne, har planer om at fratræde for pension.

Jobbet har været oplået, og hans afløser er på vej.

-Jeg vil overlade det til min afløser at profilere havarikommissionen, og vi har derfor gået lidt stille med det, siger Svend Karstensen.

En anden del af forklaringen på havarikommissionens lidt stille søsætning skal findes i, at en del af omlægningerne stod på henover sommeren under ferieafvikling mv.

### Som en skilsmisse

Selv om omlægningen nu sådan udadtil er foregået i det stille, så er der sket store forandringer på de interne linjer for at leve op til den nye lov. Samtidig med at arbejdet med ulykkesopklaring vel at mærke også er blevet varetaget.

Formålet med forandringerne er at opfylde EU-direktivet fra 2009 om de grundlæggende principper for opklaring af søulykker. Et direktiv, der er et af de mange tiltag efter »Erika«-forliset.

Lovgrundlaget, som det lå for Opklaringsenheden og enhedens struktur, levede ikke op til EU-direktivet, der kræver total adskillelse mellem ulykkesopklaringen og øvrige myndigheder.



Jurist i Søfartsstyrelsen Anja Krabbe Thomns udarbejdede lovforslaget, der danner grundlag for Den Maritime Havarikommission. Foto: Hanne Hansen

Ingen skal kunne betvivle ulykkesopklaringens uafhængighed.

Nok var Opklaringsenheden en selvstændighed enhed under Søfartsstyrelsen, men de havde samme adresse, fælles it-systemer og økonomi-fællesskab. Og det fællesskab var uforeneligt med kravet om uafhængighed.

Adskillelsen har blandt meget andet betydet ny adresse, nyt it-system, ny struktur, ny indretning, ny hjemmeside og nyt brevpapir.

-Det har kort fortalt været som en skilsmisse, opsummerer undersøgelseschef Svend Karstensen og tilføjer:

-Det tager lang tid at vænne sig til det.

### Ny adresse uden at flytte

Selv om havarikommissionen har fået anden adresse, Vermundsgade 38a, mod 38c før, er den fysisk forblevet i de samme lokaler, som Opklaringsenheden havde.

Adresseændringen er gennemført ved en mindre ombygning, isætning af en dør med selvstændigt låsesystem på gangen ind til Søfartssty-

relsen og etablering af anden hovedindgang. Inden den beslutning blev truffet, var tanker om fysisk at flytte sammen med luftfartens havarikommission i Hedehusene blevet vendt.

-Vi kiggede til vore nabolande, for at se, hvordan de er organiseret. I Sverige, Norge og Finland er havarikommissionerne for både skibs- og luftfart samlet under samme ministerium, siger Svend Karstensen og fortsætter:

-Vi vurderede, at det var bedst at blive i den maritime klynge, det er dér, vi har vores udgangspunkt.

Dermed er konstruktionen som i Tyskland, der også har havarikommissionerne for henholdsvis skibs- og luftfart adskilt.

Organisatorisk er DMAIB placeret som en selvstændig enhed nu under Økonomi- og Vækstministeriet og har sin egen post på Finansloven.

### Uafhængig

Den juridiske side af sagen, selve lovgrundlaget, har jurist Anja Krabbe Thomns i Søfartsstyrelsen udarbejdet. Et arbejde, der tog udgangspunkt i direktivet,

men hvor der også er blevet plads til danske fingeraftryk.

Et af dem er muligheden for undersøgelse af alvorlige ulykker på fiskeskibe under 15 meter, hvis havarikommissionen vurderer, at en undersøgelse kan bidrage til forebyggelse af ulykker. Fiskeskibe af den nævnte størrelse er ikke omfattet af EU-direktivets undersøgelsesforpligtelse, men muligheden er fortsat åben efter den danske version af loven.

Et stærkt og udtalt ønske fra erhvervet om at fortsætte udvalget for kontaktpersoner, der bestod af repræsentanter fra erhvervet, skønnes juridisk at være uforeneligt med kravet til uafhængighed.

Under høringen af lovforslaget forud for den politiske behandling i Folketinget kritiserede erhvervets organisationer nedlæggelsen med henvisning til, at udvalget netop fungerede som faglige rådgivere.

-De formelle bånd til såvel myndigheder som erhverv skulle kappes. Hoved-idéen i direktivet er, at kommissionen skal arbejde selvstændigt og uafhængigt, uddyber Anja Krabbe Thomns.

Undersøgelseschef Svend Karstensen tilføjer, at havarikommissionen fortsat skal have et godt samarbejde med erhvervet.

-Vi er en lille gruppe. Vi ved meget, men ikke alt. I erhvervet er der folk, der har en viden, som vi ikke har, og derfor modtager vi også gerne hint og viden gennem de netværk, vi har, siger Svend Karstensen.

### Ensartede rapporter

På internationalt niveau er formålet med forandringerne også at opnå ensartethed i ulykkesrapporternes opbygning EU-landene imellem. Ens metodik gør det muligt at sammenholde og diskutere rapporter fra lignende søulykker og dermed nå bedre forebyggelse.

EU-direktivets krav om, at data om ulykker skal indberettes til den fælleseuropæiske database, EMCIP (European Marine Casualty Information Platform), var havarikommissionen på forkant af ved sin etablering i sommer.

Og nu er det en indarbejdet rutine, at "EMCIP'e", som de kalder det.

Havariundersøgerne har været med fra databasens startfase for et par år siden. Umiddelbart kan det lyde enkelt bare at taste informationer ind i en database. Det er det for så vidt også, medfører havariundersøgerne. Men det er en udfordring at

få indsamlet dataene, så de lige præcis passer ind i databasens firkantede verden.

### Position og tidspunkt

-En simpel ting som en position skal selvfølgelig testes ind. Men hvis nu ulykken er sket i en havneindsejling, så er det jo "havneindsejlingen", vi får oplyst som position, når vi samler oplysninger ind. Og data som vind og vejr er ikke nødvendigvis noteret om bord, når skibet befinder sig der, forklarer Svend Karstensen.

Netop positions-angivelser kan være ret kryptiske. Under opklaringen af en kollision i juli sidste år måtte opklareren i gang med at se et båndet indslag af Tour de France for at fastslå kollisionstidspunktet. Navigation om bord på det ene fartøj havde som tidspunkt for kollisionen svaret:

-Lige da de kørte ind på brostenene...

Han havde under sejladset set Tour de France på et fjernsyn på broen - og tilsyneladende været temmelig optaget af det.

Databasen er et delvist lukket område og redskab for EU-landenes maritime havarikommissioner og administreres af EMSA (European Maritime Safety Agency) i Portugal. Mens selve havari-rapporterne er offentligt tilgængelige.

### Øget troværdighed

For havariundersøgerne har det nye lovgrundlag især betydet øget troværdighed, påpeger de.

EU-direktivet kræver, at vidneforklaringer og modtagne redegørelser skal behandles fortroligt og ikke må stilles til rådighed for andre formål. Dermed er havariundersøgerne som udgangspunkt afskåret fra at skulle afgive vidneforklaringer under straffesager.

En styrke for havariundersøgerne, der møder større tillid hos de, der efter en søulykke skal fortælle, hvad der skete.

Ved skiftet fra Opklaringsenheden til DMAIB 15. juni var 11 sager i gang. Ulykkesopklaringer, som er fortsat i det nye regi, og som er klar til rapportskrivning.

-Et par af dem har desværre været lang tid undervejs. Men det er ulykke, som ikke omfatter personskade eller dødsfald, siger Svend Karstensen og tilføjer:

-Dødsulykker og ulykker med meget alvorlig personskade tager vi hurtigt. De rykker op. Arbejdet skal gøres ordentligt og afsluttes med en rapport. Det har alle involverede og berørte krav på.