

FERNANDA – lán í óláni

Um hádegisbil miðvikudaginn 30. október var tilkynnt um að eldur væri laus í flutningaskipinu Fernanda 8 sjómílu suður af Surtsey. Ekki þarf að fjölyrða um alvarleika þess að eldur verði laus um borð í skipi og því var hart brugðist við. Lóðsinn í Vestmannaeyjum helt þegar til móts við skipið og þyrlur Landhelgisgæslunnar voru þegar senda á staðinn. Að bragði var varðskipið Þór gert klárt til að að sigla að skipinu og var það komið á staðinn um kl. 21:30 að kvöldi sama dags.

Landhelgisgæslan bjargaði áhöfn skipsins eins og þeim er einum lagið þannig að alvarlegasta háskanum var bægt frá af fagmennsku og öryggi. Eftir sat á sjónum brennandi flutningaskip, alls 2.576 brúttó tonn og 74,71 metra langt.

Öllum er ljóst að slökkvistarf á hafi úti í brælu er ekki auðvelt verkefni – enda skip hönnuð og smíðuð

þannig að sjór og vatn komist ekki í mismunandi hólf og rými. Lóðsinn í Vestmannaeyjum er með slökkvibyssu og í Þór eru þrjár slíkar byssur. Skipherrann á Þór, Sigurður Steinar Ketilsson, lýsir aðkomu Þórs ágætlega í viðtali í Morgunblaðinu þann 14. nóvember, þar sem hann segir m.a.: *»Þetta var mikil eldskír,« segir Sigurður Steinar og sagði sérlega gott að hafa haft slökkviliðsmenn með í för. »Við lærðum vel að beita skipinu og búnaðinum við svona aðstæður,«.*

Þór tók Fernanda í tog og þann 3. nóvember var talið að eldur væri sennilega slokkaður og þá var eftirfarandi haft eftir Ásgrími Ásgrímssyni hjá Landhelgisgæslunni: *„Það eru úætlanir um að halda áfram að sprauta á skipið til hádegis og þá verður það tengt aftur við dráttartaugina og dregið inn fyrir Garðskaga í Faxaflóa.“*

Þann 1. nóvember má sjá eftirfarandi frétt af málinu: *„Varðskipið Þór kom með flutningaskipið Fernanda til hafnar í Hafnarfirði á níunda tímanum og er fjölmennit lið slökkviliðsmanna og frá Landhelgisgæslunni að störfum í skipinu. Samkvæmt upplýsingum frá slökkviliði höfuðborgarsvæðisins eru á milli 40 og 50 manns í þessu verkefni en enn rýkur úr skipinu.“* Skömmu eftir að komið var með skipið til Hafnarfjarðar gaus upp eldur sbr. eftirfarandi frétt: *„Mikill eldur er enn í flutningaskipinu Fernanda sem dregið var inn í Hafnarfjarðarhöfn í morgun. Óli Ragnar Gunnarsson, varðstjóri hjá LSH, segir að slökkviliðið telji eldinn enn vera mikinn í vélarrúmi og mögulega við olútanka skipsins og af slíku geti ávallt stafað hættu.“* Um hádegisbil þann 1. nóvember var ákveðið að draga Fernanda úr Hafnarfjarðarhöfn og var það gert. Varðskipið Þór var síðan með skipið í togi við mynni Faxaflóa dagana 1. – 6. nóvember. Þann 4. nóvember fóru slökkviliðsmenn frá Slökkviliði höfuðborgarsvæðisins um borð í Fernanda og urðu ekki varir við eld en í frétt um málið þann dag kom eftirfarandi fram: *„Slökkviliðsmenn frá Slökkviliði höfuðborgarsvæðisins, sem fóru um borð í flutningaskipið Fernöndu í dag, hafa ekki orðið varir við neinn eld í skipinu. Hrafnhildur Brynja Stefánsdóttir, upplýsingafulltrúi Gæslunnar, segir samt of snemmt að slá því föstu að eldurinn sé kulnaður.“*

Þann 6. nóvember var talið að eldur um borð í skipinu væri kulnaður og rætt um að leggja skipinu að bryggju í Hafnarfirði en úr varð að Faxaflóahöfnum barst beiðn Landhelgisgæslunnar um að leggja skipinu að bryggju á Grundartanga. Hafnarstjóri, Gísli Gíslason, féllst á að liðsinna



Landhelgisgæslunni í málinu, enda útilokað annað en koma skipinu að bryggju. Skipinu var lagt að bryggju á Grundartanga um miðjan dag, miðvikudaginn 6. nóvember og tók lögregla við vörslu skipsins en lögreglan á höfuðborgarsvæðinu annaðist rannsókn málsins enda hafði hún hafið rannsókn þegar skipið kom til Hafnarfjarðar. Slökkvilið Akraness og Hvalfjarðarsveitar annaðist gæslu á staðnum fram að kvöldi föstudagsins 8. nóvember. Vegna mengunar um borð í skipinu var ekki heimilað að fara um borð fyrr en að morgni laugardagsins 9. nóvember. Af hálfu Faxaflóahafna sf. voru tengiliðir varðandi aðgerðir auk hafnarstjóra Gíslis Jóhann Hallsson, yfirhafnsögumaður og Hallur Árnason umhverfis- og öryggisfulltrúi.

Fimmtudaginn 7. nóvember var umboðsmanni skipsins, Eimskipum ehf., sent bréf Faxaflóahafna um að viðlega skipsins á Grundartanga væri til bráðabirgða og að brýnt væri að dæla olíu úr skipinu sem allra fyrst. Bréfinu fylgdi minnisblað frá fulltrúa Umhverfisstofnunar um að mengunarhætta væri af skipinu. Að morgni laugardagsins 8. nóvember fór skoðunarmaður eiganda um borð í Fernanda (John McPartland). Sama dag barst tölvupóstur frá umboðsmanni skipsins þar sem tilkynnt var að eigandi



Fernanda hefði „gefið sig frá málinu“ sem þýddi að P&I trygging skipsins tæki við. Tengiliður tryggingarfélagsins var tilkynntur Geir Zoega. Samhliða þessu var kannað með aðila sem gæti dælt sjó og olíu úr skipinu og m.a. rætt við fulltrúa ODR.

Sunnudaginn 10. nóvember skall á suðaustan fárviðri og því ekkert hægt að eiga við skipið. Þar sem skipið var vélarvana og ólestað lét það mjög illa við hafnarbakkann á Grundartanga og losnaði aftari landfesting. Starfsmenn Faxaflóahafna sf. með aðstoð björgunarsveitarfólks náði að

binda skipið að nýju, en nokkrar skemmdir urðu á bryggjukantinum og skrokkur Fernanda dældaðist frekar.

Þann 10. og 11. nóvember vann Geir Zoega að því í samráði við P&I tryggingafélag skipsins að taka nauðsynlegar ákvarðanir um aðgerðir og þann 12. nóvember var tilkynnt um að Agnar Erlingsson, frá NAVIS, sem fulltrúi fyrir hull and machinery tryggingafélags skipsins, færi um borð í skipið til að meta aðstæður. Faxaflóahafnir sf. héldu Umhverfisstofnun upplýstri um stöðu mála eftir því sem málin skýrðust.

Með tölvuskeyti þann 13. nóvember tilkynnti Ásmundur Einarsson að Hringrás hf. væri tekið við Fernanda og að stefnt væri að því að koma skipinu í Helgúvík sem fyrst til niðurrifs. Af hálfu Hringrásar var Skipaþjónusta Íslands falið að dæla sjó úr vélarrúmi og lestum skipsins, en í framhaldi yrði olíu dælt úr skipinu. Hringrás og Skipaþjónusta Íslands tilkynntu um að þeir ynnu að dælingu spilliefna í samvinnu við ODR og heilbrigðiseftirlit Vesturlands. Fulltrúar Faxaflóahafna lögðu áherslu á það við Hringrás og Skipaþjónustu Íslands að tryggja þyrfti stöðuleika skipsins þegar dæling hæfist með því að ganga úr skugga um að kjölfestutankar skipsins væru fullir. Þann 16. nóvember var lokið við dælingu sora og olíu úr skipinu. Í samræmi við samkomulag Hringrásar og Faxaflóahafna sf. var síðan ákveðið að dráttarbáturinn Magni drægi skipið að morgni sunnudagsins 17. nóvember til Njarðvíkur þar sem það yrði þar til aðstaða í Helgúvík yrði tilbúin, en þar er ætlunin að rífa skipið. Var það gert áfallalaust og liggur skipið nú í Njarðvíkurhöfn og bíður flutnings í Helgúvík.

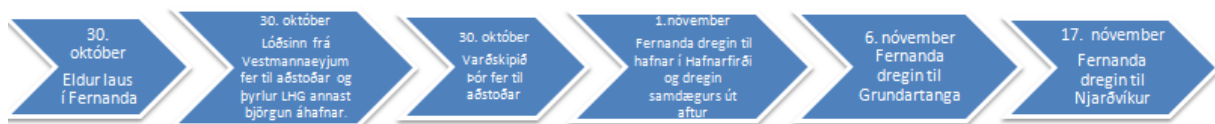
Atriði til athugunar:

1. Landhelgisgæslan fer samkvæmt lögum og reglugerð með stjórn björgunar á hafinu. Spurning hvort LHG hafi nægar heimildir til að kalla eftir búnaði og bátum sem geta komið að notum. Spurning einnig hvort nægjanlegar upplýsingar séu til um þann búnað sem unnt væri að grípa til með skömmum fyrirvara og hvort slíkar upplýsingar séu aðgengilegar LHG og öðrum sem að málinu koma.
2. Aðgerðir við skipið Fernanda varpa ljósi á vankanta þeirra gagna sem lagt var af stað með um neyðarhafnir á árunum 2007 og 2008. Í skýrsludrögum eða áfangaskýrslu sem dagsett er í apríl 2008 eru ýmis ágæt atriði sem koma að gagni – en upp á vantar í örðum þáttum. Augljóst er að skoða þarf hvort heppilegt sé að tilgreina einstakar hafnir sem neyðarahafnir. Nálgunin gæti alveg eins verið að skilgreina þurfi hafnarbakka eða hafnarsvæði, sem gætu þjónað tilteknu hlutverki innan ákveðins tímaramma eftir því hvaða neyð er um að tefla. Ef um mannlíf er að tefla væri það væntanlega næsta tiltæka höfn sem gæti tekið á móti skipi. Í því tilfalli að um bruna sé að ræða þarf að skoða reynsluna af móttöku á Fernanda í Hafnarfiriði. Skip sem þarf á aðstoð að halda af öðrum sökum og er vélarvana eða ekki, myndi væntanlega kjósa að leggjast í næstu höfn sem getur veitt þá þjónustu sem þarf.
3. Við upphaf aðgerðar á hafi úti – eða í höfn – þarf þar til bær aðili að sinna gagnaöflun um ýmis atriði varðandi skip og útgerð þess m.a. m.t.t. trygginga og fleira. Of seint verður að telja að skoða þau atriði þegar langt er liðið á aðgerðir.
4. Í því tilviki að kalla þurfi til slökkvilið þarf að hafa í huga mismunandi starfssvæði þeirra og ljóst þarf að vera hvaða verkefni þau geti tekið að sér, hvaða búnað þau hafa yfir að ráða o.fl. Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins er hvað best búið slökkviliða á landinu og með öflugasta mannaflann til aðgerða. Spyrja má hvort LHG eða þar til bær aðili eigi að geta upphafið starfssvæðaskiptingu og kallað til mannafla og búnað sem SHS hefur yfir að ráða.
5. Augljóst er að þegar skipi hefur verið skilað að bryggju verða ákveðin valdmörk óljós. Hvað bráðamengun varðar er ákveðið ferli til að fara eftir þar sem ábyrgðin er á hafnarstjóra og hafnaryfirvöldum með aðkomu Umhverfisstofnunar eftir umfangi máls. Önnur atriði eru um sumt óljósari svo sem aðkoma lögreglu, rannsóknarnefndar sjóslysa, heilbrigðiseftirlits og fleiri aðila.
6. Ekki liggur skýrt fyrir hvað skuli gera ef stórt skip við bryggju er komið að því að sökkva. Hvað skal gera þá?
7. Spurning hvort LHG eigi að hafa heimild til að koma skipi í upptökumannvirki ef vafi er um sjóhæfni þess. Hafa ber í huga að upptökumannvikri á Íslandi ráða ekki við lengri skip en 110 metra.
8. Þegar ferillinn varðandi Fernanda er skoðaður er ljóst að ábyrgðaraðilar á skipinu og þeim aðstæðum sem sköpuðust við bruna þess, eru eftirfarandi:
 - a. Eigandi skipsins til 8.11
 - b. Landhelgisgæslan frá 30.10. – 6.11.
 - c. Lögregla frá 6.-8.11. 9.11.
 - d. Faxaflóahafnir frá 6.11 til 17.11.
 - e. Tryggingarfélag Fernanda frá 8.11. – 13.11.
 - f. Hringrás frá 13.11. – til loka niðurrifs.
 - g. Hafnir Reykjanesbæjar frá 17.11- til loka niðurrifs.

9. Ofangreind upptalning ábyrgðaraðila vekur upp þá spurningu í hverju ábyrgð einstakra aðila er fólgin og hvernig unnt sé að koma í veg fyrir að ótækur aðili samþykki að axla ábyrgð á t.d. eignarhaldi skips án þess að hafa til þess nægar tryggingar.
10. Hafa verður í huga að Fernanda er liðlega 2500 brt. skip. Samkvæmt hafnarkerfi Faxaflóahafna sf. er eru stærðir og skipakomur eftirfarandi á árinu 2012 og til loka október 2013:

Stærðarflokkur	2012	2013 (til 14. nóv)
100 - 1.000 BT	450	429
1.000 - 2.000 BT	352	244
2.000 - 5.000 BT	300	285
5.000 - 10.000 BT	217	214
10.000 - 20.000 BT	89	71
20.000 - 50.000 BT	57	42
50.000 - 100.000 BT	21	25
Stærri en 100.000 BT	8	6
	1.494	1.316

11. Veður- og sjólag geta haft veruleg áhrif á aðgerðir. Taka þarf þann þátt til skoðunar þegar metið er til hvaða aðgerða skynsamlegt er að grípa. Er nauðsynlegt að afmarka svæði við ströndina sem skynsamlegt getur verið að renna skipum á land í stað þess að leggja þeim að bryggju? Þetta kann að koma að notum ef vafi leikur á sjóhæfni skips sem t.d. hefur brunnið eða er svo laskað að ekki er önnur leið fær.
12. Markvissar viðbragðsáætlanir vegna skaða og atvika á sjó eru fáar til. Til er áætlun vegna Herjólfss, hvalaskoðunarbáta á Húsavík og ferju á Seyðisfirði og unnið er að gerð viðbragðsáætlunar vegna Faxaflóasvæðisins, sem stefnt er að því að verði tilbúin vorið 2014. Augljóst er – eins og ítrekað hefur verið áður af hálfu Faxaflóahafna sf. – að vandaðar, staðbundnar viðbragðsáætlanir vegna óhappa og hættu vegna siglinga skipa umhverfis Ísland er grundvallar atriði þannig að skipulag aðgerða sé eins gott og kostur er miðað við þann búnað, mannskap og tæki sem unnt er að grípa til í hverju tilviki.



Ofangreint er tekið saman til þess að vekja athygli á ýmsum þáttum sem varða samskipti og ábyrgð aðila sem koma að björgun skipa við mismunandi aðstæður. Sumir þættir málsins kunna vissulega að vera flóknir en verkefnið að skerpa á hlutverki hvers og eins eftir því sem aðgerðum vindur fram. Samhliða því er mikilvægt að kallað sé tímanlega eftir þeim búnaði, mannafla og tækjum sem komið geta að notum við aðgerðir hver svo sem stjórnar aðgerðunum.

Reykjavík 19. nóvember 2013
 Gísli Gíslason, hafnarstjóri