



DMAIB
DEN MARITIME HAVARIKOMMISSION



POLAR AASSIK

Undersøgelsesresumé om brand

15. MARTS 2021

**UNDERSØGELSESRÆSUMÉ OM BRAND PÅ POLAR
AASSIK DEN 15. MARTS 2021**

udgivet af

DMAIB
Den Maritime Havarikommission
Batterivej 9
DK-4220 Korsør

Denne rapport er udgivet 10.maj 2021.

Foto: POLAR AASSIK
Kilde: Privat foto

Læs mere på www.dmaib.dk

Denne rapport må gengives i alle formater og medier, såfremt den anvendes i korrekt gengivelse og ikke i en misvisende sammenhæng. Rapportens titel og ophav skal angives.

Den Maritime Havarikommissions undersøgelser foregår adskilt fra den strafferetlige efterforskning uden anvendelse af juridiske bevisførelsesprocedurer og uden noget andet grundlæggende formål end at lære om ulykker med henblik på at undgå ulykker i fremtiden. Derfor kan anvendelse af denne rapport til andre formål føre til fejlagtige eller vildledende fortolkninger.

Denne er et resumé af de undersøgelsesresultater, som Den Maritime Havarikommission har fundet relevante i forbindelse med en ulykkesundersøgelse.

Undersøgelsesresuméets formål er at formidle en viden og sikkerhedslæring, som havarikommissionen er kommet i besiddelse af i forbindelse med undersøgelse af en ulykke, og som kan have interesse for dele af den maritime branche.

Denne undersøgelsesresumé omhandler branden på det grønlandske fiskeskib POLAR AASSIK, som udbrød den 15. marts 2021, mens skibet var i gang med fiskeri i Diskobugten. I resuméet fokuseres der på brandens opståen og de omstændigheder, der vanskeliggjorde brandslukningen.

Skibet

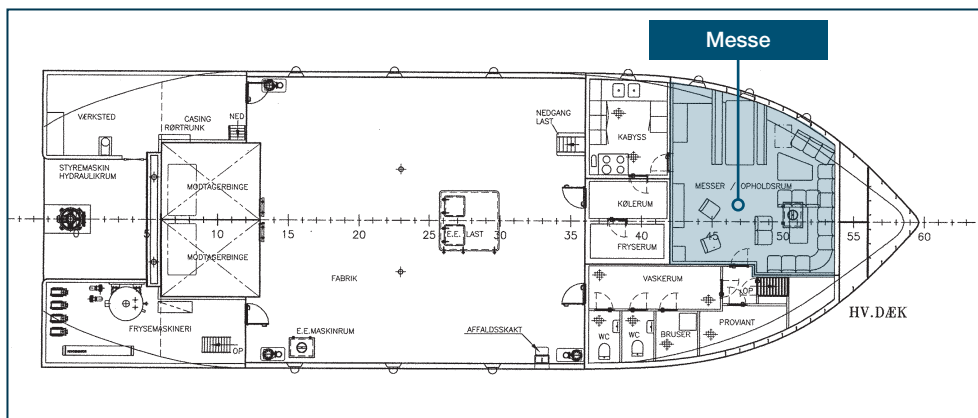


Figur 1: POLAR AASSIK
Kilde: <http://www.shipspotting.com>

Navn:	POLAR AASSIK
Skibstype:	Hæktrawler
Nationalitet/flag:	Grønland
Hjemhavn:	Nuuk
Kaldesignal:	OXQI
Byggeår:	1989
Skibsværft/nr.:	Solstrand Slip & Båttbyggeri A/S/54-1988
IMO nr.:	8718914
IMO operator nr.:	1539953
Længde overalt:	33,50 m
Bredde overalt:	10,40 m
Dybgang maks.:	6,52 m
Bruttotonage:	60,6
Dødvægt:	235 t
Maskineri:	1.560 kW
Skrogmateriale:	Stål

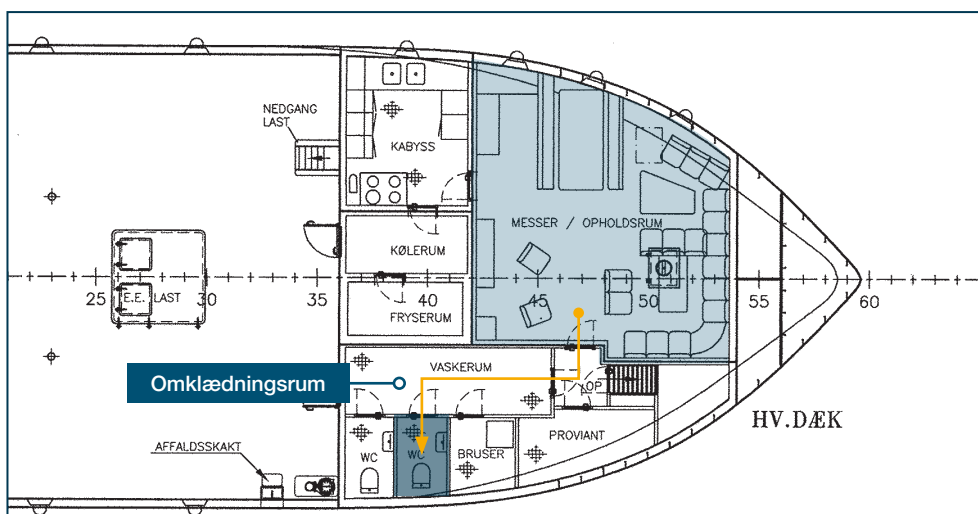
Ulykken

POLAR AASSIK var et grønlandsk fiskeskib, som blev anvendt til rejefiskeri i Vestgrønland. Om aftenen den 15. marts 2021 trawlede skibet i den sydlige del af Diskobugten nær ved Qasigianguit. Besætningen bestod af 10 personer. Efter vagtskifte, som fandt sted omkring kl. 18.30, befandt skipperen og maskinchefen sig på broen, mens resten af skibets besætning opholdt sig i skibets messe tre dæk under broen og i den øvrige del af beboelsesområdet forrest i skibet (figur 2).



Figur 2: Messen på POLAR AASSIK
Kilde: Polar Seafood/DMAIB

Omkring kl. 18.45 registrerede skibets 1. mester lugt af røg i messen. Han tænkte, at røgen kom fra bovthrusterrummet, som befandt sig under sofaarrangementet i messen. Han kravlede derfor derned. Da han havde sikret sig, at røgen ikke kom herfra, kravlede han op i messen igen. Umiddelbart herefter ankom skibets overstyrmand til messen og fortalte, at der var ild på toilettet ved omklædningsrummet (figur 3). 1. mesteren løb straks derud.



Figur 3: Toiletrum og adgangsvej fra messen på POLAR AASSIK
Kilde: Polar Seafood/DMAIB

Da 1. mesteren nåede frem til toilettet og åbnede døren, blev han mødt af tyk sort røg, og han hørte skibets brandalarm gå i gang. 1. mesteren lukkede hurtigt døren til toilettet og begav sig derpå ned i maskinrummet for at hente en CO₂-slukker. Da han var tilbage ved toiletrummet, åbnede han døren til rummet og aktiverede CO₂-slukkeren. Derefter skyndte han sig op til mønstringsstedet på bakkdækket. Efter at skipperen havde foretaget nødopkald, gik han ned på mønstringsstedet, hvor han konstaterede, at hele besætningen var mødt op.

Skipperen og 1. mesteren iklædte sig røgdykkerudstyr, og gik ned igennem den røgfylde aptering med en tryksat brandslange. Da de nåede ned til omklædningsrummet, havde de så lidt luft tilbage i flaskerne, at deres røgdykkerapparater begyndte at hyle. De måtte derfor trække sig tilbage. Omkring kl. 20.00 ankom fiskeskibet PANI II for at assistere. PANI II lagde sig på siden af POLAR AASSIK. Skipperen, overstyrmanden, maskinchefen og 1. mesteren på POLAR AASSIK forblev om bord, mens resten af besætningen gik over på PANI II. Skipperen og maskinchefen iførte sig røgdykkerudstyr og trængte nu frem agten fra mod brandstedet gennem skibets fabrik. De løb dog tør for luft, før de nåede frem til brandstedet og måtte derfor trække sig tilbage. Lidt senere på aftenen ankom brandvæsenet fra Qasigiannuit. De overtog ansvaret for brandbekæmpelsen på POLAR AASSIK. I løbet af den 16. marts forsøgte brandvæsenet flere gange forgæves at bekæmpe branden (figur 4). Den 17. marts 2021 kl. 19.15 forliste POLAR AASSIK på ca. 300 meters dybde.



Figur 4: Brandfolk på POLAR AASSIK
Kilde: Polar Seafood/DMAIB

Undersøgelsen

Den Maritime Havarikommission blev den 16. marts 2021 kontaktet af Søfartsstyrelsen og gjort bekendt med branden på POLAR AASSIK. Havarikommissionen besluttede at indlede en undersøgelse pga. ulykkens alvorlige karakter, og fordi brandbekæmpelse om bord på fiskeskibe er et fokusområde for havarikommissionen. Dette skyldes, at der tidligere har været flere alvorlige brande på fiskeskibe, som skibenes besætninger ikke har kunnet få kontrol over.

Undersøgelsen var begrænset af, at havarikommissionen ikke kunne foretage brandtekniske undersøgelser om bord på POLAR AASSIK, fordi skibet var forlist på ca. 300 meters dybde. Af samme årsag kunne havarikommissionen ikke fastslå de nærmere omstændigheder omkring skibets forlis. Undersøgelsen tog udgangspunkt i at afdække brandens arnested, mulige antændelseskilder samt brandens spredning. Undersøgelsens formål var at besvare, hvorfor det ikke lykkedes besætningen på POLAR AASSIK at få kontrol over branden på det tidlige stadie i brandens udvikling.

Brandens opståen og spredning

Undersøgelsen af brandens opståen og spredning bestod i en gennemgang af skibstegninger, interviews med udvalgte besætningsmedlemmer, billedokumentation fra Arktisk Kommando, private billeder fra besætningsmedlemmer samt politirapporter. Undersøgelsen viste, at brandens arnested var toiletrummet ved omklædningsrummet. Der var flere mulige antændelseskilder i toiletrummet, men den mest sandsynlige antændelseskilde var en varmeblæser, som havde til formål at holde rummet frostfrit.

På baggrund af de indsamlede informationer kunne det fastslås, at branden hurtigt bredte sig opad og fremefter i skibet (figur 5). Brandens spredning strakte sig over to døgn, før skibet forliste. Da havarikommissionen ikke kunne foretage brandtekniske undersøgelser om bord, kunne omstændighederne omkring brandens spredning ikke klarlægges.



Figur 5: POLAR AASSIK den 17. marts 2021, hvor skibet forliste

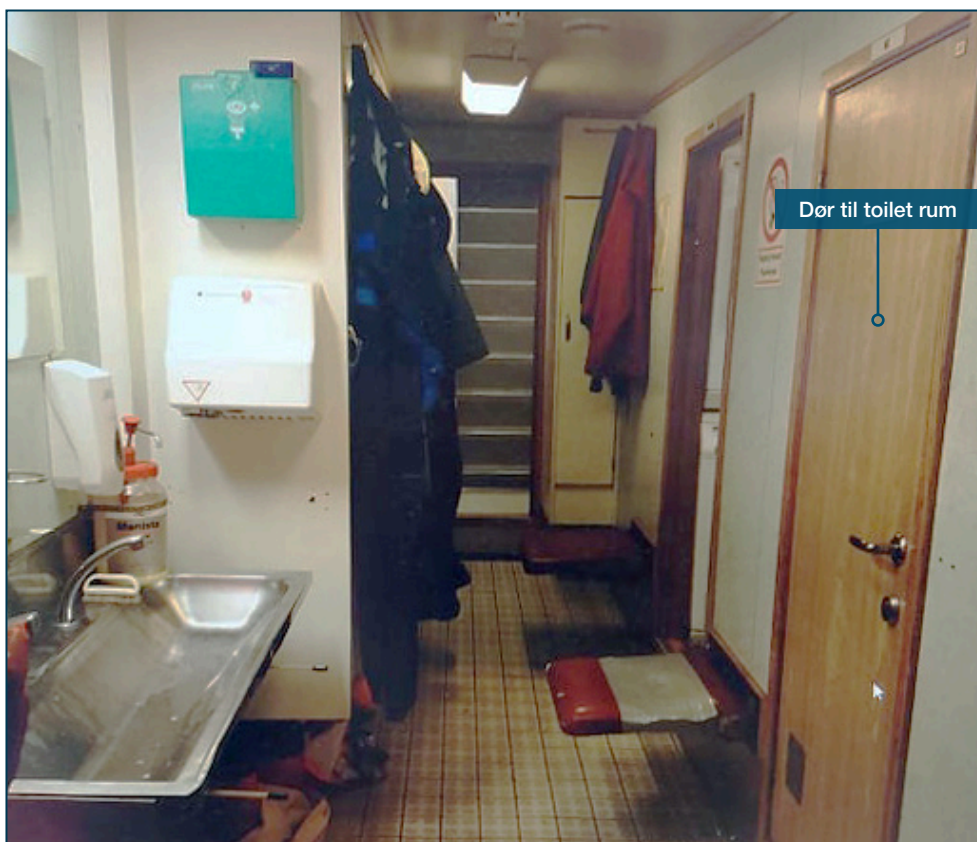
Kilde: Arktisk Kommando

Brandbekæmpelsen

Førstehåndsindsatsen

Da 1. mesteren åbnede døren til toiletrummet (figur 5), blev han mødt af tyk sort røg, men han så ingen flammer, og der var ingen mærkbar varmeudvikling. Derfor vurderede han, at det var en mindre brand, som kunne slukkes med en CO₂-slukker.

POLAR AASSIK var kendetegnet ved små rum og smalle korridorer, der hurtigt blev røgfylde. Samtidig var der materialer i toiletrummet, som kunne udvikle store mængder sort røg på kort tid. I de minutter, hvor 1. mesteren hentede CO₂-slukkeren, blev omklædningsrummet røgfylt, hvilket umuliggjorde en effektiv førstehåndsindsats.



Figur 6: Omklædningsrum og dør til toiletrum
Kilde: Polar Seafood

Røgdykkerindsatsen

I den tid det tog at mønstre besætningen og iværksætte skibets brandberedskab, havde branden udviklet sig så voldsomt, at det ikke længere var muligt at bekæmpe branden uden anvendelse af røgdykkerudstyr og brandslange. Under røgdykkerindsatsen viste skibets brandberedskab sine begrænsninger:

- Håndteringen af de tryksatte brandslanger og slangekoblinger ned igennem apteringen med dens smalle gange, skarpe hjørner, dørtærskler og karme var afgørende for, at røgdykkerholdet var ved at løbe tør for luft, før de nåede frem til branden.

- Skibet var udstyret med to røgdykkersæt uden mulighed for genopfyldning af luftflasker. Det betød, at besætningen kun havde ét forsøg til at få kontrol over branden. Da det mislykkedes, havde besætningen ikke andre muligheder end at forlade skibet eller at få assistance til brandbekæmpelsen. Derudover var der heller ikke mulighed for, at skibets øvrige besætning kunne komme røgdykkerne til undsætning, hvis der opstod problemer.
- Skibets røgdykkere var ikke erfarne brandfolk, og periodiske brandøvelser var ikke almindelig praksis om bord. Derfor var ovenstående problemstillinger ikke erkendt før branden, hvilket fremkaldte en usikkerhed hos røgdykkerne, som blev forstærket af, at de ikke havde mulighed for at kommunikere effektivt med hinanden.

Sikkerhedslæring

Branden på POLAR AASSIK viste, at skibets brandberedskab alene var beregnet til at håndtere brande, som kunne håndteres af to røgdykkere umiddelbart efter dens opståen og før udbredt røgudvikling. Da brandbekæmpelsen ikke lykkedes, måtte skibet evakueres.

Havarikommissionens undersøgelser har tidligere vist, at fiskeskibe generelt har et yderst begrænset brandberedskab, og besætningen må forberede sig på en evakuering af skibet, når det står klart, at branden ikke straks kan bekæmpes. En tidlig forberedelse af evakuering er afgørende for besætningens sikkerhed.

EMMALIE – Brand den 12. december 2019, DMAIB (2020)

”Elektriske brande kan opstå alle steder i skibet og kan hurtigt udvikle sig i et omfang, som overstiger skibets brandslukningskapacitet. Derfor er en tidlig evakueringsindsats essentiel for at sikre besætningens overlevelsesmuligheder.”

VESTURLAND – Brand den 7. januar 2017, DMAIB (2017)

”Brandslukningskapaciteten på fiskeskibe som VESTURLAND er begrænset af mængden af udstyr og manglen på strukturel brandsikring til at afgrænse branden til visse områder af fartøjet. Det er derfor vigtigt, at brande opdages så tidligt som muligt, så fartøjets besætning kan reagere uden at måtte trænge ind i røgfylde områder uden tilstrækkelig viden om brandens omfang. Da de fleste fiskeskibe er af begrænset størrelse, skal det hurtigt besluttes, om de vil forsøge at slukke branden eller forlade fartøjet, mens der stadig er tid til at gøre dette på en ordentlig måde. Den 7. januar 2017 traf skibsføreren beslutningen inden for 10 minutter. Denne hurtige beslutning om at forlade skibet gjorde det muligt at evakuere besætningsmedlemmerne på en sikker måde.”

