



Den Maritime  
Havarikommission

# REDEGØRELSE OM SØULYKKE

August 2013



**CAMILLA C**

**Forlis den 20. december 2012**

Den Maritime Havarikommission  
Carl Jacobsens Vej 29  
2500 Valby  
Tlf. 91 37 63 00

E-post: [dmaib@dmaib.dk](mailto:dmaib@dmaib.dk)  
[www.dmaib.dk](http://www.dmaib.dk)

Uden for kontortid kan Den Maritime Havarikommission træffes på telefon 23 34 23 01.

**Redegørelsen er udsendt den:** 16. august 2013

**Sagsnummer:** 2012011487

**Forside:** [www.FiskerForum.dk](http://www.FiskerForum.dk) / Brian Valentin

Søulykkesrapporten kan findes på Den Maritime Havarikommissions hjemmeside [www.dmaib.dk](http://www.dmaib.dk).

### **Den Maritime Havarikommission**

Den Maritime Havarikommission arbejder som en selvstændig enhed under Erhvervs- og Vækstministeriet og udfører undersøgelser med henblik på forebyggelse af ulykker og for at fremme initiativer, der øger sikkerheden til søs.

Havarikommissionen er en uvildig enhed, der i sin organisation og retlige struktur er uafhængig af andre parter.

### **Formål**

Den Maritime Havarikommission har til formål at undersøge ulykker til søs og at udarbejde anbefalinger til forbedring af sikkerheden og indgår i et samarbejde med tilsvarende undersøgelsesinstanser i andre lande. Havarikommissionen undersøger søulykker og arbejdsulykker på danske og grønlandske handels- og fiskeskibe samt ulykker på udenlandske

skibe, når de sker i territorialfarvandet i Danmark og ved Grønland.

Den Maritime Havarikommissions undersøgelser tilvejebringer oplysninger om de faktiske omstændigheder ved ulykker og klarlægger de begivenhedsforløb og årsager, som førte til ulykkerne.

Undersøgelserne foregår adskilt fra den strafretlige efterforskning. Der tages ikke stilling til de straffe- og/eller erstatningsretlige aspekter ved ulykker.

### **Søulykkesrapporter og redegørelser**

Havarikommissionen behandler ca. 140 ulykker om året. Ved meget alvorlige ulykker, såsom dødsfald og forlis eller hvis der foreligger andre særlige omstændigheder, offentliggøres enten en søulykkesrapport eller en redegørelse afhængigt af ulykkens omfang og kompleksitet.

## Indholdsfortegnelse

1. RESUMÉ .....	4
2. FAKTUELLE OPLYSNINGER.....	4
2.1 Foto af skib .....	4
2.2 Skibsdata.....	5
2.3 Sejladsdata.....	5
2.4 Vejrdata .....	5
2.5 Oplysninger om ulykken.....	5
2.6 Assistance fra myndigheder på land og alarmberedskab .....	5
2.7 Oplysninger om relevante besætningsmedlemmer .....	6
3. REDEGØRELSE .....	6
3.1 Baggrund.....	6
3.2 Hændelsesforløb .....	6
3.3 Vedligehold og udstyr i maskinrum .....	8
3.4 Redningsmidler.....	8
4. ANALYSE .....	9
4.1 Alarmering .....	9
4.2 Branden.....	9
4.3 Evakuering og redningsmidler.....	9
5. KONKLUSIONER .....	9
5.1 Forlis.....	9
5.2 Redningsmidler.....	9
5.3 Alarmering og rutine med ombordværende udstyr. ....	10

## 1. RESUMÉ

Fiskeskibet CAMILLA C afgik fra Gilleleje den 20. december 2012 kl. 13.15 med én mand om bord for at fiske efter jomfruhummer og tunge i Kattegat øst for Hesselø.

Samme aften ca. kl. 18.45 var fiskeren i samtale med et andet fiskeskib over VHF, da han observerede at styrehusets instrumenter blinke, ligesom han blev opmærksom på en usædvanlig lugt i styrehuset.

Da fiskeren gik på dæk for at kontrollere maskinrummet via adgangslugen agter i styrbord side, observerede han med det samme kraftig røg fra maskinrummet. Da han åbnede lugen til maskinrummet, så han kraftig ild, og en stikflamme var tæt på ramme ham i nedgangen til maskinen. For fiskeren stod det med det samme klart, at han måtte forlade skibet.

Fiskeren iklædte sig redningsdragt og udløste skibets redningsflåde, hvorefter han forlod CAMILLA C.

Fiskeren blev kort efter samlet op af et andet fiskeskib, der fiskede tæt på positionen.

Søværnets Operative Kommando (SOK) modtog nødopkald kl. 18.57 over VHF, og alarmerede straks redningshelikopteren stationeret i Roskilde. Kl. 19.03 fik SOK over VHF besked om, at fiskeren var reddet af et andet fiskeskib, og ikke behøvede evakuering med helikopter. Den alarmerede helikopter returnerede derfor til Roskilde.

Den 21. december kl. 04.56 blev fiskeskibet konstateret sunket af en af søværnets enheder, der indtil da havde ligget ved det stadig brændende vrage.

## 2. FAKTUELLE OPLYSNINGER

### 2.1 Foto af skib



Figur 1: CAMILLA C, H 72

Kilde: [www.FiskerForum.dk](http://www.FiskerForum.dk) / Brian Valentin

## 2.2 Skibsdata

Navn:	CAMILLA C
Skibstype:	Fiskeskib (trawl)
Nationalitet:	Danmark
Hjemsted:	Gilleleje
Havnekendingsnummer:	H 72
Kaldesignal:	XPBY
Byggeår:	1949
Byggeværft/byggenummer:	Strandby Skibsværft
Længde overalt:	14,61 m
Bredde overalt:	4,49 m
Bruttotonnage:	23,5
Fremdrivningseffekt:	125 kW
Skrogmateriale:	Træ

## 2.3 Sejladsdata

Afgangshavn:	Gilleleje
Ankomsthavn:	Gilleleje
Sejladsstype:	Kystnært fiskeri
Oplysninger om lasten:	Ingen last om bord
Bemanning:	1

## 2.4 Vejrdata

Vind – retning og hastighed i m/s:	Østlig vind ca. 5-8 m/s
Bølgehøjde:	0,5 – 1,0 m
Sigtbarhed:	God
Lysforhold:	Mørkt
Vandtemperatur:	3 °C

## 2.5 Oplysninger om ulykken

Ulykkens type:	Brand og forlis
IMO klassifikation:	Meget alvorlig
Dato og tidspunkt:	20. december 2012 ca. kl. 18.45
Position og sted for ulykken:	Kattegat, 56°13,7' N / 011°55,6 Ø
Skibsdrift og rejseafsnit:	Trawlede
Plads om bord:	Maskinrum
Menneskelige faktorer:	Nej
Konsekvenser:	Skibet forliste. Ingen tilskadekomst. Ingen forurening.

## 2.6 Assistance fra myndigheder på land og alarmberedskab

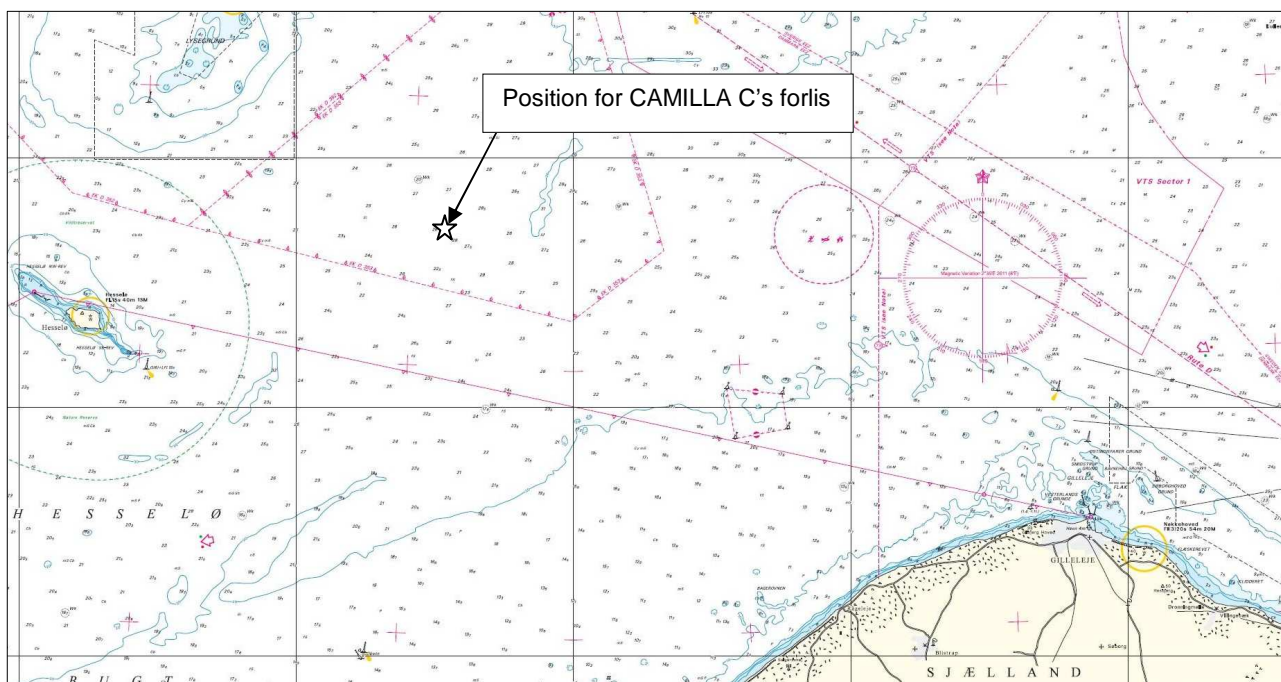
Hvem var involveret:	SOK-/MAS-vagten samt to fiskefartøjer, der fiskede tæt på forlispositionen. Redningshelikopter fra beredskabsvagten i Roskilde, Søværnets enhed DIANA samt marinehjemmeværnsfartøjet ASKØ
Resultater:	Den ombordværende fisker blev taget om bord i et andet fiskefartøj, der fiskede i nærheden. Han blev herefter sejlet ind til Gilleleje.



## 2.7 Oplysninger om relevante besætningsmedlemmer

Fisker:

50 år. Ingen maritim uddannelse. GMDSS ROC. Fisket siden han var 17 år. Har gennemgået søsikkerhedskursus for erfarne fiskere i juni 2000.



Figur 2: Position for CAMILLA C brand  
Kilde: DK søkort 129

## 3. REDEGØRELSE

### 3.1 Baggrund

Skibet blev betjent af én mand, og fiskeriet drevet som dagfiskeri med afgang fra Gilleleje ca. kl. 13-13.30. I løbet af eftermiddag, aften og nat blev normalt lavet to træk, og hvert træk tog imellem syv til otte timer. Skibet ankom herefter typisk til Gilleleje for landing af fangsten ca. kl. 07-07.30 om morgenen.

I de fire dage forud for branden og forliset havde CAMILLA C udført tilsvarende trawlfiskeri efter jomfruhummer og søtunge i det samme område øst for Hesselø i Kattegat.

### 3.2 Hændelsesforløb

CAMILLA C afgik fra Gilleleje den 20. december 2012 kl. 13.15. Kl. ca. 15.15 var skibet fremme på fiskepladsen, og fiskeren satte trawlet.

Ca. kl. 18.45 etablerede fiskeren kontakt med et andet fiskeskib, FRU HANSEN, der ligeledes fiskede i området. Umiddelbart efter at kontakten var etableret, bemærkede fiskeren, at styrehusets instrumenter blinkede, og han blev opmærksom på en usædvanlig lugt i styrehuset. Idet han kort sagde til fiskeren på FRU HANSEN, at "... der er noget galt her. Her lugter brændt", gik han på dækket for at undersøge maskinrummet. Da fiskeren trådte ud af styrehuset, så han kraftig røg trænge op fra maskinrummet. Da han åbnede lugen til nedgangen, skimtede han kraftige flammer i maskinrummet, og en stikflamme var tæt på at ramme ham, da han stod i nedgangen til maskinen. Fiskeren observerede, at flammerne tilsyneladende kom fra området omkring maskinens udstødning/manifold/turbolader. Før fiskeren åbnede ned til maskinen, havde der ikke været brandalarmer fra skibets brandmeldeanlæg, men da han åbnede nedgangen

til maskinen, hvilket forårsagede stikflammen, udløstes med det samme en alarm fra brandmeldeanlægget.

Det stod umiddelbart klart for fiskeren, at han ikke kunne bekæmpe branden, og at han skulle fra borde. Fiskeren hentede derfor en redningsdragt i styrehuset, men opfattede situationen som så alvorlig, at der ikke var tid til at udsende en nødmelding over skibets DSC VHF-radio. På dækket tog han redningsdragten på, hvorefter han udløste skibets redningsflåde, der var placeret på sin egen sliske i styrbord side. Redningsflådens placering ses på figur 3 nedenfor.

Selve udsætningen af redningsflåden gik uden problemer, men en line fra redningsflåden blev fanget i skibets skrue. Det lykkedes dog fiskeren at få udløst flåden, og komme ned i denne.

På grund af linen i CAMILLA C's skrue kunne flåden ikke komme væk fra fiskeskibet. Fiskeren skar derfor linen over med sin kniv, hvor-

efter han kunne skubbe sig væk fra fiskeskibet.

Umiddelbart efter at være kommet væk fra CAMILLA C, affyrede fiskeren et faldskærms-signal, og observerede efterfølgende, at FRU HANSEN skiftede kurs, og kom ned imod redningsflådens position. Fiskeren i flåden udløste herefter et nødblus for at den anden fisker fortsat kunne se ham, og ikke risikerede, at sejle ham ned. Kl. 19.03 kunne skipperen på FRU HANSEN melde til SOK, at fiskeren fra CAMILLA C var vel om bord i FRU HANSEN, og ikke behøvede evakuering.

Kort efter at VHF-samtalen med CAMILLA C var blevet afbrudt, havde skipperen på FRU HANSEN observeret røg og flammer fra CAMILLA C's position, og han blev klar over, at noget var galt. Med et tredje fiskeskib aftalte han, at skipperen på dette skulle alarmere SOK via Lyngby Radio. SOK blev på denne måde alarmeret om hændelsen kl. 18.57. Skipperen i FRU HANSEN bjærgede herefter sine grejer, og gjorde klar til at assistere CAMILLA C.



Figur 3: Redningsflådens placering (Fiskeskibet er på billedet vist med et tidligere fiskerinumner)  
Kilde: [www.FiskerForum.dk](http://www.FiskerForum.dk) / Brian Valentin

Alarmen fik SOK til at alarmere redningshelikopteren stationeret i Roskilde samt Søværnets patruljefartøj DIANA og marinehjemmeværnsfartøjet ASKØ. På baggrund af meldingen kl. 19.03 om at den nødstedte fisker var reddet om bord i FRU HANSEN, blev redningshelikopteren sendt tilbage til Roskilde. DIANA og ASKØ fortsatte imod positionen, men måtte opgive at slukke branden i CAMILLA C. DIANA forblev på positionen, og kunne kl. 04.56 konstatere, at CAMILLA C var sunket på position 56°13,77' N / 011°55,21' Ø.

### 3.3 Vedligehold og udstyr i maskinrum

CAMILLA C var rigget til trawlfiskeri efter jomfruhummer og søtunge. Skibet var traditionelt opbygget med bak og lukaf med to køjer forude, et lukket shelterdæk samt styrehus og lille aptering agterude. Maskinrummet var placeret under styrehuset, og adgangen til maskinrummet skete via en luge i apteringsbygningen agter i styrbord side.

Skibets motor var en Volvo Penta motor på 125 kW, der var installeret 1992-'93. Derudover var der i maskinrummet placeret følgende udstyr:

- Hydraulik anlæg inkl. tank med 80 liter hydraulik olie placeret ved hovedmaskinen.
- Omformer, der lavede 220 V placeret over hovedmaskinen.
- To 24 V dynamoer, der ladede på henholdsvis forbrugs- og startbatteri.
- Magnetventiler til skibets selvstyrer.
- En el-tavle. Derudover en el-tavle i styrehuset.
- Fire stk. dieselolietanke á 750 liter placeret to stk. i borde i hver side. På den aktuelle rejse var der 500-600 liter diesel olie om bord i skibet.

Der var ingen hjælpemotor om bord i skibet, og således kun strømforsyning fra hovedmotoren eller akkumulatorer.

Indenfor døren til maskinrummet var på skottet placeret en 12 kg pulverslukker. En anden tilsvarende pulverslukker var placeret i styrehuset. Der var installeret et brandalarmanlæg i maskinrummet, men i overensstemmelse med gældende regler, var der ikke noget fastinstalleret slukningsanlæg.

Den nuværende ejer og fiskeskipper havde på ulykkestidspunktet haft skibet i ca. tre år. Rutinemæssigt vedligehold som filter- og olieskift håndterede skipperen selv. Større reparationer og arbejder blev udført af et lokalt maskinværksted.

Der var ikke udført nyere arbejder eller installationer på maskinen eller i maskinrummet.

### 3.4 Redningsmidler

CAMILLA C var udrustet med en fire persons VIKING redningsflåde placeret på sin egen sliske (figur 3 ovenfor) samt en redningsdragt, der blev opbevaret i styrehuset.

Redningsflådens container var på slisken monteret med en enkelt surring, der var tilgængelig fra dækket og hurtigt kunne løsnes. Slisken havde hældning imod søsiden, så når flådecontainerens surring løsnedes, gled redningsflåden af sig selv over bord. Efterfølgende var den kun fastgjort til skibet med flådens udløserline, og var således klar til at blive udløst. I forbindelse med surringen af flådecontaineren var der installeret en hydrostatisk udløser.



## 4. ANALYSE

### 4.1 Alarmering

Da fiskeren på FRU HANSEN observerede røg og lidt efter ild fra CAMILLA C, var han klar over, at der var tale om en nødsituation på det andet skib. Han aftalte derfor med skipperen på et tredje fiskefartøj, at denne skulle udsende nødmelding via Lyngby Radio. I mellemtiden bjærgede fiskeren på FRU HANSEN sine grejer, så han hurtigere kunne komme ned til CAMILLA C for at yde assistance. Denne fremgangsmåde viste sig at fungere, og der er ikke indikationer på, at fremgangsmåden medførte en forsinket alarmering og respons på branden i CAMILLA C.

### 4.2 Branden

Branden i CAMILLA C udviklede sig meget hurtigt. Da fiskeren kiggede ned i motorrummet, observerede han flammer, og fornemmede at de kom fra området omkring udstødnings manifold eller turbolader.

Udover skibets motor og hydraulikanlæg var der i maskinrummet en del udstyr med tilknytning til skibets elektriske systemer. Det er ikke ukendt, at elektriske komponenter kan forårsage brande om bord i skibe. I modsætning til oliebrande udvikler elektriske brande sig dog typisk væsentligt langsommere.

På grund af den meget hurtigt udviklende brand findes det mest sandsynligt, at branden i CAMILLA C var en oliebrand, forårsaget af brand- eller hydraulikolie, der sprøjtede ud og ramte motorens varme komponenter, og derved blev antændt.

### 4.3 Evakuering og redningsmidler

CAMILLA C's redningsflåde var monteret let tilgængeligt på en sliske agter i styrbord side af skibet, hvor surring og flådecontainer kunne nås fra dækket.

Flådens montering har været afgørende for, at selve klargøringen og udsættelsen af flåden

gik hurtigt og problemløst, og dermed afgørende for, at fiskeren hurtigt kunne forlade skibet og komme i relativ sikkerhed for den kraftige brand om bord i fiskeskibet.

## 5. KONKLUSIONER

### 5.1 Forlis

CAMILLA C forliste på grund af følgeskader fra branden. Forliset skete om natten, og blev ikke direkte observeret af Søværnets nærværende patruljefartøj DIANA, som om morgenen kunne konstatere, at CAMILLA C var sunket.

Efterhånden som fiskeskibet brændte, blev skanseklædningens højde over dækket formindsket. Med en sø som aktuelt blev vurderet til fra 0,5 m til 1,0 m, vil søen gradvist have skyllet ind over skibet og er trængt ind igennem ikke vandtætte åbninger. Derved blev skibets stabilitet forringet, hvilket til sidst førte til CAMILLA C's forlis.

### 5.2 Redningsmidler

Ved flere tidligere fiskeskibsforlis har redningsmidlernes placering i flere tilfælde haft en væsentlig betydning, idet redningsflåde og redningsdragter i disse tilfælde har været placeret på svært tilgængelige steder, der har gjort det vanskeligt eller umuligt at komme til og anvende de ombordværende redningsmidler.

Når man vælger, hvor skibets redningsmidler placeres, bør det tages med i overvejelserne, at tiden der er til rådighed i en nødsituation ofte er yderst begrænset. Det kan også vise sig umuligt at komme til svært tilgængelige steder eller rum på skibet.

Det er i nødsituationer ofte de små detaljer, der afgør, hvorvidt besætningen bliver reddet.

CAMILLA C's forlis var et eksempel på, hvordan en detalje som redningsflådens placering

fordelagtigt påvirkede resultatet for den ombordværende fisker.

### **5.3 Alarmering og rutine med ombordværende udstyr.**

CAMILLA C var udstyret med en DSC VHF radio. Radioen havde en nødfunktionsknap, der ved en kortvarig påvirkning automatisk kunne udsende en hurtig nødmelding med angivelse af skibets position.

I den aktuelle situation vurderede fiskeren, at der på grund af brandens voldsomhed ikke var tid til rådighed til at udsende en nødmelding. Ligeledes var han bevidst om, at der tæt på CAMILLA C fiskede en kollega, han netop havde snakket med på radioen, og som hurtigt kunne komme til undsætning.

Ved CAMILLA C's forlis var der således andre fiskeskibe i nærheden, der kunne udsende en nødmelding, og det havde derfor ikke konsekvenser, at der ikke fra det nødstedte skib blev udsendt en nødmelding. I andre situationer kan en manglende nødmelding imidlertid have stor betydning for hvor hurtigt besætningen bliver fundet og bjærget og derved for deres overlevelseschancer.

Generelt må derfor siges, at det i nødsituationer er særdeles vigtigt, at der udsendes en nødmelding for hurtigt at kunne få assistance og blive bjærget, hvis man har forladt skibet. Hvis det overhovedet er muligt, må det stærkt tilrådes, at man anvender mulighederne i sit eget skibs udstyr til at udsende nødmelding, og man bør være fortrolig med anvendelsen af udstyret. Når en nødmelding er udsendt, opnås en større sikkerhed for, at nødsituationen er kendt af andre, og at assistance er på vej.