Den Maritime Havarikommission

SØULYKKESRAPPORT
Marts 2012

MERANO
Forlis den 2. maj 2011

Den Maritime Havarikommission, Vermundsgade 38 A, 2100 København Ø.
Tlf. 39 17 44 40, CVR-nr.: 33 74 62 10
E-post: dmaib@dmaib.dk
Hjemmeside: www.dmaib.dk

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

Søulykkesrapporten er udsendt den 19. marts 2012

Sagsnummer: 201105261

Forside: MERANO under bugsering fotograferet fra VESTBOUND

Søulykkesrapporten kan findes på Den Maritime Havarikommissions hjemmeside 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 Havarikommissionen 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 handels- og fiskeskibe samt ulykker på udenlandske skibe, når de sker i dansk territorialfarvand.

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 strafferetlige efterforskning. Der tages ikke stilling til de straffe- og/eller erstatningsretlige aspekter ved ulykker.

Indholdsfortegnelse

1 RESUMÉ 4
2 FAKTUELLE OPLYSNINGER 4
2.1 Skibsdata 4
2.2 Sejladsdata 4
2.3 Oplysninger om ulykken 4
2.4 Assistance fra myndigheder på land 4
2.5 Skibets indretning 5
3 REDEGØRELSE 6
3.1 Forhistorie 6
3.2 Forliset 6
3.3 Nedlastning og fribord 10
3.4 Vandindtrængning i dieselolietanke og maskinrum 10
4 ANALYSE 13
5 KONKLUSION 14
6 TILTAG OG ANBEFALINGER 15

1 RESUMÉ

Fiskeskibet MERANO forliste 2. maj 2011 under sejlads fra fiskepladsen i Nordsøen. Begge ombordværende fiskere gik i redningsflåden, hvorfra de kort efter blev bjærget af et andet fiskeskib.

MERANO fiskede almindeligvis hesterejer, men var rigget om til fiskeri efter tobis, og i dette fiskeri blev skibet væsentligt dybere nedlastet end i rejefiskeriet.

Et væsentligt element i hændelsesforløbet var dyb nedlastning, der i sammenhæng med andre faktorer medførte vand i dieselolietanke, motorstop, tab af lænsemulighed og behov for bugsering, hvilket alt sammen førte til vandindtrængning i skibet og forlis.

2 FAKTUELLE OPLYSNINGER

2.1 Skibsdata

Navn	MERANO
Hjemsted	Hvide Sande
Kaldesignal	OUVG
Havnekendingsnummer	RI 159
Ejer	Privatejet af fiskeskipperen
Byggeår	2003
Byggemateriale	Stål
Fiskeskibstype	Trawler
Bruttotonnage	61,7
Dimensionstal	99,7
Længde	14,96 m
Maskineffekt	199 kW

2.2 Sejladsdata

Afgangshavn	Hvide Sande
Sejladsens fase	Sejlads fra fiskeplads
Ladning	56 tons tobis
Bemanding	Fiskeskipper og bedstemand

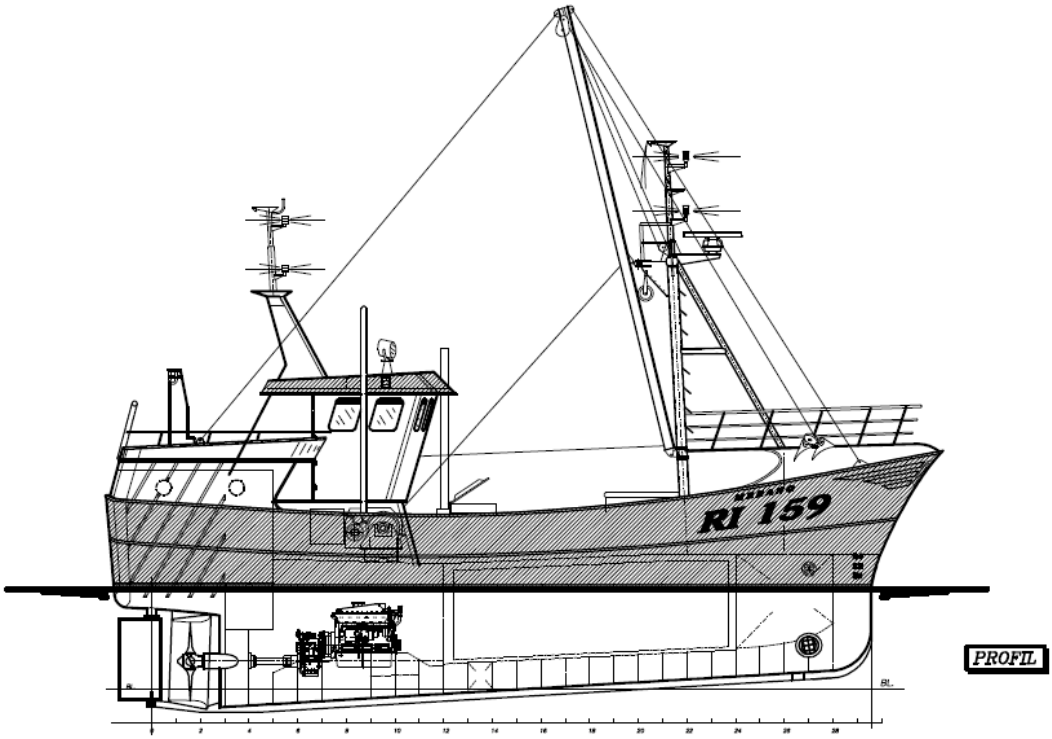
2.3 Oplysninger om ulykken

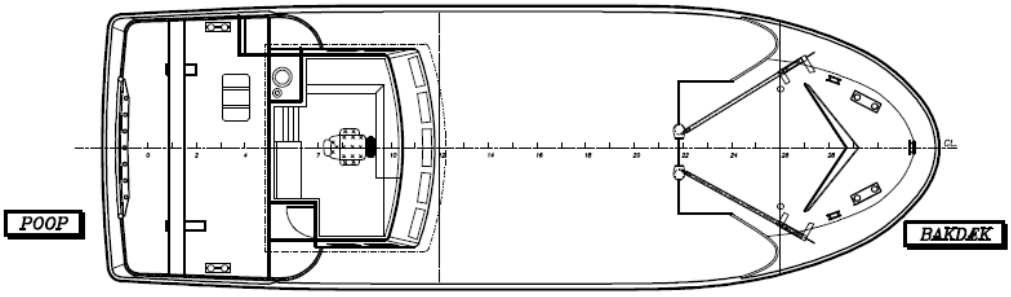
Ulykkestype	Forlis efter maskinstop og vandindtrængning i maskinrum
Ulykkesdato og tidspunkt	2. maj 2011,
Ulykkesområde	Nordsøen, ca. 22 sømil vest af Hvide Sande
Position	55º59’ N – 7º29’ Ø
Vind	Nordøstlig, 10 m/sek.
Sø	Ca. 3 m
Sigtbarhed	God
Lysforhold	Dagslys
IMO-klassifikation af ulykken	Meget alvorlig ulykke

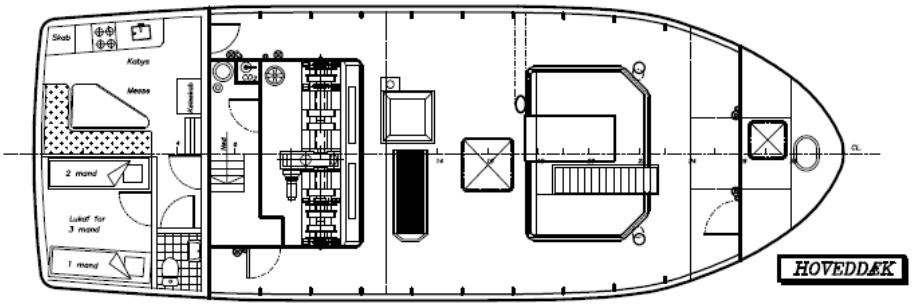
2.4 Assistance fra myndigheder på land

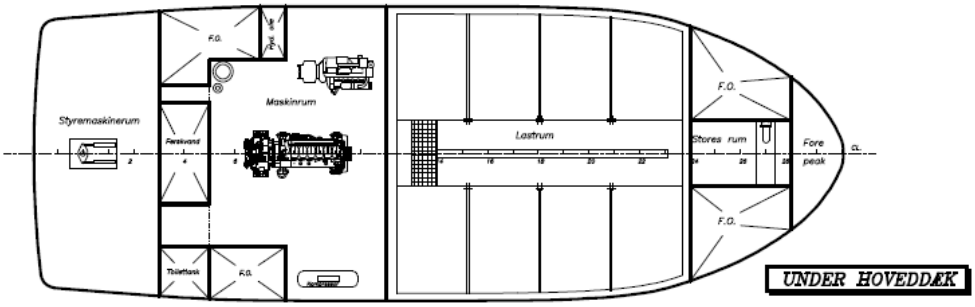
Involverede	Redningsstation Hvide Sande
Anvendte midler	Let redningsbåd LRB 13

2.5 Skibets indretning









3 REDEGØRELSE

3.1 Forhistorie

MERANO fiskede almindeligvis hesterejer i Nordsøen med bomtrawl. Rejerne blev kogt og pakket om bord og opbevaret om bord på is. Der blev typisk landet ca. fem tons rejer efter nogle få dages fiskeri.

Skibet blev rigget om til fiskeri efter tobis, kort før dette fiskeri begyndte 1. april 2011. Til tobisfiskeriet var lastrummet inddelt med skotter og gardiner helt op til under dæk, og dette arrangement var besigtiget af Hvide Sande Gensidige Skibsforsikringsforening, før tobisfiskeriet begyndte.

3.2 Forliset

MERANO sejlede fra Hvide Sande klokken 01.00 den 29. april 2011 til denne den femte tur i dette års tobisfiskeri. Om bord var fiskeskipperen og bedstemanden.

Fiskeriet foregik i området kaldet ”Snusdåsen” ca. 70 sømil nordvest af Hvide Sande.

MERANO sejlede fra fiskepladsen klokken 19.00 den 1. maj mod Hvide Sande lastet med ca. 56 tons tobis. Lastrummet var fuldt.

Der var ca. 2000 liter dieselolie og ca. 500 liter hydraulikolie i tankene agter. To dieselolietanke forude på i alt ca. 5500 liter var tomme.

Ved afsejling fra fiskepladsen havde skibet ikke noget fribord.

Ved midnat under hjemsejladsen begyndte hovedmotoren at gå ujævnt, mens fiskeskipperen var i maskinrummet. Han standsede maskinen og drænede vand fra vandudskilningsfilteret. Der var en del vand i olien.

Fiskeskipperen prøvede at genstarte motoren, men der var stadig meget vand i olien, og det var derfor ikke muligt at starte hverken hovedmotoren eller hjælpemotoren.

Begge motorer blev forsynet med dieselolie fra dagtanken, og der kunne kun flyttes dieselolie med den elektrisk drevne filterpumpe. Når ingen af motorerne kunne køre, kunne der ikke pumpes olie op i dagtanken fra den anden opbevaringstank, og der kunne ikke lænses fra skibet.

Fiskeskipperen anmodede VESTBOUND, der havde fisket sammen med MERANO, og som på hjemturen var nogle sømil foran, om at komme tilbage for at bugsere MERANO.

VESTBOUND vendte om, og der blev etableret bugsering af MERANO klokken ca. 02.

Etablering af slæb klokken ca. 02.00 Foto: VESTBOUND

MERANO under bugsering klokken ca. 06.30 Foto: VESTBOUND

MERANO under bugsering klokken ca. 11.20 Foto: VESTBOUND

Slæbelinen var mere end 60 favne, og indledningsvist forløb bugseringen godt. Under bugseringen stak skibet imidlertid dybere og dybere fortil, og vejret blev hårdere med tiltagende vind og sø.

Under den fortsatte bugsering opdagede fiskeskipperen, at der kom vand ind i maskinrummet igennem maskinrumsventilationen i spilrummet under styrehuset. Vandet fossede ned i maskinrummet fra ventilatoren, og fiskeskipperen forudså, at skibet ikke kunne blive ved med at flyde.

Klokken 13.40 anmodede fiskeskipperen om assistance fra Redningsstation Hvide Sande. En let redningsbåd med lænsegrej sejlede til assistance, og fiskeskipperen fik oplyst, at den kunne være fremme ved MERANO i løbet af ca. 55 minutter.

De to ombordværende gik i redningsflåden, før redningsbåden ankom.

Redningsflåden fungerede, som den skulle, og efter 15 – 20 minutter i redningsflåden blev de to fiskere taget om bord i fiskeskibet MARIA BORK, der også var kommet til assistance.

Da redningsbåden ankom, var MERANO sunket så dybt, at der ikke kunne lænses fra skibet. MERANO sank klokken ca. 15.00.

Ca. fem uger efter forliset blev MERANO bjærget, repareret og genindsat i fiskeri.

MERANO under bugsering klokken ca. 14.00 Foto: VESTBOUND

MERANOs forlis klokken ca. 14.40 Foto: VESTBOUND

3.3 Nedlastning og fribord

MERANO havde godkendte stabilitetsoplysninger, hvoraf det fremgik, at skibets dødvægt var beregnet til 30,8 tons, hvoraf fangstmængden er 24 tons, svarende til et fribord på 0,5 meter.

Ved en nedlastning med ca. fem tons fangst, som var en hyppig og normal situation i rejefiskeri, ville skibets fribord være ca. 0,7 meter.

En nedlastning med 56 tons fangst, som var situationen ved afsejling fra fiskepladsen 1. maj 2011, medførte en reduktion af fribordet til ca. 0,1 meter.

3.4 Vandindtrængning i dieselolietanke og maskinrum

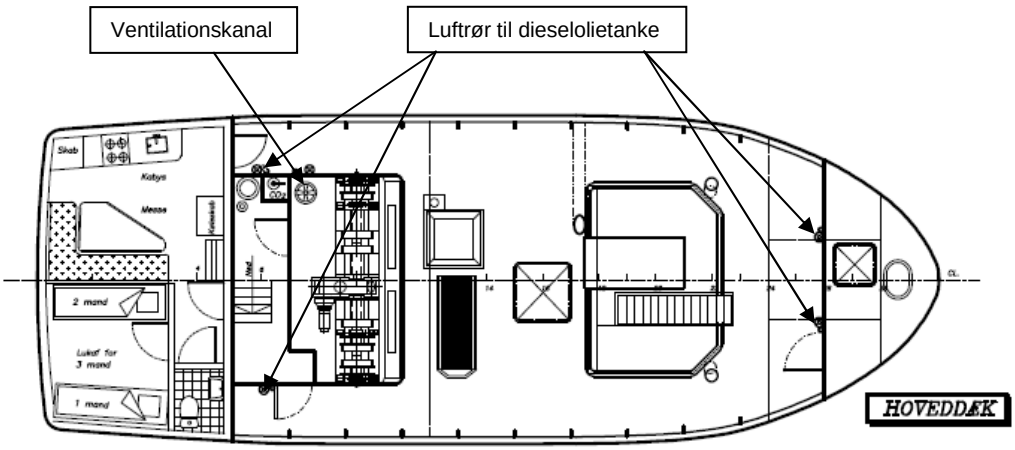
MERANO har til dieselolie to opbevaringstanke i forskibet samt to opbevaringstanke og en dagtank i maskinrummet. Dieselolietankenes udluftningsrør var forsynet med kontraventiler med kugle ca. 0,8 meter over dæk. Kontraventilerne på luftrørene til tankene i forskibet var dækket til med plastposer, for at spulevand ikke skulle kunne trænge ned tankene.

Under sejlads fra fiskepladsen blev der brugt dieselolie fra styrbord tank i maskinrummet. Udluftningsrøret til denne tank var placeret i et hjørne under lejderen op til styrehusdøren og var under sejladsen udsat for brodsøer. På trods af kontraventilen er der løbet vand igennem kontraventilen og udluftningsrøret ind i dieselolietanken.

MERANO havde næsten ikke noget fribord ved afsejling fra fiskepladsen, og under bugseringen stak skibet dybere fortil, end da skibet sejlede for egen kraft. Der kom vand over dækket og igennem kontraventiler og udluftningsrør ind i dieselolietankene forude, hvorved skibet kom til at stikke stadigt dybere og dybere fortil.

Som følge af skibets stadigt forøgede nedtrykning er der løbet vand løbet ind i spilrummet under styrehuset igennem spygatter, der mundede ud 0,1 meter under dækket i hver side, og efterhånden også igennem et åbent 3" rør på forsiden af huset ca. 0,95 meter over dækket.

Efterhånden lå skibet så dybt, at der begyndte at løbe vand ind i maskinrummet via ventilationskanalen, der førte luft fra spilrummet under styrehuset til maskinrummet. Ventilationskanalens åbning var 0,85 meter over dørken.



Udluftningsrør for dieselolietanke i forskibet Foto: Den Maritime Havarikommission

Udluftningsrør med kontraventil under lejder i styrbord side. Foto: Den Maritime Havarikommission

Ventilationskanal til maskinrum, placeret i spilrummet under styrehuset Foto: Den Maritime Havarikommission

Åbent rør med forbindelse til spilrummet under styrehuset Foto: Den Maritime Havarikommission

4 ANALYSE

En række forhold førte til MERANOs forlis:

- Skibet var dybt nedlastet, væsentligt dybere end under skibets fiskeri efter hesterejer;
- Som følge af dyb nedlastning var dieselolietankenes udluftningsrør udsat for påvirkninger fra brodsøer, mere udsat end under skibets fiskeri efter hesterejer;
- Udluftningsrørenes kontraventiler var ikke effektive, så i forbindelse med overbrydende sø trængte der søvand ind dieselolietankene;
- Vandholdig dieselolie satte hoved- og hjælpemotor ud af drift;
- Uden hverken hoved- eller hjælpemotor i drift kunne der ikke pumpes dieselolie til dagtanken fra den anden opbevaringstank, som der muligvis ikke var trængt søvand ind i;
- Uden mulighed for at skifte dieselolien på dagtanken kunne hverken hoved- eller hjælpemotoren genstartes;
- Uden hverken hoved- eller hjælpemotor i drift kunne der ikke lænses fra noget sted i skibet;
- Med hovedmotor ude af drift måtte skibet bugseres, hvorved det fik forøget dybgang for;

- Når skibet stak stadigt dybere fortil, var det en selvforstærkende proces, idet der derved kom mere sø over dæk, og der trængte søvand igennem udluftningsventilerne ned i de forreste dieselolieopbevaringstanke;

- Det stadigt forringede fribord medførte, at der trængte søvand igennem spygatter ind i spilrummet under styrehuset, hvorfra det efterhånden også trængte via ventilationskanalen ned i maskinrummet;

- Skibet blev efterhånden vandfyldt i alle rum, hvorved det forliste som følge af tab i opdrift.

5 KONKLUSION

Få dage efter denne søulykke forliste et andet dansk fiskeskib PATRICK, der var på vej fra fiskeri dybt lastet med industrifisk. I havarikommissionens søulykkesrapport om dette forlis omtales en række andre fiskeskibe, der alle havde det til fælles, at der på forskellig måde var opstået lækage, der i sidste ende førte til forlis.

Disse var alle træskibe til forskel fra MERANO, der var bygget af stål. Fælles for alle disse skibe er imidlertid, at de lejlighedsvist blev brugt til fiskeri efter industrifisk, at de var dybt nedlastet med industrifisk, og at dyb nedlastning var blandt de væsentlige faktorer, der på forskellig måde førte til forlis.

Dyb nedlastning med industrifisk som i dette tilfælde er ikke ukendt i dansk fiskeri.

Fiskeriets udførelser, mønstre og rutiner ændrer sig ikke kun som følge af teknisk udvikling. Skiftende sæsoner, konjunkturer, reguleringer og andre vilkår gør fleksibilitet nødvendig og stiller krav til både mennesker, skibe og udstyr.

Skiftende sæsoner, konjunkturer, reguleringer og andre vilkår har i vid udstrækning også indflydelse på teknisk udvikling og menneskelig adfærd. Herunder også, at nogle fiskeskibe til tider nedlastes i en sådan grad, at visse faktorer, der normalt ikke anses at være risikable, pludseligt bliver det.

Marginen bliver mindre imellem, hvad der er almindeligt og uden forbindelse med nogen kendt eller erkendt risiko, og hvad der pludseligt bliver en faktisk risiko.

I dette tilfælde fik de herskende vejrforhold, der ellers ikke indebærer nogen risiko, afgørende betydning. På grund af dyb nedlastning blev udluftningsrørenes kontraventiler væsentlig mere udsat for søens påvirkninger end ved en mindre nedlastning, og fordi kontraventilerne ikke var effektive, kom der vand i dieselolien.

Ligeledes medførte dyb nedlastning, at spygatterne i spilrummet ikke på sædvanlig måde var i stand til at holde rummet frit for vand.

Bugsering i sig selv behøver ikke at indebære særlig risiko for skibet. Men under bugsering vil et skib ofte stikke dybere fortil end under sejlads for egen kraft, og ved dyb nedlastning vil overbrydende sø, der under sædvanlige vilkår ledes bort fra dækket via lænseporte, have vanskeligere ved at blive ledt bort fra dækket.

Havarikommissionen vurderer, at dyb nedlastning er en overordnet væsentlig faktor, der forstærker andre risikofaktorers effekt.

6 TILTAG OG ANBEFALINGER

I 2011 påbegyndte Søfartsstyrelsen periodiske syn af fiskeskibe med en længde på under 15 m. Elementer i disse syn er en generel besigtigelse af fiskeskibet samt en dialog med ejer, skipper og besætning om blandt andet stabilitet og lækage.

I foråret 2011 udgav Fiskeriets Arbejdsmiljøråd en publikation med titlen: *"Gode råd til skipper og besætning på fartøjer, der lejlighedsvis anvendes til industrifiskeri".*

Den Maritime Havarikommission anbefaler, at Fiskeriets Arbejdsmiljøråd og Søfartsstyrelsen i en fortsat oplysningskampagne belyser og oplyser om risikofaktorer, der er forbundet med brugen af konsumfiskeskibe i fiskeri efter industrifisk.