



**SØULYKKESRAPPORT FRA OPKLARINGSENHEDEN/
DEN MARITIME HAVARIKOMMISSION**

**PATRICK (ND 50)
Forlis den 7. 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 – www.dmaib.dk

Søulykkesrapporten er udsendt den 5. december 2011.

Sagsnummer: 201105509

Forsidebilledet viser PATRICK på vej mod havn. Foto: [www.fiskerforum.dk/H. Kinch](http://www.fiskerforum.dk/H.Kinch).

Søulykkesrapporten kan findes på Den Maritime Havarikommissions hjemmeside www.dmaib.dk.

Opklaringsenheden/Den Maritime Havarikommission

Opklaringsenheden undersøgte søulykker og alvorlige personulykker på danske handels- og fiskeskibe. Enheden undersøgte ligeledes søulykker i danske farvande, hvor udenlandske skibe var involveret.

Den 15. juni 2011 blev Opklaringsenheden nedlagt, og Den Maritime Havarikommission, som afløste Opklaringsenheden, blev oprettet som en selvstændig institution.

Da ulykken indtraf den 7. maj 2011, var arbejdet med opklaringen af ulykken igangsat. Da Opklaringsenheden er nedlagt, er udarbejdelsen af denne rapport afsluttet af Den Maritime Havarikommission efter aftale med Søfartsstyrelsen.

Formål

Formålet med Opklaringsenhedens og Den Maritime Havarikommissions undersøgelse er at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved ulykken og at klarlægge de årsager og det begivenhedsforløb, som har ført til ulykken, med henblik på forebyggelse.

Undersøgelsen sigter ikke mod at tage stilling til de strafferetlige eller erstatningsretlige aspekter ved ulykken.

Kontakt til Den Maritime Havarikommission

Telefon: 39 17 44 40
E-post: dmaib@dmaib.dk

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

Indholdsfortegnelse

1	RESUMÉ	4
2	FAKTUELLE OPLYSNINGER.....	4
2.1	Skibsdata.....	4
2.2	Sejladsdata.....	5
2.3	Oplysninger om ulykken.....	5
2.4	Assistance	5
3	REDEGØRELSE	5
3.1	PATRICK.....	5
3.2	Forliset/ lækagen	6
3.3	Alarmering og assistance.....	7
3.4	Dykkerundersøgelse og bjærgning	8
4	ANALYSE	9
5	KONKLUSIONER	10
6	LIGNENDE HÆNDELSER	10
7	TILTAG.....	10

1 RESUMÉ

Den 7. maj 2011 om aftenen forliste fiskeskibet PATRICK ved Horns Rev 20 sømil vest for Blåvands Huk. Efter endt parfiskeri var PATICK på vej til Hvide Sande for at losse fangsten af industrifisk. Syd for Horns Rev blev der konstateret indstrømning af vand i maskinrummet. Det blev forsøgt at lænse maskinrummet, men uden tilstrækkelig virkning. Omkring halvanden time efter at lækagen opstod, sank PATRICK. Da fiskeskibet forliste, gik skipperen i redningsflåden og blev kort efter reddet af makkerskibet.

Den Maritime Havarikommission har ingen anbefalinger i forbindelse med PATRICK's forlis.

2 FAKTUELLE OPLYSNINGER

Alle tidspunkter i rapporten er i dansk sommertid. (UTC -2).



ND 50 - PATRICK

Foto: www.fiskerforum.dk/H.Kinch

2.1 Skibsdata

Navn	PATRICK
Hjemsted	Rødvig
Kaldesignal	5QQW
Havnekendingsnummer	ND 50
Ejer	Ejet af fiskeskipperen
Byggeår	1962
Fiskeskibstype	Trawl
Bruttotonnage	35,3

Bruttoregistertonnage	19,99 BRT
Dimensionstal	75,13
Længde overalt	14,40 meter
Maskineffekt	210 kW

2.2 Sejladsdata

Afgangshavn	Hvide Sande
Sejladsens fase	På vej mod Hvide Sande efter endt fiskeri
Fangst	Mellem 28 og 30 ton tobis
Besætning	En

2.3 Oplysninger om ulykken

Ulykkestype	Forlis
Ulykkesdato og tidspunkt	7. maj 2011 klokken ca. 22.00
Ulykkesområde	Horns Rev
Position	55°34,14' N – 007°29,27' Ø
Sted for lækage	Maskinrummet
Vind	SØ-lig – Mellem 8 og 13 m/s
Sø	1,5 m
Strøm	1,4 knob
Sigtbarhed	10 sm
Lysforhold	Tusmørke

2.4 Assistance

Involverede	<ul style="list-style-type: none"> • Søværnets Operative Kommando (SOK) • Lyngby Radio • Redningsstation Esbjerg
Anvendte midler	<ul style="list-style-type: none"> • Redningsfartøjet NIELS IVERSEN
Assistance fra andre involverede	<ul style="list-style-type: none"> • Fiskefartøj ND 51, PERNILLE

3 REDEGØRELSE

3.1 PATRICK

PATRICK, ND 50, var en traditionelt bygget trækutter på 19,99 BRT bygget i 1962.

I juli 2010 blev roret skiftet, og seks-syv planker i skroget blev udskiftet. I april 2011 blev PATRICK bundsmurt, og kalftringen blev gået efter.

Forude i skibet var der et lukaf med køjer og et lille forrum. Agten for lukafet lå lastrummet, og agten for det var maskinrummet. Agterst var der et lille rum til rorgrejet. Det var et lukket rum, men med adgangsvej gennem en lille luge.

Der var ingen rørforbindelser mellem lukaf og lastrum eller mellem lastrum og maskinrum, og disse rum var adskilt med vandtætte skotter.

I forenden var der en ældre håndbetjent dækpumpe af "Fåborgtypen" til lænsning af lukafet. Forude var tillige en automatisk virkende elektrisk dykpumpe, der kørte på 24 volt. I styrehuset var der en indikator, der lyste, når pumpen lænsede. Højere oppe i forrummet sad der en niveauføler, der udøste alarm ved for høj vandstand.

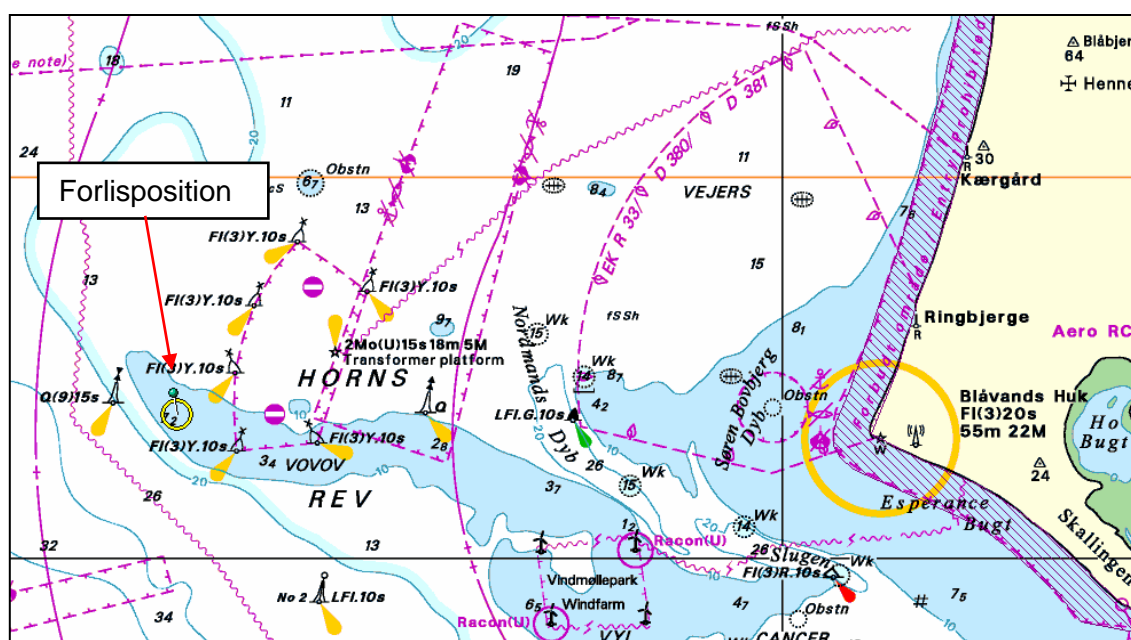
I lastrummet sad der også en "Fåborg pumpe", der var hydraulisk drevet. Den sugede i en brønd, der var dækket med en rist.

I maskinrummet på forskottet var der en elektrisk dykpumpe svarende til den i forrummet. Den blev ikke brugt i det daglige, da det ikke var nødvendigt.

Længere agter i maskinrummet var der en lænseejektor, der altid kørte, når spulepumpen kørte. Den var monteret under maskinen og sugede fra det dybeste sted. I maskinen var der også en håndpumpe til lænsning.

Strømforsyningen om bord bestod af to batterisæt. Det ene sæt blev anvendt til almindeligt daglig brug, og det andet sæt var reserve. Batterierne var placeret i maskinrummet. PATRICK's VHF radio med Digital Selective Call (DSC) og GPS havde derudover deres eget batteri.

3.2 Forliset/lækagen



Kortudsnit: Det Levende Søkort

Fiskeskibet PATRICK var om morgenen den 7. maj 2011 afsejlet fra Hvide Sande sammen med fiskeskibet PERNILLE for at drive parfiskeri efter tobis i den sydlige del af Nordsøen.

De to fiskeskibe slæbte dobbelt og foretog to slæb. Fangsten af tobis blev fordelt med 15 ton på PERNILLE og mellem 28 og 30 ton på PATRICK. Om bord på PATRICK var fangsten fordelt i ni afdelinger i lastrummet.

Efter endt fiskeri lå de to skibe i området syd for Horns Rev, og kursen blev sat mod Hvide Sande vest om Horns Rev. Det var blevet påsat, at der ikke var nogen åbne luger eller døre, og at alle isdæksler var lukket forsvarligt.

Vejret var dårligt med hård vind til kuling fra SØ og en sø med en højde på omkring 1,5 meter.

Omkring klokken 21.30 lyste indikatoren for vandstandsalarmer i maskinrummet. Vandstandsføleren sad på forreste det af hovedmotoren.

Skipperen inspicerede straks maskinrummet og kunne se, at der stod rent søvand over dørken. Der var ingen tegn på fisk fra lasten. Skipperen startede den elektriske dyk-pumpe, der var monteret i maskinrummet. Pumpen modtog strøm fra forbrugsbatterierne. Det andet sæt batterier var ikke koblet ind.

En inspektion af lastrummet viste, at der ikke var synligt vand dernede. Der kom heller ikke vand ved pumpning fra lastrummet.

Der blev ved inspektion heller ikke konstateret vand i forskibet.

De to pumper i maskinrummet fungerede helt op til forliset. Pumperne i forummet og i lastrummet var ikke startet.

Efter at der var konstateret vandindtrængen i maskinrummet, forsøgte skipperen at få skibet til at ligge mere roligt i søen og lagde derfor kursen om, således at søen kom ind agten fra. Det havde imidlertid ikke den store virkning på grund af krap sø i området.

Skibet drev herefter for vind og vejr mod NV imod den nordligste havvindmøllepark på Horns Rev. Langsomt lagde skibet sig mere og mere på siden. Det var ikke muligt at komme ned i maskinrummet, da indgangen til dette er gennem en nedgang inde fra styrehuset. Efterhånden som krængningen øgedes, kom der vand ind over lønningen. Lyngby Radio blev kaldt, og der blev anmodet om pumpeassistance.

Ca. en halv time før forliset satte skipperen redningsflåden i vandet og blæste den op. Han havde på det tidspunkt iført sig redningsdragt.

Vejret var for hårdt til, at makkerskibet kunne gå på siden af PATRICK og opsamle skipperen direkte derfra. Han kaldte derfor makkerskibet og meddelte, at han ville gå i flåden for at blive opsamlet derfra.

PATRICK lå helt på siden, men rettede sig op, hver gang der kom en sø. Skipperen kunne mærke, at skibet blev mere og mere trægt i sine bevægelser. Når skibet lagde sig, stod han i vand til livet.

På et tidspunkt strømmede vandet ind gennem døren til styrehuset. Skibet lagde sig yderligere over, og der kom vand i indsugningen til hovedmotoren, hvorefter den satte ud.

Skipperen gik herefter i redningsflåden. Kort tid efter at være gået i flåden blev skipperen reddet om bord i makkerskibet.

PATRICK flød i yderligere ca. 20 minutter og lagde sig til sidst helt om på siden. Herefter gik PATRICK ned med agterskibet først. Der var lys i skibets lanterner, indtil umiddelbart før det sank.

Efter at makkerskibet havde taget skipperen fra PATRICK om bord, blev redningsflåden taget på slæb, og kursen blev sat mod Hvide Sande. Undervejs mod havn blev flåden tabt, hvilket blev meddelt til Lyngby Radio.

3.3 Alarmering og assistance

Klokken 21.51 modtog SOK melding om, at et fiskefartøj var sprunget læk vest af Blåvands Huk. Klokken 21.55 alarmede SOK kystredningsstation i Esbjerg.

Klokken 21.55 meddelte Lyngby Radio, at der tæt på havaristen lå et andet fiskefartøj, og at dette var på vej mod havaristen.

Klokken 22.06 var en helikopter klar til at flyve ud til havaristen med pumpegrej. Samtidig blev det oplyst, at fiskeren om bord på havaristen var reddet over på det fiskefartøj, der lå i nærheden, som PATRICK havde parfisket med.

Klokken 22.09 afgik redningsfartøjet NIELS IVERSEN fra Esbjerg medbringende pumpe og havarigrej.

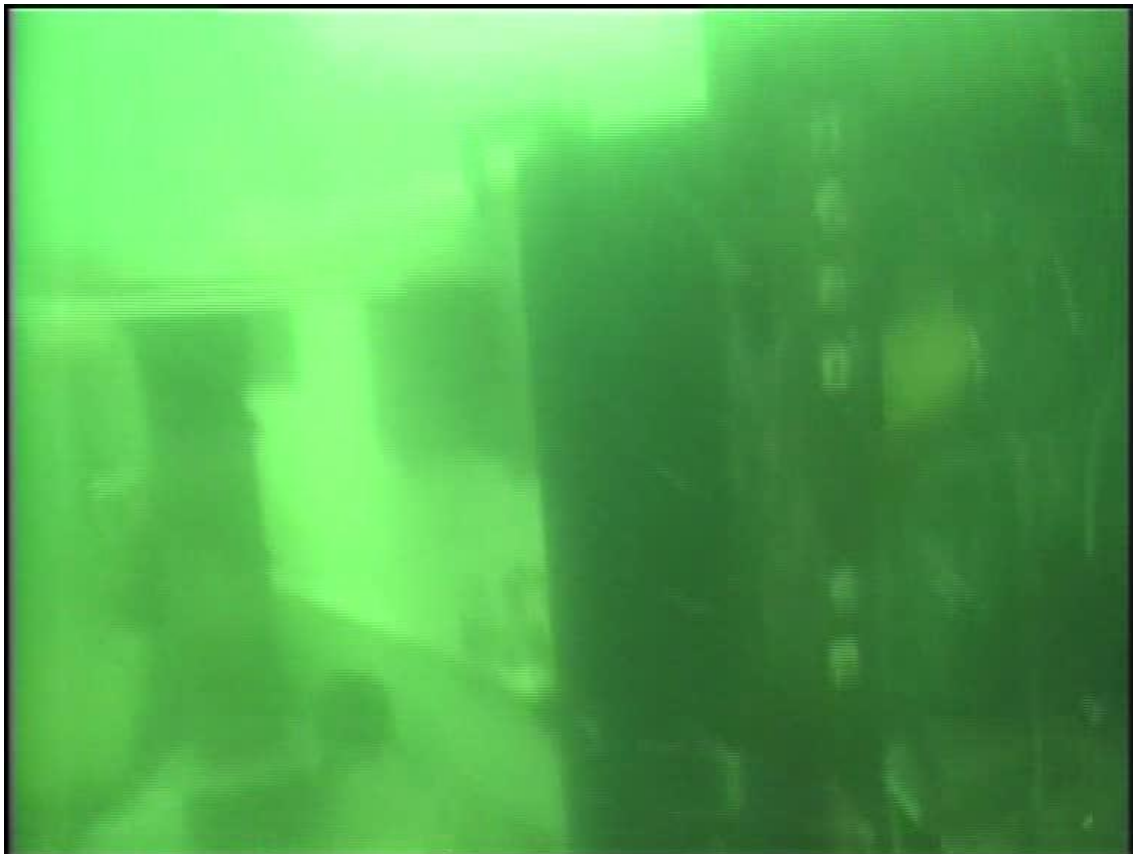
Klokken 22.18 blev det meddelt over Lyngby Radio, at havaristen var sunket.

Klokken 22.23 blev redningsbåden fra redningsstation Esbjerg frameldt som følge af, at PATRICK's skipper var reddet om bord på makkerskibet, og at skibet var forlist.

Klokken 22.48 udsendte Lyngby Radio en Navigational Warning om uafmærket vrage på forlispositionen.

3.4 Dykkerundersøgelse og bjærgning

Den 21. maj 2011 blev vraget af PATRICK undersøgt af en dykker. Området blev videofilmet, og undersøgelsen viste, at PATRICK var splittet ad i fire til fem større dele.



Billede, der viser vragrester fra PATRICK

Rederiet J. Alfastsen

Efter krav fra Farvandsvæsenet blev vragdelene fjernet, og dermed blev fiskepladsen og farvandet brugbart igen. Bjærgningen skulle afvente stille vejr.



Vragrester fra PATRICK

Foto: Den Maritime Havarikommission

I begyndelsen af juni måned 2011 blev de større dele af PATRICK bjærget og bragt til Hvide Sande.

4 ANALYSE

Omkring klokken 21.30 lyste indikatoren for vandstandsalarmeren i maskinrummet. Vandstandsføleren sad på forreste del af hovedmotoren.

En umiddelbar inspektion af maskinrummet viste, at der stod rent søvand over dørken i maskinrummet. Der var ingen tegn på fisk fra lasten. Det var ikke muligt at se, hvor vandet strømmede ind.

Forskib og lastrum blev inspiceret for vand. Der blev ikke konstateret vand i disse rum.

Skipperen startede den elektriske dykpumpe, der var monteret i maskinrummet. Denne pumpede indtil, umiddelbart før skibet sank.

Under normal sejlads og fiskeri kom der kun meget lidt vand, når der blev lænset fra maskinrummet. Indikatoren for lænsning fra lukafet lyste sjældent, hvilket viser, at pumpen forude sjældent kørte.

Maskinen og dermed også lænseejektoren kørte, næsten lige indtil skibet sank. Det skete sandsynligvis, da motoren tog vand ind gennem luftindtaget.

Før lækagen blev konstateret, havde skipperen ikke observeret noget unormalt ved skibet, herunder rystelser eller støj fra skruetøjet, der kunne indikere noget unormalt ved skrueraksel og ved pakdåse i stævnrøret.

Lænsning med de to pumper i maskinrummet har ikke kunnet lænse det indstrømmende vand, hvilket viser, at der har været en væsentlig lækage i maskinrummet.

Dykkerundersøgelsen samt den efterfølgende undersøgelse af vragesterne gav ingen indikation af en årsag til lækagen i maskinrummet.

5 KONKLUSIONER

- Opklaringsenheden konstaterer, at der opstod en uidentificeret lækage, der fyldte skibets maskinrum med søvand.
- Opklaringsenheden konstaterer, at årsagen til forliset var tab af opdrift og stabilitet som følge af vandindtrængen i skibets maskinrum.

6 LIGNENDE HÆNDELSER

Den 9. maj 2000 forliste fiskefartøjet NINETTE på vej hjem fra industrifiskeri. NINETTE var på 54 BRT, bygget af træ i 1961.

Den 1. august 2001 forliste fiskefartøjet GRATIA på vej hjem fra industrifiskeri. GRATIA var på 19,96 BRT, bygget af træ i 1975.

Den 13. april 2002 forliste fiskefartøjet LISSY BJERREGAARD på vej hjem fra industrifiskeri. LISSY BJERREGAARD var på lige under 20 BRT, bygget af træ i 1963.

Den 24. maj 2010 forliste fiskefartøjet JOSEPHINE E på vej hjem fra industrifiskeri. JOSEPHINE E var på lige under 20 BRT, bygget af træ i 1963.

Fælles træk ved disse fem forlis var, at det skete med ældre træbyggede fiskeskibe, der lejlighedsvis blev anvendt til industrifiskeri, og som i perioder lå længere tid i havn.

Fiskefartøjerne blev derved udsat for meget vekslende kraftpåvirkning og udtørring af skroget over vandlinjen, når de lå i havn eller blev anvendt til konsumfiskeri i længere perioder.

7 TILTAG

Med baggrund i tilsvarende forlis som JOSEPHINE E's og PATRICK's har Søfartsstyrelsen udsendt en orientering og advarsel til førere og ejere af træfiskefartøjer, der lejlighedsvis anvendes til industrifiskeri. Se bilag bagest i rapporten.

I 2011 påbegyndte Søfartsstyrelsen 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.

Søfartsstyrelsen har desuden i 2011 udført en række uanmeldte kontrolsyn på fiske-skibe bygget af træ, der lejlighedsvis anvendes til industrifiskeri. Søfartsstyrelsen har meddelt, at lignende kontrolsyn vil blive foretaget i 2012.

Søulykkesrapporter vedrørende fiskeskibsforlis kan findes på Den Maritime Havarikommissionens Hjemmeside: <http://www.dmaib.dk/Sider/Ulykkesrapporter.aspx>

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

Publikationen omhandler blandt andet forhold som kraftpåvirkninger på skroget, stabilitet og andre fokusområder, der skal tages i betragtning ved lejlighedsvis anvendelse af fiskefartøjer til industrifiskeri. Publikationen kan findes på Fiskeriets Arbejdsmiljøråds hjemmeside.

Bilag

Søfartsstyrelsen orienterer og advarer førere og ejere af træfiskefartøjer, der lejlighedsvis anvendes til industrifiskeri.

Den 9. maj 2000 forliste fiskefartøjet NINETTE på vej hjem fra industrifiskeri. NINETTE var på 54 BRT, bygget af træ i 1961. Opklaringsenheden skriver i sin konklusion, "at den ikke mener, der foreligger oplysninger, der entydigt peger på nogen konkret årsag til forliset. Beskrivelsen af hændelsesforløbet tyder på, at der uden fiskeskipperens umiddelbare opmærksomhed er opstået en betydelig, ikke identificerbar lækage i forskibet". Skibet havde et kabelrum forude. NINETTE havde tidligere haft aptering forude, men i forbindelse med en ombygning var denne nedlagt. Foruden denne ændring var der foretaget flere andre moderniseringsændringer af fartøjet.

Den 1. august 2001 forliste fiskefartøjet GRATIA på vej hjem fra industrifiskeri. GRATIA var på 19,96 BRT, bygget af træ i 1975. Ved forliset omkom fiskeskipperen. Opklaringsenheden angiver i sin rapport, at der var såvel konstruktive som operative årsager til forliset. Det fremgår af søulykkesrapporten, at GRATIA umiddelbart før den sidste rejse havde været på bedding. GRATIA havde siden sin bygning gennemgået flere ændringer og moderniseringer, bl.a. var der påbygget en beskyttende aluminiumsoverbygning over arbejdsdækket, ligesom der var monteret nettromle. Det var GRATIA's første rejse efter industrifisk i 7-8 år.

Den 13. april 2002 forliste fiskefartøjet LISSY BJERREGAARD på vej hjem fra industrifiskeri. LISSY BJERREGAARD var på lige under 20 BRT, bygget af træ i 1963, og ved forliset var fiskeskipperen tæt på at omkomme. Opklaringsenheden undersøger forliset, der skyldtes, at store vandmasser trængte ind i forskibet. Fartøjet havde tidligere haft aptering forude, men denne var nedlagt. Ved den lejlighed var lastrummet blevet forlænget med to spantefag. LISSY BJERREGAARD havde siden sin bygning gennemgået flere andre ændringer og moderniseringer, bl.a. var der påbygget en beskyttende aluminiumsoverbygning over arbejdsdækket, ligesom der var monteret nettromle. 2 dage før forliset havde LISSY BJERREGAARD været på land.

Generelt har den danske fiskeflåde en høj gennemsnitsalder (for fiskefartøjer over 12 meter er den 34 år). Dette betyder, at der løbende er foretaget forbedringer og moderni-

seringer for at opretholde et rentabelt fiskeri. I træfiskefartøjerne er træmasterne blevet udskiftet med metalmaster. Skovlгалgerne er blevet forhøjet til stadigt større skovle. Redskaberne er blevet meget tungere, og anvendelse af flere trawl har medført brug af kædeklodser mv. For at håndtere disse fangstredskaber er der monteret nettromler og nye trawlspil til trawlwirer med en større diameter. Langt de fleste fiskefartøjer har fået fornyet deres styrehus med et større, og alle har fået meget mere elektronik i styrehusene. I forbindelse med de nye styrehuse er der ofte indlagt bad og toilet, hvorfor ferskvandsbeholdningen også er blevet ganske væsentligt forøget. I forbindelse med motorudskiftninger er det almindeligt, at der sker en forøgelse af brændstofkapaciteten.

Set i lyset af disse forlis finder Søfartsstyrelsen det hensigtsmæssigt at advare ejere af og fiskeskippere på træfiskefartøjer, der lejlighedsvis anvendes til industrifiskeri, om de forskellige sammenfald, der er ved de tre ulykker. Siden er kommet JOSEPHINE E's forlis.

LISSY BJERREGAARD og NINETTE var begge bygget først i 1960'erne. Begge havde fået nedlagt apteringen forude, og begge forliste efter en pludselig voldsom vandindtrængning i forskibet.

GRATIA og LISSY BJERREGÅRD var begge træfartøjer lige under 20 BRT. De havde begge gennemgået meget væsentlige ombygninger. Disse ombygninger må have medført en vægtforøgelse på de pågældende fartøjer og dermed mindre lasteevne.

Søfartsstyrelsen **indskærper**, at det altid er fiskeskipperen, der er ansvarlig for, at hans fartøj altid og under alle forhold er i sødygtig stand. Fiskeskipperen skal være særlig opmærksom, når han skifter fiskeri eller anvender fartøjet efter en ombygning. Der er dele af fartøjet, der i forbindelse med industrifiskeri bliver udsat for en meget større belastning end ved konsumfiskeri. Som følge af den belastning, træfiskefartøjer udsættes for i forbindelse med industrifiskeri, er der eksempler på, at fartøjerne har arbejdet så voldsomt, at der er opstået betydelige lækager. Det er derfor af største betydning, at fiskeskipperen inden afgang og under hele rejsen sikrer sig, at fartøjet er tæt. Fiskeskipperen skal endvidere i forbindelse med industrifiskeri i særlig grad have sin opmærksomhed henledt på, at paunesystemerne er korrekt og fuldstændigt opbyggede, herunder at alle skille- og deleskotter både i lasten og på arbejdsdæk/shelterdæk har den nødvendige styrke. Fiskeskipperen bør derfor inden afgang sikre sig, at han har det nødvendige antal paunebrætter om bord, og at disse har den fornødne styrke.

Søfartsstyrelsen **indskærper** endvidere bestemmelserne om, at et fartøj, der har fået udskiftet hovedmotoren eller gennemgået større reparationer, ændringer eller forandringer, såsom forandringer der medfører ændringer i de i fartøjets målebrev anførte kendingsmål eller væsentlige ændringer af fartøjets tyngdepunkt eller i fartøjets indretning, forinden fartøjet går i fart, skal have udarbejdet nye stabilitetsoplysninger og underkastes syn.