



**SØULYKKESRAPPORT FRA OPKLARINGSNHEDEN/
DEN MARITIME HAVARIKOMMISSION**

**TUCANA (HG 280)
Forlis den 27. april 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 10. oktober 2011

Sagsnummer: 201105129

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 27. april 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 fra myndighederne på land og alarmberedskab	5
3	REDEGØRELSE	6
3.1	Forliset/ lækagen	6
3.2	Eftersøgnings- og redningsaktionen	7
3.3	Efterfølgende	9
4	ANALYSE	10
5	KONKLUSIONER	10

1 RESUMÉ

Den 27. april 2011 forliste fiskeskibet TUCANA på en position ca. 30 sm NV af Hirtshals. Under forlægning til ny fiskeplads konstaterede besætningen vandindtrængen i maskinrummet. Det blev forsøgt at lænse maskinrummet, men uden tilstrækkelig virkning. Omkring klokken 05.25 forliste TUCANA. Ca. 45 minutter før forliset udsendte TUCANA et ufuldstændigt nødsignal via COSPAS SARSAT, der blev modtaget i Toulouse. En rednings- og eftersøgningsaktion blev iværksat. Klokken 05.52 blev besætningen på fire mand reddet af et fiskeskib i nærheden. Besætningen var uskadt.

Den Maritime Havarikommission har ingen anbefalinger i forbindelse med TUCANAs forlis.

2 FAKTUELLE OPLYSNINGER

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



Billede af HG 280 – TUCANA

Foto: www.fiskerforum.dk / H.Hansen.

2.1 Skibsdata

Navn	TUCANA
Hjemsted	Hirtshals
Kaldesignal	OUHM
Havnekendingsnummer	HG 280
Ejer	Morten Munch Sørensen
Byggeår	1969
Byggemateriale	Stål

Fiskeskibstype	Hæktrawler
Bruttotonnage	264
Dimensionstal	221,76
Længde overalt	33,60 meter
Maskineffekt	447 kW
Minimumsbemanning	To
Fiskeskipper	49 år. Har fisket fuldtids siden sit 21. år.
Fiskerne	Ud over fiskeskipperen var der tre fiskere om bord. Alle fra Letland. De var alle erfarne fiskere. En af fiskerne havde været om bord i TUCANA i 5 år. De andre to mellem 3 og 4 år.

2.2 Sejladsdata

Afgangshavn	Hirtshals
Sejladsens fase	På vej mod fiskeplads
Fangst	Jomfruhummer og konsumfisk på frys
Bemanning	Fire

2.3 Oplysninger om ulykken

Ulykkestype	Forlis
Ulykkesdato og tidspunkt	27. april 2011 klokken ca. 05.25
Ulykkesområde	Skagerrak
Position	57°57,1' N – 009°18,0' Ø
Sted for lækage	Maskinrummet
Vind	Svag vind fra ØNØ
Sø	Ringe sø
Strøm	SV-gående 0,6 knob
Sigtbarhed	God
Lysforhold	Nautisk tussmørke

2.4 Assistance fra myndighederne på land og alarmberedskab

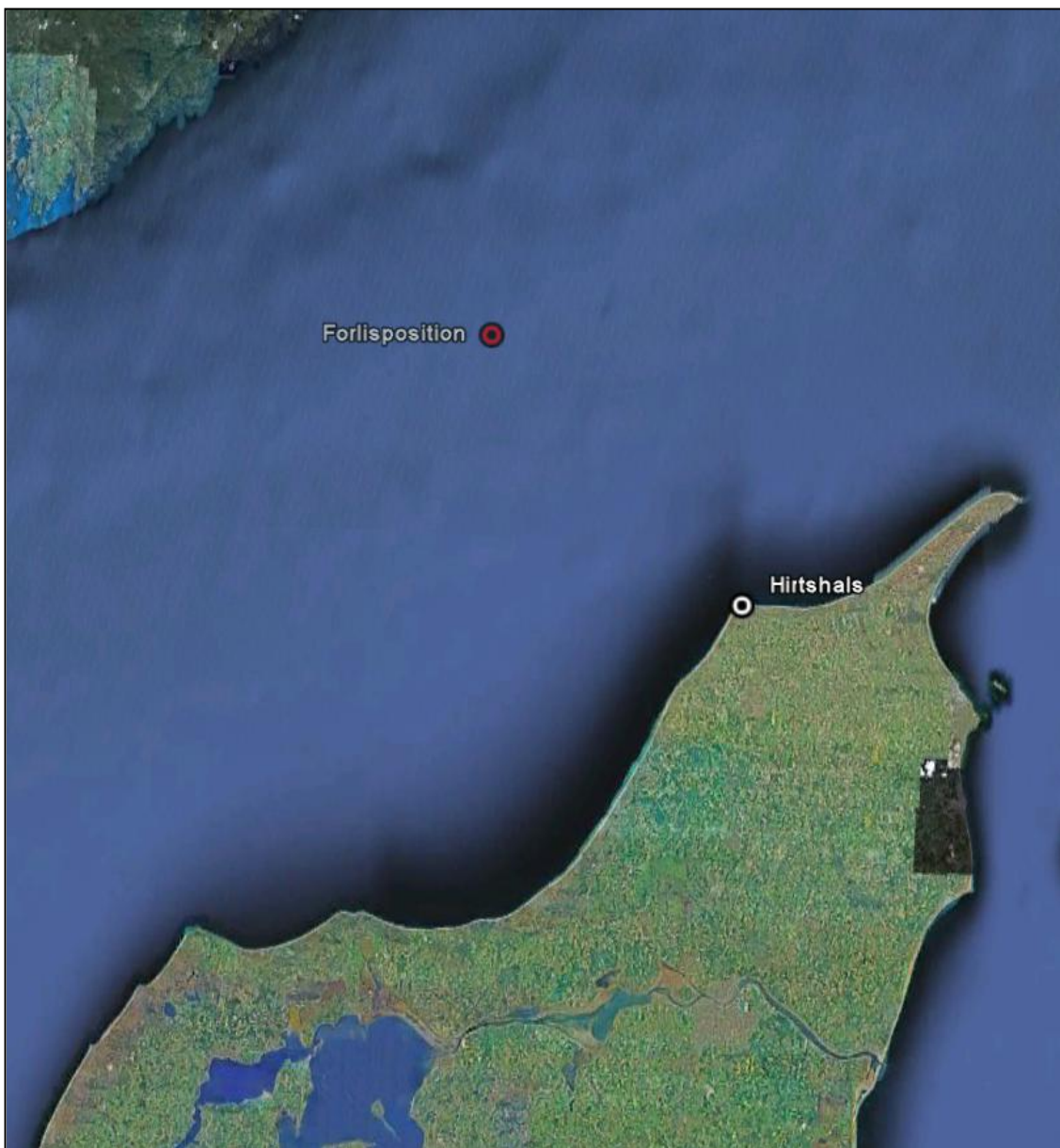
Involverede	<ul style="list-style-type: none"> • Søværnets Operative Kommando (SOK) • Lyngby Radio • Redningsstation Hirtshals
Anvendte midler	<ul style="list-style-type: none"> • Patruljefartøjet ROTA • Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) • Redningshelikopter
Assistance fra andre involverede	<ul style="list-style-type: none"> • Fiskefartøj FN 426, KJØLPEN • Fiskefartøj FN 341, LINE H • Fiskefartøj S 523, ELGA BESS

3 REDEGØRELSE

3.1 Forliset/ lækagen

Oplysninger om tidspunkter modtaget fra besætningen på TUCANA er behæftet med usikkerhed.

Fiskeskibet HG280, TUCANA, var på dagen for forliset på fiskeri efter jomfruummer og konsumfisk i et område 30 sømil NV af Hirtshals.



Kortudsnit: Google Earth

Mellem klokken 01.00 og 02.00 den 27. april 2011 havde TUCANA færdiggjort et slæb. Besætningen var færdig med at rense fangsten, og den var kommet i lasten. I mellemtiden lå skibet og drev for en SV-gående strøm, før der skulle sejles mod næste fiskeplads.

Omkring klokken 02.45 blev vandstandsalarmer i maskinrummet aktiveret. Alarmen blev observeret såvel ved lys- som lydsignal.

En inspektion af maskinrummet viste, at der stod vand op til dørkladerne. Umiddelbart efter inspektionen gik 220 volt forsyningen ned. Nødstrømmen koblede sig ind med det samme. Alle om bord blev orienteret om situationen.

I maskinrummet var der to elektrisk drevne lænsepumper. Disse pumper kunne ikke køre på nødstrøm, og fungerede udelukkende på 380 volt, hvorfor de aldrig kom til at fungere.

Det indtrængende vand i maskinrummet blev umiddelbart vurderet som ikke værende specielt alvorligt, og besætningen gik derfor i gang med at rigge to dieseldrevne nød-lænsepumper til på dækket. Sugelangerne fra disse blev ført ned i maskinrummet gennem nødudgangen i messen.

Der var problemer med at få den ene pumpe til at starte, og den kom aldrig i gang.

Der blev pumpet i godt halvanden time med den anden. Under lænsningen blev sugningen på denne pumpe mistet, da noget plastik havde sat sig fast i sugerøret. Dette plastik blev fjernet, hvorefter pumpen virkede igen.

På et tidspunkt stod det klart, at vandstanden i maskinrummet trods indsatsen med at pumpe ikke blev lavere, og at skibet derfor ville synke. Det blev derfor besluttet at evakuere TUCANA.

Klokken ca. 04.40 blev der via skibets Inmarsat C anlæg udsendt et nødsignal.

Besætningen iførte sig redningsdragter og gjorde flåderne klar. TUCANA var udrustet med to flåder, hvoraf den ene var en fire-mandsflåde og den anden en seks-mandsflåde. Flåderne var placeret på hver sin side af skibet. Skibets EPIRB blev kastet over bord, hvorved den blev aktiveret.

Herefter gik besætningen i flåderne. Skipperen i fire-mandsflåden og de tre fiskere i den anden. Med fra TUCANA blev der medbragt seks nødraketter. Flåderne blev skubbet klar af TUCANA, som umiddelbart efter sank på et sted, hvor vanddybden er mellem 250 m og 300 m.

Flåderne blev bundet sammen, og der blev sat et drivanker, idet vinden friskede op. Der blev herefter affyret en nødraket og dernæst yderligere to. De resterende tre blev gemt til senere brug i tilfælde af, at de først affyrede raketter ikke blev observeret.

Ca. 35 minutter efter at have affyret nødraketterne blev besætningen samlet op af et fiskefartøj i nærheden, der havde observeret nødraketterne.

3.2 Eftersøgnings- og redningsaktionen

Klokken 04.45 modtog SOK/JRCC pr. telefon en meddelelse fra Mission Control Center i Toulouse om, at centeret via satellit havde modtaget et ufuldstændigt nødsignal fra TUCANA, kaldesignal OUHM. Signalet indeholdt ingen positionsangivelse.

Klokken 04.48 detekterede Søværnets Operative Kommando (SOK) TUCANA ved hjælp af Automatic Identification System, AIS. Søværnets Operative Kommando forsøgte at kalde TUCANA på det nummer, der er angivet i skibslisten. Der blev ikke mod-

taget noget svar. Umiddelbart herefter kontaktede SOK Lyngby Radio og bad dem kontakte TUCANA for at høre, om alt var vel om bord.

Det lykkedes ikke Lyngby Radio at få kontakt til TUCANA trods gentagne opkald.

Klokken 05.16 forsvandt AIS-signalet fra TUCANA langsomt.

Klokken 05.22 iværksatte Søværnets Operative Kommando en eftersøgnings- og redningsaktion.

Klokken 05.25 blev kystredningsstationen i Hirtshals samt redningshelikopteren i Ålborg alarmeret. Efter flere forgæves forsøg på kontakt til TUCANA blev der via Lyngby Radio sendt meddelelse til de omkringliggende skibe om at sejle mod positionen. Lyngby Radio meddelte, at fiskeskibet KJØLPEN var det skib, der var nærmest på sidst kendte position for TUCANA.

På KJØLPEN havde man hørt, hvordan Lyngby Radio forgæves havde forsøgt at kalde TUCANA. Det var ikke klart for besætningen om bord, hvad der var galt med TUCANA. Kort tid efter blev der fra KJØLPEN observeret nødraketter, og det stod klart, at der var tale om en nødsituation. KJØLPEN bjærgede straks sine fiskeredskaber for at gå til assistance.

På AIS kunne TUCANA's spor ses, og skibets sidste position blev straks markeret med instrumentets cursor, da det dermed ville være nemt at finde frem til den position, hvorfra TUCANA sidst havde sendt. Da KJØLPEN gik til undsætning, var der ca. 2,5 sømil til TUCANA's sidst kendte situation.

På intet tidspunkt blev TUCANA eller dens redningsflåder observeret ved hjælp af radar fra KJØLPEN. Der blev heller ikke på noget tidspunkt hørt kommunikation fra TUCANA. Det blev fra KJØLPEN gentagne gange forsøgt at kontakte TUCANA såvel på kanal 16 som på den arbejdsfrekvens, som fiskerne i området benyttede sig af.

Klokken 05.34 sendte JRCC patruljefartøjet ROTA mod sidst kendte position for TUCANA.

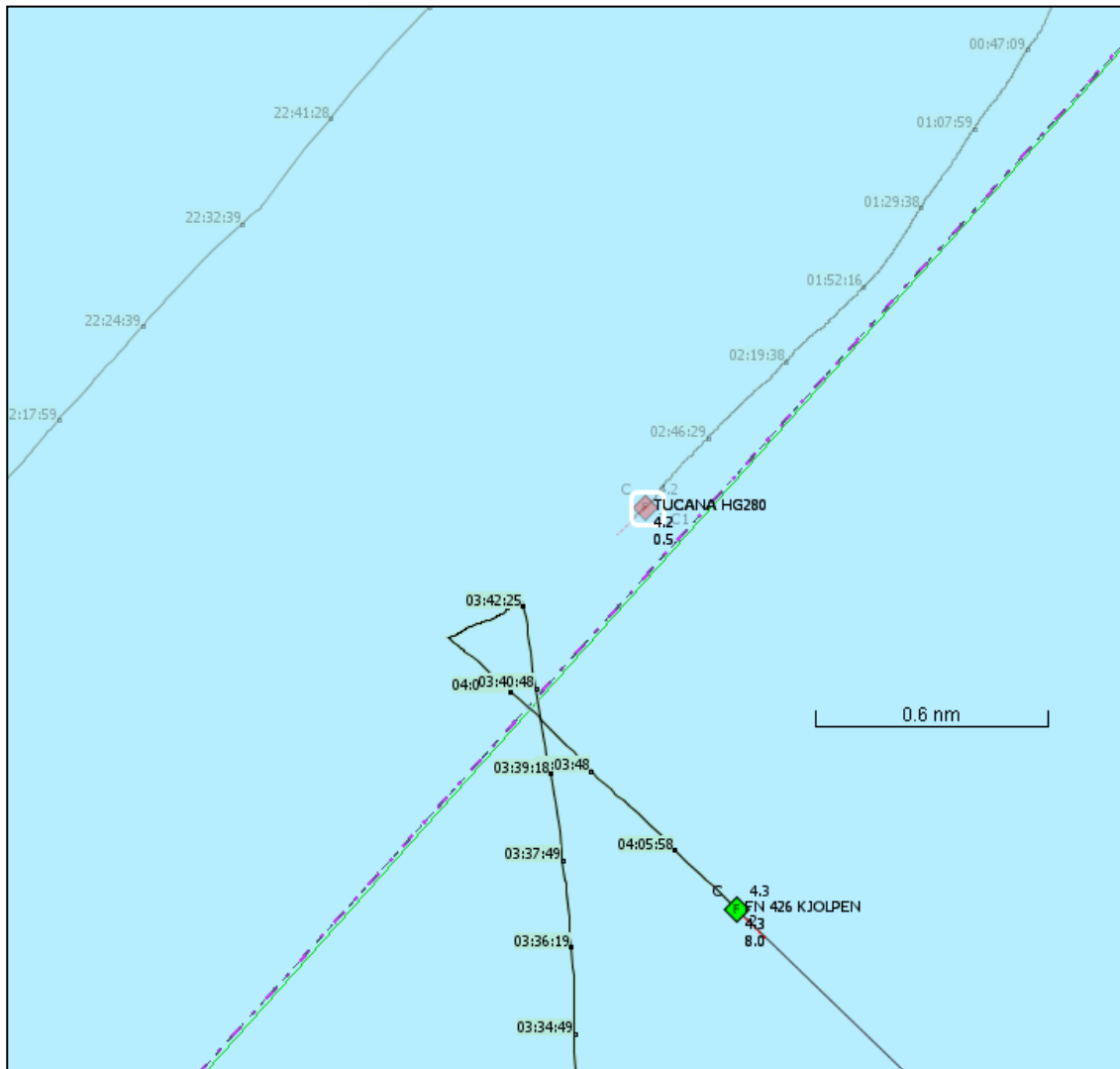
Klokken 05.40 meddelte Lyngby Radio, at en redningshelikopter kunne være fremme på sidst kendte position klokken 06.00.

Klokken 05.45 nærmede KJØLPEN sig forlispositionen og kunne i tussmørket se to redningsflåder i vandet med i alt fire personer om bord. Observation blev meddelt Lyngby Radio, hvorefter assistance fra kystredningsstationen i Hirtshals blev afmeldt.

Fra KJØLPEN blev der sat en lodslejder ud for at hjælpe personerne i flåderne om bord. Klokken 05.52 havde KJØLPEN bjærget de fire personer, og flåderne blev taget om bord med tackle-wiren. De reddede var i god behold. Meddelelse om, at personerne var bjærget, blev sendt til Lyngby Radio.

Klokken 05.53 afblæste SOK eftersøgnings- og redningsaktionen.

KJØLPEN satte herefter kursen mod Hirtshals, hvortil skibet ankom klokken 09.35.



AIS-spor fra TUCANA og KJØLPEN. (Tidspunkter i UTC)

Kilde: Farvandsvæsenet.

3.3 Efterfølgende

KJØLPEN meddelte, at der ikke var set forurening med olie i området under redningsaktionen. Patruljefartøjet ROTA fik ordre til at fortsætte til positionen for forliset for at foretage en miljøobservation samt lede efter vragester på stedet.

EPIRB'en fra TUCANA udsendte stadig nødsignal, og ROTA blev anmodet om at lede efter den. Klokket 09.28 blev EPIRB'en fundet og slukket.

I området for forliset fandt ROTA nogle få fiskekasser samt observerede en tynd olie-film på vandet.

4 ANALYSE

Omkring klokken 02.45 den 27. april 2011 kom der alarm for høj vandstand i maskinrummet, og en efterfølgende inspektion viste, at der stod vand op til dørkpladerne.

Det var ikke muligt at lokalisere stedet for lækagen. Det blev observeret, at vandet i rummet var "uroeligt" ude agter, hvilket sandsynligvis var en følge af, at koblingen mellem maskinen og skrueakslen kørte rundt i vandet.

Skibet havde udenbordskøling til hovedmotoren. De udenbords kølerør var lagt i en hulning i skroget.

Til lænsning af lukafet agter var der en rørledning mellem dette og maskinrummet. På denne lænseledning var der monteret en ventil, der sandsynligvis stod åben. Der var derfor mulighed for, at vand fra maskinrummet var trængt ind i lukafet under fyldningen af maskinrummet.

Under daglig drift var der normalt ikke behov for lænsning fra maskinrummet. Det var sjældent, at lænsepumperne i maskinrummet blev brugt.

Skibet var udstyret med to trawlskovle. Ved en tidligere lejlighed havde en skovl under bjærgning i dårligt vejr slået et mindre hul i skroget lige over vandlinjen ind til storesrummet agter ved maskinrummet. Det skete, fordi wirene til skovlene var blevet filtret ind i hinanden.

Ved sidste indhaling af skovlene før forliset var wirene ikke filtret ind i hinanden, og der blev der ikke observeret noget usædvanligt i øvrigt under indhalingen.

Ved lænsning med den transportable dieseldrevne pumpe var det ikke muligt at holde trit med det indstrømmende vand, hvilket betyder, at der har været en væsentlig lækage i maskinrummet.

5 KONKLUSIONER

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