



Den Maritime
Havarikommission

SØULYKKESRAPPORT

Juni 2012



ST ANTHONY
Overbordfald den 6. december 2011

Den Maritime Havarikommission
Vermundsgade 38 A
2100 København Ø
Tlf. 39 17 44 40

E-post: dmaib@dmaib.dk
www.dmaib.dk

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

Søulykkesrapporten er udsendt den 4. juni 2012

Sagsnummer: 201114578

Forside: www.fiskerforum.com/Mardy

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 Foto af skib	4
2.2 Skibsdata.....	5
2.3 Sejladsdata.....	5
2.4 Vejrdata	5
2.5 Oplysninger om ulykken.....	6
2.6 Assistance fra myndigheder på land og alarmberedskab	6
2.7 Oplysninger om relevante besætningsmedlemmer	7
3. REDEGØRELSE	7
3.1 Hændelsesforløb	7
3.2 Arbejdets udførelse.....	10
3.3 Sikkerhedsarbejdet om bord	10
3.3.1 Påklædning og sikkerhedsudstyr	10
4. ANALYSE	11
4.1 Overbordfaldet.....	11
4.2 Rutine i brug af kejsen	11
4.3 Den overbordfaldnes erfaring.....	11
5. KONKLUSIONER	12
6. FOREBYGGENDE FORANSTALTNINGER.....	13
7. ANBEFALINGER	13

1. RESUMÉ

Under fiskeri med bomtrawl i Nordsøen fik bomtrawleren ST ANTHONY, L 510, på grund af en afbrændt 12V-omformer den 6. december 2011 ca. kl. 21.55 styremaskinesvigt og mistede styringen.

Vejret var dårligt med kuling og anslået 4-6 m sø, og under arbejdet med at bjærge grejerne faldt en fisker over bord. Fiskeren fik fat i en skrabe kæde, der endnu ikke er taget om bord i skibet. Den overbordfaldne fisker blev først forgæves forsøgt bjærget med en redningskrans. Herefter anvendte man den ombordværende kejs, med hvilken besætningen forholdsvis nemt fik bjærget den overbordfaldne fisker.

Fiskeren var ved bevidsthed under hele forløbet. Da han blev bjærget om bord, var han forkommen pga. kuldepåvirkningen, men i øvrigt fysisk uskadt.

Efter hændelsen returnerede ST ANTHONY for nødstyring til Thyborøn, hvor redningsskibet MARTHA LERCHE assisterede fiskeskibet i havn og langs kaj.

Ulykken har givet besætningen anledning til at montere faste beslag til kejsen på et let tilgængeligt sted under bakken med direkte adgang fra dækket (se figur 7).

Ulykken har givet Havarikommissionen anledning til at anbefale skibsledelsen i ST ANTHONY's, at der udvikles en højere grad af løbende sikkerhedskommunikation imellem besætningsmedlemmerne.

2. FAKTUELLE OPLYSNINGER

2.1 Foto af skib



Figur 1: ST ANTHONY, L 510

Kilde: www.FiskerForum.com/Mardy

2.2 Skibsdata

Navn:	ST ANTHONY
Skibstype:	Bomtrawler
Nationalitet:	Danmark
Hjemsted:	Thyborøn
IMO-nummer:	9190585
Kaldesignal:	OXQB
Registreret ejer:	Rederi J. Gierlevsen
Byggeår:	1999
Byggeværft/byggenummer:	Maaskant Shipyards, Holland
Klassifikationselskab	Lloyds Register
Længde overalt:	42,35 m
Bredde overalt:	8,50 m
Bruttotonnage:	498
Dødvægt:	365 t
Maksimal dybgang.:	3,86 m
Fremdrivningseffekt:	1470 kW
Servicefart:	13,0 knob
Skrogmateriale:	Stål

2.3 Sejladsdata

Afgangshavn:	Thyborøn, Danmark
Ankomsthavn:	Thyborøn, Danmark
Sejladstype:	National rejse
Last:	4-5 ton
Bemanning:	6
Lods om bord:	Nej
Antal passagerer:	0

2.4 Vejrdata

Vind – retning og hastighed i m/s:	Vestlig 15-20 m/s
Bølgehøjde:	4-6 m
Sigtbarhed:	God sigt
Lysforhold:	Mørkt

2.5 Oplysninger om ulykken

Ulykkens type:	Arbejdsulykke
IMO-klassifikation:	Arbejdsulykke/-hændelse
Dato og tidspunkt:	6. december 2012 ca. kl. 22.30 LT
Position og sted for ulykken:	I Nordsøen ca. 14 sm nord for Hanstholm
Position:	57°21' N / 008°36' Ø
Skibsdrift og rejseafsnit:	Under fiskeri
Plads om bord:	Dækket
Menneskelige faktorer:	Ja
Konsekvenser:	Blå mærker og kuldepåvirkning af overbordfalden



Figur 2: Omtrentlig position for overbordfalden
Kilde: Uddrag af Google Earth

2.6 Assistance fra myndigheder på land og alarmberedskab

Hvem var involveret:	Thyborøn redningsstation
Anvendte midler:	Redningsskibet MARTHA LERCHE
Reaktionstid:	0 timer 05 minutter
Aktionstid:	0 timer 57 minutter
Trufne foranstaltninger:	MARTHA LERCHE indsat for bugsering
Resultater:	ST ANTHONY blev assisteret langs kaj

2.7 Oplysninger om relevante besætningsmedlemmer

Fiskeskipper	53 år. Fiskeskipper af 3. grad erhvervet i 1987
Fisker (overbordfalden)	43 år. Fisket siden han var 17 år og altid med bomtrawlere. Har arbejdet om bord i ST ANTHONY siden maj 2011. Har ingen maritim uddannelse, men er oplært ved sidemandsoplæring om bord i fiskeskibe.

3. REDEGØRELSE

3.1 Hændelsesforløb

Bomtrawleren ST ANTHONY afgik den 5. december 2011 ved 16-/17-tiden fra Thyborøn for fiskeri i Nordsøen. Fiskeriet startede den 5. december 2011 ca. kl. 23.50, hvor trawlene blev sat.

Den 6. december 2011 kl. 21.10 satte besætningen atter de to trawl. Efter at have slæbt med vind og sø i 45 minutter fik skibet et pludseligt styremaskinesvigt, der efter ankomst til Thyborøn viste sig at skyldes en afbrændt 12 V-omformer, og skibet mistede styringen. For at undgå at trawlene fiskede hinanden, mens besætningen forsøgte at fejlfinde og genetablere styringen, hævedes begge to trawl klar af bunden. Efter at have hævet trawlene klar af bunden, gik skibet småt frem på maskinen, mens besætningen forsøgte at finde og udbedre fejlen, der havde forårsaget den svigtende styremaskine.

Da det ikke lykkedes at finde den opståede fejl, kontaktede besætningen et firma i land for at få råd herfra. Fra land var man imidlertid ikke i stand til at hjælpe med at finde fejlen. Besætningen fik etableret nødstyring, hvorved skibet til en vis grad kunne styres.

Da der ikke længere var mulighed for at genoptage fiskeriet, begyndte besætningen at bjærge skibets grejer, mens skibet gik for små omdrejninger på maskinen. To mand arbejdede i hver side med henholdsvis styrbord og bagbord trawl.



Figur 3: Arbejdsstedet i bagbord side
 Kilde: Den Maritime Havarikommission

På figur 3 ses den senere overbordfaldne fiskers arbejdssted.

Fiskeren arbejdede sammen med en kollega med at bjærge det bagbord trawl. Mens han hjalp skrabekæderne klar af lønningen, efterhånden som de blev hejst op, stod fiskeren, som han havde for vane, imellem skibets skanseklædning og den bjærgede fangstbom. Fangstbommen lå på sin sædvanlige plads på dækket. Fiskerens kollega bistod med arbejdet, men han anså positionen imellem fangstbommen og lønningen for udsat og stod derfor på indersiden af fangstbommen.

Skibet lå tværs i søen med vind og sø kommende ind fra styrbord, og det arbejdede kraftigt i søen. På et tidspunkt under arbejdet tog skibet en kraftig krængning, hvilket fik fangstbommen til at løfte sig fra dækket. Fiskeren fornemmede dette og hoppede instinktivt baglæns ud imod lønningen for at komme væk fra fangstbommen. På grund af skibets krængning landede fiskeren på lønningen, hvorfra han faldt videre over bord.

Fiskerens overbordfald blev observeret fra styrehuset, og herfra blev skibets bagbord 'mand-over-bord'-bøje (MOB-bøjen) øjeblikkeligt udløst.

Det besætningsmedlem, der udløste MOB-bøjen, kunne ikke umiddelbart få øje på den overbordfaldne i vandet. Han løb derfor ned på dækket. Først da han kom ned på hoveddækket sammen med et andet besætningsmedlem, fik han øje på den overbordfaldne i vandet. Han kunne se, at fiskeren i vandet holdt fast i en af de skrabekæder, der endnu ikke var bjærget om bord i skibet.

Besætningen firede en redningskrans med line ned til fiskeren. Han fik fat i redningskransen, men besætningen kunne ikke løfte ham over lønningen. Da fiskeren ikke længere kunne holde grebet i redningskransen, fik han atter fat i én af skrabekæderne i vandet. Mens man forgæves forsøgte at bjærge fiskeren ved hjælp af redningskransen, hentede andre besætningsmedlemmer den ombordværende kejs (se figur 4 og 5), der blev opbevaret i storesrummet under bakken.



Figur 4: Kejs anvendt ved bjærgningen
Kilde: Den Maritime Havarikommission



Figur 5: Kejs med løftestrop
Kilde: Den Maritime Havarikommission

Besætningen havde ikke tidligere øvet med kejsen, men oplevede brugen af den som selvforklarende.

Den overbordfaldne fisker i vandet var ved fuld bevidsthed og kunne selv hjælpe til med at kravle ind i kejsen, da denne var firet ned til ham i vandet, men da besætningen skulle løfte ham om bord, opdagede man, at tacklewiren fra masten passerede under nogle wirer på dækket midtskibs. Den kunne derfor ikke anvendes til at løfte den overbordfaldne fisker om bord. Det var imidlertid muligt for besætningen at hugge losseløberen af kejsens løftestrop og i stedet hugge en anden tacklewire i stroppen. Herefter blev kejsen med den overbordfaldne fisker løftet om bord uden yderligere problemer.

Besætningen var ikke klar over det præcise tidsforløb, men det skønnedes, at den overbordfaldne var bjærget om bord inden for 15 minutter.

Efter at være blevet bjærget om bord konstateredes det, at fiskeren var fysisk uskadt, og han var selv i stand til at gå ind i apteringen, hvor han tog et bad og skiftede til tørt tøj.

Efter at have rigget endeligt af på dækket sejlede ST ANTHONY mod Thyborøn, idet skibet blev styret med nødstyring fra styremaskinen. Skibet ankom ud for Thyborøn om morgenen den 7. december 2012. Da ST ANTHONY på grund af problemerne med styringen ikke var i stand til at holde en præcis kurs, rekvireredes bugserhjælp fra redningsstationen i Thyborøn til havneanløbet.

Anløb af Thyborøn skete med assistance fra Thyborøn redningsstations fartøj, MARTHA LERCHE, og forløb uden problemer. ST ANTHONY ankom langs kaj den 7. december 2012 ca. kl.10.15.

3.2 Arbejdets udførelse

Da fiskeren faldt over bord, var han i færd med at lempe skrabe-kæderne over lønningen, efterhånden som de skulle hejSES om bord (se figur 3). Han stod under dette arbejde imellem den allerede bjærgede fangstbom, der stod på dækket, og lønningen. I hollandske bomtrawlere er dette ikke en unormal position, når man tager skrabe-kæderne om bord, og for fiskeren havde det været den normale position, siden han som 17-årig startede som fisker i hollandske bomtrawlere.

Andre besætningsmedlemmer om bord i ST ANTHONY fandt denne position for udsat og stod derfor på indersiden af fangstbommen, når de udførte arbejdet med skrabe-kæderne. Herfra kunne skrabe-kæderne nås med en krog på skaft eller eventuelt løftes højere op, hvorefter de som oftest selv kom over lønningen og kunne nås fra positionen på indersiden af fangstbommen.

Den overbordfaldne fiskers vane med at stå imellem fangstbom og lønning har ikke været søgt ændret af den øvrige besætning.

3.3 Sikkerhedsarbejdet om bord

Om bord i ST ANTHONY var der udarbejdet risikovurderinger for de forekommende arbejder om bord, således også for arbejdet med at bjærge bomtrawlene. Da skibet i januar 2007 blev indflaget til dansk flag, var besætningen med til at udarbejde risikovurderingerne. Ombordværende risikovurderinger er sidst revideret før ulykken i 2011.

Risikovurderingerne nævner ikke specifikt opgaven med at lempe skrabe-kæderne over lønningen eller specifikke risici forbundet hermed.

I det daglige foregår sikkerhedsarbejdet ved, at umiddelbare sikkerhedsrisici behandles, når de opstår.

I forbindelse med arbejdet på dækket var der ikke foretaget en vurdering af, hvorvidt skibets manglende styring medførte yderligere eller andre risici end arbejds udførelse under mere normale forhold.

3.3.1 Påklædning og sikkerhedsudstyr

Ved overbordfaldet var fiskeren iklædt gummitøj og gummistøvler. Under dette bar han joggingbukser, T-shirt og to trøjer. Denne påklædning var normal for alle om bord under arbejder på dækket.

Den overbordfaldne fisker har til Havarikommissionen efterfølgende givet udtryk for, at han, mens han lå i vandet, kunne mærke en begyndende kuldepåvirkning og træthed, samt at han ikke skulle have været meget længere i vandet, før han havde mistet evnen til at fastholde grebet i skrabe-kæderne og selv at hjælpe til med at blive bjærget.

Besætningen opfattede skibets lønningshøjde som høj og havde på intet tidspunkt følt sig utryk i forhold til overbordfald, når der arbejdedes på dækket. Besætningen anvendte derfor ikke f.eks. oppustelig redningsvest under arbejdet på dæk. (se figur 6 for et indtryk af lønningshøjden).



Figur 6: Lønningshøjde i forhold til overbordfalden fisker
Kilde: Den Maritime Havarikommission

4. ANALYSE

4.1 Overbordfaldet

Da fiskeren faldt over bord, lå ST ANTHONY tværs i søen med vind og sø ind om styrbord. Fiskeren var beskæftiget med arbejde i skibets bagbord side, hvilket således var læ side.

Jævnfør sin egen sædvane stod fiskeren imellem den landede fangstbom og skibets lønning, mens han lempede skrabe-kæderne over lønningen.

Fiskerens position imellem fangstbom og lønning betød, at han – da han opfattede, at fangstbommen bevægede sig, og derfor instinktivt søgte at komme væk fra denne – kun har haft én mulig flugtvej; nemlig ud imod lønningen. Dette i samspil med skibets bevægelser i søen har været medvirkende til, at han i samspil med skibets bevægelser i søen, faldt over bord.

Ud fra udtalelser til Havarikommissionen fra andre besætningsmedlemmer fremgår det, at opholdet imellem fangstbom og lønning ikke har været nødvendigt for arbejdets udførelse.

Ulykkens udfald har været gunstigt påvirket af, at overbordfaldet skete til læ, hvor effekt af vind og sø har været mindre. Yderligere har det været afgørende, at han fik fat i en endnu ikke bjærget skrabe-kæde og kunne holde dette greb under hele forløbet samt bidrage til sin egen bjærgning.

4.2 Rutine i brug af kejsen

Om bord i ST ANTHONY blev den ombordværende kejs opbevaret i storesrummet forude. Besætningen havde ikke tidligere øvet med kejsen, men oplevede brugen af denne som enkel og selvforklarende.

Ved brugen af kejsen var besætningen hjulpet af, at den overbordfaldne fisker var ved fuld bevidsthed og selv kunne kravle ind i kejsen. Da besætningen skulle løfte den overbordfaldne om bord, opstod der problemer, da det konstateredes, at tacklewiren, der var hugget i kejsens løftestrop, gik under nogle wirer på dækket midtskibs. Denne tacklewire kunne derfor ikke bruges. Besætningen var dog i stand til at skifte tacklewiren til en anden, hvorefter fiskeren kunne løftes om bord uden yderligere problemer.

Den manglende rutine i anvendelsen af kejsen vurderes at have været medvirkende til de indledende problemer med den praktiske anvendelse.

Anvendelsen af den ombordværende kejs var afgørende for, at den overbordfaldne fisker hurtigt kunne bjærges om bord i fiskeskibet uden at være alvorligt kuldepåvirket.

4.3 Den overbordfaldnes erfaring

Den overbordfaldne fisker havde fisket siden han var 17 år gammel startende i hollandske bomtrawlere. Han havde efterfølgende udelukkende fisket med bomtrawlere. Han havde således særdeles stor erfaring med dette fiskeri.

Andre besætningsmedlemmer har givet udtryk for, at de betragtede positionen imellem fangstbom og lønning som værende en udsat arbejdsposition, og at de derfor ikke selv udførte arbejdet fra denne position, men derimod stod på indersiden af fangstbommen.

5. KONKLUSIONER

Fiskerens position imellem fangstbom og lønning, der ikke var nødvendig for arbejdets udførelse, har betydet, at han – da han opfattede, at fangstbommen bevægede sig, og derfor instinktivt søgte at komme væk fra denne – kun har haft én mulig "flugtvej"; nemlig ud imod lønningen. Dette i samspil med skibets bevægelser i søen har været medvirkende til, at han faldt over bord.

Havarikommissionen vurderer, at fiskerens store erfaring og hans deraf kommende anseelse om bord kan have været medvirkende til, at skibets øvrige besætning ikke søgte at ændre fiskerens praksis.

Ulykkens udfald har været heldigt påvirket af, at overbordfaldet skete til læ, hvor effekt af vind og sø har været mindre. Yderligere har det været afgørende for ulykkens udgang, at han fik fat i en endnu ikke bjærget skrabekeæde og kunne holde dette greb under hele forløbet samt bidrage til sin egen bjærgning.

Anvendelsen af den ombordværende kejs var afgørende for, at den overbordfaldne fisker hurtigt kunne bjærges om bord i fiskeskibet uden at være alvorligt kuldepåvirket.

Mens dele af besætningen forsøgte at bjærge den overbordfaldne fisker tilbage om bord ved hjælp af den udkastede redningskrans, løb andre besætningsmedlemmer forud under bakken for at finde og bringe den ombordværende kejs ud på dækket.

I en situation hvor et besætningsmedlem er faldet over bord, vil tidsfaktoren altid være af stor betydning for mulighederne for at bjærge den overbordfaldne tilbage om bord og besætningsmedlemmets overlevelseschancer og muligheder for at komme sig uden mén.

Det er derfor af yderste vigtighed, at hjælpemidler til bjærgning af overbordfaldne opbevares på lettilgængelige steder, der er kendt af alle ombordværende. Ligeledes er det af stor vigtighed, at der om bord i skibet er oparbejdet en rutine i brugen af de ombordværende hjælpemidler til bjærgning.

6. FOREBYGGENDE FORANSTALTNINGER

Efter ulykken har besætningen monteret faste beslag til kejsen på et let tilgængeligt sted under bakken med direkte adgang fra dækket (se figur 7).



Figur 7: Kejsens nye placering efter ulykken
Kilde: Den Maritime Havarikommission

7. ANBEFALINGER

Den Maritime Havarikommission anbefaler skibsledelsen om bord på ST ANTHONY, at der i højere grad sikres en løbende sikkerhedskommunikation imellem besætningsmedlemmerne, hvor såvel observerede sikkerhedsrisici som observeret adfærd, der skønnes at kunne medføre en sikkerhedsrisiko, umiddelbart påpeges.