



SØFARTSSTYRELSEN



SØULYKKE RAPPORT FRA OPKLARINGS ENHEDEN

MARIE
Arbejdsulykke den 9.12.2009

SØFARTSSTYRELSEN, Vermundsgade 38 C, 2100 København Ø.*
Tlf. 39 17 44 00, Fax: 39 17 44 16 CVR-nr.: 29 83 16 10
E-Mail: oke@dma.dk - www.sofartsstyrelsen.dk

Søulykkesrapporten er udsendt den 9. marts 2010

Sagsnummer 200915386

Søulykkesrapporten kan også findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside www.sofartsstyrelsen.dk under *Ulykkesopklaring*.

Opklaringsenheden

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

Formål

Formålet med Opklaringsenhedens 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 at der af Søfartsstyrelsen eller andre kan træffes foranstaltninger for at reducere risikoen for gentagelser.

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

Opklaringsenhedens undersøgelsesarbejde foregår adskilt fra Søfartsstyrelsens øvrige funktioner og virksomhed.

Indberetning

Når et dansk handels- eller fiskeskib er involveret i en søulykke eller en alvorlig personulykke, skal Opklaringsenheden straks underrettes.

Telefon 39 17 44 00
Telefax 39 17 44 16
E-post: oke@dma.dk

**Uden for kontortid kan Opklaringsenheden træffes
på telefon 23 34 23 01**

Indholdsfortegnelse

1	Resumé	4
2	Konklusion	4
3	Anbefaling	4
4	Undersøgelsen.....	4
5	Faktuelle oplysninger	5
5.1	Ulykkesdata.....	5
5.2	Sejladsdata	5
5.3	Skibsdata	5
5.4	Vejrdata.....	5
5.5	Besætningsdata	5
5.6	Hændelsesforløb	6
5.7	Skibet og ulykkessted.....	8
5.8	Normal udførelse af arbejdet.	9
5.9	Risikovurdering, sikkerhed og erfaring.....	9
5.10	Hviletid forud for ulykken	10
6	Analyse	10
6.1	Umiddelbare årsager	10
6.2	Medvirkende årsager.....	10
6.3	Sikkerhedskulturen.....	11
7	Bilag.....	12

1 Resumé

Ulykken skete den 9. december 2009 klokken ca. 12.30. Fiskeskipperen, som var alene om bord, var ved at hale trawlet ind efter dagens første træk, da han blev fanget af en mellemline og trukket op på nettromlen. Fiskeskipperen var fanget på tromlen i ca. 6 timer, før han blev undsat af Søværnet og en redningshelikopter. Fiskeskipperen kom alvorligt til skade ved ulykken.

2 Konklusion

Umiddelbare årsager (6.1)

Usikre handlinger

Fiskeskipperen var alene om bord og blev fanget af en mellemline og blev klemt, fordi han arbejdede ved nettromlen, mens den kørte.

Usikre omgivelser

Opklaringsenheden vurderer, at et betjeningshåndtag der forhindres i at, eller ikke automatisk kan gå i neutral udgør en væsentlig sikkerhedsrisiko ved brug af udstyret.

Medvirkende årsager (6.2)

Involverede personer

Fiskeskipperen var klar over, at det var farligt at opholde sig i nettromlens arbejdsområde under drift.

Sikkerhedssystemet

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at det er helt uforsvarligt at sætte nettromlen til at hale, for derefter at arbejde med linerne, når man er alene om bord.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at arbejdet ved nettromlen foregik uden nogen form for sikkerhedsforanstaltning og at risikoen var uacceptabel høj.

Sikkerhedskulturen (6.3)

Opklaringsenheden vurderer, at omstændighederne ved ulykken og den dårlige vedligeholdelsesstand fartøjet var i viser, at der har været utilstrækkelig opmærksomhed på sikkerhed om bord.

3 anbefaling

Opklaringsenheden anbefaler alle ejere af fiskefartøjer og fiskeskippere, at være særligt opmærksomme på, at betjeningshåndtag, der skal gå til stop, når de slippes, holdes godt ved lige, så de ikke kommer til at udgøre en sikkerhedsrisiko.

Opklaringsenheden har kendskab til lignende ulykker, hvor fiskere er blevet klemt på tromler. Se bilag 7.

4 Undersøgelsen

Opklaringsenheden har besøgt ulykkesstedet i MARIE den 10. december 2009.

Opklaringsenheden har optaget forklaring fra den tilskadekomne fiskeskipper.

5 Faktuelle oplysninger

5.1 Ulykkesdata

Ulykkestype (hændelsen i detaljer)	Arbejdsulykke
Ulykkens karakter	Personulykke
Ulykkesdato og tidspunkt	9. december 2009, klokken 12.30
Ulykkesposition	55°31,4'N 10°55,9'Ø
Ulykkesområde	Storebælt
Tilskadekomne	Fiskeskipperen

5.2 Sejladsdata

Fiskeriets fase	Indhaling af redskaber
Afgangshavn	Kerteminde
Afgangsdato og tidspunkt	9. december klokken ca. 7.

5.3 Skibsdata

Navn	MARIE
Hjemsted	Kerteminde
Kaldesignal	XPGU
CSR nummer	6144347
Havnekendingsnummer	O 98
Register	DAS
Flagland	Danmark
Byggeår	1949
Skibstype	Fiskeskib
Fiskeskibstype	Sidetråler
Bruttotonnage	16,7 brt.
Længde overalt	13,01 m
Maskineffekt	80 kW
Skrogkonstruktion	Eg på bøg
Regelgrundlag	Meddelelser fra Søfartsstyrelsen F

5.4 Vejrdata

Vind – retning og hastighed i m/s	0-5 m/s
Bølgehøjde	< 0,5 m
Strøm	Svag nordgående strøm
Sigtbarhed	Diset
Lysforhold	Lyst

5.5 Besætningsdata

Antal besætningsmedlemmer	1
Bemandingsfastsættelse	Ingen
Stilling om bord. Funktion på ulykkestidspunkt.	Alder, sønæringsbeviser, certifikater, uddannelse, sejltid.

5.6 Hændelsesforløb

Fiskeskipperen sejlede ud fra Kerteminde den 9. december 2009 om morgenen ca. klokken 7 og påbegyndte fiskeri ca. klokken 8. Der var ikke aftalt noget med pårørende om evt. hjemkomsttidspunkt.

Fiskeriet begyndte syd for Romsø. Der blev slæbt ca. fire timer i området nord for Storbæltbroen. Der blev fisket efter fladfisk og torsk. For at kunne nå to træk den pågældende arbejdsdag valgte fiskeskipperen at påbegynde indhaling af trawlet ca. klokken 12.

Først blev skovlene halet op, og derpå begyndte arbejdet med mellemlinerne, som skulle hales op på nettromlen.

Under dette arbejde kørte mellemlinerne skævt på den agterste tromle, og for at korrigere dette skubbede fiskeskipperen til den agterste line med sine hænder. Fiskeskipperen har oplyst, at han ikke opholdt sig mellem de to liner.

Den agterste line, fik fat i fiskeskipperens olietøj og trak ham med rundt på tromlen med det samme.



Billede 1: Tromlen hvorpå fiskeskipperen blev fanget

Fiskeskipperen har oplyst, at han ikke er klar over, hvordan han blev fanget af mellemlinen.

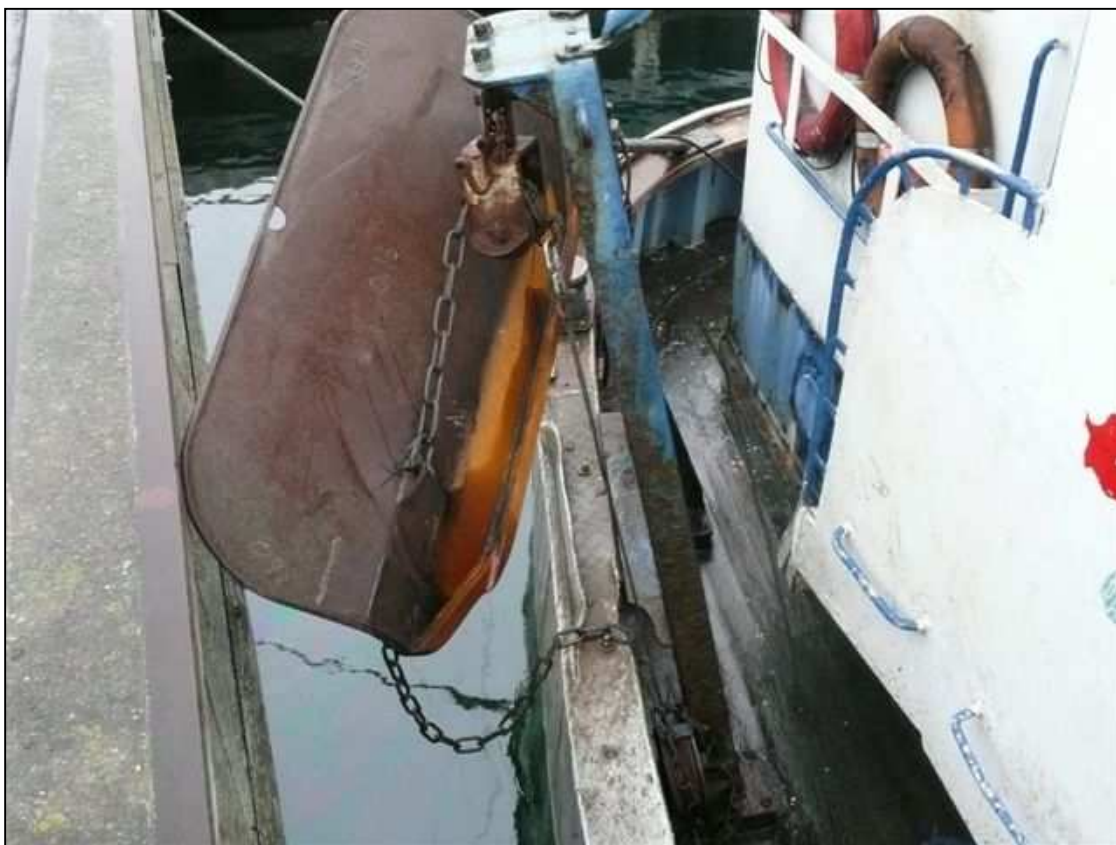
Nettromlen fortsatte med at køre rundt indtil det lykkedes fiskeskipperen at få fat i den kæde, som forbandt trawlskovlen agter med mellemlinen, se billede 2, og få den i be- kneb, hvorved nettromlen blev bremset.

Fiskeskipperen vurderer at nettromlen drejede rundt 20 – 30 omgange inden den stop- pede, og han kunne da høre, at skibets hydraulikpumpe fortsat kørte og at overtryks- ventilen havde åbnet sig.

Efter fiskeskipperens skøn stod dette på i ca. en time, indtil der lød et knald og hydrau- liktrykket forsvandt, ved at en hydraulikslange sprang. Fiskeskipperen mærkede heref- ter, at trækket i linerne mindskedes en smule.

Mens fiskeskipperen var fanget på nettromlen hang han skråt hen over tromlen med hovedet nedad, og han skønner, at han var ved bevidsthed det meste af tiden.

Det lykkedes ham på et tidspunkt, at få sit halstørklæde af, som han forsøgte at bruge til, at få fat i betjeningshåndtagene til nettromlen og spillet. Dette lykkedes ikke. Efter fiskeskipperens skøn stod disse forsøg på i et par timer.



Billede 2: Kæden der blev brugt til at bremse nettromlen.

På et tidspunkt kunne fiskeskipperen ane et skib på ca. tre sømils afstand, og han for- søgte uden resultat at signalere med halstørklædet.

Klokken ca. 17 blev fiskeskipperen meldt savnet af en pårørende.

Ca. klokken 18 ankom et af Søværnets skibe til stedet og påbegyndte redningsaktion, Fiskeskipperen blev skåret fri og bjærget over på Søværnets skib, hvorfra han blev evakueret med helikopter klokken 19.17.

Fiskeskipperen kom alvorligt til skade ved ulykken.

5.7 Skibet og ulykkessted

MARIE er en sidetrawler.



Billede 3: Spilarrangement

Trawlet betjenes vha. et spilarrangement, med wirespil og nettromle, som er placeret på dækket. Wirespil og nettromle er drevet hydraulisk via et kraftudtag på hovedmotoren. Kraftudtaget ind og – udkobles vha. et håndtag inde i styrehuset.

Betjeningen af spillet kunne kun udføres fra dækket vha. af en række betjeningshåndtag, placeret ved styrehuskottet:

- Ét betjeningshåndtag til at køre frem eller tilbage på enten wirespil eller nettromle. Se billede 4.
- To omskifterventiler til omstilling af hydraulikken mellem wirespil og nettromle.
- To friløbsventiler til nettromlen.

Betjeningshåndtaget til, at køre frem eller tilbage på enten wirespil eller nettromle, gik ikke automatisk i neutral.

Fiskeskipperen har oplyst, at betjeningshåndtaget var designet til at gå i neutral, men at denne funktion havde været ude af drift i den tid, han havde haft skibet.

De øvrige betjeningsgreb, til ventilerne var designet til at blive i den position, hvor de måtte blive sluppet.

MARIE blev efter ulykken tilbageholdt af Søfartsstyrelsen pga. sikkerhedsmæssige mangler.

Opklaringsenheden kunne under sit besøg om bord konstatere, at MARIE fremstod i dårlig vedligeholdelsesmæssig stand. Maskinrummet var læk, og brandudstyr i både maskinrum og lukaf var ikke eftersat.



Billede 4: Betjeningshåndtag til at køre frem eller tilbage på enten wirespil eller trawlspil

5.8 Normal udførelse af arbejdet.

Fiskeskipperen har oplyst, at han ikke normalt skubber til linerne, når de hales ind, men at han normalt benytter de styrerør, som forefindes om bord.

Fiskeskipperen har oplyst, at han var fuldt ud klar over, at en hver form for kontakt med trawl, wirer og liner eller ophold i trawlspillets arbejdsområde var farligt, når der blev kørt med wirespil eller nettromle.

5.9 Risikovurdering, sikkerhed og erfaring

Der var ikke udarbejdet nogen risikovurderinger for arbejdet på MARIE.

Fiskeskipperen om bord har ingen fiskeriuddannelse eller sikkerhedsuddannelse i øvrigt. Han har tidligere været i besiddelse af et ROC – certifikat.

Fiskeskipperen har erfaring med fiskeri siden 1992 og har fra 1996 drevet enmandsfiskeri, i særdeleshed trawlfiskeri. Han har også nogen erfaring med garnfiskeri.

Fiskere, der har været beskæftiget med fiskeri i mindst 2 år før 1. september 1996 er ikke omfattet af krav om gennemførelse af erhvervsfiskeriets sikkerhedskursus og fiskeskippere, der kan dokumentere mindst 12 måneders beskæftigelse i fiskeskibe forud for 1. Februar 2000, er ikke omfattet af krav om gennemførelse af erhvervsfiskeriets grundkursus og andet kursus godkendt af Søfartsstyrelsen iht. *Bekendtgørelse om kvalifikationskrav til søfarende og fiskere.*

5.10 Hviletid forud for ulykken

Fiskeskipperen har oplyst, at han havde fisket de to forudgående dage. Han havde været i havn ved 16-17 tiden begge dage.

Fiskeskipperen har oplyst, at han følte sig udhvilet og godt tilpas ved afgang fra Kerterinde.

6 Analyse

6.1 Umiddelbare årsager

Usikre handlinger

Fiskeskipperen håndterede/arbejdede med de indkørende liner for at få linerne til at ligge "pænere" på nettromlen.

Han var alene om bord, og der var ingen til at betjene nettromlens betjeningshåndtag mens, ovennævnte arbejde stod på.

Fiskeskipperen var alene om bord og blev fanget af en mellemline og blev klemt, fordi han arbejdede ved nettromlen, mens den kørte.

Usikre omgivelser

Nettromlens betjeningshåndtag til at køre frem eller tilbage på enten wirespil eller nettromle, gik ikke automatisk til neutral når det blev sluppet.

Betjeningshåndtaget var designet til at gå i neutral, men denne funktion var ude af drift og havde været ude af drift i den tid han havde haft skibet.

Opklaringsenheden vurderer at et betjeningshåndtag der forhindres i at, eller ikke automatisk kan gå i neutral udgør en væsentlig sikkerhedsrisiko ved brug af udstyret.

6.2 Medvirkende årsager

Involverede personer

Fiskeskipperen om bord har lang erfaring med fiskeri og i særdeleshed med trawlfiskeri. Han har ingen fiskeriuddannelse eller sikkerhedsuddannelse i øvrigt.

Fiskeskipperen havde de foregående dage fisket i dagtimerne og været hjemme om aftenen. Han følte sig udhvilet og godt tilpas ved afgang den pågældende dag.

Fiskeskipperen var klar over, at det var farligt at opholde sig i trawlsplillets arbejdsområde under drift.

Sikkerhedssystemet

Fiskeskibet var alene om bord og fiskede med trawl.

Der var ikke udarbejdet nogen risikovurderinger for arbejdet på MARIE.

Der blev hevet på nettromlen, uden at der var en person ved betjeningshåndtaget.

Fiskeri med trawl er forbundet med særlig stor risiko, når det udføres af én mand.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at det er helt uforsvarligt at sætte nettromlen til at hale, for derefter at arbejde med linerne, når man er alene om bord.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at arbejdet ved nettromlen foregik uden nogen form for sikkerhedsforanstaltning og at risikoen var uacceptabel høj.

6.3 Sikkerhedskulturen

MARIE blev efter ulykken tilbageholdt af Søfartsstyrelsen pga. sikkerhedsmæssige mangler.

MARIE fremstod i dårlig vedligeholdelsesmæssig stand. Maskinrummet var læk og brandudstyr i både maskinrum og lukaf var ikke eftersat.

Opklaringsenheden vurderer, at omstændighederne ved ulykken og den dårlige vedligeholdelsesstand viser, at der har været utilstrækkelig opmærksomhed på sikkerhed om bord.

7 Bilag

MAAGEN – 4. januar 2001 – Fiskeskipperen omkom:

"Om bord var alene fiskeskipperen.

Opklaringsenheden mener, at ulykken skete, fordi fiskeskipperen under indhaling af trawlredskaber har brugt en meget farlig procedure ved at stå klos op ad trawltromlen og styre linernes indkøring med hænderne frem for at bruge styrestænger, og fordi manøvreorganerne til spil og tromle var i en helt uantageligt dårlig og risikofyldt tilstand."

Rapporten kan læses på Søfartsstyrelsens hjemmeside under *Ulykkesopklaring*.

ELLEN – 10. november 1998 – Fiskeskipperen alvorligt kvæstet:

"En "lus" (en løs tråd, der stak ud fra wiren) greb fat i fiskeskipperens gummihandske, hvorved hans højre arm blev ført med wiren fire gange rundt om tromlen, idet den blev klemt mellem wiren og tromlen. Fiskeskipperen kunne i den situation ikke nå at gribe betjeningshåndtaget for at standse lossespillet, før ulykken var en realitet. Lossespillet var ikke forsynet med fjederbelastet betjeningshåndtag, der standsede spillet automatisk, når det ikke blev påvirket med håndkraft. Fiskeskipperen kom til at sidde fast i lossespillet."

RIKKE – 8. september 1998 - Fiskeskipperen omkom:

"Trawlspillets betjeningshåndtag har på grund af træghed været i stand til at køre uden stadig påvirkning af håndtaget. Derved har trawlspillet - uden fiskeskipperens opmærksomhed - og selv om det kørte til affiring, kunnet totne indhalerlinen op, da den tog undertørn, og tvinge ham ind mod trawltromlen. Endvidere har det betydet, at trawltromlen har fortsat med at rotere, fordi fiskeskipperen ikke kunne nå betjeningshåndtaget.

.....

Fiskeskipperen var alene om bord. Dermed kunne ingen opdage ulykken i tide og gribe ind."