

## Redegørelse fra Opklaringsenheden

# VILLUM CLAUSEN – Kontaktskade

### Faktuel information

VILLUM CLAUSEN (OYVY2) af Rønne er et HSC (High Speed Craft) / Ro-Ro passagerskib på 6402 BT og med en maskineffekt på 36.000 kW. Det er katamaranbygget i aluminium i år 2000. Det sejler med passagerer og biler mellem Rønne og Ystad.

### Hændelsesforløb

Ulykken fandt sted i Rønne havn den 3. oktober 2009, kl. 9.50.

Under manøvrering til kaj fik skibet en fortrosse i land, som blev meget tight. Skibsføreren kunne efterfølgende ikke manøvrere agterskibet ind til kajen og ramte i stedet kajen med forskibet. Efter kontakten med kajen kunne følgende skade på skibet konstateres: Hul ind til fortøjningsdæk for om styrbord. Bule i hjørne af bonnet. Mindre revne i forepeak. Styrbord bulb knækket af. Ingen passager eller besætningsmedlemmer kom fysisk til skade. En skibsassistent blev efterfølgende sygemeldt.

Vinden kom fra SSV retning med en hastighed på 15 m/s og var tiltagende. Det var planlagt at VILLUM CLAUSEN skulle lægges til ved kajplads 10 resten af dagen, pga. sejladsrestriktion og at POVL ANKER skulle afløse på overfarten.

#### **Skibsføreren har oplyst:**

Under opholdet i Ystad havn blev landgangsbøjlen på VILLUM CLAUSEN revet af pga. af dønning i havnen. Der var ingen passager på landgangen da skaden skete. Dønningerne opstår ved sydlige vinde og skyldes at hele den vestlige indermole, som normalt beskytter havnen, er fjernet på grund af anlægsarbejder i havnen.

Alle passagerer kom om bord via vogndækket, hvilket var sket flere gange tidligere, hvor vinden havde været fra sydlige retninger. Passagererne blev oplyst om, at den normale landgang ikke kunne benyttes ved landgangen i Rønne.

Afsejlingen fra Ystad og overfarten til Rønne forløb normalt.

Ved passage af ydermolerne i Rønne havn blev der givet en meddelelse til passagerne over skibets PA-anlæg om, at der var landgang via vogndækket og at passagerer med bil skulle gå til vogndækket. Herefter begyndte samtlige passager at gå mod vogndækket.

Grundet vindforholdene skønnede skibsføreren, at det ville være mere sikkert at benytte lejet ved kajplads 10 og dér losse skibet, frem for først at gå til det ordinære

leje for derefter, i ulastet kondition, at forlægge til lejet ved kajplads 10. VILLUM CLAUSEN kunne ikke forblive i det ordinære leje, da det resten af dagen skulle benyttes af POVL ANKER.

Under anduvning af kajplads 10 medvirkede den kraftige vind til at skibsføreren ikke kunne manøvrere skibet som ønsket, og at det tørnede ind i kajanlægget.

Skibets styrbord bulb brækkede af, som den er designet til. Desuden kom der hul ind til fortøjningsdækket for om styrbord, samt en bule i hjørne af bonneten og en mindre revne i bagbord forepeak.

Under anduvningen af kajplads 10 blev der givet 2-3 meddelelser over PA-anlægget.

Da skibet var fortøjet gav skibsføreren en orientering over PA-anlægget, hvor han beklagede hændelsen.

#### **Information til passagerer:**

Ifølge en passager blev passagerne efter afgang fra Ystad informeret, om at landgangen i Rønne skulle foregå via vogndækket.

Ifølge en passager blev det, ved passage af ydermolerne i Rønne havn, meddelt, at passagerne skulle gå til bilerne, og at de gående passagerer også skulle gå til vogndækket.

Dette er ifølge purseren ikke korrekt; Da det gik op for cateringpersonalet, at de gående passagerer var på vej ned til bildækket, fik de stoppet mange af dem.

Ifølge en passager blev der kort efter ulykken givet en meddelelse over PA-anlægget, som ikke kunne høres pga. omgivende støj. Der kom siden andre meddelelser over PA-anlægget, som heller ikke kunne høres.

Ifølge rederiet blev besætningen, efter ca. et kvarter, opmærksom på, at det var svært at høre og forstå meddelelserne over PA-anlægget. Cateringbesætning gik derfor på vogndækket for personligt at orientere passagererne om ulykken.

#### **Fortøjning ved kajplads 10:**

Fortøjning ved kajplads 10 foregår ved brug af trosser, der håndteres manuelt fra skibet og på kajen.

Fortøjning i det normale leje foregår ved hjælp af et semi-automatisk fortøjningssystem, der betjenes via remote control fra fortøjningsdækket. Under normale forhold benyttes der ikke trosser. Der sættes dog altid ekstra trosser om aftenen og ved længere havneophold.

Skibsassistenterne om bord på VILLUM CLAUSEN har i et brev oplyst om omstændighederne ved fortøjningen i forbindelse med ulykken;

På fordækket under bonneten befandt sig 2 skibsassistenter til at håndtere spil, trosser, kasteliner samt til vurdering og formidling af afstande mellem skib og kaj.

På agterdækket befandt sig én skibsassistent til at håndtere kapstan, trosser, kasteliner samt til vurdering og formidling af afstande mellem skib og kaj.

Skibsassistenten som var alene på agterdækket færdedes mellem løse trosser på dækket, som han ikke kunne nå at fjerne, og flere gange under arbejdet sprang trossen af kapstanen.

Skibsassistenten havde svært ved at formidle kommunikationen til broen på grund af støj på dækket og flere samtidige arbejdsopgaver.

Under fortøjningen på agterdækket opholdt der sig passagerer tæt på fortøjningsdækken. Fortøjningsdækket var ikke afspærret.

Rederiet har oplyst at fortøjningsdækket ikke er afspærret, da skibsassistenterne skal kunne komme uhindret fra fortøjningsdækket, hvis en kritisk situation opstår.

#### **Generelt:**

Ifølge en passager var bilerne stuvet meget tæt på vogndækket og der var mange passagerer på vogndækket da skibet ramte kajanlægget.

Der er i skibets sikkerhedssystem ingen procedure for håndtering af de passager, der til fods skal til eller fra skibet via vogndækket når skibet ligger ved kaj.

Der er i skibets sikkerhedssystem ingen procedure for håndtering af de passager, der til fods skal til eller fra skibet via vogndækket og som opholder sig på vogndækket før ankomst.

VILLUM CLAUSEN er ikke udstyret med sidethrustere. Disse blev afmonteret i december 2006.

## **Analyse og konklusion**

#### **Før kontakt med kajen:**

Landgangsbøjlen brækkede af pga. dønninger i Ystad havn og gående passagererne kom om bord via vogndækket, hvilket betød at gående passagererne også skulle fra borde via vogndækket.

Skibsføreren havde erkendt at skibet, givet vejsituationen, ville være svært at manøvrere, hvorfor han valgte at gå direkte til lejet ved kajplads 10.

Ved passage af ydermolerne blev der givet en meddelelse via PA-anlægget. Det er ikke entydigt hvilke informationer denne meddelelse indeholdt. De fleste passager om bord gik efterfølgende til vogndækket.

Der er i skibets sikkerhedssystem ingen procedure for håndtering af de passager, der til fods skal til eller fra skibet via vogndækket og som opholder sig på vogndækket før ankomst eller efter afgang.

Det lykkedes ikke at manøvrere VILLUM CLAUSEN sikkert ind til lejet på kajplads 10 under de givne vejrforhold.

#### **Under kontakt med kajen:**

Ved kontakten med kajanlægget opholdt der sig flere passagerer end normalt på vogndækket og mellem bilerne.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at ophold mellem bilerne i lignende situationer med stød til skibet eller ved hård deceleration kan indebære en risiko for klemning.

Skibets styrbord bulb brækkede af ved kontakten med kajlæggene, som den er designet til.

Ingen kom til skade ved ulykken.

#### **Efter kontakt med kajen:**

Der blev via PA-anlægget givet meddelelser på vogndækket efter ulykken. Ifølge en passager kunne man ikke høre meddelelserne. Det er ikke klart hvad indholdet af disse meddelelser bestod af.

Der er i skibets sikkerhedssystem ingen procedure for håndtering af de passagerer, der til fods skal til eller fra skibet via vogndækket når skibet ligger ved kaj.

Skibsassistenten som var alene på agterdækket færdedes mellem løse trosser på dækket, som han ikke kunne nå at fjerne, og flere gange under arbejdet sprang trossen af kapstanen.

Skibsassistenten havde svært ved at formidle kommunikationen til broen på grund af støj på dækket og flere samtidige arbejdsopgaver.

Under fortøjningen på agterdækket opholdt der sig passagerer tæt på fortøjningsdækken. Fortøjningsdækket var ikke afspærret.

## **Anbefalinger**

Opklaringsenheden anbefaler på baggrund af denne ulykke rederiet, at lave en risikovurdering for brug af kajplads 10 og træffe foranstaltninger i overensstemmelse hermed. I risikovurderingen bør følgende tages i betragtning:

- Skibets manøvreegenskaber i kraftig blæst.
- Passagerfærdsel på vogndæk.
- Fortøjning.

Rederiet har oplyst, at problematikken med gående passagerer på vogndækket er opstået i forbindelse med ombygningen af Ystad havn. Der er efter hændelsen udarbejdet en procedure for håndtering af gående passagerer over vogndækket, som vil blive implementeret i skibets SMS.

12.01.2010

Opklaringsenheden