

SØULYKKESRAPPORT

OPKLARINGSENHEDEN
Vermundsgade 38 C
Postboks 2589
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 16
E-post oke@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

15. juni 2000

Sag 199901101
Arkivkode 01.40.06

DANICA RED

Slagside

Den 26. december 1999

1. Søulykken

<i>Ulykkens art:</i>	<i>Slagside på grund af lastforskydning</i>
<i>Ulykkessted:</i>	<i>Det nordlige Atlanterhav, 47°42' N 005°28' V</i>
<i>Ulykkestidspunkt:</i>	<i>Den 26. december 1999, kl. 19.35</i>
<i>Tilskadekomne:</i>	<i>Ingen</i>

2. Skibet

<i>Skibets navn / Havnekendingsnr.:</i>	DANICA RED
<i>Hjemsted:</i>	Nakskov
<i>Kontrolnummer / Kendingsbogstaver:</i>	D 2885 / OXCP2
<i>IMO nummer:</i>	8200228
<i>Skibstype:</i>	Tørlastskib
<i>Byggeår:</i>	1983
<i>Tonnage:</i>	902 BT
<i>Længde / bredde / dybde:</i>	54,8 m / 9,6 m / 5,6 m
<i>Maskineffekt:</i>	507 kW
<i>Besætning:</i>	5
<i>Rederi/ejer:</i>	H. Folmer & Co, København
<i>Klasse:</i>	Bureau Veritas

3. Besætningen

Skibsføreren har sønæringsbevis som sætteskipper fra november 1999. Han havde sejlet i rederiet i ca. 6 år som enestyrmand i Danica skibene, heraf ca. 1½ år i DANICA RED. Han mønstrede som skibsfører på DANICA RED den 22. december i Bilbao.

Styrmanden har sønæringsbevis som styrmand af 3. grad fra marts 1999.

Herudover var der 2 ubefarne skibsassistenter og en ungtok om bord.

4. Hændelsesforløbet

Den 23. december, kl. 08.00 påbegyndtes i Bilbao lastning af 694,5 tons ankerkæder til rigs. Lasten bestod af 4 kæder, hver i 13 bundter. Kæderne var sorte men ikke indfedtede. Forinden var tanktoppen blevet dækket af dunnages med ca. 20 cm mellemrum. Styrmanden var i lastrummet under hele lastningen og sørgede for, at lasten blev stuvet helt i borde. Den første kæde blev stuvet forrest i lastrummet, den anden kæde agten for den første, den tredje agten for den anden og den fjerde og sidste kæde agterst i lastrummet. Kæderne blev stuvet i hele lastrummets bredde.

Kl. 15.15 var DANICA RED færdiglastet, og der blev gjort søklar. Vejrudsigten for de første 24 timer lød på V. og SV-lig vind, styrke 6 – 12 m/sek.

Kl. 17.20 afsejlede DANICA RED med lods om bord. Dybgangen for var 3,10 m og agter 3,25 m.

Kl. 18.20 gik lodsens fra borde og kursen blev sat til 342°.

I løbet af formiddagen, den 24. december tiltog vinden, og kl. 15.00 blæste det 18 m/sek. fra SV, og der var ca. 5 m høj sø. Skibet blev derfor underdrejet på positionen 46°01' N 004°00' V og med reduceret fart. Den franske vejrmelding lovede vind af stormstyrke, 22 – 26 m/sek., fra V og SV. Skibet arbejdede hårdt i søen og tog vand ind over dæk og luger.

Hele den 25. december lå skibet underdrejet og arbejdede hårdt i søen, til tider temmeligt voldsomt.

Den 26. december kl. 09.30 befandt DANICA RED sig på positionen 46°25' N 006°00' V. Vinden var fortsat VSV-lig men var aftaget en smule. På grund af den aftagende vind samt den omstændighed, at en ny kurs mod Quessant inderste nordgående trafikrute var østen for nord, besluttede skibsføreren at dreje fra vind og sø og styre kurs 012° med fuld fart. På denne kurs arbejdede skibet fortsat hårdt i søen, men krængningerne var ikke voldsomme, og der blev holdt en gennemsnitsfart på ca. 8,5 knob.

Kl. ca. 19.35 blev DANICA RED ramt af en voldsom, ”forkert” sø, der forårsagede, at skibet krængede voldsomt til styrbord. Skibsføreren, som befandt sig i styrehuset, blev kastet omkuld og endte på dørken i styrehuset i styrbord side. Samtidig hørte han et brag fra lastrummet. Skibet fik hurtig en permanent styrbord slagside på ca. 45°.

De øvrige besætningsmedlemmer kom hurtigt op i styrehuset, hvor alle, liggende på dørken, fik iklædt sig redningsdragter. Sat. C alarmer blev udløst, farten blev reduceret og ved at holde fast i styrestolen lykkedes det at styre op i vinden. Ved krængningen kollapsede gyroen.

På grund af slagsiden og voldsomme bevægelser var det ikke muligt at kommunikere via radioen.

Det lykkedes for skibsføreren at komme ned i maskinrummet, hvor han begyndte at fylde ballast i BB 3 tank, derefter BB 2 tank og til sidst i BB 1 tank.

Skibsføreren fik også udsendt MAYDAY med positionen 47°42' N 005°28' V. Nødmeldingen blev hurtigt besvaret af Fallmouth eller Cornwall Coastguard, men blev umiddelbart efter overtaget af fransk MRCC.

Herefter blev DANICA RED overfløjet adskillige gange, og skibsføreren aftalte med besætningen i flyet at få evakueret skibets ungdok og 2 ubefarne skibsassistenter.

Den 27. december kl. ca. 00.30 blev de 3 besætningsmedlemmer taget op i en tilkommen helikopter.

Kl. ca. 01.10 blev DANICA RED kontaktet af rescue skibet ABBILLE FLANDERS, der meddelte, at man var 7 sømil fra DANICA RED. Skibsføreren afviste bugserassistance men anmodede om at blive ledsaget til Brest. Kl. ca. 01.45 var ABBILLE FLANDERS fremme ved DANICA RED og sejladsen mod Brest påbegyndtes.

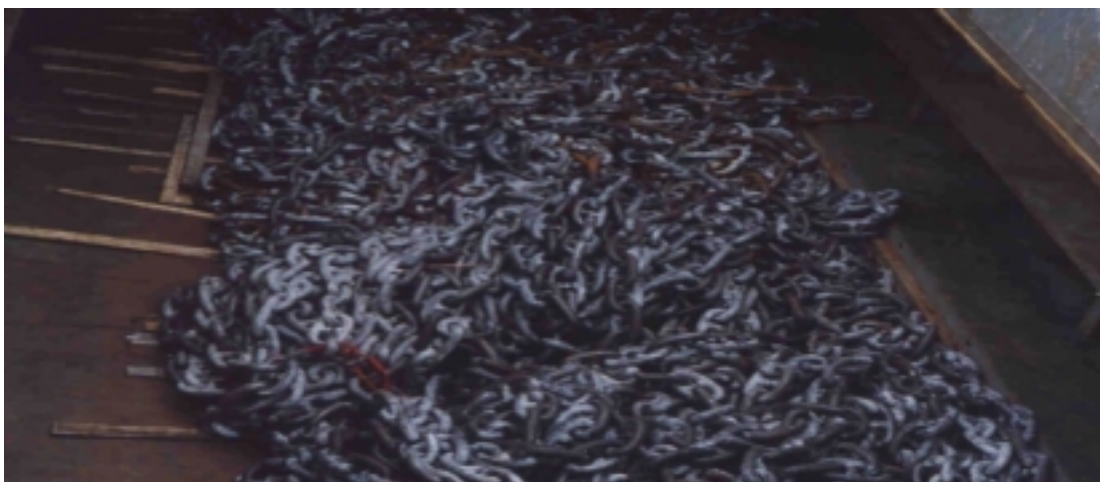
Kl. ca. 12.30 fik DANICA RED lods om bord og kl. ca. 14.00 var skibet fortøjet i Brest.

5. Opklaringsenhedens bemærkninger

Med hensyn til stuvning af kæderne fremgår, at de 4 kæder á 13 bundter blev stuvet på dunnage i forlængelse af hinanden i hele lastrummets bredde men uden yderligere sikring mod forskydning.

Opklaringsenheden skal herved henlede opmærksomheden på IMO's Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing, Annex 8, Safe stowage and securing of anchor chains, hvori bl.a. er anført: "The top layer of chain bundles should be secured to both sides of the ship by suitable lashings. Bundles may be lashed independently or in group, using lifting wire".

Det er Opklaringsenhedens opfattelse, at kædelasten, inden afsejling, burde have været sikret mod forskydning ved tværskibs wiresurringer fastgjort til kædebundternes wireslæng og ført til surringsbeslag eller lastrumsspanter i begge sider af lastrummet.



6. Konklusion

Opklaringsenheden er af den opfattelse, at lastforskydningen, og dermed skibets slagside, skyldes kombinationen af dårligt vejr med kraftig sø samt den omstændighed, at lasten af ankerkæder ikke var sikret med surringer.

Niels Mogensen
Specialkonsulent