

# SØULYKKESRAPPORT

26. april 2004

Journal Nr. 199942881  
LHJ

## Arbejdsulykke HANNE DANICA den 5. januar 2004

**SØFARTSSTYRELSEN**  
Vermundsgade 38 C  
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00  
Fax 39 17 44 01  
CVR-nr. 29 83 16 10  
sfs@dma.dk  
www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG  
ERHVERVS MINISTERIET

## 1. Ulykken

---

<i>Ulykkens art:</i>	Arbejdsulykke, fald i lastrum fra luge til tanktop
<i>Ulykkessted:</i>	Aden Bugt, 12°31' N - 43°33' Ø
<i>Ulykkestidspunkt:</i>	5. januar 2004, klokken ca. 13.45 lokal tid (10.45 UTC)
<i>Tilskadekomne:</i>	En ubefaren skibsassistent pådrog sig alvorlige benbrud, brud på albue og alvorlige læsioner i hovedet
<i>Vejrforhold:</i>	Stille, havblik, lufttemperatur ca. 27°C

## 2. Skibet

---

<i>Skibets navn /Havnekendingsnr.:</i>	HANNE DANICA
<i>Hjemsted:</i>	København
<i>Kontrolnummer/Kendingsbogstaver:</i>	D 3468 / OWCC2
<i>IMO nummer:</i>	9006239
<i>Skibstype:</i>	Lastskib
<i>Byggeår:</i>	1992
<i>Tonnage:</i>	1409 BT
<i>Længde / bredde / dybde:</i>	65,57 m / 11,60 m / 6,00 m
<i>Maskineffekt:</i>	749 kW
<i>Besætning:</i>	6
<i>Rederi/ejer:</i>	H. Folmer & Co. København
<i>Klasse:</i>	Bureau Veritas

### 3. Besætningen

---

Skibsfører:	60 år, bevis som sætteskipper, duelighedsbevis i motorpasning, sygdomsbehandlerkursus
Styrmand:	56 år, bevis som sætteskipper
Kok:	48 år
Ubefaren skibsassistent:	31 år, skibsassistentuddannelse modul II, bevis som ubefaren skibsassistent, ca. seks års fartstid
Ubefaren skibsassistent:	29 år, skibsassistentuddannelse modul II, vagtholdsbevis, bevis som ubefaren skibsassistent
Ubefaren skibsassistent:	(tilskadekomne), 30 år, skibsassistentuddannelse modul II, bevis som yachtskipper af 3. grad, duelighedsbevis, vagtholdsbevis, bevis som ubefaren skibsassistent, fartstid ca. 1½ år som ubefaren skibsassistent

### 4. Resumé

---

Under sejlads i Aden Bugt faldt en ubefaren skibsassistent fra lugen til tanktoppen, da han var i færd med lægge en plastslange ud, som skulle bruges til at ferske af før maling. Ved faldet pådrog han sig kvæstelser i ansigtet og brud på en arm og et ben. Skibsassistenten fik førstehjælp om bord og blev med helikopter evakueret til fransk militærhospital i Djibouti.

### 5. Hændelsesforløbet

---

*Det følgende i dette afsnit er baseret på forklaringer til Opklaringsenheden fra den ulykkesramte ubefarne skibsassistent, skibets fører, de to andre ubefarne skibsassistenter og fra styrmanden. Angivne klokkeslæt er lokal tid:*

HANNE DANICA sejlede den 31. december 2003 i ballast fra Oman mod Suez for ordre.

Under rejsen blev der malet i lastrummet, og i den forbindelse havde man åbnet luge 1 for at skaffe lys og frisk luft i rummet.

Alle vidste, at luge 1 var åben. Der var ikke sat stræktove på luge 2, da der ikke skulle udføres egentligt arbejde på selve lugen.

Den 5. januar 2004 var skibets tre ubefarne skibsassistenter blevet færdige om formiddagen med at male i lastrummet, og de skulle om eftermiddagen fortsætte med at male på hoveddækket i lugemagasinet for luge 2 og i bagbord sidegang.

Der blev ikke givet nogen særlig instruktion og vejledning til skibsassistenterne i dette arbejde, da det er rutinearbejde. Der findes ikke skriftlig APV (arbejdspladsvurdering) for dette arbejde, da det ikke anses for at være særlig risikobetonet.

Efter frokost begyndte to skibsassistenter at rydde op forrest i lastrummet på mellemdækket efter det afsluttede malerarbejde der.

Den tredje skibsassistent begyndte at gøre klar til at ferske af på hoveddækket, så det var klart til maling. Det er almindelig praksis at ferske af før maling, men en egentlig ordre herpå blev ikke givet. Ferskvandsslangen var ophængt i styrbord side på båddækket ved siden af ferskvandstilslutningen. Han lagde slangen hen over halvdækket foran overbygningen og ned i lugemagasinet agten for luge 2.

Skibsassistenten ville dernæst føre slangen hen over den lukkede luge 2 i den hensigt at holde slangen væk fra selve hoveddækket/sidegangen, hvor der skulle ferskes af. Dette var hensigtsmæssigt, fordi slangen dermed ikke ville hindre ferskvandets fri afløb fra dækket og dermed fra nogle af de overflader, der skulle ferskes af. En anden skibsassistent om bord har forklaret, at han i en tilsvarende situation ville have trukket slangen på samme måde hen over lugen.

Ferskvandsslangen er en almindelig armeret plastslange på ca. 40 meter. Skibsassistenten kvejlde slangen op over sin ene overarm/skulder og kravlede fra hoveddækket op på lugen ad den indbyggede lejder på lugekarmen, der er ca. to meter høj. Han gik derefter lidt ind mod midten for at få mere slange med sig og gik baglæns frem mod lugens bagbord hjørne, mens han lagde slangen ud efter sig. Der var ikke åbnet for vandet.



*Plastslangen på sin plads, båddækket styrbord side*

Pludselig hørte de to skibsassistenter på mellemdækket, at noget faldt ned på tanktoppen. Det lød umiddelbart, som om kollegaen havde smidt ferskvandsslangen ned i lastrummet, hvilket de fandt var underligt. Efter få sekunders undren over lyden, hørte de kollegaen klage sig, og de løb derfor hen over pontonerne (mellemdækslugerne) på mellemdækket, der var lagt ud over den forreste del af lastrummet, for at se efter, hvad der var sket.

De to skibsassistenter så, at kollegaen var faldet ned på tanktoppen. En af dem løb tilbage over pontonerne til lejderen i forlasten og ad denne ned til den tilskadekomne kollega på tanktoppen. Den tilskadekomne rørte ikke på sig, og kollegaen beroligede ham. Han så, at den tilskadekomne havde et stort åbent sår ind til pandebenet – som et kryds – midt i panden. Kollegaen lagde en klud over det åbne sår i panden og ventede på, at andre kom til hjælp.

Den anden skibsassistent løb op på broen og varskoede om ulykken til styrmanden, der havde vagt. Styrmanden havde ikke set eller hørt ulykken, idet han på ulykkestidspunktet var et sted i styrehuset, hvorfra der ikke er direkte udsyn ned over lugen. Han vidste, at skibsassistenterne var beskæftiget med at male i lastrummet og skulle til at male på dækket. Han vidste ikke, at den ene skibsassistent var ved at gøre klar til at ferske af og dermed heller ikke, at denne bevægede sig hen over lugen med slangen.

Styrmanden alarmerede skibsføreren via dennes hustru, som er kok om bord, og løb straks ned til den tilskadekomne skibsassistent. Styrmanden kom ned til den tilskadekomne få øjeblikke før skibsføreren og den skibsassistent, der havde hentet hjælp.

Skibsføreren tog sig derefter af ulykken, mens styrmanden gik tilbage og fortsatte søvagten.

Den tilskadekomne skibsassistent var kommet til bevidsthed. Til at begynde med huskede han slet ikke noget fra ulykkesøjeblikket, men efterhånden huskede han, at han greb efter slangen i selve faldet. Skibsføreren og skibsassistenten lagde ham tilrette på tanktoppen uden at flytte ham.

Skibsføreren hentede en oppustelig halskrave til den tilskadekomne og sendte klokken 13.53 en foreløbig skriftlig underretning til rederiet om ulykken. Han gav endvidere styrmanden besked om at sende flere detaljer som position m.v. til rederiet via Inmarsat C.

Klokken 13.55 telefonerede skibsføreren til rederiet for at sikre, at man åbnede den omtalte mail straks. Skibsføreren kunne ikke telefonere til Radio Medical, idet man mistede signalet til mobiltelefonen straks efter samtalen med rederiet.

Tilbage på tanktoppen lagde skibsføreren og en skibsassistent halskraven på den tilskadekomne. De konstaterede videre, at den tilskadekomne havde brækket det ene skinneben og vristen på højre fod samt slået og måske brækket højre arm og albue. De lagde en oppustelig benskinne på til støtte for benet. Skibsføreren frygtede endvidere, at den tilskadekomne havde kraniebrud foruden det store sår i panden.

Klokken 14.12 underrettede man med telefax fra skibet om situationen til Radio Medical og sendte kopi af meddelelsen til rederiet.

Skibsrederen kontaktede telefonisk Søværnets Operative Kommando for at få arrangeret helikopterevakuering af den tilskadekomne skibsassistent. Imens sejlede skibet mod nærmeste havn, Aden. Der var ca. 90 sømil til lodsens. Man gjorde skibets hejsebåre klar til brug.

Klokken 14.54 sendte rederiet E-mail til skibet med oplysning om, at der var kontakt til Søværnets Operative Kommando, og at Søværnets Operative Kommando havde kontakt til MRCC Jeddah. Det blev endvidere oplyst, at Radio Medical og Søværnets Operative Kommando var i færd med at arrangere helikopterevakuering.

Klokken 15.04 bekræftede Radio Medical, at helikopterevakuering var ved at blive arrangeret.

Den tilskadekomne skibsassistent fik smertestillende tabletter, og skibsføreren forsøgte at sætte en venekanyle fast med henblik på at give saltvandsinfusion, men det var ikke muligt at finde en tilstrækkeligt tydelig vene, så dette blev opgivet.

Man forsøgte flere gange at kalde Jeddah Radio og Aden Radio på 2182, 2595 og 3628 kHz, men der blev aldrig svaret fra disse stationer. Man udsendte endvidere Pan Pan Pan meddelelse ud på VHF kanal 16 i håb om at kunne etablere kontakt til et andet skib, der kunne kontakte Aden havn. Man fik kontakt med et skib, der lå på Aden red, og forklarede situationen og anmodede om, at det andet skib ville kontakte Aden havn. Der kom ikke noget svar tilbage.

Klokken 15.45 udsendtes en Pan Pan Pan meddelelse til Aden Port Authority, man forsøgte at sende en E-mail og en telexmeddelelse, men uanset hvad man gjorde, kom meddelelsen ikke igennem. De adresser, man gjorde brug af, var taget fra "Admiralty List of Radio Signals".

Klokken 16.30 sendte skibsføreren en E-mail til rederiet med oplysning om, at man ikke kunne få kontakt med nogen myndighed i området, og spurgte hvad der skete i sagen.

Klokken 16.38 svarede rederiet, at en helikopter var sendt ud fra Djibouti, og at den kunne forventes fremme ved skibet ca. 40 minutter senere. Fra skibet skulle man kontakte helikopteren på VHF kanal 16.

Via Søværnets Operative Kommando og Radio Medical var det blevet arrangeret, at en fransk redningshelikopter med læge eller paramediciner afgik fra Djibouti for at bringe den tilskadekomne skibsassistent til et militærhospital der. Da dette blev meddelt til skibet, stoppede man sejladsen mod Aden og ventede på helikopteren.

Helikopteren var fremme ved skibet i løbet af ca. tre timer. Inden den var helt fremme, talte skibsføreren med helikopterbesætningen over VHF på kanal 16. Mens man ventede på helikopteren, blev den tilskadekomne holdt varm med dyner, og der var hele tiden to personer til stede hos ham.

Tre mand fra helikopteren blev firet direkte ned i lastrummet. De skiftede benskinne, lagde en armskinne på og gjorde den tilskadekomne skibsassistent klar til transport. Derefter blev han firet i en sele direkte fra tanktoppen op i helikopteren. Klokken var da 17.55.

Skibsassistenten blev med helikopteren bragt til et fransk militærhospital i Djibouti, hvor han blev opereret. På grund af sprogvanskeligheder (han talte og forstod ikke selv fransk) var han i ca. tre dage ikke helt klar over, hvor alvorligt han var kommet til skade. Da der kom en sygeplejerske, som også kunne portugisisk lige som han selv, blev han mere præcist orienteret om sine kvæstelser.

Efter en uges ophold på militærhospitalet i Djibouti blev skibsassistenten overført til Righospitalet i København under ledsagelse af en dansk sygeplejerske.

## 6. Supplerende oplysninger

---

Skibet er en shelterdækker med ét lastrum og MacGregor-luger, der åbnes henholdsvis fortil (luge 1) og agterefter (luge 2). Højden fra lugeoverkant til tanktoppen er 6,80 meter. Der er ikke trægarnering på tanktoppen.



*Lastrummet med forreste luge stående åben*

Den tilskadekomne skibsassistent var som sine kolleger ædru og udhvilet som på enhver almindelig arbejdsdag. På ulykkestidspunktet var han iført arbejdsbukser og sikkerhedssko og havde bar overkrop.

## 7. Opklaringsenhedens bemærkninger

---

Den tilskadekomne skibsassistent har efterfølgende tænkt meget over hændelsen og mener selv, at han kan være snublet over en af containerstrøerne på lugedækslerne. Han mener, at han havde en passende fornemmelse af, hvor han var på lugen. Containerstrøerne ses på nedenstående foto som korte stålskinner, ca. 50 mm høje, der er fastsvejste på lugedækslernes overside.

Opklaringsenheden mener, at der er en meget sandsynlig risiko for at snuble over strøerne, når man går baglæns hen over lugen, som skibsassistenten gjorde.



*Billedet viser den åbne luge 1 og en redningsmand, der fires fra helikopteren ned i lastrummet. På lugedækslerne forrest i billedet ses containerstrøerne, og i bagbord side ligger plastslangen.*

Den tilskadekomne skibsassistent havde efter ulykken to tydelige mærker omkring overarmen. Alle om bord og den tilskadekomne mener, at disse mærker hidrørte fra plastslangen, der kan have afbødet faldet noget. Opklaringsenheden deler denne opfattelse. Slangen kan endvidere have bevirket, at skibsassistenten er drejet i faldet og derved har ramt med front mod tanktoppen, sådan som såret i panden viste.

En af de tre skibsassistenter tog på fælles vegne imod ordrer fra skibsføreren om dagens arbejde. Der var ingen decideret planlægning og tilrettelæggelse af arbejdet med at male i sidegangen, idet arbejdets beskaffenhed var rutine og ikke blev anset for at indebære nogen særlig sikkerhedsmæssig risiko. Skibsføreren gav ingen sikkerhedsmæssig instrukser om færden på lugen, selv om der ikke var opsat stræktove eller andet afspærringsmiddel.

Skibsassistenten trak plastslangen hen over lugen, fordi det indebar en arbejdsmæssig fordel. Også han vidste, at der var åbent ned til lastrummet, og at der ikke var opsat afspærring. En anden skibsassistent om bord har forklaret, at han ville have gjort det samme. Dette må efter Opklaringsenhedens opfattelse hænge sammen med, at der blev ikke givet nogen instruks om færden på lugen og, at sikkerhedskulturen om bord med hensyn til færden på steder, hvor der er risiko for at falde ned, ikke er tilstrækkeligt god.

## 8. Konklusion

---

Skibsassistenten faldt fra lugen til tanktoppen, fordi han gik baglæns ud over lugekanten.

Følgende, ikke prioriterede, faktorer havde betydning for, at ulykken skete:

- Den forreste luge var åben.
- Der forelå ingen instruks om eller forbud imod færden på den agterste luge, så længe den forreste luge var åben.
- Skibsassistenten valgte at trække plastslangen hen over lugen.
- Skibsassistenten gik baglæns.
- Der var ikke opsat stræktøve eller anden afspærring på lugen til at advare skibsassistenten om, at han bevægede sig tæt mod lugekanten.
- Skibsassistentens bevægelse hen mod lugekanten blev ikke observeret af andre, som i givet fald kunne have advaret ham.
- Der var på lugedækslernes overside påsvejste containerstrøer, som man kunne snuble over.

## 9. anbefalinger

---

Opklaringsenheden anbefaler, at skibsføreren tager initiativ til udarbejdelse af arbejdspladsvurdering om færden på og ved åbne luger, så risiko for fald minimeres. Opklaringsenheden henviser i den sammenhæng til to publikationer fra Søfartens Arbejds miljøråd, begge udgivet i 2003:

- *Vejledning til små skibe – ”Coasterkit”*
- *Branchevejledning nr. 3 - ”Færden om bord”*.

Lars H. Jacobsen  
skibsinspektør