

Redegørelse fra Opklaringsenheden

Arbejdsulykke på **MARIANNE DANICA** den 20. april 2007

Faktuel information

MARIANNE DANICA, OWWO2, IMO No. 9006241, er et tørlastskib på 1409 BT. Det er bygget i 1993 og er hjemhørende i København.



Foto fra rederiets hjemmeside

Arbejdsulykken, hvor en 43-årig ubefaren skibsassistent fik en lettere hjernerystelse og brud på højre skulder ved et fald i lastrummet, skete ved kaj i St. Barth, Franske Antiller, fredag den 20. april 2007.

Hændelsesforløbet

Den følgende beskrivelse af hændelsesforløbet er baseret på rapport m.m. fra MARIANNE DANICA's skibsfører samt på Opklaringsenhedens interview af den tilskadekomne skibsassistent den 26. juni i hans hjem i Kolding.

MARIANNE DANICA er chartret ud til Compagnie Des Illes Du Nord og sejler i en fast uge fart mellem de Vestindiske Øer. Mandag til onsdag lastes stykgods og containere i Pt. A. Pietra. Sidst på dagen om onsdagen afsejles mod St. Martin, hvortil skibet ankommer tidlig torsdag morgen. Her losses hele dagen, og sidst på dagen afsejles mod St. Barth, hvortil skibet ankommer fredag morgen. Der losses hele dagen, og evt. tomme containere tages om bord. Skibet afsejler sidst på dagen tilbage til Pt. A. Pietra, hvortil det ankommer lørdag morgen for weekend.

På ulykkestidspunktet havde MARIANNE DANICA sejlet i denne fart i ca. 5 måneder.

Der en besætning på 6 (+2) mand. Skibsfører, styrmand, tre ubefarne skibsassistenter og en kok. Alle er danske statsborgere. Herudover er fra mandag til lørdag mønstret 2 medhjælpere fra Den Dominikanske Republik. De bistår med laste- losse arbejdet.

MARIANNE DANICA er i denne fart i søen ca. 39 timer om ugen. Under sejlads går skibsassistenterne en søvagtstørn. Skibsføreren og styrmanden går en 6 – 6 tørn, både i søen og i havn.

Ifølge skibsassistenten føres der hviletidslister ombord, og han mener, at besætningen har tilstrækkelig hviletid.

Skibsassistenten har sejlet siden 1980. Han har sejlet i rederiet i ialt ca. 10 år. På den aktuelle halvårslige kontrakt mønstrede han i MARIANNE DANICA den 16. december 2006. Han har været tilfreds med at sejle med rederiet skibet, og der er et godt socialt samvær i MARIANNE DANICA.

MARIANNE DANICA afsejlede som sædvanlig fra Pt. A. Pietra onsdag den 18. april med en fuld stykgodslast og containere på dækket. De ankom til St. Martin torsdag morgen og lossede her. De sejlede fra St. Martin sidst på eftermiddagen og ankom til St. Barth fredag den 20. april kl. 06.30.

Skibet lagde til ved den normale lossekaj med styrbord side til kaj. Det er en åben kaj, og der kan være nogle specielle dønningsforhold. Denne dag var der ikke så megen dønnning. Det var klart vejr med en østlig vind, ca. 4 m/s, og en bølgehøjde på ca. 0,3m.

Styrmanden og to skibsassistenter startede straks med at losse dækslasten. Det foregik med skibets eget lossegrej.

På et tidspunkt afløste skibsføreren styrmanden, som gik på frivagt, og de begyndte at losse fra mellemdækket. På mellemdækket stod en række containere tværskibs, og oven på disse stod der nogle paletter med diverse ting og 4 bigbags.

De 4 bigbags blev først losset. 2 af dem blev kørt væk med det samme, og de 2 andre blev stående på kajen tæt ved skibet. Skibsføreren mente, at de kunne fortsætte losningen, selv om de 2 bigbags stod på kajen. Skibsføreren betjente lossebommen, og de to skibsassistenter var oven på containerne på mellemdækket.

De begyndte herefter at losse en pallet med nogle jernplader og et 5m langt bundt jern. Skibsføreren svingede slinget indover kajen, men i det samme kom trucken på kajen kørende tilbage efter de to bigbags, og truckens fører vinkede til skibsføreren og sagde, at han skulle stoppe.

Skibsføreren stoppede bommen med slinget hængende under bommen. I dette øjeblik lavede skibet nogle uventede bevægelser, ifølge skibsføreren fordi en speedbåd passerede med god fart, og slinget kom i kraftig bevægelse.

Skibsføreren frygtede, at det lange bundt jern ville rive sig løs af paletten. Han råbte til de to skibsassistenter i lasten, at de skulle skynde sig væk. Skibsføreren bemærkede, at den ene skibsassistent gik agterefter ned på mellemdækket, medens den anden gik forefter og så synes at skifte mening og blev stående oven på containeren i bagbord side.

Skibsføreren satte herefter slinget ned på en anden container i styrbord side, men lige før det landede, svingede det, og den ene ende skubbede til skibsassistenten i hans venstre side, hvorved han faldt ud over containerens kant og ned på mellemdækket.

Ulykken skete kl. ca. 08.30, og der blev straks tilkaldt en ambulance, som kom til skibet kl. 08.45. Kort efter kom også en læge til skibet. Lægen undersøgte skibsassistenten, lagde et drop og gav noget medicin. Skibsassistenten blev herefter løftet ned på kajen og kørt på hospitalet kl. ca. 09.30. Styrmanden fulgte med i ambulancen.

Samme dag blev skibsassistenten flyttet fra hospitalet i St. Barth til St. Martin hospitalet, fordi man var usikker med hensyn eventuelle skader i hovedet. Det viste sig under den følgende observation, at der ikke var hovedskader, men at der var brud på højre skulder.

Skibsassistenten har forklaret, at han intet husker om begivenhederne før ulykken. Normalt ville han have kørt bommen eller hjulpet i lasten eller på kajen. Alle tre skibsassistenter samt de to dominikanere er med til arbejdet. De bærer sikkerhedshjelm og er iført sikkerhedssko.

Skibsassistenten vågnede på hospitalet i St. Martin om lørdagen den 21. april uden at vide, hvordan han var kommet der. Om mandagen blev han opereret i højre skulder. Han fik midlertidig påsat en metalplade med skruer. Om tirsdagen blev han hentet og kørt på et hotel, fordi det ikke var muligt at få flybillet hjem, og fordi de ikke havde plads til ham på hospitalet. På hotellet kom en sygeplejerske daglig og rensede såret i skulderen. Om fredagen fik han fly hjem via Amsterdam. Han rejste alene, og han var hjemme i Kolding lørdag aften.

Instruktion, arbejdspladsanvisning m.m.

Ifølge skibsføreren blev der ikke givet speciel instruktion om det pågældende lossearbejde. Det blev anset som rutinearbejde, og den tilskadedkomne skibsassistent var meget rutineret og helt fortroligt med dette arbejde.

Der findes om bord en arbejdspladsanvisning for "Lastning og losning af last med besætningens deltagelse". Heri står bl.a.: "Vær altid udenfor svingningsradius af et sling. Er dette ikke muligt, gå i skjul f.eks. under mellemdæk/sidegang forlast eller lignende".

Den tilskadedkomne skibsassistent har bekræftet, at der om bord findes en mappe med arbejdspladsanvisninger. Han havde bladet igennem mappen. I øvrigt talte de om bord indbyrdes om, hvad der er af risici i forbindelse med de forskellige arbejder.

Analyse og konklusion

Følgende begivenhedskæde førte til ulykken:

1. Losning blev fortsat, uanset at de 2 bigbags på kajen ikke var kørt væk.
2. Truckføreren stoppede skibsføreren midt i losning af en palet, sandsynligvis fordi han ville køre de 2 bigbags væk – uden at få noget i hovedet.
3. Med slinget frit svævende kom skibet i bevægelse, muligvis på grund af en forbipasserende speedbåd.
4. Slinget kom i svingninger og for at stoppe dem ville skibsføreren fire slinget af til støtte på en container.
5. Skibsassistenten nåede ikke at komme væk, blev ramt af noget på den slingrende palet og faldt ned på mellemdækket.

13. august 2007

Opklaringsenheden