



SØFARTSSTYRELSEN



SØULYKKE RAPPORT FRA OPKLARINGSENHEDEN

SKAWPILOT 1
Lods overbord fra lodslejder.
26. November 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 23. april 2010

Sagsnummer 200914733

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	Resume	4
2	Konklusion	4
3	Anbefalinger	5
4	Undersøgelsen	6
5	Faktuelle oplysninger	6
5.1	Ulykkesdata	6
5.2	Sejladsdata	7
5.3	Skibsdata	7
5.4	Vejrdata	7
5.5	Besætningsdata	7
5.6	Hændelsesforløb	8
5.7	Fartøjshåndbogen	8
5.8	Ombordsætning i henhold til Fartøjshåndbogen.	8
5.9	Organisation	9
5.10	Lodsbådens bemanning	10
5.11	Entringsriggen	10
5.12	Personligt sikkerhedsudstyr	10
5.13	Ansvar i henhold til brugen af personligt sikkerhedsudstyr.	11
5.14	Udstyr til bjærgning af overbordfalden	12
5.15	Sikkerhedsuddannelse og Mand overbord-øvelser	12
6	Analyse	12
6.1	Umiddelbare årsager	12
6.2	Medvirkende årsager	13

1 Resume

Under ombordsætning af to lodser på bulkcarrieren DEEP SEA fra lods båden SKAW-PILOT I den 26. november 2009, blev den sidst entrende lods' rygsæk fanget af trinene på SKAWPILOT I's entringsrig, mens lods'en var på vej op ad lodslejderen. Lods'en blev revet af lejderen og i vandet.

Ved en hurtig indsats fra lods bådens besætning kunne lods'en samles op efter ca. fem minutter ved brug af lods bådens udstyr beregnet til formålet.

Lods'en var ved bevidsthed under hele forløbet, og bortset fra kuldepåvirkning var han uskadt.

2 Konklusion

Umiddelbare årsager (6.1)

Usikre handlinger

- Lods'en blev revet af lodslejderen, fordi rygsækken, der blev båret på ryggen, blev fanget af entringsriggen.
- Opklaringsenheden vurderer, at manglende brug af termisk beskyttende bukser har betydet, at den anvendte påklædning ikke ville have været i stand til at sikre lods'ens overlevelse i en time som foreskrevet. Anvendelsen af termisk beskyttende bukser ville have mindsket risikoen for afkøling væsentligt, og dermed have forlænget den tid der var til rådighed til at bjærge en den overbordfaldne lods.

Usikre omgivelser

- Opklaringsenheden vurderer, at entringsriggens placering og udformning bevirkede at lods'ens rygsæk blev "fanget" imellem entringsriggens trin, og lods'en derved blev revet af lodslejderen som følge af fartøjets bevægelser.

Medvirkende årsager (6.2)

Involverede personer

Lods'en var under hele forløbet ved bevidsthed, og kunne under den efterfølgende bjærgning aktivt bidrage ved at tydeliggøre sin egen position i vandet.

Sikkerhedssystemet

Opklaringsenheden vurderer, at SKAWPILOT I's besætnings træning og kendskab til lods båd og det anvendte udstyr har haft afgørende betydning for forløbet af den efterfølgende bjærgningsaktion, og den korte tid der gik før lods'en kunne bjærges om bord i lods båden.

Lodsen anvendte redningsvest, som imidlertid ikke oppustedes automatisk som den var beregnet til. Vesten kunne imidlertid oppustes ved manuelt at trække i udløserlinen. I den aktuelle situation er det ikke blevet fastslået, om lodsen trak i udløserlinen før tabletten var blevet opløst eller om den manglende udløsning skyldtes andre ting.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at den manglende opdatering af Fartøjshåndbogen gennem længere tid har givet plads for lokal- og individuel praksis, som i stor grad er blevet anvendt, frem for instruktionerne i Fartøjshåndbogen.

3 Tiltag

Danpilot har i forbindelse med høring meddelt, at følgende tiltag er iværksat efter hændelsen:

- Det er meldt ud i organisationen, at der ikke må bæres rygsæk m.v. på ryggen under entring.
- Der nedsat et beklædningsudvalg, der indstiller sikkerhedsudstyr/termisk beskyttelse til sikkerhedsorganisationen.
- Der er udarbejdet en vifte af forskelligt sikkerhedsudstyr godkendt af sikkerhedsorganisationen. En ny jakke med integreret redningsvest er implementeret.
- Der er udarbejdet en video for at anskueliggøre de problematikker der er vedr. anvendelse af rygsæk etc.
- Der er meldt ud, at der kun findes et gyldigt eksemplar af Fartøjshåndbogen (online-versionen).

4 anbefalinger

For at opretholde en god sikkerhedskultur i en organisation er det vigtigt, at der fra ledelsen sendes et klart signal om, at sikkerhed har højeste prioritet.

- DANPILOT anbefales, straks at melde ud i organisationen om status på den eksisterende Fartøjshåndbog, samt at fremskynde processen i sikkerhedsorganisationen med revidering af procedurer og retningslinier.

Danpilot har i forbindelse med høringen meddelt følgende: "Danpilot har meldt klart ud, at den eksisterende Fartøjshåndbog i papirudagve, der forefindes på lodsstationerne ikke er gældende mere, og kun den der ligger online er opdateret og gyldig".

Den eksisterende fartøjshåndbog indeholder instrukser, som skal følges ved overførsel af lodser. Ved denne hændelse og ved en efterfølgende hændelse den 18. januar 2010 i Øresund, hvor en lods faldt i vandet, har Opklaringsenheden oplysninger om, at en eller flere instrukser ikke blev fulgt.

Lodsen kan bringe sit liv i fare og bådføreren kan bringes i en meget vanskelig og ulykkelig situation, hvis instrukserne ikke følges nøje.

- DANPILOT anbefales, at tage dette spørgsmål op i sikkerhedsorganisationen, så det altid sikres, at både lods og bådfører tager ansvar for, at vedtagne procedurer følges.
- DANPILOT anbefales, at overveje om entringsarrangementet på SKAWPILOT 1 er optimalt.

Den overbord faldne lods har oplyst, at det efter hans mening var godt, at SKAWPILOT 1 var bemandedet med to mand. I sin rapport udfærdiget umiddelbart efter hændelsen angiver lodsens som en lektion der kan udledes af hændelsen bl.a.: "...At der var to bådmænd i lods båden var udslagsgivende for succesfuld bjærgning".

Opklaringsenheden har fra en kontaktperson fået oplyst, at det i nogle situationer vil være meget vanskeligt at samle en lods op, hvis lods både kun er bemandedet med én person.

Opklaringsenheden har fået udstyret demonstreret på lods båd i Dragør, hvor opsamling af overbordkastet dukke blev udført af én mand i båden. Denne opsamling forløb uden problemer. Ved en efterfølgende hændelse den 18. januar 2010 i Øresund ved Helsingør, hvor lodsens faldt i vandet pga. en fejl på det tilriggede 'combination'-arrangement, blev lodsens under gode forhold bjerget med én mand i lods båden.

Det kan ikke imidlertid ikke udelukkes, at en bemanning med to mand frem for med kun én mand, i visse situationer kan have betydning for et heldigt forløb. Opklaringsenheden mener, at lodser og bådførere, der regelmæssigt afholder øvelser, er de bedste til at afgøre, hvornår en ekstra mand i lods både er påkrævet.

- DANPILOT anbefales, at tage dette spørgsmål op i sikkerhedsorganisationen, så det altid sikres, at både lods og bådfører ved den aktuelle lodsoverførsel finder, at opsamling af en overbordfalden er mulig på forsvarlig vis.

4 Undersøgelsen

Opklaringsenheden har modtaget forklaringer fra den involverede lods, lods bådens besætning samt DANPILOT's tekniske chef og sikkerhedsansvarlige.

Opklaringsenheden har endvidere ved besøg på Dragør Lodsstation fået demonstreret 'mand over bord'-manøvrer herunder udstyret til bjærgning af en overbordfalden.

5 Faktuelle oplysninger

5.1 Ulykkesdata

Ulykkestype (hændelsen i detaljer)	Mand overbord fra lodslejder
Ulykkesdato og tidspunkt	26. november 2009 kl. ca. 04.00 LT
Ulykkesområde	Off. Skagen
Tilskadekomne	En mand (lods) kuldepåvirket, men i øvrigt uskadt.

5.2 Sejladsdata

Sejladsens fase	Under ombordsætning af lods
Afgangshavn og tidspunkt	Skagen 03.30 LT

5.3 Skibsdata

Navn	SKAWPILOT I
Hjemsted	Skagen
Kaldesignal	OVIX2
Rederi	Skagen Lodseris Fartøjsfond
ISM-ansvarlig operatør/rederi	Danpilot
Register	DIS
Flagland	Danmark
Byggeår	1967
Skibstype	Lodsbåd
Bruttotonnage	77.6 BT
Længde overalt	22.3 m
Maskineffekt	810 kW
Fartsområde	Fart inden for linjerne øst for 6° østlig længde i Nordsøen og syd for 58° nordlig bredde i Østersøen samt inden for GMDSS område A1. Dog ikke udover 20 sømil fra nærmeste kyst.
Regelgrundlag	Søfartsstyrelsens meddelelser 'F'

5.4 Vejrdata

Vind – retning og hastighed i m/s	SSW 10-12 m/s
Dønning	Ca. 2 meter fra samme retning som vind.
Sigtbarhed	God
Lysforhold	Mørkt

5.5 Besætningsdata

Antal besætningsmedlemmer	2
Antal besætningsmedlemmer med sønæringsbevis til at være vagthavende på broen	2
Bemandingsfastsættelse	2
Stilling om bord. Funktion på ulykkestidspunkt. (Besætningsmedlemmer relevant for ulykke).	Alder, sønæringsbeviser, certifikater, uddannelse, sejltid.
Lodsbådens fører:	51 år. Uddannet sætteskipper. Til søs i 1976. Derefter sejlads i langfart og Esvagt som styrmand. Har yderligere sejlet som fiskeskipper i ca. 20 år. Bådmand i DAN-PILOT siden april 2009.
Lodsbådens besætning:	51 år. Uddannet med fiske- og sætteskippereksaminer. Fisket siden han var 18 år.

Lods (overbordfaldne):	Ansæt på Skagen lodsstation som bådmænd i 1995. 44 år. Skibsfører-eksamen fra 1986. 28 år til søs, heraf de sidste otte som lods. Områdeleder i DANPILOT.
------------------------	--

5.6 Hændelsesforløb

SKAWPILOT I afgik d. 26/11 2009 kl. 03.30 fra Skagen med to mands besætning og tre lodser om bord for at sætte lods om bord i to skibe. Det første skib der blev sejlet ud til var bulkcarrieren DEEP SEA. Her skulle ombordsættes to lodser. Der blev anvendt en lodslejder på DEEP SEA's bagbord side. Den første lods kom om bord i DEEP SEA uden hændelser. Da den anden lods forlod og entrede DEEP SEA's lodslejder, blev hans rygsæk, som han havde på ryggen, fanget imellem trinene på SKAWPILOT I's entringsrig. Da SKAWPILOT I i det samme krængede til bagbord og satte sig i en sø, blev lodsen revet af lejderen og i vandet.

Fra lods båden blev der med det samme kastet en redningskrans ud, som den overbordfaldne lods var i stand til at iføre sig. Ved anvendelse af det til formålet beregnede udstyr, lykkedes det lods bådens besætning, assisteret af den sidste ombordværende lods, at bjærge den overbordfaldne inden for hvad der blev skønnet til fem minutter.

Den overbordfaldne lods oplyser, at han på intet tidspunkt var påvirket af vandets temperatur. Efter at være bjærget om bord i lods båden, afførte han sig selv sit våde tøj, og iførte sig i stedet en af lods bådens overlevelseshdragter for at få varmen. Vel om bord i lods båden kunne lodsen mærke kulden, men var derudover uskadt.

5.7 Fartøjshåndbogen

I DANPILOT er procedurer etc. beskrevet i Fartøjshåndbogen, og denne publikation er velkendt i organisationen. Fartøjshåndbogen er imidlertid ikke løbende opdateret, og i den tidligere organisation er mange af Fartøjshåndbogens procedurer etc. erstattet af lokale procedurer bestemt af det pågældende lodseris lodsformand.

I den nye organisation er det besluttet, at procedurer evalueres og revideres i nødvendigt omfang. Dette arbejde er igangsat, ligesom det er erkendt, at der forestår et arbejde med at opdatere Fartøjshåndbogen.

5.8 Ombordsætning i henhold til Fartøjshåndbogen.

Fartøjshåndbogen angiver de procedurer og forholdsregler, der skal anvendes i forbindelse med ombordsætning af lodser i skibe.

Skibe, hvori der skal ombordsættes lods, skal instrueres om at styre den kurs, der giver den bedst mulige læ for lodsens ombordstigning. Samtidig skal skibet gøre styrefart igennem vandet og afpasse farten så lods båden kan ligge sikkert langs siden.

Ved den aktuelle ombordsætning styrede DEEP SEA en østlig kurs, hvilket ifølge såvel bådmænd som lodser med den aktuelle SSW-lige vind gav god læ.

Fartøjshåndbogen angiver, at lodser under klatring på lodslejderen ikke selv må bære løse tasker eller andet grej over skulderen.

Fartøjshåndbogen angiver, at lodsens påklædning skal sikre overlevelse i den aktuelle vandtemperatur i én time. Den af DANPILOT udleverede todelte dragt, er testet til at sikre overlevelse i én time ved en vandtemperatur på 0 grader Celsius. Dette forudsætter anvendelse af såvel jakke som bukser.

Derudover indeholder *Fartøjshåndbogen* også andre instrukser om bl.a. redningsvest og lys etc.

5.9 Organisation

DANPILOT er en sammenslutning af de tre tidligere lodserier i det statslige lodsvæsen. Med sammenslutningen ønskedes at opnå en central og mere ensartet styring af DANPILOT's funktioner. I DANPILOT er udnævnt 16 områdeledere, der refererer til en Lodschef. De 16 områdeledere er lodser på de enkelte lodsstationer, der har nogle ledelsesfunktioner i forhold til de lodser og bådmænd, der har tjenestested på den enkelte lodsstation. Lodschefen er i praksis den tidligere 'lodsformand'. Han er således den øverste lods i DANPILOT, og dermed chef for de 16 områdeledere.

Den daglige leder af sikkerarbejdet i DANPILOT er den tekniske chef. Der er i juni 2009 nedsat en sikkerhedsorganisation, der skal arbejde videre med sikkerhedsarbejdet i forbindelse med de funktioner, der udføres i DANPILOT – herunder lodsers ombordstigning i skibe.

Sikkerhedsorganisationen er opbygget med fire sikkerhedsgrupper:

- Sikkerhedsgruppe for lodser, bestående af en områderleder og en lods
- Sikkerhedsgruppe for bådmænd, bestående af DANPILOT's tekniske chef og en bådmænd.
- Sikkerhedsgruppe for administrationspersonale, bestående af DANPILOT økonomichef og en administrationsmedarbejder.
- Sikkerhedsgruppe for disponeringen, bestående af disponeringslederen og en disponent.

Det er meddelt ud i organisationen, at den etablerede sikkerhedsorganisation vil udarbejde nye arbejdspladsbrugsanvisninger (APV) for alle funktioner, og at der lokalt ikke skal udarbejdes flere sådanne APV'ere. Det er fra DANPILOT oplyst, at for nye APV'ere for det administrative områder er færdiggjort. Arbejdet med konkrete APV'ere på de øvrige områder er endnu ikke igangsat.

Indtil nye APV'ere er udarbejdet er det de i "*Fartøjshåndbogen*" angivne procedurer og forholdsregler, der er gældende.

5.10 Lodsåådens bemanding

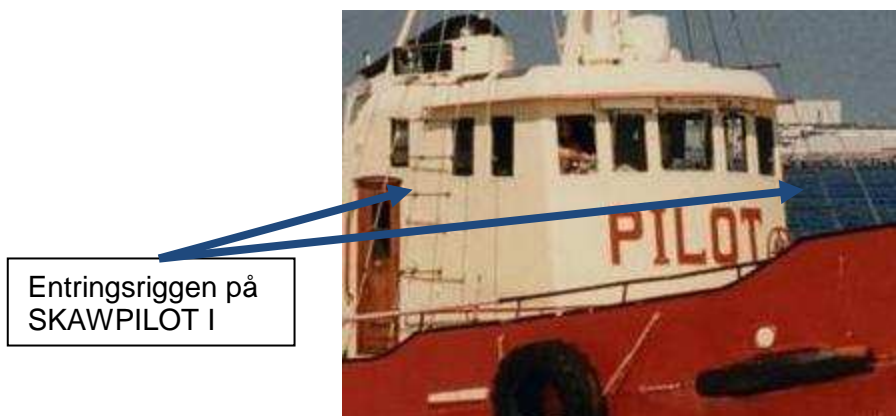
DANPILOT's lodsååde er som udgangspunkt bemandet med en person, bådføreren. Under i Fartøjshåndbogen nærmere angivne forhold (vind og vejr, passagersejlad, sejlad ifb. bjærgningsoperationer og/eller SAR-operationer) skal lodsåådene imidlertid være bemandet med to besætningsmedlemmer. DANPILOT's lodsååde ved Gedser, Esbjerg, Hals og Skagen adskiller sig fra dette, idet de altid er bemandet med to mand.

De to besætningsmedlemmer om bord i SKAWPILOT I havde deltaget i de krævede mand overbord-øvelser og havde et godt kendskab til såvel fartøjet som det ombord-værende udstyr til bjærgning af en overbordfalden.

Ud over lodsåådens to besætningsmedlemmer var der på dagen også en tredje lods, der efter ombordsætningen af lodser på DEEP SEA skulle bringes ud til et andet skib.

5.11 Entringsriggen

Ved lodseres ombordstigning bliver der på SKAWPILOT I anvendt en entringsrig, der består af trin monteret i de vant der afstiver skibets mast. Entringsriggen på SKAWPILOT I er anderledes end på DANPILOT's øvrige lodsååde, hvor der anvendes en løsning med en tværskibs "bro" med platform, hvorfra lodsen træder over på lodslejderen af det skib, han skal entre.



Figur 1: SKAWPILOT med entringsriggen

5.12 Personligt sikkerhedsudstyr

Termisk beskyttelsesdragter

Alle DANPILOT's lodser får ved ansættelsen udleveret en todelt termisk beskyttelsesdragt bestående af jakke og bukser. Den udleverede dragt er af fabrikatet Mustang Survival, og korrekt anvendt er dragten testet til at sikre overlevelse i én time i nul grader Celsius koldt vand.

"Crewfinder"

Alle lodser har en personlig sender, betegnet "Crewfinder", der skal hjælpe lodsååden med at finde en lods i vandet. Senderen transmitterer et pejlesignal, der modtages i lodsååden, og som bådføreren via en indikator om bord, kan styre efter for at komme

tilbage til en overbordfalden lods. Brugen af dette system indgår i den tilbagevendende træning i Mand-over-bord-situationer.

Antennen til den overbordfaldne lods' Crewfinder var sat fast i redningsvesten, og blev ved kontakten med SKAWPILOT I's entringsrig revet af. Crewfinder systemet kunne derfor ikke anvendes.

Redningsvesten

Alle lodser og bådmænd er udstyret med en oppustelig redningsvest. Redningsvesten er beregnet til at automatisk at udløses, når den kommer i vand. Blandt bådmænd og lodser findes stadig et-kammerveste, men disse er ved at blive udskiftet med to-kammerveste.

I forbindelse med høring har Danpilot oplyst, at samtlige et-kammerveste nu er inddraget, og erstattet med to-kammersveste.

Af "Fartøjshåndbogen" fremgår, at såvel lodsådens besætning (bådmænd) som lodser ved færden uden for lodsådens styrehus, skal bære redningsvest.

Når lodsåde betjenes af én bådfører, skal denne ved ophold i styrehuset også have redningsvest på, så der ved en mand-over-bord-situation ikke spildes tid med at tage redningsvesten på.

Den overbordfaldne lods' redningsvest var en et-kammervest. Den pustedes ikke automatisk op som den skulle, da den kom i vandet. Ved manuelt at trække i udløserlinen, fik lodsen imidlertid udløst vesten.

Redningsveste af den anvendte type udløses ved, at en tablet i udløsningsmekanismen opløses af vand. Der går et kort tidsrum, før tabletten opløses. I den aktuelle situation er det ikke blevet fastslået, om lodsen trak i udløserlinen før tabletten var blevet opløst eller om den manglende udløsning skyldtes andre ting.

Stropelight

Alle lodser er udstyret med et "strobe-light". Dette er et markeringslys, der kan sættes fast på den termiske beskyttelsesdragt. Typisk bæres det øverst på den ene overarm. Lyset tændes manuelt, og blinker med en stor lysintensitet, for således at gøre det lettere for besætningen i lodsåden at genfinde en overbordfalden lods.

Den overbordfaldne lods var, mens han lå i vandet i stand til at tage sit "Strobe-light", og holde det op i strakt arm. Dette bidrog til, at de tre mand i lodsåden på intet tidspunkt mistede den overbordfaldne lods af syne.

5.13 Ansvar i henhold til brugen af personligt sikkerhedsudstyr.

Ifølge "Fartøjshåndbogen"s kapitel 11.6 – "Beklædning for lodser og brug af redningsvest" skal lodser altid bære redningsvest, når han går om bord i eller forlader et skib der lodses. I henhold til *Fartøjshåndbogen* skal lodser desuden bære en påklædning der sikrer en overlevelse på én time i den pågældende vandtemperatur.

Ifølge kapitlets afsnit 11.6.3. er lodsådens fører ansvarlig for, at bestemmelserne omkring brugen af redningsvest overholdes af såvel lodsådens besætning som ombordværende lodser. "Fartøjshåndbogen" påligger ikke bådføreren yderligere pligter i forhold til brugen af øvrigt personligt sikkerhedsudstyr.

5.14 Udstyr til bjærgning af overbordfalden

Om bord i SKAWPILOT I fandtes, som i alle DANPILOT's lodsboade, udstyr til bjærgning af en overbordfalden. Udstyret går under betegnelsen "MateSaver", og er udviklet med henblik på, at kunne bjærgne overbordfaldne, der er bevidstløse, og derfor ikke selv kan assistere.

Systemet består af en stang, der i den ene ende er monteret med en "lække", der fra stangens anden ende kan 'lukkes' og/eller 'åbnes'. I den ende af stangen med 'lækken', er der et øje, hvori en line kan gøres fast, og linen føres op igennem nokken på en teleskopisk bom på lodsboaden. "Lækken" føres under den overbordfaldne, og op under hans arme, hvorefter den strammes til. Herefter kan man med linen der er ført op igennem nokken på den teleskopiske bom, hale den overbordfaldne tilbage om bord.

5.15 Sikkerhedsuddannelse og Mand overbord-øvelser

I DANPILOT gennemgår bådmænd hvert andet år et sikkerheds-kursus, hvor der under realistiske forhold trænes i mand overbord situationer med overbordfald fra et andet fartøj samt brug af lodsboadens udstyr til bjærgning af en overbordfalden.

Lodser gennemgår hvert femte år træning i overlevelse ved overbordfald. Herunder brugen af overlevelsesdragt, og der er mulighed for under øvelserne at anvende eget udstyr.

Ifølge "Fartøjshåndbogen" skal der på DANPILOT's lodsstationer holdes Mand-overbord-øvelser (MOB-øvelser) hver måned, hvor træningen i bjærgning af overbordfalden med lodsboadens udstyr skal trænes. I forbindelse med vagter etc. er det ikke altid muligt, at alle lodsstationens bådmænd deltager i alle øvelserne. Der er derfor en praksis, der foreskriver at hver enkelt bådmænd årligt skal udføre ni MOB-øvelser. Denne praksis er ikke nedskrevet i "Fartøjshåndbogen" men foreligger i form af skrivelser på den enkelte lodsstation.

MOB-øvelser skal altid foretages med deltagelse af minimum to personer, så man efterfølgende er i stand til at evaluere øvelsen.

6 Analyse

6.1 Umiddelbare årsager

Usikre handlinger

Rygsækken

Lodsen bar sin rygsæk på ryggen under klatren på lodslejderen.

Mens rygsækken blev båret på lodsens ryg, blev den fanget af entringsriggens trin og – da lodsboaden krængede modsat og samtidig satte sig i søen - rev den derved lodsen af lodslejderen.

Lodsen bar under overførslen til DEEP SEA sin rygsæk på ryggen. Som begrundelse for at bære rygsækken på ryggen, og ikke få den løftet op med en line, angiver han, at

han anser det for sikrest at have den på ryggen frem for på et dæk i bevægelse samtidig at skulle håndtere en line og binde rygsæk eller anden taske fast til denne.

I henhold til Fartøjshåndbogen må lodser ikke bære løse tasker eller andet grej over skulderen under klatren på lodslejder. Det er i Fartøjshåndbogen ikke klart om dette omfatter rygsække.

Lodsen blev revet af lodslejderen, fordi rygsækken, der blev båret på ryggen, blev fanget af entringsriggen.

Termisk beskyttelse

I henhold til Fartøjshåndbogen skal lodser bære en påklædning der sikrer en overlevelse på én time i den pågældende vandtemperatur. Den til lodser udleverede todelte dragt er testet til at sikre overlevelse i én time i en vandtemperatur på nul grader C.

Den overbordfaldne lods anvendte jakken fra den udleverede termiske beskyttelsesdragt, hvorimod de tilhørende bukser ikke blev anvendt. Lodsen har oplyst, at han fandt bukserne hæmmende, når han skulle op ad lodslejderen.

Opklaringsenheden vurderer, at den manglende brug af de termisk beskyttende bukser har betydet, at dragten ikke ville have været i stand til at sikre den ønskede overlevelse. Anvendelsen af termisk beskyttende bukser ville have mindsket risikoen for afkøling væsentligt, og dermed have forlænget den tid der var til rådighed til at bjærge en den overbordfaldne lods.

Usikre omgivelser

Vejr, sø og entringsrig

Vejret på dagen var for årstiden typisk for forholdene ved Skagen, og havde ikke givet de involverede bådmænd eller lodser anledning til at overveje hvorvidt overførslerne af lodser skulle finde sted.

Forholdene bevirkede at SKAWPILOT I bevægede sig i søen.

Opklaringsenheden vurderer, at entringsriggens placering og udformning bevirkede, at lodsens rygsæk blev fanget imellem entringsriggens trin, og lodsen derved blev revet af lodslejderen som følge af fartøjets bevægelser.

6.2 Medvirkende årsager

Involverede personer

Lodsen

Den overbordfaldne lods er områdeleder i DANPILOT, og har været lods igennem de sidste otte år.

Lodsen var under hele forløbet ved bevidsthed, og kunne under den efterfølgende bjærgning aktivt bidrage ved at tydeliggøre sin egen position i vandet.

Sikkerhedssystemet

Træning i og udstyr til mand-over-bord situationer

Begge lodsådens besætningsmedlemmer havde trænet i mand-overbord-situationer, og havde god erfaring med og kendskab til den aktuelle lodså, SKAWPILOT I.

Lodsådens udstyr til bjærgning af overbordfaldne blev anvendt, og fungerede efter hensigten.

Opklaringsenheden vurderer, at besætningens træning og kendskab til udstyret har haft afgørende betydning for forløbet af den efterfølgende bjærgningsaktion, og den korte tid der gik før lodsåen kunne bjærges om bord i lodsåden.

Redningsvest

Lodsåen anvendte redningsvest, som imidlertid ikke oppustedes automatisk som den var beregnet til. Vesten kunne dog oppustes ved manuelt at trække i udløser linen.

I den aktuelle situation er det ikke blevet fastslået, om lodsåen trak i udløserlinen før tabletten var blevet opløst eller om den manglende udløsning skyldtes andre ting.

Fartøjshåndbogen.

Fartøjshåndbogen har som system ikke været vedligeholdt. På de enkelte lodserier har Fartøjshåndbogens procedurer været suppleret eller erstattet af lokalt bestemte retningslinier.

De enkelte lodser har på tilsvarende måde dannet egen praksis omkring eksempelvis påklædning, brug af udleveret udstyr, bæring af tasker etc.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at den manglende opdatering af Fartøjshåndbogen gennem længere tid har givet plads for lokal- og individuel praksis, som i stor grad er blevet anvendt, frem for instruktionerne i Fartøjshåndbogen.