



SØULYKKESRAPPORT FRA OPKLARINGSENHEDEN

**EGESUND**  
Personulykke den 20. januar 2010  
Fald mellem skib og kaj

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](mailto:oke@dma.dk) - [www.sofartsstyrelsen.dk](http://www.sofartsstyrelsen.dk)

## **Søulykkesrapporten er udsendt den 7. april 2010**

**Sagsnummer** 201001067

Forsidebilledet viser EGESUND liggende i Køge. Billedet er taget af Opklaringsenheden.

Søulykkesrapporten kan også findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside [www.sofartsstyrelsen.dk](http://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](mailto: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 .....	5
5	Faktuelle oplysninger .....	5
5.1	Ulykkesdata .....	5
5.2	Sejladsdata .....	5
5.3	Skibsdata .....	5
5.4	Vejrdata .....	6
5.5	Besætningsdata .....	6
5.6	Hændelsesforløb .....	6
5.7	Første hjælp og assistance fra land .....	8
5.8	Adgangsforholdene til skibet .....	8
5.9	Risikovurdering/ISM m.m. ....	9
5.10	Syn .....	9
5.11	Lovgivning .....	9
6	Analyse .....	10
6.1	Umiddelbare årsager .....	10
6.2	Medvirkende årsager .....	10
7	Tilsvarende hændelser .....	11

# 1 Resume

EGESUND er en bugserbåd tilhørende Svendborg Bugser A/S. Den har en tonnage på 135,6 BT og en længde på 22,50 m. Skibet er bygget i 1994.

Efter et besøg i byen ville skibets maskinchef lidt efter midnat om bord. Han gled på en interimistisk gangvej, der bestod af en ca. 3 meter lang træpalle, og faldt i vandet mellem kaj og skib.

Et vidne observerede ulykken, og alarmerede først skibets besætning og holdt derefter maskinchefen oven vande, indtil der kom hjælp. Maskinchefen blev reddet ud af vandet af vidnet, medlemmer fra besætningen samt tililende personer. Ved faldet havde han fået skader på ryg og bryst.

Maskinchefen blev ydet førstehjælp af skibets besætning. En tilkaldt ambulance ankom kort efter og bragte maskinchefen på sygehus.

## 2 Konklusion

### Umiddelbare årsager (6.1)

#### *Usikre handlinger*

- Opklaringsenheden vurderer, at faldet mellem skib og kaj skyldtes, at der blev brugt et uhensigtsmæssigt arrangement, der ikke ydede beskyttelse mod at falde ned mellem skib og kaj.
- Opklaringsenheden vurderer, at maskinchefen anvendte uhensigtsmæssigt fodtøj, da sne kan have sat sig fast under hans træsko.

#### *Usikre omgivelser*

- Opklaringsenheden vurderer, at vejrforholdene med lave temperaturer og store mængder sne har medvirket til, at adgangsforholdene med det anvendte arrangement yderligere er blevet vanskeliggjort.

### Medvirkende årsager (6.2)

#### *Involverede personer*

- Opklaringsenheden vurderer, at maskinchefens bedømmelses- og reaktionsevne kan have været nedsat på grund af indtagelse af alkohol.
- Opklaringsenheden vurderer, at maskinchefens overvægt har hæmmet hans bevægelsesfrihed og har besværliggjort hans redning.

#### *Sikkerhedssystemet*

- Opklaringsenheden vurderer, at der om bord ikke er fyldestgørende procedurer, som beskriver, hvordan færdsel til og fra borde sikres under alle forhold.
- Opklaringsenheden vurderer, at der om bord ikke er tilstrækkeligt anvendeligt udstyr til at sikre færdsel til og fra borde under alle forhold.

- Opklaringsenheden vurderer, at der ikke var truffet betryggende forholdsregler i forbindelse med adgangsforholdene således, at passage kunne ske sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

### 3 anbefalinger

Opklaringsenheden anbefaler følgende:

1. At EGESUNDS reder sikrer, at midler til sikker adgang til og fra deres skibe under alle forhold er til stede.
2. At EGESUNDS reder sikrer, at rederiets skibes Safety & Health at Sea- eller tilsvarende systemer revideres i samarbejde med skibets besætning, således at fyldestgørende procedurer om sikring af adgangsforhold under alle forhold er dækket.

### 4 Undersøgelsen

Opklaringsenheden var om bord på EGESUND i Køge den 27. januar 2010, hvor skibets fører afgav forklaring, og hvor der blev foretaget tekniske undersøgelser. Efterfølgende har maskinchefen og bedstemanden afgivet forklaring.

Udover materiale indsamlet af Opklaringsenheden, er der modtaget oplysninger fra skibets reder og Midt- og Vestjyllands Politi.

### 5 Faktuelle oplysninger

#### 5.1 Ulykkesdata

Ulykkestype	Fald i vandet ved ombordstigning
Ulykkesdato og tidspunkt	20. januar 2010 klokken 00.10
Ulykkesposition	Thyborøn Havn
Tilskadekomne	Skibets maskinchef
Evakuering af tilskadekomne	Den tilskadekomne blev i ambulance bragt på sygehus

#### 5.2 Sejladsdata

Afgangshavn	Hvide Sande
Afgangsdato	16. januar 2010
Ankomsthavn	Thyborøn
Ankomstdato	16. januar 2010

#### 5.3 Skibsdata

Navn	EGESUND
Hjemsted	Svendborg
Kaldesignal	OWEQ2
Register	DIS
Flagland	Danmark
Byggeår	1994

Skibstype	Bugserbåd
Bruttotonnage	135,6 BT
Længde overalt	22,50 m
Maskineffekt	1.537 kW
Fartsområde	Kystfart: Fart i Nordsøen øst for 3 grader øst og syd for 62 grader nord. Fart i Østersøen samt langs Grønlands kyst ikke over 30 sømil fra kysten.

#### 5.4 Vejrdata

Sigtbarhed	Klart vejr. God sigt
Lysforhold	Mørkt

#### 5.5 Besætningsdata

Antal besætningsmedlemmer	5
Antal besætningsmedlemmer med sønæringsbevis til at være vagthavende på broen	2
Stilling om bord. Funktion på ulykkestidspunkt. (Besætningsmedlemmer relevant for ulykke).	Alder, sønæringsbeviser, certifikater, uddannelse, sejltilid.
Skibsfører	Alder 41 år. Uddannelse som kystskipper. Har sejlet med forskellig tonnage de sidste 25 år. De sidste 8 måneder som fører af EGESUND.
Maskinchef	Alder 55 år. Har sejlet ca. i 15 år med blandt andet fiskefabriksskibe, rejtrawlere, fragtskibe og bugserbåde. Mønstrede EGESUND den 9. december 2009.
Bedstemand	Alder 43 år. Har i alt 20 års erfaring fra fiskerflåden, entreprenørskibe og bugserbåde. Har været om bord i EGESUND de sidste 8 måneder.

#### 5.6 Hændelsesforløb

EGESUND var den 16. januar 2010 afsejlet fra Hvide Sande mod Thyborøn, hvortil skibet ankom samme dag. Skibet skulle ligge i Thyborøn og vente på ordre.

Under opholdet i Thyborøn havde alle besætningsmedlemmer arbejdet som dagmænd, hvor de havde været beskæftiget med almindeligt skibsarbejde.

Den 19. januar var skibets maskinchef gået i land, hvor han besøgte en lokal restaurant. Da han kort efter midnat den 20. januar ønskede at tage ned om bord, blev han tilbudt et lift fra restauranten og ned til EGESUND. På dette tidspunkt sneede det kraftigt, og der lå megen sne på kajen.

Kort efter ankomst til skibet så den person (vidnet), der havde kørt maskinchefen ned til skibet, denne træde ud på den træpalle, der var rigget til som gangvej. På grund af en frisk vind fra NØ var det lavvande, og træpallen lå derfor ikke vandret, men skrånede nedad. Umiddelbart efter at være trådt op på pallen mistede maskinchefen fodfæstet og faldt ned mellem skib og kaj i retning af skibets agterende. Han ramte nogle fendere undervejs og landede i et mellemrum mellem agterste og næstagerste fender. Afstanden mellem skib og kaj var 60 – 80 cm. Der var grødis og små isflager af ca. 10 cm tykkelse på vandet.



*Mellemrummet mellem skib og kaj. (Foto: Midt- og Vestjyllands Politi)*

Vidnet skyndte sig øjeblikkeligt om bord og alarmerede besætningen ved at råbe i apteringen. Herefter kravlede han ned på en fender mellem skib og kaj, og fik fat i tøjet på maskinchefen, og holdt ham oven vande. Det lykkedes ham at få maskinchefen til at holde fast i fenderen og dermed selv at hjælpe til med ikke at glide ned under vandet.

Kort tid efter kom skibets bedstemand til stede og sammen med vidnet forsøgte de at trække maskinchefen op af vandet. Dette kunne imidlertid ikke lade sig gøre, da maskinchefen var for tung.

I erkendelse af, at de ikke ville kunne hale maskinchefen, der vejer 128 kg, ud af vandet, fandt bedstemanden et kraftigt stykke tovværk og lavede en løkke i den ene ende. Det lykkedes at få løkken rundt livet under armene på maskinchefen. Ved hjælp af en kapstan blev maskinchefen trukket ud af vandet og op til lønningen. Bedstemanden vurderer, at maskinchefen på det tidspunkt havde ligget ca. 5 minutter i vandet.

Efter at maskinchefen var trukket ud af vandet kom tre fiskere tilfældigvis kørende forbi. De var mønstret om bord på et fiskeskib, der lå i nærheden. Bedstemanden fik stoppet bilen, og de tre fiskere hjalp bedstemanden med at trække maskinchefen op over lønningen og ned på skibets dæk. Maskinchefen blev herefter hjulpet ind i et gangareal i apteringen.



*Tovværk anvendt til at trække maskinchefen om bord*

## 5.7 Første hjælp og assistance fra land

Skibsføreren, der sov, vågnede ved støj på gangen og hørte en stemme, der sagde: "Vi bliver sgu nødt til at ringe efter en ambulance". Skibsføreren sprang ud af køjen og skyndte sig ud på gangen. Her fandt han maskinchefen liggende bleg og kold. Skibsføreren kontrollerede umiddelbart maskinchefen for puls og åndedræt. Der var tydelig puls og åndedræt, men maskinchefen var meget kold og fjern. Han virkede tillige beruset.

Med det formål at opvarme maskinchefen blev det forsøgt at tage de våde klæder af ham. Maskinchefen var klædt i almindeligt arbejdstøj; jakke, bukser og træsko. Det var imidlertid ikke muligt at få hans tøj af, og skibsføreren klippede det derfor af og pakkede maskinchefen ind i varme tæpper og dyner. Under dette arbejde ringede et besætningsmedlem efter en ambulance.

Efter ca. 5 minutter ankom en sygeplejerske fra hjemmehjælpen. Også hun kontrollerede maskinchefens puls og åndedræt. Efter endnu 3 minutter ankom ambulancen. Maskinchefen blev anbragt på en bære og bragt i land via den interimistiske gangvej. Han blev herefter kørt på sygehus.

Efterfølgende blev det konstateret, at maskinchefen var stærk nedkølet. Ved ankomst til sygehuset, var hans legemstemperatur nede på 33 °C. Maskinchefen havde ved faldet fået brud på 5 ryghvirvler samt beskadiget nogle ribben.

## 5.8 Adgangsforholdene til skibet

EGESUND er ustyret med en gangvej af aluminium. Gangvejen er udstyret med sceptre, stræktøve og net, der når den bliver brugt, skal forhindre, at personer der går til og fra borde, kan falde ned mellem skib og kaj.

Under opholdet i Thyborøn fra den 16. januar blev denne gangvej imidlertid ikke anvendt. Ifølge skibets fører, kunne denne gangvej ikke anvendes i Thyborøn, idet der var for stor niveauforskel mellem kaj og skibets lønning, hvortil gangvejen fastgøres. Den lodrette afstand var ca. 1 meter og ville medføre, at gangvejen ville skråne stejlt nedad.



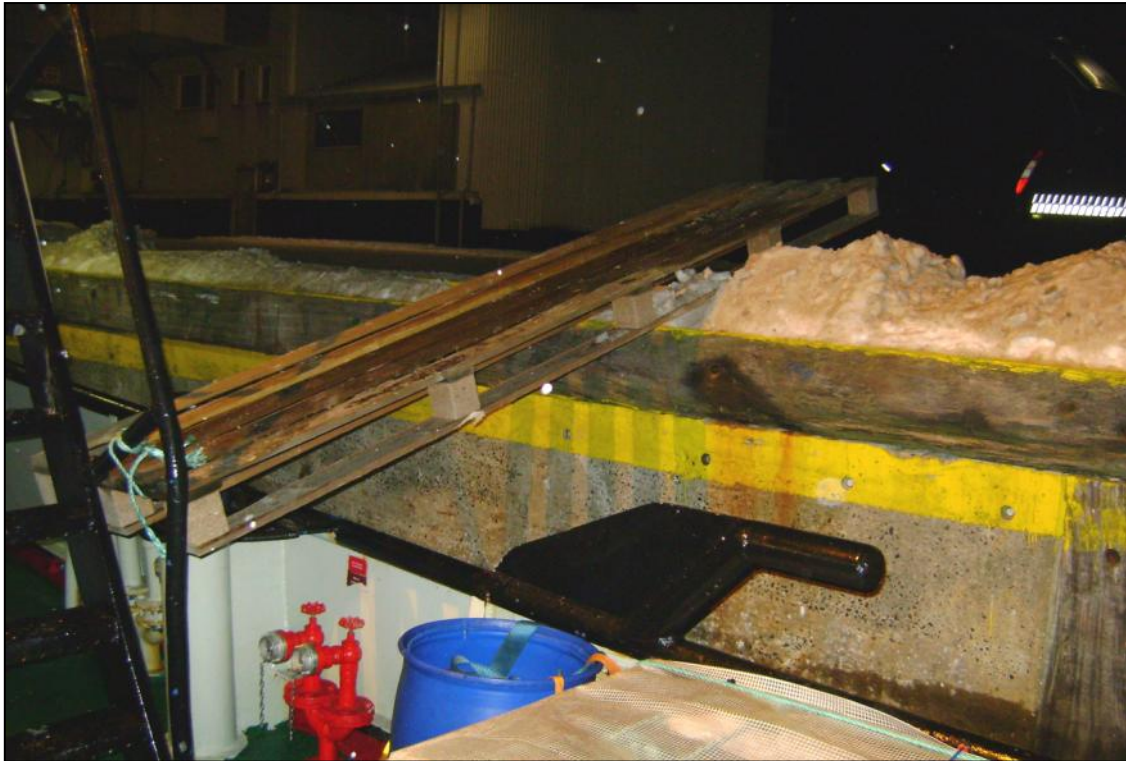
Skibets gangvej anvendt ved kaj i Køge

Desuden blev det fundet uhensigtsmæssigt at anvende gangvejen, da skibet havde mange forhalinger i Thyborøn. Det var besværligt at rigge gangvejen til og at pakke den sammen. Under opholdet i Thyborøn, havde skibet skiftet kajplads 3-4 gange.

I stedet blev en træpalle med en længde på ca. 3 meter og en bredde på ca. 75 cm anvendt. Det var en palle, der var fundet på kajen. Den ene ende af pallen blev surret til en stiver, der sidder mellem gelænderet og trinene på lejderen, der fører op til brodækket. Fastgørelsen af pallen var i ca. 1 meters højde over dækket. Herved blev pallens fald mod skibet mindre. Til gengæld blev den anden ende af pallen løftet i forhold til kajen.

For at komme om bord skulle man derfor træde op på pallen fra siden, passere hen over den, træde op på lejdere og gå 4 trin ned ad denne. På grund af det kolde vejr, blev træpallen saltet for at gøre den mindre glat.

Dette arrangement havde været anvendt i 4 dage før ulykken.



*Arrangementet til adgang til og fra skibet (Foto: Midt- og Vestsjællands Politi)*

## **5.9 Risikovurdering/ISM m.m.**

EGESUND har et elektronisk system om bord (Safety & Health at Sea) hvori arbejdspladsvurderinger og forskellige arbejdsprocesser er beskrevet. Der er ingen beskrivelser af, hvordan adgangsforholdene til skibet planlægges og sikkerhedsmæssigt udføres.

## **5.10 Syn**

Søfartsstyrelsen afholdt syn i forbindelse med skibets indflagning den 30. november 2009. Der blev ved synet ikke stillet krav i relation til ulykken.

## **5.11 Lovgivning**

EGESUND skal overholde bestemmelserne i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen B, Teknisk forskrift for skibes bygning og udstyr m.v., herunder:

### **Regel 23 Almindelig sikkerhed**

*Der skal være truffet så betryggende forholdsregler til sikring mod ulykkestilfælde ved skibets sædvanlige drift, at mennesker ved arbejde eller ophold om bord eller ved færdsel til og fra borde så vidt muligt ikke er udsat for at komme til skade uden ved mangel på tilbørlig forsigtighed.*

## 6 Analyse

### 6.1 Umiddelbare årsager

#### *Usikre handlinger*

I forbindelse med opholdet i Thyborøn valgte skibets fører i stedet for den sædvanlige gangvej, et arrangement bestående af en smal aflang træpalle, der var fastgjort til en lejder om bord. Dette arrangement ydede ikke beskyttelse mod at falde i vandet mellem skib og kaj. Der var ikke etableret nødvendigt skridsikringsarrangement, håndlister, gelændere og trin.

Skibet var udstyret med en gangvej, men skibsledelsen fandt den uegnet til brug under de foreliggende omstændigheder.

Opklaringsenheden vurderer, at faldet mellem skib og kaj skyldtes, at der blev brugt et uhensigtsmæssigt arrangement, der ikke ydede beskyttelse mod at falde ned mellem skib og kaj.

Maskinchefen anvendte en type fodtøj, træsko, der var uhensigtsmæssigt under de foreliggende vejrforhold. Sne, der har sat sig fast under dette fodtøj, kan have medvirket til at gøre færdslen på træpallen farlig.

Opklaringsenheden vurderer, at maskinchefen anvendte uhensigtsmæssigt fodtøj, da sne kan have sat sig fast under hans træsko.

#### *Usikre omgivelser*

På grund af lave lufttemperaturer og stærkt snefald var der risiko for, at træpallen der blev anvendt til gangvej var glat. For at imødekomme det, var pallen blevet bestrøet med salt. Da der lå store mængder af sne på kajen, var det vanskeligt at træde op på pallen. På grund af megen sne på kajen skulle der tillige trædes ind på pallen fra siden.

Opklaringsenheden vurderer, at vejrforholdene med lave temperaturer og store mængder sne, har medvirket til, at adgangsforholdene med det anvendte arrangement yderligere er blevet vanskeliggjort.

### 6.2 Medvirkende årsager

#### *Involverede personer*

Maskinchefen havde været på restaurant i byen, hvor han havde nydt alkohol.

Opklaringsenheden vurderer, at maskinchefens bedømmelses- og reaktionsevne kan have været nedsat på grund af indtagelse af alkohol.

Maskinchefen var på ulykkestidspunktet svært overvægtig.

Opklaringsenheden vurderer, at maskinchefens overvægt har hæmmet hans bevægelsesfrihed og har besværliggjort hans redning.

### *Sikkerhedssystemet*

Skibet var udstyret med en gangvej, men skibsledelsen fandt den uegnet til brug under de foreliggende omstændigheder.

Skibets elektroniske Safety & Health at Sea system indeholder arbejdspladsvurderinger og beskrivelser af arbejdsprocesser, primært som generelle beskrivelser. Til nogle kerneprocesser findes udførlige beskrivelse af risikomomenter og forholdsregler.

Der er ingen beskrivelser i systemet af, hvordan adgangsforholdene til skibet skal sikres.

Opklaringsenheden vurderer, at der om bord ikke er fyldestgørende procedurer, som beskriver, hvordan færdsel til og fra borde sikres under alle forhold.

Opklaringsenheden vurderer, at der om bord ikke er tilstrækkeligt anvendeligt udstyr til at sikre færdsel til og fra borde under alle forhold.

Opklaringsenheden vurderer, at der ikke var truffet betryggende forholdsregler i forbindelse med adgangsforholdene således, at passage kunne ske sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Der er en ketcher om bord til bjærgning af overbordfaldne besætningsmedlemmer. Det var skibsførerens vurdering, at ketsjeren ikke kunne anvendes i situationen, da den overbordfaldne lå mellem skib og kaj.

## **7 Tilsvarende hændelser**

Opklaringsenheden har udarbejdet rapport ved 5 tilsvarende ulykker siden 2003, hvor personer er omkommet i forbindelse med adgang til skibe.

- RELAY den 15. februar 2003
- LISE LOTTE den 7. januar 2005
- IDA KRISTINE den 17. juni 2006
- ORASILA den 12. november 2006
- GAIA den 30. januar 2007

Rapporterne kan findes på Søfartsstyrelsens hjemmeside under *Ulykkesopklaring*.