



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Dansk
søulykkesstatistik
for 1990



Søfartsstyrelsen
December 1991

ISBN 87-7454-183-8
ISSN 0109-1018
S-889/90

Indholdsfortegnelse

	Side
Introduktion	5
Udvikling 1981-1990	7
Enkeltsøulykker 1990. Tørlastskibe	9
Enkeltsøulykker 1990. Tankskibe	13
Enkeltsøulykker 1990. Passagerskibe	15
Enkeltsøulykker 1990. Andre skibe	19
Enkeltsøulykker 1990. Fiskeskibe	21
Rapport over omstændighederne der førte til "A" forlis i Atlanterhavet.	31
Rapport om omstændighederne der førte til lastskib "A"s kollision med fiskeskib "B".	34
Søulykkesrapport	39
Søulykkesrapport	41

INTRODUKTION

Behandling af sager vedrørende søulykker varetages af Søfartsstyrelsens Opklarings- og Kontrolenhed. (OK-Enheden).

En **SØULYKKE** er i denne forbindelse en hændelse, hvor et skib er involveret i grundstødning, kollision, påsejling, kæntring, forlis, brand, eksplosion, lækage eller andet havari.

Rene **PERSONULYKKER**, d.v.s. arbejdsulykker hvor besætningsmedlemmer er omkommet eller kommet alvorligt til skade i forbindelse med et skibs drift, behandles af Søfartsstyrelsens Arbejds miljøkontor. En oversigt over anmeldte arbejdsulykker i 1990 findes i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen nr. 6/91 af 15. juli 1991.

Formålet med OK-Enhedens sagsbehandling er:

AT klarlægge, hvad der er sket,

AT klarlægge, hvordan det er sket,

AT finde årsagen til, hvorfor der er sket,

AT konstatere, hvad der evt. kan gøres for at nedsætte risikoen for gentagelser, herunder om der er behov for ændring af eksisterende regler eller evt. udstede nye regler, samt om der er grundlag for udsendelse af "advarsler",

AT indsamler materiale til den årlige søulykkesstatistik.

OK-Enhedens sagsbehandling foregår på grundlag egne undersøgelser om bord, egne interview af involverede personer, søforklaringer, politirapporter samt andre oplysninger fra inden- og udenlandske myndigheder.

Sagsbehandlingen afsluttes med en Søulykkesrapport, som udsendes til de involverede parter. Den danner desuden grundlag for en juridisk bedømmelse om evt. retsforfølgning.

Dansk Søulykkesstatistik omfatter søulykker i danske handelsskibe på 20 BRT/BT og derover samt alle danske fiskeskibe.

Ved handelsskibe forstås i denne forbindelse skibe, som ikke er fiskeskibe, boreplatforme, ikke selvbevægende pramme og fritidsfartøjer.

Boreplatforme er ikke medtaget, fordi antallet er ringe. Ulykker i ikke selvbevægende pramme er medtaget under det bugserende skib. Oplysning om ulykker i fritidsfartøjer offentliggøres af Søsportens Sikkerhedsråd.

Ved fiskeskibe forstås skibe, som er optaget i register over fiskefartøjer og derved forsynet med havnekendingsnummer.

Danske skibe omfatter også grønlandske og færøske skibe.
Denne statistik omfatter søulykker, der fandt sted i året 1990.

Fra og med 1990 har Søfartsstyrelsen startet et samarbejde med de tilsvarende myndigheder i de øvrige nordiske lande om søulykkesregistreringen. Samtlige nordiske søulykker bliver indført i et fællesnordisk EDB-baseret ulykkesregister.

Formålet med det fællesnordiske søulykkesregister er at tilvejebringe et større erfaringsgrundlag, hvorved man mere effektivt vil kunne analysere de enkelte ulykkestyper og iværksætte forebyggende foranstaltninger.

Omlægningen af den rent danske søulykkesregistrering til den fællesnordiske registrering er en af årsagerne til, at udgivelsen af denne statistik for 1990 er blevet forsinket.

Bagest i omslaget er indsat en engelsksproget udgave af den fællesnordiske statistik - NORDIC DAMA - for 1990.

NORDIC DAMA er som nævnt den første fællesnordiske statistik, og skal derfor tages med et vist forbehold, bl. a. fordi der endnu på flere områder mangler klare kriterier for rubricering af ulykkerne. Statistikken er udarbejdet i foråret 1991, hvorfor 1990 - ulykker, som er kommet til Opklarings- og Kontrolenhedens kendskab senere i 1991 ikke er medtaget. Dette, samt en endelig justering af det danske materiale, er årsagen til de mindre uoverensstemmelser som forekommer.

De enkelte grafer og skemaer i NORDIC DAMA taler for sig selv, dog skal følgende bemærkes.

NUMBER OF ACTIVE SHIPS. Antallet er middelværdien af antallet pr. 1. januar 1990 og 1. januar 1991.

NUMBER OF ACCIDENTS. En af de 5 kategorier i dette skema er "Pers.dead/inju.", og ulykker rubriceret herunder er rene personulykker og indeholder således ikke personer, som er kommet eller skadet som følge af en søulykke rubriceret under en af de 4 øvrige kategorier.

LOSSES. Der mangler endnu klare kriterier for, hvornår en ulykke skal anses for alvorlig eller mindre alvorlig, hvorfor dette skema og grafen ikke viser et reelt billede af de faktiske omstændigheder.

Første del af denne statistik indeholder et afsnit om udviklingen for 10-årsperioden 1981-1990.

Herefter følger en del med oplysninger om hver enkelt registreret søulykke i 1990 opstillet

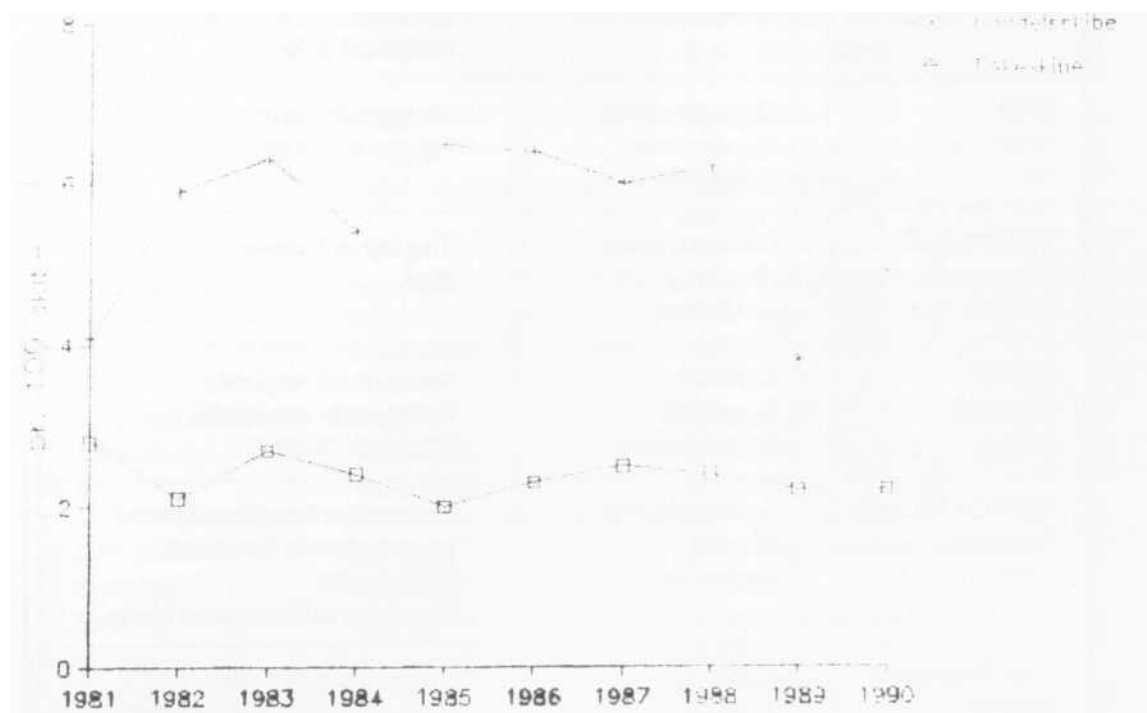
alfabetisk efter skibets navn og i de samme grupper som i NORDIC DAMA, nemlig tørlastskibe, tankskibe, passagerskibe, andre skibe og fiskeskibe. Bagest er medtaget nogle typiske eksempler på OK-Enhedens Søulykkesrapporter.

Udvikling 1981 - 1990.

I året 1990 blev 128 danske skibe ramt af søulykke, der var fordelt på 50 handelsskibe og 78 fiskeskibe. De 50 søulykker i handelsskibe er igen fordelt med 25 søulykker i tørlastskibe, 2 i tankskibe, 20 i passagerskibe og 3 i andre skibe.

Ialt 34 skibe forliste i 1990, enten umiddelbart i forbindelse med ulykken eller kort tid senere som følge af ulykken. Af disse var 2 handelsskibe og 32 fiskeskibe. I 1989 forliste 20 skibe, 1 handelsskib og 19 fiskeskibe. I 1990 omkom 15 søfarende og 4 passagerer i forbindelse med søulykker. De tilsvarende tal i 1989 var 5 og 3.

SØULYKKER I ALLE SKIBE
1981 til 1990



figur 1

TØRLASTSKIBE 1990

<u>DATA</u> Navn Hjemsted BRT/BT	<u>SØULYKKEN</u> Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
AASE HØJ Horsens 234	Kollision 4. november Store Bælt	Overholdt ikke sin vigepligt. Kolliderede med tysk F.FREILGACH
ALF Marstal 298	Kollision 7. maj Østersøen	For høj fart i tåge. Kolliderede med mindre svensk fiskefartøj.
ARKTIS ISLAND København 1510	Kollision 23. september Kielerkanalen	Fejl i andet skib. Kolliderede med tysk ALGLA, som pludselig drejede ind foran A.I.
ARKTIS QUEEN København 1829	Kollision 29. oktober Sydkinesiske Hav	Uopklaret. Kolliderede med tysk RADEBEUL, som ramte A.Q. i bagbord side.
BEB Nuuk 19	Grundstødning 22. december Sydgrønland	Mangelfuld navigering. Ramte kendt skær.
BELINDA JO Egersund 382	Grundstødning 21. juni Østersøen	Tog fejl af fyrlinien i tåge.
CETUS Årøsund 212	Kollision 6. oktober Kielerkanalen	Mangelfuldt vagthold. Kolliderede med polsk fiskeskib GOPLO.
DANICA VIOLET Nakskov 1087	Grundstødning 15. maj Vestnorge	Vanskelige besejlingsforhold og manglende kendskab til farvandet. Bragt flot ved fremmed hjælp.
DAN TRIMMER Aalborg 299	Påsejling 2. marts Police Havn	Svigtende omstyring. Under havnemanøvre påsejledes polsk lægter, som lå ved kaj.

DATA Navn Hjemsted BRT/BT	SØULYKKEN Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
DILANI Randers 299	Grundstødning 20. maj Sakskøbing Rende	Grundberøring da skibet i tåge kom ud i kanten af renden.
DITLEV LAURITZEN Esbjerg 14406	Påsejling 1. september Frederikshavn Havn	Hovedmotor faldt ud. Påsejlede kaj.
EAL DIAMOND København 19689	Kæntring 7. april Atlantehavet	Overlastning og mangelfuld stabilitet. Forlist.
ENERGI Marstal 374	Påsejling 10. december Rotterdam	El-udfald. Ramte kaj og fortøjet skib, hvorefter det grundstødte på sandbanke.
ELBE Sæby 999	Kollision 23. juni Den Engelske Kanal	Uopklaret. Kollideret med polsk skib, hvorfra forklaring ikke foreligger.
ELSAM FYN Fredericia 71560	Kollision 23. juli Skagerrak	Mangelfuld udkig i begge skibe. Kolliderede med fiskeskib LENE af Skagen.
FORTUNA BAY Kalundborg 399	Brand 16. oktober Køge Havn	Tobaksrygning. Brand i messen. Slukket med pulverslukker. 1 tilskade.
JOTUN Næstved 1042	Kæntring 26. januar Østersøen	Dårligt vejr. Vandindtrængen i maskinrum. Forskydning af ladning. Forlist. 4 omkommet.
LOMUR Torshavn 947	Kollision 22. november Øresund	Kolliderede med svensk ØRESUND, som pludselig drejede ind foran LOMUR.

DATA Navn Hjemsted BRT/BT	SØULYKKEN Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
MARCHEN MÆRSK Dragør 52191	Brand 6. august New York Havn	Benzindampe fra bil i container muligvis antændt ved en gnist.
MERCANDIAN UNIVERSE København 15375	Grundstødning 31. marts Storebælt	Tog fejl af farvandsafmærkning.
NALERAQ Paamiut 303	Grundstødning 30. oktober Vestgrønland.	Ramte ukendt skær. Bragt flot ved egen hjælp.
PAJUTTAAT Nuuk 498	Kollision 24. august Vestgrønland	Tæt tåge og isfjelde i indenskærsløse. Kolliderede med ALIBAK JOSEFSEN af Nuuk.
PEGASUS PROGRESS Korsør 1959	Kollision 28. januar Sydkinesiske Hav	Rorsvigt. Kolliderede med NAVAUUN 8 og EVER BREEZE.
PLATESSA Frederikshavn 299	Grundstødning 31. marts Engelske østkyst	Vagthavende forlod broen uden at være afløst.
SKIRNER Marstal 299	Påsejling 3. juni Nordsøen	Mangelfuld udkig i begge skibe. Påsejlet JOMI af Thyborøn, som lå til ankers.

TANKSKIBE 1990

<u>DATA</u> Navn Hjemsted BRT/BT	<u>SØULYKKEN</u> Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
BENSKOV JUNIOR Fakse 1368	Brand 27. februar	Pakning i brændstofrørflange blæst ud og udsprøjtende olie antændt ved kontakt med varm motor. Slukket ved halonanlæg.
SARA THERESA Marstal 1598	Brand 26. januar Hamborg Havn	Lækage i hedoliekedel. Slukket ved brandvæsenet. 1 til skade.

PASSAGERSKIBE 1990

<u>DATA</u> Navn Hjemsted BRT/BT	<u>SØULYKKEN</u> Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
ANHOLT Anholt 299	Grundstødning 16. februar Kattegat	Tilsanding. Grundberøring umiddelbart ud for Anholt Havn.
ARVEPRINS KNUD Korsør 4836	Brand 16. december Korsør Havn	Kortslutning i strømtavle. Maskinrumsbrand.
ASA-THOR Korsør 3544	Påsejling 2. november Store Bælt	Strømforhold. Påsejlede lysbøje.
DANMARK Rødby 6352	Brand 16. november Østersøen	Smøreoliedampe antændt ved kontakt med varm motor. Branden eksplosionsagtig.
DJURSLAND Grenaa 4371	Grundstødning 9. marts Ud for Hundested	Kraftige vindstød. Bragt flot ved fremmed hjælp.
HEIMDAL Korsør 9975	Påsejling 5. april Halsskov Havn	Manøvresvigt. Påsejlede færgeleje.
LIV VIKING København 74	Påsejling 1. marts Malmø Havn	Sejlede med forsæt over dækmolen, hvorved der skete mindre skade på svæverens ben.
LODBROG København 4472	Påsejling 31. januar Puttgarden Havn	Mangelfuld manøvrering. Den vagthavende var påvirket af spiritus. Påsejlede mole.
NAKKEHAGE Rørvig 150	Kollision 14. oktober Kattegat	Tåge. Andet skib tog på radar fejl af N. og en bøje. Kolliderede med BENTE af Sønderborg.
NIELS KLIM Århus 19763	Påsejling 26. januar Kalundborg Havn	Strøm. Påsejlede mole.

DATA Navn Hjemsted BRT/BT	SØULYKKEN Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
NORRØNA Torshavn 7838	Brand 9. april Irske Hav	Branden påsat. Slukket af egen besætning. 1 passager omkom og 6 passagerer blev røgforgiftede.
PRINSESSE ANNE MARIE Helsingør 3425	Påsejling 15. oktober Kronborgpynten	Fejlbedømmelse af strøm.
RAGNA Hellerup 20	Kæntring 2. august Voer færgeleje	Ombordkørsel af tungt lastet lastbil.
RIBERHUS Ribe	Grundstødning 28. april Ribe å	Mangelfuld manøvrering p.g.a. spiritusindtagelse.
ROMSØ Korsør 5603	Påsejling 29. oktober Knudshoved Havn	Havari på bovpropel samt hård kuling. Påsejlede leje og KRAKA.
SAM-SON Hov 299	Grundstødning 12. oktober Hov Havn	Forsat af stærk strøm. Bragt flot ved fremmed hjælp.
SARPANGAQ Narsaq 20	Grundstødning 3. juli Sydgrønland	Is og for høj fart. Ramte kendt skær. Kom flot ved egen hjælp.
SUPERFLEX HOTEL Korsør 4296	Påsejling 9. november Helsingborg Havn	Glemte at omskifte fra automatisk håndstyring. Påsejlede i tæt tåge 4 kajer.
TOR SCANDINAVIA Esberg 14893	Brand 25.februar Nordsøen	Afgangsrør fra cylinderpumpe knækket. Forstøvet olie antændt. Slukket ved sprinkleranlæg.

<u>DATA</u> Navn Hjemsted BRT/BT	<u>SØLYKKEN</u> Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
WINSTON CHURCHILL Esbjerg 8658	Kollision 9. maj Kattegat	Fejbedømmelse af andet skibs sejlads. Ramte i et drej NORDLYSET af Gille- leje, som forliste.
Empty cell for additional data		

ANDRE SKIBE 1990

DATA Navn Hjemsted BRT/BT	SØULYKKEN Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
LØVENØRN København 387	Grundstødning 22. juni Ebeltoft Vig	Fejlaflæsning af positionsbestemmelsesudstyr. Kom flot ved egen hjælp.
MÆRSK TACLER Esbjerg 1790	Hårdtvejrsskade 25. december Nordsøen	Kraftig sø. Skader i styrehus og elektrisk anlæg. Besætning bjærges af helo. Slæbt i havn.
SANDFRAKT Fuglefjord 287	Grundstødning 6. juli Vestgrønland	Mangelfuld navigering. Kom flot ved egen hjælp.

FISKESKIBE 1990

<u>DATA</u> Navn Hjemsted BRT/BT	<u>SØULYKKEN</u> Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
ALDAN Skagen 16	Kæntring 7. marts Kattegat	Blev ramt af flere store søer. Forlist. 2 omkom.
ALEX Hanstholm 33	Kollision 9. november Nordsøen	Uopklaret. Kolliderede i tæt tåge med svensk fiskeskib MIRO. 2 omkom, den ene var føreren, som havde vagt.
ALIBAK JOSEFSEN Nuuk 1305	Kollision 24. august Vestgrønland	Tæt tåge og isfjelde i indenskærsrute. Kolliderede med PAJUTTAT af Nuuk. 1 omkom, 1 til skade.
ALICE BECK Skagen 30	Kollision 8. september Skagen Havn	Solen blændede. Kolliderede med HALUMI af Skagen.
ANGUTEQ Narsaq 20	Kæntring 2. juni Diskobugten	Fik bundhold under rejetrawling. Kæntrede i et stb. drej i forsøg på at få trawlet fri. Forlist. 1 omkom.
ANINE NORDFISK Skagen 125	Brand 5. december Nexø Havn	Formentlig kortslutning i hovedstrømtavle.
ANN IONA Hundested 85	Brand 9. juni Østersøen	Uopklaret. Udbrændte totalt og slukning blev opgivet.
ANNA HEDVIG Hanstholm 20	Påsejling 17. marts Hanstholm Havn	Forvekslede havnefyrr. Påsejlede østre ydermole. Forlist.
ANNE LENE Rønne 6	Kæntring 14. marts Østersøen	Dårligt vejr.

<u>DATA</u> Navn Hjemsted BRT/BT	<u>SØULYKKEN</u> Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
AQQALUK ITTUK Nuuk 382	Grundstødning 5. oktober Vestgrønland	Is og snetykning. Påsejlet skær. Flot ved egen hjælp.
AVANCE Grenå 9	Kollision 23. juli Kattegat	Mangelfuld udkig i begge skibe. Kolliderede med sejlbåd.
BENTE Sønderborg	Kollision 14. oktober Kattegat.	Tåge. Kolliderede med NAKKEHAGE. Tog fejl af N.og en bøje.
BETTINA Hirtshals 8	Forlist 5. januar Skagerak	Dårligt vejr, som var varslet. 1 omkom, 1 kom til skade.
CARINA CLERIS Nexø 20	Påsejling 19. marts Østersøen	Uopklaret Påsejlet til ankers af svenske RYVINGEN. Ingen udkig i C. C. Forlist.
CHARLOTTE BJØRN Bogense 20	Kollision 3. december Kattegat	Mangelfuld udkig. Kolliderede med tyske JOHANNA. C.B. havde vigepligt. Forlist.
CHARLOTTE NORDFISK Skagen 192	Påsejling 30. oktober Skagen Havn	Fejlmanøvrering. Påsejlede ydermole.
CHATINA Hanstholm 66	Kollision 26. september Nordsøen	Mangelfuld udkig. Kolliderede med SUSANNE JENSEN, som fiskede.
DUNGENESS Esberg 245	Lækage 29. august Nordsøen	Muligvis vandindrængen ved søventil. Forlist, men senere hævet.

<u>DATA</u> Navn Hjemsted BRT/BT	<u>SØULYKKEN</u> Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
ENNIBERG Torshavn 2578	Brand 4. juli Nordatlanten	Kortslutning. Branden opstået i kontor og bredte sig videre. Lukkede lufttæt, hvorved ilden døde hen.
ESTHER Præstø 5	Kæntring 1. marts Østersøen	Stor sø børfyldte fartøjet. Forlist. Besætning reddet af helo.
FABIAN Hirtshals 207	Ekspllosion 8. februar Atlantehavet	Kanonslag i styrehuset eksploderede. Styrehuset raseret. 2 til skade.
GRATIA Lemvig 5	Ekspllosion 30. september Lemvig Havn	Utæt gasapparat. Gassen blev antændt, da olieovnen skulle tændes. 1 til skade.
GRETHE Rungsted 10	Lækage 15. maj Sundet	Ukendt. Forlist i løbet af 3 minut- ter.
HALUMI Skagen 39	Kollision 8. september Skagen Havn	Andet skib blev solblændet. Kollideret med ALICE BECK af Skagen.
HARMONI Tejn 20	Brand 8. marts Tejn Havn	Overophedet TV-relæ antændt træværk i lukaf. Slukket af brandvæsenet.
HAVBUGVIN Streymnes 47	Brand 26. januar Nordatlanten	Uopklaret. Maskinrumsbrand. Besætningen i flåden. Forlist under bugsering.
H. B. BROCK Esbjerg 142	Lækage 11. april Nordsøen	Uopklaret. Forlist. 2 omkommet.

<u>DATA</u> Navn Hjemsted BRT/BT	<u>SØULYKKEN</u> Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
HELDASTINDUR Sandarvåg 182 HELEN MARIE Esbjerg 39	Lækage 10. oktober Østersøen Kollision 17. marts Atlantehavet	Logrøret trykket ind i skibet. Forlist. Senere hævet. Mangelfuld udgig i andet skib. Kollideret med norsk slæbebåd med boreplatform på slæb.
INGER KIRSTINE Esbjerg 36	Påsejling 21. marts Nordsøen	Fejl i andet skib. Påsejlet til ankers af hollandsk JAN DE BOER. Forlist.
ISABELLA Skagen 281	Brand 25. juli Skagerrak	Uisoleret lydæmper antændt træ i lukaf. Slukket ved indsætning af røgdykkere.
JACOB HEILMANN Sukkertoppen 83	Grundstødning 28. april Vestgrønland	Manglende opmærksomhed. Drev på skær.
JOHNNY LOUISE Slettestrand 12	Lækage 14. marts Nordsøen	Hul i spulepumperør og læk i hækken. Fik pumpeassistance. Slæbt i havn.
JOMI Thyborøn 29	Påsejling 3. juni Nordsøen	Mangelfuld udgig i begge skibe. Påsejlet til ankers af SKIRNER af Marstal.
JONNA ANNE LISE Esbjerg 36	Grundstødning 23. maj Indsejling til Laves Hook	Havari på styresystem. Forlist.
JUPITER Nexø 10	Påsejling 19. december Østersøen	Mangelfuld udgig i begge skibe. Påsejlet til ankers af fiskeskib NINNI DICK af Nexø. 1 til skade.

DATA Navn Hjemsted BRT/BT	SØULYKKEN Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
JYTTE MØLLER Svaneke 6	Brand 13. november Østersøen	Uopklaret. Maskinrumsbrand. Forlist.
KEGNÆS Hvide Sande 5	Lækage 25. juli Nordsøen	Uopklaret. Forlist. Besætningsmedlem reddet efter 13 timer i flåde.
KEN Lemvig 34	Påsejling 7. maj Nordsøen	Uopklaret. Påsejlet til ankers i tæt tåge af ukendt skib.
KIRSTEN FROST Rønne 29	Brand 18. december Østersøen	Overophedning af olieovn. Slukket ved halonanlæg.
LARS THOMAS Havnsø 28	Påsejling 20. maj Nordsøen	Mangelfuld udkig i begge skibe. Påsejlet til ankers af tysk MAIKE. Forlist.
LEBRIAN Esbjerg 182	Brand 22. september Esbjerg Havn	Uopklaret. Brand opstået i lukaf. Slukket af brandvæsenet.
LENE Skagen 20	Kollision 22. juli Skagerrak	Mangelfuld udkig i begge skibe. Kollideret med ELSAM FYN af Fredericia.
LISSIE Anholt 20	Kollision 23. oktober Kattegat	Uopklaret. Kollideret med SAINT NICHOLAS II af Valleta, som ikke har afgivet forklaring.
LONE Havneby 20	Brand 11. november Nordsøen	Uopklaret. Maskinrumsbrand. Besætningen i flåden. Forlist under bugsering.

<u>DATA</u> Navn Hjemsted BRT/BT	<u>SØULYKKEN</u> Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
LONE DORTE Thyborøn 166	Påsejling 27. februar Hanstholm Havn	Under udsejling slog 2 store søer fartøjet mod molehovedet.
MAIBRITT THYGESEN Esbjerg 14	Grundstødning 20. april Hvide Sande	Havari på indhivningsspil, hvorved M.T. med grej ude blev presset ind på revlene. Kæntrede. Senere bjærget
KAREN KINCH Hvide Sande 41	Grundstødning 24. januar Grenen	Mangelfuld udgik. Bragt flot ved fremmed hjælp.
MARIE NORDFISK Skagen 219	Kollision 21. juli Skagerrak	Uopklaret. Kollideret med svensk lystfartøj.
MARINA Kolding 19	Påsejling 10. maj Lillebælt	Fejlbedømmelse af strøm. Påsejlede GI. Lillebælt- bro's pille 2.
METTE DENIS Thyborøn 177	Brand 27. januar Nordsøen	Brud på rør fra dagtank, hvorved udstrømmende olie blev antændt ved varm turlader. Slukket ved halonanlæg.
METTE HANSEN Thyborøn 33	Kollision 1. maj Nordsøen	Uopklaret. Kollideret med ATHOL af Monrovia.
METTE STENS- GAARD Skagen 44	Grundstødning 8. december Smøgen, Sverige	Vanskelige besejlingsforhold og usigtbart vejr. Bragt flot ved fremmed hjælp.
MIC-KEN Nexø 8	Lækage 23. november Østersøen	Uopklaret. Pludselig vandindtrængen i maskinrum. Besætning i flåden. Forlist.

DATA Navn Hjemsted BRT/BT	SØULYKKEN Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
MORNING STAR Strendur 75	Kollision 8. maj Nordatlanten	Mangelfuld udkig. Kollideret med færøsk 10 mannafarid, som sank.
NAPARUTAQ Nuuk 200	Grundstødning 22. marts Vestgrønland	Mangelfuld navigering og vagthold p.g.a. spiritusindtagelse. Besætning i flåden .Forlist.
NESBUGVIN Nes 266	Påsejling 23. november Nolsø Fjord	Manglende kontrol ved skift fra hånd- til automatsty- ring samt mangelfuld ud- kig. Påsejlede opdrætsanlæg.
NINNI DICH Nexø 32	Påsejling 19. december Østersøen	Mangelfuld udkig i begge skibe. Påsejlede JUPITER af Nexø, som lå til ankers.
NORDLYSET Gilleleje 19	Kollision 9. maj Kattegat	Kollideret med WINSTON CHURCHILL, som drejede ind i N. Besætningen reddet af W.C. Forlist.
NOSI Oyandarbjerg 20	Grundstødning 13. november Færøerne	Mangelfuld navigering. Ramte land. Forlist under bugsering.
PIA SUSANNE Marstal 5	Forlis 7. juli Sydfynske Øhav	Vandindtrængen gennem læseåbninger p.g.a. dyb nedlastning. 4 passagerer omkom.
RELAY Hundested 49	Ekspllosion 22. juli Skagerrak	Isolationsfejl i kabler har forårsaget antændelse af isolationsmateriale og træ, som foranledigede eksplosion af oliedampe over utæt brændstoftank.
RITA Sletten 10	Kollision 23. september Sundet	Uopklaret. Kollideret med finsk BORE SONG.

<u>DATA</u> Navn Hjemsted BRT/BT	<u>SØULYKKEN</u> Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
ROYNDIN FRIDA Nolsø 158	Grundstødning 24. februar Færøerne	Vagthavende faldt i søvn p.g.a. spiritusindtagelse. Ramte land. Forlist.
SAFIR Skagen 31	Lækage 1. april Nordsøen	Uopklaret. Forlist under bugsering. 1 besætningsmedlem bjærget af helo.
SALLEQ Ummannaq 716	Grundstødning 20. april Vestgrønland	Usigtbart vejr og is. Bagfyr i fyrlinie slukket. Bragt flot ved fremmed hjælp.
SIUTAQ Nuuk 20	Brand 15. august Sisimiut Hwavn	Kortslutning. Slukket af brandvæsenet.
STINE Nexø 9	Kæntring 1. marts Østersøen	2-3 store søer fyldte dækket og vandet løb ned i maskinrummet. Forlist. Besætning i flåden bjærget af andet skib efter et 1/2døgn.
SUSANNE JENSEN Hanstholm 149	Kollision 26. september Nordsøen	Mangelfuld udvig i andet skib. Kolliderede med CHATINA af Hanstholm.
TANNISBUGT Hirtshals 142	Kæntring 5. august Nordsøen	Uopklaret. Forlist. Besætningen i flåden, senere bjærget af helo.
TEQI Hunde Ejlande 9	Lækage 7. september Vestgrønland	En gammel skade brød op. Banksat.
TIKANI Strandby 18	Lækage 20. juni Nordsøen	Uopklaret. Forlist. Besætningen i flåden.

DATA Navn Hjemsted BRT/BT	SØULYKKEN Art Tid Sted	FORMODET ÅRSAG BEMÆRKNINGER
TIPA Nanortalik 16	Lækage 29. juni Sydgrønland	Isskrninger. Besætningen reddet af helo. Forlist.
TRIMICH Aså 13	Kollision 6. juni Kattegat	Uopklaret. Kollideret med svensk lystfartøj.
VESTFART Skagen 259	Brand 29. oktober Skagen Holm	Kortslutning i styrehus. Branden gik ud af sig selv.
VIBEKE MADSEN 111	Kæntring 24. april Køge Bugt	Kæntret under bugsering fmtl. p.g.a. fejlagtig indpumpning af vand i lastrum. Forlist. Senere hævet. 2 omkom.
VIKING Torsminde 11	Forlis 8. marts Aalborg Bugt	Vandfyldt gennem åbenstående søhane. Forlist. Senere hævet.
WINNI RITA Hanstholm 57	Kæntring 10. januar Kattegat	Krængede under drej, hvor- ved lasten trykkede isdækslet op med efterfølgende vandfyldning af lastrum til følge. Forlist. Besætningen bjærget af helo.

RAPPORT OVER OMSTÆNDIGHEDERNE DER FØRTE TIL **“A”’S FORLIS** **I ATLANTERHAVET**

“A” er bygget i 1987, og er på 19.689 bruttotons, 14.000 tons dødvægt, længde 163,8 m, bredde 23,5 m, middeldybgang ved sommerlastelinjen 8,82 m., middeldybgang ved tropelastelinjen 9,00 m. maskineffekt: 9.000 bhk, servicefart 16 knob. Besætningen bestod af 17 personer.

Det fremgår af sagen, at “A” gik i rutefart mellem Nordeuropa og Afrika. Skibet var tidsbefragtet og var på den sidste rundrejse for befragterne, før skibet skulle overgå til anden beskæftigelse. På den sidste rundrejse i Afrika og efter ankomsten til San Pedro, der var sidste lastehavn, blev “A”’s fører og overstyrmand klar over, at man ikke kunne laste hele den ladning, der fremgik af den ladeplan supercargoen, ladningsejernes repræsentant, præsenterede dem for uden at overlaste skibet. Samtidig konstaterede de ved ankomsten til San Pedro, at der var temmelig stor uoverensstemmelse mellem skibets faktiske dybgange og de dybgange, der fremgik af skibets Loadmaster. I Loadmasteren, lastecomputeren, var indtastet de ladningsmængder, som fremgik af de foreløbige ladeplaner.

Søfartsstyrelsen noterer sig, at både skibets fører, overstyrmand og supercargo vidste, at “A” ville blive overlastet i San Pedro, men de besluttede alligevel at tage hele ladningen med. Problemet blev ikke drøftet med rederiet eller befragterne. Under lastningen i San Pedro rullede skibet 4-7° ved ombordkørsel af tungt udstyr, hvilket medførte fare for at beskadige skibets agterramper. Dette kan ligeledes opfattes som et tegn på, at skibets stabilitet var kritisk. Skibets fører beordrede derfor tanktoppen og til dels også 2. dæk tillastet, før lastning på 1. dæk, der er øverste dæk. Ved afgang San Pedro var der ingen ydre tegn på, at skibet manglede stabilitet. Før afgang blev lasten på sædvanlig vis surret og sikret.

Supercargoen har oplyst, at han gennem overstyrmanden erfarede, at skibets middeldybgang ved dybgangs aflæsningen før afgang var 9,17 m., og at Loadmasteren samtidig viste en middeldybgang på 8,95 m., og at GM (metacenterhøjden) var 57 cm. Ved en middeldybgang på 8,95 m. kræves en minimums GM på 60 cm., hvilket fremgår af skibets stabilitetsbog.

Overstyrmanden har oplyst, at skibets dybgange var 9,18 m. for og 9,07 m. agter, hvilket svarer til en middeldybgang på 9,125 m. De samme tal fremgår af skibsførerens rapport, men her er GM anført til at være 60 cm. Overstyrmanden angiver GM til at være 70 cm. ved afgang San Pedro.

Skibets fører målte havvandets vægtfylde til $1,025 \text{ t/m}^3$, hvilket svarer til almindeligt saltvand. Det er Søfartsstyrelsens opfattelse, at det ikke var regntid i San Pedro på afgangstidspunktet, da regntiden normalt forløber fra maj til august, hvorfor havvandets vægtfylde må anses for at have været korrekt.

“A” afgik fra San Pedro omkring middag.

Efter afgang blev agterpeaktank C lænset. Dette medførte at skibets middeldybgang blev 9 cm. mindre, men samtidig forringede denne handling stabiliteten, idet GM blev reduceret med ca. 4 cm.

På turen mod Nordeuropa fandt “A”s fører ingen forklaring på, at skibets faktiske dybgange ikke stemte overens med Loadmasterens beregnede dybgange. Det er Søfartsstyrelsens opfattelse, at de ladeplaner, skibet har været i besiddelse af, har været fejlagtige eller mangelfulde. Overstyrmanden har desuden oplyst, at der ikke tidligere har været konstateret væsentlige uoverensstemmelser mellem Loadmasterens visning og skibets faktiske amning.

Efter afgang San Pedro diskuterede skibets overstyrmand og skibets fører overlastningen. De overvejede ikke at søge nødhavn, for at losse en del af ladningen. De kunne lette skibet ved at smide ballast overbord, men dette ville forringe skibets stabilitet.

På et tidspunkt under rejsen den krævede “A” ca. 10° under en kursændring. Herved kom der vand ind på quarterrampen. Som følge heraf gav overstyrmanden vagterne besked på, at de skulle holde øje med vandindtrængen og vandmængder ved rampen og på dækkene.

På et tidspunkt blev agterpeaktank C imidlertid fyldt igen for at kompensere for bunkersforbruget. Det er Søfartsstyrelsens opfattelse, at denne handling forbedrede stabiliteten, idet GM blev forøget med ca. 4 cm., men samtidig blev middeldybgangen atter forøget med ca. 9 cm., hvilket øgede risikoen for vandindtrængen i skibet. Det er her vigtigt at fastslå, at skibets GM dagligt blev forringet med ca. 12,5 mm. ved et dagsforbrug på 27 tons bunkers.

Ved passage af breddeparallel 30°N, der er skillelinje mellem “tropezonen” og “sommerzonen”, må “A”, ifølge skibets internationale lastinjecertifikat, højst have en middeldybgang i saltvand på 8,82 m. i “sommerzonen”. I forhold til afgangskonditionen har “A” siden afgang haft et forbrug på ca. $27 \text{ tons} \times 7 \text{ døgn} = 189 \text{ tons}$, hvilket har lettet skibet med ca. 6 cm. Eftersom agterpeaktank C blev fyldt igen, har dette ikke ændret skibets middeldybgang i forhold til afgangskonditionen. Desuden har man siden afgang San Pedro produceret ca. 10 tons ferskvand i døgn. Med udgangspunkt i en middeldybgang på 9,12 m. ved afgang fra San Pedro var “A”, ved passage af grænsen mellem “tropezonen” og “sommerzonen”, overlastet med $9,12 - 0,06 - 8,82 = 0,24 \text{ m.}$, hvilket i vægt svarer til 780 tons eller 5,6 % overlastning.

På et tidspunkt var vinden i sydvest styrke 7, og der var dønning fra nord. Man foretog en kursændring på 5° til styrbord på selvstyreren. Da skibet ikke reagerede blev der slået over på manuel styring. “A” krævede hurtigt 10° - 15° til bagbord. Roret blev derfor straks lagt midtskibs, men krængningen fortsatte. På skibsførerens ordre blev motoren stoppet.

Krængningen var nu over 30°. Herefter gjorde man klar til at forlade skibet. "A" sank med bagbord side i vandet og styrbord side opad.

Det fremgår desuden af sagen, at skibet var forsynet med et anti-heelinganlæg til, automatisk eller manuelt, at modvirke store krængninger under lastning og losning. Supercargoen oplyser til sagen, at "A" i Duala, der var en af lastehavnene før San Pedro, fik en krængning på 14°. hvilket efter sigende skyldtes problemer med anti-heelinganlægget, hvis automatik svigtede, og som følge heraf måtte betjenes manuelt.

Søfartsstyrelsen er bekendt med, at der i sagen fremkommer flere divergerende udsagn fra de afhørte personer. Dette ændrer ikke Søfartsstyrelsens opfattelse af det passerede. Søfartsstyrelsen er af den opfattelse, at forliset skyldes manglende stabilitet. Medvirkende årsager til at "A" har manglet stabilitet er:

-at "A" har været overlastet med ca. 780 tons på forlistidspunktet, og at der har været placeret for store vægte for højt i skibet,

-at "A" ved et dagsforbrug på 27 tons bunkers har fået forringet stabiliteten - GM - med 12,5 mm. pr. dag i 8 dage svarende til en samlet reduktion på ca. 10 cm.

-at bagbord agterpeaktank eller de forreste anti-heelingtanke sandsynligvis har været brugt til at kompensere for krængningen forårsaget af vinden om bagbord. Da man drejede til styrbord, har man på et tidspunkt fået vinden ind på styrbord side, hvorved både vindmomentet, de kompenserende vægte og drejningsmomentet har virket til samme side, og "A" krængede derfor til bagbord med mere end den dobbelte effekt. Da stabiliteten i skibet i forvejen har været kritisk, fortsatte "A" overkrængningen til bagbord og kæntrede.

Det er Søfartsstyrelsens opfattelse, at føreren af "A" og overstyrmanden, på anden vis end ved hjælp af Loadmasteren, burde have beregnet, hvorvidt "A" havde tilstrækkelig stabilitet på ethvert tidspunkt af rejsen. Den store uoverensstemmelse mellem de indtastede vægte i Loadmasteren og "A"s virkelige deplacemet kom efter Søfartsstyrelsens opfattelse klart til udtryk ved forskellen mellem dybgangs aflæsningerne før afgang San Pedro og de dybgange, der fremgik af Loadmasteren, hvorfor det burde have stået klart for dem, at Loadmasterens stabilitetsoplysning i den pågældende kondition var upålidelige.

Søfartsstyrelsen finder det meget kritisabelt, at skibsføreren og overstyrmanden godkendte en overlastning på 780 tons, og at de forlod San Pedro uden at sikre sig, at "A" ville have tilstrækkelig stabilitet på ethvert tidspunkt af rejsen.

RAPPORT OM OMSTÆNDIGHEDERNE DER FØRTE TIL LASTSKIB "A"s KOLLISION MED FISKESKIB "B".

Lastskib "A" bygget i 1983.
71.560 bruttotons, 137.000 tons dødvægt,
længde 270,0 m. bredde 42,0 m,
maskineffekt 18.360 hk, servicefart 14,4 knob.
Besætningen bestod af 17 personer.

Fiskeskib "B" bygget i 1953,
19,82 bruttotons.
maskineffekt 200 hk, fart ca. 9 knob.
Besætningen bestod af 2 personer.

Beskrivelse af ulykken.

Det fremgår af forklaringerne afgivet af besætningen på fiske- skibet, at skibet afsejlede fra Skagen. Vejret var klart og sigtbarheden god. Farten var ca. 9 knob, og der styredes ved hjælp af autopiloten. Radaren var indstillet på 3 sømils område.

Efter afgang ca. kl. 03.45 gik skipperen til køjs. Han havde instrueret bedstemanden om, hvor han havde planlagt dagens fiskeri.

Efter ca. 4 sømils sejlads nåede de på højde med Grenen, og bedstemanden satte nu kursen mod fiskepladsen. Han gjorde ikke brug af radaren. Han satte sig i styrehusets stol, der var placeret i bagbord side med ryglænet mod bagbord.

Efter at være kommet fri af trafikken nord for Skagen læste bedstemanden i et blad, men han kiggede af og til i radaren.

Pludselig opdagede bedstemanden "en mur" foran "B". Det viste sig at være "A". Han havde ikke hørt noget fløjtesignal forud for denne opdagelse, selvom vinduet i styrbord side stod åbent. Han mener i øvrigt, at et evt. fløjtesignal kan være blevet overdøvet af motorlarmen. Han havde heller ikke bemærket ekkoet fra "A" på radaren.

Med stævnen ramte "B" "A" agten for midtskibs på styrbord side. Efter kollisionen kom skipperen ind i styrehuset. Han havde ikke hørt nogen fløjtesignaler, men var blevet vækket af den brusende og knasende lyd frembragt af kollisionen. I styrehuset sad bedstemanden i stolen "stiv som et bræt" i en tilstand af chok. Skipperen slog straks skruen og autopiloten fra og bad bedstemanden om at sørge for at få redningsflåden gjort klar

“B” er udstyret med en vagtalarm, men den var ikke i brug. Bedstemanden mener ikke, at han på noget tidspunkt var faldet i søvn. Det er hans opfattelse, at kollisionen skete mellem kl. 04.00 og kl. 04.30. Bedstemanden husker ikke, hvorvidt VHF-anlægget var tændt eller slukket. Det fremgår yderligere, at et andet fiskeskib, “C”, der sejlede foran “B”, gik af vejen for “A” kort før kollisionen ved at gå agten om “A”.

Besætningen om bord på “C” har over for Opklarings- og Kontrolheden forklaret, at “B” og “C” sejlede med ca. 100 meters afstand. “C” gik af vejen for “A” ved at dreje til bagbord og gå agten om, selvom “A” havde “C” på sin styrbord side. Det skal her bemærkes, at “C” ikke registrerede 3 røde lanterner hos “A” før efter kollisionen, men derimod 2 hvide toplys samt en grøn sidelanteme, som indikerede, at der var tale om et maskindrevet skib, der var let. Da de var passeret agten om “A”, blev de kaldt op af “B”, der fortalte om kollisionen.

Da “A” førte skibsllys, som et maskindrevet skib, der er let, havde det vigepligten over for såvel “C” som “B”, såfremt der var konstateret fare for sammenstød.

Det fremgår af forklaringerne afgivet af føreren af “A”, at overstyrmanden havde vagt fra kl. 04.00. “A” førte ud over de almindelige lanterner for et maskindrevet skib, der er let, tre røde lanterner lodret over hinanden, hvilket kan føres af skibe, der er hæmmet af deres dybgang. Overstyrmanden kontrollerede, at de tre røde lanterner var tændt, da han kom på vagt kl. 04.00. Sigtbarheden var god, og det var ved at blive lyst. Vinden var i NV styrke 4, bølgehøjden var ca. 1,0 m. Der var tordenskyer og tordenbyger om styrbord. Det regnede over Skagen. Efter kl. 04.00 var skibsføreren, en skibsassistent som udgik og en styrmandsaspirant til stede på broen ud over overstyrmanden.

Det er Opklarings- og Kontrolhedens opfattelse, at skibsføreren efter sin tilstedekomst på broen overtog vagten. Selvom dette ikke direkte er tilkendegivet, fremgår det af søforklaringen, at det var skibsføreren, der gav overstyrmanden besked om kursændringer mv.

Kl. 04.00 eller lige herefter observeredes både visuelt og på radar et skib, som man senere antog for at have været “B”. Dette observeredes således 40 minutter før kollisionen. “A” sejlede med en fart af 12 knob, og “B” med en fart af 9 knob på næsten modsat kurs. Den relative hastighed mellem de to skibe har efter Opklarings- og Kontrolhedens opfattelse været ca. 20 knob, hvilket vil sige, at afstanden mellem skibene var ca. 13 sømil.

Kl. 04.15 kaldte Skagen lods op, og “A” bekræftede, at man ville være 2 sømil vest for bøje 1 kl. 05.15. “A” har på dette tidspunkt befundet sig omtrent 13 sømil fra lodsstationen.

Kl. 04.20 observerede “A” igen visuelt og ved anvendelse af radar (ARPA) et fartøj, som de formodede var “B”. Fartøjet befandt sig ca. 10 grader om styrbord i en afstand af 3 sømil fra “A”. Plotning viste, at “A” ville passere “B” i en afstand af 0,5 sømil. Senere, omkring kl. 04.32, ændredes passageafstanden til 0,3 sømil, hvilket skibsføreren stadigvæk fandt forsvarligt.

På et tidspunkt mellem kl. 04.15 og kl. 04.35 observerede “A”, at “B” gik af vejen for et medgående skib på styrbord side af “A”. Man vurderede, at “B” også ville gå klar af “A”.

Hvis “B” kl. 04.20 havde befundet sig i en afstand af 3 sømil fra “A”, svarer dette efter Opklarings- og Kontrolhedens opfattelse til, at skibene var kommet 10 sømil tættere på

hinanden i løbet af 20 minutter, hvilket igen svarer til en relativ hastighed på 30 knob. Omvendt ville kollisionen være indtruffet kl. 04.29, hvis afstanden mellem skibene var 3 sømil kl. 04.20.

Pludselig blev man om bord på "A" opmærksom på, at "B", som nu befandt sig ca. tværs af stævnen, hurtigt kom hen imod "A". Det var som om "fanden tog ved" "B", og som om "B" ændrede fart.

Kl. 04.38 blev der signaleret med tyfonen. Der kom ingen reaktion fra "B".

Kl. 04.39 blev der slået over på håndstyring, og roret blev drejet hårdt til bagbord. Maskinen blev stoppet.

Kl. 04.40 indtraf kollisionen. "B" ramte "A" på styrbord side ud for lastluge 7 med en vinkel på ca. 90 grader.

Herefter kontaktedes Skagen Radio, der blev orienteret om kollisionen. Der skete ingen større skade på "A". "B" kontaktede "C", der bjærgede besætningen og påbegyndte bugseringen af skibet mod Skagen.

Konklusion

Det er Opklarings- og Kontrolhedens opfattelse, at der ikke har været holdt behørig udvig om bord på fiskefartøjet "B". Derved har man om bord på "B" været afskåret fra at kunne foretage en fuldstændig vurdering af situationen og af faren for sammenstød. Desuden har man om bord på "B" vanskeliggjort sikker passage for et skib, der er hæmmet af sin dybgang, og som fører tre røde lanterner lodret over hinanden ud over de almindelige lanterner for et maskindrevet skib, der er let.

Det er endvidere Opklarings- og Kontrolhedens opfattelse, at der ikke har været holdt behørig udvig på "A". Man har om bord på "A" ikke foretaget en fuldstændig vurdering af situationen og af faren for sammenstød. Ved at acceptere en mindste passageafstand på nedtil 0.3 sømil har "A" ikke navigeret med den særlige forsigtighed under fuld hensyntagen til dets specielle situation, som foreskrives for et skib, der fører signal som et skib, der er hæmmet af sin dybgang. Hvis et skib fører nævnte signal, skal dette skib, efter Opklarings- og Kontrolhedens opfattelse, som følge af den nedsatte manøvre evne, sikre sig en større passageafstand end skibe, der ikke fører dette signal. En hastighedsændring alene kan ikke ændre en given passageafstand væsentligt, medmindre den udføres i god tid. Desuden foreskriver søvejsreglerne, at hvis der opstår fare for sammenstød, gælder reglerne for styring og sejlads for et maskindrevet skib, uanset om man fører 3 røde lys. "A" skulle således på et tidligere tidspunkt have taget forholdsregler til at undgå sammenstødet.

Udskriften fra kursskriveren viser, at roret umiddelbart før kollisionen blev lagt hårdt bagbord, derefter hårdt til styrbord, for til sidst at blive lagt hårdt bagbord igen. Uanset årsagen til denne handling, viser udskriften, at handlingen ikke havde nogen effekt.

Opklarings- og Kontrolheden er af den opfattelse, at man om bord på "A" tog fejl af "B" og "C", som fulgtes ad på vej mod fiskepladsen. Det fremgår ikke af sagen, at man om bord på

“A” observerede og plottede “C”. Ekkoet af “C” kan være forsvundet enten i seaclutter eller i en regnbyge, hvorved radaren ikke registrerede “C” som et fast objekt. Det kan ikke udelukkes, at ekkoet fra “C” og “B” blev registreret som et ekko, hvilket kan forklare, hvorfor det så ud som om “fanden tog ved” “B”. Ved en visuel observation havde “A” kunnet konstatere, at der var tale om to skibe. Overstyrmanden udtalte, at da “B” på et tidspunkt mellem kl. 04.15 og kl. 04.35 gik af vejen for et medgående skib på styrbord side af “A”, ville det også gå klar af “A”. Da “B” imidlertid ikke foretog nogen vigemanøvre i dette tidsrum, idet det nævnte skib ikke blev registreret, må det have været “C”s vigemanøvre, man observerede. “C”s vigemanøvre må have fundet sted ca. 5 minutter før, “A” kolliderede med “B”, hvilket vil sige omkring kl. 04.35. “A” angiver tidspunktet for denne vigemanøvre til mellem kl. 04.15 og kl. 04.35. Det er Opklarings- og Kontrolhedens opfattelse, at “A” ikke kan have plottet “B” kl. 04.20, men derimod kl. 04.30.

Det er endvidere Opklarings- og Kontrolhedens opfattelse, at “A” i sejladsen forud for kollisionen befandt sig i en sådan afstand af læge vanddybder, at “A” i den givne situation ikke opfyldte betingelserne for at føre signaler, som værende hæmmet af sin dybgang i overensstemmelse med De internationale Søvejsregler, uanset hvornår man tændte de tre røde lanterner.

Øvrige bemærkninger.

Det skal understreges, at mindre skibe ikke ubetinget har vigepligt for større skibe, men at det forhold, at mindre skibe ofte viger for større skibe, udelukkende skal betragtes som et udtryk for godt sømandsskab.

Søulykkesrapport.

Oplysninger om skibet:

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| 1. Skibstype: | Fiskefartøj (trækutter) |
| 2. Navn: | “A” |
| 3. Hjemsted: | |
| 4. Kontrol nr.: | |
| 5. Kendingsbogstaver: | - |
| 6. Tonnage: | 4,96 BRT |
| 7. Off. effekt: | - |
| 8. Fartsområde: | - |
| 9. Byggeår: | 1960 |
| 10. Rederi/ejer: | |

Oplysninger om ulykken:

- | | |
|---------------------------|--|
| 11. Ulykkens art: | Gasekspllosion i lukaf |
| 12. Ulykkessted: | Havn |
| 13. Tidspunkt: | |
| 14. Besætning: | |
| 15. Involverede personer: | Skibets ejer og dennes hustru |
| 16. Tilskadekomne: | Ejerens hustru, der fik 2. grads forbrændinger på venstre kind og højre hånd |

Beskrivelse af ulvken:

17. Ejeren af kutteren, gik ned i forlukafet for at tænde en "reflex" olieovn. Under tændingsforsøget indtraf eksplosionen, hvorved lukaftaget samt forparten over dæk blæste af.

Undersøgelsesresultat:

18.
Søfartsstyrelsen har synet "A".

"A"s gasinstallation bestod af en 11 kg. gasflaske med godkendt reduktionsventil. Gasflasken var placeret på frit dæk på forparten af lukafet. Gasledningen var udført af trukket kobberør med godkendte slanger, der i hver ende havde påmonteret spændebånd, mens spændebåndet ved tilslutningen til gasapparatet manglede. Kogeblusset var ikke forsynet med en tændblussikringsventil. Den eneste afspærringsmulighed på anlægget var gasflaskens reduktionsventil. Når denne ventil stod åben, var der direkte forbindelse til gasapparatet.

Efterfølgende krav:

19.
Der er i anledning af søulykken stillet krav om, at gasinstallationen bringes til at opfylde bestemmelserne herom i Handelsministeriets bekendtgørelse af 7. august 1970: "Bekendtgørelse om flaskegasanlæg i skibe".

Konklusion:

20.
Det er Opklarings- og Kontrolens opfattelse, at årsagen til eksplosionen har været udstrømmende gas fra gasapparatet. Gassen har samlet sig i lukafet og blev antændt, da ejeren ville tænde olieovnen. Palen på gasflaskens reduktionsventil er blevet skubbet hen i åben stilling ved trossarbejde eller lignende på dækket.

Anbefalinger:

21.
Det er vigtigt, at kravene om godkendte og DG-mærkede gaskomfurer med tændblussikringsventil er opfyldt.

Såfremt der i visse tilfælde opstår tvivl om, hvorvidt et skib under 5 BRT er et fiskeskib eller et lystfartøj skal Søfartsstyrelsen Opklarings- og Kontrolens i denne forbindelse henlede opmærksomheden på Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 2 af 13. marts 1989: **Teknisk forskrift for gasapparat, spritapparater og petroleumsbrændere i fritidsfartøjer**, der pr. 1. maj 1990 gælder for anvendelse af enhver form for gasapparat, spritapparater og petroleumsbrændere om bord i lystfartøjer med en bruttotonnage på under 20 uanset installationstidspunktet. Søsportens Sikkerhedsråd har gengivet forskriften i piecen: Sikkerhed i fritidsfartøjer med titlen: Gas, sprit og petroleum.

SØULYKKESRAPPORT

Oplysninger om skibene:

1. Navn: "A" "B"
2. Hjemsted Tyskland
3. Kontrolnummer:
4. Kendingsbogstaver:
5. Skibstype: Lastskib Køleskib
6. Tonnage: 234 BRT 3928 BRT
7. Officiel effekt: 221 kW
8. Fartsområde:
9. Byggeår: 1977
10. Besætning:
11. Rederi/ejer.
12. Klasse:

Oplysninger om ulykken:

- 13: Ulykkens art: **Kollision**
- 14: Ulykkessted: **Storebælt**
- 15: Ulykkestidspunkt:
- 16: Involverede personer:

17. Tilskadekomne: Ingen
Hændelsesforløbet:

“A”s forklaring.

“A” var på vej fra Lindholm til Korsør med en last ral. Der sejlede syd for færgeruten. Ca. 15 minutter før kollisionen gik føreren i maskinen, medens styrmanden havde vagten på broen. Da føreren kom tilbage til broen, overtog han vagten og stod og talte med styrmanden om trafikken og kiggede i søkort. Netop som “A” skulle til at passere tværs over rute T hørtes et signal fra sydlig retning, og der observeredes visuelt et sydfra kommende skib, som senere viste sig at være “B”. Føreren drejede hårdt bagbord og slog fuld kraft bak. “A” ramte imidlertid med styrbord side af stævnen “B” i bagbord side agter, hvorved der skete en del ovenbords skader på “A”. “A” fortsatte til Korsør.

Rapport fra lodsens i “B”.

Lodsens kom ombord i “B”. ved Spodsbjerg. “B” var på vej nord på mod Skagen. Det var klart vejr med god sigt, NØ-lig vind, 6 m/sek., og sydgående strøm. Der styredes ved anduvning af Østerrenden kurs 338°, og farten var 15 knob. Da afstanden til Halsskov Rev Fyr var ca. 1,5 sømil observeredes ca. 60° om bagbord et skib, som senere viste sig at være “A”. “A”s kurs var ca. 030° og fart ca. 8 knob.

Da “B” var ca. 1,2 sømil fra Halsskov Rev Fyr og afstanden til “A” ca. 0,3 sømil, drejede “A” pludselig styrbord over, og der opstod kollisionsfare. Fra “B” blev givet advarselssignal med fløjten, og der blev drejet til styrbord. “A” ramte imidlertid “B” på bagbord side agter.

OK-enhedens bemærkninger:

Der er nogen uklarhed om ansvarsfordelingen mellem “A”s fører og styrmand. Føreren forklarer dog, at han havde vagten på kollisionstidspunktet, samt at det skyldes uopmærksomhed fra hans side, at man ikke i tide observerede “B”. Denne uopmærksomhed, som efter OK-enhedens opfattelse må betegnes som mangelfuld udkig, må anses for specielt uheldigt netop på dette sted, hvor “A” skal til at passere tværs over den stærkt befærdede rute T.

Konklusion:

Kollisionen skyldes efter OK-enhedens opfattelse, at “A”s fører ikke har tilrettelagt vagten, således at det var klart, hvem der havde vagten på det pågældende tidspunkt, jf. § 2 i bekendtgørelse nr. 163 af 10. april 1984, hvilket bl.a. medførte, at der ikke blev holdt behørigt udkig, jf. regel 5 i de internationale søvejsregler. “B”, overfor hvilket “A” havde vigepligt, jf. regel 15 i de internationale søvejsregler, blev derfor ikke observeret så betids, at “A” kunne nå at gå af vejen. Det er endvidere OK-enhedens opfattelse, at ovennævnte fejl må anses for grove, især fordi de begås under tværgående passage af en trafikeret skibsroute.