DMAIB
Den Maritime Havarikommission

RITAN

Søulykkesrapport om fald mellem skib og kaj

11. MARTS 2018

SØULYKKESRAPPORT OM FALD MELLEM SKIB OG KAJ PÅ RITAN DEN 11. MARTS 2018

udgivet af

DMAIB
Den Maritime Havarikommission
Carl Jacobsens Vej 29
DK-2500 Valby

Denne rapport er udgivet den 13. august 2018.
ISSN: 2446-4457

Foto: Kajen i Kirkja
Kilde: Atlantic Airways

Læs mere på www.dmaib.dk

Denne rapport må gengives i alle formater og medier, såfremt den anvendes i korrekt gengivelse og ikke i en misvisende sammenhæng. Rapportens titel og ophav skal angives.

Den Maritime Havarikommissions undersøgelser foregår adskilt fra den strafferetlige efterforskning uden anvendelse af juridiske bevisførelsesprocedurer og uden noget andet grundlæggende formål end at lære om ulykker med henblik på at undgå ulykker i fremtiden. Derfor kan anvendelse af denne rapport til andre formål føre til fejlagtige eller vildledende fortolkninger.

Indhold

Forord 4

ULYKKEN 5

Skibet og ruten 6
Hændelsesforløb 7

UNDERSØGELSEN 10

Skibets og kajens adgangsforhold 11
Adgangsforhold på RITAN 11
Adgangsforhold på kajen i Kirkja 13
Nødberedskab ved overbordfald 13
Nødberedskab for overbordfald på RITAN 13
Nødberedskab på kajen i Kirkja 15
Anduvning og passageroverførsel i Kirkja 16
Anduvning i Kirkja 17
Af- og ombordstigning 17
Dødsfaldet 19

ANALYSE 20

Fald mellem skib og kaj 21
Dødsfaldet 21
Bjærgning af passageren 22

KONKLUSION 23

TILTAG 25

APPENDIX 27

Forord

Den 11. marts 2018 faldt en passager i havet fra kajen i Kirkja, da han skulle gå om bord på skibet RITAN. Havnefogeden, som stod på kajen sammen med passageren, sprang straks om bord på RITAN for at hjælpe besætningen med at bjærge passageren fra havet. Inden for fem minutter fik de trukket passageren op på RITAN, hvor de begyndte at give ham førstehjælp, fordi han ikke udviste livstegn. RITAN sejlede til Svínoy, hvorfra en helikopter bragte passageren til hospitalet i Tórshavn. Han blev erklæret død senere samme dag.

Den Maritime Havarikommission blev af Sjóvinnustýrið underrettet om ulykken om eftermiddagen den 11. marts 2018. Grundet ulykkens alvorlige karakter blev en undersøgelse iværksat, og to havariundersøgere blev sendt til Færøerne den næste dag.

Undersøgelsen fokuserede på tre konkrete forhold:
- Omstændighederne, der ledte til, at passageren faldt mellem kaj og skib.
- Omstændighederne, der ledte til passagerens dødsfald.
- RITANs beredskab ved fald overbord.

Formålet med Havarikommissionens undersøgelse var at klarlægge den konkrete ulykkeshændelse. For at klarlægge hændelsen var det først nødvendigt at etablere en generel forståelse af, hvordan passagerer normalt kom sikkert til og fra RITAN i Kirkja. Derfor indeholder rapporten både en undersøgelse af de generelle adgangsforhold ved kajen i Kirkja og en redegørelse for ulykken, hvor passageren faldt i havet fra kajen i Kirkja.

Ulykken

Ulykkesfortællingen omhandler tidsrummet, fra RITAN forlod Hvannasund søndag formiddag den 11. marts 2018 til om eftermiddagen, hvor en passager blev erklæret død på hospitalet i Tórshavn efter at være faldet ned mellem kaj og skib.

Tidsangivelser er færøsk tid på ulykkestidspunktet, UTC+1.

Skibet og ruten

Figur 1: RITAN langs kajen i Hvannasund
Kilde: DMAIB

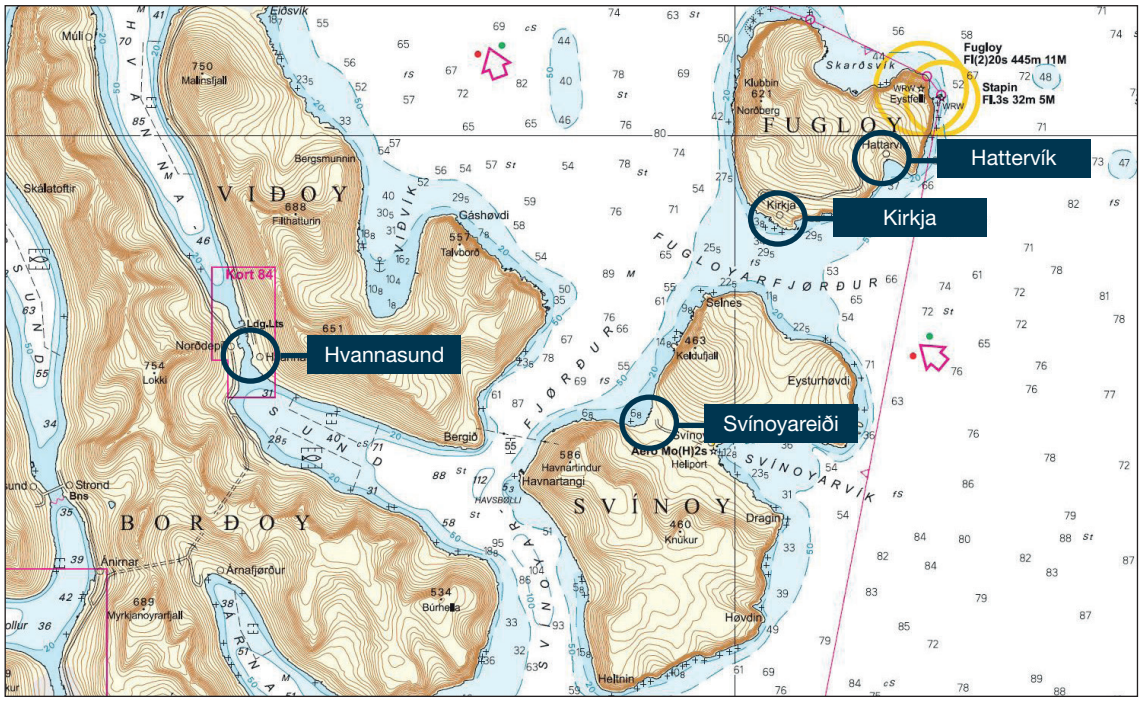
RITAN er et færøsk indregisteret passagerskib bygget i 1971. Skibet sejler i rutefart mellem øerne Viðoy, Svínoy og Fugloy (figur 2, næste side). Ruten går mellem bygderne Hvannasund, Svínoyareiði, Kirkja og Hattarvík. Skibet er godkendt til at medbringe 121 passagerer om sommeren og 100 passagerer om vinteren. I vinterhalvåret medbringer skibet kun enkelte passagerer, som er lokalt bosatte eller andre, der har en tæt tilknytning til øerne. I sommerhalvåret stiger passagertallet, fordi turister, primært udlændinge, sejler med skibet ud til øerne.

RITAN har normalt to rundture om dagen i vinterhalvåret: En tur om morgenen og en tur om eftermiddagen (dog kun én tur om søndagen), hvis vejrforholdene tillader det. Nogle gange kan vind- og strømforholdene gøre det nødvendigt at anløbe den alternative havn Svínoyarvík på Svínoy eller helt aflyse ankomsterne til bygderne. I de mellemliggende perioder ligger skibet i Hvannasund på Viðoy.

Selvom ruten formelt er fastlagt, kan vind- og strømforholdene gøre det vanskeligt at lægge til kaj på Svínoy og Fugloy på en måde, som gør det muligt at overføre passagerer og last på en sikker måde. Derfor henstiller rederiet passagererne til at forhøre sig hos føreren af RITAN eller havnefogeden på øerne om, hvorvidt det er muligt for skibet at ankomme.

På ulykkesdagen bestod besætningen på RITAN af tre personer:

- En 39-årig fører, som har været til søs siden 1998 og har sejlet på ruten siden 2006. Først med MÁSIN og siden 2010 med RITAN.
- En 68-årig styrmand, som har været til søs hele sit voksne liv og har sejlet på ruten i et halvt års tid.
- En 65-årig maskinist, som har været til søs hele sit voksne liv og har sejlet på ruten i tre år.



Figur 2: Kortudsnit - Bygderne som RITAN anløb er markeret.
Kilde: Kort 82, Kort og Matrikelstyrelsen, 2010.

Hændelsesforløb

Om morgenen den 11. marts 2018 gik havnefogeden ned til kajen i Kirkja og kørte til Hattarvík for at vurdere vejr- og søforholdene. Vejret var godt med lidt vind, nærmest smult vande og en dønning på ca. en meters højde, men havnefogeden forventede, at det ville blæse op i løbet af dagen. På vej tilbage mod Kirkja mødte han en bekendt, som fortalte, at han skulle med RITAN til Hvannasund samme dag. Passageren var opvokset på øen og havde en fritidsbolig, hvor han jævnligt opholdt sig. Han kendte derfor øen og færgefarten godt. De aftalte, at havnefogeden skulle hente ham med bil og bringe ham til Kirkja, ca. en halv time før RITAN ankom til Kirkja klokken 14.00.

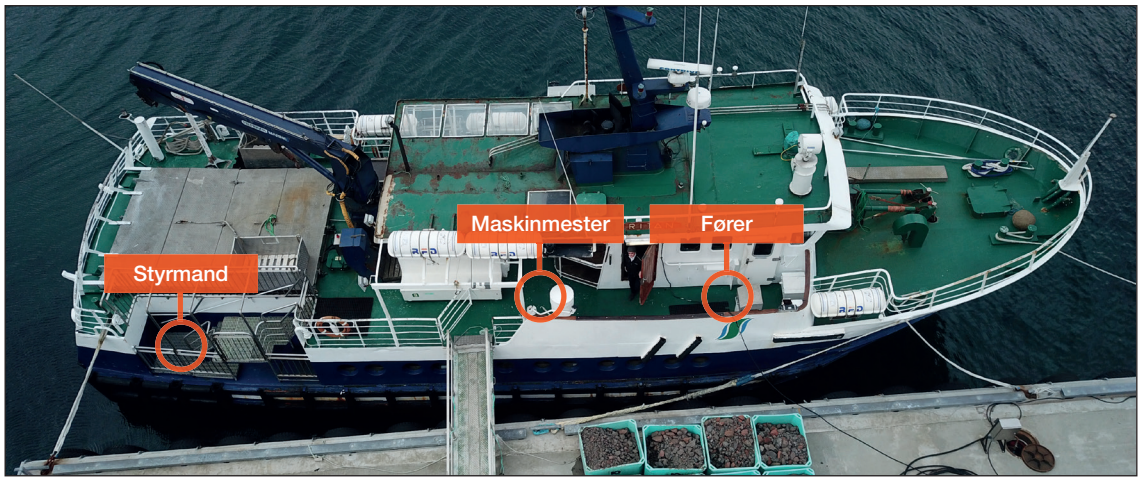
Det er en fast praksis for havnefogeden at have kontakt med RITANs fører, før skibet afgår fra Hvannasund, for at underrette ham om vejrholdene og udsigten til, at skibet kan komme langs kaj i Kirkja og Hattarvík. Ved 13-tiden var havnefogeden derfor i kontakt med føreren af RITAN for at informere ham om vind, sø og dønninger i farvandet omkring øen og særligt om, hvordan forholdene ved kajen i Kirkja og Hattarvík var.

På dagen var der meldinger om en hård vind fra en øst-nordøstlig retning, og strømmen var nordvestgående med ca. 1-2 knob.

Forholdene var ikke ideelle, fordi skibet kunne forventes at ligge ustabilt langs kajen, men de var heller ikke så dårlige, at passageren ikke ville kunne komme om bord. Besætningen på RITAN og havnefogeden betragtede forholdene som normale årstiden taget i betragtning.

RITAN afgik klokken 13.00 fra Hvannasund med én passager, som skulle til Svínoyareiði. Turen gik planmæssigt, og RITAN ankom til Svínoyareiði efter ca. 35 minutters sejlads. Passageren gik fra borde, og en anden passager, som skulle med tilbage til Hvannasund, kom om bord. RITAN afgik så fra Svínoyareiði mod Kirkja. Da skibet nærmede sig kajen i Kirkja, gik styrmanden som sædvanligt ud agter og gjorde klar til at tage imod passageren der. Føreren gik udenfor og manøvrerede skibet fra styrepulten i styrbord side, mens maskinisten stod på dækket (figur 3, næste side).

På Fugloy tog havnefogeden hjemmefra og kørte til Hattarvík for at hente passageren. Omkring 13.30 var han fremme og ventede i et kvarters tid, indtil passageren var klar. Derefter kørte de mod Kirkja, hvor de ankom til kajen lidt før klokken 14.00. Mens RITAN var på vej ind mod kajen, stod de ud af bilen, og passageren lukkede sin rygsæk og tog den på ryggen.



Figur 3: Besætningens placering på RITAN
Kilde: DMAIB

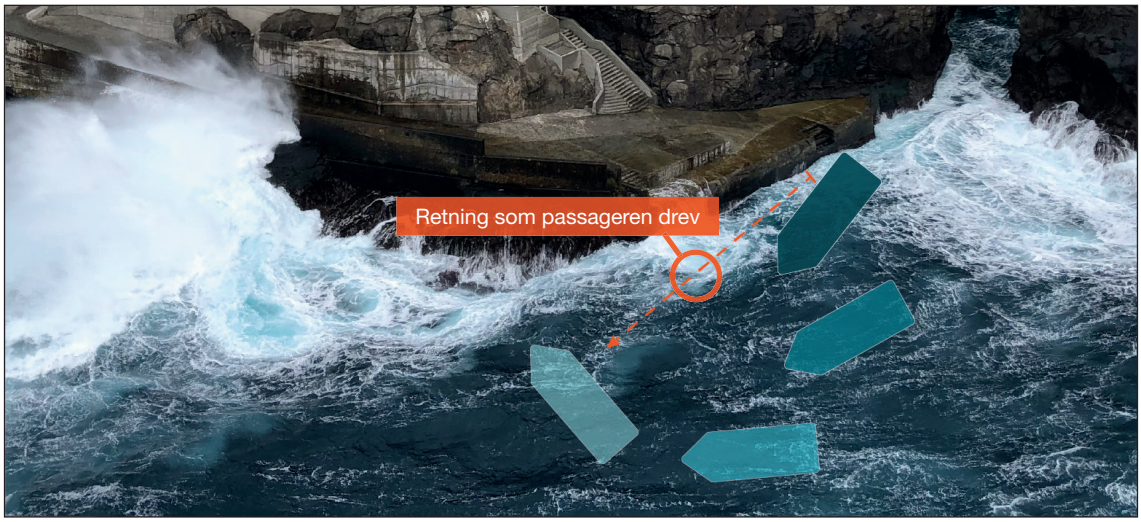
Havnefogeden havde for vane at stille sig tæt ved den person, som skulle om bord på RITAN, for eventuelt at assistere med ombordstigningen. Denne eftermiddag var der nogen sø, som nødvendiggjorde, at passageren skulle vente på det helt rigtige øjeblik, før han steg om bord. Fordi passageren var vant til at stige om bord på RITAN, holdt havnefogeden sig bag passageren og tog ikke initiativ til aktivt at hjælpe ham om bord.

Skibet bevægede sig i dønningen, og da det kortvarigt kom langs kaj, besluttede passageren sig for at gå om bord. Han trådte ud over kajkanten, mens han rakte ud efter en bøjle på skibet. I det samme bevægede skibet sig pludseligt nedad i søen og væk fra kajen. Havnefogeden så, at passageren fik overbalance. Han greb straks ud efter ham og fik fat i hans jakke, men kunne ikke holde ham. Passageren faldt forover ned i havet.

Havnefogeden var straks klar over, at han ikke kunne hjælpe passageren op af havet fra kajen og sprang derfor over på skibet for at assistere besætningen i bjærgningen af passageren.

På RITAN så styrmanden, der stod på platformen på agterdækket, passageren falde i havet. Resten af besætningen var med det samme klar over, hvad der var sket. Føreren manøvrerede skibet ud fra kajen for at forhindre, at passageren blev klemt mellem skibet og kajen. Passageren tog nogle svømmetag for at holde sig oppe i havoverfladen. Hans rygsæk sad stadigvæk på ryggen af ham og var tilsyneladende fuld af luft, som hjalp ham med at flyde. Passageren drev hurtigt væk fra kajen, og føreren manøvrerede derfor skibet ud fra kajen til en position, hvorfra besætningen kunne få fat i ham (figur 4).

Imens iværksatte de andre besætningsmedlemmer og havnefogeden en række initiativer for at få passageren op af vandet. Et besætningsmedlem kastede en redningskrans ud til passageren, hvilket passageren ikke reagerede på. Han virkede desorienteret, som om han var i chok.



Figur 4: RITANs manøvre efter passageren faldt i havet med angivelse af den retning, passageren drev.
Kilde: Atlantic Airways/DMAIB.

Maskinmesteren tog en bådshage og rakte den ud til passageren, hvilket han heller ikke reagerede på. Efter et par minutter havde passageren mistet bevidstheden og lå med ansigtet i vandet og armene ud til siden.

Da besætningen havde fået rigget skibets redningsbøjle[1] til, forsøgte de at få passageren ind i selen, så han kunne bringes om bord. Det blev imidlertid vanskeliggjort af, at hans arme lå ud til siderne, så selen ikke kunne komme over hovedet og ind under armene. Maskinmesteren tog derfor bådshagen og fik med krogen fat i selen på passagerens rygsæk, hvorefter han trak passageren ind langs skibssiden.

Styrmanden, havnefogeden og den ombordværende passager stod på den nederste platform, hvorfra de kunne få fat i passageren. Han var dog så tung, at de ikke kunne få ham op af vandet. Den ombordværende passager tog derfor en strop og bandt den om passagerens håndled, så han havde noget at trække i, mens havnefogeden lænede sig ud over skibssiden og fik fat i passagerens bælte, og maskinisten trak i bådshagen. På den måde fik de i fællesskab trukket passageren op på den nederste platform, hvorefter de kunne bære ham op på dækket. Da han lå på dækket, gik de i gang med at give passageren førstehjælp.

Imens alarmerede føreren 112 og indgav en alarm om situationen og meddelte, at skibet var på vej til Svínoyareiði, hvor de ville ankomme om et kvarter.

Klokken 14.13 blev alarmopkaldet via politiet bragt til MRCC [2], som kaldte på assistance fra en helikopter fra Atlantic Airways. Helikopteren stod på dette tidspunkt på helikopterpladsen i Klaksvík med besætningen om bord, men den var ikke konfigureret til at kunne udføre søredning og kunne derfor ikke bringe en patient op fra skibet via en hoist. Helikopterpiloten anslog, at flyveturen til Svínoyareiði ville tage ca. syv minutter og vurderede derfor, at der var tid til at ringe til hospitalet i Klaksvík og bede om at få to ambulancefolk med i helikopteren, så de kunne assistere med at få patienten om bord og give patienten den fornødne behandling. Efter de var kommet om bord, lettede helikopteren fra Klaksvík klokken 14.16 og satte kursen mod Svínoyareiði.

På RITAN havde besætningen bragt passageren fra dækket ind i styrehuset, hvor der var varmere. De fortsatte med at yde førstehjælp og gjorde brug af skibets hjertestarter, men de kunne på intet tidspunkt mærke nogle livstegn fra passageren, og hjertestarteren kunne ikke registrere aktivitet i hjertet. Da skibet ankom til Svínoyareiði klokken 14.26, var helikopteren allerede ved at lande i nærheden af kajen. Passageren var blevet lagt på en båre, og ved fælles hjælp fik besætningen og portørerne fra helikopteren passageren bragt om bord på helikopteren. Helikopteren lettede kort efter klokken 14.32. Efter 10 minutters flyvetid ankom helikopteren til hospitalet i Tórshavn, hvor det ud på eftermiddagen stod klart, at passageren ikke stod til at redde, og han blev erklæret død.

---

1 En stang med en sele, som bruges til at bringe overbordfaldne om bord.

2 Maritime Rescue Co-ordination Center

Undersøgelsen

Undersøgelsens udgangspunkt var at indsamle oplysninger, som kunne belyse, hvilke omstændigheder der førte til, at passageren faldt mellem kaj og skibet, og hvorfor faldet medførte, at passageren omkom. Derudover havde undersøgelsen også til formål at klarlægge, hvilke forhold som vanskeliggjorde bjærgningen af passageren.

Havarikommissionen har i forbindelse med undersøgelsen indsamlet forskellige typer af information, som har til formål at belyse ovenstående spørgsmål.

Skibets og kajens adgangsforhold

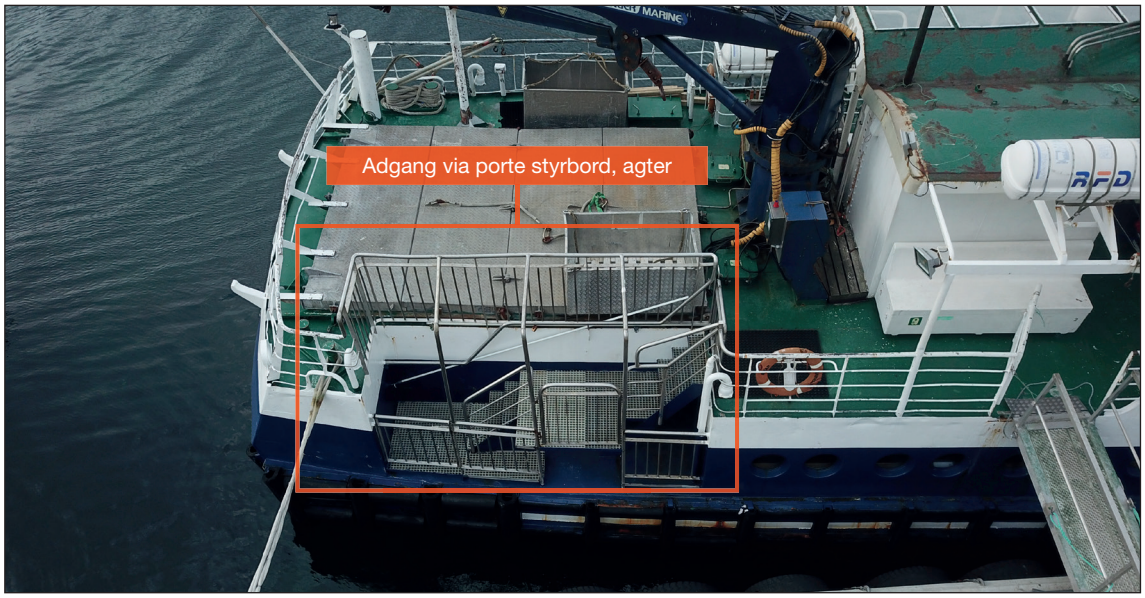
Adgangsforhold på RITAN

RITAN har tidligere sejlet mellem Tórshavn og Nólsoy, men blev i 2010 indsat i en ny rute mellem Hvannasund, Svínoyareiði, Kirkja og Hattarvík. Skibet skulle afløse det ældre skib MÁSIN, som havde sejlet på ruten i over fem årtier.

Ved indsættelsen af RITAN på den nye rute stod det klart, at adgangsforholdene til skibet ikke var egnede til kajanlæggene ved Svínoy og Fugloy. Det var især anvendelsen af åbningen i skibssiden, hvor falderebet normalt blev sat (figur 5), som voldte vanskeligheder, fordi forholdene på stedet gjorde, at skibet bevægede sig for meget til, at denne adgang til skibet kunne anvendes på en sikker måde.

Den eksisterende åbning i skibets side viste sig at være for høj eller lav i forhold til kajanlæggene afhængigt af tidevandsforholdene og søens bevægelser. Derfor blev der i 2010 udført omfattende ændringer på konstruktionen i skibets styrbord side, således at passagererne har fået adgang til skibet via porte i styrbord side af skibet (figur 6).

Figur 5: RITAN i 2010
Kilde: Privat foto



Figur 6: Ombygning med nye adgangsforhold på RITAN
Kilde: DMAIB

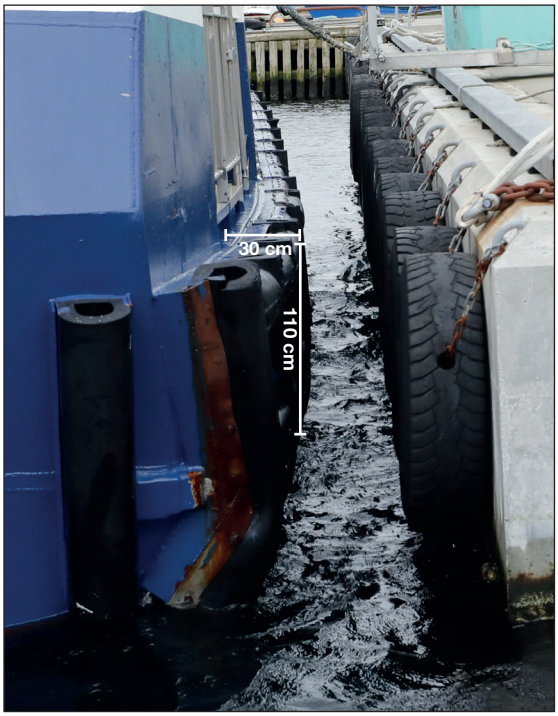
Figur 7: Ombygning med nye adgangsforhold på RITAN
Kilde: DMAIB.

På figur 7 ses portene fra søsiden. Portene blev konstrueret med platforme med låger på to niveauer, således at skibet kan overføre passagerer i forskellige tidevandsforhold på Svínoy og Fugloy. Hensigten var, at der ikke skulle være for stor niveauforskel mellem kajen og skibets dæk, når passagererne træder om bord eller forlader skibet. Der blev desuden monteret støttestolper, som passagererne kan holde fast i, når de skal om bord og i land.

Den nederste port er 88 cm. i bredden, og den øverste port er 94 cm. i bredden. Arealet af hver platform er ca. 1,5 m2. Det betyder, at der er plads til, at et besætningsmedlem, typisk styrmanden, kan stå på platformen og assistere passagererne, mens de går til og fra borde. Det er kun, når RITAN ligger langs kaj i Hvannasund, at falderebet bliver anvendt som adgangsvej til og fra skibet.

De første erfaringer med RITAN havde vist, at skibet kunne få alvorlige skader på skroget, når skibet lå langs kaj i Svínoy og Fugloy. Derfor blev der ved ombygningen i 2010 påsat fendere langs skibets sider i hele dets længde for at minimere skaderne på skibet, når det skal lægge til ved kajanlæggene på Svínoy og Fugloy, som ingen fendere har (figur 8).

Fenderne er ca. 30 cm. dybe, og den øvre kant er ca. 110 cm. fra havoverfladen. Det betyder, at når skibet ligger langs kaj i Kirkja, skal passagererne træde over en afstand på mindst 30 cm. for at komme ind på kajen eller om bord. Fendernes betydning for ombordstigningen og bjærgningen af overbordfaldne vil blive nærmere beskrevet i afsnittet om kajen i Kirkja.

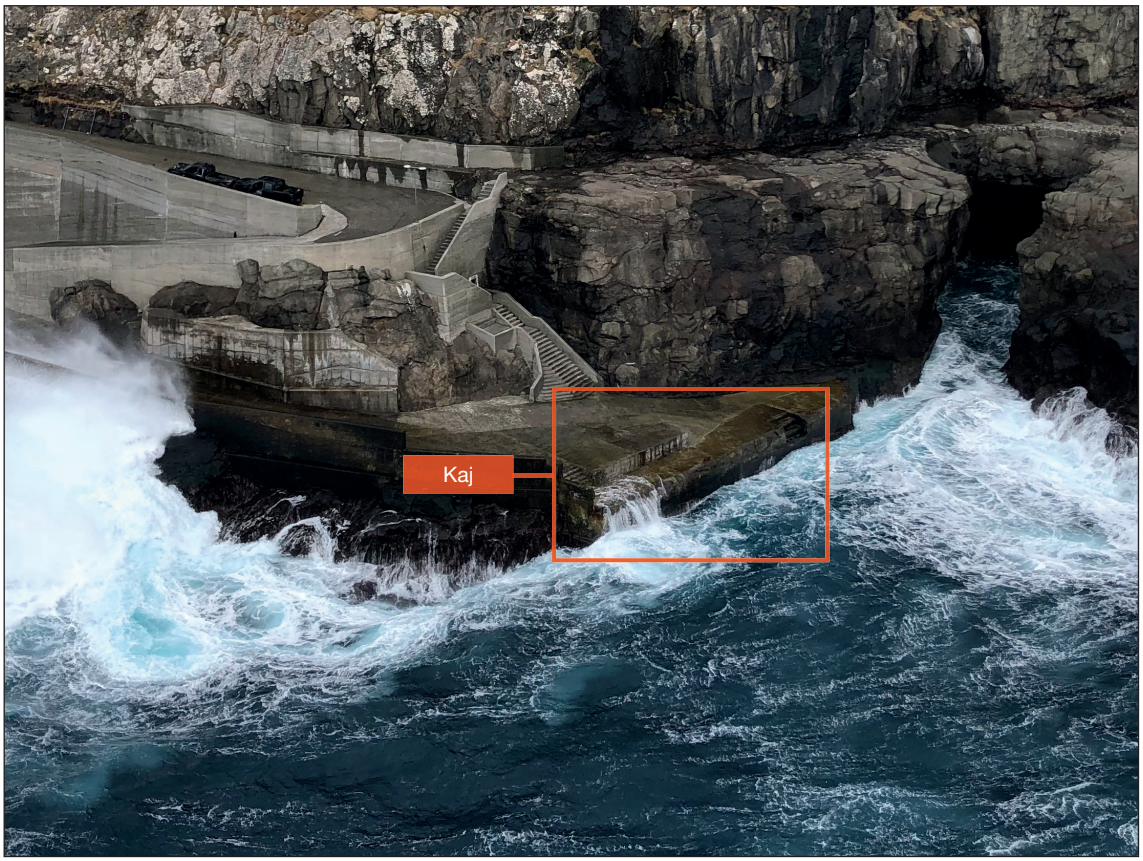


Figur 8: Nye fendere på RITAN
Kilde: DMAIB

Adgangsforhold på kajen i Kirkja

Kajen i Kirkja er lavet af beton og bærer præg af at have været udsat for slid og skader fra søen, fordi den er orienteret direkte ud mod havet uden beskyttelse fra en mole eller lignende (figur 9).

Det betyder, at der ikke kan monteres skridsikring, fendere, lys eller beredskabsmæssige installationer på kajen, f.eks. redningskrans, stige, bådshage mv. Det er derfor nødvendigt for RITAN at medbringe udstyr, som normalt findes på et kajområde. Derfor har RITAN fået monteret fendere og lys på dækket, og skibet leverer det beredskab, som er nødvendigt for at redde en person, som falder i havet. Derudover er RITAN blevet ombygget for at kunne levere sikre landgangsforhold.



Figur 9: Kaj i Kirkja
Kilde: Atlantic Airways

Nødberedskab ved overbordfald

Nødberedskab for overbordfald på RITAN

RITAN har et nødberedskab i tilfælde af, at en person falder over bord. Beredskabet består af tre elementer: 1) Udstyr til opsamling af personer fra havet, 2) En opgavebeskrivelse for hvert besætningsmedlem, 3) Periodiske øvelser, hvor en dukke bliver samlet op fra havet.

Til opsamling af personer fra havet er RITAN udstyret med en redningsbøjle (figur 10).

Redningsbøjlen består af en stage og en bøjle, hvor der er påsat en slynge med en line, som den overbordfaldne kan bringes om bord med. Stagen og bøjlen er ca. fire meter lang, afhængigt af længden på den stage, som er monteret på bøjlen. Anvendelsen af redningsbøjlen ses på figur 11.

Hensigten med denne type udstyr er, at bøjlen bliver ført uden om begge ben op til den overbordfaldnes armhuler (1-2). Derefter bliver slyngen frigivet og strammes til, ved at der hives i linen, som er fastgjort til slyngen (2-3). Personen kan derefter bringes om bord (3).

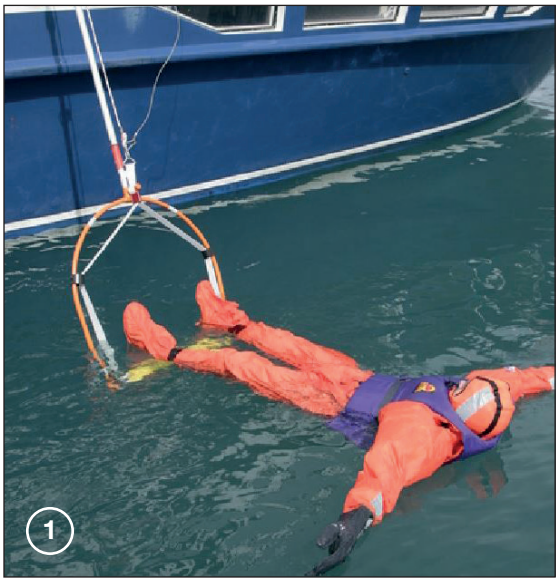
Afhængigt af skibets fribord, personens vægt og bevidsthedsniveau vil det være påkrævet, at personen bliver løftet op af vandet med en kran eller spil,

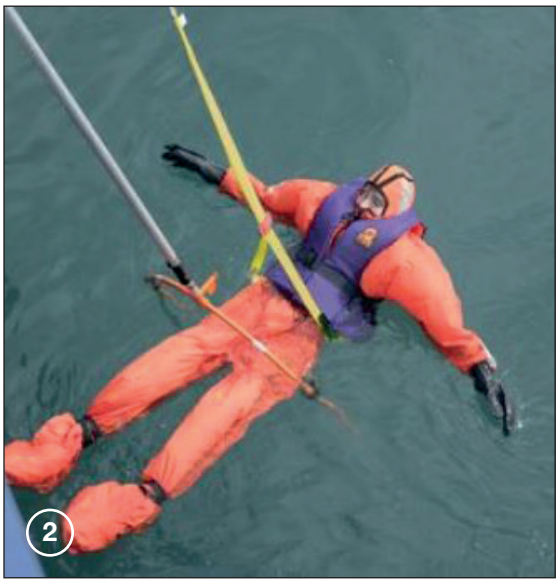
fordi det vil være for tungt for besætningen at hive en voksen person op langs skibssiden. Her skal det tages i betragtning, at linen på RITANS redningsbøjle var 9 mm. i diameter, hvilket vanskeliggjorde et solidt greb om linen.

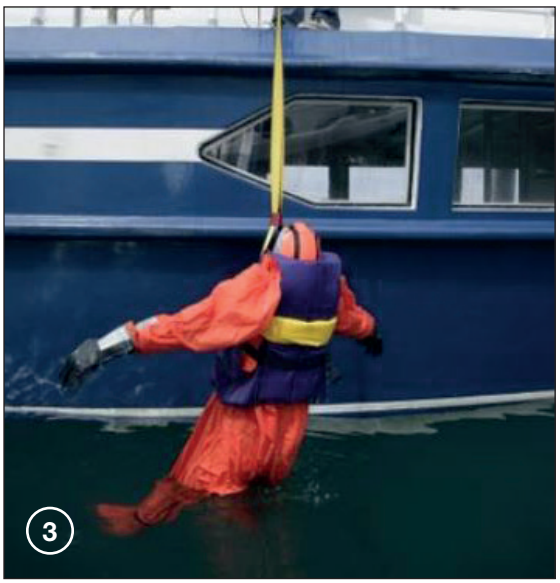
Som det fremgår af figur 11, fungerer redningsbøjlen kun, hvis personen i vandet ligger med benene i overfladen eller er i stand til selv at føre armene ind i bøjlen. En bevidstløs person liggende med brystet nedad med armene ud til siden og benene nede i vandet vil ikke umiddelbart kunne blive bragt om bord med redningsbøjlen.

På skibe med et fribord på to-tre meter vil det være påkrævet, at den overbordfaldne ligger langs skibets side, da det ellers ikke vil være muligt for besætningen at nå personen med redningsbøjlen.

Figur 10: Redningsbøjle på RITAN
Kilde: DMAIB

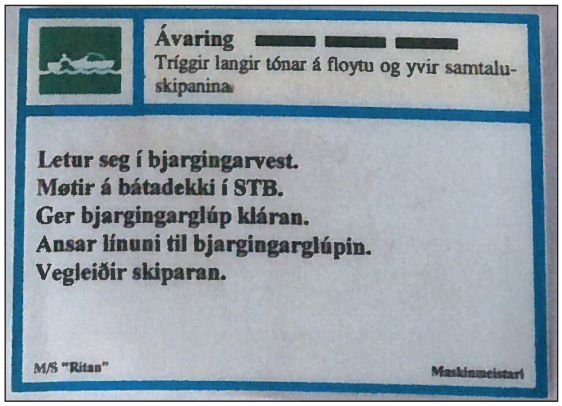




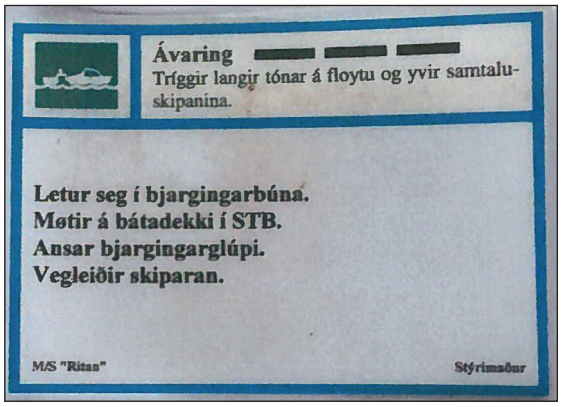


Figur 11: Anvendelse af redningsbøjlen
Kilde: Sula Bedriftsteneste

Figur 12a: Opgavekort - fører .
Kilde: Kort 82, Kort og Matrikelstyrelsen, 2010.



Figur 12b: Opgavekort - maskinmester
Kilde: Kort 82, Kort og Matrikelstyrelsen, 2010.



Figur 12c: Opgavekort styrmand.
Kilde: DMAIB

Besætningens opgavebeskrivelse i forbindelse med overbordfald er udarbejdet som et personligt kort, hvorpå besætningsmedlemmerne kan få en detaljeret oversigt over, hvilke opgaver de er tildelt (figur 12).

Overordnet beskrevet har skibets fører (figur 12a) ansvaret for koordinering af redningsindsatsen og kommunikationen med besætningen og omverdenen. Maskinmesteren (figur 12b) har til opgave at klargøre redningsudstyret, håndtere redningslinen og kommunikere med føreren. Styrmanden (figur 12c) har til opgave at håndtere redningsudstyret og kommunikere med føreren.

På RITAN bliver der afholdt ugentlige øvelser, hvor tildelingen af opgaverne bliver afprøvet ved brug af en dukke, som bliver kastet over bord for derefter at blive samlet op. Besætningen har ikke tidligere oplevet problemer med brugen af redningsbøjlen, men enkelte besætningsmedlemmer havde talt om, at det kunne blive tungt at trække en voksen person om bord.

Denne metode til bjærgning af overbordfaldne er almindeligvis anvendt på mindre skibe, der ikke er eller kan være udstyret med en mand-over-bord (MOB) båd.

Nødberedskab på kajen i Kirkja

Kajen i Kirkja har ikke et formaliseret nødberedskab, i den betydning at der ikke er en indøvet praksis for redning af personer, som falder i havet. Der er en redningskrans nær ved kajen, men der er ikke udstyr til at få en person op på kajen fra havet.

Der har i en årrække været overvejelser om, at kajen skal udstyres med en stige eller lignende, således at en person i havet kan hjælpe sig selv op. Der er dog en række praktiske hensyn, som vanskeliggør monteringen af en stige eller trappe, f.eks. at kajen er udsat for brydende sø, som vil ødelægge en stige, eller at stigen kan komme til at skade skibet, når det skal lægge til. Hvilken betydning beredskabet på kajen i Kirkja havde for ulykkens forløb, vil blive yderligere behandlet i afsnittet ”Analyse”.

Anduvning og passageroverførsel i Kirkja

Kajen i Kirkja er et kommunalt anliggende. Dvs. det er kommunen, som er ansvarlig for kajens indretning og tilstand. Der er dog et tæt samarbejde med rederiet i forbindelse med afviklingen af trafikken med passagerer og fragt til og fra kajen. Havnefogeden fungerer som et bindeled i forhold til kajen og skibet. Dvs. han rådgiver skibet om de lokale vejrforhold, assisterer med lastning og losning af fragt og assisterer passagerer, når de skal til og fra borde.

Rederiet har udarbejdet en beskrivelse af de havne, som rederiets forskellige skibe anløber. I beskrivelsen er havnene inddelt i tre grupper:

- A (meget sikkert)
- B (sikkert med begrænsninger)
- C (ydre øer)

Under gruppe C er RITANs egnethed i forhold til anduvning til havnene på Svínoy og Fugloy beskrevet. Beskrivelsen af havnene og skibet er indsat i et skema (figur 13).

Skemaet indeholder faktuelle oplysninger om skibet, ruten og havneforholdene. Derudover indeholder skemaet vurderinger af skibets anduvningsforhold og passagerernes adgangsforhold. Forholdene vurderes til at være vanskelige, uden at det eksplicit fremgår af skemaet, hvilket grundlag disse vurderinger er foretaget på. Det fremhæves, at adgangsforholdene er uegnede for bevægelseshæmmede personer og børn under syv år. Helikopter nævnes i en parentes, hvilket betyder, at børn og bevægelseshæmmede personer anbefales at rejse til øen med helikopter.

Denne vurdering af forholdene stemmer overens med de oplysninger, som Havarikommissionen har indsamlet fra forskellige kilder med et indgående kendskab til sejladsen til Kirkja. I det følgende vil skibets anduvningsforhold og passagerernes adgang til skibet blive beskrevet.

Anduvning i Kirkja

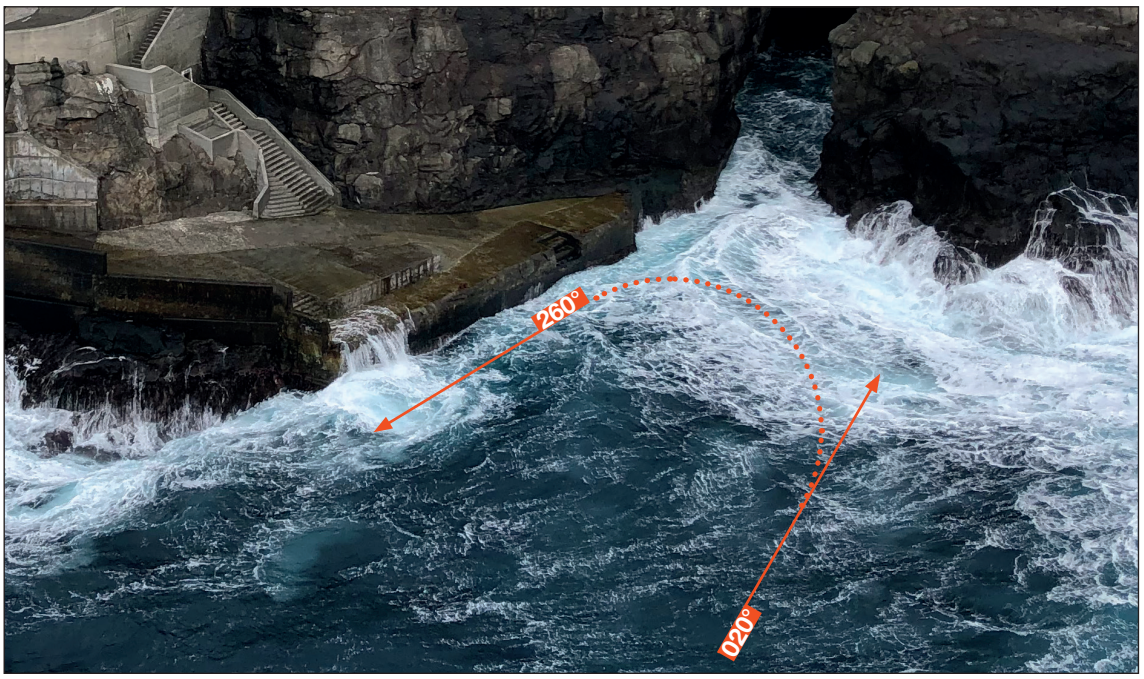
Før hver anduvning kontakter RITANs fører havnefogeden i Fugloy for at få opdaterede oplysninger om vejr og sø ved kajen i Kirkja. Typisk er det ikke vanskeligt for havnefogeden at vurdere, hvorvidt det er muligt at komme langs kaj, hvis vejrforholdene er meget gode eller meget dårlige. Det er ofte i grænsetilfældene, at det kan være vanskeligt at afgøre, hvorvidt det er muligt at overføre passagerer og last. Havnefogeden og skibets besætning har dog så meget erfaring med anløb til kajen i Kirkja, at der typisk ikke opstår tvivl om, hvorvidt vejr- og søforholdene er egnede til anduvning. Det er særligt strømforholdene og dønningerne, som kan gøre det vanskeligt at få skibet langs kaj på en så stabil måde, at passagerer og last kan overføres sikkert.

Metoden, som skiftende besætninger anvender til at bringe skibet langs kaj på, er et resultat af årtiers

Hvannasund – Svínoy (Eiði og Víkin) /Fugloy (Hattarvík og Kirkja)

Byggi ár	1971
Hægsta tal av ferðafólki	121 summar / 100 Vetur
Hægsta tal av persónbilum	1
Siglingartið	Hvannasund-Hattarvik um Svínoy: 55min
Túratal einvegis	3-4 ferðir dagliga
Hentleikar umborð	Nøktandi
Egnað til rørslutarnað fólk	Nei. Heldur ikki til børn undir 7 ár (tyrlan)
Atløguviðurskifti – havnir	Óhóskandi í Hattarvík, vánaligar umstøður á Kirkju, á Eiðinum og Víkini. Hvannasund er hóskandi.
Atløguviðurskifti - ferðafólk	Vánalig á øllum støðum. Trupult hjá rørslutarnaðum og smábørnum at sleppa umborð og í land.
Bíðiviðurskifti	Skýli í gerð í Hvannasund. Skýli á Eiðinum.
Farnaviðurskifti	Farmastøð í Klaksvík og Tyrlan
Avlýsingar vegna veður	Koma fyri
Avmarkingar	Ongin brimverja, beinleiðis út ímóti havinum. Svínoy, stórir steinar koma inn í havnina.

Figur 13: Udsnit af risikovurdering af RITANs havneanløb
Kilde: SSL/DMAIB.



Figur 14: Anduvning i Kirkja
Kilde: Atlantic Airways/DMAIB.

erfaringer med sejlads til Kirkja. Hvis skibet ankommer fra Svínoy eller Hvannasund anduver det kajen i Kirkja med en nord-nordøstlig kurs (020°), hvorefter skibet drejer hårdt til bagbord for at blive bragt langs kaj med stævnen orienteret i en vest-sydvestlig retning (260°) (figur 14). Derefter kan skibet efter behov bakkes ind langs kajen.

Når skibet er orienteret på den måde, kan skibet bruge thrusteren, hovedmotorerne og roret effektivt til at holde skibet langs kaj og kan hurtigt komme ud i åbent farvand, hvis strøm- og bølgeforholdene gør det vanskeligt at holde skibet langs kaj.

Flere af skibsførerne, som sejler på ruten, er særdeles erfarne med sejladsen både med det tidligere skib MÁSIN og med RITAN. Skibet er af nuværende og tidligere førere blevet beskrevet som værende velegnet til formålet, fordi det er manøvredygtigt og har tilstrækkeligt med maskinkraft til at kunne reagere hurtigt på de omskiftelige omstændigheder, der kan opstå, når passagerer skal stå af. Vurderingen af skibets manøvreegenskaber skal ses i forhold til det tidligere skib (MÁSIN), der af nogle besætningsmedlemmer blev beskrevet som mindre manøvredygtig langs kaj, fordi skibet ikke havde en thruster.

Der bliver ikke anvendt trosser til at holde skibet i position af primært tre årsager. For det første er skibet af en sådan størrelse, at pullerterne på kajen ikke vil kunne holde til de kræfter, de vil blive påvirket med, når skibet bevæger sig i søen. For det andet kan der opstå en farlig situation, hvis trosserne bliver revet over med det resultat, at de svirper ind over skibet. For det tredje vil en fastgørelse af skibet vanskeliggøre en hurtig afgang fra kajen, hvis det viser sig at være nødvendigt. Det skal i den sammenhæng påpeges, at trosser og spring kun har til formål at holde skibet ind til kajen og i position på det horisontale plan. Trosser og spring vil derfor ikke kunne hindre skibets vertikale bevægelser. Afhængigt af strøm- og bølgeforhold kan RITAN bevæge sig 0-2 meter vertikalt, dvs. op til ca. én meter over og under kajkanten. Det er variationen i både skibets vertikale og horisontale bevægelser, som er en udfordring i forhold til at bringe fragt og passagerer sikkert til og fra skibet.

Af- og ombordstigning

Af- og ombordstigning i Kirkja sker almindeligvis ved at passageren rækker ud efter støttestolpen, som befinder sig i højre side af åbningen, og dernæst træder over på platformen eller i land. Afstanden, som passageren skal træde over, er ca. 60 cm, hvis skibet ligger stabilt langs kaj (figur 15).

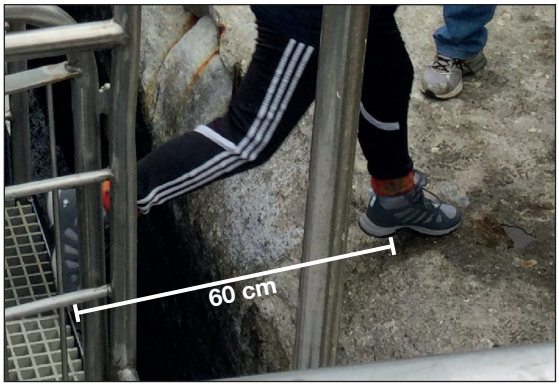
Det er fendernes dybde og den slitage, som kajen har været udsat for, der udgør afstanden. Denne afstand betyder, at passagerens balance vil være forskudt fremad, når passageren træder af eller på skibet. Denne forskydning af balancen bevirker, at det ikke er muligt at fortryde af- eller ombordstigningen.

Adgangsforholdene kan være vanskelige, fordi skibet sjældent ligger stabilt langs kajen. Det er især vanskeligt, hvis skibet bevæger sig i søen på en sådan måde, at det bevæger sig vertikalt og sidelæns samtidigt, og skibet derved bevæger sig i en

cirkulær bevægelse, som illustreret på figur 16. I sådanne situationer kræves det af passagererne, at de har en sans for timing af, hvornår det vil være det rigtige tidspunkt at træde ind på platformen eller træde ind på kajen. Hvis passagererne skal om bord, er det nødvendigt, at de venter, indtil skibet er i en opadgående bevægelse. Ellers kan passagererne risikere at komme til skade de ved at falde ned på skibets platform. Når passagererne skal i land, er det mest hensigtsmæssigt at vente, til skibet er i en nedadgående bevægelse. Ellers vil passagererne falde ned på kajen.

I Kirkja sker overførslen mellem skib og kaj på forskellige måder, afhængigt af hvem der skal om bord. Generelt kan passagererne opdeles i to grupper: Personer, som jævnligt rejser med RITAN, f.eks. personer bosiddende på Fugloy, og personer, som ikke er vant til at stige af og om bord på RITAN i Kirkja, f.eks. turister.

De personer, som er vant til rejsen til og fra Kirkja, kender til forholdene og behøver derfor ikke assistance fra besætningen til at komme i land eller om bord. Dvs. de sørger selv for at vælge det tidspunkt, hvor det er bedst at gå om bord eller fra bor-de. Turister eller lejlighedsbesøgende er derimod afhængige af assistance fra besætningen på RITAN til at komme sikkert i land eller om bord. For disse passagerer er det især samarbejdet mellem styrmanden, som står på skibets platform, og havnefogeden på kajen, som er afgørende for, at passagererne bliver sikkert overført mellem skib og kaj.



Figur 15: Afstand mellem skib og kaj
Kilde: Privatfoto/DMAIB

Udfordringen for styrmanden og havnefogeden er, at skibets vertikale og sideværts bevægelser gør det nødvendigt, at timingen ved af- og om-bordstigning er helt rigtig.

Ifølge rederiets vurdering af anduvningsforholdene i Kirkja er det ikke hensigtsmæssigt for mindre børn og bevægelseshæmmede personer at rejse med skib til Fugloy. I praksis har det vist sig, at denne henstilling er svær at efterleve. Det skyldes primært, at adgangsforholdene er meget varierende. Om sommeren, hvor der er flest turister, kan skibet til tider ligge helt stabilt langs kaj, og det er derfor ikke vanskeligt at overføre mindre børn til og fra skibet. Derudover har besætningen oparbejdet en teknik og en erfaring, der gør det muligt at overføre voksne og børn under de mere vanskelige forhold, hvor skibet bevæger sig i søen.

Figur 16: Måden som RITAN bevæger sig på langs kaj i Kirkja. Billedet er fra Hvannasund.
Kilde: DMAIB

Dødsfaldet

Når en person falder i havet, bliver kroppen udsat for ydre påvirkninger, som kan være livstruende. Det er i denne sammenhæng afgørende, at personen befinder sig i en uventet situation, der medfører en psykisk og fysisk belastning, som tilsammen eller hver især kan lede til choktilstand alene på grund af den fysiologiske påvirkning fra den hurtige nedsænkning i vand. De fleste mennesker vil ved en pludselig ned-sænkning i koldt vand (<15°C) opleve kuldechok inden for de første 0-3 minutter efter nedsænkningen. Kuldechok er en fysiologisk reaktion på en pludselig og kraftig nedkøling af huden, som påvirker respirationen (åndedrættet) og kredsløbet.

- *Respiration:*

Kuldechokket medfører ukontrollabel hyperventilering, hvor både volumen af luftmængden pr. vejrtrækning og hyppigheden af vejtrækningerne forøges kraftigt. Det betyder, at en person, som oplever kuldechok, vil være ude af stand til at holde vejret, hvis hovedet kommer under vand. Får man hovedet under vand i denne situation, er der risiko for øjeblikkelig drukning. Drukningen kan enten ske ved, at der indåndes vand, eller ved at muskulatu-ren omkring strubehovedet reflektorisk kramper for at holde vandet ude, men dermed også lukker for ilttilførslen. I begge tilfælde betyder drukningen, at personen bliver udsat for iltmangel.

- *Kredsløb:*

Kuldechokket medfører en kraftig forøgelse af blodtryk og hjerterytmens hastighed. Dette kan føre til en overbelastning af hjertet eller en forstyrrelse af hjerterytmen, som begge kan medføre hjertestop. Såfremt personen har en kredsløbs- eller hjerte-kar-sygdom, kan kuldechokket derfor være akut livstruende.

Vandtemperaturen var på ulykkestidspunktet ca. 7°C. Passageren var på ulykkestidspunktet iklædt almindeligt tøj efter vejrforholdene, hvilket ikke har kunnet forhindre, at hele kroppen øjeblikkeligt har været eksponeret for det kolde vand. Dermed var forudsætningerne for kuldechok til stede. De få minutter, som gik, fra passageren faldt i havet, til han mistede bevidstheden og endeligt fik hjertestop, kan indikere, at passageren har været udsat for et kuldechok, som har medført iltmangel pga. vand i luftvejene og/eller en belastning af kredsløbet, som har medført bevidstløshed og hjertestop.

Ud over den fysiologiske påvirkning, som et kuldechok kan afstedkomme, kan passageren også være blevet mentalt påvirket af den pludseligt opståede faresituation. Når der opstår en faresituation, påvirkes personens kognition, syn og motorik. Det påvirker opfattelsen af omverdenen, beslutningstagen og det at foretage rationelle beslutninger. Det gør det vanskeligt eller umuligt at foretage ellers simple beslutninger og handlinger.

Denne tilstand må være indtrådt hurtigt, fordi besætningen kunne ikke komme i kontakt med passageren under redningen. Den overbordfaldne var derved ikke i stand til at bidrage til sin egen redning på noget tidspunkt efter at være faldet i havet.

Analyse

I det følgende afsnit vil hændelsesforløb og undersøgelsesdata blive fortolket med henblik på at forklare, hvilke omstændigheder som førte til at passageren faldt mellem skib og kaj og omkom, samt hvilke forhold som vanskeliggjorde bjærgningen.

Fald mellem skib og kaj

Passageren rejste jævnligt mellem Hvannasund og Kirkja med RITAN og havde derfor ikke behov for assistance fra havnefogeden og styrmanden til at træde om bord. Både havnefogeden og skibets besætning kendte passageren og havde derfor tiltro til, at han var i stand til at bringe sig selv sikkert om bord. Vejret var ikke usædvanligt for årstiden, og skibets bevægelser blev ikke anset for at være vanskelige. Det var med andre ord en almindelig dag for passageren og besætningen på RITAN.

På dagen for ulykken forsøgte passageren at træde om bord på skibet på et tidspunkt, hvor skibet bevægede sig ned og udad i én pludselig bevægelse. Efter passageren havde taget et skridt ud over kajkanten, blev passagerens balance forskudt fremad på en måde, så passageren ikke kunne træde tilbage igen, efter skibet havde bevæget sig ud fra kajen.

Havnefogeden var straks klar over, at passagerens timing var forkert og nåede derfor at gribe fat i passageren, men kunne ikke holde ham. Derefter faldt passageren i havet. At passageren trådte om bord på RITAN på et forkert tidspunkt i forhold til skibets bevægelser tydeliggjorde, at timingen for ombordstigningen var afgørende for ulykkens opståen.

Der er flere forhold, der kan have haft indvirkning på passagerens vurdering af timingen, såsom træthed, mangel på søvn og påvirkning af alkohol. At en eller flere af disse forhold kan have haft indflydelse på passagerens timing demonstrerer, hvor lille en margin, der er mellem at komme sikkert om bord og falde i havet. Derudover demonstrerer forudsætningen om, at passagererne ikke må være bevægelseshæmmede eller være børn, hvilken risiko der er forbundet med ombordstigningen på RITAN i Kirkja. Det har den overordnede betydning, at passagerer i Kirkja i højere grad skal varetage deres egen sikkerhed i forhold til andre passagerskibe, hvor sikkerheden er tilvejebragt ved at have et stabilt faldereb og en kaj, hvor skibet ligger stabilt.

At denne type ulykke ikke er sket før, kan tilskrives besætningens og havnefogedens erfaring i at assistere passagerer sikkert til og fra skibet. Konkret sørger besætningen og havnefogeden for, at timingen er helt rigtig. De personer, som er vant til at komme på og af skibet, sørger selv for at vælge det rigtige tidspunkt, og hvis de af den ene eller anden årsag ikke er årvågne, er de i større fare for at falde mellem skibet og kajen end passagerer, som ikke har kendskab til forholdene.

Dødsfaldet

Passageren rejste jævnligt mellem Hvannasund og Passageren omkom af kuldechokkets påvirkning af hans respiration og kredsløb, hvilket fik ham til at miste bevidstheden kort efter at være faldet i havet. At der gik få minutter, fra han befandt sig i havet, til han mistede bevidstheden, viser, at det ikke er givet, at personer, som falder i havet, kan hjælpe sig selv til redning. Efter passageren blev bragt om bord på RITAN, gav besætningen ham førstehjælp både manuelt og ved brug af skibets hjertestarter. Det lykkedes dog ikke at genoplive passageren.

Andre ulykker, som Havarikommissionen har undersøgt, har påvist, at personer, som falder over bord fra skibe, ofte omkommer inden for få minutter, uden at de kan bidrage væsentligt til deres egen redning ved f.eks. at svømme, klatre op ad lejdere eller gribe ud efter bådshager. Det er her afgørende, at personerne var uforberedte på faldet og falder på en ukontrolleret måde, hvor kroppen bliver udsat for et chok, der ikke alene medfører en fysiologisk påvirkning, men også påvirker personens evne til at tage beslutninger og handle.

Passageren var iført en rygsæk, som blev siddende på, indtil han blev bragt om bord på RITAN. Almindeligvis bliver passagerer instrueret i at tage deres rygsække af, før de stiger af og på skibet, men fordi passageren var kendt af besætningen og var særdeles rutineret i at stige om bord, havde han frihed til at agere på egen hånd. Rygsækken spillede ikke en rolle i overbordfaldet, men havde en afgørende betydning for bjærgningen af passageren fra havet, fordi skulderstropperne gav besætningen mulighed for at hægte en krog fast i tasken og trække ham ind til skibssiden og løfte ham om bord. Rygsækken gav passageren opdrift i nogen tid, fordi den var lukket og var vejrtæt, men fordi opdriften sad på ryggen, blev passagerens overkrop trykket fremover, og det gjorde det vanskeligt for passageren at holde hovedet oppe af vandet.

Bjærgning af passageren

Efter passageren var faldet i havet, reagerede RITANs fører straks ved at manøvrere skibet ud fra kajen ved at dreje bagbord og sejle agterover. På den måde kom skibets agterende ud fra kajen og fri af passageren, men det betød også, at skruevandet fik passageren til at drive langs kajen og væk fra skibet.

Der opstod nu tre udfordringer for besætningen:
1) At få passageren tæt nok på skibet, til at de kunne nå ham, 2) At fastgøre ham, så han kunne bjærges, 3) At løfte ham op af havet.

Fordi passageren drev langs kajkanten og ud mod klipperne ved kajen, skulle skibet bringes i position til at få passageren så tæt på skibets styrbord side som muligt. Her var platformen placeret og fribordet lavt nok til, at han kunne bringes om bord. Derudover var skibets fører placeret ved styrbord manøvrepult, og han havde derfra overblik over situationen. Det lykkedes for RITANs fører at manøvrere skibet så tæt på passageren, at besætningen kunne nå ham med redningsbøjlen og en bådshage.

Stangen på redningsbøjlen var lang nok til, at besætningen kunne nå passageren, men efter han havde mistet bevidstheden, kunne han ikke bringes ind i bøjlen, fordi han lå bevidstløs med kroppen bøjet fremover og ansigtet under vand. Benene var under havets overflade, og redningsbøjlen kunne derfor ikke føres over benene og op til armhulerne. Passagerens arme lå ud til siden, og redningsbøjlen kunne derfor ikke trækkes over hovedet og skuldrene. Konklusionen var, at redningsbøjlen ikke kunne bruges.

Besætningens forsøg på at redde passageren med redningsbøjlen slog fejl, fordi den som tidligere beskrevet er designet til brug for redning af personer, som er ved bevidsthed, og som er i stand til at hjælpe med at redde sig selv. Besætningen improviserede og tog en bådshage, som de kunne bruge til at få fat i rygsækkens skulderstrop. På den måde fik de trukket ham ind til skibssiden.

Der er tre årsager til, at det var vanskeligt at få bjærget passageren. For det første var passageren tung at løfte op af vandet, fordi han var kraftig af bygning, og hans taske og jakke var fyldt med vand. For det andet var der over én meter til havoverfladen, hvilket gjorde det vanskeligt at nå ham. For det tredje udgjorde fenderne på skibets side et udhæng, som passageren skulle trækkes op- og udover.

Med en samlet indsats lykkedes det besætningen, havnefogeden og en anden passager at trække passageren op på platformen i styrbord side. Det lykkedes, fordi én trak i bådshagen, én trak i en strop, som var viklet om passagerens håndled, og én strakte sig langt ud over skibssiden og fik fat i hans bukser. På trods af at pladsen på platformen var trang (1,5 m^2), fik besætningen passageren op på platformen, og derfra bar de ham op på dækket, hvor han kunne modtage førstehjælp.

Da det stod klart, at redningsbøjlen ikke kunne anvendes, måtte besætningen finde en anden løsning til at få passageren op af havet. Den løsning baserede sig på, at havnefogeden og den passager, som allerede var om bord, kunne assistere besæt-ningen. Med deres hjælp gik der ca. fem minutter, fra passageren faldt i havet, til han blev bragt op på RITAN. Det var ikke på noget tidspunkt relevant for de involverede, at passageren skulle reddes fra kajen, hvilket understreger RITANs rolle i at redde personer, som falder i havet fra kajen.

Havarikommissionen er bekendt med, at der har været drøftelser mellem rederiet og andre parter om, hvorvidt kajen skal udstyres med en lejder, så personer, der falder i vandet, kan redde sig selv op. Det er dog Havarikommissionens vurdering, at en sådan lejder ikke havde gjort en forskel i denne situation, fordi personen, som faldt i havet, ikke havde mulighed for at redde sig selv.

Konklusion

Den 11. marts 2018 omkom en passager efter at være faldet i havet mellem kaj og skib i Kirkja. Undersøgelsen har fokuseret på tre forhold: Hvilke omstændigheder, der medførte, at passageren faldt i havet, hvorfor passageren i havet omkom og endeligt hvilke forhold, der vanskeliggjorde bjærgningen af passageren.

Undersøgelsen har vist, at overførsel af personer mellem RITAN og kajen i Kirkja er en proces, som almindeligvis foregår problemfrit og uden alvorlige hændelser, selvom der blandt passagerer og besætning kan være en grundlæggende opfattelse af, at adgangsforholdene til og fra skibet kan være forbundet med fare, hvis overførslen ikke bliver gjort helt rigtigt. Det er især tydeligt på de tidspunkter, hvor skibet bevæger sig voldsomt i søen langs kajen. Disse vanskelige forhold har over tid gjort besætningen og havnefogeden særdeles kompetente til at overføre passagerer sikkert mellem skib og kaj. Kompetencen består i, at de er i stand til at vælge det helt rigtige tidspunkt for, hvornår passageren skal træde i land eller om bord i forhold til skibets bevægelser. De passagerer, som ikke kender forholdene, er derfor helt og holdent afhængige af andres viden. De passagerer, som kender forholdene, sørger selv for at bringe sig sikkert om bord og i land.

På ulykkesdagen skulle en passager, som var vant til turen, selv afgøre, hvornår det var det bedste tidspunkt at træde om bord på RITAN. Pga. af en nedsat evne til at vurdere timingen af det rigtige tidspunkt trådte passageren ud på skibet, mens det bevægede sig pludseligt ned- og udad, og han faldt i havet.

Da passageren faldt ned i det kolde vand, blev han udsat for et kuldechok, som påvirkede hans respiration og kredsløb i en sådan grad, at han mistede bevidstheden og druknede inden for få minutter. Han var på intet tidspunkt i stand til at bidrage til sin egen redning ved f.eks. at svømme, trække sig op af vandet eller bringe sig selv ind i skibets redningsbøjle.

På trods af at besætningen og havnefogeden ikke kunne anvende skibets beredskab til redning af overbordfaldne, lykkedes det dem at handle på en sådan måde, at de fik passageren om bord efter ca. fem minutter. Årsagen, til at skibets planlagte beredskab ikke fungerede, er, at udstyret er beregnet til redning af personer, som er ved bevidsthed og kan bidrage til deres egen redning. Det kunne konstateres, at det antal personer, som besætningen bestod af, ikke kunne udføre bjærgningen alene. Bjærgningen skete som en samlet indsats af besætningen, havnefogeden og en passager.

Adgangsforholdene ved Kirkja er løbende blevet vurderet af de involverede parter, og denne ulykke vil give anledning til nye overvejelser. Det har dog vist sig vanskeligt at finde en løsning på det grundlæggende problem, at kajen ligger direkte ud til Atlanterhavet, så kajen er udsat for dønning og urolig sø. Disse forhold gør, at skibet ikke kan ligge stabilt langs kaj og anvende et traditionelt faldereb.

Uagtet at RITAN blev ombygget til forholdene for at give passagererne mere trygge adgangsforhold, har undersøgelsen vist, at i fraværet af et faldereb er det besætningen, som skal håndtere den enkelte passagers sikre adgang til og fra skibet. Idet besætningen og havnefogeden har oparbejdet særlige færdigheder i at manøvrere skibet og få passagerer sikkert til og fra skibet, bliver en praksis mulig, som ikke er mulig for andre. Disse færdigheder kan over tid skjule, hvor risikofyldt det er at sejle passagerer til og fra Kirkja. Især når vejr- og søforholdene bliver vanskelige, og besætningen og havnefogeden på trods af vejrforholdene får det til at lykkedes.

For udenforstående bliver opfattelsen af risikoforholdene ofte vurderet på baggrund af, hvor mange ulykker der tidligere er sket, men den måde at tænke risiko på skjuler den fine balancegang mellem det sikre og usikre, som besætningen håndterer til daglig. I fraværet af ulykker vurderes forholdene at være sikre, men besætningen ved, at det er små marginaler, som afgør, hvorvidt overførslen af passagerer går godt – især når sø- og vejrforholdene ikke er ideelle. Ulykken den 11. marts 2018 tydeliggjorde for udenforstående, hvor stor risikoen kan være.

Tiltag

Den Maritime Havarikommissionen har efter undersøgelsens afslutning haft en dialog med Strandfaraskip Landsins og Sjóvinnustýrið om rapportens konklusion.

Strandfaraskib Landsins meddelt havarikommissionen følgende:

”SSL umhugsar í løtuni at menna eina skipan umborð á Rituni við einum bummi og einum spæli soleiðis at ein persónur kann hivast umborð í staðin fyri sum í dag har tað verður drigið við hondkraft. Hetta verður gjørt tá Ritan fer í dokk fyrst í september. Ritan hevur tann sokallaða glúpin, men hann er ikki til so stóra hjálp tá persónurin er lívleysur. Higartil hevur bert ein bátshaki verði tøkur til at krøkja eftir persóni íð liggur í sjónum. Hetta kann nok betrast við at bátshakar vera strategisk placeraðir og ikki vera nýttir til annað enn bjarging. Eisini verður kannað um tað finnast onnur systemir til at fáa lyftirreim um lívleysar persónar.

SSL vil eisini gera eina vegleiðing til ferðandi til útoyggj um vandan við at ferðast til útoyggj og upplýsa um avbjóðingarnar við at koma til og frá skipi og hvussu tann ferðadi eigur at fyrihalda seg. SSL vil eisini endurskoða váðametingina fyri Fugloy og Svínoy.

SSL vil tilmæla Fugloyar Kommunu, at bøta um atløguplássini tí teir uttastu 50 cm eru ógviliga slitnir og nógv brot eru í kaikantinum. Eisini vil SSL tilmæla Fugloyar kommunu at skipa trygdarútgerðina á landi soleiðis, at trygdarútgerðiner er á einum vogni/containara, sum kann hongjast uppí SSL bilin á staðnum soleiðis at sama útgerðin kann flytast millum báðar havnirnar ella alternativt, at kommunan monterar útgerðina uppá SSL bilin. Hetta sama vil SSL eisini tilmæla Klaksvíkar Kommunu at gera í Svínoy”.

Sjóvinnustýrið har meddelt havarikommissionen følgende:

”Sjóvinnustýrið vil kræve, at den nye risikovurdering som SSL vil udarbejde også indeholder klare operationelle begrænsninger med hensyn til, hvornår der sejles til Fugloy og Svínoy.

Sjóvinnustýrið vil have et skærpet tilsyn for at sikre sig, at alle tiltag bliver implementeret ombord på Ritan”.

Appendix

SKIBSDATA

Navn:	RITAN
Skibstype:	Passagerskib
Nationalitet:	Færøerne
Hjemsted:	Tórshavn
Kaldesignal:	XPWI
Byggeår:	1971
Byggeværft/nr.:	BarkmK. Hakvoort N.V. 71/132
Klassifikationsselskab:	DNV-GL
Længde overalt:	23,55 m
Bredde overalt:	6,9 m
Bruttotonnage:	80,80
Maksimal dybgang:	4,35
Fremdrivningseffekt:	2x562 kW
Skrogmateriale:	Stål
Skrogtype:	Enkeltskrog

SEJLADSDATA

Afgangshavn:	Hvannasund, Færøerne
Ankomsthavn:	Kirkja, Færøerne
Sejladstype:	Indenrigs passagersejlads
Bemanding:	3
Lods om bord:	Nej
Antal passagerer:	1

VEJRDATA

Vind – retning og hastighed:	Øst-nordøst 10-15 m/s
Bølgehøjde:	Ukendt
Sigtbarhed:	God
Lysforhold:	Dagslys
Strømretning:	Vestgående

OPLYSNINGER OM ULYKKEN

Ulykkens type:	Ulykke med passager
IMO-klassifikation:	Meget alvorlig
Dato og tidspunkt:	11. marts 2018 klokken 14.00
Sted for ulykken:	Langs kaj ved Kirkja, Færøerne
Position	62°18’60” N 006°18’50”
Skibsdrift og rejseafsnit:	Langs kaj
Plads ombord:	Vejrdæk
Menneskelige faktorer:	Ja
Konsekvenser:	En passager omkom

ASSISTANCE FRA MYNDIGHEDER PÅ LAND OG ALARMBEREDSKAB

Hvem var involveret:	Atlantic Airways
Anvendte midler:	En helikopter til sygetransport
Reaktionstid:	15 minutter
Trufne foranstaltninger:	Den overbordfaldne blev bragt til hospital i Tórshavn
Resultater:	Den overbordfaldne blev erklæret død på hospitalet

OPLYSNINGER OM RELEVANTE BESÆTNINGSMEDLEMMER

Fører:	39 år. Kystfører (STCW re. II/3). Har været til søs siden 1998 og har sejlet på ruten siden 2006. Først med MÁSIN og siden 2010 med RITAN.
Styrmand:	68 år. Sættefører (STCW reg. II/1). Har været til søs hele sit voksne liv og har sejlet på ruten i et halvt års tid.
Maskinmester:	65 år. Maskinist af 1. grad (STCW reg. III/1). Har været til søs hele sit voksne liv og har sejlet på ruten i tre år.
Havnefoged:	65 år. Har været til søs hele sit voksne liv. Har været fører på ruten i perioden 2001-2009. Har været havnefoged i over et år.