

Protector
Kay Fiskers Plads 9, 3 sal
2300 KBH S
Att. Muhammet Yilmaz.

Vores ref: 143854
Dato: 18.09.2023
Dok. navn: Molslinjen.

INDLEDENDE RAPPORT

Dato for sagsoverdragelse: 13.07.23

Dato for 1. besøg: 09.08.23

Dato for vor henvendelse: 13.07.23

SKADE NR: 1401498
POLICE NR: 403952-8.1
FORSIKRINGSMÆGLER: Aon Denmark A/S.
FORSIKRINGSTAGER: Molslinjen A/S
Færgevej 7A
8000 Aarhus.
SKADESTED: Nordby Havn (færge)
Fanø.
FORRETNINGSOMRÅDE: Færgedrift.
MOMSSTATUS: Molslinjen A/S er momsregistreret.
SKAEDATO: 08.07.2023.
SKADETYPE/ÅRSAG: Tilkørselsrampe kollapse.
POLICEFORHOLD: Type: Maskinkasko
Selvrisiko: Kr. 25.000, -
REGRESMULIGHED: Bør evt. undersøges nærmere, se nedenfor.

OMSTÆNDIGHEDER:

D. 9. august 2023 besøgte jeg Molslinjen A/S i Esbjerg/Fanø. Dette i forbindelse med en hændelse der udspillede sig den 8. juli 2023. På angivne dato kollapsede tilkørselsrampen (efterfølgende benævnt klappen).

Klappen kollapsede som følge af at et ledøje på en cylinder åbnede sig hvorefter at klappen vred sig. Grundet de momentant store kræfter klappen blev udsat for, blev cylinderen i den anden side vredet i stykker.

Konstruktionen/klappen er bygget op således at landsiden er fast forankret i to store omdrejningspunkter og for at kunne løfte klappen er der monteret to cylindre længere ude mod vand siden. (Disse kan løfte klappen henholdsvis op og i). Når færgen ankommer sænkes klappen ned og låser sig fast i og hviler på færgen. I denne position er cylindrene totalt aflastede og hele vægten bæres af henholdsvis færgen og landsiden.

Lige før færgen sejler løftes klappen og vægten af klappen bæres nu dels af landsiden, men også af cylindrene. Det var i denne position at et led-øje på cylinderen åbnede sig og forårsagede at klappen vred sig løs i den ene side. Grundet de momentant store kræfter konstruktionen blev udsat for vred klappen ligeledes den anden cylinder i stykker.

Som fortalt af Thomas Kleis Jensen [Cheif Engineer, Molslinjen] og som også kan iagttages på den video der blev optaget så forårsagede kollapset af først den ene cylinder og derefter ødelæggelsen af den anden cylinder at klappen faldt i vandet. Et stort arbejde pågik dels med at få to cylindre klar til drift, og dels arbejdet med at få klappen hevet op af vandet og fastgjort i en position, hvor reparation og fastgørelse af cylindre kunne foregå. Dette mens at køen for at komme til fastlandet var stor.

Hvad forårsagede havariet?

Ved besigtigelsen var der ingen tvivl om, heller ikke hos Molslinjens at det led-øjet der åbnede sig, åbnede sig som følge af et træthedsbrud/udmattelsesbrud, det vil sige noget der er sket over en lang tidsperiode. Billede 4 og 5 bagerst i rapporten viser ganske tydeligt at kun en lille del af det lastbærende areal af led-øjet var "friskt".

Langt hovedparten af arealet har gennem længere tid haft en revne der har vokset sig større, for til sidst at have så lidt bæreevne at led-øjet svigtede.

Den cylinder/ledøjet der har svigtet må klart placeres i kategorien slidt og ælde, nedbrydning gennem en længere tidsperiode. Der er dog intet der tyder på at cylinderen i den anden side af klappen har været i dårlig stand. Denne cylinder blev udsat for en ukontrolleret hård behandling/rå vold da den anden side kollapsede.

AVN hydraulik har efterfølgende eftersat anlægget og har ikke kunne pege på at anlægget skulle være indstillet forkert, men er fremkommer med nogle forslag til hvordan belastningen af anlægget reduceres. [Bilag 1].

Anbefalingerne skal ses i lys af at der i 2007 ligeledes var en hændelse hvor et ledøje åbnede sig. Denne hændelse beskrives dog som et tilfælde hvor systemet var indstillet forkert og kræfterne fra en ombordkørende lastbil blev optaget i cylindrene. På daværende tidspunkt blev det opdaget med det samme og udskiftning af cylinderen foregik ukompliceret.

Kunne Molslinjen have handlet anderledes?

Molslinjen har handlet i forhold til de anbefalinger de har fået fra leverandøren af anlægget. Helt konkret i forhold til cylindre at disse dagligt visuelt inspiceres for lækage mm. samt mere grundig inspektion en gang om året. Hver 10ende år uagtet stand at foretage udskiftning af cylindrene. Ovenstående anses opfyldt af Molslinjen og anbefalingerne fra leverandøren må generelt anses for anbefalinger der normalt er tilstrækkelige. (Bemærk i den forbindelse at cylindrene ikke bærer klappen når der hverken bil og eller persontransport på klappen. Kollapset har altså ikke medført fare for personer).

SKADEOMFANG:

Skadeårsag:

Træthed/udmattelsesbrud i det ene ledøje forårsager at klappen momentant udsættes for store kræfter og cylinder/ledøje i modsatte side rykkes i stykker. Hvorved klap falder i vandet.

Skadeomfang:

Cylinderarrangement i modsatte side rives i stykker og klap falder i vandet. Stort "redningsarbejde" med dykkere, kran mm. iværksat for at få klappen op af vandet igen.

POLICENS DÆKNINGSOMFANG:

Policen er en maskinkasko med policenummer 403952-8.1. Selvrisko udgør kr. 25.000, - pr. dækningsberettiget skade.

Det er min opfattelse at Molslinjen ikke har gjort sig skyldig i forsømmelser af nogen art.

I forhold til skaden så er der en initerende del hvor et ledøje svigter som følge af et udmattelsesbrud. Sekundært følger at ledøje nr. 2 svigter og som følge af dette svigt flader klappen i vandet.

Det er min opfattelse at primærskaden ikke er dækket idet et udmattelsesbrud sidestilles med en gradvis forringelse, altså en skade der opstår over en tidsperiode og ikke på et tidspunkt. (Se pkt. 5.10.16, samt underpunkter til dette).

Sekundær skaden derimod opstår på et tidspunkt hvor cylinder nr. 2 svigter som følge af "rå vold" / en momentan stor skævvridende kraft der rykker cylinderarrangementet i stykker som følge af at cylinder nr. 1 svigtede. Jeg anser følgeskaden som værende dækket.

REGRESMULIGHED/ANSVAR:

Hændelsen anses for at være indtrådt som følge af træthedsbrud i et ledøje siddende på en cylinder.

Det er min opfattelse at Molslinjen ikke har gjort sig skyldig i forsømmelser af nogen art, den af leverandørens anbefalede vedligeholdelse har fundet sted og det er min opfattelse at kollapsede ikke kunne være forudset af Molslinjen.

Det er min opfattelse at anlægget er så tilpas gammelt (over 10 år) at leverandøren af anlægget ikke kan have ansvar i sagen.

Det er min opfattelse at det er mere interessant at overveje om leverandøren af service kan have pådraget sig et ansvar i forbindelse med at have gennemgået anlægget kun ca 14 dage før havariet fandt sted. Herunder henset til, at revnen i ledøjet uden tvivl i en eller anden udstrækning allerede var i ledøjet i forbindelse med denne gennemgang.

Burde serviceleverandøren ikke have observeret det nærtstående havari?

Af besigtigelsesrapporten fremgår at cylindre er eftersat i form af en visuel inspektion hvor utætheder og lejets beskaffenhed vurderes og eneste bemærkning var at stempelstang "sveder". En bemærkning af den karakter, vil sædvanligvis give anledning til at cylinderen ved lejlighed gennemgås og renoveres, ingen kritiske bemærkninger der opfordrer til en straks-handling. Vi ved her efterfølgende at ledøjet allerede ved besigtigelsen i en eller anden udstrækning må have indeholdt en revne.

Det er min opfattelse at havde inspektionen omfattet anden end en visuel inspektion, eksempelvis NDA-test, så ville det have været kritisabelt hvis revnen ikke var opdaget, men ved en visuel test kan det være særdeles svært at opdage revnevækst, herunder især på malede elementer hvor revnen kan have udviklet sig under malingslaget.

Jeg er af opfattelsen at det ikke nødvendigvis er et mangelfuldt stykke arbejde som er leveret af servicepartneren. Jeg er ligeledes af opfattelsen at visuel inspektion er

tilstrækkelig i forhold til den årlige inspektionsrutine. (cylindrenes funktion eller mangel på samme udfordrer aldrig personsikkerhed).

Min opfattelse er at grundlaget for en regresssag er svagt, herunder er vigtigste bemærkning, at leverandøren af servicen kort forinden foretog en visuel kontrol, ikke reparation eller grundig gennemgang af cylinderen. Jeg er naturligvis til rådighed i forbindelse med en drøftelse af dette og evt. Indsamling af yderlige informationer hvis det ønskes.

VIDERE FORLØB:

Jeg afventer Protectors stillingtagen til om hændelsen anses for dækningsberettiget. (Følgeskaderne), og ligeledes afventer jeg at Molslinjen får indsamlet relevante fakturaer mm. således et krav kan rettes. I tlf. samtale med Hans Henrik Simonsen d. 14. september fremgik det at fakturadokumentation forventes at foreligge medio oktober.

For Sedgwick Danmark A/S.

Frans Ottesen

Email: fo@slhdk.dk

BILAG:

Bilag 1 – AVN's vurdering af anlægget.

Bilag 2 – AVN's besigtigelse af anlægget kort før hændelsen.

Bilag 3 – Rapport fra ingeniørfirmaet WSP.

Billeder:



Foto 1: Midt i billedet ses (nu ny cylinder med ledøje). Dette led-øje på den gamle cylinder åbnede sig og forårsagede at klappen momentant rev sig løs i den anden side. Klappen er fastgjort i to omdrejningspunkter i landsiden og for at kunne løfte klappen mod søsiden så er der monteret to løftecylindre. Fastgørelsen af den ene ses på billedet. (tilsvarende i den anden side).



Foto 2: Nyinstalleret cylinder.



Foto 3: Rampen er nedsænket og "hviler" på underlag.
Kun når rampen er løftet og uden last fra trafik bæres rampen af cylindrene.



Foto 4: Omtalte ledøje der svigtede. Der er tydelige spor efter at en stor del af det lastbærende areal har manglet. På billedet ses det som det korroderede område. Det bærende område er blevet for lille i forhold til lasten.



Foto 5: Reduktionen af det lastbærende areal er sket over tid. Det eksakte tidsrum er ikke muligt at angive, men jeg vil vurdere at der er tale om måneder hvis ikke år.