

# RAPPORT

## Bogser och bärgningsfartyget **DYNAN** -SIFO- personskada vid bogsering 1999-08-31



# RAPPORT

## Bogser och bärgningsfartyget DYNAN -SIFO- personskada vid bogsering 1999-08-31

Vår beteckning: 080201-9936258  
Utredningsstaben Bd Björn Molin, 011-19 13 27

Rapporten finns [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se) (Webbtjänsten  
även på vår -Press-Rapporter/remisser  
hemsida:

## Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	2
Faktaredovisning .....	3
Händelseförlopp .....	4
Analys .....	5
Orsak .....	5
Anmärkningar.....	6
Rekommendationer.....	6
Personskador.....	6
Utredningsresultat .....	7

Bilaga: Ritningsdetalj bogserbåten Dynans akterdäck

## Sammanfattning

Namn:	DYNAN
Reg.bet.:	SIFO
Hemort:	Göteborg
Brutto:	349
Löa:	32,8 meter
Bredd:	10,1 meter
Djupgående:	5,1 meter
Klass:	Lloyd´s Register of Shipping
Byggnadsår:	1974
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka	2870 kW

Bogser och bärgningsfartyget Dynan (D) hade avslutat bogsering av ett fartyg till Torshamnen i Göteborg och var på väg tillbaka till sin kajplats. D passerade akter om bogserbåten Lars som låg kvar och tryckte med stor kraft mot fartyget. Vid passagen gjorde D två överhalingar varvid bogserkroken kom i rörelse och skadade en matros som uppehöll sig på akterdäcket. D fortsatte resan till sin kajplats där matrosen hämtades av tillkallad ambulans.

## Faktaredovisning

D byggdes 1974 som isbrytande bogsermotorfartyg/flodspruta av AB Åsiverken i Åmål och har alltsedan dess haft samma namn och hemmahamn.

Framdrivningsmaskineriet bestod av en dieselmotor typ S.E.M.T. Pielstick 6 PC2-5L som utvecklade 2870 kW och var kopplad till en propeller med ställbara blad. Bogserbåten var också utrustad med en bogpropeller.

Bogserkroken på D kunde röra sig från rätt akteröver till cirka 90 grader tvärs på fartygets båda sidor (se bilaga). Det fanns möjlighet att säkra kroken inom sitt rörliga område genom att hydrauliskt låsa kroken mot krokbanan. På vardera sidan av däckshuset fanns manöverdon för säkring av kroken. Vid det aktuella tillfället var kroken inte säkrad.

På bryggan fanns ingen indikering som visade om kroken var säkrad.

På akterkanten av däckshuset, vid krockens båda ändlägen, fanns distanser som hade till uppgift att hindra kroken från att slå mot däckshuset. Distanserna stack ut cirka 25 cm från vardera sidan av däckshusets akterkant.

Besättningen bestod av befälhavare, maskinchef och två matrosar.

De två matrosarna har lång och gedigen erfarenhet från bogserfartyg men hade tidigare endast sporadiskt arbetat tillsammans då en av dem normalt var stationerad i Brofjorden och den andre i Göteborg. Ingen av matrosarna hade D som fast tjänstgöringsplats vilket innebar att de alternerade mellan rederiets fartyg.

Bogserbåtens fart vid händelsen var 3 – 4 knop.

Vinden den aktuella dagen var sydlig 1 m/sek, sikten var god och lufttemperaturen var + 15°. Händelsen inträffade kl 1015 och D anlände till sin kajplats vid Eriksberg kl 1100 där ambulans hämtade den skadade matrosen.

## Händelseförlopp

D hade avslutat bogsering av fartyget *Almare Nona* till Torshamnen i Göteborg. På däck hade två matroser varit sysselsatta med att ta in den bogsertross som hade använts under bogseringen. Trossen, som var cirka 45 meter, kördes upp på en trosstrumma varvid en av matroserna skötte spelet och den andre styrde trossen på trumman.

När trossen var hemspelad på trumman påbörjades resan tillbaka mot kajplatsen som var belägen vid Eriksberg. En av matroserna (G) befann sig på akterdäckets babordssida, inom bogserkrokens räckvidd, och antog att kroken hade säkrats av den andre matrosen (C) när bogseringen avslutades.

C befann sig i ett förråd för att återställa ett portabelt manöverdon som hade använts när trossen spelades hem.

En annan bogserbåt, *Lars*, låg och tryckte midskepps mot *Almare Nona* med stor maskinkraft. Vid passage akter om *Lars* rullade D först åt styrbord och sedan åt babord varvid bogserkroken kom i rörelse och slog till G i ryggen. Matrosen tappade balansen och föll omkull men lyckades resa sig och vrida sig runt så att han kunde se kroken. G försökte komma undan från platsen men misslyckades och träffades vid nästa överhalning av kroken i bröstet varvid han klämdes mellan kroken och akterkanten av däckshuset. G lyckades sedan krypande ta sig 4 – 5 meter från platsen samtidigt som han skrek på hjälp för att uppmärksamma den övriga besättningen om händelsen.

C uppfattade skriken och begav sig mot platsen där han fann G liggande på akterdäckets babordssida.

Händelsen hade också uppmärksamats från bogserbåten *Lars* varifrån man omedelbart, via VHF-radion, informerade befälhavaren på D om situationen. På D drog befälhavaren ner och stoppade framfarten varefter han begav sig till platsen för händelsen. Befälhavaren bedömde att G hade fått sådana skador att det kunde vara olämpligt att flytta honom från

platsen varför D återupptog resan till kajen vid Eriksberg där den skadade hämtades av tillkallad ambulans.

## Analys

Bogserkroken var så konstruerad att den kunde säkras i ett visst läge. På vardera sidan av däckshuset fanns manöverdon i form av knappar som skulle tryckas in för att hydrauliken skulle trycka ut en kolv som låste kroken mot krokbanan. De två matroserna hade tidigare endast sporadiskt arbetat tillsammans. G uppgav vid sjöförklaringen att, enligt de rutiner han var van vid, den som körde spelet också skulle låsa kroken medan C uppgav att det inte var klarlagt vem som hade till uppgift att låsa kroken. Procedurer och rutiner som fastställde vem som hade till uppgift att låsa kroken efter avslutad bogsering saknades på D. Enligt de rutiner som G var van vid så skulle den matros som skötte spelet också ansvara för att kroken låstes. G uppgav också att han därför var övertygad om att kroken var säkrad eftersom han i annat fall inte hade befunnit sig i det aktuella området.

På fartygets brygga fanns inte någon indikering som visade om kroken var säkrad. Det normala förfarandet var att kroken skulle låsas så snart som trossen hade släppts från det bogserade fartyget. Befälhavaren utgick från att kroken var låst eftersom bogseringen hade avslutats. Han påbörjade därför resan tillbaka mot kajplatsen vid Eriksberg. Befälhavaren uppgav också vid sjöförklaringen att han inte hade passerat akter om bogserbåten Lars om han hade vetat att kroken inte var låst. En indikering på bryggan hade kunnat ge befälhavaren information om att kroken inte var säkrad.

De distanser som fanns placerade vid krokens ändlägen stack ut cirka 25 cm från däckshusets akterkant på fartygets vardera sida. När kroken, vid den andra överhalningen, träffade G pressades han mellan kroken och däckshuset. Om distansen inte hade stoppat kroken i sin rörelse så hade olyckan sannolikt inneburit att G hade erhållit värre skador än vad som var fallet vid den aktuella händelsen.

## Orsak

Orsak till händelsen var att kroken inte låstes då bogsertrossen lades av.

Avsaknad av procedurer och rutiner som fastställde vem som hade till uppgift att låsa kroken när bogsering var avslutad synes ha varit en bidragande orsak till händelsen.

## Anmärkningar

Det är en brist i rederiets säkerhetsarbete att inte ha utvecklat procedurer för låsning av kroken efter avslutad bogsering. Bristen är särskilt påtaglig eftersom besättningarna tjänstgör i mer än ett fartyg.

## Rekommendationer

Rutiner som säkerställer att bogserkroken säkras, vid alla aktuella tillfällen, bör utarbetas.

På fartygets brygga bör inrättas en indikering som vid varje tillfälle visar om bogserkroken är säkrad eller inte. Indikeringen bör få en central placering som gör det möjligt för ansvarigt befäl att vid alla tillfällen snabbt kunna avgöra om bogserkroken befinner sig i säkrat eller osäkrat läge.

Rederiet bör i samråd med fartygets besättning utvärdera lösningar till arrangemang som gör det möjligt att säkra bogserkroken från fartygets brygga.

Rekommendationerna bör vidtas på rederiets samtliga fartyg.

## Personskador

Matrosen fick frakturer på revben och 4 kotor i ländryggen. Han fick också en spricka i bäckenet. Blödning uppstod i ögonen och medförde att synen blev nedsatt.

I skrivande stund är matrosen fortfarande sjukskriven och det är okänt om skadorna som han erhöll vid händelsen kommer att orsaka några bestående men.

## Utredningsresultat

- De två matroserna hade tidigare endast sporadiskt arbetat tillsammans.
- Bogserkroken var inte säkrad när händelsen inträffade.
- Det saknades procedurer och rutiner som fastställde vem som hade till uppgift att säkra kroken.
- På bogserbåtens brygga fanns ingen indikering som visade om kroken var säkrad.
- En distans stoppade kroken cirka 25 cm från akterkanten av däckshuset.
- Bogserbåtens fart vid händelsen var 3 – 4 knop.