

**YTTRANDE över fiskefartyget
KROSSFJORD -SJDA- besättningsman
fallit över bord 1998-06-28**

**YTTRANDE över fiskefartyget
KROSSFJORD -SJDA- besättningsman
fallit över bord 1998-06-28**

Utredningsstaben

Bd Björn Molin, 011-19 13-27

SJÖFARTSVERKET

601 78 NORRKÖPING

Tel: 011-19 10 00

Fax: 011-10 19 49

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning.....	2
Fiskemetod och fiskredskap.....	2
Händelseförlopp	3
Analys	4
Orsak	5
Allmän rekommendation	5
Rekommendation	5
Undersökningsresultat	5
Personskador	6

Bilaga 1 Foton på ”Triplexens” rullar

Sammanfattning

Namn:	Krossfjord
Reg.bet.:	SJDA
Hemort:	Umeå
Brutto:	391 ton
Löa:	40,7 m
Bredd:	7,3 m
Djupgående:	
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1964
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka	619 kW

1998-06-28 bedrev Krossfjord (K) trålfiske i farvattnen sydsydost om Bornholm.

Under arbete med att köra ut trålen fastnade en besättningsman (S) och följde med trålens kalv genom ”Triplexens” (se bilaga 1) rullar överbord.

Ett stort räddningspådrag drogs igång och det aktuella området genomsöktes utan resultat. Den omkomne har inte återfunnits.

Faktaredovisning

K byggdes 1964 av varvet Skaalurens Skipsbyggeri A/S i Rosendal Norge och inköptes av de nuvarande ägarna i maj 1998.

Fartyget hade tidigare haft brittiska och norska ägare.

Navigationsutrustningen på bryggan, som är placerad i fartygets aktra del, består av två radarapparater av märket Furuno, gyrokompass av typ Sperry, automatstyrning av typ Robertson AP-45, tre ekolod av märken Furuno och Kajo Denki och två satellitnavigatorer av märken Shipmate och Furuno. En sonar och strömmätare av märken Furuno och en kartplotter av typ Shipmate ingår också i utrustningen.

Den aktuella händelsen inträffade när fartyget bedrev trålfiske i Östersjön.

Besättningen bestod av befälhavare, styrman, maskinist och 2 däcksmanskap.

S hade god och gedigen erfarenhet från fiske och betraktades av sina kollegor som en mycket skicklig yrkesman. Han hade också, med andra fartyg, bedrivit trål- och notfiske och hade god kännedom om de redskap som förekom på K. Han anställdes på K 1998-06-11.

Vinden den aktuella dagen var nordostlig 7 m/sek, cirka 1 meter hög sjö och 0,5 knop östgående ström.

Fiskemetod och fiskredskap

Vid det aktuella tillfället var K sysselsatt med att tråla efter skarpsill.

Fisketekniken med trål är väl etablerad och bedrivs allmänt. Trålen som släpas efter fartyget kan vara en bottentrål eller flyttrål. Trålens övre del bärs upp av flytkroppar (kulor) och dess undre del är försedd med blyvikter. Trålen består av två armar som övergår i en strut. Struten (kalven), som övergår i lyftet, hålls öppen och armarna vertikala av tyngderna och flytkropparna. Trålen dras via två trålvajrar av fartyget och redskapet spänns ut i horisontal led av skärbord (trållämmar, trålbord).

På K finns ytterligare 2 klenare vajrar som är fästa i överkant av vardera trålbordet och som går till fartyget via block i stora flytbojar. Genom att via två vajertrummor avpassa längden på de två vajrarna kan man på ett enkelt sätt reglera trälens läge i vertikalled.

K är, på fartygets styrbord sida, utrustad med en ”Triplex” som består av tre stora rullar med cirka 150 mm mellanrum. ”Triplexen” står vertikalt upp när den inte används och kan manövreras till att peka ut horisontellt från fartygssidan. De tre rullarna fås att rotera med hjälp av hydraulik och kraften i rullarna är cirka 15 ton. ”Triplexen” manövreras med hjälp av två spakar som är placerade på den nedre delen av aggregatet. Anordningen kan nödstoppas med en knapp som är placerad på styrbordsidan av bryggan.

Då ett tråldrag skall avslutas och redskapet tagits in till fartygssidan pumpas fisken till tankar i fartyget. För att tajta upp kalven och därigenom pressa fisken ner i lyftet körs kalven genom ”Triplexen” När trålen har tömts körs den, med hjälp av ”Triplexen”, ut i havet.

Från det aktersta öppningsbara fönstret, som vid det aktuella tillfället var öppet, på bryggans styrbordsida hade man en god vy över ”Triplexen”.

Händelseförlopp

K avgick från Skagen på eftermiddagen 1998-06-26 för att fiska efter skarpsill i Östersjön.

Fartyget befann sig söder om Bornholm på Polskt sjöräddningsområde när ett tråldrag avslutades vid 23-tiden den 27 juni då trålen bärgades och tömdes på fisk. S hade gått på vakten cirka en timme tidigare. Den 28 juni klockan 0010 var han sysselsatt med att köra ut kalven, efter att ha tömt lyftet på fisk, med hjälp av ”Triplexen”.

Befälhavaren befann sig vid det aktuella tillfället på bryggan och den övriga besättningen på däck för om fartygets överbyggnad.

En av besättningsmännen befann sig vid den s.k. svängvindan med vars hjälp fisken fördelades till fartygets tankar. Han hörde plötsligt ett rop från S. Besättningsmannen sprang mot platsen och såg att S var på väg

överbord mellan ”Triplexens” rullar. Besättningsmannen ropade till befälhavaren att stoppa ”Triplexen”.

Befälhavaren som också uppfattade ropet från S befann sig vid det aktuella tillfället i centerlinjen av bryggan. Han sprang fram till styrbordsidan varifrån han nödstoppade ”Triplexen” samtidigt som han såg S försvinna överbord.

En livboj kastades i sjön samtidigt som en av besättningsmännen gjorde sig klar att undsätta S men kort därefter sjönk S.

Befälhavaren larmade KBV i Gryt som kontaktade MRCC, Göteborg. Ett stort eftersöknings- och räddningspådrag, som koordinerades från Gdynia, drogs igång med polska, danska och svenska fartyg och helikoptrar. Det aktuella området genomsöktes utan resultat och sökningen avslutades vid middagstid den 28 juni.

Analys

”Triplexen” manövreras med hjälp av två manöverspakar som är placerade på anordningens nedre del. Med en av spakarna kan rullarna fällas ut horisontellt från fartygssidan och med den andra kan rotationen av rullarna startas. De två spakarna står upp i lodräta lägen och är inte försedda med några skyddsbyglar. Manöverspakarna är inte utrustade med automatisk återgång vilket innebär att de inte går tillbaka till sina stopplägen om spakarna vid manövrering släpps. Det är inte uteslutet att olyckan hade fått ett annat förlopp om spakarna hade varit utrustade med automatisk återgång eller varit försedda med skyddsbyglar.

Avståndet mellan rullarna i anordningen är cirka 150 mm. Vid det aktuella tillfället gick trälens kalv genom rullarna och upptog cirka 50 mm av mellanrummet.

Efter det att händelsen hade inträffat har fartygets besättning, från andra fiskare, fått information om att det tidigare har inträffat olyckor med anordningar av typ ”Triplex”.

Fartyget har, sedan händelsen inträffade, byggts om så att ”Triplex”-anordningen inte behöver användas i samband med trålning.

Enligt tillgänglig information inträffade händelsen kl 0010 och rapporterades kort därefter till KBV i Gryt. MRCC, Göteborg erhöll rapport, från KBV i Gryt, om det inträffade kl 0046.

Oavsett att händelseförloppet och räddningsaktionen, vid denna olycka, sannolikt inte påverkades av att larmet gick via KBV så borde händelsen ha rapporterats direkt till MRCC.

Orsak

Orsak till händelsen var med stor sannolikhet att S klättrat upp på ”Triplexen” för att reda ut något som trasslat sig. Han har därvid kommit åt manöverspaken som startar rotationen av rullarna i ”Triplexen”. På något sätt har han fastnat och följt med trålkalven och därvid pressats mellan ”Triplexens” rullar.

Allmän rekommendation

”Triplex”-anordningar bör före de tas i bruk förses med skyddsbyglar och pådraget bör förses med automatisk återgång.

Rekommendation

Befintliga rutiner bör kompletteras att innefatta instruktioner om att allvarliga händelser genast rapporteras till MRCC.

Undersökningsresultat

- S var en erkänt skicklig yrkesman.
- Manöverspakarna var inte försedda med automatisk återgång.
- Manöverspakarna var inte försedda med skyddsbyglar.
- P.g.a. olyckan används inte ”Triplex”-anordningen för närvarande på det aktuella fartyget.
- Händelsen rapporterades till MRCC via KBV Gryt.

Personskador

S omkom vid olyckan och har inte återfunnits.