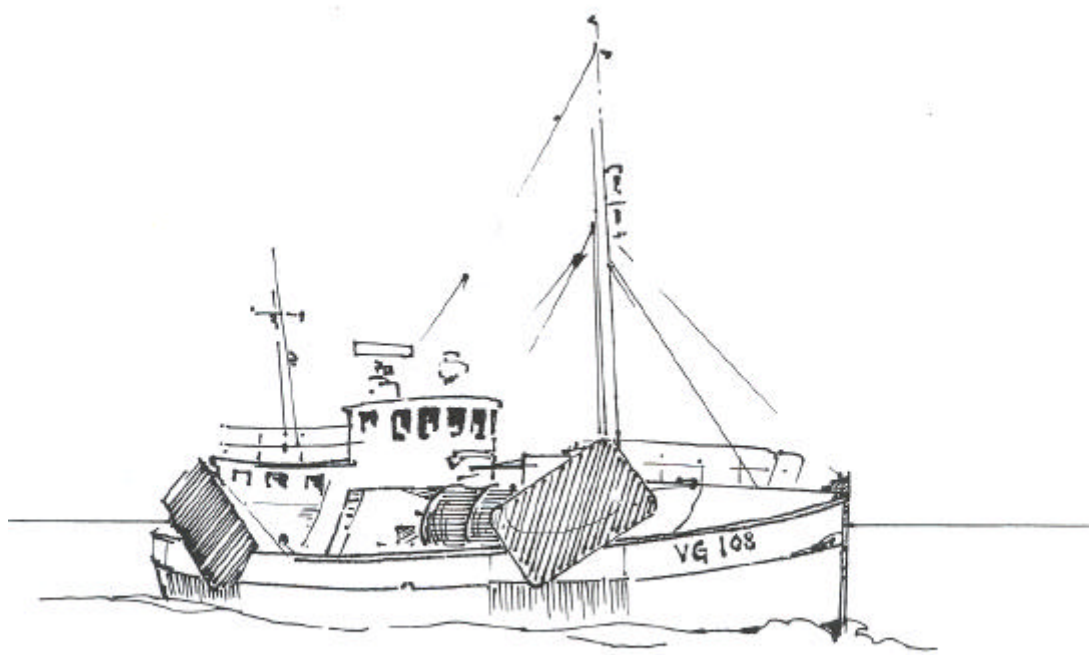


**RAPPORT rörande personskada på  
fiskefartyget VG 108 STENSÖ - SGEL -  
1999-04-22**





# **RAPPORT rörande personskada på fiskefartyget VG 108 STENSÖ - SGEL - 1999-04-22**

Vår beteckning           080201-9935049  
Utredningsstaben        Ad Sten Anderson

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

## Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>1</b>
<b>Faktaredovisning</b> .....	<b>1</b>
Fartyget .....	1
Utrustningen på däck .....	2
Utrustningen i styrhytten .....	3
Fiskeutrustningen.....	3
Allmänt .....	4
<b>Händelseförloppet</b> .....	<b>4</b>
<b>Analys</b> .....	<b>5</b>
<b>Orsak</b> .....	<b>6</b>
<b>Anmärkning</b> .....	<b>6</b>
<b>Allmän rekommendation</b> .....	<b>7</b>
<b>Skador</b> .....	<b>7</b>

Bilaga: Bottentrål

---

## Sammanfattning

Fiskefartyget Stensö (S) var sysselsatt med trålfiske i Kattegatt cirka 12 M (nautiska mil) väster om Varberg. Vid ombordtagning av trålen efter första tråldraget visade det sig att tyngden i lyftet var ovanligt stort. En av de två besättningsmännen lade då trålens frälsarlina på en vinschnock för att hjälpa tråltrumman som inte orkade ta hem redskapet.

Då frälsarlinan lades av nocken sjönk det tunga lyftet snabbt och besättningsmannen, som stod i den del av linan som låg på däck, fastnade med ena benet i en bukt och följde med den utrusande linan.

Mannen fick tag om detaljer på däck samtidigt som det fria benet fastnade under trålvajern som gick cirka 20 cm över däck från aktra trålgalgen till trålvinschen. Befälhavaren lade fast baktampen på linan och rusade sedan efter en kniv.

Sedan mannen skurits fri tillkallades helikopter som transporterade den skadade till Sahlgrenska Universitetssjukhuset i Göteborg.

## Faktaredovisning

### Fartyget

Namn:	STENSÖ
Reg. bet.:	SGEI
Hemort:	Veddige
Brutto:	71
Löa:	20,8 meter
Bredd:	6,06 meter
Djupgående:	2,77 meter

Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1963
Byggnadsmaterial:	Trä
Besättning	2 man
Maskinstyrka	397 kW

Styrhytten och besättningens utrymmen, med pentry och mäss, var placerade akterut i fartyget på väderdäcket. Därunder fanns skansen och för om skansen maskinrummet, som sträckte sig till strax akter om L/2.

År 1991 byttes framdrivningsmotorn då en 6-cylindrig **Mitsubishi** sattes in. Den hade beteckningen **S6A3-MPTK** och var nedväxlad från 1840 till 359 varv/minut samt utvecklade 397 kW. Motorn var kopplad till en propeller med ställbara propellerblad och drev också hydraulpumpen för drift av tråltrumman och trålvinschen.

Lastrummet sträckte sig sedan från förliga maskinrumsskottet och helt fram till stäven. Akter om däckbygget var en hydraulisk styrmaskin av märket **Tenfjord** placerad.

### Utrustningen på däck

Fartyget var utrustat med en kort valback och från denna och akteröver till styrhytten på babordssidan hade ett shelter i aluminium byggts. På väderdäcket i övergången mellan sheltret och valbacken var trålvinschen med den aktuella nocken placerad och strax akter om valbacken fanns masten med block för att ta ombord trålens lyft. Omedelbart styrbord om masten fanns en lådkonstruktion i stål där fångsten tömdes och sedan leddes vidare till däck för sortering.

Alldeles akter om masten var lastrumsluckan, med sin 60 centimeter höga luckekarm, placerad.

S var en traditionell så kallad sidotrålare med den förliga trålgalgen vid akterkant av backen och den aktra vid akterkant av bygget. Trålvajrarna leddes sedan med hjälp av ett antal brytskivor till trålvinschen. Den

hydrauldrivna tråltrumman var placerad längskepps strax för om däckshuset. I likhet med nästan alla sidotrålare hanterades trålen på fartygets styrbordssida.

Tvårskepps akter om bygget hade en grov stålståg monterats. Ett block, genom vilket trålvajrarna leddes, löpte i bågen. Vid strömsättning eller då en gir företogs vid trålning ställde sig blocket i det läge som var gynnsammast för fartygets framförande.

### Utrustningen i styrhytten

I fartygets centerlinje fanns ratten och en magnetkompass. Möjligheter att styra fanns också i styrhyttens båda sidor genom styrsparar. Styrbord om ratten fanns maskinreglagen och under däck vid styrplatsen en **Furuno** dagljusradar.

Babord om styrplatsen fanns två **Shipmate RS 2500** och **RS 2000** färdskrivare där de olika tråldrager kunde avläsas som kurslinjer. Även vrak och andra bottenhinder var inplottade på färdskrivarna varför det fanns stora möjligheter att undvika hindren. Det var därför mycket ovanligt att fastna i bottenhinder eller på annat sätt riva trålen. En god hjälp till detta var också en **Furuno** sonar, med vilken man kunde avspana botten runt fartyget, samt ett **Furuno** ekolod.

Strax babord om styrplatsen fanns också en automatstyrning av märket **Robertson**.

### Fiskeutrustningen

Den fiskemetod som användes vid det aktuella tillfället var bottentrålning efter fisk och kräfta. Trålen släpas därvid efter fiskefartyget med 2-3 knops fart. Dess övre del, övertelnen, bärs upp av flottörkolor och den undre delen, undertelnen, är försedd med sänkande vikter.

Trålen hålls utspänd i sidled av två trålbord av stål, skärplan, som släpas längs botten och är kopplade till trålens förliga del, de så kallade öronen, genom kombinationslinor, ginor. Den aktuella trålen var cirka 30 meter från öra till öra mätt på undertelnen. Trålens strut, kalven, var också cirka 30 meter lång och den avslutades med lyftet som i alla typer av konventionella trålar är tillstängd med en snörning som kan öppnas. I främre delen av lyftet, cirka 1,5 meter från snörningen, fanns en anordning

varmed en lina kan dras till om struten så att den i lyftet befintliga fisken kan lyftas ombord och tömmas genom att lossa på snörningen. Därefter tillslutes snörningen igen och kalven på tråltrumman tajtas varvid eventuell kvarvarande fisk pressas in i lyftet. Proceduren upprepas tills all fångst är ombordtagen.

Från lyftet till trälens ena öra går en så kallad frälsarlina som vanligen är ett antal meter längre än själva redskapet. Den är till för att spela hem lyftet för att göra det möjligt att kroka i en fisketalja för att med hjälp av den lyfta ombord fångsten. Frälsarlinan är också till för att, i händelse av att redskapet rivs sönder, man inte ska tappa kalven.

Från varje trålbord går sedan vajrar till fartygets trålgalgar. Det antal meter av vajrarna som sätts ut är ofta 4-5 gånger längre än det aktuella vattendjupet.

Då ett tråldrag är avslutat spelas trålvajrarna hem på vinscherna tills trålborden hänger i galgarna. Därefter kopplas själva trålen till tråltrumman och vindas upp tills lyftet är i vattenytan. En vajer, så kallad fisketalja, som löper över ett block i övre delen av masten till vinschnocken, krokas i och fångsten lyfts ombord och töms.

### **Allmänt**

Den aktuella dagen blåste en nordostlig vind, 2-3 m/sek, med en dyning från samma riktning som var 0,5 meter. Strömmen var sydgående 0,5 knop och sikten var god.

Vanligen var S i Bua varje kväll och landade sin fångst.

### **Händelseförloppet**

S avgick från Bua i Halland 1999-04-21 cirka klockan 20.00 för att tråla efter fisk och kräfta i fiskevattnen 3 M öster om Fladens grundbankar där vattendjupet var runt 50 meter. Trålen sattes ett par timmar senare och tråldraget varade cirka 10 timmar till klockan 06.00 följande morgon.

Då trålen skulle spelas hem på tråltrumman visade det sig att tyngden från lyftet var så stor att trumman inte orkade. Frälsarlinan manades då till vinschnocken för att på så sätt avlasta trumman något. Alltefter som lyftet



vinschades närmare och närmare fartyget lades frälsarlinans slack på däck under nocken.

Då lyftet var i vattenytan kopplades fisketaljans krok till avsnörningsstroppen och frälsarlinan lades av nocken för att därefter lägga på taljan.

Då draget i frälsarlinan därvid upphörde sjönk det tunga lyftet och slacken på däck löpte ut. Den besättningsman som skött verksamheten vid vinschnocken stod med ena benet i frälsarlinans slack och fick en bukt om foten. Han följde med linan mot fartygets reling men lyckades med armarna få tag om en bingestötta på däck och om benet på den låda där fångsten tömdes. Det fria benet kom under den cirka 20 cm över däck löpande trålvajern. Det mesta av lyftets tyngd hängde därvid i mannens ben.

Befälhavaren hade skyndat till och höll tag i mannen för att hindra honom från att gå på utsidan och följa med lyftet i djupet. Han insåg att frälsarlinan måste skäras av men hade ingen kniv inom räckhåll. Han säkrade då baktampen på frälsarlinan i masten och rusade efter en kniv som fanns cirka tre meter från den nödställda mannen.

Efter att frälsarlinan blivit avskuren kallade befälhavaren upp Sjöräddningssällskapets livräddningskryssare Od Fellow som bad honom kontakta MRCC.

MRCC sände ut en helikopter och KBV 102. Efter cirka en timme var helikoptern på plats. Den skadade besättningsmannen fick en smärtstillande morfinspruta innan han vinschades upp till helikoptern och fördes till Sahlgrenska Universitetssjukhuset dit han anlände klockan 08.32.

Befälhavaren fick hjälp av en man ur besättningen på KBV 102 att få ombord trålen varefter fartyget gick tillbaks till Bua dit man anlände under förmiddagen. Fångsten i tråldraget vägde cirka 400 kg.

## **Analys**

Den typ av trål som användes i det aktuella fisket går mycket hårt i botten. Detta för att kunna fånga kräftorna som gräver sig ner i

bottensedimentet. Lera och sand virvlades därvid upp av undertelnen och delar av detta samlades i lyftet tillsammans med fångst och tång.

Det ovanligt långa tråldraget på 10 timmar gjorde att mycket sand och grus samlades i lyftet som därför blev mycket tungt. Det fina vädret bidrog till att sanden inte sköljde ur lyftet då detta spelades hem. Det gjorde den emellertid senare då lyftet blev hängande på utsidan tills helikoptern hade hämtat den skadade besättningsmannen.

Som säkring slås i vanliga fall en kättinglänga runt kalven och läggs över en pollare då lyftet är i vattenytan. Man kan då i lugn och ro skifta från frälsarlina till fisketalja på vinschnocken.

Även vid det aktuella tillfället funderade befälhavaren på om han skulle använda kättinglängan men utan synbar anledning blev detta inte gjort. Han ställde också en fråga till sin arbetskamrat om han skulle ta med längan. Vid samtal ombord ställdes frågan varför man inte hade använt kättinglängan som vanligt. Något klart svar gavs inte men förmodligen lät man bli därför att S inte rörde sig nämnvärt i sjön.

## Orsak

Orsaken till personolyckan var att frälsarlinan lades av från vinschnocken utan att först ha säkrat det tunga lyftet samt att besättningsmannen stod med foten i den utlöpande linan.

## Anmärkning

Det förefaller märkligt att man inte säkrade lyftet då båda ombord var medvetna om den stora påfrestningen i kalven som gjorde att man, i betydande omfattning, fick avlasta den hydrauldrivna tråltrumman.

## Allmän rekommendation

Det är väsentligt att mycket noga tänka igenom möjliga händelseutvecklingar om avvikelser från invanda och fungerande rutiner företas.

## Skador

Besättningsmannens ena ben och fot var mycket illa tilltygade och benpiporna stack ut. Han fick kvarstanna 8 dagar på sjukhuset för operation och annan behandling. 8 veckor fick han bära gips och rehabiliteringen väntas ta ytterligare 8 veckor. Det synes som om han slipper bestående men.

Bilaga

