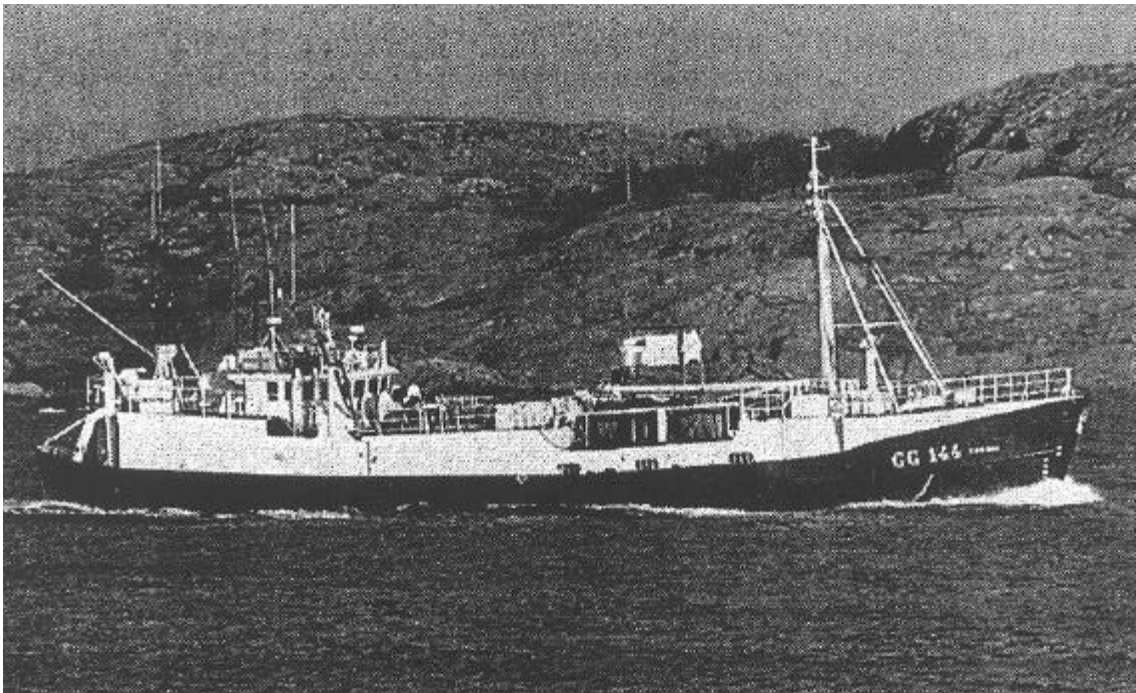


RAPPORT

Fiskefartyget THEMIS - SKVG - dödsfall 9 juni 2000



RAPPORT

Fiskefartyget THEMIS - SKVG - dödsfall 9 juni 2000

Vår beteckning 080201-0035399
Utredningsstaben Sten Anderson, 011-191269

Rapporten finns även på www.sjofartsverket.se (Webbtjänst-Press-
vår hemsida
Rapporter/remisser
Eftertryck till ås med angivande av källan

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	1
2 Faktaredovisning	1
2.1 Fartyget	1
2.2 Trålen	3
2.3 Fångstmetod och tillvägagångssätt	4
2.4 Besättningen	4
2.5 Vädret	5
3 Händelseförloppet	5
4 Upptäckt efter olyckan	6
5 Analys	6
5.1 Allmänt	6
5.2 Den förolyckades förmodade åtgärder innan olyckan hände.....	7
6 Orsak	7
7 Allmän rekommendation	8
8 Utredningsresultat	8

1 Sammanfattning

Fiskefartyget Themis (T) höll på med trålfiske efter tobis i Nordsjön. Man hade gjort 5 tråldrag som hade gett cirka 150 ton och skulle sätta trålen igen för ytterligare ett drag.

Trålen med tillhörande stroppar och svep hade manats ut då styrbords trålbord, på grund av onormal påkänning, slog kraftigt mot skrovet. Redskapet pekade ut från fartyget och befälhavaren, som stod i styrhytten, tog därför för givet att det hade fastnat i botten.

Den man som vid utsättning av trålen var placerad i låringen märkte sannolikt också att något inte var som det skulle. Han har troligen lutat sig över brädgången för att titta då styrbords stropp plötsligt tajtat upp med stor kraft och slagit till honom över halsen och käken. Han har fallit ihop medvetslös och blivit hängande dubbelvikt över brädgången.

Helikopter tillkallades så snart allvaret i händelsen stod klart för de ombordvarande. När helikoptern, med läkare ombord, kom till fartyget efter cirka 2 timmar kunde läkaren konstatera att mannen var död.

2 Faktaredovisning

2.1 Fartyget

Namn:	Themis
Reg.bet.:	SKVG
Hemort::	Rörö
Fiskefartygsregistrering:	GG 144
Brutto:	314
Löa:	38,2 meter
Bredd:	7,9 meter

Djupgående:	3 meter
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1966
Ombyggnadsår:	1993/1994
Byggnadsmaterial:	Stål
Besättning:	4 man
Maskinstyrka	735 kW

T byggdes år 1966 på Marstrandsverken AB i Marstrand som en konventionell sidotrålare vilket innebär att trålen och trålborden företrädevis tas ombord respektive manas ut på styrbords sida. Som sidotrålare är även de båda trålgalgarna placerade om styrbord, en i låringen och en på bogen.

Fartyget gavs vid leveransen namnet Danö för att efter att ha hetat Götaland få det aktuella namnet.

Vid en ombyggnad konverterades fiskefartyget till att bli delvis häcktrålare. Förliga galgen placerades då i babords låring medan den aktra galgen behöll sin plats i styrbords låring. Fortfarande hanterades emellertid trålen på styrbordssidan.

Huvuddäcket på T byggdes i början av 90-talet in med ett shelterdäck som endast lämnade huvuddäcket öppet längst akterut där galgarna var placerade. Dessa var försedda med kraftiga skyddsågar från toppen av galgarna och akteröver snett ner mot brädgången. Bågarna var till för att hindra de tunga trålborden att komma in på däck.

Styrhytten stack upp cirka 2 meter ovanför shelterdäcket och hade ett avstånd till fartygssidan på cirka 2 meter på varje sida. Sikten från styrhytten till det öppna akterdäcket var obefintlig.

För om styrhytten på shelterdäcket fanns tre runda luckor till tre kyltankar och för därom fanns en lastrumslucka. Bredvid den, i styrbordssidan, fanns

2 tråltrummor som var nedsänkta cirka 1,5 meter i en recess. Dessa användes för att spela hem stroppar, svep och trål.

Under styrhytten på huvuddäck fanns bland annat mässen och byssan och därunder, längst akterut i fartyget, skansen. För om bostadsdelen fanns ett shelterdäcksutrymme där lastrumsluckan och trålvinscharna, en i vardera sidan, var placerade. Från vinscharna löpte trålvajrarna, en i vardera sidan till respektive trålgalge. Längst förut på huvuddäck fanns ett torrförråd under backen.

För om skansen fanns maskinrummet och för om maskinrummet hade tre kyltankar installerats. Dessa byggdes bredvid varandra tvärskepps och tog en del av det aktre lastrummet i anspråk. Fisk, som är ämnad att bli konsumtionsfisk, förvaras i kyltankarna i kylt vatten.

För om det större, aktre, lastrummet fanns ett mindre som tidigare användes till konsumtionsfisk. Längst förut, framför lastrummen, var ytterligare ett förråd placerat.

T var utrustad med en huvudmotor av märket Mak, typ 6 M 451, på 735 kW vars varvtal var 375 rpm. Denna var kopplad till en ställbar propeller. Runt denna fanns en fast dysa för att förhindra att skräp och redskap kom i propellern. Fartyget var också utrustat med en 100 hästkrafters bogpropeller av Berghs fabrikat.

2.2 Trålen

Trålen, som T fiskade med, var en cirka 150 meter lång bottentrål. Den bestod av lyftet längst ner följt av kalven och tråleus armarna som slutade i tråleus öron. Från öronen gick fyra cirka 60 meter långa stroppar från vardera sidan av trålen följda av tre cirka 30 meter långa svep som sedan övergick i ett cirka 40 meter långt svep. Dessa två avslutande svep var kopplade till var sitt skärplan, trålläm, så inställda att de på ett lämpligt sätt håller trålen utspänd i sidled. Kulor fästa vid övertelnen och tyngder fästa på undertelnen var ämnade att hålla trålen utspänd i höjdlid. Trålen släpas, som namnet anger, utefter botten. Svep och stroppar var tågvirke tillverkade i syntetmaterial.

Det finns två sätt att ta ombord fångsten. Antingen att med hjälp av tråleus lyft portionsvis tömma trålen och lägga fångsten i lastrummet eller att med

hjälp av en pump pumpa ombord fångsten som då placeras i de tre kyltankarna.

2.3 Fångstmetod och tillvägagångssätt

På den aktuella resan fiskade T efter, i första hand, tobis som är en sillart. Fisket bedrevs på mycket grunt vatten, 25 famn (45 meter) eller ända grundare.

På grund av att trålen hanteras längs fartygets sida stoppas framdrivningspropellern då redskapet sätts ut eller tas ombord. Detta för att inte någon av redskapets delar ska fångas av propellern. Man använder då bogpropellern för att förflytta fartyget i sidled, bort från trålen, om inte vind och/eller ström åstadkommer sidoflyttningen.

Olyckan skedde då trålen skulle sättas. Att sätta trålen tillgås så att denna går i sjön först följd av de åtta stropparna, de sex svepen och de två svepen. De två avslutande svepen kopplas vid ombordtagning av trålen loss från trålborden för att fästas till tråltrumman. Vid det omvända förloppet skall alltså de två avslutande svepen lösgöras från tråltrumman och återigen kopplas till trålborden.

Då trålen är väl i sjön startas framdrivningsmotorn för att sträcka upp redskapet och dess utrustning.

2.4 Besättningen

De fyra i besättningen var alla erfarna fiskare och hade alla vid hanterandet av redskapen sina bestämda arbetsuppgifter. Den förolyckade mannen skulle bland annat, vid utsättande av trålen, koppla de två svepen till trålborden och var då placerad på akterdäck utom synhåll från styrhytten.

En man var placerad vid tråltrumman där han skulle koppla loss de två svepen från trumman. En man var placerad mellan däckshuset och brädgången om styrbord och befälhavaren fanns på bryggan. Ingen av de tre andra kunde se den plats där den olycksdrabbade mannen uppehöll sig då olyckan inträffade.

Han skulle under året fylla 65 år och hade planerat att avsluta sitt yrkesverksamma liv och gå i pension under sommaren. Han hade under många år varit delägare i T men hade sålt sin andel till befälhavaren.

Fisket hade, då olyckan inträffade, pågått under dygnets ljusa timmar i 2,5 dygn. De yttre omständigheterna gjorde att besättningen inte var onormalt uttröttad.

2.5 Vädret

En sydostlig vind med styrkan 6-8 m/sek blåste. Sjögången kom från samma håll som vinden och var cirka 1,5 meter. Strömmen satte nordnordväst med mellan 0,5 och 1 knop.

3 Händelseförloppet

T avgick från Rönnäng på Tjörn 000605 klockan 21.00. Efter att ha tagit ombord is i Hanstholm i Danmark ankom fartyget till fiskeplatsen 000606 klockan 24.00. Morgonen efter, klockan 05.00, sattes trålen för det första draget.

Efter 5 tråldrag då fångsten blivit cirka 150 ton industrifisk, företrädevis tobis, skullen trålen sätts för det sjätte draget.

Trålen med de 8 stropparna och de sex första svepen sattes. De 2 sista svepens bukter hängdes i vanlig ordning upp strax akter om styrhytten för att inte slacken skulle fångas av propellern. Ändarna på svepen kopplades loss från tråltrumman och kopplades till pelikanhakar på trålborden och de upphängda buktarna gick i sjön.

Framdrivningsmotorn hade startats och T framfördes med sakta fart för att sträcka upp trålen med dess utrustning.

Befälhavaren märkte att styrbords trålbord smällde hårt mot skrovet och mannen, som var placerad på däck vid styrhytten, såg att svepen pekade i vinkel ut från fartyget. Man var då ombord övertygade om att redskapet fastnat i ett hinder på botten. Styrbords svep sprang därefter av cirka 2 meter från lämmen.

Då befälhavaren fått klart för sig att en olycka hade inträffat kopplade han in automatstyrningen och fartyget fortsatte att gå sakta fram. Han skyndade sedan ner på akterdäck för att hjälpa den olycksdrabbade mannen som hängde dubbelvikt över brädgången.

Efter att försiktigt ha lagt mannen på däck kallade befälhavaren upp fiskefartyg i närheten som hjälpte till att larma helikopter. Denna kom, med läkare ombord, till olycksplatsen efter cirka 2 timmar. Läkaren kunde konstatera att den olycksdrabbade mannen var död.

Trålen som i 2 timmar hängt akterut i babords svep togs ombord och T satte kurs mot Hanstholm där fångsten lossades.

4 Upptäckt efter olyckan

En månad efter olyckan skulle en dykare undersöka en bottenkran som inte gick att stänga. Detta hade emellertid ingenting med den tragiska dödsolyckan att göra. Man trodde ombord att något skräp hindrade bottenkranens funktion.

Dykaren upptäckte då att cirka 10 meter av svepet satt i propellern.

Under den tid som förflutit mellan olyckan och dykarens upptäckt hade inte något som helst märkts ombord av att en stor del av svepet satt kvar i propellern. Detta förvånade de ombordvarande och hade fått dem att tro att orsak till olyckan var att trålen fastnat i botten.

5 Analys

5.1 Allmänt

De ombordvarande hade vid ett mycket stort antal tillfällen, i snart sagt alla typer av väder, utfört de arbetsuppgifter som var aktuella vid olyckstillfället. De yttre förutsättningarna var nästan idealiska och allt fungerade planenligt fram till olyckstillfället.

Då trålbordets kraftiga slag mot skrovet antydde att situationen inte var normal var befälhavarens första tanke att man fastnat i ett vrak. Han visste att det fanns ett vrak i närheten och trodde att den position man hade var fel. Det stod genast klart att bordets smäll inte kunde ha orsakats av den rådande sjögången.

Varför svepet gick i propellern är en gåta för de ombordvarande eftersom hanterandet av trålen försiggick på ett rutinmässigt sätt utan några som helst komplikationer.

Då de två avslutande stropparnas baktampar skall lossgöras från tråltrumman och kopplas till trålborden måste ett avhåll göras vid trumman för att ta kraften från den del av redskapet som redan är i sjön. De två svepens baktampar manas sedan akteröver och kopplas till trålborden varefter avhåll släpps. Innan svepen tajtas upp på grund av fartygets framfart måste de med nödvändighet ligga slacka i vattnet några korta ögonblick.

Strömmen uppgavs ha satt med 0,5 till 1 knop i riktning nordnordväst. Det är inte omöjligt att det trots allt var strömmen som förde svepet mot propellern även om det är svårt att förklara varför i så fall svepen pekade ut från fartyget.

5.2 Den förolyckades förmodade åtgärder innan olyckan hände

Då trålbordet slog emot skrovet är det sannolikt att mannen som stod strax intill lutade sig ut över brädgången för att se om han kunde se vad som orsakade den omotiverade smällen och i vilken riktning svepen pekade genom vattnet.

Samtidigt brast styrbords svep och det tillsammans med pelikankroken som svepet var kopplat till slog till honom med stor kraft över hals och käke.

6 Orsak

Orsaken till olyckan var att styrbords svep fångades av den snurrande propellern. I samband med att svepet brast snärtade det till mannen som lutade sig ut över brädgången.

7 Allmän rekommendation

Det är alltid farligt att hantera tung fångstutrustning ombord i fiskefartygen och särskilt då arbetsuppgiften utförs utom synhåll för övriga besättningsmedlemmar.

Vid arbetsuppgifter som den aktuella bör inte avhåll släppas förrän den som kopplar en stropp eller svep är synlig.

8 Utredningsresultat

- Vädret var bra med måttlig vind och sjö.
- Strömmen satte mot den sida av fartyget där redskapet höll på att sättas ut.
- Alla arbetsmoment vid utsättande av trålen gick rutinmässigt utan synliga komplikationer.
- Då bukterna på de två svepen skulle läggas av fångade propellern slacken på styrbords svep.
- Slacken vindades upp av propellern och när inget slack fanns kvar tajtade det upp och brast.
- Då svepet brast snärtade det till den man som lutade sig över brädgången.
- Slaget var så kraftigt att mannen avled.
- Mannen utförde ett farligt arbetsmoment utom synhåll för övrig besättning.
- Helikopter kom till platsen och medföljande läkare kunde konstatera dödsfallet.
- Vid en senare dykarundersökning hittades cirka 10 meter svep i propellern.