

**Rorofartyget FESTIVO  
IMO-nr 7802067 – SHIX  
personskada den 3 april 2009**



# RAPPORT

## Rorofartyget FESTIVO IMO-nr 7802067 – SHIX - personskada den 3 april 2009



# RAPPORT

## Rorofartyget FESTIVO IMO-nr 7802067 - SHIX - personskada den 3 april 2009

Datum: 2009-11-10  
Sjöfartsavdelningen  
Utredningsenheten

Vår beteckning: 060502 TSS 2009-3101  
Utredningsenheten Richard Blomstrand 011-19 15 43  
[richard.blomstrand@transportstyrelsen.se](mailto:richard.blomstrand@transportstyrelsen.se)

Rapporten finns även [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)  
på vår hemsida:

- Sjöfart
- Olyckor och tillbud
- Haverirapporter

Bilder: Privata bilder från besättningsmannen

Eftertryck tillåts med angivande av källan

## Innehållsförteckning

<b>1. Sammanfattning</b> .....	<b>1</b>
1.1 Sammanfattning av orsaker, faktorer och rekommendationer .....	1
<b>2. Faktaredovisning</b> .....	<b>2</b>
2.1 Fartyget .....	2
2.2 Faktainsamling .....	3
2.3 Besättningen .....	4
2.4 Väderdäcksporten .....	4
2.5 Övrigt.....	5
<b>3. Händelseförlopp</b> .....	<b>6</b>
<b>4. Skador och omedelbara åtgärder</b> .....	<b>9</b>
<b>5. Rapportering från fartyget/rederiet</b> .....	<b>11</b>
<b>6. Klassificeringssällskap</b> .....	<b>12</b>
<b>7. Analys</b> .....	<b>12</b>
<b>8. Orsaker och faktorer</b> .....	<b>13</b>
<b>9. Observationer</b> .....	<b>14</b>
<b>10. Rekommendationer</b> .....	<b>14</b>
<b>11. Övrigt</b> .....	<b>15</b>

*Sjöfartsavdelningen utreder olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med utredningarna är att undvika ett återupprepande. Utredningarna syftar **inte** till att fördela skuld eller ansvar.*

## 1. Sammanfattning

Den 3 april låg rorofartyget Festivo och lossade sin last bestående av bilar och annat rullande gods i Dakar, Senegal.

På kvällen vid 21.00 tiden blev lossningen färdig på väderdäck. När man skulle stänga porten som ledde till rampen som gick ner till huvuddäck fastnade porten cirka tre meter över däck. Den nedre styrskenan på förkant som porten glider i hade tidigare under kvällen blivit påkörd av en kranbil.

Besättningsmannen som skulle laga den tillbucklade styrskenan ställde en stege mot porten och satte igång med arbetet.

Kort efter det att arbetet hade påbörjats kände han att stegen började glida bakåt och att han föll. Samtidigt föll den 2 000 kg tunga porten föröver, ur sin position i styrskenorna, över stegen och besättningsmannen och blev liggande med ovanänden på däckets medan nederändan hängde kvar i vajern, fortfarande ca 3 meter över däckets.

Besättningsmannen fastnade med vänster underben mellan två steg i stegen (som krossades då porten föll) och under fallet klämdes benet så pass illa att det blev en fraktur.

Portens konstruktion medgav tyvärr ett sådant händelseförlopp trots att den var godkänd av klassificeringssällskapet.

### 1.1 Sammanfattning av orsaker, faktorer och rekommendationer

Konstruktionen av styrskenorna var för vek och således kunde de övre styrskenorna böjas utåt (bli hjulbenta) och porten falla föröver.

Något skydd för att förhindra att porten hade möjlighet att falla föröver saknades.

Ordentliga påkörningsskydd eller dylikt saknades för att skydda styrskenorna.

Förutom att utredningen visar att konstruktionen var för klen upptäcktes även brister i rederiets rutiner för rapportering till myndigheterna och brister i klassificeringssällskapets rutiner gällande godkännande av konstruktioner. Ett antal rekommendationer därav har utfärdats.

## 2. Faktaredovisning

### 2.1 Fartyget

Namn:	FESTIVO
IMO nr:	7802067
Reg.bet.:	SHIX
Hemort:	Gryt
Redare:	Short Sea Bulkers A/S
Operatör:	Österströms
Brutto:	6 413
Löa:	135,80 m
Bredd:	16,52 m
Djupgående:	4,62 m
Klass:	American Bureau of Shipping
Byggnadsår:	1979
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	2 280 kW
Besättning:	12

Rorofartyget Festivo byggdes år 1979 som Baltic Press på Karlskronavarvet AB, Karlskrona, med varvsnummer 395 åt rederiet Partrederi Baltic Press. År 1982 förlängdes fartyget med cirka 25 meter på Finnboda varv, Nacka.

Efter förlängningen seglade hon mellan Sverige, kontinenten och England för Novator Rederi AB. År 2007 lades fartyget upp i Göteborg. I slutet av april 2008 köptes hon av ett holländskt rederi för att redan efter en vecka säljas vidare till de nuvarande norska ägarna som döpte om henne till Festivo.

Fartygets framdrivningsmaskineri bestod av en Wichmann 9AXAG diesel som gav effekten 2 280 kW och farten 12,5 knop.

Festivo var ett så kallat akterbygge där besättningens utrymmen och bryggan fanns i däckshuset längst akterut på väderdäck och maskinrummet därunder med lastrummet däremellan. Från ombordkörningsrampen längst akterut fanns en fast ramp upp på väderdäck. Rampen var belägen på babordssidan av fartyget. Denna mynnade i en garageliknande port på väderdäck



## 2.2 Faktainsamling

Följande källor, bland andra, har bidragit med information i utredningen:

- Rapport om sjöolycka från fartyget.
- Samtal med den skadade besättningsmannen.
- Besök ombord i fartyget.
- Kontakt med ABS (American Bureau of Shipping).
- [www.faktaomfartyg.se](http://www.faktaomfartyg.se).

### 2.3 Besättningen

Besättningen bestod av befälhavare, tre styrmän, teknisk chef, fartygsingenjör, tre däcksmanskap, ett maskinmanskap och två övrig personal.

Fartygsingenjören och maskinmanskapat hade polskt medborgarskap, övriga besättningen var svenskar.

Rederiet hade tidigare TAP-avtal (tillfälligt anställd personal) ombord på fartyget men efter försäljning av ett antal andra fartyg i rederiet så var samtliga ombord tillsvidareanställda.

Besättningsmannen som skadades hade varit anställd sedan tidigt 90-tal som matros i rederiets andra fartyg som var av general cargo-typ. Han var 49 år och hade tjänstgjort ombord på Festivo som matros i cirka två veckor innan olyckan.

### 2.4 Väderdäcksporten

Då fartyget byggdes bestod lastningsanordningen till väderdäck av en hiss med tillhörande port, byggd av Navire Cargo Gear (som senare blev en del av MacGREGOR).

För att lossning och lastning av fartyget skulle gå snabbare beslöts det år 2008 att hissen skulle bytas ut mot en fast ramp. Man konstruerade om den gamla porten, som innan ombyggnaden öppnades i sidled på förkant av bygget, till att kunna öppnas vertikalt samtidigt som man flyttade fram porten till en position på babordssidan så att vinkeln på rampen inte blev för stor.

Från början, efter ombyggnaden, manövrerades porten, som var av giljotintyp, med hjälp av en tryckluftmotor med kätting som var belägen på toppen av rampens överbyggnad. Sedan januari 2009 manövrerades porten med hjälp av en hydraulkolv som var kopplad till en vajer vilken var fäst i underkant och på insidan av porten. Man nyttjade samma hydrauliksystem som gick till akterrampen.

På portens bägge sidor fanns det två stycken fastsvetsade styrcylindrar, en i övre delen samt en i undre delen, som gick i styrskenor.





Porten i helt upphissat läge

Manöverplatsen till porten var innanför denna, utan möjlighet till uppsikt utanför, mot centerlinjen av fartyget. Något visuellt eller akustiskt larm utanför porten då den manövrerades fanns inte.

Porten vägde omkring 2 000 kg.

## 2.5 Övrigt

Innan ombyggnaden påbörjades skickade rederiet in ritningar på ramp samt däckshus som godkändes av ABS i London. Den 5 augusti 2008 begärde ABS in detaljritningar även för portöppningsarrangemanget för godkännande.

Festivo låg på varv i Tallin 23 juli till 20 september 2008 för byggnationen av rampen och överbyggnad samt i Göteborg 22 september till 30 september samma år för att slutföra arbetet. En inspektör från ABS var ombord när fartyget låg i Göteborg och godkände konstruktionen trots att ritningarna inte var godkända.

Under provkörning av porten år 2008, efter det att de sista detaljerna av portarrangemanget hade färdigställts efter ombyggnaden, föll porten okontrollerat vertikalt rakt ner i däck då originalvajern, som enbart var fäst med vajerlås, inte orkade hålla emot vikten av porten.

Istället för att sätta tillbaka vajerlåsen togs dessa bort och byttes ut mot en förtennad ände.

Efter det att olyckan den 3 april 2009 hade inträffat begärde ABS ytterligare en gång in detaljritningarna som inkom den 24 juni 2009 och godkändes 17 juli 2009. På dessa ritningar fanns ändringar som tillkommit efter olyckan.

Vid besök på fartyget i Antwerpen den 8 juni av inspektör och utredare från Transportstyrelsen uppmärksammades det att efter stängning och skalkning av porten var denna inte vädertät. Inspektör från ABS kallades till fartyget för inspektion av de tidigare utförda reparationerna av portarrangemanget samt vädertätheten av porten. Detta ställdes som krav av Transportstyrelsen.

### **3. Händelseförlopp**

Besättningsmannen som senare kom till skada började sin arbetsdag på morgonen klockan 08.00 och arbetade sedan till klockan 12.00. Efter att förmiddagspasset var slut tog han lunch och passade på att vila en kort stund innan klargörningen inför ankomsten som påbörjades omkring klockan 13.00. Festivo tog lots cirka klockan 14.30.

Efter ankomst vid 15.30-tiden till Dakar, Senegal, påbörjades lossningen av bilar, lastbilar och annat rullande gods som tidigare hade lastats ombord i Antwerpen, Belgien. Besättningsmannen arbetade på väderdäck med att se till att lossningen flöt på som den skulle.



Vy över väderdäck från den aktuella resan.

Under lossningens gång skulle en kranbil iland och när denna skulle köras ner från väderdäck genom väderdäcksporten kolliderade den med den yttre nedre styrskenan till denna. Man bedömde att skadan inte var så pass stor att det skulle kunna bli några problem med stängningen av porten.

Efter lossningen av väderdäck, cirka klockan 21.00, skulle besättningen stänga porten ner till huvuddäck men denna fastnade då cirka tre meter från väderdäck, just där kranbilen hade kolliderat med skenan.

Porten kunde inte manövreras, varken upp eller ner, efter det att den hade fastnat.

Först försökte besättningen att räta ut styrskenan med hjälp av en kofot. Då detta inte lyckades beslöt man att försöka att med hjälp av en kapmaskin skära jack i styrskenan för att sedan räta ut denna med kofoten. Efter det att verktygen hade plockats fram klättrade besättningsmannen upp på en steg för att därifrån fortsätta försöken med att lösgöra porten.

## RAPPORT

Rorofartyget FESTIVO IMO-nr 7802067 - SHIX - personskada den 3 april 2009

---

Kort efter det att arbetet hade påbörjats kände han att stegen började glida bakåt och att han föll. Samtidigt föll den 2 000 kg tunga porten föröver, ur sin position i styrskenorna, över stegen och besättningsmannen och blev liggande med ovanänden på däckets medan nederändan hängde kvar i vajern, fortfarande ca 3 meter över däckets (se bild).

Besättningsmannen fastnade med vänster underben mellan två steg i stegen och under fallet klämdes benet så pass illa att det blev en fraktur.



Foto taget kort efter olyckan.

Vid fallet landade besättningsmannen på rygg på däck, fortfarande med foten fast i stegen, och fick lättare skador på rygg och panna. Han var vid medvetande hela tiden men har ingen klar bild över själva olycksögonblicket.

Stegen som besättningsmannen stod på bröts i tre delar då porten föll.

Det fanns två andra besättningsmän i närheten då händelsen inträffade, dels en styrman som hjälpte till med att lysa med ficklampa för att underlätta arbetet med skenan och en matros som var behjälplig i övrigt. Matrosen, som stod med ryggen mot porten, vände sig om när styrman skrek till då porten började falla. Han hade en keps med skärm på sig som slogs av huvudet och var således en hårsman från att träffas av porten vid fallet.

Styrman som var utrustad med kommunikationsradio kallade omedelbart på befälhavaren som efter någon minut kom ut på däck. Befälhavaren ringde då till den lokale agenten på mobiltelefonen, som i sin tur kallade på ambulans. Efter cirka 50 minuter kom den första räddningsenheten som visade sig vara brandkåren. Ambulansen som kunde hjälpa besättningsmannen kom fram till fartyget ytterligare 20 minuter senare.

Besättningsmannen fördes till sjukhuset "CASA HOUS" som ansågs vara det bästa i Dakar.

Efter återställande av porten, som tog cirka 2 dygn, fortsatte Festivo sin resa till Monrovia, Liberia.

#### **4. Skador och omedelbara åtgärder**

Besättningsmannen ådrog sig omfattande skador på vänster underben och blev liggande på sjukhus i Dakar fram till den 20 april då han flögs hem. Under sjukhusvistelsen opererades han och skruvar och stift sattes in i fotleden för att stabilisera foten.

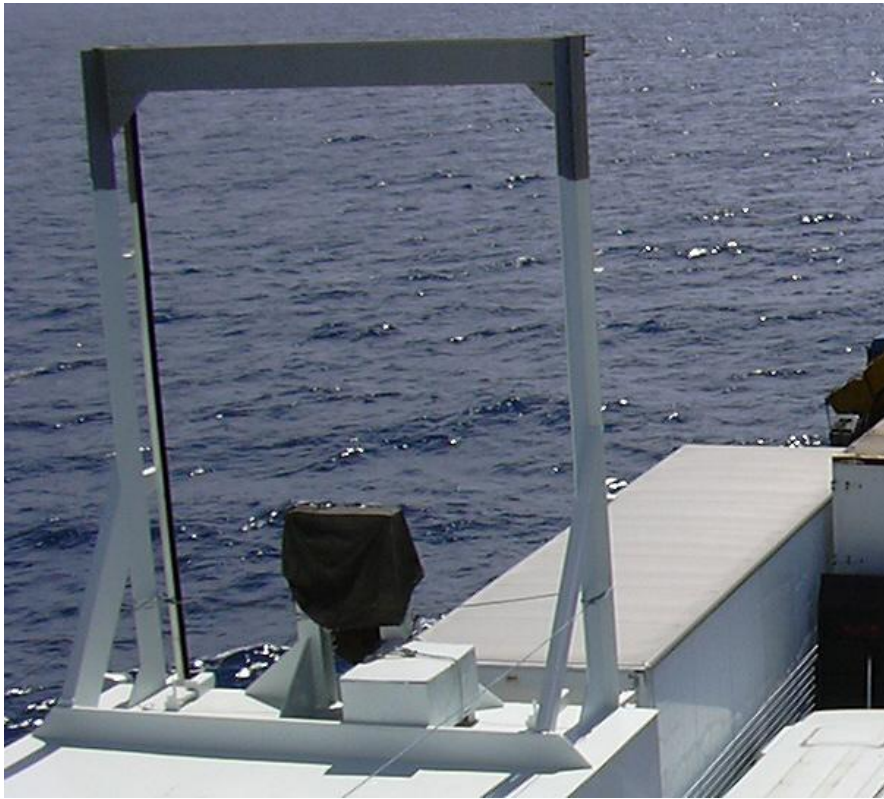
Väl hemkommen fick han inte komma till ortopedien i Kalmar direkt då man ville ta blodprover i syfte att finna eventuella bakterier från sjukhusvistelsen i Senegal. Dessa prover tog några dagar och besättningsmannen kunde komma till sjukhuset den 24 april för ytterligare undersökningar av underbenet.

När porten rasade slog den i en bil som var lastad för Monrovia och krossade den vänstra sidorutan samt orsakade plåtskador. Vid fallet slog porten även ett hål i väderdäck som lagades under hamnvistelsen i Dakar med en dubbling (en plåt som svetsas fast direkt ovanpå hålet utan att fasas in i däcket).

## RAPPORT

Rorofartyget FESTIVO IMO-nr 7802067 - SHIX - personskada den 3 april 2009

---



I portarrangemanget byttes de två nedre styrskenorna ut. Dessutom monterades två parallella stag vid de övre styrskenorna så att dessa inte skulle ha möjlighet att glida isär på samma sätt som skett innan (se bild).

## 5. Rapportering från fartyget/rederiet

När fartyget, cirka 10 dagar efter olyckan, återvände till Dakar på nordgående besökte befälhavaren och några andra ur besättningen den skadade besättningsmannen. Dessa informerade honom om vikten av att olyckan måste rapporteras till AFA (Arbetsmarknadens Försäkringsaktiebolag) där bedömning sker om skadan skall klassas som arbetsskada eller inte. Befälhavaren skulle, så snart han kunde koppla upp mot internet ombord, ladda ner en anmälningsblankett och skicka den vidare till den skadade besättningsmannen i hemmet för underskrift.

När fartyget anlände till Antwerpen den 30 april överlämnade befälhavaren den ifyllda anmälan till rederiets säkerhetsansvarige (DP) som stoppade denna i sin portfölj och tog med till Sverige då han reste hem den 1 maj. Den enda uppgift som då saknades i anmälan var ett avtalsnummer.

Besättningsmannen antog att DP:n skulle fylla i avtalsnumret första arbetsdagen efter besöket ombord för att sedan skicka hem blanketten till honom. Omkring den 10 maj ringde han upp DP:n och frågade vad som hände med anmälan. Han fick då svaret att det saknades ett avtalsnummer men att någon på rederiet hade den informationen samt att han skulle ta tag i detta dagen efter.

Trots ett par ytterligare kontakter med DP:n så hände ingenting.

Besättningsmannen beslöt att kontakta sitt fack för att fråga om hur viktigt och bråttom det var med anmälan till AFA. Av det fackliga ombudet fick han då det, för honom, lugnande beskedet att det kanske inte var så bråttom med just den anmälan. Samtidigt förklarade det fackliga ombudet att det var mycket viktigt att händelsen blev anmäld både till Försäkringskassan och Transportstyrelsen.

Olyckan kom till Transportstyrelsens kännedom omkring den 24 maj efter det att besättningsmannen hade kontaktat tillsynsenheten inom Transportstyrelsens sjöfartsavdelning och kontrollerat om anmälan om arbetsskada inkommit.

Efter kontakt med rederiet mottog sjöfartsavdelningens utredningsenhet "Rapport om sjöolycka" den 27 maj. Anmälan till Försäkringskassan var daterad 20 maj och blev mottagen 6 juni.

Ingen kontakt togs med klassificeringssällskapet ABS (American Bureau of Shipping), trots haveriet av väderdäcksporten, hålet i väderdäck samt ingreppet och modifieringen i Dakar av styrskenorna. Den första kontakten med ABS togs i samband med att utredare och inspektör från Transportstyrelsen besökte fartyget i Antwerpen den 8 juni.

Enligt uppgift från rederiet hade fartyget problem med delar av sin satellitkommunikationsanläggning och således kunde befälhavaren varken skicka

"Rapport om sjöolycka" till Transportstyrelsen eller "Anmälan om arbetsskada" till Försäkringskassan direkt efter olyckan.

## 6. Klassificeringssällskap

Klassificeringssällskapens huvudsakliga uppgifter är att kontrollera att fartyg konstrueras, byggs samt underhålls i enlighet med de egna reglerna.

Klassificeringssällskap kan också representera flaggstatens myndighet, på delegation, när det gäller vissa kontroller av fartygets sjösäkerhet, sjövärdighet och miljöskydd men benämns då som erkänd organisation.

Transportstyrelsen har godkänt fem olika klassificeringssällskap som erkända organisationer. Rederier som har fartyg som är svenskflaggade kan anlita vilket som helst av dessa.

Dessa är Lloyd's Register, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Bureau Veritas och American Bureau of Shipping.

Rederiet för Festivo hade valt att ha ABS som klassificeringssällskap.

## 7. Analys

Ritningar för konstruktionen av rampen samt rampens överbyggnad skickades in till ABS i London som godkände dessa. Detaljritningar på arrangemanget till porten fanns inte med och godkändes följaktligen inte.

Fartyget låg på varv i Tallin under cirka två månader för byggandet av den fasta rampen och arbetet avslutades i Göteborg där inspektör från ABS godkände konstruktionen utan att ha vetskap om att ritningarna på portarrangemanget inte varit på huvudkontoret i London och därför inte godkänts.

Ritningarna begärdes in av ABS den 24 juni 2009, cirka två och en halv månader efter olyckan, och dessa godkändes den 17 juli 2009. Dessa ritningar inkluderade de förstärkningar som gjordes i Dakar efter olyckan.

Det är anmärkningsvärt att man påbörjar en omfattande ombyggnad, som dessutom berör fartygets sjövärdighet, utan att samtliga ritningar är godkända. Inspektören från ABS i Göteborg godkände konstruktionen utan att ha kontrollerat om ritningarna var godkända.



Det borde vid kontroll av ombyggnationer vara av vikt att inspektörer kontrollerar att ombyggnationen stämmer överens med godkända ritningar innan slutgodkännande.

Varken fartygets befälhavare eller rederiet rapporterade olyckan till Transportstyrelsen eller Försäkringskassan inom tid som kan anses vara rimlig. Det tog drygt sex veckor innan anmälan daterades till Försäkringskassan och sju veckor innan "Rapport om sjöolycka" inkom till Transportstyrelsen och då efter påstötning från tillsynsmyndigheten som fått reda på händelsen av den skadade matrosen. Trots problem med delar av fartygets satellitkommunikationsanläggning borde det inte ha varit ogenomförbart från rederiets sida att skicka in rapporterna då all information fanns tillgänglig.

I 6 kap. 14 § sjölagen (1994:1009) finns bl.a. följande att läsa:

**14 §** Befälhavaren på ett svenskt handelsfartyg, fiskefartyg eller statsfartyg skall genast rapportera till den myndighet regeringen föreskriver

1. när någon i samband med fartygets drift har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,

2. när någon ombordanställd i annat fall har eller kan antas ha avlidit eller har fått svår kroppsskada,

3. när någon i annat fall än som avses i 1 och 2 har eller kan antas ha drunknat från fartyget eller avlidit ombord och begravts i sjön,

4. när allvarlig förgiftning har eller kan antas ha inträffat ombord,

5. när fartyget har sammanstött med ett annat fartyg eller stött på grund,

6. när fartyget har övergetts i sjön,

7. när i samband med fartygets drift skada av någon betydelse har eller kan antas ha uppkommit på fartyget eller lasten eller på egendom utanför fartyget, eller

8. när förskjutning av någon betydelse har inträffat i lasten.

Det faktum att det stod flera personer i närheten av porten då den okontrollerat föll gör att man lätt kan förstå att händelseförloppet kunde blivit mycket mer allvarligt än vad det blev.

## 8. Orsaker och faktorer

- Konstruktionen av styrskenorna var för vek trots godkännande från klassen och således kunde de övre styrskenorna böjas utåt (bli hjulbenta) och porten falla föröver.
- Skydd för att förhindra att porten hade möjlighet att falla föröver saknades.
- Påkörningsskydd eller dylikt saknades för att skydda styrskenorna.

## 9. Observationer

Det är anmärkningsvärt att inte varken befälhavare eller rederi skickade information om olyckan till Transportstyrelsen och Försäkringskassan tidigare än vad som skedde.

Klassificeringssällskapet ABS har i detta fallet visat att de inte haft tillfredställande interna rutiner eller att dessa inte tillämpats.

## 10. Rekommendationer

### 30-2009

Rederiet bör sätta upp påkörningsskydd framför styrskenorna på väderdäck.

### 31-2009

Rederiet bör förse porten med ett fallskydd så porten inte kan falla framåt även om porten skulle glida ur sina styrskenor.

### 32-2009

Rederiet bör se till att rutiner finns i fartygen om att skyndsamt kontakt ska tas med klassificeringssällskapet om utrustning som godkänns av klassen havererar av någon anledning och säkerställa att dessa rutiner följs.

### 33-2009

Rederiet bör se till att rutiner för anmälan till Transportstyrelsen och Försäkringskassan finns och att de följs.

### 34-2009

American Bureau of Shipping bör säkerställa att rutiner finns så att inspektörer som besöker fartyg efter ombyggnad är säkra på att ritningar över fartyget är godkända.

## 11. Övrigt

Den skadade besättningsmannen, rederiet och klassificeringssällskapet har haft möjlighet att yttra sig om faktaredovisningen. Hänsyn har tagits till deras synpunkter.

Rederiet har under utredningens gång gjort förbättringar på portarrangemanget. Bl.a. har man satt på ett fallskydd så att liknande olycka inte ska kunna ske (se bild nedan).





Transportstyrelsen  
601 73 Norrköping  
[www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se), [kontakt@transportstyrelsen.se](mailto:kontakt@transportstyrelsen.se)  
Telefon: 0771-503 503

