

## SAMMANFATTNING

Tidigt på morgonen åkte befälhavaren ut för att dra garn, men upptäckte snart att det problem han haft tidigare med hydrauliken blev värre. Oljan blev så varm att man kunde bränna sig, och vatten som kom på slangar och rör förångades. Dessutom förlorade systemet dragkraft och orkade inte dra upp garnen, utan befälhavaren började dra upp dem för hand.

Han upptäckte då att det brann i motorutrymmet. Han försökte att släcka med spolslangen men röken blev tätare och han valde att istället försöka kalla på hjälp. Han fick emellertid inget svar på VHF:en, så efter att ha stängt till motorutrymmet tog han en livboj och hoppade i vattnet för att simma de ca 300 metrarna mot land. Vädret var ganska fint och vattnet 18 grader varmt. Väl på land ringde han 112 och fick så småningom hjälp med bogsering till kaj. Under bogseringen tog fartyget in vatten via bordgenomföringar, vars slangar skadats av branden, och fick länsas med en portabel pump.

Senare undersökning har visat att ett fel i hydraulsystemet är den troligaste orsaken till temperaturstegringen, som i sin tur lett till att isoleringen till de elkablar, som fästs vid hydraulslangarna, smält och gnistbildning uppstått varvid branden startat. Det har också visats att fartyget inte uppfyllde gällande konstruktionskrav, bl.a. avseende dragning av elkablar, vilket inte upptäckts bl.a. på grund av att det inte utövas tillsyn över fartyg i det berörda storlekssegmentet.

## Rekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Tillse att ett verksamt tillsynssystem kommer i kraft avseende kategorin yrkesfartyg mindre än 20 brutto. (RS 2014:07 R1)
- I samarbete med berörda intresseorganisationer säkra att kännedom om gällande regelverk sprids i branscher som använder fartyg mindre än 20 brutto. (RS 2014:07 R2)