

## SAMMANFATTNING

Lastfartyget *Morraborg*, flaggat i Nederländerna, anlände till Holmsunds hamn den 3 juli 2011 med en last av delar till vindkraftverk. I samband med förtöjning av fartyget drogs ett förspring från fartygets styrbordssida till kajen. Fartyget manövrerades sedan mot kajen genom att köras mot förspringet med rodret dikt babord för att på så sätt få in aktern mot kajen. Förspringet brast och fjädrade tillbaka på ett sådant sätt att trossen träffade fartygets överstyrman i huvudet. Denne avled av sina skador.

Olyckan har undersökts av Statens haverikommission med bistånd av den nederländska haveriutredningsmyndigheten.

I undersökningen har bl.a. framkommit att rederiet, *Wagenborg Shipping BV*, inte identifierat förtöjningsarbete som ett riskfyllt arbete. Det innebär att någon riskanalys av procedurerna för förtöjningsarbete inte genomförts. Haverikommissionen har kunnat konstatera att arbetsområdet på förtöjningsdäck inte varit optimerat för att kunna utföra arbetsuppgiften på ett tillfredställande sätt med bibehållen säkerhet för besättningen.

I samband med olyckan befann sig befälhavaren, en befälselev samt en lots på bryggan. Informationsutbytet dem emellan var bristfälligt och missförstånd uppstod om vissa manövrar.

Det fanns inte någon fri sikt mellan brygga och förtöjningsdäck, vilket medförde att befälhavaren inte hade möjlighet att övervaka arbetet på förtöjningsdäck i samband med manövrering av fartyget.

## Rekommendationer

Grundat på de fakta som framkommit och de slutsatser som dragits av undersökningen, rekommenderar SHK härmed:

Att *Wagenborg Shipping BV* gör en mer omfattande riskanalys för förtöjningsarbete och åtminstone tar med följande i beräkningen:

- Brottstyrkan och kvaliteten på förtöjningarna i förhållande till deras användning.
- Det potentiella behovet av att bogserbåtar hjälper till vid förtöjningsarbetet.
- Schemalagda kontroller och schemalagt underhåll av förtöjningstrossar och förtöjningsutrustning, inklusive belastningsprov av vinscharnas manuella bandbromsar.
- Placeringen av vinscharnas manöverboxar med avseende på potentiella snap-back-zoner.
- Hur man säkerställer att det är möjligt att övervaka förtöjningsarbetet från en säker position.
- Behovet av drifrutiner och lämplig kommunikation.
- Hur man garanterar en säker utformning av förtöjningsstationer på nybyggda fartyg.

På grundval av resultaten från en sådan analys rekommenderas *Wagenborg Shipping BV* att upprätta en åtgärdsplan för att förbättra förtöjningssäkerheten och vidta lämpliga åtgärder på befintliga och nybyggda fartyg. (RS 2014:03 R1)

Att *Sakhalin Shipping Company (SASCO)*, som nu äger *Morraborg*, ska genomföra en riskanalys om förtöjning, och därvid beakta vad som angetts ovan i rekommendationen RS 2014:03 R1 som riktats till *Wagenborg Shipping BV*, samt fastställa en åtgärdsplan för att minska de särskilda riskerna i samband med förtöjningsarbete på det här fartyget. (RS 2014:03 R2)

Att *Wagenborg Shipping BV* ska undersöka funktionen i bryggans manöverboxar på systerfartygen till *Morraborg* och vidta alla lämpliga åtgärder för att garantera att de fungerar bra och att de används. (RS 2014:03 R3)

Att *Dutch mariners union*, *Dutch Shipowner association*, överväger en granskning av förtöjningsinstruktionerna när det gäller omfattningen av snap-back-zonerna. (RS 2014:03 R4)

Att *Nederländernas departement för infrastruktur och miljö* överväger frågan om ett lagkrav på att spara information från (S-)VDR på fartyg som seglar under dess nationsflagga. (RS 2014:03 R5)