

## **SAMMANFATTNING**

På resa i Trollhätte kanal den 12 november 2014 miste torrlastfartyget NOSSAN sin styrförmåga och grundstötte hårt mot kanalkanten strax söder om Stallbackabron i Trollhättan. Lastrummet vattenfylldes och en kraftig slagsida uppstod. Kort därefter kom fartyget loss från kanalkanten och fartyget flöt fritt i kanalen. Besättningen började pumpa barlast med avsikt att minska slagsidan samtidigt som fartyget sakta manövrerades mot Stallbackabrons ledverk på motsatt sida om kanalen. Efter förtöjning vid ledverket under Stallbackabron sjönk fartyget och ställde sig, utan att kantra, på kanalens botten.

Sjöfartsverkets kanalcentral i Trollhättan tog emot ett anrop via VHF från fartyget kl. 12.46. Ungefär tre minuter senare angav lotsen på fartyget att kanalcentralen borde ordna så vattentappningen minskades för att begränsa strömmens hastighet i kanalen. Samtidigt begärdes Sjöfartsverkets bogserbåt till olycksplatsen.

Från kanalcentralen larmades SOS Alarm. Samtalet inkom via nöd-numret 112 och kopplades ihop med JRCC samt ledningscentralen vid NÄRF. Under det pågående samtalet konstaterades från JRCC att olycksplatsens geografiska läge innebar att räddningsinsatsen var ett ansvar för kommunens räddningstjänst. SOS Alarm larmade brandstationen i Trollhättan.

Fartyget evakuerades och besättningen gick ombord på bogserbåten som anlant till platsen. Trollhätte kanal stängdes för all yrkesmässig sjöfart under drygt 4 dygn till dess att NOSSAN var provisoriskt tätad och avgick mot Gruvön för att lossa lasten och därefter till ett varv i Väneren för reparation.

Orsaken till olyckan var att en kulventil med oskyddad placering till huvudmotorns varvtalsregulator oavsiktligen öppnades, vilket ledde till att varvtalet gick ner, fartyget miste styrförmågan och grundstötte.

Utredningen har visat vikten av en genomtänkt placering och skydd av känsliga ventiler och knappar för att undvika ofrivillig beröring ombord på fartyg samt att samverkan på en olycksplats mellan såväl myndigheter som andra aktörer, ofta i en komplex situation, är en förutsättning för ett positivt utfall av operationen. Dessutom är det av stor vikt för alla inblandade aktörer att vara införstådda med och vara tränade för sitt ansvarsområde på olycksplats med fartyg inblandade.

## **Säkerhetsrekommendationer**

Thun Ship Management rekommenderas att:

- genom riskinventeringar upprätta långsiktiga åtgärder ombord på rederiets fartyg för att säkra utsatta ventiler och knappar från ofrivillig beröring, se avsnittet 2.2. (RS 2015:07 R1)

Länsstyrelsen i Västra Götalands län rekommenderas att:

- i sin tillsyn över Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbunds ansvar enligt LSO följa upp räddningstjänstens förmåga att genomföra effektiva räddningsinsatser vid fartygsolyckor inom kommunalt ansvarsområde, se avsnitt 2.3. (RS 2015:07 R2)

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- synliggöra utfärdade lotsdispenser och endorsement i utdrag från sjömansregistret, se avsnittet 2.5. (*RS 2015:07 R3*)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap rekommenderas att:

- se över kunskaps- och kompetensnivån samt planläggningen inom de kommunala räddningstjänsterna för räddningsinsatser som berör fartyg samt vid behov vidta åtgärder för att stärka förmågan att – i samverkan med och med stöd av andra aktörer – genomföra räddningsinsatser i samband med fartygsolyckor, se avsnittet 2.3.3. (*RS 2015:07 R4*)