

SAMMANFATTNING

Måndagen den 1 mars 2021 arbetade tre personer med dykinspektioner av kajanläggningen i Torshamnen i Göteborg. De arbetade från fartyget VESTA, en elva meter lång arbetsbåt. Vid halvtiotiden på förmiddagen avbröt man arbetet för att ta en matpaus och förtöja vid den bro som går mellan Torshamnen och Risholmen, en låg bro som har en segelfri höjd på cirka tre meter. Båten manövrerades sakta in mot bron och en av besättningsmännen gick fram för att vara beredd på att förtöja. Föraren lade i backväxeln, men effekten uteblev, varpå han förde reglaget ytterligare bakåt. VESTA åkte då framåt i en hastig styrbordsgir och slog i bron. Personen i fören hann inte sätta sig i säkerhet och klämdes mellan styrhytten och bron, så pass allvarligt att han avled av skadorna. Räddningsinsatsen försvårades av höjdskillnaden mellan bron och båten, men ett annat av företagets båtar kom snabbt till olycksplatsen och bogserade VESTA till södra brofästet där ambulans kunde ta hand om den skadade för vidare transport.

Olyckan orsakades av ett utmattningsbrott på den rostfria metalltråden i reglagekabeln som används för växling mellan fram och back. Framväxeln förblev i, trots att reglaget drogs mot back. Reglaget fick då en omvänd effekt i backläget och full back blev då istället full fram. Det korta avståndet till bron medförde att föraren av båten inte hann göra några korrigerande åtgärder innan kollisionen.

En förutsättning för brottet på metalltråden var att den var böjd just där reglagekabelns flexibla hölje möter den styva metalländhylsan, vilket slutligen ledde till ett utmattningsbrott på grund av upprepade böjande och rätande rörelser vid varje växling.

Bakomliggande orsaker är avsaknad av möjlighet att kontrollera en reglagekabelns invändiga skick och avsaknad av angivna bytesintervall. Det hade alltså inte gått att avgöra skicket på metalltråden med mindre än med förstörande provning.

Säkerhetsrekommendationer

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Tillsä tillse att problematiken med reglagekablar, som är förlagda oskyddade eller är dragna i för snäva böjar och även konsekvenserna av ett brott på dessa kablar, uppmärksammas i berörda segment av sjöfarten. (RS 2022:01 R1)
- I samarbete med berörda branschorgan och i sjöfartskretsar föra en diskussion om ett eventuellt rekommenderat intervall för byte av särskilt utsatta tekniska komponenter. (RS 2022:01 R2)