

SAMMANFATTNING

Den 24 november 2015, anlände FINNPARTNER till norra hamnen i Malmö enligt tidtabell. Efter förtöjning påbörjades arbetet ombord med att lägga ramperna i syfte att lossa lasten med rullande enheter.

När stuveriets morgonskift skulle starta upp och förbereda läggning av den övre landrampen noterades det flera larm på hamnens landramp som skulle läggas på fartygets övre bildäck. Arbetsledaren tillkallades och när han anlände vidtog han inte någon annan åtgärd än att kvittera larmen.

När klartecken gavs från fartyget att lägga hamnens övre ramp gick en annan stuveriarbetare in i manöverkuren för att lägga rampen. Även han noterade larm om givarfel på flappen (en hydraulstyrd yttre del av rampen) och kvitterade larmen utan vidare åtgärd, vilket var brukligt för operatörerna på arbetsplatsen sedan invigning av hamnen 2011.

Därefter sänkte han ner rampen mot fartygets övre däck. Sekunderna innan operatören släppte knappen, justerade en besättningsman ett plåtlock på bildäck med sin fot, i syfte att förbättra möjligheten för flappens flytlägesgivare att få kontakt med fartygets däck. När operatören släppte knappen föll flappen okontrollerat och hastigt ner på fartygets bildäck. Besättningsmannen träffades av den fallande flappen och klämdes fast mellan flappen och fartygsdäcket. Den skadade erhöll svåra skador på båda benen och vårdades flera månader på sjukhus.

Olyckan orsakades av att flappens enda flytlägesgivare var skadad och i ett aktiverat läge, vilket fick till följd att flappen snabbt och okontrollerat föll ner när manöverknappen släpptes.

Bidragande faktorer var dels att rampen manövrerades – och kunde manövreras – trots larm om ett allvarligt fel och utan att någon teknisk kontroll först gjordes av det fel som larmet avsåg, dels att besättningen på fartyget rutinemässigt placerade ett plåtlock mellan fartygsdäcket och flytlägesgivaren för att kompensera brister i rampens funktion.

Bakomliggande faktorer var hamnens brist på ledning och styrning av verksamheten samt brister i fartygets säkerhetskultur.

Säkerhetsrekommendationer

Copenhagen Malmö Port (CMP) rekommenderas att:

- Se över organisationen och göra de förändringar eller förtydliganden som behövs för att säkerställa att chefsfunktionerna har goda förutsättningar att leda och styra arbetet för att åstadkomma säkra arbetsförhållanden på arbetsplatsen. Se avsnitt: 2.2, 2.3, 2.4, 2.5 och 2.7. (RS 2016:09 R1)
- Överväga att införa samverkansmöten på ledningsnivå med de rederier som regelbundet trafikerar hamnen för att tidigt upptäcka eventuella avvikelser. Se avsnitt: 2.4. (RS 2016:09 R2)

Rederiet Finnlines Ship Management AB rekommenderas att:

- Verka för att utveckla säkerhetskulturen ombord på fartygen och inom rederiet, särskilt i de avseenden som behandlas i avsnitt 2.5 och 2.7. *(RS 2016:09 R3)*

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Stärka myndighetens förmåga att agera vid arbetsplatsolyckor på fartyg. Se avsnitt: 2.9. *(RS 2016:09 R4)*

Arbetsmiljöverket rekommenderas att:

- Överväga att införa ett krav på regelbunden besiktning för rampkonstruktioner avsedda för lastning och lossning av fordon till fartyg, liksom för fast monterade landgångar avsedda för av och påstigande passagerare i hamnanläggningar. Se avsnitt: 2.8. *(RS 2016:09 R5)*

Sjöfartens arbetsmiljönämnd (SAN) rekommenderas att:

- Överväga en uppdatering av "Arbetsmiljömanual för sjöfart" avseende ramphantering ombord på ro-ro-fartyg. Se avsnitt: 2.6 *(RS 2016:09 R6)*