

**HAVERIRAPPORT rörande  
passagerarfartyget S:T IBB -SFUI-  
grundstötning 1999-05-29**



**SJÖFARTSVERKET**

1999-09-02



**SJÖFARTSVERKET**

1999-09-02

# **HAVERIRAPPORT rörande passagerarfartyget S:T IBB -SFUI- grundstötning 1999-05-29**

Vår beteckning: 080201-9935348  
Utredningsstaben Bd Björn Molin, 011- 19 13 27

Rapporten finns [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se) (Webbtjänsten  
även på vår -Press-Rapporter/remisser  
Hemsida:

## **Innehållsförteckning**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Faktaredovisning.....</b>	<b>3</b>
<b>Händelseförlopp .....</b>	<b>4</b>
<b>Analys.....</b>	<b>5</b>
<b>Orsak.....</b>	<b>8</b>
<b>Anmärkningar .....</b>	<b>8</b>
<b>Rekommendationer .....</b>	<b>8</b>
<b>Skador .....</b>	<b>8</b>
<b>Utredningsresultat.....</b>	<b>9</b>

## **Bilaga: Sjukortsutdrag**

---

## Sammanfattning

Namn:	S:T IBB
Reg.bet.:	SFUI
Hemort:	Landskrona
Brutto:	42
Löa:	28,89 meter
Bredd:	5,7 meter
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1973
Byggnadsmaterial:	Lättmetall
Maskinstyrka:	331 kW
Besättning:	2
Passagerare:	60

Passagerarfartyget S:T Ibb (S) hade avgått från Bäckviken på Ven för att göra en sight-seeing tur till Öresundsbrobygget.

Under återresan mot Ven grundstötte fartyget på Söndre Flint.

Fem räddningsenheter dirigerades till platsen. Samtliga passagerare evakuerades och transporterades till Limhamns norra hamn. Inga personskador uppstod vid händelsen.

Fartyget drogs under natten av grundet och bogserades till Limhamn.

## Faktaredovisning

S byggdes 1973 som passagerarfartyg vid Boghammar Marin AB i Lidingö. Fartyget förvärvades av den nuvarande ägaren 1996.

S går normalt efter turlista mellan Bäckviken på Ven och Landskrona men var vid tiden för händelsen chartrad för en resa från Bäckviken till Öresundsbrobygget och åter.

För passagerare finns utrymmen på huvuddäcket och bryggan är placerad förut ovanför passagerarutrymmet.

De, med avseende på händelsen, mest intressanta navigationsinstrumenten var två radarapparater av märken Furuno och Anritzu. En av dessa var i drift vid det aktuella tillfället och var inställd på 1,5 M (nautiska mil). Automatstyrning var av fabrikat Furuno och var kopplad till en kompass av märket Fluxgate. Ombord fanns också magnetkompass av fabrikat Silva och satellitnavigator av märket Shipmate.

Framdrivningsmaskineriet bestod av två maskiner av märket Saab Scania DSI11 R82A som utvecklade 331 kW och var via backslag kopplade till 2 fasta propellrar. På full fart gjorde fartyget cirka 17 knop.

Vid tillfället rådde skymning och mulet väder. Sikten var god och vinden var OSO-lig med styrka 10 m/sek. Strömmen var nordgående cirka 4 knop.

S framfördes med hjälp av automatstyrning som övervakades av befälhavaren.

Fartyget var utrustat med ett digitalt sjökort som användes vid det aktuella tillfället. I sjökortet fanns inte det pågående brobygget inlagt.

Ombord fanns 2 besättningsmän och 60 passagerare varav en var rullstolsbunden.

När grundstötningen inträffade var bryggan bemannad av befälhavaren och överstyrman.

S framfördes på hemvägen väster om Flintrännan. De två fyrar i rännen som var intressantast med avseende på fartygets reserutt var Kalkgrundet och Oskarsgrundet SV. Båda fyrarna har karaktären Oc WRG 9 s Racon

vilket innebär att fyrarna visar sken där ljustiden är längre än mörkertiden inom perioden. De aktuella fyrarna visar sken under 7,5 sekunder följt av 1,5 sekunders mörkertid.

Racon är en förkortning av "radarbeacon" och innebär att bojen sänder en signal då den träffas av fartygsstationens radarpulser. Signalen presenteras på radarskärmen som ett från ekot radiellt utgående morsetecken. Bojen Kalkgrundet sände bokstaven K som är långt, kort och långt tecken. Bojen Oskarsgrundet SV sände bokstaven O som är tre långa tecken.

## **Händelseförlopp enligt S**

S avgick från Bäckviken på Ven 1999-05-28 kl 1930 med 60 passagerare för att göra en sight-seeing tur till Öresundsbrobygget. Resan mot brobygget förflöt normalt och man valde att passera genom Trindelrännan (se bilaga) under brobygget.

Med sakta fart sattes sedan kurs mot Pepparholmen där fartyget lades stilla en stund för att låta passagerarna titta på och fotografera brofästet. Resan fortsatte sedan tillbaka söder om bron varefter kursen sattes mot Nordre Flint från en position väster om Flintrännan.

När S hade passerat under bron ökades farten och befälhavaren kunde i det digitala sjökortet konstatera att kursen ledde öster om den prick som markerar Söndre Flints östsida.

Befälhavaren och styrmannen höll utkik efter pricken på fartygets babordssida men kunde inte upptäcka den. Inte heller i fartygets radarapparat kunde pricken upptäckas. Då befälhavaren visste att pricken var låg och då det i området fanns ett stort antal fiskeredskap med markeringar oroades man inte över att pricken inte kunde upptäckas. Man förlitade sig på den information om positioner som erhöles via GPS-en och det digitala sjökortet.

Kl 2150 körde fartyget med cirka 13 knops fart på grund. Via mobiltelefon informerades Malmö hamn och Malmö lotsstation om händelsen.

Genast efter grundstötningen påbörjade befälhavaren skadekontroll och informerade passagerarna om situationen. Fartygets styrman skötte under tiden kontakten med Flint VTS (Vessel Traffic Service). Styrmannen

informerade VTS-en om positionen som han hade läst av på fartygets GPS-mottagare.

MRCC informerades kl 2210 av Flint VTS om att S grundstött med 66 passagerare och 2 besättningsmän ombord och att en lotsbåt var på väg till den angivna positionen.

När lotsbåten anlände till positionen som angetts kunde man inte finna det grundstöta fartyget. Styrmannen på S tog radarbäringar till fyrarna Kalkgrundet och Oskarsgrundet SV och kunde sedan ange den rätta positionen som var cirka 250 meter väster om pricken vid Söndre Flint och cirka 2 M söder om den position som han tidigare hade angett.

De räddningsenheter som var på väg till haveristen omdirigerades till den nya positionen.

Kl 0035 togs beslut om att evakuera passagerarna med de fartyg som hade anlant till platsen. En viss förvirring uppstod i samband med evakueringen då det visade sig att passagerarantalet var 60 och inte 66 som hade angetts när MRCC larmades.

Kl 0135 var evakueringen av passagerarna fullföljd.

Kl 0425 drogs fartyget av grundet och bogserades till Limhamn dit det anlände kl 0455.

## **Analys**

Befälhavaren har vid sjöförklaringen uppgett att man förlitade sig på den information om positioner som erhöles från GPS-en och det digitala sjökortet. En av fartygets radarapparater var i drift när händelsen inträffade. Man utnyttjade inte möjligheten att med hjälp av radarapparaten kontrollera och följa upp positioner och färdväg. I området fanns ett antal racon-fyror som, om de hade pejlats med hjälp av radarapparaten, hade kunnat ge information om att fartyget var på väg mot uppgrundningen vid Söndre Flint.

Av loggen som fördes på MRCC kan utläsas att lotsbåten, när den kl 2235 ankom till den först angivna positionen, inte kunde finna haveristen. Från MRCC tillfrågades S om de i radarapparaten kunde se någon racon-signal



som visade lång, kort och lång (Kalkgrundet). Från fartyget svarades att man kunde se den angivna racon-signalen på 2,5 M. MRCC frågade sedan om de kunde se tre långa racon signaler (Oskarsgrundet SV) och fick till svar att man från S såg denna på 1,3 M. I MRCC's logg finns också antecknat att de givna värdena indikerade att fartygets position var vid Söndre Flint.

Befälen på bryggan borde, med tanke på den korta tid som förlöpte från det att man lämnat brobygget till dess att grundstötningen var ett faktum, ha insett att de rimligen inte kunde befinna sig på den position som GPS-en visade. De hade dessutom flera andra möjligheter att säkerställa fartygets färdväg. Det borde också kunna förväntas att man från tidpunkten för grundstötningen tills lotsbåen anlände till platsen med hjälp av tillgängliga medel hade fastställt fartygets position.

I det digitala sjökortet, som användes när händelsen inträffade, är det egna fartyget markerat med en ring som förflyttar sig i en sann rörelse över sjökortet. Positionen från fartygets GPS-mottagare överförs fortlöpande till sjökortet. Under resan från Ven ner mot Trindelrännan passerade S tätt intill lysbojen Sjollen och senare innanför grundet som ligger väster om inloppet till Limhamn. Befälhavaren har angett att han vid dessa båda tillfällen kunnat konstatera att fartygets position låg rätt i det digitala sjökortet.

Vid grundstötningen befann sig fartyget, enligt det digitala sjökortet, cirka 250 meter öster om pricken som markerar Söndre Flints östsida. Någon förklaring till varför GPS-en visade ett felaktigt värde har inte gått att utröna.

Den aktuella GPS-en har efter att grundstötningen inträffade undersökts av generalagenten som inte kunde finna något fel på mottagaren. I samband med undersökningen har GPS-ens programvara uppdaterats av generalagenten.

Styrmannen uppgav vid sjöförklaringen att han via mobiltelefon informerade Malmö hamn och lotsar om grundstötningen. Enligt en rapport från Flint VTS informerades också Malmö lotsstation om händelsen kl 2150. Flint VTS larmade och informerade MRCC om grundstötningen kl 2210. Vid sjöförklaringen framkom också att man, från fartyget, inte ville gå ut över VHF:en med information om att grundstötningen hade inträffat.

Då larmet till MRCC kom via Flint VTS erhöll MRCC i det första skedet av händelsen andrahandsuppgifter om vad som hade inträffat. Med hänsyn till antalet ombordvarande bedömde den tjänstgörande räddningsledaren att situationen på sikt kunde förvärras. Risker för passagerare och besättning kunde inte uteslutas varför fem räddningsenheter dirigerades till platsen.

I Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS 1995:11 som bl.a. avser alla svenska passagerarfartyg återfinns föreskrifter om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg.

2 § När fartygets normala restid mellan två hamnar beräknas uppgå till eller överstiga tre timmar eller när avståndet mellan hamnarna uppgår till eller överstiger 30 nautiska mil, skall befälhavaren se till att för- och efternamn, kön och ålder på alla ombord som inte är upptagna på fartygets besättningslista registreras. Om en ombordvarande har ett handikapp som kan ha betydelse vid en räddningsinsats, skall detta om möjligt anges.

3 § När fartygets normala restid mellan hamnar beräknas understiga tre timmar och avståndet mellan är mindre än 30 nautiska mil, skall befälhavaren se till att uppgift om antal ombordvarande som inte är upptagna på fartygets besättningslista noteras.

4 § Uppgifterna enligt 2 och 3 §§ skall finnas tillgängliga ombord och skall dessutom tillsammans med uppgift om fartygets namn, avgångs- och ankomsthavn samt avgångs- och beräknad ankomsttid före fartygets avgång rapporteras till rederiet eller till av rederiet utsedd landorganisation. Uppgifterna skall av befälhavaren och rederiet/landorganisationen hållas tillgängliga för Sjöfartsverket och för övriga berörda myndigheter i samband med räddningsaktioner.

Uppgifterna får förstöras 24 timmar efter fartygets ankomst.

Vid kontakt med rederiet har man, för att uppfylla ovanstående, omtalat att rapportering av passagerarantal redovisas till Räddningstjänsten i Landskrona. Uppgiften lämnas på telefon och innehåller endast avgångshavn och bånamn samt antal passagerare.

Till räddningstjänsten i Landskrona hade lämnats uppgift att passagerarantalet var 66 vilket också var det antal som lämnades i larmet till MRCC. I samband med evakueringen ändrades denna siffra av rederiet till 63 för att slutligen visa sig vara 60.

## **Orsak**

Orsak till grundstötningen var att man på S inte på ett effektivt sätt utnyttjade de resurser som fanns tillgängliga på bryggan och därför inte uppmärksammade att kursen som sattes efter passage under bron ledde mot uppgrundningen vid Söndre Flint.

Bidragande orsak kan ha varit att GPS-mottagaren har visat ett felaktigt värde som överförts till det digitala sjökortet och därigenom vilselett bryggbefälen.

## **Anmärkningar**

Det är anmärkningsvärt att man ombord inte utnyttjade de resurser som fanns tillgängliga på bryggan för att fortlöpande följa upp fartygets position och färdväg.

## **Rekommendationer**

Befintliga rutiner för registrering av ombordvarande bör revideras så att Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS 1995:11 uppfylls.

Det är av yttersta vikt att larm går direkt till MRCC där personalen är tränad att snabbt kunna bedöma situationen för att avgöra när och vilka insatser som kan behöva sättas in. Genom larmförfarandet vid den aktuella händelsen erhöll MRCC larmet med en tidsfördröjning som var 20 minuter. Rederiet bör, i samråd med fartygets befälhavare, fastställa och dokumentera larmrutiner.

## **Skador**

Några personskador förekom så vitt känt inte. Alla bladen på styrbords och babords propellrar var allvarligt skadade och ett av bladen på babords propeller var fastkilat mot axelns stödben. Rodret var böjt in mot centerlinjen.

I botten fanns en intryckning cirka 6 meter från fören. Babords slingerköl saknades. Styrbords slingerköl var böjd cirka 90 grader mot skrovet och svetsen hade släppt på cirka halva slingerkölens längd.

Vattenintaget på babordssidan var intryckt och gallret saknades.

## **Övrigt**

Vid navigering med digitala sjökort är det viktigt att veta att man fortfarande måste använda de traditionella papperssjökorten. De digitala sjökorten skall användas som ett kompletterande hjälpmedel. När DGPS ger ända ner till meternoggrannhet är det viktigt att veta att den noggrannheten oftast inte finns i dagens digitala sjökort. I de svenska digitala sjökorten finns det data som är från slutet av 1800-talet och då hade man inte möjligheter att bestämma positionen med så stor noggrannhet.

Genom att zooma i ett digitalt sjökort är det lätt att tro att man får en bättre noggrannhet vilket inte är fallet. Är det digitala sjökortets originalsкала 1:50 000 och man zoomar in det 1:20 000 har man förstorat sjökortet och medelfelet 2,5 gånger.

## **Utredningsresultat**

- Grundstötningen inträffade kl 2150.
- Vädret var bra med god sikt.
- MRCC informerades av Flint VTS om händelsen kl 2210.
- Vid larmet angavs passagerarantalet till 66 men visade sig vid evakueringen vara 60.
- Befälhavaren och styrmannen var väl kända med de aktuella farvattnen.
- Vid larmet meddelade S felaktig position för händelsen på grund av att fartygets GPS enligt uppgift visade fel latitud och longitud.

- De tekniska resurser som fanns tillgängliga på bryggan utnyttjades inte på ett effektivt sätt.