

RAPPORT

Passagerarfartyget ESKIL -SBGE- grundstötning 2000-06-05



RAPPORT

Passagerarfartyget ESKIL -SBGE- grundstötning 2000-06-05

Vår beteckning: 080201-0035353
Utredningsenheten Björn Molin, 011 19 13 27

Rapporten finns www.sjofartsverket.se (Webbtjänsten
även på vår hemsida -Press-Rapporter/remisser

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	1
Fartyget	1
Besättning och passagerare	3
Vädret	3
Övrigt.....	3
Analys	4
Orsak	5
Anmärkningar	6
Rekommendationer	6
Skador	6
Utredningsresultat	6
Övrigt	7
Bilaga: Sjökortsutdrag	

Sammanfattning

Eskil (E) hade avgått från Stockholm för att göra en så kallad temakryssning till Rosersberg i Mälaren.

Under återresan grundstötte fartyget då det skulle passera genom ett smalt sund vid Munkholmen (se sjökortsutdrag).

Fartyget gled över grundet och drev sedan in på grundare vatten. Passagerarna evakuerades iland och transporterades senare till Stäket för vidare hemtransport med bussar.

Faktaredovisning

Fartyget

Namn:	ESKIL
IMO-nr:	8816895
Reg.bet.:	SBGE
Hemort:	Stockholm
Brutto:	134
Löa:	31,65 meter
Bredd:	5,82 meter
Djupgående:	1,05 meter
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1989
Byggnadsmaterial:	Lättmetall

Maskinstyrka:	2205 kW
Besättning:	4
Passagerare:	45

E byggdes 1989 som passagerarfartyg vid Boghammar Marin AB i Lidingö. Fartyget såldes 1992 till Norge där hon fick namnet Fjordtind. E förvärvades av den aktuella ägaren 1997 och förlängdes och renoverades 1998 då hon fick sitt nuvarande namn.

För passagerare fanns utrymmen på huvuddäcket och på övre däck där också bryggan var placerad förut.

Bryggan var ordnad som en cockpit med 3 sittplatser. Navigatörens plats var i mitten där all instrumentering var samlad. Navigationsutrustningen bestod av en Kelvin Hughes dagljusradar som var placerad babord om navigatören och en radar av äldre typ placerad på styrbordssidan. Daglejusradarn var i drift vid händelsen och var inställd på 3 M (nautiska mil). Automatstyrning var av fabrikat Neca och gyrokompass av märket Plath. Ombord fanns också satellitnavigator av typ Garmin GPS.

Fartygets GPS var kopplad till radarapparaten och det fanns möjlighet att lägga in och lagra en färdplanering i radarbilden. En förutsättning för att lagringen skulle kunna utföras var att man tidigare hade kört det aktuella farledsavsnittet. Det var planerat att däcksmannen skulle lägga in färdplaneringen under resan upp till Rosersberg men det hanns inte med.

Framdrivningsmaskineriet bestod av tre maskiner av fabrikat MAN D 2842 VIZ som utvecklade 2205 kW och var kopplade till 3 propellrar. På full fart gjorde fartyget cirka 30 knop.

Vid den aktuella resan var styrbords maskin ur funktion. Med de två återstående maskinerna i drift gjorde fartyget cirka 20 knop.

Besättning och passagerare

Besättningen bestod av befälhavaren och en däcksmän som var sjökaptensutbildad men som ännu inte hade fått ut sin behörighet.

I besättningen ingick också två personer som skötte serveringen ombord på fartyget.

Befälhavaren hade tjänstgjort på E cirka en månad då händelsen inträffade. Han hade också tidigare varit anställd på rederiets fartyg ett tiotal sommarsäsonger.

Befälhavaren var väl känd med de aktuella farvattnen. Han hade vid tidigare tillfällen passerat det aktuella farledsavsnittet ett femtiotal gånger. Under de senaste två åren hade han dock inte trafikerat området.

Ombord fanns också 2 guider och 45 äldre passagerare.

Vädret

Vid tillfället rådde dagsljus och god sikt. Vinden var NO-lig med styrka 4-5 m/sek.

Övrigt

Rederiet informerade befälhavaren om att resan skulle gå till Rosersberg cirka 20 minuter före fartygets avgång.

Fartyget gjorde ett uppehåll i Rosersberg då guiderna och passagerarna gick iland. Befälhavaren informerade guiderna om att de skulle vara tillbaka klockan 1530 då man i annat fall skulle få svårt att hinna fram till Stäket i tid för en planerad broöppning.

Guiderna och passagerarna kom ombord klockan 1545 och E blev därför cirka 15 minuter försenad vid avgången.

Då händelsen inträffade var bryggan bemannad av befälhavaren och däcksmannen. Guiderna hade av befälhavaren fått tillåtelse att vistas på bryggan för att därifrån guida passagerarna genom skärgården.

Händelseförlopp

E avgick från Stockholm 2000-06-05 kl 0930 för att göra en temakryssning i skärgården och till Rosersberg. Resan förflöt normalt och befälhavaren navigerade med hjälp av radar och sjökort.

I Rosersberg gjorde man ett uppehåll på cirka 3,5 timmar varefter man avgick kl 1545 cirka 15 minuter försenad. Befälhavaren hade begärt broöppning i Stäket och kände en viss tidspress med anledning av förseningen. Om tiden som var avtalad för begärd broöppning missades riskerade man att få vänta upp till en timma innan ny öppning kunde påräknas.

Resan sydvart gick med cirka 20 knops fart och befälhavaren navigerade med hjälp av radarapparaten. Han hade på uppvägen memorerat sjökortsbilden. På bryggan befann sig också däcksmän som var sysselsatt med biljettredovisning och 2 guider som via det interna högtalarsystemet guidade passagerarna.

Nordväst om Munkholmen passerades en farledsprick på fel sida och klockan 1605 körde fartyget med cirka 20 knops fart på grund.

Fartyget gled över grundet och drev sedan mot en berghäll som låg cirka 500 meter syd från platsen för grundstötningen.

Då grundstötningen inträffade beordrades däcksmännen att undersöka skadorna samtidigt som befälhavaren informerade passagerarna om det inträffade. MRCC informerades och enheter sändes till platsen för att kunna bistå vid evakueringen.

Passagerarna evakuerades iland via en port i fartygets för och transporterades senare till Stäket för vidare hemtransport med bussar.

Analys

Vid sjöförklaringen hördes befälhavaren och däcksmännen.

Befälhavaren uppgav att han under helgen före händelsen hade försökt få information om vad målet skulle vara under temakryssningen. Han fick då inget klart besked men informerades om att resan sannolikt skulle gå till Rosersberg. Cirka 20 minuter före fartygets avgång informerades

befälhavaren per telefon om att resan skulle gå till Rosersberg. Då informationen kom i ett så sent skede gavs befälhavaren ingen möjlighet att upprätta någon färdplan före det att resan påbörjades.

Det var planerat att däcksmannen skulle lägga in en färdplan i fartygets radar under resan till Rosersberg. Omständigheterna under resan var sådana att det inte hanns med. Det är sannolikt att grundstötningen hade kunnat undvikas om färdplanen hade lagts in som planerats.

Under uppehållet i Rosersberg gick guiderna och passagerarna iland. Befälhavaren informerade guiderna om att de skulle vara tillbaka klockan 1530 då man i annat fall skulle få svårt att hinna fram till Steket i tid för en planerad broöppning. Guiderna och passagerarna var vid ankomsten ombord cirka 15 minuter försenade. Befälhavaren uppgav vid sjöförklaringen att den försenade avgången medförde att han kände sig stressad. Om den planerade broöppningen missades riskerade man att få vänta cirka en timma på ny öppning.

Den försenade avgången orsakades av att guiderna och passagerarna inte kom ombord på avtalad tid. En försenad avgång får inte påverka en befälhavare på så sätt att han känner sig stressad att, som i det aktuella fallet, hinna fram till en broöppning. Han borde, i den situation som uppstod, ha varit extra uppmärksam och använt alla resurser som fanns tillgängliga för att fortlöpande följa upp fartygets position och färdväg. Han hade också kunnat utnyttja möjligheten att ta hjälp av däcksmannen vid navigeringen. Den biljettredovisning som däcksmannen var sysselsatt med hade kunnat göras vid ett senare och lämpligare tillfälle.

De två guiderna hade fått tillåtelse att från bryggan och via fartygets högtalarsystem guida passagerarna genom skärgården. Närvaron av guiderna var ett irriterande moment som störde befälhavaren och medförde att han inte helt kunde koncentrera sig på navigeringen.

Orsak

Orsak till händelsen var att befälhavaren kände sig stressad att hinna fram till den planerade broöppningen och att han stördes av de två guidernas närvaro på bryggan. Befälhavaren missbedömde därför den memorerade sjökortsbilden och passerade en farledsprick på fel sida.

Bidragande orsak var att befälhavaren i ett alltför sent skede informerades om vart resan skulle gå. Han fick därför inte nödvändig tid till att upprätta någon färdplan före resans början.

Anmärkningar

- Befälhavaren fick av rederiet information om vart resan skulle gå i ett alltför sent skede.
- Guidernas närvaro på bryggan var störande och de borde inte ha tillåtits att utföra guidningen från bryggan.

Rekommendationer

Bryggrutinerna bör revideras att innefatta generellt förbud mot att personer som inte är involverade i fartygets navigering befinner sig på bryggan i trånga eller svårnavigerade farledsavsnitt.

Rederiet bör planera fartygens resor på så sätt att befälhavarna ges tillräcklig tid för att upprätta färdplan för den kommande resan.

Skador

Några person eller miljöskador har så vitt känt inte uppkommit.

Fartygets skrov erhöll intryckningar i botten och en cirka 40 centimeter lång spricka in till maskinrummet uppstod. Roder, propellrar och stödbocken till propellrarna skadades.

Utredningsresultat

- Väderförhållandena var goda.
- De aktuella farvattnen var väl kända av befälhavaren.
- Befälhavaren fick information om vart resan skulle gå i ett alltför sent skede.

- Befälhavaren kände sig stressad med anledning av den försenade avgången från Rosersberg.
- Guidningen från fartygets brygga var störande.

Övrigt

Informationen till passagerarna och besättningens övriga åtgärder efter grundstötningen var, så vitt kan bedömas, utan anmärkning.