

RAPPORT

Passagerarfartyget NYA HJELMARE KANAL – SFVX - grundstötning 23 augusti 2000



RAPPORT

Passagerarfartyget NYA HJELMARE KANAL – SFVX - grundstötning 23 augusti 2000

Vår beteckning 080201-0035911
Utredningsenheten Sten Anderson, 011-191269

Rapporten finns www.sjofartsverket.se (Webbtjänsten-
även på vår hemsida Press-Rapporter/remisser)
Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

1.	Sammanfattning	1
2.	Faktaredovisning	1
2.1.	Fartyget	1
2.2.	Besättningen	3
2.3.	Rederiet	3
2.4.	Vädret	3
3.	Händelseförloppet.....	4
3.1.	Före grundstötningen	4
3.2.	Efter grundstötningen	4
3.3.	Bärgningen	5
3.4.	Nykterhetstest	5
4.	Analys	6
5.	Orsak	7
6.	Anmärkningar	7
7.	Rekommendationer	7
8.	Skador	7
8.1	Personskador.....	7
8.2	Miljöskador.....	8
8.3	Materiella skador	8
9.	Utredningsresultat.....	8

Bilaga: Sjökortsutdrag

1. Sammanfattning

Nya Hjelmare Kanal (N) hade varit i Sundbyholm i södra Mälaren (se sjökortsutdrag) och hämtat 62 passagerare för att ta dessa på en cirka 3 timmars så kallad rätkryssning från avgångshamnen till Granfjärden och tillbaka.

En dryg halvtimme efter avgång grundstötte fartyget i den trånga farleden. Polisen misstänkte, då de kom ombord, att befälhavaren inte var nykter. Han togs iland för provtagning.

Sedan passagerarna och cateringpersonalen evakuerats till ett annat av rederiets fartyg drogs N flott under överinseende av rederiets inspektör och en inspektör från Sjöfartsverket. Därefter bogserades N till varv i Stockholm för reparation.

2. Faktaredovisning

2.1. Fartyget

Namn:	NYA HJELMARE KANAL
Reg.bet.:	SFVX
Hemort:	Stockholm
Brutto:	101
Löa:	26 m
Bredd:	5,16 m
Djupgående:	F= 1,1 m A= 0,9 m
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1951

Besättning:	5 st
Passagerare:	62 st
Byggnadsmaterial:	Lättmetall
Maskinstyrka	456 kW

N byggdes år 1951 på Gustavsson och Andersson Varv AB på Lidingö för Rederi AB Mälaren-Hjälmarén. Fartyget fick namnet Björnön med hemmahamn i Västerås.

På hösten år 1997 köptes fartyget av Ångfartygs AB Strömma Kanal, fick det aktuella namnet och sattes på våren året efter i trafik på Mälaren och Hjälmarén.

Bryggan var placerad förut i fartyget. Ett däck under bryggan från fyra meter från stäven och akteröver fanns en salong för passagerarna. Akter om bryggan fanns ett öppet däck, också detta för passagerarna.

Under salongen i fartygets aktra del var maskinrummet placerat. Framdrivningsmotorerna var två 6-cylindriga fyrtakts dieslar av typ D11 tillverkade år 1989 av AB Scania Vabis. De utvecklade tillsammans 456 kW och var kopplade till var sin propeller med fasta propellerblad. Till varje motor hörde ett backslag av typ TWIN-DISC MG-5111.

En av framdrivningsmotorerna drev en länsypump för länsning av maskinrummet. I inredningen fanns en eldriven länsypump av impellertyp och på däck en handdriven länsypump.

N var utrustad med automatstyrning. På grund av den trånga farleden styrde emellertid vid tillfället befälhavaren, som satt i fartygets centerlinje, för hand. Fartyget var, trots det förliga trimmet på 0,2 meter, omvitnat lättstyrt och lättmanövrerat. Hon hade en girradie på 50 meter och en 360-graders gir kunde utföras på 45 sekunder.

En radar av märket Furuno fanns ombord men det är oklart om denna var i drift vid grundstötningstillfället. Styrkompassen var en magnetkompass av märket Lyth.

Fartygets verksamhetsområde under sommarsäsongen var Mälaren och Hjälmararen där man körde charterturister. Vid olyckstillfället fanns det 62 passagerare ombord medan N var certifierad för 175.

En del kvarstående brister fanns kvar att avsyna. Ingen av dessa hade emellertid någon betydelse för olycksförloppet.

2.2. Besättningen

Besättningen bestod av befälhavaren, en matros och 3 personer i catering. Enligt fartygets minimibemanningsbeslut var numerären och behörigheten tillfyllest.

Befälhavaren och matrosen hade ett avlösningssystem där man körde två veckor och var lediga två. Befälhavaren hade, utan anmärkning, varit anställd sedan 24 maj. Vid tiden för olyckan, i slutet av augusti, var den normala säsongen slut och endast sporadisk tjänstgöring förekom.

Enligt vad som framkom vid sjöförklaringen hade befälhavaren tillfrågats om han kunde köra N på tisdag och onsdag i vecka 34 vilket var den vecka då olyckan inträffade. Detta samtyckte han till.

Den aktuella dagen var en kvinna ur cateringpersonalen med ombord som passagerare och uppehöll sig på bryggan. Hon var befälhavarens väninna. På grund av öl- och vinförtäring blev hon mycket pratsam och matrosen beskrev situationen som olustig.

2.3. Rederiet

Rederiet hade en dygnetruntjour vilket gjorde att det blev möjligt att på kort tid få tag i en rederiinspektör som också var sjökaptan. Han kom ombord vid midnatt och fick träda in i tjänsten som befälhavare eftersom den ordinarie befälhavaren hade förts iland av polisen.

Ett oeftergivligt krav enligt rederiets policy, vad gällde besättningarna, var absolut nykterhet ombord i fartygen.

2.4. Vädret

På olycksdagen rådde enligt uppgift svag vind och god sikt. Grundstötningen skedde i skymningsljus.

3. Händelseförloppet

3.1. Före grundstötningen

N hade varit ute på en chartertur på tisdag den 22 augusti på eftermiddagen. Strax innan ankomsten till Västerås på kvällen fick befälhavaren ett telefonsamtal från sin sambo. Samtalet var upprivande och han meddelade henne att det var slut mellan dem. Detta gjorde honom mycket upprörd och fick till följd att han efter ankomsten gick ner till baren och köpte några småflaskor sprit som han drack upp. Festandet fortsatte sedan under kvällen.

Dagen efter gjorde N en tur och returresa mellan Västerås, Strängnäs och Birka. Fartyget gick från Västerås klockan 10.00 och kom tillbaka strax innan 18.30.

I Västerås togs proviant ombord för en räkkryssning och fartyget avgick därifrån cirka klockan 18.30. En timme senare ankom N till Sundbyholm där passagerarna för räkkryssen väntade.

Befälhavaren förtöjde fartyget utan problem och passagerarna steg ombord. N avgick från Sundbyholm, några minuter försenad, strax efter klockan 19.30.

Fartyget fördes i farleden mot Granfjärden där man enligt färdplanen skulle vända för att gå tillbaka till Sundbyholm och lämna passagerarna igen klockan 22.30. Eftersom det inte fanns något egentligt mål för resan och att man därför inte hade bråttom hölls, enligt uppgift, 5-6 knops fart.

En dryg halvtimme efter avgång, cirka 3',6 nautiska mil från Sundbyholm, då klockan var 20.10 – 20.15 grundstötte N styrbord om farleden. Fartyget blev stående utan slagsida cirka 25 meter från land söder om Lindskär på position N 59° 28',35 E 16°43',20.

På bryggan fanns förutom befälhavaren också matrosen och den kvinnliga passageraren.

3.2. Efter grundstötningen

Befälhavaren gjorde flera försök att backa av grundet men utan att lyckas. Matrosen gick ner för att se om fartyget sprungit läck men kunde inte upptäcka något läckage.

En passagerare med mobiltelefon kom upp på bryggan klockan 20.19 och ringde via SOS till MRCC Göteborg som försökte kontakta N men utan att få svar. Samme passagerare ringde igen och kunde ge en position samt omtalade att befälhavaren inte var nykter.

Klockan 20.49 kom en polisbåt till grundstötningsplatsen. Befälhavaren togs av polisen till Eskilstuna för nykterhetstest eftersom man misstänkte fylleri. Passagerarna lämnades således ombord på en haverist som var utan befälhavare. Ett annat av rederiets fartyg, August Lindholm, sändes till platsen för att evakuera passagerarna.

Cirka 15-20 minuter efter det att polisen hade fört bort befälhavaren evakuerades samtliga passagerare samt cateringpersonalen av August Lindholm.

3.3. Bärgningen

Vid midnatt kom rederiets inspektör och en inspektör från Sjöfatsverket till haveriplatsen. Ende ombordvarande då var matrosen. Rederiets inspektör gick in i rollen som fartygets befälhavare.

N tömdes på 1,4 cbm dieselolja till KBV 046 som också slamsög fartygets kölar. Sedan lodning utförts runt fartyget och två länsumpar satts ombord kopplades bogserbåten Ted för ett lossdragningsförsök. Vid detta försök upptäcktes ett läckage som emellertid hölls stången av länsumparna och som tätades med tråkilar.

N drogs flott 24 augusti klockan 14.50 och bogserades till Granfjärden där en ordentlig kontroll av fartygets botten och länsumpar utfördes. Kompletterande tråkiling av läckan företogs varefter haveristen bogserades till Stockholm för reparation på Boghammars varv.

3.4. Nykterhetstest

Klockan 21.43 och 21.44 togs två alkoholutandningsprov, utförda enligt rikspolisstyrelsens föreskrifter, på befälhavaren. De två proven visade 1,06 respektive 1,03 mg alkohol per liter utandningsluft. Ett säkerhetsavdrag med 0,07 mg/l gjordes varför det reducerade värdet fastställdes till 0,97 mg/l.

Alkoholutandningsprovet utfördes cirka 1,5 timmar efter tidpunkten för grundstötningen och mer än 2 timmar efter avgången från Sundbyholm.

4. Analys

Befälhavaren hade tjänstgjort utan anmärkning från slutet av maj och, enligt honom själv, utan att dricka en droppe alkohol. Han sade sig heller inte ha smakat alkohol under de senaste 4 åren. På måndag, 2 dagar innan olyckan, började han emellertid att dricka.

Eftersom det inte längre fanns något ordinarie tjänstgöringsschema kontaktades han samma dag av rederiet som bad honom att tjänstgöra på tisdag vilket han samtyckte till och också gjorde utan anmärkning. Han drack inget på dagen på tisdag men började att dricka igen på tisdag kväll efter ankomst till Västerås.

Vad som hände på onsdagen innan grundstötningen sade han sig över huvud taget inte komma ihåg och efter grundstötningen hade han endast sporadiska minnesbilder. Det kan inte uteslutas att hans privata förhållanden och telefonsamtalet från sambon strax innan ankomst till Västerås på kvällen innan olycksdagen kan ha haft betydelse för hans handlande dagarna innan och dagen för grundstötningen.

På grund av befälhavarens påstådda minnesförlust har det varit omöjligt att i detalj reda ut hur fartyget framfördes från Sundbyholm till grundstötningsplatsen.

Matrosen, som uppehöll sig på bryggan en stor del av dagen, hävdade vid sjöförklaringen att han inte någon gång innan grundstötningen hade misstänkt att befälhavaren var påverkad av alkoholhaltiga drycker.

Då polisen kom ombord misstänkte de genast att befälhavaren var onykter. De tog därför med honom till Eskilstuna för nykterhetstest och lämnade därmed fartyget, stående på grund, med 62 passagerare och 4 besättningsmän men utan befälhavare eller annat befäl ombord.

5. Orsak

Orsak till grundstötningen var befälhavarens stora alkoholintag de sista 24 timmarna innan olyckan.

Orsaken till det plötsliga användandet av alkohol var sannolikt befälhavarens trassliga privata förhållande.

6. Anmärkningar

- Det är naturligtvis fullständigt oacceptabelt, att som befälhavare och ansvarig för fartygets framförande, uppträda onyktert i tjänsten.
- Den cateringanställda kvinnan som var med som passagerare och som uppträdde störande borde inte ha tillåtits att vistas på bryggan.
- Det är anmärkningsvärt att polisen avlägsnade befälhavaren från det grundstående fartyget och lämnade passagerarna kvar på haveristen med en grundbesättning ombord som endast bestod av en matros.

7. Rekommendationer

Det är viktigt att följa de regler som är uppställda av rederierna. I det aktuella fallet gällde det alkoholpolicyn i rederiets SMS (Safety Management System).

Beslut att tillåta passagerare att besöka fartygens bryggor måste tas med urskiljning. Vid trånga och svårnavigerade passager borde passagerarbesök på bryggan inte vara tillåtet.

8. Skador

8.1 Personskador

Några personskador har så vitt känt inte uppkommit.

8.2 Miljöskador

Några utsläpp eller andra miljöskador uppstod inte.

8.3 Materiella skador

Fartygets skrov erhöll två kraftiga intryckningar. Den ena 5 meter och den andra 6,5 meter från stäven. Även förstäven och kölen hade deformationer. Akter om den aktra intryckningen var fartyget oskadat.

Vid lossdragningen uppstod ett läckage. Vatteninträngningen hölls stången av ombordsatta länsappar. Läckaget tätades provisoriskt med tråkilar.

9. Utredningsresultat

- Det förekom, så vitt har kunnat utrönas, inga tekniska problem på fartyget.
- Väderförhållandena var goda och förorsakade inga svårigheter.
- Fartyget framfördes i ett trångt och relativt svårnavigerat farledsavsnitt.
- Befälhavaren hade tidigare erfarenhet av farleden.
- Befälhavaren var vid olyckstillfället berusad och sade sig inte komma ihåg några som helst detaljer från den aktuella resan fram till grundstötningen.
- Befälhavaren hade uppenbarligen trassliga privata förhållanden.
- Polisen avlägsnade befälhavaren från det grundstöta fartyget innan passagerarna hade evakuerats.
- Passagerarna samt cateringpersonalen togs ombord på August Lindholm – ett annat av rederiets fartyg.
- Rederiets inspektör fick ta över rollen som befälhavare.