

# RAPPORT

## Passagerarfartyget SPEEDO I -SLXA- grundstötning 2000-09-28



# RAPPORT

## Passagerarfartyget SPEEDO I -SLXA- grundstötning 2000-09-28

Vår beteckning: 080201-0036235  
Utredningsenheten Björn Molin, 011 19 13 27

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

## Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Faktaredovisning .....</b>	<b>2</b>
Fartyget .....	2
Besättning .....	3
Vädret .....	3
Övrigt.....	3
<b>Händelseförlopp.....</b>	<b>3</b>
<b>Analys .....</b>	<b>4</b>
<b>Orsak .....</b>	<b>6</b>
<b>Anmärkningar .....</b>	<b>6</b>
<b>Rekommendationer.....</b>	<b>6</b>
<b>Skador .....</b>	<b>7</b>
<b>Utredningsresultat.....</b>	<b>7</b>

Bilaga:	Bilaga 1
	Bilaga 2
	Bilaga 3
	Sjökortsutdrag

---

## **Sammanfattning**

Speedo I (S) hade avgått från Stockholm och var destinerad till en vik öster om Finnhamn där passagerarna lämnade fartyget.

Cirka 20 minuter efter avgång från Finnhamn grundstötte S på Delö (se sjökortsutdrag). Farten var vid händelsen 25 knop och fartyget blev stående helt upp på land.

Dagen efter händelsen bärgades fartyget, med hjälp av en mobilkran, varefter det transporterades av en färja till varv för reparation.

## Faktaredovisning

### Fartyget

Namn:	SPEEDO I
Reg.bet.:	SLXA
Hemort:	Stockholm
Brutto:	23
Löa:	13,82 meter
Bredd:	4,24 meter
Djupgående:	0,8 – 1 meter
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	2000
Byggnadsmaterial:	Aluminium
Maskinstyrka:	662 kW
Besättning:	2

S byggdes som passagerarfartyg vid Recherches et Travaux varvet i Quebec, Canada och levererades till den nuvarande ägaren i juni 2000.

Manöverplatsen var placerad akterut och upphöjd över passagerarnas utrymme som sträckte sig från manöverplatsen och föröver i fartygets hela längd.

Fartyget hade tillåtelse att medföra maximalt 48 passagerare och säten för dessa fanns placerade i fyra rader i fartygets långskeppslinje.

De, med avseende på händelsen, mest intressanta navigationsinstrumenten var en höghastighetsradar av märke Furuno. Den var i drift vid det aktuella tillfället och var inställd på 0,5 M (nautiska mil). Ombord fanns en satellitnavigator av fabrikat Magellan och ett elektroniskt sjökort av märke Transas Marine. All instrumentering var väl samlad vid navigatörens plats.

Framdrivningsmaskineriet bestod av två maskiner av märket Volvo Penta TAMD24 EDC som utvecklade 662 kW och var kopplade till 2 vattenjetaggregat. På full fart gjorde fartyget 30 - 35 knop.

### **Besättning**

Besättningen bestod av befälhavaren och en däcksmän.

Befälhavaren var officersutbildad i flottan där han hade erhållit specialutbildning för tjänst på motortorpedbåtar. Han hade också av och till under flera år kört fartyg med vattenjetdrift i Skandinavien och på Rivieran.

Befälhavaren hade tjänstgjort på S cirka 3 månader då händelsen inträffade. Han hade också varit anställd på andra av rederiets fartyg.

Befälhavaren var väl känd med de aktuella farvattnen och hade vid ett flertal tillfällen passerat det aktuella farledsavsnittet.

Befälhavaren hade också, före avgången från Stockholm, memorerat farledsavsnitten som skulle passeras under resan.

### **Vädret**

Vid tillfället rådde mörker, god sikt och det blåste en svag sydlig vind.

### **Övrigt**

Farleden där händelsen inträffade är i sjökortet markerad som båtsportled som saknar fyrbelysning.

### **Händelseförlopp**

S avgick från Stockholm 2000-09-28 kl 1930 med cirka 20 passagerare till Finnhamn. Sedan passagerarna hade lämnats av påbörjades återresan

kl 2120 mot Stockholm. Det var inte planerat att fartyget skulle göra någon ytterligare resa och man hade gott om tid för återresan.

Med 25 knops fart sattes kurs sydvart och sedan västvärt i båtsportleden söder om Ingmarsö. Befälhavaren navigerade med hjälp av radar och det elektroniska sjökortet. Han jämförde kontinuerligt radarbilden med satellitpositionerna.

Fartyget närmade sig Delö och däcksmann befann sig akter om bryggan där hon stod lutad med ryggen förut mot en dörr. Enligt den färdplan som fanns uppgjord för resan skulle man passera i farleden söder om Delö.

Då fartyget befann sig cirka 1,5 M från Delö upptäckte befälhavaren ett för honom okänt ljus som låg i linje med ön. Ljuset distraherade honom och han fattade beslutet att gira styrbord för att passera norr om ljuset och följaktligen också norr om Delö.

Befälhavaren girade först styrbord och sedan sakta babord för att komma runt Delö. Kort därefter körde S med cirka 25 knops fart på grund på norrsidan av Delö. Grundstötningen inträffade kl 2141 på position N 59° 26',20 E 18° 40',88. Fartyget ”studsade” över strandkanten och sedan helt upp på land.

Befälhavaren ringde sin chef på rederiet och informerade om det inträffade. Chefen åtog sig att larma MRCC och övriga berörda och bekräftade några minuter senare att MRCC, sjöfartsinspektionen och kustbevakningen hade larmats.

## **Analys**

Vid sjöförklaringen hördes befälhavaren och däcksmannen.

Befälhavaren uppgav att han var van att memorera farledssträckor i skärgårdar. Detta var ett förfarande som han hade erfarenhet av från sin tid i flottan. Han hade därför också före avgången från Stockholm memorerat farledsavsnitten som skulle passeras under resan. Navigeringen skedde med hjälp av radar, satellitpositioner och den färdplan som fanns upprättad för resan. I den aktuella båtsportleden fanns ingen fyrbelysning markerad i sjökortet.

Befälhavaren uppgav vid sjöförklaringen att han uppfattade det främmande ljuset som en båt som bara syntes då och då eller låg bakom och delvis skymd av Delö. Han kunde inte identifiera ljuset och på radarskärmen fanns heller inte något eko som kunde förknippas med ljuset.

Det aktuella ljuset visade sig komma från en fyr som ingick i försvarets ledssystem och som var tänd vid tillfället. Fyren var helt okänd för befälhavaren och ljuset från den upplevdes som ett störande moment vid navigeringen. Befälhavaren upptäckte ljuset från fyren då fartyget befann sig på avståndet cirka 1,5 M från Delö. I Sjöfartsverkets Ufs (Underrättelser för sjöfarande) nr 2000:1 återfinns meddelande om militärt utmärkningssystem i Stockholms skärgård. ”Vid sidan av allmänna farleder förekommer ett militärt utmärkningssystem som vid övningar används av marinens fartyg. Fyrar, lysbojar samt militära radarbojar är exempel på sjömärken som kan förekomma”. Befälhavaren hade inte kännedom om det militära utmärkningssystemet.

Vid sjöförklaringen uppgav befälhavaren att han upplevde farten 25 knop som ”en lagom behaglig fart då fartyget kunde göra cirka 35 knop om man hade bråttom”. Befälhavaren hade stor erfarenhet av snabbgående fartyg. Han hade också erfarenhet av fartyg med vattenjetdrift. S hade mycket goda manöveregenskaper och stoppsträckan var cirka en fartygslängd. Befälhavaren utnyttjade inte möjligheten att sakta ner eller stoppa farten för att på så sätt få bättre möjlighet att inhämta mer information om det för honom okända ljuset.

I det elektroniska 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 DGPS-mottagare överförs fortlöpande till sjökortet. Under den tidigare delen av resan hade befälhavaren jämfört radarbilden med satellitpositioner och kunnat konstatera att de stämde väl överens.

Fartyget befann sig cirka 1,5 M från Delö då befälhavaren upptäckte det okända ljuset. Med farten 25 knop förflyttade sig fartyget 0,42 M per minut varför man hade cirka 3,5 minuter kvar till Delö då ljuset upptäcktes. Kl 2139 hade S kursen 254° och befann sig 0,7 M från Delö på den planerade routen som gick söder om ön (se bilaga 1). Kl 2140 var kursen 249° och avståndet till Delö var knappt 0,3 M (se bilaga 2). Mellan kl 2140 tills grundstötningen inträffade (se bilaga 3) har befälhavaren gjort en



kursändring åt styrbord på cirka 25°. Denna kraftiga kursändring har skett mindre än en minut före grundstötningen.

Via sin mobiltelefon informerade befälhavaren rederiet om det inträffade. Kontaktpersonen på rederiet åtog sig att larma MRCC och övriga berörda och befälhavaren fick också bekräftat att larm hade skett. Kustbevakningen larmade och informerade MRCC om grundstötningen kl 2335.

Larmförfarandet innebar att MRCC erhöll information om händelsen med cirka 3 timmars fördröjning. Enligt fartygets SMS-manual skulle befälhavaren själv ha larmat MRCC, Sjöfartsinspektionen och rederiets DP (designated person) befälhavaren gjorde därför avsteg från de larmrutiner som fanns.

## Orsak

Orsak till grundstötningen var att befälhavaren distraherades av det för honom okända ljuset och i ett alltför sent tidsskede valde att göra en undanmanöver åt styrbord för att gå norr om Delö.

## Anmärkningar

- Befälhavaren hade inte kännedom om det militära utmärkningssystemet oaktat att han var officersutbildad i flottan.
- Befälhavaren utnyttjade inte möjligheten att sakta ner eller stoppa farten för att söka mer information om det för honom okända ljuset, vilket han skulle ha gjort.
- Rapporteringen till MRCC skedde inte i enlighet med fartygets SMS-manual.

## Rekommendationer

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 cirka 3 timmar. Rutinerna som är beskrivna i fartygets SMS-manual skall följas.

Rederiet bör, på lämpligt sätt, uppmärksamma land- och sjöanställda om vikten av att rutiner i SMS-systemet följs.

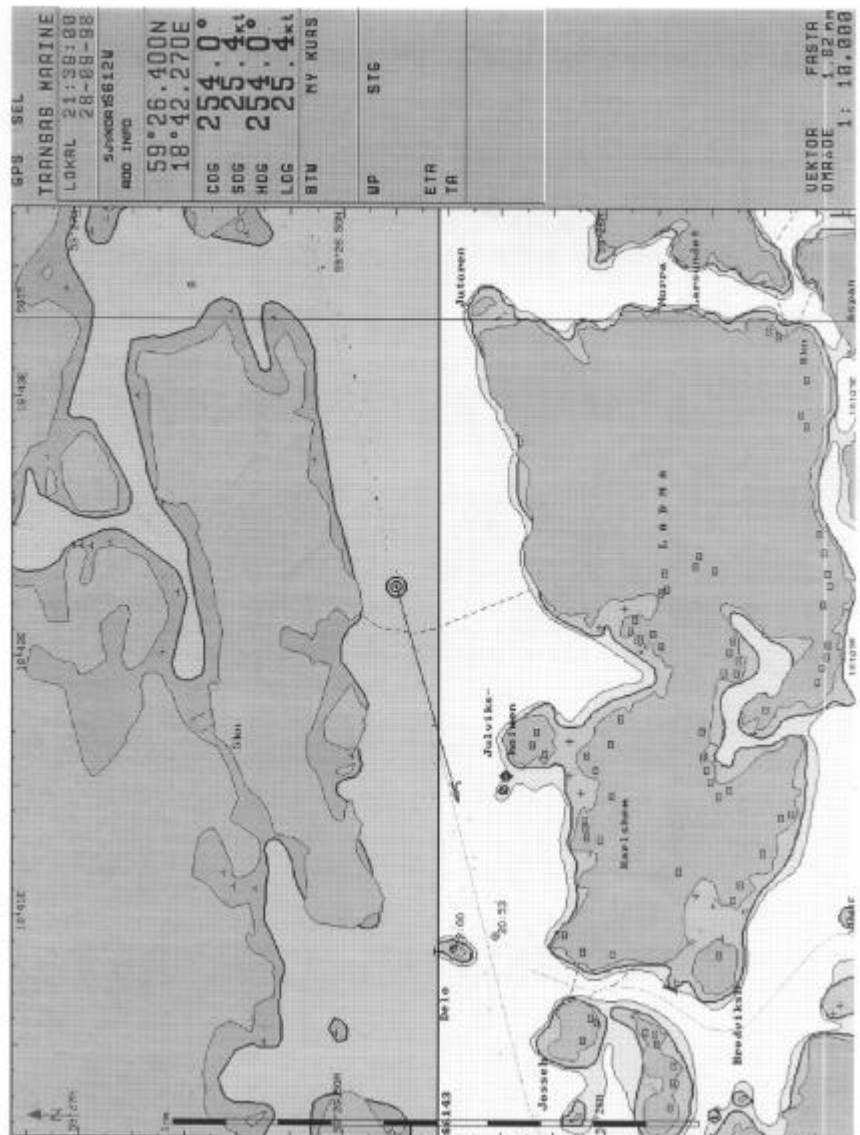
## **Skador**

Några personskador förekom så vitt känt inte. Fartyget fick intryckningar i förstäven och utmed botten på styrbordssidan.

## **Utredningsresultat**

- Vädret var bra med god sikt.
- Grundstötningen inträffade vid god sikt och i mörker.
- MRCC informerades av kustbevakningen om händelsen närmare 3 timmar efter grundstötningen.
- De aktuella farvattnen var väl kända av befälhavaren.
- Befälhavaren hade stor erfarenhet av snabbgående fartyg.
- Befälhavaren hade tidigare erfarenhet av farleden.
- Farleden var i sjökortet markerad som båtsportled som saknade fyrbelysning.
- I farleden fanns en militärfyr som var tänd, och distraherade befälhavaren, då händelsen inträffade.

Bilaga 1



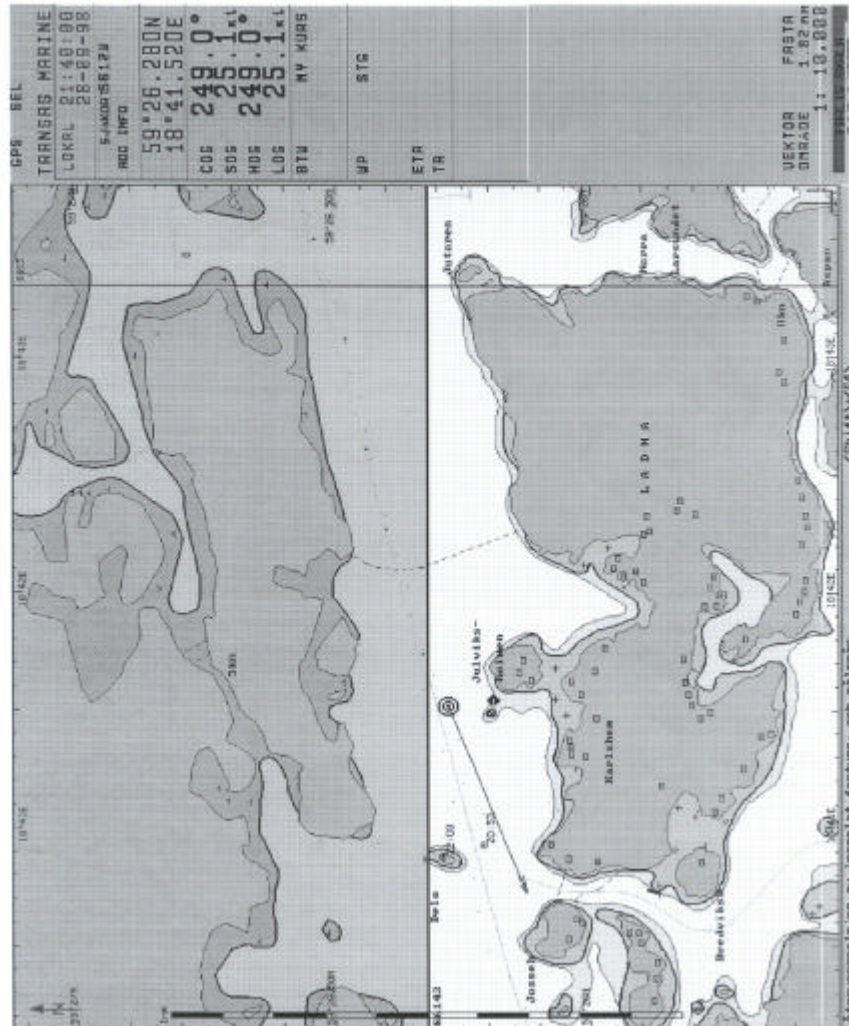
SPS SEL  
 TRANSB MARINE  
 LOKAL 21:38:00  
 28-09-98  
 S-PORR6612U  
 ADD INFO  
 58°26.400N  
 18°42.270E

CDS 254.0°  
 SOG 254.4kt  
 HDG 254.0°  
 LCG 255.4kt  
 BTM NY KURS

UP STG  
 ETR  
 TR

VEKTOR FASTA  
 OMRÅDE 1:10.000

Bilaga 2



Bilaga 3

