

# RAPPORT

## Passagerarfartyget MORGAN É THOLÉN - SFB-8172 - grundstötning med förlisning 16 mars, 2004



# RAPPORT

## Passagerarfartyget MORGAN É THOLÉN - SFB-8172 - grundstötning med förlisning 16 mars, 2004

Vår beteckning 080201-04-15669  
Utredningsenheten Sten Anderson, 011-191269  
Rapporten finns även [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se) Sjöfartsinspektionen  
på vår hemsida -Fartygsolycksutredningar (på+)  
-Haverirapporter  
Eftertryck tillåts med angivande av källan

---

SJÖFARTSVERKET

2004-05-04

601 78 NORRKÖPING  
Tel: 011-19 10 00  
Fax: 011-23 99 34

## Innehållsförteckning

<b>1 Sammanfattning.....</b>	<b>1</b>
<b>2 Faktaredovisning .....</b>	<b>1</b>
2.1 Fartyget.....	1
2.2 Navigationsutrustningen .....	3
2.3 Farvattnet .....	3
2.4 Besättning .....	4
2.5 Vädret .....	4
<b>3 Händelseförloppet.....</b>	<b>4</b>
<b>4 Analys .....</b>	<b>6</b>
<b>5 Orsak.....</b>	<b>7</b>
<b>6 Anmärkning .....</b>	<b>7</b>
<b>7 Allmän rekommendation.....</b>	<b>7</b>
<b>8 Skador .....</b>	<b>7</b>
8.1 Personskador.....	7
8.2 Materiella skador .....	7
8.3 Miljöskador.....	8
<b>9 Övrigt.....</b>	<b>8</b>
<b>10 Utredningsresultat .....</b>	<b>8</b>

Bilaga 1: Sjökortsutdrag

Bilaga 2: Foto på skadan

---

## 1 Sammanfattning

Passagerarfartyget Morgan É Tholén avgick från Storö på Väderöarna för att gå till Hamburgsund (se sjökortsutdrag). Sikten var, på grund av dimma, mycket dålig.

Då den trånga rännan mellan Storö och Ärholmen hade passerats med sakta fart ökades farten och en styrbordsgir påbörjades.

Befälhavaren tyckte, vid observation av radarbilden, att giren inte kom i gång som han tänkt sig varför han lade mer styrbords roder.

Strax därefter grundstötte fartyget på Ärholmen med 9-10 knops fart på position N 58° 34',7 E 11° 04',8. Grundstötningsplatsen var en 50-60° brant berghäll vilket gjorde att Morgan É Tholén inte fastnade utan gled akteröver och vattenfylldes och sjönk.

Befälhavaren och hans passagerare sjösatte och gick i flotten och räddades av en räddningskryssare efter cirka 20 minuter utan allvarliga fysiska men.

Morgan É Tholén bärgades sedermera av försäkringsbolaget.

## 2 Faktaredovisning

### 2.1 Fartyget

Namn:	MORGAN É THOLÉN
Reg.bet.:	SFB-8172
Båttyp:	Nordsjö 33
Hemort:	Hamburgsund
Brutto:	18
Löa:	10 meter

## RAPPORT

Passagerarfartyget MORGAN É THOLÉN - SFB-8172 - grundstötning med förlisning 16 mars, 2004

---

Bredd:	3,58 meter
Djupgående:	1,3 meter
Byggnadsår:	1976
Byggnadsmaterial:	Plast
Maskinstyrka:	307 kW
Besättning:	1 man
Passagerare:	Max 12 passagerare
Aktuellt antal passagerare	1

Drygt sex meter av det tio meter långa plasttillverkade skrovet var överbyggt. På överbyggnadens tak placerades, då fartyget byggdes, en livflotte i sin vagg. På grund av att detta invercade menligt på stabiliteten lät den aktuella ägaren flytta ner flotten på däck.

Ungefär en tredjedel av fartyget från aktern räknat bestod av ett öppet däck med en fast bänk placerad tvärskepps längst akterut och en 16-mans livflotte längst fram om styrbord. Flotten var testad inom det stipulerade ettårsintervallet.

Förrarplatsen med passagerarutrymmet upptog också cirka en tredjedel av fartygets längd. Ett skott med en dörr midskepps skilde detta inneslutna utrymme från det öppna däcket. Förrarplatsen var placerad på förkant längst om babord.

Styrbord om förrarplatsen fanns ytterligare två fasta stolar och akter om stolarna en långskepps bänk i vardera sidan med plats för 4 passagerare per bänk.

Under dessa bänkar fanns maskinerna – en Volvo Penta TAMD 60 C under varje bänk. Dessa var utan växel kopplade till var sin propeller med fasta propellerblad som gav båten en fart av 20 knop. Ett roder var placerat akter om varje propeller.

Den förliga tredjedelen för om förarplatsen upptogs av en skans innehållande bland annat två långskepps kojor och en toalett. Nivåskillnaden neråt mellan förar-/passagerarutrymmet och skansen var cirka 70 cm.

## 2.2 Navigationsutrustningen

Rakt framför förarplatsen fanns huvudradarn – en dagljusradar av märket Simrad Ra 41 med 24 svep per minut och som var i drift vid det aktuella tillfället. För att ändra skalan på denna fanns en zoomknapp med texten out/in.

Då fartyget ibland har stampat hårt i sjön och varit utsatt för bottenslag har svepet på huvudradarn vid sällsynta tillfällen stoppat. Radarbilden har blivit fryst. Detta har, enligt befälhavaren, skett vid max 5 tillfällen under de år trafiken har pågått. För att få igång svepet igen har man då måst trycka på power/stand by - knappen för att radarn åter skulle fungera normalt.

Bredvid och till höger om huvudradarn fanns platsen för ytterligare en radar som på grund av underhåll av fartyget inte var på plats.

Höger om reservradarn fanns plats för en dator där fartygets rutt kunde spelas upp. Inte heller denna var i drift vid olyckstillfället.

Andra instrument som var lätt åtkomliga var ekolod, PA anläggning och en Furuno DGPS. Midskepps uppe under däck fanns en roderlägesvisare och på förkant rakt framför föraren och över huvudradarn fanns en digital kompass.

## 2.3 Farvattnet

Två möjligheter brukade användas av befälhavaren för att ta sig ut från förtöjningsplatsen Bredbogen på Storö till öppen sjö, dels norr om Ärholmen och dels mellan Ärholmen och Stångholmen. Det grund som är utmärkt mitt i den södra passagen ligger på 4 meters djup och utgör inget hinder. Båda farlederna är mycket trånga.

Den södra vägen är den närmaste då destinationen är Hamburgsund och användes då sikten är god.

Då den norra används, som i det aktuella fallet, navigeras fartyget med helt sakta fart tills man passerat den smala passagen mellan Ärholmen och Storö. Därefter ökas farten och företas en styrbordsgir för att lägga fartyget på kurs mot Stora Ängeln alternativt Rossholmen på östra sidan av Väderöfjorden. Vid tjocka är den enda navigeringsmetoden som står till buds radarnavigering.

Nordöstra sidan av Ärholmen är mycket brant utan någon landgrundning över huvud taget. 20-meterskurvan i sjökortet sammanfaller i stort sett med öns strandlinje.

## 2.4 Besättning

Morgan É Tholén har tillstånd att gå mellan Väderöarna och fastlandet med endast befälhavare ombord. Denne skall ha behörigheten klass 8. Vid fastställande av beslutet har det ansetts att avståndet till skyddad plats inte var så stort att säkerheten skulle äventyras.

Sedan befälhavaren startade trafiken för 5,5 år sedan, i samband med att han öppnade Väderöarnas vandrarhem & värdshus, har han gjort cirka 3000 resor mellan Väderöarna och fastlandet. De gånger han har ställt in turer har varit vid hård vind och vid något tillfälle då stark kyla har gjort att det varit risk för nedisning.

## 2.5 Vädret

Den aktuella dagen blåste en sydvästlig vind med styrkan 8 – 10 m/sek. Någon sjögång i grundstötningområdet av betydelse förekom inte. Sikten var på grund av dimma i det närmaste obefintlig. Strömmen var nordgående och kunde, med hänsyn taget till den sydvästliga vinden, ha uppgått till en dryg knop.

## 3 Händelseförloppet

Morgan É Tholén avgick från Bredbogen på Storö i Väderöarnas skärgård 2004-03-16 klockan 20.15 destinerad till Hamburgsund. Ombord fanns befälhavaren och en passagerare.

## RAPPORT

Passagerarfartyget *MORGAN É THOLÉN* - SFB-8172 - grundstötning med förlisning 16 mars, 2004

---

Radarnavigering utfördes ända från hamnen eftersom sikten var i det närmaste obefintlig. Radarn var inställd på 0,25 M (nautisk mil = 1852 meter). Test av strålkastare hade skett vid kaj men denna var oanvändbar på grund av dimman.

Efter passage av det trånga sundet mellan Storö och Ärholmen påbörjades en styrbordsgir med cirka 10 graders roder samtidigt som farten ökades. Samtidigt skulle radarskalan ökas till 3 M för att lokalisera Rossholmen på östra sidan av Väderöfjorden.

Befälhavaren noterade att den första tryckningen på radarns skalväljare inte ökade skalan och att inte bäringen till Ärholmen på styrbordssidan minskade. Han lade då mer styrbords roder för att, som han trodde, få igång styrbordsgiren.

I samma stund som han förstod att radarbilden på radarskärmen inte uppdaterades – radarbilden var fryst – grundstötte Morgan É Tholén på Ärholmens nordöstra sida. Klockan var då cirka 20.18 och kursen vid grundstötningen var cirka SSW.

Grundstötningen skedde under acceleration med en uppskattad fart av 9 – 10 knop. I den farten gräver aktern normalt ner sig och eftersom bergets lutning är 50 – 60° gled fartyget upp på berget och kanade sedan akteröver igen.

Vatteninträngningen var betydande och eftersom berget var mycket brant beslöt befälhavaren att inte med maskinkraft försöka hålla fartyget mot berget eftersom det skulle försvåra evakueringen från aktern.

De två ombordvarande sjösatte flotten och befälhavaren larmade nummer 112 via sin mobiltelefon. Han blev då kopplad till MRCC (sjöräddningen) i Göteborg. Därefter flyttades passagerarens hantverksutrustning över till flotten och haveristen övergavs cirka 5 minuter efter grundstötningen genom att gå i flotten.

Efter ytterligare 5 minuter sjönk Morgan É Tholén. Livflottens utlösningslina var fäst i fartyget varför flotten inte fördes i väg av vind och ström.

När befälhavaren i samtal med MRCC och R/k Tanum fått klart för sig att räddningskryssaren hade en dryg sjömil kvar till olycksplatsen avfyrades



en nödraket. Den lyste upp närområdet men kunde inte ses från R/k Tanum på grund av den täta dimman.

När kryssaren var helt nära tändes ett nödbloss vilket ledde fram till flottens position. Då de två männen plockades upp hade de suttit i flotten i cirka 20 minuter.

#### 4 Analys

Befälhavaren har mycket stor erfarenhet av de aktuella farvattnen och har i stort sett dagligen och ibland flera gånger om dagen i 5,5 år kört Morgan É Tholén och ett liknande fartyg med samma radarutrustning ett stort antal gånger fram och tillbaka mellan Storö och Hamburgsund. Det har skett i alla olika siktförhållanden, årstider och tider på dygnet.

Erfarenheten av radarnavigering i området får anses vara mycket god. I vanliga fall användes två olika radaranläggningar men vid det aktuella tillfället var bara huvudradarn i drift. Man höll på med ytbehandling av paneler och viss inredning vilket gjorde att den andra radarn inte var kopplad.

Det är möjligt att olyckan hade kunnat undvikas om även den andra radarn varit i drift. Befälhavaren hade genom att jämföra de två bilderna kunnat konstatera att fartyget verkligen låg under gir.

Hade befälhavaren lyft blicken från radarskärmen och tittat på den digitala kompassen hade han också blivit varse att den önskade styrbordsgiren verkligen hade kommit igång.

Befälhavaren hade, som nämnts ovan, manövrerat Morgan É Tholén och det tidigare fartyget ett stort antal gånger i de trånga farvattnen. Han borde därför ha varit, och var säkert också, väl medveten om hur fartygen reagerade på olika rodervinklar.

Han hade enligt uppgift lagt cirka 10° styrbords roder och var så koncentrerad på den frysta radarbilden att han förbisåg att det roder han lagt verkligen hade gett fartyget avsedd styrbordsgir. Han lade ytterligare styrbords roder och upptäckte inte misstaget förrän fartyget kolliderade med Ärholmen.

## 5 Orsak

Orsak till grundstötningen var ett instrumentfel där radarns PPI "frös" i samband med en tangenttryckning.

Bidragande orsak var den täta dimman.

## 6 Anmärkning

Det finns anledning att anmärka på att befälhavaren var så fixerad vid radarbilden att han underlät att inhämta information från kompassen och roderlägesvisaren.

## 7 Allmän rekommendation

Vid framförande av fartyg måste alltid mer än en informationskälla och om möjligt mer än en navigationsmetod användas.

## 8 Skador

### 8.1 Personskador

Då de två nödställda kommit ombord på räddningskryssaren kontaktade Morgan É Tholéns befälhavare en läkare i Fjällbacka för kontroll av de två räddade.

Några fysiska skador kunde läkaren inte finna.

### 8.2 Materiella skador

Morgan É Tholén sjönk på djupt vatten. En tid efter haveriet bärgades fartyget. Det kunde konstateras att förstävans kri var uppfläkt (se bilaga 2). För att få bästa torkmöjlighet av laminatet inför en eventuell reparation har varvet bant upp plasten i brottytorna och krossanvisningarna. Man har även

tagit bort en rätt stor bit som ligger på marken. Förfarandet gör att hålet är större än vad som orsakades vid grundstötningen.

### 8.3 Miljöskador

Det förlista fartyget hade knappt 200 liter dieselolja ombord. Det är inte uteslutet att viss del av denna olja har läckt ut genom avluftningar. På grund av vattendjupet är det sannolikt att eventuell utläckt dieselolja fördelats i vattnet och nått ytan så utspridd att den inte lämnat synliga spår och därefter avdunstat.

Det bedöms därför att inga påtagliga kvarvarande skadliga miljöeffekter har uppkommit.

## 9 Övrigt

De åtgärder som vidtogs efter grundstötningen, såsom nödanrop, evakuering etc. får anses vara de rätta.

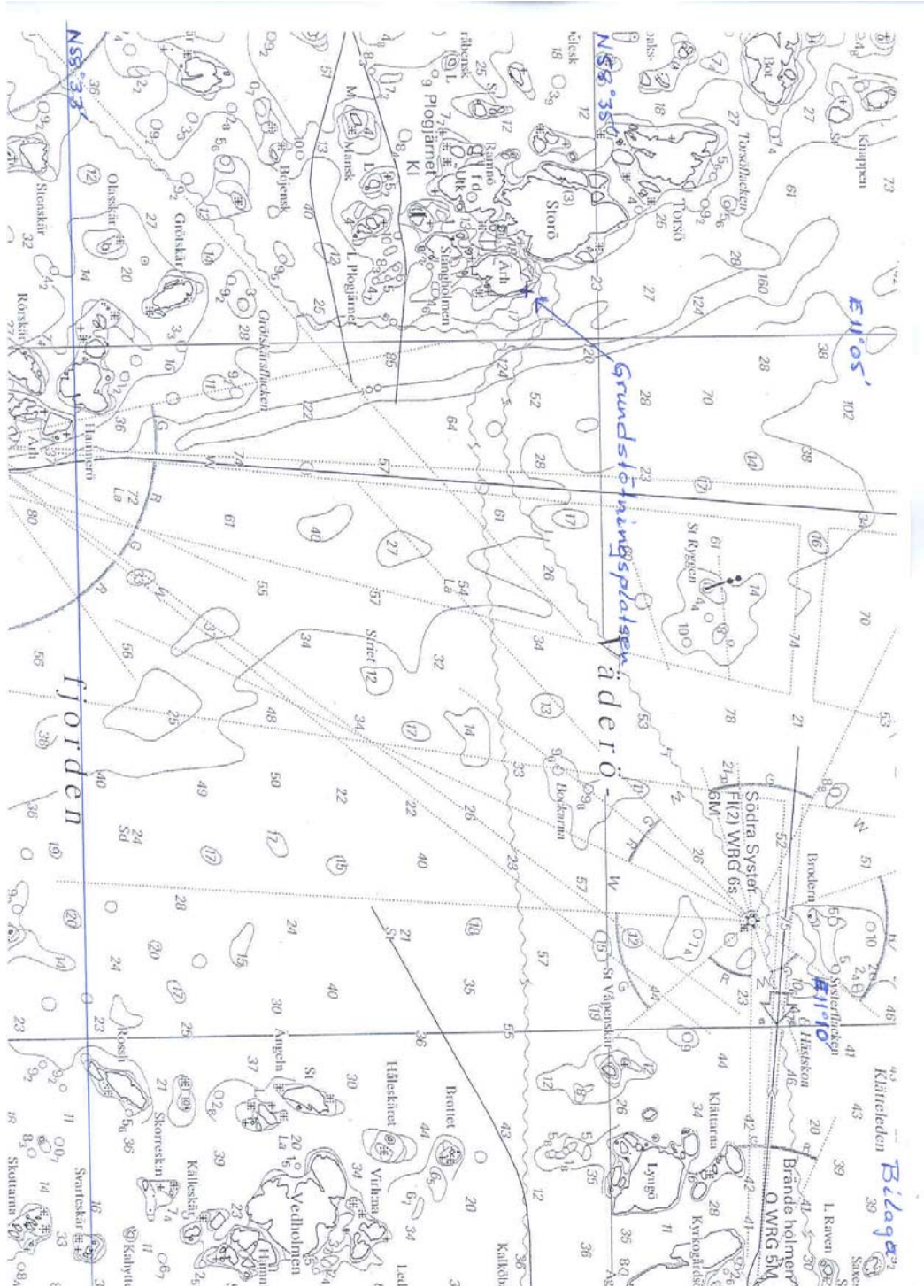
## 10 Utredningsresultat

- Sikten var, på grund av dimma, i det närmaste obefintlig.
- Vid en styrbordsgir frystes radarbilden utan att befälhavaren var medveten om detta.
- Reservradarn var inte inkopplad.
- Befälhavaren var mycket erfaren av det aktuella fartyget och de aktuella farvattnen.
- Evakuering, nödanrop etc. utfördes utan anmärkning.

RAPPORT

Passagerarfartyget MORGAN É THOLÉN - SFB-8172 - grundstötning med förlisning 16 mars, 2004

Bilaga 1



*RAPPORT*

*Passagerarfartyget MORGAN É THOLÉN - SFB-8172 - grundstötning med förlisning 16 mars, 2004*

---

Bilaga 2

