



SJÖFARTSVERKET

Sjöfartsverkets rapportserie B 2006-16

Passagerarfartyget GERDA GEFLE - SJPL - grund-
stötning den 21 juli 2006

RAPPORT

Passagerarfartyget GERDA GEFLE - SJPL- grundstötning den 21 juli 2006



RAPPORT

Passagerarfartyget GERDA GEFLE - SJPL- grundstötning den 21 juli 2006

Datum: 2006-11-15

Vår beteckning: 080201-06-16592

Utredningsenheten Björn Molin, 011-19 12 37

Rapporten finns www.sjofartsverket.se Sjöfartsinspektionen

även på vår hemsida olyckor och tillbud - haverirapporter

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	2
Fartyget.....	2
Besättningen	4
Vädret	4
Farleden, fyrar och utmärkning.....	5
Övrigt.....	5
Faktainsamling.....	6
Händelseförlopp	7
Enligt befälhavaren	7
Enligt vakthavande styrman.....	8
Enligt rorgångaren	8
Händelseförloppet efter grundstötningen.....	9
Analys	10
Orsaker och faktorer	13
Observationer	13
Rekommendationer	14
Skador	15
Övrigt	15
Utredningsresultat	15
 Bilaga: Sjökortsutdrag.	

Sammanfattning

Passagerarfartyget Gerda Gefle var på resa från Mariehamn på Åland till Dalarö.

När fartyget hade cirka 4 M (nautisk mil 1852 meter) kvar till Dalarö skedde vaktavlösning kort efter midnatt den 20 juli 2006. Befälhavaren avlöstes av styrman vid styrplatsen. Avlämningen av vakten tog cirka 5 minuter varefter befälhavaren begav sig ner till inredningen för att hämta en smörgås.

Styrman navigerade optiskt och kunde se fyren Piltholmsknall förut. Han försökte och lyckades sedan lokalisera fyren Hummelkläpp (se sjökortsutdrag).

När fyren hade lokaliserats befann fartyget sig i Hummelkläpps röda sektor och Piltholmsknalls gröna sektor. Styrman gav då order om kursändring åt styrbord.

Kort därefter gick fartyget med cirka 5 – 6 knops fart på grund mellan fyren Piltholmsknall och den prick som fanns placerad norr om fyren.

Grundstötningen inträffade klockan 0030 den 21 juli 2006 på position N 59° 08'6 E 018° 27'9.

Klockan 1835 den 21 juli drogs haveristen loss från grundet med hjälp av två bogserbåtar och en av Sjöräddningssällskapets båtar.

Faktaredovisning

Fartyget

Namn:	GERDA GEFLE
Reg.bet.:	SJPL
Hemort:	Gävle
Redare/Ägare:	Föreningen Briggen Gerda
Operatör:	Föreningen Briggen Gerda
Brutto:	286
Löa:	36,15 meter
Bredd:	8,42 meter
Djupgående:	3,38 meter
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	2005
Byggnadsmaterial:	Trä
Maskinstyrka:	400 kW
Besättning:	19
Passagerare:	3

Gerda Gefle är en rekonstruktion av briggen Gerda som byggdes som fraktfartyg år 1868 i Gävle.

Gerda Gefle byggdes på Gerdavarvet före detta Gävle Varv i Gävle. Fartyget kölsträcktes den 27 september 1997 och sjösattes den 9 juli 2000. Fartyget byggdes av Föreningen Briggen Gerda som år 1993 startade som

ett arbetsmarknadsprojekt på det gamla varvsområdet. Numera drivs verksamheten i Föreningen Briggen Gerdas regi. Föreningen har cirka 1500 medlemmar. Redare/ägare till fartyget är Föreningen Briggen Gerda som fortsättningsvis benämns ägaren.

Gerda Gefle har byggts enligt traditionella hantverksmetoder men med dagens moderna hjälpmedel. Det har inte gått att finna några ritningar på Briggen Gerda. Gerda Gefle har därför byggts efter nya ritningar som har gjorts med stöd av gamla bilder och muntliga berättelser.

Styrplatsen var belägen längst akterut på fartyget. Styrplatsen var öppen och ett U-format cirka 1,5 meter högt bygge med öppningen vänd förut omgav platsen. Det U-formade bygget benämns fortsättningsvis ”lamphuset”. För om styrplatsen fanns ett däcksb bygge som bland annat inrymde navigationshytten. Sikten från styrplatsen var delvis skyddad.



Fig. Sikten föröver från styrplatsen

Bryggutrustningen, som fanns placerad i navigationshytten, bestod bland annat av elektroniskt sjökort. Det fanns en radarapparat av fabrikat JRC. Radarapparaten var i drift vid händelsen men användes inte av navigatörerna. En satellitnavigator av märke Furuno ingick också i utrustningen.

Maskinrummet var placerat akterut och framdrivningsmaskineriet bestod av en huvudmaskin av märke Caterpillar 3406E som utvecklade 400 kW. Denna var kopplad till en propeller med fasta blad som gav fartyget en fart av cirka 7 knop.

Mer information om fartyget och föreningen finns på hemsidan www.briggengerda.com.

Besättningen

Besättningen bestod av befälhavare, 1 styrman, 1 maskinbefäl, 13 däcksmanskap och 3 övrig personal. Vid händelsen fanns också 3 passagerare ombord.

Befälhavaren som var 28 år hade behörigheten Fartygsbefäl klass II och Maskinbefälsexamen klass VI.

Han hade arbetat som styrman i passagerarfartyg och hade kortare erfarenhet från andra segelfartyg. Befälhavaren hade passerat det aktuella farvattnet vid cirka 5 tidigare tillfällen men ansåg sig inte vara väl känd med de ifrågavarande farvattnen. Han tillträdde den senaste tjänstgöringsperioden den 11 juli.

Styrman var 31 år och hade behörigheten Fartygsbefäl klass II och maskinistexamen. Han tillträdde den senaste tjänstgöringsperioden den 15 juli. Styrman hade vid ett tidigare tillfälle sedan år 2000 seglat med ett skolsegelfartyg. Han hade inte tidigare passerat det aktuella farvattnet.

Maskinbefälet var 75 år och hade Maskinbefälsexamen klass VIII.

På fartyget tillämpades ett så kallat tvåvaktssystem och befälhavaren gick vakt mellan 0600 – 1200 och 1800 – 2400. Styrman gick vakt mellan 0000 – 0600 och 1200 – 1800.

Vädret

Vid tillfället rädde god sikt. Det var mörkt och ingen vind eller ström förekom.

Farleden, fyrar och utmärkning

I det aktuella farledsavsnittet finns bland annat fyrarna Piltholmsknall och Hummelkläpp.

Fyren Piltholmsknall är en sektorerad ledfyr med karaktären Fl(2) WRG 6s som innebär att den har ett fyrljus som visar regelbundet återkommande två ljusblixtar var 6:e sekund. Lysvidden i de vita sektorerna är 8,6 M. I en av sektorerna visar fyren vitt sken mellan cirka 249° och 253° (lysvinklar och enslinjer anges med rättvisande bäringar från sjön mot fyren).

Fyren Hummelkläpp är också en sektorerad ledfyr med karaktären Iso WRG 4s som innebär att den visar ett fyrljus där ljustid och mörkertid är vardera 2 sekunder. Fyrens lysvidd i de vita sektorerna är 11 M och den har bl.a. en vit sektor mellan cirka 252° och 254°.

Fyrarnas övriga sektorer framgår av sjökortsutdrag.

Cirka 70 meter norr om Piltholmsknall finns en grön prick belägen och cirka 300 meter NV om fyren den fasadbelysta fyrbyggnaden "Nålsögat".

Vid ingång mot Dalarö går farleden i 253° i fyren Hummelkläpps vita sektor. Efter passage mellan Nålsögat och den gröna pricken viker farleden av något åt babord mot Dalarö.

Det finns också möjlighet att från Jungfrufjärden gå den södra farleden in till Dalarö (se sjökortsutdrag).

Övrigt

Tider som anges i rapporten avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar).

Från det att Gerda Gefle avgick Mariehamn fram till grundstötningen har bara sporadiska anteckningar gjorts i skeppsdagboken.

Enligt skeppsdagboken fanns det ombord 11 passagerare och 17 besättningsmedlemmar vid avgången.

Det fanns också antecknat att 8 passagerare sattes iland när fartyget passerade Stavnäs.

Enligt rapport om sjöolycka fanns det 3 passagerare och 19 besättning ombord vid grundstötningen.

Enligt passagerar- och besättningslista fanns det 13 besättning och 11 passagerare ombord vid avgången från Mariehamn.

Efter händelsen har Utredningsenheten erhållit listor som visar att det vid avgången från Mariehamn fanns 19 besättningsmedlemmar och 11 passagerare ombord på fartyget.

Vid händelsen framfördes fartyget med hjälp av maskinen. Inga segel var satta.

På Gerda Gefle fördes ingen arbets- och vilotidsjournal.

Händelsen inträffade den 21 juli och ägaren meddelade då att anmälan om sjöförklaring skulle skickas till Stockholms tingsrätt. Den 4 och 8 augusti togs ny kontakt med ägaren som då lovade att kontrollera att anmälan om sjöförklaring hade skickats in.

Vid kontroll med tingsrätten den 15 augusti så framkom att anmälan ännu inte hade inkommit. Efter upprepade kontakter med representanter för ägaren skickades anmälan in i slutet av augusti.

Fördröjningen av anmälan innebar att styrman som hade vakt vid händelsen begav sig till Fjärran Östern där han hade fått ny tjänst. Då styrman var den som hade varit viktigast att höra inte hade kunnat närvara vid sjöförklaringen överenskomms att den skulle återkallas. Styrmans beskrivning av händelseförloppet har därför återgetts med ledning av information som han har gett via e-post.

Faktainsamling

- Rapport om sjöolycka från Gerda Gefle.
- Uttalande av och intervju med befälhavaren.
- Uttalande av styrman.
- Uppgifter från ägaren.
- Uppgifter från föreningen Briggen Gerdas hemsida.
- MRCC logg.

Händelseförlopp

Enligt befälhavaren

Gerda Gefle avgick från Mariehamn på Åland klockan 0930 torsdagen den 20 juli 2006 och var destinerad till Dalarö.

Resan fortskred till att börja med normalt. Befälhavaren minns inte hur länge han sov under sin frivakt mellan klockan 1200 och 1800 men har angett att han sannolikt sov något. Han kände sig inte trött under eller efter sin vakt mellan klockan 1800 och 2400.

Vid 22-tiden bordade Kustbevakningen fartyget för bemannings- och behörighetskontroll. Gerda Gefle befann sig då i närheten av Stavsnäs.

Vid Stavsnäs gjordes ett stopp klockan 2230 för att sätta iland 8 passagerare.

Styrman brukade komma upp i god tid för avlösning vid midnatt. Då han den aktuella natten inte kom upp till styrplatsen i sedvanlig ordning så purrades han cirka klockan 0005.

Avlämning av vakten skedde vid sjökortet som var placerat på babordssidan vid styrplatsen. Fartyget befann sig då i fyren Piltholmsknalls gröna sektor och på avståndet cirka 2 M från fyren. Under avlämningen närmade sig fartyget och kom, så vitt befälhavaren minns, också in i fyrens vita sektor. Befälhavaren visade på sjökortet den planerade färdvägen in mot Dalarö. Avsikten var att passera norr om fyren Piltholmsknall och vidare mot Dalarö. Styrman informerades också om att befälhavaren skulle gå ner till inredningen en kort stund och att han sedan skulle återvända till styrplatsen inför ankomsten till Dalarö.

Avlämningen av vakten tog cirka 5 minuter och befälhavarens uppfattning var att det inte fanns någon tveksamhet om fartygets position och att styrman var nöjd med avlämningen. Det förekom heller ingen störande trafik i området.

Efter avlämningen gick befälhavaren ner till inredningen och hämtade en smörgås. Så vitt han minns så är det också möjligt att han en kort stund var i sin hytt innan han efter cirka 20 minuter återvände till styrplatsen. Fartyget befann sig då cirka en kabellängd (185 meter) från fyren Piltholmsknall och befälhavarens intention var att ta del i navigeringen in

mot Dalarö. Befälhavaren placerade sig vid dörren till navigationshytten som var belägen på styrbords sida för om styrplatsen. Han hann inte sätta sig in i navigeringen eller fartygets position förrän grundstötningen inträffade.

Enligt vakthavande styrman

Styrman gick till kojs cirka klockan 2200 den 20 juli och sov gott tills han purrades 5-6 minuter efter midnatt. Han hade på sin tidigare frivakt haft tillfälle att sova och kände sig utvilad. Då han purrades lite för sent till vaktskiftet begav han sig omedelbart till styrplatsen dit han anlände cirka klockan 0010.

Avlämningen av vakten gick till så att befälhavaren med fingret visade i sjökortet var Gerda Gefle befann sig. Befälhavaren informerade att det var fyren Piltholmsknall man hade kurs mot och fartyget befann sig, så vitt styrman minns, i fyrens gröna sektor. Befälhavaren gick direkt efter avlämningen ner till inredningen för att hämta en smörgås och återvände sedan till bryggan efter några minuter. Han placerade sig i dörröppningen till navigationshytten.

Styrman navigerade med hjälp av visuella observationer. För att lättare kunna upptäcka den gröna prick som fanns norr om fyren Piltholmsknall hade han för avsikt att tända en strålkastare som fanns vid styrplatsen. Strålkastaren fungerade emellertid inte då den var urladdad. Laddaren fanns inte ombord.

Styrman var placerad på det så kallade "lamphuset" varifrån han försökte lokalisera fyren Hummelkläpp. När han fick syn på fyren befann fartyget sig i fyrens röda sektor och i Piltholmsknalls gröna sektor. Styrman gav då order om kursändring åt styrbord.

Kort därefter grundstötte fartyget klockan 0030 på position N 59° 08',6 E 018° 27',9 mellan fyren Piltholmsknall och den prick som är belägen norr om fyren. Vid grundstötningen var farten 5 – 6 knop.

Enligt rorgängaren

Resan från Mariehamn gick till att börja med problemfritt och fartyget gick in i Stockholms skärgård vid Söderarm.

Vid 20-tiden den 20 juli fick man problem med maskinen som stoppade. Fartyget befann sig då öster om Möja och man släppte ut cirka 25 meter ankarkätting som senare togs in av besättningen med hjälp av taljor. För att få upp kättingen kallades hela besättningen ut och enligt rorgängaren tog hanteringen cirka två timmar och var tröttande.

Rorgängaren gick sedan till kojs och vaknade cirka klockan 2330 för att gå på sin vakt. Han kom till styrplatsen cirka klockan 2350 och kunde se att fartyget då var på väg in i den norra av de två farleder som ledde in till Dalarö.

Cirka klockan 0010 tog styrman över vakten och befälhavaren gick tillsammans med sin vakt ner för att äta. Rorgängaren hade tagit över rodret och fick uppfattningen att styrman försökte orientera sig om fartygets position. Styrman tittade föröver och i sjökortet med korta mellanrum. Rorgängaren har uppgett att han är väl känd med det aktuella farledsavsnittet som han har passerat otaliga gånger. Han kände sig lite oroad över att man i mörker valde att gå den norra trånga farleden i stället för den mer öppna södra.

Cirka klockan 0020 såg rorgängaren ett grönt ljus från en fyr som fartyget tycktes närma sig snabbt. Styrman såg också fyrljuset och beordrade kursändring åt styrbord. Efter att fartyget hade girat cirka 5 grader gick man på grund vid fyren som det gröna ljuset kom från och som visade sig vara fyren Piltholmsknall.

Händelseförloppet efter grundstötningen

Den 21 juli klockan 0032 inkom från Gerda Gefle larm till MRCC om att fartyget hade grundstött och att det fanns 18 besättning och 2 passagerare ombord.

Klockan 0035 informerades från fartyget att man stod hårt på grundet men att man inte tog in vatten.

MRCC larmade Kustbevakningen (KBV) som sände fartyget KBV 416 mot platsen. MRCC informerade också Stockholm VTS, Sjöfartsinspektionen, Sjöräddningssällskapet och polisen i Stockholm om händelsen.

Klockan 0104 anlände Sjöräddningssällskapets fartyg Rsq Dalarö till platsen. Vädret var då mulet med åska i luften och vinden var sydostlig styrka 4-5 m/sek.

Klockan 0136 anlände KBV 416 till platsen.

Klockan 0138 informerade Rsq Dalarö att det fanns totalt 22 personer ombord på Gerda Gefle. Rsq Björn Christer transporterade 10 besättning och 3 passagerare till Dalarö där en representant för ägaren mötte upp.

Under natten var läget ombord stabilt och inget ytterligare behov av assistans förelåg.

Den 21 juli klockan 1450 gjordes ett försök att dra loss haveristen med hjälp av en av Sjöräddningssällskapets båtar. Försöket misslyckades och två bogserbåtar kallades till platsen.

Klockan 1832 lyckades man få loss haveristen från grundet med hjälp av de två bogserbåtarna och en av Sjöräddningssällskapets båtar.

Efter lossdragningen dykarundersöktes fartygsskrovet.

Analys

Befälhavaren hade passerat det aktuella farvattnet vid cirka 5 tidigare tillfällen. För styrman var det första gången som han gick i farleden. Befälhavaren har uppgett att han inte ansåg sig vara väl känd med de ifrågavarande farvattnen. Ingen reseplanering hade gjorts för resan in mot Dalarö. Då inget av befälen var kända med farvattnen hade en reseplanering varit till hjälp för navigatörerna. Vid upprättande av reseplanering hade de kunnat överväga att manna upp styrplatsen så att de båda befunnit sig där under den trånga passagen in mot Dalarö. De hade också kunnat överväga att välja den södra farleden in mot Dalarö.

Styrman purrades cirka klockan 0005 och begav sig då omedelbart till styrplatsen dit han anlände cirka klockan 0010. Överlämningen av vakten tog cirka 5 minuter och befälhavaren lämnade styrplatsen cirka klockan 0015. Fartyget befann sig då cirka 1,5 M från fyren Piltholmsknall. Styrman var att betrakta som nyvaken och överlämningen av vakten mellan de två befälen skedde inte på ett tillfredställande sätt.

När styrman hade lokaliserat fyren Hummelkläpp befann Gerda Gefle sig i fyrens röda sektor och i Piltholmsknalls gröna sektor. Styrman gav då order om kursändring åt styrbord men kort därefter grundstötte fartyget. När styrman upptäckte att fartyget befann sig i Hummelkläpps röda sektor och i Piltholmsknalls gröna sektor har han sannolikt insett att man låg fel i farleden och därför beordrat kursändringen åt styrbord. Kursändringen genomfördes emellertid för sent för att undvika grundstötningen.

Fyren Hummelkläpps vita sektor, som man skulle ha följt in mot Dalarö, har lysvidden 11 M och måste ha varit synlig vid vaktavlösningen. De två befälen kunde ha hjälpts åt att lokalisera fyren redan vid vaktavlösningen för att därigenom underlätta navigeringen för styrman.

De två befälen använde sig bara av en navigeringsmetod ”optisk navigering”. Ytterligare någon navigeringsmetod hade kunnat medverka till att händelsen inte hade inträffat.

Sikten från styrplatsen var delvis skymd och det var första gången styrman gick i farvattnet. Han gick upp på ”lamphuset” för att därifrån försöka lokalisera fyren Hummelkläpp. Vid avlösningen hade fartyget knappt 4 M kvar till Dalarö. Med farten cirka 6 knop var det omkring 40 minuter kvar av resan. Med de förutsättningarna hade befälen kunnat överväga att hjälpas åt att navigera den återstående delen av resan till Dalarö. De hade då också kunnat utnyttja radarapparaten och övriga navigationshjälpmedel som fanns tillgängliga. Bryggutrustningen fanns i navigationshytten som var placerad i däckshuset för om styrplatsen och radarskärmen var synlig från styrplatsen. Men som ensam navigatör var styrman vid tillfället mer eller mindre utelämnad till att förlita sig till optisk navigering.

Vid styrplatsen fanns en strålkastare som inte fungerade då den var urladdad och laddaren fanns inte ombord. Om strålkastaren hade fungerat så hade styrman tänkt använda den för att lättare kunna lokalisera den gröna pricken norr om fyren Piltholmsknall. Vid tillfället rådde god sikt och ingen vind. Om strålkastaren hade fungerat så är det sannolikt att pricken med hjälp av den hade kunnat upptäckas i så god tid att man hunnit ändra kursen och gått norr om den.

På Gerda Gefle fördes ingen arbets- och vilotidsjournal. Befälhavaren och styrman har inte tillräckligt noggrant kunnat redogöra för hur de arbetade och sov under den aktuella resan. Det har därför inte gått att utreda i vad mån eventuell trötthet har påverkat händelseförloppet.

Under den aktuella resan har bara sporadiska anteckningar gjorts i skeppsdagboken. Bland annat antecknades inte att fartyget fick maskinstopp den 20 juli.

Enligt anteckning i skeppsdagboken fanns det 11 passagerare och 17 besättningsmedlemmar ombord vid avgången från Mariehamn. Det fanns också antecknat att 8 passagerare sattes iland vid passage av Stavsås. Antalet besättning och passagerare stämde inte överens med passagerar- och besättningslista. Olika uppgifter om antal personer ombord inkom också till MRCC efter det att fartyget hade grundstött.

Befälhavaren har uppgett att orsaken till de olika uppgifter som fanns antecknade om antal personer var att man hade besättning ombord som inte hade sjöfartsbok. Dessa hade han antecknat som passagerare då han var osäker på om han kunde mönstra dem som besättning då de saknade sjöfartsbok och läkarintyg. Oavsett detta förhållande så förekom felaktiga uppgifter om antal personer ombord antecknat i skeppsdagboken. MRCC fick vid larmet från fartyget också felaktigt uppgivet att det fanns 20 personer ombord då det rätta antalet var 22 personer.

I efterhand har en rekonstruktion av antal personer ombord visat att det vid avgången från Mariehamn fanns 19 besättningsmedlemmar och 11 passagerare ombord på fartyget.

Vid händelsen fanns ingen utsedd utkik. Befälen bröt därför mot Sjöfartsverkets föreskrifter om vakthållning. I föreskrifterna uttalas att det utöver vakthavande befäl alltid ska finnas en utkik. Om utkik hade funnits vid tillfället så hade denne bland annat kunnat hjälpa styrman att lokalisera fyrarna i området.

Anmälan om sjöförklaring kom in till tingsrätten mer än en månad efter det att händelsen hade inträffat. Vakthavande styrman hade då begett sig till Fjärran Östern där han hade fått ny tjänst. Han var den som hade vakt vid tillfället och därför var den som hade varit viktigast att höra. Sjöförklaringen återkallades därför.

Sjölagen föreskriver att när sjöförklaring ska äga rum ska fartygets befälhavare snarast möjligt göra anmälan om detta. Om anmälan inte görs av befälhavaren svarar redaren/ägaren för att anmälan görs.

Utredningsenheten var vid upprepade tillfällen i kontakt med ägaren innan anmälan skickades in.

Såväl befälhavaren som ägaren försummade att snarast möjligt efter händelsen göra anmälan om sjöförklaring.

Orsaker och faktorer

- Överlämningen av vakten mellan de två befälen skedde på cirka fem minuter. Styrman var att betrakta som nyvaken. Han gavs därför inte tillräckligt med tid för att sätta sig in i fartygets position i förhållande till de fyrsektorer som skulle följas in mot Dalarö. Det var också första gången som han gick i den aktuella farleden.
- Någon färdplan hade inte gjorts för resan.
- Sikten från styrplatsen var delvis skymd och medförde att styrman hade svårt att lokalisera fyren Hummelkläpps vita sektor som ledde in mot Dalarö.
- Endast en navigeringsmetod användes.
- Utkik saknades.
- Den strålkastare som fanns vid styrplatsen var urladdad. Laddaren fanns inte ombord.

Observationer

- Handhavandet vid vaktavlösningen och navigeringen var inte sjösäkerhetsmässigt tillfredställande.
- Ägarens agerande i sjöförklaringsfrågan var mycket bristfällig.

Rekommendationer

Det är ett oftergivligt krav att vid vart tillfälle ha kontroll över antal personer som finns ombord. Ägaren av Gerda Gefle ska upprätta nya rutiner som säkerställer att information om rätt antal personer ombord vid vart tillfälle finns tillgängligt såväl på fartyget som hos landorganisationen.

Ägaren ska också informera tillträdande befälhavare om att fortlöpande anteckningar ska göras i skeppsdagboken (föreskrifter angående skeppsdagbok återfinns i SJÖFS 1996:12).

Ägaren av Gerda Gefle ska upprätta rutiner för hur vaktavlösning ska ske. Instruktionerna ska innehålla klara anvisningar om vad avgående och pågående vakt ska beakta vid avlösning.

Ägaren av Gerda Gefle ska upprätta rutiner som säkerställer att arbets- och vilotidsjournal förs i enlighet med vad som föreskrivs.

Vid ett flertal händelser som har inträffat har bristande utkik varit den direkta eller bidragande orsaken till att händelserna överhuvud taget har kunnat inträffa. Det finns därför anledning att framhålla att utkik alltid ska hållas. Utkiken ska vara väl instruerad i sina plikter och vara en så kallad ”aktiv utkik”. Ägaren av Gerda Gefle ska införa nya utkiksrutiner.

Vid navigering är det viktigt att alltid använda fler än en navigeringsmetod. Detta gäller speciellt vid navigering i trånga farvatten.

Reseplanering ska ske innan en resa påbörjas. Det har hävdats att det för Gerda Gefle kan vara svårt att inför resor göra reseplanering då man ofta går för segel. Detta innebär att fartyget navigerar med hänsyn till vindriktning och man då kan komma in i skärgårdar på inte förutsägbara platser. Vid sådana tillfällen ska ny reseplanering ske före ingång i skärgården.

Ägaren av Gerda Gefle bör överväga att, vid gång i trånga farvatten, manna upp styrplatsen med ett extra befäl. Detta gäller i synnerhet när det råder mörker.

Ägaren av Gerda Gefle ska upprätta rutiner som säkerställer att anmälan om sjöförklaring, när sådan ska hållas, görs i enlighet med vad som föreskrivs i sjölagen.

Skador

Några person- eller miljöskador har så vitt känt inte uppstått.

Vid händelsen skadades stävföljare och huvudkölen fick skador på båda sidorna. Delar av slitkölen slets bort och mindre skador uppstod på cirka 2 m² av bordläggningen.

Övrigt

Med anledning av händelsen har ägaren gjort en internutredning. En ny handbok med nya instruktioner är under utarbetande. Handboken kommer bland annat att innehålla instruktioner för samtliga befattningar ombord.

Under seglingssäsongen är Gerda Gefle bemannad av olika befälhavare. Ägaren har därför utsett en så kallad ”ansvarig befälhavare” som tillsammans med ägaren ansvarar för den operativa driften ombord. Förhållandet förminskar inte på något vis den ombordvarande befälhavarens ansvar. Andemeningen är att höja säkerhetstänkandet ombord och därigenom undvika tillbud och olyckor.

Utredningsresultat

- Sikten var god och det förekom ingen vind eller ström.
- Rutiner för vaktavlösning var inte tillfredställande.
- Någon färdplan hade inte gjorts för den aktuella resan.
- Det förekom olika uppgifter om antal personer som fanns ombord.
- Utkik saknades.
- Anmälan om sjöförklaring gjordes inte i enlighet med vad som föreskrivs i sjölagen.
- Arbets- och vilotidsjournal fördes inte ombord.

Passagerarfartyget GERDA GEFLE -SJPL- grundstötning den 21 juli 2006

