



SJÖFARTSINSPEKTIONEN

Sjöfartsverkets rapportserie B 2007-14

Passagerarfartyget GERDA GEFLE, SJPL -
grundstötning den 18 augusti 2007

RAPPORT

Passagerarfartyget GERDA GEFLE -SJPL- grundstötning den 18 augusti 2007



RAPPORT

Passagerarfartyget GERDA GEFLE -SJPL- grundstötning den 18 augusti 2007

Datum: 2007-11-19

Vår beteckning: 080201-07-16829

Utredningsenheten Björn Molin, 011-19 13 27

Rapporten finns www.sjofartsverket.se Sjöfartsinspektionen
även på vår hemsida olyckor och tillbud - haverirapporter

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Sammanfattning av orsaker, faktorer och rekommendationer	1
Faktaredovisning	2
Fartyget.....	2
Besättningen	4
Vädret	4
Övrigt.....	4
Faktainsamling.....	5
Händelseförlopp	5
Händelseförloppet efter grundstötningen.....	7
Analys	7
Orsaker och faktorer	9
Rekommendationer	9
Skador	10
Övrigt	10

Sjöfartsinspektionen utreder olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med utredningarna är att undvika ett återupprepande. Utredningarna syftar inte till att fördela skuld eller ansvar.

Sammanfattning

Passagerarfartyget Gerda Gefle avgick från Öregrund för att göra en fyratimmars dagstur med passagerare och sedan återvända till Öregrund.

Efter avgång sattes segel och befälhavaren höll sedan upp mot vinden så mycket som var möjligt. Fartyget närmade sig fyren Bellonagrundet som befälhavaren planerade att passera väster om. Fartygets styrman befann sig på däck i närheten av styrplatsen. Han uppmärksammade att fartyget befann sig väl nära Bellonagrundet och påtalade förhållandet för befälhavaren.

Befälhavaren bedömde då att det inte var möjligt att falla av och gå öster om fyren. Han kopplade in propellern och gjorde en undanmanöver genom att beordra rorsman att gira kraftigt åt babord. Giren hann påbörjas men kort därefter gick fartyget på Bellonagrundet med cirka 3 knops fart.

Händelsen inträffade klockan 1100 den 18 augusti 2007 på position N 60° 22',1 E 018° 23',6.

Sammanfattning av orsaker, faktorer och rekommendationer

Utredningen visar på vikten av att alltid använda fler än en navigeringsmetod. Detta gäller speciellt vid gång i trånga farvatten. Kraftig avdrift och att sikten från styrplatsen var delvis skymd medverkade till att händelsen inträffade.

Utredningen visar också att det kan vara lämpligt att manna upp styrplatsen med ett extra befäl vid vissa tillfällen.

Grundstötningen inträffade klockan 1100 och larm inkom till MRCC klockan 1151. Befälhavaren bedömde att vare sig passagerarna, besättningen eller fartyget befann sig i någon omedelbar fara. Han prioriterade därför information till passagerarna, bärgning av segel och kontroll att fartyget inte tog in vatten.

Det finns alltid möjlighet att situationer utvecklas på annat sätt än vad befälhavare och besättning förutsätter. Det är då viktigt att MRCC i så tidigt skede som möjligt har all tillgänglig information. De kan då förbereda vilka eventuella insatser som kan komma att behöva sättas in.

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:	17
Passagerare:	44

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. För om styrplatsen fanns ett däckbygge som bland annat inrymde navigationshytten. Sikten från styrplatsen var delvis skyddad.



Sikten föröver från styrplatsen

Bryggutrustningen, som fanns placerad i navigationshytten, bestod bland annat av elektroniskt sjökort. Det fanns en radarapparat av fabrikat Furuno. Radarapparaten var i drift vid händelsen men användes inte av navigatören. 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, 10 däcksmanskap och 4 övrig personal. Vid händelsen fanns också 44 passagerare ombord.

Befälhavaren som var 57 år hade behörigheten sjökapten och fartygsmekanikerutbildning.

Han ansåg sig vara väl känd med fartyget och dess manöveregenskaper. Han hade erfarenhet från bland annat flottans segelfartyg och hade seglat som befäl cirka 15 år. Han ansåg sig också vara väl känd med de ifrågavarande farvattnen som han tidigare hade passerat ett flertal gånger. Han tillträdde den senaste tjänstgöringsperioden den 13 augusti.

Vädret

Vid tillfället rädde god sikt. Det var dagsljus och vinden var sydväst 8 - 10 m/sek.

Övrigt

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

Vid händelsen fanns ingen annan störande trafik i området.

Händelsen inträffade klockan 1100 och larm inkom till MRCC klockan 1151.

Vid gång inomskärs har man på Gerda Gefle mestadels maskinen igång för att vid behov ha möjlighet att få snabb hjälp från propellern. Vid händelsen var segel satta och maskinen igång men propellern kopplades inte in förrän kort före grundstötningen.

Enligt samstämmiga uppgifter var Gerda Gefle vid resan utsatt för kraftig avdrift.

Den 21 juli 2006 grundstötte Gerda Gefle vid fyren Piltholmsknall utanför Dalarö. Händelsen utreddes av Sjöfartsinspektionens utredningsenhet och

ett antal rekommendationer utfärdades. Ägaren har uppgett att åtgärder har vidtagits så att de då utfärdade rekommendationerna har omhändertagits.

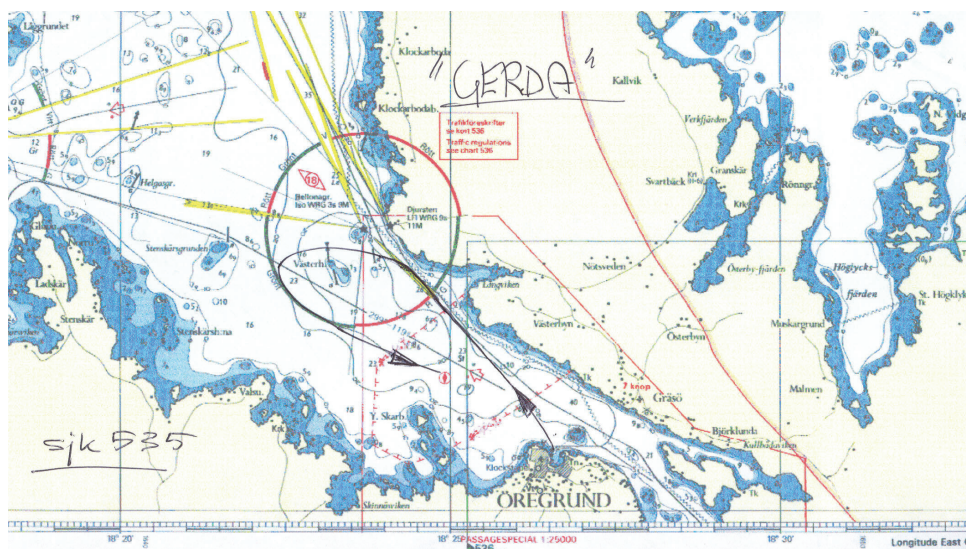
Faktainsamling

- Rapport om sjöolycka från Gerda Gefle.
- Intervjuer med befälhavaren, styrman, båtsman, utkiken och rorsman.
- Uppgifter från ägaren.
- Uppgifter från föreningens Briggen Gerdas hemsida.
- MRCC logg.
- Rapport från fartygsinspektör.

Händelseförlopp

Gerda Gefle avgick från Öregrund klockan 1015 lördagen den 18 augusti 2007 för att göra en fyratimmars dagstur med passagerare och skulle sedan återvända till Öregrund.

Befälhavaren hade planerat att gå mot fyren Bellonagrundet och passera väster om fyren. Han skulle före Bellonagrundet gira babord för att på så sätt vinna höjd mot vinden för att lättare komma runt. Med hänsyn till väder och vind planerade han att, efter att ha passerat fyren, göra en ”genomvindsvändning” vilket innebar att vända mot vinden. Avsikten var att därefter gå tillbaka och passera Öregrund för att gå vidare sydöst i farleden för att sedan vända och anpassa återkomsten till Öregrund så att man var tillbaka efter fyra timmar.



Befälhavarens skiss av den planerade färdvägen väster om Bellonagrundet

Befälhavaren diskuterade den planerade färdvägen med fartygets båtsman så att denne var informerad om hur resan skulle genomföras. Det rådde dagsljus och resan bedömdes bli relativt okomplicerad. Så snart fartyget hade lämnat kajen sattes segel. Man ville sätta segel snarast efter avgången för att passagerarna inte skulle tappa intresse för resan.

Utkik fanns placerad på backen och vid styrplatsen fanns befälhavaren och rorsman. Befälhavaren navigerade med hjälp av visuella observationer. Fartygets styrman uppehöll sig på däck i närheten av styrplatsen men var vid tillfället vaktfri.

Gerda Gefle närmade sig fyren Bellonagrundet och befälhavaren höll upp åt babord mot vinden. Han kunde inte hålla upp mer än vad som gjordes eftersom man då riskerade att få back i seglen (back i seglen innebär att vinden träffar seglen på försidan).

Styrman uppmärksammade att fartyget befann sig väl nära Bellonagrundet och påtalade förhållandet för befälhavaren. Befälhavaren bedömde då att det inte var möjligt att falla av och gå öster om fyren. Han kopplade istället in propellern och gjorde en undanmanöver genom att beordra rorsman att gira kraftigt åt babord. Giren hann påbörjas men kort därefter gick fartyget på Bellonagrundet med cirka 3 knops fart.

Rorsman anlände till styrplatsen 4-5 minuter före händelsen. Han hade då avlösts som utkik på backen. Rorsman fick order att lägga rodret dikt

babord och sedan att komma styrbord kort före att grundstötningen inträffade.

Utkiken rapporterade inget till styrplatsen under de 4-5 minuter som han befann sig på backen före händelsen. Utkiken uppfattade att fartyget gjorde en kraftig babordsgir och sedan en svag styrbordsgir varefter grundstötningen inträffade.

Händelseförloppet efter grundstötningen

Omedelbart efter grundstötningen bärgades seglen. Besättningen befann sig på däck och bärgningen var genomförd efter ett fåtal minuter. Passagerarna informerades om vad som hade inträffat.

Klockan 1151 inkom från Gerda Gefle larm till MRCC om att fartyget hade grundstött. MRCC informerade Sjöräddningssällskapet som sände ett av sina fartyg mot platsen. Passagerarna evakuerades sedan med hjälp av fartyget. MRCC informerade också Sjöfartsinspektionen, Kustbevakningen, polisen och Stockholm VTS om händelsen.

Under kvällen anlände bl.a. en fartygsinspektör och ett bogserfartyg till platsen och man beslutade att lossdragning skulle påbörjas följande dag när det ljusnade.

Under natten förbereddes lossdragningen. En tross lades runt hela fartygets skrov som en "sele". Selen kopplades sedan till bogserfartyget och klockan 0630 den 19 augusti kunde Gerda Gefle dras loss från grundet. Fartyget gick därefter för egen maskin till kaj i Öregrund. Under kvällen utfördes dykarundersökning och fartygsinspektören kunde konstatera att skadorna inte var allvarligare än att fartyget kunde fortsätta att segla.

Analys

Befälhavaren har uppgett att när Gerda Gefle närmade sig fyren Bellonagrundet höll han upp mot vinden så mycket som var möjligt utan att riskera att få back i seglen. Han hade planerat att passera väster om fyren för att sedan gira babord tillbaka mot Öregrund. För att utföra vändningen skulle han ta hjälp av maskinkraft.

Befälhavaren hade sannolikt sin mesta uppmärksamhet riktad på segelföringen då han inte ville få back i seglen. Han har då inte

uppmärksammat att fartyget kom att hamna på kurs mot Bellonagrundet. Att sikten från styrplatsen var delvis skymd har sannolikt påverkat förhållandet. När styrman sedan påpekade att man befann sig väl nära grundet såg befälhavaren ingen annan möjlighet än att göra en undanmanöver genom att gira hårt babord.

Vinden var sydvästlig och enligt samstämmiga uppgifter var fartyget utsatt för kraftig avdrift. Segelfartyg är oftast utsatta för större avdrift än maskindrivna fartyg. Befälhavaren hade god erfarenhet av segelfartyg men det kan inte uteslutas att han överraskades av den kraftiga avdriften och därför inte i tid märkte att fartyget närmade sig grundet.

Med den vindriktning som rådde hade en alternativ färdväg varit att, på nordgående, följa farleden och passera öster om Bellonagrundet. Efter passagen hade det sedan funnits bättre förutsättningar för att genomföra en genomvindsvändning.

Vid den utredning som gjordes efter grundstötningen föregående år utfärdades bl.a. rekommendationen ”ägaren av Gerda Gefle bör överväga att, vid gång i trånga farvatten, manna upp styrplatsen med ett extra befäl”. Befälhavaren har uppgett att han inte ansåg de aktuella farvattnen som trånga och därför inte manade upp styrplatsen med ett extra befäl. Styrman fanns dessutom i närheten av styrplatsen och det var bra väderförhållanden.

De aktuella farvattnen får för Gerda Gefle betraktas som trånga och sikten från styrplatsen var delvis skymd. Resan var planerad till cirka 4 timmar och styrman fanns i närheten av styrplatsen men hade inte vakt. Om styrplatsen hade mannats upp och styrman aktivt hade deltagit i navigeringen så hade sannolikt händelsen kunnat undvikas. Styrman hade bland annat kunnat vara behjälplig med att kontinuerligt kontrollera och rapportera avstånd till fyren.

Befälhavaren använde sig bara av en navigeringsmetod ”optisk navigering”. Som ensam navigatör var han mer eller mindre utelämnad till att förlita sig till optisk navigering. Styrmans närvaro vid styrplatsen hade inneburit att mer än en navigeringsmetod hade kunnat användas och då medverkat till att händelsen inte hade inträffat.

Utkiken var placerad på backen dit han anlände 4-5 minuter före grundstötningen. Han var instruerad att rapportera allt som bedömdes vara

av fara för fartyget. Han uppfattade att Gerda Gefle närmade sig fyren och då gjorde en kraftig babordsgir och sedan en svag styrbordsgir varefter grundstötningen inträffade. Befälhavaren och utkiken har uppgett att nya utkiksrutiner har införts sedan grundstötningen som inträffade föregående år. Händelseförloppet från det att babordsgiren inleddes fram till grundstötningen gick snabbt. Det finns inget som tyder på att utkiken hade kunnat påverka situationen på så sätt att händelsen hade kunnat undvikas.

Grundstötningen inträffade klockan 1100 och larm inkom till MRCC klockan 1151. Befälhavaren har uppgett att han inte uppfattade att vare sig passagerarna, besättningen eller fartyget befann sig i någon omedelbar fara. Han prioriterade därför information till passagerarna, bärgning av segel och kontroll av att fartyget inte tog in vatten. Likväl hade det varit lämpligt att informera MRCC i ett tidigare skede.

Det finns inget som tyder på att trötthet har bidragit till att händelsen inträffade.

Orsaker och faktorer

- Sikten från styrplatsen var delvis skymd.
- Endast en navigeringsmetod användes.
- Kraftig avdrift påverkade fartyget.
- Befälhavaren var sannolikt mer uppmärksam på seglen än på fartygets omgivning.
- Styrplatsen var enbart bemannad av befälhavare och rorgångare.

Rekommendationer

Ägaren av Gerda Gefle ska upprätta klara rutiner för hur styrplatsen ska vara bemannad vid gång i trånga eller svårnavigerade farvatten. Då sikten från styrplatsen är delvis skymd bör ägaren utvärdera vid vilka tillfällen styrplatsen bör mannas upp med ett extra befäl. Vid utvärderingen bör hänsyn tas till bl.a. farvattnens beskaffenhet, sikt- och väderförhållanden, trafiktäthet och resans längd.

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

MRCC informerades om händelsen cirka en timma efter att den hade inträffat. Personalen på MRCC är tränade för att snabbt kunna bedöma en situation för att avgöra vilka insatser som kan behöva sättas in. Det finns alltid möjlighet att situationer utvecklas på annat sätt än vad befälhavare och besättning förutsätter. Det är då av vikt att MRCC i ett så tidigt skede som möjligt har all nödvändig information.

Skador

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

Vid händelsen skadades slitkölen och delar av den slets bort.

Övrigt

Den 21 juli 2006 grundstötte Gerda Gefle vid fyren Piltholmsknall utanför Dalarö. Händelsen utreddes av Sjöfartsinspektionens utredningsenhet och ett antal rekommendationer utfärdades. Ägaren har uppgett att åtgärder har vidtagits så att de utfärdade rekommendationerna har omhändertagits.

De flesta av de utfärdade rekommendationerna har, så vitt kan bedömas, omhändertagits på ett tillfredställande sätt. Dock kan två av de då utfärdade rekommendationerna återfinnas även i den nu aktuella utredningen. Vid båda händelserna användes endast en navigeringsmetod och styrplatsen hade inte mannats upp med ett extra befäl. Förhållandet tyder på att ägaren inte på ett tillfredställande sätt har tagit till sig dessa två rekommendationer som utfärdades efter grundstötningen år 2006. Om så hade gjorts så hade sannolikt den aktuella händelsen kunnat undvikas.