

**Fritidsbåt
MONA III
förlisning den 16 april 2011**



RAPPORT

Fritidsbåt MONA III - förlisning den 16 april 2011



RAPPORT

Fritidsbåt MONA III - förlisning den 16 april 2011

Datum: 2011-10-05
Sjöfartsavdelningen
Utredningsenheten

Vår beteckning: 06.05.11 TSS 2011-977
Utredningsenheten Jörgen Zachau 010-495 32 90
jorgen.zachau@transportstyrelsen.se
Christer Bergström 010-495 32 44
christer.bergstrom@transportstyrelsen.se
Richard Blomstrand

Rapporten finns även på vår hemsida: www.transportstyrelsen.se

- Sjöfart
- Olyckor och tillbud
- Haverirapporter

Bilder: Försvarsmakten
Sjöfartsverket
Polisen
Sportmanship Marin AB
MMT
SMHI

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Sammanfattning

Den 16 april 2011 omkring klockan 20.55 upptäckte segelbåten Salona 37 en livlös man i vattnet cirka 11 M ost om Simrishamn. Fem minuter senare kontaktade de sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) via VHF-radio. De lyckades hålla sig kvar i närheten av mannen tills dess Sjöräddningssällskapets båt från Kivik nådde fram en knapp timme senare. Det kunde konstateras att mannen inte var vid liv. Vattentemperaturen var 3° C.

Omkring klockan 23 ringde en orolig kvinna till JRCC. Hon saknade sin sambo som tillsammans med två andra personer skulle trollingfiska i farvattnen utanför Simrishamn. Båten var en sex meter lång kabinbåt, en Mörebas 7200, med 90 hk utombordsmotor och med utrustning för trollingfiske. Båtens namn var Mona III.

Ett stort sök sattes in med helikoptrar, tre båtar från Sjöräddningssällskapet, ett fartyg från Försvarmakten samt fiskare som fanns i området. En båt från SSRS fann en andra, också avliden, person klockan 04.30 nästa dags morgon 0,7 M nordost om platsen där den första personen hittades. Den tredje saknade upptäcktes av en förbipasserande en dryg vecka senare vid stranden vid Yngsjö Havsbad. Samtliga förolyckade var klädda i flytöveraller.

Vid olyckstillfället rådde SV-liga vindar omkring sex meter per sekund, möjligen något mer. Det finns uppgifter om meterhöga vågor i området.

Eftersom vädret inte varit så hårt diskuterades det om Mona III kolliderat med ett handelsfartyg. Det hade förekommit dimbankar i området.

Den 24 april rapporterade ett fiskefartyg att de fått upp en trollingbåt med sin trål. Det var Mona III som dessvärre tappades och sjönk.

Den 10 juni bärgades slutligen vraket efter Mona III. Det undersöktes noga. Bland annat gick det att få information från sjökortsplottern så att Mona III:s färdväg kunde studeras i detalj. Man hade uppenbarligen trollat fram och tillbaka ett par gånger med vinden ungefär från sidan och i farter under tre knop. På ett stadium hade Mona III ändrat kurs till omkring NO och tagit sjön akterifrån, fart 0,7 knop. Cirka fem minuter efter den kursändringen minskade farten ytterligare och GPS-mottagningen i sjökortsplottern försvann klockan 13.47.

Orsaken till kursändringen kan ha varit motorproblem eftersom el- och bränslesystemen var i dåligt skick. En annan orsak kan ha varit att fiskeutrustningen fastnat i något eller att man helt enkelt styrde i medsjö för att inte båten skulle rulla så mycket.

Den tekniska undersökningen visade att Mona III inte varit inblandad i någon kollision. Däremot fanns det flera ställen vid motorbrunnen där vatten kunde läcka in och senare söka sig vidare in i båten.

RAPPORT

Fritidsbåt MONA III förlisning den 16 april 2011

Det exakta olycksförloppet har inte gått att fastställa men det anses klarlagt att Mona III mycket snabbt tagit in mycket vatten. Pumparna var inte använda och inga nödanrop på VHF eller mobiltelefon hade hunnits med.

Utredningen har utmynnat i ett antal rekommendationer till Transportstyrelsen om att sprida kunskap om risken att hamna med vind och sjö akterifrån och att verka för bättre användning av tillgänglig teknik i olycksförebyggande syfte. Dessutom rekommenderas Transportstyrelsen att verka för att ansvar för samverkan mellan berörda myndigheter tydliggörs.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
1. Faktaredovisning	4
1.1 Fartyget	4
1.2 Faktainsamling	5
1.3 Ombordvarande på Mona III	6
1.4 Vädret	6
1.6 Övrigt	8
2. Händelseförlopp fram till olyckan	9
3. Räddningsinsatsen efter olyckan	11
4. Eftersök av vraket Mona III och följande upptagning	13
5. Teknisk undersökning av Mona III	22
5.1 Kontroll av båtens flytläge	27
6. Analys	28
6.1 Fram till olyckan	28
6.2 Den tekniska undersökningen	29
7. Orsaker och faktorer	32
8. Övrigt	32
9. Rekommendationer	33

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

1. Faktaredovisning

1.1 Fartyget

Namn:	MONA III
Reg.bet.:	SFB7676 ¹
Hemort:	Falkenberg
Löa:	Ca 6,0 m
Bredd:	Ca 2,4 m
Försäkringsbolag	Atlantica
Byggnadsår:	Slutet -70 eller början -80 talet
Byggnadsmaterial:	Plast
Motorfabrikat:	Honda
Maskinstyrka:	90 hästkrafter
Besättning:	3

Uppgifter om Mörebas 7200 har inhämtats från Det Norske Veritas som typgodkände modellen 1979 enligt nordiska typprovsningsregler för fritidsbåtar. Godkännandet omfattade både färdigbyggda båtar och halvfabrikat. Tillverkning enligt detta typgodkännande upphörde något år in på 80-talet då tillverkaren gick i konkurs.

Viss tillverkning utan typgodkännande skedde därefter. Båten var omkring 6 meter lång och avsedd för utombordsmotor upp till 125 hk. Mona III hade en fast bränsletank på 110 liter som var placerad under durken i sittbrunnen. Maximalt antal personer ombord var 8 och maximal last 1000 kg. Det byggdes även snarlika båtar med inombordsmotor.

¹ Då utredningsenheten fick kännedom om att Mona III hade förlist sökte man i fartygsregistret på namnet och hittade då Mona III med reg.bet. SFB-7676. Det har senare visat sig att båten med denna reg.bet. är en fiskebåt från Gävle med namnet Mona III. Trollingsbåten Mona III var inte registrerad och hade följaktligen ingen reg.bet. Alla andra uppgifter i rapporten rörande Mona III är, så långt vi förstår, korrekta.

Motorn var en fyrtakts Honda av 2002 års modell med 90 hk effekt och hade tillverkningsnummer BBBL-4413876. Vikten uppgavs till mellan 169 och 179 kg beroende på dess utrustning.

Denna motorvikt motsvarade vikten av den största tvåtaktsmotorn (125 hk) som båten godkändes för. Motorn var ansluten direkt till ett batteri som var placerat i batterifacket längst akter ut på styrbords sida.

Parallellkopplat till detta batteri fanns ytterligare ett batteri i stuvfacket längst akter ut på babordssidan. Med tre personer ombord och normal utrustning för fiske överskreds ingen av gränserna för typgodkännandet.

Båten hade försetts med anordningar, fasta och lösa för trolling, bl.a. en löstagbar mast för ”pulkor” fäst i den förliga pulpiten med en höjd av cirka 4,3 m över vattenlinjen. I aktern fanns det två uppfällbara elektriska djupriggar. Sammanlagt fanns hållare för 10 spön: två på vardera djuprigg samt tre på vardera spöållare på targabågen.

På vardera sidan i sittbrunnen högt på överbyggnadens sarg fanns två manuella länsumpar med löstagbara pumphandtag.

Motsvarande typer av båtar är normalt godkända och provade för att användas i farvattenkategori C enligt de obligatoriska europeiska reglerna för tillverkning av båtar (Europaparlamentets och Rådets direktiv 94/25/EG med tillägg 2003/44/EG). Farvattenkategori C innebär att båten är byggd för att klara en signifikant våghöjd på 2 meter.

1.2 Faktainsamling

Följande källor har bidragit med information i utredningen:

- Polisen
- Sjöfartsverket
- Marin Mätteknik, MMT
- Försvarmakten
- Sportmanship Marin AB
- Besök hos försvarets radarövervakning i Göteborg
- Simrishamns hamnfogde

- SMHI
- Det Norske Veritas
- Försäkringsbolaget Atlantica
- Karlsro Marin AB

1.3 Ombordvarande på Mona III

Ombord på Mona III fanns tre män som alla förolyckades i olyckan. Det har konstaterats att dödsorsaken var drunkning i samtliga tre fall.

Den första mannen (45 år) som hittades upptäcktes av den svenska segelbåten Saloma, omkring klockan 21.00 den 16 april på position N 55° 35,8 E 014° 41,7.

Den andre mannen, en av två delägare till Mona III, (44 år) hittades av sjöräddningssällskapets båt Rescue Sjömanshuset² omkring klockan 04.30 den 17 april på position N 55° 36,0 E 014° 42,0.

På morgonen den 24 april påträffades den tredje mannen, 36 år, på stranden i Yngsjö havsbad av en förbipasserande.

Samtliga var hemmahörande i Falkenberg och klädda i flytoveraller.

Det har av anhöriga bekräftats att besättningen på Mona III hade blandad erfarenhet av trollingfiske; en av dem var mycket erfaren, medan de andra var helt eller mycket oerfarna. Den erfarne hade fiskat i de aktuella farvattnen med denna båt tidigare. En av männen var påverkad av alkohol vid olyckan.

1.4 Vädret

Det finns olika uppgifter om väderförhållandena i området utanför Simrishamn den aktuella dagen.

Polispatrullen som förhörde befälhavaren ombord på M/V Fri Skien när hon låg till kaj i Sølvesborg dagen efter olyckan fick uppgiften att det var bra väder med god sikt under hela dagen i det aktuella området.

² Utredningsenheten har tidigare felaktigt angett att det var en annan av Sjøräddningssällskapets enheter som hittade kroppen efter denne man.

En lokal erfaren trollingfiskare, som även var med vid den tekniska undersökningen av Mona III, gick från Simrishamn den 16 april omkring klockan 11.00 med kurs ut mot Långgrund och befann sig SSV om den senare förlista båten. Han uppgav att vinden började friska i vid 12-tiden med våghöjder runt 1 meter samt att sikten var god i området.

Han har även informerat utredaren om att det vanligaste när det blåser upp och blir lite sjö är att man fiskar med aktern mot vind och sjö.

Enligt uppgift från en lots i det aktuella området var det dimma eller dimbankar en bit norr om olycksplatsen i närheten av Åhus och norröver.

Enligt SMHI var vädersituationen som nedan:

Lördagen den 16 april 2011 rådde följande väder och strömförhållande i området Hanöbukten samt i farvatten mellan Bornholm och skånska kusten:

SV-vindar mellan 6 och 10 m/s, de högre vindstyrkorna på öppet hav. Längs Österlens kust vindar mellan S-SV 3-7 m/s. Signifikanta våghöjder mellan 1-2 m på öppet hav (främst i farvatten mellan Bornholm och skånska kusten) och < 1 m närmast kusten på Österlen. Vid den aktuella tidpunkten rådde troligen en mycket svag havsvattenström som var riktad mot väster, < 0.5 m/s. En drivande båt bedömer jag i huvudsak driver med vindriktningen eller något till höger om rådande vindriktning, alltså i det här fallet bedöms den driva mot ostnordost. ”

Temperaturen i vattnet var mellan 3-4 grader C (se bild 2).



Bild 1 Vindkarta från SMHI 14.00 LT (12.00 UTC)

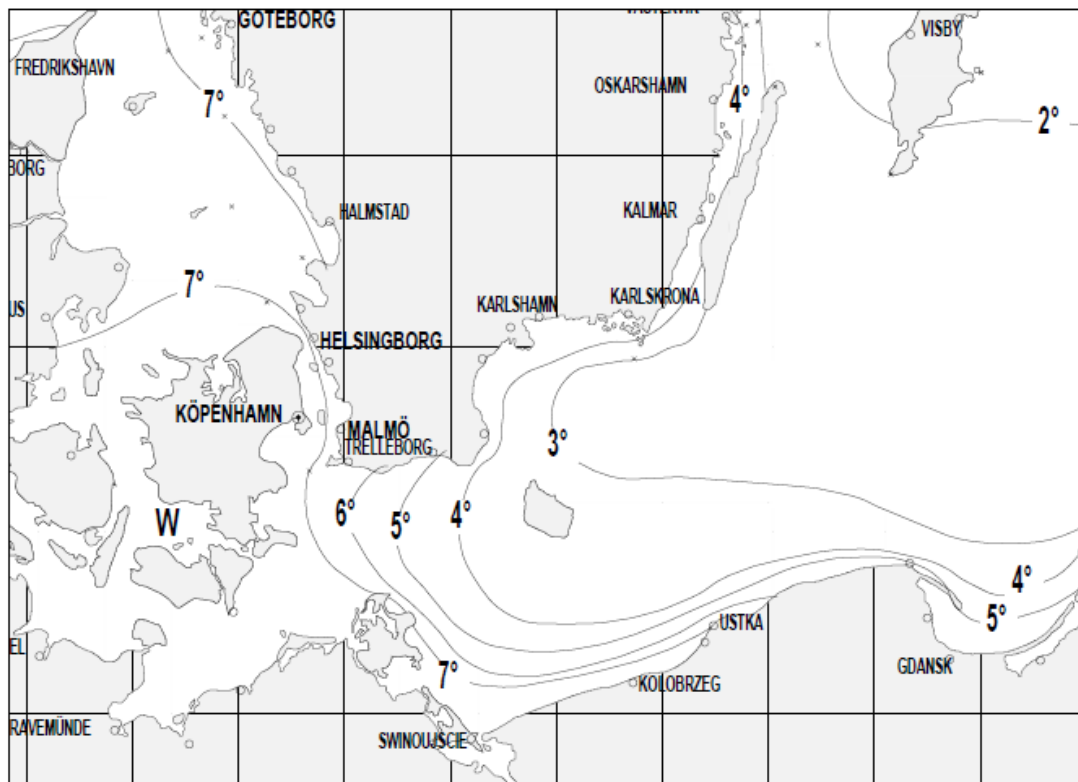


Bild 2 Ytvattentemperatur den 16 april

1.6 Övrigt

Sjöfartsavdelningens utredningsenhet fick kännedom om olyckan den 18 april och det beslutades på morgonen den 19 april att utreda olyckan.

Samtliga tider i rapporten är svensk normaltid (UTC +1).

Ombord på Mona III fanns det två kartplottrar av märket Lowrance. Den ena var av modell HDS5m och den andra var av modell Globalmap 3500c. De hade även en Raytheon L365 fishfinder och en VHF Uniden Oceanus DSC (till vilken GPS inte var ansluten) fastsatta vid styrplatsen.

Enligt de regler som gällde för typgodkännande behöver en båt av denna längd (över 5,5 m) inte ha förmåga att flyta vattenfylld. Dock hade båttypen en inredning/inneskrov med bänkar, kojor, durk inklädnad av skrovsidorna i den förliga delen vilka var så vattentäta att den bedömdes ha förmåga att flyta vattenfylld under en kortare tid, om än inte lika vågrätt som en båt som uppfyller flytbarhetskraven för båtar under 5,5 m längd.

2. Händelseförlopp fram till olyckan

Enligt uppgift kördes Mona III ner till Simrishamn på trailer omkring 14 dagar före olyckan och sjösattes vid ankomst. Det fanns inget som indikerade att båten hade använts innan helgen för olyckan.

Omkring 17.30 på eftermiddagen den 15 april kom en trollingsbåt in till Simrishamn efter en fiskedag och förtöjde vid sin tillfälliga båtplats mitt emot Mona III. Enligt uppgift var männen ombord på Mona III sysselsatta med att tanka och göra i ordning båten inför helgens fiske.

Ganska snart efter att den andra båten var klar med förtöjningen kom männen från Mona III och frågade om de hade någon kabeladapter av EU-modell till elskåpen på bryggan att låna ut då man ville ha värme i båten under natten.

Då dessa hade en adapter fick Mona III låna denna och de kom överens om att den skulle läggas tillbaka ombord i båten på söndag när de skulle åka hem.

De pratade även en stund om fisket och Mona III:s plan var att åka ner till Davids Bank vid Bornholm för att sedan övernatta i någon av hamnarna på öns norra del natten mellan lördag och söndag.

Man observerade även att besättningen på Mona III hade med sig två kartplottrar men hade inte lyckats med att få igång någon av dem. Man noterade även att det verkade vara oordning ombord samt att det verkade som om man inte varit ute på havet innan med båten.

Senare på kvällen, omkring klockan 20.00, var en av besättningsmedlemmarna från båten som hade lånat ut adaptern nere hos Mona III och lade märke till att de hade lyckats få igång åtminstone en av kartplottrarna samt att han hörde ett jubel när männen fick igång motorn. Ca 21.15 samtalade en av männen med sin sambo och berättade att båda plottrarna fungerade, att ”allt är perfekt och nu kan ingenting gå fel”.

Följande händelseförlopp är till största delen baserat på den elektroniska information som kunde användas ur den ena kartplottern ombord på båten efter upptagandet.

Ett par minuter efter klockan 08.00 den 16 april 2011 avgick Mona III från Simrishamn. Efter att ha lämnat hamnen styrde man på en nordostlig kurs upp mot bojen Nedjan vilken man passerade norr om för att sedan i en svag styrbordsgir komma till en SSO-lig kurs ner mot Långgrund. Man kom fram till girpunkt A (se bild 3) klockan 08.22 med en medelhastighet av 19,8 knop.

RAPPORT

Fritidsbåt MONA III förlisning den 16 april 2011

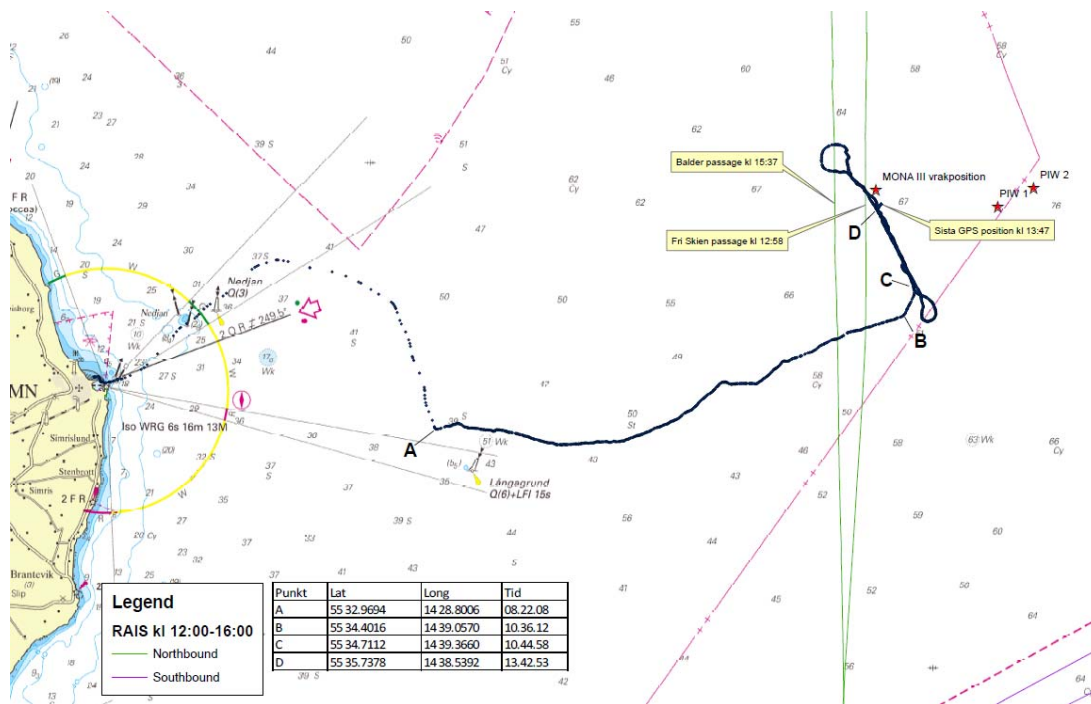
Vid girpunkt A drog man ner farten och girade babord mot girpunkt B. Det är troligt att man vid detta tillfälle satte ut sina fiskeredskap och började fiska.

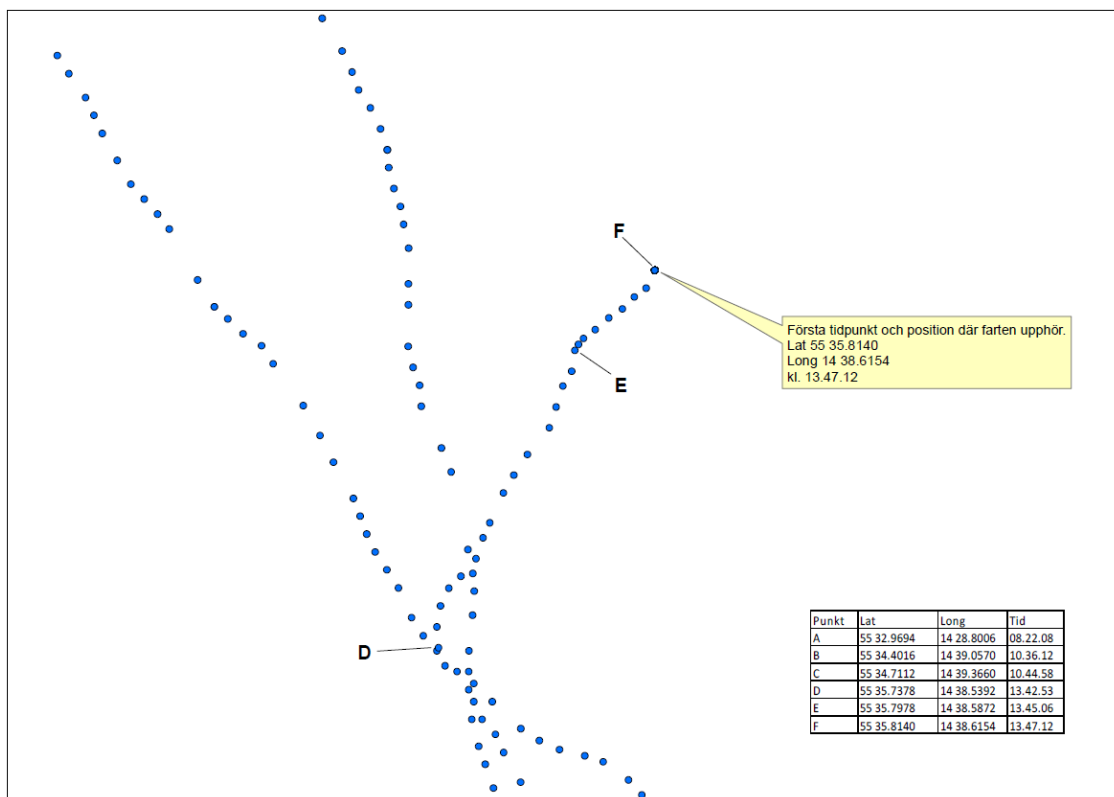
Enligt rykten i Simrishamn efter olyckan skall Mona III ha ropat upp någon annan trollingbåt och sagt att de hade någon form av problem och därför avbröt sin resa ner mot Bornholm. Vilken form av problem det handlade om samt vem de kallat upp har utredaren inte lyckats klarlägga.

Tiden för ankomsten till girpunkt B var klockan 10.36 och man hade då haft en medelfart på omkring 2,8 knop från girpunkt A. Därefter ändrade man kursen ytterligare åt babord för att komma till nordostlig kurs och fortsätta på den kursen ytterligare cirka 0,3 M tills man kom till girpunkt C klockan 10.45 (medelfart cirka 1,8 knop).

Från girpunkt C fortsatte man i nord-nordvästlig riktning fram tills klockan 11.31 (medelfart cirka 2,3 knop) där man påbörjade en svag gir för att i medurs varv (diameter cirka 700 meter) komma på kontrakurs och tillbaka till området vid girpunkt C.

Omkring klockan 12.50 (med ungefär samma medelfart som innan) påbörjades ytterligare en något snävare medurs gir för att komma tillbaka på nord-nordvästlig kurs upp mot girpunkt D.





Punkt	Tid	Sträcka	Medelfart
D	13.42.53		
E	13.45.06	D-E 125 meter	1,83 knop
F	13.47.12	E-F 44 meter	0,68 knop

Bild 3 och 4 Kartbild över Mona III:s spår

Klockan 13.42.43, vid girpunkt D, ändrade Mona III kurs mot nordost under 125 meter med bibehållen fart till punkten E (se bild 4). Där minskar farten markant ner till cirka 0,7 knop klockan 13.45.06.

Klockan 13.47.12, 44 meter från punkt E, stoppar Mona III farten och efter ytterligare cirka en minut försvinner GPS-mottagningen i kartplottern i samma position.

3. Räddningsinsatsen efter olyckan

Den 16 april 2011 omkring 20.55 påträffade den förbipasserande segelbåten Salona 37 en livlös man i vattnet omkring 11 distansminuter (M= 1852 meter) öster om Simrishamn.

RAPPORT

Fritidsbåt MONA III förlisning den 16 april 2011

Besättningen på segelbåten cirkulerade runt mannen i cirka fem minuter och lyste samt ropade för att få kontakt med honom. Därefter larmade de JRCC (Joint Rescue Coordination Center) över VHF-radio och berättade om sin upptäckt varvid JRCC bad dem försöka surra fast mannen på något sätt vid båten så han inte skulle försvinna.

Klockan 21.03 larmade JRCC ut ytenheter samt helikopter för sökning efter eventuella tecken på sjöolycka samt att undersöka om mannen hade något på sig som kunde avslöja vem han var och varifrån han kom.

Vid klockan 21.13 anropar Salona 37 JRCC och meddelar att personen i vattnet har en ”proffsig survivaldräkt” (överlevnadsdräkt) på sig samt att de försöker hålla honom längs sidan med en båtshake. Senare, klockan 21.38, varskor Salona 37 att de hade försökt att få tag i kroppen, som är klädd i en mörkblå dräkt med gröna fluorescerande ränder, men misslyckats.

Omkring klockan 21.51 anlände Rescue Sparbanken Syd till platsen och klockan 22.24 tog man ombord kroppen och JRCC meddelade polisen att de kunde möta upp Sparbanken Syd då de anlände till Kivik.

I den avlidnes dräkt hittades en mobiltelefon. Med hjälp av telefonens SIM-kort kunde man senare under kvällen spåra ägaren till telefonen.

Runt klockan 23.00 fick JRCC information från en anhörig att denne saknade sin sambo som hade varit ute med två andra personer och trollingfiskat utanför Simrishamn i en sex meter lång trollingbåt av typen Mörebas med namnet Mona III.

Klockan 04.30 den 17 april hittades ytterligare en livlös person i vattnet av Resque Sjömanshuset, cirka 0,7 M nordost om positionen där den första kroppen påträffades, och fördes till hamnen i Simrishamn där polisen mötte.

Polisen kunde efter en trolig identifiering, samt efter kontakt med anhöriga till de två funna kropparna, konstatera att de hade varit ute och trollingfiskat med fritidsfartyget Mona III som inte hade påträffats under sökningen och troligen hade förlist.

Under kvällen den 16 april samt natten/morgonen den 17 april företogs en stor räddningsinsats med såväl helikoptrar, tre båtar från Sjöräddningssällskapet samt ett fartyg från försvarsmakten. Även fiskare som fanns i området hjälpte till att söka efter överlevande.

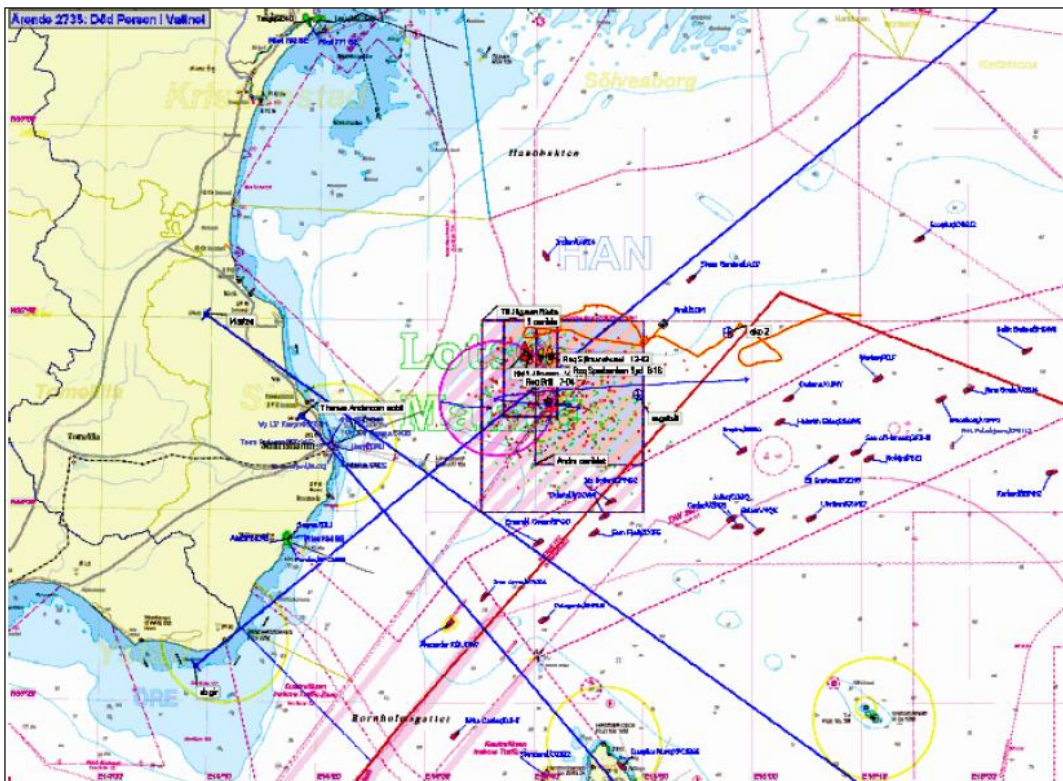


Bild 5 JRCC:s sökområde

4. Eftersök av vraket Mona III och följande upptagning

Den 19 april begav sig två av Transportstyrelsens utredare till Göteborg för att se om man på försvarets sjöbevakningscentral (som utövar radarbevakning) hade något sparad radarspår som kunde ge någon ledtråd till var Mona III förliste.

Informationen som fanns tillgänglig vid den tidpunkten var ungefärliga bäringar från fasta mål iland där de avlidnas mobiltelefoner hade slutat fungera alternativt tappat täckning, samt positionerna där de två första kropparna hittades.

Det fanns ett antal spår i området som möjligen kunde vara den berörda båten. Utredarna hittade ett spår som stämde mest överens med den information som fanns tillgänglig vid tidpunkten och detta kunde således ha varit Mona III (se bild 6). Radar ekot försvinner från skärmen klockan 14.30. Det visade sig emellertid senare i utredningen att detta spår inte var från Mona III.

Den 19 april undersökte Transportstyrelsens fartygsinspektörer i Kalmar fartyget Fri Skien, som hade varit i det aktuella området vid 13-tiden enligt information från AIS

(Automatic Identification System) för eventuella tecken på sammanstötning. Inga tecken på skador eller skavmärken på fartygets skrov kunde hittas.

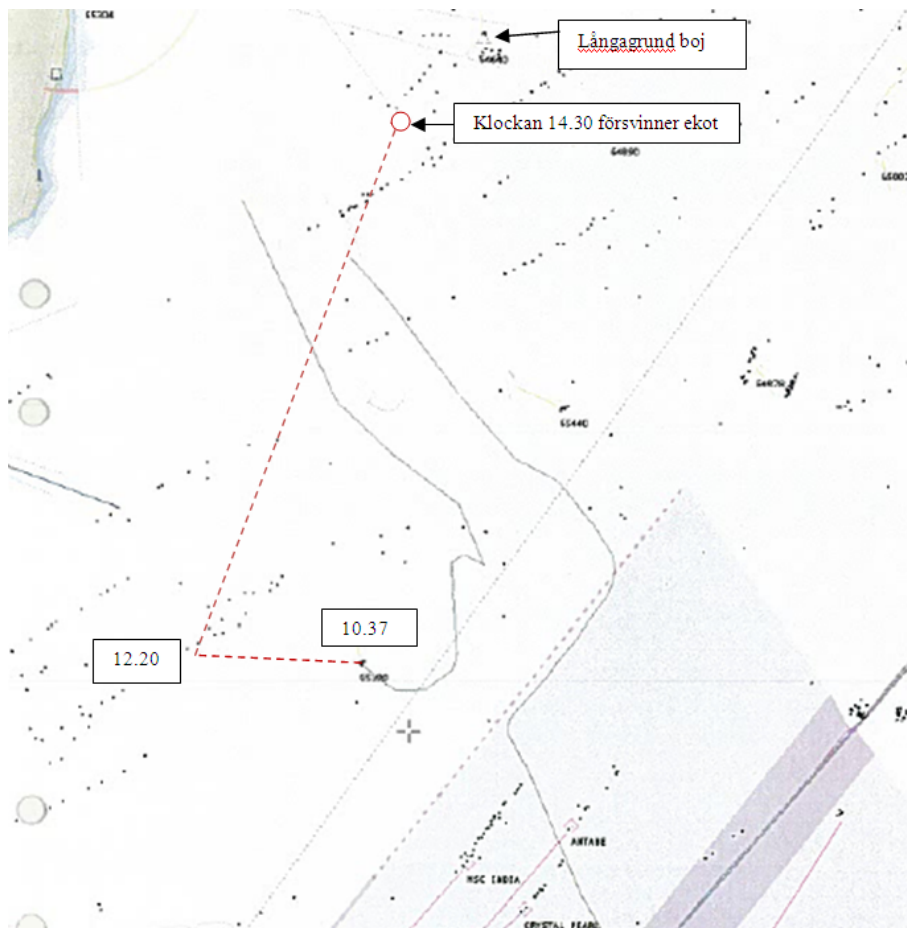


Bild 6 Radarbild från sjöbevakningen samt det troliga spåret efter fritidsbåt. Den röda streckade linjen är en förenkling av ekots rörelser.

Den 24 april, omkring klockan 13.00, gick sjömättningsfartyget Icebeam från Ystad för att söka efter Mona III på havets botten utanför Simrishamn med hjälp av sjömättningsutrustningen som fanns ombord. Med ombord fanns även en representant från Sjöfartsverket som hade informationen från resultatet av radarspårsundersökningen med sig.

S/V Icebeam ägs av Marin Mätteknik AB och befann sig i området mellan två uppdrag och ställdes till förfogande, utan ersättningskrav, med fartyg och besättning för att hitta Mona III.

Omkring klockan 18.00 på kvällen började Icebeam med undersökningen av botten med hjälp av multibeam ekolod, side scan-sonar och magnetometer.

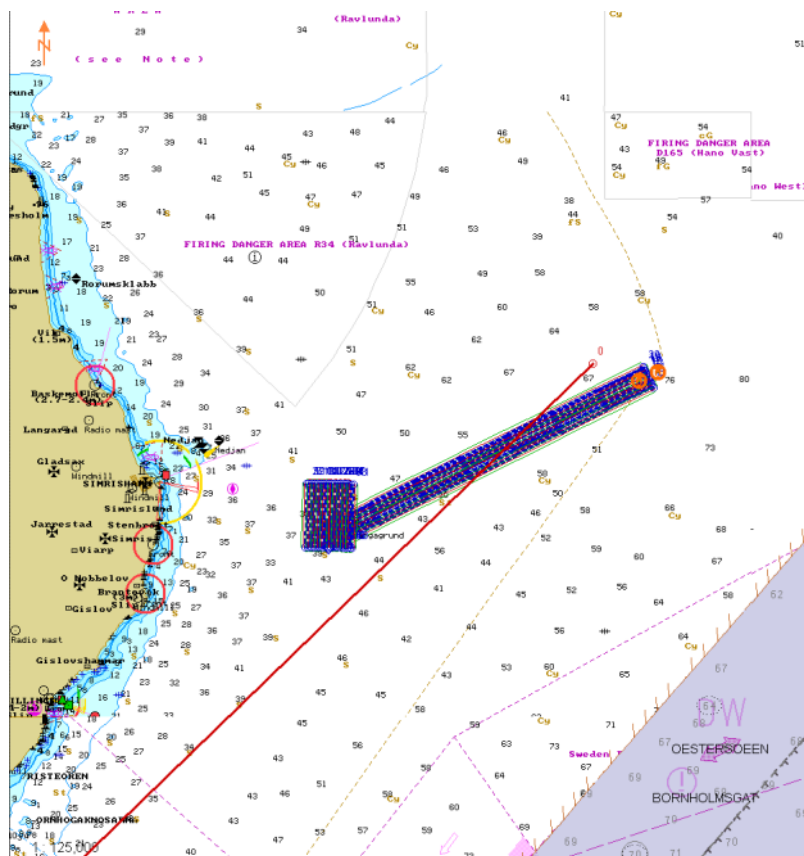


Bild 7 Icebeams söksområde

En ruta, där radarekot försvinner den 16 april klockan 14.30, som var omkring 2x2 M söktes igenom mycket noggrant fram till klockan 06.00 den 25 april. Man fann ett mål som var intressant. Det visade sig dock efter databearbetning att det inte kunde vara Mona III eftersom målet var cirka 20 meter långt.

Söksområdet utökades då till området mellan positionen för ekots försvinnande och fyndplatsen för kropparna. Efter två körningar i det nya området blev Icebeam uppkallad av en fiskebåt som berättade att man hade fått en trolig trolingbåt i sin torskbottentrål.

Fiskebåten befann sig cirka två distansminuter från Icebeam och bad om assistans att lyfta bort den från trålen.

RAPPORT

Fritidsbåt MONA III förlisning den 16 april 2011

Besättningen på fiskebåten hade lyckats att fästa en grov tamp runt motorn på Mona III samt en tunnare kastlina i tampen. När man skulle föra över tampen till Icebeam brast kastlinan och Mona III föll tillbaka till 67 meters djup. Icebeam tog upp en del flytande gods som föll ur båten när hon sjönk, såsom ”släddar”, sittdynor och en fiskelina.

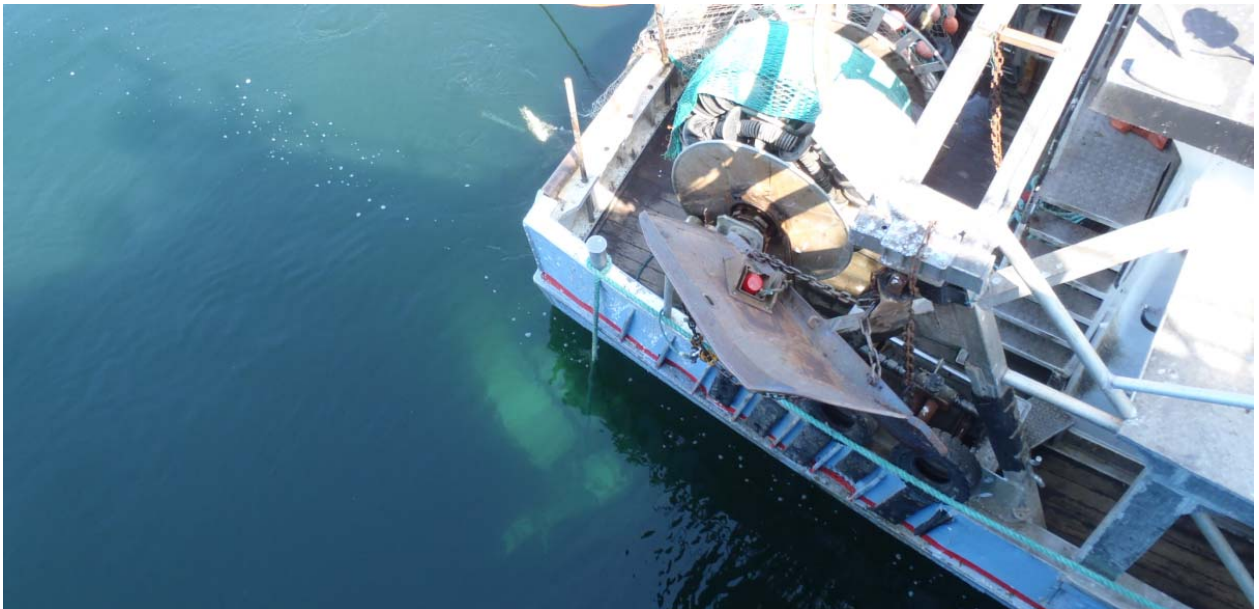


Bild 8 Mona III fotograferad från Icebeam

Icebeam mätte noggrant in vraket och processade fram bilder som stöd till en eventuell upptagning.

Vrakets position efter att ha tappats var N 55° 35,9856 E 014° 38,4549. Enligt uppgift från fiskaren så stoppade han omedelbart då han kände att han hade fångat in något ovanligt stort i trålen.

Den 26 april beslöts det att representanter från polismyndigheten, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen skulle mötas i Simrishamn för att planera det fortsatta arbetet och samverka för att komma så nära sanningen som möjligt med vad hade hänt med Mona III.

Polisen hade startat en förundersökning gällande brott mot sjölagen ifall båten hade blivit påseglad av ett större fartyg, medan Transportstyrelsen påbörjat utredning i sjösäkerhetshöjande syfte. Sjöfartsverket lokala representant bistod med kontaktvägar och information.

Sjöfartsverkets representant, som även var sjöräddningshandläggare i området, hade tidigare kontaktat försvarsmakten gällande deras möjligheter att bistå med fartyg och

ROV-utrustning (Remotely operated underwater vehicle) för att gå ner till Mona III och filma henne. Djupet som Mona III låg på hindrade normal dykning med dykare.

Efter det att polismyndigheten skickat in en framställan om assistans, den 27 april, till försvarsmakten ställdes fartyget HMS Fårösund med ROV-besättning till förfogande för filmning och dokumentering av vraket.

Samtidigt under dagen den 27 april hade Transportstyrelsens utredare återvänt till Göteborg för att, tillsammans med sjöpolisen, se om man kunde upptäcka Mona III:s radarspår nu när vrakets position var känd. Inget spår av den förlista båten kunde ses mellan klockan 08.54 och klockan 20.20 på uppspelningen för den aktuella dagen.

Med utgångspunkt av positionen där Mona III hittades kunde följande fartyg identifieras:

M/V Fri Skien, på nordgående, passerar klockan 12:58 ca 0,1 M väst om vrakposition.

M/V Balder, på nordgående, passerar klockan 15:35 ca 0,5 M väst om vrakpositionen.

M/V Cellus, på sydgående, passerar klockan 16:48 ca 1,4 M väst om vrakpositionen.

M/V Salmo, på sydgående, passerar klockan 17:32 ca 2,0 M väst om vrakpositionen.

M/V Electron, på sydgående, passerar klockan 18:39 ca 3,0 M väst om vrakpositionen.



Bild 9 Mona III vid den första ROV dykningen

RAPPORT

Fritidsbåt MONA III förlisning den 16 april 2011

Man kunde inte urskilja något eko vid fartygens passager som eventuellt kunnat ha varit Mona III.

På förmiddagen den 28 april avgick HMS Fårösund Simrishamn och påbörjade dykningen med ROV omkring klockan 13.00. Vid dykningen kunde inga synliga skador på Mona III upptäckas och dykningen avslutades cirka en timme senare och fartyget återvände till kaj i Simrishamn.

Den 29 april skickade polismyndigheten in en formell begäran till försvarsmakten om att biträda vid upptagningen av båten.

Polismyndigheten fick beskedet den 3 maj att försvarsmakten inte hade möjlighet att assistera.

Chefen för JRCC blev senare kontaktad av polisen angående möjligheterna för Sjöfartsverket att hjälpa till med upptagning av Mona III och den 11 maj gick frågan till generaldirektören på Sjöfartsverket.

Det 23 maj fattades det formella beslutet om att Sjöfartsverket skulle biträda polisen för beslag av båten som en vederlagsfri myndighetssamverkan.

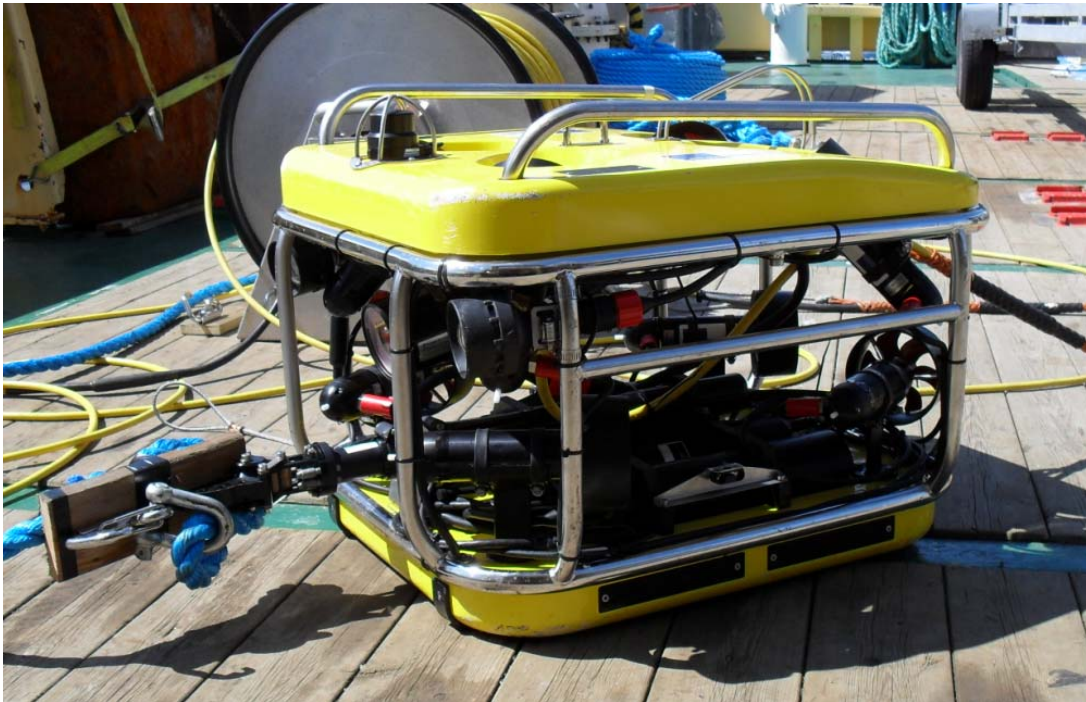


Bild 10 ROV

På förmiddagen den 10 juni lämnade Sjöfartsverkets arbetsfartyg Fyrbjörn Simrishamn mot positionen för vraket Mona III. Förutom fartygets ordinarie besättning fanns även ROV-pilot, dykare, två poliser, representant från Sjöfartsverket samt utredare från Transportstyrelsen med ombord.

Klockan 13.41 lyckades ROV-piloten att kroka fast en grov tamp i Mona III:s förliga förtöjningsögla med hjälp av ett speciellt arrangemang (se bild 11). Strax därefter började man hiva för att få den förlista båten till ytan.

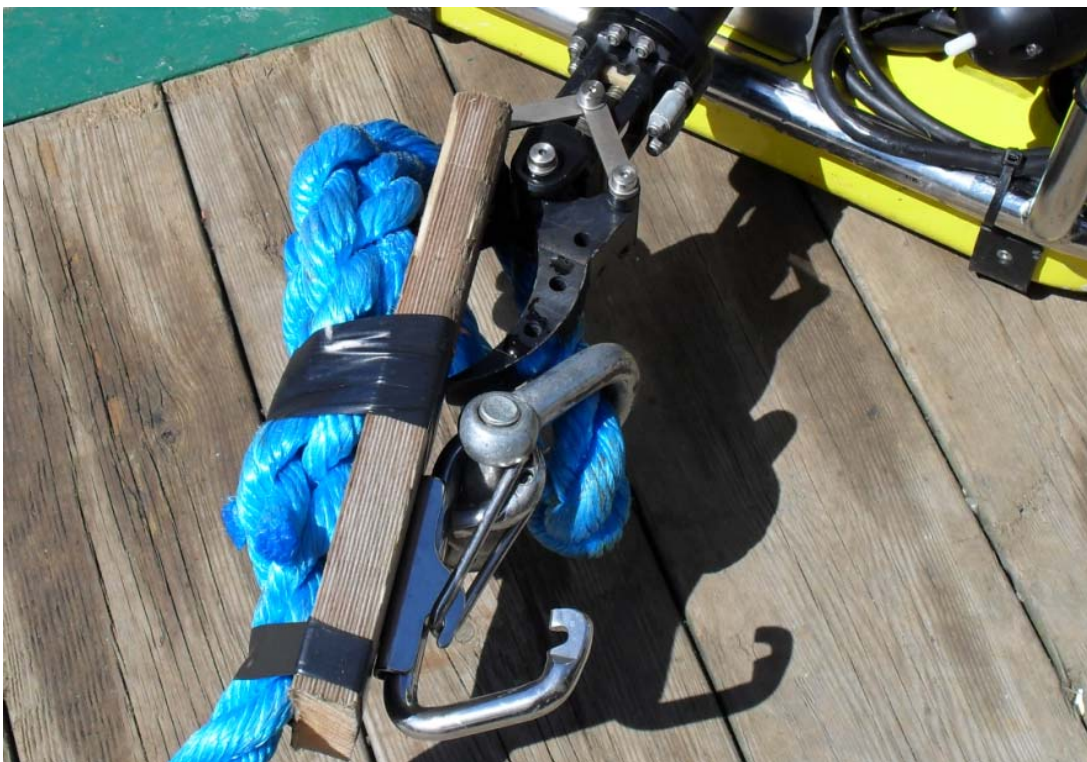


Bild 11 Det för ändamålet specialgjorda krokarrangemanget

Vid 14-tiden hade Mona III kommit upp så nära ytan att dykare kunde gå ner med ytterligare lyftstroppar för att på ett säkert sätt få henne upp på Fyrbjörns däck.

Relativt stark ström och det faktum att Fyrbjörn låg och rullade i sjön gjorde det besvärligt för dykaren nere vid båten. Efter omkring 1,5 timme hade man fått stroppar och sling fast på de förliga förtöjningsfästena på däck samt ett sling runt motorn på Mona III.

RAPPORT

Fritidsbåt MONA III förlisning den 16 april 2011



Bild 12 Klockan 13.41 krokas Mona III



Bild 13 Mona III bryter ytan omkring klockan 16.15

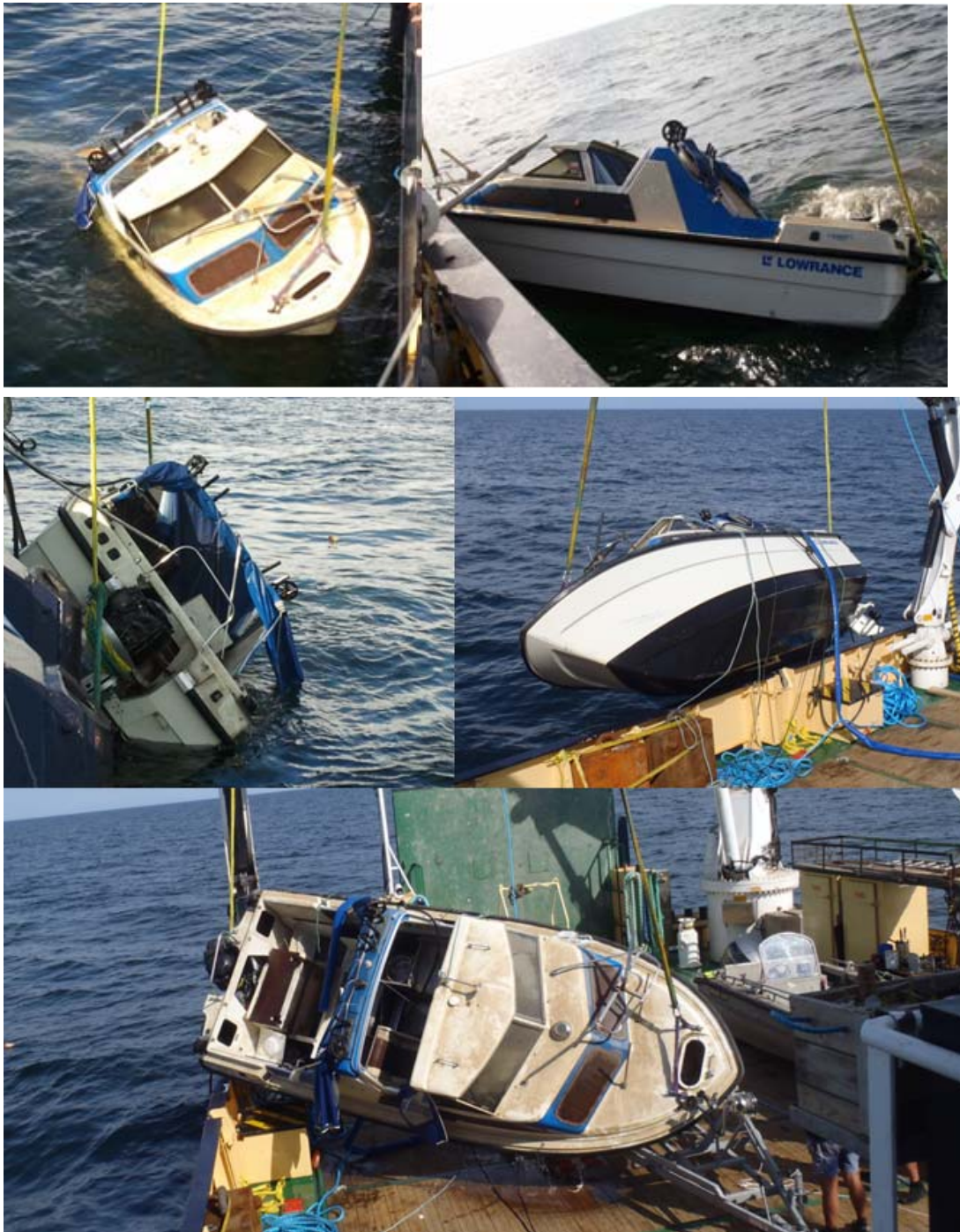


Bild 14-18

Klockan 16.40 var Mona III uppe på däck ombord på Fyrbjörn och därefter fördes fartyget tillbaka till Simrishamn där båten lyftes iland för vidare transport till polishusets inhägnad.

5. Teknisk undersökning av Mona III

Den 21 juni genomfördes den tekniska undersökningen av Mona III i räddningstjänstens vagnhall i Simrishamn.

Man kunde snabbt konstatera att elsystemet var i dåligt skick. Lösa ledningar låg framme och ledningsdragningarna vid batterierna var svåröverskådliga och inte fästade.

Batterifrånkiljaren för startbatteriet var bortkopplad så att den inte längre hade någon funktion. Polskorna som hade varit anslutna till de bägge batteriernas parallellkopplade pluspoler saknades. De ledningsändar som borde varit anslutna till batteripluspolerna låg således lösa och helt fränkopplade.

Efter kontakt med skadereglerare på försäkringsbolaget Atlantica som har undersökt ett flertal båtar som vattenfyllts framkom det att pluspolens polsko ”äts upp” hastigt när ett batteri översköljs av eller nedsänks i vatten. Detsamma sker med fästmuttern för batterikabelns anslutning till startmotorn om den översköljs med vatten.

Enligt auktoriserad Honda serviceverkstad är det möjligt att motorn fortfarande kan fungera normalt trots att matarströmmen från batterierna bryts.



Bild 19 Styrbords batteriutrymme



Bild 20 Babords batteriutrymme



bild 21 Fästmuttern för batterikabelns anslutning vid startmotorn

Muttern till bränsletankens sugledning var spräckt. Snittytan i sprickan visade att denna skada troligen uppstått nyligen. Slangen mellan bränsletanken och motorn har flera skarvar bl.a. vid anslutningen till gummiblåsan för frampumpning av bränsle. Slangdelarna var inte ihopkopplade och hittades i sittbrunnen.

Ingen av de båda läns pumparna hade det löstagbara pumphandtaget på plats. Dessutom var läns pumpen på styrbordsidan ur funktion. Ett av pumphandtagen låg på den långsgående hyllan bredvid förarplatsen.

Utombordsmotorns kåpor hade krosskador som troligen orsakades av bärgningstampen. Belastningen hade varit så stor att tampen hade tryckt sönder motorhusets nedre främre vänstra hörnet sett i färdriktningen. Lämningar av fibrer från tampen fanns vid det hål som uppstått i motorhuset.

Styrkabeln hade brutits av och infästningen för gas- och växelvajern brutits loss från motorn. Det är troligt att även dessa skador och skadan på fenderlistens ändbeslag vid motorbrunnen uppkom i samband med upptagningen.

Gas- och växelreglaget stod i ett läge ungefär halvvägs mellan neutralläge och fullgas. Detta läge på reglaget motsvarade en låg fart framåt. Tändningsnyckeln var fränslagen och det fanns inget som tydde på att tändningen hade varit förbikopplad.

Motorn, som var långriggad, var fäst till akterspegeln med genomgående bultar. Den var monterad så att fästbygeln låg cirka 5 cm över akterspegelns motorfäste. Då motorn, som var av fyrtaktsmodell, dessutom hade ett något högre motorhus jämfört med tvåtaktsmotorer medförde detta att motorn inte kunde fällas upp fullt utan att motorkåpan tog i däckskanten i övre delen av motorbrunnen.

Akterspegeln hade en höjd av 51 cm i centerlinjen, vilket är standard för båtar avsedda för långriggade motorer.

Akterspegelns motorfäste hade invändigt, i nedre delen av motorbrunnen, en spricka i topcoaten. Brottytan tydde på att sprickan var ny och att den hade uppstått i samband med upptagningen eller när motorn slagit i botten.

Motorbrunnen var försedd med dubbla dräneringshål som var placerade cirka två cm över den vattenlinje som avtecknades som en färgskiftning i bottenfärgen och som uppstår när båten ligger normalt i vattnet.

I botten av motorbrunnen fanns en inspektionslucka som saknade lock. Tätningssytan för lockets anliggning mot den ram den är monterad i samt fästklackarna för locket i ramen hade en betydligt ljusare nyans jämfört med de intilliggande ytorna på ramen vilket tydde på att locket funnits på plats åtminstone kort tid innan olyckan.



Bild 22 Inspektionsluckan utan lock

Avståndet från den på bottenfärgen avtecknade vattenlinjen upp till underkanten av hålet för inspektionsluckan var omkring nio centimeter.

På styrbordssidan i motorbrunnen fanns en genomföring för styrkabeln. Genomföringen var tätad med en gummibälg som läckte när vatten från en kanna hölls mot dess infästning i nedre delen av motorbrunnens sida.



Bild 23 Läckage från motorbrunnen in till batteriutrymmet på styrbordssidan (bild från sjösättningen av Mona III)

Underkanten av styrkabelgenomföringen låg cirka 12 cm över den avtecknade vattenlinjen. Om motorbrunnen vattenfylldes skulle vatten läcka in i batteriutrymmet som var placerat längst akter ut på styrbordssidan via den otäta styrkabelgenomföringen.

Smutsavlagringar i batteriutrymmet tyder på att vatten läckt in och att det stått vatten i utrymmet tidigare. Utrymmet hade ingen vattendränering i dess lägre del.

Volymen i batteriutrymmet mätt upp till genomföringarna för styrkabel och batterikablar var omkring 130 liter.

Batteriet i batteriutrymmet hade en volym motsvarande ca 20 liter och är betydligt större än de batterier som normalt används i denna typ av båt. Batteriet hade en vikt av 49,3 kg.

I motsvarande utrymme på babordssidan fanns det ett extra batteri som även det var större än vad som vanligtvis används i denna typ av båt. Detta batteri hade en vikt av 25,3 kg. Utrymmet hade en genomföring i främre nedre delen för dränering av vatten. Detta ledde till utrymmet i centerlinjen längst akter ut i sittbrunnen och som sträcker sig in under motorbrunnen fram till akterspegeln. Detta utrymme har i det förliga tvärskottet en dränering i centerlinjen som leder in till tankutrymmet.

De två djupriggarnas räkneverk som hittades visade på 66 fot respektive 45 fot. Vajern på babord sida verkade vara avsliten medan den på styrbord var avklippt.



Bild 24 Babords vajer



Bild 25 Styrbords vajer

5.1 Kontroll av båtens flytläge



Bild 26 Strax efter sjösättningen den 6 juli 2011

Båtens flytläge kontrollerades med båten sjösatt den 6 juli i Simrishamns hamn.

Innan sjösättningen tätades hålet för inspektionsluckan i motorbrunnen med en fender och sprickan i topcoaten i motorbrunnen tätades med silikon.

Den, med hjälp av polisen i Ystad, sjösatta båten hade en slagsida åt styrbord på ca 5°. Slagsidan berodde på det nästan dubbelt så tunga batteriet på styrbordssidan jämfört med det på babordssidan samt att båten hade manöverutrustningen på styrbordsidan.

Slagsidan berodde även till viss del på att motorn med sin höga tyngdpunkt svängde över åt styrbord på grund av att styrkabeln var avbruten.

Båten belastades därefter med vikter med en sammanlagd vikt av cirka 350 kg placerade akter ut i sittbrunnen centralt kring båtens centerlinje. Med denna last rann vatten in i motorbrunnen via dräneringshålet på styrbordssidan och nådde upp till underkanten av styrkabelgenomföringen.

Batteriutrymmet på styrbordssidan vattenfylldes därefter med ca 110 liter vilket är den volym som utrymmet har, räknat upp till underkanten av genomföringarna för styrkabel,

gas- och växelvajer och elkablar (batterivolymen frånräknad).

Med denna belastning får båten en slagsida på cirka åtta graders styrbord.

Vattenfyllnaden av batteriutrymmet utgjorde inget stabilitetsproblem.

Lasten i sittbrunnen minskades därefter till omkring 210 kg och båten krängdes med en belastning av cirka 20 kg hängande i en tamp över styrbords reling. Tampen var fäst i spöhallaren på targabågen och vikten hade sin angreppspunkt vid ungefär halva båtlängden och med denna belastning fick båten en slagsida på omkring 13°.

Med en belastning av cirka 250 kg i sittbrunnen belastades relingen med en personvikt av ca 100 kg och denna belastning gav båten endast en liten ytterligare slagsida.

Båten fylldes därefter med ytterligare vatten i batteriutrymmet. Vattnet rann då via genomföringar för elkablarna ut i utrymmet under motorbrunnen. Från detta utrymme rann vattnet vidare in i stuvutrymmet på styrbordssidan och in i tankutrymmet.

Efterhand som vattenmängden i dessa utrymmen ökade så minskade båtens slagsida. En mindre mängd vatten hade ansamlas i akter delen av ruffen. Båten belastades därefter med två personer framför pulpiten på fördäck med en sammanlagd vikt av ca 190 kg och med ytterligare en person vid ingången till ruffen med en vikt av ca 100 kg.

Med denna belastning började vattnet som hade ansamlats i botten under sittbrunnen sakta rinna in ruffen samtidigt som det akterliga trimmet minskade.

6. Analys

6.1 Fram till olyckan

Då inga av de som var ombord på Mona III överlevde olyckan är det svårt, eller rent av omöjligt, att få en klar bild över vad som hände på olycksdagen. Med hjälp av elektroniken som fanns ombord kunde man dock få en relativt tydlig bild över Mona III:s resa den 16 april fram till tidpunkten för olyckan.

Kvällen innan olyckan träffade en annan trollingfiskare männen från Mona III då dessa ville låna en elkabel för att kunna få värme i båten natten mellan fredag och lördag. Denne fick intrycket av att det var oordning ombord på Mona III. Dessutom fick han känslan av att de inte hade varit ute på havet innan med båten. Det har bekräftats att endast en i besättningen på Mona III hade erfarenhet av trollingfiske. Sannolikt hade de två andra begränsad erfarenhet av havsfiske.

Männen på Mona III hade informerat om sin planerade resa ner till Davids Bank och den planerade övernattningen på Bornholm.

Varför man valde att avbryta sin reseplanering den 16 april kommer förmodligen aldrig att klargöras, men man kan anta att ryktena i Simrishamn om att de hade någon form av problem möjligen kan stämma. Det är rimligt att tro att det kändes något tryggare att fiska lite närmare land, trots att det var cirka 10 M från kusten, vare sig man hade problem ombord eller inte.

Enligt uppgift så var vädret dessutom inte bra hela dagen, utan det började friska i på eftermiddagen.

Fram till klockan 13.42.53 så verkar det som om Mona III har bedrivit normalt trollingfiske. Då girade hon omkring 90 grader åt styrbord och fick således vind och sjö in från aktern och bibehöll farten på omkring 1,8 knop i cirka 125 meter.

Beslutet att gira och få vinden in från akter kunde möjligtvis ha tagits pga. att Mona III hade börjat rulla så pass kraftigt att det blev obehagligt ombord. Enligt uppgift, från den erfarna trollingfiskaren, så var det vanligtvis så man gjorde när sjön började gå hög, dvs. gira så man fick vind och sjö in från akter. Detta kan tyckas anmärkningsvärt, eftersom båtar och fartyg är byggda för att främst möta vind och sjö med fören.

Omkring 125 meter efter 90-gradersgiren, klockan 13.45.06, hände något som fick Mona III att stoppa. Det troliga är att hon fortsatte att driva med vind och sjö i ytterligare 44 meter fram till klockan 13.47.12 där hon stoppade helt för att sedan förlisa klockan 13.48.19 i position N 55° 35,8140 E 014° 38,6154.

Ombord fanns både GPS och VHF. Dessa var dock inte integrerade. Hade de varit det, hade en nödsignal med position snabbt kunnat nå sjöräddningen. Likaså hade ett instrument som Personal Locator Beacon, PLB, som i nödläge sänder en signal med position som kan användas för att finna den nödställda, kunnat påskynda en räddningsaktion.

Männen var utrustade med flytöveraller, vilket gav dem flythjälp. Däremot hjälpte inte detta mot nedkyllning, som i sin tur troligen bidragit till att männen drunknat.

Det faktum att den erfarna av de tre ombord var alkoholpåverkad kan inte uteslutas som en möjlig påverkande faktor.

6.2 Den tekniska undersökningen

Vid den tekniska undersökningen den 21 juni kunde man bland annat konstatera att elsystemet var i dåligt skick. Vissa övriga indicier pekar dock på andra möjliga problem som tillsammans eller var för sig kunde leda till att olyckan skedde.

Ett sådant är att man kvällen innan kan ha haft problem med att starta motorn, möjligtvis på grund av problem med bränsletillförseln. Enligt uppgift från annan trollingfiskare i hamnen jublade de ombordvarande på Mona III när motorn gick igång, vilket antyder att man haft problem med att få motorn att starta.

Vid undersökningen av båten efter olyckan kunde man konstatera att bränsleslangen mellan tanken och motorn var delad i skarvarna på flera olika ställen samt att anslutningsmuttern för bränsleledningen på tanken var spräckt.

Att bränsleslangen har delats på flera ställen vid skarvarna kan svårligen förklaras med annat än att någon ombord innan olyckan tagit isär slangen. Detta kan peka på att man fått problem med bränsletillförseln vilket kan ha orsakat att man fått motorstörningar samt att motorn eventuellt stannade. Man kan då ha försökt att lossa bränsleledningens anslutning till tanken men avbrutit detta försök då muttern börjat spricka, antingen kvällen innan eller möjligtvis vid tiden för olyckan.

Eventuella problem med bränsletillförseln kan möjligen även förklara varför luckan till inspektionsluckan i motorbrunnen saknades. Den höga fyrtaktsmotorn som även hissats vid monteringen av motorn för att kavitationsplattan skulle hamna rätt i förhållande till båtbottnen får till följd att motorn inte gått att fälla upp utan att motorkåpan tagit i relingen i aktern. För att komma åt låsbyglarna på motorkåpan kom man därför att behöva stiga ned i motorbrunnen. Det går inte att utesluta att man då trampat på inspektionsluckan så att den skadats eller förstörts. Att locket saknas kan även förklara det snabba olycksförloppet då båten vattenfylldes och förliste.

De lösa elledningarna som påträffades i sittbrunnen på båten kan tyda på att fel uppstått i det elektriska systemet och det är troligt att den elektriska utrustningen i båten haft felindikationer i samband med att de elektriska anslutningarna till batterierna efterhand försämrats. Detta kan möjligen vara orsaken till att man valt att slå ifrån tändningen till motorn.

När vinden tilltog och våghöjden ökade under dagen så har troligtvis vatten läckt in och efterhand börjat fylla bl.a. utrymmena för batterierna. Efterhand som vattennivån i batteriutrymmena ökat kan vatten börjat skölja över batterierna på grund av båtens rörelser dvs. vattnet åstadkom en krets mellan batteriernas poler och polskorna till batteriernas pluspoler hade hastigt ”ätits upp”.

Utombordsmotorn skulle kunna fungera trots att anslutningen till batteriet bryts vilket har bekräftats av auktoriserad serviceverkstad för Honda-motorer.

Att den fungerande länsypumpen inte tycks ha använts och att man inte ropat på hjälp via VHF tyder på att olycksförloppet och vattenfyllnaden gått snabbt.

För en så snabb vattenfyllnad krävdes ett betydligt större inflöde av vatten än det som kunde ske via den otäta styrkabelgenomföringen. Genom styrkabelgenomföringen hade dock troligen vatten läckt in i batteriutrymmet på styrbordssidan och det kan inte uteslutas att det funnits vatten i batteriutrymmet på styrbordssidan redan innan man lämnade hamn vilket smutsavlagringar i utrymmet tyder på.

Då det inte fanns några andra synliga skador eller inflödningsöppningar på båten som kan förklara den snabba vattenfyllnaden går det inte att utesluta att locket till inspektionsluckan i motorbrunnens botten inte varit på plats och att båtens akterskepp snabbt har fyllts med vatten via öppningen för luckan.

Av någon anledning har man dock valt att stoppa motorn genom att vrida tändningsnyckeln till 0-läge utan att först föra gas- och växelreglaget till neutralläge. Att gas- och växelreglaget skulle ha hamnat i detta läge när infästningen på motorn brutits loss i samband med bärgningen kan troligtvis uteslutas då växelreglaget hade en spärr för att växeln ofrivilligt ska kunna läggas i från neutralläge samt att länksystemet för motorns gasreglering står i ett läge som motsvarar gas- och växelreglets läge.

Att man stoppat motorn utan att man först drar tillbaka gas- och växelreglaget till neutralläget tyder på att något inträffar som fått till följd att man valt att snabbt stanna motorn. Vad som är orsaken till att man har slagit ifrån motorn har inte gått att klarlägga.

Räkneverken på djupriggarna visade 66 respektive 45 fots djup vilket tyder på att man fiskat när olyckan inträffade. En möjlig orsak till att man valt att snabbt stoppa motorn kan ha varit att någon av, eller bägge, vajrarna till djupriggarna fastnat i något vilket i så fall kan förklara varför en av dessa tycks ha klippts och den andra slitits av.

Fiskeutrustningen som hade släpats akter om båten kom förmodligen att fungera som ett drivankare om båten inte längre haft någon framdrift vilket kan vara förklaringen till att båten enligt kartplottern under den sista sträckan rört sig mycket sakta för att till slut stoppa helt.

Båten kom då sannolikt att lägga sig med aktern mot sjö och vind för att därefter driva med en fart och riktning som ligger nära vind- och sjöriktningen. Detta kan ha fått till följd att den av vatten i aktern nedtyngda båten snabbt vattenfyllts genom hålet för inspektionsluckan på grund av att den akterliga sjön slagit in i motorbrunnen.

När aktern sjunkit ned djupare kom vatten att skölja in över däckskanten i aktern. Efterhand som vattenmängden i båten ökat så minskade stabiliteten och det är troligt att båten på grund av de överspolande sjöarna kommit att kantra för att därefter sjunka till botten med aktern före.

Motsvarande typer av båtar är normalt godkända och provade för att användas i farvattenkategori C enligt de obligatoriska europeiska reglerna för tillverkning av båtar (Europaparlamentets och Rådets direktiv 94/25/EG med tillägg 2003/44/EG).

Farvattenkategori C innebär att båten är byggd för att klara en signifikant våghöjd på 2 meter.

Den aktuella båttypen ska alltså normalt kunna användas utan problem vid den våghöjd av 1 meter som hade rapporterats av trollingfiskare som befunnit sig i området vid olyckstillfället.

Man kan konstatera att med mängden vatten som användes vid kontrollen i flytläge uppstod inga problem med stabiliteten. Det tyder på att en större mängd vatten kommit in mycket hastigt vid olyckstillfället.

7. Orsaker och faktorer

Det får anses klarlagt att Mona III av någon anledning fått stora mängder vatten snabbt in i båten och därmed sjunkit. Detta vatten har mest sannolikt kommit in akterifrån.

En faktor som sannolikt bidragit till den snabba vatteninträngningen är att Mona III troligen stoppat, antingen pga. motorstopp eller att man avsiktligt slagit av motorn då fiskeutrustningen fastnat. Båten har därvid hamnat med aktern mot vind och sjö.

Det kan inte uteslutas att alkohol möjligen varit en påverkande faktor.

8. Övrigt

Det är värt att notera det goda samarbete mellan berörda myndigheter och företag som tagit aktiv del i denna utredning.

Dock kan det konstateras att det saknas tydliga regler och mandat för berörda myndigheter om deras respektive ansvarsområde avseende att bistå vid utredningar av detta slag.

9. Rekommendationer

05-2011

Transportstyrelsen bör verka för att sprida kunskap om riskerna med att få vind och sjö från aktern.

06-2011

Transportstyrelsen bör verka för att öka kunskap om användningen av PLB.

07-2011

Transportstyrelsen bör verka för att integrering av radio, t.ex. VHF, och GPS-position blir vanligare.

08-2011

Transportstyrelsen bör verka för att tydliga ansvarsområden framtas för tekniskt och operativt bistånd vid utredningar som denna.



Transportstyrelsen
601 73 Norrköping
www.transportstyrelsen.se, kontakt@transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503

