

SAMMANFATTNING

Söndagen den 25 februari 2018 var fiskebåten IDUN sysselsatt med fiske en timmes körtid väster om Tjörn. Befälhavaren bedrev fisket ensam. Väderförhållandena var goda, med en ostlig vindriktning på 5–6 m/s, låg sjögång och en luft-temperatur på minus fem grader.

Fiskefartyget IDUN var av typen katamaran och hade därmed två separata skrov. Dessa skrov var likformigt utformade och försedda med varsitt maskinrum, lastrum, bränsletank samt förrådsutrymmen.

Efter att ett generatorlarm på styrbords maskin uppstått öppnade befälhavaren luckan till maskinrummet för kontroll. Där observerade han en betydande mängd vatten. Befälhavaren stoppade maskinen och startade den eldrivna länsumpen. Det gick inte att visuellt se ned i maskinrummet var vattnet eventuellt trängde in. Befälhavaren insåg allvaret i situationen och tog beslut om att köra mot land med hjälp av babords maskin. Situationen försämrades snabbt då vattennivån fortsatte att öka i maskinrummet trots länsumpning. Befälhavaren beslutade därför att larma och begära assistans. Efter att ringt SOS Alarm blev han kl. 08.54 vidarekopplad till JRCC¹ som därefter utförde larmning för sjöräddning. SSRS² avgick med räddningsbåtar från stationerna Kärningön och Skärhamn.

Klockan 09.19 anlände den första räddningsbåten från SSRS till IDUNs position. När räddningsbåten kom långsides med IDUN upplevdes slagsidan på grund av vatteninträngningen ha ökat till mellan 10 och 15 grader. Sjøräddarna försökte tillsammans med befälhavaren få igång externa länsumpar. Detta lyckades inte och försöken fick avbrytas. Befälhavarens situation ombord på fiskebåten bedömdes därefter vara så riskfylld att han uppmanades att lämna IDUN och ta sig över till den ena räddningsbåten. Klockan 09.33, strax efter att räddningsbåtarna backat bort från IDUN, kantrade hon åt styrbord och blev flytande upp och ned en kort tid innan hon sjönk.

Drygt en vecka efter händelsen beslutade Kustbevakningen att bärga fiskebåten, eftersom det förekom ett läckage av dieselolja från IDUN. I samband med att IDUN lyftes och kom ovanför vattenytan kunde det omgående ses att vatten rann från ett hål på insidan av styrbords skrov.

Utredningen har fokuserat på varför fiskebåtens stabilitet upphörde och om fiskebåten haft någon möjlighet att inta ett stabilt jämviktsläge med rådande vatteninträngning i ena skrovet. Vidare har SHK undersökt vid vilken grad av vattenfyllnad fiskebåtens positiva stabilitet upphört helt och hållet. Av den stabilitetsutredning haverikommissionen låtit utföra framgår att IDUN aldrig kunde nå ett jämviktsläge. Med vatteninträngning i maskinrummet som successivt kunde fortsätta in i lastrummet, förlorade fiskebåten sin stabilitet vid en viss vattenfyllnad. Utredningen har även berört problem med korrosion som kan uppstå under vissa förutsättningar i båtar, och dess efterföljande konsekvenser.

¹ JRCC (Joint Rescue Coordination Centre) – Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral.

² SSRS – Sjøräddningssällskapet, en ideell förening som utför sjöräddningsuppdrag.

Orsaken till den snabba vatteninträngningen i fartygets skrov var uppkomsten av ett hål av betydande storlek i det ena av fartygets skrov, orsakad av en korrosionsprocess som pågått över tid. Den sannolika orsaken till det lokalt uppkomna korrosionsområdet var en defekt elektrisk nivågivare. Orsaken till fartygets förlisning var att vattenfyllnaden in till fartygets maskinrum progressivt kunde fortsätta vidare in i lastrummet via en rör genomföring som inte var vattentät. Detta bidrog till vidare vattenfyllning och att fartygets positiva stabilitet upphörde helt och hållet. Bidragande till händelsen var avsaknaden av ett tillsynssystem för fartyg i den aktuella storleken, och att det därmed inte fanns någon kontroll av att fartyget uppfyllde gällande föreskrifter.

Säkerhetsrekommendationer

Inga.