

## SAMMANFATTNING

Måndagen den 13 augusti 2018 var bogserfartyget LOKE med tillhörande pråm på resa från Svinninge, norr om Vaxholm, mot Stora Höggarn, en ö belägen ost om Lidingö i Stockholms skärgård. Vädret var tämligen lugnt med svaga vindar och låg sjögång. Besättningen ombord bestod av befälhavaren och en däcksmän.

LOKE var kopplad med babordssidan till pråmen. Således utfördes en skjutbogsering. Sammankopplingen till pråmen bestod av en tross förut och av en kätting kopplad midskepps på bogserbåten. Pråmen uppskattades av befälhavaren vid avgången ha haft ett jämt flytläge och fribordet<sup>1</sup> uppskattades till ca 30 cm. Pråmen hade på grund av korrosionsskador i botten av skrovet läckage i båda de förliga mindre sektionerna. För att hålla undan för inträngande vatten under resan utfördes kontinuerlig läns-pumpning i de förliga sektionerna. Läns-pumpen drevs av el med en matning på 230 volt från ett löst placerat elverk på pråmens däck. Ett antal däcksluckor på pråmen var öppna under resan.

När ekipaget hade passerat Vaxholm och närmade sig Tenösund på sydgående kurs hade sjöresan pågått i ca tre timmar. Den omgivande sjötrafiken blev nu något mer frekvent. När omgivande fartyg närmade sig ekipaget upplevde befälhavaren att det började komma svallvågor från olika håll. När de första större svallen träffade pråmen sköljde de in över pråmens däck och vidare över elverket som då var i drift. Därmed stoppade elverket. Samtidigt trängde vatten från svallvågorna in genom de öppna däcksluckorna. Svallvågorna fortsatte därefter att skölja in över däck i fler omgångar. I och med att elverket hade stannat kunde inte pråmens förliga sektioner längre läns-pumpas. De vattenfylldes därefter relativt snabbt. Befälhavaren försökte återstarta elverket men utan att lyckas. Efter några minuter upplevde befälhavaren situationen som kritisk eftersom pråmen sakta började skära ned åt babord och pråmens förskepp började gå under vattenytan. Befälhavaren försökte lossa kopplingarna till pråmen, men kättingen midskepps kunde inte lossas. Därmed krängde pråmen omkull även LOKE som snabbt började vattenfyllas. Därefter sjönk LOKE relativt snabbt, och kort därefter även pråmen. Befälhavaren och däcksmannen hamnade i vattnet med påtagna flytvästar.

Privatpersoner som hade bevittnat olyckan larmade SOS Alarm som vidarebefordrade larmet till JRCC<sup>2</sup>. Kort därefter blev befälhavaren och däcksmannen räddade av privata båtar och därefter förda iland till Vaxholm.

Haverikommissionen har låtit bärga pråmen. Därefter har en stabilitetsutredning av pråmen genomförts. Syftet med stabilitetsutredningen har varit att avgöra om pråmen med dess skadefall skulle kunna nå ett jämviktsläge, eller när annars stabiliteten förloras.

Orsaken till LOKEs förlisning var att bogserbåten krängdes omkull i samband med att pråmen fick slagsida, och att LOKE i samband med detta vattenfylldes genom öppningar i styrhytt och däck. Bidragande har varit att bogserbåtens kopplingar till pråmen inte hade något system för snabbtöslösning. Orsaken till den snabba vatteninträngningen in i pråmens skrov och efterföljande förlisning var att översköljande vatten på pråmens däck kunde tränga in genom öppna eller otäta däcksluckor, vilket gjorde att stabiliteten förlorades. Till vatteninträngningen bidrog även pråmens korrosionsskador i skrovet som medfört ett kontinuerligt läckage in i skrovet på flera ställen, och att läns-pumpen slutade att fungera när elverket slogs ut av det översköljande vattnet. En bakomliggande orsak till olyckan är att det saknas föreskrifter som ställer krav på

<sup>1</sup> Fribord – vertikalt avstånd från däck till vattenytan.

<sup>2</sup> JRCC (Joint Rescue Coordination Centre) – Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral.

t.ex. tillsyn eller certifiering för pråmar av det aktuella slaget. Bidragande var även att pråmen inte var i sjövärdigt skick.

### **Säkerhetsrekommendationer**

#### **Infrastrukturdepartementet rekommenderas att:**

- Upprätta en tidsplan för slutförandet av det lagstiftningsarbete avseende tillsyn och andra sjösäkerhetskrav för pråmar som behandlas i promemorian *Regelförenkling för sjöfarten (N2013/5746/MRT).(RS 2019:03 R1)*