

SAMMANFATTNING

Torrlastfartyget STERNÖ var lastat med spannmål och på resa fredagen den 24 februari 2017 söderut i Göta älv med lots ombord. När STERNÖ närmade sig Ströms sluss bestod bemanningen på bryggan av befälhavaren och lotsen. Lotsen skötte styrningen av fartyget, och befälhavaren skötte manövreringen av huvudmaskinen enligt lotsens anvisningar. Huvudmaskinen var s.k. omkastningsbar och kördes i olika rotationsriktningar beroende på behov av fram- eller backdrift med propellern. Fartyget var utrustat med en propellerdysa runt propellern som kunde vridas på motsvarande sätt som ett konventionellt roder. Klockan 01.39 närmade sig STERNÖ ledverket vid Ströms sluss i Lilla Edet. När farten var ca 4,2 knop initierade befälhavaren enligt lotsens direktiv en backmanöver. Huvudmaskinens rotation för back kom inte i gång, och därmed erhöles inte backmanöver som önskat. STERNÖs kurs kom att ändras ytterligare åt babord. Stäven pekade nu snett in emot ledverket på babord sida. Efter att först ha utfört en frammanöver för att försöka styra undan från ledverket om babord, utfördes en ny backmanöver. Avståndet till ledverket var kort och STERNÖ kunde inte undvika att köra in i den öppning som fanns i ledverket och stannade därefter mot en uppgrundning i stranden.

Då huvudmaskinen fortfarande var i full backmanöver och inte omedelbart stoppades, kom fartyget relativt snabbt att backa ut i kanalen igen. I samband med att STERNÖ backade ut kom styrbords skrovsida att gå emot en dykdalb. Denna dykdalb orsakade en penetrering i skrovsidan under vattenlinjen där efterföljande vatteninträngning kom att ske. Varken lotsen eller fartygets besättning upptäckte den uppkomna skadan. Strax därefter började fartyget få en begynnande slagsida åt styrbord. STERNÖ förtöjde kort därefter klockan 01.53 med babord sida mot ledverket med en slagsida på 7–8 grader åt styrbord. Därefter utfördes larmning via kanalcentralen till bl.a. SOS alarm och Transportstyrelsens beredskap. I det tidiga skedet av händelsen drogs fel slutsats om att fartyget hade vatteninträngning i en av ballasttankarna i botten på styrbord sida. Ballastfyllning av babords tankar påbörjades tidigt för att motverka den ökande slagsidan åt styrbord. Senare konstaterades vatteninträngning på tanktaket i skrovet. Fartyget hade en uppskattad slagsida på ca 15–17 grader åt styrbord som mest, och ballastfyllningen på babord sida fortsatte då det fanns en gemensam oro bland inblandade aktörer att fartyget skulle kantra utåt i kanalen. Tre personer från besättningen fanns ombord då fartyget sakta började räta upp sig och slagsidan åt styrbord minskade. Plötsligt kantrade STERNÖ över åt babord och blev liggande mot ledverket med en uppskattad slagsida på ca 20 grader. Besättningen tog sig iland oskadd. Senare kantrade fartyget över ännu mer och blev klockan 06.31 liggandes i sin slutliga position med ca 54 graders slagsida (se figur 1).

STERNÖ blev liggande mot ledverket och delvis hängande i sina förtöjningstrossar. Det blev en lätt oljefilm på vattnet i och med att STERNÖs maskinrum vattenfylldes. Under måndagen den 27 februari påbörjades en samverkan mellan de för händelseförloppet viktigaste aktörerna. Det anlidade bärgningsbolaget upprättade en bärgningsplan. Planeringen innebar att fartyget skulle vara flytande vid slutet av kommande helg innan kanalen återigen var planerad att öppna måndagen den 6 mars efter ett i förväg planerat driftstopp. På grund av många faktorer blev efterspelet och bärgningsprocessen utdragen. Torsdagen den 16 mars blev fartyget upprättat till ca 10 graders slagsida. Därefter påbörjades lossningen av lasten till en pråm. Måndagen den 20 mars hade STERNÖ rätats upp ännu mer och kunde då bogseras genom Ströms sluss. Onsdagen den 22 mars bogserades STERNÖ från Lilla Edet till Göteborg. Fartyget bedömdes vara en totalförlust och skrotades.

Den direkta orsaken till grundstötningen var att fartyget inte erhöll backmanöver i kombination med att fartyget samtidigt girade åt babord in mot land. Bidragande orsak var att fartygets manövreringssystem inte var operativt felsäkert. Orsaken till fartygets vatteninträngning var att en penetrerande skrovskada under vattenlinjen uppstod då fartyget efter grundstötningen backade ut från ledverket och gick emot en dykdalb. Orsaken till fartygets kapsejsning mot ledverket var att aktiv ballastfyllning skedde i samverkan med aktuell vatteninträngning in i fartyget som fick det att kantra åt babord i en vinkel där fartyget inte hade någon positiv reststabilitet kvar.

I utredningen belyses att en mindre allvarlig händelse i samband med manövrering av ett fartyg, under påverkan av vissa omständigheter, snabbt kan utvecklas till en allvarlig olycka med en utdragen bärgningsprocess. Händelsen aktualiserar därmed, förutom bakgrunden till att STERNÖ grundstötte och kapsejsade, också ett antal frågeställningar beträffande insatser och åtgärder i samband med en större fartygsolycka.

Säkerhetsrekommendationer

Södra Bohusläns Räddningstjänstförbund rekommenderas att:

- I det kommunala handlingsprogrammet för räddningstjänsten tydligt definiera begreppet fartygsolycka och identifiera vilka resurser som kan komma att krävas vid en sådan olycka (se avsnitt 2.11). *(RS 2018:02 R1)*
- Utföra riskinventering samt utarbeta en specifik checklista för åtgärder att vidtas vid fartygsolyckor (se avsnitt 2.11). *(RS 2018:02 R2)*

MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) i samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län rekommenderas att:

- Vidarutveckla och genomföra samverkansövning för berörda aktörer längs Göta älv inom kommunalt räddningstjänstområde beträffande allvarlig olycka med fartyg (se avsnitt 2.11). *(RS 2018:02 R3)*