

SAMMANFATTNING

Med två passagerare ombord avgick taxibåten SUNNI för att korsa Furusundsleden mellan fastlandet och Marö. De två resenärerna, en man och en kvinna, tog inte på sig någon flyttutrustning och båten påbörjade färden med dörr, hyttaklucka och ljusventiler (fönster) stängda.

Vid denna tidpunkt låg en mycket tät dimma i Södersundet och över den norra delen av farleden. Dimman gjorde det svårt att se mer än en mycket kort distans framför sig.

Under färden hade befälhavaren fått förlita sig på att navigera med elektroniska hjälpmedel, ett nyinköpt navigationssystem med radarbild och sjökortsplotter (elektroniskt sjökort). Befälhavaren visade passagerarna ett eko strax framför dem. Ekot var mycket litet på skärmen men befälhavaren förklarade att det var en annan båt som fanns i området och att de skulle passera tätt inpå varandra. De kunde på grund av den nedsatta sikten inte se den andra båten. Passagen skedde sedan med litet avstånd på SUNNI:s babordssida, och först då kunde de faktiskt se båten. Något annat eko, som kunde utgöra någon fara, har man inte sett.

Samtidigt färdades VIKING GRACE från Stockholm. När fartyget hade passerat Furusund hade sikten varit god, men när de närmade sig Marö konstaterades att sikten tenderade att försämrats. Enligt besättningen kunde man bara några sekunder innan kollisionen skedde se en båt, som visade sig vara taxibåten SUNNI, komma från babord på skärande kurs över farleden.

VIKING GRACE träffade SUNNI med fören kring mitten på SUNNI:s styrbordssida och SUNNI trycktes nedåt under vattnet, fördes en kort stund med VIKING GRACE och kom sedan över på det större fartygets styrbordssida. Varken befälhavaren på SUNNI eller besättningen på VIKING GRACE genomförde någon undanmanöver för att undvika kollisionen.

Boende på en ö i närheten bevittnade det hela och kunde rädda de tre, som hamnat i vattnet utan några flythjälpmedel.

Olyckan orsakades av att båda fartygen färdades på skärande kurs i farleden i tron att det inte förelåg någon kollisionsrisk. Detta förhållande har kunnat råda då besättningarna på båda fartygen undgick att upptäcka det andra fartyget.

Orsaken att ingen av besättningarna har uppfattat att det andra fartyget fanns i närheten har inte kunnat fastställas närmare. Dock fullgjordes inte uppgiften att tyda och tolka informationen från radarskärmarna på ett tillräckligt bra sätt på något av de två fartygen.

Utebliven ljudsignalering från båda fartygen bidrog till att kollisionen inte avvärdades.

Rekommendationer

Med hänsyn till att Viking Line efter händelsen vidtagit åtgärder bl.a. när det gäller medvetenheten om vikten av att signalera och om utkikens roll och den resurs befattningen innebär finner haverikommissionen inte anledning att utfärda några rekommendationer till Viking Line.

Likaså finner haverikommissionen ingen anledning att utfärda rekommendationer till Gräskö Sjötransport AB då rederiet vidtagit åtgärder bl.a. avseende ljudsignalering och utkik.

I övrigt finner haverikommissionen anledning att utfärda följande rekommendationer.

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- överväga att införa krav på radarutbildning för befälhavare med enbart *Skepparexamen* för att få framföra fartyg i yrkesmässig trafik. (RS 2015:02 R1)
- överväga att införa krav på AIS ombord på fartyg oavsett storlek som används yrkesmässigt. (RS 2015:02 R2)