

SAMMANFATTNING

ZJAWA IV var på resa över Atlanten mot hemmahamnen Gdynia i Polen. Under resan gjordes ett längre uppehåll i Peterhead, Skottland, där underhåll och maskinbyte utfördes. Före avresan från Peterhead uppstod diskussioner mellan befälhavaren och fartygets redare, som slutade med att befälhavaren och några besättningsmedlemmar valde att åka hem på egen bekostnad. Anledningen var att de hemvändande inte ansåg att fartyget var i tillräckligt gott skick för att ta sig över Nordsjön den aktuella årstiden. Redaren sände ut ersättare.

Resan påbörjades trots att värmesystemet och spisen ombord inte fungerade. Dessutom läckte fartyget avsevärt och behövde länsas med jämna mellanrum. Vädret var tidvis hårt och man var tvungen att ett par gånger söka hamn för att invänta bättre väder. Under resan levde besättningen på spartansk kost, tillagad enbart med varmt vatten.

Då fartyget precis hade passerat farleden Drogden, och därmed större delen av Öresund, lämnade befälhavaren över vakten till styrman. Han instruerade styrman att gira babord och österut efter passage av Falsterborev. Styrman, hade två utkikar till sin hjälp varav den ena stod till rors. Han instruerade rorgångaren att hålla kurs närmare land, dvs. mer mot öster för att slippa tyngre trafik i farlederna, vilket skulle medföra mindre arbete med seglen. Styrman var själv tidvis sysselsatt med att länsa vatten nere i maskinrummet.

Klockan 13.48 den 5 december gick fartyget på grund på Falsterborev, strax söder om Måkläppen. Besättningen evakuerades några timmar senare. Några personskador uppstod inte, men fartyget fick omfattande skador.

För navigeringen användes ett elektroniskt sjökort i befälhavarens privata dator, och då det inte fanns någon fungerande kompass använde man datorn och GPS-uppgifter för att bestämma kurs. Både GPS:erna och datorn fanns nere i karthyttan, en trappa ner från styrplatsen.

Grundstötningen orsakades av att fartyget framfördes på en rutt som antogs vara säker, utan att positionen kontrollerades med hjälp av kompletterande navigeringsmetoder. Avdrift av vind och ström kan också ha fört fartyget närmare det grunda området än vad som förutsågs. En bidragande orsak har sannolikt varit att styrman delvis varit upptagen med andra arbetsuppgifter under däck. Det är inte heller uteslutet att det har skett en förväxling av området Falsterborev med fyren Falsterborev, vilket bidragit till att fartyget framförts på det grunda området.

Dåliga förutsättningar med spartansk mathållning, kyla och fukt har sannolikt påverkat planeringen och genomförandet av resan negativt.

Säkerhetsrekommendationer

Då rederiet efter händelsen har vidtagit åtgärder som får anses relevanta och adekvata avstår haverikommissionen från att utfärda några rekommendationer till rederiet (se avsnitt 4).

Den polska flaggstatsbyråden rekommenderas att:

- komplettera sina tillsynsrutiner så att dessa bättre omhändertar magnetkompassers funktion och användning (se avsnitt 2.4). (RS 2017:06 R1)