

SAMMANFATTNING

GOTLAND avgick från Visby mot Oskarshamn i enlighet med tidtabellen kl. 17.00 den 2 januari 2014. Aktuell resa var en s.k. farligt godsresa med ett begränsat antal passagerare ombord beroende på fartygets möjlighet att kunna transportera farligt gods i större utsträckning. Ombord fanns 188 passagerare och 39 mans besättning samt långtradare, löstrailrar och personbilar på last-däcken.

Väderförhållandena som rådde var mörker, god sikt, lätt nordlig ström och sydsydostlig vind om ca 10-11 m/s.

Farleden in mot Oskarshamn går genom den bojade Grimskalleleden och svänger sedan av nästan 40° och leder ned mot hamnen och Ovädersuddens enslinje. När fartyget närmade sig Oskarshamn navigerade styrman under överinseende av befälhavaren. Den stora babordsgiren initierades i 14 knops fart av styrman med hjälp av autopiloten och en förinställd girradie om 0,3 n.m.¹ Autopiloten var inställd i ”heading mode”, vilket bl.a. innebär att man måste kompensera manuellt för avdriften. Den första gröna bojen efter giren passerades som planerat på fartygets styrbordssida, dock något närmare bojen och lite utanför den tänkta färdplanen. I detta läge tog befälhavaren över såväl styrning som maskinkontroll på styrbords bryggvinge, vilket i detta fall betydde att befälhavaren själv styrde fartyget för hand och att autopiloten var urkopplad. Kort därefter sa styrman till befälhavaren att ”hon driver en del” och befälhavaren svarade omgående ”jag ser det”.

Katygrund passerades tätt om styrbord. Befälhavaren hade från sin plats på styrbords bryggvinge uppsikt akterut och lade styrbordsroder med avsikt att lyfta fartygets akter bort från Katygrund innan den aktra delen av fartyget helt hade passerat grundet.

När även aktern hade passerat Katygrund tittade befälhavaren förut och upplevde att nästa gröna boj var rätt förut. Han lade då babords roder och saxade även maskinerna i avsikt att försöka få fartyget på rätt sida av bojen. Kort därefter såg befälhavaren den gröna bojen försvinna under fartyget för om L/2 (halva fartygets längd). Fartyget grundstötte klockan 19.41 utan att någon på bryggan upplevde att fartyget hade grundstött.

Maskinbesättningen förstod omedelbart att fartyget grundstött. 2:e fartygsingenjör upptäckte att torr tank 7 började ta in vatten och länsning påbörjades direkt. Vid tillfället var fem personer ur maskinbesättningen på plats, vilket underlättade och snabbade på läckskadekontrollen.

Haverikommissionen har funnit att olyckan orsakades av att det hade utvecklats bryggrutiner där övertagandet av kontrollen på fartyget skedde på bryggvingarna under den sista delen av navigeringen in till Oskarshamn.

Bakomliggande faktorer var att navigatörsplatserna inte var utrustade med handstyrning och att det fanns brister i, och skillnad mellan, den på förhand planerade färdplanen och ruttplaneringen i ISM-manualen.

Andra faktorer som påverkat händelsen var att det saknades en separat vindmätardisplay och logg på arbetsstationerna på bryggvingarna samt att erfarenhetsutbytet i frågor om navigering

¹ N.m = Nautisk mil d.v.s. 1852 meter

i trång farled var begränsat mellan nautiker i rederiet men även mellan rederiets nautiker och nautiker i andra rederier.

Haverikommissionen har också konstaterat att det finns möjligheter att utveckla ISM-manualens riktlinjer för arbetsfördelningen mellan pilot och co-pilot vid navigering i trånga farleder.

Rekommendationer

Destination Gotland rekommenderas att:

- Utvärdera och överväga installation av handstyrning vid navigatörsplatserna i centrumlinjen. *(RS2014:11 R1)*
- Utvärdera och utveckla rederiets bryggrutiner vid framförande av fartyg i trång farled. *(RS2014:11 R2)*
- Utvärdera och utveckla rederiets ruttplanering gällande girradie och girkontrollmärken i trång farled. *(RS2014:11 R3)*
- Konkretisera en skriftlig policy för omhändertagande av personal som varit inblandad i olyckor. *(RS2014:11 R4)*
- Installera en väl synlig separat vindmätare och logg på brygg-vingarna. *(RS2014:11 R5)*

Sjöfartsverket rekommenderas att:

- I samråd med lotsar och färjetrafiken utvärdera eventuell installation av en gircentrumboj i giren mellan Grimskalle-leden och Oväderslinjen. *(RS2014:11 R6)*

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Säkerställa att skadekontrollplaner ombord på fartyg uppfyller kraven i gällande regelverk och är konstruerade för såväl kollisionss- som grundstötningsscenario med vatteninträning i olika delar av fartyget samtidigt. *(RS2014:11 R7)*
- Säkerställa att användningen av skadekontrollplaner ingår i utbildning och träning av nödprocedurer ombord på fartyg. *(RS2014:11 R8)*
- Internationellt verka för tydligare och mer harmoniserade riktlinjer kring bryggutformning som tar hänsyn till fartygs avsedda användningsområde. *(RS2014:11 R9)*