

SAMMANFATTNING

ASKÖ hade lastat pellets i Ust-Luga, Ryssland, för transport till Hässelby, Sverige. Fartyget hade beställt lots från Landsort till Hässelby och lotsen bordade fartyget vid Landsort den 8 december vid kl. 22.30.

Fartyget passerade Nockebybron kl. 04.31 och lotsen meddelade då att de hade ca en halvtimme kvar till Hässelby. Samtidigt kom befälhavaren upp på bryggan. Efter Nockebybron ställde lotsen in kursen 309° på autopiloten och styrde därmed i riktning rakt mot den röda bojen vid Hässelby holme. Lotsen började dra ner på farten när ASKÖ hade ca 1 M¹ kvar till Hässelby holme och gick samtidigt över till handstyrning.

När ASKÖ skulle passera sundet mellan fastlandet och Hässelby holme upptäckte lotsen att fartyget var på fel sida om bojen. Han stoppade maskin, men hann inte gira innan fartyget gick på grund. Klockan var då ca 04.50. Fartyget körde i samband med grundstötningen även på en vattenledning från Lovö vattenverk som korsade farleden under vattnet.

Olyckan orsakade omfattande skrovskador på fartyget och skador på den ovan nämnda vattenledningen och dess stödkonstruktion.

Enligt haverikommissionen orsakades olyckan av brister i övervakningen av navigeringen.

Andra faktorer som har bidragit till händelsen:

- Avsaknad av ett tillfredställande bryggsamarbete mellan lotsen och besättningen.
- Fartygets besättning hade inte gjort någon ruttplanering för sista delen av resan.
- Fartyget saknade sjökort för sista delen av resan.

Mot bakgrund av ett upparbetat sömnunderskott, tidpunkten på dygnet, den långa lotsningen och avsaknaden av möjlighet till rast och återhämtning, är det dessutom sannolikt att lotsens vakenhetsgrad har varit negativt påverkad av trötthet vid tiden för grundstötningen. Detta kan i sin tur ha bidragit till att lotsen inte i tid upptäckte att fartyget styrde mot fel sida om bojen.

En viktig bakomliggande faktor är lotsarnas oregelbundna arbets- och vilotider, vilka gör det svårt att planera för vila och därmed också att få en ordentlig sammanhängande sömn.

¹ M–Nautisk mil. 1 M = 1 852 meter.

Säkerhetsrekommendationer

Sjöfartsverket rekommenderas att:

- Se över sina metoder för schemaläggning för att om möjligt korta de lotsningar som överstiger 3–4 timmar (Se avsnitt 3.3.3). *(RS 2017:05 R1)*
- Undersöka hur en större regelbundenhet i lotsarnas viloperioder under tjänstgöring kan möjliggöras (Se avsnitt 3.3.2). *(RS 2017:05 R2)*
- Utarbeta riktlinjer eller annat bedömningsstöd för lotsarnas beslut att vägra lotsning för det fall ett fartyg inte bedöms vara sjövärdigt (Se avsnitt 3.3.1). *(RS 2017:05 R3)*