



SJÖFARTSINSPEKTIONEN

Sjöfartsverkets rapportserie B
2008-4

Passagerarfartyget ÅLANDSFÄRJAN - SLVF -
grundstötning den 23 oktober 2007

RAPPORT

Passagerarfartyget ÅLANDSFÄRJAN IMO-nr 701 10 74 – SLVF - grundstötning den 23 oktober 2007



RAPPORT

Passagerarfartyget ÅLANDSFÄRJAN IMO-nr 721 10 74 - SLVF - grundstötning den 23 oktober 2007

Datum: 2008-04-04

Vår beteckning: 080201-07-17335

Utredningsenheten Björn Molin, 011-19 13 27

Rapporten finns www.sjofartsverket.se Sjöfartsinspektionen
även på vår hemsida olyckor och tillbud - haverirapporter

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Sammanfattning av orsaker, faktorer och rekommendationer	1
Faktaredovisning	3
Fartyget.....	3
Besättningen	7
Vädret	8
Övrigt.....	8
Faktainsamling.....	10
Händelseförlopp	10
Händelseförloppet efter grundstötningen.....	16
Analys	19
Orsaker och faktorer	24
Rekommendationer	24
Skador	25
Övrigt	27

*Sjöfartsinspektionen utreder olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt.
Syftet med utredningarna är att undvika ett återupprepande.
Utredningarna syftar inte till att fördela skuld eller ansvar.*

**Martti Heikkilä från finska Centralen för undersökning av olyckor,
Helsingfors har deltagit som observatör i olycksutredningen.**

Sammanfattning

Passagerarfartyget Ålandsfärjan avgick från Kapellskär klockan 12.01 den 23 oktober 2007 och var destinerad till Mariehamn på Åland.

Fartyget närmade sig farleden in till Mariehamn och 2:e styrman rapporterade till Archipelago VTS att man kom in i VTS området. Han gick sedan till en dator som fanns vid bryggans kartbord för att titta på avlösningsschemat som fanns inlagt i datorn.

Befälhavaren befann sig i sin hytt och när han tittade på sin klocka insåg han att han borde ha kallats till bryggan eftersom fartygen vid den tiden borde närma sig fyren Marhällan. Han gick då in på bryggan och såg att 2:e styrman stod vid kartbordet och att utkiken satt i sin stol.

Befälhavaren såg också omedelbart att fartyget hade kurs mot ön Marbådan som befann sig cirka 200 meter för om Ålandsfärjan. Han insåg genast att fartyget skulle grundstöta och sprang fram till manöverpulpeten på styrbords bryggvinge och drog full back på maskinerna.

Befälhavaren lyckades få ner farten något men kort därefter gick fartyget på grund med cirka 13 knops fart.

Händelsen inträffade klockan 14.04 den 23 oktober 2007 på position N 60° 01',56 E 019° 52',40.

Sammanfattning av orsaker, faktorer och rekommendationer

Utredningen visar på vikten av att vakthavande befäl inte utför arbetsuppgifter som stör fartygets säkra navigering och att befälhavares stående order alltid ska följas. 2:e styrman hade tidigare haft personliga problem som tillsammans med att han kände oro och stress sannolikt medverkade till att händelsen inträffade.

Fartyget var också utsatt för avdrift under den senare delen av resan. Avdriften medförde att hon kom att framföras på en kurs som ledde något längre söderut än planerat och mot grundstötningsplatsen.

Brister i utkiksrutiner har medverkat till ett flertal av de grundstötningar som har inträffat med olika fartyg. Det är därför av yttersta vikt att utkik

alltid hålls i enlighet med gällande regler. Utkiken ska vara väl instruerad och insatt i sina plikter och vara en så kallad ”aktiv utkik”.

Rederiet rekommenderas att införa rutiner så att det på fartygets alarmlistor alltid finns rätt antal personer antecknade. Man bör också i skeppsdagboken i tillägg till antal passagerare anteckna antal besättning och totala antalet personer som finns ombord.

Vid en tidigare ombyggnad av alarmsystemet glömdes att avlägsna en knapp till ett så kallat variabelt brandlarm. Detta innebar att högtalaranläggningen blockerades eftersom larmet hade högre prioritet. Förhållandet visar på vikten av att Sjöfartsinspektionen, klassningssällskap och rederier, efter ombyggnation av olika system, samverkar och provar systemen fullt ut efter modifieringar. Det är också viktigt att klargöra utformning och placering av knappar och annan utrustning så att förväxling och andra missförstånd kan elimineras.

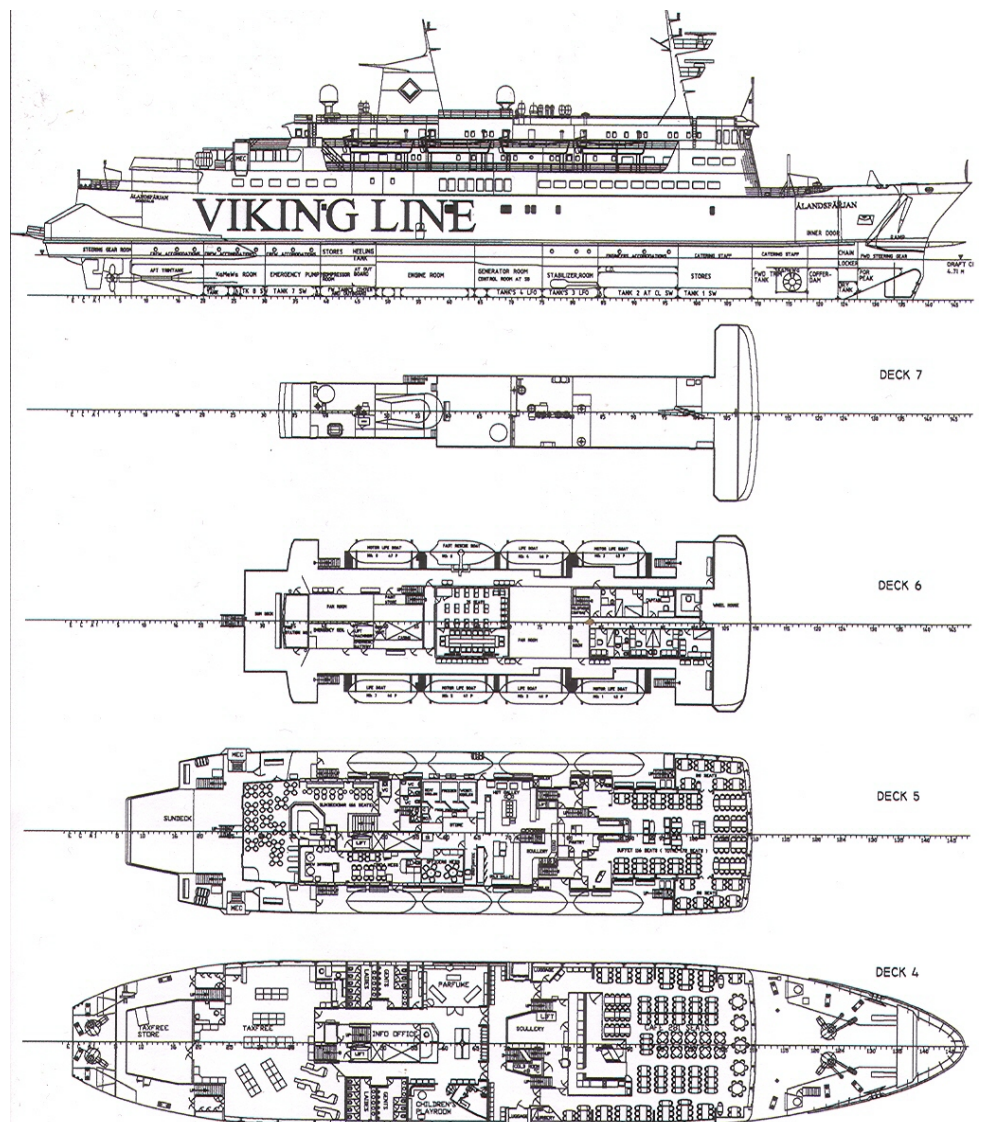
Faktaredovisning

Fartyget

Namn:	ÅLANDSFÄRJAN
IMO nr:	721 10 74
Reg.bet.:	SLVF
Hemort:	Norrtälje
Redare:	Viking Rederi AB Stockholm
Operatör:	Viking Line ABP Mariehamn
Brutto:	6 336
Löa:	105,23 meter
Bredd:	18,90 meter
Djupgående vid avgång:	F = 4,29 meter A = 4,56 meter
Klass:	LR
Byggnadsår:	1972
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	8 088 kW
Besättning:	44
Passagerare:	134

Fartyget byggdes vid Helsingörs skibsværft og Maskinbyggeri i Danmark och fick namnet Kattegat. Hon gick i trafik mellan Grenå och Hundested

under åren 1972 – 1977. År 1978 fick hon namnet Tiger efter att ha byggts om i Frankrike. Under åren 1978 – 1986 gick hon i trafik mellan Dover och Boulogne. Fartyget byggdes om igen vid Öresundsvarvet år 1986 och fick då sitt nuvarande namn. Hon sattes i trafik mellan Kapellskär och Mariehamn år 1987. År 1995 överfördes fartyget till Rederi AB Viking Line. År 2002 byggdes fartyget på nytt om och försågs med aktersponsoner. Ålandsfärjan fortsatte sedan i trafik mellan Kapellskär och Mariehamn.



Bryggan var placerad förut på däck 6 med ögonhöjden cirka 14,5 meter över vattenytan. Ålandsfärjan hade inbyggda bryggvingar som stack ut

cirka 1 meter från fartygets sidor vilket gjorde att sikten både förut och akterut var mycket god.

Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen på bryggan bestod av 2 radarapparater av fabrikat Bridgemaster och Racal Decca. En av dessa var i drift och inställd på 3 M (nautisk mil = 1 852 meter) när händelsen inträffade. Ombord fanns bland annat AIS, Adveto plotter, JRC satellitnavigator och Kongsberg VDR (Voyage Data Recorder).

Styrpulpeten var belägen styrbord om centerlinjen och var den plats där navigatören oftast befann sig. All instrumentering var väl samlad vid pulpeten.



Styrpulpeten

På vardera bryggvingen fanns manöverpulpeter med kontroller för bland annat propellrar och roder.



Manöverpulpet

Befälhavarens hytt var placerad på babords sida akter om bryggan. Avståndet från dörren till befälhavarhytten till dörren som ledde in till bryggan var cirka 6 meter. Vid händelsen var dörren till bryggan öppen.

Ålandsfärjan var utrustad med två huvudmaskiner av fabrikat Burmeister & Wain. Dessa var kopplade till två propellrar med vridbara blad som gav fartyget en fart av cirka 16,5 knop. En tvärställd propeller (bogpropeller) som utvecklade 590 kW var installerad förut i fartyget.

Ålandsfärjan hade dispens för att till sjöss ha vattentäta dörrarna 6, 8 och 10 öppna. Samtliga dessa dörrar fanns placerade på däck 1. Vid händelsen var också dessa dörrar öppna.

Högtalaranläggningen på bryggan var placerad på akterkant vid styrepulpeten.



Högtalaranläggningen på bryggan

Besättningen

Besättningen bestod av befälhavare, 2 styrmän, teknisk chef, 2 fartygsingenjörer, elmaskinist, 6 däcksmanskap, 4 maskinmanskap och 27 övrig personal.

Befälhavaren var 43 år och hade tjänstgjort på Ålandsfärjan som befälhavare sedan år 1996. Han var väl förtrogen med fartyget och dess manöveregenskaper. Han var också väl känd med de aktuella farvattnen. Befälhavaren tillträdde den senaste tjänstgöringsperioden den 18 oktober och kände sig utvilad då händelsen inträffade. Han hade sjökaptensbehörighet.

2:e styrman, som hade vakt vid tillfället, var 37 år och hade tjänstgjort på fartyget cirka 1,5 år. Han tillträdde den senaste tjänstgöringsperioden den 19 oktober.

2:e styrman var väl förtrogen med fartyget och var också väl känd med de aktuella farvattnen som han sedan år 2000 hade trafikerat med både Ålandsfärjan och andra fartyg. Han hade sjökaptensbehörighet.

2:e styrman hade sedan en tid tillbaka haft personliga problem, dock inte relaterat till missbruk, som emellertid hade lösts. Han kände sig vid händelsen utvilad men upplevde viss oro och stress. Han hade på morgonen fått information om att han under hösten skulle arbeta extra under cirka två veckor på ett av rederiets andra fartyg som eventuellt skulle ersätta Ålandsfärjan vid årsskiftet. Hans hustru studerade och han visste att det kunde bli problem att få de två veckorna att passa in med familjens övriga planering. Hans hustru hade en semesterresa inplanerad med ett av familjens två barn och de hade planerat in resan med hänsyn tagen till hans arbetsschema. Förhållandet bekymrade honom och han kände sig därför oroad och stressad. Samtidigt såg han fram mot extratjänstgöringen då han tyckte att det skulle bli både roligt och intressant med ett annat fartyg. Han var också glad för det hände så mycket positivt i rederiet.

Styrmännen arbetade i ett avlösningssystem där tjänstgöringsperioder och ledighetsperioder varierade. Vanligtvis arbetade man 7 – 10 dagar följt av lika långa ledighetsperioder.

Utkiken var 21 år och hade tjänstgjort på Ålandsfärjan cirka 10 månader. Han tillträdde den senaste tjänstgöringsperioden den 22 oktober. Han hade matrosbehörighet och fartygsbefälsexamen klass VIII.

Två matrosor delade på uppgiften att vara utkik och de alternerade så att de höll utkik i intervaller om 30 minuter.

Ålandsfärjan var vid händelsen behörigen bemannad.

Vädret

Vid tillfället rådde god sikt. Det var dagsljus och vinden var sydväst 6 m/sek.

Övrigt

Tider som anges i rapporten avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar).

Vid sjöförklaringen, som hölls i Mariehamn den 14 november 2007, hördes befälhavaren, överstyrman, 2:e styrman, tekniske chefen, utkiken och intendenten.

På bryggans babords sida fanns ett kartbord där en dator var placerad. Datorskärmen stod på kartbordet cirka 3 meter babord om centerlinjen och var vänd akteröver.



Datorskärmens placering

Vid sjöförklaringen uppgav utkiken att det var mer eller mindre vanligt att vakthavande styrmän under resor arbetade vid den dator som fanns på bryggan.

Enligt befälhavarens skriftliga stående order fick vakthavande befäl under vaktens enda utföra vaktsysslor. Vakthavande befäl skulle också, bland annat, alltid varsko befälhavaren vid ”angöring av VTS-område”.

Enligt rapport om sjöolycka och den dokumentation som inlämnades vid sjöförklaringen fanns det 134 passagerare och 45 besättning ombord när grundstötningen inträffade. På fartygets alarmlista för den aktuella resan hade en besättningsman antecknats två gånger. 2:e styrman hade vid fartygets avgång uppmärksammat detta förhållande.

Således fanns det vid händelsen 134 passagerare och 44 besättning ombord.

Faktainsamling

Följande källor har bidragit med information i utredningen:

- Rapport om sjöolycka med bilagor från fartyget.
- Information från AIS.
- Information från fartygets VDR.
- Rapport från fartygsinspektör.
- Sjöförklaringsprotokoll med bilagor.
- Information från fartyget och rederiet.
- Ombordbesök på Ålandsfärjan av utredare.
- Rederibesök av utredare.
- www.faktaomfartyg.se

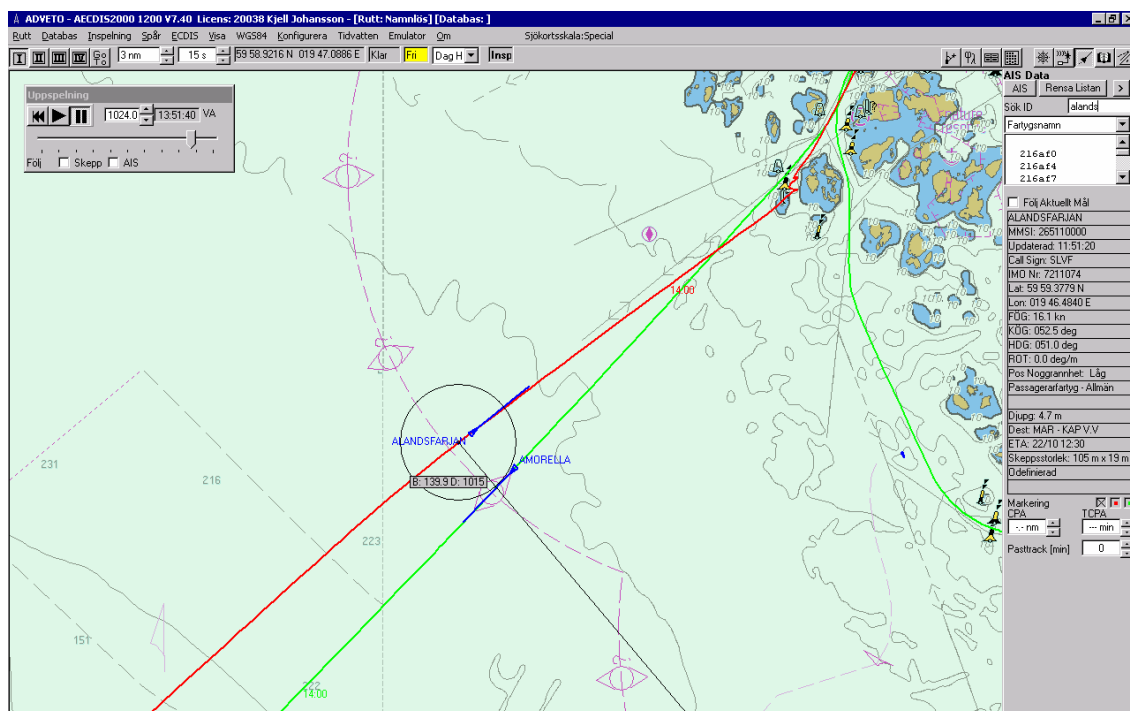
Händelseförlopp

Ålandsfärjan avgick från Kapellskär den 23 oktober 2007 klockan 12.01 och var destinerad till Mariehamn på Åland. Vid avgången fanns befälhavaren och 2:e styrman på fartygets brygga dit även en utkik kom cirka 5 minuter senare.

Resan fortskred planenligt och befälhavaren lämnade bryggan cirka klockan 12.45 när fartyget passerade fyren Tjärven i Stockholms ytterskärgård. Befälhavaren begav sig till sin hytt där han sysselsatte sig med kontorsarbete.

Klockan 13.45 anmälde 2:e styrman till Archipelago VTS att fartyget kom in i VTS området. 2:e styrman hade hållit en något nordligare kurs än normalt då man skulle möta färjan Amorella som var på utgående från Mariehamn och han ville hålla avstånd till henne. I samband med anmälan till VTS ändrade han kursen några grader åt styrbord för att komma ner på enslinjen som ledde in i farleden mot Mariehamn.

Klockan 13.50 mötte Ålandsfärjan Amorella styrbord mot styrbord. Avståndet mellan fartygen var cirka 1 000 meter. Efter mötet lämnade 2:e styrman styrpulpeten och gick till den dator, som var placerad på kartbordet, för att titta på avlösningsschemat. Hans avsikt var att ”titta helt snabbt på schemat” för att kontrollera när han skulle kunna arbeta extra.

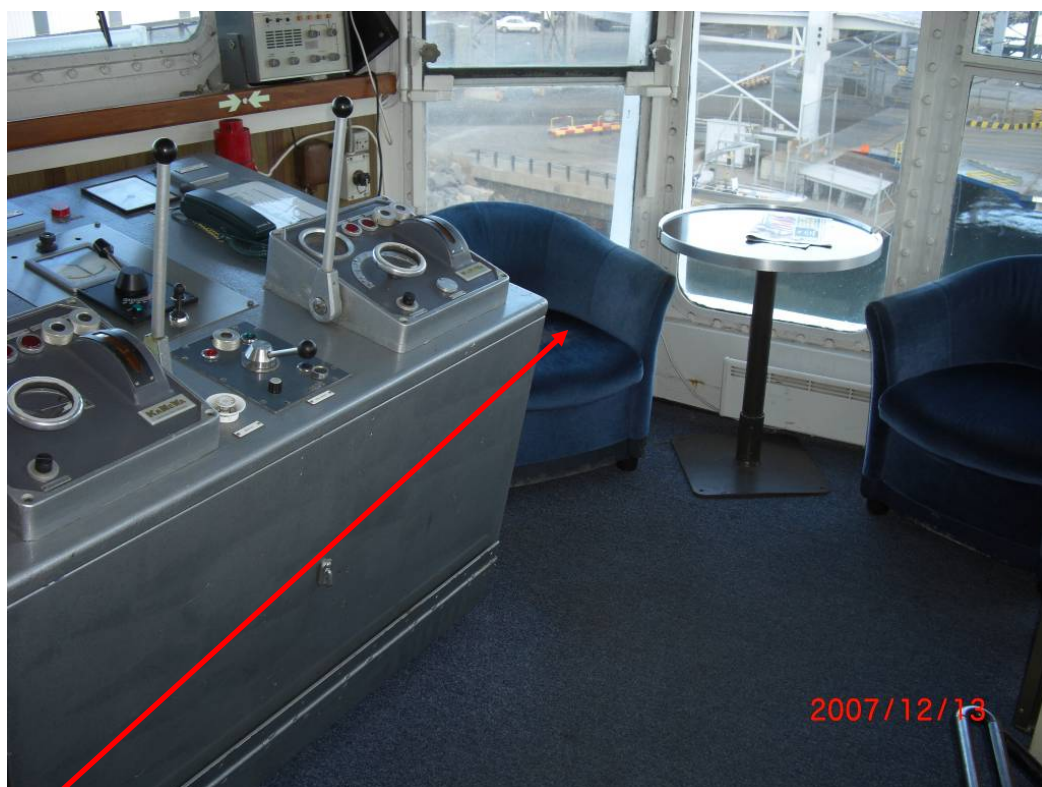


Mötet med Amorella

Utkiken löste av sin kollega cirka klockan 13.55 då han satte sig i en stol som fanns på bryggans styrbords sida. Någon minut senare kom överstyrman, som hade frivakt, till bryggan. Han satte sig i en fåtölj på styrbords sida och läste en tidning. Både utkiken och överstyrman såg, när de anlände till bryggan, att 2:e styrman stod vid kartbordet och arbetade vid datorn.

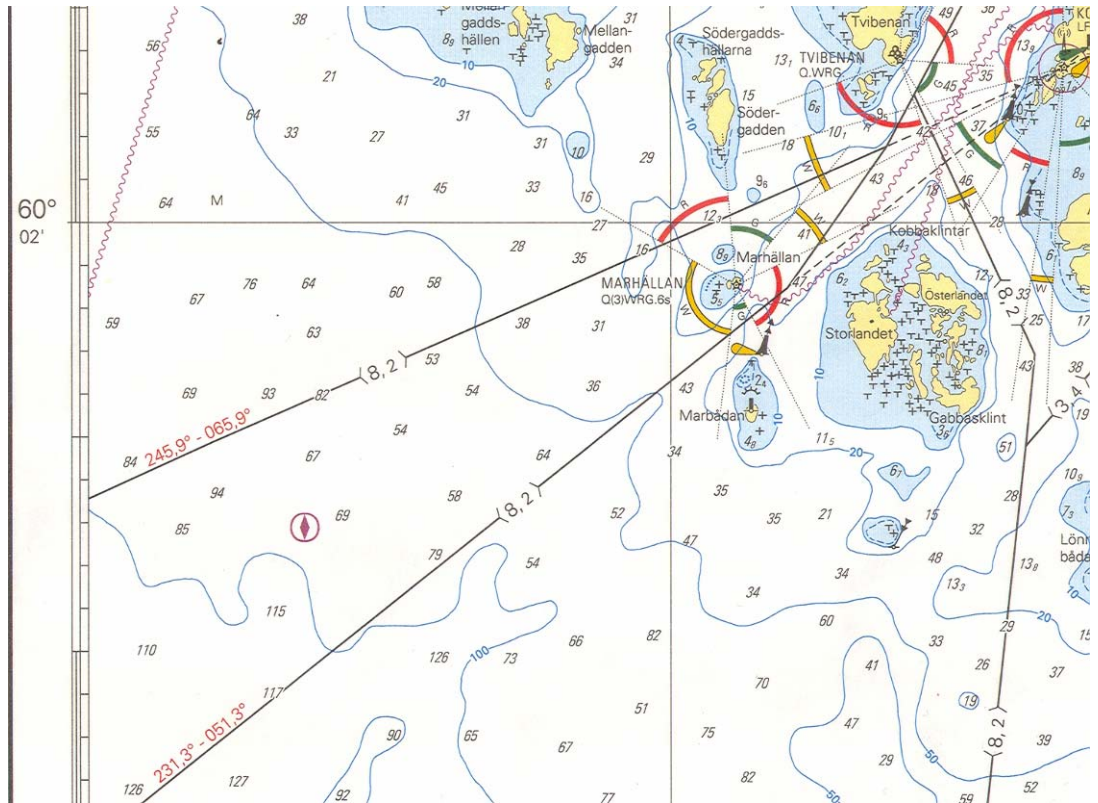


Stolen där utkiken satt



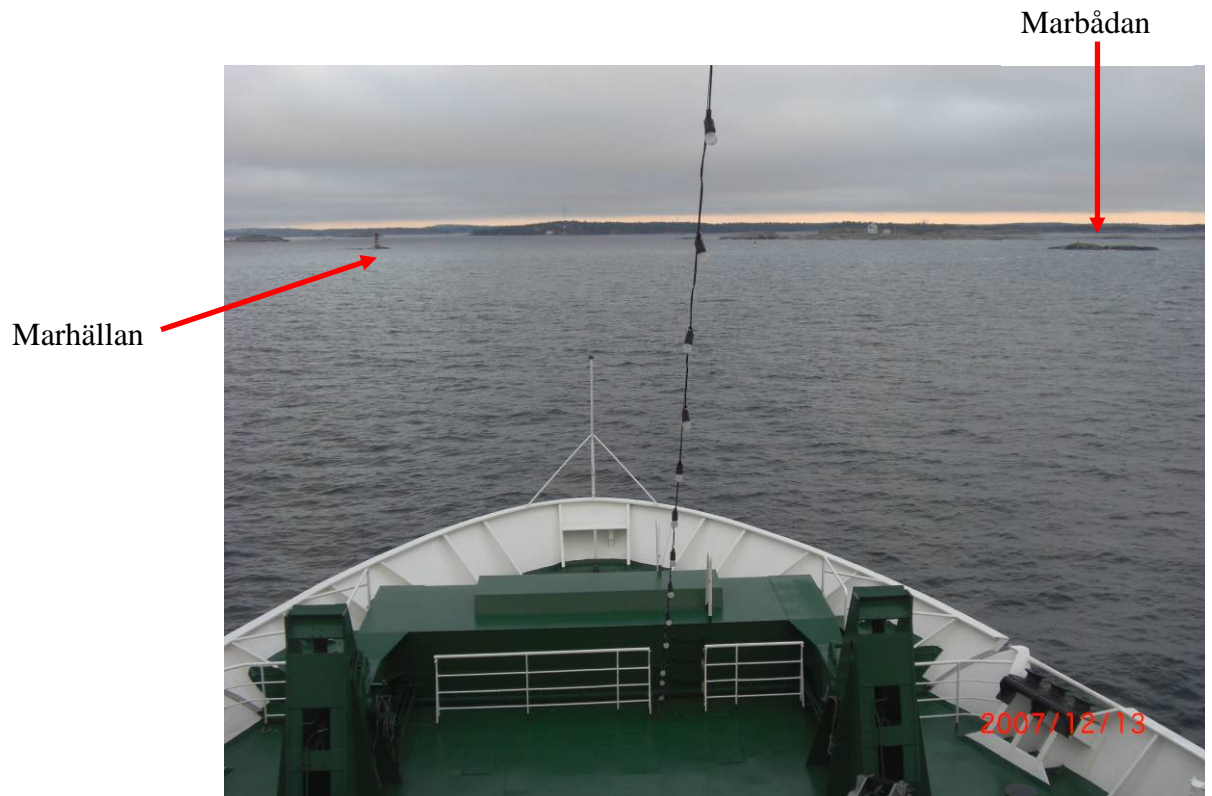
Överstyrmans placering

Cirka klockan 14.03 tittade befälhavaren på sin klocka och insåg att han skulle ha kallats till bryggan eftersom fartyget vid den tiden borde närma sig fyren Marhällan.



Sjökortsutdrag

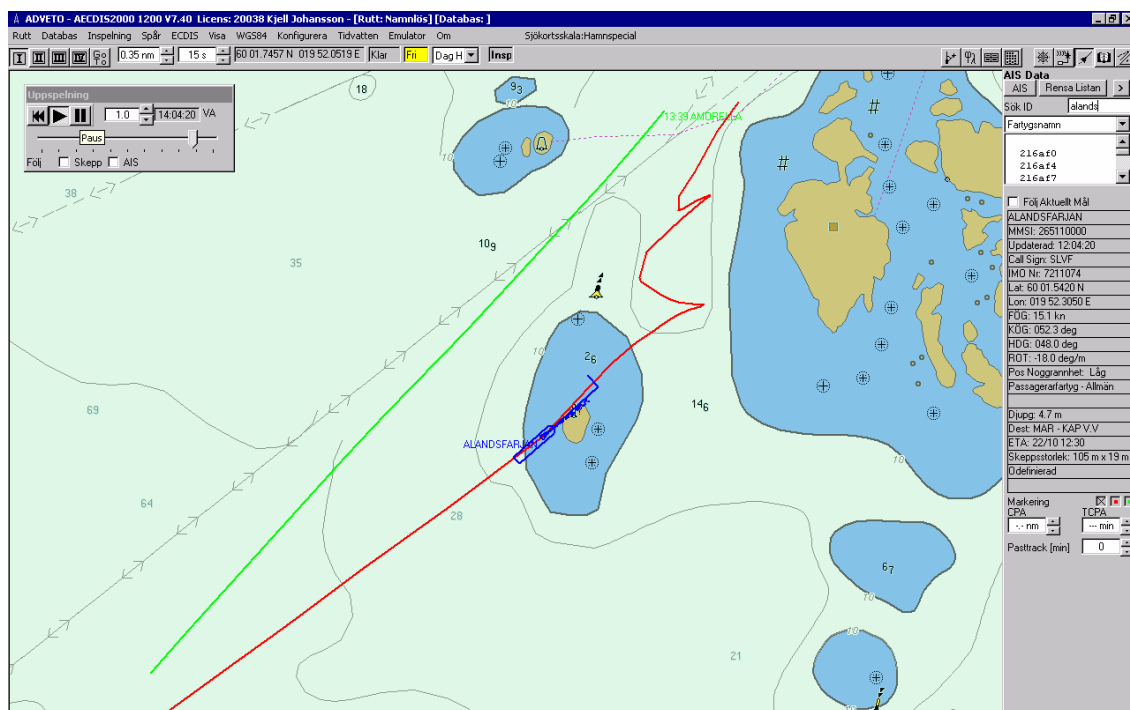
Befälhavaren gick ut i gången utanför sin hytt och mot bryggan och kunde genast se ön Marbådan på avståndet cirka 200 meter för om fartyget. Befälhavaren såg att 2:e styrman stod vid kartbordet och att utkiken satt i sin stol. Han insåg omedelbart att fartyget skulle grundstöta. Ålandsfärjans fart var cirka 16 knop. Befälhavaren sprang till manöverpulpeten på styrbords bryggvinge och drog full back först på styrbords maskin och omedelbart därefter också på babords maskin. Han lyckades få ner farten till cirka 13 knop men kände sedan att fartygets förskepp stötte mot grundet. Befälhavaren nödstoppade då styrbords maskin för att propellern, om den skulle slå i grundet, skulle få så liten skada som möjligt. Grundstötningen inträffade klockan 14.04 och befälhavaren kom till bryggan cirka 30 sekunder före händelsen.



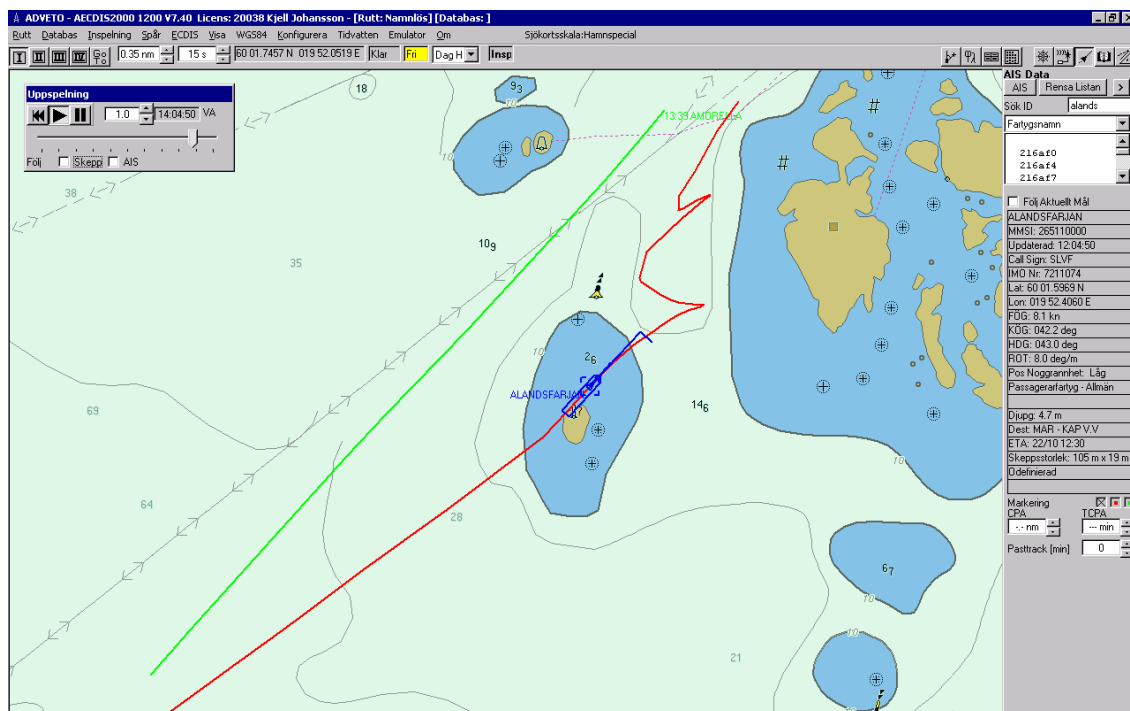
Farleden in mot Mariehamn

Ålandsfärjan krängde cirka 10° åt babord. Det kändes några kraftiga stötar i fartyget som sedan gled av grundet och fortsatte mot grundområdet vid Kobba Klintar. Efter grundstötningen rätade fartyget upp sig och befälhavaren lyckades få stopp på henne innan grundområdet.

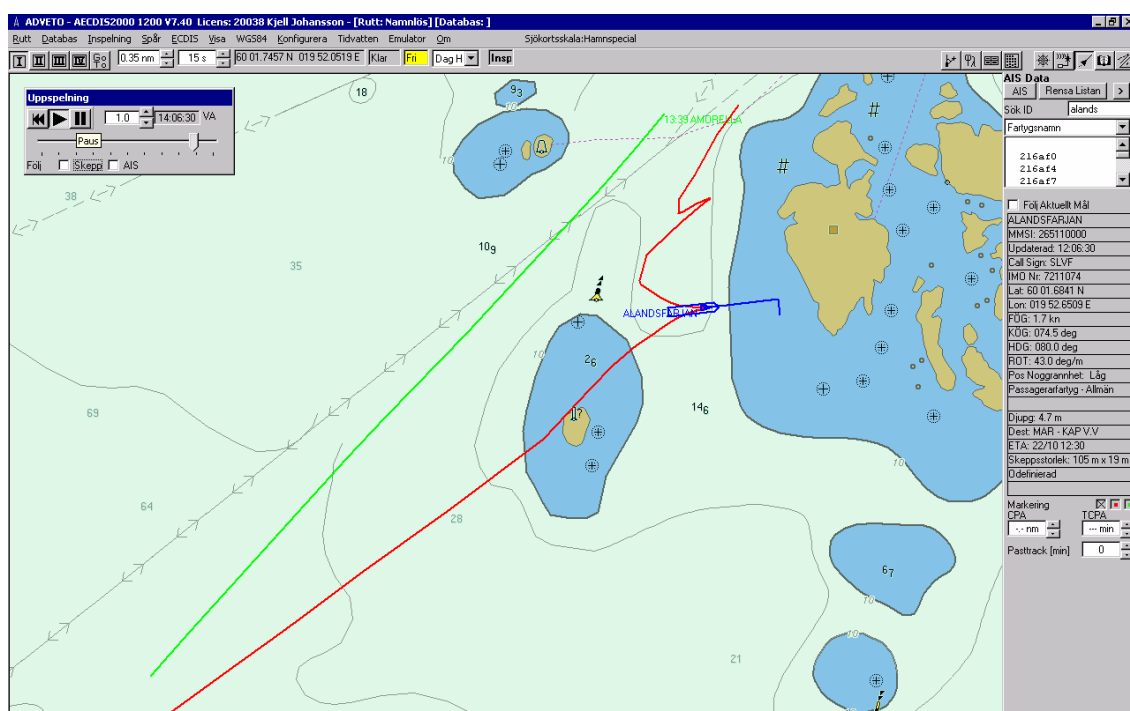
Rapport Passagerarfartyget Ålandsfärjan -SLVF- grundstötning den 23 oktober 2007



Positionen omedelbart före grundstötningen



Ålandsfärjan glider av grundet



Ålandsfärjan stoppas upp vid Kobbaklinter

Händelseförloppet efter grundstötningen

Omedelbart efter grundstötningen stängde överstyrman samtliga branddörrar. Befälhavaren gav också order om att stänga de vattentäta dörrarna och återstarta styrbords maskin. Såväl brand- som de vattentäta dörrarna var stängda cirka 30 sekunder efter händelsen. Befälhavaren höll fartyget på position i närheten av grundområdet vid Kobbaklinter samtidigt som han vred aktern ut mot farleden. Teknische chefen och intendenten kom i det skedet upp till bryggan. Befälhavaren höll fartyget kvar mellan Marbådan och Kobbaklinter för att kunna sätta henne på grund om situationen skulle förvärras.

Befälhavaren gav order om att MRCC Turku (Åbo) och rederiets landorganisation skulle informeras om grundstötningen. Han beordrade också att man skulle kontrollera om fartyget tog in vatten och bad informationspersonalen att via högtalaranläggningen informera passagerarna om händelsen.

Befälhavaren informerades om att fartyget inte tog in några större mängder vatten och att ingen olja läckte ut. Han insåg då att skadorna fanns i

fartygets dubbelbotten. Han hade också fått kontakt med rederiets ledningsgrupp som kontinuerligt informerades om fartygets status.

Intendenten föreslog att man skulle samla passagerarna på däck 5 akterut och i fartygets pub som var belägen på samma däck. Befälhavaren anammade förslaget och passagerarna var samlade efter cirka 10 minuter. Han informerades också om att fartygets högtalaranläggning inte fungerade och att därför ingen information nått ut till passagerarna.



Akterdäck



Puben

Cirka klockan 14.15 beslöt befälhavaren att gå mot Mariehamn vilket han informerade rederiets ledningsgrupp om. Han kunde då också se att räddningssenheter var på väg mot fartyget. Ett av Ålands Sjöräddningssällskaps fartyg mötte upp och var klar för assistans om så skulle behövas.

Befälhavaren försökte via högtalaranläggningen utan resultat informera passagerarna om grundstötningen. Högtalaranläggningen hade slagits ut i samband med grundstötningen och befälhavaren sände ut överstyrman för att informera passagerarna om situationen.

Under resan in mot Mariehamn skedde fortlöpande kontroll av vatteninträngning i fartyget. Hon hade cirka 2 graders slagsida åt styrbord. Tankarna pejldes och man kunde konstatera att vattennivån steg i tank nummer 3 styrbord.

Ålandsfärjan förtöjde i Mariehamn klockan 14.45 och sjöbevakningen utförde utandningsprov på bryggbefälen, utkiken och tekniske chefen. Proven visade negativa resultat.

Efter förtöjningen kunde man konstatera att fartyget på grund av skadorna hade tagit in cirka 350 ton vatten och hade ett förligt trim på cirka en meter.

Analys

2:e styrman hade sedan en tid tillbaka haft personliga problem, dock inte relaterat till missbruk, som emellertid hade lösts. Han fick på morgonen den aktuella dagen vetskap om att han under hösten skulle behöva arbeta extra under cirka två veckor på ett av rederiets andra fartyg. Han visste också att arbetsschemat för resten av året fanns inlagt i datorn på bryggan. För 2:e styrman var det angeläget att få klarhet i när han enligt schemat skulle kunna arbeta extra. Det var betydelsefullt för honom att i görligaste mån försöka anpassa extratjänstgöringen så att den inte skulle komma i konflikt med familjens övriga planering.

Samtidigt som han upplevde situationen positiv och engagerande så kände han sig orolig och stressad. Han rapporterade till VTS-en att man kom in i VTS området och ändrade kursen in mot farleden till Mariehamn varefter fartyget mötte Amorella. Förutom Amorella fanns ingen annan trafik i området och på bryggan fanns utkiken. Också överstyrman kom lite senare till bryggan även om denne inte hade vakt.

Med dessa förutsättningar begav sig 2:e styrman till datorskärmen för att kontrollera schemat. Han var väl känd med de aktuella farvattnen och därför medveten om att fartyget hade cirka 10 minuter kvar till passage av Marhällan. Han visste också att befälhavaren skulle kallas till bryggan när man närmade sig Marhällan.

Datorskärmen var placerad på kartbordet och vänd akteröver. När 2:e styrman stod vid skärmen hade han ansiktet vänt förut. Om hade han lyft blicken något under de senaste minuterna före grundstötningen så hade han också märkt att kursen ledde mot grund. Uppenbarligen har han varit så koncentrerad på och upptagen av datorskärmen att han helt tappade tidsuppfattningen. 2:e styrman har uppgett att han endast har luddiga minnen om tiden från att han gick till datorskärmen tills befälhavaren kom in på bryggan.

Hans avsikt var att under kort tid titta på schemat men väl framme vid datorn styrdes han av viljan att få klarhet i när han skulle kunna arbeta extra.

Vid sjöförklaringen, som hölls i Mariehamn, uppgav utkiken att det var mer eller mindre vanligt att fartygets samtliga styrmän arbetade vid datorn under sjöresor. Enligt befälhavarens skriftliga stående order till vaktbefälen på bryggan fick endast vaktsysslor utföras under vakten.

Vid de tillfällen som vakthavande styrmän har arbetat vid datorn under sjöresor så har de alltså inte följt befälhavarens stående order. Så vitt kan bedömas, med jämförelse av turlista och vilotidsjournaler, fanns möjlighet att utföra de arbeten som var nödvändiga att göras vid datorn på andra tider än under sjöresor.

Utkiken kom till bryggan cirka klockan 13.55. Han såg då att 2:e styrman stod och arbetade vid datorn. Kort därefter kom överstyrman upp till bryggan. Utkiken satte sig i en stol på bryggans styrbords sida. Överstyrman hade frivakt och satte sig i en fåtölj längst ut på styrbords sida och läste i en tidning. Han var vänd med ansiktet snett akterut in mot bryggan och hade från platsen ingen sikt förut.

I vakthållningsföreskriften uttalas bland annat att ”vakthavande befäl på bryggan får inte tilldelas eller utföra några arbetsuppgifter som kan störa fartygets säkra navigering”. Vidare sägs att ”utkiken skall helt ägna sig åt att hålla noggrann utkik och får inte tilldelas eller utföra några andra arbetsuppgifter som skulle kunna störa den uppgiften”.

2:e styrman var vakthavande befäl och utförde vid händelsen andra arbetsuppgifter som kom att störa fartygets säkra navigering. Han gjorde därför avsteg från vad som uttalas i föreskriften.

Utkiken hade inte tilldelats några andra arbetsuppgifter än att hålla noggrann utkik. Enligt vakthållningsföreskriften ingår bland annat i utkikens uppgifter att bedöma och rapportera situationer och risker som kan medföra strandning. Om han hade riktat blicken förut vid något tillfälle de senaste minuterna före grundstötningen så borde han också ha upptäckt att fartyget låg på en kurs som ledde mot ett väl synligt skär. Utkiken hade i samband med att han anställdes fått instruktioner om vilka utkiksrutiner som gällde. Vid sjöförklaringen framkom också att han var införstådd med vad som skulle rapporteras. Utkiken hade i tillägg till matrosbehörighet

fartygsbefälsexamen klass VIII. Den senare nämnda utbildningen omfattar bland annat genomgång av ”gällande svenska bestämmelser om bryggjänstgöring och vakthållning”. Denna del ingick givetvis också i 2:e styrmans utbildning.

Under den tid utkiken fanns på bryggan höll han inte utkik i enlighet med vakthållningsföreskriftens intentioner.

2:e styrman har uppgett att han, i samband med mötet med Amorella, ändrade kursen några grader åt styrbord för att komma ner på enslinjen som ledde in i farleden mot Mariehamn. Så vitt han minns så förflyttade han sig mellan datorn vid kartbordet och styrpulpeten vid i vart fall något mer tillfälle i samband med och efter mötet med Amorella. Av VDR-en framgår att kursen ändrades från 47° till 49° klockan 13.45 och från 49° till 51° klockan 13.48. Vid dessa två tillfällen måste han ha förflyttat sig mellan kartbordet och styrpulpeten.

Under de 16 minuter från den sista kursändringen tills grundstötningen förflyttade sig Ålandsfärjan cirka 4,3 M. Det har inte med säkerhet gått att utreda om 2:e styrman vid något tillfälle under dessa 16 minuter förflyttade sig från platsen vid datorn.

Av AIS och Ålandsfärjans VDR har kunnat utläsas att fartyget under resan över Ålands Hav inte hade någon nämnvärd avdrift. Från det att 2:e styrman klockan 13.48 girade 2° styrbord tills händelsen inträffade utsattes fartyget för cirka 3 graders avdrift sydvart. Denna avdrift medförde att fartyget kom att framföras på en kurs som ledde mot Marbådan och grundstötningsplatsen.

När befälhavaren kom in på bryggan såg han genast att Ålandsfärjan hade kurs mot och var så nära Marbådan att en grundstötning var oundviklig. Avståndet till Marbådan var cirka 200 meter när han anlände till bryggan cirka 30 sekunder före händelsen. Befälhavarens första åtgärd blev att springa till manöverpulpeten på styrbords bryggvinge där han drog full back först på styrbords maskin och omedelbart därefter också på babords maskin för att i vart fall få ner farten. När fartyget tog grund nödstoppade befälhavaren styrbords maskin för att propellern, om den skulle slå i grundet, skulle få så liten skada som möjligt. Av vad som kan utläsas av AIS och VDR så vred fartyget sig vid grundstötningen först cirka 9 grader åt babord och sedan tillbaka cirka 9 grader åt styrbord.

Befälhavarens manövrar medverkade till att farten hann reduceras med cirka 3 knop och kursen ändrades några grader åt babord. Hans snabba och rådiga agerande bidrog till att fartyget träffade grundet där det planade ut i norr. Ålandsfärjan mer eller mindre kanade sedan av grundet samtidigt som hon vred sig åt babord. Enligt vad som kunnat utläsas av AIS och VDR så hade fartyget med bibehållen ursprunglig kurs träffat grundet på sådant sätt att skadorna blivit mer omfattande än vad som var fallet.

Vid händelsen fungerade inte fartygets högtalaranläggning och besättningen fick därför informera passagerarna muntligt om situationen. I samband med att branddörrarna stängdes så trycktes också en knapp in till ett så kallat variabelt brandlarm. Detta larm hade vid tillfället högre prioritet än högtalaranläggningen som därför blockerades. På bryggans högtalaranläggning fanns texten "ALARM BELLS TO BE SWITCHED OFF PRIOR TO USING P.A. SYSTEM".

Att man vid tillfället bortsåg från varningstexten som fanns berodde sannolikt på den delvis stressade situationen som efter grundstötningen rådde på bryggan.

Knappen till stängning av branddörrar hade samma utformning som knappen till det variabla brandlarmet. Knapparnas lika utformning och placering har sannolikt medverkat till att knappen till larmet trycktes in samtidigt med att knappen till branddörrarna trycktes in.



Efter händelsen har knappen till det variabla brandlarmet tagits bort eftersom det inte fanns behov att ha den kvar. Att knappen vid händelsen fanns kvar berodde på att man vid en tidigare ombyggnad av alarmsystemet glömde att avlägsna den.

Enligt rapport om sjöolycka och den dokumentation som inlämnades vid sjöförklaringen fanns det vid händelsen 134 passagerare och 45 besättning ombord. Passagerarlistor fanns tillgängliga i land både i Kapellskär och på huvudkontoret i Mariehamn. Fartygets alarmlista som också fungerade som besättningslista var kopplad till ett omborddatasystem. Via ett speciellt program kunde alarmlistan tas ut på rederiets huvudkontor.

2:e styrman hade uppmärksammat att en besättningsman hade noterats två gånger på alarmlistan. När han rapporterade det totala antalet personer ombord till MRCC så tog han hänsyn till förhållandet.

I skeppsdagboken antecknades rutinmässigt antal passagerare som fanns ombord däremot gjordes ingen anteckning om antal besättning. Det är ett oeftergivligt krav att alltid ha fullständig kontroll på antal personer som finns ombord. Vid den aktuella händelsen kom rätt antal att rapporteras till MRCC då 2:e styrman uppmärksammade att samma namn på en besättningsman fanns med två gånger på alarmlistan.

Det finns inget som tyder på att trötthet har bidragit till att händelsen inträffade.

Agerandet av besättningen efter grundstötningen tyder på att man på fartyget har väl inövade procedurer och rutiner för att kunna omhänderta situationer som den inträffade.

Orsaker och faktorer

Sjöfartsinspektionen har bedömt att orsaker och faktorer som ledde till att händelsen inträffade var:

- 2:e styrman utförde vid händelsen andra arbetsuppgifter som kom att störa fartygets säkra navigering.
- Utkiken höll inte utkik i enlighet med vakthållningsföreskriftens intentioner.
- Bryggrutiner fanns men följdes inte.
- Fartyget var utsatt för avdrift.
- Möjligen 2:e styrmans tidigare personliga problem tillsammans med att han kände oro och stress.

Rekommendationer

Enligt Sjöfartsinspektionens bedömning finns anledning att utfärda följande rekommendationer:

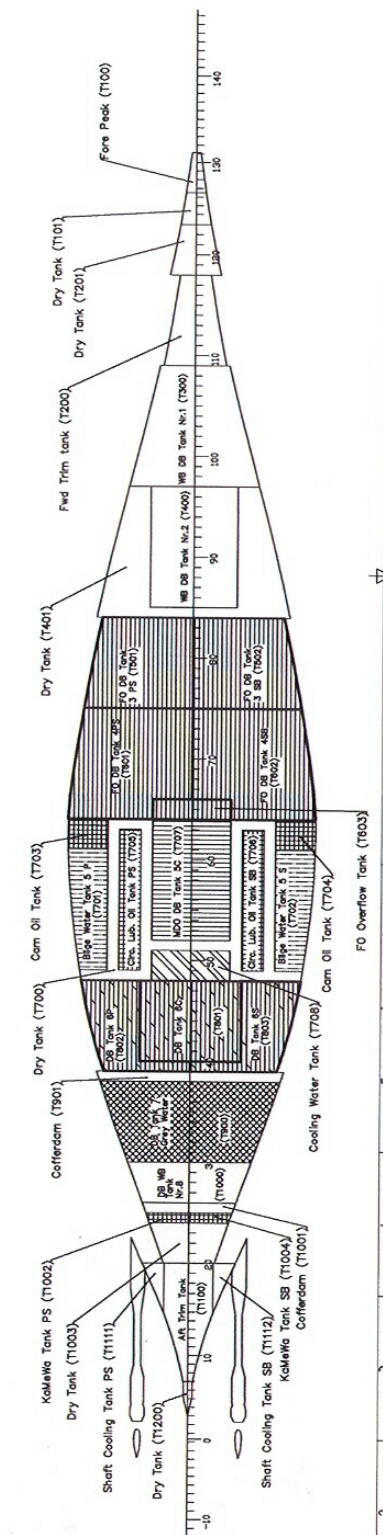
- Det är viktigt att vakthavande befäl inte utför arbetsuppgifter som stör fartygets säkra navigering. Befälhavares stående order ska alltid följas.
- Brister i utkiksrutiner har medverkat till ett flertal av de grundstötningar som har inträffat. Det är av yttersta vikt att utkik alltid hålls i enlighet med gällande regler. Utkiken ska vara väl instruerad och insatt i sina plikter och vara en så kallad ”aktiv utkik”.

- Rederiet bör införa rutiner som säkerställer att det på alarmlistan alltid finns rätt antal personer antecknade. I skeppsdagboken bör i tillägg till antal passagerare antecknas antal besättning och totalt antal personer som finns ombord.
- Vid en tidigare ombyggnad av alarmsystemet glömde man att avlägsna en knapp till ett så kallat variabelt brandlarm. Detta innebar att högtalaranläggningen blockerades eftersom larmet hade högre prioritet. Förhållandet visar på vikten av att Sjöfartsinspektionen, klassningssällskap och rederier, efter ombyggnation av olika system, samverkar och provar systemen fullt ut efter modifieringar. Det är också viktigt att klargöra utformning och placering av knappar och annan utrustning så att förväxling och andra missförstånd kan elimineras.

Skador

Några person- eller miljöskador har så vitt känt inte uppstått.

Fartyget fick omfattande intryckningar i botten. Sprickor och hål uppstod också i ett antal tankar. Vid händelsen vattenfylldes tankarna torr tank T401, vingtankar T411 och T412 styrbord, vattenballasttank T400, brännoljetank 3 styrbord, bränsletank 4 styrbord, bränsletank 4 babord som vattenfylldes via en crossoverlina. De bränsletankar som vattenfylldes var gamla bunkertankar som inte användes och därför var tomma.



Övrigt

Rapporten har skickats till befälhavaren, 2:e styrman och rederiet för synpunkter och kommentarer. Svar har erhållits från befälhavaren och rederiet. Synpunkterna har i tillämpliga delar beaktats.

För att undvika ett återupprepande av händelsen har rederiet vidtagit följande åtgärder:

- Rederiet har gjort en genomgång av befälhavares stående order på samtliga av rederiets fartyg.
- Uppdatering har skett av ISM-manualer där nautisk policy har införts.
- Befattningsbeskrivning har upprättats för utkik.
- Kompetensuppföljning för matroser har uppdaterats.
- Fartygets alarmlista var kopplad till ett omborddatasystem. Av någon anledning registrerades några personer dubbelt i systemet. Programleverantören har korrigerat felet.