

## SAMMANFATTNING

Torrlastfartyget KERTU var på resa från Bålsta mot Finland med lots ombord. Kort efter att lotsen lämnade fartyget i hårt väder med hög sjögång, innanför lotspliktslinjen, grundstötte hon hårt i 9,8 knops fart. Områdets VTS-central uppfattade vad som hade inträffat och tog kontakt med fartyget som inte i detta läge begärde någon assistans. Därefter larmade VTS<sup>1</sup> såväl Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral (JRCC<sup>2</sup>), Transportstyrelsen som Kustbevakningen. VTS (som ingår i Sjöfartsverket) larmade även andra funktioner inom Sjöfartsverket.

Efter några timmar på grundet ringde befälhavaren själv upp Kustbevakningen och JRCC och meddelade att fartyget läckte dieselolja. Kustbevakningen sände ett av sina fartyg till olycksplatsen och konstaterade att det luktade diesel samt att fartyget låg och manövrerade. Ingen inspektör från Transportstyrelsen eller någon lots sändes till platsen. KERTUs befälhavare har uppgett att, utöver de två tillfällena då han hade kontakt med VTS och det tillfälle då han själv kontaktade Kustbevakningen och JRCC, blev fartyget inte kontaktat av några myndigheter under de fyra första timmarna efter grundstötningen.

Efter fyra timmar på grundet, manövrerade fartyget sig själv loss från grundet och satte kurs mot en ankarplats ute till havs söder om Landsort. Efter två timmars gångtid ankrade KERTU och 30 minuter senare meddelade fartyget att vatten trängde in i lastrummet och att nivån var två meter hög och stigande. Därefter ändrade JRCC klassningen från NIL<sup>3</sup> till sjöräddning och besättningen med undantag för befälhavaren och den tekniske chefen, evakuerades till ett närbeläget kustbevakningsfartyg. Det hade då gått sju timmar sedan grundstötningen inträffade och läget för fartyget var kritiskt och risken för kantring var stor. I anslutning till evakueringen förefaller det som att Transportstyrelsen i praktiken påbörjade en MAS-insats<sup>4</sup>. Därefter vidtogs ett stort arbete med att förhindra kantring av fartyget, främst med enheter från Kustbevakningen på plats invid KERTU i samråd med Transportstyrelsens sjöfartsinspektörer på distans. Kustbevakningen arrangerade under pågående operation flera samrådsmöten med den berörda länsstyrelsen och kommunen.

Läget stabiliserades efter några timmar. Fartyget erhöll löfte om kajplats i Oxelösunds hamn och den av rederiet anlidade bärgningsledaren anlände ombord och fartyget bogserades därefter in till kaj i Oxelösund. Haveriet medförde att fartyget erhöll stora skador och efter temporära förstärkningsarbeten vid kaj i Oxelösunds hamn under flera veckors tid, ansågs fartyget vara en totalförlust och bogserades därefter till ett varv för skrotning. Ingen person kom till fysisk skada i samband med olyckan eller under räddningsarbetet.

Haverikommissionen konstaterar att grundstötningen orsakades av brister i kommunikationen om fartygets position och fortsatta rutt i samband med lotsdebarkering, i kombination med missförstånd mellan byggbefälen ombord.

Vidare konstaterar haverikommissionen att det fortsatta händelseförloppet var nära att leda till fartygets förlisning och att åtgärder hade kunnat vidtas för att minska denna risk. Den

---

<sup>1</sup> VTS – (Vessel Traffic Service) – Sjöfartsverkets informationscentraler för sjötrafiken.

<sup>2</sup> JRCC - Joint Rescue Coordination Centre, Sjö- och flygräddningscentralen.

<sup>3</sup> NIL - Används då räddningsledaren bedömer att larmet inte är trovärdigt eller att något inte har, eller kan ha inträffat, som utgör fara för människoliv dvs. inte sjöräddning.

<sup>4</sup> MAS - Maritime Assistance Service. Syftet med en sådan funktion är bl.a. att vara en kontaktpunkt mellan ett fartyg som, utan att befinna sig i sjönöd, är i behov av assistans, och olika berörda myndigheter samt att övervaka och följa den situation som fartyget befinner sig i.

omständigheten att Transportstyrelsen inte agerade i enlighet med sina egna rutinbeskrivningar under de första tio timmarna efter grundstötningen, påverkade händelseförloppet negativt och försvårade övriga aktörers agerande.

När Transportstyrelsens MAS-funktion väl började agera var detta en faktor som tillsammans med Kustbevakningens operativa insats kom att bli avgörande för att rädda fartyget från förlisning.

## **SÄKERHETSREKOMMENDATIONER**

### **Hansa Shipmanagement Ltd rekommenderas att:**

- Aktivt följa upp och utveckla rutiner för en säker ruttplanering och kommunikation på bryggan såväl med som utan lots ombord. Se avsnitt: 2.3. *(RS2016:10 R1)*

### **Sjöfartsverket rekommenderas att:**

- Aktivt följa upp rutiner och utbildning avseende lotsdebarkering och vägledning från lotsbåt i kombination med förutsättningar för målföljning från VTS innanför lotspliktslinjerna, där så är möjligt. Se avsnitten: 2.2, 2.2.1, 2.2.2, 2.4, 2.6.1, 2.6.4. *(RS2016:10 R2)*
- Aktivt följa upp rutiner och utbildning för personal vid JRCC avseende kommunikation med haverist, väderleksförhållanden, klassning av ärende och riskanalyser i samband med allvarliga fartygsolyckor. Se avsnitten: 2.5, 2.6.1, 2.7. *(RS2016:10 R3)*
- Överväga och utvärdera lämpligt antal VHF kanaler vid lotsning och lämplig kommunikation mellan fartyg och lotsbåt i samband med lotsdebarkering och lotsembarkering. Se avsnitten: 2.2.1, 2.6.2. *(RS2016:10 R4)*
- Överväga och utvärdera möjligheter och fördelar med att tydligare synliggöra lotspliktslinjerna i relevanta publikationer. Se avsnitt: 2.6.3. *(RS2016:10 R5)*

### **Kustbevakningen rekommenderas att:**

- Utvärdera och överväga installation av inspelningsfunktioner avseende all kommunikation vid sina ledningscentraler. Se avsnitt: 2.9.1. *(RS2016:10 R6)*

### **Transportstyrelsen rekommenderas att:**

- Med beaktande av denna rapport slutföra sin pågående verksamhetsanalys avseende sjöfartstillsyn i samband med större fartygsolyckor och då särskilt beakta faktorer som kan påverka sjösäkerheten. Se avsnitten: 2.6.1, 2.10, 2.10.1, 2.10.2. (RS2016:10 R7)
- Utvärdera och överväga tydligare interna rutinbeskrivningar och utbildning främst avseende funktioner och organisation i samband med fartygsolyckor. Se avsnitten: 2.6.1, 2.10, 2.10.1, 2.10.2. (RS2016:10 R8)
- Säkerställa att det inom Transportstyrelsen finns beredskap för att dygnet runt kunna använda beredskapsinspektörer och MAS med relevant kompetens vid fartygsolyckor på svenskt vatten. Se avsnitten: 2.6.1, 2.10, 2.10.1, 2.10.2. (RS2016:10 R9)

### **Transportstyrelsen rekommenderas att i samråd med Sjöfartsverket och Kustbevakningen:**

- Arbeta fram tydliga gemensamma rutinbeskrivningar och arbetssätt främst avseende MAS-funktionen vid större fartygsolyckor. Se avsnitten: 2.9.1, 2.10.1, 2.7. (RS2016:10 R10)
- På lämpligt sätt införa regelbundna gemensamma övningar beträffande större fartygsolyckor. Se avsnitt: 2.1. (RS2016:10 R11)

### **Näringsdepartementet rekommenderas att:**

- Utvärdera gällande lagstiftning om fartygs nödhamnsanlöp, särskilt beträffande befogenheter att beordra en hamn att ta emot ett fartyg i nöd och ekonomiska garantier för hamnar. Se avsnitt: 2.11. (RS2016:10 R12)
- Utvärdera gällande lagstiftning som rör MAS, skyddade platser och fartyg i behov av assistans. Se avsnitt: 2.10.1. (RS2016:10 R13)

### **Justitiedepartementet rekommenderas att:**

- Utvärdera gällande lagstiftning om gränsen mellan statligt och kommunalt räddningstjänstansvar vid hamnar och kanaler samband med fartygsolyckor. Se avsnitt: 2.11.1. (RS2016:10 R14)