

# RAPPORT

## **Bogserfartyget TUG NESTOR - LAOV5 - med pråmen BARNEY - SENQ - grundstötning 23 november, 2004**



# RAPPORT

## **Bogserfartyget TUG NESTOR - LAOV5 - med pråmen BARNEY - SENQ - grundstötning 23 november, 2004**

Vår beteckning 080202-04-17547 / 080201-04-17552

Utredningsenheten Sten Anderson, 011-191269

Rapporten finns även på vår hemsida [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se) (Sjöfartsinspektionen-  
Fartygsolycksutredningar-Haverirapporter)

Eftertryck tillåts med angivande av källan

## Innehållsförteckning

Innehållsförteckning .....	3
<b>1 Sammanfattning.....</b>	<b>1</b>
<b>2 Faktaredovisning .....</b>	<b>2</b>
2.1 Bogserbåten .....	2
2.2 Bogsering.....	4
2.3 Besättningen .....	4
2.4 Pråmen .....	5
2.5 Vädersituationen enligt SMHI .....	6
2.6 Stormvarningar .....	7
2.7 Väderbevakning .....	8
2.8 Ankarplatsen .....	8
2.9 Faktainsamling.....	9
<b>3 Händelseförloppet enligt befälhavaren och överstyrman.....</b>	<b>9</b>
3.1 Innan grundstötningen .....	9
3.2 Efter grundstötningen .....	11
3.3 Eftersökningen .....	12
<b>4 Analys .....</b>	<b>12</b>
4.1 Väderutvecklingen .....	12
4.2 Avlysningen.....	13
4.3 Ankarplatsen .....	14
4.4 Omständigheter runt grundstötningen.....	14
<b>5 Orsaker och faktorer .....</b>	<b>15</b>
<b>6 Observationer.....</b>	<b>16</b>
<b>7 Rekommendation.....</b>	<b>16</b>
<b>8 Skador .....</b>	<b>16</b>
8.1 Personskador.....	16
8.2 Miljöskador.....	17
8.3 Materiella skador .....	17
<b>9 Övrigt.....</b>	<b>17</b>
<b>10 Utredningsresultat .....</b>	<b>18</b>

Bilagor:

1. Kartbild
  2. Lastad pråm
  3. Sjökortsutdrag
-

---

## 1 Sammanfattning

Bogserfartyget Tug Nestor med den med rundtimmer fullastade pråmen Barney på släp hade sökt skydd för sydlig vind och sjö drygt 1,5 M (1 nautisk mil = 1852 meter) från Katthammarsvik på östra Gotland (se sjökortsutdrag) där man ankrade Tug Nestor med pråmen kopplad.

Väderleksrapporten förutsåg vindkantring från syd över väst till nordlig hård kuling till storm vilket gjorde att den valda ankarplatsen inte längre förväntades ge tillräckligt skydd.

På grund av att den sydliga vinden fortfarande var frisk och sjön grov togs beslut att avvakta några timmar med att lätta ankar för att sjön skulle hinna lägga sig något.

Tidigt på morgonen den 23/11 började man att lätta ankar vilket tog ansenlig tid eftersom mycket kätting var ute på båda ankarna.

Då ankarna nästan var uppe kantrade vinden plötsligt till nordost och ökade på några minuter till full storm och kraftigt snöfall med hastigt växande sjö.

Tug Nestor orkade inte på grund av vind, sjö och drag från pråmen att ta sig ut från ankarplatsen. Trots full maskinkraft drev ekipaget akteröver och grundstötte den 23/11 2004 klockan 0625 på position N 57° 26',9 E 18° 49',8.

Pråmen blev liggande på rät köl med lasten intakt medan bogserbåten mycket snart fick 70° styrbords slagsida och vattenfylldes. Den blev liggande på grundet med cirka 1/3 av skrovet ovanför vattenytan.

Hela besättningen utom en matros räddades av en helikopter. Den saknade matrosen har inte återfunnits trots genomsökning av både fartyget och omgivningen.

## 2 Faktaredovisning

### 2.1 Bogserbåten

Namn:	TUG NESTOR
IMO nr:	7222944
Reg.bet.:	LAOV5
Register:	NIS (Norskt Internationellt Skeppsregister)
Hemort:	Måløy
Brutto:	227
Löa:	29,11 meter
Bredd:	8,52 meter
Djupgående:	4,5 meter
Klass:	Sjöfartsdirektoratet
Byggnadsår:	1972
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	1435 kW
Dragkraft:	27 ton
Besättning:	6 man

Tug Nestor byggdes på Peters Scheepswerf i Kampen i Holland år 1972 för rederi AB Nestor i Kalix. År 1980 inköptes fartyget till det aktuella rederiets ägare och har sedan dess tillhört detta under olika bolagsnamn. Fram till år 2000 var fartyget registrerat i Sverige men flaggades då ut och fick NIS flagg.

Tug Nestor var byggd som en konventionell bogserbåt där nästan halva längden på huvuddäck var ett öppet arbetsdäck. För därom fanns däckshuset med bryggan, befälets hytter och gemensamma besättningsutrymmen. För om bygget fanns ett cirka 6 meter långt fördäck med bland annat ankarspelet. Bogserbåtens fribord var en knapp meter.

Under huvuddäcket fanns sex hytter för manskapet; tre i varje sida med en långskeppsgång i mitten. En lejdare i akterkant av gången ledde från manskapsutrymmet till huvuddäck och vidare upp i bygget men också ut på öppet däck. Dörren till det öppna däck var en vädertät ståldörr.

I styrbords förliga manskapshytt fanns en nödutgång som via en lodrät stege ledde till en lucka som var placerad omedelbart för om bygget på väderdäck. Luckan kunde öppnas och stängas både underifrån och ovanifrån.

Akter om besättningshytterna fanns maskinrummet som var E0 klassat vilket innebär att det inte behöver vara ständigt bemannat till sjöss.

Framdrivningsmotorn var en Bronz 12GV-H som drev en propeller med fasta blad och med backslag och dysa. Dysan gjorde att Tug Nestor var omvittnat lättmanövrerad. Propellern var 2,8 meter i diameter och gav en dragkraft på 27 ton.

Strax akter om bygget fanns två skorstenar med salning emellan och på salningen en mast med skeppsljus och radarantenn. På babords skorstens akterkant fanns luftintaget för motorn.

Dubbelbotten under hytterna var indelad i tankar där 1:an styrbord och babord innehöll färskvatten och var ungefär halvfulla. 2:an styrbord, center och babord var bränsletankar. Styrbordstanken var tom medan det i babordstanken fanns 4 cbm (kubikmeter) och i centertanken 15 cbm. För om dessa tankar fanns förpiken som var tom.

4:an styrbords- och babordstankar fanns i maskinrumsområdet och innehöll 8 cbm gasolja vardera. I förkant av maskinrummet fanns en liten 3:a-tank för smörjolja. Akterut låg 5:an styrbord och babord samt akterpiken som alla var tomma.

Den vid olyckan mest intressanta bryggutrustningen bestod av två radaranläggningar (en 3 cm och en 10 cm) GPS (Global Positioning System), automatstyrning, Navtex (väderskrivare), elektroniskt sjökort av märket Transas samt en laptop med aktuella sjökort inlagda. Papperssjökorten ombord var engelska.

Däcket ovanför huvuddäck var utdraget cirka 3,5 meter akteröver. Där var skeppsbåten, som också fungerade som beredskapsbåt, placerad tvärskepps. På nästa däck, bryggdäck, fanns fartygets båda livräddningsflottar; en i vardera sidan.

## 2.2 Bogsering

Bogserspelet var placerat på arbetsdäcket cirka 4 meter från akterrelingen. På kabeltrumman fanns 500 meter vajer med en diameter av 36 mm och en brottstyrka på 140 ton. Vajern hade skurits i ny 3 veckor innan haveriet.

På bryggans akterkant fanns manöverpanelen för manövrering av bogserspelet. En hydraulpump påverkade en vantskruv som påverkade spelets broms. Denna kunde sättas olika hårt med hänsyn taget till sjögången. Vid för stumt satt broms är det större risk att vajern slits av då ekipaget arbetar i sjön.

Vid bogsering leddes vajern från bogserspelet via en brytskiva till en hanfot på den pråm som skulle bogseras.

Brytskivan satt vid ungefär L/2 och gjorde att man relativt enkelt kunde göra 90° kursändringar åt båda hållen från dragriktningen räknat.

Barney var utrustad med en kättinghanfot med en klassad schackel där bogservajern anbringades.

Om man på Tug Nestor av någon anledning ville frigöra sig från ett släp måste man lätta på bromsen och låta alla de femhundra metrarna vajer löpa ut. Det fanns ingen anordning för att automatiskt skära av vajern. Man kunde inte heller läsa av hur mycket vajer som var utstucken. Det fick ett vant öga beräkna.

Tug Nestor hade av försäkringsbolaget belagts med väderrestriktioner vilket innebar att man inte fick lämna hamn om det blåste mer än 12 m/sek. I stilla väder skedde bogseringen med 5-6,5 knops fart med fullastat släp.

## 2.3 Besättningen

Tug Nestors besättning var sex man stark och bestod av befälhavare, överstyrman, maskinist, två däcksmanskap och kock. Alla var polska medborgare. Både till numerär och behörigheter var fartyget behörigen bemannat.

Befälhavaren som var 44 år gammal hade de senaste fyra åren varit anställd som överstyrman i rederiets bogserbåtar. Den 22 oktober 2004 fick han sitt första befälhavarjobb då han fick avlösa den ordinarie befälhavaren som skulle

vidareutbildas. Den nye befälhavaren körde dubbelt med den ordinarie befälhavaren i 2 veckor.

Den saknade matrosen var född år 1980. Han beskrevs vid sjöförklaringen som en ”ung, lång och stark man”.

Normalt gick man vakt sex timmar på och sex timmar av men på grund av de påfrestningar som det dåliga vädret utsatte besättningen för så kortade man ner vakterna till två timmar på och två av.

Besättningen hade var sin överlevnadsdräkt som var placerad i respektive hytt. På bryggan fanns dessutom två dräkter.

#### 2.4 Pråmen

Namn:	BARNEY
Reg.bet.:	SENG
Hemort:	Piteå
Brutto:	2198
Dödvikt:	5400 ton
Löa:	76,25 meter
Bredd:	23,18 meter
Djupgående:	4,08 meter
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1969
Ombyggnadsår:	1997 och 2003
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	Utan framdrivningsmaskin
Besättning:	Ej bemannad

Barney byggdes i Kanada år 1969. Pråmen inköptes från Norge år 1996 och sattes då under svensk flagg vilket hon har haft sedan dess.

Pråmen var en ”flat top barge” vilket innebär att lasten lastades på ett slätt däck utan väderskydd. En 2,8 meter hög sarg, för att skydda och hålla lasten på plats, var anbringad på båda sidor längs hela lastdäcket. Mellan sargen och utsidorna fanns ett 75 cm brett fritt däck för man skulle kunna förflytta sig från för till akter utan att behöva klättra på lasten.

Förut var en 2,5 meter hög back påbyggd. Längst fram om styrbord på lastdäcket fanns en 8 meter lång och 4,5 meter bred påkörningsramp som kunde läggas på en kaj för att lasta och lossa med truck.

Akter om lastdäcket fanns ett cirka 2,5 meter långt akterdäck över hela pråmens bredd med ett ankarspel i styrbords hörn. Vidare fanns en generator om 42 kW, en tank på 3000 liter för dieselolja, en förtöjningsvinsch och ett litet förråd.

Lasten som var ombord vid olyckstillfället var rundtimmer i cirka fyrameterslängder som stuvades tvärskepps i fyra tirar. Lastens höjd över däck var maximalt mellan sex och sju meter och kvantiteten var 5 901,5 cbm. Någon surring av last förekom aldrig.

Hela pråmens innanmäte var indelat i ballasttankar i fem rader tvärskepps med styrbords-, center- och babordstankar. 1:orna rymde cirka 360 cbm, 2:orna, 3:orna och 4:orna cirka 700 cbm och 5:orna cirka 250 cbm per tank. Pråmens fribord på full last var cirka en meter.

## **2.5 Vädersituationen enligt SMHI**

Vädersituationen för östra Gotlands farvatten under den aktuella tidsperioden inhämtades av utredningsenheten från SMHI (Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut).

Under perioden 22/11 till eftermiddagen den 23/11 rörde sig ett intensivt lågtryck, 983 hPa (hektopascal), från Skagerrak till Kaliningrad och passerade över Gotland på natten mot den 23/11.

Framför lågtrycket blåste det kuling från runt sydost över norra Gotlands farvatten och emellanåt väst 10-15 m/sek i södra Gotlands farvatten.

Bakom lågtrycket skedde en mycket hastig vindökning till hård kuling från nordost till nord och kortvarigt storm 24 m/sek vid 09-tiden på förmiddagen. Under eftermiddagen långsamt avtagande.

Den hårda kulingen genererade mycket grov sjö vid östra Gotland som kulminerade den 23/11 vid middagstid. Sjön var då 4-5 max 7 meter och minskade sedan sakta.

Klockan 0100 rapporterade fyren Östergarnsholm, som ligger 4 M ostsydost från Tug Nestors ankarplats, ostsydost 17 m/sek, klockan 0400 sydväst 2 m/sek och klockan 0700 nordost 18 m/sek. De uppgivna vindstyrkorna är ett medelvärde under 10 minuter.

De väderprognoser som sändes ut, också på Navtex, överensstämde väl med senare observationer.

## 2.6 Stormvarningar

Följande storm och kulingvarningar sändes ut från SMHI mellan 20/11 och 23/11 för mellersta Östersjöns farvatten.

- **Lördag** 20/11 0445 och 1120 NW kommande natt runt 15 m/sek.
- 20/11 1500 NW från natten 15 m/sek.
- 20/11 1830 från inatt NW 15 m/sek mellan Gotland och baltiska kusten temporärt 18 m/sek.
- **Söndag** 21/11 0500 NW 15 m/sek, mellan Gotland och baltiska kusten temporärt 18 m/sek, sena eftermiddagen avtagande.
- 21/11 1200 NW 15m/sek, måndag middag S 15 m/sek.
- 21/11 1500 måndag middag S 15 m/sek.
- 21/11 1900 sent måndag S 14-18 m/sek.
- **Måndag** 22/11 0515 i eftermiddag SW 14-18 m/sek, efterföljande natt S 15-20 m/sek ost om Gotland.
- 22/11 0700 i eftermiddag SW 14-18 m/sek, efterföljande natt S 15-20 m/sek öster om Gotland.
- 22/11 1100 SW 14-18 m/sek i morgon N 18-22 m/sek.

- 22/11 1400 S 15-20 m/sek under tisdagen ökande till 20 till storm 25 m/sek mest vind mot eftermiddagen i de västra farvattnen.
- 22/11 1845 och 2115 runt S 15-20 m/sek under tisdagen N och ökande till 20 till storm 25 m/sek på eftermiddagen mest vind i de västra farvattnen.
- **Tisdag** 23/11 0010 och 0320 först runt W lokalt 15 m/sek från tisdag morgon vindvridning till N 20 till storm 25 m/sek kommande natt sakta avtagande.
- 23/11 0500 och 0645 med början på mellersta Östersjön N 20 till storm 25 m/sek från i eftermiddag i hela området, kommande natt sakta avtagande.
- 23/11 0945 N 20 till storm 25 m/sek från eftermiddagen i hela området, kommande natt sakta avtagande.
- 23/11 1215 och 1435 N 20 till storm 25 m/sek kommande natt sakta avtagande.
- 23/11 1900 och 2100 N 16-22 m/sek sakta avtagande.
- **Onsdag** 24/11 0445 N 15 m/sek avtagande.

## 2.7 Väderbevakning

Befälhavaren och överstyrman var alltid noga med att följa väderleksrapporterna för att vara uppdaterade om väderutvecklingen. Navtexen sänder en väderrapport var 12:te timme med prognos för 24 timmar. Varningar kommer ännu oftare som kapitlet ovan visar. Väderrapporter och stormvarningar avlyssnades på VHF och radio.

Även rederiet tog ofta väderprognoser och konfererade med befälhavaren om bästa sättet att agera och bästa vägen att följa.

## 2.8 Ankarplatsen

Tug Nestor ankrade på cirka 12 meters djup utanför Katthammarsvik med närmaste land på 1,1 M avstånd och cirka 0,5 M till närmaste 6- meterskurva.

Ankarplatsen, som var en av de skyddade platser som Tug Nestor vid behov brukade använda, gav lä för alla vindar utan för de från strax väster om nord till cirka sydsydost.

Innan resans början hade man ombord gjort upp en resplan med nödhamnar och skyddade ankarplatser inprickade.

## 2.9 Faktainsamling

- Den 26 november hölls sjöförklaring inför Stockholms tingsrätt där befälhavaren och överstyrman hördes.
- Uppgifter från fartygen och redaren har ställts till utredningens förfogande.
- SMHI har försett utredningen med väderuppgifter.
- Loggen från MRCC där tiderna skiljer sig en dryg halvtimme från vad besättningen hävdar. MRCC ligger tidigare.

## 3 Händelseförloppet enligt befälhavaren och överstyrman

### 3.1 Innan grundstötningen

Bogserbåten Tug Nestor med pråmen Barney på släp avgick från St. Petersburg i Ryssland den 15 november 2004 med destination till Wismar i Tyskland.

På grund av vädersituationen gick man in till Muuga i Estland den 17 november för att söka skydd. Klockan 1500 den 19/11 lämnade man Muuga igen eftersom prognosen för de 3 kommande dygnet var acceptabel.

Det förväntades senare NW-lig vind 15-20 m/sek varför kursen lades mot norra Gotland för att få lä. Tug Nestor och Barney var i höjd med norra Fårö den 20/11 varefter bogseringen sedan skedde längs och nära Gotlands östra kust.

Vidare prognoser uppgav att vinden skall vrida till syd och öka till mellan 14 och 18 m/sek. Befälhavaren tog då beslut att söka skydd i bukten norr om Faludden på södra Gotland. Ekipaget ankom till ankarplatsen sena eftermiddagen den 21/11 då vinden fortfarande var NW-lig.

Befälhavaren och redaren var i kontakt med varandra och på grund av prognosen med sydlig vind råddes befälhavaren att skifta nordvärt till Katthammarsvik. Man lättade ankar klockan 0130 den 22/11 och ankom till den nya ankarplatsen klockan 0900 samma dag.

Den förväntade sydliga vinden tilltog och vred till sydost och sent på kvällen den 22/11 började ekipaget att dragga mot nordväst. Detta gjorde att man blev tvungna att ankra om och ankarna lades av på samma position som tidigare.

På babords ankare släpptes 6,5 och på styrbords ankare 5 schacklar ut (1 schackel = 15 famn = 27,43 meter). Bogservajern hade inför ankringen kortats in till 40 – 60 meter. För att kunna behålla positionen i den friska sydliga vinden kördes maskinen med halv fram.

Prognosen förutsåg att den sydliga vinden skulle vrida till väst och avta för att sedan vrida ytterligare, nu till nord, och öka till storm 25 m/sek. Det stod då klart att man var tvungna att lämna ankarplatsen eftersom den var oskyddad för de vindar som väderprognoserna varnade för.

Befälet ombord var medvetna om att den sydliga och sydostliga sjön stod kvar ute i rum sjö så beslut togs att avvakta några timmar så att sjön skulle hinna lägga sig något. Helt enligt väderreporten gick vinden till väst och avtog vid 3-tiden på morgonen den 23/11.

Klockan 0500 purrades befälhavaren av överstyrman som hade vakt och klockan 0515 började man att lätta ankar med de två matroserna vid ankarspelet. Den ene körde spelet och den andre stuvade kätting under däck. Vinden var då svag västlig.

10 minuter senare skiftade vinden till nordost och ökade kraftigt med åtföljande tätt snöfall. För att kunna få upp ankarna kördes maskinen med full kraft fram med överstyrman till rors som försökte hålla bogserbåten mot vinden och den hastigt växande sjön. Han övervakade samtidigt det elektroniska sjökortet och GPSen. Efter bara en kort stund hade sjön vuxit till 2-3 meters höjd.

Befälhavaren skötte vaderspelet, körde motorn och höll koll på pråmen. För att göra det möjligt att över huvud taget få upp ankarna och också komma ut från land blev han, förutom att köra fullt, också tvungen att slacka på bogservajern för att lätta lite på draget från pråmen som utgjorde ett stort vindfång. Tidvis låg också pråmen med sidan mot vinden vilket naturligtvis gjorde vindfånget ännu större. Att slacka var också nödvändigt för att inte vajern skulle brista i den tilltagande sjön.

Klockan 0620 var ankarna uppe. Överstyrman såg under senare delen av ankarhanteringen att Tug Nestor enligt GPS:en gjorde 1,5 till 2 knops fart akteröver.

Strax efter det att ankarna var uppe, någon gång mellan 0620 och 0625, kändes två kraftiga smällar i fartyget då den första grundkänningen var ett faktum. Befälhavaren bedömde då att cirka 150 meter bogservajer var utmatad.

### 3.2 Efter grundstötningen

I samband med de två smällarna vreds bogserbåten styrbord över så att vind och sjö kom in från babords låring och i samma moment lade sig Tug Nestor med 70° styrbords slagsida. Hon blev liggande på grundet på styrbordssidan med en tredjedel av skrovet ovanför vattenytan.

De som var på bryggan ramlade ner i styrbords sida. Befälhavaren kämpade sig upp så att han kunde nå maskinmanövern och stoppa propellern.

De två matroserna skyndade sig att komma in i inredningen och stängde ståldörren till däck efter sig. Kocken, som hade skadat sig i benet, kom från sin hytt och maskinisten, som hade varit i maskinrummet, kom ungefär samtidigt till utrymmet innanför ytterdörren.

Tre av dem arbetade sig upp mot bryggan. Den yngste av matroserna beslöt, trots varning från de andra och den stora slagsidan, att gå ner för lejdaren till sin hytt, som låg på styrbordssidan längst föröver, för att hämta den överlevnadsdräkt som förvarades i en draglåda. De tre andra hade vatten forsande efter sig då de klättrade uppåt mot bryggan.

Klockan 0630, ungefär samtidigt som maskinisten, kocken och matrosen nådde bryggan, sändes ett nödanrop till MRCC som svarade omgående. Befälhavaren informerade MRCC om det prekära läget och gav en GPS- position. Man sköt också upp nödraketer.

Ombord på Tug Nestor fick besättningen besked om att ett KBV fartyg var på väg och att en helikopter stod klar. Efter 25-30 minuter informerades man om att helikoptern skulle vara på plats cirka 10 minuter senare vilket också skedde.

Hela besättningen utom den yngste matrosen var samlad på bryggan. Det fanns ingen möjlighet att komma ner i båten för att söka efter honom på grund av det inforsande och snabbt stigande vattnet.

Klockan 0730 hade helikoptern lyft av de fem männen från bryggan på bogserbåten och satte sedan ner dem på stranden. Besättningen försåg helikopterbesättningen med en skiss av bogserbåtens inre för att underlätta sökandet efter den saknade matrosen som man misstänkte fanns i toalettutrymmet.

Helikoptern återvände och firade ner en ytbärgare som med ledning av besättningens skiss slog sönder ventilerna till toaletten och mässen på huvuddäcket. Den saknade hittades emellertid inte.

De fem räddade besättningsmedlemmarna, som bland annat var nedkylda, fördes till Visby lasarett för undersökning och vård.

### **3.3 Eftersökningen**

Under dagen för olyckan gjordes stora ansträngningar att hitta den saknade matrosen. Personer var vidtalade att hålla optisk uppsikt över området samt patrullera stranden. Dykledare som flugit över platsen med helikopter kunde strax innan klocka 1600 konstatera att dykning på vraket var omöjligt på grund av överbrytande sjö.

Samtliga i staben på MRCC bedömde klockan 1630 att möjligheten för överlevnad, med tanke på vrakets läge, temperatur i vatten och luft samt alla efterforskningar både på land och till sjöss, var obefintlig.

I samband med eftersök av den saknade matrosen var området runt Tug Nestor, efter önskemål från KBV, avlyst enligt beslut av polismyndigheten på Gotland.

Dagen efter, den 24/11, var vädret bra men ingen dykning förekom på Tug Nestor. Inte heller förekom någon dykverksamhet på det bulkfartyg som drev på grund samma morgon cirka 12 M norr om Tug Nestor och som låg och läckte tjockolja. KBV's dykare fanns "stand by" i området runt bulkfartyget. Deras räddningsledare prioriterade miljön eftersom MRCC dagen innan hade förklarat ärendet vilande.

Den 25/11 vid lunchtid var den förste dykaren från KBV nere och på kvällen togs ett håll upp i vrakets babordssida för att lättare komma in i skrovet.

Söndagen den 28/11 var vraket genomsökt utan att man hittade den saknade matrosen och dagen efter klockan 1130 upphörde avspärrningen då redaren fick tillträde till vraket.

Enligt uppgift hade redaren redan på onsdag, dagen efter haveriet då vädret var gynnsamt, vidtalat dykare från Gotland för att gå in i vraket men var förhindrad på grund av beslutet om avlysning.

## **4 Analys**

### **4.1 Väderutvecklingen**

Ett djupt lågtryck passerade över Gotland natten mot den 23/11 vilket gjorde att vindriktningarna och tiderna för vindskiftningarna blev mycket vanskliga att bedöma.

Om en lågtrycksbana ligger norr om Gotland blåser vindarna först företrädesvis från syd och sydost för att sedan vrida medurs mot väst och nordväst medan vindvridningen sker moturs med en sydligare lågtrycksbana. Små förändringar av lågtrycksbanan skulle i det aktuella fallet ha medfört stora förändringar i vindriktningen.

SMHI:s rapport visade att lågtrycksbanan passerade i stort sett rakt över eller möjligen något norr om området där Tug Nestor befann sig. Det intensiva lågtrycket förklarar den mycket snabba och kraftiga vindökningen. Stormvarningarna antyder inte att vinden skulle bli ostligare än nord medan väderöversikten förvarnade om hård kuling till storm mellan nordost och nord bakom lågtrycket.

Den förväntade sydliga och sydostliga vinden med grov sjö gjorde att befälhavaren på Tug Nestor sökte lä utanför Katthammarvik. Den grova sjön var fortfarande rådande då vinden vred mot väst och avtog. Befälhavaren beslöt att ligga kvar några timmar för att den sydliga sjön skulle hinna att lägga sig något trots att prognosen förutspådde hård nordlig kuling till storm.

Det är inte otänkbart att befälhavarens beslut färgades av att vinden då var sydlig och skulle vrida till nord och att vindökningen förväntades komma under tisdagen den 23/11. Han kan ha gjort en bedömning att vindkantring och vindökning skulle komma fram på dagen.

Med den rådande lågtrycksbanan mot sydost var risken uppenbar att vinden skulle vrida ytterligare och komma från en riktning som var ostligare än nord.

Vinden var ganska svag från sydväst och väst under efternatten och fram på morgonen den 23/11 då man började lätta ankar. Lågtryckspassagen med vindkantringen till nordost och i synnerhet den oerhört snabba vindökningen med den snabbt växande sjön synes ha kommit som en total överraskning för befälet ombord. Befälhavaren levde i den tron att vinden skulle bli som mest nordlig och inte nordostlig.

## 4.2 Avlysningen

Klockan 1630, cirka 10 timmar efter olycksförloppet, bedömde MRCC att möjligheten till överlevnad var obefintlig. Polisen hade avlyst området runt vraket på grund av att eftersökning pågick.

Det sista besättningen såg av den saknade matrosen var att han gick ner i båten för att hämta sin överlevnadsdräkt. I samband med detta lade sig Tug Nestor med 70°

slagsida åt styrbord och vattnet började omedelbart strömma in i båten. Matrosens hytt var den förliga om styrbord och borde rimligen snabbt ha vattenfyllets.

Eftersom vattendjupet där fartyget låg var ringa befann sig cirka 1/3 av skrovet över vattenytan. Det visar att stora delar av babordshytterna låg ovanför vattnet med den möjlighet till luftfickor som detta innebär. I hytterna fanns både kojkläder och privata kläder som, även om dom var våta, kunde utgöra skydd för kyla för en instängd person.

Redaren hade vidtalat 3 dykare från Gotska dykerikompaniet AB på Gotland för att så fort som vädret tillät söka igenom vraket eftersom han bedömde att det fanns möjlighet att den saknade matrosen kunde ha tagit sig till en luftficka i någon av babordshytterna eller toaletten.

På grund av avlysningen så fick varken redaren eller dykarna tillträde till Tug Nestor vilket fick till följd att ingen dykaktivitet över huvud taget förekom dagen efter haveriet trots att vädret då, enligt uppgift från redaren och hans dykare, var gynnsamt. Den första insatsen skedde av KBV vid lunchtid drygt två dygn efter olyckan.

Det torde inte vara helt uteslutet att en ung och stark person med god fysik skulle ha kunnat överleva ett dygn och kanske mer under rådande omständigheter.

### **4.3 Ankarplatsen**

Tug Nestor ankrades först upp norr om Faludden för skydd för den sydliga kulingen som väderprognosen varnade för. Eftersom denna ankarplats gav dåligt eller inget skydd för vindar ostligare än syd togs beslut om att flytta till Katthammarsviken cirka 35 M längre norrut.

Det visade sig emellertid att ankarplatsen som var vidöppen för nordostlig vind och sjö blev en fälla som bogserbåten inte lyckades ta sig ur. Avståndet till grunt vatten var mycket kort. Med farten 1,5-2 knops fart akteröver, som ekipaget enligt GPS:en gjorde, blev tiden till grundstötning cirka 30 minuter.

### **4.4 Omständigheter runt grundstötningen**

Då den nordostliga vinden kom och nästan momentant ökade i styrka med växande sjö stod överstyrman till rors och försökte hålla fartyget mot vind och sjö samtidigt som maskinen gick för full kraft.

Han var mycket koncentrerad på styrningen men kastade då och då ett öga på det elektroniska sjökortet och på GPS:en även om det i slutet av lättningen skedde allt mer sällan då all koncentration gick åt för att något så när hålla kursen.

Då de två smällarna kom vid de första bottenkontaktarna kastades Tug Nestor babord över och blev liggande tvärs vind och sjö. Styrbordsslagsidan blev nästan momentant 70° och vattnet steg mycket snabbt.

Anledningen till den stora och snabba slagsidan har diskuterats och var sannolikt en kombination av läget på grundet, draget från pråmen och påverkan av vind och sjö.

Trots att den enda dörr, vädertät stäldörr, från öppet däck till inredningen liksom befintliga luckor var stängda steg vattnet mycket snabbt. Friskluftsintaget till maskin satt på akterkant av babords skorsten. Det kom att överspolas av sjön som kom in från babords låring. Detta var troligen den största orsaken till vattenfyllningen.

Om befälhavaren hade tagit beslutet att frigöra bogserbåten från pråmen så skulle man med stor säkerhet ha lyckats med att nå rum sjö. Då frågan diskuterades med befälhavaren vid sjöförklaringen framkom det att han hade tänkt tanken men att önskan att rädda både bogserbåt och pråm tog överhanden.

## 5 Orsaker och faktorer

- Orsak till grundstötningarna och förlisningen var den mycket hastiga vindökningen och snabbt växande sjön som omöjliggjorde det fattade beslutet att komma ut i rum sjö.
- Den tragiska förlusten av matrosen berodde på att han, trots varning från kollegerna, gick ner för att hämta överlevnadsdräkten i stället för att gå direkt till bryggan.
- En faktor som kan ha bidragit till beslutet på natten mot den 23/11 att avvakta några timmar med att lätta ankar kan ha varit en bedömning att vindkantringen skulle komma senare.
- Ett mycket vanligt tänkande bland sjöfolk är att till nästan varje pris klara fartyg och last från skador. Detta kan ha varit en särskilt viktig faktor för befälhavaren med tanke på att det var hans första tjänst som befälhavare.

- En faktor som bidragit till matrosens beslut att hämta sin överlevnadsdräkt kan ha varit att han under en dryg timme varit på däck och lättat ankar under vedervärdiga väderförhållanden och blivit kall och frusen.

## 6 Observationer

- MRCCs bedömning, klockan 1630 på olycksdagen, att möjligheten för överlevnad var obefintlig kan ha varit förhastad.
- Polisens avlysning av olycksplatsen som inte hävdades förrän efter mer än 6 dygn och som hindrade dykare engagerade av redaren att redan dagen efter olyckan söka efter den saknade mannen var olycklig.
- Det hade inte varit ett felaktigt beslut, om det hade tagits, att släppa pråmen och försöka sätta Tug Nestor i säkerhet.

## 7 Rekommendation

Hänsyn måste tas till alla kända faktorer innan beslut fattas om huruvida det finns möjlighet till överlevnad eller inte.

En avlysnings utsträckning i tid får inte vara godtycklig. Det borde vara möjligt för en fartygsintressent att få tillträde då ingen aktivitet sker av någon myndighet.

## 8 Skador

### 8.1 Personskador

En matros på Tug Nestor saknas och befaras omkommen.

Kocken fick skador på ett ben.

Samtliga 5 räddade var nedkylda och fördes till Visby lasarett.

## 8.2 Miljöskador

Små mängder av gasolja kom, i samband med haveriet, ut i vattnet men förorsakade så vitt känt inga skador. Oljan kom sannolikt ut genom svanhalsar då bogserbåten fick slagsida.

Innan Tug Nestor bärgades länsade KBV ur den olja som var åtkomlig. 4 cbm gasolja länsades ur 2:an babords dubbelbottentank, 8 cbm gasolja ur 4:an babord dubbelbottentank och smörjolja ur 3:ans tank.

Resterande olja länsades ur av rederiet i samband med bärgningen.

## 8.3 Materiella skador

Tug Nestor förliste och förklarades av försäkringsbolaget för totalförlust. Hon bärgades senare av redaren.

Barneys last bärgades av rederiets personal till en annan pråm. Bärgningen var avslutad den 5/12 klockan 1215. Den 9/12, efter provisorisk tätning, var pråmen flott och togs till Valleviken väster om Furillen för inspektion.

På grund av stora botten-skador förklarades Barney för konstruktiv förlust av försäkringsbolaget. Redaren bogserade pråmen till Riga för reparation. 240 ton stål i botten måste bytas.

## 9 Övrigt

Det har i avsnitt 4.2 sagts att det inte helt och hållet, med de förhållanden som var kända den 23 och 24 november, kunde uteslutas att matrosen kunde vara vid liv ombord i vraket. Det var troligen riktigt att vilandeförklara eftersökningen den 23/11 klockan 1630 utanför vraket men det framstår som oförståeligt varför man inte sökte igenom vraket den 24/11.

Kustbevakningen, trots att man hade dykare vid haveristen längre norrut på Gotlands ostkust där man inte dök, avstod från att dyka på grund av förhållandena vid vraket. Av redaren engagerade dykare, som var villiga och beredda att söka i vraket, hindrades från detta på grund av avlysningen.

Vi vet i skrivande stund att dykning den 24/11 sannolikt inte hade gett något resultat men den vetskapen hade man inte då.

Avlysningen, och därmed hindret för en genomsökning av fartyget, förefaller från sjöräddningssynpunkt inte ha varit rätt.

## 10 Utredningsresultat

- Tug Nestor sökte skydd för vindar från sydost över syd till nordväst.
- SMHI varnade för nordlig storm.
- Väderprognoser gjorde att det stod klart att det blev nödvändigt att lämna ankarplatsen.
- Man tog beslut att ligga kvar några timmar så att den grova sydliga och sydostliga sjön skulle hinna lägga sig något.
- Det intensiva lågtrycket passerade i stort sett över Tug Nestors position.
- Vindkantringen skedde tidigare än befälhavaren hade räknat med.
- Vind och sjö ökade mycket snabbt.
- Överhandsvädret blev övermäktigt för bogserbåten som av vind, sjö och draget från pråmen drevs akteröver trots full kraft fram i maskin.
- Möjligheten att göra sig fri från pråmen övervägdes men sattes aldrig i verket.

RAPPORT

Bogserfartyget TUG NESTOR - LAOV5 - med pråmen BARNEY - SENQ - grundstötning 23 november, 2004

Bilaga 1



RAPPORT

Bogserfartyget TUG NESTOR - LAOV5 - med pråmen BARNEY - SENQ - grundstötning 23 november, 2004

---

Bilaga 2



RAPPORT

Bogserfartyget TUG NESTOR - LAOV5 - med pråmen BARNEY - SENQ - grundstötning 23 november, 2004

