

## Capellas haveri

**Tidigare skepparen på Holmöleden den erfarne Thorbjörn Lindberg har analyserat Capellas haveri genom intervjuer med de inblandade och ger här sin beskrivning. Han startade KOM-gruppen 2007 och var sammankallande fram till och med 2018**

*Befälhavaren beslutar köra turen med avgång 0900 från Norrfjärden och vidare med avgång 1000 från Byviken, baserat på vindstyrkor mellan NO 13-18 m/s och beräknad moderat sjö. Vid ankomst till Byviken berättar medföljande passagerare att det gungade en del men inte speciellt mycket. Färjan hade vissa problem att ligga i Byvikens färjeläge eftersom vågorna tryckte rakt i sidan på färjan, rampen låg och slog mot läget. Fyra passagerare embarkerar färjan som avgår kl 1000 mot Norrfjärden. Färjan har inga större problem med vind och sjö (hon har tidigare kört på leden under sämre förhållanden).*

*Efter en dryg halvtimme börjar passagerarna känna oljelukt, brandlarmet larmar, det trycks av. Därefter kommer rök/ånga, brandlarmet går igång, det smäller till och motorn stannar. Färjans maskinist och en av passagerarna tar sig ner i maskinrummet och konstaterar att det är ånga och inte rök i luften, ångan luktar glykol. Maskinisten halkar på en isfläck och skadar sig i ryggen. Man vågar inte starta maskinen eftersom man inte vet vad som hänt. Befälhavaren beslutar kalla på hjälp. Maskinisten får order att ankra, men hade inte kännedom om ankarspelet, han var inlånad från en led i Stockholm och bara jobbat på Capella ett par dagar. Han fick hjälp av passageraren att fälla ankaret. Färjan rör sig nu relativt okontrollerat, eftersom vinden/sjön sakta ökat i styrka. Passagerarna får order att ta på flytvästarna, de fanns i lådorna på soldäck, omodern form som var nästan omöjliga att ta på sig.*

*Helikoptern kommer till undsättning och winschar upp alla fyra passagerarna utan missöde. Färjan draggar sakta eftersom inte nog med kätting matats ut, djupgåendet på ankarplatsen är 18 meter. Befälhavaren tror att 40 meter matats ut, borde ha varit minst 55 meter. Under tiden har Sjöräddningen, Lotsarna och slutligen kustbevakningens stora fartyg anlänt. Maskinisten halkar ytterligare en gång och skadar ryggen ännu mera, men orkar jobba vidare (han är 70 år). Färjan jobbar hårt i sjön och det stänker ombord hela tiden, vilket innebär viss nedisning. Färjan får ombord en hanfot, vilken visar sig omöjlig att använda. Kustbevakaren skjuter över en lina som man kopplar till bogsertrossen vilken man gör fast i båda pollarna på fördäck.*

*Färjan får order att hiva ankaret vilket visar sig omöjligt, eftersom ankarspelet har blivit en isklump av överstänket. Med rondell lyckas man slutligen kapa kättingen så att bogseringen kan påbörjas. Besättningen i färjan är ju mörbultad av färjans kraftiga rörelser, stolarna inne på bryggan lossnade från infästningarna i durken och var farliga inne på bryggan. Med 5 knop bogseras man mot Holmsund, lotsbåten följer efter. Vid angöring till Holmsund får färjan sjön rakt i sidan, båda i besättningen tror att färjan är nära att kantra, flytvästarna är på och de funderar på hur de skall ta sig ut om hon lägger sig på fel sida. Det gick till slut väl och kustbevakaren lämnar över färjan till bogserbåten Kronö som assisterar färjan till kaj i Holmsund.*

*Ankarspelet är av uråldrig konstruktion, flytvästarna likaså.*

**Kommentarerna från Färjerederi och Trafikverket tyder på bristande kunskap om vad man är ansvarig för.**

**2019-11-14**

### **Kommentar till Capellas haveri**

*Befälhavaren fattade rätt avgörande när beslutet togs att köra turen. Färjan har tidigare kört i sämre väder, färjeläget i Byviken är ofta det stora problemet vid N-lig vind och sjö.*

*Vid färjans senaste varvsbesök, under september/oktober 2019, var ett av de stora uppdragen att montera nya säkerhetssystem för maskineriet, detta arbete drog ut på tiden med delar som inte kom till färjan i rätt tid. Färjan kördes tillbaka till leden utan vissa delar i det nya systemet. Hon fick sedan ligga och vänta i Byviken, delar monterades och personal arbetade från passagerarsalongen med att få säkerhetssystemet att fungera. Slutligen började man köra medan finjusteringen av systemet skulle göras. Färjerederiets slutsats att säkerhetssystemet utlöste haveriet kan mycket väl stämma, men att systemfelet är boven och inte sjögången.*

*Vad som orsakade ångutvecklingen med glykollukt måste utrönas i grunden innan man kan återgå till normal drift. Säkerhetssystemen måste uppdateras så att liknande haverier inte kan inträffa.*

*Passagerarna upplevde att flytvästarna var på fel ställe och att de var nästan omöjliga att ta på sig med vinterkläder. Detta är en viktig fråga som omgående måste åtgärdas och förbättras.*

*Ankarspelet är av äldre konstruktion, och kräver i princip två personer för manöverering, dessutom är kättingen dåligt uppmärkt, vilket innebär att det är svårt att veta hur mycket kätting som har löpt ut. Capella har bara ett ankare vilket innebär att spelet bör vara modernt med en tydligt uppmärkt kätting.*

*Samtliga fasta inventarier skall sitta fast och inte ha möjlighet att börja lossna vid grov sjögång, grundläggande princip för alla sjöfarande farkoster.*

*En ytterst noggrann genomgång och åtgärder för att bearbeta samtliga brister som framkommit vid detta svåra haveri bör omgående utföras. För att minska risker för passagerare och besättning, samt att resenärerna återfår förtroendet för färjan.*

*Färjans besättning förtjänar en stor eloge för sitt professionella sätt att hantera en mycket svår situation som verkligen inte tillhör vardagens verklighet.*

*Thorbjörn Lindberg*