

En efter en försvinner de fortsättning

Nils Sjökvist

Under rubriken "En efter en försvinner de" skrev Krister Bång den 7/3 2018 om bunkerfartyget *Hephaestus* ex. svenska *Eken* som byggdes på Kållandsö 1965. Den 10:e februari 2018 blåste hon under dramatiska former upp på land vid Quawra Point på Maltas nordkust.

Under ett besök på Malta tog jag den 2:a april i år bussen till Bugibba för att se om båten fortfarande stod på land, något som jag kunde besparat mig eftersom fartyget under hösten 2018 hade bärgats av maltesiska Cassar Ship Repair för att sedan transporteras till Marsa som är den inre delen av Valettas Grand Harbour. Platsen där hon hade strandat ligger mitt i blickfältet från turisthotellen i Bugibba och det är begripligt att man ville få bort henne för att inte störa semesterfolkets havsutsikt. I stället för att se båten fick jag istället se en ganska trist semesterort med huttrande turister i det mulna och blåsiga vädret.





Trots ansträngningar lyckades jag inte finna henne i Marsa men väl flera andra äldre mindre tankbåtar som används för bunkringsoperationer. Till dessa skall jag återkomma senare. Malta har som bekant en omfattande bunkringsverksamhet offshore.

Maltas "Marine Safety Investigation Unit" har gjort en utredning om olyckan och omständigheterna runt den och den utredningen bifogas till denna artikel. Utredningen är en skrämmande läsning som ger detaljer om den sjöfartens undervegetation som fortfarande bedriver verksamhet, ofta i det östra Medelhavet.

Fartyget anlände till bunkringsområdet utanför Malta den 19 september 2017, "awaiting orders", och blev sedan kvar där till olyckan inträffade nästan sex månader senare, den 10 februari 2018. Fartyget flyttade sig några gånger inom bunkringsområdet men låg olycksdagen endast 1,5 nm från land.

Ur rapporten kan nämnas:

- Fartyget låg i princip utan besättning i 9 dagar under 2018
- Dåliga förhållanden ombord med brist på proviant och färskvatten, babylonisk språkförbistring bland besättningen
- Alla certifikat utgångna
- Tekniska problem med hjälpmotorer och kommunikation till maskinrummet, huvudmaskinen startades aldrig innan olyckan osv
- Det ena ankaret med kätting saknades, det andra som användes hade alltför lite kätting för att kunna användas vid dåligt väder
- Navtex mottagaren skrev väderprognoser på grekiska som ingen ombord kunde tyda, missförstånd i kontakten med Maltas VTS

O.S.V O.S.V

Även Maltas sjötrafikövervakning får viss kritik i rapporten.

Fartygets ägare var Orbiter Navigation Corporation och ship management sköttes av Volont Maritime S.A., det senare ett Marshall Island bolag med kontor och verksamhet i Grekland. Från Volont Maritimes hemsida kan man bland annat läsa följande:

" Our mission is to provide First Class ship management services. We strive to conduct our operation in a manner to ensure the best solutions whilst in accordance with the highest of quality, health, safety, security and environmental considerations, which are of considerable priority for the companies management and employees"