

HAVERIRAPPORT rörande torrlastfartyget ODIN - V2AF6 - grundstötning 1998-12-08



HAVERIRAPPORT rörande torrlastfartyget ODIN - V2AF6 - grundstötning 1998-12-08

Utredningsstaben
011-191269

Sten Anderson

www.sjofartsverket.se
Till Webbtjänst – Press –
Rapporter/remisser

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	1
Fartyget	1
Övriga fakta.....	3
Händelseförloppet	4
Analys	6
Orsak	8
Anmärkning	8
Rekommendation	9
Skador	9
Utredningsresultat	10
Övrigt	11

Bilaga: Sjökortsutdrag

Sammanfattning

Torrlastfartyget Odin var på resa söderut i Södertälje skärgård. En erfaren lots hade embarkerat i Södertälje och skulle lotsa fartyget från avgångshamnen till Landsort där han skulle lämna.

Vid passage av fyren Rökogrundet kom fartyget fel i farleden och fick grundkänning mellan den bottenfasta fyren Rökogrundet och Västra Röko. Grundkänningen ägde rum några tiotal meter norr om fyren på det grund på vilket den står.

Fartyget gled över grundet utan att fastna. Det konstaterades att hon var läck varför beslut togs att återvända till Södertälje.

Faktaredovisning

Fartyget

Namn:	ODIN
Reg.bet.:	V2AF6
Hemort.:	Hamburg
Fartygsregister:	Antigua & Barbuda
Chartrare:	Paltrans i Västerås
Brutto:	2997
Dödvikt:	4530 ton
Löa:	97 meter
Bredd:	16,1 meter
Djupgående:	F=3,0 meter A=4,4 meter

Klass:	Germanischer Lloyd
Byggnadsår:	1994
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka	2700 kW

O byggdes år 1994 på J.J.Sietas KG Schiffswerft GmbH & Co. i Hamburg i Tyskland för de aktuella ägarna som var ett tyskt rederi hemmahörande i Hamburg. Man valde emellertid att registrera fartyget i fartygsregistret i Antigua & Barbuda.

O var byggt med däckshuset, innehållande bryggan och besättningens utrymmen, längst akterut på väderdäcket. Därunder fanns maskinrummet och för om bygget och maskinrummet fanns lastlådan som bestod av två boxade lastrum täckta av två hydraulmanövrerade lastluckor av stål. Lastrummen och lastluckorna var byggda och förstärkta för containerhantering och fartyget var byggt och utrustat för att lasta 304 TEU (20 fots containrar). I den aktuella chartern lastades förutom containrar även styckegods och bulklaster.

O var inte utrustat med någon från bryggan skymmande utrustning i form av lasthanteringsutrustning. Endast en förmast var placerad på backen men hade ingen menlig inverkan på sikten från bryggan. Runtomsikten var mycket bra.

Dubbelbotten, under lastlådan, var indelad i olika tankar för i första hand brännolja och ballastvatten. Ballasttankarna övergick i slagen från dubbelbottentankar till sidotankar vilket gjorde fartyget till ett så kallat dubbelskrovsfartyg.

Den aktra tankraden, som utgjorde skadeområdet vid grundkänningen, bestod av två ballasttankar och två bränsletankar. De två sistnämnda var centertankar och var placerade en på var sida om centerlinjen. Akter om babords centertank fanns en "overflow"-

tank som var 2,6 x 2,6 meter. All eventuell överfyllnad från dagtankarna i maskinrummet leddes ner i denna tank som i akterkant gränsade till maskinrummet och i förkant till babords bränsletank. Bordvarts från bränsletankarna och "overflow"-tanken fanns en ballasttank på varje sida som från dubbelbottentankar övergick till sidotankar.

Bryggan var modernt utrustad med relevant navigationsutrustning samt med fätöljer för två navigatörer. Framför var navigatör fanns en *Racal Bridge Master* dagljusradar och mellan navigatörerna fanns en konsol med bland annat reglage för huvudmaskin och bogpropeller. På konsolen var också automatstyrningen, som var av märket *Atlas*, placerad. En GPS-mottagare (Global Positioning System) fanns i omedelbar anslutning till navigatörernas platser. Dessa var de mest intressanta reglagen och instrumenten med avseende på den aktuella olyckan.

Då automatstyrningen var inkopplad utfördes kursändringar genom att en knapp trycktes ned och vreds till den nya kursen varefter knappen släpptes igen. Automatstyrningen påbörjade då omedelbart giren mot den önskade kursen. Knappen var frikopplad om den inte trycktes ner och en vridning i det läget fick ingen effekt över huvud taget.

Framdrivningsmaskinen var tillverkad av Krupp MaK Maschinenbau GmbH i Kiel och hade tillverkningsbeteckning *MaK 8M453C*. Det var en 8-cylindrig diesel som var kopplad till en propeller med ställbara propellerblad. Den kontrakterade farten var 14,8 knop.

Fartyget, som styrde mycket bra, var utrustat med ett så kallat Beckerroder. Vid fullt roderutslag girade fartyget mycket snabbt. Rodret var placerat rakt akter om propellern och en tvärställd bogpropeller fanns längst förut i fartyget. Vid låga farter kunde man, med dikt roder och bogpropeller i drift, i princip förflytta fartyget 90° från stävriktningen.

Övriga fakta

Ombord fanns sex mans besättning av vilka två var befäl och fyra manskap. Befälhavaren var tysk och överstyrman rysk medborgare.

Fartyget var bemannat, certifierat och utrustat i enlighet med flaggstatens krav.

Både befälhavaren och överstyrman, som hade vakten vid tiden för grundkänningen, var behöriga. Någon utkik fanns inte utposterad på bryggan under resan från Södertälje till grundkänningsplatsen.

Den svenske lotsen var erfaren och innehade full styrsedel. Han hade, innan den aktuella lotsningen, haft en lång sammanhängande ledighet. Han hade tjänstgjort i O och dess systerfartyg vid ett 20-tal tidigare tillfällen och hade, utan missöden, lotsat i farleden mellan Södertälje och Landsort 410 gånger. Utförd alkotest, vid ankomsten till Södertälje efter grundkänningen, visade negativt resultat.

Vid tiden för grundkänningen hade mörkret fallit. Vädret var bra med vind mellan väst och nordväst cirka 5 m/sek och mycket god sikt. Ingen nämnvärd ström var, enligt uppgift, rådande.

På grund av det vackra vädret och att en mycket liten del av resan skulle ske utanför skyddande skärgårdar var stora delar av ballastkapaciteten outnyttjad. Fartyget, som vid avgång endast hade cirka 650 ton last, låg därför lätt i vattnet vilket gjorde att farten uppmättes till runt 16 knop.

Karaktären på fyren Rökogrundet som O tog på fel sida var Fl(4) WRG 12 sekunder vilket innebär att mörkerperioden är betydligt längre än ljusperioden.

Händelseförloppet

O läg, 1998-12-08, vid kajplats 9 i Sydhamnen i Södertälje och lastade. Lotsen var beställd till klockan 14.30. Han kom ombord en kvart innan och fann att lastningen pågick och att avgången skulle bli försenad.

Klockan 15.50 var fartyget färdiglastat och avgick från Södertälje, med 500 ton plåt och 40 containrar ombord, destinerat till Oxelösund. På bryggan befann sig befälhavaren och lotsen som skulle debarkera vid Landsorts lotsplats. Fartyget styrdes med hjälp

av automatstyrningen och resan söderut i skärgården gick normalt. Lotsen satt i babordsstolen och använde motsvarande radar under lotsningen.

En dryg halvtimme innan grundkänningen avlöstes befälhavaren av överstyrman. Ingen av de två tog synbarligen del i framförandet av fartyget genom skärgården.

Klockan 17.06 kontaktade lotsen båtmännen på Landsort för att efterhöra vädersituationen vid lotsplatsen och utifrån den planera för lotslejdarens placering och debarkeringen.

Då fyren Torsken passerats (se bilaga) styrdes kurs 136 grader mot fyren Kolguskär (fyrkaraktär Fl(2) WRG 6 sek) för att då fyren var på ett avstånd av cirka 0,5 M ändra kurs till 155 grader och styra i fyren V Röko´s (Q WRG) vita sektor.

Vid passage av Triklubbsbojen (Fl R 3 sek) ändrades kursen till 178 grader. Fyren Rökogrundet (Fl(4) WRG 12 sek) var, på den nya kursen, väl klar om babord. En ankarliggare sydväst om Landsort drog till sig lotsens uppmärksamhet.

Radarn var, strax innan passagen av V.Röko, inställd på 1,5-milsskalan men skiftades en kort stund över till 3-milsskalan för att få en överblick av farleden längre fram. Därefter ändrades skalan återigen till 1,5 M.

Plötsligt upptäckte lotsen fyren Rökogrundet styrbord om stävriktningen. Han ropade till vilket fick till följd att överstyrman kom skyndande från kartbordet. Lotsen övervägde snabbt en hård styrbordsgir eller en backmanöver men insåg att tiden var för knapp. Han visste att det fanns tillräckligt med vatten i en ränna norr om fyren men inte exakt hur bottenkonfigurationen såg ut. Kursen bibehölls därför och fartyget fick grundkänning klockan 17.39 några tiotal meter norr om fyren Rökogrundet på det grund som fyren står på. O gled över grundet och stoppades sedan upp för skadekontroll. Positionen för grundkänningen var N 58° 47´,15 E 17° 46´,6.

TIC-en (TrafikInformationsCentral) i Södertälje meddelades och denna ombads att informera Sjöräddningscentralen MRCC

(Maritime Rescue Co-ordination Centre). En skadekontroll med rundpejling företogs som gav vid handen att fartyget tog in vatten i maskinrummet samt att "overflow"-tanken var läck. Cirka klockan 17.45 hade man konstaterat att vatteninträngningen, som var cirka 60 cbm/timme, kunde kontrolleras med egen pumpkapacitet. Allt det inträngande vattnet kunde pumpas till tomma ballasttankar.

Befälhavaren, i samråd med lotsen, tog då beslutet att återvända till Södertälje för dykarundersökning. Fartyget förtöjde i Södertälje Uthamn klockan 20.35.

I Södertälje kom representanter för Klassen, Sjöfartsinspektionen, polisen och Kustbevakningen ombord.

Brandkåren tillkallades för läns-pumpning och omhändertagande av läckvattnet.

Analys

Flera svenska rederier har inchartrat tonnage av samma typ som O och med, i likhet med O, tyska ägarintressen. Fartygen i fråga trafikerar mestadels Mälaren och Vänern med många timmar i lotsleder under långa inseglingar vid varje anlop. Befälhavare och överstyrman går vakt om vakt och förflyttningen i lotsleder mellan hamnarna sker oftast nattetid. Anlop av flera hamnar i Sverige under varje rundresa är vanligt. Ofta innehar de två befälen ombord också farledstillstånd så att man får gå utan lots.

Vid hamnuppehållet sker lastning och lossning vanligen dagtid eller med skiftesgång av stuveriet samtidigt som administrativa sysslor skall utföras. Detta sysselsätter de två befälspersonerna som får mycket få tillfällen till sammanhängande vila. Då, vid tillfälle, lots kommer ombord överläts, som i det aktuella fallet, lotsningen på lotsen utan att det vakthavande befälet i någon nämnvärd grad följer med i sjökortet eller förvissar sig om att lotsningen tillgår på ett korrekt sätt. Befälens bristande engagemang i fartygets framförande beror ofta på utarbetning och trötthet.

Lotsens sätt att arbeta, som tycks vara det vanliga vid skärgårdsnavigering i god sikt, är att kombinera visuella iakttagelser

med information från elektroniska hjälpmedel. För att sålunda kunna utföra en korrekt gir in på den nya kursen från Rökogrundet mot Landsort lade lotsen den variabla avståndsringen på 0,25 M (nautiska mil). EBL-en (Elektronisk BäringsLinjal) lade han på kurs 138 grader, vilket var den kurs som skulle styras efter giren vid fyren Rökogrundet. Giren från 178 grader till 138 grader skulle, enligt lotsens egen färdplan, påbörjas då den variabla avståndsringen tangerade Västra Röko samtidigt som Rökogrundet och fyren Landsort var ens. Giren skulle alltså påbörjas knappt 0,2 (två kabellängder) M efter det att fyren V Röko var tvärs om babord.

Det synes som om lotsen, trots att han hela tiden var klar över fartygets position, omedvetet och utan att kunna ge någon förklaring påbörjat giren då V Röko var tvärs om babord i stället för ett par kabellängder senare. Två kabellängder, motsvarande 370 meter, tillryggaläggs på 45 sekunder med den aktuella farten 16 knop.

Plötsligt upptäckte lotsen att fyren Rökogrundet befann sig på fel sida om stävriktningen och att avståndet var mycket kort. Han förkastade en första tanke att gira hårt styrbord och försöka komma på rätt sida eftersom det då fanns stor risk att kollidera med, och riva ner, fyren. Inte heller en backmanöver föreföll användbar eftersom då styrförmågan skulle gå förlorad.

Lotsen visste att det fanns en djupare ränna med tillräckligt med vatten även på fel sida om fyren men hade ingen aning om hur djuprännan sträckte sig och inte heller hur bred den var. Han hade enligt uppgift aldrig framfört ett fartyg mellan V Röko och Rökogrundet. I själva verket hade fartyget klarat sig utan grundkänning om den bottenfasta fyren hade passerats på nordostsidan på ett avstånd av mellan 90 och 270 meter. Passageavståndet blev alltså mindre än 90 meter.

Då grundet hade passerats konstaterade lotsen att fyren Tiljandersknalt befann sig rakt förut och att O låg i fyrens röda sektor. Detta tyder på att den kurs som ställdes in på automatstyrningen verkligen var den som förutplanerades för farledsavsnittet mellan Rökogrundet och Landsort förbi Tiljandersknalt.

Innan giren vid Rökogrundet syntes en ankarliggare rakt förut. Den låg sydväst om Landsort. Eftersom O var på resa till Oxelösund och efter lotsavlämningen vid Landsort skulle styra mot fyren Kränkan skulle man komma att passera nära ankarliggaren. Lotsen ämnade därför fråga TIC-en om fartygets namn för att, som ren service, informera O´s befälhavare. Han beslöt emellertid att vänta med kontakten tills giren runt fyren var avslutad. Det kan inte uteslutas att ankarliggaren i någon mån och på något sätt har distraherat lotsen.

Några felaktiga funktioner på fartygets navigationsinstrument eller övrig utrustning har inte kunnat påvisas. Inte heller har fel rapporterats på fyrar och bojar i området.

Orsak

Orsaken till grundkänningen har inte med säkerhet gått att fastställa. Det synes emellertid som om lotsen utan synbar anledning påbörjat giren vid fyren Rökogrundet cirka två kabellängder tidigare än planerat. När han upptäckte fadäsen var det för sent att korrigera kursen. Det är troligt att den felaktiga giren hade kunnat upptäckas i tid om fyren hade avgett ljus, och sålunda optiskt skulle ha kunnat observeras, under största delen av karaktären. Lotsen hade då sannolikt kunnat upptäcka hur fyrljuset vandrat från babord till styrbord sida.

Anmärkning

O´s båda befäl har inte utfört sina åliggande som vakthavande befäl enligt internationella regler och internationell praxis då de överlämnat åt lotsen att utan kontroll och assistans utföra lotsningen.

Lotsen har framfört fartyget utan den uppbackning och den förhöjda säkerhet som ett "pilot – copilot"-system på bryggan kan innebära.

Fartyget har framförts nattetid i skärgård utan att en utkik varit stationerad på bryggan.

Rekommendation

Kursändringen vid fyren Rökogrundet är 40 grader och använd girhastighet förhållandevis stor. Det är då viktigt att under så stor del av giren som möjligt ha optisk kontakt med fyren. Karaktären Fl(4) WRG 12 sek innebär att fyren är mörk under den största delen av de 12 sekunderna med åtföljande svårighet att optiskt fastställa bäringen till fyren under pågående gir. Karaktären bör därför ändras så att fyren avger ljus under största delen av perioden.

Lotsarna bör kräva engagemang och deltagande från fartygens vakthavande befäl så att lotsningar kan ske i samarbete och ömsesidigt informationsutbyte.

Skador

Några miljöskador eller personskador har inte rapporterats.

På grund av det stora trimmet gick mer än halva fartyget klart över grundet. Cirka 15 meter för om maskinrumsskottet började intryckningen på båda sidor om centerlinjen i centertankarna och fördjupades akter över. "Overflow"-tanken penetrerades och fick en spricka 500 mm lång och 10-20 mm bred. Även maskinrumsskottet blev deformerat och fick sprickor. Detta medförde att vatten från den läckande "overflow"-tanken strömmade in i maskinrummet.

Intryckningar under maskinrummet förekom också.

Propellerbladens toppar var skadade från 50 till 100 mm.

Utredningsresultat

- O var ett i navigationshänseende välutrustat fartyg med en besättning som till behörighet och numerär uppfyllde gällande flaggstatskrav.
- Lotsen var erfaren och innehade full styrsedel. Han hade lotsat O och dess systerfartyg vid ett 20-tal tillfällen samt hade, utan incidenter, utfört 410 lotsningar i aktuell lotsled.
- Utkik hade underlåtits att utposterar på bryggan.
- Vakthavande befäl deltog inte aktivt i fartygets framförande och kontrollerade heller inte lotsens åtgärder.
- Sikten var god och vind och sjö svag och utan betydelse för händelseutvecklingen.
- Inga felaktigheter på fartygets navigationsutrustning eller fyrar i området har konstaterats.
- Lotsen var hela tiden medveten om fartygets position men påbörjade trots det giren vid fyren Rökogrundet två kabellängder tidigare än planerat.
- Då lotsen insåg den prekära situationen var det för sent att gira eller att backa upp.
- Lotsen var medveten om att det gick att passera norr om grundet men kände inte till bottenkonfigurationen.
- O fastnade inte på grundet. Fartyget stoppades upp och skadekontroll utfördes.
- Beslut togs att återvända till Södertälje.

Övrigt

En tillfällig reparation utfördes vid kaj i Södertälje.

Klassificeringssällskapet gav sedan tillåtelse att bruka fartyget fram till 1999-01-31 då dockning och permanent reparation senast skall utföras.