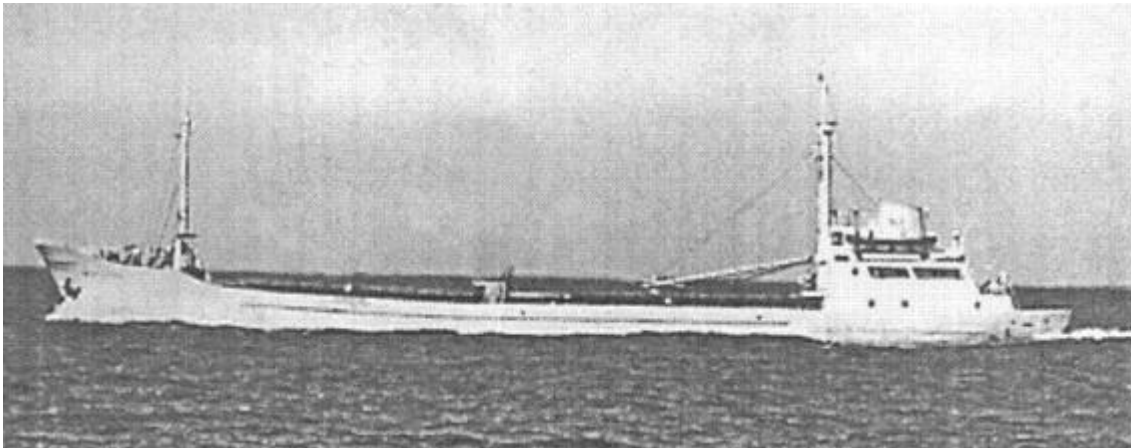


# RAPPORT

## **Torrlastfartyget WALLONA - HO6739 - grundstött 31 oktober 2000**



# RAPPORT

## Torrlastfartyget WALLONA - HO6739 - grundstött 31 oktober 2000

Vår beteckning: 080202-0036499  
Utredningsenheten Sten Anderson, 011-191269

Rapporten finns även på vår hemsida [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se) (Webbtjänsten-Press-  
Rapporter/remisser

Eftertryck tillåts med angivande av källan

## Innehållsförteckning

<b>1. Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Faktaredovisning .....</b>	<b>1</b>
2.1 Fartyget .....	1
2.2 Besättningen .....	3
2.3 Vädret .....	4
2.4 Fyrar och lysbojar i farleden.....	4
2.5 Varvsvistelse innan olyckan .....	4
<b>3. Händelseförlopp.....</b>	<b>5</b>
<b>4. Analys .....</b>	<b>6</b>
<b>5. Orsaker .....</b>	<b>7</b>
<b>6. Anmärkning.....</b>	<b>8</b>
<b>7. Skador .....</b>	<b>8</b>
7.1. Personskador .....	8
7.2. Materiella skador .....	8
<b>8. Utredningsresultat .....</b>	<b>9</b>

Bilaga: Sjökortsutdrag

---

## 1. Sammanfattning

Det panamaregistrerade men svenskägda torrlastfartyget Wallona (W) lastade krossad sten i bulk i Karlshamn den 30 oktober 2000. Då lastningen var avslutad strax innan middag tog befälhavaren beslutet att ligga kvar på grund av dåligt väder.

På efternatten dygnet efter avgick fartyget då vinden hade mojnats något. På resa ut genom Karlshamns skärgård kom W ur kurs och grundstötte på grundet Samsabådarna (se sjökortsutdrag).

Fartyget blev stående på grundet till den 4 november 2000 då det efter läktring av del av lasten drogs flott och återvände till Karlshamn.

Efter utlossning och bottenundersökning fick W tillåtelse att gå till närmaste varv, vilket var Sölvesborgs Varv, där det torrsattes.

På grund av de omfattande bottenkadorna förklarades fartyget vara en försäkringsmässig totalförlust.

## 2. Faktaredovisning

### 2.1 Fartyget

Namn:	WALLONA
IMO-nummer:	6703355
Reg.bet.:	HO 6739
Hemort:	Panama
Brutto:	1614
Löa:	86,7 m
Bredd:	11,6 m

Djupgående:	5,2 m
Klass:	LR
Byggnadsår:	1967
Förlängning:	1974
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	1214 kW
Besättning:	9 man

M byggdes år 1967 på Bröderna Ekeroths Metallkonstruktioner i Norrköping för beställare i Bleket på Tjörn och fick namnet Wallona. Trots flaggskifte år 1982 till panamaflagg och flera olika ägare hade fartyget under alla år fått behålla samma namn. År 1974 förlängdes W på Falkenbergs varv med cirka 16,5 meter. Ingen förändring gjordes när det gällde huvudmaskin eller roder.

Lastlådan bestod av ett enda stort lastrum som var 57,6 meter långt och som täcktes av två patentluckor i stål, 16,4 x 7,0 meter och 27,4 x 7,0 meter. Fartyget levererades med ett mellandäck som också detta var täckt av patentluckor. Mellandäcksluckorna hade emellertid på ett tidigt stadium lyfts iland och däcket skurits bort. Upp till i höjd med det gamla mellandäcket hade plåtar svetsats på spanten för lättare bulklastlossning. Lastrumsdurken bestod av trä som låg på tanktaket.

Under lastlådan var dubbelbotten indelad i tankar där, akterifrån räknat, 5:ans, 4:ans och 3:ans dubbelbottentankar bestod av styrbordstank, centertank och babordstank. 2:an bestod av babordstank och styrbordstank medan 1:ans tank inte var indelad. Längst förut, för om lastlådan fanns förpikstanken och ovanför den ett torrförråd.

De tre 3:a-tankarna var brännolja-tankar. Vid olyckstillfället innehöll centertanken cirka 20 m<sup>3</sup> gasolja medan de två vingtankarna var tomma. 5:an styrbord och babord samt en akterpik akter om maskinrummet var avsedda för färskvatten. Alla övriga tankar i dubbelbotten och även förpiken användes som barlasttankar.

Akter om lastlådan och dubbelbotten var maskinrummet placerat och där ovanför bostadsinredningen och bryggan.

W var utrustad med en åttacylindrig motor som utvecklade 1214 kW och var tillverkad av MWM i Tyskland. Det var samma motor som installerades då fartyget byggdes. Framdrivningsmotorn var kopplad till en propeller med ställbara blad tillverkad av J.W. Bergs mekaniska verkstad.

Bryggan var drygt fem meter bred med en cirka tre meter bred öppen bryggvinge på vardera sidan. Styrplatsen var placerad i centerlinjen akter om en frontpanel där en dagljusradar av märket Koden var placerad längst ut om babord. Denna var i drift vid tiden för grundstötningen vilket inte en andra radar, placerad upphängd i en konsol uppe under däck längst ut om styrbord av märket Furuno, var.

I centerlinjen för om styrplatsen var en gyrokompass av märket Microtecnica placerad och strax styrbord om gyrokompassen fanns autopiloten av märket Arkas. Autopiloten kopplades normalt in respektive ur med två handgrepp men kunde tas över, "overridas", av handstyrningen.

Under däck strax babord om centerlinjen i styrhyttens förkant var en runtvisande roderindikator av Arkas fabrikat placerad.

## **2.2 Besättningen**

Den 9 man starka besättningen, som alla var av östeuropeisk ursprung, bestod av befälhavare, överstyrman, 2:e styrman, maskinchef, 2 matrosar, lättmatros, motorman och kock.

På bryggan gick man ett 3-vaktsystem innebärande att däcksbefäl och däcksmanskap till sjöss gick 4 timmar vakt följt av 8 timmar frivakt.

Befälhavaren hade varit anställd på W i sex år och hade de senaste två åren tjänstgjort tillsammans med överstyrman. Han hade under sin tid ombord gjort ett stort antal resor på Karlshamn för att lasta krossad sten.

Befälhavaren fick gå utan lots eftersom W var under 90 meter lång och 16 meter bred.

### 2.3 Vädret

Vid avgång var vinden cirka SSW 12 m/sek. Strax innan grundstötningen ökade vinden till, enligt uppgift, 17-20 m/sek och sjön gick 2-3 meter hög. Sikten vid tillfället var god.

### 2.4 Fyrar och lysbojar i farleden

Den enslinje som leder till och från Stillerydsviken, som är den östra av två hamnbassänger i Stillerydshamnen och som var den hamnbassäng där W lastade, är Kölö övre, som visar Q 13M, och Kölö nedre, som visar Oc WRG 6s 13M. Dessutom är Kölö nedre utrustad med en vit sektor. Enslinjen och den vita sektorn leder rakt ut i rum sjö på kursen 191°.

Då ett fartyg lämnat hamnbassängen och styr i enslinjen passeras på styrbordssidan lysbojen Böse med karaktären Q R cirka 7,5 kabellängder från hamnpiren. Efter ytterligare 1,1 M passeras angoringsbojen Kasen med karaktären Q (9) om babord. Knappt två kabellängder i bäring 237° från bojen Böse ligger ett litet skär, Bosaflätt, vilket är försett med en radarreflektor.

Från Stilleryds Sandvik, den västra hamnbassängen, leder en grön enslinje, Stilleryds övre och nedre båda med karaktären F G. Kursen i enslinjen är 166,2° – 346,2°.

Den senare enslinjen leder ut i den första enslinjen och den vita sektorn.

### 2.5 Varvsvistelse innan olyckan

W hade under tiden från 24 september 2000 till 12 oktober 2000 legat på varv i Loksa i Estland. Man hade då utfört klassning i maskinrummet och man hade utfört stålarbeten i lastrummet, dubbelbottentankarna och på bordläggningen. Stålarbetena utfördes på grund av anmärkningar som utfärdats av klassen. Samtliga anmärkningar åtgärdades vid varvsbesöket som avslutades knappt tre veckor innan aktuell händelse.

Under varvsvistelsen var fartyget torrsatt under tiden från 25 september till 12 oktober.

### 3. Händelseförlopp

Den 30 oktober 2000 låg W i Stillerydshamnens östra bassäng i Karlshamn och lastade stenkross. Strax efter klockan 11.00, efter intag av 2655 ton, var fartyget fullastat och klar för avgång. Djupgåendet då fartyget var lastat och klart för avgång var 4,73 meter förut och 5,64 meter akterut.

Befälhavaren tog beslutet att ligga kvar vid kaj på grund av en mycket kraftig övervägande sydlig vind.

Morgonen efter hade vinden mojnadt till, vad befälhavaren bedömde, cirka 12 m/sek och klockan 04.05 meddelades lotsarna Karlshamn om fartygets avgång. Klockan 04.10 lades förtöjningarna av och W avgick destinerat till Lübeck med befälhavaren på bryggan och utan lots.

En halvtimme senare passerades hamninloppet och befälhavaren styrde fartyget in i enslinjen och den vita sektorn som leder ut mot anöringsbojen och öppen sjö på kurs 191°. Ws kurs sattes till 189°.

Cirka 1 kabellängd (185 m) före den röda styrbordsbojen Böse, då klockan var 04.50, gick överstyrman, som hade övertagit vakten, över från handstyrning till automatstyrning. Befälhavaren lämnade då bryggan eftersom fartyget låg på en kurs som ledde ut i rum sjö. Fartyget satte en del i den 2-3 meter höga sjön och farten blev därför inte högre än 7-8 knop.

En plötslig vindby fick fartyget att falla av. Överstyrman, som var ensam på bryggan, försökte att med hjälp av automatstyrningen korrigera kursen vilket inte lyckades. Han slog då över till handstyrning och lade hårt styrbords roder.

Det lyckades inte att komma tillbaks till ursprunglig kurs varför fartyget grundstötte på Samsabådarna klockan 04.54 på position N 56° 08',08 E 14° 49',44. Ingen fartreduktion företogs varför farten vid grundstötningen fortfarande var 7-8 knop. Kompassriktningen då W stod på grundet var 162°.

Befälhavaren återvände omgående till bryggan där han larmade besättningen samt informerade lotsarna Karlshamn. Försök gjordes också att backa av grundet men förgäves. Besättningen lodade runt fartyget och pejlade alla tankar.



Man kunde då konstatera att samtliga 4-ans dubbelbottentankar var läck samt att W vilade mot grundet med styrbord sida från L/2 och för över vilket gav en slagsida å babord på cirka 3°.

På kvällen kom en bunkerbåt långsides och under natten togs gasoljan från 3-an center dubbelbottentank om hand.

Under dagen den 1 november kopplades en bogserbåt och man försökte en lossdragnig med hjälp av fartygets egen motor men utan resultat.

En pråm med kran samt en bogserbåt rekvirerades från Göteborg eftersom det var tydligt att delar av lasten måste läktras innan fartyget kunde dras flott.

Pråm och bogserbåt anlände och den 3 november började lossning från aktra luckan. Därifrån lossades cirka 300 ton varefter lossningen fortsatte i den förliga luckan. I allt lossades cirka 670 ton till havet.

Luftkompressorer kopplades till de penetrerade tankarnas avluftningsrör och bogserbåt kopplades. Den 4 november klockan 05.30 gled W av grundet och förtöjde sedan i Stillerydshamnen igen klockan 06.30.

Haveristen bottenundersöktes och lossades. Beslut togs av inspektionens och klassens inspektörer tillsammans att fartyget fick förflyttas till det närmaste varvet vilket var Sölvesborgs Varv. Dit anlände hon den 8 november och dockades in den 20 november. Då de omfattande bottenkadorna blev uppdagade förklarade försäkringsbolaget W för försäkringsmässig totalförlust.

I skrivande stund ligger fartyget fortfarande kvar i Sölvesborg.

#### **4. Analys**

W var på väg till Lübeck vilket innebär att den närmaste och mest naturliga rutten både med tanke på vindlä för SW-lig vind och distans är mellan fastlandet och Hanö. Kursen i enslinjen och vita sektorn ut till angringsbojen Kasen är 191° vilket innebär en kursändring å babord på 10° vid bojen eftersom den fortsatta kurslinjen väster om Hanö är 181°.

Då befälhavaren lämnade bryggan någon kabellängd norr om lysbojen Böse låg W på den kurs som förde mot angöringsbojen. Strax innan hade automatstyrningen kopplats in och enligt både befälhavaren och överstyrman fungerade den utan anmärkning.

Strax efter det att automatstyrningen hade kopplats in skedde, enligt överstyrman, en kraftig och oväntad vindökning som, tillsammans med den 2-3 meter höga sjön, tvingade fartyget ur kurs åt babord. Överstyrman försökte korrigera kursen, först med automatstyrningen för att sedan gå över till handstyrning och lägga hårt styrbords roder. Automatstyrningens inställning har inte gått att utröna men det är inte otroligt att den var grovt inställd med tanke på det rådande vädret.

W var förlängd med 16,5 meter men hade fortfarande samma framdrivningsmotor och roder. Den relativt svaga motorn orkade inte, trots hårt roder, att tvinga det tungt nedlastade fartyget tillbaks styrbord över till ursprunglig kurs 189°.

Från den punkt då W drevs ur kurs till grundstötningspunkten är distansen cirka 5 kabellängder (926 meter). Med 7-8 knops fart tillryggaläggs sträckan på 4 minuter och 20 sekunder alternativt 3 minuter och 45 sekunder.

Under fartygets gång från enslinjen till grundstötningsplatsen passerades först ensfyren Kölö nedres gröna sektor för att till sist grundstöta i den röda sektorn.

Från Stillerydshamnens västra bassäng leder en enslinje som består av två fasta gröna. Den punkt där W grundstötte är en exakt förlängning av den gröna enslinjen.

## 5. Orsaker

Det kan finnas två orsaker till grundstötningen:

- Fartyget kan, precis som överstyrman hävdar, ha drivits ur kurs av den kraftiga vinden och inte orkat komma tillbaks igen påverkat som det var av vind och sjö.

En bidragande orsak kan då ha varit en grovt inställd automatstyrning som tillät fartyget att gira alltför långt innan den reagerade.

- Möjligheten finns också att överstyrman misstog sig på enslinjerna. Då han fick se Stilleryds övre och nedre överens kan han ha styrt in i den och inte tänkt på att den var grön i stället för vit och att kursen blev fel.

## 6. Anmärkning

Det är anmärkningsvärt att befälhavaren lämnade överstyrman ensam, utan utkik, på bryggan under rådande väderleksförhållanden, i mörker och vid gång i skärgård. Bestämmelsen om utkik återfinns i STCW-konventionens åttonde kapitel (standards regarding watchkeeping).

## 7. Skador

### 7.1. Personskador

Några fysiska skador uppkom så vitt känt inte.

### 7.2. Materiella skador

W fick vid grundstötningen och efterföljande grundstående svåra botten-skador från och med fyrans dubbelbottentankar och för över. För om de nämnda tankarna var de största skadorna koncentrerade till styrbordssidan men skador om babord förekom också

I höjd med fyrornas dubbelbottentankar sträckte sig en spricka tvärskepps över stor del av fartygets bredd. Detta gjorde att klassens- och Sjöfartsverkets inspektörer endast gav tillstånd att flytta fartyget till närmsta varv, vilket låg i Sölvesborg, eftersom risk fanns för att W skulle spricka i två delar om det blev utsatt för påkänningar.

Då W torrsatts och skadebilden stod klar för försäkringsbolaget förklarade detta fartyget vara en försäkringsmässig totalförlust.

## 8. Utredningsresultat

- W var inte lotspliktig och någon lots var inte heller med ombord vid grundstötningstillfället.
- Fartygets befälhavare var väl förtrogen med farvattnet.
- Vinden var byig och ökade från cirka 12 m/sek till 17-20 m/sek. Sikten var god.
- W kom ur kurs och grundstötte på Samsabådarna.
- Fartyget var förlängt och hade i förhållande till sin längd och nedlastning en relativt svag huvudmotor.
- Grundstötningen skedde cirka 400 meter vid sidan om den rekommenderade kurslinjen i sjökortet.
- Innan lossdragning kunde ske blev det nödvändigt att läktra cirka 670 ton last.
- W stod på grundet i fyra dygn.
- Fartyget fick så stora skador att det blev betraktat som försäkringsmässig totalförlust.