

RAPPORT

Arbetsfartyget VISNA - SBPG - läckage 29 november 2000



RAPPORT

Arbetsfartyget VISNA - SBPG - läckage 29 november 2000

Vår beteckning: 080201-0041023

Utredningsenheten Sten Anderson, 011-191269

Rapporten finns även på vår hemsida www.sjofartsverket.se (Webbtjänsten-Press-
Rapporter/remisser
Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	1
2 Faktaredovisning	1
2.1 Fartyget	1
2.2 Maskinrumsutrustningen.....	3
2.3 Länsppumpar	3
2.4 Väder	3
2.5 Besättningen	4
2.6 Behörighet.....	4
2.7 Fiskemetoden.....	4
3 Händelseförloppet	4
4 Analys	6
4.1 Fartygets användningsområde	6
4.2 Läckaget.....	6
5 Orsak	6
6 Anmärkningar	7
7 Allmän rekommendation	7
8 Skador	7
8.1 Person- och miljöskador	7
8.2 Materiella skador	7
9 Övrigt	8
10 Utredningsresultat	8

1 Sammanfattning

Arbetsfartyget Visna (V) avgick från hemmahamnen i Stocka 29 november 2000 klockan 17.50 för att gå till farvattnen nära estniska gränsen för att fiska lax med laxlinor.

Redan vid resans första del konstaterades ett litet läckage till lastrummet men detta var inte oroande på något sätt. V hade under hela resan motsjö som blev kraftig då fartyget nådde norra Östersjön.

Vid ankomst till fiskeplatsen, då laxlinorna skulle sättas, hade läckaget ökat markant varför beslut togs att återvända till Stocka igen.

Det var först inga problem med att hålla vatteninträngningen stängd med de pumpar som fanns i lastrummet men efter cirka 10 timmars gång slutade dessa att fungera och MRCC Göteborg kontaktades. Efter en dryg halvtimme lämnade besättningen haveristen i räddningsflotten och plockades välbehållna upp av ett ryskt fartyg.

V var då i sjunkande tillstånd men med hjälp av pumpar från finska sjöräddningen pumpades fartyget läns och bogserades till Mariehamn dit hon ankom 30 november.

2 Faktaredovisning

2.1 Fartyget

Namn:	VISNA
Reg.bet.:	SBPG
Hemort:	Stocka
Brutto:	34
Löa:	16,5 meter
Bredd:	4,9 meter

Djupgående:	2,5 meter
Byggnadsår:	1945
Byggnadsmaterial:	Trä
Maskinstyrka	177 kW
Besättning:	4 man

V byggdes år 1945 på Fredriksunds Skipsvaerft i Fredriksund i Danmark för beställare i Lemvig i Danmark och fick namnet Thyholm. År 1953 såldes fartyget till ägare i Skagen som behöll henne till 1990 då hon inköptes till Sverige.

Under åren i Sverige omregistrerades V från fiskefartyg till fritidsfartyg och som sådant inköptes hon sommaren 1999 av den aktuelle ägaren. Han registrerade sedan om henne till arbetsfartyg.

V var byggt som ett typiskt gammaldags fiskefartyg med styrhytt och maskinrum akterut samt en skans för besättningen längst förut. Skansen nåddes från väderdäcket genom en kapp och en lodrätt lejdare.

Mellan skansen och maskinrummet var lastrummet placerat. Lastrumsluckan var tillverkad av aluminium och var 0,9 meter lång, 1,1 meter bred och 0,6 meter hög. Den tätades genom att en gummipackning i luckan tvingades mot luckekarmen med hjälp av vred. Vid styrbords brädgång, tvärs ut från lastrumsluckan, var en hydrauldriven dragmaskin placerad.

V hade utrustats med en valback som var öppen i akterkant. Från valbacken till styrhytten fanns över väderdäcket på babordssidan över halva bredden ett presenningsskydd. Strax akter om valbacken, på ett stativ, var den hydrauldrivna lossebommen placerad.

Bordläggningen bestod, från däcket till kölen, av 2,5 tums plankor av ek. Även spanten liksom innerkölen var av ek medan ytterkölen var av bok.

Det konstaterades, då fartyget torrsattes efter olyckan, att träet i såväl bordläggningen i undervattenkroppen som spanten var i god kondition medan drevningen kunde varit bättre.

Navigationsutrustningen bestod av en magnetkompass, en Furuno radar typ FR 240 MK 111 och en GPS.

2.2 Maskinrumsutrustningen

Fartygets framdrivningsmotor, som installerades år 1963, var en fyracylindrig motor tillverkad av Callesen med typbeteckningen 425 DO. Den utvecklade 177 kW och var kopplad till en ställbar propeller också den av Callesens fabrikat.

Framdrivningsmotorn drev en läns pump i maskinrummet samt genom remdrift en hydraulpump som i sin tur drev läns pumpen på däck, dragmaskinen och lossebommen.

Den aktuelle ägaren hade installerat en hjälpmotor av märket Hatz som drev en aseagenerator. På grund av utrymmesbrist i maskinrummet hade hjälpmotorn placerats på väderdäck längst förut om babord under valbacken.

2.3 Läns pumpar

Två pumpar fanns för länsning av lastrummet. En av dem, en dränkbar 220-voltspump, drevs av hjälpmotorn och hade kapaciteten 400 l/min. Den andra var en hydrauldriven diafragmapump, placerad på däck, som drevs av framdrivningsmotorn och hade kapaciteten 1000 l/min.

En handdriven diafragmapump var placerad på däck för länsning av skansen.

Det fanns ytterligare en handdriven diafragmapump för länsning av maskinrummet liksom en kolvpump som drevs av framdrivningsmotorn och som gav 100 l/min. En tredje pump i maskinrummet var batteridriven med kapaciteten 78 l/min.

Någon larmfunktion för vatten på kölen fanns inte.

2.4 Väder

Under hela resan från Stocka var det motsjö. När Åland hav passerats ökade sjön eftersom det kort innan hade blåst kuling i området och den gamla sjön stod kvar. Befälhavaren beräknade våghöjden till cirka 3 meter och vinden till 7-8 m/sek.

Resan tillbaks gick med sjön och innebar ringa påfrestning på fartyget. Då besättningen lämnade fartyget i Ålands hav var det nästan vindstilla med obetydlig sjö.

2.5 Besättningen

Förutom befälhavaren fanns det tre besättningsmän ombord. Ingen av dessa innehade någon behörighet.

2.6 Behörighet

För ett arbetsfartyg av V's storlek krävs ett beslut från Sjöfartsverket om säkerhetsbesättning.

Under förutsättning att resan längd överstiger 12 timmar under en 24-timmarsperiod skulle kraven på behörighet varit uppfyllda om befälhavaren innehåft behörigheten Skeppare A A²B⁴ (minst 12 månaders tjänstgöring som fartygsbefäl) motsvarande Klass VI och en styrman innehåft behörighet som Skeppare A motsvarande Klass VII.

De två övriga skulle varit lägst jungmän.

Minst två av besättningen skulle ha avlagt maskinistexamen.

2.7 Fiskemetoden

Fiske med laxlina innebär att man sätter en horisontell lina som flyter i vattenytan. Var 17:e meter finns en tre famn lång tafs med krok och mellan tafsarna finns ett flöte.

I början och slutet markeras laxlinan med en boj liksom vid var åttionde krok.

Varje båt får enligt bestämmelserna sätta 2000 krok vilket gör att en laxlina kan vara 34 kilometer lång.

3 Händelseförloppet

V avgick Stocka 28 november 2000 klockan 01.00 för att fiska lax med laxlina i norra Östersjön nära den estniska fiskezonen. Under resan

observerades ett lätt läckage till lastrummet. Detta föranledde att besättningen med jämna mellanrum kontrollerade så att inte läckaget ökade samt att den hydrauldrivna pumpen på däck kördes.

Under resan söderut genom Bottenhavet och Ålands hav var det motsjöst som ökade väsentligt då fartyget nådde norra Östersjön.

Efter 30 timmars gång nådde V fiskeplatsen där laxlinorna skulle läggas ut. Innan detta påbörjades upptäckte man att läckaget hade ökat markant varför beslut togs att återvända till hemmahamnen för sliptagning.

Då det upptäcktes att läckaget hade ökat stod vattnet redan högt i lastrummet och lösa bingebäddar som flöt runt i sjögången hade slagit av kabeln till den elektriska pumpen. En av pumparna i lastrummet klarade emellertid utan svårigheter att hålla vatteninströmningen stängd under hemresan.

Befälhavaren kopplade återigen det elektriska till 220-voltpumpen som fungerade tills man efter cirka 10 timmars gång var på position N 60° 00',0 E 19° 28',5. Pumpen slutade då att fungera på grund av att vatten trängde in i motorn genom kabelgenomgången med kortslutning som följd.

Ungefär samtidigt slutade också den hydrauliska pumpen att fungera varefter vattnet steg snabbt i lastrummet.

Det visade sig senare att anledningen till att den hydrauliska pumpen slutade att fungera var att en packning inte låg i spår.

Eftersom det inte längre fanns några möjligheter att länsa från lastrummet högg befälhavaren hål i skottet mellan lastrummet och maskinrummet för att leda vattnet till maskinrumspumparna.

Det visade sig emellertid att pumparna inte hade kapacitet nog att hålla undan vattnet varför kontakt togs med Sweden Rescue som informerades om situationen. Cirka 40 minuter därefter lämnade besättningen V i en räddningsflotte och togs efter ytterligare en halvtimme ombord i ett ryskt handelsfartyg.

Finska sjöräddningen lyckades sätta ombord pumpar varefter V pumpades läns och bogserades till Mariehamn på Åland dit hon anlände 30 november.

4 Analys

4.1 Fartygets användningsområde

V hade under den största delen av sina 55 år använts till fiske och varit registrerat som fiskefartyg. Under tiden som svenskflaggad hade V registrerats om från fiskefartyg till fritidsfartyg. Därefter hade ytterligare en omregistrering skett – nu till arbetsfartyg.

V var alltså registrerad som arbetsfartyg vid det aktuella tillfället. Man hade emellertid, på grund av en teknikalitet i fisketillståndsgivningen, möjlighet att använda fartyget till fiske med laxlinor.

4.2 Läckaget

Under resan från Stocka till fiskeplatsen förekom ett litet läckage i förliga delen av fartyget in till lastrummet. Läckaget var inte oroande med tanke på den stora länskapacitet, drygt 1500 l/min, som fanns ombord. Därutöver fanns två stycken handdrivna diafragmapumpar.

Dessutom var läckaget väntat eftersom V hade legat överksam en längre tid. Detta medför vanligen att den del av bordläggningen på ett träfartyg som befinner sig ovanför vattenytan gistnar.

Vid gång, då bogvågor och sjö kommer i kontakt med gisten bordläggning, förekommer ofta läckage. Med tiden sväller vanligen efter hand sådan bordläggning och läckaget minskar och upphör.

Befälhavaren förväntade sig därför att läckaget skulle minska på grund av att träet med tiden borde svälla.

5 Orsak

Orsak till det ökande och kraftiga läckaget berodde på att ett drev i en lask (skarv mellan kortändorna på två bordläggningsplankor) och ett litet stycke i underkant av den ena plankan hade släppts.

Läckaget uppstod i babords bog cirka 50 cm under vattenytan.

6 Anmärkningar

Det är inte förenligt med gott sjömanskap att, efter man hade konstaterat en läcka, fortsätta resan.

V var inte försedd med beslut om säkerhetsbesättningen enligt FSL 5 kap. 5 §.

Ingen av de ombordvarande innehade någon behörighet.

7 Allmän rekommendation

Det är viktigt, särskilt med äldre träfartyg, att kontrollera att såväl bordläggning, spant som drevning är i god kondition.

8 Skador

8.1 Person- och miljöskador

Några personskador har såvitt känt inte uppkommit.

Det har inte rapporterats någon skada på miljön trots att fartyget varit vattenfyllt och sedan länsdumpats.

8.2 Materiella skador

Trots att stora delar av fartyget varit vattenfyllt har det visat sig att det inte uppstått några bestående skador.

En tid efter haveriet hämtades V hem från Mariehamn.

Framdrivningsmotorn hade vid olyckstillfället stoppat av sig själv. Då V hämtades gjordes ett par smörjoljebyten varefter motorn gick utan anmärkning och gjorde så de 20 timmarnas gång hem till Stocka.

9 Övrigt

Då V togs upp på slip i Stocka konstaterades var läckan fanns. Undervattenkroppen drevs och som skydd sattes plåtar över vissa laskar.

10 Utredningsresultat

- Under resan från Stocka till fiskeplatsen, en resa på 30 timmar, förekom motsjö. Den ökade till grov motsjö då fartyget nådde norra Östersjön.
- Redan från resans första del läckte V. Läckaget var inte större än att pumparna i lastrummet lätt höll vatteninträngningen stängd.
- Ombord fanns sex olika läns-pumpar som tillsammans hade en kapacitet på över 1500 l/min. Dessutom fanns två handdrivna diafragmapumpar.
- I stället för en förväntad minskning av vattenflödet ökade det kraftigt då fartyget utsattes för den grova motsjön i Östersjön.
- De två pumparna i lastrummet slutade att fungera. Den ena på grund av att motorn kortslöt och den andra för att en packning inte låg i spår.
- Hål togs upp i skottet mellan lastrum och maskinrum. Maskinrumspumparna kunde inte hålla vatteninträngningen stängd.
- Beslut togs att överge fartyget som var i sjunkande tillstånd.
- Extrapumpar sattes ombord från finska sjöräddningen och V pumpades läns.
- Haveristen bogserades till Mariehamn där det hämtades och kördes till Stocka för slipsättning.
- Besättningen var inte behörig.