

RAPPORT

Oljetankfartyget OKTAVIUS -SLNZ- grundstötning 19 maj 2001



RAPPORT

Oljetankfartyget OKTAVIUS -SLNZ- grundstötning 19 maj 2001

Vår beteckning: 080201-0127559
Utredningsenheten Björn Molin, 011-19 13 27

Rapporten finns www.sjofartsverket.se (Webbtjänsten)
Även på vår hemsida -Press Rapporter/remisser

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	1
Fartyget	1
Besättningen.....	3
Väder.....	3
Övrigt.....	3
Händelseförlopp	3
Analys	4
Orsak	6
Anmärkningar	6
Rekommendationer	6
Skador	6
Utredningsresultat	7
Övrigt	7

Bilaga: Sjökortsutdrag

Denna sjöolycksrapport är sammanställd i samarbete mellan Söfartsstyrelsens Opklaringsenhet, Köpenhamn och Sjöfartsinspektionens Utredningsenhet, Norrköping.

Björn Molin
Utredningsenheten

Lars Gerhard Nielsen
Opklaringsenheten

Sammanfattning

Oktavius (O) var på väg från Brofjorden till Norrköping med last av miljödiesel.

Fartygets befälhavare hade vakten och var ensam på bryggan då man var på väg genom Drogdenrännan. Farten hade saktats till cirka 10 knop för ett medgående fartyg som man inte ville passera i den bojade leden.

Vid passage av boj 15 (se sjökortsbilaga) mötte man ett nordgående tankfartyg. Från O hade befälhavaren observerat att det mötande fartyget av strömmen sattes mot mitten av farleden. Han höll därför en kurs som ledde tätt på boj 15 för att ge plats för det andra fartyget.

Då O hade passerat boj 15 ändrades kursen cirka 5° åt babord. Strax därefter grundstötte fartyget den 19 maj 2001 kl 0728 på position N 055° 33',5 E 012° 42',2.

Faktaredovisning

Fartyget

Namn:	OKTAVIUS
IMO nr:	8409082
Reg.bet.:	SLNZ
Hemort:	Skärhamn
Brutto:	14937
Löa:	158,25 meter
Bredd:	26,03 meter
Djupgående:	10,01 meter
Klass:	DNV

Byggnadsår:	1986
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	6650 kW
Besättning:	18

O byggdes år 1986 för Rederi AB Oktetten och var det sista av 221 fartyg som Uddevallavarvet byggde under åren 1946 – 1986.

Fartyget var byggt med besättningsutrymmen, maskinrum och brygga akterut. För därom fanns lastutrymmet som var indelat i 14 lasttankar och 2 sloptankar. Lasttankarna var skyddade av dubbelbotten och dubbelskrov.

Framdrivningsmaskineriet bestod av en överladdad 5-cylinders dieselmotor av Uddevallavarvets tillverkning och MAN-B&W typ 5L60MCE.

Framdrivningspropellern var av ställbar typ och av fabrikat KaMeWa. På full fart gjorde fartyget cirka 16 knop.

För att underlätta manövreringen in i och ut ur hamn var O försedd med en bogpropeller på 735 kW i förskeppet och en tvärpropeller på 440 kW i akterskeppet.

Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen på bryggan var två radarapparater av märke Raytheon. Båda dessa var i drift och inställda på 1,5 M (nautiska mil) och 3 M när grundstötningen inträffade.

Gyrokompas var av fabrikat Anschutz och automatstyrning av märke Kockums. Ombord fanns också två satellitnavigatorer, en GPS Kodon KGP 930 och en GPS Raytheon NT200D.

I bryggutrustningen ingick även ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) som inte var i bruk vid händelsen då det sedan cirka en vecka tillbaka var ur funktion.

Fartyget framfördes med hjälp av automatstyrning.

Lasten bestod av 11000 ton miljödiesel.

Djupgåendet var vid avgången 6,80 meter förut och 6,90 meter akterut.

Besättningen

Besättningen bestod av befälhavare, 2 styrmän, maskinchef, 2 maskinister, 5 däcksmanskap, 4 maskinmanskap och 3 övrig personal.

Befälhavaren hade varit anställd i rederiet sedan år 1991 och hade tjänstgjort på O de senaste 5 åren.

Befälhavaren var väl känd med de aktuella farvattnen.

Väder

Vädret den aktuella morgonen var bra med cirka 2 knops sydvästgående ström. Det rådde dagsljus och sikten var god. Vinden var WNW cirka 15 m/sek och sjögången var cirka 0,5 meter.

Övrigt

Bryggan var vid grundstötningen bemannad av befälhavaren.

Vaktens matros hade varit utkik på bryggan tills fartyget passerade Köpenhamn. Han var sedan sysselsatt med purring och andra göromål. Matrosen var utrustad med en bärbar walkie talkie för att vid behov kunna kallas till bryggan.

Drogdenrännan är en muddrad ränna med 8 meters djup vid medelvatten. Bojar finns utsatta för att markera farledens gränser (se sjökortsbilaga).

Händelseförlopp

Fartyget avgick från Brofjorden den 18 maj 2001 klockan 1915 och var destinerat till Norrköping.

Befälhavaren anlände till bryggan vid femtiden på morgonen den 19 maj då O befann sig norr om Helsingör. Styrmannen var kvar på bryggan tillsammans med befälhavaren som övertog vakten kl 0600 då fartyget hade passerat Helsingör.

I höjd med ön Ven bestämde befälhavaren sig för att gå genom Drogdenrännan i stället för Flintrännen. Vid tidigare passager på sydgående hade man oftast passerat genom Flintrännen. Orsaken till att

befälhavaren valde Drogdenrännan var att vädret var bra och att man hade avgått något försenad från Brofjorden.

Vid fyren Nordre Röse närmade sig O ett medgående fartyg som befann sig förut på avståndet cirka 1 M. Befälhavaren saktade farten till cirka 10 knop då han ville avvakta med att passera fartyget tills man var ute ur Drogdenrännan.

När O passerade boj 11 var det medgående fartyget vid boj 17. Befälhavaren såg då också att ett tankfartyg, som gick väster om Drogdens fyr, närmade sig på nordgående.

Då det mötande tankfartyget befann sig mellan bojarna 14 och 16 lade befälhavaren märke till att det av den sydvästgående strömmen sattes mot mitten av rännan. O styrde cirka 175° och låg väl styrbord i rännan. Med avsikten att lämna plats för det mötande fartyget behölls den styrda kursen som ledde tätt på boj 15.

I höjd med boj 15 möttes fartygen och befälhavaren ändrade kursen till cirka 170° mot Drogdens fyr.

Då bojen hade passerats kändes ett sug i fartyget som kort därefter grundstötte. O blev stående med styrbords bog på grund och med aktern pekande ut i farleden.

Lyngby radio och rederiet informerades om det inträffade samtidigt som skadekontroll påbörjades. Man kunde konstatera läckage till vattenballasttankarna 1 SB, 1 BB, centertank 2, 3 SB, 4 SB och ett pumprum. Samtliga skadade tankar låg i dubbelbotten och inget oljeutsläpp kunde upptäckas.

Läckaget orsakade att fartyget fick 7 graders styrbords slagsida och djupgåendet ökade till 9,8 meter.

Fartyget drogs flott den 21 maj och dykarundersöktes. Cirka hälften av lasten läktrades till ett annat fartyg. O gick sedan till Helsingborg och slutlossade varefter hon gick till varv i Göteborg.

Analys

Vid sjöförklaringen hördes befälhavaren och vaktens matros.

Befälhavaren uppgav vid sjöförklaringen att han valde att passera genom Drogdenrännan i stället för Flintrännan eftersom vädret var bra och då man var något försenad vid avgången från Brofjorden. Den försenade avgången medverkade till att befälhavaren kände en viss tidspress och vägvalet genom Drogden skulle medföra att man sparade cirka 30 minuter. Vid sjöförklaringen uppgav befälhavaren att tidspressen som han kände var personlig. Han hade inte påverkats av någon utomstående för att förkorta resan med de cirka 30 minuterna.

Befälhavaren lade märke till att strömmen satte det mötande tankfartyget mot mitten av rännan. Befälhavaren uppmärksammade också att strömmen satte mer sydväst än vad han hade räknat med. Han bedömde att någon kollisionsrisk inte förelåg men höll tätt på boj 15 för att lämna plats och för att visa gott sjömanskap. Utredningsenheten har varit i kontakt med befälhavaren på det mötande tankfartyget. Han har uppgivit att boj 14 passerades på cirka en fartygsbredd (cirka 16 meter). O's befälhavare har uppskattat att man passerade 20 – 25 meter från boj 15. Då farledsbredden mellan de aktuella bojarna är cirka 300 meter så var avståndet mellan fartygen då de möttes cirka 200 meter.

Då O hade mött det nordgående tankfartyget ändrade befälhavaren kursen cirka 5 grader åt babord. Han uppfattade då ett sug i fartyget som kort därefter grundstötte. Fartygets kurser fram tills grundstötningen inträffade finns dokumenterade på en kursskrivare. O framfördes först på kursen cirka 175 grader. Kort före grundstötningen gjorde fartyget en styrbordsgir till cirka 180 grader. Därefter genomfördes en babordsgir till cirka 165 grader följt av en styrbordsgir till cirka 182 grader som var den kurs fartyget hade efter grundstötningen. När O passerade boj 15 uppstod sannolikt en bankeffekt som yttrade sig i att fartyget sögs mot banken på styrbordssidan.

Då grundstötningen hade inträffat blev fartyget stående med styrbords bog på grundet och aktern ut i Drogdenrännan. Vatteninträngningen till ballasttankarna orsakade att O fick 7 graders slagsida.

Vid sjöförklaringen uppgav befälhavaren att man, efter det att grundstötningen hade inträffat, upptäckte att boj 15 låg cirka 20 meter väster om sin position. Förhållandet kunde konstateras då man såg att bojen inte låg i linje med de övriga bojarna norr om boj 15. Från det danska Farvandsväsendet har inhämtats information om den aktuella bojen. Den blev skiftad/utlagd den 4 april 2001. Då O stod på grund

kontrollerades bojens position av Farvandsväsendet och man kunde konstatera att bojen låg på sin position. Farvandsväsendet informerade också om att det i kanten av och utanför rännan finns ett flertal stora stenar. Djupet vid bojen var 9,5 meter och bojkättingens längd 21 meter. Strömmen var kraftigare vid boj 15 än norr om bojen och boj 15 sattes därför sannolikt mer västvärt än de nordliga bojarna. Med kättinglängden 21 meter och djupet 9,5 meter är det möjligt att bojen vid tillfället låg upp till cirka 18 meter från bojankaret.

Av de bottenkador som erhöles vid händelsen framgår att O har dragit en sten utmed större delen av fartygets hela botten. Stenen har gått utmed fartygets botten från förskeppet till för om maskinrummet där den har passerat diagonalt från styrbord till babord.

Orsak

Orsak till händelsen var sannolikt att O höll mycket nära rännans västra avgränsning. Strömmen satte fartyget kraftigare sydväst än vad befälhavaren hade räknat med. Då O hade passerat boj 15 sögs hon in mot banken då man påverkades av bankeffekt.

Anmärkningar

Inga.

Rekommendationer

Inga

Skador

Några person eller miljöskador har så vitt känt inte uppkommit.

Vattenballasttankarna 1 SB, 1 BB, centertank 2, 3 SB, 4 SB och ett pumprum penetrerades och vattenfylldes.

Fartygets skrov erhöles stora skador i botten och cirka 130 ton stål fick bytas.

Utredningsresultat

- Väderförhållandena var goda.
- Grundstötningen inträffade vid god sikt och i dagsljus.
- De aktuella farvattnen var väl kända av befälhavaren.
- Fartygets ECDIS var sedan cirka en vecka tillbaka ur funktion.
- Befälhavaren kände en viss personlig tidspress med anledning av den försenade avgången från Brofjorden.
- Strömmen satte kraftigare sydväst än vad befälhavaren hade räknat med.
- Fartyget påverkades av bankeffekt.

Övrigt

Information och övriga åtgärder som vidtogs efter grundstötningen var, så vitt kan bedömas, utan anmärkning.

Bilaga

