

RAPPORT

Torrlastfartyget GLORY Credo - SDGV - grundkänning 9 april 2003



RAPPORT

Torrlastfartyget GLORY CREDO - SDGV - grundkänning 9 april 2003

Vår beteckning: 080201-03-15775
Utredningsenheten Jörgen Zachau, 011-19 12 73
Rapporten finns även www.sjofartsverket.se
på vår hemsida - Sjöfartsinspektionen
- Fartygsolycksutredningar (klicka på +)
- Haverirapporter
Eftertryck tillåts med angivande av källa

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	2
Fartyget.....	2
Haverier och nyttjandeförbud	3
Väder och vind, strömmar	3
Besättningen	3
Aktuell rederiinstruktion för fartyget.....	4
Händelseförlopp	4
Befälhavarens beskrivning.....	5
Lotsens uttalande	7
Andre styrmannen.....	7
Maskinchefen.....	7
Analys	8
Orsaker	10
Skador	10
Övrigt	10
Rekommendationer	11
Allmänt	11
Anmärkningar	11
Utredningsresultat	11
Bilaga: Fartygets sjökortsutdrag	

Sammanfattning

På kvällen 9 april avgick Glory Credo från sin kajplats i Bremen. Fartyget skulle backas ut för att vändas med aktern åt styrbord för att komma runt åt babord och sedan vidare till slussen. Till hjälp hade man förutom lotsen en bogserbåt.

Bogserbåten gjordes fast på styrbords låring och Glory Credos rörelse akterut kom att bli ganska snabb.

Under manövern hade man maskinmanövern i läge "helt sakta fram". Dock slog befälhavaren under en kort stund backmanöver för att komma ut ur hamnbassängen snabbare eftersom han var orolig för att babords bog skulle slå i kajen.

Då fartyget närmade sig den motsatta banken slogs frammanöver. Fartygets rörelse akteröver stoppades. Bogserbåten gjorde i det läget försök att dra runt Glory Credo med aktern åt styrbord.

Det visade sig att fartyget fått grundkänning med banken. Skador hade uppstått på styrmaskineriet.

35 minuter efter avgången hade Glory Credo förtöjt vid en närbelägen kaj med hjälp av bogserbåten.

Ingen vidare planering hade utförts innan avgången. Kommunikationerna mellan befälhavaren och lotsen var bristfälliga, stundtals obefintliga. Båda dessa förhållanden utgjorde avsteg från fartygets ISM-handbok.

Faktaredovisning

Fartyget

Namn:	GLORY CREDO
IMO nr:	7 519 294
Reg.bet.:	SDGV
Hemort:	Göteborg
Brutto:	6 917
Löa:	134,99m
Bredd:	17,06m
Djupgående:	F 8,12m A 8,31m
Klass:	Lloyds Register
Byggnadsår:	1978, ombyggd 1989
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	3 310kW
Besättning:	13 + lots

Glory Credo (tidigare Credo, fram till namnskiftet i januari -03) var en torrlastare av konventionell typ med lastutrymme bestående av två rum, täckta med hydrauliskt manövrerade lastluckor. På däck fanns två 25-tons Hägglund-kranar. Akter om lastrummen fanns maskinrummet och ovanpå detta däckbyggnaden med besättningsutrymmen och navigationsbrygga. Fartyget hade dubbelt skrov och byggdes på Falkenbergs varv 1978. Ombyggnaden, då fartyget förhöjdes och förlängdes, skedde i Kaldnes, Norge.

Navigationsutrustningen bestod bl.a. av radarapparater, gyrokompass, automatstyrning och satellitnavigator.

Huvudmaskineriet utgjordes av en Wärtsilä 12V32D som via en reduktionsväxel var kopplat till en högergångad propeller med ställbara blad av fabrikat SEFFLE. Maskinmanövrarna sköttes direkt från bryggan.

Rodret var av konventionell typ med 60° rörlighet åt vardera hållet. Styrmaskineriet utgjordes av ”SEFFLE CUB-engine type HKL 3065-0”. Det fanns också en bogpropeller (ULLSTEIN) som utvecklade en effekt om 290kW.

Det fanns ingen kurs- eller manöverskrivare ombord.

Haverier och nyttjandeförbud

Glory Credo utsattes 1993 för en större maskinskada under resa i Nordsjön och fick bogseras iland. Fartyget kom inte i trafik förrän sex veckor senare.

Glory Credo hade dagen innan blivit föremål för en hamnstatskontroll och blivit belagt med nyttjandeförbud. Bristerna vid hamnstatskontrollen hade inget med grundkänningen att göra, men att åtgärda dem tog tid och försenade avgången. Fartyget har vid ett antal gånger tidigare blivit utsatt för hamnstatskontroll, men så vitt känt aldrig tidigare blivit belagt med nyttjandeförbud.

Väder och vind, strömmar

Vindens riktning var mellan ENE och N med styrka 5-6 m/s. Några strömmar eller någon sjöhävning förekom inte (hamnen ligger innanför en sluss). Inte heller förekom någon nederbörd.

Besättningen

Besättningen bestod av 13 personer. De två styrmännen gick vakt-om-vakt med undantag för 8-12, som befälhavaren tog själv.

Av besättningsmedlemmarna var tre stycken utöver säkerhetsbemanningen: en däckselev, en maskinist och en reparatör.

Besättningen var mixad, dvs. bestod av flera nationaliteter enligt TAP-avtal (tillfälligt anställd personal). Utöver de sju svenskarna var de flesta från Filippinerna. Arbetsspråket ombord var därför engelska.

Befälhavaren hade arbetat som befälhavare i 25 år. Detta var första gången ombord i Glory Credo, som han kom till en månad före grundkänningen.

Andre styrmannen hade arbetat som befäl i 12 år.

Aktuell rederiinstruktion för fartyget

I Glory Credos ISM-handbok (International Safety Management) finns bl.a. instruktioner för vad som avser arbetet på bryggan då man har lots ombord. Följande citeras ur handboken under avdelning "With pilot on board".

"Emphasise the need for communication between pilot and bridge team."

"Inform the pilot that you want to see a voyage plan and go through it together with him. Ask the pilot to tell you which VHF channels will be used during piloting and request that important information be given in English, if another language is used."

"Give the pilot information, which could be important to his piloting."

Händelseförlopp

Glory Credo avgick från hamnbassäng Hafen E i Industriehafen, Bremen, klockan 2135 den 9 april 2003. Fartyget var då lastat med skrot. Hon låg med fören in mot änden av den smala hamnbassängen och behövde backa för att komma ut. Avsikten var att backa ut i Hafen A och där med bogserbåt svänga aktern åt styrbord för att därmed komma runt åt babord. Fartyget hade lots ombord.

Vid backningen var huvudmaskineriet aktiverat i läge "helt sakta fram". Detta var för att snabbare kunna få frameffekt om det skulle behövas. Bogserbåten var kopplad och drog akterut.

Befälhavaren slog för en kort stund ”sakta back” då Glory Credo delvis var ute ur bassängen eftersom han ansåg att det fanns en risk att babords bog skulle slå i kajhörnet. Efter det att båtsmannen, som höll uppsikt på backen, meddelat att fören gick klar från kajen, slog befälhavaren fram igen. Han koncentrerade sig på uppsikt förut, medan lotsen skötte uppsikten akterut samt kommunicerade med bogserbåten.

Nästan omedelbart därefter beordrade lotsen ”half ahead”, och direkt efter det ”full ahead”. Rodret låg då midskepps. Fartyget rörde sig fortfarande akteröver. Strax därefter stoppade farten upp och fartyget var helt stilla. Rodermanövern var fortfarande ställd midskepps, medan roderindikatorn visade att rodret var 60° babord. Samtidigt drog bogserbåten i Glory Credo:s styrbordslåring.

Därefter kom ett telefonsamtal från maskinkontrollrummet som meddelade att hydraulolja från styrmaskineriet läckte kraftigt och att styrmaskinerna skulle stängas av, vilket skedde.

Efter grundkänningen förtöjdes Glory Credo med babordssidan till vid Kap Horn Nord-kajen strax intill. Fartyget var förtöjt 2210.

Kommunikationen mellan lotsen och bogserbåten skedde på tyska, vilket befälhavaren inte förstod. Någon egentlig kommunikation mellan lotsen och befälhavaren avseende manövreringen förekom inte.

Befälhavarens beskrivning

Man hade jobbat extra med skyltningen och de andra bristerna som påtalats vid hamnstatskontrollen, men likväl hade styrmännen och han själv inte arbetat särskilt mycket under hamnuppehållet. Man hade kommit till Bremen tidigt på morgonen den 7 april och gick vid tiotiden på kvällen den 9 april. Lastningen hade varit ”förfärligt lugn”, trots att det blev en hel del oväsen från lasten eftersom man lastade skrot, full last.

Lotsen, som var i 50-årsåldern, får betecknas som erfaren – någon grund att göra annan bedömning fanns inte. Lotsen befann sig på babords bryggvinge, själv var befälhavaren inne på bryggan. Befälhavaren kontrollerade styrningen med tillerstyrning med sladd. Det var fint väder, ingen besvärande vind och det var heller inte någon ström där inne i hamnen.

De hade haft för avsikt att gå tidigare, men hade inte hunnit till slussens öppningstid. För att komma iväg smidigt och för att få god tid, hade befälhavaren valt att ta bogserbåt.

Vid avgången var hela däcksgänget ute – på poopen fanns andre styrman och två matroser. Bogserbåten var kopplad där. På backen var överstyrman (eller båsen) och en matros. Båda stationerna hade walkie-talkie och var stand-by även efter avgången eftersom man skulle slussa strax därefter. I maskinrummet fanns maskinchefen, förste maskinisten och ytterligare en man.

Backen gav uppgifter till bryggan om avstånd till kajen föröver. Lotsen pratade med bogserbåten på tyska, vilket inte befälhavaren förstod. Allt verkade helt normalt. Besättningen talade sinsemellan på engelska. Det pratades ganska mycket mellan besättningsmedlemmarna på backen och befälhavaren, så det **kan** ha varit svårt för andre styrmannen på poopen att kontakta bryggan. Befälhavaren var koncentrerad på kajhörnet på babordssidan föröver och förlitade sig på att lotsen kontrollerade akterut.

Befälhavaren insåg att fartyget kom för nära kajhörnet men ville inte använda bogpropellern för mycket eftersom det skulle motverka fartygets sväng med aktern åt styrbord. Han gav därför backmanöver 15-20 sekunder för att snabbare komma ut ur bassängen (trots att detta också skulle kunna motverka den sökta svängen). Han vet inte men tror att han sa något om manöverändringen till lotsen.

Så fort han fick klartecken från backen att bogen var fri från kajen slogs frammanöver. Därefter beordrade lotsen ”halv fram” (roderläget var då midskepps) och efter några sekunder ”full fram”.

Maskinlarmet larmade för överbelastning vid denna tidpunkt, men detta åtgärdades inte eftersom det var uppenbart att manövern fram behövdes. Man kunde se på dykdalberna akterut att fartyget fortfarande backade.

Därefter stoppade fartyget mycket mjukt. Befälhavaren kunde då inte avgöra om det berodde på att man kom emot banken eller om bogserbåtens ändrade dragriktning för att upphäva backningen var orsaken till att fartyget stoppade. Maskineriet slogs stopp. Rodret låg då fortfarande midskepps.

Bogserbåten försökte dra loss fartyget åt styrbord. Eftersom rodret var ställt midskepps försökte styrmaskinerna att hålla det där. Rodret satt fast i leran, och då bogserbåten drog åt styrbord blev det stora krafter på rodret som fick det att vridas åt babord. Belastningen på styrmaskineriet blev då så stor att det inte höll. "Linjalerna" (eller "gejdrar") hoppade av eller for loss. Hydraulrör gick av. Det var emellertid inga skador på rodret, vilket senare dykarundersökningar med videofilmning visade.

Man skulle ha dragit till styrbord mycket tidigare och inte haft så hög fart, alternativt kunde man ha dragit åt babord till nästa docka och vänt fartyget där.

Avgången och utbackningen leddes av lotsen. Någon genomgång eller planering med befälhavaren utfördes inte.

Lotsens uttalande

Lotsen kommunicerade med bogserbåten på kanal 10. Det finns ingen inspelning på den kommunikationen.

Lotsen anser att bogserbåtsbefälhavaren utförde instruktionerna från lotsen helt i enlighet med lotsens önskemål.

Andre styrmannen

Han befann sig på poopen av Glory Credo. Bogserbåten drog akterut då hamnbassäng E lämnades. Enligt hans mening drog bogserbåten väldigt hårt.

Först när fartygets akter var väldigt nära den södra sidan av hamnbassäng E ändrade bogserbåten dragriktning från att dra akterut till att dra åt styrbord, återigen med full kraft, som man kunde se av bogserbåtens rörelser.

Enligt hans mening gjordes hela manövern för fort.

Maskinchefen

Han bekräftade att det inte fanns någon manöverskrivare i maskinrummet eller på bryggan. Det fördes heller inte några anteckningar om tider för maskinmanövrar förutom tidpunkten för start av huvudmaskin.

Han var i maskinkontrollrummet då styrutrustningen havererade. Det kom ett oljenivåalarm från styrmaskinen. Andre maskinisten begav sig då omedelbart dit och såg läckorna från röret och oljan som flödade ut. Han återkom och bad att bryggan skulle informeras.

Maskinchefen vet inte i vilket läge maskinmanövern var då larmet gick. Han skulle kunna ha sett det, men tittade inte efter.

Analys

För att försäkra sig om en säker och smidig avgång i det relativt trånga hamnområdet, hade befälhavaren bestämt sig för att använda bogserbåt, trots att han egentligen inte var tvungen till det.

Likväl genomfördes inte någon gemensam planering mellan lots och befälhavaren hur avgången och vändningen skulle utföras. Detta var ett avsteg från ISM-handboken.

Lotsens samtal med bogserbåten skedde på tyska, vilket befälhavaren inte förstod, och på en vid tillfället för befälhavaren okänd radiokanal.

Befälhavaren var därmed effektivt utestängd från att följa händelseförloppet. Att befälhavaren inte begärde att samtalen skulle ske på engelska och att han skulle meddelas på vilken VHF-kanal var ytterligare ett avsteg från ISM-handboken.

Befälhavarens backmanöver för att undvika närkontakt med kajhörnet på fartygets babordsbog genomfördes möjligen utan lotsens kännedom.

Om så var fallet utestängdes lotsen från att ta del av information av väsentlig betydelse. Även detta var i så fall ett avsteg från ISM-handboken. Lotsen kan därför ha överraskats av fartygets fart akterut. Denna tillfälliga backmanöver måste rimligen ha påverkat fartygets fart akteröver eller åtminstone effektivt förhindrat ett snabbt stopp av fartygets backande.

Avstegen från ISM-handboken, som yttrade sig i utebliven gemensam planering av avgången och brister i kommunikationerna, utgjorde grogrunden för händelseförloppet i övrigt. Naturligtvis kunde det ha gått fel även om man följt givna instruktioner, men

sannolikheten för att behålla kontrollen över skeendet måste sägas ha minskat i takt med att avstegen gjordes.

Befälhavaren var koncentrerad på händelseförloppet på backen. Någon information från poopen om vad som hände akterut fick han inte.

Befälhavaren måste ha blivit helt överrumplad av vad som sedan skedde. Den uteblivna informationen skulle kunna ha haft väsentlig betydelse om den nått befälhavaren. Om styrmannen på poopen försökt att nå bryggan via VHF (vilket inget tyder på) och misslyckats med detta, fanns det ju ändå alternativ: som en sista möjlighet kunde han ha skickat upp en löpare – det fanns personal tillgänglig för detta.

Bogserbåten försökte sedan enligt lotsens anvisningar att dra fartygets akter åt styrbord. Detta kom sannolikt att orsaka skadorna på styrmaskineriet, eftersom rodret uppenbarligen fastnat i leran. Något samråd med befälhavaren gjordes inte.

Det är rimligt att anta att skadorna kunnat bli mindre omfattande om man samrått innan fartygets akter drogs åt styrbord. Å andra sidan visste man egentligen inte vid detta tillfället att man faktiskt satt fast, även om man borde ha kunnat misstänka det.

Genom att vinnlägga sig om en lägre hastighet under utbackningen hade man haft bättre marginal och haft större möjlighet att undvika grundkänningen. Man kunde också strävat efter att ha kommit längre ut från kajen på babordssidan och därmed fått större avstånd mellan kajhörnet och babords bog. Därmed kunde svängen påbörjats tidigare, vilket hade varit till fördel i den trånga hamnbassängen.

Alternativt hade fartyget kunnat ha svängts åt styrbord och backat in i nästa docka. Emellertid hade fartyget då fått svänga totalt ca 260° åt styrbord (istället för som nu 100° åt babord) vilket rimligen kan anses omotiverat. Den högergångade propellern med ställbara blad (vilken både vid back- och frammanöver verkar för att gira fartyget åt babord) hade också försvårat en sådan manöver.

Orsaker

Grundläggande orsaker var avstegen från ISM-handboken som bl.a. yttrade sig i bristen på planering av avgången och bogseringen och de därmed uppkomna bristerna i samarbetet och kommunikationen mellan lotsen och befälhavaren.

Bidragande orsak var att fartyget fick för hög hastighet då det bogserades ut.

Bidragande var även den backmanöver som tillfälligt utfördes på fartyget.

Också bidragande var den uteblivna information från poopen till befälhavaren.

Skador

Skadorna på styrmaskineriet, som först yttrade sig som oljeläckage, medförde ett stillaliggande för reparation om fem dagar.

Några skador på roder eller skrov är inte kända.

Övrigt

Arbetspråket mellan befäl och anlitade lotsar är företrädesvis engelska medan det förefaller vara vanligast att lotsarna använder det lokala språket vid kontakter utanför fartygen. Det finns grund att tro att mycket av den information som lotsarna får utifrån inte vidarebefordras till fartygens befälhavare trots att det är de senare som har det övergripande ansvaret.

Om det inte är praktiskt möjligt att all kommunikation sker på engelska språket är det mycket viktigt att befälhavare och styrmän aktivt söker information och uppmärksamhet följer och övervakar lotsarnas ordergivning – alternativt framförande av fartygen.

Oavsett om befälhavaren haft förtroende för lotsen eller inte fråntar detta inte befälhavaren ansvaret för fartygets framförande. Lotsen är i princip att betrakta som en rådgivare och ska fungera som ett stöd med god lokalkännedom.

Ansvar och avgörande beslut åligger befälhavaren.

Rekommendationer

Rederiet bör aktivt säkra att man i fartygen är medvetna om ISM-handbokens instruktioner och att dessa följs.

Allmänt

All kommunikation bör ske på ett språk så att alla inblandade har tillgång till all viktig information.

Anmärkningar

Flera avsteg från ISM-handboken gjordes.

Utredningsresultat

- Någon egentlig planering av avgången utfördes inte.
- Bogseringen kom att medföra att fartygets fart akteröver blev ganska hög.
- Under bogseringen ändrades för en kort stund maskinmanövern från "helt sakta fram" eller "sakta fram" till back.
- Det kom ingen information till bryggan från poopen.
- Då fartyget stoppats drog bogserbåten låringen åt styrbord enligt lotsens anvisningar.
- Någon egentlig kommunikation mellan lotsen och befälhavaren förekom inte.
- Flera avsteg från ISM-handboken gjordes.
- Någon besvärade vind eller ström förekom inte.

