

RAPPORT

Torrlastfartyget SOLVITA - J8B2235 - grundstötning 11 juli, 2003



RAPPORT

Torrlastfartyget SOLVITA - J8B2235 - grundstötning 11 juli, 2003

Vår beteckning 080202-03-16440
Utredningsenheten Sten Anderson, 011-191269

Rapporten finns www.sjofartsverket.se (Sjöfartsinspektionen-
även på vår hemsida Fartygsolycksutredningar (på plusset) -
Haverirapporter

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning	1
2 Faktaredovisning.....	1
2.1 Fartyget.....	1
2.2 Besättningen	3
2.3 Vädret	3
2.4 Trafikseparationen i norra Öresund	4
3 Händelseförloppet	5
3.1 Händelseförloppet fram till grundstötningen	5
3.2 Händelseförloppet efter grundstötningen	5
4 Analys	6
4.1 Bemanning på bryggan	6
4.2 Kurser och färter	7
5 Orsak	8
6 Anmärkningar	8
7 Allmän rekommendation	8
8 Skador	9
9 Övrigt	9
9.1 Alkoholpåverkan.....	9
9.2 Åtgärder vidtagna i Sverige	9
9.3 Åtgärder vidtagna av flaggstaten	10
10 Undersökningsresultat	10

Bilaga: Sjökortsutdrag

1 Sammanfattning

Det St. Vincent & Grenadinesregistrerade torrlastfartyget Solvita var på resa från Riga i Lettland till Seaham i England med last av paketerat trävirke.

Då man befann sig strax norr om Helsingborg observerade Sjöbevakningen att fartyget styrde mycket egendomliga kurser innan det grundstötte på Hittarpsrevet cirka 3 M (nautisk mil = 1852 meter) norr om Helsingborgs hamninlopp (se sjökortsutdrag). Vid förfrågan meddelades det att allt var normalt ombord och att fartyget stävade norrut med 9 knop.

Då Kustbevakningen kom ombord efter grundstötningen, som skedde den 11 juli 2003 vid 22.30-tiden på position N56° 06',05 E 12° 36',4, stod maskinmanövern fortfarande på full fram trots att fartyget sedan länge stod på grund.

Kustbevakningen kunde konstatera att alla tre befälen ombord var höggradigt berusade och de omhändertogs av polisen. Vem som framförde fartyget vid grundstötningstillfället är oklart.

Solvita togs, med lots ombord, in till Helsingborg efter flottagning där dykarundersökning företogs och nytt befäl kom ombord.

2 Faktaredovisning

2.1 Fartyget

Namn:	SOLVITA
IMO nr:	7633612
Reg.bet.:	J8B2235
Hemort:	Kingstown
Brutto:	1707
Dödsvikt	2703 ton

Löa:	73 meter
Bredd:	13,2 meter
Djupgående:	5,2 meter
Klass:	Lloyds Register
Byggnadsår:	1977
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	1092 kW
Besättning:	7 man

Solvita byggdes år 1977 av Bodewes Gruno i Foxhol i Nederländerna för holländska beställare och fick namnet Procyon. Fartyget sattes under holländsk flagg för att år 1984 flaggas irländskt och år 2000 engelskt.

I början av år 2001 fick fartyget det aktuella namnet och registrerades i St Vincent & The Grenadines fartygsregister. Mellan dopnamnet och det aktuella namnet har fartyget också hetat Arklow Valley, Rockpoint och Solway Fisher.

Fartyget var ett så kallat akterbygge där besättningens utrymmen och navigationsbryggan fanns i däckshuset längst akterut på väderdäcket och maskinrummet där under.

Från fartygets brygga var sikten mycket god eftersom ingen lossnings- och lastningsutrustning fanns som skymde sikten. En förmast, som inte var besvärande för sikten, var placerad längst förut i fartyget.

Däckslasten, som var stuvad tre paket i höjd på luckorna, hämmade inte heller sikten från bryggan som var placerad runt fartygets centerlinje med en drygt 2 meter bred öppen bryggvinge på var sida.

Navigationsutrustningen var av konventionellt utförande. De för händelsen mest intressanta instrumenten var en radar av märket Decca bridgemaster, två GPS mottagare, den ena av märket Furuno GPS/WAAS navigator GP-

32 och den andra en Kodex GPS Navigator KGP-913, och slutligen en automatstyrning av märket Robertson AP 45.

Under däckshuset var maskinrummet placerat. Framdrivningsmaskineriet bestod av en 8 cylindrig MWM (Motoren Werke Mannheim AG) som utvecklade 1092 kW och var kopplad till en propeller med fasta propellerblad. Fartygets maxfart var cirka 11 knop.

För om maskinrummet fanns lastlådan som bestod av ett enda stort lastrum som var 49,8 meter långt. Det var täckt av två täckluckor av stål med dimensionerna 21,4 meter respektive 20,9 meter långa och 10,2 meter breda.

Under lastlådan från maskinrummet och föröver fanns fartygets dubbelbotten som var indelad i tankar för ballast, bränsle och färskvatten.

2.2 Besättningen

Besättningen bestod av 7 man - befälhavare, överstyrman, maskinchef, kockstuart, båtsman och två matroser. Samtliga var lettiska medborgare.

På bryggan gick befälhavaren och överstyrman vakt om vakt. Vaktskiftet på kvällen och natten skedde vanligen klockan 20.00 och 02.00. Enligt vad som gått att utröna delade båtsman och de två matroserna på uppgiften som utkik.

Maskinchefen gick jourtjänst vilket innebar att han, enligt egen utsago, måste besöka maskinrummet för översyn av utrustningen var fjärde timme då fartyget var under gång.

All utrustning både i maskinrummet och på bryggan synes ha fungerat utan anmärkning.

2.3 Vädret

Vid grundstötningstillfället blåste en västnordvästlig vind med styrka 5-7 m/sek och sikten var god. Strömmen var svag och sydgående. Under natten ökade vinden till 10-12 m/sek.

Vattenståndet, som avlästes vid fyren Svinbådan 3,7 M från grundstötningplatsen, var vid midnatt 27 cm över medelvatten för att

sjunka till 15 cm över. Klockan 04.00 hade vattnet åter stigit och var 31 cm över medelvatten.

2.4 Trafikseparationen i norra Öresund

På grund av att fartygstrafiken i norra Öresund är mycket livlig har ett trafikseparationssystem inrättats för att skilja nordgående och sydgående trafik.

Den yttre avgränsningslinjen för den nordgående trafiken är utmärkt med röda bojar, med benämning E7 till E2 räknat söderifrån, som visar rött sken. Motsvarande bojar för den sydgående trafiken är gröna och benämns W1 till W7 räknat norrifrån. Dessa bojar visar grönt sken.

Mellan de två trafikstråken finns en mittzon som är cirka 1 kabellängd (185 meter) bred och som är utmärkt med bojar med benämning M7 till M1 räknat söderifrån. Dessa bojar avger vitt sken.

Mittzonen är inte avsedd för fartygstrafik. Om ett trafikstråk skall korsas skall detta göras under så liten vinkel som möjligt i förhållande till den för stråket angivna trafikriktningen.

I den södra delen är separationens huvudriktning för nordgående trafik 342° för att vid boj M4 ändra riktning till 313° .

M4 var försedd med raconfunktion vilket innebär att den sänder en signal då den träffas av en fartygsstations radarpuls. Signalen presenteras på radarskärmen som ett från ekot radiellt utgående morsetecken. M4 sände bokstaven T som i morsealfabetet har ett långt tecken. Signalen sändes en gång varje 30:de sekund.

M4's fyrkaraktär var Iso 2 s vilket innebär att på två sekunder sänds en ljussignal som är lika lång som mörkerperioden.

Trafikseparationen i norra Öresund är cirka 10,5 M lång.

3 Händelseförloppet

3.1 Händelseförloppet fram till grundstötningen

Solvita avgick från Riga i Lettland 2003-07-09 klockan 14.15 lastad både i lastrummet och på luckorna med paketerat trä för Seaham i England.

Resan över Östersjön gick utan anmärkning och vid 20.00-tiden drygt två dygn senare passerades Köpenhamn.

Den fortsatta resan upp genom Öresund övervakades på radar av danska myndigheter på grund av att fartyget framfördes på ett misstänkt sätt. Även Marinens radarcentral i Malmö observerade fartyget på sin radar.

Enligt det plott som presenterades av Marinens Radarcentral, och ingick i polisutredningen, passerade Solvita på fel sida om boj M4 så att man en kort period var över i det sydgående trafikstråket. Därefter styrdes ett stort antal olika kurser som varierade mellan 340° och 316° och som från M4 gav fartyget en medelkurs på cirka 333° vilket var en avvikelse från stråkets trafikriktning på 20°.

Klockan 22.33 grundstötte Solvita på position N 56° 06',05 E 12° 36',4 på Hittarpsrevet en knapp sjömil söder om Domstens hamn.

3.2 Händelseförloppet efter grundstötningen

Kustbevakningens fartyg KBV 048 beordrades till platsen. På väg ut hörde man att en lotsbåt från Helsingborg ropade upp Solvita som påstod att man inte hade några problem. Då KBV 048 kom fram klockan 23.53 kunde man emellertid konstatera att fartyget stod på grund och att motorn fortfarande var i gång och att propellern gick för framfart. Kort därefter utfördes en backmanöver.

Vid samma tidpunkt kallade KBV 048 upp Solvita som svarade att man hade något problem med automatstyrningen och att fartyget gick med 9 knops fart. KBV 048 anmodade Solvita att stoppa propellern vilket också skedde omedelbart.

Klockan 00.25 bordades fartyget av 2 man från KBV 048. Man kunde konstatera att befälhavaren, överstyrman och maskinchefen var höggradigt

berusade. Vem som varit på bryggan vid grundstötningstillfället kunde inte utrönas.

Då kustbevakningens personal kom ombord var radarn inställd på relative motion north up och skalan var 3 M. Farten 9 knop var manuellt inmatad. De båda GPS:arna visade positionen N 56° 06',049 E 012° 36',390.

Klockan 00.45 sattes lots ombord i Solvita och en timme senare kom polis. Överstyrman gjorde ett försök att inför flottagningen räkna på fartygets stabilitet men lyckades inte presentera några beräkningar.

Vinden ökade från västnordväst och klockan 04.30 gjordes ett försök att backa av grundet men detta misslyckades. 20 minuter senare gjordes ett nytt försök varvid fartyget vred sig från 330° till 10°. Då hade också en fartygsinspektör kommit ombord. Klockan 05.10 var Solvita flott och togs in till Sydhamnen i Helsingborg där man förtöjde klockan 06.33. De tre befälspersonerna omhändertogs av polisen.

Dykarundersökning företogs som visade att fartyget var oskadat.

Nytt befäl kom ombord varefter resan till Seaham fortsatte.

4 Analys

4.1 Bemanning på bryggan

Enligt maskinchefen brukade befälhavaren ha vakt mellan klockan 20.00 och 02.00.

Maskinchefen blev väckt av matrosen som berättade att fartyget gått på grund och då han kom upp på bryggan var endast matrosen där.

De två fartygsbefälen ombord, befälhavaren och överstyrman, hävdade båda två att den andre hade vakten. Överstyrman uppgav att han lämnade bryggan klockan 21.00 då befälhavaren och båtsman hade vakt.

Befälhavaren hävdade att han blev väckt av överstyrman som omtalade att de gått på grund. Tillfrågad om när hans vakt infallit svarade han att den inföll mellan klockan 19.00 och 23.00. Befälhavarens uppfattning var att

grundstötningen skedde klockan 00.15, vilket hade meddelats honom av överstyrman, när den i själva verket inträffade klockan 22.33.

En av matroserna gick av vakten klockan 19.00 avlöst av båtsman. Han väcktes igen klockan 23.30 och då han kom upp på bryggan var överstyrman där. Fartyget styrdes med hjälp av automatstyrning och matrosen fick order att ändra kurs vid ett märke som styrman hade gjort i sjökortet. Han påstod sig också ha ändrat kurs.

5 minuter senare lämnade styrman bryggan eftersom han var trött. Efter ytterligare ett par minuter märkte matrosen att instrumenten inte stämde och han varskodde styrman.

Det förefaller därför som om fartyget redan stod på grund då matrosen kom upp klockan 23.30 och hade så gjort i nästan en timme.

Båtsman uppgav att han var på bryggan mellan klockan 19.00 och 23.00 och att han stod till rors. Då han gick för att väcka matrosen kopplades automatstyrningen in. Då han lämnade bryggan klockan 23.10 var överstyrman och matrosen där.

Det förefaller som om samtliga ombord var ovetande om att fartyget gått på grund och att matrosen var den förste som, nästan en timme efter grundstötningen, märkte att något inte stod rätt till.

Vem som varit på bryggan under kvällen och natten har inte gått att med säkerhet fastställa.

4.2 Kurser och farter

Bryggan har med stor sannolikhet inte varit obemannad. Detta kan hävdas med ledning av radarplotten från Marinens radarcentral i Malmö. Man kan av plotten konstatera att ett antal kursändringar har ägt rum. Detta tyder på att båtsmans uppgifter kan stämma avseende styrningen. Om det har varit automatstyrningen som varit inkopplad eller om någon stått till rors så har uppenbarligen någon medvetet ändrat kurs.

Radarn saknade automatisk fartangivelse, till exempel matning från GPS. Man hade därför manuellt matat in farten nio knop. Det var den fart som presenterades på radarns display och som visades oavsett vilken fart fartyget gjorde. Det var också den fart som angavs då Solvita kontaktades

på VHF. Då stod man redan på grund med en fart som bevisligen var 0 knop.

Det är ägnat att förvåna att inte grundstötningen varseblevs ganska snart eftersom framdrivningsmotorns temperaturer sannolikt har stigit kraftigt då motståndet ökade. Ökande avgastemperaturer borde ha aktiverat larmen som borde ha ljudit både i maskinrummet och på bryggan.

5 Orsak

Orsak till grundstötningen var att befälet ombord inte kunde fullgöra sina arbetsuppgifter på grund av alkoholpåverkan.

6 Anmärkningar

- På grund av befälets alkoholpåverkan framfördes fartyget på ett sätt som gjorde att övervakningsmyndigheter både i Danmark och i Sverige blev misstänksamma.
- Solvita passerade på fel sida om boj M4 och var en kort stund över i sydgående trafikstråket.
- Uppenbarligen har inte något av fartygsbefälen varit medveten om Solvitas framfart. Fartyget har därvid utgjort en fara för annan trafik i området.
- Rederiet hade ingen drog- och alkoholpolicy.

7 Allmän rekommendation

Alla rederier bör utarbeta en drog- och alkoholpolicy.

8 Skador

Inga skador, varken på personer, miljön eller fartyget, har såvitt känt uppkommit.

9 Övrigt

9.1 Alkoholpåverkan

Två blodprov togs på befälhavaren klockan 09.10 och 10.20, cirka 11 och 12 timmar efter grundstötningen. Medelvärdet för det första provet var 1,77 och för det andra 1,58 promille etanol i blodet. Båda proven har reducerats med 0,139 respektive 0,124 promille vilket anger att etanolkoncentrationen i proven med 99,9 % säkerhet uppgått till minst de två angivna resultaten.

Två blodprov togs också på maskinchefen klockan 10.30 och 11.30, cirka 12 och 13 timmar efter olyckan. Medelvärdet för de båda proven var 1,99 respektive 1,84 promille etanol i blodet. De båda proven har reducerats med 0,157 respektive 0,145 promille. Detta innebär att etanolkoncentrationen i proven med 99,9 % säkerhet uppgått till minst de två angivna resultaten.

Alkoholutandningsprov togs på överstyrman klockan 08.54 och 08.56, cirka 10,5 timmar efter grundstötningen. Han hade vid den tidpunkten ingen alkoholkoncentration i utandningsluften.

9.2 Åtgärder vidtagna i Sverige

De tre befälen omhändertogs av polisen då fartyget låg i Helsingborgs hamn. Tingsrätten dömde sedermera befälhavaren och maskinchefen till 3 månaders fängelse var för grovt sjöfylleri. Överstyrman frikändes.

Vid bedömning av straffsatsen togs hänsyn till att de två som dömdes till fängelse med största sannolikhet skulle komma att skiljas från sina befattningar.

9.3 Åtgärder vidtagna av flaggstaten

Flaggstatens administration bötfällde rederiet med 1000 US dollar för att inte ha implementerat en drog- och alkoholpolicy ombord. Detta efter att ha utfört en ISM (International Safety Management) audit.

Rederiet har också varnats. Om ytterligare någon allvarlig överträdelse inträffar så kommer de inte att tillåtas att registrera sina fartyg i St Vincent and The Grenadines fartygsregister.

Lettlands administration, som har utfärdat behörighetsbevisen för de tre befälen, har informerats för att eventuellt vidta erforderliga åtgärder från deras sida.

De har också informerats om att de tre befälspersonerna inte kommer att få segla i fartyg registrerade i St Vincent and The Grenadines fartygsregister. Inget endossement i enlighet med STCW 95 kommer att utfärdas.

10 Undersökningsresultat

- Utrustningen ombord fungerade till synes utan anmärkning.
- Väder och ström har inte förorsakat några problem.
- De tre befälen ombord var, då kustbevakningen personal kom ombord, höggradigt berusade.
- De övriga fyra ombord bedömdes av KBV's personal som nyktra.
- Fartyget stod på grund nästan en timme utan att någon ombord var medveten om detta.
- Vem som var på bryggan vid tiden för grundstötningen har inte gått att utröna.
- Inga skador uppstod.
- Fartyget togs av grundet och fördes in till Helsingborg med lots ombord.
- De tre befälen ombord omhändertogs av polisen.

RAPPORT

Torrlastfartyget SOLVITA - J8B2235 - grundstötning 11 juli, 2003

