

RAPPORT

Torrlastfartyget OOSTERBRUG, PJCQ - grundstötning i Malmö 16 sep 2003



SJÖFARTSINSPEKTIONEN

2004-01-08

RAPPORT

Torrlastfartyget OOSTERBRUG, PJCQ - grundstötning i Malmö 16 sep 2003

Vår beteckning: 080202-03-16863
Utredningsenheten Jörgen Zachau, 011-19 12 73

Rapporten finns även www.sjofartsverket.se
på vår hemsida

- Sjöfartsinspektionen
- Fartygsolycksutredningar
- Haverirapporter

Eftertryck tillåts med angivande av källa

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	1
Fartyget.....	1
Sjökortet och hamnen (se sjökortsbilaga)	3
Besättningen	4
Vädret	4
Händelseförloppet	5
Befälhavarens beskrivning.....	5
Kadettens beskrivning.....	6
Lotsen vid ankomst.....	6
Lotsen vid förhalningen	7
Agent för lossningen.....	7
Agent vid lastningen	7
Analys	7
Sjökortet.....	8
Orsaker	8
Skador	9
Övrigt	9
Rekommendationer	9
Anmärkningar	9
Utredningsresultat	9
Bilaga: Sjökortsutdrag svenska 9211 och brittiska 911	

Sammanfattning

På eftermiddagen den 16 september 2003 avgick Oosterbrug från kajplats 901 i Malmö. Avsikten var att runda fyren som markerade platsen för, som befälhavaren uppfattade den, den ännu inte färdigställda pirarmen vid utloppet från hamnbassängen. Solen stod lågt och bländade personerna på bryggan.

Pirarmen var färdigbyggd och ledde till att befälhavaren istället förde fartyget för att runda fyren Malmö Vågbytarbank. Han blev desorienterad då verkligheten inte tycktes stämma med vad han förväntat sig. Innan han kunde skapa klarhet i situationen hade fartyget passerat farleden och grundstötte på Råttefällan i position N 55° 37,41 E 012° 58,91 ca. klockan 1720.

Orsaken bedöms vara bristande planering och underlåtenhet att använda alternativa positionsbestämningsmetoder i kombination med brister i sjökortet, bländande sol samt bristande utkik.

Faktaredovisning

Fartyget

Namn:	OOSTERBRUG
IMO nr:	919 56 38
Reg.bet.:	PJCQ
Hemort:	Willemstadt
Brutto:	2 545
Löa:	88,6
Bredd:	12,6
Djupgående:	Max: 5,42 Aktuellt F: 5,0 A: 5,8

Klass:	Lloyds Register
Byggnadsår:	2001
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	1 520 kW
Besättning:	7 (6+1 kadett)

Oosterbrug var en torrlastare av konventionell typ med lastlådan för om maskinrummet. Ovanpå maskinrummet fanns däckbyggnaden med besättningsutrymmen och navigationsbrygga. Någon siktskymmande utrustning, som kranar eller liknande, fanns inte. Fartyget var registrerat på Nederländska Antillerna.

Fartyget hade en propeller med fasta blad, kopplad till en huvudmaskin av märke MAK, och gjorde 11 knop maximalt. Rodret var av en typ som normalt kunde vinklas 35° åt vardera hållet, men vid låga farter ända upp till 60°. Det fanns också en bogpropeller.

På bryggan fanns för tillfället intressant utrustning bestående av ekolod Furuno FE-700, GPS Litton Marine Systems LMX-420 (som automatiskt gav position till radarn) och två radarapparater Decca Bridgemaster E Litton Marine Systems (den ena inställd på 0,5 M [nautisk mil 1 852 m], den andra på 0,75 M). Samtliga var enligt uppgift tillslagna vid tillfället.

Styrningen kunde kopplas om mellan hand- och automatstyrning. Endast denna omkopplingsmöjlighet fanns. Det fanns således ingen egentlig risk att koppla fel. Vid tillfället var handstyrningen inkopplad och båda styrmaskinerna igång.

Allting uppges ha varit i god ordning och fungerande.

Fartyget hade i februari 2002 på resa från Lissabon till Lysekil råkat ut för ett bränslepumphaveri och fick gå till kaj för reparation, men kunde fortsätta senare samma dag. Oosterbrug har sedan juni 2002 utsatts för tre hamnstatskontroller men inte behäftats med några brister eller något nyttjandeförbud. Den senaste kontrollen utfördes i Malmö några dagar före grundstötningen.

Oosterbrug var kortare än gränsen för lotsplikt, som ligger vid 90 m. Trots detta hade fartyget lots vid ankomsten till Frihamnen, kajplats 614, den 10 sep. och även vid den följande förhalningen till Industrihamnen (kajplats 901). Det fanns ingen lots ombord vid avgången då grundstötningen skedde.

Sjökortet och hamnen (se sjökortsbilaga)

Från kajplats 901 i Industrihamnen tar man sig ut mellan två pirhuvuden till en yttre hamnbassäng, Södra Bulkhamnen (föret benämnd Industrirännan). Passagen genom denna är ca. 1 M. I denna yttre hamnbassäng finns längst in (i östra änden) två ljus som markerar en enslinje (082,5°/262,5°), som i sin tur visar mitten av hamnbassängen. De båda sidorna är avgränsade av bojar och prickar. Den västra änden av hamnbassängen, ytterändan, avslutas av två bojar (Malmö nr 1 och Malmö nr 2) som också utgör avgränsning av farleden till Malmö (Centralhamnsrännan) på dess nordöstra sida. För att komma ut ur hamnen ska man således gira styrbord till kurs 322,5° ut i Centralhamnsrännan, samtidigt som man passerar dessa två bojar.

I hörnet av norra sidan av ytterändan av hamnbassängen och den nordöstra delen av Centralhamnsrännan finns ett område som är under utfyllnad. Ifrån stranden, som löper i nord-sydlig riktning ca. 0,3 M från Centralhamnsrännan, finns en vågbrytare som sträcker sig från ca. 0,2 M norr om passagen i Södra Bulkhamnen till ca. 0,25 M i VSV-lig riktning,. Därifrån fortsätter vågbrytaren i stort sett rakt söderut ytterligare 0,1 M. Den yttersta delen av piren färdigställdes under 1999 och detta har i vederbörlig ordning rapporterats i Ufs 49/1999 (Underrättelser för sjöfarande) som notis 1297/99.

Denna yttersta del är i det kort som fanns ombord (brittiska BA 911) markerat som varande under konstruktion.

På motsatta sidan (den sydvästra) av Centralhamnsrännan börjar, utanför den avgränsning som består av gröna bojar och prickar, ett grunt område, kallat "Råttefällan". Drygt 0,1 M ytterligare åt sydväst finns under vattenytan en vågbrytare som sträcker sig från stranden i 327° ca. 0,35 M. Den slutar vid och omsluter fyren Malmö Vågbrytarbank, som ligger drygt 0,12 M sydväst om farleden.

Från och med 1999 skrivs svenska Ufs också på engelska. United Kingdom Hydrographic Office (UKHO, utgivare av de brittiska korten) har tillgång till Ufs, bl.a. via nätet, och utnyttjar dessa till rättelser på sina egna kort.

Det kort som användes ombord (BA 911) var märkt med ”reprinted 1999” och med senaste korrektion 2002:4437. Det hade köpts in i augusti 2003 inför resan till Malmö. Rättelserna var således gjorda före leverans. Enligt UKHO:s hemsida är det den senaste utgåvan. Av de rättelser som angivits på hemsidan finns ingen som anger att vågbrytarens yttersta del är färdigställd. Dock är de svenska notiserna 1251-1252/99 och 1342/99 medtagna (i brittiska Notice to Mariners, NMs, 2000:606), alltså notiser som föregår respektive efterföljer svensk notis 1297/99.

Besättningen

Besättningen var rysk förutom den tekniske chefen, som var från Ukraina.

De två navigatörerna, befälhavaren och överstyrmannen, gick vakt sex-om-sex och skiftade normalt med utgångspunkt från klockan 1200.

Befälhavaren gick vakterna på förmiddagen och kvällen och överstyrmannen de motsatta.

Befälhavaren var ett erfaret och rutinerat befäl även om detta var ett av hans första jobb som befälhavare. Han hade varit ombord i tre månader.

Kadetten (motsvarar fartygsbefälselev) hade sammanlagt varit till sjöss i tolv månader. Detta var hans tredje fartyg och han hade varit ombord i Oosterbrug i 4,5 månader.

Däcksbesättningen, inklusive befälhavaren, hade under de senaste dagarna arbetat normal dagtid, dvs. mellan 07 och 17. Detta hade man gjort även avgångsdygnet.

Vädret

Det var klart och inte mycket vind (mindre än 3 m/s). Solen stod lågt och i stort sett rakt förut.

Händelseförloppet

Oosterbrug anlände till Malmö den 10 september med stålprodukter och lossade vid kajplats 614. Fartyget hade lots vid ankomsten. Fredagen 12 september förhalades fartyget till kajplats 901. Även då assisterade lots.

Efter att ha lastat vete avgick Oosterbrug den 16:e vid 17-tiden. Avsikten var att gå till Köpenhamn för bunkring och sedan via Skagen till Villa Garcia de Arosa, Spanien. Den här gången hade fartyget inte lots eftersom befälhavaren ansåg sig ha fått rådet av de tidigare lotsarna och även agenterna att gå utan – passagen ut från hamnen ansågs vara enkel och okomplicerad. Ombord fanns brittiska sjökortet 911 som studerats av befälhavaren före avgång. Vid avgången var bryggan bemannad av befälhavaren och kadetten, som fungerade som rorgångare. Utkik fanns inte på bryggan eftersom det var fint väder och god sikt. Vid avgången var båda radarapparaterna och styrmaskinerna igång.

Befälhavaren kunde konstatera att den lågt stående solen bländade honom så pass att det inte gick att se färgen på bojarna, utan endast konturerna. På kortet hade han tidigare sett att en pirarm var under byggnad och bara den första delen var färdig. Han hade fått intrycket att en fyr eller ett ljus skulle stå på den plats där piren sedan skulle sluta. Den platsen utmärkte en bra punkt att runda på väg ut i huvudfarleden från Malmö. Hans avsikt var således att runda fyren och sedan styra kurs 322,5°.

När han närmade sig den punkt där hamnbassängen övergick i det större hamnområdet blev han desorienterad eftersom han inte tyckte att omgivningen stämde med vad han föreställt sig. Den fyr han avsåg att runda var en bit längre fram.

Innan han kunde orientera sig i det skarpa solljuset gick fartyget på grund på position N 55° 37,41 E 012° 58,91. Bäring och avstånd till fyren han avsett att runda var 294,5° resp. 0,21 M. Fyren var Malmö Vågbrytarbank.

Efter läktring flöt Oosterbrug loss på morgonen fyra dagar senare. Hon bogserades till kaj och kunde efter undersökning och kompletterande lasthantering fortsätta resan.

Befälhavarens beskrivning

Han hade haft lots in och under förhållningen. Båda dessa hade sagt till honom att det inte var nödvändigt för fartyget att ta lots. Han upplevde det

som att de rådde honom att inte ta lots eftersom det var enkelt att gå utan. Han hade också haft samtal om saken med de båda agenter som anlåtats och uppfattat det som att de också rått honom att avgå utan lots.

Inför avgången hade han kontrollerat sjökortet (BA 911), och det såg bra ut. Vid avgången stod kadetten till rors. Båda radarapparaterna, ekolodet och de båda styrmaskinerna var igång. Det fanns ingen utkik eftersom det var bra väder och god sikt.

Han var bländad av den motstående solen och kunde inte se färgen på bojarna, bara konturerna. Han såg en fyr som han förväntade sig vara änden på den enligt kortet inte färdigbyggda piren på styrbordssidan. Han hade för avsikt att runda fyren och fortsätta ut i den utgående farleden.

När verkligheten inte såg ut att stämma med vad han förväntat sig blev han desorienterad, men det var inte tid under denna korta distans att leta reda på ensljusen som skulle visa rätt kurs ut. Fartyget gick på grund med ca. 7,5 knops fart.

Kadettens beskrivning

Han stod till rors och kände att han kunde hantera det göromålet. Befälhavaren gav kurser och han, kadetten, styrde dem. Det var en helt normal situation tills de stötte på grund.

Solen var väldigt skarp.

Lotsen vid ankomst

Han kunde konstatera att befälhavaren inte kände till hamnen alls. De diskuterade inget om avresan. Befälhavaren var medveten om att fartyget inte var lotspliktigt. Lotsen utgick från att befälhavaren skulle ha lots även vid utgången, även om det inte diskuterades. Han visste inte om att fartyget senare skulle lasta i Malmö.

Han fick annars ett bra intryck av befälhavaren – han var även ombord och assisterade efter grundstötningen och vid inbogseringen. Befälhavarens agerande tydde på att det var en erfaren och duktig sjöman. Lotsen talade om för rederiets representant, som kommit till plats efter grundstötningen, att han tyckte att befälhavaren inte skulle avskedas.

Lotsen vid förhållningen

Befälhavaren frågade om gränsen för lotsplikt och fick svaret att gränsen gick vid 90 m längd. Befälhavaren sa då att han ville gå utan lots. Lotsen svarade att det inte skulle vara något problem och att befälhavaren fick gå om han ville, utan lots. Han gav även befälhavaren information om VHF kanal 14 och anmälan till VTS Malmö strax innan avgång.

Han anser att det inte finns anledning för honom som lots att agera för att *inte* dra in lite lotspengar.

Han fick en känsla av att befälhavaren inte riktigt hade bestämt sig efter förhållningen om denne skulle ha lots eller inte vid avgången.

Agent för lossningen

Han skötte kontakten (vid ankomst) tills den andre agenten tog över. Han frågade befälhavaren om han ville ha lots, och det ville befälhavaren ha. Detsamma ville befälhavaren vid förhållningen till 901 senare.

Rederier får rutinmässigt besked om deras fartyg är lotspliktiga eller inte.

Agenten har inte övertalat befälhavaren eller haft någon direkt åsikt om vare sig lots eller inte lots.

Agent vid lastningen

Han tog upp frågeställningen om lots eller inte till avgången. Redan dagen innan hade befälhavaren bestämt sig att han inte behövde lots men båtman. Han hade frågat befälhavaren om han var säker på detta, och befälhavaren hade bekräftat.

Det är rederiet som betalar, det fanns ingen anledning att spara pengar till rederiet.

Analys

Befälhavaren valde att helt utgå från sjökortet vid planeringen av avgången. Emellertid förutsatte han olyckligtvis att pirarmen inte var färdigställd trots anmärkningen i kortet att området var "being reclaimed". Han säkerställde inte navigeringen genom att förbereda ett alternativt sätt

att bestämma positionen för kursändringen, t.ex. genom att med radarns hjälp fixera en annan fast punkt än pirhuvudet med bäring och radaravstånd.

Ombord fanns även en GPS ("Global Positioning System" dvs. satellitnavigator). Det var inte en till positionsangivelse exaktare D-GPS, (Differential-GPS) utan den sorten med mindre noggrannhet. Detta faktum och med hänsyn till att det fanns ett antal höga byggnader i närheten med de risker för störningar detta medför, leder till slutsatsen att det var rimligt att inte förlita sig på detta instrument.

Den skarpa, lågt stående solen i kombination med att verkligheten inte stämde överens med den uppfattning befälhavaren hade skapat sig från sjökortet, ledde till att han under den korta tid som stod till buds inte hann orientera sig. Ett alternativt sätt att bestämma läget, liksom en aktiv utkiksman, hade ökat möjligheterna att hitta den riktiga vägen ut.

Beträffande uppgifterna om att befälhavaren skulle ha övertalats om att inte ta lots finns det knappast någon anledning att betvivla att han faktiskt upplevde det så. Dock förefaller det märkligt att lotsar eller agenter skulle ha agerat på det sätt som befälhavaren beskriver. Det troligaste är väl att befälhavaren efter samtal med lotsarna och agenterna har övertolkat eventuella uttalanden.

Sjökortet

Det är uppenbart att den rättelse som meddelats från svenska sjökarteproducenten inte rättats på de brittiska korten. Orsaken till detta är inte känd. Hade rättelsen varit med på kortet hade befälhavarens tveksamhet om situationen sannolikt inte uppstått.

Orsaker

- Huvudorsak var att inte alternativa metoder att bestämma läget hade förberetts.
- Bidragande var det inkorrekt sjökortet.
- Bidragande var också den lågt stående och bländande solen.

Skador

Fartyget stod kvar på grundet på kvällen den 19 september, då läktring påbörjades. Den följande morgonen flöt hon loss och bogserades in till kaj. Dykarbesiktning utfördes och man kunde konstatera att skadorna endast bestod av färgavskrap och små bucklor i bottenplåtarna. Vidare fanns det några små märken på propellern, men inget som föranledde åtgärd. Oosterbrug fick därför klartecken av klassen och kunde fortsätta.

Övrigt

Efter händelsen har Sjöfartsverkets sjökarteenhet särskilt meddelat den brittiske kartproducenten om färdigställandet av pirarmen. Korrektionen har meddelats i brittiska NMs (Notice to Mariners) 5153 och publicerades 14 nov. 2003.

Rekommendationer

Navigation ska aldrig utföras med endast en metod.

Utkik ska finnas på bryggan. En aktiv utkik är ett bra sätt att förebygga olyckor.

Anmärkningar

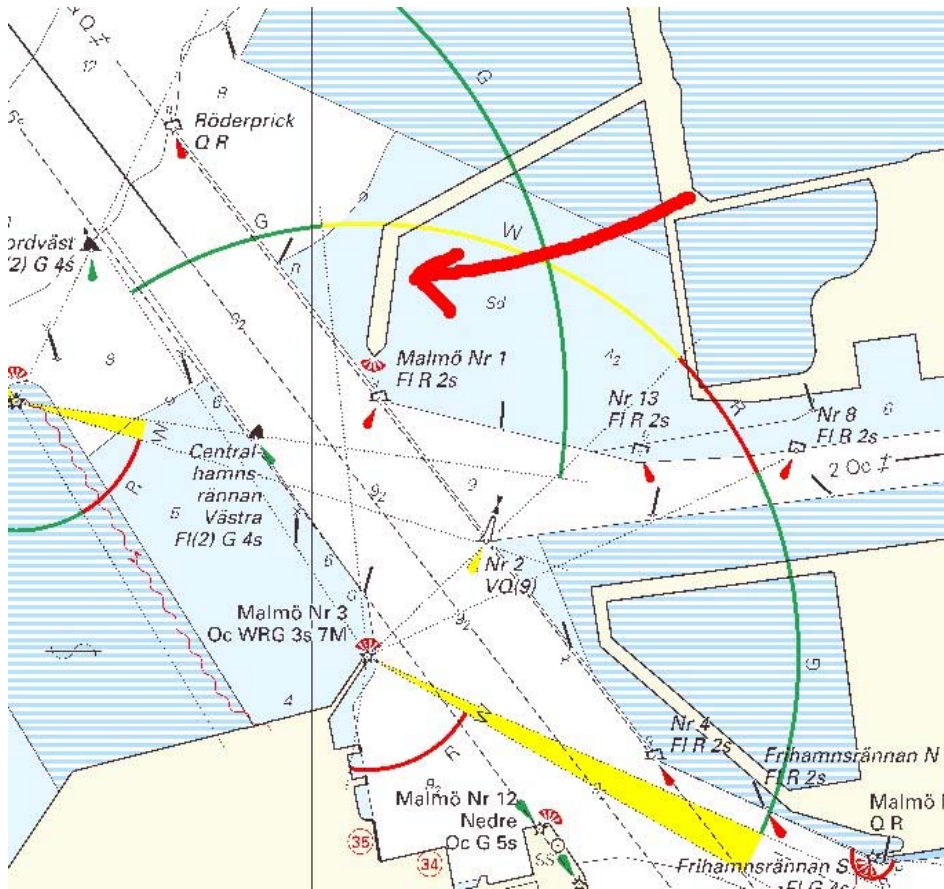
Det är anmärkningsvärt att befälhavaren inte hade förberett alternativa metoder till positionsbestämning än sjökortet.

Det är också anmärkningsvärt att den svenska rättelsen angående pirbyggnationen inte meddelats i brittiska NMs.

Utredningsresultat

- Vid avgången fanns ingen utkik på bryggan.
- Solen bländade personerna på bryggan.

- Pirarmen som färdigställdes 1999 var inte införd på det sjökort som användes.
- Befälhavaren använde inte alternativa navigationsmetoder för att bekräfta positionen.



Överst det svenska 9211, nedan det brittiska BA 911. Fyren Malmö Vågbrötarbank, färdvägen och olycksplatsen markerade med grönt.

