

RAPPORT

Torrlastfartyget HANNES -J8B2554- grundstötning den 28 februari 2004



RAPPORT

Torrlastfartyget HANNES -J8B2554- grundstötning den 28 februari 2004

Vår beteckning 080202-04-15509
Utredningsenheten Björn Molin, 011-19 13 27

Rapporten finns www.sjofartsverket.se Sjöfartsinspektionen
även på vår hemsida -Fartygsolycksutredningar (på pluset)
-Haverirapporter
Eftertryck tillåst med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	1
Besättningen och vaktsystemet ombord.....	3
Utmärkning av den aktuella delen av farleden (se sjökortsutdrag)	3
Väder	4
Övrigt.....	5
Händelseförlopp	5
Händelseförloppet efter grundstötningen	6
Analys	7
Orsak	9
Observationer	10
Rekommendationer	10
Skador	10
Utredningsresultat	10

Bilaga 1: Sjökortsutdrag.

Bilaga 2: Utdrag ur STCW-koden kapitel VIII/1.

Bilaga 3: Utdrag ur STCW-koden kapitel VIII sektion 3-1.

Sammanfattning

Torrlastfartyget Hannes avgick den 27 februari klockan 2330 från Oskarshamn och var destinerad till Carboneras i Spanien.

Strålkastare lyste upp fartygets fördäck där slutsurning av däckslasten pågick. Befälhavaren var vid tillfället ensam på bryggan.

Kort efter att fartyget kommit ut ur hamnen grundstötte Hannes den 28 februari 2004 klockan 0023 på position N 57° 16',6 E 016° 30',6.

Faktaredovisning

Fartyget

Namn:	HANNES
IMO nr:	7117503
Reg.bet.:	J8B2554
Hemort:	St Vincent & The Grenadines
Brutto:	2397
Löa:	88 meter
Bredd:	13,81 meter
Djupgående vid avgång	F: 5,26 meter
Oskarshamn:	A: 5,72 meter
Klass:	Germanischer Lloyd
Byggnadsår:	1971
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	1766 kW
Besättning:	8

Hannes byggdes år 1971 på J.J. Sietas Schiffswerft, Hamburg i Tyskland och fick namnet Hannes Knuppel. Fartyget har tidigare haft tysk, finsk, svensk och norsk flagg.

I juli 2002 registrerades Hannes i St Vincent & The Grenadines fartygsregister och fick sitt nuvarande namn i november 2003. Mellan dopnamnet och det aktuella namnet har fartyget också hetat Pinto, Margret Knuppel, Margret, Skanden, Hacklin Blue, Carina, Coralli, Bremer Banken och Corally.

Hannes var ett konventionellt fartyg med däckshus, brygga och besättningsutrymmen placerade längst akterut. Därunder fanns maskinrummet.

Lastutrymmet bestod av ett enda stort lastrum som täcktes av en lastrumslucka av stål.

Hannes var försedd med dubbel botten och dubbla sidor.

Bryggan var av konventionellt utförande med öppna bryggvingar.

Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen på bryggan var två radarapparater av fabrikat Furuno varav den ena var i drift och inställd på 0,75 M (nautisk mil 1852 meter). Gyrokompass var av märke Robertson RGC 11. Ombord fanns också en satellitnavigator av fabrikat Furuno GPS Navigator GP 70.

Fartyget framfördes vid händelsen med hjälp av automatstyrning.

Framdrivningsmaskineriet bestod av en huvudmaskin av fabrikat MAK som utvecklade 1766 kW och var kopplad till en propeller med fasta blad. På full fart gjorde fartyget cirka 14 knop.

Hannes var också försedd med en bogpropeller som var installerad förut i fartyget.

All utrustning både på bryggan och i maskinrummet fungerade utan anmärkning.

Lasten bestod av trävaror som hade lastats i lastrummet och som däckslast.

Besättningen och vaktsystemet ombord

Besättningen bestod av befälhavare, 1 styrman, teknisk chef, 1 maskinist, 2 matroser, 1 reparatör och 1 kock.

Befälhavaren var 54 år och hade tjänstgjort på Hannes sedan den 29 januari 2004. Han hade arbetat på andra fartyg för det aktuella rederiet i cirka 9 år. Befälhavaren arbetade enligt avlösningssystemet två månader ombord följt av två månaders ledighet.

Befälhavaren var vaktgående och gick under normala sjöresor vakt mellan 06-12 och 18-24.

Den 25 februari låg Hannes i Västerås och befälhavaren arbetade då under hela dagen. Fartyget avgick sedan klockan 1830 och befälhavaren hade vakt tills man hade slussat i Södertälje. Han sov sedan den 26 februari mellan cirka klockan 0100 och 0800. Hannes ankom Münsterås klockan 1430 och avgick klockan 2110. Befälhavaren arbetade från klockan 0800 tills ankomsten till Oskarshamn klockan 2400. Han hade sedan möjlighet att sova från midnatt tills kort före klockan 07 den 27 februari då lastningen påbörjades. Befälhavaren arbetade sedan oavbrutet tills grundstötningen inträffade den 28 februari klockan 0023.

Orsak till befälhavarens långa arbetstider under dygnen före händelsen var att Hannes överstyrman bara hade varit ombord ett fåtal dagar. Befälhavaren ville därför själv övervaka lastningen av fartyget.

Befälhavaren har uppgett att han kände sig trött men inte utmattad då händelsen inträffade. Han tyckte också att väderförhållandena var så fina att det inte var några problem att avgå från Oskarshamn trots att surrningen av däckslasten inte var helt slutförd.

Befälhavaren hade tidigare varit i Oskarshamn vid 3-4 tillfällen och ansåg sig familjär med den aktuella farleden.

Bryggan var vid händelsen bemannad av befälhavaren ensam.

Utmärkning av den aktuella delen av farleden (se sjökortsutdrag)

I den södra delen av Oskarshamns hamn finns fyrarna Ovädersudden övre och nedre. De två fyrarna är ens i 234° och fyren Ovädersudden nedre är också en sektorfyr med karaktären Fl WRG 3s som innebär fyrlys som visar regelbundet återkommande vita, röda och gröna ljusblixtar i sektorer

med en ljusblixt var 3:e sekund. Lysvidden är 9,8 M i den vita sektorn, 7,4 M i den röda sektorn och 6,2 M i den gröna sektorn.

Den aktuella farleden ut från Oskarshamn är bojad och de bojar som finns sydost och syd om farleden har karaktären FL R 3s som innebär att bojarna visar regelbundet återkommande röda ljusblixtar med en ljusblixt var tredje sekund.

Norr om hamnen finns fyrarna Grimskallen nedre och Grimskallen Västra övre. Fyrarna är ens i 271° och fyren Grimskallen nedre är också en sektorfyra med karaktären Iso WRG 4s som innebär fyrlys där ljus och mörkertid är vardera 2 sekunder långa.

På ön Saxskär finns fyren Tillingeö nedre placerad. Fyren är en sektorfyra med karaktären Oc WRG 10s som innebär att fyrlyset visar sken där ljusetiden är längre än mörkertiden inom perioden. Lysvidden är 14 M i den vita sektorn, 11 M i den röda sektorn och 9,6 M i den gröna sektorn.

Av sektordata och det aktuella sjökortet framgår att Tillingeö nedres sektor mot söder ska visa rött sken från 339° till 020°. Efter att händelsen inträffade har mätningar visat att fyren har en kraftig överlysning som medför att den lyser rött där den ska vara skärmad. Mätningarna visade att fyrens sektor mot söder visar tydligt rött sken också mellan 020° och 072°. Fyren ska också visa rött sken i en sektor från 282° till 264°. Mätningarna visade att fyren visar tydligt rött sken även mellan 264° och 186°.

Enligt en överenskommelse daterad 1991-02-17 överlämnades bl.a. fyrarna Tillingeö nedre och övre till Oskarshamns hamn AB. I samband med överlämnandet ålades hamnen att underhålla och sköta fyrarna på ett tillfredställande sätt.

Syd om fyren Tillingeö nedre ligger skäret Gråsjälsbåden som är försett med radarreflektor.

Med fyrlysets lysvidd avses den nominella lysvidden som motsvarar det största avstånd från fyren på vilket fyrlyset kan iakttagas vid en siktbarhet som är likvärdig med en dagsljussikt av 10 M.

Lysvinklar och enslinjer anges med rättvisande bäringar från sjön mot fyren.

Väder

Det rådde mörker, sikten var mycket god och det var så gott som vindstilla.

Övrigt

Tider som anges i rapporten avser svensk tid.

Händelseförlopp

Sedan lastning pågått hela dagen från klockan 0700 avgick Hannes från Oskarshamn, Sverige den 27 februari 2004 klockan 2330 och var destinerad till Carboneras i Spanien.

Kort före avgången informerade fartygets agent befälhavaren om att ett annat fartyg behövde Hannes kajplats. För om bryggan på Hannes däck pågick surring av däckslasten och befälhavaren uppskattade att man hade cirka en halvtimme kvar tills surringen var klar. Då det var goda väderförhållanden beslöt befälhavaren sig för att avgå och slutföra surring av däckslasten under utresan från Oskarshamn.

Med helt sakta fart påbörjades resan ut från hamnen samtidigt som strålkastare lyste upp däck där slutsurringen pågick. Befälhavaren hade memorerat sjökortsbilden och planerade att gå ut till fyren Grimskallen nedres vita sektor då Grimskallen västra övre och nedre också var ens och sedan gira styrbord ut i den bojade leden. Befälhavaren höll utkik efter den vita sektorn men har uppgett att han måste ha missat när fartyget passerade den.

Något om babord fanns ett rött ljus som befälhavaren antog var den boj som skulle passeras innan den planerade styrbordsgiren. Sikten var mycket god och det röda ljuset såg ut att vara nära. Befälhavaren var lite konfunderad över det röda ljuset men enligt vad han hade memorerat från sjökortet så kunde ljuset inte komma från något annat än bojen. Befälhavaren girade därför lite babord för att ta bojen på rätt sida. Kort därefter insåg han att något var fel och att fartyget hade kommit för långt nordvärt. Han slog omedelbart stopp i maskinen och påbörjade en hård styrbordsgir för att försöka komma tillbaka i farleden.

Kort därefter kändes en lätt stöt i fartyget när det grundstötte. Farten var vid grundstötningen cirka 2 knop.

Händelseförloppet efter grundstötningen

Rundpejling visade att fartyget inte tog in vatten och befälhavaren bedömde att man inte stod särskilt hårt på grundet då farten hade varit låg vid händelsen. Han antog att Hannes stod på med fören och beslutade att försöka komma loss utan extern hjälp.

Efter att ha räknat på stabiliteten tömdes ettans styrbords och babords ballasttankar och en högtank som var placerad över ettans tankar. Befälhavaren har uppgett att losstagningsförsöken gjordes då han bedömde att det inte fanns någon fara för liv eller fartyget. Då Hannes hade däckslast ville befälhavaren inte pumpa ut för mycket ballast för att inte äventyra fartygets stabilitet.

Cirka klockan 0200 anropade någon fartyget på VHF och frågade om de hade några problem. Befälhavaren svarade att han hade haft en lättare grundkänning och höll på att försöka komma loss.

Vid 6-tiden på morgonen anropades fartyget på VHF av Oskarshamns lotsstation.

En båtman vid Oskarshamns lotsstation har uppgett att han mellan 0530 och 0600 tittade ut genom ett fönster och då såg ett fartyg som låg norr om farleden. Han antog först att fartyget hade anktrat men när han kontrollerade positionen kunde han konstatera att fartyget stod på grund.

Han kallade fartyget på VHF och frågade om de hade några problem. Svaret blev nej men man hade haft en lättare grundkänning. På frågan om de behövde hjälp fick båtmannen ett nekande svar.

Båtmannen larmade VTS Oxelösund, KBV Karlskrona, lots, polisen, jourhavande driftsledare och Sjöfartsinspektionen. VTS-en larmade MRCC som sedan hölls fortlöpande informerad av båtmannen. Enligt MRCC:s logg inkom larmet klockan 0643.

VHF-trafiken finns inspelad den aktuella natten. Av inspelningen framgår att den första kontakten med Hannes skedde när båtmannen kallade upp fartyget klockan 0632 den 28 februari.

På morgonen den 28 februari kom en av Sjöfartsinspektionens inspektörer ombord och ett KBV-fartyg anlände till platsen. Vid middagstid anlände ytterligare ett KBV-fartyg. Under dagen försökte man få loss fartyget genom att pumpa ballast. Försöken misslyckades och fick avbrytas.

Den 29 februari pumpades olja från Hannes till ett av KBV-fartygen och besättningen toppade ballasttankarna.

Den 1 mars på morgonen drogs Hannes loss med hjälp av två bogserbåtar. När fartyget kom loss fick hon cirka 12 graders styrbords slagsida beroende på fria vätskeytor i ballasttankarna eftersom besättningen på Hannes inte hade lyckats toppa upp ballasttankarna helt. Efter att tankarna hade toppats upp rätade fartyget upp sig och bogserades till kaj i Oskarshamn.

Hannes gick sedan till Falkenberg där lasten lossades och fartyget dockades.

Analys

Från morgonen den 25 februari tills händelsen inträffade hade befälhavaren haft möjlighet att sova vid två tillfällen. Under de senaste cirka 64 timmarna före händelsen hade befälhavaren arbetat cirka 50 timmar och varit fri cirka 14 timmar.

I STCW-kodens kapitel VIII sektion A-VIII/1 (se bilaga 2) återfinns grundprinciper om vilotid för vaktgående personal. Av koden framgår, bland annat, att vaktgående personal ska beredas tillfälle till minimum 10 timmars vila under varje 24-timmarsperiod. Befälhavaren hade inte fått den vilotid som koden föreskriver.

En viktig orsak till trötthet är den förkortade eller störda dygnsvilan (sömn) som ofta finns i samband med oregelbundna arbetstider. Förläggningsen av sömn till fel fas i dygnsrytmen och korta viloperioder har avgörande betydelse vad gäller förmågan att hålla sig vaken. Även vibrationer, ljud, sjögång och monotoner ger med säkerhet känslor av dåsigthet.

Det är också konstaterat att man inte ens behöver känna sig särskilt trött för att vakenhetsnivån omedvetet ska sänkas.

Befälhavaren har uppgett att han var trött men inte utmattad då händelsen inträffade men att väderförhållandena var så goda att han ändå beslöt att avgå.

Befälhavarens långa arbetstider under dygnet före händelsen visar, utan tvivel, att trötthet har medverkat till sänkt uppmärksamhet och därför också till att händelsen inträffade.

Kort före avgången informerade fartygets agent befälhavaren om att ett annat fartyg behövde Hannes kajplats. Befälhavaren har uppgett att han inte kände sig pressad att avgå på grund av förhållandet att ett annat fartyg behövde kajplatsen.

Då det var goda väderförhållanden beslöt befälhavaren att avgå och att slutföra surrningen av däckslasten under utresan från Oskarshamn. Under resan från hamnen ut i farleden lyste fartygets strålkastare upp däckets för om bryggan och har då stört sikten från bryggan.

När fartyget kommit ut ur hamnen hade befälhavaren planerat att fortsätta till fyren Grimskallens vita sektor för att sedan gira styrbord ut i den bojade leden. Befälhavaren har uppgett att han måste ha missat när Hannes passerade den vita sektorn. Den vita sektorn var endast cirka 40 meter bred där fartyget passerade. Då farten var cirka 3 knop passerades sektorn på knappt 30 sekunder och var då mycket lätt att missa. Arbetsljuset på fördäck i kombination med att befälhavaren var trött och hade sänkt uppmärksamhetsgrad har sannolikt också medverkat till att han missade den vita sektorn.

Även om befälhavaren missade Grimskallen nedres vita sektor borde han genom att observera Grimskallen övres och nedres inbördes ställning insett att fartyget var norr om enslinjen.

Då händelsen inträffade var bryggan bemannad av befälhavaren. Utkiken var tillsammans med den övriga däcksbesättningen sysselsatt med slutsurrning av däckslasten. Vid tidpunkten rådde mörker.

I STCW-kodens kapitel VIII sektion 3-1 återfinns grundprinciper som ska beaktas vid vakthållning på bryggan. Av koden framgår att vakthavande befäl på bryggan kan få vara ensam utkik under dagsljus vid vissa tillfällen (se bilaga 3). Vid mörker är det bl.a. vakthavande befälets skyldighet att sätta utkik. En utkik på bryggan hade kunnat vara behjälplig med att bland annat kontrollera passagen av Grimskallens vita sektor och enslinjen.

Befälhavaren hade memorerat sjökortsbilden och visste att han skulle passera en röd boj före den planerade styrbordsgiren. Han var också klar över att det inte skulle finnas något rött ljus om babord så länge som han befann sig i fyren Ovädersudden nedres vita sektor.

Sikten var mycket god och befälhavaren såg om babord ett rött ljus som han antog kom från den röda bojen. Det röda ljuset kom emellertid från fyren Tillingeö nedre vars röda sektor var betydligt större än vad som

angavs i sjökortet. Den klara sikten kan ha medverkat till att ljuset såg ut att vara närmare än vad som var fallet. Att fyrens röda sektor inte stämde överens med vad som visas i sjökortet har förvillat befälhavaren och därför medverkat till att händelsen inträffade.

Karaktärerna på fyren Tillingeö nedre och bojen som skulle passeras före den planerade styrbordsgiren skiljer sig väsentligt. Befälhavaren synes därför inte ha lyckats memorera sjökortsbilden tillräckligt bra. Han förlitade sig helt till den bild han hade memorerat från sjökortet. Skäret Gråsjälsbåden är försett med radarreflektor. En blick på radarskärmen hade sannolikt gett befälhavaren tidigare information om att han hade kommit alldeles för långt norr om farleden.

Hannes grundstötte klockan 0023 och MRCC fick information om händelsen klockan 0643. Från fartyget borde man ha informerat MRCC omedelbart efter grundstötningen.

Två av fyren Tillingeö nedres röda sektorer var större än vad som angavs i det aktuella sjökortet. Det har inte gått att fastställa sedan hur länge sektorerna avvikit från vad som anges i sjökortet. I vart fall har avvikelserna existerat de senaste cirka 15 åren. Detta innebär att de aktuella sektorerna avvek från vad som angavs i sjökortet då fyren överlämnades till Oskarshamn AB år 1991. Förhållandet synes inte ha uppmärksamats av lotsar eller de fartyg som regelbundet trafikerar hamnen.

Orsak

Orsak till händelsen var en kombination av flera faktorer.

- Befälhavarens långa arbetstider dygnet före händelsen medförde att han var trött och hade sänkt uppmärksamhetsgrad.
- Befälhavaren missade fyren Grimskallens vita sektor som ledde ut i den bojade leden.
- Arbetsbelysningen som var tänd på däckets för om bryggan störde befälhavarens sikt.
- Han blev också förvirrad av att fyren Tillingeö nedres röda sektor var större än vad som angavs i sjökortet.

Bidragande orsak var att utkik saknades.

Observationer

- Befälhavaren var ensam på bryggan.
- Utkik saknades.
- Två av fyren Tillingeö nedres röda sektorer var större än vad som angavs i det aktuella sjökortet. Avvikelsen har, utan att ha uppmärksammats, existerat mer än 15 år.

Rekommendationer

Besättningen ska alltid ges tillfälle till minst den vila som STCW-koden föreskriver.

Det är viktigt att utkik hålls i enlighet med gällande regler.

Det är också viktigt att larm går direkt från fartyget till MRCC där personalen är tränad att snabbt bedöma situationen för att avgöra när och vilka insatser som kan behövas sättas in. Genom larmförfarandet vid den aktuella händelsen fick MRCC larmet cirka 6 timmar efter det att grundstötningen inträffade.

Sjöfartsverket bör upprätta rutiner som säkerställer att man vid tillsyn och service av fyrar och andra sjömärken kontrollerar att sektorer och annan information stämmer överens med vad som anges i sjökorten. Det är också viktigt att lotsar och andra sjöfarande är uppmärksamma på och rapporterar avvikelser.

Skador

Några person eller miljöskador har så vitt känt inte uppkommit.

Fartyget fick stora bottenskador av vilka en del orsakades då hon drogs loss från grundet.

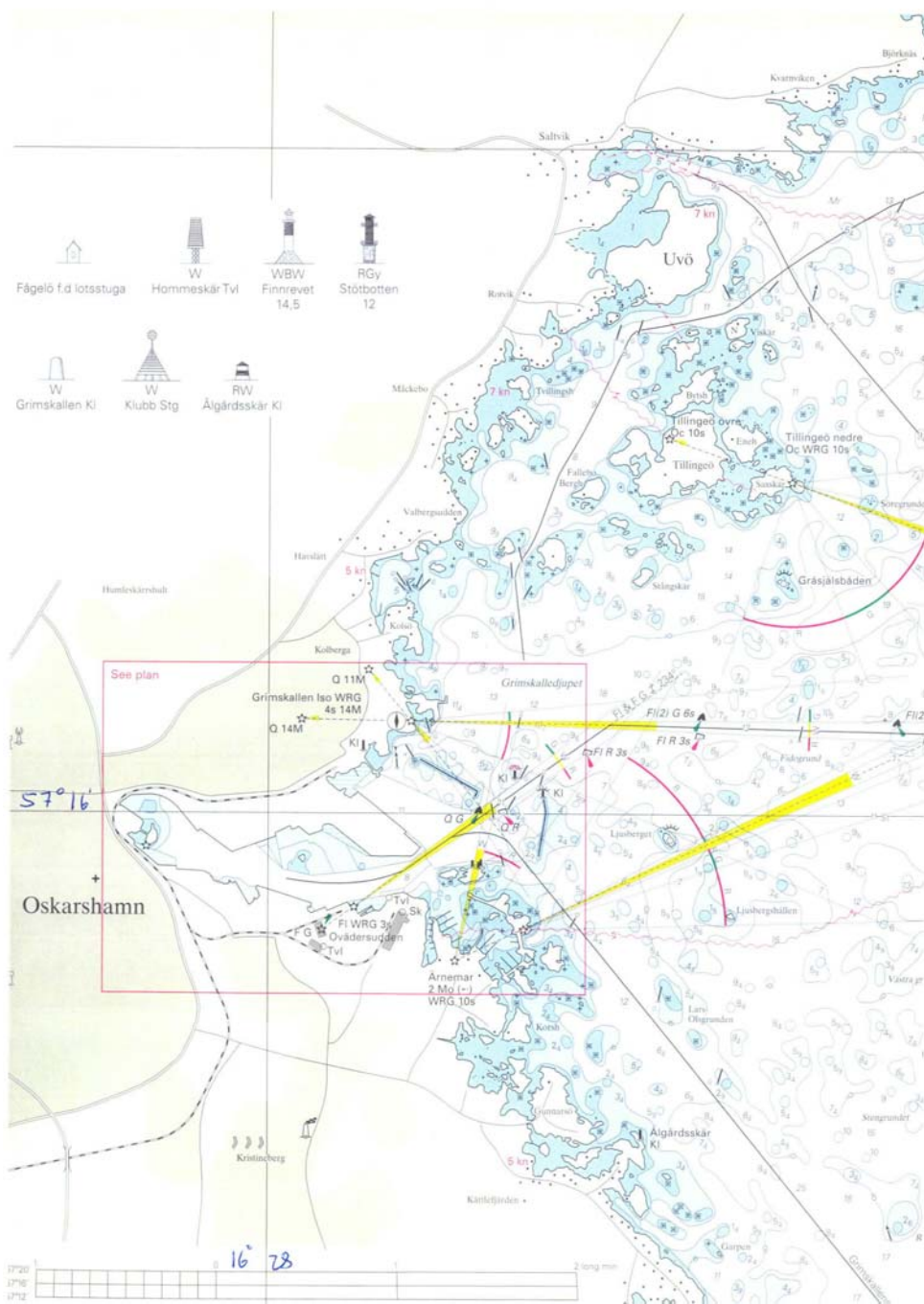
Utredningsresultat

- Grundstötningen inträffade under goda väderförhållanden i mörker och vid god sikt.

- Bryggan var vid händelsen bemannad av befälhavaren.
- Ingen utkik fanns på bryggan.
- Befälhavaren hade inte fått den vilotid som STCW-koden föreskriver.
- Arbetsbelysning på fördäcket störde sikten från bryggan.
- Befälhavaren informerade inte MRCC om händelsen.
- Fyren Tillingeö nedres röda sektor var större än vad som angavs i sjökortet och förvillade därför befälhavaren.

Rapport

Torrlastfartyget HANNES -J8B2554- grundstötning den 28 februari 2004



Bilaga 2

Sections A-VII/2, 3 and A-VIII/1, 2

Chapter VIII
Standards regarding watchkeeping

Section A-VIII/1

Fitness for duty

- 1 All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or as a rating forming part of a watch shall be provided a minimum of 10 hours of rest in any 24-hour period.
- 2 The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least 6 hours in length.
- 3 The requirements for rest periods laid down in paragraphs 1 and 2 need not be maintained in the case of an emergency or drill or in other overriding operational conditions.
- 4 Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, the minimum period of ten hours may be reduced to not less than 6 consecutive hours provided that any such reduction shall not extend beyond two days and not less than 70 hours of rest are provided each seven-day period.
- 5 Administrations shall require that watch schedules be posted where they are easily accessible.

Section A-VIII/2

Watchkeeping arrangements and principles to be observed

PART 1 – CERTIFICATION

- 1 The officer in charge of the navigational or deck watch shall be duly qualified in accordance with the provisions of chapter II, or chapter VII appropriate to the duties related to navigational or deck watchkeeping.
- 2 The officer in charge of the engineering watch shall be duly qualified in accordance with the provisions of chapter III, or chapter VII appropriate to the duties related to engineering watchkeeping.

VIII

STCW
Code

A

Part 3-1 – Principles to be observed in keeping a navigational watch

12 The officer in charge of the navigational watch is the master's representative and is primarily responsible at all times for the safe navigation of the ship and for complying with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

Look-out

13 A proper look-out shall be maintained at all times in compliance with rule 5 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and shall serve the purpose of:

- .1 maintaining a continuous state of vigilance by sight and hearing as well as by all other available means, with regard to any significant change in the operating environment;
- .2 fully appraising the situation and the risk of collision, stranding and other dangers to navigation; and
- .3 detecting ships or aircraft in distress, shipwrecked persons, wrecks, debris and other hazards to safe navigation.

14 The look-out must be able to give full attention to the keeping of a proper look-out and no other duties shall be undertaken or assigned which could interfere with that task.

15 The duties of the look-out and helmsperson are separate and the helmsperson shall not be considered to be the look-out while steering, except in small ships where an unobstructed all-round view is provided at the steering position and there is no impairment of night vision or other impediment to the keeping of a proper look-out. The officer in charge of the navigational watch may be the sole look-out in daylight provided that on each such occasion:

- .1 the situation has been carefully assessed and it has been established without doubt that it is safe to do so;
- .2 full account has been taken of all relevant factors, including, but not limited to:
 - state of weather,
 - visibility,
 - traffic density,
 - proximity of dangers to navigation, and
 - the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes; and
- .3 assistance is immediately available to be summoned to the bridge when any change in the situation so requires.

VIII

STCW
Code

A