



SJÖFARTSINSPEKTIONEN

**Sjöfartsverkets rapportserie B
2008-10**

Torrlastfartyget VINGA - SJAN - maskinhaveri med
åtföljande grundstötning den 23 juli 2008

RAPPORT

Torrlastfartyget VINGA - SJAN - maskinhaveri med åtföljande grundstötning 23 juli 2008



IMO nummer 7113167

RAPPORT

Torrlastfartyget VINGA - SJAN - maskinhaveri med åtföljande grundstötning 23 juli 2008 IMO nummer 7113167

Datum

2008-09-20

Vår beteckning

080201-08-21683

Utredningsenheten

Sten Anderson, 011-19 12 69

sten.anderson@sjofartsverket.se

Rapporten finns även på vår hemsida

www.sjofartsverket.se

- Sjöfartsinspektion
- Olyckor och tillbud
- Haverirapporter
- Haverirapporter samling

Eftertryck tillåts med angivande av källa

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning.....	1
2 Faktaredovisning	2
2.1 Fartyget.....	2
2.2 Ballast- och bunkertankar (se bild)	4
2.3 Bryggan (se bild)	5
2.4 Kylsystemet för smörjoljan.....	7
2.5 Besättningen	9
2.6 Vädret	9
2.7 Beskrivning av VTS vid tiden för händelsen	10
2.8 Lotsbestämmelser	11
2.9 Farleden	11
2.10 Faktainsamling.....	12
3 Händelseförloppet.....	13
3.1 Händelseförloppet fram till grundstötningen enligt befälhavaren.....	13
3.2 Händelseförloppet efter grundstötningen enligt befälhavaren	15
3.3 Sjöfartsinspektionens åtgärder efter grundstötningen	16
4 Skador.....	17
5 Analys	19
5.1 Grundstötningen.....	19
5.2 Maskinhaveriet	22
5.3 Rapportering	23
6 Orsak.....	24
7 Faktorer	24
8 Observationer.....	25
9 Rekommendationer	25
10 Övrigt.....	26

*Sjöfartsinspektionen utreder olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt.
Syftet med utredningarna är att undvika ett återupprepande.
Utredningarna syftar **inte** till att fördela skuld eller ansvar.*

1 Sammanfattning

Det svenska torrlastfartyget Vinga var på resa från Köping i Mälaren till Vejle på Jyllands ostkust i Danmark med last av vete.

Fartyget hade passerat Södertälje och strax norr om fyren Fifång ändrades kursen några grader babord för att få lämpligt avstånd till fyren där kursen sedan skulle ändras till cirka sydlig.

Vid passage av fyren ljöd ett maskinlarm som indikerade smörjoljeproblem. Styrman på bryggan blev mycket uppriven och nervös vid larmet och vidtog en alldeles otillräcklig nedsaktning och i stället för den planerade kursändringen fortsatte han på ursprunglig kurs.

Befälhavaren rusade ner i maskinrummet och stoppade maskin då han insåg maskinlarmets allvar samtidigt som vaktens matros, som skyndat till backen, ankrade med en schackel i vattnet.

Med stoppad maskin kunde inte Vinga hindras från att grundstöta. Grundstötningen skedde på skäret Vattklubben den 23 juli klockan 02.28 med 10,5 knops fart på position N 58° 49',48 E 017° 44',48.

Besättningen reparerade den kylvattenpump vars packning läckte och som var orsak till larmet. Därefter man backade av grundet och fortsatte resan mot lossningshamnen trots stora skador i förskeppet och utan att ha meddelat vare sig VTS (Vessel Traffic Service) Södertälje, Sjöräddningen i Göteborg eller jourhavande fartygsinspektör om grundstötningen.

Senare fick Vinga tillåtelse att fortsätta till lossehamn där dykarundersökning utfördes. Klassen gav sedan klartecken för en enkel resa till varv i Söby på Aerö i Danmark för reparation.

Undersökningen har visat att grundstötningen berodde på att fartygets motor stoppades vid ett smörjoljelarm utan att hänsyn togs till fartygets position. Vakthavande styrman hade inte innan motorstoppet vidtagit tillräckliga åtgärder för att lägga fartyget på en säkrare kurs.

Det har också kunnat konstateras att befälhavaren inte visat full öppenhet vid första kontakten med Sjöfartsinspektionen beroende på befarad försening till redan beställt varv där klassning skulle ske.

Vidare har utredningen funnit att VTS inte gjort sig underrättad om varför ett fartyg låg stopp i fyra timmar i en misstänkt grundstötningsposition.

2 Faktaredovisning

2.1 Fartyget

Namn:	VINGA
IMO nr:	7113167
Reg.bet.:	SJAN
Hemort:	Ljusterö
Redare:	Ljusterö Sjö Shipping AB
Operatör:	Ljusterö Sjö Shipping AB
Brutto:	1 097
Löa:	65,12 meter
Bredd:	11,08 meter
Aktuellt djupg.:	F = 3,9 m A = 4,1 m
Klass:	Bureau Veritas
Byggnadsår:	1971
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	405 kW
Besättning:	5



Det svenska torrlastfartyget Vinga byggdes på Danyard A/S varv i Frederikshavn i Danmark år 1971 för danska beställare och fick namnet Jytte Bres. Därefter har fartyget haft namnen Wrath, Jytte Bres igen, I.W.Winck och Acamar innan hon fick det aktuella namnet.

Vinga inköptes till Sverige år 1979 och fick då namnet I.W.Winck med Helsingborg som hemmahamn. I januari 2001 inköpte den aktuelle redaren fartyget, som då redan hette Vinga, från ett rederi på Klädesholmen som hade förvärvat det år 1990.

Vingas design var typisk för små torrlastare byggda på 60- och 70-talen. Hon hade ett bygge akter på väderdäck med besättningens utrymmen och bryggan.

Under bygget fanns maskinrummet med en 6-cylindrig huvudmaskin som utvecklade 405 kW och var tillverkad av Alpha i Danmark och installerad år 1998. Maskinen var kopplad till en propeller med fyra ställbara propellerblad. Rodret var konventionellt och vilade på en skädda. I främre delen av fartyget fanns en tvärställd bogpropeller som utvecklade 100 kW.

För om maskinrummet och bygget fanns lastlådan som bestod av ett enda cirka 40 meter långt och 9,6 meter brett lastrum. Tidigare har det funnits ett mellandäck men detta hade skurits bort av tidigare svenska ägare samtidigt som lastrummet boxades. Detta innebär att spanten kläs in så att sidorna i lastrummet blir släta vilket särskilt underlättar vid lossning av bulklast.

Lastrummet täcktes av en enda stor, 32,4 x 8,0 meter, ställucka, MacGregor Single Pull, indelad i 13 sektioner.

Aktra hälften av lastrumsdurken bestod av trädurk medan på den förliga delen trädurken hade bytts ut mot en 15 mm tjock heltäckande stålplåt.

2.2 Ballast- och bunkertankar (se bild)

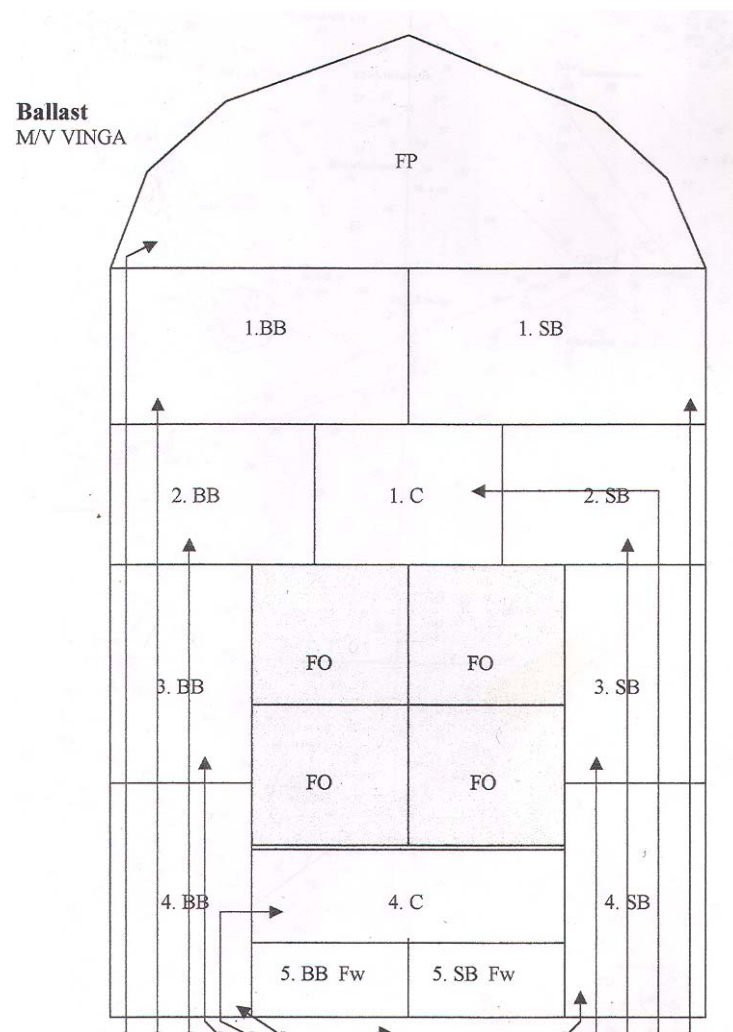


Bild. Vingas tankplan

Under lastlådan fanns dubbelbotten bestående av ballasttankar och brännoljetankar. 1:an babord och styrbord rymde 66 m³ vardera och 2:an babord och styrbord 31,5 m³ vardera. Mellan tvåtankarna fanns 1:ans centertank med en kapacitet av 46,7 m³.

Bordvarts om babord och styrbord fanns 3:an babord och styrbord som rymde 33,85 m³ vardera och akter därom 4:an babord och styrbord om vardera 31,5 m³. Mellan 4:a tankarna fanns 4:an center om 23,83 m³.

För om 4:an center och akter om 1:an center fanns två par tankar för brännolja; de två förliga om 16 m³ vardera och de två aktra om vardera 14 m³. Vid grundstötningen var de två förliga tankarna tomma och i de två aktra fanns 12 m³ om babord och 8 m³ om styrbord.

Dagtanken om 3 m³ och settlingtanken om 7 m³ innehöll 3 m³ respektive 5 m³. Båda dessa tankar var placerade i maskinrummet.

Akter om 4:an center fanns ett par 5:a tankar för färskvatten om tillsammans 15 m³.

Längst förut, för om lastlådan, fanns förpikstanken om 35 m³ och längst akterut, akter om maskinrummet, fanns akterpikstanken om 6,5 m³. Båda dessa tankar var ballasttankar. Akterpiken var alltid halvfull och användes till kylning av propellerhysan.

2.3 Bryggan (se bild)



Bild. Bryggan med maskinmanövern i förgrunden

Bryggan var konventionellt inredd och utrustad med en cirka 2 meter bred öppen bryggvinge på vardera sidan.

Ratten var placerad i centrum med gyrokompassen av märke Anschütz framför. Styrbord om styranordningen fanns panelen för bogpropellern samt maskinmanövern med två spakar, en för propellerstigning och en för motorns varvtal.

Bredvid manövern var maskinalarmspanelen placerad och styrbord om manövern fanns en Furuno radar som inte var i drift. På en bänk längst ut om styrbord var en Koden MD 3010 radar placerad. Denna stod i läge stand by.

Babord om styrplatsen stod navigatörens stol med en Koden radar, typ MD 3010, längst ut om babord på en bänk. Denna radar var i drift. Rakt framför navigatörens plats fanns en AIS (Automatic Identification System) av märke Furuno med sjökortsdator samt automatstyrningen av märke Anschütz.



Bild. Sjökortsdator med inlagt haverispår

Vid maskinlarm larmar det först i maskinrummet och sedan efter någon minut också på bryggan.

Det fanns inget som skyvde sikten från bryggan.

2.4 Kylsystemet för smörjoljan

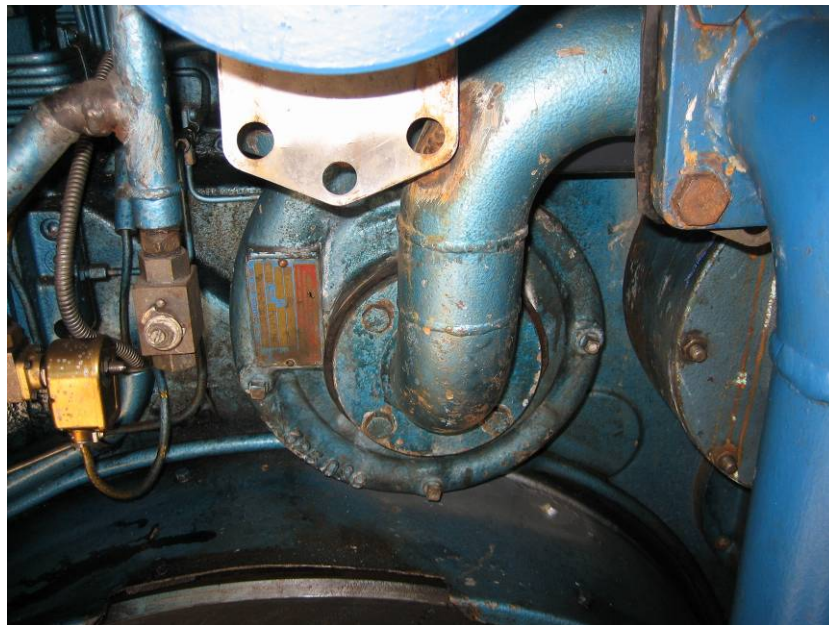


Bild. Färskvattenpumpen på huvudmaskinens förkant

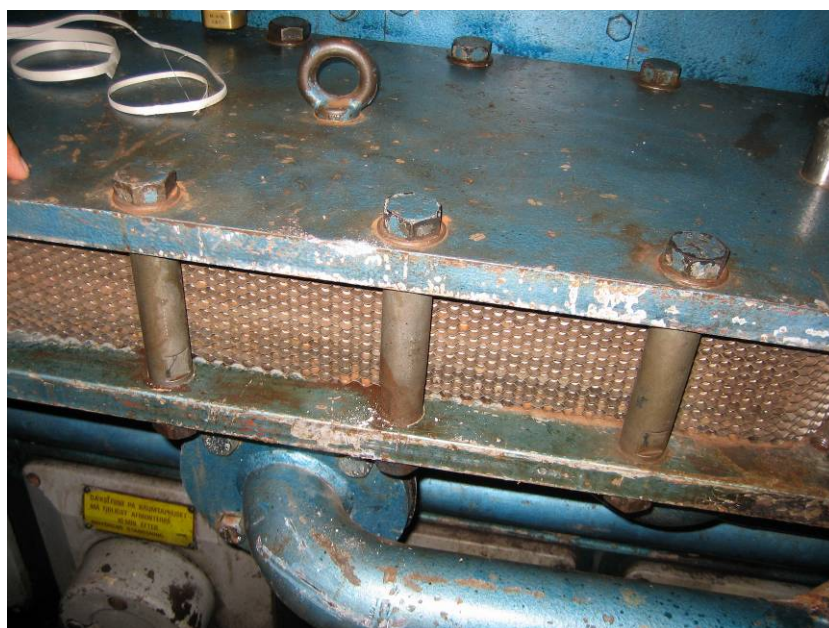


Bild. Plattvärmewäxlare för smörjoljan

Huvudmaskinens smörjolja, som skulle hålla en temperatur av cirka 90° C, kylades av färskvatten som i ett slutet system skulle hålla en driftstemperatur av cirka 80°. Färskvattenpumpen, av typ 2 1/2 C//T/81TSC-175 serie 1899-9114, satt permanent monterad på

huvudmaskinens förkant.

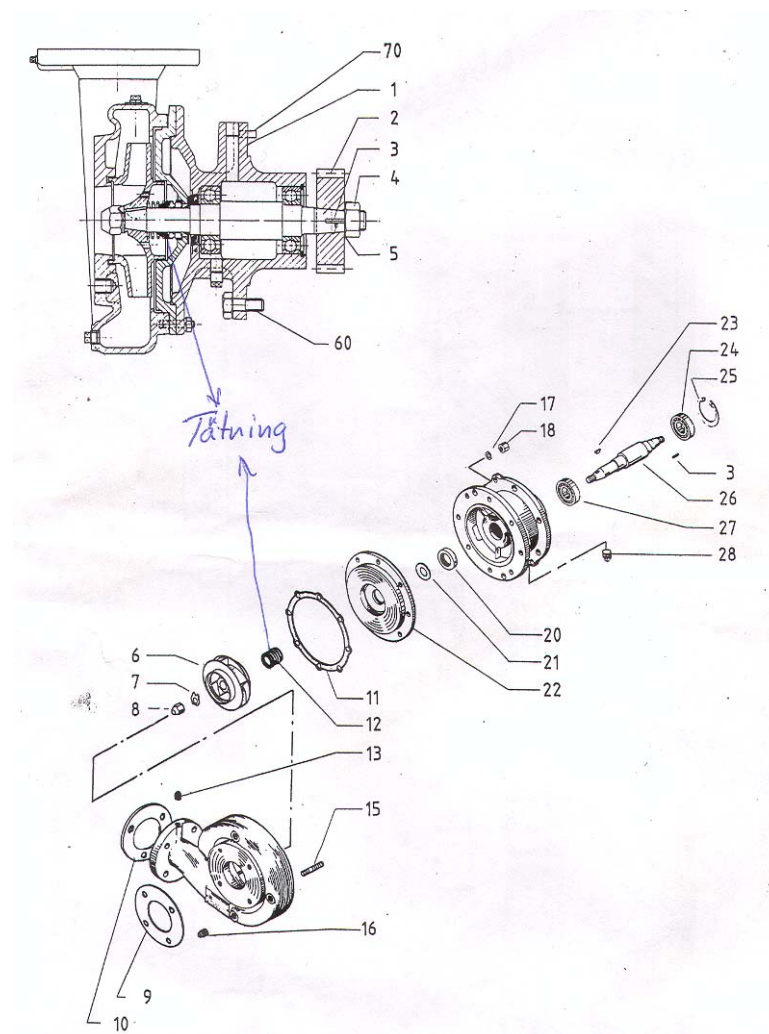


Bild. Sprängskiss av färskvattenpumpen

Färskvattnet kylades i sin tur av sjövattnen som skulle hålla en temperatur av 30-40°.

Maskinlarmet som föregick grundstötningen berodde på att färskvattenpumpens keramikpackning började läcka varvid färskvattensystemet succesivt tömdes med ökande temperatur på färskvattnet och sedan också på smörjoljan som följde.

Den 16 juli, 7 dagar innan aktuellt haveri då fartyget låg i Vejle, hade besättningen överhulat färskvattenpumpen på grund av att packningen börjat läcka. Arbetet hade skett i samråd med Vejle hamnverkstad där

också reservdelar hade beställts. På grund av semester på verkstan fanns det ingen hjälp från montörer från land att få.

Verkstan hade beställt packning från Alpha i Frederikshavn. Den första leveransen som kom visade sig vara fel liksom den andra. Till sist fick Alpha köra ner rätt packning med bil eftersom det började bli ont om tid på grund av att Vinga måste hinna i tid till Rostock för lastning.

En keramikpackning är mycket ömtålig för åverkan och främmande smutspartiklar och måste, om tätningen inte är 100 %-ig, bytas ut. På den monteringsvägledning som medföljde packningen stod att läsa: "Montering av mekaniska axeltätningar ska företas med överordentlig försiktighet".

2.5 Besättningen

Besättningen bestod av 5 man fördelat på 1 befälhavare, 1 styrman och 3 matroser. Befälhavaren ägde fartyget och hade inget egentligt avlösningssystem. Han åkte hem då tillfälle gavs, till exempel vid lastning nära hemorten eller vid helger i hamn.

Styrman var pensionär och kom ombord vid behov för kortare arbetspass. Han hade mönstrat på i Köping och endast gått sina vakter vilket innebar att han törnade till då fartyget vid midnatt passerade Södertälje.

Vaktens matros hade även han endast gått sina vakter och törnade också han till vid midnatt.

Till sjöss gick man vakt om vakt i 6-timmarsspass med början klockan 00.00. Befälhavaren hade vakten 06-12 och 18-24 och styrman således 00-06 och 12-18.

Fartyget var både till numerär och också behörighet behörigen bemannat. Det är att märka att Vinga saknade maskinpersonal. Det fanns inte heller några krav i minimibemanningsbeslutet om maskinpersonal.

Med tanke på den av rederiet redovisade vilotiden synes inte trötthet ha inverkat vid händelsen.

2.6 Vädret

Vädret vid tiden för händelsen var bra med varierande vind 1-3 m/sek, ingen ström eller sjögång och god sikt.

Vattenståndet var cirka 20 cm över det normala.

2.7 Beskrivning av VTS vid tiden för händelsen

VTS EC, där EC står för East Coast, hade bland annat två stationer som betjänade sjöfarten med sjötrafikinformation. En av stationerna omfattade området Nynäshamn, Mälaren, Bråviken och Gotland. I VTS-centralen fanns VTS-system från Norcontrol och sjökortsdator från Adveto för att övervaka trafiken.

Norcontrolsystemet hade både radar och AIS-presentation i det digitala sjökortet. Systemet medgav både övervakning av ett större område och inzoomning till exempel till en hamn eller ett särskilt känsligt farledsområde.

Adveto användes för att automatiskt generera tider för passage av rapporteringspunkter samt beräkna tiden för passage av Södertälje sluss med hjälp av död räkning.

Det främsta arbetsredskapet för VTS-operatören var VHF radio där arbetskanalen i det aktuella området var 68. Det fanns även en mätare för vind- och vatteninformation.

Alla fartyg över 300 brutto skulle anropa VTS vid avgång från hamnar i Mälaren och därefter vid vissa fastställda rapporteringspunkter.

Vid det första anropet skulle fartygen uppge namn, igenkänningssignal, destination och i förekommande fall lotsdispens. Information skulle också ges till VTS om observationer som kunde vara av intresse för annan trafik.

VTS Södertälje skulle då ge information om övrig trafik eller annan relevant navigatorisk information rörande fartygets framförande. Eftersom anropen skedde på en öppen kanal kunde andra fartyg i området höra det som sades och anpassa sin resa efter den information som gavs.

I VTS-området gavs information. Ingen navigeringsassistans eller trafikorganisation förekom.

VTS Södertälje kallade i ett tidigt skede av händelseförloppet upp Vinga och frågade vilken fart fartyget gjorde. Detta besvarades med att man saktat ner på grund av spridarproblem i maskin. Därefter kontaktades inte

fartyget fler gånger trots 4 timmars stillaliggande och att det genom information på AIS-en kunde misstänkas att fartyget stod på grund.

2.8 Lotsbestämmelser

Fartyg var skyldiga att anlita lots i det inre vatten som finns utanför kusterna. Lotslederna till och från svenska hamnar har i bilaga 1 till SJÖFS 2008:6 specificerade lotspliktsgränser, farleders längd, bordningsplatser etc.

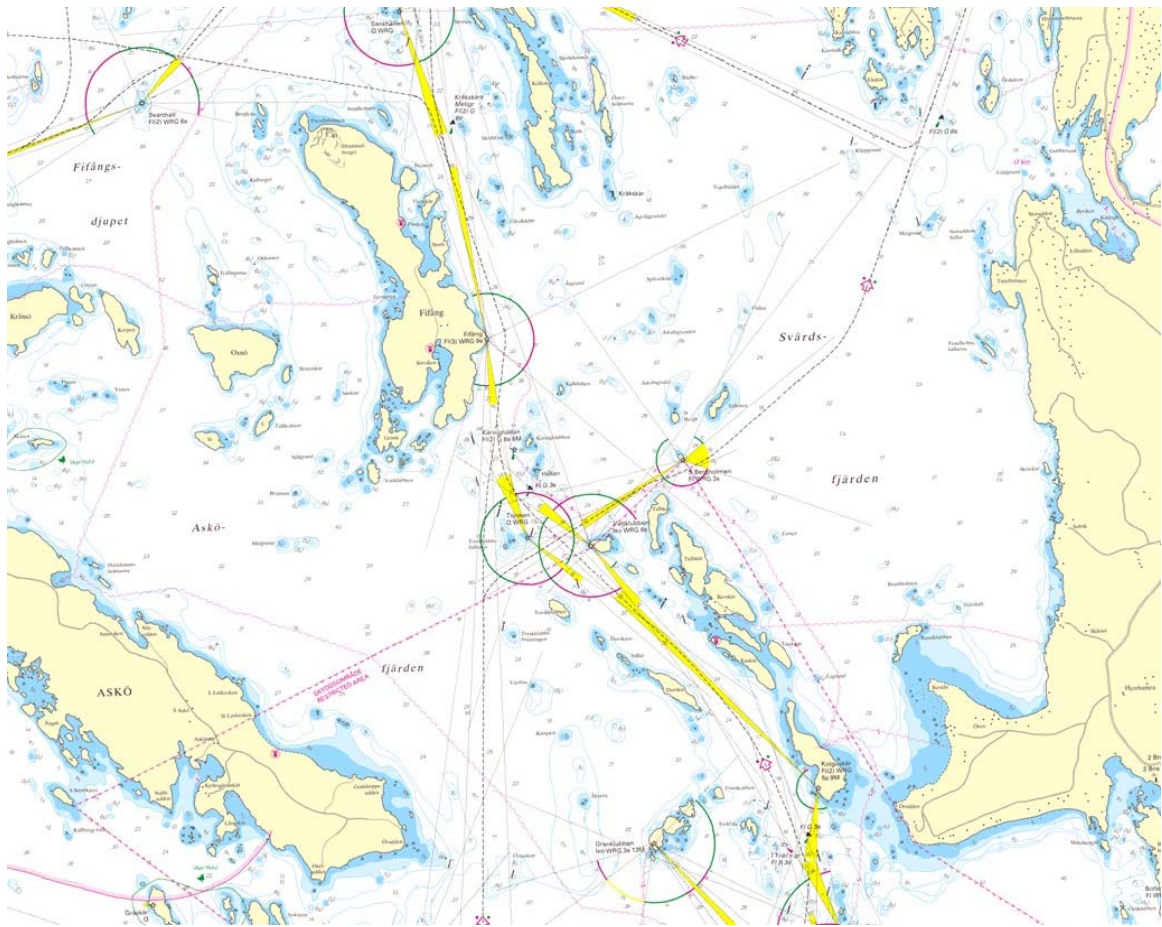
Den lotsled som Vinga befann sig i sträckte sig från Södertälje till Landsort och hade en längd av 34 M (1 M = 1 852 meter).

Gränsen för att anlita lots var att fartygets längd, bredd och djupgående var lika med eller översteg 70 x 14 x 4,5 meter. Detta innebar att Vinga med sina 65,12 meters längd, 11,08 meters bredd och 4,10 meters djupgående samt den last hon hade inte var lotspliktigt. Fartyget hade inte heller någon lots ombord vid olyckstillfället.

2.9 Farleden

På sydgående går farleden längs ön Fifång i fyren Fifångs (Fl(3) WRG 9s) vita sektor på kurs enligt sjökortet på cirka 163° varefter kursen ändras styrbord, då Fifångs fyr är tvärs om styrbort, till ungefär 188°. Man styr då in i en vit sektor från fyren som tas akterut och passerar sedan fyren Kärinhällan (Fl(2) G 6s 6M) strax om babord.

Vid passagen av Kärinhällan är man inne i Torskens (Q WRG) vita sektor då man vid passage av den gröna lysbojen (Fl G 3s) söder om Hällan girar babord och in i Kolguskärs (Fl(2) WRG 6s 9M) vita sektor på kurs 136° för fortsatt resa mot Landsort (se sjökortsutdrag).



2.10 Faktainsamling

Följande källor har bidragit med information i utredningen:

- Ombordbesök då fartyget låg på Söby varv
- Samtal med befälhavaren och rederiets inspektör
- Rapport om sjöolycka
- Seasearcher
- VHF-trafik

- AIS-spår

3 Händelseförloppet

3.1 Händelseförloppet fram till grundstötningen enligt befälhavaren

Vinga lastade majsmjöl i Rostock i Tyskland och avgick den 17 juli klockan 18.25 för resa till Kalmar.

Ankomst Kalmar skedde dagen efter, som var en fredag, klockan 15.30 varefter fartyget låg överksamt under helgen.

Lossningen tog sin början på måndag morgon och avslutades på kvällen varefter Vinga avgick klockan 19.00 i ballast mot Köping. Nästkommande morgon vid 04-tiden passerades Landsort och resan fortsattes mot Köping utan lots.

Klockan 13.15 den 22 juli förtöjde Vinga i Köping och lastningen påbörjades omedelbart och avslutades klockan 17.00 då 1 144 ton vete hade tagits ombord.

Vinga avgick utan lots klockan 17.00 med destination Vejle i Danmark. Djupgåendet vid avgång var 3,9 meter förut och 4,1 meter akterut. Vid midnatt passerades Södertälje sluss då befälhavaren överlät vakten till styrman. Fartyget styrdes med hjälp av automatstyrningen.

Klockan 02.18 – 02.20, då positionen var strax norr om Fifång fyr, ljud ett maskinlarm på bryggan då lampan ”smörjolja autostop” på larmpanelen lyste. Detta var enligt befälhavaren ett mycket sällsynt larm.



Bild. Larmpanelen med smörjoljelarmet näst överst

Åtskilliga år tidigare hade styrman varit på bryggan då samma larm hade ljudit. På grund av ett vankelmodigt agerande, då han avvaktade att vidta någon åtgärd trots att det larmade för lågt smörjoljetryck, hade maskinen havererat.

Styrman blev väldigt stirrig då larmet ljöd. Han drog ner på maskinkraften fast helt obetydligt. I stället för att gira styrbord vid fyren Fifång fortsatte han på oförändrad kurs vilket följaktligen förde fartyget ur farleden.

Vaktens matros skyndade fram till backen för att lägga av ett ankare varefter befälhavaren, som vilade i sin hytt en våning under bryggan, varskoddes.

Han skyndade upp till bryggan, konstaterade vad som larmade och rusade sedan ner i maskinrummet där han först kopplade hydrauliken till ankarspelet och sedan, cirka klockan 02.24, stoppade maskin. Han kände också att det luktade starkt av gasolja och att det var vattenånga i maskinrummet.

Styrman försökte styra undan en hotande grundstötning med hjälp av roder och bogpropeller men på grund av den höga farten fick detta ingen märkbar effekt.

Matrosen kopplade ankaret, körde ut det en bit och släppte sedan ut cirka en schackel i vattnet. Detta skedde 1 – 2 minuter efter det att maskin hade stoppats.

Den 23 juli klockan 02.28 grundstötte Vinga på skäret Vattklubben på position N 58° 49',48 E 017° 44',48 sedan en 4,7 meters grundklack passerats mycket nära om styrbord.

På grund av den ringa nedsaktningen, sena maskinstoppet och ankring med endast 1 schackel i vattnet skedde grundstötningen på kurs 156° utan att farten, 10,5 knop, minskade märkbart.

Vinga informerade varken Sjöräddningen, VTS Södertälje eller Sjöfartsinspektionen om den inträffade grundstötningen.

3.2 Händelseförloppet efter grundstötningen enligt befälhavaren

Det konstaterades ombord att Vinga grundstött på Vattklubben med förstäven innanför 3-meterskurvan och med det mesta av fartyget i fritt vatten.

Det konstaterades också att orsak till maskinlarmet var att färskvattenpumpen för kylning av smörjoljan läckte i en keramikpackning med vattenläckage och ökande smörjoljetemperatur som följd.

Besättningen började genast reparationen av pumpen vilket tog fyra timmar i anspråk. Klockan 06.30 startades maskin igen och med hjälp av backmanöver, bogpropeller och roder gled Vinga av grundet och resan kunde fortsättas.

Det stod klart att förpiken var läck vilket meddelades en av Sjöfartsinspektionens inspektörer och senare sjösäkerhetsdirektören. Efter ett tag märktes också en viss vatteninträngning i 1:an styrbords dubbelbottentank. Vid kontakten med sjösäkerhetsdirektören utverkades tillåtelse att få fortsätta resan till Vejle för lossning.

I Vejle skulle sedan en dykarundersökning utföras samt beslut fattas om tillåtelse för en enkel resa till den redan tidigare beställda varvsvistelsen på Söby varv på Aerö i Danmark.

Under resan kunde också en läcka i 1:an styrbords dubbelbottentank konstateras.

Den 25 juli klockan 05.40 förtöjde Vinga i Vejle. Hamnstatskontroll utfördes utan anmärkning och dykarundersökning under överinseende av inspektör från Bureau Veritas företogs.

Det konstaterades stora bottenskador men fartyget fick tillåtelse till en enkel resa till varvet i Söby.

Lossningen var avslutad och avgång från Vejle skedde samma dag klockan 18.00.

Klockan 02.00 den 26 juli ankom Vinga till Söby och dagen efter klockan 17.45 påbörjades torrsättningen.

3.3 Sjöfartsinspektionens åtgärder efter grundstötningen

Då händelsen kom till Sjöfartsinspektionens kännedom var Vinga redan på väg ner mot Kalmarsund med cirka 10,5 knops fart.

Genom en AIS-uppspelning kunde konstateras att Vinga efter kursändringen cirka 0,5 M norr om fyren Fifång styrde på rak kurs och med till synes oförändrad fart tills fartyget stoppade upp ungefär på 3-meterskurvan vid ön Vattklubben.

På grund av misstänkt grundstötning var inspektionen angelägen om att få kontakt med fartyget både över VHF-radio och över mobiltelefon men till en början utan resultat. Avsikten var att beordra in Vinga till Kalmar för dykarundersökning.

Då inte kontakt gick att etablera ombads Kustbevakningen att skicka ett av sina flygplan till Vingas position och fick då kontakt samt beordrade Vinga in till Kalmar.

Strax efter ringde Vingas befälhavare till sjösäkerhetsdirektören och berättade om händelsen. Han hade fått bekymmer med kylvattenpumpen till huvudmaskin. Intentionen hade då varit att ankra omedelbart men man släppte inte ut mer än 1 schackel eftersom han var rädd för att få ankarkättingen i propellern. Vid Vattklubben fick man stopp på fartyget och låg sedan kvar och reparerade pumpen vilket tog fyra timmar.

Befälhavaren bad enträget att få gå till Vejle för att lossa lasten. Efter lossningen skulle han gå på varv i Söby för planerad översyn samt skrov- och maskinklassning. Han sade vidare att han anmält det inträffade till en fartygsinspektör i Stockholm.

Befälhavaren var ovillig att erkänna att Vinga varit på grund men på en direkt fråga erkände han att man hade en antydning till vatteninträngning i förpiken men att man, med fartygets ballastpump, lätt höll undan vattnet. Akter om läckan fanns dessutom kollisionsskottet och bogpropellerrummet.

Sjösäkerhetsdirektören gav fartyget tillstånd att gå till Vejle och informerade om att den svenska sjöfartsinspektionen skulle uppmana danska inspektionen att göra en hamnstatskontroll och också se till att fartygets klass kom ombord.

4 Skador

Vid grundstötningen uppstod ett 1 300 x 1 000 mm stort hål i förpiken och en tvärskepps, cirka 1 000 mm lång, spricka samt intryckningar i 1:an styrbords dubbelbottentank. 56 ton plåt fick styckas i.

Några person- eller miljöskador uppstod så vitt känt inte.

RAPPORT

Torrlastfartyget VINGA - SJAN - maskinhaveri med åtföljande grundstötning 23 juli 2008



Bild. Berört skadeområde i förpiken



Bild. Berört skadeområde i 1:an styrbords ballasttank

5 Analys

5.1 Grundstötningen

Grundstötningen skedde klockan 02.28 vilket är en tid då den biologiska klockan signalerar att man ska sova. Trötthet (fatigue) förorsakar en stor del av de olyckor som inträffar till sjöss, särskilt i tvånavigatörsfartyg.

Det har i olika utredningar gällande trötthet slagits fast att den biologiska klockan, vakenhetstidens längd och sömnens längd är bland de viktigaste faktorerna.

En olycklig kombination av dessa tre storheter kan ge en funktionsnivå på natten som kan ha samma effekt som alkoholpåverkan och är förenat med kraftiga förändringar av hjärnans elektriska aktivitet.

Vid första påseende syntes det som om grundstötningen var en solklar följd av att styrman på bryggan hade somnat. Detta med ledning av att Vinga fortsatte på en rak kurs där en styrbordsgir förväntades samt att farten inte förändrades märkbart förrän grundstötningen var en realitet.

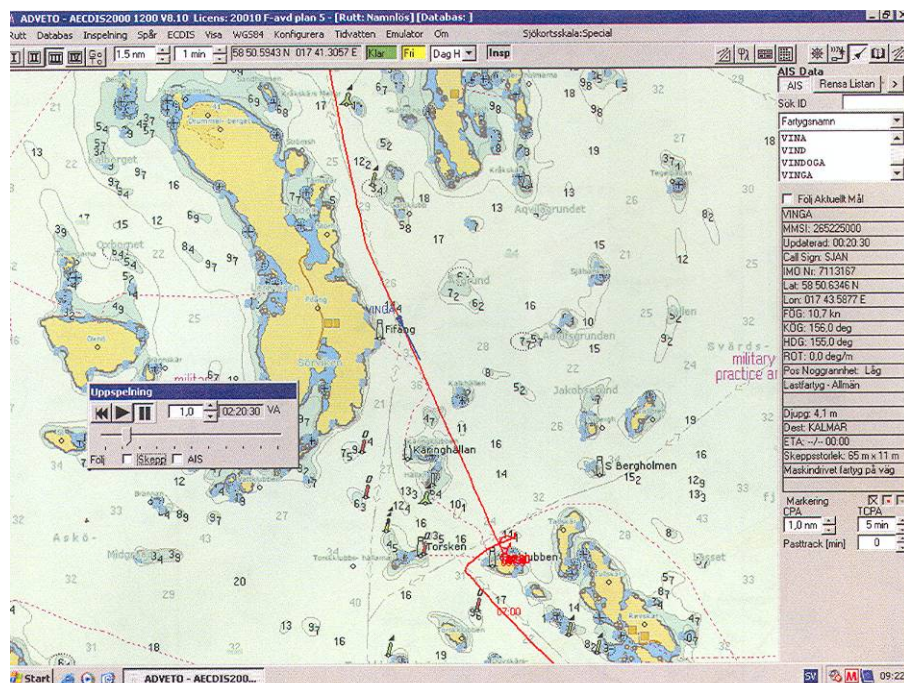


Bild. Vingas läge klockan 02.20 kurs 156° fart 10,7 knop

RAPPORT

Torrlastfartyget VINGA - SJAN - maskinhaveri med åtföljande grundstötning 23 juli 2008

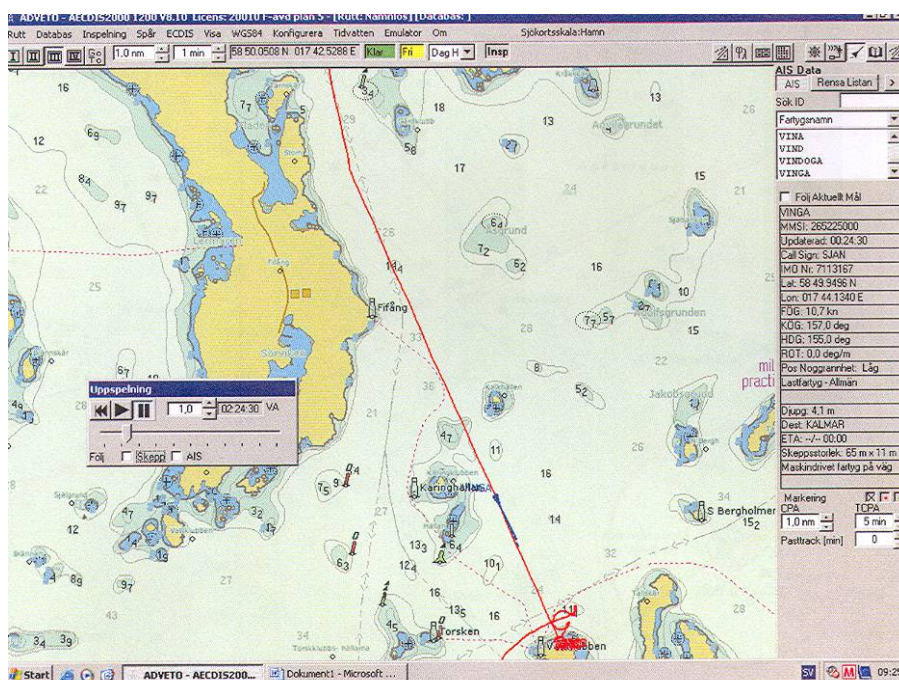


Bild. Vingas läge klockan 02.24 kurs 157° fart 10,7 knop

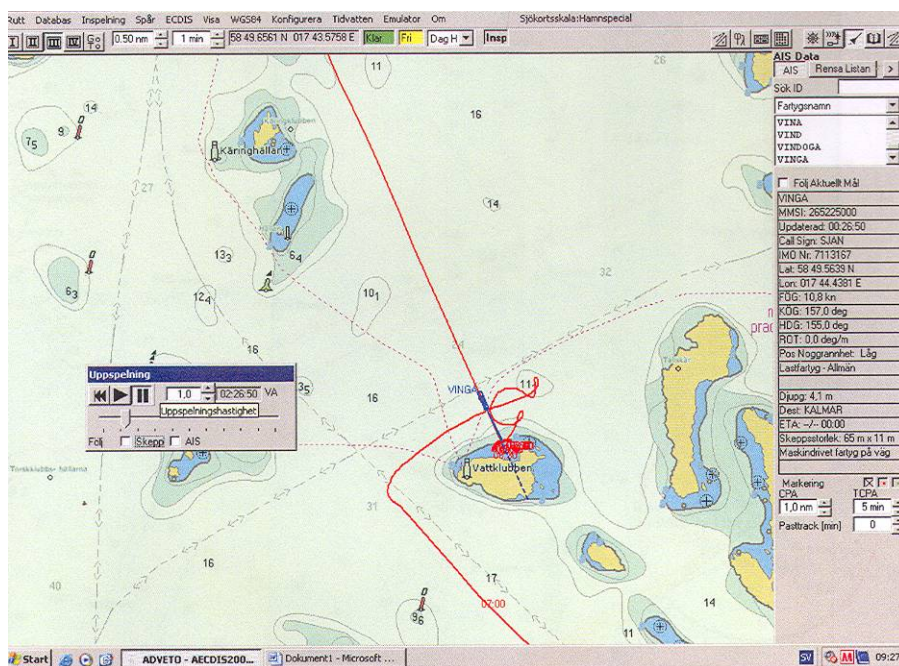


Bild. Vingas läge klockan 02.26.50 kurs 157° fart 10,8 knop

RAPPORT

Torrlastfartyget VINGA - SJAN - maskinhaveri med åtföljande grundstötning 23 juli 2008

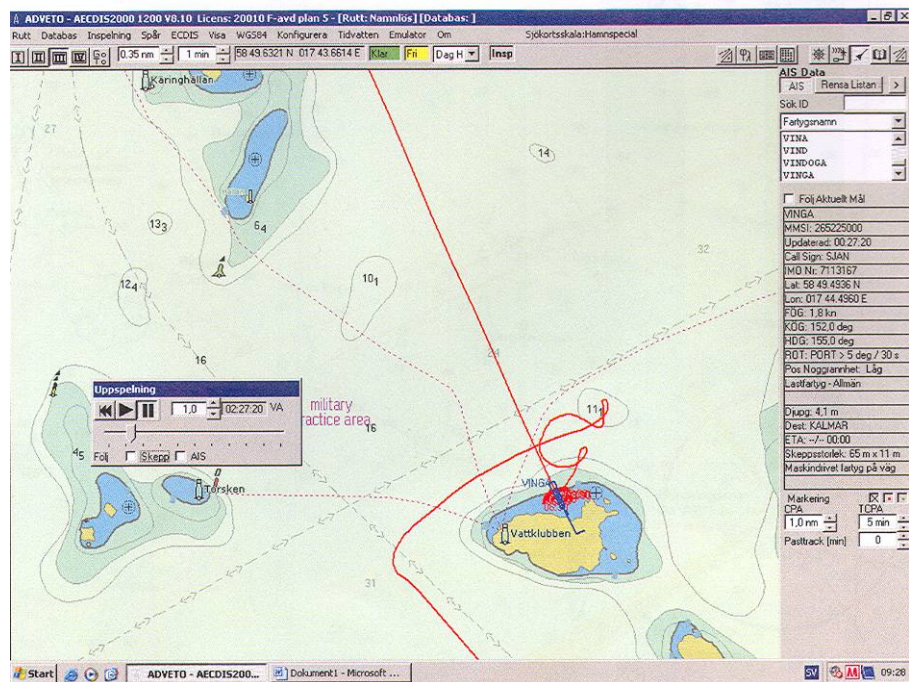


Bild Vingas läge klockan 10.27.20 kurs 152° fart 1,8 knop

Befälhavaren hävdade emellertid att ett maskinhaveri föregick grundstötningen som berodde på att en vankelmödig styrman, på grund av tidigare erfarenheter, inte vågade vidta erforderliga åtgärder då smörjoljelmarmet ljöd.

Vid larmet varskoddes befälhavaren som hade frivakt och låg och sov. Efter att ha tagit en snabb titt på bryggan, då han såg vad som larmade, skyndade han sig ner i maskinrummet och stoppade motorn.

Ett alternativ hade varit att nödstoppa motorn från bryggan. Befälhavaren hade då haft bättre översikt över de konsekvenser som ett nödstopp kunde föra med sig.

Det är troligt att befälhavaren i stridens hetta inte uppmärksammade vilken kurs fartyget hade och att det inte var långt till ett skär rakt förut. Detta faktum hade varit uppenbart för befälhavaren om han hade kastat ett öga på radarn eller sjökortsdatorn.

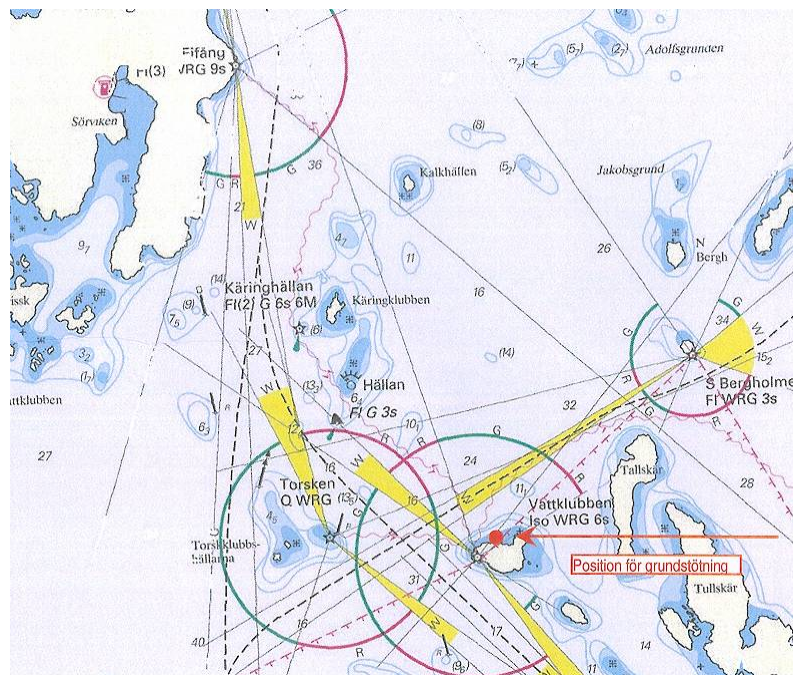


Bild. Grundstötningsplatsen

Då motorn stoppades och propellervatten inte längre påverkade rodet fortsatte Vinga på samma kurs utan möjlighet att styra undan trots försök med roder och bogpropeller.

Ungefär samtidigt som larmet ljud skulle kursen ha ändrats från 156° till 188°. Om styrman hade haft sinnesnärvaro nog att utföra den giren hade det funnits mycket större möjligheter att undvika grundstötning och både tid och plats att upphäva farten.

5.2 Maskinhaveriet

Motorn larmade för lågt smörjoljetryck på grund av hög smörjoljetemperatur vilket var en följd av att kylningen till smörjoljan inte fungerade tillfredsställande.

Befälhavaren lokaliserade snabbt problemet till att det var färskvattenpumpens keramikpackning som var skadad och därför inte tätade. Vatten läckte ut med stigande temperatur på färskvattnet vilket då resulterade i att även temperaturen på smörjoljan steg. Detta var den troliga orsaken till att det var märkbart med vattenånga i maskinrummet.



Bild. Keramikpackningen

Temperaturen på färskvattnet var normalt vid drift cirka 80° och cirka 90° på smörjoljan. Denna lilla temperaturskillnad gör att även ett litet vattenläckage gör att smörjoljetemperaturen stiger upp till larmnivån och sedan snabbt till en farlig nivå.

Besättningen blev tvungen att själva överhala färskvattenpumpen i Vejle på grund av att det inte fanns tillgängliga montörer. Två felleveranser gjorde att tidspressen ökade vilket gjorde att de som arbetade med pumpen var stressade.

Det är omvittnat att en keramikpackning är mycket känslig för åverkan. Det är inte svårt att föreställa sig att skador kan ha skett på packningen då en ovan besättning jobbade på ett mycket trångt utrymme under tidspress.

5.3 Rapportering

Vinga informerade inte vare sig Sjöräddningen, VTS eller Sjöfartsinspektionen om grundstötningen.

Varv var beställt till på söndag varför lossningen med nödvändighet måste ha avslutats i Vejle på fredag. I händelse av att grundstötningen blev känd såg förmodligen befälhavaren framför sig stora förseningar med anlop till hamn för inspektion av Sjöfartsinspektionen och klassen i samband med dykarundersökning.

Befälhavarens handlande är inte acceptabelt. Skadorna fanns längst förut i fartyget. En skadad förpikstank skulle, enligt befälhavarens bedömning, inte nämnvärt påverka fartygets säkerhet.

Sprickan i 1:an styrbords ballasttank gav inte mycket vatten och befälhavaren tog med i bedömningen den kraftiga förstärkningen av tanktaket för om L/2 (halva fartygets längd) som den 15 mm tjocka stålplåten, som utgjorde lastrumsdurken, representerade. Vetelasten motverkade också ett eventuellt vattentryck underifrån.

I befälhavarens beslutsunderlag för att fortsätta resan fanns också det vackra vädret med en högtrycksbetonad prognos.

6 Orsak

Orsak till maskinhaveriet var en läckande keramikpackning på pumpen till smörjoljans färskvattenkylning. Detta föranledde stopp av huvudmaskin med grundstötning som följd.

7 Faktorer

Sjöfartsinspektionen har bedömt att följande faktorer har varit bidragande för händelseförloppet:

- Den läckande packningen till färskvattenpumpen skadades troligen då besättningen veckan innan bytte ut den
- Brist på kompetenta verkstadsmontörer på grund av semestrar
- Felleveranser från maskintillverkaren som gjorde att besättningen fick göra arbetet med byte av packningen under tidspress
- På grund av en tidigare upplevelse av samma maskinlarm vågade inte vakthavande styrman att vidta nödvändig åtgärd
- Vakthavande styrman underlät att gira vid fyren Fifång

- Befälhavaren stoppade motorn utan att veta hur fartygets omgivning såg ut

8 Observationer

Följande observationer har Sjöfartsinspektionen kunnat konstatera under utredningen:

- På grund av ett inplanerat varvsbesök försökte befälhavaren mörka grundstötningen eftersom han befarade stora förseningar om myndigheten blev medveten om händelsen
- Under den fortsatta resan söderut efter haveriet var det omöjligt att få kontakt med fartyget
- Fartyget underlät att meddela Sjöräddningen och VTS-centralen om det inträffade
- Fartyget backades av grundet utan att inspektör från Sjöfartsinspektionen fått tillfälle att bedöma riskerna för fartyg och miljö
- Trots att Vinga låg stilla för reparation i cirka 4 timmar i en misstänkt grundstötningsposition ifrågasatte inte VTS-centralen detta faktum. Fartyget blev inte kontaktad av VTS-centralen annat än i ett tidigt skede då information om fartygets fart utväxlades

9 Rekommendationer

Följande rekommendationer har ansetts relevanta att utfärda:

- Rederiet ska hantera olika haverisituationer så som de beskrivs i ISM-manualen
- VTS bör se över sina rutiner för att skaffa sig nödvändig information vid oväntade fartygsrörelser inom VTS-området

10 Övrigt

Rederiet hade 3 fartyg som alla, under sommaren, varit på översyn, uppdatering och, för Vingas del, klassning på Söby varv. Vid besök ombord i Vinga i samband med insamling av underlag för utredningen besöktes också ett annat av rederiets fartyg.

Det kunde då konstateras att fartygen bedömdes vara mycket välskötta och att rederiet hade ett ambitiöst underhålls- och uppdateringsprogram.