

**Rorofartyget FINNEAGLE
IMO-nr 9138006 – SKUH
oljeutsläpp den 29 mars 2009**



RAPPORT

Rorofartyget **FINNEAGLE** IMO-nr **9138006 - SKUH - oljeutsläpp** **den 29 mars 2009**



RAPPORT

Rorofartyget FINNEAGLE IMO-nr 9138006 - SKUH - oljeutsläpp den 29 mars 2009

Datum: 2009-06-29
Sjöfartsavdelningen
Utredningsenheten

Vår beteckning: 06.05.06 TSS 2009-2334
Utredningsenheten Sten Anderson 011-19 12 69
sten.anderson@transportstyrelsen.se

Rapporten finns även www.transportstyrelsen.se
på vår hemsida: ... Sjöfart
... Olyckor och tillbud
... Haverirapporter
... Samling

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning.....	1
1.1 Sammanfattning av orsaker, faktorer och rekommendationer	1
2 Faktaredovisning	2
2.1 Fartyget	2
2.2 Maskineri	5
2.3 För utsläppet berörda detaljer	5
2.4 Förrådstankens sugventil	8
2.5 Snabbavstängningsventiler	9
2.6 Normal transferering av oljeprodukter i maskinrummet.....	10
2.7 Besättning	11
2.8 Faktainsamling.....	11
3.Händelseförlopp	12
3.1 Fram till upptäckten av oljeutsläppet	12
3.2 Åtgärder och observationer efter upptäckten av oljesölet	14
3.3 Hur oljeutsläppet kunde ske.....	14
4 Skador	16
5 Analys	16
5.1 Bottentankens sugventil.....	16
5.2 Pluggen till pejlörret	17
5.3 Högnivåalarmeret	17
5.4 Finska polisens utredning	17
6 Orsaker och faktorer	19
7 Av fartyget vidtagna åtgärder	19
8 Rekommendationer	19
9 Mått och steg som sannolikt hade förhindrat utsläppet	20
Bilaga Befälhavarens upplevelser vid polisförhören.....	21
Första dagen.....	21
Andra dagen.....	23
Tredje dagen	24

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

1 Sammanfattning

Rorofartyget Finneagle hade förtöjt vid ordinarie kajplats i Nådendal i Finland då en större brun fläck upptäcktes på isen mellan fartyget och kajen. Efter förhaling till en annan kajplats meddelade 2:e fartygsingenjören att man upptäckt att en dagtank med Marine Diesel Oil (MDO) av misstag överfyllts till bildäck och därifrån till sjön.

Maskinpersonalen började genast sanering av oljan på bildäck. För att stoppa ytterligare olja till utsidan lades fartyget med 1° styrbords slagsida för att förhindra ytterligare läckage genom en scupper (dränering) på bildäck.

Vid avgång från roroläget kunde man i propellervattnet observera oljeskiftningar som tydde på att ett oljeutsläpp av MDO hade skett. Den tekniske chefen bedömde att utsläppet till utsidan var cirka 50 liter. Man skickade en rapport till hamnmyndigheten.

Det visade sig sedan att olja hade observerats på vattnet i Ålands och Åbolands skärgårdar och in till Nådendal. Det konstaterades senare att även denna olja kom från Finneagle och att utsläppet i själva verket var cirka 5 000 liter.

Då fartyget kom till Nådendal resan därpå hämtades befälhavaren av finsk polis till förhörslänkande samtal eftersom han misstänktes för grovt miljöbrott.

1.1 Sammanfattning av orsaker, faktorer och rekommendationer

Utredningen har visat att oljeutsläppet berodde på att besättningen hade glömt att öppna en snabbavstängningsventil till en dagtank. Detta förorsakade ett undertryck vid separering vilket gjorde att olja sögs från en förrådstank genom en skadad sugventil.

Dagtanken toppfylldes och olja trycktes upp i röret till en överflynnadstank (overflowtank). Rörets högsta punkt var högre än en pejlplugg på bildäck. Pluggen var läck varför olja trycktes ut på bildäck och rann genom en scupper till sjön.

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning rekommenderar rederiet att tillse att rutiner på rederiets fartyg uppdateras i olika hänseenden så att förbiseende i likhet med den stängda snabbavstängningsventilen inte upprepas.

Pejlrören till tankar som innehåller oljeprodukter bör om möjligt förlängas så att pejlrörets plugg befinner sig högre än oljeflödets högsta punkt.

Transportstyrelsen bör arbeta för att utrustning i oljesystem görs i oljebeständigt material.

2 Faktaredovisning

2.1 Fartyget

Namn:	FINNEAGLE
IMO nr:	9 138 006
Reg.bet.:	SKUH
Hemort:	Stockholm
Redare:	Ropax Oy Eagle
Brutto:	29 841
Löa:	188,30 meter
Bredd:	29,54 meter
Djupgående:	6,14 meter
Klass:	Lloyds Register
Byggnadsår:	1999
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	23 040 kW

Besättning:	28 personer
Passagerare max:	119 personer
Aktuellt antal passagerare:	97 personer



Bild 1 Finneagle (närmast) och systerfartyget Finnclipper

Rorofartyget Finneagle byggdes på det spanska varvet Navantia Carenas i Cadiz år 1999 för tyska ägare. Hon sjösattes som Stena Seapacer 2 men fick det aktuella namnet då hon lämnade varvet då hon också flaggades svenskt och övertogs av det finska rederiet Finnlines.

Finneagle har gått i olika delar av Finnlines trafikmönster. Vid utsläppstillfället sysselsattes fartyget i trafik mellan Kapellskär i Sverige och Nådendal i Finland.

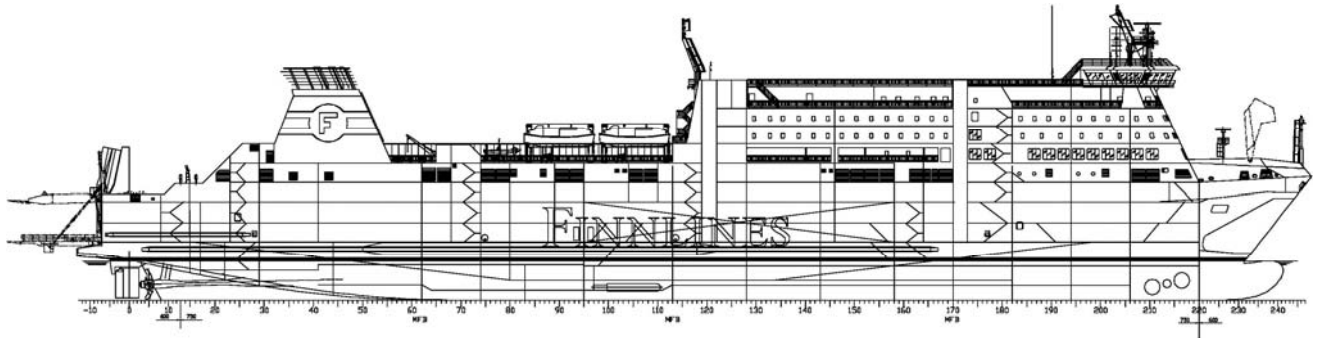


Bild 2 Däcksarrangemang

Finneagle var utrustat med 11 däck ovanför dubbelbotten. Denna innehöll tankar för ballastvatten, färskvatten, tjockolja och dieselolja. Tankarna var placerade så att det fanns torrutrymmen bordvarts och mellan vissa tankar.

Största delen av däck 1 och 2 upptogs av maskinrummet med kringutrustning och tankar för den dagliga driften. Dessutom upptogs däck 1 och 2 av ett lastutrymme med kapaciteten cirka 250 längdmeter som lastades via ramp från huvuddäcket, däck 3.

En bred akterramp var ansluten till däck 3. Lasten, cirka 800 längdmeter, på däck 3 och 4 placerades i sju filer med en casing bordvarts längs båda sidor. En ramp från däck 3 nådde däck 5 som tillsammans med däck 6 också var lastdäck. Dessa däck omfattade cirka 950 längdmeter som också var fördelade på sju filer.

Däck 7 var embarkeringsdäck och innehöll cafeterior och matsalar och på däck 8 fanns de flesta av passagerarnas hytter. På däck 9 fanns resten av passagerarhytterna samt manskapets hytter och på däck 10 var befälens hytter placerade.

Bryggan, längst förut på däck 11, sträckte sig från sida till sida och hade navigationsutrustningen samlad i centerlinjen i ett pilot-copilotarrangemang. Fartyget hade en både ändamålsenlig och modern integrerad navigationsutrustning.

Båda bryggvingarna stack någon meter utanför fartygssidan och var utformade och utrustade för att kunna manövrera fartyget till och från kaj.

2.2 Maskineri

Finneagles framdrivningsmaskineri bestod av fyra Sulzer 8ZAL40S huvudmaskiner som tillsammans utvecklade 23 040 kW och via växlar var kopplade till två ställbara propellrar som gav fartyget en maxfart av 20,5 knop. Huvudmaskinerna kördes på Heavy Fuel Oil (HFO). De två propellrarna var placerade framför var sitt spadroder. Fartyget var också utrustat med två bogpropellrar förut om vardera 1 500 kW.

Finneagle var utrustad med en axelgenerator på varje propelleraxel. Dessa var normalt i drift från passage av fyren Tjärven i Stockholms yttre skärgård till cirka 20 minuter innan ankomst till Nådendal. Då axelgeneratorerna var ur drift kördes det antal av fartygets tre hjälpmaskiner som ansågs behövt med hänsyn till väder och vind. Hjälpmaskinerna drevs med MDO (Marine Diesel Oil).

2.3 För utsläppet berörda detaljer

Händelsen började med en transferering av MDO från babords förrådstank nummer 50 (68 m³) via en sugventil på sugledningen samt dieseloljeseparatören (kapacitet 1 m³ per timme) till babords dagtank (25 m³) också den med nummer 50. Då 20 m³ olja fyllts i dagtanken, dvs. då oljan nått en viss nivå, aktiverades ett högnivåalarm.



Bild 3 Dieselöljeseparatören

Då transfereringen var avslutad startades rundseparering av dagtanken via tankens sugventil (se bild 4) till separatorn och vidare till dagtankens tryckventil och till dagtanken. En pneumatisk snabbavstängningsventil (se bild 9) spelade en vital roll liksom pejlpluggen till dagtankens pejlrör på bildäck och en scupper (dränering) vid sidan av pejlpluggen (se bild 5).



Bild 4 Dagtankens sugventil

Pejlpluggen var placerad i en lastfil cirka 20 cm från "trottoaren" vid babords casing och i nivå med däcket så att last kunde passera pluggen och också blockera den.

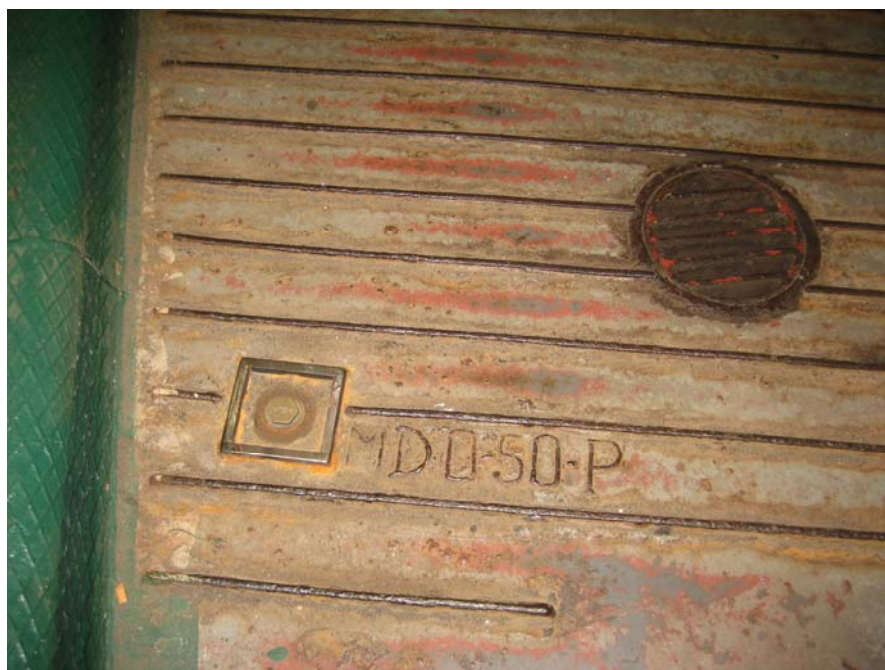


Bild 5 Pejlpluggen till vänster och scuppern till höger

Vid fortsatt fyllning av en full dagtank skulle oljan normalt ha fortsatt via ett rör till en överfyllnadstank (70 m³).

Manövrering av sug- och tryckventiler skedde via en dator i maskinrummets kontrollrum (se bild 6).

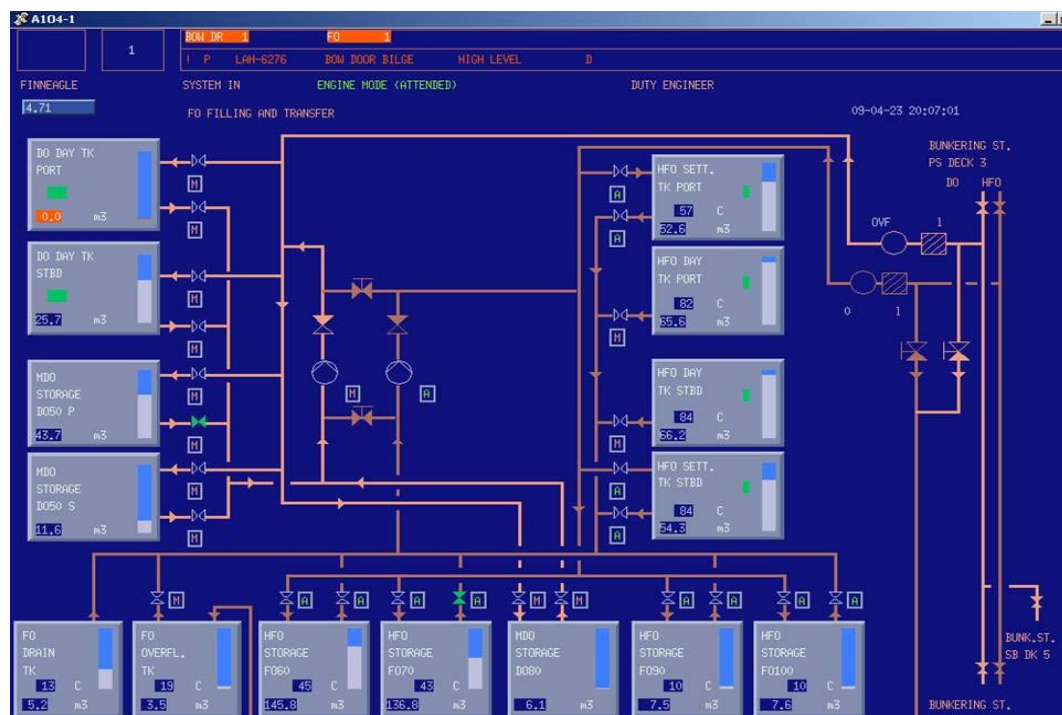


Bild 6 Databild för fyllning och transfer av oljeprodukter.

2.4 Förrådstankens sugventil

Sugventilen från förrådstanken (se bild 7) klassades tillsammans med övrig kringutrustning då fartyget byggdes. Generell klassning sker sedan vart femte år då transfereringssystemet kontrolleras så att det är tätt.



Bild 7 Förrådstankens sugventil

Ventilen från babords förrådstank som just stängts var emellertid läck mellan ventsätet och käglan. En gummibit i sätet hade lossnat (se bild 8).

En polymeranalys gav vid handen att ventilen med stor sannolikhet var tillverkad av etenpropengummi vilket inte är ett oljebeständigt material.

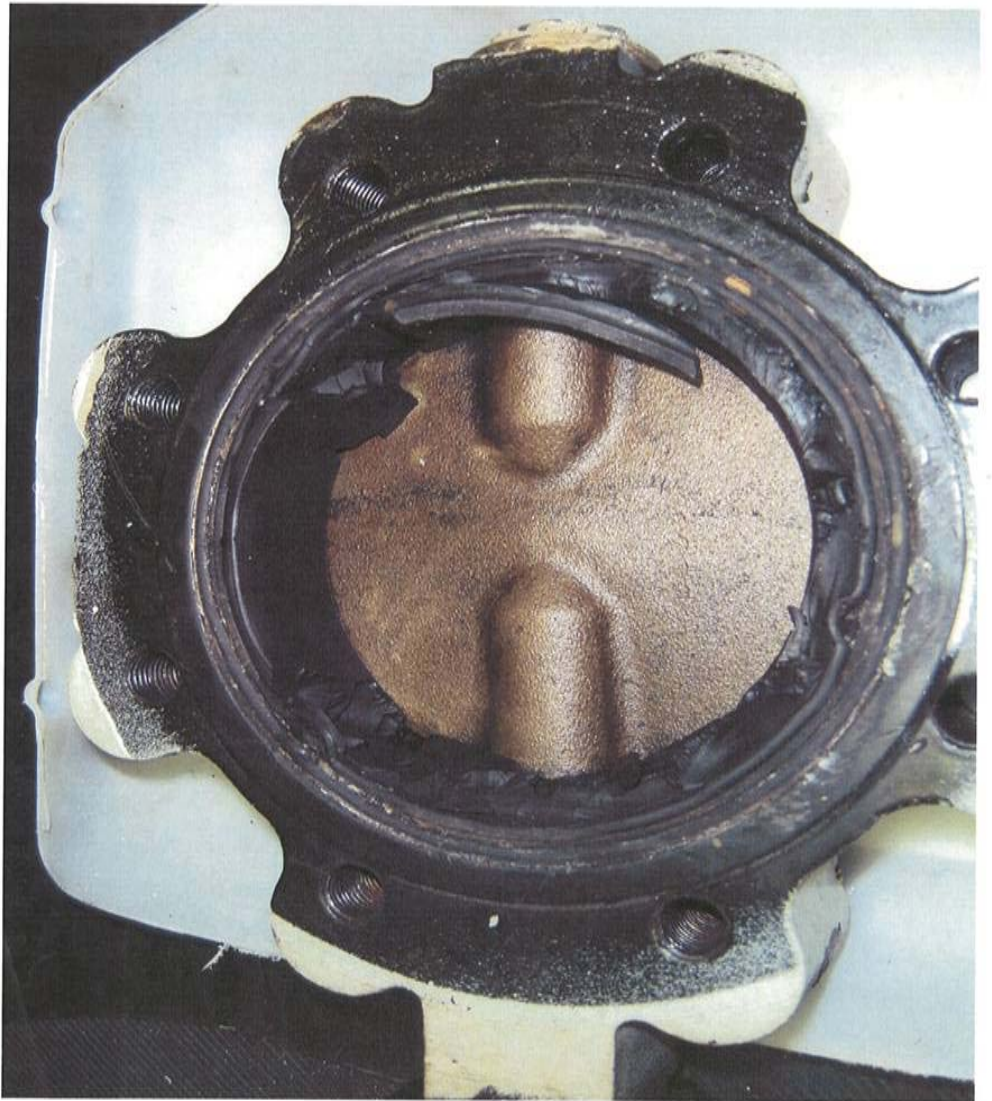


Bild 8 Den skadade ventilen

2.5 Snabbavstängningsventiler

Det finns ett krav i SJÖFS 2008:15 att man ska kunna fjärrstänga tankar vid exempelvis brand eller annan händelse då det kan vara omöjligt att göra detta på plats. Det ska därför finnas en snabbavstängning så nära dagtankarna som möjligt för att man ska kunna strypa tillförseln av olja i händelse av brand. SJÖFS 2008:15 gäller SOLAS fartyg byggda innan 1 juli 2002.

Strypning av oljetillförseln ska kunna ske manuellt på varje snabbavstängningsventil eller, om området inte är tillgängligt, med hjälp av pneumatik, hydraulik eller mankraft från en plats utanför maskinrummet.

Snabbavstängningsventilerna på Finneagle stängdes med hjälp av pneumatik.



Bild 9 Dagtankens snabbavstängningsventil

2.6 Normal transferering av oljeprodukter i maskinrummet

Cirka 6-8 m³ MDO, som används för driften av hjälpmaskinerna och pannorna (förbrukning cirka 150 liter per timme), transfereras per dygn från dubbelbottentankarna nummer 50 styrbord och babord till dagtankarna styrbord och babord. Oljan i dagtankarna rundsepareras därefter.

Cirka 40-50 m³ HFO, som används för driften av huvudmaskinerna, transfereras varje dygn med pumpar till settlingtankar styrbord och babord. Oljan separeras sedan kontinuerligt till dagtankar med överrinning tillbaks till settlingtankarna.

Smörjolja transfereras vid behov från förrådstank till systemtank för huvudmaskinernas smörjoljesystem. Systemoljan rundsepareras då huvudmaskinerna är i drift.

Även hydraulolja transfereras vid behov från förrådstank till de olika hydraulsystemen.

Varje form av hantering av oljor, sludge eller dylikt till eller ifrån fartyget ska antecknas i fartygets oljedagbok. Där ska också noteras all transferering och separering av oljeprodukter.

Oljedagboken ska sedan signeras av fartygets befälhavare.

2.7 Besättning

Finneagle hade en besättning på 28 personer varav 9 i intendenturen.

Däcksbesättningen bestod av befälhavare, överstyrman, två 2:e styrmän, lotsstyrman, båtsman, timmerman, tre matroser och en jungman.

Maskinbesättningens sammansättning var teknisk chef, 1:e fartygsingenjör, två 2:e fartygsingenjörer, elingenjör, reparatör och två motormän.

En 2:e fartygsingenjör och en motorman hade vakt den aktuella resan fram till klockan 21.30 den 28 mars. De avlöstes av det andra paret 2:e fartygsingenjör och motorman som gick vakt fram till 08.00 nästa morgon.

I fartygets ombordrutiner om däck-, brand- och säkerhetsronder beskrivs att vid säkerhetsronden ska alla sinnen användas såsom lukt, hörsel och syn för att upptäcka alla tillbud som kan uppstå. Man tar som exempel brand, läckage från last eller fartyg, skador på fartyg och utrustning, att säkerhetsutrustning är på plats och hel osv. Alla upptäckter som görs ska utan dröjsmål rapporteras till bryggan.

Vaktens motorman ska vid sin säkerhetsrond enligt rutinbeskrivningen gå över hela huvuddäcket, däck 3.

2.8 Faktainsamling

Följande källor har bidragit med information i utredningen:

... Besök ombord på Finneagle.

- ... Besök ombord på Finnfellow där aktuell befälhavare senare tjänstgjorde.
- ... Samtal med Finneagles befälhavare och tekniske chef.
- ... Samtal med rederiets tekniske inspektör och säkerhetsansvarige (DP).
- ... Assistans av fartygsinspektör.
- ... Testresultat för den skadade sugventilen.
- ... Samtal med inspektör på Lloyds register.

Rederipersonal, befälhavare och teknisk chef har haft möjlighet att yttra sig om faktaredovisningen. Hänsyn har tagits till deras synpunkter.

3.Händelseförlopp

3.1 Fram till upptäckten av oljeutsläppet

Vid 09.30-tiden på förmiddagen lördagen den 28 mars 2009 började den ene av fartygets två 2:e fartygsingenjörer att transferera upp MDO från botten tank nummer 50 babord via dieseloljeseparatören till babords dagtank. Denna fyllning höll han på med fram till klockan 20.30. Transfereringen stoppades strax innan högnivåalarmet kom, då han hade kört upp 18-19 m³ MDO. Han påbörjade sedan rundseparering av dagtanken genom att öppna dagtankens sugventil och stänga motsvarande sugventil på botten tanken.

20 minuter senare kom högnivåalarmet då oljevolymen i tanken var cirka 20 m³. Öppning och stängning av ventiler skedde med hydraulik. Manövreringen utfördes och resultatet avlästes på oljetransfereringsdisplayen på en dator i maskinkontrollrummet.

Dagtankens högnivåalarm låg kvar eftersom det inte var någon oljeförbrukning från denna.

Det som besättningen trodde var rundseparering fortsatte sedan ända till klockan 07.55 då Finneagle låg förtöjd i Nådendal.

RAPPORT

Rorofartyget *FINNEAGLE* IMO-nr 9138006 - SKUH - utsläpp den 29 mars 2009

Klockan 22.31 avgick Finneagle på ordinarie resa från Kapellskär i Sverige till Nådendal i Finland med 607 längdmeter rullande last och 97 passagerare ombord. Djupgåendet vid avgång var 5,50 meter förut och 5,53 meter akterut.

Strax efter avgång gjorde vaktens matros en säkerhetsrond. Detta upprepades inte under överresan på grund av kravet från tillsynsmyndigheten att en utkik kontinuerligt ska vara på bryggan. Tidigare hade man skickat ner utkiken med jämna mellanrum på brandrond.

Efter passage av Ålands hav passerades fyren Ledskär i Ålands skärgårds västligaste del klockan 00.55 och Ljungö klockan 02.16. Under färden genom skärgården till Nådendal fanns is i vikar och runt öar samt i hamnen i Nådendal. I farlederna var det öppet vatten.

Cirka klockan 02.00 gick vaktens motorman förbi den för händelsen intressanta delen av huvuddäck där pejlhålet till babords dagtank fanns. Han noterade varken med syn eller lukt något onormalt.

Klockan 07.15 var Finneagle förtöjd vid ordinarie kajplats i Nådendal. Man observerade då en större brun fläck på isen mellan fartyget och kajen.

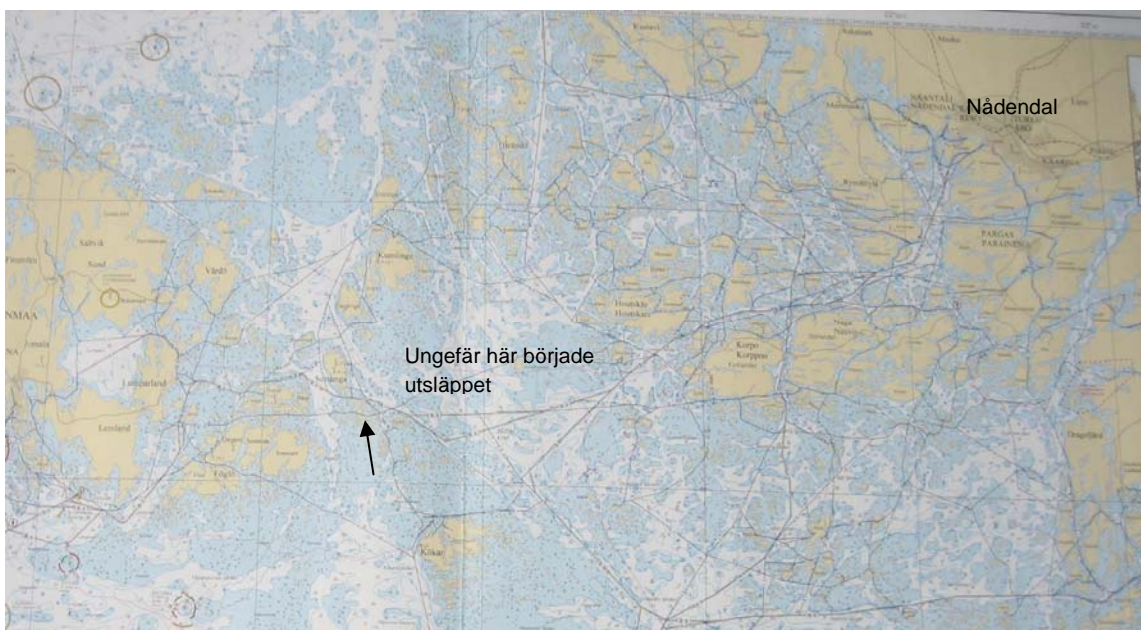


Bild 10 Översiktskort över inseglingen till Nådendal

3.2 Åtgärder och observationer efter upptäckten av oljesölet

Efter det att fartyget förhalat och bytt kajplats med Finnfellow ringde 2:e fartygsingenjören klockan 07.55 till bryggan och meddelade att man upptäckt att en diesellojjetank av misstag överfyllts till bildäck.

Vid telefonsamtal i ett annat ärende mellan befälhavarna på Finneagle och Finnfellow omtalade den senare att han hade observerat olja på vattnet vid förtöjning i ordinarie läget.

Klockan 08.05 rapporterades att ett oljesaneringsteam från maskin genomfört sanering och absorbering av oljan på det berörda området på huvuddäcket.

För att förhindra ytterligare läckage till sjön lades fartyget med 1 grads styrbords slagsida.

Vid avgång från Nådendal klockan 12.00 och sedan ut genom skärgården observerades från Finneagle under dagtid skiftningar och strimmor i vattnet på finska sidan som eventuellt skulle kunna ha varit MDO.

Teknische chefen bedömde att cirka 150 liter kommit ut på däck och därav cirka 50 liter hamnat på utsidan.

Klockan 14.00 hade befälhavaren sammanställt dokumentation och skickade en initialrapport till hamnmyndigheten i Nådendal.

Senare kom det in information om att oljefläckar hade siktats i farleden från Ljungö öster om Lemland och in till Nådendal (se bild 10).

Maskinpersonalen kunde konstatera att MDO tryckts upp genom en läckande pejlplugg på huvuddäcket och runnit ut genom en öppen scupper cirka 60 cm från pejlpluggen.

3.3 Hur oljeutsläppet kunde ske

Ett underhållsarbete, då en värmeslinga monterades, hade skett i babords dagtank (MDO nummer 50) varefter man hade vaskat ner tanken innan den skulle tas i bruk igen. Vid arbetet i tanken stängdes snabbavstängningsventilen samt sug- och tryckventilerna.

Då arbetet i dagtanken var slutfört fylldes tanken via diesellojjeseparatormed MDO från förrådstanken tills dess att oljenivån var strax under

högnivåalarmet. Någon halvtimme därefter ljöd larmet och detta visade sig också på datorskärmen.

Då transfereringen stoppades vidtog rutinmässig rundseparering då dagtankens sugventil öppnades och förrådstankens sugventil stängdes. Detta kunde fartygsingenjören konstatera på datorskärmen.

Vad han inte såg var att snabbavstängningsventilen var stängd och, på grund av ett förbiseende, inte hade öppnats. Ventilen var placerad så att den stängde oljeflödet från dagtanken. Detta gjorde att separatorn fick ett undertryck eftersom samtliga sugventiler till förrådstankarna och styrbords dagtank var stängda.

Ventilen från babords förrådstank som just stängts var, som nämnts ovan, läck mellan ventilsåten och kägeln. Ventilskadan gjorde att viss mängd olja sögs från denna botten tank genom den skadade ventilen via separatorn till dagtanken.

Detta var inte fartygsingenjören medveten om och kunde inte heller se på datorskärmen. Det förekom inte någon oljeförbrukning från babords dagtank och högnivåalarmet låg därför kvar sedan transfereringen.

Även avlösande vakt såg att högnivåalarmet var aktiverat. Han kontrollerade att separatorn rundseparerade i tanken och att inte nivån i överfyllnadstanken ökade.

Babords dagtank fylldes efter hand helt och olja skulle därefter ha tryckts genom förbindelseröret från dagtanken till överfyllnadstanken. Högsta punkten på detta rör befann sig högre än pejlpluggen till dagtankens pejlör på däck 3.

Pluggen var emellertid inte tät och oljetrycket underifrån gjorde att olja läckte ut på bildäck. Detta antas ha börjat mellan klockan 02.00 och 03.00 då fartyget befann sig i området vid Ljungö. Oljan rann till en scupper, som regelenligt var öppen, och sedan ut i sjön.

Oljeutsläppet som först beräknades till cirka 50 liter visade sig, då vetskap om omständigheterna förelåg, vara cirka 5 000 liter.

4 Skador

Cirka 5 000 liter dieselolja kom ut i vattnet på resan genom Ålands och Åbolands skärgårdar samt inseglingen till Nådendal och i Nådendals hamn.

Oljeutsläppet var inte bekämpningsbart och har inte, så vitt känt, orsakat skador på personer, djurlivet eller miljön. Oljan synes ha avdunstat på ganska kort tid.

5 Analys

5.1 Bottentankens sugventil

Oljeutsläppet kunde ske på grund av att sugventilen till babords förrådstank var skadad. Enligt analys berodde läckaget med stor sannolikhet på att materialet i ventilen inte var oljebeständigt. Detta var inget som maskinpersonalen nödvändigtvis kunde eller borde vara medveten om eftersom sug- och tryckventilerna inte rutinmässigt demonterades.

Det får anses som en självklarhet att en ventil som finns i ett bunkersystem verkligen ska vara oljebeständig.

Hur länge ventilen hade varit skadad var inte heller känt eftersom händelsen var en engångshändelse och kunde ske på grund av att snabbavstängningsventilen inte hade öppnats. Detta berodde enligt uppgift på glömska. Det var sannolikt därför som uppgifterna om oljeutsläppet, både tidsmässigt och volymmässigt, till en början var svåra att fastställa.

Det är oklart hur stor genomströmningen av olja var genom den stängda och skadade ventilen och om undertrycket över huvud taget märktes på separatorns prestanda.

Om rundsepareringen hade fungerat som tänkt skulle förmodligen ingen olja ha passerat den skadade sugventilen. Någon sugverkan skulle sannolikt inte ha påverkat den eftersom den låg lägre än dagtanken. Åtminstone skulle sugverkan ha varit minimal och mängden olja inte märkbar.

Om förrådstankarnas alla ventiler hade varit täta skulle separatorn med stor sannolikhet ha stoppat på grund av stort undertryck på sugsidan.

5.2 Pluggen till pejlröret

Det har inte varit känt ombord hur länge pejlpluggen hade varit läck eftersom olja förmodligen aldrig tidigare hade läckt ut på däck. Då snabbavstängningsventilen är öppen vid rundseparering trycks normalt ingen olja över till överfyllnadstanken och ingen olja passerar därför pluggen.

De gånger det är vatten på däck, till exempel vid spolning, är vattennivån och därmed vattentrycket sannolikt ringa. Den lilla mängd vatten som då till äventyrs läcker igenom pejlpluggen och in i någon av dagtankarna är svår, för att inte säga omöjlig, att upptäcka eftersom det avskiljs från oljan av separatorn.

5.3 Högnivåalarmet

Fartygsingenjören stoppade transfereringen strax innan högnivåalarmet ljöd. 20 minuter senare ljöd larmet vilket kanske borde fått honom att fundera över varför det ljöd när han redan tidigare stoppat transfereringen.

I dagtanken fanns cirka 19 m³ olja då transfereringen upphörde. Denna olja kom från en kall bottentank under vattenytan till en varmare dagtank i maskinrumsområdet.

Temperaturhöjningen fick oljan att expandera och detta i samband med rörelser i fartyget gjorde att fartygsingenjören med fog kunde misstänka att dessa omständigheter var orsak till att oljenivån steg och högnivåalarmet aktiverades.

Avlösande fartygsingenjör kontrollerade också att rundsepareringen fortgick och att nivån i överfyllnadstanken inte ökade. Han tog detta som intäkt på att inget onormalt hade inträffat och att rundsepareringen gick som planerat.

5.4 Finska polisens utredning

Befälhavaren informerade myndigheterna i Nådendal om det inträffade varvid polisen kom ombord för att reda ut vad som hade hänt och om det

fanns ett brottsligt motiv. Efter förhör med befälhavaren tog polisen med honom till polisstationen och efter ytterligare förhör placerades han i häkte misstänkt för grovt miljöbrott.

I svenska sjölagens 6 kapitel anges att befälhavare innan resan påbörjas ska se till att fartyget är sjövärdigt och att fartyget framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap.

Fartygssäkerhetslagen säger att fartygets tekniske chef är ansvarig för drift och underhåll av fartygets maskineri med tillhörande anordningar.

Vidare säger fartygssäkerhetslagen att vad som anges om den tekniske chefens ansvar inte inskränker befälhavarens ansvar och befogenheter enligt sjölagen. Dock torde detta ansvar inte omfatta detaljhantering utan enbart gälla allmänna förutsättningar.

Det förefaller inte särskilt ändamålsenligt att ansätta befälhavaren med pressande förhör och omild behandling för att utröna hur och varför oljeutsläppet kunde ske (se bilaga).

Stycke 2.6 ovan visar med all önskvärd tydlighet att all denna rutinmässiga förflyttning, transferering, separering osv. av oljeprodukter som sker inom maskinrummet och till och från botten- och förrådstankar till och från maskinrummet omöjligt kan omfattas av befälhavarens kunskap och vetenskap.

Den aktuella händelsen var i allra högsta grad en rutinmässig transferering av olja med efterföljande rundseparering som, på grund av ett förbiseende och olyckliga omständigheter, resulterade i ett oljeutsläpp. Olja och oljeprodukter förflyttas och hanteras på ett eller annat sätt under dygnets alla timmar ombord i fartyget.

Att försöka pressa befälhavaren på information och hålla honom ansvarig kanske är hållbart enligt gällande regelverk men i praktiken förefaller inte detta att vara rätt sätt att försöka få erforderlig information.

I bilaga till denna utredning finns en sammanställning om befälhavarens upplevelser då han blev frihetsberövad och utsatt för, vad han själv upplevde, förnedrande behandling av finska polisen. I ingressen till EU-direktivet 2009/18/EC skäl nummer 9 står att man i förhör efter en händelse alltid ska bevara sjöfarande mänskliga rättigheter och värdighet. Alla säkerhetsutredningar ska utföras på ett rättvist och snabbt sätt.

6 Orsaker och faktorer

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning har bedömt orsakerna till att dagtanken flödade över:

- ... Efter ett arbete med efterföljande rundvask av dagtanken hade besättningen vid rundseparering glömt att öppna en snabbavstängningsventil.
- ... På grund av den stängda snabbavstängningsventilen uppstod ett undertryck vid separeringen. Olja sögs då genom en förrådstanks skadade sugventil.
- ... En analys visade att sugventilen från förrådstanken med stor sannolikhet inte var tillverkad i ett oljebeständigt material.
- ... Den högsta punkten på överfyllnadsröret från dagtanken till överfyllnadstanken låg högre än en pejlplugg på bildäck. På grund av att pluggen var läck strömmade oljan ut på däck i stället för till överfyllnadstanken.
- ... En öppen scupper fanns 60 cm från den läckande pluggen varför oljan rann ut i sjön.

7 Av fartyget vidtagna åtgärder

Förrådstankens läckande sugventil har bytts ut, testats och analyserats.

Den läckande pejlpluggen på bildäck har tätats och andra pejlpluggar har setts över.

8 Rekommendationer

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning rekommenderar rederiet att tillse:

- × **20-2009**
att rutiner på rederiets fartyg uppdateras i olika hänseenden så att

förbiseende i likhet med den stängda snabbavstängningsventilen inte upprepas

× **21-2009**

att pejlrören till tankar som innehåller oljeprodukter om möjligt förlängs så att pejlrörets plugg befinner sig högre än oljeflödets högsta punkt

× **22-2009**

Transportstyrelsen bör arbeta för att utrustning i oljesystem görs i oljebeständigt material.

9 Mått och steg som sannolikt hade förhindrat utsläppet

Det var så många detaljer och omständigheter som samverkade till oljeutsläppet att det med fog skulle kunna kallas Murphys lag, som i folkmun beskriver alla typer av oturliga sammanträffanden. Ett antal förslag till åtgärder kan pekas på för att utesluta att just detta skulle kunna hända igen.

Sjöfartsavdelningen avser att nämna två av dessa men ser dem inte som rekommendationer utan som möjligheter att förhindra ett upprepande som i sig förefaller mindre troligt:

- ... Att lägga in även snabbavstängningsventilerna i databilden för fyllning och transfer av oljeprodukter. Man skulle då, precis som med sug- och tryckventiler, kunna se på skärmen om de var stängda eller öppna.
- ... Att lägga in ytterligare ett högnivåalarm i dagtankarna så att en oplanerad stigande nivå skulle kunna uppmärksammas.

Bilaga

Befälhavarens upplevelser vid polisförhören

Första dagen

Dagen efter den dag då utsläppet skedde, den 30:e mars, klockan 10.00 förtöjde Finneagle åter i Nådendal efter en resa fram och tillbaks till Kapellskär där tekniske chefen enligt schemat blev avlöst.

Cirka klockan 10.15 kom två inspektörer från finska Sjöfartsverket ombord för att informera sig om händelsen. Fyra eller fem beväpnade kustbevakare, en polis och en man från, som befälhavaren uppfattade det, gränsväsendet kom också upp till bryggan där befälhavaren, tekniske chefen och överstyrman fanns.

De finska tjänstemännen samtalade mest med varandra på finska. Man var i huvudsak intresserade av om det hade förekommit någon ballastkörning då utsläppet skedde. Man kunde ombord visa att så inte var fallet. På grund av lite och lätt last var ballasttankarna fulla.

Då man skulle gå ner till bildäck för att titta på pejpluggen fick befälhavaren ett telefonsamtal. En man som presenterade sig som polis från Åbo frågade befälhavaren "vem som var ansvarig för det här". Denna fråga ville han inte svara på utan önskade att den polis som var ombord skulle få ringa upp. De två poliserna pratades vid ganska länge på finska.

De ville att befälhavaren skulle komma in till polisstationen i Åbo för att lämna uppgifter. Befälhavaren tyckte emellertid att det var bättre att polisen kom ombord eftersom det var där alla fakta fanns.

Polisen stod på sig och klockan 12.20 hämtades befälhavaren, sedan han hade kopierat initialrapport, journalutdrag och besättningslista, och tekniske chefen vid rampen av två uniformerade poliser.

Bilen som de hämtades med var en gallerförsedd "fångtransportbil". De låstes in i bilen och fick sitta på plåt- eller träbänkar vilket gjorde det svårt

att hålla sig kvar på sätet under färden. Det fanns inte några säkerhetsbälten att spänna fast sig med.

Klockan 13.00 kom de till polisstationen i Åbo där de först fick vänta i bilen i cirka 10 minuter innan de släpptes ut. Både befälhavaren och tekniske chefen var oroliga och bekymrade över den behandling de utsattes för.

Klockan 13.35 blev de eskorterade till ett rum där de blev sittande ganska länge. Man tittade till dem med jämna mellanrum. Efter hand kom en manlig och en kvinnlig polis in i rummet och befälhavaren och tekniske chefen fick på svenska veta sina rättigheter varefter samtalen/förhören påbörjades. Dessa poliser behandlade dem på ett trevligt sätt.

Förhørsledaren, som befälhavaren aldrig fick se, satt i ett annat rum vilket föranledde många avbrott då uppgifter skulle överbringas. Detta gjorde att det tycktes som om struktur och ordning saknades i utfrågandet.

När befälhavaren och tekniske chefen hade försökt förklara och svara på de frågor som ställdes skildes de åt. Detta var besvärande för befälhavaren eftersom tekniske chefen hade det tekniska kunnandet. De fick därefter inte träffas mer.

Det antyddes att befälhavaren skulle kunna bli kvarhållen vilket enligt uppgift berodde på att han var misstänkt för "förstöring av miljön".

Befälhavaren fick då försöka att kontakta en avlösare som bodde i Nådendal samt också arrangera en avlösning. Detta sågs inte med blida ögon av polisen som beordrade att telefonen skulle stängas av.

Befälhavaren var mycket bekymrad över det bristfälliga sätt på vilket avlösningen skedde. Avlösningarna är alltid formaliserade och noggranna. Han tyckte sig därför inte kunna fullgöra sina normala och önskade skyldigheter.

Dagens förhör hade skrivits ner på finska i ett förhørsprotokoll som lästes upp på svenska för befälhavaren. Han anmodades att skriva under men ansåg sig inte kunna eller vilja göra detta eftersom han inte kunde vara säker på att det var det skrivna som förmedlades till honom. Han ansåg också att mycket av det som lästes upp var felaktigt och till stora delar missuppfattningar.

Man gjorde i samband med detta klart för befälhavaren att han skulle få stanna på polisstationen över natten. Teknische chefen, som inte hade varit ombord vid utsläppet, fick åka ombord. En premiärlöjtnant från finska gränsväsendet lovade att åka förbi fartyget och lämna befälhavarens tjänstetelefon.

Klockan 16.30 avslutades förhören och befälhavaren blev inlåst i polishusets källare sedan man plockat av honom bälte, telefon, skor och pengar. Polisen som eskorterade honom till cellen tyckte att behandlingen var i brutalaste laget.

Cellen var 6 m x 2,5 m och fönsterlös men med ljusinsläpp uppe under taket. På en betongbänk som sträckte sig längs cellens hela långsida låg en, som befälhavaren uttryckte det, läskig madrass. Han fick lakan och örngott men ingen handduk, ingen tvål och inget att läsa. Det enda läsbara var klottret på väggarna. En betongklump i ena hörnet fungerade som toalett. Dörren var av stål med en liten lucka i.

Första kvällen vankade han fram och tillbaka i cellen och satte sig på bänken med jämna mellanrum. Vid 22-tiden lade han sig för att försöka sova.

Det fanns ett 20-tal celler i källaren. De verkade vara välbesatta och skrik och sparkar på ståldörrarna hördes under hela kvällen. Man avlägsnade några av de värsta bråkmakarna varefter det blev det förhållandevis tyst. Det gick därefter rätt så bra att sova.

Befälhavaren plågades av tanken på hur få som egentligen visste att han fanns där. Han tyckte att han hamnat långt ner på den mänskliga värdighetsstegen men försökte att trots allt hålla på sin professionella värdighet.

Befälhavaren gick vid tillfället på penicillin. En uppgörelse med fångvaktaren gick ut på att han varje morgon klockan 08.00 skulle öppna luckan för att befälhavaren skulle kunna få sin tablett.

Andra dagen

Klockan 10.30 fördes befälhavaren tillbaks upp till polisstationen. Jämfört med upplevelserna i cellen var detta ganska trevligt. Han fick låna polisens personaltoalett för att fräscha upp sig lite.

En advokat från Finnlines Ship Management var nu närvarande och befälhavaren fick möjlighet att prata med advokaten.

Utfrågningen andra dagen var mer strukturerad enligt befälhavaren. Allt nedtecknades nu på svenska och han och advokaten fick i lugn och ro läsa igenom protokollet.

Befälhavarens förhoppning var att få slippa en natt till i cellen men den förhoppningen kom på skam. Förhören fortsatte i advokatens närvaro utan avbrott till klockan 16.00 varefter befälhavaren fördes tillbaka till cellen igen.

Tredje dagen

Även tredje dagen var frågorna strukturerade och syntes likson andra dagen ha varit formulerade av någon med kunskap om ämnet. Man försökte hjälpas åt att formulera frågor och svar.

Vissa frågeställningar som handlade om teknik kunde befälhavaren inte svara på och andra hade han kunnat besvara om han hade varit ombord.

Förhören tredje dagen höll på till mellan 14.00 och 14.30 varefter befälhavaren fick lämna polishuset.



Transportstyrelsen
601 73 Norrköping
www.transportstyrelsen.se, kontakt@transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503

