

**Kemikalietankfartyget MARIA M
IMO-nr 9301885 – IBSK
grundstötning den 14 juli 2009**



RAPPORT

Kemikalietankfartyget MARIA M - IMO-nr 9301885 - IBSK - grundstötning den 14 juli 2009



**TRANSPORT
STYRELSEN**

SJÖFARTSAVDELNINGEN
Utredningsenheten

2009-11-26

RAPPORT

Kemikalietankfartyget MARIA M - IMO-nr 9301885 - IBSK - grundstötning den 14 juli 2009

Datum: 2009-11-26
Sjöfartsavdelningen
Utredningsenheten

Vår beteckning: 060503-TSS-2009-3752
Utredningsenheten Richard Blomstrand 011-19 15 43
richard.blomstrand@transportstyrelsen.se
Sten Anderson 011-19 12 69
sten.anderson@transportstyrelsen.se

Rapporten finns även på vår hemsida: www.transportstyrelsen.se

- Sjöfart
- Olyckor och tillbud inom sjöfart
- Haverirapporter

Bilder: Transportstyrelsen

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	1
2. Faktaredovisning	2
2.1 Fartyget	2
2.2 Faktainsamling	3
2.3 Bryggutrustningen	4
2.4 Besättningen	5
2.5 Vädret	6
2.6 Hamnstatskontroller	6
2.7 Övrigt	6
2.8 Tanksystemet	6
2.9 Beskrivning av VTS vid tiden för händelsen	8
3. Händelseförlopp	8
3.1 Fram till grundstötningen	8
3.2 Efter grundstötningen	15
4. Skador	16
5. Analys	16
5.1 Roderlägesvisaren och girhastigheten	16
5.2 Kulturella faktorer	18
5.3 VTS	19
6. Orsaker och faktorer	19
7. Rekommendationer	20
8. Observationer	20

Sjöfartsavdelningen utreder olyckor och tillbud ur säkerhetssynpunkt.

Syftet med utredningarna är att undvika ett återupprepande.

*Utredningarna syftar **inte** till att fördela skuld eller ansvar.*

*Utredningen i detta fall är gjord på delegation från Statens
haverikommission*

1. Sammanfattning

Det italienregistrerade kemikalietankfartyget Maria M avgick från Ventspils i Lettland på kvällen den 12 juli 2009 efter att ha lastat 32 910 MT (meterton) gasolja vilket gav ett djupgående av 10,5 meter på jämn köl.

Fartygets befälhavare hade mönstrat på i Ventspils den 12 juli. Det var hans första resa på Maria M och den avmönstrande befälhavaren lämnade fartyget då lots lämnades i Grenå klockan 15.50 den 14 juli.

En bunkring på Göteborgs redd var inplanerad under resans gång till Bilbao, Spanien.

Den 14 juli klockan 21.50 kom befälhavaren till bryggan. Maria M låg då på en kurs över grund som ledde mitt i ankarruta "C" och avståndet var då 7 M (nautisk mil = 1852 meter). Avståndet till Vanguards grund boj var 3,2 M och passageavståndet skulle, med oförändrad kurs, bli 0,5 M.

Efter ett antal roder och maskinmanövrar av befälhavaren hade Maria M kommit öster om kurslinjen. När fartyget lades på en kurs direkt mot ankarruta "C" fick man bojen Vanguards grund på babordssidan. Detta observerades inte av bryggbefälet och fartyget gick på grund på position N 57° 31',63 E 011° 40',30.

Skälet till kursändringarna som skedde i tidigt skede kan inte med säkerhet fastställas men två möjliga faktorer har framkommit i utredningen. Befälhavaren var nypåmönstrad och var därmed ovan med fartyget och instrumenteringen på bryggan. Befälhavaren ville troligtvis känna på hur fartyget reagerade på olika roderkommandon inför ankomsten till Göteborg och blandade troligtvis ihop instrumenten för roderläge och girhastighet.

Utredningen visar att ålders- och, framför allt, kulturella skillnader har inverkat menligt på samarbetet på bryggan.

Utredningen visar också att avsaknaden av ingripande från VTS West Coast var en bidragande faktor till att fartyget grundstötte.

2. Faktaredovisning

2.1 Fartyget

Namn:	MARIA M
IMO nr:	9301885
Reg.bet.:	IBSK
Hemort:	Bari, Italien
Brutto:	25 373
Dödvikt:	40 057 tons
Löa:	180 meter
Bredd:	31 meter
Djupgående:	11,11 meter
Aktuellt djupg:	10,50 meter jämn köl
Klass:	ABS (American Bureau of Shipping)
Byggnadsår:	2006
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	8 580 kW
Besättning:	21 man



Maria M byggdes på SLS Shipbuilding Co. Ltd i Tongyeong i Republiken Korea år 2006 för italienska beställare. Fartyget flaggades italienskt men fick grekiskt management.

Fartyget var ett så kallat akterbygge där besättningens utrymmen och bryggan fanns i däckshuset längst akterut på väderdäck och maskinrummet därunder. På bryggan var radiostationen placerad i styrbords akterkant och kartbordet för om denna.

Huvudmaskineriet bestod av en HSD/B&W av typ W6S50MC-MK6 som utvecklade 11 640 HP (hästkrafter)/8580 KW vid 127 RPM (varv/minut). Den var omkastningsbar och var kopplad till en propeller med fasta propellerblad.

Fartyget var vid olyckstillfället tidsbefraktat för Latvian Shipping Company till december 2009.

2.2 Faktainsamling

Följande källor har bidragit med information i utredningen:

- Ombordbesök på Maria M av utredare
- Information från fartygets VDR (Voyage Data Recorder)
- Information från fartygets agent i Göteborg
- Uppgifter från ABS (American Bureau of Shipping)

- Vädersituationen från SMHI
- Information från IOG (Inspektionsområde Göteborg)
- www.sjofartsverket.se
- Information från managementbolaget

2.3 Bryggutrustningen



Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen på bryggan bestod av två radarapparater av märke JRC typ JMA 9932-SA och typ JMA 9922-6 XA. Gyrokompassen var av fabrikat Yokogawa typ CMZ 700S och automatstyrningen Yokogawa typ PT 500 A-P-N2 samt magnetkompass av märket C.Plath.

Två satellitnavigatorer av märket JRC typ JLR-7700 MK II ingick också i utrustningen. Maria M var även utrustad med AIS (Automatic Identification System) av märke JRC typ JHS-182 och JRC ekolod JRC typ JFE-852. Ombord fanns även VDR av märke Rutter typ VDR-100G2.

Elektroniskt sjökort saknades. Vid tiden för grundstötningen fanns inget krav på att elektroniska sjökort skulle finnas ombord.

Fartygets AIS var trasig sedan den 5 juli. Maria M kunde på AIS-en ombord se andra fartyg men den egna utsändningen fungerade inte. Reparation var beställd till hamnuppehållet i Ventspils men där fanns, enligt uppgift från rederiet, ingen ledig tekniker som kunde utföra reparationen.

Roderlägesvisaren var belägen uppe under däck på bryggans förkant cirka två meter styrbord om centerlinjen. Girhastighetsinstrumentet fanns bredvid roderlägesvisaren på ett avstånd av cirka en meter.

2.4 Besättningen

Besättningen bestod av befälhavare, 3 styrmän, maskinchef, förste och andre maskinist, 5 däcksmanskap, 2 maskinmanskap och 7 annan personal. Befälhavaren, 1:e maskinisten samt däckskadetten var italienare, övrig besättning var från Filippinerna.

Befälhavaren var 66 år och hade tjänstgjort på tankfartyg sedan 1965. Han mönstrade på Maria M för första gången i Ventspils den 12 juli. Han gick dubbelt med den avmönstrande befälhavaren under två dagar för att ha tid att lära sig fartyget innan den avmönstrande befälhavaren åkte hem vid lotslämningen i Grenå.

Han hade vid ett flertal tillfällen medverkat i BRM (Bridge Resource Management) kurser.

3:e styrman, 31 år, som hade vakten vid grundstötningen, mönstrade på Maria M i St Nazaire, Frankrike den 20 juni. Det var hans första kontrakt som 3:e styrman och vakthavande befäl.

Rorsman hade varit ombord i cirka 5,5 månader och var 28 år gammal.

Samtliga ombord var anställda av bemanningsbolaget Millenia Maritime Inc. med säte i Glyfada, Grekland.

2.5 Vädret

Klockan 20.00 på kvällen den 14 juli var vädret vid Måseskär (cirka 35 M NNW om grundstötningspositionen) SSV 5 knop med 40 km sikt. Våghöjden var mindre än 0,5 meter och strömmen var nordgående 0,1-0,6 knop.

Enligt SMHI var det mycket små variationer i vädret i närområdet.

2.6 Hamnstatskontroller

Maria M hade sedan 2006 fram till grundstötningen varit utsatt för fem hamnstatskontroller inom Paris MOU (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control). Vid inspektionerna konstaterades 16 brister men inga av allvarigare art.

2.7 Övrigt

På fartyget använde man sig av ett sjökort från British Admiralty (BA) för navigeringen mot ankarruta "C".

Roderkontroll utfördes då fartyget fortfarande stod på grund utan att något fel på roder eller styrmaskin kunde upptäckas.

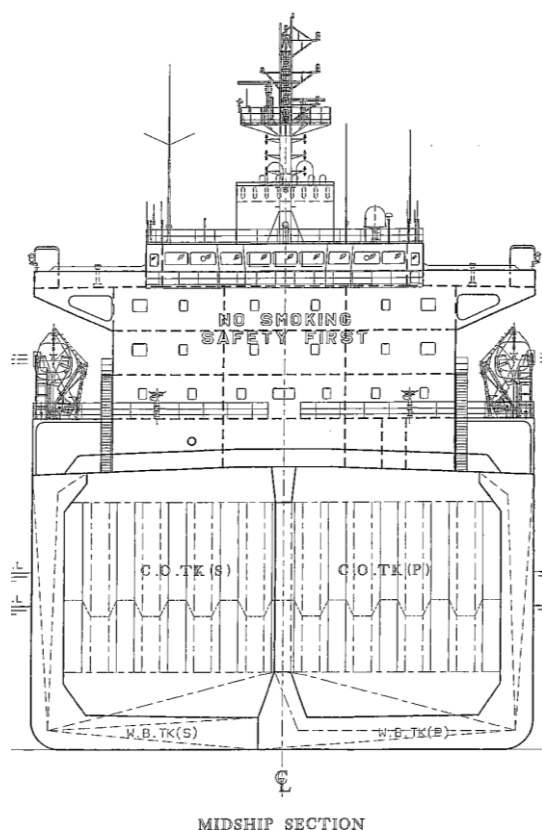
Tider i rapporten avser svensk lokaltid (UTC +2).

Vid utredarens besök ombord gavs begränsade möjligheter till längre och fullständiga intervjuer med de inblandade. På grund av olyckans karaktär och det faktum att fartyget fortfarande stod på grund gjorde att vissa av personerna som skulle intervjuas inte var tillgängliga i tillräckligt stor utsträckning som önskats. Information om olyckan har till stor del erhållits från fartygets VDR.

Det finns inget som tyder på att trötthet har bidragit till att händelsen inträffade.

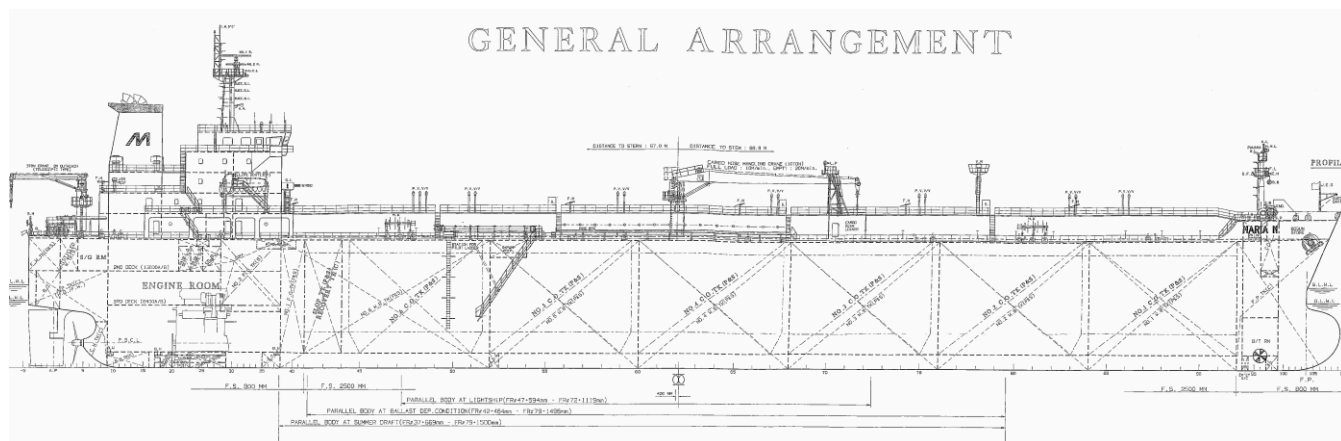
2.8 Tanksystemet

Maria M var ett så kallat dubbelskrovsfartyg vilket innebar att hon hade sex barlasttankar som stäckte sig från centerlinjen ut till slaget och sedan upp till däck, således omslöts samtliga lasttankar av barlasttankar på utsidan och botten (se bild sidan 7). Längst förut fanns förpiken och akter om maskinrummet fanns akterpiken.



Fartyget hade totalt 12 lasttankar som låg i par avskiljda av ett centerskott. Akter om 6:ans lasttankar fanns två sloptankar med en recoverytank mellan dessa i centerlinjen. Akter om sloptankarna fanns 1:ans styrbord och babords bunkertankar samt 2:an styrbords bunkertank för HFO (Heavy Fuel Oil). Bunkertanken till MDO (Marine Diesel Oil) var placerad på babordssidan ovanpå akterpiken.

Maria M hade vid grundstötningen, förutom lasten, cirka 260 MT HFO och 30 MT MDO ombord. Ombord fanns även omkring 60 MT smörjolja fördelade på olika tankar i maskinrummets närhet.



2.9 Beskrivning av VTS vid tiden för händelsen

VTS WC, där WC står för West Coast, ansvarade för lotsplanering och sjötrafikinformation utefter västkusten, från en skärningslinje strax norr om Hallands Väderö i söder upp till den norska gränsen i norr. Området var indelat i separata VTS-områden, avhängigt de olika hamnarna och lotsplatserna inom området, för att förenkla lokalisering av anropande fartyg. VTS Göteborgs trafikinformationsområde omfattades av det vattenområde som begränsades i väster av en cirkel med 6 M radie och medelpunkt i Vinga fyr samt i norr och söder av de latitudsparalleller som tangerar cirkeln.

Alla fartyg med en längd av 45 meter eller längre eller med en bruttodräktighet av 300 eller större samt bogserande fartyg som tillsammans med släp hade en längd av 45 meter eller längre, var skyldiga att rapportera till VTS WC enligt gällande regler vid färd i ett VTS-område eller vid passage av en rapporteringspunkt.

Ett av arbetsredskapen för VTS-operatören var VHF-radio där arbetskanalen i det aktuella området var 13. Vid första anropet skulle fartygen uppge namn, igenkänningssignal, destination och i förekommande fall lotsdispensnummer. Information skulle också ges till VTS om observationer som kunde vara av intresse för annan trafik.

VTS WC skulle då ge information om övrig trafik eller annan relevant navigatorisk information som rörde området där fartyget framfördes. 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.

VTS skulle, av fartygen, omgående informeras vid inträffad eller observerad grundstötning, kollision, tillbud, haveri eller annat som kunde ha påverkat sjösäkerheten och framkomligheten i farleden.

3. Händelseförlopp

3.1 Fram till grundstötningen

Maria M avgick från Ventspils i Lettland den 12 juli 2009 klockan 22.54 efter att ha lastat 32 910 metriska ton gasolja vilket gav ett djupgående av 10,5 meter på jämn köl.

Fartygets destination var Bilbao i Spanien och en bunkring på Göteborgs redd var inplanerad. Bunkringen skulle ske i ankarruta "C", 1,5 M (nautisk mil = 1852 meter) öster om Trubaduren.

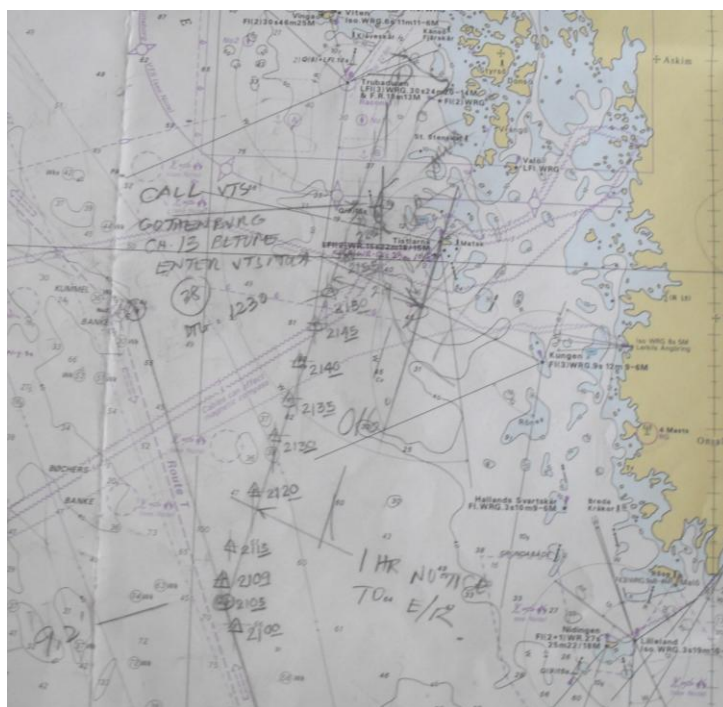
Resan över Östersjön gick utan anmärkning. På grund av det stora djupgåendet blev

Lots vid Gedser togs ombord den 14 juli klockan 02.06. Klockan 07.15 skiftades från Gedserlots till Grenålots som lämnade fartyget klockan 15.50. Samtidigt lämnade också den avlöste befälhavaren.

Fartyget styrdes med autopilot och 3:e styrman var vaktens befäl. Den senaste timmen innan befälhavaren kom till bryggan hade positioner satts ut i sjökortet mellan var 5:e och var 10:e minut (se bild sidan 10).

Ett par minuter efter det att befälhavaren kommit upp på bryggan, klockan 21.52, beordrade han att autopiloten skulle kopplas ur och att matrosen på vakt skulle handstyra.

Klockan 21.53 beordrade befälhavaren 10° styrbords roder och 20 sekunder senare beordrade han 10° babords roder med beskedet till rorsman att när fartyget kom babord igen skulle han åter igen lägga 10° styrbords roder.



Aktuellt sjökort

RAPPORT

Kemikalietankfartyget MARIA M - IMO-nr 9301885 - grundstötning den 14 juli 2009

Klockan 21.54 bekräftade rorsman att rodret låg 10° babord. En dryg minut senare varskodde befälhavaren om 10° styrbords roder varefter han sade "styrbord inte babord" vilket rorsman bekräftade. I detta läge låg rodret redan 10° styrbord men fartyget girade babord.

Klockan 21.56 beordrade befälhavaren midskepps och i nästa andetag 10° babords roder. En order som han repeterade en liten stund senare.

Vid samma tidpunkt ropade styrman ombord på Maria M upp Göteborg VTS som gjorde sig underrättad om att fartyget kom söderifrån samt konstaterade att hon skulle till ankarruta "C" för bunkring. Maria M var då cirka 1,5 M söder om gränsen där obligatorisk rapportering till VTS skulle ske.

Enligt uppgift från rorsman föstes han handgripligen åt sidan av befälhavaren och klockan 21.57 lades rodret 30° babord, nu utan ordergivning. Farten var då 13,6 knop, kursen 25° och fartyget låg under kraftig babordsgir varför 20° styrbords roder lades. Strax efter lades rodret 30° styrbord då fartyget redan låg under styrbordsgir.

Några sekunder senare lades midskepps och efter en halv minut 20° babord vilket strax efter ändrades till midskepps igen. Girhastigheten, som avlästes på ett instrument uppe under däck, var då 2,6°/minut åt styrbord och ökade då rodret lades midskepps.

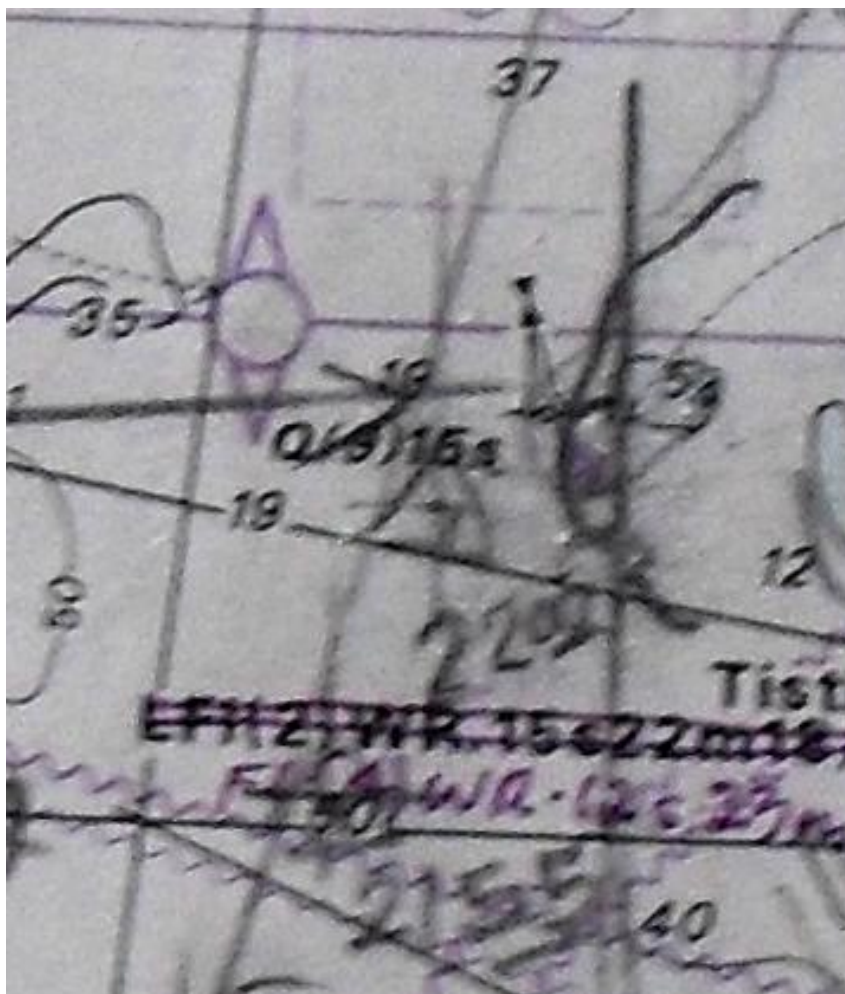
Det hörs på VDR-en att befälhavaren i det här läget liksom senare resonerade om girhastigheten med styrman på vakt (och senare också med överstyrman).

Strax innan klockan 22.00 fick styrman order att kalla upp överstyrman till bryggan. Ordern gavs i en nervös ton och strax efter kallade befälhavaren någon, troligen styrman, för idiot.

Några sekunder innan klockan 22.00 läggs 20° babords roder då girhastigheten var 21°/minut åt styrbord.

Klockan 22.01 kom överstyrman till bryggan och rorsman fick åter igen överta handstyrningen.

Omkring klockan 22.02 satte styrmannen ut den sista lägesbestämningen i sjökortet innan grundstötningen. Vanguards grund var av besättningen väl markerad med blyerts i sjökortet som ett område man skulle undvika (se bild sidan 11).



Det aktuella BA kortet med det markerade området

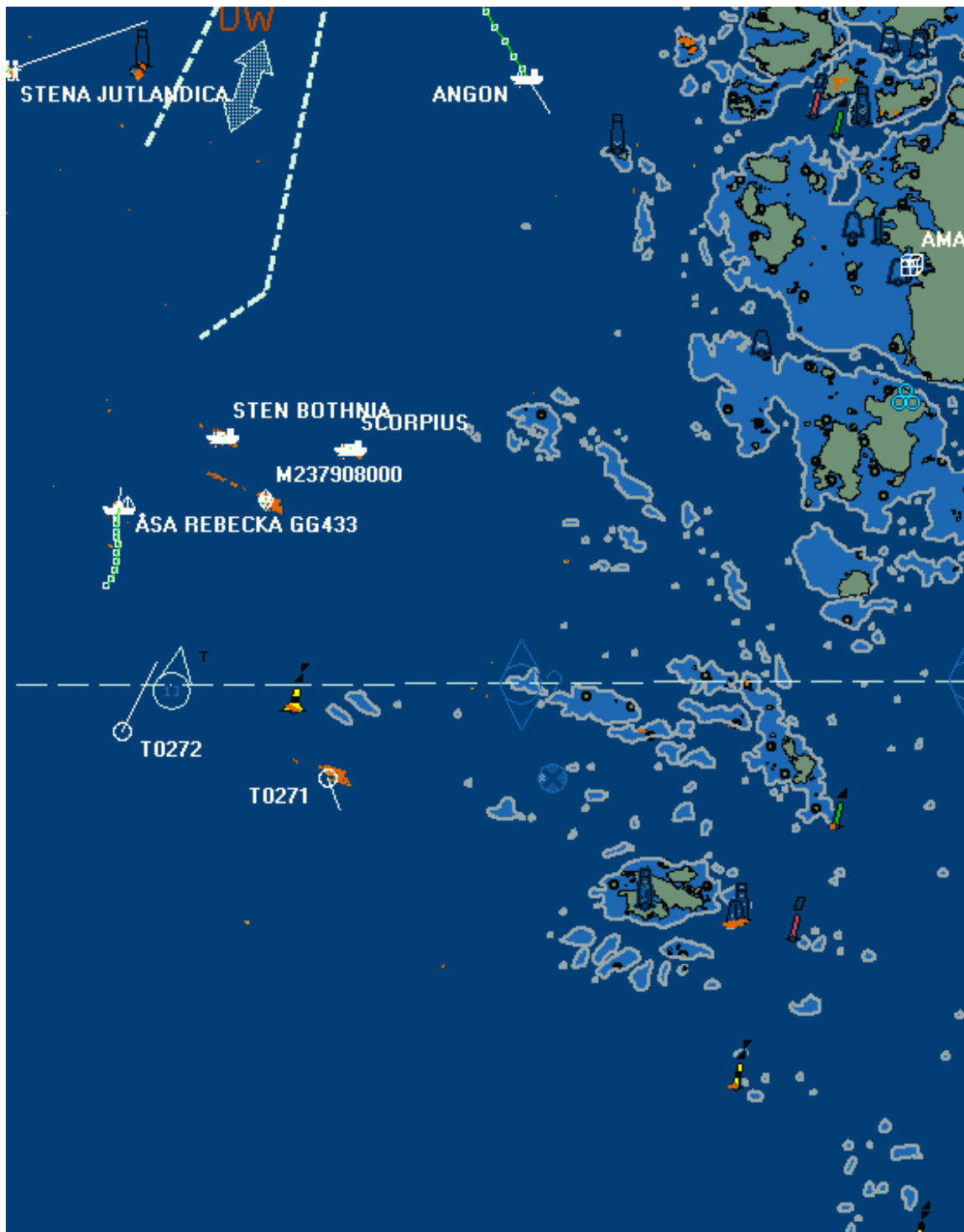
Mellan klockan 22.02 och 22.03 drog befälhavaren ner maskin från fullt till 38 % fram och beordrade hårt babords roder. Fartyget fortsatte trots roderutslaget att gira styrbord. Befälhavaren ökade maskin kort därefter marginellt till 41 % fram, fortfarande med hårt babords roder. Han kommunicerade med någon på bryggan, troligtvis någon av styrmännen, och ställde frågan om varför fartyget inte kommer babord trots att han hade beordrat hårt babords roder.

Därefter följde ett antal roder- och maskinmanövrar vilket bringade fartyget till en sydostlig kurs med fart cirka 7 knop. Positionen var då cirka 1,3 M öster om ursprunglig kurslinje med en knapp distansminut till Vanguard's grund boj.

RAPPORT

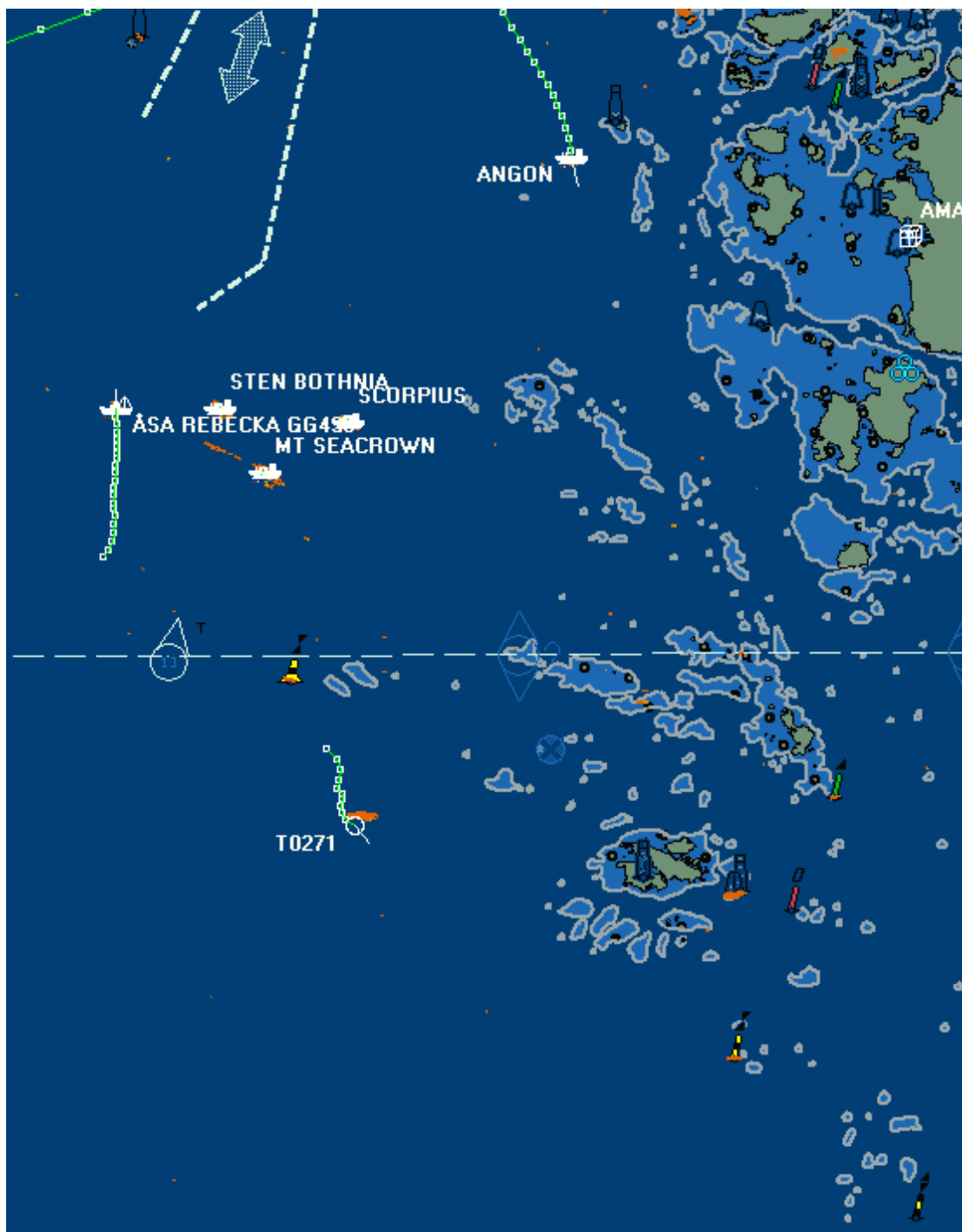
Kemikalietankfartyget MARIA M - IMO-nr 9301885 - grundstötning den 14 juli 2009

Omkring klockan 22.06 börjar VTS att plotta Maria M på sina radarskärmar (se bild nedan).



VTS WC börjar plotta Maria M klockan 22:06 (T0271)

Den streckade linjen tvärs över bildens mittpunkt visar den södra gränsen för VTS Göteborg (del av VTS WC).



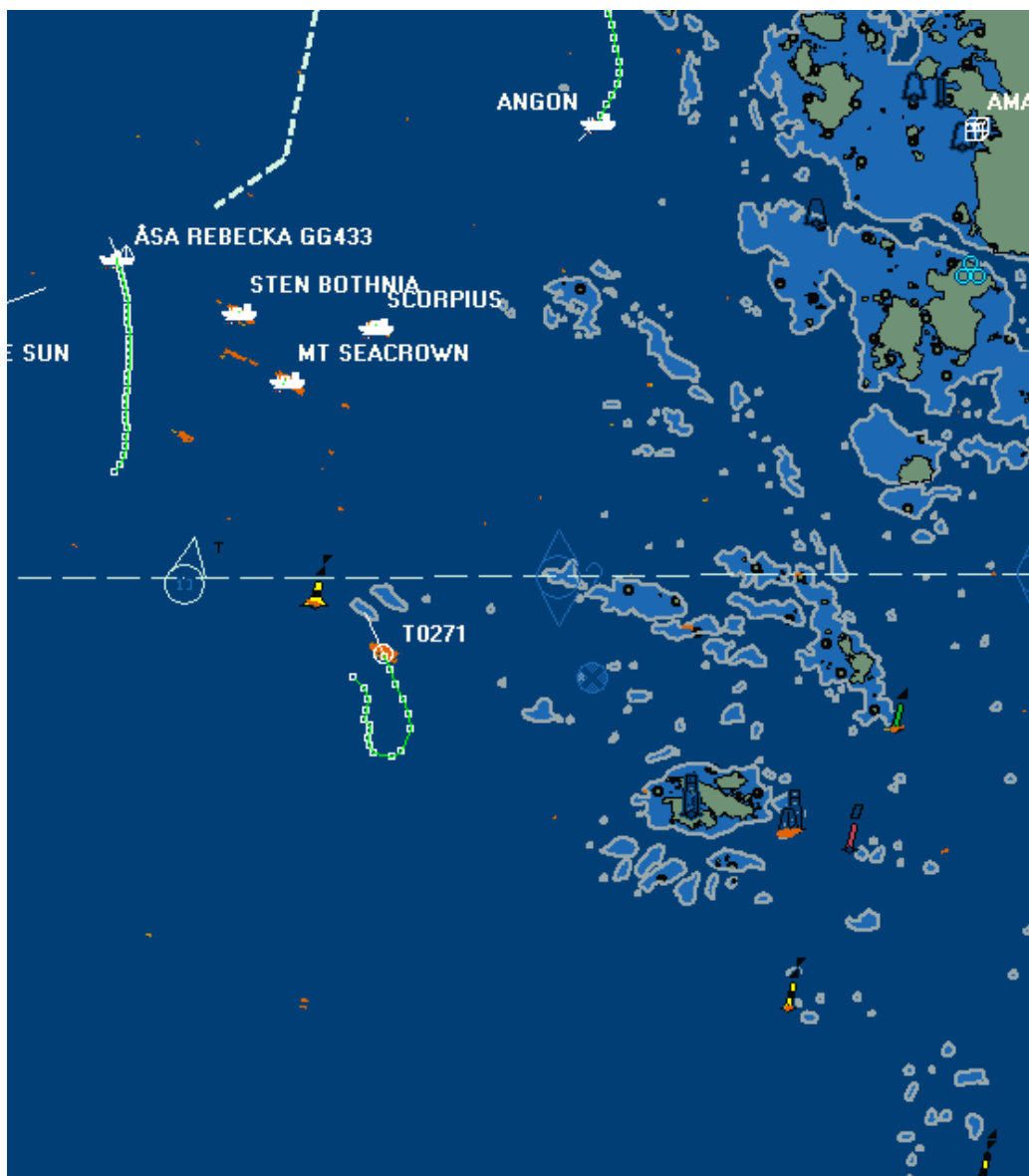
Skärmdump från VTS omkring klockan 22:16 (To271)

RAPPORT

Kemikalietankfartyget MARIA M - IMO-nr 9301885 - grundstötning den 14 juli 2009

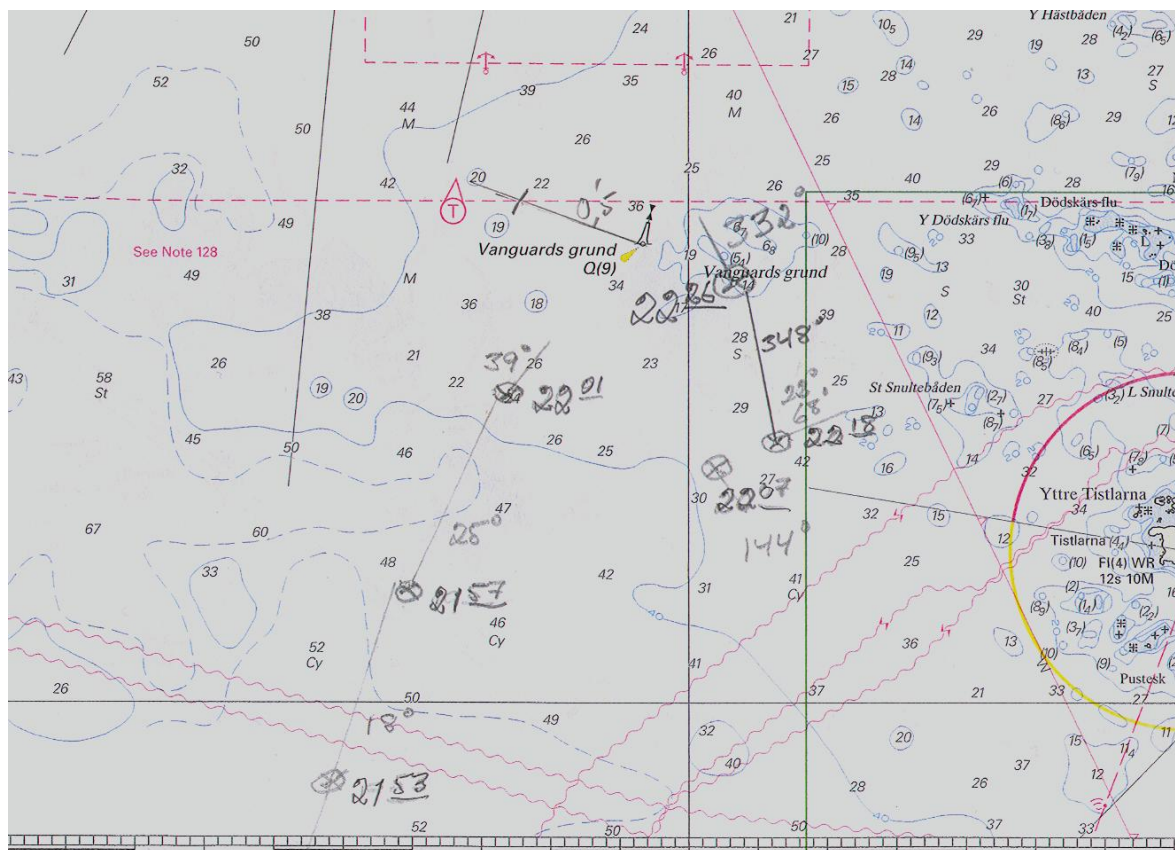
Klockan 22.19 hade Maria M med ett antal roder- och maskinmanövrar bringats till kurs 348° och maskin hade de senaste 6 minuterna successivt ökats från stopp till 90 %. Kursen pekade mot en punkt strax väster om ankarruta "C" men ledde rakt över Vanguards grund som enligt det svenska sjökortet har ett minsta djup av 5,4 meter, vilket man uppenbarligen inte noterade ombord.

Överstyrman hade gått fram på backen och gjort klart för ankring. Han meddelade klockan 22.22 att babords ankare var klart att låta gå.



Skärmdump från VTS klockan 22:24 (T0271)

Fyra minuter senare, klockan 22.26, gick Maria M på grund på Vanguards grund på position N 57° 31',63 E 011° 40',30. Kurs över grund i grundstötningsögonblicket var 332° och farten 6,7 knop.



Positioner och kurser utlagda av utredaren i svenskt sjökort nummer 931. I mitten av bildens överkant syns ankringsruta "B", 3,8 M norr om Vanguards grund är ankringsruta "C" belägen.

3.2 Efter grundstötningen

Överstyrman på backen ropade upp till befälhavaren att fartyget hade gått på grund.

Överstyrman omtalade också för befälhavaren att ballastbottentank 1 styrbord var läck (detta förnekades sedan av besättningen på befälhavarens order vid kontakt med MRCC).

Klockan 22.38, 12 minuter efter grundstötningen, ropade Maria M upp VTS Göteborg och omtalade att man hade gått på grund och angav också positionen. VTS bad fartyget att upprepa positionen.

Klockan 22.45 stoppades maskin efter ett antal maskinmanövrar, alla fram. 3 minuter senare slogs back i maskin med 47 % effekt. Backmanövern varade i 20 sekunder varefter

maskin stoppades utan någon förändring i grundståendet. Djupgåendet efter grundstötningen var 8,10 meter för och 11,0 meter akter.

Rederiet anlät Smit Salvage med säte i Rotterdam, Holland, för bärgningsoperationen. En grupp på tio personer från bärgningsföretaget kom fram till haveristen den 15 juli.

När fartyget fortfarande stod på grund utfördes noggranna dykningar av Smit Salvage för att fastställa skadornas omfattning. Dykningarna påbörjades på kvällen den 15 juli och avslutades med två stycken dykningar den 16 juli. Dykutrustning samt videoutrustning som användes under dykningarna hyrdes in från den svenska kustbevakningen av Smit Salvage.

För att göra det möjligt att dra flott Maria M blev det nödvändigt att lätta fartyget på cirka 7 500 ton last som läktrades över till det för ändamålet tillkallade tankfartyget Bro Provider.

Den 18 juli omkring klockan 13.20 flöt Maria M flott och gick för egen maskin, assisterad av två bogserbåtar, till kajplats 800 i Torshamnen i Göteborg där ytterligare dykarundersökningar företogs.

Efter det att fartyget hade lossat hela sin last och fått godkännande från klassen avgick Maria M från Göteborg den 22 juli för en enkel resa till varv i Polen för reparation av skadorna.

4. Skador

Efter dykningar medan fartyget fortfarande stod på grund kunde man konstatera att 1:ans styrbords sidotank hade ett hål som var cirka 3 meter långt och omkring 1,5 meter brett. En cirka 1,5 meter lång spricka i förpiken observerades också.

Några person- eller miljöskador har så vitt känt inte uppkommit.

5. Analys

5.1 Roderlägesvisaren och girhastigheten

Då befälhavaren kom till bryggan för att ta in fartyget till ankarplatsen var det 6 timmar sedan den förre befälhavaren lämnade fartyget. 3:e styrman och en matros hade vakten.

Maria M framfördes då på en kurs som låg 0,5 M väster om Vanguard's grund och som pekade mitt i ankarruta "C".

Efter det att befälhavaren kom till bryggan tog han uppenbarligen över befälet på bryggan utan att uttryckligen meddela bryggans vakt.

Den första ordern som befälhavaren gav till rorsman var 10° rodervinklar ömsom åt styrbord och ömsom åt babord. Två minuter efter första roderordern hördes befälhavaren varsko rorsman "styrbord inte babord" vilket rorsman bekräftade. Rodret låg då 10° styrbord men fartyget girade babord.

Utredaren har inte kunnat få fram från befälhavaren varför han började med rodermanövrarna i detta tidiga skede.

Utan att det framgår på VDR-inspelningen varför befälhavaren väljer att ge olika order till rorgångaren så kan man inte utesluta att han ville se hur fartyget reagerade vid olika roderkommandon då han relativt nyligen hade mönstrat på Maria M.

De två instrumenten för roderläget och girhastighet (se bild nedan) var placerade med cirka en meters mellanrum under däck i bryggans förkant. Girhastigheten visades med en pil som pekade åt styrbord vid styrbordsgir och åt babord vid babordsgir. Pilens utslag blev större ju högre girhastigheten var. Instrumentet för girhastigheten kunde alltså visa babord då styrbords roder lades och vice versa.



Vy över förkant av bryggan med instrumenten för roderläge och girhastighet

Befälhavaren diskuterade instrumentet med både 3:e styrman och överstyrman. Det förefaller som om han förväxlade roderläge med girhastighet då ljudupptagningen från VDR:en ger en bestämd känsla av att befälhavaren uppfattade att utslaget på instrumentet för girhastighet visade roderläget.

Befälhavaren hade visserligen varit ombord ett par dygn men endast varit fungerande befälhavare några timmar.

Detta sammantaget tyder på att befälhavaren helt enkelt var obekant med instrumenten vilket ger en rimlig förklaring till de märkliga manövrarna.

5.2 Kulturella faktorer

Befälhavaren var 66 år gammal och italienare. Han var generellt erfaren med många år bakom sig som sjöbefäl. Kunskap och funktion rörande instrumenteringen på Maria M:s brygga synes i vissa delar ha varit bristfällig.

Vaktens befäl var en 31-årig filippinsk 3:e styrman som varit ombord och gått vakt i drygt 3 veckor. Han var sannolikt ganska väl förtrogen med bryggutrustningen men oerfaren som styrman.

Överstyrman, som kallades till bryggan, var 38 år, också han från Filippinerna och till synes väl medveten om den aktuella utrustningens funktioner.

Från ljudupptagningen på VDR:en får man en förnimmelse av en befälhavare med auktoritet och pondus som vid åtminstone två tillfällen kallar någon på bryggan för idiot. Misstankarna om dessa egenskaper hos befälhavaren förstärktes vid utredarens ombordbesök då fartyget ännu stod på grund.

Man får också en känsla av en lågmäld 3:e styrman som visserligen kände till instrumentens funktion men som sannolikt, på grund av åldersskillnad och respekt, var ovillig att ifrågasätta eller tillrättavisa sin befälhavare. Också denna känsla förmedlad av VDR:en förstärktes vid utredarens ombordbesök.

Den italienske befälhavaren med sin pondus tog synbarligen inte, medvetet eller omedvetet, till sig sina filippinska styrmäns information och kännedom om bryggans utrustning.

Det är inte ett helt okänt fenomen att en oerfaren styrman mer eller mindre slutar att vara med aktivt i navigeringen då befälhavaren kommer upp på bryggan och ”tar över”, speciellt om befälhavaren är dominant. BRM-kurser, som befälhavaren medverkat i, har till syfte att öka samarbetet på en fartygsbrygga. Situationen ombord på Maria M var med stor sannolikhet sådan att när befälhavaren frågade om avstånd och kurser fick han dessa uppgifter utan att styrman reflekterade över potentiella hinder på vägen dit.

5.3 VTS

VTS West Coast (Göteborg) var uppenbarligen medveten om att Maria M skulle komma in i området och skulle bunkra i ankarruta "C". Detta kan konstateras av konversationen då fartyget anmälde sin ankomst strax innan det blev uppenbart att framförandet av fartyget kunde ifrågasättas.

Under de 20 till 25 minuter då Maria M var markant ur förväntad kurs med kraftigt reducerad fart hördes ingenting från VTS:en. De sista 7 minuterna innan grundstötningen framfördes hon på en kurs som ledde rakt mot Vanguards grund och på fel sida om bojen. VTS:en hade plottat fartyget på radarskärmen och kunde där tydligt se den minst sagt underliga navigeringen.

Visserligen befann sig Maria M hela tiden något utanför VTS rapporteringsområde men fartygets framförande borde, särskilt med tanke på att hon var plottad, ha gett upphov till en förfrågan från VTS om allt ombord stod rätt till.

Trots att Maria M hade plottats på VTS:ens radarskärm kände man sig på VTS:en ändå föranlåten att be fartyget att upprepa sin position då fartyget, 12 minuter efter grundstötningen, kallade upp för att informera VTS:en om händelsen.

6. Orsaker och faktorer

Den direkta orsaken till grundstötningen var att fartyget kom ur den ursprungliga kursen på grund av ett antal roder- och maskinmanövrar, beordrade av befälhavaren, och därför hamnade öster om bojen Vanguardsgrund.

Då inga tekniska fel eller brister har kunnat konstateras efter grundstötningen kan man med stor sannolikhet utesluta att tekniken skulle ha fallerat.

Däremot har en del olika mänskliga faktorer troligtvis inverkat negativt på händelseförloppet som t.ex.

- Befälhavaren hade nyligen mönstrat på och kände således inte till utrustningen på bryggan tillräckligt väl.
- Befälhavaren tog över befälet på bryggan utan att uttryckligen meddela bryggans vakt.
- Befälhavaren hade problem med att ta åt sig information om fartygets bryggutrustning och funktioner från styrmännen ombord.

- Befälhavarens pondus och uppträdande på bryggan kan ha gjort att 3:e styrman, trots att han hade kännedom om Vanguards grund, valde att inte säga något till befälhavaren.

7. Rekommendationer

40-2009

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning rekommenderar Sjöfartsverket att överväga att föra in i VTS-rutinerna att samtliga fartyg som VTS- operatören har plottat på radarskärmen (dvs. som operatören har aktiv kännedom om), oavsett var de befinner sig, hanteras som om de vore innanför VTS området.

41-2009

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning rekommenderar rederier att, i enlighet med ISM-koden del A 6.3, vid varje nytt tillfälle säkerhetsställa att rutiner följs för kontroll av att nypåmönstrad besättning till fullo förstår och känner till sin arbetsplats och sina arbetsuppgifter.

8. Observationer

Under utredarens besök ombord i fartyget samt vid avlyssningen av VDR- inspelningen kan man konstatera att befälhavaren hade bristfälliga kunskaper i engelska språket. Detta i kombination med besättningsmedlemmar från andra länder och kulturer ombord kan ha orsakat att missförstånd och tveksamheter uppstått.

Rederier med olika nationaliteter ombord uppmanas att försäkra sig om att samtliga besättningsmedlemmar har goda kunskaper i arbetsspråket ombord innan påmönstring.

Klockan 22.04 ställde sig befälhavaren frågande varför fartyget fortsatte att gira styrbord trots att han hade beordrat hårt babords roder. Det kan vara möjligt att han i denna situation, som han troligtvis upplevde som stressig, inte tänkte på att han hade reducerat maskin och därmed förlorade en del av roderverkan.



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

