

**Kemikalietankfartyget
CHANTACO IMO-nr 9 333 802 – FMLM –
grundstötning
den 9 november 2010**



RAPPORT

Kemikalietankfartyget CHANTACO IMO-nr 9 333 802 – FMLM – grundstötning den 9 november 2010



RAPPORT

Kemikalietankfartyget CHANTACO IMO-nr 9 333 802 – FMLM – grundstötning den 9 november 2010

Datum: 2011-05-31
Sjöfartsavdelningen
Utredningsenheten

Vår beteckning: 06.05.03 TSS 2010-3204
Utredningsenheten Jörgen Zachau 010-495 32 90
jorgen.zachau@transportstyrelsen.se
Richard Blomstrand 010-495 32 91
richard.blomstrand@transportstyrelsen.se

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

- Sjöfart
- Olyckor och tillbud
- Haverirapporter

Bilder: Hugo Leijon/ Södermanlands Nyheter

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Summary

The French flagged chemical tanker Chantaco departed Riga, Latvia, on the 7th of November bound for Oxelösund, Sweden, loaded with 16 543 MT of HSVGO (High Sulphur Vacuum Gas Oil). On departure the draught was 8.75 meter even keel. The cargo was loaded with a temperature of 35°C. The terminal/receiver in Oxelösund required that the cargo had to have a temperature of 45°C before discharging.

When approaching the area of Oxelösund contact was established with the VTS on the morning of the 8th of November on VHF channel 9. The vessel was advised by the VTS to drop anchor at anchorage “B” but the master onboard Chantaco informed the VTS that he intended to anchor N of N Kränkan due to the coming bad weather.

Oxelösund VTS agreed that the vessel could use the inner anchorage since the area of the anchorage is outside the area of compulsory pilotage.

At 08.30 Chantaco dropped anchor in position N 58° 37,75 E 017° 22,58 (about 3 cables east of Hörngrund) with six shackles on deck.



Position of Chantaco on the 8th November 08.30

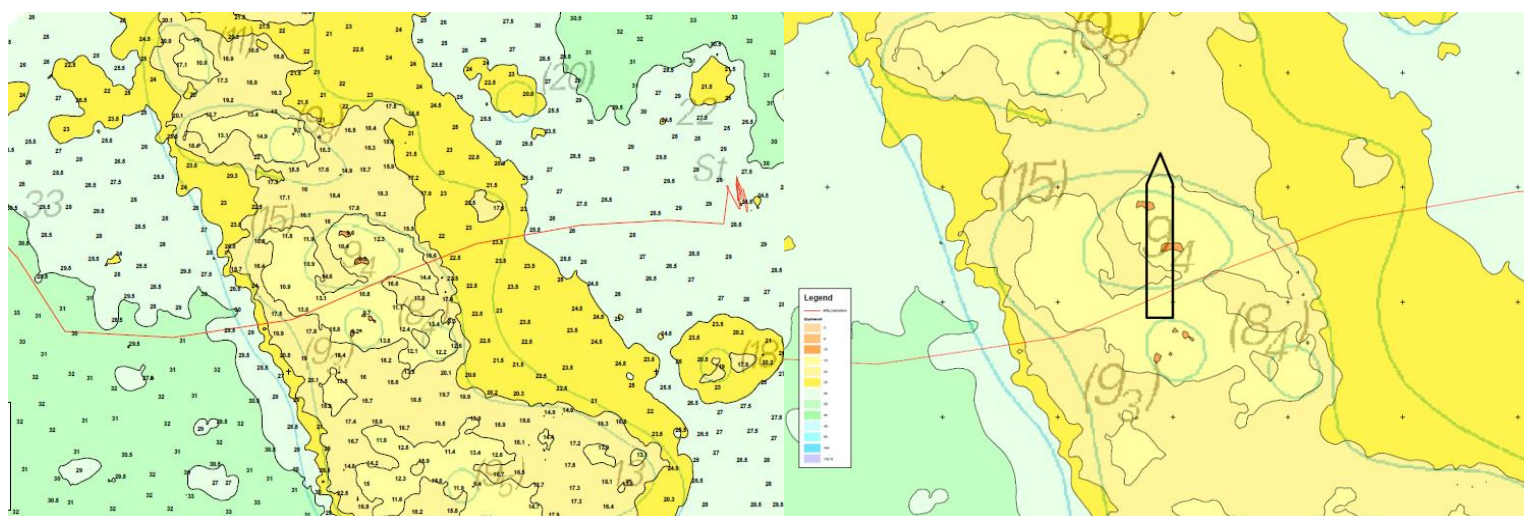
Due to increasing winds during late afternoon the master decided to increase the length of the anchor chain to eight shackles on deck.

RAPPORT

Kemikalietankfartyget CHANTACO – IMO-nr 9 333 802 – grundstötning den 9 november 2010

On November 9th at 02.00 the officer on watch noticed that the vessel started dragging her anchor. He immediately called the captain and informed him about the situation and a few seconds later he called the engineer on watch, bosun and one AB.

Chantaco dragged with a speed of about 1.5 knots in a west-southwesterly direction heading north, with the wind and sea on her starboard side, towards Hörngrund. At around 02.10 she dragged aground in position N 58° 37,74 E 017° 21,66 just before the bridge had the engine control.



The captain has confirmed that the vessel was rolling during the time of dragging but he could not remember how many degrees.

The least depth indicated in the chart in the area of the grounding was 8.40 meters and at the actual position of the grounding 9.40 meters.

The investigation concluded that the main factors contributing to the accident were:

- Increasing winds during afternoon and night.
- The captain decided to anchor too close to shallow water.
- There is no recommended area around the anchor position.
- Despite the master wanted to go alongside, due to worsening weather, he was denied to do so by the charterers because of any costs that may arise.
- The vessel was rolling.

One recommendation has been issued to the Swedish Maritime Administration. They should, in co-operation with the Swedish Transport Agency, look over all anchoring positions and mark them with anchorage areas along the coast of Sweden.

Due to the fact that the company made an investigation into the occurrence and issued relevant internal recommendations, Swedish Transport Agency have not issued any recommendations to the vessel or the company.

Sammanfattning

Det franskflaggade kemikalietankfartyget Chantaco avgick Riga, Litauen, den 7 november på väg till Oxelösund, lastad med 16 543 ton HSVGO (högsvavlig vakuumgasolja).

Vid avgång var djupgåendet 8.75 meter på jämn köl. Lasten var lastat med en temperatur på 35° C men mottagaren i Oxelösund krävde att lasten skulle ha en temperatur på 45° C innan lossning i enlighet med certepartiet.

När fartyget närmade sig Oxelösund etablerades kontakt med VTS Oxelösund på morgonen den 8 november på VHF kanal 9. Fartyget hänvisades att ankra på ankringsruta "B" men befälhavaren informerade VTS om att fartyget avsåg att gå till ankars norr om N Kränkan (som ligger längre in i skärgården) på grund av det annalkande sämre vädret.

Oxelösund VTS gav klartecken om att fartyget skulle kunna använda den inre ankarplatsen eftersom också denna är utanför området för obligatorisk lotsning. Klockan 08.30 ankrade Chantaco på position N 58° 37,'75 E 017° 22,'58 (cirka 3 kablar öster om Hörngrund) med sex schacklar på däck.

På grund av ökande vind under eftermiddagen beslutade befälhavaren att öka längden på kättingen till åtta schacklar på däck.

Den 9 november klockan 02.00 märkte vakthavande befäl att fartyget började dragga. Han ringde omedelbart till befälhavaren och informerade honom om situationen och därefter ringde han även till vakthavande fartygsingenjör, båtsman och en matros.

Chantaco draggade med en hastighet på cirka 1,5 knop i en väst-sydvästlig riktning med stäven mot norr och med vinden och sjön på styrbords sida, mot Hörngrund.

Omkring 02.10 drev hon på grund på position N 58° 37,'74 E 017° 21,'66 innan bryggan hann få maskinmanöver.

Utredningen visar att de orsaker och faktorer som ledde till olyckan var:

- Ökande vind och sjö under kvällen och natten vilket fick fartyget att börja dragga.
- Befälhavaren valde att ankra för nära ett grundområde.
- Det fanns inget dedikerat ankringsområde.
- Trots befälhavarens önskan att få komma till kaj, då han visste att vädret skulle bli sämre, nekades han detta av befraktaren på grund av eventuella extra kostnader vid förhalning.
- Fartyget rullade i sjön som kom in på styrbord sida.

En rekommendation har utfärdats till Sjöfartsverket:

Sjöfartsverket rekommenderas att, i samråd med Transportstyrelsen, förse nuvarande ankringsplatser som ligger utanför lotspliktsgränser med begränsningslinjer i de områden där det är möjligt.

Rederiet har utfört en väl genomförd utredning av händelsen och internt utfärdat relevanta rekommendationer. Transportstyrelsen anser därmed att rekommendationer från myndigheten till rederiet inte är nödvändigt.

Innehållsförteckning

1. Faktaredovisning	6
1.1 Fartyget	6
1.2 Faktainsamling	8
1.3 Besättningen	8
1.4 Vädret	8
1.5 Ankarplatsen	9
1.6 Lasten	9
1.7 Tanksystemet	10
1.8 Förändring av djupgående på grund av rullning	11
1.9 Alkohol och trötthet	11
2. Händelseförlopp	11
2.1 Före grundkänningen	11
2.2 Efter grundkänningen	16
2.3 Rederiets utredning	17
3. Skador	18
3.1 Klassificeringssällskap	18
4. Statistik	19
5. Analys	20
6. Orsaker och faktorer	21
7. Rekommendationer	21

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

1. Faktaredovisning

1.1 Fartyget

Namn:	CHANTACO
IMO nr:	9 333 802
Reg.bet.:	FMLM
Hemort:	Marseille
Redare:	SEA-tankers
Operatör:	ST Management
Brutto:	11 793
Dödvikt:	18 734 ton
Löa:	143,29 m
Bredd:	23,00 m
Aktuellt djupgående:	8,75 m
Klass:	Bureau Veritas
Byggnadsår:	2007
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	8000 kW
Besättning:	18



Chantaco vid ankomst till Oxelösund efter grundstötningen (Bild Hugo Leijon/ Södermanlands Nyheter)

Chantaco byggdes på RMK Marine i Tuzla, Turkiet, år 2007 med nybyggnadsnummer 65.

Fartygets framdrivningsmaskineri bestod av två stycken huvudmaskiner som var tillverkade av Wärtsilä och utvecklade en total effekt av 8000 kW vid 750 varv/min. Dessa var, oberoende av varandra, kopplade till varsin propeller av ställbar typ via reduceringsväxel.

1.2 Faktainsamling

- Ombordbesök av utredare.
- www.fsm.fr.
- SMHI.
- Rederiets säkerhetsansvarige.
- Rederiets utredning.
- Fartygets agent i Oxelösund.

1.3 Besättningen

Besättningen bestod av befälhavare, tre styrmän, teknisk chef, andre och tredje fartygsingenjör, tre däcksmanskap, två maskinmanskap och sex annan personal. Befälhavaren, överstyrmän, tekniska chefen samt en kadett var fransmän. Andre fartygsingenjör var från Rumänien och den andre av de två kadetterna var från Benin. Övrig besättning var från Filippinerna.

Befälhavaren var 47 år och hade tjänstgjort som befälhavare mestadels på tankfartyg sedan 12 år tillbaka. Han hade varit befälhavare på Chantaco sedan hon lämnade nybyggnadsvarvet.

Vakthavande styrman som hade vakten på bryggan vid grundstötningen, 00-04, hade varit ombord i tre månader på sitt första kontrakt med managementbolaget och ombord på Chantaco.

1.4 Vädret

På eftermiddagen, klockan 16.00, den 8 november blåste det ostnordost 11 meter per sekund på Landsort som ligger cirka 17 M (nautisk mil=1852 meter) ostnordost om grundstötningsområdet. Prognosen var ökande vind under kvällen och natten den 9 november, vilket befälhavaren var medveten om.

Klockan 01.00 den 9 november hade vinden ökat till ostnordost 19 meter per sekund och SMHI har, i efterhand, beräknat våghöjden till 2-4 meter i det aktuella området. Maxvinden under dygnet den 9 november var 25 meter per sekund.

Enligt noteringarna i skeppsdagboken hade vinden ökat till 9 Beaufort (20,8-24,4 m/s) vid vaktskiftet vid midnatt den 9 november. Det fanns inte någon notering om våghöjden i meter mer än att det stod "rough" dvs. grov.

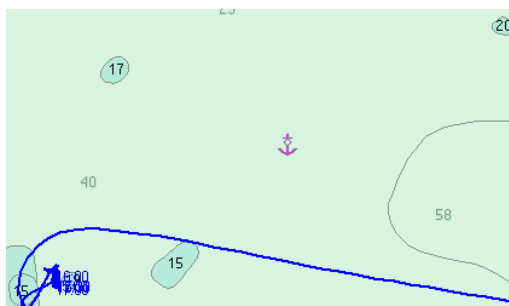
Vattenståndet i området var vid tiden för olyckan omkring 30 till 40 centimeter över normalvattenståndet.

1.5 Ankarplatsen

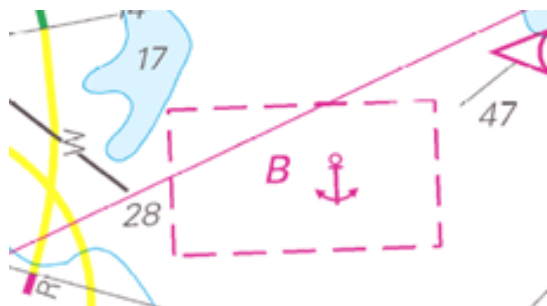
Beslutet¹ om att införa en ankarplats 1,1 M norr om N Kränkan meddelades i Ufs (underrättelser för sjöfarande) nummer 68 år 2005. Ankarplatsen fördes senare in i relevanta sjökort under 2006.

Det finns inga föreskrifter som reglerar var och eventuell storlek på ankringsområde som ska anses vara lämpliga ankarplatser. Positioner eller områden där lotsar genom tiderna har lagt fartyg till ankars har senare blivit etablerade ankringsområden och redovisade i Ufs samt i nyttgåvor av sjökort.

Ankarplatsen var inte markerad i sjökortet som ett ankringsområde dvs. inte begränsat till ett visst område runt en ankarplats.



Ankringsplats



Ankringsområde

1.6 Lasten

Lasten bestod av HSVGO (High Sulphur Vacuum Gas Oil), UN nummer 1202, som hade lastats med temperaturen 36 grader och skulle värmas upp till 45 grader, i enlighet med certepartiet (transportavtal) innan lossning i Oxelösund.

Anledningen till att det i certepartiet fanns en klausul om att lasten skulle vara 45 grader innan lossning var, enligt fartygets agent, att oljan förvarades i land med den temperaturen. Skulle lasten vara kallare vid lossning från fartyget skulle det medföra ökade kostnader för mottagaren för uppvärmning av densamma när den väl kom till

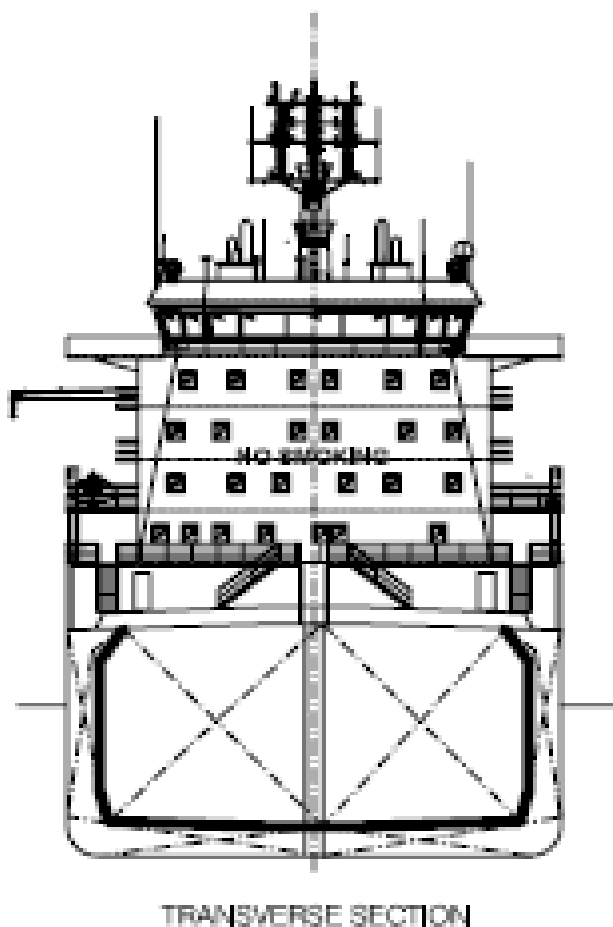
¹ Beslutet fattades, enligt uppgift, av dåvarande chefen för Ostkustens Sjötrafikområde (Sjöfartsverket)

förvaringstankarna. Enligt befälhavaren passerades en kritisk punkt om temperaturen sjönk till 15-16 grader. Lasten kunde då bli förstörd och skador uppstå på fartygets utrustning som pumpar och linor.

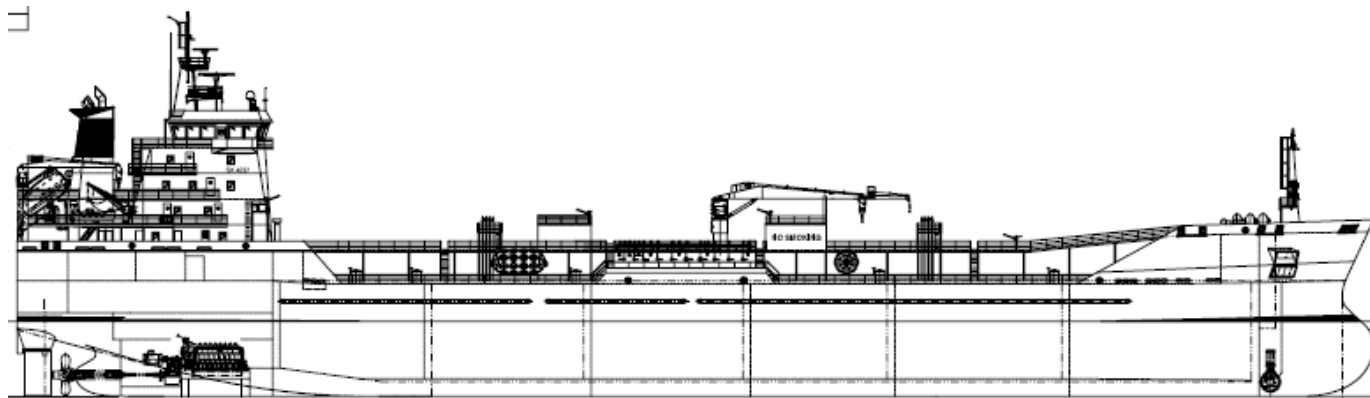
1.7 Tanksystemet

Chantaco var ett så kallat dubbelskrovsfartyg vilket innebar att hon hade sex barlasttankar som sträckte sig från centerlinjen ut till slagen och sedan upp till däck, således omslöt samtliga lasttankar av barlasttankar på utsidan och botten (se bild nedan). Längst förut fanns förpiken och akter om maskinrummen fanns styrbord och babords akterpikar.

Fartyget hade totalt 12 lasttankar som låg i par avskiljda av ett centerskott. Mellan 6:ans lasttankar fanns en sloptank samt en dräneringstank i centerlinjen. Akter om 6:ans lasttankar fanns de båda maskinrummen och emellan dessa tankar för HFO (Heavy Fuel Oil) och MDO (Marine Diesel Oil).



Chantaco hade vid grundstötningen, förutom lasten, cirka 353 MT LSFO (Low Sulphur Fuel Oil) och 90 MT LSDO (Low Sulphur Diesel Oil) ombord. Ombord fanns även omkring 14 kubikmeter smörjolja fördelade på olika tankar i maskinrummets närhet.



1.8 Förändring av djupgående på grund av rullning

Chantaco hade ett djupgående på 8,75 meter på jämn köl. Fartyget var 23 meter brett och varje grads slagsida/rullning ökade djupgåendet med knappt 20 cm. Vid slagsida/rullning på sex grader hade hon således ett största djupgående på cirka 9,90 meter.

1.9 Alkohol och trötthet

Det finns inget som tyder på att trötthet eller alkohol har varit bidragande faktorer till att olyckan skedde.

2. Händelseförlopp

2.1 Före grundkänningen

Några dagar tidigare, klockan 14.30, den 5 november avgick Chantaco efter lossning från Oxelösund mot ankringsplatsen norr om N Kränkan assisterad av lots i avvaktan på lastorder. Djupgåendet vid avgång var 6,40 meter akter och 4,90 meter för.

Enligt lotsens anvisning ankrade fartyget klockan 15.30 i position bäring 340° och avstånd 0,9 M från N Kränkan (se bild sidan 12).

Enligt befälhavaren pekade lotsen ut just den positionen i sjökortet som lämplig att ankra på då hållbotten var bra. Lotsen påpekade även, enligt befälhavaren, att ankringsruta "B" som vanligtvis användes var ett dåligt alternativ då det området låg oskyddat vid dåligt väder (se bild sid 13).

RAPPORT

Kemikalietankfartyget CHANTACO – IMO-nr 9 333 802 – grundstötning den 9 november 2010



Ankringsposition den 5 november

Klockan 19.00 lättade Chantaco ankar på resa till Riga, Lettland, för ytterligare en lastning till Oxelösund.

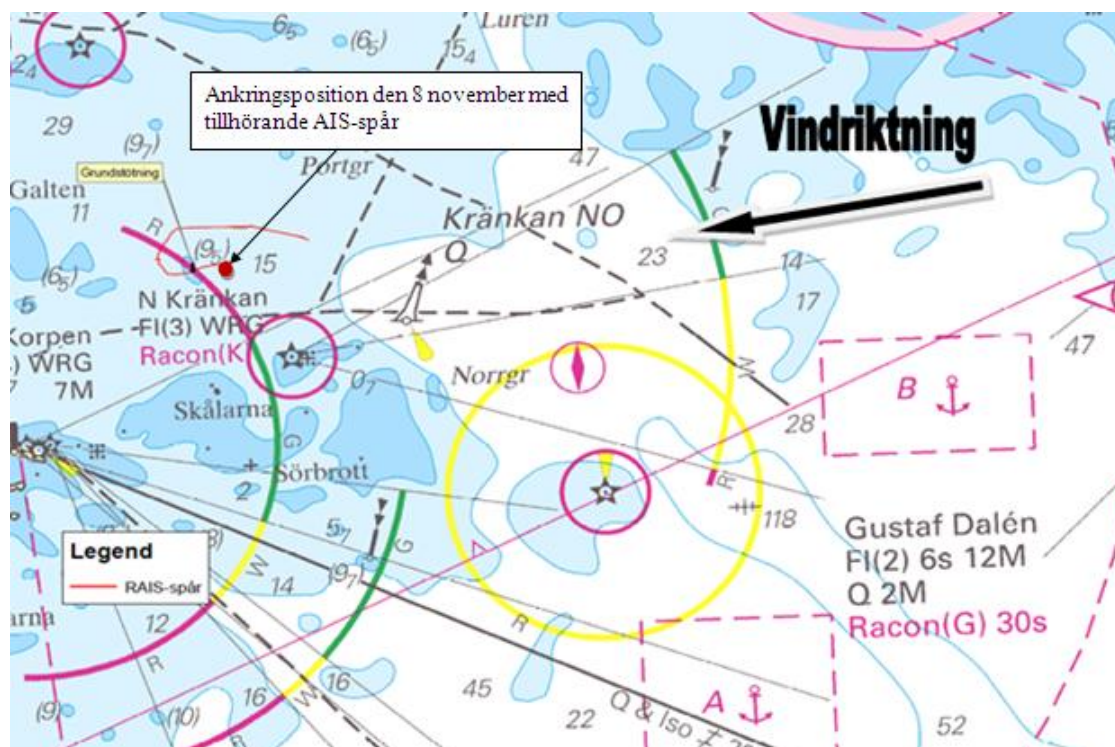
På eftermiddagen den 7 november avgick fartyget från Riga lastat med 16 543 ton HSVGO vilket gav djupgåendet 8,75 meter jämn köl.

För resan över Östersjön under natten mellan den 7-8 november tillbaka till Oxelösund hade befälhavaren noterat i nattorderboken att vakthavande styrman i god tid skulle kalla upp VTS Oxelösund. Denne skulle underrätta VTS Oxelösund att man hade för avsikt att ankra norr om N Kränkan om de tillät detta pga. det annalkande sämre vädret.

Klockan 07.05 fick befälhavaren kontakt med VTS Oxelösund på VHF-radio (Very High Frequency) kanal 09 och blev hänvisad till ankringsruta "B". Han förklarade för VTS-operatören om sina avsikter och fick klartecken från VTS Oxelösund att gå in till ankarplatsen norr om N Kränkan utan lots då denna låg utanför lotspliktsgränsen och där man bara ett par dagar tidigare hade ankrat.



Ankringsposition den 8 november



Ankringsposition den 8 november

Klockan 08.30 den 8 november ankrade fartyget med babords ankare i position N 58° 37,75 E 017° 22,58 med sex schacklar (1 schackel= 27,8 meter) på däck. Ankringspositionen var cirka 0,3 M ost om Hörngrund med ett minsta angivet djup på 8,4 meter.

Syftet med ankringen var att värma upp lasten till 45 grader (vilket beräknades att ta omkring 30 timmar) då detta var ett krav i certepartiet från mottagaren/terminalen i Oxelösund. Under tiden fartyget låg till ankars kördes styrbords huvudmaskin med axelgenerator inkopplad då det krävdes mer elektricitet när man värmden lasten.

Under dagen den 8 november kontaktade befälhavaren fartygets agent i Oxelösund för att denne skulle undersöka möjligheterna att gå till kaj under uppvärmningen av lasten på grund av det kommande dåliga vädret. Efter en del kommunikation mellan inblandade aktörer bekräftade agenten till befälhavaren att det gick bra för hamnen under förutsättning att Chantaco hade möjlighet att förhala (lämna kaj) om ett annat fartyg skulle behöva komma till kaj för lossning eller lastning.

Företaget som hade tidsbefraktat Chantaco gav inte sitt medgivande för fartyget att gå till kaj. Dels för att det kan förekomma, i sällsynta fall, att lasten blir omdirigerad till annan hamn för lossning samt för de kostnader som skulle kunna uppstå vid en eventuell förhaling (t.ex. lotsar och bogserbåtar).²

Eftersom vinden tilltog under dagen beslutade sig befälhavaren för att, omkring klockan 17.45, lägga ut ytterligare två schacklar av ankarkättingen för att vara på den säkra sidan att fartyget skulle hålla sin position under natten.

Maskinrummet var inte bemannat under natten. Den huvudmaskin som inte var igång var inte beredd (stand-by) för omedelbar start.

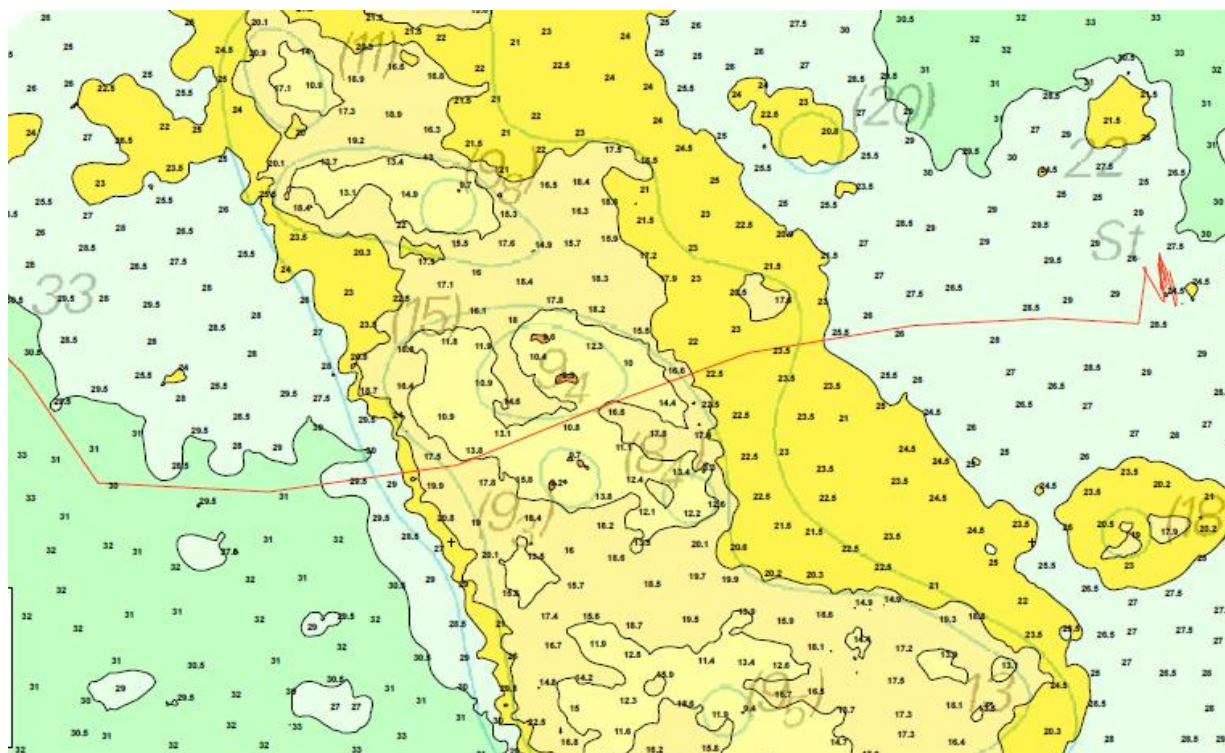
Omkring klockan 02.00 på morgonen den 9 november märkte vakthavande styrman att fartyget hade börjat dragga, trots att han inte hade ankarlarmet aktiverat på GPS:en och han ringde då omedelbart till befälhavaren och varskodde honom om situationen. Cirka en minut senare ringde han åter upp befälhavaren, som fortfarande var i hytten, och frågade om han skulle varsko vakthavande fartygsingenjör för uppstart av bägge huvudmaskinerna varvid befälhavaren bekräftade detta.

Omedelbart därefter ringde styrman till vakthavande fartygsingenjör som omedelbart begav sig ner till maskinkontrollrummet för att starta även den andra huvudmaskinen.

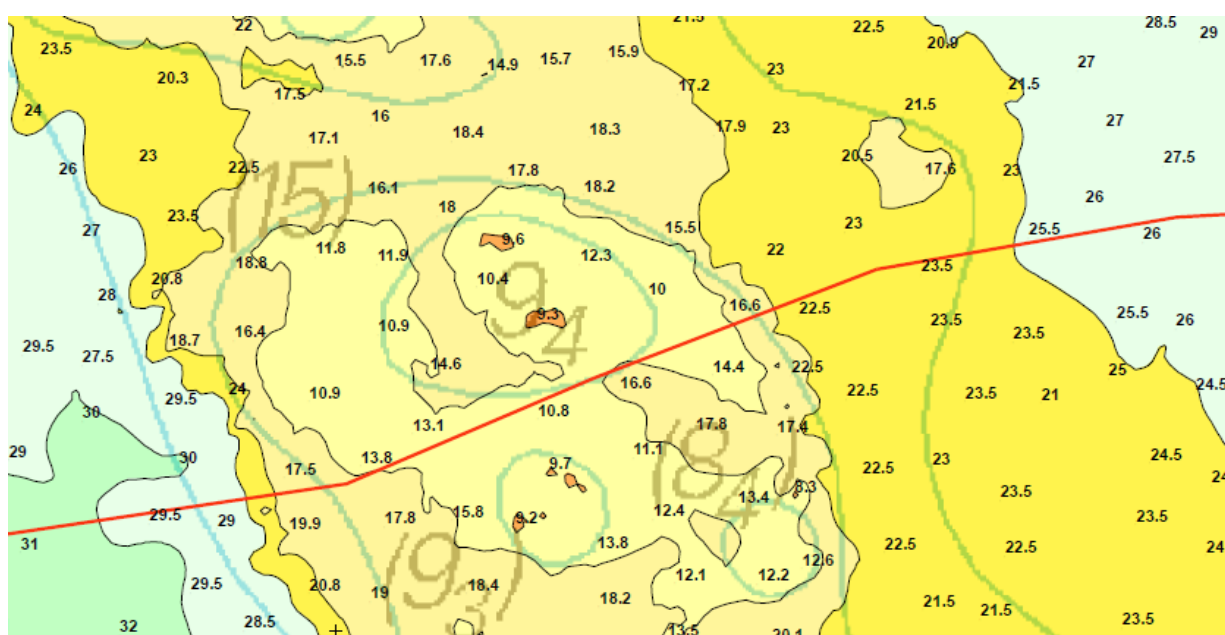
² Uppgifterna kommer från fartygets agent i Oxelösund.

Strax därefter anlände befälhavaren till bryggan. Även båtsman och en av matroserna varskoddes under samma tid.

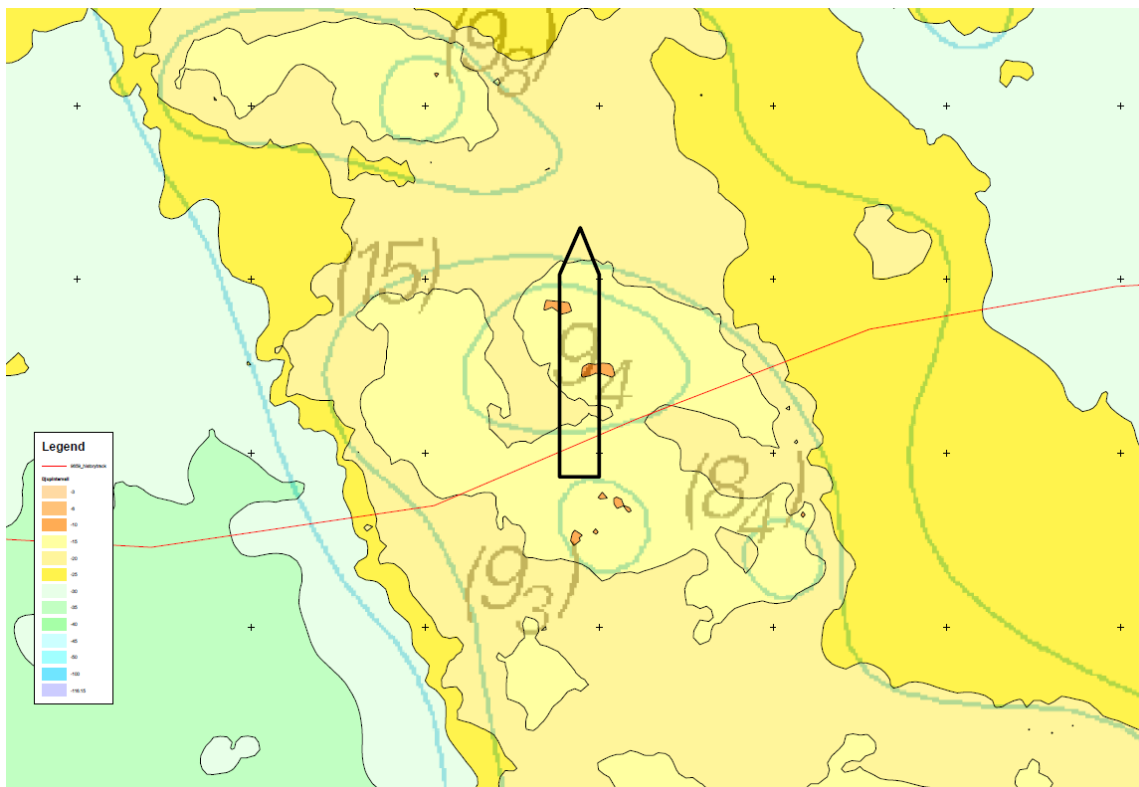
I samma stund som styrman hade uppmärksammat att fartyget hade börjat dragga ropade VTS Oxelösund upp Chantaco och frågade om styrman var medveten om situationen.



Fartygets AIS-spår över grundet



Chantaco draggade med en fart på cirka 1,5 knop i väst-sydvästlig riktning med stäven mot nord, med sjö och vind in på styrbordssidan, mot Hörngrund. Omkring 02.10 fick hon grundkänning på position N 58° 37,74 E 017° 21,66 innan bryggan hann få maskinmanöver.



Befälhavaren har uppgett att fartyget rullade innan grundkänningen men kunde inte minnas hur många grader.

2.2 Efter grundkänningen

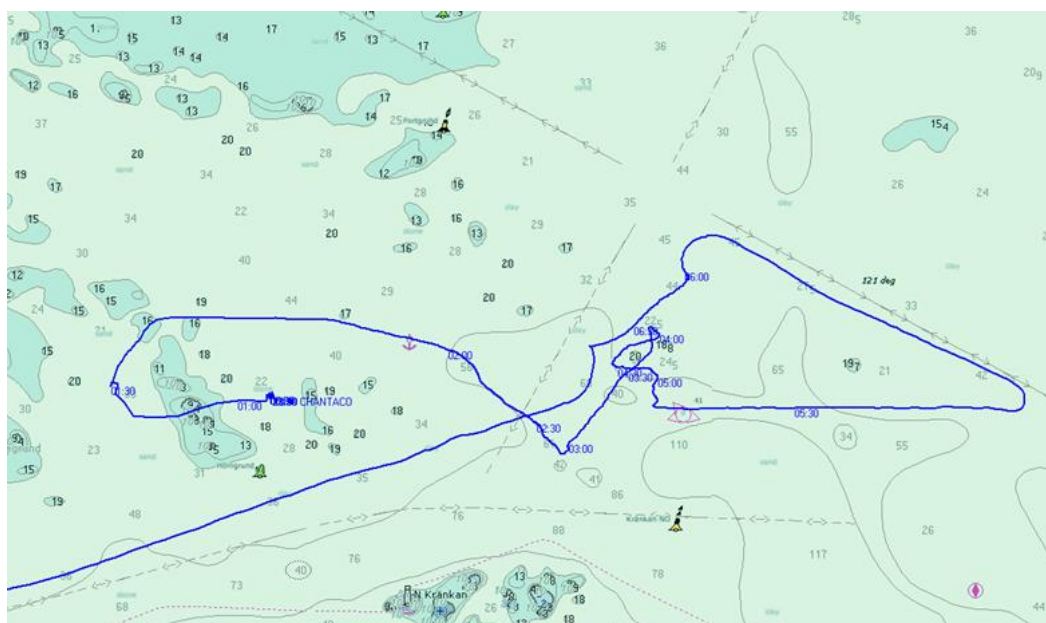
Klockan 02.12 meddelade personalen i maskinrummet att huvudmaskinerna var klara för manövrering från bryggan och besättningen som hade hunnit fram till backen (fartygets däck längst förut) hivade ankaret.

Befälhavaren navigerade fartyget ut mot mer öppet vatten efter grundkänningen för skadekontroll. Ombord kunde man snabbt konstatera att ett större hål hade uppstått i fartyget då det uppstod ökande styrbord slagsida och ökande förligt trim. Besättningen noterade att vatten kom in i barlasttank nummer 1 styrbord och försökte med hjälp av barlastpumpen länsa men vattnet strömmade in fortare än pumpen klarade av att pumpa ut. Kontakt togs med VTS Oxelösund och rederiet om händelsen kort därefter.

Man kunde något senare också konstatera vatteninträngning i barlasttank nummer 3 styrbord men i den tanken kunde besättningen hålla vattennivån låg med hjälp av barlastpumpen.

Djupgåendet efter grundstötningen var, enligt beräkningar ombord, 9,79 meter för och 8,31 meter akter.

Klockan 06.48 bordade lots tillsammans med fartygsinspektör från Transportstyrelsen fartyget för att assistera henne in till kaj i Oxelösund. Chantaco hade då styrbords slagsida på fem grader, som något senare ökade till sex grader, pga. vatteninträngningen.



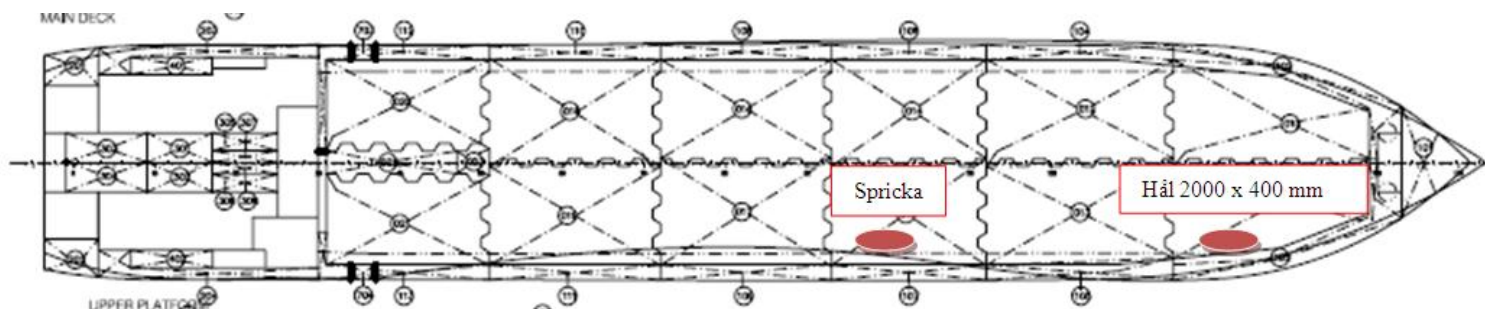
- Detaljerad riskanalys skall utföras och procedurerna för ankring skall ändras avseende säkert avstånd till omkringliggande föremål och grundområden.
- Ankaralarm på GPS:en skall användas.
- Förbättringar i befälhavarens stående order beroende på väderlek.
- Huvudmaskinernas startberedskap skall införas i ankringsprocedurerna beroende på väderlek.

Övrigt som nämns i rapporten är att rederiet skall utreda varför ankaret gick sönder och bemanning på bryggan beroende på väderlek. Rederiets inspektörer skall, vid ombordbesök på rederiets övriga fartyg, gå igenom händelsen med besättningen.

3. Skador

Vid grundstötningen penetrerades två av fartygets barlasttankar. Ett hål uppstod i sidotank 1 styrbord samt en spricka i nummer 3 styrbord. Skador uppstod på babords ankare i form av att det ena flyet saknades och det andra var böjt.

Några person- eller miljöskador har så vitt känt inte uppkommit



3.1 Klassificeringssällskap

Fartyget hade Bureau Veritas (BV) som klassificeringssällskap. En inspektör från BV kom ombord på Chantaco efter ankomsten för att bedöma omfattningen av skadorna i skrovet som hade uppstått vid grundstötningen. Efter dykundersökning samt visuell kontroll av tankarna gav inspektören fartyget, efter lossning av lasten, tillstånd till en

enkel resa i barlast till Vlissingen Scheldepoort-varvet i Nederländerna för permanenta reparationer.

4. Statistik

I Transportstyrelsens olycksdatabas SOS finns 28 inrapporterade händelser mellan 1 jan 1985 och 1 maj 2011 gällande fartyg som har draggat. Övervägande del av händelserna har fått konsekvensen att fartyget har grundstött.

I ett av fallen, som inte ledde till grundstötning, draggade fartyget och efter man hivat ankaret upptäcktes att en elkabel hade följt med upp. Kontakt med kaj (kollision) efter dragning har vid ett tillfälle blivit inrapporterat.

Även tillbud har rapporterats gällande ett fartyg som draggade men tack vare ett snabbt ingripande av VTS kunde en olycka förhindras. Fartyget hivade ankaret samt tog ombord lots för att ankra i mer skyddat vatten.

Tre likartade händelser som har utretts är:

M/V POLO M grundstötning utanför Slite den 23 november 2004.

Fullständig rapport finns på Transportstyrelsens hemsida:

http://www.transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/Dokument/Haverirapporter/H_2004/2004_11_23_bulkfartyget_polo_m_c6011_grundstotning.pdf?epslanguage=sv

M/T ASTRAL grundstötning vid Princessa Shoal, ost om Isle of Wight, den 10 mars 2008. Olyckan utreddes av MAIB, UK i samarbete med Statens haverikommission och fullständig rapport finns på MAIB:s hemsida:

http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/Astral_Report.pdf

M/V Full City grundstötning vid Såstein, Norge, den 31 juli 2009. Preliminär rapport finns på AIBN:s hemsida:

<http://www.aibn.no/sjofart/rapporter/09-533>

5. Analys

Befälhavaren ombord på Chantaco valde att ankra i närheten av samma position som han, bara någon dag innan, hade blivit rekommenderad av lotsen som hade varit ombord på utgående från Oxelösund. Skillnaden var dock att fartyget då var i barlast med ett djupgående på endast 6,40 meter.

Han var väl medveten om det kommande sämre vädret och med tanke på det kan det tyckas att valet av ankringsplats, endast 0,3 M från ett grund på 8,4 meter, känns egendomligt, speciellt med tanke på att ankarplatsen inte låg nämnvärt mer skyddad än det yttre ankringsområdet ”B”, vilken han först blev hänvisad till av VTS Oxelösund.

Det kan inte uteslutas, trots att det inte hör till vanligheten, att om maskinrummet hade varit bemannat under natten skulle bryggan kunna ha fått manövern, åtminstone på en av huvudmaskinerna, någon minut snabbare och då eventuellt kunnat undvika att gå på grund.

Vakthavande styrman hade inte aktiverat ankarlarmet på fartygets GPS. Det är inte troligt att detta påverkade händelseförloppet nämnvärt då han ändå snabbt uppmärksammade att fartyget hade börjat dragga.

VTS Oxelösund visade på ett snabbt handlande då de ropade upp fartyget så fort de såg att detta draggade och förvissade sig om att fartygets bryggbefäl var medvetna om situationen.

Det angivna minsta djupet där Chantaco grundstötte visar 9,40 meter i sjökortet och med ett vattenstånd som var 30-40 cm över normalvattenståndet ger det ett djup på cirka 9,70–9,80 meter. Det är då rimligt att anta att Chantaco rullade mer än fem-sex grader, vilket gav ett djupgående på cirka 9,90 meter, eftersom hon gick på grund för att sedan flyta över detta mellan rullningarna.

Ankringsplatsen var inte begränsad till ett område där det var rekommenderat att ankra i. Det är rimligt att tro att just denna olycka inte hade skett, då fartygets besättning fick igång huvudmaskinerna relativt snabbt, om befälhavaren inte ankrat så nära grundet.

Det kan inte med säkerhet fastställas om ankarets skador uppkom på grund av att det draggades under en tid på botten eller om fartyget började dragga på grund av att ankaret gick sönder av de ökande krafter som uppstod då vinden och sjön ökade.

6. Orsaker och faktorer

- Ökande vind och sjö under kvällen och natten vilket fick fartyget att börja dragga.
- Befälhavaren valde att ankra för nära ett grundområde.
- Det fanns inget dedikerat ankringsområde.
- Trots befälhavarens önskan att få komma till kaj, då han visste att vädret skulle bli sämre, nekades han detta av befraktaren på grund av eventuella extra kostnader vid förhalning.
- Fartyget rullade i sjön som kom in på styrbord sida.

7. Rekommendationer

33-2010

Sjöfartsverket rekommenderas att, i samråd med Transportstyrelsen, förse nuvarande ankringsplatser som ligger utanför lotspliktsgränser med begränsningslinjer i de områden där det är möjligt.

Rederiet har utfört en väl genomförd utredning av händelsen och internt utfärdat relevanta rekommendationer. Transportstyrelsen anser därmed att rekommendationer från myndigheten till rederiet inte är nödvändigt.



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

