

HAVERIRAPPORT

Torrlastfartyget PROVIDER - V2KF - lastförskjutning 20 januari 2000



HAVERIRAPPORT

Torrlastfartyget PROVIDER - V2KF - lastförskjutning 20 januari 2000

Vår beteckning: 080202-0034097
Utredningsstaben Sten Anderson, 011-191269

Rapporten finns www.sjofartsverket.se (Webbtjänsten-
även på vår hemsida Press-Rapporter/remisser
Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	1
Fartyget.....	1
Besättningen.....	3
Lasten.....	3
Händelseförloppet	4
Analys	7
Orsak	8
Anmärkning	8
Lärdomar att dra	8
Skador	8
Personskador.....	8
Materiella skador.....	9
Utredningsresultat	9

Bilagor: 3 fotografier

Sammanfattning

På resa mellan Sundsvall och S:t Malo i Frankrike via Kielkanalen fick torrlastfartyget Provider (P) en förskjutning i däckslasten av virke, då hon var ca 10 nautiska mil norr om Söderarm i Ålands hav. Vid tidpunkten rådde NNW kuling 17-20 m/sek och sjön var 3-5 meter. I samband med lastförskjutningen blev befälhavaren plötsligt sjuk och uppvisade symptom liknande dem vid hjärtattack.

Fartyget begärde assistans genom MRCC (Maritime Rescue Co-ordination Centre) i Göteborg. Befälhavaren flögs så småningom till Huddinge sjukhus med en helikopter från Berga. Ytterligare en helikopter från Finland liksom två handelsfartyg i området assisterade haveristen, som efter kontakter med rederiet beslutat att försöka ta sig in mot svenska kusten och Norrtälje hamn för omstuvning av däckslasten.

Sjöräddningskryssaren Östergarn, som kommit till undsättning, assisterade sedan under färden in mot Tjärvens lotsplats där lots bordade. Fartyget ankrade upp på Granholmsfjärden i avvaktan på morgonen och därefter fortsatte resan mot Norrtälje.

Faktaredovisning

Fartyget

Namn:	PROVIDER
Reg.bet.:	V2KF
Hemort:	Hamburg
Brutto:	1834
Löa:	79 meter
Bredd:	12,8 meter
Djupgående vid avgång:	F = 4,4 meter A = 4,6 meter

Klass:	G.L.
Byggnadsår:	1981
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	1103 kW
Flaggstat:	Antigua & Barbuda
Besättning:	7 man

P byggdes år 1981 som Ruthensand vid C Luehring Schiffswerft GmbH & Co i Brake i Tyskland. Huvudmaskineriet var en 6-cylindrig MaK som via en flexibel koppling var kopplad till en propeller med vridbara propellerblad. Framdrivningsmotorn utvecklade 1103 kW och kunde ge fartyget en fart av 10,25 knop.

P var ett torrlastfartyg med maskinrummet samt däckshuset med bryggan och besättningens utrymmen längst akterut. För om maskinrummet fanns dubbelbotten som var indelad i ett antal ballast- och bränsletankar och däröver lastlådan som täcktes av en enda stor patentlucka i stål. Luckan hade dimensionerna 43,9 x 10,2 meter. På däck fanns en fartygskran vars kranarm hade lagts och säkrats inför sjöresan.

Lastrummet var boxat vilket innebär att luckekarmarna övergår i lastrummets sidor. Mellan lastrumssidorna och bordläggningen fanns ett torr- eller tankutrymme längs hela lastlådan.

Fartyget hade de senaste fem, sex åren varit chartrat av danska ECHO-ship i Svendborg och sysselsatts med virkeslaster, främst från svenska, finska och baltiska hamnar för hamnar i England. Fartyget bytte ägare 1999-12-31 och ägdes vid det aktuella tillfället av ett tyskt partrederi. Samtidigt med ägarbytet övergick ECHO-ship till att bli fartygsoperatör.

P kom närmast från varv i Polen där hon legat i en och en halv månad för överhaling av bland annat huvudmaskineri, generatorer, ballastpumpar och ballastsystem samt bogpropeller. Fartyget var

synbarligen i gott skick och genomgick Port State Control när hon kom till Sundsvall. Några mindre avvikelser konstaterades men ingen som hade betydelse för den aktuella händelsen.

Besättningen

Besättningen ombord bestod av befälhavare, överstyrman och maskinchef från Polen samt 3 matroser och en kock från Filippinerna. Överstyrman hade varit anställd i ECHO-ship i ca 5-6 år och hade då sysslat mycket med virkeslaster. Han kom ombord på fartyget i oktober år 1999 för inskolning.

Befälhavaren mönstrade på den 10 januari 2000 och hade inte tidigare varit i fartyget eller i rederiet. Han var född 1952 och hade sedan tidigare ca fem års erfarenhet av virkeslastning. Han hade ett giltigt läkarintyg utfärdat i Szczecin 1998-10-01.

Den filippinska delen av besättningen var kvar sedan den tidigare ägaren.

Sjövakterna var indelade i ett tvåvaktssystem där befälhavaren och en matros gick vakt mellan klockan 06.00 och 12.00 samt mellan klockan 18.00 och 24.00. Överstyrman och en annan matros gick vakt mellan klockan 00.00 och 06.00 och mellan klockan 12.00 och 18.00.

Lasten

Lasten, lastad i rummet och på däcksluckan, bestod i sin helhet av paketerat virke. Däckslasten utgjordes av virkespaket, bestående av jämsågade bräder klädda med plast på topp och sidor, lastat tre lager högt över större delen av luckan men fyra lager högt i akterkant av luckan. Det översta lagret bestod emellertid av halvpaket. Ett tiotal paket, som också var lastade i akterkant, var högre än normalhöjd. Den höga däckslasten gjorde att sikten från bryggan stördes.

Lastluckan var slät, utan uppstickande delar och relativt nymålad. Enligt uppgift från både besättning och stuveri var luckan ren och fri från snö, is och slask vid början av däckslastningen. Luckan ströades med fartygets eget strövirke som även det var torrt och

rent. Detta förvarades, då det inte användes, i slingade buntar under presenning för om lastluckan.

Däckslasten var surrad med 15-tons kättingar fördelade enligt principen 2 surringar per paket. Lasten var även täckt på toppen och sidorna med presenning. Sidtäckningen slutade ca 0,5 meter över luckan (se bifogad bild).

Vid avgång från Sundsvall hade man 1716 ton virke ombord och 648 ton ballast inne. Ballasten var fördelad på dubbelbottentankarna 3 babord och styrbord, 4 babord och styrbord och 5 babord och styrbord. Medeldjupgåendet var 4.50 meter med ett akterligt trim på 0,2 meter. GM, metacenterhöjden, var enligt beräkning 0,72 meter. Efter lastförskjutningen blev det resulterande rätande momentet lägre eftersom det ursprungliga rätande momentet då minskas med det av lastförskjutningen åstadkomna krängande momentet. Lastplan skickades vid avgång till ECHO-ship för vidare befordran till S:t Malo. Detta gjordes enligt fasta rutiner.

Lastens förskjutning skedde såväl mellan lastluckan och däckslasten som sådan, som mellan däckslastens olika lager. Förskjutningen uppskattades till ca en meter och den sträckte sig över hela däckslastens längd.

Lastsäkringsmanual, som krävs i Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes, saknades ombord i fartyget.

Händelseförloppet

Fartyget lastade virkespaket i Sundsvall den 18 och 19 januari 2000. Däckslastningen påbörjades 19 januari klockan 11.30. Merparten av däckslasten hämtades från en uppställningsplats på terminalplanen och det förekom i viss mån snö och is på paketen. Under slutlastningen på kvällen den 19 januari snöade det kraftigt emellanåt. Ingen utrustning fanns till hands för att avlägsna snön utan lasten stuvades ombord snötäckt. Klockan 22.10 var all last ombord och besättningen påbörjade lasttäcknings- och surringsarbetet som var klart tre timmar senare. Fartyget avgick från Sundsvall med lots ombord den 20 januari klockan 01.10. Vädret var NNW 10-13 m/sek, molnigt med snöfall och -2° C.

Lastsurrningarna kontrollerades och efterdrogs på morgonen den 20 januari. Vädret under dagen var molnigt, omkring nollgradigt och med nordliga vindar cirka 12 m/sek. På eftermiddagen och kvällen sjönk temperaturen till ett par minusgrader och vinden ökade till NNW 17-20 m/sek med cirka 4 meter sjö. I väderleksutsiktorna, som hade avlyssnats ombord, hade man varnat för lätt till måttlig nedisning och detta var också vad fartyget erfor fram emot kvällen.

Vid 18.00-tiden blev överstyrman, enligt ordinarie schema, avlöst på bryggan av befälhavaren, och gick så småningom och lade sig. Fartyget hade då sjön in från aktern och slingrade måttlig. Slingringen tilltog inte under kvällen utan höll sig omkring 5-10°. Detta var förhållandet även vid lastförskjutningstillfället.

Klockan 20.45 blev överstyrman purrad och kallad till bryggan. Däckslasten hade då förskjutits ca 2 dm åt styrbord och man hade fått en slagsida på omkring 5°. Farten reducerades och överstyrman tog över vakten medan befälhavaren begav sig ut på däck för att kontrollera lasten och surrningarna. En halvtimme senare, omkring klockan 21.15 och efter att befälhavaren återvänt till bryggan, försköts däckslasten åter igen. Denna gång med omkring en meter åt babord vilket gav upphov till en slagsida på cirka 15°. Medberäknat slingringen lade fartyget tidvis över 20-25°.

I detta skede började befälhavaren att känna sig sjuk. Han föll ihop på durken och klagade över smärtor i bröstet och över andnöd. Han var kall om händerna hade dålig eller ingen känsel i extremiteterna. Han trodde själv att han hade drabbats av en hjärtattack. Överstyrman valde då att samla besättningen, som iklätt sig överlevnadsdräkter, på bryggan samt att anropa Sweden Rescue Center.

P, som befann sig ca 10 nautiska mil norr om Söderarm, gick med reducerad fart i följande sjö. Vinden var vid tillfället NW 17-20 m/sek, sjön 3-5 meter och temperatur -3° C med snöbyar. Slagsidan uppskattas till cirka 20°.

Två handelsfartyg – holländska Assi Scandic och tyska Atleland, som bägge befann sig i närheten, gick mot haveristen för att bistå vid eventuell räddning av besättningen om läget skulle förvärras.

Klockan 22.40 anlände räddningshelikoptrar från Berga och från Finland. Den svenska helikoptern Y73 vinschade ner ett läkarlag. Befälhavaren kände sig något bättre, men man ville ändå ta med honom i land för observation då hjärtproblem inte kunde uteslutas. Klockan 23.20 vinschade den svenska helikoptern ombord läkarlaget och befälhavaren och gick till Huddinge sjukhus.

Eskorterad av de två handelsfartygen och av den finska helikoptern girade fartyget sakta upp på kurs 280° för att gå mot den svenska kusten. Strax efter midnatt bedömdes läget så pass stabilt att de två handelsfartygen tackades för sina insatser och fick fortsätta mot sina respektive destinationer.

Klockan 00.30 var sjöräddningskryssaren Östergarn framme vid haveristen och den finska helikoptern återgick då till hemlandet. P gick med reducerad fart mot lotsplatsen vid Tjärven där lots bordade klockan 02.15.

Klockan 04.00 ankrade man upp på Granholmsfjärden för att senare på morgonen fortsätta in till Norrtälje. Man rätade upp fartyget till cirka 5° babord slagsida genom att fylla dubbelbottentank 2 styrbord. Man behöll sedan, av säkerhetsskäl, denna slagsida till ankomst Norrtälje dit man ankom den 21 januari och var väl förtöjda vid lunchtid.

Befälhavaren kom ombord följande dag efter att ha fått stanna på Huddinge sjukhus över natten och förmiddagen för observation. Det kunde konstateras att han var fullt frisk men hade drabbats av ett tillstånd av stark stress vid lastförskjutningen. De därvid uppkomna symptomen påminde mycket om hjärtinfarkt.

I Norrtälje lossades all däckslast och lastluckan gjordes ren från is och snö innan däckslasten återigen lastades. 10 paket fick kortskeppas på grund av sikten från bryggan. Fartyget avgick från Norrtälje 2000-01-24 klockan 11.00.

Analys

Vid ombordtagningen av däckslast inlastades virkespaket som hade stått ute. Den snö och is som hade samlats på paketen följde med ombord. Skyddsplasten, som täckte paketen ovanpå och på sidorna, blev mycket hal i kontakt med snö och is.

Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes (hädanefter kallad koden) säger att lasten skall hållas ren från ansamlingar av snö och is under lastning. Detta krav hade emellertid inte beaktats.

Vid den överspolning som fartyget drabbades av timmarna innan lastförskjutningen trängde vatten in i spalten mellan lastluckan och däckslasten och frös till is. Detta förvandlade delar av lastluckan till vad som närmast skulle kunna betecknas som en skridskobana.

Överfallsurrningarna liksom surrningsfästena var av adekvat styrka och antal och enligt överstyrman kontrollerades och efterdrogs lastsurrningarna samma morgon. Surrningarna förmådde emellertid inte att hålla lasten i position när friktionen försämrades. Lastförskjutningen ägde rum trots en mycket måttlig rullning. Samtliga surringar var intakta vid ankomst Norrtälje.

Höjden på däckslasten stod inte i strid med koden som säger att däckslastens höjd i vinterzon inte ska överstiga 1/3 av fartygets bredd. Det är emellertid relativt ovanligt att fartyg i den aktuella storleksordningen lastar mer än två lager högt på däck under vinterhalvåret. Detta påpekades också av stuvriet i Sundsvall som även föreslog att man skulle lägga mellansurrningar. Ingen hänsyn till dessa påpekanden togs av besättningen.

Vid avgång hade fartyget ett GM på 0,72 meter vilket är ett vanligt värde för trälastade fartyg av den aktuella typen och storleken. Det ger erfarenhetsmässigt en bekväm gång med långsamma pendelrörelser.

I skydd i Stockholms skärgård rätades Ps slagsida upp till cirka 5° genom ballastpumpning. Det synes vara ett riktigt beslut att inte laborera med ballastkörning i öppen sjö under pågående slingring.

Orsak

Vad som i första hand torde ha förorsakat lastförskjutningen var den nedsatta friktionen som orsakats av snö och is mellan däckslasten och lastluckan samt på paketen mellan lastlagren. En del av isen hade bildats av lätt nedisning.

Anmärkning

Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes fanns inte ombord och följdes heller inte beträffande avsnittet som handlar om att hålla snö och is borta vid lastning av virke på däck.

Lärdomar att dra

Medvetenheten om risken för väsentligt minskad friktion på grund av is och snö mellan virkeslagren och mellan däckslast och lastlucka måste finnas med vid planering av däckslast.

Fartygsbefälen bör kalkylera med de väsentligt mycket svårare förhållanden som råder under vinterhalvåret när de bestämmer däckslastens höjd och behovet av mellansurrningar.

Lastsäkringsmanual skall finnas ombord och följas i så stor utsträckning som möjligt.

Skador

Personskador

På grund av den hotande situationen vid lastförskjutningen blev befälhavaren utsatt för så stark press att han fick föras till sjukhus med sjukdomssymtom påminnande om hjärtinfarkt. Han bedömdes av läkare i övrigt vara fullt frisk och återhämtade sig snabbt från

händelsen. Han kände sig utvilad och väl till mods samt redo att åter axla befälhavaransvaret när han återvände från sjukhusvistelsen på eftermiddagen den 21 januari. Så vitt är känt kom ingen annan människa till skada.

Materiella skador

Kranarmen på fartygskranen rubbades ur sitt läge och stativet till den klyka i vilken kranarmen säkras under sjöresorna kröktes. Vidare kröktes flera av hjulstyrarna till de armar, s.k. krokodiler, som lyfter vissa av luckesektionerna vid avluckning.

Utredningsresultat

- Däckslasten var i vissa fall snö- och istäckt vid inlastningen.
- Lastsäkringsmanual, som krävs enligt koden, saknades ombord.
- Däckslasten var ovanligt hög och inte försedd med mellansurrningar.
- Fartyget var i övrigt lastat och lasten säkrad i enlighet med Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes.
- Fartyget hade god stabilitetsmarginal vid avgång från Sundsvall
- På kvällen blev fartyget lätt nedisat. En del av isen byggde på lastluckan efter att vatten trängt in i spalten mellan denna och däckslasten.
- Presenningarna som användes vid täckandet av däckslasten slutade cirka 0,5 meter ovanför lastluckan.
- Förskjutningen inträffade i en tämligen måttlig slingring på mellan fem och tio grader.
- Befälhavaren insjuknade hastigt vid olyckstillfället i vad som då befarades vara en hjärtinfarkt. Senare konstaterades problemen vara en stressreaktion på grund av de pressade förhållanden som rädde efter lastförskjutningen.

- P sökte nödhamn i Norrtälje där däckslasten lossades och luckan och virkespaketen rengjordes från is och snö varefter lasten åter togs ombord.

Haverirapport

Torrlastfartyget PROVIDER - V2KF - lastförskjutning 20 januari 2000



Haverirapport

Torrlastfartyget PROVIDER - V2KF - lastförskjutning 20 januari 2000



Haverirapport

Torrlastfartyget PROVIDER - V2KF - lastförskjutning 20 januari 2000



Haverirapport

Torrlastfartyget PROVIDER - V2KF - lastförskjutning 20 januari 2000
