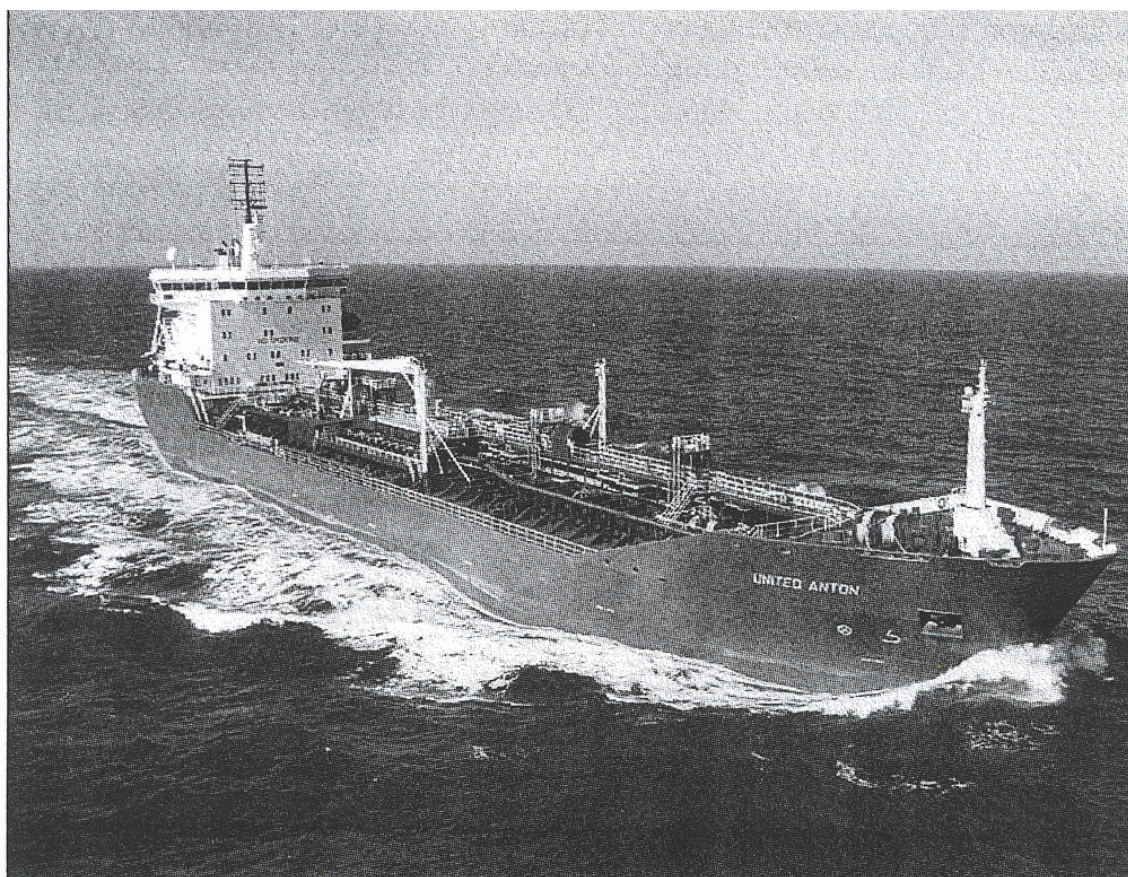


RAPPORT

Kemikalietankfartyget UNITED ANTON -SJRZ- grundstötning 2000-04-09



RAPPORT

Kemikalietankfartyget UNITED ANTON -SJRZ- grundstötning 2000-04-09

Vår beteckning: 080201-0034777
Utredningsstaben Björn Molin, 011-19 13 27

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

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	3
Sammanfattning	1
Faktaredovisning.....	1
Fartyget	1
Bojar och fyren	3
Händelseförlopp	3
Enligt befälhavaren.....	3
Enligt styrman på 00-04 vaken.....	4
Enligt matros på 00-04 vaken.....	5
Enligt styrman på 04-08 vaken.....	5
Analys	6
Orsak	7
Anmärkningar	8
Rekommendationer.....	8
Skador	8
Utredningsresultat	8

Bilaga: Sjökortsutdrag

Denna sjöolycksrapport är sammanställd i samarbete mellan Söfartsstyrelsens Opklaringsenhet, Köpenhamn och Sjöfartsverkets Utredningsstab, Norrköping.

Björn Molin
Utredningsstaben

Lars Gerhard Nielsen
Opklaringsenheten

Sammanfattning

United Anton (UA) var på väg från Brofjorden till Rostock med last av bensin. Fartyget navigerades av vaktens matros, som var behörig styrman, under övervakning av 0–4 vaktens styrman.

I samband med vaktskiftet klockan 0400 anmodade den pågående 4–8 vaktens styrman matrosen att upphäva en påbörjad babordsgir. Strax därefter grundstötte fartyget cirka 1 M (nautisk mil) nordöst om Hovs fyr på position N 55° 09',5 E 010° 58',9 .

Styrmannen på 4–8 vakten hade förväxlat Hovs fyr med bojen DW 41.

Faktaredovisning

Fartyget

Namn:	UNITED ANTON
Reg.bet.:	SJRZ
Hemort:	Göteborg
Brutto:	11375
Löa:	144,08 meter
Bredd:	23,19 meter
Djupgående:	8,7 meter
Klass:	DNV
Byggnadsår:	1999
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	6480 kW

Besättning:	15
-------------	----

UA byggdes 1999 som kemikalietankfartyg vid Factorias Vulcano varvet i Spanien. Fartyget kan hantera såväl oljeprodukter som kemikalier.

UA var byggd med besättningsutrymmen, maskinrum och brygga akterut. För därom fanns lastlådan som var indelad i 12 lasttankar. Fartyget var försett med dubbelskrov.

Framdrivningsmaskineriet bestod av en huvudmaskin av märket MAN B&W som utvecklade 6480 kW och var kopplad till en propeller med ställbara propellerblad. På full fart gjorde fartyget cirka 15 knop.

Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen på bryggan var två radarapparater av märke Sperry. Båda dessa var i drift och inställda på 6 M när grundstötningen inträffade.

Gyrokompas och automatstyrning var av fabrikat Sperry. Ombord fanns också två satellitnavigatorer, en LMX 400 GPS och en LMX 400 DGPS.

UA framfördes med hjälp av automatstyrning.

Lasten bestod av 14200 ton bensin.

Besättningen bestod av befälhavare, 3 styrmän, maskinchef, 2 maskinister, 3 däcksmanskap, 1 maskinmanskap och 4 övrig personal.

Bryggan var vid grundstötningen bemannad av 2 styrmän och 2 matroser.

Vädret den aktuella morgonen var bra med cirka 1 knops nordgående ström. Det rådde mörker och sikten var god. Vinden var N cirka 3 m/sek.

Händelsen inträffade i samband med vaktavlösning.

Ombord fanns en brygginstruktion som bland annat föreskrev att befälhavaren skulle vara på bryggan i farvatten med begränsat utrymme. Det fanns också en "nattorderbok" där befälhavaren skrev instruktioner till styrmännen.

De vaktavlösningrutiner som fanns föreskrev bland annat att vakten inte fick överlämnas under en pågående gir.

Bojar och fyren

Den fyr och de bojar som var intressantast med avseende på händelsen var Hovs fyr och bojarna DW 39 och DW 41.

Hovs fyr har karaktären Iso. WRG. 4 s vilket innebär att fyren visar ett sken där ljus och mörkertid är vardera halva perioden. Fyren är en sektorfyr som visar vitt, rött eller grönt ljus med lysvidden 16 – 12 M. Lysvidden är beroende av fyrskens färg. Fyrljusets höjd över vattenytan är 12 meter.

Bojen DW 39 har karaktären Fl (2) G. 5 s vilket innebär att bojen visar regelbundet återkommande två gröna ljusblinkt var femte sekund. Ljusblinktarnas varaktighet är kort jämförd med mörkertiden mellan ljusblinktarna. Bojen DW 41 har karaktären Fl (2) G. 10 s och visar följaktligen två gröna blinktlys var tionde sekund.

Händelseförlopp

Enligt befälhavaren

UA avgick från Brofjorden 2000-04-08 klockan 1250 och var destinerad till Rostock.

Befälhavaren gick till sängs cirka klockan 2230 och hade informerat om att han skulle purras om det förekom mycket trafik.

Klockan 0405 ringde vaktens styrman och meddelade att man hade grundstött. Befälhavaren begav sig omedelbart till bryggan där han fastställde fartygets position. Därefter rundpejlades tankarna och man kunde konstatera att inget läckage hade uppstått.

Klockan 0430 informerades rederiets säkerhetsinspektör om grundstötningen och klockan 0442 informerades Bält VTS.

För att göra det möjligt att dra loss UA från grundet läktrades cirka 2250 ton av lasten till ett annat fartyg. 2000-04-10 klockan 1530 drogs UA flott av två bogserbåtar. Fartyget ankrades sedan upp för dykarundersökning och ombordtagande av den läktrade lasten.

UA gick därefter till Rostock där lasten lossades och sedan till Göteborg för reparation.

Enligt styrman på 00-04 vakten

Styrmannen lät vaktens matros, som hade behörigheten fartygsbefäl klass V (styrman B), navigera fartyget under vakten. Navigeringen skedde med hjälp av radar, GPS och visuella observationer och under övervakning av styrmannen.

Vid vaktavlösningen klockan 0400 informerade styrmannen 4-8 vaktens styrman om att matrosen hade navigerat fartyget under natten och att han därför skulle överlämna vakten. Fartyget befann sig mellan bojarna DW 37 och DW 39 då 4-8 vaktens styrman anlände till bryggan.

Då bojen DW 39 befann sig cirka 45° om styrbord pekade matrosen mot den och frågade styrmannen om det var där som han skulle gira. Styrmannen bekräftade att detta var rätt och matrosen påbörjade giren. Styrmannen begav sig då till kartbordet, som var beläget bakom ett skynke, för att skriva in fartygets position i skeppsdagboken.

Styrmannen uppgav vid sjöförklaringen att hans avsikt var att giren först skulle genomföras och att vakten därefter skulle överlämnas till 4-8 vaktens styrman.

Medan styrmannen stod vid kartbordet kunde han höra att matrosen och 4-8 vaktens styrman var oense om något.

Styrmannen gick då fram på bryggan och kunde omedelbart se att fartyget var på väg ut ur farleden och in mot ett grundflak och att bojen DW 41 som man skulle ha på styrbords sida befann sig om babord. Han lade babords roder för att försöka komma tillbaka in i farleden men fartyget girade bara några få grader varefter det började skaka. Styrmannen drog ned farten och kunde samtidigt se på ekolodet att djupet hastigt avtog.

Fartygets fart upphävdes snabbt och grundstötningen var ett faktum. Styrmannen ringde till befälhavaren och informerade om situationen. Fartygets kurs var 217° då händelsen inträffade.

Vid sjöförklaringen uppgav styrmannen att det för honom inte rädde någon tveksamhet om vad som var Hov fyr eller vad som var bojar. När man närmade sig girpunkten, vid bojen DW 39, gick man först i Hov fyrs vita

sektor och senare in i den gröna sektorn. Då styrmannen begav sig till kartbordet bakom skynket var hans tanke att giren skulle fullföljas ned mot bojen DW 41. Han uppgav också att grundstötningen inte hade inträffat om den påbörjade giren hade fullföljts som planerat.

Enligt matros på 00-04 vakten

Under vakten navigerades fartyget av matrosen under övervakning av vaktens styrman. Cirka klockan 02 gick matrosen en brandrond i fartyget.

Vid vaktavlösningen klockan 04 kom först den avlösande matrosen och sedan styrmannen till bryggan. Fartyget befann sig då mellan bojarna DW 37 och DW 39. Matrosen informerade 4–8 vaktens styrman att det var boj DW 39 som man hade om styrbord. Gemensamt gick de sedan till kartbordet där matrosen pekade ut fartygets position i sjökortet. Matrosen såg också på GPS:en att fartyget passerade longituden 11° 00' E och att det var tid att gira babord ner mot nästa boj. För att ytterligare kontrollera att allt stämde frågade han 0–4 vaktens styrman om det var vid bojen (DW 39) som han skulle gira. Styrmannen bekräftade att detta var rätt och matrosen påbörjade giren.

När Hovs fyr befann sig på styrbords bog sade 4–8 vaktens styrman till matrosen att ”vi kan gå en bit till innan vi fullföljer giren”. Matrosen avslutade giren på den kurs som vid tillfället var inställd på automatstyrningen.

Kort därefter kom 0 – 4 vaktens styrman fram från kartbordet och såg att fartyget låg på fel kurs. Han försökte fullfölja den avbrutna giren men lyckades inte och fartyget grundstötte.

Vid sjöförklaringen uppgav matrosen att det för honom inte rädde någon tveksamhet om vilket som var bojen DW 41 och heller inte att det var Hovs fyr som man hade förut då giren inleddes. Matrosen uppgav också att han blev något tveksam när 4–8 vaktens styrman, då giren påbörjades, påpekade att man skulle fortsätta en bit till. Matrosen sade sig inte ha ”pondusen att ryta till och säga att vi skall gira mer”.

Enligt styrman på 04-08 vakten

Styrmannen blev purrad klockan 0340 och anlände till bryggan cirka 5 minuter före vaktskiftet.

0-4 vaktens styrman informerade om att vaktens matros hade navigerat och att han skulle lämna över vakten. Klockan 0400 gick

0-4 vaktens styrman till kartbordet för att skriva in positionen i skeppsdagboken.

Matrosen lämnade av att man på fartygets styrbordssida hade en boj DW 39 och att tätt om babord på cirka 2M låg nästa boj DW 41.

Matrosen påbörjade en gir åt babord och när bojen DW 41 befann sig något om styrbord, och som styrmannen uppfattade det på rätt sida, sade han till matrosen att ”det räcker”. Matrosen avbröt giren och en dispyt uppstod då matrosen ville gira ytterligare babord medan styrmannen ansåg att man låg på rätt kurs då man hade bojen DW 41 tätt om styrbord.

Matrosen och styrmannen begav sig mot kartbordet samtidigt som 0-4 vaktens styrman gick fram och girade ytterligare åt babord. Kort därefter var grundstötningen ett faktum.

Det visade sig då att det som man uppfattat som boj DW 41 i själva verket var fyren Hov.

Vid sjöförklaringen uppgav styrmannen att matrosen hade avlämnat fyren Hov som boj DW 41. Styrmannen uppgav också att han ”inte fullkomligt” hade tagit över vakten utan att man, när händelsen inträffade, var ”mitt uppe i en avlämning”. Han uppgav också att han kände till att det fanns skrivna rutiner om att vakten inte fick överlämnas under en pågående gir.

Analys

Navigeringen skedde med hjälp av radar, GPS och genom att med hjälp av visuella synintryck bedöma fartygets läge. Med den moderna radarutrustningen ombord hade man kunnat lägga den elektroniska bäringslinjalens ena ände på girpunkten vid bojen DW 39 och sedan lägga linjalen i 205° vilket var kursen mot boj DW 41. Sannolikt hade 4-8 vaktens styrman då, genom att konsultera radarbilden, kunnat konstatera fartygets kurs och läge i förhållande till den önskade kurslinjen.

4-8 vaktens styrman blev purrad klockan 0340 och anlände till bryggan cirka 5 minuter före det att giren påbörjades vid bojen DW 39. Styrmannen borde ha insett att han inte på cirka 5 minuter hade hunnit sätta sig in i fartygets läge i den trånga farleden. Han förväxlade

uppenbarligen bojen DW 41 och Hovs fyr. Då det rädde mörker hade ögonen inte helt hunnit vänja sig vid de ljusförhållanden som rädde.

Vid sjöförklaringen uppgav 0-4 vaktens styrman och matros att det för dem inte rädde några tveksamheter om vilket som var Hovs fyr eller vad som var bojar. Enligt 4-8 vaktens styrman hade matrosen lämnat av Hovs fyr som bojen DW 41. Då man tidigare under 0-4 vaktens girade ned mot Hovs fyr gick man först i fyrens vita sektor och senare in i den gröna sektorn. Fyren har också ett betydligt starkare sken än vad bojarna har. Det synes därför inte sannolikt att 0-4 vaktens styrman eller matros förväxlade fyren med bojen DW 41.

När 4-8 vaktens styrman anmodade matrosen att upphäva den påbörjade giren övertog han på eget bevåg ansvaret för vakten under en pågående gir. Detta förfarande stred mot befintliga vaktavlösningrutiner.

0-4 vaktens styrman begav sig, då giren hade påbörjats, till kartbordet för att föra in positionen i fartygets skeppsdagbok. Hans avsikt var att giren skulle fullföljas ner mot bojen DW 41. Då 0-4 vaktens styrman var den som formellt hade ansvar för vakten borde han ha förvissat sig om att giren fullföljdes så som var planerat innan han begav sig till kartbordet.

Båda styrmännen kände också till att rutinerna föreskrev att vakten inte fick överlämnas under pågående gir.

Orsak

Orsak till händelsen var att 4-8 vaktens styrman förväxlade bojen DW 41 och Hovs fyr och därför beordrade matrosen att upphäva den påbörjade giren.

Bidragande orsak var att 0-4 vaktens styrman, då giren inleddes, begav sig till kartbordet i stället för att förvissa sig om att giren fullföljdes som planerat.

Anmärkningar

Det är anmärkningsvärt att 4-8 vaktens styrman, som kände till att det fanns skrivna rutiner som föreskrev att vakten inte fick överlämnas under en pågående gir, anmodade matrosen att upphäva den påbörjade giren.

Rekommendationer

Vid händelsen informerades rederiets säkerhetsinspektör om det inträffade klockan 0430 och Bält VTS klockan 0442. Befälhavaren uppgav vid sjöförklaringen att rapporteringen skedde i enlighet med de skrivna instruktioner som fanns ombord.

Det är av yttersta vikt att larm går direkt till MRCC där personalen är tränad att snabbt kunna bedöma situationen för att avgöra när och vilka insatser som kan behöva sättas in. Genom larmförfarandet vid den aktuella händelsen erhöll Bält VTS larmet cirka 35 minuter efter det att grundstötningen hade inträffat. Rederiet bör, i samråd med fartygets befälhavare, revidera befintliga larmrutiner.

Skador

Inga personskador eller miljöskador uppstod så vitt är känt.

Intryckningar uppstod i fartygets botten tankar nummer 1 styrbord och babord och i tankarna 4 och 5 styrbord.

Utredningsresultat

- Händelsen inträffade klockan 0405.
- Rederiet informerades om det inträffade klockan 0430.
- Bält VTS informerades klockan 0442.
- Sikt och väderförhållanden var goda.
- De resurser som fanns tillgängliga på bryggan utnyttjades inte på ett effektivt sätt.

- Det fanns ingen annan störande trafik i området.
- Händelsen inträffade i samband med vaktavlösning.
- 4-8 vaktens styrman förväxlade bojen DW 41 med Hovs fyr.