

RAPPORT

Torrlastfartyget MEG -UBFH- grundstötning den 15 oktober 2002



RAPPORT

Torrlastfartyget MEG -UBFH- grundstötning den 15 oktober 2002

Vår beteckning: 080202-02-17572
Utredningsenheten Björn Molin

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 och vaktsystemet ombord.....	2
Grundstötningsplatsen	3
Väder	3
Övrigt.....	4
Händelseförlopp	4
Händelseförloppet efter grundstötningen	5
Analys	5
Orsak	7
Anmärkningar	7
Rekommendationer	7
Skador	8
Utredningsresultat	8
 Bilagor:	
Sjökortsutdrag	
Utdrag ur STCW-konventionens kapitel VIII sektion 3-1	

Sammanfattning

Torrlastfartyget Meg var på väg från Boston, UK till Sankt Petersburg i Ryssland i ballastkondition.

Cirka 1 timma efter att en kursändring hade utförts somnade överstyrman på vakt och fartyget grundstötte den 15 oktober 2002 klockan 0555 (lokal tid) med cirka 9 knops fart söder om fyren Faludden på position N 56° 59',5 E 018° 24'.

Faktaredovisning

Fartyget

Namn:	MEG
IMO nr:	9066057
Reg.bet.:	UBFH
Hemort:	Sankt Petersburg
Brutto:	1596
Löa:	81,44 meter
Bredd:	11,46 meter
Djupgående:	4,22 meter
Klass:	Russian Maritime Register of Shipping
Byggnadsår:	1993
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	1000 kW
Besättning:	9

Fartyget byggdes år 1993 vid Arminius Werke GMBH, Bodenwerder i Tyskland och fick vid leveransen sitt aktuella namn.

Meg var ett konventionellt fartyg med däckshus, brygga och besättningsutrymmen placerade längst akterut. Därunder fanns maskinrummet.

Lastutrymmet bestod av ett enda stort lastrum som täcktes av en lastrumslucka av stål.

Meg var försedd med dubbel botten och dubbla sidor.

Bryggan var av konventionellt utförande med öppna bryggvingar. All navigationsutrustning var samlad på förkanten av bryggan. En bekväm stol, s.k. flygplansfätölj, fanns placerad i centerlinjen.

Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen på bryggan var en radarapparat av fabrikat Furuno. Den var placerad på styrbordssidan och var i drift och inställd på 6 M (nautiska mil) när grundstötningen inträffade. På babordssidan fanns också en flodradar av märke Kelvin Hughes.

Gyrokompas och automatstyrning var av fabrikat Anschütz. Ombord fanns också en satellitnavigator av märke Magnavox Mx 200.

Fartyget framfördes med hjälp av automatstyrning.

Framdrivningsmaskineriet bestod av en huvudmaskin av fabrikat MAK som utvecklade 1000 kW och var kopplad till en propeller med fasta blad. På full fart gjorde fartyget cirka 10 knop.

Meg var vid händelsen ballastad.

Besättningen och vaktsystemet ombord

Besättningen bestod av befälhavare, 2 styrmän, maskinchef, elingenjör, 3 matroser och en kock.

Överstyrman gick 4 – 8 vakten, befälhavaren 8 – 12 vakten och andrestyrman 12 – 4 vakten.

Ombord tillämpades Moskvatid som skiljer sig 2 timmar från lokal tid. Således gick överstyrman vakt mellan 0200 – 0600 lokal tid.

De tider som fortsättningsvis nämns i rapporten avser lokal tid.

Överstyrman var 36 år och hade tjänstgjort på Meg sedan år 1994. Han började då som andrestyrman och befordrades till överstyrman år 1999.

På fartyget hade man tidigare arbetat 6 månader följt av 2-månaders ledighet. Avlösningssystemet hade den senaste arbetsperioden ändrats till 4 månaders arbete följt av 4 månaders ledighet. Överstyrman hade vid det aktuella tillfället tjänstgjort cirka 4 månader och skulle därför gå på 4 månaders ledighet vid fartygets ankomst till Sankt Petersburg.

Överstyrman arbetade vanligtvis cirka 24 timmar övertid per månad. Under veckan före händelsen hade han arbetat cirka 8 timmar övertid. Det aktuella dygnet gick han till kojs vid 21-tiden och sov gott tills han purrades klockan 0140. Han anlände till bryggan klockan 0150. Överstyrman uppgav att han brukade sova mellan 8 och 10 timmar per dygn. Han upplevde heller inte att han kände sig särskilt trött under vakten den aktuella natten.

Överstyrman var väl känd med de aktuella farvattnen.

Grundstötningsplatsen

Meg grundstötte strax söder om fyren Faludden som är uppförd på en udde på Gotlands sydöstra spets. Fyrbyggnaden består av ett 11,3 meter högt fyrtorn. Fyren har karaktären Oc(3) 15s som innebär fyrljus som visar grupper om 3 tätt på varandra följande förmörkelser var 15:e sekund. Fyrens nominella lysvidd är 17 M. Den nominella lysvidden motsvarar det största avstånd från fyren på vilket fyrljuset kan iakttas vid en siktbarhet som är likvärdig med en dagsljussikt av 10 M.

Väder

Vinden var östlig cirka 10 m/sek och våghöjden var enligt Megs befälhavare cirka 5 meter. Det rådde mörker och sikten var mellan 6 och 7 M.

Övrigt

Från det att han gick på den aktuella vakten tills han somnade uppfattade överstyrman ingen störande trafik i området.

Händelseförlopp

Fartyget avgick från Boston, UK den 8 oktober 2002 klockan 2015 och var destinerat till Sankt Petersburg i Ryssland.

Meg gick genom Kielkanalen och mot västsidan av Bornholm där man den 13 oktober klockan 0650 ankrade upp på grund av det dåliga vädret.

Den 14 oktober klockan 0818 lättade fartyget ankar och resan fortsatte i separeringszonen som ledde söder om Gotland.

Den 15 oktober klockan 0200 befann sig Meg cirka 24 M sydväst om Gotlands sydspets och 2:e styrman avlöstes av överstyrman.

Vaktavlösningen tog mellan 10 och 15 minuter och förlöpte normalt.

Klockan 0220 ändrade överstyrman kursen cirka 20° åt styrbord för att få lugnare fartygsrörelser och därigenom undvika bottenslag i den östliga sjön (se sjökortsbilaga).

Klockan 0412 ändrades kursen cirka 35° åt babord och klockan 0425 sattes kursen cirka 350°. Överstyrmans avsikt var att gå upp mot det Gotländska landet och sedan följa detta mot Östergarn och vidare mot Finska Viken.

Cirka klockan 0500 lämnade utkiken bryggan för att utföra rengöringsarbete i maskinrummet.

Överstyrman mindes sedan inget fram tills grundstötningen inträffade.

Befälhavaren vaknade då han upptäckte att fartygets fart minskade. Han begav sig då omedelbart till bryggan och när han anlände dit hade Meg grundstött. Överstyrman stod då upp och var chockad och apatisk.

Befälhavaren stoppade omedelbart fartygets maskin. Han gjorde sedan försök att backa loss fartyget men försöken misslyckades. Man försökte då få loss fartyget genom att pumpa ballast men också dessa försök misslyckades.

Befälhavaren kontaktade då rederiet och informerade om grundstötningen.

Händelseförloppet efter grundstötningen

Vakthavande befäl vid KBV (Kustbevakningen) Stockholm fick larm om händelsen klockan 0737. MRCC (Maritime Co-ordination Center) larmades av KBV klockan 0748.

Klockan 0759 fick MRCC VHF-kontakt med fartyget som då bekräftade att man hade grundstött men att ingen fara förelåg för besättningen.

Klockan 0826 larmades Sjöräddningssällskapet som sände en tjänstebåt till platsen dit den anlände klockan 0935.

Kustbevakningsfartyget KBV 181 fick larm om händelsen klockan 0755 och avgick från Slite mot Faludden dit man anlände klockan 1230.

Absorberande länsor lades längs haveristens sidor. Svanhalsar på Meg kapades och cirka 42 ton gasolja pumpades via svanhalsarna till en container. Räddningstjänsten pumpade sedan oljan vidare till slambilar i land.

Den 16 oktober vid 8-tiden anlände Röda Bolagets bogserbåt S:t Olof till platsen.

Klockan 1200 gjordes ett lossdragningsförsök. Försöket misslyckades och fick avbrytas klockan 1400.

Sedan man hade lättat haveristen ytterligare inleddes ett nytt lossdragningsförsök och klockan 1755 var fartyget flott.

Meg ankrades upp för skadekontroll varefter bogserbåten S:t Olof bogserade haveristen till Slite dit man anlände den 17 oktober klockan 0130.

Analys

Då händelsen inträffade var bryggan bemannad av överstyrman. Utkiken hade lämnat bryggan cirka klockan 0500 för att utföra rengöringsarbete i maskinrummet. Vid denna tidpunkt rådde fortfarande mörker.

I STCW-konventionens kapitel VIII sektion 3-1 återfinns grundprinciper som skall beaktas vid vakthållning på bryggan. Av konventionen framgår att vakthållande befäl på bryggan kan få vara ensam utkik under dagsljus vid vissa tillfällen (se bilaga). Vid mörker är det bl.a. vakthavande befälets skyldighet att sätta utkik.

Sikten var vid händelsen mellan 6 och 7 M som också var det avstånd som fyren Faludden kunde ses på. Enligt de observationer som fanns antecknade i fartygets sjökort var farten över grund cirka 12 knop de senaste timmarna före grundstötningen. Fyren har då varit synlig under minst 30 minuter. Om en utkik hade funnits posterad på bryggan så hade denne utan tvivel uppmärksammat att Meg var på väg mot fyren och att överstyrman hade somnat. Han hade då kunnat väcka honom och därmed förhindrat grundstötningen.

Från tidpunkten då Meg lättade ankar gick överstyrman vakt mellan klockan 1400 och 1800 den 14 oktober. Han var sedan vaken från klockan 1800 till 21-tiden då han gick till kojs. Överstyrman sov cirka 4,5 timmar före det att han gick på den aktuella vakten. Han uppgav också att han brukade sova mellan 8 och 10 timmar per dygn.

En viktig bidragande orsak till trötthet är den förkortade eller störda dygnsvilan som ofta finns i samband med oregelbundna arbetstider. Förläggningsen av sömn till fel fas i dygnsrytmen och korta viloperioder har avgörande betydelse för förmågan att hålla sig vaken. Även vibrationer, ljud, sjögång och monotoner ger med stor säkerhet känslor av dåsigthet.

Det är också konstaterat att man inte ens behöver känna sig särskilt trött vid sänkt vakenhetsnivå.

Överstyrman hade varit ombord cirka 4 månader och skulle då den aktuella resan var avslutad gå på 4 månaders ledighet.

Förhållandet att han befann sig i slutet av sin arbetsperiod har förmodligen bidragit till att överstyrman naturligt nog var trött. Fartygets rörelser har också sannolikt haft en sövande effekt och medverkat till att överstyrman somnade.

Då befälhavaren anlände till bryggan försökte han backa loss fartyget för egen maskin från grundet.

Försöken gjordes i ett känsligt område och utan att befälhavaren först hade förvissat sig om att en lossdragning för egen maskin kunde ske utan att förvärra fartygets skador eller ge upphov till oljeutsläpp. Befälhavaren har uppgett att försöken att backa loss gjordes eftersom Meg högg hårt mot botten i den grova sjön. Han befarade också att fartyget skulle brytas sönder. Under tiden som fartyget låg och högg på platsen bröts den aktra toppmasten vilket tyder på att befälhavarens oro var befogad.

Meg grundstötte klockan 0555 och MRCC fick information om händelsen klockan 0748. Från fartyget borde man ha informerat MRCC omedelbart efter grundstötningen.

Orsak

Orsak till händelsen var att överstyrman somnade på vakt.

Bidragande orsak var att ingen utkik fanns posterad på bryggan.

Anmärkningar

- Meg hade ingen utkik.
- Överstyrman somnade på vakt.
- Fartyget rapporterade inte till MRCC att grundstötningen hade inträffat.

Rekommendationer

Den stora risken med sänkt vakenhetsgrad vid olika tillfällen och förhållanden gör det angeläget att påpeka faran av att sjunka ner i en bekväm stol under tider på dygnet då svårigheten att hålla sig vaken är dokumenterat stor.

Det är av yttersta vikt att utkik hålls i enlighet med gällande regler.

Det är också viktigt att larm går direkt från fartyget till MRCC där personalen är tränad att snabbt kunna bedöma situationen för att avgöra när och vilka insatser som kan behövas sättas in. Genom larmförfarandet vid

den aktuella händelsen fick MRCC larmet cirka två timmar efter det att grundstötningen hade inträffat.

Skador

Några person eller miljöskador har så vitt känt inte uppkommit.

Fartyget fick intryckningar utefter hela botten.

Utredningsresultat

- Grundstötningen inträffade i mörker och vid god sikt.
- Det rådde grov östlig sjö.
- De aktuella farvattnen var väl kända av överstyrman.
- Meg var vid händelsen ballastad.
- Fartyget framfördes med hjälp av automatstyrning då händelsen inträffade.
- Bryggan var vid händelsen bemannad av överstyrman.
- Överstyrman somnade på vakt.
- Ingen utkik fanns på bryggan.