



Statens haverikommission
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5735

Sammanfattning

Rapport RS 2009:01s

Grundstötning med fartyget Astral vid Princessa Shoal, öster om Isle of Wight, Storbritannien, den 10 mars 2008

Dnr S-52/08

Statens haverikommission har i samarbete med Marine Accident Investigation Branch (MAIB), Leading State, Storbritannien, undersökt en olycka som inträffade den 10 mars 2008 i Storbritannien med fartyget Astral.

Sammanfattningen är översatt till svenska av SHK. Den engelska versionen har vitsord. Om det skulle föreligga skillnader i betydelse mellan den svenska översättningen och den engelska grundtexten, är det den engelska texten som gäller.

Sammanfattningen och fullständig rapport på engelska finns även på vår webbplats: www.havkom.se

Statens haverikommission (SHK) Swedish Accident Investigation Board

Postadress

Box 12538

102 29 Stockholm

Besöksadress

Teknologgatan 8 C
www.havkom.se
Stockholm

Telefon

08-508 862 00

Fax

08-508 862 90

E-post

info@havkom.se

Internet

Rapport RS 2009:01

S-52/08

Sammanfattning färdigställd 2009-03-17

<i>Fartyg; typ, reg.bet.</i>	Olje-/kemtankfartyg, IMO Nr. 9371878
<i>signalbokstäver</i>	SLHJ
<i>Certifikat</i>	Giltiga
<i>Ägare/innehavare</i>	Rederi AB Veritas Tankers
<i>Nationalitet/Flaggstat</i>	Sverige
<i>Klass</i>	Bureau Veritas
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	Kl. 07:25 den 10 mars 2008
<i>Plats</i>	50° 39.9N 001° 01.9W
	Princessa Shoal, öster om Isle of Wight
<i>Typ av fart/Verksamhet</i>	Europafart/ Olje- och kemlaster
<i>Väder och sjöförhållanden</i>	Sydliga vindar upp till 10B, krabb sjö, tidvattenpåverkan
<i>Antal ombord; besättning</i>	13
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på fartyget</i>	Intryckningar i skrovet, omfattande skador på roder och styrmaskin
<i>Skador på last</i>	Inga
<i>Andra skador (miljö)</i>	Inga

Sammanfattning

Den 10 mars 2008, draggade den svenskregistrerade tankern *Astral* i hårt väder och grundstötte vid Princessa Shoal, öster om Isle of Wight. *Astral* erhöll intryckningar i skrovet och fick omfattande skador på sitt roder och styrmaskin; inga utsläpp uppstod och fartyget förblev vattentätt.

Astral hade ankrat vid Nab Anchorage, 0,9 NM syd om Princessa Shoal den 7 mars för att invänta en kajplats vid Fawley Marine Terminal för att lossa sin last av dieselolja.

Den 9 mars erhöles väderprognoser om hårt väder som förutspådde sydliga vindar upp till halv storm. Senare samma kväll underrättade tjänstgörande befäl (Vessel Traffic Service Officer, VTSO), som har till uppgift att övervaka ankrade fartygs positioner via radar, alla fartyg till ankars om väderprognosen och rekommenderade dem att ha sina huvudmaskiner redo.

Tidigt på morgonen den 10 mars försämrades vädret och den sydliga vinden ökade till 10B. Kl. 06:50 började *Astral* dragga norrut. Vakthavande befäl (OOW) tillkallade befälhavaren kl. 07:10 och begärde att maskin skulle startas, vilken var förberedd för uppstart på 10 minuter. Befälhavaren anlände till kommandobryggan 7 minuter efter att ha blivit kallad och beordrade folk fram till ankarna på backen. Maskin var igång kl. 07:21 och befälhavaren gav frammanöver, fartyget fortsatte dock att driva norrut och grundstötte vid Princessa Shoal kl. 07:25. *Astral* fortsatte att dragga och drev norrut tills dess att hennes ankare fastnade och höll kl. 08:55. Kl. 09:58 blev fartyget taget under bogsering av bogserbåten *Anglian Earl*.

Ledningen för *Astra* har vidtagit åtgärder för att förbättra ankringsrutinerna på sina fartyg samt att utföra ytterligare utvärderingar av alla befäl rekryterade via bemanningsföretag innan nyanställning. Den lokala hamnmyndigheten har vidtagit åtgärder för att förbättra informationen till sjöfarare angående hållfastheten på ankarplatserna i sitt hamnområde och angöringen.

Rekommendationer har ställts till rederiet, att kontroller genomförs för att säkerställa att deras personal är bekant med, och använder, de nyinrättade rutinerna; till ICS (International Chamber of Shipping) och NI (Nautical Institute) att framföra lärdomarna av olyckan till sina medlemmar; och till de lokala hamnmyndigheterna att ta fram riktlinjer för VTS-operatörerna avseende deras kommunikation/språk, för att minska risken för missförstånd vid kontakt med personer som inte har engelska som sitt modersmål.