

*Rapport S 1998:03***S-05/97**

Rapporten färdigställd 1998-12-30

<i>Fartyg:</i>	M/S Holmön
<i>Fartygstyp:</i>	Torrlastfartyg
<i>Nationalitet:</i>	Svenskt
<i>Ägare:</i>	B&N Sea Partner AB, Box 102, 471 22 Skärhamn
<i>Tidpunkt för händelsen:</i>	20 augusti 1997 kl. 15.30
<i>Plats:</i>	Sysneviken SV om Östergarn, I län
<i>Väder:</i>	Sydlig till sydsydvästlig vind, ca 7 m/s, sol
<i>Personskador:</i>	Inga
<i>Fartygsskador:</i>	Betydande
<i>Andra skador:</i>	Inga
<i>Befälhavarens ålder och tid som befälhavare:</i>	44 år, nästan fem år

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 21 augusti 1997 om att M/S Holmön gått på grund under eftermiddagen dagen innan i Sysneviken sydväst om Östergarn på östra Gotland, I län.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Olle Lundström, ordförande, och Hans Rosengren, utredningschef.

Undersökningen har följts av Sjöfartsverket genom Sten Andersson.

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

SAMMANFATTNING

Under M/S Holmöns resa från Gdynia i Polen till Stockholm med en last av 10.400 ton kol fick man den 20 augusti 1997 besked om att kajplatsen i Värtahamnen inte skulle bli tillgänglig förrän omkring kl. 14 påföljande dag. Befälhavaren beslöt då att gå in och ankra i Sysneviken på östra Gotland för att under några timmar bl.a. genomföra livbåtsmanöver. Utöver befälhavaren befann sig andrestyrman på bryggan.

Med låg fart, 0,5 - 1 knop, och på kurs 335° närmade man sig den avsedda ankarplatsen. Kl. 15.30, då fartyget enligt gjord positionsbestämning i sjökortet (kustkort 73 i skala 1:200 000) var 0,1 M (nautisk mil) utanför tiometerskurvan kändes en lätt grundstötning. Kl. 17.00 lyckades dock befälhavaren manövrera loss fartyget. Han började därefter att sakta förflytta det åt sydost för att nå större vattendjup.

Kl. 17.19 fick man emellertid en ny grundkänning. Efter kontroll av att fartyget inte sprungit läck gjordes under kvällen och natten flerfaldiga försök att med skifte av ballastvatten komma loss, dock utan framgång. Påföljande förmiddag anlände bogserbåten Harding, vars dykare undersökte fartygsbotten. Inga hål noterades.

Därefter gjordes flera resultatlösa losstagningsförsök med hjälp av bogserbåten. Kl. 18.50 avbröts försöken på order av en tidigare anländ sjöfartsinspektör.

Den 22 augusti gjordes inga försök att få loss fartyget eftersom läktring av en del av lasten bedömdes som nödvändig dessförinnan. Under dagen tilltog vinden och fartyget började hugga mot botten, något som dock kunde minimeras genom omfyllning och trimning av ballast.

Påföljande dag anlände bogserbåten Polar med pråmen Max. Vinden hade nu avtagit och man läktrade över 720 ton last till pråmen. Därefter kom fartyget fritt från grundet och den läktrade lasten kunde åter tas ombord. När detta var klart fortsatte fartyget resan mot Stockholm.

Enligt Svensk Lots (1993) sjömättes det aktuella området med handlod under åren 1832-34. I seglingsbeskrivningen Svensk Lots för Gotlands farvatten finns en varning för navigering in till mindre hamnar p.g.a. otillförlitliga djupförhållanden.

Olyckan orsakades av att fartyget fördes in mot en ankarplats i ett område med ofullständiga sjömätningar och som inte bör trafikeras av stora handelsfartyg.

1. Faktaredovisning

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Fartyget var den 20 augusti 1997 på väg från Gdynia i Polen till Stockholm med en last av 10 400 ton kol. Vid lunchtid fick man besked om att kajplatsen i Värtahamnen inte skulle bli tillgänglig förrän ca kl. 14 dagen därpå, vilket innebar att man hade gott om tid. Befälhavaren beslöt då att ändra kurs mot Sysnevikens SV om Östergarn på östra Gotland. Avsikten var att i det vackra vädret ankra där mellan Sysne udd och Grynghällan ett par timmar under eftermiddagen och kvällen för att bl.a. genomföra livbåtsmanöver. Därefter skulle resan fortsätta med anpassad fart mot Stockholm.

Fartyget manövrerades av befälhavaren och på bryggan fanns dessutom andre styrman. Vaktens matros var på backen, klar att lägga av styrbords ankare. För navigering i området finns endast kustkortet 73 i skala 1:200 000 att tillgå och detta användes också vid angöringen.

Med låg fart, 0,5 - 1 knop, och på kurs 335° närmade man sig ankarplatsen. Positionen bestämdes optiskt och med hjälp av radar. Ekolodet var enligt besättningen sannolikt också igång

Kl. 15.30, då fartyget var 0,1 M (nautisk mil) utanför tiometerskurvan, kändes en lätt grundstötning. Samtidigt lades styrbords ankare av och fartyget svängde runt till kurs ca 150° i den svaga vinden, av befälet bedömd till sydvästlig 4-5 m/s. Positionen enligt DGPS (Differential Global Positioning System) var N 57°22',6 E 18°51',2. Befälhavaren lyckades dock manövrera fartyget loss kl 17.00 och började därefter att sakta förflytta det åt sydost för att nå större vattendjup.

Kl. 17.19 fick man emellertid ny grundkänning. Efter kontroll av att fartyget ej sprungit läck skiftades därefter ca 200 ton ballastvatten från styrbords vingtank nr 4 till styrbords vingtank nr 6 och akterpikar. Härfter gjordes försök att manövrera loss fartyget, dock utan resultat. Positionen var nu N 57°22',6 E 18°51',6, kursen 146° och fartyget hade en slagsida 2° åt styrbord.

Vid lodning längs fartygssidan uppmättes djup från för till akter på babordssidan mellan 8,8 och 10,8 meter och på styrbordssidan mellan 8,9 och 11 meter.

Kustbevakningens KBV 049 anlände till Holmön kl. 22.15 och utförde senare under natten lodning runt Holmön på ett avstånd av 5-10 meter. Där uppmättes från för till akter värden mellan 11 och 14,5 meter på babordssidan och mellan 12,4 och 14 meter på styrbordssidan.

Under natten gjordes ytterligare resultatlösa försök att få fartyget flott.

Kl 09.30 påföljande morgon anlände bogserbåten Harding, vars dykare gick ned och undersökte hur fartyget satt fast och eventuella skador. Det visade sig att fartyget stod på grund längre akterut än man trott. Vissa intryckningar i skrovet noterades men inga hål.

Kl. 11.00 kom en fartygsinspektör ombord

Efter viss omtrimning av ballast gjordes under eftermiddagen nya losstagningsförsök med eget fartyg på max. varvtal och dessutom med assistans av bogserbåten Harding, utan resultat. Kl.18.50 avbröts losstagningsförsöken på order av sjöfartsinspektören.

I väntan på att kunna läktra last vidtogs inga losstagningsförsök den 22 augusti. Under eftermiddagen försämrades dock vädret med tilltagande sydlig vind, 10 m/s, och sjö, varvid fartyget började hugga mot botten. Genom diverse fyllning och omtrimning av ballast under kvällen kunde emellertid dessa rörelser minimeras.

På morgonen den 23 augusti hade vinden avtagit. Bogserbåten Polar anlände med pråmen Max. Man började länsa ut viss ballast och då pråmen förtöjts längs babordssidan kunde man börja läktra en del av lasten till denna. Efter ca två timmar hade omkring 720 ton läktrats och då kom fartyget helt fritt från grundet.

Fartyget förflyttades därefter till en ankarposition N 57°21',7 E 18°52',8, där den utlossade lasten togs ombord igen. Efter förnyad dykarundersökning och med all last åter ombord lättades sedan ankar och resan mot Stockholm återupptogs.

1.2 Personskador

Inga personskador har rapporterats

1.3 Skador på fartyget

Fartyget fick mjuka intryckningar i förskeppet samt en sju cm lång spricka vid spant 80 på babords sida nära slaget. Dessutom fanns en mindre spricka och läcka-ge mellan centertank 3 och babords vingtank 3 vid spant N14. Dessa sprickor tätades vid fartygets lossning i Stockholm.

1.4 Andra skador

Inga andra skador har rapporterats

1.5 Besättningen

Fartygets besättning bestod av befälhavare, överstyrman, andrestyrman, maskinchef och 12 manskap.

Befälhavaren var vid tillfället 44 år och innehade sjökaptensbrev. Han hade tjänstgjort som befälhavare ombord sedan slutet av år 1992 och dessförinnan som överstyrman i ett år. Han var väl förtrogen med fartygets manöveregenskaper. Han hade tidigare varit i Sysneviken, dock endast med fritidsbåt.

Andrestyrman var vid tillfället 57 år och innehade sjökaptensbrev. Han hade tjänstgjort i befattning som befälhavare, mest på bogserfartyg, överstyrman och andrestyrman sedan år 1963.

1.6 Fartyget

M/s Holmön var ett modernt, självlossande bulkfartyg med följande huvuddata.

Ägare:	B&N Seapartner AB Box 102, 471 22 Skärhamn
Nybyggnadsår:	1978
Ombyggnad:	1991
Bruttoregisterton:	8383
Dödvikt, met.ton:	10900
Längd ö.a.:	135.00 m
Bredd, mallad:	18.00 m
Djup, sommar:	8.40 m
Huvudmaskin, effekt:	3900 kW
Bogpropeller:	368 kW
Fart:	14 knop

1.7 Meteorologisk information

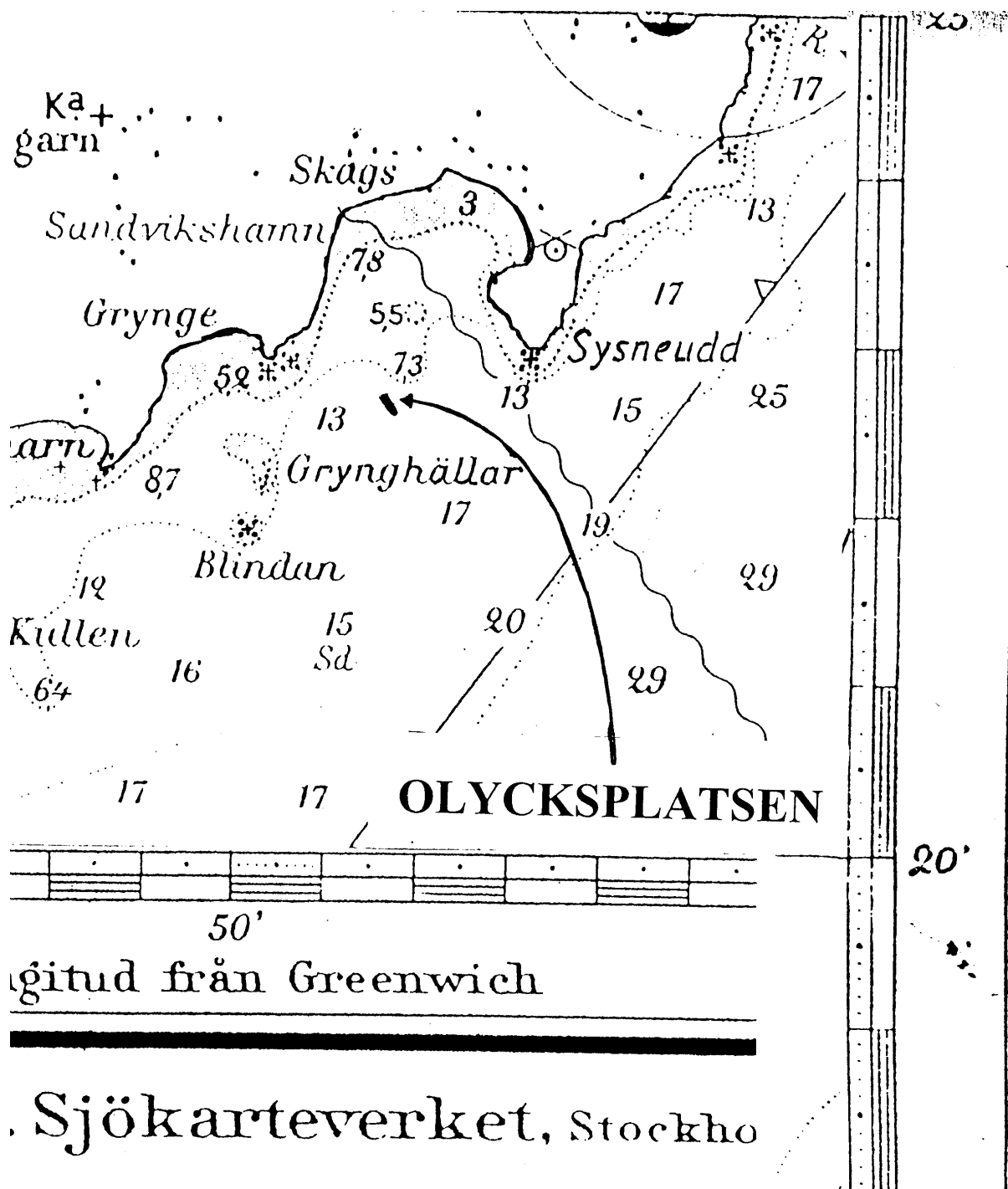
Enligt uppgift från SMHI var vinden vid Sysneviken på eftermiddagen och kvällen den 20 augusti S-SSV ca 7 m/s. Vädret var tämligen oförändrat fram till eftermiddagen den 22:a, då vindhastigheten ökade till ca 10 m/s för att sedan under eftermiddagen den 23:e åter avtaga ner till omkring 5 m/s, hela tiden från S-SV.

1.8 Navigationshjälpmedel

Fartyget var väl utrustat med moderna navigationshjälpmedel, bl.a två radarapparater, GPS-mottagare, ekolod och autopilot.

1.9 Olycksplatsen

Den tänkta ankarplatsen i Sysneviken ligger sydväst om Östergarn och väl borta från kända farleder. Området sjömättes enligt Svensk Lots (1993) med handlod under åren 1832-34. Det finns mycket goda möjligheter till positionsbestämning både optiskt och med radar. (Se bifogat utdrag ur kort 73)



1.10

Övrigt

I seglingsbeskrivningen Svensk Lots för Gotlands farvatten finns en varning för navigering in till mindre hamnar p.g.a. otillförlitliga djupförhållanden.

2 Analys

Fartyget, som manövrerades av befälhavaren, närmade sig den avsedda ankarplatsen på kurs: 335° med låg fart, 0,5 - 1 knop. På bryggan fanns också andre styrman. Vaktens matros fanns på backen, beredd att lägga av styrbords ankare. Positionen bestämdes optiskt och med hjälp av radar. Ekolodet var sannolikt också igång.

När fartyget befann sig ca 0,1 M utanför 10-meterskurvan inträffade en lätt grundkänning. Samtidigt lades styrbords ankare av och fartyget svängde runt till kurs ca 150°. Befälhavaren lyckades dock att manövrera loss fartyget och började sedan att sakta förflytta det till djupare vatten åt sydost.

Efter en kort stund inträffade emellertid åter grundkänning som denna gång var sådan att, trots diverse omtrimning av ballast, losstagning med egen maskin ej lyckades.

Efter kontroll av att fartyget ej var läck, lodning runt fartyget och dykarundersökning gjordes åter losstagningsförsök, dock utan framgång. Först sedan 720 ton last läktrats till en pråm kunde man med hjälp av bogserbåt och egen maskin ta sig loss från grundet.

Inget tekniskt fel har påverkat händelseförloppet.

Enligt SHK:s mening var valet av ankarplats olämpligt, bl a därför att de över 160 år gamla sjömätningarna inom detta område ej är tillräckligt noggranna. Seglingsbeskrivningen Svensk Lots påpekar också detta förhållande.

SHK anser också att marginalen i manövern var alltför liten. Försöket att finna en lämplig ankarplats så nära land med hjälp av ett kustkort i skala 1:200 000, och det i ett område som ej trafikeras av handelsfartyg, var också det onödigt riskfylld.

Under rådande väderförhållanden, med svag sydvästlig vind, borde det ha varit mer naturligt att genomföra livbåtsmanövern ute till sjöss, ex vis N eller NV om Östergarns fyr.

3 Utlå tande

3.1 Undersökningresultat

1. Befälhavaren och andrestyrman var båda behöriga för sina uppgifter.
2. Fartyget var sjövärdigt och all utrustning fungerade.
3. Den valda ankarplatsen låg i en vik som sjömätts med handlod under åren 1832-34 och som normalt inte trafikeras av handelsfartyg.
4. Grundstötningen ägde rum i fullt dagsljus med god sikt och svag sydvästlig vind.
5. Farten var låg, 0,5 - 1 knop, och den första grundkänningen skedde ca 0,1 M utanför 10-meterskurvan på det kustkort i skala 1:200 000 som användes.
6. Skälet till att ankra i Sysneviken uppgavs vara att genomföra en livbåtsmanöver. Denna borde mer naturligt ha kunnat ske till sjöss N eller NV om Östergarn

3.2 Orsaker till olyckan

Olyckan orsakades av att fartyget fördes in mot en ankarplats i ett område med ofullständiga sjömätningar och som inte bör trafikeras av stora handelsfartyg.