ISSN 1400-5735

Rapport S 1996:3

Grundstötning med torrlastfartyget Holmön den 31 januari 1996 vid Ramsholmen, AB län

S-01/96

1996-09-20 S-01/96

Sjöfartsverket

601 78 NORRKÖPING

Rapport S 1996:3

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en grundstötning som inträffade den 31 januari 1996 vid Ramsholmen, AB län, med torrlastfartyget Holmön.

SHK överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

S-E Sigfridsson Hans Rosengren

Innehåll

	SAMMANFATTNING	**4**
1	**FAKTAREDOVISNING**	**6**
1.1	**Redogörelse för händelseförloppet**	**6**
1.2	**Personskador**	**6**
1.3	**Skador på fartyget**	**6**
1.4	**Andra skador**	**6**
1.5	**Besättningen**	**7**
1.6	**Fartyget**	**7**
1.7	**Meteorologisk information**	**7**
1.8	**Navigationshjälpmedel**	**7**
1.9	**Radiokommunikationer**	**7**
1.10	**Färd- och ljudregistratorer**	**7**
1.11	**Olycksplatsen**	**7**
1.12	**Medicinsk information**	**8**
1.13	**Brand**	**8**
1.14	**Överlevnadsaspekter**	**8**
1.15	**Särskilda prov och undersökningar**	**8**
1.16	**Företagets organisation och ledning**	**9**
2	**ANALYS**	**9**
3	**UTLÅTANDE**	**10**
3.1	**Undersökningsresultat**	**10**
3.2	**Orsaker till olyckan**	**10**
4	**REKOMMENDATIONER**	**11**

Rapport S 1996:3

S-01/96
Rapporten färdigställd 1996-09-20

Fartyg:		**Motorfartyget Holmön**, torrlastfartyg
Redare:		B & N Sea Partner AB
Tidpunkt för händelsen		1996-01-31 ca kl. 00.30 *Anm:* All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme
Plats		Vid Ramsholmen, AB län. Pos N58°53' E17°43'
Typ av trafik		Barlastresa Västerås - Gdynia
Väder		
Antal ombord:	*besättning*	15
	passagerare	-
Personskador		Inga
Skador på fartyget		Omfattande skador i botten och huvudmaskin
Befälhavarens ålder och behörighet		42 år, K 93 959

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 31 januari 1996 om att en olycka med motorfartyget Holmön inträffat vid Ramsholmen, AB län, samma dag ca kl. 00.30.

Olyckan har undersökts av SHK som företrätts av S-E Sigfridsson, ordförande, och Hans Rosengren, utredningschef.

Undersökningen har följts av Sjöfartsverket genom Sten Andersson.

Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

SAMMANFATTNING

Fartyget var på resa från Västerås till Gdynia. Det var barlastat. Kl. 22.10 kom lots ombord. Vid det tillfället rådde tjocka med en sikt av ca en kabellängd. Drivis förekom i området. Fartyget framfördes med en fart av ca 11 knop med ledning av radar med räckvidden 1,5 NM inställd. Tjockan tätnade successivt efter kl. 23.05.

När fartyget närmade sig fyren Gålklubb, där det skulle göra en styrbordsgir om ca 15 grader, slogs radarn om till en räckvidd av 0,75 NM. Radarbilden blev då gyttrig till följd av drivis kring Gålklubb. Visuell kontakt nåddes inte med fyren eller den röda pricken norr om den. Ungefär samtidigt som giren verkställdes upptäcktes den gröna bojen utanför Ramsholmens norra udde omedelbart intill styrbordssidan. Man blev då medveten om att bojen passerats på fel sida och lade genast hårt styrbords roder. Fartyget gled emellertid upp på och över Ramsholmens nordvästra landgrundning. I samband med detta gick larm i maskinrummet och huvudmaskinen stoppades av maskinrumspersonalen. På bryggan lade man hårt babordsroder men fartyget fortsatte över farleden. Fartyget

störtankrades men gick med fören upp på grund vid Sankhällans fyr som seglades ned.

Olyckan orsakades av att lotsen och besättningen förlorade såväl sina visuella referenser som sina referenser på radar i samband med att en gir skulle genomföras. Bidragande har varit att radarräckvidden ställdes om kort före girpunkten och att tillgängliga resurser på bryggan inte utnyttjades effektivt.

Rekommendationer

Inga.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Fartyget var natten mellan den 30 och 31 januari 1996 på resa från Västerås till Gdynia. Det var barlastat och hade ett djupgående av 3,70 m förut och 5,90 m akterut. Kl. 22.10 kom lots ombord i Södertälje sluss. Vid det tillfället rådde tjocka med en sikt av ca en kabellängd. Drivis förekom i området. Lotsen var väl bekant med fartyget och fartygsbefälet. Han skötte navigeringen utan assistans från fartygsbefälet

Fartyget framfördes med en fart av ca 11 knop med ledning av radar med räckvidden 1,5 NM inställd. Tjockan tätnade successivt efter det att fartyget hade passerat rapportpunkten Fläsklösa kl. 23.05.

När fartyget närmade sig fyren Gålklubb, där det skulle göra en styrbordsgir om ca 15 grader, slogs radarn om till en räckvidd av 0,75 NM. Avsikten var att verkställa giren med hjälp av radarobservationer enligt gängse rutiner. Radarbilden blev emellertid gyttrig till följd av drivis kring Gålklubb. Försök gjordes också att nå visuell kontakt med fyren. Detta lyckades emellertid inte.

I ungefär samma ögonblick som giren initierades upptäcktes den gröna bojen utanför Ramsholmens norra udde omedelbart intill styrbordssidan. Man blev då medveten om att bojen passerats på fel sida och lade genast hårt styrbords roder för att komma in i farleden. Fartyget gled emellertid upp på Ramsholmens nordvästra landgrundning, där vattendjupet är angivet till 3,9 m (se utsnitt ur sjökort under 1.11). Det gled dock över detta grund. I samband med grundstötningen gick larm i maskinrummet och huvudmaskinen stoppades av maskinrumspersonalen på maskinchefens initiativ. På bryggan lade man hårt babordsroder men fartyget fortsatte över farleden. Fartyget störtankrades men gick med fören upp på grund vid Sankhällans fyr som seglades ned.

Pos. N58°53’ E17°43’

1.2 Personskador

Inga.

1.3 Skador på fartyget

Omfattande skador uppstod i fartygets botten med koncentration på babords sida. På denna sida förekom - förutom omfattande bucklor och intryckningar i botten - sprickor mellan spanten 5 och 11, 21 och 25 samt 48 och 50. På styrbords sida fanns sprickor i anslutning till spanten 11, 15, 17 och 21.

Även huvudmaskinen fick omfattande skador, dels - sekundärt - på grund av att maskinbädden skadades, dels på grund av att vatten trängde in i och delvis vattenfyllde maskinrummmet.

1.4 Andra skador

I samband med grundstötningen läckte smörjolja och bunkerolja ut från fartyget.

Detta kunde i huvudsak tas om hand av Kustbevakningens fartyg. Inga nämnvärda skador bedöms ha uppkommit i miljön.

Därutöver seglade fartyget ned fyren Sankhällan.

1.5 Besättningen

Befälhavaren var vid tillfället 42 år och hade gällande behörighet K 93 959. På bryggan var vid tillfället också en andrestyrman, 34 år, med behörigheten SA A1B2 94.

Lotsen var vid tillfället 64 år och hade tjänstgjort som lots i området i 38 år. På bryggan befann sig också en ny lots som följde lotsningen.

1.6 Fartyget

Redare:	B & N Sea Partner AB, Box 102, 471 22 Skärhamn
Nybyggnadsår:	1978
Dräktighet:	8 383 brutto, 3 987 netto
Längd över allt:	135 m
Maskinstyrka:	3 898 kW

1.7 Meteorologisk information

Vinden var svag och någon nämnvärd strömsättning förekom inte. Tjocka rådde med en sikt som vid olyckan underskred 100 m. Drivis förekom i området. Bl.a. förekom drivis runt Gålklubb.

1.8 Navigationshjälpmedel

Fartygets radarutrustning var i fullt funktionsdugligt skick. Fyrar, prickar och bojar i farleden var i föreskrivet skick.

1.9 Radiokommunikationer

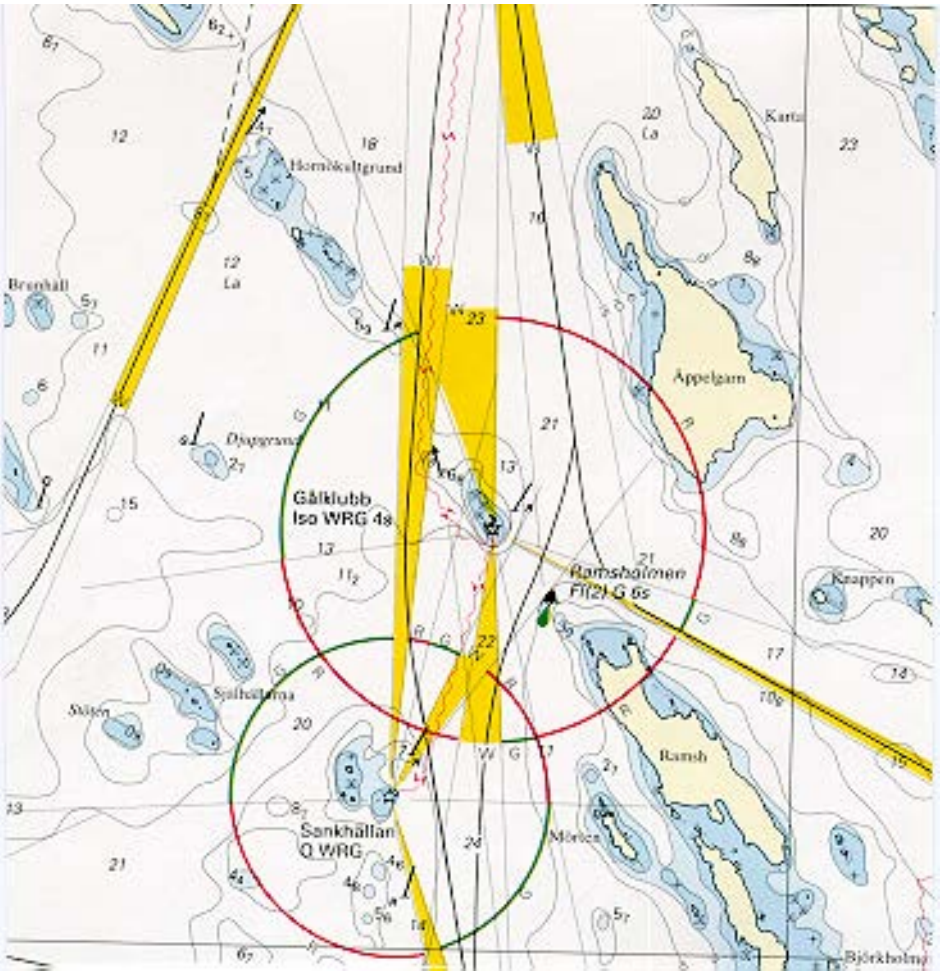
Inga förutom normala kontakter vid rapportpunkter och i samband med möte med ett annat fartyg kort före olyckan.

1.10 Färd- och ljudregistratorer

Fanns inte. Krävdes inte.

1.11 Olycksplatsen

Farleden går på platsen i huvudsak i nordsydlig riktning. Leden är ca 400 m bred (Se utsnitt ur sjökort 6172). Vid tillfället var vattenståndet ca 0,5 m lägre än normalt.



Utsnitt ur sjökort 6172
(Skala 1:25 000)

1.12 Medicinsk information

Ingenting har framkommit som tyder på annat än att de som tjänstgjorde vid tillfället var i god kondition och hade fått föreskriven vila.

1.13 Brand

Utbröt inte.

1.14 Överlevnadsaspekter

Någon nämnvärd risk för människors liv eller hälsa uppkom inte vid olyckan.

1.15 Särskilda prov och undersökningar

Inga.

1.16 Företagets organisation och ledning

Inte aktuellt.

2 ANALYS

Förutsättningarna för lotsningen måste betecknas som goda, om än inte idealiska. Både lots och fartygsbefäl var väl förtrogna med såväl fartyg som farled. Bortsett från tjocka och drivisförekomst var vädret gott. Navigeringen skedde med hjälp av radar och erbjöd inte några problem.

När fartyget närmade sig Gålklubb var radarn inställd på en räckvidd av 1,5 NM. Radarbilden visade då klart såväl Gålklubbs strandlinje som den prick som står något norr om Gålklubb. Eftersom man skulle ansätta en måttlig gir när man fick visuell kontakt med Gålklubbs fyr och farleden är relativt smal, växlade lotsen över radarn till en räckvidd av 0,75 NM. Radarbilden blev då omedelbart gyttrig. Anledningen till detta var med all sannolikhet att bilden kom att innehålla ekon från drivis som samlats i anslutning till Gålklubbs strandkant och som störde ner ekona från strandkanten och pricken. Detta ledde till osäkerhet om avståndet till strandkanten och därmed också till girpunkten. Samtidigt medförde tjockan att någon visuell kontakt med Gålklubbs fyr inte erhölls. Samtidigt som giren ansattes upptäcktes att man passerade bojen vid Ramsholmens norra udde på fel sida. Trots att kraftigt styrbords roder lades för att man åter skulle komma ut i farleden gick fartyget upp på och gled över Ramsholmens nordvästra landgrundning, varvid de omfattande bottenskadorna uppkom.

Rodret lades om till babord för att undvika kollision med Sankhällan som efter styrbordsgiren låg rakt föröver. Trots denna åtgärd, som också kombinerades med störtankring, gick fartyget på Sankhällan, varvid skador uppstod i bogen liksom på fyren.

Den kraftiga grundkänningen medförde också att maskinbädden fick stora skador. Grundstötningen innebar vidare att fartyget sprang läck, varvid vatten trängde in i maskinrummet och föranledde ytterligare maskinskador. När fartyget sprang läck läckte också begränsade mängder smörj- och bunkerolja ut. Detta kunde dock genom ingripande från Kustbevakningen och besättningen tas om hand så att några nämnvärda skador inte bedöms ha uppkommit i miljön. Det förtjänar också att nämnas att Kustbevakningens snabba och resoluta hjälpinsatser i form av bl.a. ombordsättning av länspumpar sannolikt medförde att vatten-fyllningen av maskinrummet kunde begränsas.

Sammanfattningsvis kan konstateras att navigatörerna tappade orienteringen då man bytte mätområde på den radar som användes i första hand. Störningar från drivis medförde att ekona från strandlinje och prick stördes ned när den nya bilden framträdde på radarskärmen. Detta föranleder SHK att peka på den risk som är förenad med att i nära anslutning till trånga passager och i liknande situationer genomföra sådana byten av mätområde.

Fartyget framfördes i princip av lotsen ensam medan fartygsbefälet och den nye lotsen närmast förefaller ha ”följt med i navigeringen”. Det är mot denna bakgrund värt att notera att en genomtänkt och klart uttalad fördelning av arbetsuppgifterna på bryggan enligt pilot - copilot-metoden hade skapat bättre förutsättningar för att hantera den inte helt lätta situationen med en relativt trång farled och små marginaler för att påbörja girar vid rätt tidpunkt. Bl.a. hade det

varit möjligt att använda fartygets båda radaranläggningar samtidigt men med olika mätområden. De resurser som fanns på bryggan - fyra erfarna nautiker - kan inte anses ha utnyttjats på ett effektivt sätt.

Allmänt kan det konstateras att denna händelse aktualiserar de generella frågor om samarbete som ibland uppkommer vid lotsning. Dessa - som har studerats ingående i olika sammanhang - har ofta sin bakgrund i divergerande uppfattningar om lotsens respektive fartygsbefälets uppgifter vid lotsning. SHK är väl medveten om att det pågår olika utbildningsaktiviteter för att bl.a. samträna lotsar och fartygsbefäl. Sådana utbildningar är självfallet värdefulla och förtjänar uppmuntran. I sådana sammanhang bör också stor uppmärksamhet ägnas åt informationsutbytet mellan fartygsbefäl och lots när lotsen kommer ombord angående bl.a. hur resan skall genomföras och hur arbetsuppgifterna skall fördelas mellan de olika befattningshavarna.

3 UTLÅTANDE

3.1 Undersökningsresultat

a) Besättningen och lotsen var behöriga för sina uppgifter.

b) Fartyget var sjövärdigt.

c) I området förekom tjocka och drivis.

d) Kort före olyckan slogs radarns räckvidd om från 1,5 till 0,75 NM.

e) Radarbilden blev gyttrig vid förändringen av räckvidden.

f) Visuell kontakt nåddes inte med Gålklubb.

g) Bojen norr om Ramsholmens norra udde upptäcktes på styrbords i stället för babords sida.

h) Styrbords roder gavs.

i) Fartyget gick upp på och gled över Ramsholmens nordvästra landgrundning.

j) Fartyget fortsatte tvärs över farleden.

k) Trots babords roder och störtankring kolliderade fartyget med Sankhällans fyr.

3.2 Orsaker till olyckan

Olyckan orsakades av att lotsen och besättningen förlorade såväl sina visuella referenser som sina referenser på radar i samband med att en gir skulle genomföras. Bidragande har varit att radarräckvidden ställdes om kort före girpunkten och att tillgängliga resurser på bryggan inte utnyttjades effektivt.

4 REKOMMENDATIONER

Inga.