

## **SAMMANFATTNING**

Det Gibraltarflaggade lastfartyget Phantom lastade sågat virke i Oskarshamn mellan den 13 februari och den 15 februari 2012. Överstyrman ombord hade innan lastningens början beräknat att endast en liten del av lasten skulle hamna uppe på lastluckan men eftersom lasten stuvades sämre i rummet än beräknat lastades två paket högt på luckans hela yta.

Under hela lastningen hade det snöat. Natten mellan den 14:e och den 15:e hade det snöat kraftigare och när lastningen av det andra lagret skulle påbörjas på morgonen låg det cirka 15 cm snö på det första lagret av däckslasten. Fartyget var färdiglastat omkring kl. 14.00 och efter täckning och surring av däckslasten avgick Phantom från Oskarshamn kl. 18.05 den 15 februari mot sin destination Casablanca, Marocko, utan lots ombord.

Klockan 20.00 noterade befälhavaren i skeppsdagboken att det blåste NNV 8 Beaufort. Det motsvarar 17,2-20,7 m/s och enligt samma Beaufortskala genererar den vindstyrkan 4-5,5 meters vågor i öppen sjö.

Efter ett misslyckat försök att hålla upp mot vinden på NE kurs gjorde befälhavaren omkring kl. 21.30 samma kväll ett andra försök att runda Ölands norra udde. En sjö fick då fartyget att rulla över mot styrbord och när hon rätade upp sig så träffade ytterligare en större sjö fartyget. Den upprätande rörelsen åt babord stannade då plötsligt upp medan lasten fortsatte åt babord på grund av centrifugalkraften och blev hängande i surringarna, vilket resulterade i att fartyget fick kraftig slagsida.

Befälhavaren tryckte omedelbart på alarmeret för övergivande av fartyget för att väcka eventuella besättningsmedlemmar som låg och sov och kort därefter larmade han även den svenska sjöräddningen.

Omkring kl. 23.15 var samtliga besättningsmedlemmar evakuerade från fartyget och blev transporterade i helikopter till Kalmar flygplats.

Utredningen om lastförskjutningen ombord på Phantom har visat att fartygets stabilitet var otillfredsställande vid avgång från Oskarshamn. De direkta orsakerna till den bristfälliga stabiliteten var en kombination av olämplig barlastning, liten bunkermängd samt för mycket last på däck. Vidare har utredningen visat att lastsäkringsmanualen ombord varit bristfällig samt att flaggstatens allmänna råd rörande klackar som förhindrar att lasten kan glida inte har följts.

### **Rekommendationer:**

Rederiet Interscan Schiffahrtsgesellschaft mbH rekommenderas att:

- Kontrollera att rederiets fartyg följer fastställda krav på stabilitet samt kraven enligt lastsäkringsmanualen (*RS 2013:01 R1*).
- Överväga att revidera lastsäkringsmanualen till fartyget med entydiga instruktioner för den typ av laster som normalt förs i fartyget. (*RS 2013:01 R2*).

- Överväga att basera kraven på lastsäkring i rederiets fartyg på den reviderade timmerlastkoden TDC 2011(*RS 2013:01 R3*).
- Uppmana fartygen att göra rullningsprov före avgång vid timmerdäckslaster (*RS 2013:01 R4*).
- Överväga möjligheterna till att genomföra repetitionskurser i stabilitet och lastsäkring i synnerhet för befäl ombord i fartyg som för timmerdäckslaster (*RS 2013:01 R5*).

Transportstyrelsen rekommenderas att:

- Utredda förutsättningarna för att i Sverige, i likhet med Kanada, införa föreskrifter som ställer krav på inspektioner av fartyg, både före och efter lastning av timmer, så att dessa är sjövärdiga innan avgång från svensk hamn (*RS 2013:01 R6*).

Flaggstaten Gibraltar rekommenderas att:

- Förbättra kontrollen vid granskning och godkännande av lastsäkringsmanualer så att instruktionerna i manualerna blir användbara för besättningarna ombord i fartygen (*RS 2013:01 R7*).

Svenska Skogsindustrierna rekommenderas att:

- Snarast tillse att den information som krävs enligt SOLAS och TDC 2011 tillhandahålles av Svenska Skogsindustriernas medlemmar till fartygen i samband med lastning i svenska hamnar (*RS 2013:01 R8*)