

**YTTRANDE över torrlastfartyget
BLEKING - SLCE - grundstötning
1998-01-23**

**YTTRANDE över torrlastfartyget
BLEKING - SLCE - grundstötning
1998-01-23**

Vår beteckning 080201-9834123
Utredningsstaben Sten Anderson
 011-191269

SJÖFARTSVERKET

601 78 NORRKÖPING
Tel: 011-19 10 00
Fax: 011-10 19 49

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning.....	2
Händelseförloppet fram till grundstötningen.....	3
Händelseförloppet efter grundstötningen	4
Analys	5
Orsak	6
Anmärkning.....	6
Rekommendation	7
Skador	7
Övrigt.....	7
Undersökningsresultat	7

Bilagor: 1) Special i svenskt sjökort 924 visande Falkenbergs
insegling.

2) Fotografi av aktuell trackplot i det elektroniska
sjökortrt.

Sammanfattning

Namn:	BLEKING
Reg.bet.:	SLCE
Hemort:	Hällevik
Brutto:	1210
Löa:	66 m
Bredd:	10,8 m
Djupgående:	F= 3,55 m A= 4,05 m
Klass:	GL
Byggnadsår:	1966
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka	809 kW
Besättning enl. beslut	5 man
Besättning aktuell	5 man
Fartområde	Nordsjöfart

På kvällen 1998-01-23 var Bleking (B) på väg in till Falkenberg för att lossa. Vid passage av yttre pirarna, då fartyget framfördes med cirka 3-4 knops fart, stod överstyrman (Ö) till rors och befälhavaren (Bef) hade tagit över på bryggan.

B låg mellan de två avgränsningsenslinjerna då Bef plötsligt handgripligen flyttade Ö från rodret och girade babord. Fartyget var mycket nära att gå på

grund norr om farleden men efter en kraftig styrbordsgir undveks en grundstötning på den norra sidan. B rände i stället med cirka 3 knops fart på grund söder om farleden omedelbart öster om den inre södra piren. Försök gjordes att backa loss fartyget men detta misslyckades.

Någon halvtimme efter grundstötningen kom kustbevakningen ombord och förhörde Ö. Misstanke uppstod att Bef inte var nykter varför polis tillkallades och han togs iland för alkoholtest.

Vid 03-04-tiden på natten kom Bef tillbaka ombord och B togs flott med hjälp av en bogserbåt och förtöjdes sedan i Falkenberg.

Faktaredovisning

B byggdes 1966 för tyska beställare på Shiffsbau-Gesellschaft AG i Bremerhaven i forna Västtyskland som shelterdäcksfartyg och fick namnet Bremer Mercur. Hon var en så kallad akterladdare med bryggan och bostadsutrymmena i däckshuset akterut och därunder maskinrummet.

De aktuella ägarna förvärvade fartyget från Tyskland 1984 och gav henne namnet Bleking med Hällevik som hemmahamn.

Lastlådan, som fanns för om maskinrum och besättningsutrymmen, täcktes av två patentluckor och var indelad i underrum och mellandäcksutrymmen. Luckorna i mellandäcken var ilandlyfta medan de fasta mellandäcken fanns kvar. Mellan dessa däck och luckekarmarna hade vertikala stålkonstruktioner installerats som gjorde att mellandäcken, i båda luckorna, var boxade både i sidorna och för- och akterkant. Utrymmena från täckluckorna ner till de fasta mellandäcken fungerade då som trunkar vid exempelvis spannmålslastning. Dessa utrymmen, både bordvarts och på för- och akterkant, var torrutrymmen.

Underrummet bestod av ett enda genomgående lastutrymme som inte var boxat.

Under lastlådan fanns dubbelbottentankar som sträckte sig akterut till maskinrummet. De var indelade förifrån i 1:a tanken, som gick från sida till sida, 2:an styrbord och babord och 3:an styrbord, babord och center, som i långskeppsled var indelad i två. För om lastlådan låg förpikstanken och akter om maskinrummet akterpikstanken. De två centertankarna var

avsedda för gasolja, akterpiken innehöll färskvatten medan alla de övriga tankarna användes till ballastvatten.

I den aktra centertanken fanns vid det aktuella tillfället cirka 30 ton gasolja.

På torget mellan de båda luckorna var en kran för lasthantering placerad.

Framdrivningsmaskineriet var en rak motor tillverkad år 1966 av Deutz med typbeteckning RBV 6M 545, 380 rpm Klöckner-Humbolt och som utvecklade 809 kW. Den var omkastbar och således kopplad till en propeller med fasta blad.

Bryggan var konventionellt utrustad med bland annat en Furuno radar, Anschutz gyrokompass, Plath magnetkompass, Furuno satellitnavigator. Dessutom fanns en anläggning för elektroniska sjökort av märket Navisailor.

Sjökortet som användes vid det aktuella tillfället var Svenskt sjökort nr. 924 i skala 1:50000 tryckt 1982 med senaste noterade rättelsen 1982-03.

Bef hade behörigheten Skeppare AC och innehade ett giltigt läkarintyg.

Vid lastning av pellets i Swinoujscie placerades 650 ton i det förliga lastrummet och 450 ton i det aktra. Trots lastfördelningen hade fartyget ett akterligt trim på 0,5 meter. Detta berodde på att lasten placerades långt akterut i båda luckorna.

Två par ensfyrar avgränsar inseglingstränskan i sidled i inloppet till Falkenberg. För att befinna sig i farleden skall man alltså ha en öppen enslinje på var sida. Avståndet mellan de yttre och inre pirparen är cirka 300 meter. (Se sjökortsbilaga)

Händelseförloppet fram till grundstötningen

Efter avslutad lastning i Swinoujscie i Polen avgick B 1998-01-22 klockan 2300 med destination Falkenberg. Bef och Ö gick vakt om vakt under resan och då Falkenbergs angöring boj passerades klockan 1830 purrade Ö, som då hade vakten, Bef. Denne kom till bryggan strax därefter och Ö gick

ner i maskin för att starta en kompressor eftersom den omkastbara motorn konsumerade tryckluft vid manövrering.

Ungefär mitt emellan angöringsbojen och yttre pirarna reducerades farten så att fartyget vid passage av de yttre pirarna gjorde cirka 3-4 knop. Ungefär samtidigt med fartreduktionen kopplade Ö, som då kommit tillbaks till bryggan, om från automat- till sladdstyrning och han övertog själv styrningen och placerade efter hand fartyget mellan enslinjerna. Detta visades också på det elektroniska sjökortet.

Då yttre pirarna just hade passerats knuffades plötsligt Ö undan från manöverplatsen av Bef som tyckte att fartyget låg alldeles för långt över åt styrbord. Han stoppade maskin och lade rodret dikt babord. Då B närmade sig babords inre pir meddelade Ö att han tyckte att risken för att gå på grund eller att kollidera med piren var överhängande. Han fick då beskedet att "hålla käften".

B var mycket nära att gå på grund strax innan den norra inre piren men hårt styrbords roder, en frammanöver och ett troligt sug på babords låring resulterade i en mycket kraftig styrbordsgir vilket fick till följd att fartyget korsade farleden och grundstötte. Positionen där grundstötningen ägde rum var omedelbart innanför den södra inre piren, mellan piren och den gröna pricken (se bilaga).

Händelseförloppet efter grundstötningen

Omedelbart efter grundstötningen rusade Ö ner i maskinrummet för att se efter om fartyget var läck.

Inom en halvtimme efter haveriet var Kbv i VHF-kontakt med Bef som talade på ett sätt som gjorde att onykterhet kunde misstänkas. Detta resulterade i att polis tillkallades och att Bef togs iland för att genomgå en alkoholtest. Han återvände ombord igen vid 03 - 04-tiden på söndag morgon.

Tillsammans med Kustbevakningens personal, som anlände till olycksplatsen med KBV 020 någon timme efter haveriet, arrangerade en av Sjöfartsinspektionens inspektörer med rundpejling, lodning och

dykarundersökning. Det konstaterades att grundstötningspunkten låg 7-8 meter från fartygets stäv.

Rederiet beställde en bogserbåt och en lots tillkallades. På grund av att farleden var smal och att det rann en utgående ström kopplades bogserbåten förut med avsikten att, då fartyget var flott, kunna hålla uppe stäven mot strömmen. Lossdragningsförsöket misslyckades varför bogserbåten kopplades akterut.

Ballast fylldes i femmans tank och trots det ringa manöverutrymmet lyckades det andra försöket. Då B gled från grundet, klockan 1130 dagen efter olyckan, lades ankarna av för att fartygets stäv inte skulle fångas av strömmen och falla av.

B förtöjdes vid kaj i Falkenberg 1998-01-24 cirka klockan 1245 och fartyget belades med nyttjandeförbud.

Analys

Vid passage av yttre pirarna låg fartyget, enligt den lagrade kurslinjen (trackplot) i det elektroniska sjökortet, i det närmaste mitt i farleden då Bef föste undan Ö från manöverplatsen och uttryckte sin uppfattning att B låg alldeles för långt styrbord.

Trackplotten, som visade exakt var fartyget grundstötte, stämmer också väl överens med den berättelse som Ö, i förhørsform, avgav till Kustbevakningens personal. Det är därför sannolikt att fartygets läge vid passage av yttre pirarna och framfarten mellan pirparen stämmer, eftersom grundstötningsplatsen enligt trackplottret har konstaterats stämma (se bilaga).

Kbv:s personal tyckte att Bef, vid telefonkontakt, gav ett onyktert intryck varför polisen tillkallades. Bef fördes iland och 2 provtagningar rörande alkoholpåverkan genomfördes. Klockan 2248 togs prov A och klockan 2321 prov B. Prov A visade att medelvärdet för alkoholkoncentrationen i blodet var 3,090 promille och prov B visade ett medelvärde på 2,969. Det första provet reducerat med 0,133 och det senare med 0,130 promille gav en alkoholkoncentration som med 99,9 % säkerhet uppgått till minst 2,96 respektive 2,84 promille.

Vid sjöförklaringen hävdade Bef att han druckit alkoholen efter grundstötningen och innan han pratade med kustbevakningens personal. Anledning till detta uppgav han vara att han, vid haveritillfället, blev rädd och förtvivlad och drack för att lugna ner sig.

I den rekommenderande delen B av den reviderade STCW-konventionen har man infört en promillegräns ombord på 0,8. Enligt Sjösäkerhetskommittén mening är denna promillegräns inte tillfredsställande från säkerhetssynpunkt, i vart fall inte för personer som är i tjänst eller för de som inte är i tjänst, men som har ansvarsfulla uppgifter i fartygets säkerhetsorganisation.

Sveriges Redareförening har i avtal med Sveriges Fartygsbefälsförening avtalat om en promillegräns på högst 0,2 under arbetstid och högst 0,4 under fritid.

Den utgående strömmen i Ätran, i vars mynning Falkenbergs hamn ligger, är beroende av hur mycket vatten som släpps på i det uppströms liggande kraftverket. Lotsarna bedömer att strömmens hastighet, vid det aktuella tillfället, sannolikt var runt 1 knop. Erfarenhetsmässigt sätter strömmen i farledens riktning mellan de yttre och inre pirarna och kan därför inte, som Bef antog vid sjöförklaringen, i någon betydande grad ha påverkat fartyget.

Orsak

Orsak till grundstötningen var sannolikt att Bef var så berusad av alkoholhaltiga drycker att han inte på ett säkert sätt förmådde framföra fartyget.

Anmärkning

Om Bef varit onykter vid det aktuella tillfället utgör detta grund för en kraftig anmärkning.

Det sjökort som användes vid det aktuella tillfället var tryckt 1982 och rättat till och med 82:03.

Rekommendation

Det rekommenderas att näringen lever upp till det avtal, (se analysen), som slutits mellan Sveriges Redareförening och Sveriges Fartygsbefälsförening.

Skador

Några personskador eller miljöskador förekom inte.

Fartyget fick mindre intryckningar i botten mellan förpikstanken och ettans dubbelbottentank.

Då B efter lossdragningen skulle hiva hem ankarna häktade dessa i elkabeln till inseglingsljusen på pirnockarna varvid kabeln brast.

Övrigt

Fredagen 1998-01-09 klockan 1800 avgick B från Åhus i Skåne med Bef på bryggan. Fartyget girade styrbord och grundstötte på Trulssongrund en halvtimme senare. Provtagning visade att promillehalten i blodet vid det tillfället var 1,88.

Förundersökning pågår beträffande båda händelserna. Sjöfartsverket har beslutat att Bef inte får inneha någon sådan befattning som behörigheten berättigar till under tiden intill dess lagakraftsägande dom finns eller domstolen, sedan åtal väckts, förordnar annat.

Undersökningsresultat

- Besättningen var behörig för sina arbetsuppgifter.
- B låg rätt i farleden då Bef föste undan Ö från manöverplatsen under förevändning att fartyget låg för långt åt styrbord.

- Någon besvärande strömsättning har, i samband med grundstötningen, sannolikt inte förekommit.
- Blodprov, som polisen tog från Bef, visar mycket hög alkoholkoncentration.
- Bef har vid tidigare tillfälle sannolikt framfört fartyget i berusat tillstånd.