

**YTTRANDE över tankfartyget CHESS -
SHWL - grundstötning 1998-04-01**



YTTRANDE över tankfartyget CHESS - SHWL - grundstötning 1998-04-01

Vår beteckning 080201-9834605
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.....	3
Befälhavarens uppfattning om olycksförloppet	4
Lotsens uppfattning om olycksförloppet.....	5
Analys.....	5
Orsak	7
Anmärkningar	7
Rekommendation	8
Skador	8
Undersökningsresultat	8
Övrigt.....	9

Bilagor: 1. Tankplan för Chess.
 2. Sjökortsutdrag.

Sammanfattning

Namn:	CHESS
Reg.bet.:	SHWL
Hemort:	Skärhamn
Brutto:	7093
Dödvikt	11050 ton
Löa:	134 m
Bredd:	19,8 m
Djupgående:	8,47 m
Klass:	GL
Byggnadsår:	1984
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka	3999 kW
Besättning enl. beslut	11 man
Besättning aktuell	14 man

Tankfartyget Chess (C) skulle, med lots ombord, angöra oljeterminalen Kvarnholmen i Stockholm 1998-04-01 efter att ha legat till ankars nordväst om Fjäderholmarna.

Då man närmade sig Blockhusudden och fick fri sikt mot området utanför kajplatsen upptäcktes att ett annat fartyg höll på att backa till kaj vid den plats som hade anvisats C.

Den planerade styrbordsgiren runt Blockhusudden kunde, på grund av kollisionsfara, inte utföras varför full back slogs i maskin samtidigt som bogpropellern kördes fullt åt babord.

Syftet med manövrerna var att svänga klart landet vid Nacka Strand men detta lyckades inte. C grundstötte med ringa fart och assisterades av en tillkallad bogserbåt vid losstagningen.

Faktaredovisning

C byggdes 1984 på Lindenau varv i Kiel i dåvarande Västtyskland och fick namnet Roche. Året efter namnändrades hon till Rochen 1. Detta namn behölls tills fartyget 1995 inköptes till Sverige av de nu aktuella ägarna som gav henne namnet Chess med Skärhamn som hemmahamn.

Fartyget var ett kemikalietankfartyg med dubbel botten och dubbla sidor. Besättningsutrymmen, brygga och maskinrum var placerade längst akterut och framför dessa utrymmen fanns lastlådan som bestod av 15 tankar. Akterut i lastlådans två hörn fanns två sloptankar.

Under lastlådan fanns styrbords och babords dubbelbottentankar som möttes i centerlinjen och övergick i slagen till vingtankar. (Se bilaga).

Utrustningen på bryggan var modern och placeringen ändamålsenlig. De instrument som varit av intresse vid olyckstillfället var en 10 cm radar av märket RACAL - DECCA / 340 som var i drift vid olyckstillfället liksom en 3 cm radar av märket FURUNO / RP 23.

Manövrering av fartyget kunde ske från tre konsoler, en på vardera bryggvingen och en i centerlinjen. Vid varje ställe hade navigatören tillgång till maskinmanövern, reglagen till en förlig bogpropeller och till rodret.

Fartygets huvudmaskin som installerades vid leveransen 1984 var en 4-takts diesel av märket MAK typ 8M 551. Bogpropellern var av märket JASTRAM och utvecklade 550 kW.

Den aktuella hamnanläggningen i Svindersvikens mynning på Kvarnholmens sydsida bestod i huvudsak av 3 kajplatser för större

tonnage. På grund av det trånga farvattnet mellan Kvarnholmen och nacklandet var det lämpligast att lägga de största fartygen vid kajplats 1.

Fartygets befälhavare (B) var behörig för sin uppgift och fartyget var behörigen bemannat. Lotsen (L) hade flera års erfarenhet som lots i Stockholms Sjötrafikområde.

Den aktuella morgonen var det god sikt med ostnordostlig vind 10-12 m/sek. En ostgående ström, sannolikt 0,5 till 1 knop, rann mellan djurgårdslandet och nacklandet.

De tre fartygen Chess, Tärnvind och Oktavius hade alla samma mäklare i Stockholm.

Händelseförloppet

C var på resa från Göteborg till Stockholm med full last av olja av kvalitet EO 505. B fick, under resan, besked av mäklaren att lots var beställd till onsdag 0401 kl 09.00.

Under resan fick fartygets befälhavare ett telefonsamtal från mäklaren i Stockholm med en förfrågan om han kunde tänka sig att lägga fartyget vid Sillkajen, kajplats 3, vid Kvarnholmen (se bilaga). Detta avvisades med motiveringen att C var alldeles för stor för att backas in i den smala rännan till Sillkajen.

Efter att ha legat till ankars någon timme vid Revengegrund utanför Sandhamn i väntan på lots fortsattes resan. Tärnvind (T), som på grund av storleken hade tillstånd att gå utan lots, hade passerat C under ankarliggandet. Under resan genom Stockholms skärgård utväxlades en konversation mellan TIC (trafikinformationscentralen) och T huruvida detta fartyg kunde gå till Sillkajen.

Klockan 0200 ankrade C nordväst om Fjäderholmarna. T låg då redan till ankars och Oktavius låg vid kajplats 1.

Nästa förmiddag kl 09.20 kom lotsen ombord och cirka 10 minuter senare var ankaret lätt. O lämnade terminalen och T som redan hade lättat ankar var på väg till kaj och försvann bakom Blockhusudden.

B klargjorde för lotsen att han skulle manövrera fartyget till kaj vilket lotsen, som skötte VHF-kontakten med TIC, inte fann anmärkningsvärt. Kurs 183° sattes och man närmade sig Kvarnholmen med cirka 4 knops fart. Tanken var att man skulle vända fartyget mellan Djugårdslandet och Kvarnholmen för att sedan backa till läget och lägga babord sida till kaj.

Befälhavarens uppfattning om olycksförloppet

Stävriktningen vid färden från ankarplatsen pekade mot Nacka Strand. T var skymd av Blockhusudden och B förutsatte att hon var på väg till Sillkajen. Det förväntades också att T skulle vara ur vägen inför C's rundsvängningsmanöver. Eftersom det är brukligt att ha styrbord till kaj vid Sillkajen förutsatte B att T skulle gå till kaj utan att gira runt.

Vid tvärs Blockhusudden på ett avstånd av 1 kabellängd (185 m) började den planerade styrbordsgiren runt udden. Man upptäckte då att T låg mitt i farleden och höll på att gira runt. Det såg också ut som om man ombord i T hade planer på att förtöja vid kajplats 1.

Den påbörjade styrbordsgiren kunde inte fullföljas eftersom det inte fanns plats att passera T varför beslut togs att slå full back. Det stod snart klart att farten inte skulle gå att upphäva och att en undangir var omöjlig. Bogpropellern kördes därför babord för att inte lägga breddsidan mot Nacka pir med åtföljande risk för skador på propeller och roder.

Klockan 0950 grundstötte C med 0,8 - 1 knops fart på utsidan av Nacka pir. För att hålla propellern undan från en boj om styrbord slogs helt sakta fram. Med rodrets hjälp höll man på så sätt akterskeppet upp mot vinden som kom in på babords låring.

Efter att ha utfört en skadeinventering, då inga skrovskador kunde upptäckas, påbörjades fyllning av 12:ans ballasttankar i avsikt att lätta förskeppet för att sedan kunna backa av grundet.

Fyllningen av ballast avslutades emellertid då det konstaterats att bogpropellern var skadad och inte kunde användas. Vid flottagning kunde då manövreringen ha blivit vanskelig.

Klockan 1130 drogs fartyget flott med hjälp av bogserbåt varefter ankring skedde vid Fjäderholmarna där lotsen lämnade.

Lotsens uppfattning om olycksförloppet

T hade lättat ankar innan C och var på väg mot Kvarnholmen. Då C stävade på sydlig kurs med sakta fart var T till en början skymd bakom Blockhusudden.

Omsider dök Kvarnholmen upp och man kunde då konstatera att T hade svängt runt och höll på att backa in vid kajplats 1 vilket var mycket förvånande. Det fanns emellertid gott om plats att passera för om T eftersom hon kommit ganska långt akteröver. Vid kajplats två låg en bunkerbåt förtöjd

Strax därefter var det dags att börja gira styrbord och dra ner på farten. Av någon anledning märktes en svag tendens till en babordsgir varför rodret lades hårt styrbord. Girtendensen åt babord ökade emellertid och framfarten uppskattades till 5 knop.

För att försöka upphäva farten gavs full back, bogpropellern kördes med full kraft babord samtidigt som man lät rodret ligga kvar hårt styrbord. Farten minskade men inte tillräckligt för att undvika grundstötning.

B ropade att man skulle lägga av ett ankare men besättningen på backen hörde inte ordern.

Analys

Fartygets mäklare beställde lots för en lotsning mellan ankarplatsen nordväst om Fjäderholmarna och kajplats 1 vid Kvarnholmen. Några andra kajplatser var enligt både B och lotsen inte aktuella eftersom de andra var klart olämpliga.

Kl 08.00 tilldelade TIC lotsningsuppdraget till den aktuella lotsen. Det framgick att uppdraget gällde att lotsa C från ankarplatsen vid Fjäderholmarna till kajplats 1 vid Kvarnholmen. Han fick enligt uppgift också information om att T först skulle flytta från samma ankarplats till kajplats 3 vid Kvarnholmen.

Det fanns ingen anledning att tro att T skulle gå till någon annan kajplats än nummer 3. Detta efter det samtal som fördes mellan TIC och T under

resan in genom Stockholms skärgård där det var fråga om ifall T skulle gå till kaj direkt. Den enda kajplats som vid den tidpunkten var aktuell var i realiteten kajplats 3 eftersom O låg vid kajplats 1 och inte skulle avgå förrän 0900.

Då ankaret var lätt meddelade lotsen TIC att C var på väg till kajplats 1 vid Kvarnholmen. Lotsen uppfattade ingen trafik mellan TIC och T efter det att T lättat ankar. Enligt uppgift visste inte heller TIC att T förtöjt vid kajplats 1.

Kl 10.32 lokal tid började en konversation på VHF-kanal 13 mellan T och TIC där TIC uttryckte sin förvåning över att T låg på kajplats 1. TIC:ens uppfattning var att T skulle ligga ”längst in” och C vid kajplats 1.

Enligt uppgifter som framkom vid sjöförklaringen upptäcktes att T höll på att svänga runt och låg i vägen för C då man var tvärs Blockhusudden och stod i beredskap eller just hade påbörjat styrbordsgiren runt udden.

Det borde emellertid tidigare ha stått klart för navigatörerna på C att omständigheterna var annorlunda än planerat. Redan då avståndet till piren vid Nacka Strand var 550 - 600 meter blev T, som svängt runt och höll på att backa till kaj, synlig bakom Blockhusudden. En omedelbar manöveråtgärd hade med stor sannolikhet förhindrat en grundstötning och en VHF-kontakt mellan fartygen hade klargjort respektive fartygs intentioner. Det är troligt att den totalt oväntade situationen förorsakat en tillfällig fördröjning av nödvändiga åtgärder.

Det har framkommit att befraktningschefen vid Kvarnholmsterminalen dagen innan meddelat mäklaren att T, som inte var lotspliktigt, skulle förtöjas vid kajplats 1. När hon var klar skulle C in på samma kajplats. Det synes som om informationen inte nått varken lotsen, TIC eller fartyget. Med anledning av befraktningschefens besked skulle C därför ha blivit kvar på ankarplatsen tills T var färdig. Lotsen borde alltså ha avbeställts.

Trots styrbords roder kom fartyget, enligt lotsens uppfattning, babord vid Blockhusudden vilket kan ha orsakats av åtminstone 3 olika omständigheter var för sig eller i samverkan:

- Vid upptäckten att T låg i vägen kan maskinkraften ha dragits ner så mycket och så kraftigt att fartyget tappade styrförmågan och började gira.
- Den ostnordostliga vinden som genom att påverka bygget och skorstenen gav fartyget en tendens att gira babord.
- Strömmen som rann ut söder om Blockhusudden och tryckte förskeppet åt babord medan akterskeppet ännu var i strömlä.

Då fartyget backar är det brukligt att häcken slänger babord vilket i någon mån kan ha motverkat babordsgiren.

Orsak

Orsaken till att grundstötningssituationen uppstod var bristande kommunikation mellan mäklare - fartyg, mäklare - TIC, TIC - fartyg och mellan inblandade fartyg.

Orsaken till att C grundstötte berodde sannolikt på att lotsen och B blev så överrumplade då situationen stod klar för dem att de nödvändiga manövrerna fördröjdes och kom för sent.

Anmärkningar

Utredningen har visat att:

- det var en anmärkningsvärd brist på kommunikation och informationsutbyte mellan dels de inblandade fartygen och dels mellan fartygen och mäklaren.
- TIC var anmärkningsvärt dåligt informerad om fartygsrörelserna och visade anmärkningsvärt dåligt intresse för var fartygen ämnade förtöja.

Rekommendation

Både lotsar och TIC måste vara mer angelägna om att dels skaffa och dels förmedla information.

Skador

Intryckningar uppstod i tankarna 7 styrbord och 7 babord.

Stenar i bogpropellertunneln skadade bogpropellerbladen så att anläggningen inte var funktionsduglig. Fartyget fick tas ur timechartern 2 dagar för demontering av skadade delar respektive montering av reparerade.

Undersökningsresultat

- Lots var beställd och kom ombord på C, då fartyget låg till ankars vid Fjäderholmarna, för att lotsa fartyget till kajplats 1 vid Kvarnholmen.
- T som också legat till ankars lättade först och skulle också förtöja vid Kvarnholmen.
- Båda fartygen hade samma mäklare.
- Då C närmade sig befanns T, som var utan lots, vara i färd med att förtöja vid kajplats 1.
- Vid kajplats 2 låg en bunkerbåt förtöjd.
- Överraskningsmomentet gjorde sannolikt att erforderliga manövrer försenades.
- Personalen på TIC var inte medveten om att båda fartygen var destinerade till samma kajplats.
- C och T var inte i kontakt med varandra trots att man var medvetna om att man skulle förtöja vid samma terminal.

- Vädret var inte avgörande för händelseutvecklingen.

Övrigt

Rapportering och vidtagna åtgärder efter grundstötningen var, så vitt kan bedömas, exemplariska.