

## Casualty Information No. 10 - July '99

Bergen Hull Club wishes to contribute to increased safety on board, focusing on **Lives, Health, Environment and Assets** and extracting **Useful Experience**.

In this issue we focus on the need for Masters to always try to think ahead, and act decisively in the interest of the ship's safety. Suspecting the worst and making contingency plans on such a basis may often prove beneficial.

### Vessel swept ashore by strong winds.

#### **Course of events:**

A medium sized vessel arrived off its loading port, and was told to await better weather, as the pilot refused to embark due to rough conditions at the bar.

It was decided to drop anchor approximately two miles offshore, in the evening. The quality of the anchorage was not well described in the literature, but the Master assumed that the sandy bottom would provide good holding ground. Neither the harbour authorities nor the pilot were consulted on this issue. During the night the onshore wind increased, until the Master understood that the situation was becoming perilous, and decided to leave the anchorage. A moderate gale was then blowing, but the waves were up to 8 - 9 meters high, and the vessel was by now clearly dragging the anchor.

Because of the rapidly deteriorating situation, the order was given to heave the anchor before full power was available from the main engine. The dragging increased, and the vessel turned sideways in the wind, drifting faster and faster towards the shore. When the anchor was clear full steaming power was available, but now the vessel was too close to shore to be able to turn into the wind soon enough, and was swept onto the beach.

It would have been possible to tow the vessel off the beach, but due to the weather the tug was delayed for so long that the vessel broke up and was later declared a total loss. Fuel leaked out causing a severe local environmental disaster.

#### **Discussion:**

It seems that conventional routines may have led to the decision to anchor. A more thorough study of the situation might have discouraged the Master from the anchoring alternative,

especially if the facts about the quality of the anchorage had been supplied from local authorities, and the wave heightening effect of the shallow anchorage had been considered.

Obviously the decision to leave the anchorage should have been taken earlier, and this again highlights the need for prompt and decisive action when extraordinary events occur.

It might have been better to get the propulsion ready before starting to heave the anchor.

#### **Useful Experience Gained:**

- Weather forecasts must always be the subject of careful study, together with local information.
- Do not consider holding ground as safe, always assume that dragging of anchor may occur and choose the safest possible position for anchoring.
- Maintain watch for monitoring vessel's position.
- The engines must be ready at short notice.
- Make decisions early rather than later.
- Helpful dataprograms on anchoring are available. Designed to run on PCs these programs give you advice such as at what windforce you can expect dragging to occur, based on your input of relevant parameters. But detailed knowledge of the area would still be crucial.



## Havarierfaring Nr. 10 - Juli 1999

Bergens Skibsassuransforening ønsker å bidra til økt sikkerhet om bord. Fokus vil bli satt på **Liv, Helse, Miljø og Verdier**, ved å dra ut **Nyttig Lærdom**. I denne utgaven fokuserer vi på behovet for at kapteiner alltid må prøve å tenke fremover, og handle beslutsomt i skipssikkerhetens interesse. Det å anta det verste og lage beredskapsplaner på slikt grunnlag kan ofte vise seg å være lønnsomt:

### **Skip blåst på land av sterke vinder.**

#### **Hendelsesforløp:**

Et middels stort skip ankom utenfor sin lastehavn og ble bedt om å vente på bedre vær, da losen av slo å embarkere på grunn av barske værforhold i innløpet til havnen.

Det ble besluttet å ankre omtrent to n mil utenfor kysten, om kvelden. Kvaliteten på ankerplassen var dårlig beskrevet i litteraturen, men kapteinen antok at sandbunnen ville gi godt hold. Hverken havnemyndighetene eller losen ble konsultert om denne saken.

I løpet av natten økte pålandsvinden, inntil kapteinen forsto at situasjonen var i ferd med å bli farlig, og han besluttet å forlate ankringsplassen. Det blåste da stiv til sterk kuling, men bølgehøyden var 8 - 9 meter og det var nå klart at skipet dregget.

På grunn av at situasjonen raskt forverret seg ble det gitt ordre til å begynne å hive på ankeret før maskinen var klar. Dreggingen økte og skipet dreide sideveis i vinden og drev fortere og fortere mot land. Da ankeret var lett var maskinen klar med full kraft, men nå var skipet for nært land for å kunne tørne inn i vinden raskt nok, og ble blåst inn på stranden.

Det ville vært mulig å taue skipet av, men på grunn av det dårlige været ble taubåten forsinket så lenge at skipet brakk opp, og ble senere erklært for et totaltap. Brennstoff lekket ut og forårsaket en lokal miljøkatastrofe.

#### **Diskusjon:**

Det ser ut til at ankring ble rutinemessig utført. En mer grundig studie av situasjonen kunne ha fått kapteinen til å la være å ankre, særlig dersom fakta om ankerplassens kvalitet var blitt vurdert utfra informasjon fra lokale myndigheter, og den virkning økende sjøgang ville få på den grunne ankerplassen.

Avgjørelsen om å forlate ankerplassen skulle opplagt ha blitt tatt tidligere, og dette fokuserer igjen på behovet for rask og beslutsom handling når ekstraordinære hendelser inntreffer. Det kunne ha vært bedre å få fremdriftsmaskineriet klart før man begynte å hive ankeret.

#### **Nyttig lærdom:**

- Man må alltid studere værmeldingene nøye, sammen med lokal informasjon.
- Ikke anse holdebunn for å være sikker, anta alltid at dregging av ankeret kan skje og velg den sikrest mulige ankringsposisjonen.
- Hold vakt for å følge med skipets posisjon.
- Maskinen må være klar for gange på kort varsel.
- Ta beslutninger tidlig.
- Det er tilgjengelig nyttige dataprogram om ankring som kan kjøres på PC'er. De kan gi råd som for eksempel ved hvilken vindstyrke du kan forvente dregging, basert på din kunnskap om aktuelle parametere. Men detaljert kunnskap om området vil fremdeles være av største betydning.

