



Avgitt oktober 2022

RAPPORT SJØFART 2022/11

***Dødsulykke om bord på
M/S Höegh London i Maltakanalen
24. februar 2019***

Statens havarikommisjon (SHK) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre sjøsikkerheten.

Formålet med en sikkerhetsundersøkelse er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og offentliggjøre en rapport med eventuelle sikkerhetstilrådinger. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sjøsikkerhetsarbeid bør unngås.

Faktiske opplysninger

Hensikten med denne undersøkelsen har vært å klarlegge hendelsesforløpet og å gjøre vurderinger om det finnes læring som kan bidra til økt sjøsikkerhet. Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang.

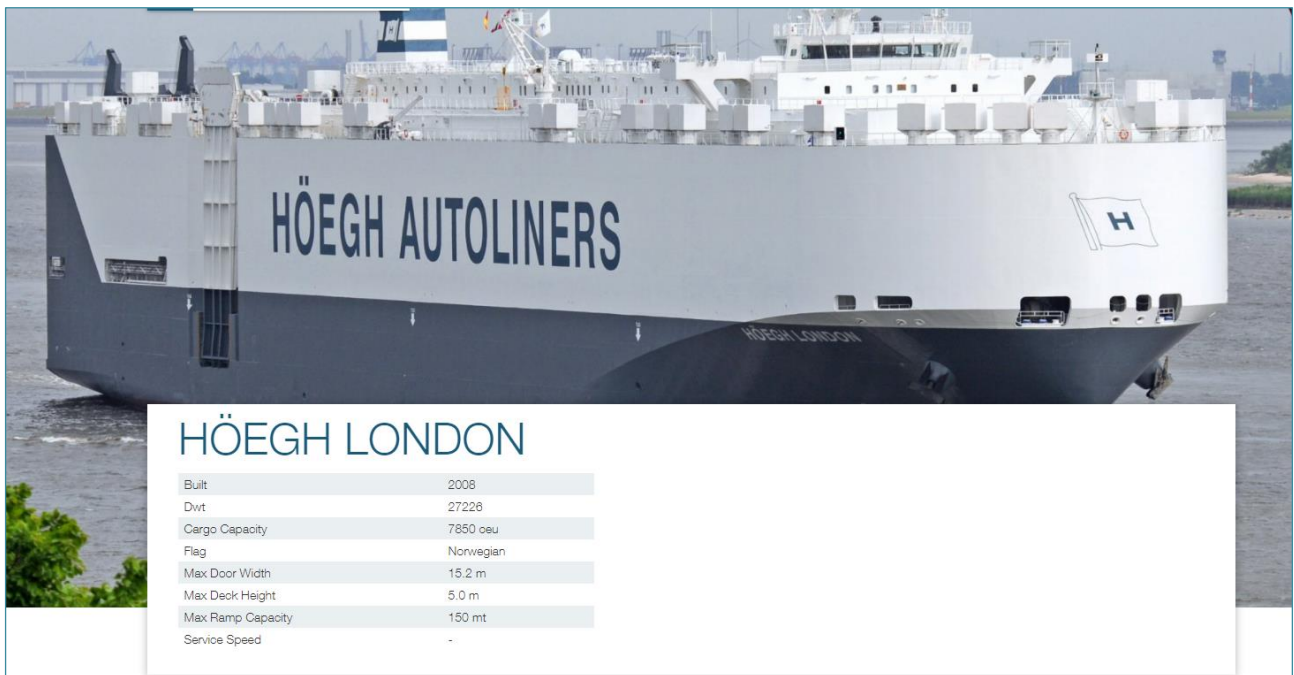
Hendelsesdata

Fartøyet:	
Navn	Høegh London
Flaggstat	Norge, NIS
Klasseselskap	DNV
IMO nummer/Kallesignal	9342205/LAPY7
Type/byggeår	Ro-ro bilfrakter / 2008
Operatør/ISM ansvarlig	Høegh Autoliners AS
Konstruksjonsmateriale	Stål
Lengde/Bredde	228,74 m / 32,26 m
Brutto tonnasje	68 871
Reisen:	
Avgangshavn	Tangier, Marocco
Ankomsthavn	Gemlik, Tyrkia
Type reise	Transitt
Last	Kjøretøy
Personer om bord	21
Ulykkesinformasjon:	
Dato og tidspunkt	24. februar 2019, 1930-1945 (UTC+1)
Ulykkestype	Forskyvning av last, vanninntrenging og svært alvorlig personskade.
Sted/posisjon hvor ulykken inntraff	Maltakanalen, N 36,465° E 015,040°
Sted om bord hvor ulykken inntraff	Bildekk 3
Skadde/omkomne	1 person omkom
Skader på skip/miljø	Hull i skuteseide og skader på spant o.l. Vanninntrenging ved dekk 3.
Ytre miljø	Dagslys. Skyet med regn og hagl. Nordøstlig sterk kuling til liten storm. Signifikant bølgehøyde for vindsjø omkring 5 meter fra nordøst. Signifikant bølgehøyde for dønningene 2,5 meter.

Hendelsesforløp

I FORKANT AV ULYKKEN

Höegh London, se figur 1, hadde en besetning på 21 personer på ulykkestidspunktet.



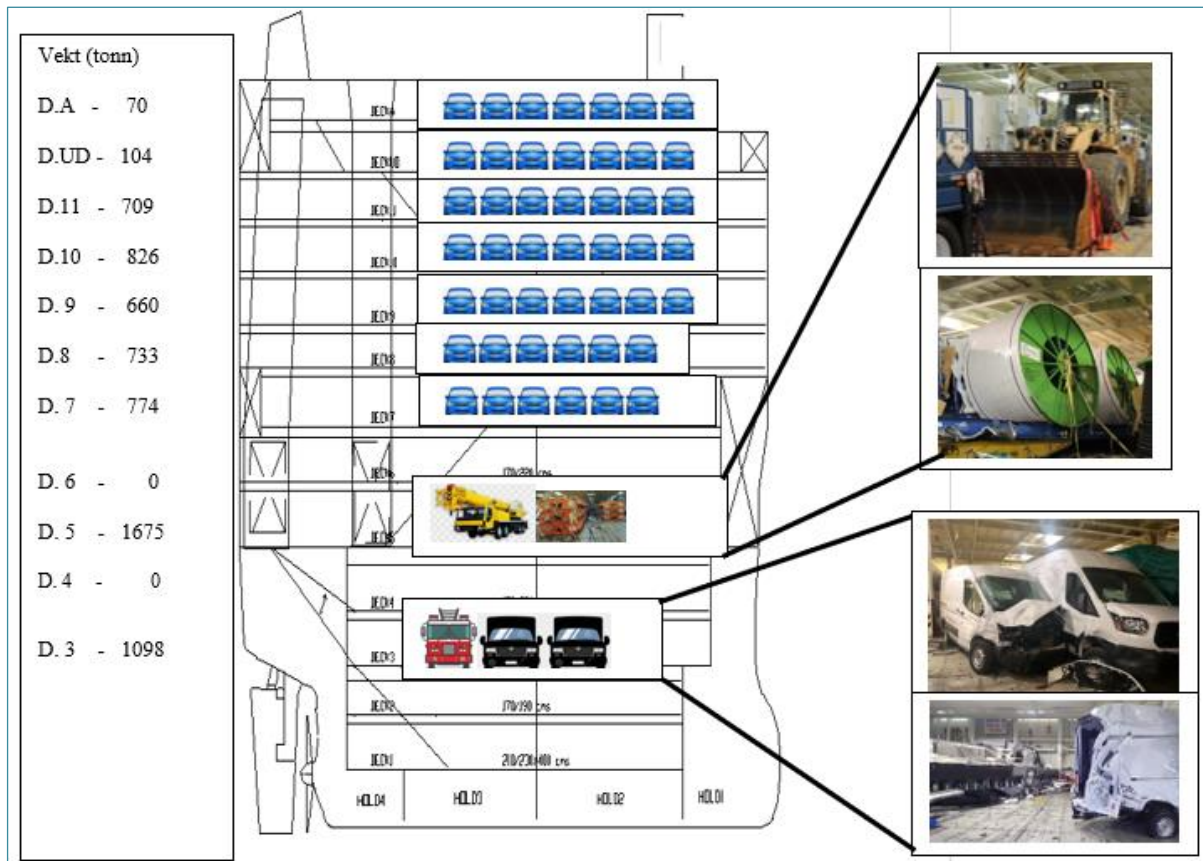
Figur 1: Höegh London. Illustrasjon: Höegh Autoliners AS

Bilskipet lastet i flere havner i USA og den 12. februar 2019 forlot fartøyet New York, for å seile til Tangier, Marokko.

Om morgenen den 21. februar la fartøyet til kai i Tangier. Der ble noe av lasten losset. Senere samme dag forlot fartøyet Tangier og seilte østover i Middelhavet for lossing i Gemlik, Tyrkia.

Da Høegh London forlot Tangier hadde bilskipet følgende lastetilstand:

- Dekk 1 og 2 hadde ingen last.
- Dekk 3 og 4 var slått sammen og var lastet med tyngre kjøretøy.
- Dekk 5 og 6, var slått sammen og var lastet med tyngre utstyr og anleggsmaskiner.
- Dekk 7 og oppover var lastet med biler, se figur 2.



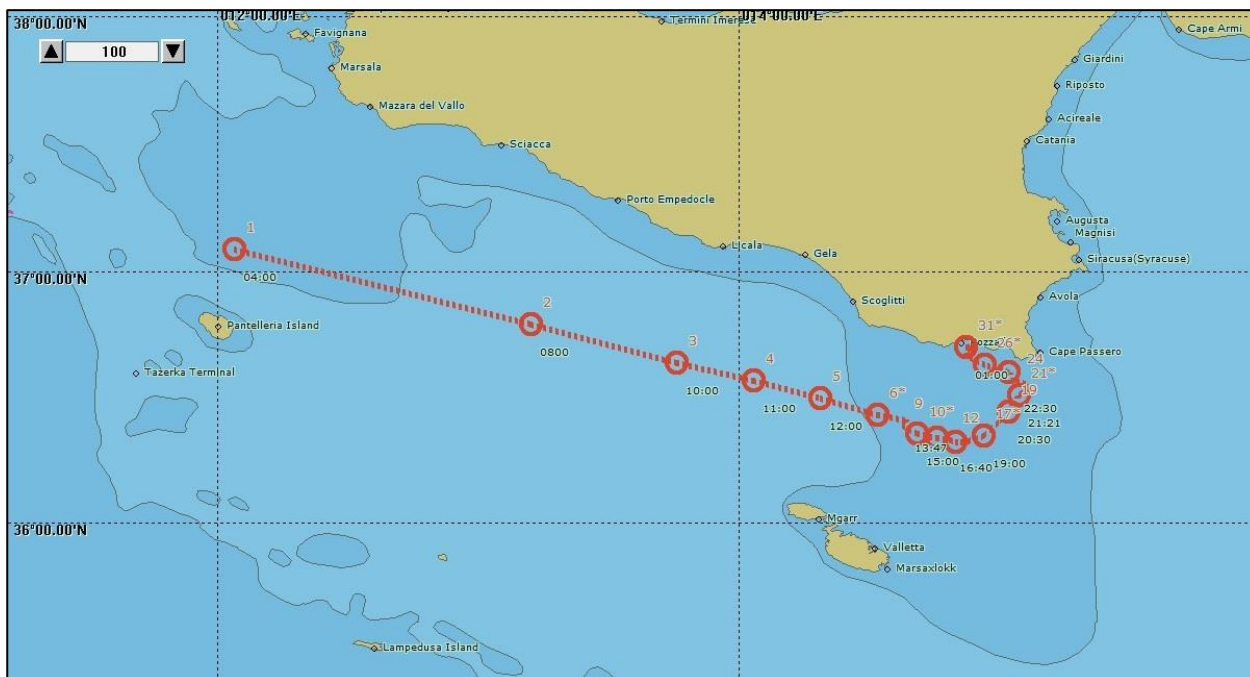
Figur 2: Lastfordeling. Illustrasjon: SHK

Fartøyets besetning satte opp en reiseplan fra Tangier til Gemlik med gjennomgang av sjekklister, hvor blant annet «heavy weather checklist» ble fylt ut.

Fartøyet seilte mellom Sicilia og Malta om ettermiddagen den 21. februar 2019.

Om morgenen den 24. februar 2019, før kl. 1100 holdt fartøyet sørøstlig kurs, med hastighet på ca. 13 knop, se figur 3.

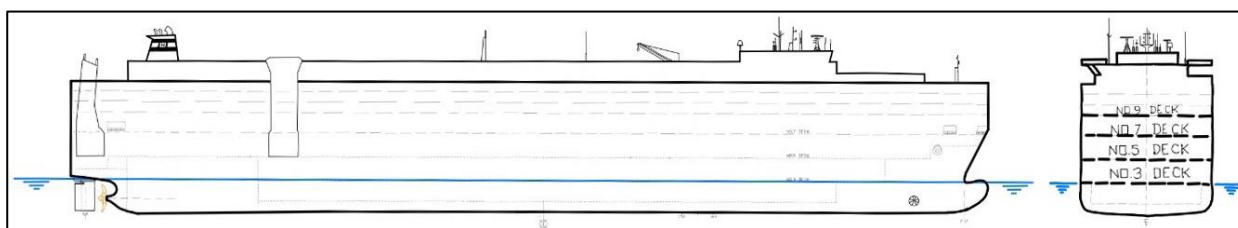
Værforholdene forholdt seg relativt stabile på ulykkesdagen. Det var skyet med regn og hagl. Det blåste nordøstlig sterk kuling til liten storm. På lokale steder kan vinden ha vært full storm. Mannskapet var klar over at det var varslet dårlige værforhold.



Figur 3: Oversikt over bevegelser for fartøyet den 24. februar 2019. Frem til kl. 1131 hadde fartøyet hastighet omkring 13 knop, deretter falt hastigheten til omkring 4 knop. Første registrerte hastighet over 10 knop var kl. 1903, omtrent syv timer senere. Kart: Rederiet

Maskinisten har opplyst at det sannsynligvis var det dårlige været som gjorde at motoren stoppet ca. kl. 1245. Det ble sendt ut en navigasjonsmelding om at fartøyet ikke var under kommando og kapteinen sendte overstyrmannen ned for å sjekke at lasten fortsatt var godt nok sikret. Overstyrmannen og båtsmannen sjekket dekk 3 og 5 og alt var i orden. Mannskapet fikk hovedmotoren i gang igjen etter 15 minutter, men de fikk ikke økt fremdriften til mer enn 5 knop. Været stabiliserte seg etter hvert og fartøyet seilte igjen som normalt.

Ca. kl. 1630 forverret værforholdene seg og fartøyet rullet kraftig. Mannskap ble igjen sendt for å sjekke lastrommene og opplyste at last hadde forskjøvet seg på dekk 3 og 5, men forlot lastedekket da det ikke var trygt å oppholde seg der.



Figur 4: Vannlinjen var omtrent på høyde med dekk 3 da lasten forskjøv seg. Illustrasjon: SHK

Noe senere dreide fartøyet mot nordøst, noe som reduserte rullebevegelsene. Lensebrønnalarmen på dekk 1 ble utløst kl. 1739, og mannskapet forsøkte å finne ut hvor vannet kom fra. Det ble etter hvert konstatert at det var sprekker i skutesiden på babord side på dekk 3, hvor det kom sjøvann inn. Drenering fra dekk 3 fikk sjøvannet til å renne ned til dekk 1 og ble deretter lenset ut.

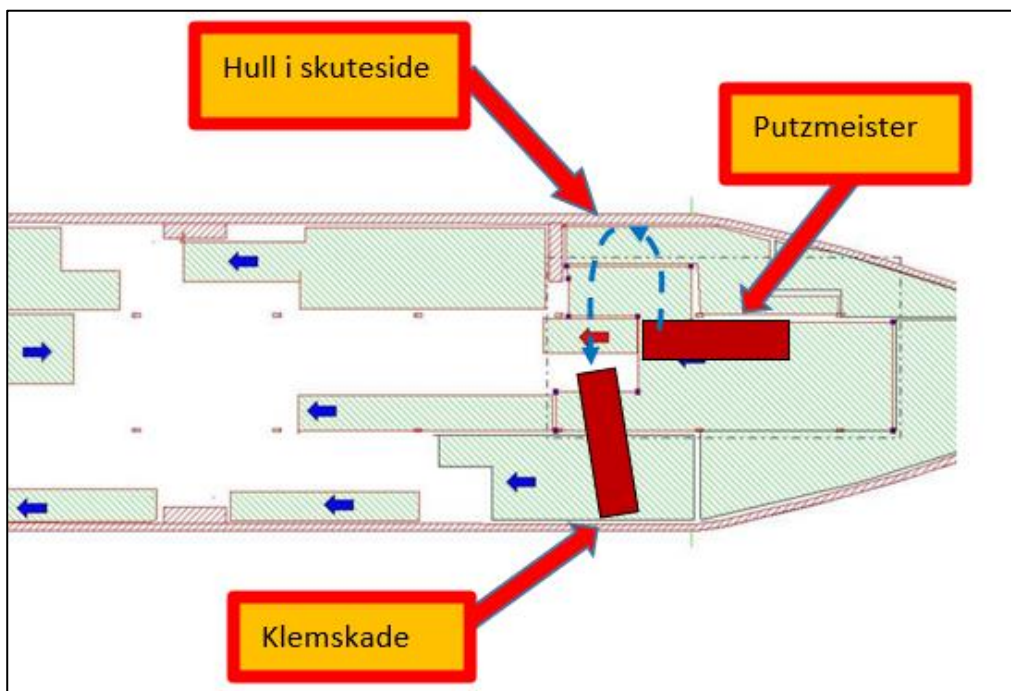
Kapteinen besluttet å pumpe ballastvannet fra babord til styrbord tanker, med formålet om å skape en krenkning til styrbord for å øke avstanden fra sprekken på babord side og vannlinjen. Kl. 1900 vurderte kapteinen at sjøen var blitt roligere og det ble besluttet å gå ned i lasterommet for å

undersøke skadeomfanget. Kaptein, overstyrmann og båsen gikk ned til dekk nr. 3 for å finne ut hvor vanninntrengningen kom fra og hvor mye som kom inn.

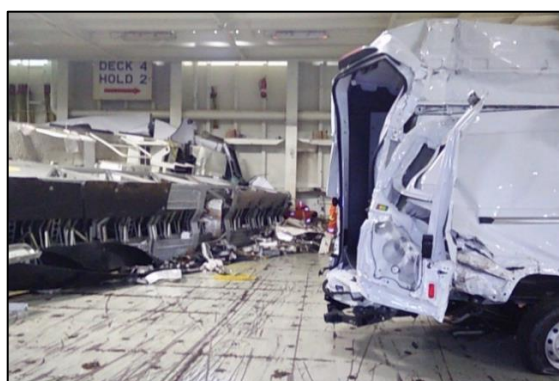
Lasten på dekk 3 som tidligere hadde forskjøvet seg, var på skipets babord side, og det var mye plass i midten av lasterommet. Kapteinen stod på babord side, mens de andre stod i midten av lasterommet, da skipet plutselig krenget over mot styrbord.

Maskinisten som var på lastedekket allerede, ble oppmerksom på vann som kom flytende fra babord til styrbord. Han og overstyrmannen løp mot sikkerhetsområdet.

Retten etterpå fulgte en Putzmeister som hadde slitt seg fra stroppene og lå mot babord side, se figur 5 og figur 6. Denne skled mot styrbord hvor den klemte båtsmannen mot skipssiden.



Figur 5: Forskyving av last og klemskaden som oppstod på dekk 3. Illustrasjon: SHK



Figur 6: Putzmeister (venstre) ble liggende på siden (høyre). Foto: Høegh Autoliners AS

De andre som var på lastedekket forstod raskt at båsen var havnet i klem. De begynte umiddelbart å få båsen løs, ga han førstehjelp og varslet italienske myndigheter om ulykken.

Den skadde ble brakt over til en kystvaktbåt. De italienske havnestatsmyndighetene erklærte at den skadde var omkommet.

Fartøyet ankret opp utenfor Pozzallo, den 7. mars 2019.

Iverksatte tiltak

Det tekniske driftselskapet, Höegh Wallem Ship Management, besluttet blant annet å gjennomføre følgende tiltak etter ulykken:

- Forbedringer i prosedyrene, slik at det presiseres at risikovurderinger bør utføres for hver spesiell og kritisk operasjon.
- Trening av besetningen i sikkerhetsbevissthet og risikovurdering.
- Forbedre treningen av besetning om autoritet for å stoppe arbeidet når dette vurderes som nødvendig.
- Det ble kjøpt inn nytt sikringsutstyr til lastedekk.

Havarikommisjonens vurderinger

Havarikommisjonen mener det var flere medvirkende faktorer til at båsen ble utsatt for klemulykken.

Fartøyets bevegelser som følge av mye sjø medførte for stor belastning på lastsikringene, slik at noe av den tyngre lasten ble revet løs og forskjøv seg på dekk.

Kl. 1900 ulykkesdagen ble det vurdert at sjøen var blitt roligere. Kapteinen, overstyrmannen og båsen gikk ned på dekk for å kartlegge skadeomfang og vanninntrenging. Deres oppfattelse var at situasjonen ikke utgjorde en umiddelbar fare. Havarikommisjonen har forståelse for at besetningen gikk ned på dekk, selv om risikobildet var uoversiktlig med usikret last, skader, pågående ballasting og vann på dekk.

Den pågående ballasteringen medførte at fartøyet krenget over mot styrbord. Dette førte sannsynligvis til at også vannansamlinger på dekk 1 forflyttet seg til styrbord side og forsterket krengingen. Dette gjorde at den løse, usikrede lasten forskjøv seg raskt over det våte dekket og at båsen ikke rakk å komme seg i sikkerhet og kom i klem mellom skutensiden og kjøretøyet.

Statens havarikommisjon
Lillestrøm, 6. oktober 2022