

RAPPORT

Fiskefartyget VINGAFJORD AF HÖNÖ –SCDZ- i kollision med torrlastfartyget BATAVIER IX –PGAJ- 2000-02-09



RAPPORT

Fiskefartyget VINGAFJORD AF HÖNÖ -SCDZ- i kollision med torrlastfartyget BATAVIER IX -PGAJ- 2000-02-09

Vår beteckning: 080201-0034242
Utredningsstaben Björn Molin, 011-19 13 27

Rapporten finns www.sjofartsverket.se (Webbtjänsten
även på vår hemsida -Press-Rapporter/remisser)
Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	1
Vingafjord af Hönö	1
Batavier IX	2
Allmänt	4
Händelseförlopp enligt Vingafjord af Hönö	4
Händelseförlopp enligt Batavier IX	5
Analys	7
Orsak	8
Anmärkningar	9
Skador	9
Utredningsresultat	9
Bilaga 1: Sjökortsutdrag	
Bilaga 2: Sjökortsutdrag från B	
Bilaga 3: Sjökortsutdrag från B	

Sammanfattning

Vingafjord af Hönö (V) bedrev trålfiske i farvattnen mellan Kullen och Höganäs då man kolliderade med torrlastfartyget Batavier IX (B). Kollisionen inträffade på position 056°10',75 N 012° 25',19 E (se bilaga 1).

B träffade V akter om styrhytten och kasade sedan föröver längs V's styrbordssida.

B fortsatte på sin ursprungliga kurs utan att göra sig underrättad om det andra fartygets belägenhet.

Faktaredovisning

Vingafjord af Hönö

Namn:	VINGAFJORD AF HÖNÖ
Reg.bet.:	SCDZ
Fiskefartygsbet:	GG 173
Hemort:	Hönö
Brutto:	46
Löa:	14,87 meter
Bredd:	5,59 meter
Djupgående:	2,14 meter
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1984
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	255 kW

Besättning:	2 man
-------------	-------

V byggdes 1984 vid N E Larsen A/S Ekstrand varv i Stathalle, Norge och fick namnet Kjönöj. Därefter har fartyget hetat Dybvåg och inköptes 1990 till Sverige då det fick sitt nuvarande namn.

1990 shelterdäckades fartyget och fick nya tråltrummor och winchar.

V var en häcktrålare med styrhytten på förliga delen av väderdäcket och akter därom fanns ett öppet arbetsdäck.

Framdrivningsmaskineriet bestod av en dieselmotor typ Scania DS 14 som utvecklade 255 kW och var tillverkad 1984.

Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen på bryggan var två radarapparater av märken Furuno och Anritsu. En av dessa var i drift och inställd på 6 M (nautiska mil) när kollisionen inträffade. Radarn kördes i funktionerna relativ rörelse och nord upp. Gyrokompass och automatstyrning var av fabrikat Robertsson. Ombord fanns också satellitnavigator av märke Shipmate.

Fartyget förde ljussignaler för fartyg som är sysselsatt med trålfiske. Signalerna bestod av två runtlysande ljus anbragta lodrätt över varandra det övre grönt och det undre vitt. Då fartyget gjorde fart genom vattnet fördes också sidoljus och akterljus. Man förde dessutom dagarsignal som bestod av två koner med spetsarna mot varandra den ena lodrätt över den andra.

Fartygets ljussignaler är försedda med ett akustiskt larm som ljuder om någon av lanternorna slocknar.

V framfördes vid tillfället med hjälp av automatstyrning.

Batavier IX

Namn:	BATAVIER IX
Reg.bet.:	PGAJ

Hemort:	Delfzijl, Nederländerna
Brutto:	2599
Löa:	92,75 meter
Bredd:	15,85 meter
Klass:	Bureau Veritas
Byggnadsår:	1998
Byggnadsmaterial:	Stål
Besättning:	9 man

B byggdes 1998 som torrlastfartyg vid Tille varv i Kootstertille, Nederländerna.

B var byggd med besättningsutrymmen, maskinrum och brygga akterut.

De navigationsinstrument som var mest intressanta var två radarapparater som båda var i drift vid händelsen och inställda på 3 och 6 M.

Ombord fanns också satellitnavigator och två VHF-stationer varav den ena alltid var inställd på kanal 16.

Vid händelsen var fartygets överstyrman ensam på bryggan.

B framfördes med hjälp av automatstyrning.

På fartygets brygga fanns ett vaktalarm som måste kvitteras var tionde minut genom att trycka på en knapp. Om inte larmet på nytt aktiverades då 10 minuter förflutit ljud ett akustiskt larm på flera platser i fartyget. Överstyrman uppgav vid förhör att larmet innebar att om man somnade på vakt skulle detta omedelbart uppmärksammas av andra ombord.

B förtöjde i Helsingborgs hamn 2000-02-09 klockan 0845.

Allmänt

Vädret den aktuella morgonen var bra med obetydlig strömsättning. Sikten var 4 – 5 M och gryningsljuset var på väg att övergå i dagsljus. Vinden var WSW 13 m/sek med 1,5 meter sjö från samma håll.

Enligt samstämmiga uppgifter från lots och båtmannan bordades B vid bojen M2. Lotsens första åtgärd ombord var att ändra kursen så att fartyget kom över på rätt sida i trafiksepareringssystemet.

Då lotsen bordade B kunde han inte se några fiskebåtar i det norra området av trafiksepareringssystemet vilket var det håll som B kom från.

Överstyrman fördes, efter ankomsten till Helsingborg, i land där två blodprov togs genom polisens försorg. Det första togs klockan 1005 och det andra klockan 1130. I det protokoll som upprättades vid provtagningen har av misstag blodprov 2 bokförts som urinprov 1. Av de, till SKL (Statens kriminaltekniska laboratorium), inskickade provrören var två korrekt märkta som blodprov 1 medan de övriga två rören saknade märkning. SKL har därför inte behandlat blodprov 2 då det dels saknade identifiering och dels var antecknat som urinprov.

Analysresultatet av blodprov 1 gav värdet 0,77 promille.

Förhör med B's överstyrman hölls av polisen i polishuset Helsingborg 2000-02-09 med början klockan 1650.

Polisen höll förhör med 2:e maskinisten ombord på fartyget 2000-02-09 med början klockan 2100.

Utandningsprov med alkometer togs på V's befälhavare och styrman på morgonen 2000-02-09 med negativt resultat.

Händelseförlopp enligt Vingafjord af Hönö

V hade avgått från Torekov 2000-02-08 klockan 0830 för att bedriva trälfiske efter torsk.

Man påbörjade det andra tråldraget cirka klockan 0230 i området utanför Kullen. Klockan 0500 skiftades vakt då styrmannen, som var på bryggan vid kollisionen, övertog vakten.

Efter att ha dragit nordvärt under cirka 3 timmar ändrade man till sydostlig kurs klockan 0530. I området fanns andra fartyg i rörelse. Styrmannen kunde också i fartygets radar se B, som närmade sig akterifrån, på avståndet cirka 6 M. Han beräknade att B skulle passera mellan 100 och 200 famnar på V's styrbordssida.

Vakthavande på V uppfattade inte att det förelåg någon kollisionsrisk förrän han visuellt såg att det andra fartyget befann sig på cirka 30 meters avstånd. Han ropade på befälhavaren, som befann sig i skansen, för att förvarna om kollisionen som syntes oundviklig.

Kort därefter, cirka klockan 0730, kolliderade fartygen på position 056° 10',75 N 012° 25',19 E. Kollisionsvinkeln var cirka 15 grader och B träffade V bakom styrhytten och kasade sedan längs V's styrbordssida. Omedelbart efter att kollisionen hade inträffat observerade man från V att en person befann sig vid en dörr på babordssidan på B's huvuddäck. B fortsatte på sin ursprungliga kurs utan att försöka etablera kontakt eller göra sig underrättad om det andra fartygets belägenhet.

Försök att anropa kustbevakningen och det andra fartyget misslyckades men man fick kontakt med lotsarna i Malmö och senare etablerades även kontakt med MRCC, Göteborg.

Efter skadekontroll gick V till Höganäs dit man anlände 2000-03-09 cirka klockan 0900.

Händelseförlopp enligt Batavier IX

B avgick från Göteborg 2000-02-08 klockan 2200 destinerad till Helsingborg.

Överstyrman var behjälplig vid avgången och gick sedan till sin hytt cirka klockan 2300 där han duschade. Då han kände sig förkyld och lite dålig hällde han tre eller fyra 33 centiliter starköl i en kastrull varefter han blandade i honung och vanilj. Han värmden upp blandningen och drack den samt gick sedan till sängs ungefär vid midnatt.

Cirka klockan 0615 övertog överstyrman vakten från 2:e styrman. Vaktavlösningen ägde rum ungefär vid en punkt som finns markerad i sjökortet på kurslinjen nordväst om Kullen (se bilaga 2). Överstyrman uppmärksammade att 2:e styrman hade följt kurslinjen, som var inritad i

sjökortet, för gång nordvärt från trafiksepareringssystemet i norra Öresund (se bilaga 2). Kort efter att överstyrman tagit över vakten girade han till kurs cirka 225° för att komma ner till den sydgående kurslinjen.

Klockan 0720 markerade överstyrman fartygets position i sjökortet (se bilaga 3) och girade sedan till 126° vilket var den kurs som ledde mot bojen M1 som markerar norra ändpunkten av trafiksepareringssystemet.

Då överstyrman beräknade att man hade cirka en halvtimme kvar till bojen M1 anropade han lotsarna och underrättade om sin ankomst. Han varierade sedan farten för att anpassa ankomsttiden till att ta lots klockan 0800 som var den tid till vilken lotsen var beställd. Avsikten var att möta lotsbåten mellan bojarna M1 och M3.

På kursen 126° kom fartyget in i trafiksepareringssystemet nordost om mittlinjen och in i trafikstråket som var avsett för den nordgående trafiken. När B befann sig vid bojen M1 såg överstyrman en snabbgående båt, som visade sig vara lotsbåten, komma ut från Helsingborgs hamn. Lotsen kom ombord vid bojen M3 klockan 0800. Vid förhör uppgav överstyrman att anledningen till att fartyget hamnade i fel trafikstråk var att han ville undvika en anhopning av fiskefartyg.

Överstyrman uppgav vid förhör att han inte kände till att fartyget hade varit inblandad i någon kollision. Han hade heller inte uppmärksammat att något annat fartyg kallat på B över VHF.

2:e maskinisten på B vaknade klockan 0730 och tittade kort därefter av en händelse ut genom ventilen i sin hytt som var belägen på babordssidan i fartygets aktra del. Han såg då siluetten av ett fartyg som låg förut på B's babordssida. Maskinisten observerade att fartyget inte förde några lanternor. Han såg också att det andra fartyget tände sina lanternor kort före kollisionen. Det andra fartyget träffades av B's babordsbog och studsade bort från fartyget varefter det åter slog i akter om B's midskepp.

Maskinisten begav sig skyndsamt till en dörr i den aktra delen av överbyggnaden varifrån han hade uppsikt akterut. Han såg att det andra fartyget låg akter om B men talade inte med någon om sin iakttagelse utan utgick från att vakthavande på bryggan hade informerat befälhavaren om det inträffade.

Maskinisten uppgav också vid förhör att han inte kände någon stöt vid kollisionen och att om han inte hade sett det andra fartyget så hade han heller inte märkt kollisionen.

Analys

Vid sjöförklaringen uppgav V's styrman att man förde de ljussignaler som föreskrivs för fartyg som är sysselsatt med trålfiske. Maskinisten på B observerade, då han tittade ut genom ventilen i sin hytt, att V inte förde några lanternor. Maskinisten uppgav också att han såg att det andra fartyget tände sina lanternor kort före kollisionen.

Den aktuella morgonen var vädret bra med sikten 4 – 5 M och gryningsljuset var på väg att övergå i dagsljus. Under rådande omständigheter borde det inte ha varit några problem att från B ha uppmärksammat V visuellt. Det fanns vid olyckstillfället endast en man på bryggan på B.

På B fanns också två radarapparater i drift och V borde, med tanke på vädersituationen, ha varit väl synlig på B's radarskärm.

Regel 7 i internationella sjövägsreglerna föreskriver att varje fartyg skall utnyttja alla tillgängliga medel, som med hänsyn till rådande förhållanden och omständigheter bedöms lämpliga för att avgöra om risk för kollision föreligger. Regeln säger också att om funktionsduglig radarutrustning finns ombord, skall denna utnyttjas på rätt sätt, innefattande dels observation på stort avstånd så att tidig varning för kollisionsrisk kan erhållas dels radarplotting eller likvärdig systematisk observation av upptäckta föremål.

Från V kunde den vakthavande på fartygets radarskärm, på avståndet cirka 6 M, se att B närmade sig akterifrån. Styrmannen uppmärksammade inte att det förelåg någon kollisionsrisk förrän det andra fartyget var på cirka 30 meters avstånd.

Den utrustning som fanns ombord på såväl B som V synes inte ha utnyttjats till fullo för att utröna om kollisionsrisk förelåg.

Den seglade distansen från den position där B's överstyrman gick på sin vakt klockan 0600 till kollisionsplatsen är cirka 18 M. Då kollisionen inträffade klockan 0730 har B under den tiden förflyttat sig med medelfarten cirka 12 knop.

Distansen från den position som överstyrmannen markerade i sjökortet klockan 0720 till kollisionsplatsen är cirka 4,8 M. B kan omöjligt ha förflyttat sig 4,8 M under tiden 0720 – 0730 då man i så fall skulle ha gjort en medelfart av mer än 28 knop.

Enligt en anteckning i B´s skeppsdagbok kom lotsen ombord vid M3 bojen klockan 0800. Enligt samstämmiga uppgifter från lotsen och en båman bordades B vid M2 bojen. Distansen från den av V uppgivna positionen för kollisionen till bojen M2 är cirka 6,5M vilket innebär att fartyget har framförts med medelfarten cirka 13 knop.

Vid förhör uppgav B´s överstyrman att fartyget kom in i trafikstråket för den nordgående trafiken då han ville undvika en anhopning av fiskebåtar. Sikten var god och lotsen som bordade B uppgav att han inte kunde se några fiskefartyg i det område som B kom från. Lotsen beräknade att han visuellt kunde se i vart fall 2 M norr om bojen M1.

Från det att B hade cirka en halvtimme kvar till bojen M1 varierades farten för att anpassa ankomsttiden till den plats där lotsen skulle borda fartyget.

B framfördes i trafikstråket för den nordgående trafiken vilket strider mot regel 10 i internationella sjövägsreglerna. Oavsett om fiskebåtar befann sig i området eller inte så skulle fartyget ha framförts i trafikstråket för den sydgående trafiken. Förhållandet att farten varierades under cirka en halvtimme tyder också på att det fanns gott om tid för att anpassa fartygets placering till rätt trafikstråk.

Personen som man från V observerade vid en dörr på B´s babordssida var sannolikt fartygets 2:e maskinist.

Orsak

Orsak till händelsen synes vara bristande uppmärksamhet från överstyrman på B.

Bidragande orsaker har varit att B´s överstyrman var alkoholpåverkad och att fartyget framfördes utan utkik.

Anmärkningar

Om B hade haft en utkik placerad på bryggan hade sannolikt olyckan kunnat undvikas.

Det är anmärkningsvärt att maskinisten, som observerade att kollisionen inträffade, inte förvissade sig om att vakthavande på fartygets brygga var medveten om det inträffade.

Det är också anmärkningsvärt att B framfördes av en alkoholpåverkad styrman.

Skador

Några personskador förekom så vitt känt inte. V fick intryckningar på styrbordssidan av styrhytten och shelterdäcket.

B fick skrapskador på babords bog.

Utredningsresultat

- Fartygen framfördes med hjälp av automatstyrning.
- Sikten var god.
- Gryningsljuset var på väg att övergå i dagsljus.
- B's överstyrman var alkoholpåverkad.
- Efter det att kollisionen hade inträffat framfördes B i fel trafikstråk.