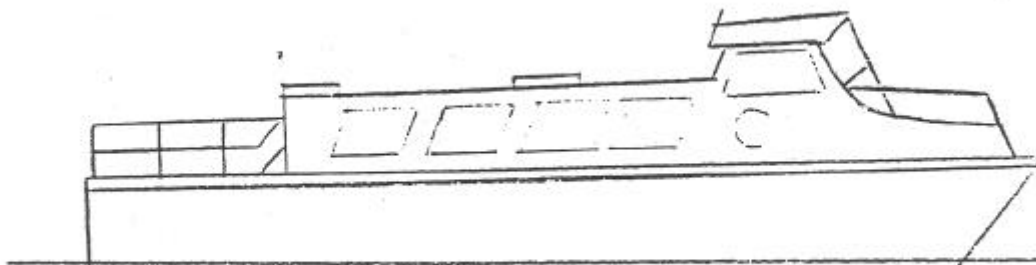


RAPPORT

Taxibåten GLAMOUR - SFB 5454 - i kollision med fritidsbåt 2000-05-01



RAPPORT

Taxibåten GLAMOUR - SFB 5454 - i kollision med fritidsbåt 2000-05-01

Vår beteckning 080201- 0035040
Utredningsstaben Sten Anderson, 011-191269

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

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	1
2. Faktaredovisning	1
2.1 Fartygen	1
2.1.1 Glamour.....	1
2.1.2 Fritidsbåten	3
2.1.3 Allmänt	3
3 Händelseförlopp	3
3.1 Händelseförloppet enligt befälhavaren på G.....	3
3.2 Händelseförloppet enligt skepparen på fritidsbåten	5
4. Analys	5
5. Orsaker	7
6. Anmärkningar	7
7. Allmänna rekommendationer	8
8. Skador	8
8.1 Personskador	8
8.2 Materiella skador	8
8.3 Miljöpåverkan	8
9. Utredningsresultat	8
10 Övrigt	9

Bilaga: Sjökortsutdrag

1. Sammanfattning

2000-05-01 var Glamour (G) på väg från ön Gillinge till Björkvik på Ingarö i Stockholms skärgård. Cirka 0,4 nautiska mil (M) väster om Tallholmen kolliderade G med en fritidsbåt som kom från Stockholm utefter Ingarölandet på skärande kurs.

Vid den kraftiga smällen, som inträffade på eftermiddagen i fint väder och god sikt, sjönk fritidsbåten på någon eller ett par minuter sedan den ende ombordvarande tagit sig ombord på G. Kollisionen inträffade och fritidsbåten sjönk på position N 59 12',9 E 18 32',8 på cirka 25 meters djup.

2. Faktaredovisning

2.1 Fartygen

2.1.1 Glamour

Namn:	Glamour
Reg.bet.:	SFB 5454
Hemort:	Gillinge
Brutto:	19
Löa:	11,5 m
Bredd:	2,9 m
Djupgående:	1,4 m
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1968
Byggnadsmaterial:	Glasfiberarmerad plast

Maskinstyrka	175 kW
Besättning	1 man
Passagerare	2 personer

G byggdes på AB Fisksätra varv 1968 och fick redan från byggnationen det aktuella namnet. Hon har under hela sin livstid använts som taxibåt i Stockholms södra skärgård.

Styrplatsen var placerad i fartygets förliga del styrbord om centerlinjen och babord därom fanns en kort trappa som ledde från salongen upp till en dörr vars övre del bestod av ett fönster och som ledde ut till ett fördäck där passagerare embarkerade och debarkerade. Fördäcket var cirka 2 meter långt.

Styrplatsen var avskild genom ett toalettutrymme från salongen som sträckte sig över hela fartygets bredd. Genom ett par trappsteg kom man från salongen till akterdäck som var cirka 2 meter långt och under salongen fanns maskinrummet.

Det fanns fyra fönster i styrhyttens förkant. Två breda från centerlinjen å båda sidor följt av två smala och därefter ett stort sidofönster i vardera sidan. Stolparna mellan fönstren var cirka 30 cm och hörnstolparna cirka 15 cm breda.

Framdrivningsmaskinen som var installerad 1994 och var av märket Scania DSI 11 gav G en toppfart av cirka 17 knop och utvecklade 175 kW. Både reversering och varvtal sköttes med ett reglage. Fartyget kunde stoppas från full fram på 10 sekunder med en stoppsträcka på 16 meter. Styrningen, som var hydraulisk, skedde för hand. Fartyget var utrustat med två länsumpar.

G var utrustad med en dagljusradar, installerad ett år tidigare, som inte var i drift vid aktuellt tillfälle. Ombord fanns också en DGPS för positionsbestämning. Denna ger normalt en positionssäkerhet på ett par meter. Efter kollisionen och i samband med att fritidsbåten sjönk bestämdes positionen med G's DGPS.

G hade ett passagerarcertifikat som tillät 35 passagerare ombord.

2.1.2 Fritidsbåten

Typ av båt	Albin Delta
Hemort:	Ingarö
Löa:	31 fot
Masthöjd	Cirka 14 meter
Byggnadsmaterial:	Plast
Maskinstyrka	11 kW

Fritidsbåten var konventionell med sittbrunn varifrån en lejdare ledde ner till pentry och ruff.

Vid det aktuella tillfället var seglen beslagna och båten drevs fram av en 15 hästkrafters motor av märket Yanmar. Båten gjorde cirka 5 knops fart och styrdes med en hjälp av en rorkult.

2.1.3 Allmänt

G's befälhavare hade kört fartyget i de aktuella farvattnen sedan 1986 och varit ägare sedan 2 år. Han var behörig för sin uppgift.

Föraren på fritidsbåten var en van fritidsseglare och hade avlagt skepparexamen. Han hade ägt båten sedan 1992.

Vädret var vackert med en nordostlig vind, 3-5 m/sek, och god sikt.

3 Händelseförlopp

3.1 Händelseförloppet enligt befälhavaren på G

G var 2000-05-01 på väg från ön Gillinge till Björkvik på Ingarö i Stockholms södra skärgård. Efter passage av Rögrund (se bilaga) cirka klockan 15.30 sattes rättvisande kurs 340 grader. Kursen ledde direkt mot Björkvik och den behöll han fram till kollisionen.

Strax efter passage av pricken Husaröknallen observerades, cirka 20-25 grader om babord, två maskindrivna segelbåtar med beslagna segel på cirka NNE-liga kurser. Befälhavaren tyckte sig kunna konstatera att fritidsbåtarnas kurser skar hans egen under ungefär 90 graders vinkel.

En kort stund senare observerade han båtar igen och det verkade som om den första båtens bäring var oförändrad. Förhållandet var detsamma ytterligare lite senare. Situationen tycktes emellertid inte kritisk varför kurs och fart bibehölls.

Uppmärksamheten riktades nu i huvudsak åt styrbord när farleden söder om Grönö fyr skulle passeras. Även sundet mellan Tallholmen och Ingarölandet brukar var hårt trafikerat där snabbgående båtar kan uppenbara sig mycket överraskande. Fyra kanoter på styrbords bog på ett avstånd av 100-150 meter fångade befälhavarens intresse.

Strax innan passagen av Grönö fyr såg befälhavaren fritidsbåten om babord. När han nästa gång riktade blicken å babord såg han den inte och tog därför för givet att den girat för att passera akter om G.

De två passagerarna, som kommit till styrplatsen och ställt sig i lejdaren om babord, distraherade befälhavaren och skymde delvis sikten för honom. Han brukade i vanliga fall inte tillåta passagerare vid styrplatsen men gjorde det den här gången eftersom de var släktingar.

Befälhavaren sträckte på sig för att se bättre men såg fortfarande ingen båt.

Omedelbart därefter dök den plötsligt upp endast några meter för om stäven och kollisionen var ett faktum. G träffade fritidsbåten strax för om masten under ungefär rät vinkel och forcerade in cirka ¼ av båtens bredd. Övre delen av masten ramlade ner och träffade G's fördäck om babord.

Befälhavaren drog maskinreglagen till neutral. När farten upphävts och G fortfarande var fastkilad i fritidsbåtens skrov kom en man upp på rufftaket och omtalade att båten tog in vatten. Han hjälptes ombord och befälhavaren förvissade sig om att han varit ensam i båten. Strax därefter sjönk fritidsbåten på cirka 25 meters djup. En dragg med boj i kastades i sjön för att markera vrakplatsen samtidigt som positionen N 59 12',9 E 18 32',8 avlästes på DGPS:en.

Efter att ha kollat att G inte erhållit några allvarliga skador fortsattes resan till Björkvik.

Den andra fritidsbåten hade enligt befälhavarens åsikt girat styrbord för att gå akter om G.

3.2 Händelseförloppet enligt skepparen på fritidsbåten

Båten skulle köras från Ulvsunda i Mälaren via slussning i Stockholm till hemmahamnen på södra Ingarö. Resan gick normalt och utan komplikationer. Sydvästra Ingarö rundades varefter kurs 70 grader sattes mot sundet mellan Tallholmen och 0,8-metersgrundet vid Ingarölandet. Den kursen behöll han sedan fram till kollisionen.

Skepparen satt i sittbrunnens styrbords sida och styrde med rorkulten. Han vände sig med jämna mellanrum och svepte med blicken åt styrbord.

Plötsligt hörde han ett motorljud och när han vände sig om såg han en stor båt på cirka 40 meters avstånd närma sig i hög fart, 25-30 knop, från en riktning som var mer än två streck akter om tvärs om styrbord.

Inga åtgärder hann vidtagas och momentet efter blev han påkörd. Han uppgav på sjöförklaringen att G kört in i fritidsbåtens styrbordssida strax för om ruffen något akter om L/2 under en vinkel av mellan 100 och 125 grader.

Skepparen kunde konstatera att hans båt tog in stora mängder vatten och insåg att den skulle sjunka. Han tog sig ombord på G och strax efteråt sjönk hans båt. Platsen utmärktes därefter med en boj.

4. Analys

De två fartygens kurslinjer är väl fastställda genom de berättelser de två navigatörerna avgav vid sjöförklaringen. Med de avgångs- och ankomsthamnar som var aktuella och med den skärgårdsstruktur som var för handen var det inte heller rimligt eller troligt att några större avvikelser hade ägt rum.

Ett vittne som stod på stranden i den första bukten nordost om Lotsudden på södra Ingarö bekräftade vid sjöförklaringen att de kurslinjer som ritats ut i det bilagda sjökortsutdraget för respektive fartyg enligt hans uppfattning var de rätta.

Fritidsbåens skeppare bekräftade sin egen kurslinje medan han hade uppfattningen att G, då han upptäckte henne på kort avstånd, var ett upphinnande fartyg enligt Regel 13 i sjövägsreglerna. Detta innebar att G, enligt hans uppfattning, närmade sig från en bäring som var större än 112,5 grader. Då han vid sjöförklaringen skulle rita ut var G träffade hans båt och under vilken kollisionsvinkel var vinkeln bara obetydligt över 90 grader.

Befälhavaren på G bekräftade att den kurslinje som ritats ut gällande hans fartyg var korrekt.

Uppfattningarna om kollisionspunkten skiljer sig något åt. Med tanke på att kurslinjerna bekräftats både av de inblandade och av vittnet och med tanke på vrakets position, fastställd med hjälp av DGPS, synes den i bilagan inritade kollisionspunkten vara den rimliga.

Det förefaller därmed vara klarlagt att G närmade sig fritidsbåten från cirka 15 grader för om tvärs vilket därmed skulle innebära att G enligt Regel 15 i sjövägsreglerna hade rätt till väg.

Skepparen på fritidsbåten satt och styrde i sittbrunnens styrbordssida. Han satt, enligt vad han själv uppgett, vänd åt babord cirka 30 grader från båtens färdriktning och höll i rorkulten med vänster hand. Antingen hade han inte tillräckligt ofta vänt sig om och avspanat båtens styrbordssida eller också hade han, på grund av kroppens vinkel mot färdriktningen, inte varit medveten om de aktuella bäringarna. Vid sjöförklaringen kunde han inte ge någon förklaring till varför han inte såg G tidigare.

Ett resonemang fördes vid sjöförklaringen om vikten av att hålla särskilt god utkik åt styrbord. Skepparen på fritidsbåten uttalade då som sin mening att det inte var någon idé att göra några undanmanövrar om han endast gjorde 4-5 knop, även om han var väjningsskyldig, om det andra fartyget gjorde 25-30 knop.

Befälhavaren på G uppgav att han vid åtminstone tre tillfällen hade sett fritidsbåten i ungefär samma bäring. När han vid ytterligare två tillfällen tittade åt det hållet såg han ingenting för att i ett mycket sent skede och på bara några få meters håll återigen få se den andra båten.

För att en kollision mellan två fartyg ska kunna inträffa måste bäringen mellan fartygen förbli oförändrad. Eftersom de båda inblandade båtarna enligt uppgift behållit sina kurser måste bäringarna mellan dem ha varit

oförändrade. Det är därför anmärkningsvärt att befälhavaren på G vid de två sista observationerna inte såg fritidsbåten eftersom den måste ha befunnit sig i samma bäring som tidigare. Dessutom var avståndet kortare varför det borde ha varit lättare att upptäcka fritidsbåten då än vid de tre tidigare tillfällena.

Befälhavaren på G antydde vid sjöförklaringen att han kan ha blivit bländad av solen. Detta är emellertid inte troligt eftersom solen vid olyckstillfället, klockan 15.43, stod i cirka SW medan fritidsbåten fanns i cirka NW sett från G.

De två inblandade navigatörerna varseblev den farliga situationen så sent att ingen av dem hann att utföra någon som helst undanmanöver.

5. Orsaker

En av orsakerna till kollisionen var att fritidsbåten, på grund av bristande uppmärksamhet, inte i tid varseblev det andra fartyget och därför underlät att lämna fri väg enligt Regel 15 i sjövägsreglerna.

En annan orsak var att befälhavaren på G, på grund av bristande uppmärksamhet, inte varseblev fritidsbåten så att han kunde göra en undanmanöver enligt Regel 17 b i sjövägsreglerna.

6. Anmärkningar

Den bristande utkiken och uppsikten från båda fartygen där speciellt fritidsbåten skeppare inte var medveten om trafiken på sin styrbordssida.

Särskilt anmärkningsvärd var den åsikt som fritidsbåten skeppare gav uttryck för att han, även om han var väjningsskyldig, inte brukade göra några undanmanövrar om hans eget fartyg endast gjorde 4-5 knop och det andra var snabbgående.

Två passagerare tilläts vid det aktuella tillfället att vistas på styrplatsen på G där de distraherade befälhavaren.

7. Allmänna rekommendationer

För att bålivet ska kunna fungera tillfredsställande i de tätt trafikerade skärgårdarna och farlederna är det av vital betydelse att ta hänsyn till och att för övrigt noggrant följa de regler som uttrycks i sjövägsreglerna.

Det är också viktigt att vid styr- och manöverplatser inte tillåta störande moment i form av passagerare.

8. Skador

8.1 Personskador

Några personskador har så vitt känt inte uppkommit.

8.2 Materiella skador

Fritidsbåten sjönk och anses som totalförlust.

G fick endast kosmetiska skador.

8.3 Miljöpåverkan

Någon skadlig miljöpåverkan har inte förekommit.

9. Utredningsresultat

- Vädret var bra med god sikt.
- Fritidsbåens skeppare var inte tillräckligt uppmärksam på omgivande trafik.
- Han såg inte G förrän avståndet var så litet som cirka 40 meter.
- Fritidsbåten var maskindriven och var väjningsskyldig.

- Befälhavaren på G konstaterade att fritidsbåten var väjningsskyldig och ägnade den sedan inte tillräcklig uppmärksamhet.
- Befälhavaren på G stördes i viss mån av passagerare som besökte styrplatsen.
- Inget av fartygen hann vidta någon undanmanöver.
- G körde in i fritidsbåten under nära rät vinkel.
- Fritidsbåten sjönk på någon eller ett par minuter.

10 Övrigt

Polisen gjorde en nykterhetskontroll på befälhavaren på G. Den visade inget anmärkningsvärt.

Försäkringsbolaget kommer med hjälp av en sjöuggla att försöka utröna kollisionsvinkeln.

Det finns också möjlighet att man i samma syfte bärgar vraket.