

RAPPORT

Fiskefartyget KA 177 LAVÖ -SFC-5797- grundstötning den 28 november 2002



RAPPORT

Fiskefartyget KA 177 LAVÖ -SFC-5797- grundstötning den 28 november 2002

Vår beteckning: 080201-02-17978
Utredningsenheten Björn Molin

Rapporten finns www.sjofartsverket.se Sjöfartsinspektionen
även på vår hemsida -Fartygsolycksutredningar (på pluset)
-Haverirapporter
Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	1
Fartyget	1
Besättningen.....	2
Väder.....	3
Övrigt	3
Händelseförlopp	3
Händelseförloppet efter grundstötningen	4
Analys.....	5
Orsak	7
Anmärkningar	7
Rekommendationer	7
Skador	7
Övrigt	7
Utredningsresultat.....	8

Bilaga: Sjökortsutdrag

Sammanfattning

Fiskefartyget Lavö (L) var på väg från fiskeplatsen till sin hemmahamn, Ekenabben.

På ingående till hamnen grundstötte fartyget den 28 november 2002 klockan 1830 med cirka 7 knops fart på grundet Skälören på position N 56° 05',25 E 015° 37',4 (se sjökortsutdrag).

Faktaredovisning

Fartyget

Namn:	LAVÖ
Hemort:	Sturkö
Löa:	11,98 meter
Bredd:	4,25 meter
Djupgående:	2,40 meter
Byggnadsår:	1999
Byggnadsmaterial:	Plast
Maskinstyrka:	147 kW
Besättning:	3

Fartyget byggdes år 1999 av befälhavaren och hans son.

Skrovet var av plast och hade inköpts från Johnson Marine på Styrso.

Styrhytten kom från ett annat fartyg och var placerad akterut och därifrån kom man via en trappa ner till skansen som hade tre kojplatser.

Maskinrummet var placerat under styrhytten. Nedgångarna till skansen och maskinrummet var placerade på babordssidan i akterkanten av styrhytten.

Ovanpå nedgångarna fanns sittdynor. För om maskinrummet fanns lastrummet.

Ratten för styrningen var placerad på styrbordssidan av styrhytten och akter om ratten fanns en stol för navigatören. Maskinreglage, magnetkompass och automatstyrning var placerade för om navigatörens plats. På babordssidan fanns ekolod, radarapparat och sjökortsplotter. På styrhyttens akterkant fanns en dörr som ledde ut på däck.

Framdrivningsmaskineriet bestod av en maskin av fabrikat Volvo MD 100 som utvecklade 147 kW. Framdrivningspropellern var av ställbar typ och på full fart gjorde fartyget cirka 8 knop.

Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen i styrhytten var en radarapparat av märke Anritsu som var i drift och sannolikt inställd på 3 M (nautiska mil) när händelsen inträffade

Magnetkompass var av fabrikat Danforth och automatstyrning av märke Com nav 2200.

Besättningen uppgav att automatstyrningen styrde betydligt bättre än vad man kunde göra för hand.

Ombord fanns också en sjökortsplotter av märke Seiwa Explorer PLO-RAD 730 DT NT JRC DGPS.

All utrustning uppgavs fungera utan anmärkning.

Livräddningsutrustningen bestod av en 4-personers livflotte som var surrad på styrhyttens tak.

Besättningen

Besättningen bestod av 3 man som alla hade lång och gedigen erfarenhet av fiske. Befälhavaren hade mestadels fiskat i de aktuella farvattnen sedan år 1978. Han var väl känd med den aktuella farleden som han hade passerat otaliga gånger. De två andra besättningsmännen hade också lång erfarenhet av fiske i de aktuella farvattnen och var väl kända med farleden in till Ekenabben.

Besättningen uppgav att man gick till sjöss väl utvilade då man under veckan före händelsen hade varit lediga i avvaktan på bättre väder.

Besättningen hade också haft gott om tid till vila under natten sedan fiskeredskapen hade satts.

Besättningen var behöriga för sina befattningar.

Väder

Vinden var ostsydostlig cirka 12 m/sek och den signifikanta våghöjden var cirka 0,7 meter. Vattenståndet var cirka + 1 cm. Det rådde mörker och sikten var cirka 15 M.

Luft- och vattentemperaturer var cirka 6° C.

Övrigt

Fyren Djupasund är placerad på brobanken mellan Sturkö och Tjurkö. Fyren är en sektorfyre och har karaktären Oc WRG 4s som innebär fyrlyjus som visar sken där ljusstiden är längre än mörkertiden inom perioden. Fyrens nominella lysvidd är 12 M i den vita sektorn, 9,2 M i den röda sektorn och 7,8 M i den gröna sektorn. Den nominella lysvidden motsvarar det största avstånd från fyren på vilket fyrlyuset kan iakttas vid en siktbarhet som är likvärdig med en dagsljussikt av 10 M.

En lysprick finns placerad på Skälören. Lyspricken var släckt då händelsen inträffade.

Händelseförlopp

L avgick från Ekenabben på Sturkö den 27 november 2002 klockan 2000 för att fiska lax i farvattnen sydväst om fyren Utklippan. Vid 23-tiden anlände fartyget till fiskeplatsen och besättningen åt mat varefter laxgarnen sattes.

Den 28 november cirka klockan 0130 var redskapen satta och man turades om att ha vakt i styrhytten fram till klockan 0800 då besättningen drack kaffe innan man började dra garnen.

Vid 12-tiden gjordes uppehåll för lunch och cirka klockan 1500 avslutades fisket och man satte kurs mot hemmahamnen.

Befälhavaren var ensam på vakt mellan klockan 1500 och 1600 då en av de andra besättningsmedlemmarna kom upp till styrhytten.

Vid 18-tiden väcktes den tredje besättningsmedlemmen samtidigt som fartyget girade in mot ensfyrarna på Tjurkö och sedan in i fyren Djupasunds vita sektor.

Befälhavaren satt i styrhyttens stol och de två andra på nedgångarna till skansen och maskinrummet.

Fartyget gick på automatstyrning och befälhavaren navigerade med hjälp av sjökortsplottern och visuella observationer.

När man hade gått en kort stund i den vita sektorn såg befälhavaren att fartyget kom in i fyrens röda sektor. Han gick då över till handstyrning och girade styrbord tillbaka in i den vita sektorn.

Befälhavaren återgick sedan till automatstyrning och slog på ekolodet. När han kort därefter tittade ut hade L kommit tillbaka in i fyrens röda sektor. Befälhavaren såg också att fartyget var på väg mot ett stort grundområde och slog full back i maskinen. Omedelbart efter backmanövern grundstötte L med cirka 7 knops fart på grundet Skälören.

Händelseförloppet efter grundstötningen

Besättningen kontrollerade att fartyget inte tog in vatten och larmade sedan sjöbevakningen i Karlskrona. En stund senare upptäcktes att vatten trängde in i maskinrummet. Länsumpen startades och man kunde konstatera att vattnet trängde in från en skada som sannolikt befann sig för om maskinrummet.

Klockan 1855 inkom larm om händelsen till MRCC.

Kustbevakningsfartyget KBV 290 som låg vid Aspö avgick klockan 1900 mot haveristen dit hon anlände klockan 1920. Man försökte få över en bogserlina till L men försöket misslyckades.

Klockan 2010 var kustbevakningsfartyget KBV 201 på platsen och klockan 2016 anlände kustbevakningsfartyget KBV 491.

Klockan 2035 larmade MRCC en helikopter som klockan 2104 anlände till platsen och satte ombord en bensindriven länsump på haveristen.

Besättningen på L startade pumpen men trots flera försök lyckades man inte få den att suga.

Från KBV 201 hade man sjösatt en RIB-båt (Rigid Inflatable Boat) som gjorde flera försök att få över en bogserlina till L men försöken misslyckades.

Klockan 2122 lyckades emellertid RIB-båten få över en bogserlina till L.

Då man inte kunde hålla undan det inträngande vattnet på haveristen beslöt befälhavaren att fartyget skulle överges. Från helikoptern sändes en ytbärgare ned och de tre besättningsmännen vinschades ombord på helikoptern klockan 2205. Innan befälhavaren lämnade fartyget lade han av bogserlinan som RIB-båten hade lyckats få över.

Besättningen på L fick inte med sig några personliga tillhörigheter eller annan utrustning då de lämnade fartyget.

Klockan 2212 landade helikoptern vid sjukhuset i Karlskrona där de tre besättningsmännen från L togs om hand. De kunde lämna sjukhuset senare under kvällen.

Från L har viss utrustning kunnat bärgas efter händelsen.

Analys

Sikten var vid händelsen god och när befälhavaren girade in mot ensfyrrarna på Tjurkö befann L sig cirka 1,7 M från platsen för grundstötningen. Fartyget kom sedan in i fyren Djupasunds vita sektor. Då den nominella lysvidden för fyren Djupasunds vita sektor var 12 M har fyren varit väl synlig med de siktförhållanden som rådde vid tillfället.

Då L hade gått en kort stund i den vita sektorn upptäckte befälhavaren att man kom in i fyrens röda sektor. Han skiftade då till handstyrning och girade tillbaka till den vita sektorn varefter han återgick till automatstyrning och startade ekolodet. När befälhavaren sedan tittade ut hade L kommit tillbaka in i den röda sektorn. Kort därefter grundstötte fartyget.

För att kunna starta ekolodet måste befälhavaren ha rest sig upp från stolen då ekolodet var placerat på babordssidan i styrhytten. Han utnyttjade inte

möjligheten att be någon av de andra besättningsmännen att starta ekolodet.

Befälhavaren utnyttjade heller inte möjligheten att ta hjälp med navigeringen av någon av de två andra besättningsmedlemmarna i den trånga farleden.

Besättningen uppgav att fartyget styrde bättre med automatstyrning än vad man kunde styra för hand. Då befälhavaren första gången upptäckte att L kom in i fyren Djupasunds röda sektor skiftade han till handstyrning och girade styrbord tillbaka in i den vita sektorn.

L grundstötte i sektorfyrens röda sektor cirka 300 meter från den vita sektorn. Med farten 8 knop förflyttade fartyget sig 247 m/minut. Med den kurs som L hade in mot Ekenabben måste fartyget ha befunnit sig i den röda sektorn i mer än två minuter. Befälhavaren var väl känd med farleden som var trång och har uppenbarligen under minst dessa två minuter av någon orsak tappat uppmärksamheten på fyren.

Oavsett att farvattnet var trångt och att fartyget styrde bättre med automatstyrning så hade sannolikt handstyrning medfört att händelsen hade kunnat undvikas. Med handstyrning hade befälhavaren tvingats att vara koncentrerad på att hålla fartyget i den vita sektorn.

Enligt besättningen fungerade all utrustning utan anmärkning. Det kan dock inte uteslutas att något fel kan ha uppstått på automatstyrningen i samband med de skiften som gjordes mellan hand- och automatstyrning.

En lysprick fanns placerad på grundet Skälören. Lyspricken var vid det aktuella tillfället släckt. Lyset på pricken hade också varit ur funktion sedan ett flertal veckor tillbaka. Enligt Sjöfartsverkets dataregister ansvarar Svenska Sydkustfiskarnas Centralförbund för lyspricken. Orsak till att lyspricken var ur funktion har inte gått att utreda.

Befälhavaren på L har i en rapport angett att orsaken till grundstötningen var att lyspricken hade slocknat. Vid tillfället rådde god sikt och då det fanns både ensfyrrar och en sektorfyr som ledde in till hamnen har förhållandet att lyspricken saknade ljus sannolikt haft mindre betydelse för händelsen.

Orsak

Orsak till händelsen var felnavigering då befälhavaren inte tillräckligt snabbt uppmärksammade att fartyget kom tillbaka in i fyren Djupasunds röda sektor.

Bidragande orsak var att befälhavaren inte utnyttjade möjligheten att låta någon av de två andra besättningsmännen aktivt ta del i navigationen in mot hamnen.

Anmärkningar

Tillgängliga personella resurser utnyttjades inte till fullo.

Uppsikten över de tre fyrarna för över synes ha varit bristfällig.

Det är inte godtagbart att ljuset på en prick inte fungerar under flera veckor.

Rekommendationer

Det är viktigt att, särskilt i trånga farvatten, utnyttja befintlig navigationsutrustning och personella resurser på ett optimalt sätt.

Sjöfartsverket bör snarast utreda de rutiner Svenska Sydskustfiskarnas Centralförbund har för tillsyn och service av lyspricken vid Skälören.

Skador

Några person- eller miljöskador har så vitt känt inte inträffat.

I skrivande stund står fartyget kvar på grundet och har av försäkringsbolaget förklarats som en totalförlust.

Övrigt

Det är viktigt att också fartyg som inte är föremål för Sjöfartsinspektionens tillsyn är medvetna om den säkerhetshöjande livräddningsutrustning som finns tillgänglig

Den enda livräddningsutrustning som fanns tillgänglig på L var en 4-personers livflotte som fanns surrad på styrhyttens tak. Livflotten hade ingen hydrostatisk frigörare. Livflottar bör utrustas med hydrostatisk frigörare som medför att flotten flyter upp till ytan om fartyget förliser och sjunker.

På L fanns heller inte flytvästar eller räddningsdräkter. Med de vatten- och lufttemperaturer som rådde hade den aktuella händelsen kunnat utveckla sig på ett sätt så att tillgång till räddningsdräkter och flytvästar hade haft betydelse för de ombordvarande.

Detta är ett påpekande av omständigheter som kan ha stor betydelse för de ombordvarandes säkerhet. Avsaknaden av den nämnda utrustningen har dock inte spelat någon roll i den nu utredda olyckan.

Utredningsresultat

- Besättningen var erfaren och väl kända med farvattnen.
- Sikten var god.
- Det rådde mörker och vinden var hård då grundstötningen inträffade.
- Tillgängliga personella resurser på bryggan utnyttjades inte på rätt sätt.
- Uppsikten över de tre fyrarna för över synes ha varit bristfällig.
- Fartygets livflotte saknade hydrostatisk frigörare.
- På L saknades flytvästar och räddningsdräkter.

