

**YTTRANDE över fiskefartyget SIN 202
LAILA - SEXF - i kollision med ryska
torrlastfartyget BALTIETS 7 - EMYJ -
1997-01-21**



SJÖFARTSVERKET

**YTTRANDE över fiskefartyget SIN 202
LAILA - SEXF - i kollision med ryska
torrlastfartyget BALTIETS 7 - EMYJ -
1997-01-21**

Utredningsstaben Sten Anderson
011-191269

SJÖFARTSVERKET

601 78 NORRKÖPING
Tel: 011-19 10 00
Fax: 011-10 19 49

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Faktaredovisning	3
Händelseförloppet enligt Laila	4
Händelseförloppet enligt Baltiets 7	6
Analys.....	7
Orsak	7
Rekommendation	8
Anmärkning	8
Materiella skador.....	8
Personskador	9

Sammanfattning

Namn:	LAILA
Reg.bet.:	SEXF
Fiskefartygsbet.:	SIN 202
Hemort:	Simrishamn
Brutto:	41
Löa:	17,3 m
Bredd:	5,8 m
Djupgående:	2,75 m
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1931
Byggnadsmaterial:	Trä
Besättning	3
Maskinstyrka	220 kW

Namn:	BALTIETS 7
Reg.bet.:	EMYJ
Hemort:	St. Petersburg
Brutto:	2014
Löa:	96 m
Bredd:	13,2 m
Djupgående:	3,2 m
Klass:	SR
Byggnadsår:	1967
Byggnadsmaterial:	Stål
Besättning	14
Maskinstyrka	971 kW

Fiskefartyget LAILA (L) hade varit på trålfiske i farvatten cirka 25 NM NNE från Hasle på Bornholms västkust. Efter en dags fiske beslöt man att uppsöka hamn för att lossa dagens fångst.

Sedan fångsten landförts gick besättningen till vila och sov cirka 4 timmar varefter man gick till sjöss igen.

Befälhavaren (B) tog fartyget ur hamn och blev efter en knapp halvtimme avlöst. Han gick sedan till vila i sin koj belägen i styrhusets akterkant.

Efter ytterligare en dryg timme kolliderade L med sin stäv och babords bog mot Baltiets 7's (B7) babords bog och sida.

L tog in vatten och måste omgående stoppa framfarten för att läckaget skulle minska.

B7 tycks ha fortsatt sin resa utan att ha försökt att utröna det andra fartygets situation.

L fick assistans av livräddningskryssaren W.R.Lundgren till Tejn på Bornholm där hon slipsattes.

För att kunna sova ombord i den kalla och sura skansen tändes kaminen.

Under nattens lopp gjorde hettan från kaminen att det började brinna i skottet mellan skansen och lastrummet. Brandkår tillkallades som snabbt släckte branden.

Faktaredovisning

L byggdes 1931 i ek och furu på Studseröds varv för beställare i Fisketången i Bohuslän där hon var hemmahörande till 1958 då hemmahamn ändrades till Simrishamn.

1976 installerades en sexcylindrig dieselmotor av märket *Volvo Penta TAMD 120 AK* som utvecklade 220 kW och var försedd med överladdningsaggregat.

En kombinerad läns- och spolpump av centrifugaltyp, som drevs av huvudmotorn, fanns monterad i maskinrummet. På däck fanns dessutom en handdriven diafragmapump. Ett akustiskt och optiskt larm som indikerade för hög vattennivå på maskinrumskölen var installerat i styrhytten.

Automatstyrningen av märket *Robertson 200* var kopplad till en magnetkompass tillverkad av *Lyth*. L var också utrustad med en satellitnavigator av märket *Shipmate 3100* och en kursskrivare, *Shipmate 2000*. En *Furuno* radar av äldre modell, men i gott skick, ingick också i fartygets navigationsutrustning.

L var en konventionell sidotrålare med en skans längst förut i fartyget. Denna gränsade akteröver till ett lastrum som i sin tur gränsade till maskinrummet. Väderdäcket var öppet utan några övertäckningar i form av shelterdäck eller valback.

L har under alla år haft samma namn.

B7 var ett av de många ryska så kallade flodfartygen. Hon var utrustad med 2 radaranläggningar, magnetkompass och GPS. Utrustningens tillverkare är okänd. Fartyget framfördes med hjälp av handstyrning.

Den aktuella dagen var det god sikt i området. Vinden var västsydvästlig cirka 5 m/sek. och sjöhävningen obetydlig.

Händelseförloppet enligt Laila

Fiskefartyget lämnade hamn 970120, dagen innan kollisionen, cirka klockan 0500 för att tråla efter torsk i farvattnen cirka 25 NM NNE från Hasle på Bornholms västkust.

På grund av en god fångst under dagen tog tomlådorna slut. Man beslöt därför att gå till Hasle för att lossa och ta ombord nya tomlådor. Cirka klockan 0200 hade man lossat och kompletterat utrustningen och besättningen gick till vila.

Mellan 0600 och 0630 avgick L med B i styrhytten och 20-30 minuter senare blev han avlöst sedan automatstyrningen kopplats in. Kurs 017° sattes mot samma fiskeplats som dagen innan. L's kurslinje skar därvid huvudstråket från Ölands Södra till Sandhammaren under 40-45° vinkel.

B gick och lade sig och somnade i sin koj i styrhusets akterkant. Vakthavande (V) gjorde en smärre kursjustering beroende på andra strömförhållanden då Hammerodde på norra Bornholm passerades.

Den tredje besättningsmannen hade frivakt och låg och sov under hela händelseförloppet fram till kollisionen.

Cirka klockan 0815 kolliderade L med ett fartyg, som senare visade sig vara B7, på position N55° 30',33 E 14° 48',85.

B, som vaknade av den hårda smällen, var omedelbart vid manöverplatsen och slog stopp i maskin samtidigt som larmet för vatten i maskinrummet gick och länsumpen startades.

Skadorna inspekterades och man kunde konstatera att stäven var borta ner till 0,5 meter ovanför vattenlinjen liksom att många bordläggningsplankor var borta eller krossade. MRCC Göteborg informerades och sände livräddningskryssaren W.R.Lundgren och en helikopter till assistans.

Det ryska fartyget fortsatte sin resa utan att försöka etablera kontakt eller göra sig underrättad om det andra fartgets belägenhet.

B såg på kursskrivaren att avståndet till Simrishamn var 18 NM och satte kurs cirka 280° för att nå hemmahamnen. Det stod emellertid snart klart att det var omöjligt att stäva på den satta kursen eftersom sjön hela tiden slog in i fartyget genom den skadade stäven.

Ett cypriotiskt lastfartyg på sydvästgående gjordes uppmärksam på fiskarens svåra belägenhet och skyndade till undsättning. L förtöjdes längs sidan varvid vatteninflödet i fartyget upphörde nästan helt.

Man fick låna en pump för att länsa vattnet som stod 0,5 meter högt i skansen. Det visade sig att en heltäckningsmatta ovanpå en korkmatta hindrade vattnet att rinna ner på kölen. Man rev undan mattorna och vattnet rann ner och akter över.

Den rekvirerade helikoptern anlände och firade ner två pumpar och efter cirka 5 minuter var L läns och W.R.Lundgren, som också kommit till platsen, tog haveristen på släp mot Tejn på Bornholm dit man anlände cirka klockan 1400.

Under tiden hade MRCC Göteborg sänt ett av kustbevakningens fartyg för att försöka spåra det ryska fartyget för ett förhör.

I Tejn hade slipen gjorts färdig och L torrsattes omgående.

Väl på slipen skulle besättningen gå till vila. På grund av att skansen var sur av väta försökte man få fyr i kaminen. Detta lyckades sedan man först länsat den från vatten.

Vid 2-tiden var B nere i skansen då allt verkade normalt. Fram på morgonen kom hamnkapten och purrade eftersom det rök från fartygets förliga del. Det visade sig då att skottet vid kaminen mellan lastrummet och skansen hade tagit eld. Brandkår rekviderades och elden släcktes snabbt.

Händelseförloppet enligt Baltiets 7

B7 var på resa från St. Petersburg till Varberg lastad med trävaror.

L siktades på ett avstånd av 3 NM cirka 20° om babord och skulle passera på ett avstånd av 0,3 - 0,4 NM akter om eget fartyg. På ett avstånd av knappt en halv distansminut ändrade fiskefartyget sin kurs babord hän.

Man anropade det andra fartget på VHF-kanal 16 samtidigt som man avgav uppmärksamhetssignal (5 korta ljudsignaler). Inget svar och ingen åtgärd kunde förnimmas varför hårt styrbord roder och stopp i maskin beordrades.

Trots de vidtagna åtgärderna kunde en kollision inte undvikas. Fiskefartyget körde in i B7's babords bog med sin stäv och babords bog och gled sedan längs lastfartygets babords sida. B7 fortsatte sin styrbordsgir med stopp i maskin och försökte återigen kontakta fiskefartyget men utan resultat.

L fortsatte sin kurs med hög fart och efter cirka 10 minuter återupptog också B7 sin avbrutna resa.

Analys

V hade varit i tjänst och i hårt arbete sedan 01-20 klockan 0500 förutom en stund på förmiddagen, sedan trålen satts för första

draget, då han fick ett par timmars vila. På grund av stor fångst blev det inte tid till fler vilostunder eftersom rensning och nedläggning av fisken tog hela tråldragen i anspråk.

Nästa tillfälle till vila var efter lossning och ombordtagande av utrustning i Hasle 01-21 cirka klockan 0200. V hade alltså varit i arbete 21 timmar med undantag för 2 timmars sömn på förmiddagen.

På efternatten innan avgång från Hasle fick besättningen ytterligare 4-4,5 timmars vila. V avlöste B i styrhytten cirka klockan 0630. Han blev inte medveten om B7 förrän kollisionen var ett faktum. På sjöförklaringen antydde han att han sannolikt hade slumrat till.

Vakthavande styrman på B7's brygga tyckte att L girade något babord på ett sent stadium. L styrdes med hjälp av automatstyrningen som var kopplad till magnetkompassen. Detta innebar en något instabil styrning med girar på åtminstone 5° åt vardera hållet vilket kan ha varit anledningen till att man i ett sent skede, då uppmärksamheten på ett alldeles särskilt sätt var riktad mot L, tyckte sig konstatera att hon girade.

Besättningen på B7 uppgav vid förhör att L fortsatte sin resa på samma kurs med hög fart medan eget fartyg stannade en stund på olycksplatsen.

Detta torde inte vara hela sanningen eftersom skadan på L omöjliggjorde förflyttning annat än i mycket ringa omfattning då fartyget i annat fall snabbt skulle ha vattenfylts på grund av den allvarliga skadan i förskeppet.

Orsak

Den stora arbetsbelastningen det senaste dryga dygnet gjorde att vakthavande på L somnade och inte var medveten om omgivande trafik.

Orsak till branden torde vara att kollisionen orsakade skräckningar i skrovet vilket i sin tur gjorde att kaminens avloppsrör kom att vila mot trädetaljer i däck och skott.

Rekommendation

Under de senaste åren har flera allvarliga olyckor med fiskefartyg inblandade inträffat på grund av att utarbetade fiskare på vakt satt sig bekvämt tillrätta i mjuka och sköna fåtöljer och därvid fallit i sömn. Fenomenet har varit särskilt tydligt på väg iland efter avslutat fiske.

Vid ovan beskrivna tillstånd borde bekväma kroppsställningar inte eftersträvas.

Anmärkning

Ytterst anmärkningsvärt är det faktum, som utredningen givit vid handen, att B7 lämnade olycksplatsen utan att ha förvässat sig om vilka skador L hade fått och den eventuella hjälp som behövdes.

Det borde varit uppenbart för både B och V att besättningen var uttröttad vilket borde medfört ändrade rutiner vid vaktgången eller att man uppskjutit avgången några timmar.

Materiella skador

Stäven på L var borta från 0,5 meter ovanför vattenlinjen och uppåt. 6 spant och 10 bordläggningsplankor på vardera sidan om stäven var krossade eller borta.

Förliga delen av däckets, som var glasfiberplastat, krossades.

Skottet mellan skans och lastrum blev brandskadat liksom ett antal fisklådor i plast.

B7 fick enligt uppgift inga skador.

Personskador

Några personskador förekom inte.