

**YTTRANDE över torrlastfartyget
LINTIN - J8IP5 - kollision med pir
1997-06-14**



**YTTRANDE över torrlastfartyget
LINTIN - J8IP5 - kollision med pir
1997-06-14**

Vår beteckning: 080202-9734854
Utredningsstaben Sten Anderson
011-191269

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Faktaredovisning	2
Händelseförloppet.....	4
Analys.....	5
Orsak	7
Anmärkning	7
Skador	7
Undersökningsresultat	8

Sammanfattning

Namn:	LINTIN
Reg.bet.:	J8IP5
Hemort:	Kingstown
Brutto:	834
Dödsvikt	1367 ton
Löa:	61,3 m
Bredd:	10,3 m
Djupgående:	2,7 m
Klass:	GL
Byggnadsår:	1969
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka	853 kW
Besättning	5

Torrlastfartyget LINTIN (L) var på genomresa i Öresund med överstyrman (Ö) och en matros på vakt.

Kursändringen i det sydgående stråket av trafiksepareringssystemet vid boj W4 skedde aldrig. Fartyget fortsatte med samma kurs efter bojen och kolliderade med piren i Västhamnen i Helsingborg med full fart.

Efter sammanstötningen med piren tog befälhavaren (B), som kommit upp på bryggan, fartyget ut på fritt vatten för att där göra sig en uppfattning om skadornas omfattning. Kontakter togs också med redare, hamnmyndigheter och lots.

På grund av att skadorna på fartyget fanns 1,5 - 2 m ovanför den aktuella vattenlinjen och att vädret var bra togs beslut att gå till varvet i Falkenberg för reparation.

Faktaredovisning

L byggdes 1969 på varvet N.V. Scheepswerft Westerbroek i Holland som *ANDRE*. 1974 ändrades fartygets namn till *LINTIND* och 1988 till *HAVIKEN*. Det aktuella namnet erhöles 1994 då *Lupin Shipping Ltd.* förvärvade fartyget och då hon också registrerades under St.Vincent-flagg.

L var en så kallad "akterladdare", vilket innebär att överbyggnaden med besättningens utrymme och maskinrummet var placerade längst akterut. För om dessa utrymmen fanns lastlådan, som var boxad, och som täcktes av en enda stor lastlucka. Under lastlådan fanns tankar för bunkers och ballastvatten. Vid det aktuella tillfället fanns 18 cbm gasolja och 364 cbm ballastvatten ombord.

Radarutrustningen bestod av tre anläggningar av vilka två så kallade dagljusradar, av märket *Furuno*, var i drift vid det aktuella tillfället. Dessa var placerade så att radarbilderna kunde observeras från alla delar av bryggan.

Till en gyrokompass av märket *Robertson* typ *RGC 50* var en automatstyrning av märket *Robertson* typ *AP 45* kopplad. Automatstyrningen var i drift vid olyckstillfället.

Fartyget var också utrustad med en satellitnavigator av märket *GPS Shipmate* typ *RS 5310* och en *Shipmate* typ *RS 4000*.

Framdrivningsmaskineriet, som var tillverkat av *VEB Schermaschinenbau "Karl Liebknecht" (SKL)*, utvecklade 853 kW och gav fartyget en fart av cirka 10 knop.

Vinden den aktuella natten var SE 3B med obetydlig sjögång och sikten 2-3 nm. Strömmen satte nord med en knapp knop.

Ö hade varit ombord drygt 3 månader vid tiden för olyckan och hade under den tiden passerat Öresund vid flera tillfällen.

Den aktuella piren var en cirka 700 meter lång så kallad kassunpir. Den delen av piren, den yttersta, som L kolliderade med var cirka 200 meter lång och gick i bäring 146°. På pirens avslutning, södra ända, var en fyr placerad med karaktären Fl(3) R 10s 12M.

Ovanpå kassunerna var ett däck byggt vilket var indraget så att avståndet från kassunernas periferi till däckets var cirka tre meter. Piren var klart upplyst av lyktor på lyktstolpar.

Genomgångstrafiken i Öresund förbi Helsingborg/Helsingör leds i ett trafikseparationssystem vars avgränsningar utmärks med lysbojar. Systemets västra gräns utmärks med W-bojar, östra gränsen med E-bojar och zonen som avskiljer syd- och nordgående stråk med M-bojar. Samtliga bojar har förutom bokstaven också ett nummer i namnet från 1 till 7 räknat från systemets norra del. (Se bilagda sjökortsutdrag).

Bojen W4 hade karaktären Fl(2) G 5s. M4-bojen som låg 0,5 nm ONO om W4 hade karaktären Iso 2s och var dessutom utrustad med Racon. Detta kan beskrivas som en signal som sänds från, i det här fallet bojen, när den träffas av radarpulser. Anläggningen svarar med samma frekvens som den egna radarstationens pulsfrekvens.

Raconsignalen presenteras som ett från radarekots radiellt utgående tecken och börjar något bortom det läge på radarskärmen som markeras av bojekot.

Racon används för att i hårt trafikerade farvatten lättare kunna identifiera olika ekon.

Händelseförloppet

Fredagen den 13/6 klockan 1450 avgick L, under B's ledning, i ballast från Horsens i Danmark destinerad till Karlshamn. Väl ute på öppet vatten avlöstes B av Ö, som sedan hade vakten till 1800 då B återigen övertog vakten.

Klockan 2305, då positionen var 10 nm väster om Gilleleje flak lysboj, purrades Ö för att, tillsammans med en matros, överta vakten. Han fick order om att purra B igen vid Tarbaeks boj innan Drogdenrännan utanför Köpenhamn då platsen för brobygget skulle passeras.

L framfördes sedan enligt uppgjord färdplan till bojen M1 i norra Öresunds trafikseparationssystemet där kursen 133 grader sattes mot bojen W4 där sedan en sydlig kurs var tänkt att styras.

Cirka klockan 0215 vaknade B av att fartyget kolliderat med något. Han skyndade till bryggan där han fann Ö stående vid ratten apatiskt stirrande rakt fram. B kunde konstatera att L hade stött mot en vågbrytare och med maskin fortfarande på full fart kasade fartyget utesfter vågbrytaren och hade nått södra änden då B kom till bryggan. Han stoppade omedelbart maskin och slog om från automat- till handstyrning.

B slog sedan sakta fram i maskin, girade styrbord och tog ut fartyget till öppet vatten och stoppade i nordgående stråket i separationssystemet. Telefonkontakt togs med fartygets redare och VHF-kontakt med Helsingborg hamn och med lotsarna. Första tanken var att bedöma skadorna för att sedan gå till Köpenhamn för provisorisk reparation.

En tillskyndande lotsbåt hjälpte till att belysa det skadade bogpartiet och det kunde då konstateras att skadorna var av sådan omfattning att beslut togs att gå till varvet i Falkenberg för permanent reparation.

Någon risk för fartyget att gå till Falkenberg bedömdes inte föreligga då avståndet från vattenytan till det skadade området var 1,5 till 2 meter.

B anmodade Ö att lämna bryggan och tog själv vakten. Först vägrade Ö men efter ytterligare tillsägelse efterkom han uppmaningen.

På väg till Falkenberg bordades L cirka 10 nm norr om Kullen av ett av Kustbevakningens fartyg. Kustbevakarna förhörde Ö men på grund av hans bristande kunskaper i engelska var förhöret svårt att genomföra. Han visade emellertid tydliga tecken på att ha druckit alkohol.

L ankom till Falkenberg samma dag klockan 0925. Efter ankomst hämtade polisen Ö till polisstationen för att göra ett alkotest med hjälp av intoxilyzern. Det visade sig då att han vid provtillfället hade 1,18 promille.

Fartyget belades med nyttjandeförbud på grund av skodorna och på grund av Ö's bristande kunskaper i engelska vilket utgjorde hinder för att anse fartyget vara behörigen bemannat.

Analys

B hade planerat resan så att Ö skulle ta vakten mellan 2300 och cirka 0300 då fartyget enligt beräkning skulle befinna sig vid norra infarten till Drogdenrännan. På grund av Ö's bristande kunskaper i engelska var B angelägen om att vara på bryggan vid passage av arbetsplatsen för öresundsbrobygget då kontakter med trafikinformationscentralen i området skulle upprättas.

Fartygets maskinchef (MCH), som liksom Ö var från Litauen, omtalade vid sjöförklaringen att Ö hade vissa nervösa problem. Han visste emellertid inte om detta innebar förtäring av lugnande medel. Cirka trekvarts timme innan kollisionen besökte MCH bryggan innan han skulle gå ner i maskinrummet för en rutinkontroll. Han samtalade då med Ö som verkade helt lugn och inte visade några tecken på varesig depression, onykterhet eller trötthet. Kollisionen inträffade under tiden MCH var kvar i maskinrummet.

Cirka 10 minuter innan fartyget var framme vid girpunkten vid W4-bojen gav Ö order till vaktmatrosen att gå ner och koka kaffe. Inte

heller matrosen kunde förstå att Ö på något sätt uppförde sig onormalt eller underligt eller visade några som helst tecken på onykterhet.

Då B kom upp på bryggan omedelbart efter kollisionen stod Ö vid manöverplatsen och stirrade apatiskt rakt fram utan att reagera eller agera. Efter olyckan befann sig de två befälen på bryggan och i karthyttan samtidigt under ganska lång tid.

B, som under sin yrkesverksamma karriär alltid varit mycket restriktiv mot spritmissbruk och som själv är absolutist, kunde inte upptäcka några tecken på alkoholpåverkan. På en fråga vid sjöförklaringen omtalade B att han vid ett tillfälle, på fritiden en helg i hamn, sett Ö påverkad. Han hade inte någon gång fått köpa sprit ombord.

Ö hade haft goda möjligheter till vila de senaste 1,5 dyggen. Fartyget hade under den föregående natten legat överksamt i Horsens. Lossning hade skett under förmiddagen fram till fartygets avgång klockan 1450. Ö tog sedan vakten mellan 1630 och 1800 och hade sedan frivakt fram till 2300 då han blev purrad.

På bryggans akterkant fanns en soffa placerad från vilken man utan ansträngning kunde se bildskärmarna på de båda i bruk varande radarapparaterna som vid tillfället var inställda på 3 respektive 6 nm.

Fartygets GPS var programmerad så att girpunkter var inmatade vid planerade kursändringar. Då fartyget når en girpunkt ljuder ett larm som måste kvitteras manuellt och i samband därmed ändras kursen planenligt. En sådan girpunkt var inlagd vid W4-bojen.

B kan inte, enligt uppgift lämnad vid sjöförklaringen, erinra sig om larmet ljud då han kom upp på bryggan strax efter kollisionen.

Från boj W4 fortsatte L att styra en kurs av 133°. Han korsade därvid det nordgående trafikstråket under en vinkel av cirka 30° och kolliderade med piren vars sträckning går i bäring 146°. Kollisionen skedde alltså under en mycket spetsig vinkel.

Orsak

Det syns vara uppenbart att Ö somnat strax innan fartygets kurs skulle ändras vid W4-bojen och fortsatt med samma kurs och fart tills piren vid Västhamnen påkördes.

Vid sjöförklaringen omtalade MCH att Ö efter olyckan berättat att han hade satt sig på soffan och inte såg radarbilderna.

Anmärkning

Det är anmärkningsvärt att Ö skickade ner vaktens matros att koka kaffe då man strax efter skulle passera Helsingborg/Helsingör med den mycket täta trafik av färjor och genomgående trafik som där förekommer.

Ö var, som nämnts ovan, formellt behörig men hade mycket bristfälliga kunskaper i engelska. Det synes därför inte vara välbetänkt att lämna honom ensam på bryggan med tanke på farvattnets beskaffenhet och att kommunikation mellan fartyg ofta blir nödvändig.

Skador

Några personskador förekom inte. Ett antal fritidsfiskare höll på med fiske på piren. Dessa fick kasta sig i säkerhet och undkom utan skador.

Ombord i L blev kollisionsskottet skadat. Bordläggning på babords bog på en sträcka i längd av cirka 10 meter och höjd cirka 1,5 meter skadat tillsammans med bakomliggande förstärkningar. Bogen var penetrerad 1,5 till 2 meter ovanför aktuell vattenlinje.

På grund av den spetsiga kollisionsvinkeln kasade L utefter piren på en sträcka av cirka 200 meter vilket innebar att fartyget studsade från kassun till kassun. Detta medförde skador på åtta kassuner.

Dessutom förstördes en belysningsstolpe och en pirstege. Enligt uppgift från hamnmyndigheterna beräknas kostnaderna för reparation av piren inte överstiga 100000 kronor.

Undersökningsresultat

- På grund av Ö's bristande kunskaper i engelska ansågs inte L vara behörigen bemannad.
- Ö hade under åtminstone de senaste 36 timmarna haft goda möjligheter till vila. Hans kunskaper i engelska språket var mycket bristfälliga.
- Ö hade några minuter innan en planerad kursändring vid trafikseparationsbojen W4 satt sig i soffan på bryggan och somnat sedan han strax innan skickat ner utkiken för att koka kaffe.
- Ö vaknade inte av det alarm som ljuder då en förprogrammerad girpunkt nås.
- Fartyget fortsatte förbi girpunkten, korsade den tungt trafikerade färjeleden mellan Helsingborg och Helsingör och sneddade över separationsstråket för mötande trafik med en sovande styrman på bryggan.
- L kolliderade med piren vid Västhamnen i Helsingborg under en vinkel av 13°.
- Ö, som vid KBV's bordning norr om Kullen visade tydliga tecken på berusning, hade med största sannolikhet inmundigat alkoholen efter kollisionen med piren.



