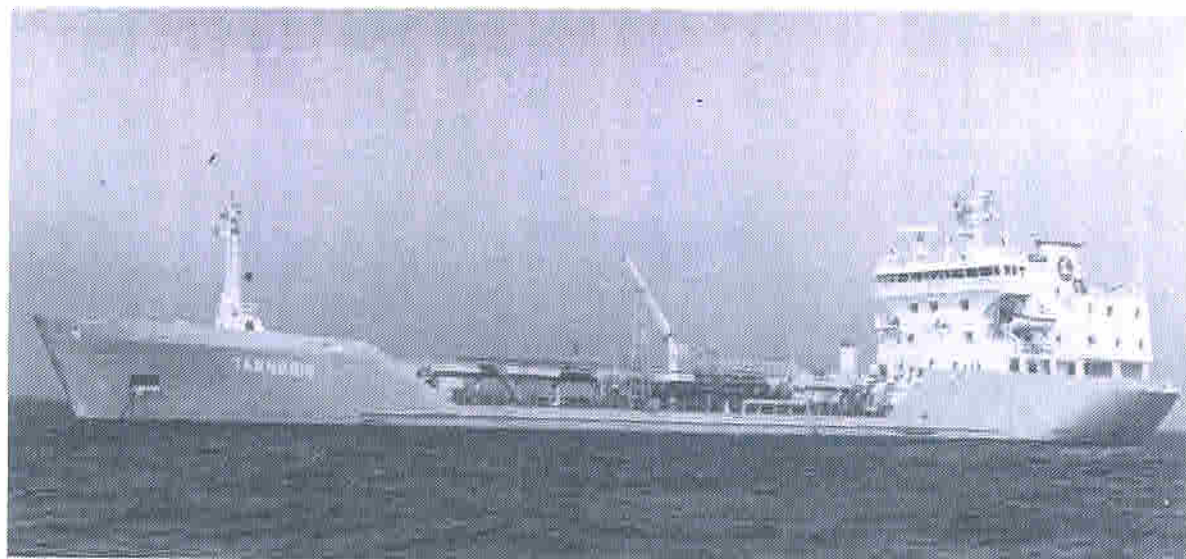


**YTTRANDE över kemikalietankfartyget
TÄRNBRIS -SIEA- närsituation med
fiskefartyget CANOPUS 1997-09-03**



SJÖFARTSVERKET

YTTRANDE över kemikalietankfartyget TÄRNBRIS -SIEA- närsituation med fiskefartyget CANOPUS 1997-09-03

Utredningsstaben Bd Björn Molin, 011-191327

SJÖFARTSVERKET

601 78 NORRKÖPING

Tel: 011-19 10 00

Fax: 011-10 19 49

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Faktaredovisning.....	2
Händelseförloppet enligt T.....	3
Händelseförloppet enligt C.....	4
Analys.....	4
Anmärkningar.....	5
Undersökningsresultat.....	5

Sammanfattning

Namn:	Tärnbris
Reg.bet.:	SIEA
Hemort:	Donsö
Brutto:	4099 ton
Löa:	106,15 meter
Bredd:	15,73 meter
Djupgående:	7,21 meter
Klass:	Lloyd's + 100 A1
Byggnadsår:	1980
Byggnadsmaterial:	stål
Maskinstyrka	2940 kW

Namn:	Canopus
Reg.bet.:	SLZP
Hemort:	Åstol
Brutto:	56
Löa:	17,01 meter
Bredd:	5,58 meter
Djupgående:	2,14 meter
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1987
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka	397 kW

Tärnbris (T) var på resa från Norrköping till Brofjorden.

När T var på nordgående SSW om Måseskär observerades ett antal fiskefartyg varav 3 stycken befann sig i närheten av fartygets stävlinje. Vakhavande styrman (V) bedömde att han med små kursändringar skulle kunna passera mellan fiskefartygen på ett betryggande avstånd.

T passerade mellan fiskefartygen och för om fiskefartyget Canopus (C) på ett avstånd av 50 - 70 meter.

Faktaredovisning

T var ett kemikalietankfartyg byggt 1980 i Kalmar med Donsö som hemmahamn.

Fartyget var byggt med besättningsutrymmen och brygga akterut. Det var utrustat med två radarapparater av märke Koden och Atlas varav en var i drift och inställd på 6 nm vid det aktuella tillfället. Övrig utrustning bestod av bl.a. automatstyrning av märke Plath och satellitnavigator av fabrikat Koden.

T framfördes enligt uppgift med en fart av 13 knop, det rädde dagsljus och sikten var 10 nm. Vinden var nordvästlig med styrka 2 Beaufort.

Bryggan var bemannad av överstyrman. När händelsen inträffade befann sig även maskinchefen på bryggan. Utkiken var sysselsatt med underhållsarbete på däck.

V var vid tillfället 28 år och hade gällande behörighet styrman A 96-3275.

C byggdes 1987 som Martina af Rörö på Strandby varv i Danmark. Fartyget förvärvades av de aktuella ägarna 1991 då det även fick sitt nuvarande namn.

Vid det aktuella tillfället bedrev fartyget trålfiske i farvatten SSW om Måseskär. Man hade två trålar ute och farten var 2,4 knop.

Befälhavaren på C var 37 år och hade gällande behörighet skeppare A 96-3945.

Situationen har av T uppfattats som framgår av bilaga 1, och av C enligt bilaga 2.

Händelseförloppet enligt T

T avgick från Norrköping 1997-09-01 för att gå till Brofjorden.

Den 3 september på förmiddagen, när T befann sig SSW om Måseskär, observerade V ett antal fiskefartyg varav 3 stycken befann sig i närheten av fartygets stävlinje. T gick på nordlig kurs, två av fiskefartygen på östlig och det tredje på västlig kurs (se bilaga 1). V bedömde att han med mindre kursändringar skulle kunna passera mellan fiskefartygen och på ett betryggande avstånd från dem.

När T närmade sig fiskefartygen anropade befälhavaren på C fartyget och påpekade att passageavståndet var alldeles för snålt tilltaget. Han informerade även att fiskefartygets möjlighet till undanmanöver var mycket begränsad och att hans navigering helt styrdes av hur bottenförhållandena var.

T passerade för om fiskefartyget och uppskattade att passageavståndet var ca 70 meter när fartygets akterstäv passerade för om C.

Händelseförloppet enligt C

C bedrev trålfiske och hade vid det aktuella tillfället två trålar ute och framfördes med en fart av 2,4 knop.

I fartygets omedelbara närhet befann sig även två andra fiskefartyg varav det ena låg stilla och höll på att ta in sin trål. Det andra fiskefartyget, som befann sig på kontrakurs om styrbord, hade en trål ute och gjorde farten 2,2 knop.

När T närmade sig med en uppskattad fart av 15 - 17 knop och med kurs för om C anropades T på VHF kanal 16. Då det inte fanns några andra fartyg eller hinder öster om de tre fiskefartygen ombads T att gå runt fiskefartygen. Befälhavaren på C oroades över att man från T möjligen inte hade observerat det stillaliggande fiskefartyget eftersom detta var lågt och endast 9 meter långt.

Svaret som erhöles från T gick ej att uppfatta.

När T passerade för om C uppskattades avståndet till fartygets förskepp till 50 meter. Samtidigt med passagen förberedde befälhavaren på C en backmanöver men då han var rädd för att få trålen i propellern avvaktades med manövern. Någon backmanöver behövde ej företas.

Analys

T framfördes med hjälp av automatstyrning och all utrustning synes ha fungerat tillfredställande.

Fiskefartygen plottades av V med hjälp av den ARPA radar (Automatic Radar Plotting Aid) som var i drift vid tillfället. I det första skedet, när fiskefartygen upptäcktes, tydde plottet ej på att någon närsituation skulle uppstå. Eftersom vädret var fint med klar sikt förlitade sig V på de visuella observationerna av fiskefartygen varför plottet ej fullföljdes.

Av den rapport om sjöolycka som lämnats från T framgick att man ombord på fartyget observerat att C förde fiskesignaler.

Situationen har uppfattats på ett skiljaktigt sätt från T och C (se bilaga 1 och 2).

Anmärkningar

De resurser som fanns tillgängliga på bryggan kan inte anses ha utnyttjats på ett effektivt sätt.

Om V hade fullföljt det plott som påbörjades när fiskefartygen upptäcktes så hade han sannolikt uppmärksammat och kunnat undvika den närsituation som uppstod.

Det är anmärkningsvärt att inte V, med hjälp av de visuella observationerna av fiskefartygen, uppmärksammade att en närsituation var på väg att uppstå.

Det finns också anledning att anmärka på att V inte vidtog någon undanmanöver vid tillfället när han, via VHF av befälhavaren på C, uppmärksammades på situationen och ombads att gå runt fiskefartygen. Det är också anmärkningsvärt att ett fartyg som var sysselsatt med fiske, och som enligt styrningsreglerna hade rätt till väg, via radio behövde anmoda T att hålla undan.

Undersökningsresultat

Befälhavaren på C hade varit anställd på fartyget sedan 1991.

V hade varit anställd på fartyget i styrmansbefattning under en sammanlagd tid av 14 månader.

I internationella sjövägsreglerna regel 8 c berörs begreppet "närsituation". Regeln är kommenterad av Sjöfartsverket i en not som säger att "begreppet närsituation finns ej definierat i reglerna, trots att man gjort allvarliga försök att få fram en täckande förklaring. Tänker man efter förstår man också, att vad som för föraren på en fritidsbåt kan te sig som en fullt normal och betryggande situation, kan för befälhavaren eller lotsen på det stora fartyget vara inte bara en närsituation utan en ren katastrofsituation".

I noten berörs även en händelse där ett fritidsfartyg tvärade infartsleden till en större hamnstad. I leden kom ett lastat 44 000 tons tankfartyg. Från bryggan på tankfartyget försvann segelbåtens skrov under backen och minsta avståndet uppskattades till under 50 meter.

Även regel 2 är kommenterad av Sjöfartsverket och säger att "med vanligt sjömansbruk eller gott sjömanskap avses bland annat: Hålla lämplig fart och lämpligt passageavstånd, hålla undan i god tid och med bestämd manöver....."

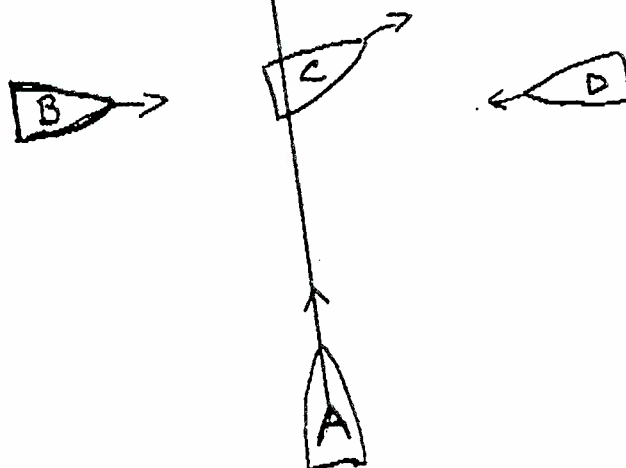
Vid den aktuella händelsen passerade T, som i detta fall var det större fartyget, framför fiskefartygets stäv på ett avstånd av 50 - 70 meter.

Att under rådande omständigheter passera så nära för om fiskefartyget, som bedrev trålfiske och därigenom hade begränsad manöverförmåga, innebar att passagen skedde på ett sätt som ej var förenligt med gott sjömansskap.

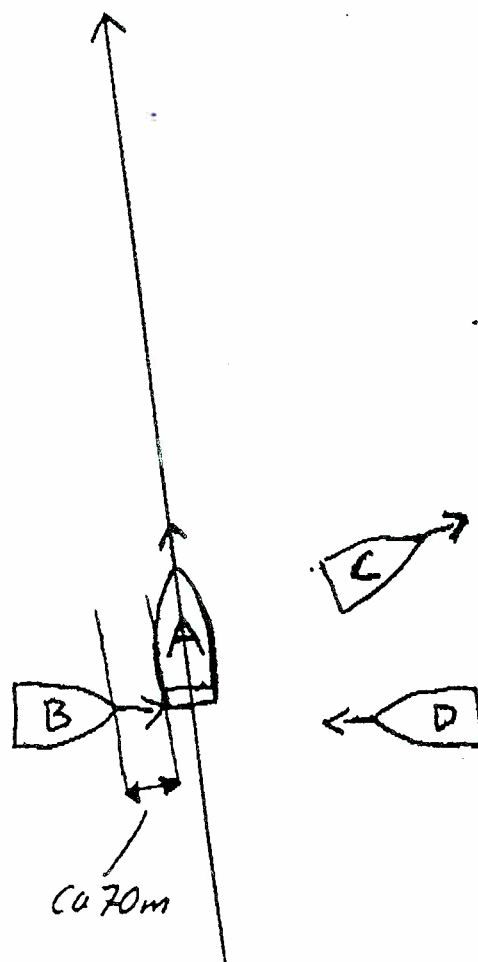
1

Bilaga 1.

B, C, D = Trälare
A = Tankfartyg

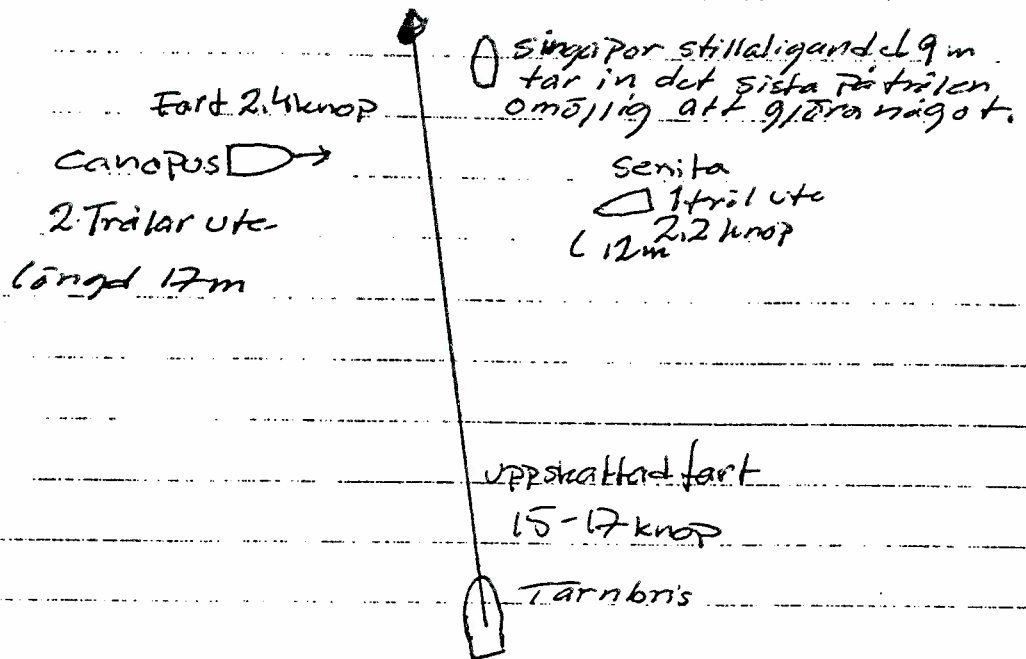


2



Bilaga 2.

①



②

