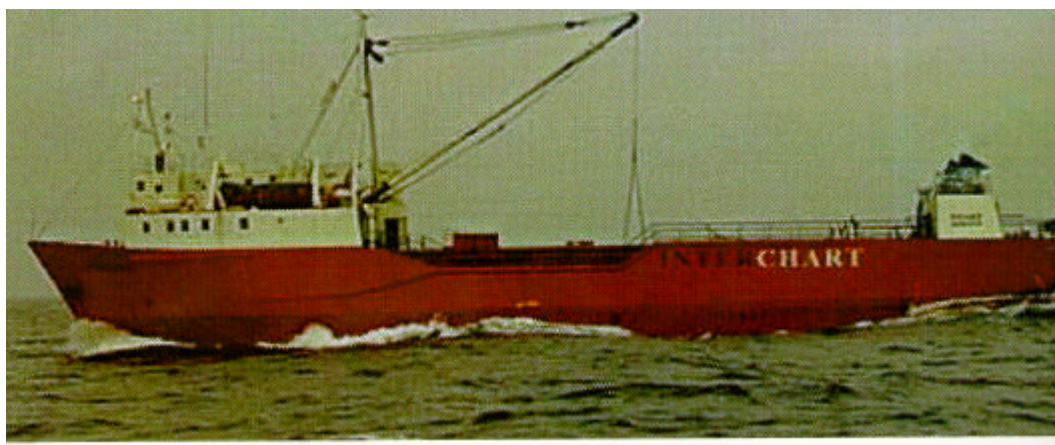


# RAPPORT

**Fiskefartyget LL 751 VÄDERÖ af FISKETÅNGEN -  
SFMK - i kollision med pallastfartyget RISVAER -  
LMXY - 20 mars 2001**



# RAPPORT

## **Fiskefartyget LL 751 VÄDERÖ af FISKETÅNGEN - SFMK - i kollision med pallastfartyget RISVAER - LMX - 20 mars 2001**

Vår beteckning 080201-0126915 ; 080202-0126916

Utredningsenheten Sten Anderson, 011-191269

Rapporten finns [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se) (Webbtjänsten-  
även på vår hemsida Press-Rapporter/remisser

Eftertryck tillåts med angivande av källan

## Innehållsförteckning

<b>1 Sammanfattning</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Faktaredovisning</b> .....	<b>1</b>
2.1 Fartygen.....	1
2.1.1 Väderö af Fisketången.....	1
2.1.2 Styrhytten.....	3
2.1.3 Huvudmotorn.....	3
2.1.4 Pumparrangemang för länsning.....	3
2.1.5 Besättningen .....	4
2.2.1 Risvaer.....	4
2.2.2 Besättningen .....	5
2.3.1 Vädersituationen.....	6
<b>3.1 Händelseförloppet</b> .....	<b>6</b>
3.1.1 Händelseförloppet enligt Väderö .....	6
3.1.2 Händelseförloppet enligt Risvaer .....	7
<b>4 Analys</b> .....	<b>8</b>
<b>5 Orsak</b> .....	<b>9</b>
<b>6 Anmärkningar</b> .....	<b>9</b>
<b>7 Allmänna rekommendationer</b> .....	<b>11</b>
<b>8 Skador</b> .....	<b>11</b>
8.1 Person- och miljöskador.....	11
8.2 Materiella skador .....	11
8.2.1 Materiella skador på Väderö .....	11
8.2.2 Materiella skador på Risvaer .....	11
<b>9 Utredningsresultat</b> .....	<b>12</b>

---

## RAPPORT

Fiskefartyget LL 751 Väderö af Fisketången - SFMK - i kollision med pallastfartyget RISVAER - LMXV - 20 mars 2001

---

### 1 Sammanfattning

Fiskefartyget VÄDERÖ af FISKETÅNGEN (V) var på väg från Fisketången för att tråla efter kräfta i farvattnen väster om mellersta Bohuslän.

Det norskregistrerade pallastfartyget RISVAER (R) var samtidigt på väg utefter bohuskusten mot Oslo. De båda fartygen kolliderade den 20 mars 2001 klockan 09.00 cirka 8 M (nautisk mil) sydväst om Hållö på position N 58° 14',6 E 11° 01',9.

V's förskepp blev mycket allvarligt skadat vilket gjorde att fartyget var nära att sjunka. Med hjälp av pumpar från tillskyndande lotsbåt och räddningskryssare höll sig V flytande och bogserades tillbaka till hemmahamnen där det omedelbart slipsattes.

Skadorna visade sig vara så stora att försäkringsbolaget förklarade V vara en försäkringsmässig totalförlust. En provisorisk reparation utfördes varefter en enkel resa till Danmark för skrotning tilläts.

### 2 Faktaredovisning

#### 2.1 Fartygen

##### 2.1.1 Väderö af Fisketången

Namn:	VÄDERÖ AF FISKETÅNGEN
Reg.bet.:	SFMK
Hemort:	Fisketången
Brutto:	74
Löa:	21,3 meter
Bredd:	5,92 meter

## RAPPORT

Fiskefartyget LL 751 Väderö af Fisketången - SFMK - i kollision med pallastfartyget RISVAER - LMXV - 20 mars 2001

---

Djupgående:	3,25 meter
Tillsyn:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1948
Byggnadsmaterial:	Trä
Maskinstyrka:	253 kW
Besättning:	2 man

V byggdes i ek år 1948 vid J.W.Bergs Varv på Hälsö och fick namnet Saigon. Därefter har fartyget hetat Marino II och Thailand för att år 1997 få namnet Väderö af Fisketången då det inköptes av de aktuella ägarna och då det också fick Fisketången som hemmahamn.

V var från början en typisk sidotrålare men hade på senare år konverterats till en form av häcktrålare då den aktra trålgalgen flyttades till babords låring och den förliga trålgalgen till styrbords låring. Tråltrumman var placerad långskepps i styrbords sida för om den akterut på väderdäcket placerade styrhytten. Trålvinschen hade flyttats från platsen omedelbart för om styrhytten till fördäck. Detta för att ge bättre plats att arbeta med fångsten.

Över väderdäckets babords sida och ner mot brädgången från förkanten av styrhytten akterut till masten på fördäck var ett presenningsskydd uppsatt som skydd vid arbete på däck. I detta "shelter" fanns två fönster, vart och ett cirka 25 x 100 cm, för att från däck kunna hålla uppsikt babord över.

Längst förut, under väderdäck, fanns skansen och längst akterut maskinrummet.

Fartyget har använts både till trålfiske och till fiske med snörpvad. Under den tid, då snörpvadsfiske var huvudsysselsättningen, hade lastrummet, som återfanns mellan maskinrummet och skansen, plastats och inretts med plastade vattentäta skott. Det bestod då av fem "tankar" där konsumtionssill förvarades i bulk i vatten.

## RAPPORT

Fiskefartyget LL 751 Väderö af Fisketången - SFMK - i kollision med pallastfartyget RISVAER - LMXV - 20 mars 2001

---

### 2.1.2 Styrhytten

Styrhytten var placerad akterut på väderdäcket. Omedelbart akter om styrplatsen fanns ett utrymme med en brits för vila. Nytt däckshus installerades år 1989.

Ratten för styrningen var placerad i fartygets centerlinje med den magnetiska styrkompassen med automatstyrningen, av märket Scapilot, rakt framför. En tiller för manuell styrning fanns i styrhyttens styrbordssida och en i babordssidan. Dessa tillrar var utplacerade för att bättre kunna hantera fartyget då fiskredskapen var i sjön.

En dagljusradar av märket Racal-Decca var placerad strax babord om styrplatsen och en GPS av märket Shipmate RS 5660 under däck. Båda instrumenten var i drift vid olyckstillfället. Radarn var inte försedd med ARPA-funktion (Automatic Radar Plotting Aid).

Två manöverorgan för framdrivningsmotorn, ett om styrbord och ett om babord, fanns också i styrhytten liksom ett ljud- och ljuslarm för varning om eventuellt vatten i maskinrummet.

### 2.1.3 Huvudmotorn

Framdrivningsmotorn, en General Motor V12 som utvecklade 253 kW vid 1800 rpm, var via ett backslag kopplad till en propeller med fasta propellerblad. Manöverreglagen i styrhytten bestod således av två handtag – ett för backslaget och ett för varvtalet. Vid backmanöver slog V babord med aktern.

Motorn var tillverkad år 1979 och hade, på grund av tidigare vattendränkning, renoverats. Renoveringen var klar ett par veckor innan kollisionen och hade tagit cirka två månader i anspråk.

### 2.1.4 Pumparrangemang för länsning

- En av framdrivningsmotorn remdriven länsnump med kapaciteten cirka 300 liter per minut.
- En hydrauldriven lastpump, med kapaciteten cirka 1000 liter per minut. Hydraulmotorn var också den remdriven av framdrivningsmotorn. Lastpumpen betjänade dels lastrummets fem tankar och dels maskinrummet. Genom ventiler kunde pumpen kopplas antingen till

## RAPPORT

Fiskefartyget LL 751 Väderö af Fisketången - SFMK - i kollision med pallastfartyget RISVAER - LMX - 20 mars 2001

---

lastrummets olika tankar eller till maskinrummet för att då användas som länsypump.

- En elektrisk 24 volts länsypump, med kapaciteten 150 liter per minut, var installerad i maskinrummets förkant och
- en likadan pump med samma kapacitet var installerad i maskinrummets akterkant.

De två elektriska pumparna kunde med en vippknapp köras för hand eller automatiskt.

- Ombord fanns också en handdriven diafragmapump placerad på däck.

### 2.1.5 Besättningen

De två besättningsmedlemmarna ombord på V var båda erfarna fiskare. Arbetstiden ombord var inte indelad i särskilda vakter eftersom man normalt gick iland varje kväll för att lossa fångsten. Därefter låg man vanligen till kaj över natten och gick till sjöss igen nästa morgon.

Befälhavaren hade varit i tjänst sedan avgång 1,5 timmar före kollisionen och hade vakten i styrhytten.

### 2.2.1 Risvaer

Namn:	RISVAER
Reg.bet.:	LMXY
Hemort:	Namsos
Brutto:	882
Dödvikt:	914 ton
Löa:	55,5 meter
Bredd:	11 meter
Djupgående:	5,6 meter

## RAPPORT

Fiskefartyget LL 751 Väderö af Fisketången - SFMK - i kollision med pallastfartyget RISVAER - LMXV - 20 mars 2001

---

Klass:	DNV
Byggnadsår:	1974
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	827 kW
Besättning:	5 man

R byggdes år 1974 på Fosen Mekaniska Verksteder AS i Rissa och fick namnet Trans Sund vid leveransen. År 1993 skiftade fartyget namn till Heggholmen och år 1995 fick hon det aktuella namnet.

Fartygets däckshus, med besättningsutrymmen och brygga, var placerat förut på väderdäck. De vid kollisionen mest intressanta instrumenten som var i drift på bryggan var en dagljusradar av märket Furuno typ 2110 med ARPA-funktion, en Anschütz automatstyrning, en DGPS Furuno GP 50 och ett elektroniskt sjökort.

Omedelbart akter om däckshuset fanns en lastlucka, med dimensionerna 14,2 x 9,5 meter, som betjänades av en lastbom. Fartyget kunde också lossas och lastas genom en sidoport i styrbords bordläggning. Sidoporten var belägen strax för om L/2 (halva fartygets längd). Lastlådan var indelad i underrum och mellandäck.

Längst akterut i fartyget var maskinrummet placerat. Framdrivningsmotorn var av märket Caterpillar typ D399 som utvecklade 825 kW och gav R en fart av 10 knop. Motorn var kopplad till en propeller med vridbara propellerblad.

### 2.2.2 Besättningen

Besättningen bestod normalt av fyra man men den aktuella resan var man fem. Arbetstiden ombord var indelad i ett tvåvaktssystem. Både befäl och manskap tjänstgjorde i 6 timmar följt av 6 timmars frivakt i ett rullande schema.

Befälhavaren hade gått på vakt en timme innan kollisionen och var ensam på bryggan.



## RAPPORT

Fiskefartyget LL 751 Väderö af Fisketången - SFMK - i kollision med pallastfartyget RISVAER - LMXV - 20 mars 2001

---

### 2.3.1 Vädersituationen

Vädret den aktuella morgonen var mycket bra med nästan ingen vind, obetydlig sjögång, god sikt och molnfri himmel.

Kollisionen skedde cirka klockan 09.00 vilket var GMT + 1 timme (Greenwich MeanTime). Övergång till sommartid hade således ännu inte skett vilket innebär att solen stod i sydost.

## 3.1 Händelseförloppet

### 3.1.1 Händelseförloppet enligt Väderö

V avgick från hemmahamnen 20 mars 2001 klockan 07.30. Kurs cirka 250° styrdes med hjälp av automatstyrningen. Maskinreglaget hade ställts på 1350 rpm vilket gav V en fart av 7-8 knop. Avsikten var att tråla efter kräfta i farvattnen cirka 9 M sydväst från Hållö. Förutom V var det 5 andra fiskefartyg i området. Dessa hade redan trålarna i sjön.

Befälhavaren var i styrhytten och uppmärksammade någon halvtimme före kollisionen ett nordgående fraktfartyg cirka 45° om babord. Han bedömde att fartygen skulle gå klara för varandra och konstaterade också att det andra fartyget var väjningsskyldigt.

Den andre besättningsmedlemmen var på däck och höll på att klargöra för fiske. Han fick då se ett par mindre hål i trålen som måste lagas innan den kunde sättas i sjön. Eftersom han behövde hjälp kallade han på befälhavaren som lämnade styrhytten och gick ner på däck.

Då befälhavaren, som stod i fartygets centerlinje babord om tråltrumman under lagningsarbetet, tittade upp fick han genom det förliga fönstret i shelteret se en röd fartygssida mycket nära.

Han släppte allt han hade för händer och rusade upp i styrhytten där han satte reglaget till backslaget på back och reglaget till regulatören på fullt varv. En kollision kunde emellertid inte undvikas. V körde, klockan 09.00, in i R's styrbordssida under nära rät vinkel och med obetydligt minskad fart.

## RAPPORT

*Fiskefartyget LL 751 Väderö af Fisketången - SFMK - i kollision med pallastfartyget RISVAER - LMX - 20 mars 2001*

---

Befälhavaren ropade upp Kustbevakningens sambandscentral i Kungshamn och informerade om kollisionen som skedde på N 58° 14',6 E 11° 01',9. KBV tog därefter kontakt med MRCC i Göteborg som sände hjälp med pumpkapacitet till haveriplatsen.

Man kunde snabbt konstatera att vatten forsade från det svårt skadade förskeppet under lastrummet till maskinrummet. Det visade sig att den egna pumpkapacitet endast förmådde hålla undan vattnet då fartyget låg stilla. Vid framfart orkade pumparna inte hålla undan vatteninflödet.

Då ytterligare läns-pumpar sattes ombord kunde läckaget hållas stången även vid förflyttning.

Haveristen togs under bogsering och ankom till Fisketången samma dag klockan 14.30 och togs omedelbart upp på slipen.

### **3.1.2 Händelseförloppet enligt Risvaer**

R hade avgått från Holbaek i Danmark den 19 mars 2001 klockan 17.20, med last av pallat socker och salt, destinerad till Oslo.

Eftersom sikten var god den aktuella morgonen var befälhavaren, som hade gått på vakt klockan 08.00, ensam på bryggan. Radarn var i gång men ARPA-funktionen var inte aktiverad. Fartyget styrdes med hjälp av automatstyrningen.

Någon halvtimme innan kollisionen såg befälhavaren både visuellt och på radarn ett antal fiskefartyg om styrbord. Han bedömde att han utan risk kunde behålla kurs och fart eftersom fartygen om styrbord, enligt vad han ansåg, skulle gå akter om eget fartyg om de behöll kurser och farter.

Enligt egen uppgift koncentrerade sig befälhavaren på att hålla utkik för över. Han sade sig också ha blivit bländad av solen.

Plötsligt hörde befälhavaren en smäll om styrbord som om en sjö slog mot skrovet. Han sprang över till styrbordssidan för att se vad som inträffat och kunde konstatera att han kolliderat med ett av fiskefartygen.

Befälhavaren stoppade framfarten och erbjöd det skadade fartyget pumpar. R's 220 V pumpar kunde emellertid inte användas i V som endast hade 24 V ombord. Den övriga besättningen gjorde klar MOB-båten (Man Over

## RAPPORT

Fiskefartyget LL 751 Väderö af Fisketången - SFMK - i kollision med pallastfartyget RISVAER - LMXV - 20 mars 2001

---

Board). Den behövde inte användas eftersom V kunde hålla sig flytande med egen pumpkapacitet så länge man inte gjorde fart genom vattnet.

Man kunde konstatera att V kört in i R's styrbordssida i akterkant av sidoporten.

Då hjälp, i form av lotsbåt, KBV och räddningskryssare, kommit till olycksplatsen fick R tillstånd av MRCC att fortsätta sin resa.

### 4 Analys

De två besättningsmännen på V har båda vittnat om att kollisionsvinkeln var nära 90° vilket också skadebilden visar. Inget av de inblandade fartygen har enligt uppgifter, lämnade vid respektive sjöförklaring, ändrat vare sig kurs eller fart.

R styrde kurs 345° och gjorde 10 knops fart och V styrde 250° och gjorde 7-8 knops fart.

Med dessa förutsättningar har R haft V cirka 35° på styrbords bog under oförändrad bäring under den halvtimme de två fartygen varit medvetna om varandra. V har alltså befunnit sig i bäring cirka 20° sett från R under hela den tid som situationen utvecklade sig till en kollision.

Om befälhavaren, som han hävdade, koncentrerade sin uppmärksamhet för över borde V i ett sent skede av händelseutvecklingen varit hart när omöjlig att missa eftersom hon hela tiden fanns i cirka 35° på styrbords bog. Det fanns inte heller några föremål för om bryggan som skymde sikten.

Radarn på R var utrustad med en "guard ring" vilket är en funktion som visar sig som en avståndsring som av navigatören kan läggas in i radarbilden. Ett inkommande eko utlöser ett larm när det passerar "guard-ring"-en. Funktionen var emellertid inte aktiverad.

Både i sin rapport och vid sjöförklaringen hävdade befälhavaren på R att han haft motljus och var bländad av solen vilket skulle ha försvårat för honom att få syn på det andra fartyget.

## RAPPORT

Fiskefartyget LL 751 Väderö af Fisketången - SFMK - i kollision med pallastfartyget RISVAER - LMXV - 20 mars 2001

---

Detta torde inte vara med sanningen överensstämmande eftersom V, som sagts ovan, befann sig i bäring 20° från R och solen vid den aktuella tidpunkten, klockan 09.00, fanns i sydost – alltså i bäring 135°. Detta gör en skillnad i bäring på 115°.

Det från styrbords låring inkommande solljuset kan emellertid ha stört radarbilden. Befälhavaren omtalade att han satte upp en solskärm efter kollisionen. Något störande ljus för att optiskt upptäcka ett fartyg i bäring 20° synes emellertid inte ha förekommit.

V hade, när befälhavaren lämnade styrhytten, endast ett fåtal kabellängder kvar till det läge där trålen enligt planerna skulle sättas. Trots det hade befälhavaren ingen tanke på att stoppa framfarten medan hålen i trålen lagades.

## 5 Orsak

Orsak till kollisionen var att vakthavande på de två inblandade fartygen inte var medvetna om att en närsituation utvecklade sig. Vakthavande på R blev inte uppmärksam på V förrän kollisionen redan var ett faktum medan vakthavande på V blev varse R i ett alltför sent skede.

## 6 Anmärkningar

Regel 15 i Internationella sjövägsreglerna:

”När två maskindrivna fartygs kurser skär varandra så att det innebär risk för kollision, skall det fartyg, som har det andra på sin egen styrbordssida, hålla undan för det andra fartyget och skall, då förhållandena så medger, undvika att gå för om detta.”

- **R var enligt regel 15 väjningsskyldigt men underlät att vidta åtgärder. Det behöll i stället sin kurs och fart. Vakthavande på R var uppenbarligen inte medveten om V.**

Regel 17 b i Internationella sjövägsreglerna:

”Finner det fartyg som ska hålla kurs och fart, att det, av vad orsak som helst, kommit så nära det andra fartyget, att kollision ej kan undvikas

## RAPPORT

Fiskefartyget LL 751 Väderö af Fisketången - SFMK - i kollision med pallastfartyget RISVAER - LMXV - 20 mars 2001

---

enbart genom åtgärd av det fartyg som är skyldigt att hålla undan, skall det förstnämnda fartyget vidta sådana åtgärder som bäst kan tjäna till att undgå kollision.”

- **Ombord i V gjordes ett försök att i ett mycket sent skede slå full back. Vakthavande på V var inte medveten om situationens allvar förrän sekunderna innan kollisionen.**

Regel 7 a i Internationella sjövägsreglerna:

”Varje fartyg skall utnyttja alla tillgängliga medel, som med hänsyn till rådande förhållanden och omständigheter bedöms lämpliga för att avgöra om risk för kollision föreligger.”

- **På inget av fartygen användes några som helst tillgängliga medel för att avgöra om risk för kollision förelåg – varken optiska eller elektroniska.**

Regel 7 b i Internationella sjövägsreglerna:

” Om funktionsduglig radarutrustning finns ombord, skall denna utnyttjas på rätt sätt, innefattande dels observation på stort avstånd så att tidig varning för kollisionsrisk kan erhållas dels radarplottning eller likvärdig, systematisk observation av upptäckta föremål.”

- **Inget av de inblandade fartygen använde sina radaranläggningar för plottning eller försökte på annat sätt bestämma eventuell bäringsförändring.**
- **Vakthavande på R höll inte uppsikt över vad som hände på sitt fartygs styrbords sida trots att han en halvtimme innan kollisionen, enligt polisförhöret, hade konstaterat att det fanns ett antal fiskefartyg i området.**

**Om denna ouppmärksamhet berodde på andra arbetsuppgifter eller på trötthet har inte gått att utröna.**

- **Vakthavande på V hade lämnat bryggan utan bemanning för att på däck hjälpa till att laga trålen.**

## **7 Allmänna rekommendationer**

Det är av yttersta vikt att fartygens bryggor är bemannade med uppmärksam personal som använder alla till buds stående medel för att bestämma andra fartygs rörelser.

I det aktuella fallet, med den vädersituation som rådde, kunde den allra mest elementära form av uppmärksamhet från något av fartygen ha förhindrat en kollision.

## **8 Skador**

### **8.1 Person- och miljöskador**

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

### **8.2 Materiella skador**

#### *8.2.1 Materiella skador på Väderö*

V träffade R cirka vinkelrätt i akterkant av sidoporten vid övergången från sidoport till bordläggning. På grund av R's framfart och att stäven troligen häktade i övergången slets stäven av åt styrbord.

Hela förskeppet, med bordläggning och däck, för om masten skräckte isär.

V förklarades av sitt försäkringsbolag som en försäkringsmässig totalförlust.

#### *8.2.2 Materiella skador på Risvaer*

Den intryckning som uppstod i akterkant av sidoporten beskrevs av befälhavaren som kosmetisk.

## 9 Utredningsresultat

- Vädret den aktuella morgonen var bra med god sikt, klar himmel, försumbar vind och obetydlig sjö.
- Befälhavaren på V lämnade styrhytten obemannad och gick ner på däck.
- Han fick se R mycket nära om babord genom ett fönster i shelteret.
- R var väjningsskyldigt.
- Befälhavaren på R var, av en eller annan orsak, inte medveten om V förrän kollisionen var ett faktum.
- Något optiskt hinder för att från R upptäcka V fanns inte.
- V blev svårt skadat i förskeppet och kunde efter att ha fått hjälp med pumpar från tillskyndande fartyg bogseras till hemmahamnen.
- Fiskefartyget fick så stora skador att det blev betraktat som en försäkringsmässig totalförlust.