

RAPPORT

Fiskefartyget LYNGSKÄR -SBTO- i kollision med torrlastfartyget ALLORA - HQRN2- den 10 september 2001



RAPPORT

Fiskefartyget 31 LYNGSKÄR -SBTO- i kollision med torrlastfartyget ALLORA - HQRN2- den 10 september 2001

Vår beteckning: 080201-0128326/080202-0128327
Utredningsenheten Björn Molin, 011-19 13 27

Rapporten finns www.sjöfartsverket.se (Webbtjänsten
även på vår hemsida -Press Rapporter/remisser

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	1
Fartygen	1
Lyngskär	1
Besättningen	3
Allora	3
Vädersituationen	4
Övrigt.....	4
Analys	5
För händelsen aktuella sjövägsregler	6
Orsak	7
Anmärkningar	8
Rekommendationer	8
Skador	8
Materiella skador på Lyngskär.....	8
Materiella skador på Allora	8
Utredningsresultat	8
Bilaga: Sjökortsutdrag	

Sammanfattning

Fiskefartyget Lyngskär (L) hade trålat efter kräfta i farvattnen mellan Lilla Middelgrund och Morups bank (se sjökortsutdrag) och var på väg till sin hemmahamn Glommen.

Det Hondurasflaggade torrlastfartyget Allora (A) var samtidigt på väg från Halmstad till Skagen. Fartygen kolliderade den 10 september 2001 vid 19-tiden på position N 056° 52',51 E 012° 14'.

Efter skadekontroll kunde A fortsätta sin resa till Skagen och L gick till Falkenberg för reparation.

Faktaredovisning

Fartygen

Lyngskär

Namn:	LYNGSKÄR
Reg.bet.:	SBTO
Hemort:	Glommen
Brutto:	33
Löa:	15,64 meter
Bredd:	4,77 meter
Byggnadsår:	1985
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	235 kW
Besättning:	2 man

L byggdes år 1985 vid Ky Paul Petroffs varv i Korpo, Finland. Fartyget inköptes till Sverige år 1990 och fick då namnet Tirana. Därefter har det hetat Moa tills år 1991 då hon förvärvades av den aktuella ägaren och fick sitt nuvarande namn.

Fartyget var en häcktrålar med styrhytten placerad förut och därifrån kom man via en trappa till skansen som fanns under väderdäck längst förut. Maskinrummet var placerat längst akterut och mellan det och skansen fanns lastrummet.

Ratten för styrningen var placerad styrbord om centerlinjen. All instrumentering var väl samlad runt navigatörens plats. På styrbordssidan fanns en dörr som ledde ut på däck. Dörren kunde hakas upp med en krok på fartygets reling. Dörren var också upphakad vid händelsen och skymde sannolikt sikten mot styrbord.

Akter om styrhytten fanns en cirka 1,8 meter hög bing där fångsten sorterades. Bingen sträckte sig från styrbordssidan till centerlinjen och öppningen var riktad mot babord. Över väderdäcket fanns ett presenningsskydd som sträckte sig från styrhyttens akterkant och akteröver till trålvinscharna. På babordssidan gick skyddet ner till brädgången. På styrbordssidan och över bingen fanns inget skydd. I presenningsskyddet fanns två mindre fönster för att från däck kunna hålla uppsikt babord över.

Två tråltrummor var placerade tvärskepps längst akterut och för om dessa återfanns tre trålvinschar.

Framdrivningsmaskineriet bestod av en maskin av fabrikat Volvo Penta som utvecklade 235 kW och var via ett backslag kopplad till en propeller med fasta blad.

Nedgångskappen till maskinrummet var placerad på babordssidan för om trålvinscharna. Maskinrumsdörren var vänsterhängd samt öppnades mot styrbord och akteröver.

Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen på bryggan var två radarapparater av märke Furuno. En av dessa var i drift och inställd på 0,7 M (nautiska mil) när händelsen inträffade.

Magnetkompass var av fabrikat Lyth och automatstyrning av märke Robertson.

Ombord fanns också satellitnavigatör av fabrikat Shipmate RS 5310.

Besättningen

Besättningen bestod av två man som båda hade lång och gedigen erfarenhet av fiske. De hade mestadels fiskat i de aktuella farvattnen sedan år 1991 då L förvärvades. Då trålningen pågick var arbetstiden indelad i 4-timmarspass.

Befälhavaren uppgav vid sjöförklaringen att man gick till sjöss väl utvilade och att man under dagen också hade haft gott om tid till vila.

Allora

Namn:	ALLORA
IMO nr:	6505600
Reg.bet.:	HQRN2
Hemort:	Honduras
Brutto:	517
Löa:	47,86 meter
Bredd:	8,31 meter
Djupgående:	3,38 meter
Klass:	Honduras Maritime Authorities
Byggnadsår:	1964
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	471 kW
Besättning:	Okänt

A byggdes år 1964 på Karmsund Verft & Mekaniska Verksted i Avaldsnes, Norge och har tidigare gått under namnen Elsa F, Sun West, Tove Kristin, Seco, Arctic Trader och Brufjord.

Fartyget var byggt med besättningsutrymmen, maskinrum och brygga akterut.

Framdrivningsmaskineriet bestod av en huvudmaskin av märket Alpha Diesel som utvecklade 471 kW. På full fart gjorde fartyget cirka 10 knop.

Den aktuella händelsen inträffade då A i ballastkondition var på resa från Halmstad till Skagen.

Vädersituationen

Vid tillfället rådde dagsljus och god sikt. Vinden var NV-lig med styrka 5-7 m/sek.

Övrigt

Det fanns ingen annan störande trafik i området då händelsen inträffade.

Sjöförklaring hölls för L i Göteborg den 5 oktober 2001. Vid sjöförklaringen hördes befälhavaren och den besättningsmedlem som vid tillfället befann sig ombord på L.

L's befälhavare har, i sin skriftliga rapport, angett att egen kurs var cirka 60° och A's kurs cirka 345° då händelsen inträffade.

Sjöförklaring för A har så vitt känt inte hållits. Information om besättningens storlek, bryggbemanning vid det aktuella tillfället eller utrustning på bryggan har inte gått att få.

Rapporten baseras på den information som erhållits från besättningen på L.

Händelseförlopp

L avgick från Glommen den 10 september 2001 klockan 0500 för att tråla efter kräfta i farvattnen mellan Lilla Middelgrund och Morups bank. Vid 18-tiden avslutades det andra tråldraget och när trålen hade tagits in satte man kursen cirka 50° – 60° mot fyren Morups Tånge vid hemmahamnen.

L framfördes med hjälp av automatstyrning och fartygets fart var cirka 7 knop.

Befälhavaren var i styrhytten och den andre besättningsmedlemmen befann sig på däck och höll på att sortera fångsten.

Vid 19-tiden skulle befälhavaren fylla i fiskeloggboken. I loggboken skulle bland annat uppges mängden av den uppskattade fångsten. Befälhavaren gick därför ut på däck för att fråga sin medarbetare om fångstens mängd.

När befälhavaren kom ut på däck hade besättningsmannen gått ner i maskinrummet för att trimma tankarna då fartyget hade lite slagsida.

Befälhavaren ropade på honom och ställde sig vid bingen för att titta på fångsten.

Då besättningsmannen kom upp på däck fick han se en blå fartygssida mycket nära på L's styrbordssida. Han skrek till och befälhavaren tittade upp samtidigt som L körde in i det andra fartygets babordssida något akter om midskepps.

Befälhavaren sprang in i styrhytten och kopplade från motorn. Vid sjöförklaringen uppgav befälhavaren att kollisionen inträffade cirka 3-4 minuter efter det att han hade lämnat styrhytten.

De två besättningsmännen kunde inte avgöra under vilken vinkel kollisionen skedde men uppgav att A kom snett akterifrån när de upptäckte fartyget.

Då kollisionen hade inträffat girade det andra fartyget runt och lade sig stilla. L gick sedan upp och förtöjde i A's akter där man blev liggande cirka tre timmar för skadekontroll och medan information utväxlades mellan fartygen. Därefter gick L till Falkenberg där skadorna reparerades. A fortsatte sin resa till Skagen i Danmark.

Analys

L's befälhavare har angett att den egna kursen var cirka 60° och A's kurs cirka 345° då händelsen inträffade. Vid sjöförklaringen uppgavs också att A närmade sig snett akterifrån då hon upptäcktes. Kollisionsvinkeln har med ledning av skadebilden uppskattats till cirka 75° .

L gjorde cirka 7 knops fart. Någon information om A´s fart vid det aktuella tillfället har inte gått att erhålla. Sannolikt gjorde A cirka 10 knops fart som var fartygets servicefart.

Med dessa förutsättningar har L haft A cirka 65° på sin styrbordssida under oförändrad bäring i vart fall under de 3-4 minuter från det att befälhavaren lämnade bryggan tills dess att händelsen inträffade. Sannolikt har fartygen närmat sig varandra med oförändrad bäring under betydligt längre tid.

När L´s befälhavare lämnade styrhytten var avståndet mellan fartygen cirka 1M. Med den vädersituation som rådde har fartygen varit visuellt synliga för varandra under så lång tid att man från något av dem borde ha uppmärksammat situationens allvar.

Dörren till styrhytten på L var placerad på styrbordssidan och öppnades föröver samt hade hakats fast i relingen. Då befälhavaren gick ut på däck har A sannolikt varit skymd av den upphakade dörren.

L´s befälhavare gick ut på däck och ställde sig vid bingen som var cirka 1,8 meter hög. Bingens öppning var riktad mot babord och sikten åt fartygets styrbordssida var i stort sett obefintlig från platsen där befälhavaren stod.

För händelsen aktuella sjövägsregler

Regel 15 i internationella sjövägsreglerna föreskriver att ”när två maskindrivna fartyg 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”. L var enligt regeln väjningsskyldigt men befälhavaren hade inte uppmärksammat att A närmade sig från styrbord på kollisionskurs.

I regel 17 b sägs ”finns det fartyg som skall hålla kurs och fart, att det, av vad orsak som helst, kommit så nära det andra fartyget, att kollision ej kan undvikas 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”. A synes inte ha vidtagit någon åtgärd för att förhindra att kollisionen inträffade.

Regel 7 a föreskriver att ”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. I tveksamma fall skall sådan risk anses föreligga”. I regel 7 b sägs ”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 radarplotting eller likvärdig, systematisk observation av upptäckta föremål”.

Den ena av L´s radarapparater var inställd på 0,7 M. Då fartyget bedrev trålfiske fanns det också andra fiskefartyg i området. Anledningen till att denna skala användes var att man ville kunna kontrollera avståndet till de andra fiskefartygen så att inte respektive fartygs trålar kom för nära varandra.

När hemresan hade påbörjats fanns ingen annan störande trafik i området. Befälhavaren utnyttjade inte möjligheten att skifta till en annan radarskala som hade kunnat ge information om att A närmade sig på kollisionskurs.

Vakthavande på A synes inte ha hållit uppsikt över vad som hände på fartygets babordssida.

Regel 5 föreskriver att ”varje fartyg skall ständigt hålla noggrann utkik såväl med syn och hörsel som med alla andra tillgängliga och under rådande förhållanden och omständigheter användbara medel, så att en fullständig bedömning av situationen och risken för kollision kan göras”.

Inget av fartygen höll utkik i enlighet med vad som sägs i regeln. Vakthavande på L hade lämnat bryggan utan bemanning för att gå ut på däck och fråga sin medarbetare om fångstens mängd.

Orsak

Orsak till händelsen var att vakthavande på de två fartygen inte höll noggrann utkik och därför inte var medvetna om att en närsituation utvecklade sig.

Anmärkningar

- Vakthavande på L hade lämnat bryggan utan bemanning för att gå ut på däck och kontrollera fångstens mängd.
- Inget av fartygen höll utkik i enlighet med vad som föreskrivs i regel 5 i internationella sjövägsreglerna.

Rekommendationer

Det är av yttersta vikt att fartygens bryggor aldrig lämnas obemannade för vare sig kortare eller längre stunder.

Det är viktigt att alltid utnyttja de resurser som finns tillgängliga på bryggan för att bland annat fortlöpande följa upp andra fartygsrörelser. Vid den aktuella händelsen var L´s radarapparat inställd på 0,7 m. En annan skala hade kunnat ge befälhavaren information om att A närmade sig från styrbord på kollisionkurs.

Skador

Några person eller miljöskador har så vitt känt inte uppkommit.

Materiella skador på Lyngskär

Fartygets stäv och styrbords bog fick kraftiga intryckningar.

Materiella skador på Allora

Fartygets skrov erhöll en mindre intryckning midskepps på babordssidan.

Utredningsresultat

- Väderförhållandena var goda.
- Befälhavaren på L lämnade styrhytten obemannad och gick ner på däck.
- L var väjningsskyldig.

- L framfördes med hjälp av automatstyrning.
- Det fanns ingen annan störande trafik i området då händelsen inträffade.

Fiskefartyget FG 31 LYNDSKÄR -SBTO- i kollision med torrlastfartyget ALLORA -HQRN2- den 10 september 2001

