

RAPPORT

Torrlastfartyget NORD TRANSPORTER -SDCJ- grundstötning den 15 april 2002



RAPPORT

Torrlastfartyget NORD TRANSPORTER -SDCJ- grundstötning den 15 april 2002

Vår beteckning: 080201-02-16147
Utredningsenheten Björn Molin, 011-19 13 27

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

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	1
Besättningen	2
Väder	3
Vaktsystemet ombord	3
Händelseförlopp	3
Enligt befälhavaren	3
Enligt styrmannen	4
Den påhittade beskrivningen av händelseförloppet	6
Händelseförloppet efter grundstötningen	6
Analys	8
Orsak	11
Anmärkningar	11
Rekommendationer	12
Skador	12
Utredningsresultat	12
Övrigt	13

Bilaga: Utdrag ur Sjöfartsverkets kungörelse om vakthållning på bryggan på handelsfartyg (SJÖFS 1982:4).

Sammanfattning

Torrlastfartyget Nord Transporter (NT) var på väg från Oxelösund till Fredericia i Danmark med last av stål.

Vid passage av Drogdens fyr somnade befälhavaren på vakt och fartyget grundstötte den 15 april 2002 klockan 2345 med cirka 10 knops fart på Pepparholmen på position N 55° 35',65 E 012° 45',28.

Faktaredovisning

Namn:	NORD TRANSPORTER
IMO nr:	7524005
Reg.bet.:	SDCJ
Hemort:	Gävle
Brutto:	1155
Löa:	66,94 meter
Bredd:	11,67 meter
Djupgående:	4,25 meter
Klass:	LR
Byggnadsår:	1977
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	736 kW
Besättning:	5

NT byggdes år 1977 i Niigata, Japan för svenska beställare och fick namnet Safe Transporter. År 1978 såldes fartyget till partrederiet för

M/S Nord Transporter och fick sitt nuvarande namn. År 1985 bildades NT Rederi AB som ägde fartyget fram till år 2000 då hon köptes av AB Nordking som år 2001 namnändrades till Rederi AB Nordship.

Fartyget var byggt med besättningsutrymmen, maskinrum och brygga akterut.

Bryggan var av konventionellt utförande med öppna bryggvingar.

Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen på bryggan var två radarapparater av märke Furuno. En av dessa var i drift och var inställd på 1,5 M (nautiska mil) när grundstötningen inträffade.

Gyrokompas och automatstyrning var av fabrikat Huckushin. Ombord fanns också en satellitnavigator av märket Furuno.

Fartyget framfördes med hjälp av automatstyrning.

Framdrivningsmaskineriet bestod av en huvudmaskin av märket Niigata typ 6MG25BX som utvecklade 736 kW och var kopplad till en fast propeller. På full fart gjorde fartyget cirka 10 knop.

Lasten bestod av 1386 ton stål.

Djupgåendet var vid avgången 3,9 meter förut och 4,65 meter akterut.

Besättningen

Besättningen bestod av befälhavare, en styrman och 3 däcksmanskap.

Befälhavaren var 48 år och hade tjänstgjort på NT cirka 3 år och hade tillträtt den senaste arbetsperioden ombord den 24 april. Han hade anlänt till fartyget vid 17-tiden den 14 april efter en cirka fem veckors lång ledighetsperiod.

Befälhavaren var väl känd med de aktuella farvattnen.

Vid sjöförklaringen uppgav befälhavaren att han inte kände sig trött under vakten den aktuella kvällen.

Styrmannen var 25 år och hade tjänstgjort på NT 3,5 månader. Han hade före den aktuella resan arbetat ett fåtal dagar tillsammans med befälhavaren.

Väder

Vädret den aktuella kvällen var bra. Vinden var NE cirka 7 m/sek med obetydlig sjögång. Det rädde mörker och sikten var god.

Vaktsystemet ombord

Bryggan var vid händelsen bemannad av befälhavaren.

Befälens vakter på bryggan var indelade i ett tvåvaktssystem. Befälhavaren hade vakterna 0600 till 1200 och 1800 till 2400.

Av skeppsdagboken framgick inte vilket vaktsystem som tillämpades ombord på fartyget. Befälens vaktskiftet antecknades heller inte i skeppsdagboken.

Däcksmanskapet var normalt indelade i ett trevaktssystem.

Hela däcksbesättningen hade frivakt då händelsen inträffade.

Ombord på NT fördes timscheman som visade under vilka tider som besättningen hade arbetet. För delar av däcksmanskapet överensstämde inte de tider som hade antecknats i schemana med de tider som besättningsmännen verkligen hade arbetat.

I fartygets skeppsdagbok har antecknats att utkik fanns posterad på bryggan mellan klockan 0000 och 2400 den 15 april.

Händelseförlopp

Enligt befälhavaren

Fartyget avgick från Oxelösund den 14 april 2002 klockan 1730 och var destinerat till Fredericia i Danmark.

Den 15 april klockan 1800 befann sig NT utanför Ystad och vaktavlösningen förlöpte normalt.

Klockan 2000 passerades fyren Kullagrund och befälhavaren antecknade passagen i skeppsdagboken. Resan fortsatte mot fyren Falsterbogrund och befälhavaren navigerade med hjälp av radar- och optiska observationer.

Vid passage av fyren Falsterbogrund sattes nordlig kurs mot fyren Drogden.

När fartyget närmade sig Drogden ändrade befälhavaren kursen några grader åt styrbord för att inte komma för nära fyren.

Befälhavaren mindes sedan inget förrän styrmannen väckte honom då NT stod på grund.

Befälhavaren gjorde försök att backa loss fartyget för egen maskin från grundet. I samband med försöken, som misslyckades, sprack ett grenrör till huvudmaskinen. Brandlarmet utlöstes på grund av att avgaser strömmade ut genom sprickan i grenröret och fyllde maskinrummet. Grenröret reparerades provisoriskt.

Tankarna pejldes och inget läckage kunde upptäckas.

Cirka två timmar efter grundstötningen gick befälhavaren och lade sig då han kände sig trött. Vid 5-tiden purrade styrmannen befälhavaren som då bad om att få sova ytterligare en stund. Befälhavaren vaknade sedan vid 6-tiden efter att styrmannen hade purrat honom igen.

Enligt styrmannen

Styrmannen avlöstes av befälhavaren klockan 1800 den 15 april och vaktavlösningen förlöpte normalt.

Efter vaktskiftet åt styrmannen middag och gick därpå till kojs vid 19-tiden.

Styrmannen vaknade sedan klockan 2345 av att det skakade till i fartyget. Han tittade ut genom hyttventilen och kunde se att allt var stilla och förstod då att fartyget hade grundstött. Styrmannen begav sig omedelbart till bryggan.

När han anlände till bryggan stod maskinen på full fart fram och befälhavaren låg och sov på en bänk som var placerad akter om styranordningen i fartygets centerlinje. Styrmannen uppgav vid

sjöförklaringen att det såg ut som om befälhavaren hade lagt sig tillrätta på bänken och inte bara hade "fallit ihop".

Styrmannen satte maskinen på stopp och väckte sedan befälhavaren som verkade irrationell och inte förstod vad som hade inträffat eller var han befann sig. Befälhavaren luktade alkohol och styrmannen frågade honom om han hade druckit alkohol. Befälhavaren svarade att han hade druckit ett par glas whisky vid 23-tiden.

Befälhavaren gjorde sedan försök att backa loss fartyget för egen maskin från grundet. Försöken misslyckades och ett grenrör sprack på huvudmaskinen.

Cirka klockan 2400 väcktes den övriga besättningen. Tankarna pejldes och man kunde konstatera att inget läckage förekom.

Befälhavaren beslutade att man skulle avvakta med att rapportera grundstötningen till någon utomstående över huvudtaget. Befälhavaren uppmanade dessutom styrmannen att inte kontakta någon och heller inte svara på eventuella VHF-anrop och gick sedan till kojs cirka två timmar efter händelsen.

Styrmannen försökte sedan väcka befälhavaren vid 05-tiden. Befälhavaren sov tungt och vaknade cirka klockan 0600 efter att styrmannen hade väckt honom igen.

Cirka klockan 0630 kallade Lyngby radio på "fartyget som stod på grund vid Pepparholmen". Befälhavaren svarade själv på anropet och kontaktade därefter rederiet, försäkringsbolaget, Kustbevakningen och Sjöfartsverket.

Kort efter det att grundstötningen hade inträffat ville befälhavaren att man ombord skulle ljuga ihop en historia om hur händelsen hade gått till. Så skedde också och styrmannen var illa berörd av situationen men höll en "låg profil".

På morgonen den 17 april, inte fullt 1,5 dygn efter händelsen, försökte styrmannen påverka befälhavaren att ringa till rederiet och berätta sanningen om hur grundstötningen hade gått till. Styrmannen påtalade för befälhavaren att den påhittade historien om hur grundstötningen hade inträffat inte skulle hålla i längden. Befälhavaren hävdade ett flertal gånger att man skulle stå fast vid den uppiktade beskrivningen av händelseförloppet.

Styrmannen ringde då vid 08-tiden på eget initiativ till rederiet och berättade sanningen om hur händelsen hade inträffat.

Den påhittade beskrivningen av händelseförloppet

Den danska Sjöfartsstyrelsen kom ombord på NT klockan 1320 den 16 april 2002 och förhörde då befälhavaren och en matros.

Befälhavaren berättade att han hade haft vakt på bryggan från klockan 1800 den 15 april och att det också hade funnits en utkiksman på bryggan.

Vid passage av fyren Drogden fick man ett larm från maskinrummet. Utkiken och befälhavaren begav sig till maskinrummet som var rökfyllt. Röken kom från en spricka i ett grenrör till huvudmaskinen.

Befälhavaren uppgav också att han hade saktat farten något före det att han lämnade bryggan och sprang ner till maskinrummet.

Ytterligare en matros kom också ner till maskinrummet och tillsammans började man reparera skadan. Under tiden som de höll på med reparationen rann tiden från befälhavaren. Då fartyget grundstötte var befälhavaren på väg tillbaka till bryggan.

Matrosen som också hördes av den danska Sjöfartsstyrelsen uppgav att han hade haft vakt på bryggan från klockan 2000 den 15 april. Cirka klockan 2300 gick ett larm i maskinrummet. Matrosen begav sig omedelbart till maskinrummet dit sedan ytterligare en matros och befälhavaren anlände.

Klockan 1330 den 17 april ringde befälhavaren till den danska Sjöfartsstyrelsen och informerade om att berättelsen om hur grundstötningen hade gått till var osann. Han berättade också att sanningen var att han hade somnat på vakt.

Då fartyget anlände till Köpenhamn den 18 april kom den danska Sjöfartsstyrelsen ombord för förnyade förhör.

Händelseförloppet efter grundstötningen

Den 16 april 2002:

Då befälhavaren hade beslutat att avvakta med att rapportera händelsen hände inget på NT förrän Lyngby radio kallade på fartyget klockan 0630.

Med vissa avbrott övervakade ett miljöfartyg platsen mellan klockan 0800 och 2030 för att kontrollera eventuella oljeläckage.

Klockan 1200 anlände en dykarbåt och en man från fartygets försäkringsbolag. Dykarundersökning av skadorna påbörjades.

Den danska Sjöfartsstyrelsen kom ombord klockan 1320 och höll förhör med befälhavaren och en matros.

Klockan 1750 anlände en bunkerbåt och försök gjordes att läktra bunker via luftrör och en manlucka. Försöken misslyckades då bunkerbåtens sugkapacitet var för liten.

Den 17 april:

Under dagen gjordes försök att dra loss haveristen med hjälp av en bogserbåt. Försöken misslyckades och klockan 2215 anlände ett annat fartyg för att läktra last. Klockan 2330 påbörjades läktring av lasten.

Den 18 april:

Klockan 0200 hade man läktrat 120 ton stålplåt.

Klockan 0300 påbörjades nya lossdragningsförsök och klockan 0620 var fartyget loss från grundet. NT ankrade sedan för att läktra tillbaka lasten. Läktringen fick avbrytas på grund av regn.

Klockan 0905 lättade NT ankar och påbörjade resan mot Köpenhamns redd där hon ankrade klockan 1005.

Vid middagstid lättades ankar och fartyget ankom sedan till Prövestens hamn i Köpenhamn där läktringen avslutades.

Under eftermiddagen kom den danska Sjöfartsstyrelsen ombord för förnyade förhör. Denna gång hördes befälhavaren, styrmannen och en matros.

Befälhavaren berättade då att den beskrivning av händelseförloppet som han hade avgivit den 16 april var osann. På förfrågan uppgav befälhavaren att han inte hade druckit alkohol under kvällen då grundstötningen inträffade. Han informerade också om att det inte hade funnits någon utkik på bryggan när händelsen inträffade. Befälhavaren hade uppmanat matrosen att ljuga om hur händelsen hade inträffat.

Matrosen uppgav att han inte hade varit på vakt kvällen den 15 april. Han hade sovit då händelsen inträffade. Matrosen uppgav också att det normalt inte fanns någon utkik posterad på bryggan. Det var vanligt förekommande att befälhavaren och styrmannen gick vakt ensamma. Han berättade också att den beskrivning som han hade avgivit den 16 april var osann och att han hade uppgett den på order från befälhavaren.

Styrmannen uppgav att han vid vaktskiftet klockan 1800 inte märkte om befälhavaren hade druckit alkohol. Styrmannen var i sin hytt då han uppmärksammade att fartyget gick på grund. Han såg att klockan var 2345 och gick omedelbart upp till bryggan. Då styrmannen anlände till bryggan satte han maskinen på stopp och väckte sedan befälhavaren som låg och sov på en bänk. Befälhavaren luktade alkohol och uppgav att han hade druckit 2 glas whisky vid 23-tiden. Man försökte att backa loss från grundet och den övriga besättningen purrades cirka 15 minuter efter grundstötningen. Befälhavaren gick till kojs cirka 2 timmar efter händelsen. Han hade också beslutat att avvakta med rapportering av grundstötningen. Styrmannen purrade befälhavaren, som sov mycket tungt, klockan 0500. Efter förnyad purring vaknade befälhavaren klockan 0600.

Klockan 1900 den 18 april skedde befälhavarytbyte och fartyget avgick mot Fredericia klockan 2035.

Analys

I fartygets skeppsdagbok fanns antecknat att utkik var posterad på bryggan från klockan 0000 till 2400 den 15 april. Det synes ha varit kutym att man på NT antecknade i skeppsdagboken att utkik hade varit posterad på bryggan oavsett att detta inte var med sanningen överensstämmande.

Då händelsen inträffade var bryggan bemannad av befälhavaren. Matroserna var vaktindelade men arbetade mestadels dagtid. Vid sjöförklaringen framkom att det var vanligt förekommande att fartyget framfördes utan utkik såväl vid dagsljus som under mörker. Dessa rutiner förekom oavsett vem som var befälhavare ombord men var mer vanliga med den befälhavare som tjänstgjorde vid det aktuella tillfället.

Befälhavaren och styrmannen uppgav att utkiksrutinerna hade etablerats på egna initiativ utan påverkan från rederiet eller andra intressenter trots att det i Sjöfartsverkets kungörelse om vakthållning på bryggan på

handelsfartyg (SJÖFS 1982:4) återfinns grundprinciper som skall beaktas vid vakthållning på bryggan. Av kungörelsen framgår att vakthavande befäl på bryggan kan få vara ensam utkik under *dagsljus* vid vissa tillfällen (se bilaga). Vid mörker är det bl.a. vakthavande befälets skyldighet att sätta utkik.

Om utkik hade funnits posterad på bryggan så hade denne högst sannolikt märkt när befälhavaren somnade och hade då kunnat väcka honom och därmed förhindrat grundstötningen.

På NT fördes ett timschema som visade arbets- och viloperioder för besättningen. I timschemat för den aktuella kvällen hade antecknats att den matros som hördes vid sjöförklaringen arbetade från klockan 2030 till 2400. Matrosen var inte i tjänst under den angivna tidsperioden. Då det var vanligt förekommande att fartyget framfördes utan utkik är det sannolikt att timscheman som fördes för däcksbesättningen inte visade de tider som sjömännen verkligen hade arbetat.

Befälhavaren uppgav att då NT närmade sig fyren Drogden så ändrades kursen några grader åt styrbord. Befälhavaren mindes sedan inget förrän han väcktes av styrmannen när fartyget stod på grund. Kursändringen torde ha gjorts cirka 5 M från platsen för grundstötningen och befälhavaren hade då sovit cirka 30 minuter när händelsen inträffade. Det har inte gått att finna några omständigheter eller störande moment under frivakterna som skulle ha kunnat påverka befälhavarens möjlighet till vila.

Då styrmannen anlände till bryggan märkte han att befälhavaren luktade alkohol. På förfrågan svarade befälhavaren att han hade druckit ett par glas whisky vid 23-tiden. Befälhavaren beslöt också att avvakta med att rapportera grundstötningen och gick cirka två timmar efter händelsen till kojs. Efter två väckningsförsök vaknade sedan befälhavaren vid 06-tiden.

Inget utandnings- eller annat alkoholprov togs på befälhavaren efter det att händelsen hade inträffat. Vid sjöförklaringen vidhöll styrmannen att befälhavaren den aktuella natten hade sagt att han hade druckit ett par glas whisky vid 23-tiden. Styrmannen bekräftade också sin berättelse med ed. Befälhavaren nekade till att ha druckit alkohol den aktuella kvällen. Med hänsyn till att befälhavarens agerande skulle kunna bli föremål för rättslig prövning fann rätten att ed inte skulle avläggas av honom.

Befälhavaren påverkade delar av den övriga besättningen att medverka till att ljuga ihop en historia om hur grundstötningen hade inträffat. Då den danska Sjöfartsstyrelsen kom ombord för att höra befälhavaren hade fartyget stått på grund i mer än 13 timmar. Under den tidsrymden hade befälhavaren haft möjlighet att begrunda situationen och självmant vidta åtgärder för att ärligt berätta vad som hade inträffat.

Cirka 1,5 dygn efter det att händelsen inträffade försökte styrmannen påverka befälhavaren att ringa till rederiet och sanningsenligt berätta om hur grundstötningen hade gått till. Under dessa 1,5 dygn hade befälhavaren haft ytterligare tid att tänka över situationen och rätta till skildringen av händelseförloppet. Trots att befälhavaren måste ha sett att styrmannen inte mätte bra av den rådande situationen så ansåg han att man skulle stå fast vid den påhittade beskrivningen av händelseförloppet.

Styrmannen uppgav vid sjöförklaringen att han höll ”en låg profil” då befälhavaren ville ljuga ihop historien om hur grundstötningen hade gått till. Styrmannen upplevde förhållandet besvärligt och kände sig väldigt illa till mods. Befälhavaren var 48 år och mycket erfaren medan styrmannen var 25 år med ringa erfarenhet. Det är därför förståeligt, om än klandervärt, att styrmannen lät sig påverkas av den mycket äldre och erfarna befälhavaren till att medverka till att fabricera en historia om hur händelseförloppet gick till och utvecklade sig. Det är ändå ett tecken på kurage att styrmannen senare under grundståendet på eget bevåg och direkt mot befälhavarens order kontaktade rederiet och berättade den sanna versionen.

Omedelbart efter det att grundstötningen hade inträffat och befälhavaren hade väckts av styrmannen gjorde befälhavaren försök att backa loss fartyget för egen maskin från grundet.

Försöken gjordes i ett känsligt område och utan att befälhavaren först hade förvissat sig om att en lossdragning för egen maskin kunde ske utan att förvärra fartygets skador eller ge upphov till oljeutsläpp. Sannolikt har beteendet berott på att befälhavaren befann sig i en panikartad situation.

I samband med försöken att backa loss fartyget för egen maskin sprack ett grenrör till huvudmaskinen. Sannolikt har maskinmanövrarna varit våldsamma och därför medverkat till att grenröret spruckit.

Cirka två timmar efter grundstötningen gick befälhavaren till kojs efter att ha beslutat att man skulle avvakta med att rapportera händelsen. Vid 0630-tiden kallade Lyngby radio på fartyget som stod på grund vid Pepparholmen.

Genom att befälhavaren underlät att rapportera händelsen fördröjdes larmet med nästan 7 timmar. Detta gjorde att Lyngby radio förvägrades möjligheten att uppmana annan trafik i den tungt trafikerade Drogdenrännan att passera haveristen med försiktighet för undvikande av förvärrade skador med eventuellt åtföljande oljeutsläpp.

Orsak

Orsak till grundstötningen var att befälhavaren somnade på sin vakt.

Bidragande orsak var att ingen utkik fanns posterad på bryggan.

Anmärkningar

- NT hade ingen utkik.
- I fartygets skeppsdagbok hade antecknats att utkik var posterad på bryggan.
- Det var vanligt förekommande att fartyget framfördes utan utkik såväl under dagsljus som mörker.
- Befälhavaren somnade på vakt.
- Befälhavaren försökte att backa loss från grundet utan att först förvissa sig om att inget läckage förekom från fartygets tankar.
- Befälhavaren rapporterade inte till MRCC eller någon annan att grundstötningen hade inträffat.
- Befälhavaren gick till kojs cirka två timmar efter grundstötningen.
- Befälhavaren ljög om hur grundstötningen hade inträffat.

- Befälhavaren påverkade delar av den övriga besättningen att ljuga om hur grundstötningen hade skett.
- Befälhavarens beteende var omdömeslöst och agerandet i övrigt var inte förenligt med gott sjömanskap.

Rekommendationer

Befintliga rutiner på NT skall kompletteras så att utkik hålls i enlighet med Sjöfartsverkets kungörelse om vakthållning på bryggan på handelsfartyg (SJÖFS 1982:4).

Det är av yttersta vikt att larm går till MRCC där personalen är tränad för att snabbt kunna bedöma situationen för att avgöra när och vilka insatser som kan behöva sättas in. Vid den aktuella händelsen fördröjdes larmet med cirka 6 timmar.

Timscheman som förs ombord på fartyget skall föras så att de stämmer överens med de tider som sjömannen verkligen har arbetat.

Det bör klart framgå av skeppsdagboken när vaktskiftet sker mellan befälen.

Skador

Några person eller miljöskador har så vitt känt inte uppkommit.

Fartyget fick stora intryckningar i botten.

Utredningsresultat

- Väderförhållandena var goda.
- Grundstötningen inträffade i mörker och vid god sikt.
- De aktuella farvattnen var väl kända av befälhavaren.
- Fartyget framfördes med hjälp av automatstyrning då händelsen inträffade. Bryggan var vid händelsen bemannad av befälhavaren.

- Befälhavaren somnade på vakt.
- Ingen utkik fanns på bryggan.
- I samband med att man försökte backa loss från grundet sprack ett grenrör till huvudmaskin.

Övrigt

Befälhavaren grundstötte med NT även den 13 januari 2001 i Kalmarsund då han också somnade på vakt.

Vid sjöförklaringen som hölls efter grundstötningen på Pepparholmen tillfrågades befälhavaren om han hade upplevt några medicinska eller andra problem som kunde medföra att han hade svårt att hålla sig vaken. Befälhavaren svarade att han inte hade upplevt några dylika problem.

Med anledning av händelsen har man ombord vidtagit följande åtgärder:

- Sjöfartsverkets bryggkungörelse har gått igenom med besättningen.
- Vakthållningsschema och organisation har reviderats.
- Alkohol och drogpolicy har aktualiserats.
- Ytterligare utbildning av besättningen för att kunna hantera nödsituationer har skett.
- Brandövningar hålls oftare och utvärderas.
- Vid tjänlig väderlek väljs färdrutt öster om Öland i stället för som tidigare genom Kalmar Sund.

Bilaga

Grundprinciper som skall beaktas vid vakthållning på bryggan
(STCW -konventionens Regel II/1)

9. Utkik

Utkikens uppgifter skall, förutom noggrann utkik för att möjliggöra fullständig bedömning av situationen och risken för kollision, strandning eller andra navigeringsrisker, inkludera utkik efter fartyg eller flygplan i nöd, skeppsbrutna, vrak och vrakspillror. Vid fullgörande av utkik skall följande iakttas:

(a) utkiken måste helt kunna ägna sig åt att hålla noggrann utkik och får inte tilldelas eller utföra några andra arbetsuppgifter som skulle kunna störa den uppgiften;

(b) utkikens och rorsmannens uppgifter är skilda från varandra och rorsmannen får inte anses tjänstgöra som utkik när han står till rors utom i små fartyg med obegränsad sikt runt horisonten från styrplatsen och det inte föreligger någon nedsättning i nattseendet eller andra svårigheter att hålla noggrann utkik. Vakthavande befäl på bryggan kan få vara ensam utkik under *daylight* förutsatt att vid varje tillfälle:

(i) situationen noggrant prövats och det är ställt utom allt tvivel att det är förenligt med säkerheten att göra så;

(ii) alla rådande omständigheter beaktats till fullo, omfattande, men inte begränsade till:

- väderförhållanden
- siktförhållanden
- trafikthet
- närheten till hinder för navigeringen
- erforderlig uppmärksamhet vid navigering i eller i närheten av trafik-separeringssystem;

(iii) förstärkning omedelbart är tillgänglig för att kallas till bryggan när ändring i situationen påkallar detta.