

RAPPORT

**Kollision mellan segelfartyget GRATIA AV
GÖTEBORG, SJPN, och fiskefartyget
BOHUSLÄN AV FISKEBÄCK, SEWB, den 30
maj 2002**



RAPPORT

Kollision mellan segelfartyget GRATIA AV GÖTEBORG, SJPN, och fiskefartyget BOHUSLÄN AV FISKEBÄCK, SEWB, den 30 maj 2002

Vår beteckning: 080201-02-16643/080201-02-16641

Utredningsenheten Jörgen Zachau 011-19 12 73
Rapporten finns även www.sjofartsverket.se (webbtjänst – press –
på vår hemsida rapporter/remisser
Eftertryck tillåts med angivande av källan

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 SAMMANFATTNING	4
2 FAKTAREDOVISNING	4
2.1 FARTYGEN	4
2.2 BESÄTTNINGEN PÅ BOHUSLÄN AV FISKEBÄCK	6
2.3 BESÄTTNINGEN PÅ GRATIA AV GÖTEBORG	6
2.4 VÄDRET	7
2.5 FARLEDEN	7
3 HÄNDELSEFÖRLOPPET	7
3.1 HÄNDELSEBESKRIVNING ENLIGT BOHUSLÄN AV FISKEBÄCK	7
<i>Befälhavaren</i>	7
<i>Maskinisten</i>	8
3.2 HÄNDELSEBESKRIVNING ENLIGT GRATIA AV GÖTEBORG	8
<i>Befälhavaren</i>	8
<i>Rorgängaren</i>	9
3.3 POSITION ENLIGT ELEKTRONISKT SJÖKORT	9
4 DE INTERNATIONELLA SJÖVÄGSREGLERNA	10
4.1 ÅBEROPADE MEN INTE TILLÄMPBARA	10
4.2 ANNAT ÄN TRÅNG FARLED	10
4.3 TRÅNG FARLED	10
4.4 TILLÄMPBAR I ALLA FALL	10
5 ANALYS	10
5.1 DEN ANVÄNDA FARLEDEN.....	10
<i>Händelseförloppet</i>	10
<i>Reglerna</i>	11
5.2 DEN ALTERNATIVA FARLEDEN	11
6 ORSAKER	11
7 ANMÄRKNINGAR	12
8 ALLMÄNNA REKOMMENDATIONER	12
9 SKADORNA	12
10 UTREDNINGSRISULTAT	12
11 ÖVRIGT.....	13
BILAGA: SJÖKORTSUTDRAG (931, förstorat)	

1 Sammanfattning

Tidigt på kvällen den 30 maj 2002 var skolsegelfartyget Gratia av Göteborg på väg från Marstrand in mot Källö-Knippla i Göteborgs norra skärgård. Man hade passerat den röda pricken vid Dynan och var på väg över mot den södra sidan av farleden för vidare färd rakt österut (se sjökortsutdrag). Man observerade ett fiskefartyg på väg ut och höll upp ännu mer söderut för att hålla undan på vad man ansåg vara den rätta sidan av farleden.

Samtidigt var fiskefartyget Bohuslän av Fiskebäck på utgående i samma farled. Man var på väg västerut för att fiska och avsåg att gå via Skagen. Man höll långt söderut i farleden för att ha ett betryggande avstånd till grundområdet vid Grytan, norr om St. Oset, detta beroende på det stora djupgående man hade. Befälhavaren såg segelfartyget men förutsatte att detta skulle hålla undan. Han fortsatte färden och styrde mot fyren St. Oset. Han avsåg att sedan gira styrbord för att gå ut norr om fyren.

Ombord på de båda fartygen insåg man sent att det andra fartyget inte skulle hålla undan och att det förelåg kollisionsrisk. Man genomförde undanmanövrar, men dessa utfördes för sent och fartygen kolliderade kl. 1840 på position N 57° 44,8' O 011° 36,9'.

2 Faktaredovisning

2.1 Fartygen

Namn:	BOHUSLÄN AV FISKEBÄCK
Distriktsbet:	GG 921
IMO nr:	752 89 84
Reg.bet.	SEWB
Hemort:	Fiskebäck
Brutto:	413
Löa:	39,20
Bredd:	7,38
Djupgående:	F = 4,5 A = ca 6,0
Klass:	Sjöfartsverket

Byggnadsår:	1974
Ombyggnadsår:	1999
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	1491 kW
Besättning:	4

Bohuslän av Fiskebäck (ex Bohuslän –78), byggdes i Karlstad respektive på Hälsö 1974 och har byggts om några gånger, framförallt i Falkenberg 1983, då hon fick ett shelterdäck, och på Öckerö 1999, då hon fullständigt byggdes om. Huvudmaskinen var en Caterpillar DITA 3516B.

Bohuslän av Fiskebäck var en häcktrålare och kunde lasta 400 ton. Fisken sögs upp ur trålen med en pump och transporterades via ett rörsystem till någon av de tre kyltankarna för om akterbygget. Varje kyltank var försedd med en lastlucka.

Navigationstrustningen bestod bl.a. av två radarapparater, en Furuno och en Kelvin-Hughes. Båda var i nyskick. ARPA fanns tillgängligt och användes vid tillfället. Gyrokompassen var en Eski Brown och automatstyrningen en AP 45 Robertson. Satellitnavigator fanns också, och denna var ansluten till ett för händelsen viktigt elektroniskt sjökort Navi-Sailor.

VHF-radio fanns och var påslagen. Passning skedde på kanal 16.

Alla instrument uppgavs fungera som de skulle.

Bryggan var rymlig med god sikt horisonten runt. Förarplatsen befann sig en bit akter om de förliga ljusventilerna; för om förarplatspulpeten fanns utrymme för utkik att röra sig.

Backen var helt inbyggd och omöjliggjorde därmed i praktiken sikt föröver för personer som vistades nere på väderdäcket.

Namn:	GRATIA AV GÖTEBORG
Reg.bet.:	SJPN
Hemort:	Göteborg
Brutto:	43
Löa:	29,85
Bredd:	5,08
Djupgående:	3,3

Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1900
Byggnadsmaterial:	Trä
Maskinstyrka:	125 kW
Besättning:	Befälhavare + 3 instruktörer
Passagerare:	13

Gratia av Göteborg byggdes år 1900 vid Campor & Nicolson, Gassport, England. Hon registrerades med nuvarande namn i Sverige 1980. Huvudmaskinen var en Volvo Penta TAM. Gratia av Göteborg var ett skolesegelfartyg som gjorde turer på abonnemang för företag eller skoleseglingar med betalande passagerare.

Navigationsutrustning som fanns ombord bestod av en Anritsu radar och ett Lawrence LMS-350 A ekolod. Ingen av dessa användes vid tillfället. Vidare fanns en Lyth magnetkompass (devierades 960504) och två GPS-apparater, Shipmate RS 5800 och MLR FX 312. Dessa var i bruk.

VHF-radio fanns och var påslagen. Kanalerna 13 och 16 passades.

All utrustning uppgavs ha fungerat tillfredsställande.

Bryggvakten sköttes från det öppna däck. Sikten runtom var god. Seglet utgjorde inget hinder för sikten.

2.2 Besättningen på Bohuslän av Fiskebäck

Ombord fanns fyra besättningsmedlemmar. De var alla väl förtrogna med de aktuella farvattnen.

Befälhavaren hade fiskat i 43 år, varav 23 som befälhavare. Han hade behörighet som ”Fartygsbefäl klass VI” och ”Maskinbefäl klass VI”. Dock saknade han det erforderliga ”Bevis om behörighet för tjänstgöring som befälhavare på fiskefartyg”.

Styrmannen hade för sin befattning nödvändiga behörigheter. Dessutom hade han ”Bevis om behörighet för tjänstgöring som befälhavare på fiskefartyg”.

Maskinisten hade för sin befattning nödvändiga behörigheter.

2.3 Besättningen på Gratia av Göteborg

Ombord vid tillfället fanns, förutom befälhavaren, tre instruktörer och 13 passagerare.

Befälhavaren hade en bakgrund från flottan och hade arbetat i handelsfartyg sedan 1987 och som befälhavare sedan 1996. Han anställdes som lots 1999. Han hade arbetat som befäl/instruktör i liknande segelfartyg cirka 220 dagar och som befälhavare på segelfartyg 100 dagar. Han var behörig sjökaptan och väl förtrogen med de aktuella farvattnen.

Rorgångaren, som tillhörde passagerarna, hade omfattande erfarenhet från segelfartyg, även som rorgångare. Dock hade han ingen formell utbildning.

Instruktörerna hade alla erfarenhet från verksamheten på segelfartyg. De ledde arbetet med segelföring och andra uppgifter som de övriga passagerarna frivilligt deltog i.

2.4 Vädret

Vid tillfället rådde fint väder: solsken och vindar från V eller VSV, omkring 5m/s. Ingen generande ström eller sjögång förekom.

2.5 Farleden

Farleden i det aktuella avsnittet beskrev en rakt ost-västlig sträckning om drygt en distansminut (distansminut=1.852m). Kollisionen inträffade på ungefär halva den sträckan, strax öster om den smalaste delen som var mellan grundet Grytan (söder om Hyppelns kalv) och St. Oset. Farledens bredd mellan 10-meterskurvorna i denna smalaste del var 1,4 kabellängder (260m).

Öster om St. Oset och nord om L Oset delade sig farleden i ytterligare en farled i sydvästlig riktning. Omedelbart OSO om St. Oset låg en uppgrundning (1,9m) som sträckte sig cirka en kabellängd (185m) från kobben. Bredden mellan 10-meterskurvorna var där 2,2 kabellängder (400m).

Båda farlederna mynnade strax därefter (i västlig respektive sydvästlig riktning) i öppen sjö.

3 Händelseförloppet

3.1 Händelsebeskrivning enligt Bohuslän av Fiskebäck

Befälhavaren

Bohuslän av Fiskebäck kom till Öckerö vid fyratiden på morgonen. Man vilade efter ankomst och sysslade en del med fartyget under dagen. Klockan 1810 avgick man för fiske och avsåg till att börja med att gå till Skagen för att ta ombord viss utrustning. Avsikten var att gå norr om St. Oset. Det var solsken och stilla. Befälhavaren kände sig utvilad och hade själv ansvaret för vakten. De andra ombord sysslade med tankrengöring och var således nere på däck, där man i stort sett inte hade någon sikt alls föröver. Fartyget gick för automatstyrning.

Befälhavaren lade inte märke till någon särskild trafik förutom några småbåtar. Han visste inte riktigt hur mycket ballast man hade – det fanns en del eftersom man spolade tankarna, men det var svårt att uppskatta mängden. Han bedömde i alla fall att djupgåendet var knappt 6m akter och omkring 4,5m för. Dock hade man inte satt någon dagarsignal för fartyg hämmat av sitt djupgående.

Befälhavaren såg ett par segelfartyg längre ut redan då fartyget passerade den gröna pricken norr om Burö. De syntes även på radarskärmen. Det elektroniska sjökortet var på. Därmed lagrades färdvägen genom att fartygets position från GPS med jämna tidsintervall lagrades på sjökortsbilden.

På grund av det rätt stora djupgåendet låg Bohuslän av Fiskebäck ungefär mitt i farleden. Befälhavaren hade för några år sedan varit på grund i grundområdet vid Grytan och ville därför inte gå alltför nära. Han valde därför avsiktligt att styra mot St. Oset. Han hade ingen avsikt att ändra kurs, utan förväntade sig att segelfartygen skulle hålla undan.

Befälhavaren insåg inte att det förelåg någon risk för kollision förrän det var ett par fartygslängder mellan det egna fartyget och segelfartyget på Bohusläns av Fiskebäck styrbordsbog. Han saktade ner farten och girade hårt babord då han gjorde bedömningen att en styrbordsgir skulle kunna medföra att Bohuslän av Fiskebäck skulle klyva segelfartyget. Några ljudsignaler avgavs inte, inte heller togs kontakt via VHF före kollisionen. Befälhavaren ansåg att segelfartyg inte ska hindra framfarten för yrkessjöfart. Dessutom ansåg han att Bohuslän på grund av det stora djupgåendet inte skulle hindras i sin framfart. Kollisionen inträffade kl. 1840 på position N 57° 44,92' O 011° 36,96'.

Maskinisten

Maskinisten ansåg att de var skapligt utvilade eftersom de sovit några timmar efter att de kommit till Öckerö vid fyratiden på morgonen. Vid kollisionstillfället befann han sig tillsammans med de övriga besättningsmedlemmarna på däck och höll på med att vaska fisktankarna genom att spola dem. De hade dålig sikt föröver, men den var bättre på sidorna. Han såg inte segelfartyget.

Plötsligt lade han märke till att fartyget krängde i samband med att det gjorde en kraftig gir åt babord (normalt märks det inte då fartyget girar). Ungefär samtidigt uppfattade han att fartyget saktade ner, men han kunde inte säga i vilken ordning det skedde. Endast några sekunder efter det att giren påbörjades smällde det.

Efter kollisionen kunde han konstatera att det egna fartyget var ganska nära 1,9-metersgrundet OSO om St. Oset. Befälhavaren hade redan slagit back, men maskinisten uppmanade honom att backa mer för att komma undan från grundet.

3.2 Händelsebeskrivning enligt Gratia av Göteborg

Befälhavaren

Befälhavaren var vakthavande vid tillfället. Fartyget var seglande (utan maskin igång) på väg till Källö-Knippla från Marstrand och hade navigerats med GPS-positionering fram till den röda pricken vid Dynan, där man övergått till optisk navigering. Då fartyget var mellan Dynan och Grytan ändrade man kurs till 105°, detta för att komma på rätt sida i farleden.

Befälhavaren hade redan sett fiskefartyget på väg ut; han lade märke till att hon krängde då hon girade vid den gröna bojen norr om Burö.

Befälhavaren ansåg att det egna fartyget låg på rätt sida, sydsidan, i leden då hon var norr om St. Oset. Befälhavaren stod på samma plats i fartyget och kunde konstatera att bäringen till fiskefartyget var konstant. Då beordrade han ytterligare kursändring åt styrbord för att komma ännu längre söder i farleden. (Detta var cirka 5 minuter före kollisionen.) Nu var det egna fartyget så långt söderut som man kunde komma utan att komma oroväckande nära St. Oset. Allt kändes normalt tills omedelbart före kollisionen.

Då befälhavaren insåg att fiskefartyget inte skulle gira och att risken för kollision var uppenbar, tog han själv över rodret och lade det hårt styrbord. Samtidigt varnade han de andra ombordvarande för den förestående kollisionen.

Omedelbart därefter kolliderade fartygen.

Befälhavaren kunde inte lägga märke till någon kurs- eller fartändring på fiskefartyget, möjligen beroende på att Gratia av Göteborg låg under styrbordsgir omedelbart före kollisionen. Vidare ansåg han att det fanns plats för fiskefartyget mellan det egna fartyget och Grytan, som ju fanns norr om kollisionsplatsen. Seglet var ingen distraktion för honom. Han

hade inte heller funderat på vilken farled fiskefartyget skulle använda, utan förutsatte att detta skulle passera norr om St. Oset. Han uteslöt inte att Gratia av Göteborg låg i solstrimma från fiskefartyget sett, och att detta kunde ha lett till att man på fiskefartyget inte sett det mötande fartyget.

Befälhavaren ansåg att fiskefartyget var väjningsskyldigt mot segelfartyg. Dessutom var Gratia av Göteborg styrbordsfartyg för fiskefartyget, och skulle därför ha rätt till fri väg. Någon ljudsignalering avgavs inte, och kontakt togs inte heller via VHF före kollisionen. Kollisionen inträffade kl.1840 på position N 57° 44,8' O 011° 36,9'.

Rorgängaren

Gratia av Göteborg var på väg mot Källö-Knippla. Rorgängaren observerade fiskefartyget innan det egna fartyget hade passerat pricken vid Dynan. Hans order från befälhavaren var att styra mot fyren (St. Oset). Det egna fartyget passerade Dynan på ett avstånd av kanske 0,5M. Man kom relativt nära fyren.

Fiskefartyget hade oförändrad kurs och fart. Rorgängaren trodde att det skulle gå ut norr om St. Oset. Han fick order om att lova upp ännu mer, dvs. att komma mer styrbord. Så tog befälhavaren över rodret, lovade upp ännu mer och låg sedan hårt styrbord. Rorgängaren uppfattade inte faran förrän ganska sent. Han kunde inte se någon på bryggan på fiskefartyget. Detta fortsatte senare ut norr om St. Oset. Rorgängaren ansåg att säkerhetsrutinerna fungerade bra på Gratia av Göteborg; man fick varningar och besked om att hålla i sig och ligga ner av befälhavaren och någon av de övriga instruktörerna. Situationen var lugn, även efteråt.

3.3 Position enligt elektroniskt sjökort

På Bohuslän av Fiskebäck fanns ett elektroniskt sjökort. På eftermiddagen 27 juni var representanter från Utredningsenheten ombord och kunde med hjälp från besättningen läsa av positioner för den aktuella resan enligt följande (tidsintervallet mellan positionerna är konstant):

1	N 57° 44,83' O 011° 37,04'	Avstånd till 10-meterskurvan nord: 250 m.
2	N 57° 44,82 O 011° 36,99	Avstånd 1-2: 50 m.
3	N 57° 44,82 O 011° 36,94	Avstånd 2-3: 47 m.
4	N 57° 44,80 O 011° 36,91	Avståndet 3-4: 41 m.
5	N 57° 44,78 O 011° 36,89	Avståndet 4-5: 39 m. Sedan stopp.

4 De internationella sjövägsreglerna

4.1 Åberopade men inte tillämpbara

Bohuslän av Fiskebäck ansåg att djupgåendet var så stort att det hämmade fartyget, och menade därmed att segelfartyget skulle hålla undan (regel 18d). Emellertid förutsatte detta att Bohuslän av Fiskebäck förde signal enligt regel 28. Det gjorde man inte, och denna regel var därför inte tillämpbar.

Gratia av Göteborg menade att fiskefartyget skulle hålla undan enligt regel 15 (skärande kurser). Denna regel, och även den närbesläktade regel 14 (stäv mot stäv), gäller enbart om de båda fartygen är maskindrivna. Eftersom Gratia av Göteborg var segelförande utan att använda sitt maskineri var inte heller dessa regler tillämpbara.

4.2 Annat än trång farled

Gratia av Göteborg hänvisade också till regel 18a: maskindrivet fartyg ska hålla undan för segelfartyg. Denna regel förutsätter emellertid att farleden inte är att beteckna som trång.

4.3 Trång farled

I trång farled gäller regel 9.

Bohuslän av Fiskebäck ansåg att fritidsbåtar inte ska hindra framfart för yrkestrafik. Vad som åsyftas är regel 9b, som bl.a. säger att segelfartyg inte får hindra genomfart för fartyg som endast säkert kan framföras i trång farled.

Enligt 9a ska alla fartyg i trång farled hålla sig så långt styrbord som möjligt.

Även regel 8f 3) är tillämpbar i trång farled. Regeln säger att även det fartyg vars genomfart inte ska hindras är skyldigt att följa de andra reglerna om det föreligger risk för kollision.

4.4 Tillämpbar i alla fall

Regel 17b säger att även ett *inte* väjningsskyldigt fartyg är skyldigt att vidta åtgärder för att undvika kollision om det andra fartygets åtgärder inte bedöms vara tillräckliga.

5 Analys

5.1 Den använda farleden

Händelseförloppet

Beskrivningen av händelseförloppet från alla inblandade parter stämde väl överens. Det enda som egentligen skiljde uppfattningarna åt var positionen för kollisionen. Emellertid stämde den positionsbestämning som kommer från det elektroniska sjökortet synnerligen väl in på den position som Gratia av Göteborg angav. Därmed torde det stå klart att det är den positionen som är den mest korrekta. Detta bekräftades också av att Bohuslän av Fiskebäck var så nära 1,9-metersgrundet OSO om St. Oset att maskinisten ansåg det nödvändigt att säga till befälhavaren att backa undan bättre.

Slutsatsen måste då bli att Bohuslän av Fiskebäck befann sig onödigt långt söder i farleden. Befälhavaren angav att det var av säkerhetsskäl - han ville ha ett rejält avstånd till grundområdet vid Grytan. Han borde ha kunnat gå längre norr i farleden och ändå hållit betryggande avstånd till grundområdet, t ex. genom att använda avståndsring på radarn och därmed kunnat ha ett minsta säkerhetsavstånd till antingen Grytan eller Hyppelns Kalv. Bohuslän av Fiskebäck utnyttjade inte heller möjligheten att sakta farten för att släppa fram Gratia av Göteborg, som ju höll sin sida i leden.

Reglerna

Vad som menas med trångt farvatten är inte klart definierat. Hänsyn behöver tas till de specifika förhållanden som råder vid varje enskilt tillfälle.

Farledens bredd, om man mäter från 10-meterskurvorna, mellan St. Oset och Grytan är 1,4 kabellängder (0,14M), dvs. cirka 260m. Med hänsyn till fartytgens storlek, framdrivningssätt och djupgående torde farleden vara att betrakta som trång. Detta bekräftas av de kommentarer som finns till sjövägsreglerna.

Klart är att åtminstone Bohuslän av Fiskebäck betraktade farleden som trång, inte minst eftersom man ju höll väl ut från Grytan.

Gratia av Göteborg gjorde vad som rimligen kan begäras för att hålla undan för Bohuslän av Fiskebäck, oavsett om man betraktar farleden som trång eller inte. Man har hållit sig väl på sin styrbordssida, och då det inte räckte drog man sig styrbord så långt man ansåg sig kunna. Då det stod klart att en kollision var oundviklig vidtog man åtgärder för att minska effekterna så mycket som möjligt.

Emellertid utnyttjade man inte möjligheten att kommunicera med Bohuslän av Fiskebäck, vare sig via VHF eller ljudsignaler.

Bohuslän av Fiskebäck har inte följt sjövägsreglerna, vare sig man betraktar farleden som trång eller inte. Endera skulle man ha hållit sig på styrbordssidan av farleden, eller så skulle man hållit undan för segelfartyget. Resultatet hade blivit detsamma – kollisionen hade med stor sannolikhet undvikits.

Emellertid vidtog man åtgärder för att minska effekterna så mycket som möjligt då det stod klart att en kollision var oundviklig.

Inte heller Bohuslän av Fiskebäck utnyttjade möjligheten till kommunikation via VHF eller ljudsignaler. Hade man särskilda skäl att färdas på den södra delen av farleden borde man ha tagit initiativ till sådan kommunikation.

5.2 Den alternativa farleden

Gratia av Göteborg övervägde aldrig möjligheten att Bohuslän av Fiskebäck var på väg mot den sydvästra farleden. Detta borde man ha tagit med i beräkningarna. Rimliga åtgärder i så fall hade varit att ta kontakt med fiskefartyget eller sakta ner för att släppa förbi detta.

6 Orsaker

Orsaken till kollisionen var Bohuslän av Fiskebäck felaktiga placering i farleden och underlåtenheten att åtminstone ge så mycket plats till Gratia av Göteborg att denna hade kunnat hålla undan.

Bidragande orsak var båda fartygens underlåtenhet att söka samband med ljudsignaler eller radio.

7 Anmärkningar

Det är anmärkningsvärt att Bohuslän av Fiskebäck förutsatte att det andra fartyget skulle hålla undan och att Bohuslän av Fiskebäck höll sig så långt på södra sidan i leden utan att ta kontakt med det andra fartyget.

8 Allmänna rekommendationer

Ljudsignalering och radiokommunikation kan brukas i sådan omfattning att värdet förloras och bruket närmast övergår i missbruk. Å andra sidan ska dessa kommunikationsmetoder i motiverade situationer inte underskattas.

Vakthavande befäl bör alltid vara förberedda på att använda sig av ljudsignalering eller radio. Man kan förbereda sig t ex. genom att vara medveten om vilken signal som är lämplig i aktuell situation eller vilket radioanrop som kan tänkas ge bäst resultat.

9 Skadorna

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

Bohuslän av Fiskebäck erhöll inga skador.

Gratia av Göteborg: Bogsprötet avbrutet samt skador vid infästningen. Skador vid fartygets för. Vissa små sprickor vid däcksbalkar under däck. Sprickor vid några bordgångar, någon öppnat sig några mm. Sprickor (bl. a. i färg) längre akter i fartyget tyder på en momentan rörelse i däckstrukturen och att skrovet varit utsatt för stora påfrestningar. Ytterligare kontroll av skadorna ska utföras efter att fartyget seglat en tid.

10 Utredningsresultat

- Befälhavaren på Gratia av Göteborg förutsatte att det andra fartyget skulle använda samma farled för utgående som det egna fartyget använde för ingående. Gratia av Göteborg gjorde därvid vad som förefaller vara rimligt för att hålla undan för det andra fartyget.
- Gratia av Göteborg övervägde emellertid inte möjligheten att det andra fartyget kunde ta den sydvästra farleden.
- Bohuslän av Fiskebäck har hållit sig vad som förefaller vara för långt söder i farleden och därmed i praktiken uteslutit för det andra fartyget att hålla undan.
- Inget av de båda fartygen har försökt att kommunicera, vare sig med ljudsignaler eller radio.

11 Övrigt

Det tycks hos de inblandade ha förekommit förvirring om vilka sjövägsregler som egentligen gällde i den aktuella situationen.

Inom sjöfarten kan man urskilja många olika grupper. Några av de största är handelsfartyg, fiskefartyg, segelfartyg och fritidsbåtar. Alla har givetvis lika stor rätt att färdas på vattnet. Förståelsen och toleransen mellan de olika grupperna varierar ibland starkt. Det finns anledning att befara att detta är orsak till många oönskade händelser, även i våra farvatten.

