

RAPPORT

Roropassagerarfartyget ISABELLA - OIZD- i kollision med torrlastfartyget ROSPIGGEN -SKBE- den 30 augusti 2004



RAPPORT

Roro-passagerarfartyget ISABELLA - OIZD- i kollision med torrlastfartyget ROSPIGGEN -SKBE- den 30 augusti 2004

Vår beteckning: 080202-04-16921 resp. 080201-04-16922
Utredningsenheten Björn Molin, 011-19 13 27

Rapporten finns www.sjofartsverket.se Sjöfartsinspektionen
även på vår hemsida -fartygsolycksutredningar
-haverirapporter
Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	1
Fartygen	1
Isabella.....	1
Besättningen	3
Rospiggen	4
Besättningen	6
Vädret	6
Fartbegränsningar	6
Övrigt.....	6
Faktainsamling.....	7
Händelseförlopp	7
Enligt Rospiggen	7
Enligt Isabella	8
Analys	10
Orsak	13
Faktorer.....	13
Bakomliggande faktorer	14
Observationer	14
Rekommendationer	14
Skador	15
Utredningsresultat	15
Bilaga 1: Sjökortsutdrag	
Bilaga 2: Översiktsritning Isabellas brygga	
Bilaga 3: Tidtabell Isabella	
Bilaga 4: Utdrag ur STCW-kodens kapitel VIII sektion 3-1	
Bilaga 5: AIS utskrift	
Bilaga 6 VDR utskrift	
Martti Heikkilä från finska Centralen för undersökning av olyckor har deltagit som observatör i olycksutredningen.	

Sammanfattning

Det finska roropassagerarfartyget *Isabella* var på utgående från Stadsgårdshamnen (väster om texten "Saltsjön" i bilaga 1) i Stockholm samtidigt som det svenska torrlastfartyget *Rospiggen* var på utgående från Danvikskanalen.

Bryggan på *Isabella* var bemannad av befälhavaren och en linjelots. Fartygets 2:e styrman anlände till bryggan i samband med att händelsen inträffade. Befälhavaren och linjelotsen satt i stolar vid de manöverplatser som fanns placerade nära centerlinjen av bryggan (se bilaga 2).

Rospiggens brygga var bemannad av befälhavaren och utkik.

I höjd med Kvarnholmen påbörjade *Isabella* passage av *Rospiggen*. Kort därefter kolliderade fartygen, den 30 augusti 2004 cirka klockan 0755, när de befann sig i höjd med den prick som fanns belägen väster om Blockhusuddens fyr.

Kollisionen uppmärksammades inte på *Isabella* som fortsatte resan. *Rospiggens* befälhavare kallade då upp *Isabella* på VHF och informerade om händelsen.

Efter att de två befälhavarna hade utväxlat diverse information gick *Rospiggen* till varv för reparation av sina skador medan *Isabella* fortsatte sin resa till Mariehamn.

Faktaredovisning

Fartygen

Isabella

Namn:	ISABELLA
IMO nr:	8700723
Reg.bet.:	OIZD

Hemort:	Mariehamn
Flagg:	Finsk
Redare:	Viking Line ABP
Operatör:	Viking Line ABP
Brutto:	35154
Löa:	170,90 meter
Bredd:	27,60 meter
Djupgående vid avgång Stockholm:	F: 6,07 meter A: 6,20 meter
Klass:	DNV
Byggnadsår:	1989
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	23769 kW
Besättning:	169
Passagerare:	684

Isabella byggdes för den aktuelle ägaren år 1989 på varvet Brodogradevna Industrija, Brodosplit i Kroatien.

Bryggan var placerad längst förut på däck 12 med ögonhöjden cirka 30 meter över vattenytan. Isabella hade inbyggda bryggvingar som stack ut cirka 1,4 meter från fartygets sidor vilket gjorde att sikten både förut och akterut var mycket god.

Bryggan var utformad enligt ett pilot – copilotsystem med en konsol med tre manöverplatser i centerlinjen och navigationsutrustningen var

koncentrerad till de tre manöverplatserna. Alla instrument och reglage var lätt tillgängliga från manöverplatserna.

Fartyget var utrustat med ett integrerat navigationssystem som bland annat bestod av tre Atlas radarapparater. I systemet ingick också ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) av fabrikat Adveto. Till systemet fanns även kopplat två gyrokompasser av märke Anschütz STD4 och Plath Navigat 2100. Två DGPS positioneringssystem av fabrikat Trimble och Northstar var också kopplade till systemet. *Isabella* var också utrustad med VDR (Voyage Data Recorder) och AIS (Automatic Identification System).

Befälhavarens radarapparat var vid händelsen inställd på 0,75 M (nautisk mil 1852 meter) och linjelotsens på 1,5 M.

Isabella framfördes vid händelsen med hjälp av automatstyrning.

För manövrering till och från kaj fanns pulpeter på bryggvingarna med kontroller för propellrar och roder både separat och integrerade i en joystick.

Isabella var utrustad med fyra huvudmotorer som parvis, via reduktionsväxlar, drev två propellrar med ställbara blad. Motorerna var licenstillverkade av Wärtsilä Diesel och av typen Pielstick 12 PC2 6V-400E. Vid 520 varv per minut utvecklade de 5940 kW vardera och gav fartyget en fart på 21,5 knop.

Isabella var också utrustad med två bogpropellrar som utvecklade 1100 kW vardera. Ingen av bogpropellrarna var i drift vid händelsen.

All utrustning på bryggan och i maskinrummet fungerade utan anmärkning.

Besättningen

Besättningen bestod av befälhavare, 4 styrmän, 2 linjelotsar, maskinchef, 4 övriga maskinbefäl, 11 däcksmanskap, 12 maskinmanskap och 134 övrig personal.

Befälen arbetade enligt avlösningssystemet 7 dagar ombord följt av 7 dagars ledighet.

Befälhavaren var 59 år och hade tjänstgjort på Isabella sedan år 1989 med korta avbrott då han hade varit på andra av rederiets fartyg. Han var väl förtrogen med fartygets manöveregenskaper och de aktuella farvattnen. Händelsen inträffade dagen före det att befälhavaren skulle gå av sin tjänstgöringsperiod. Han kände sig utvilad då händelsen inträffade.

Linjelotsen var 55 år och hade tjänstgjort på Isabella 6 år. Han var väl känd med de aktuella farvattnen och arbetade normalt 6 timmar följt av 6 timmars fritid. Linjelotsen hade sovit gott under natten och kände sig utvilad vid händelsen. Den aktuella morgonen började han sitt tjänstgöringspass klockan 0500. Han skulle gå av sin tjänstgöringsperiod två dagar efter händelsen.

Isabella var vid händelsen behörigen bemannad.

Rospiggen

Namn:	ROSPIGGEN
Reg.bet.:	SKBE
Hemort:	Vaxholm
Redare:	JBJ Gruppen AB
Operatör:	Marintjänst AB
Brutto:	183
Löa:	32,71 meter
Bredd:	6,82 meter
Djupgående vid avgång Norra Hammarbyhamnen:	F: 2,2 meter A: 2,6 meter
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1951

Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	169 kW
Besättning:	2

Rospiggen byggdes som pråm år 1951 på Karlstads varv och byggdes om till torrlastfartyg år 1968.

Fartyget fick sitt nuvarande namn år 1977 och har tidigare gått under namnen Wargön III och Arne I.

År 1997 förvärvades fartyget av den aktuelle ägaren.

Rospiggen var ett konventionellt fartyg med däckshus, brygga och besättningsutrymmen placerade längst akterut. Därunder fanns maskinrummet. För därom fanns lastutrymmet som bestod av ett enda stort lastrum.

Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen på bryggan bestod av två radarapparater av fabrikat Furuno 1505 och Furuno 1510. En av dessa var i drift och inställd på 0,5 M (nautiska mil 1852 m) när händelsen inträffade. Elektroniskt sjökort var av fabrikat Transas.

Magnetkompass och automatstyrning var av märke Decca. Ombord fanns också två satellitnavigatorer av fabrikat Shipmate 5800 och Garmin 12XL.

Rospiggen framfördes vid händelsen med hjälp av automatstyrning.

Navigationstrustningen på bryggan var väl samlad runt navigatörens plats som var i centerlinjen. Sikten från bryggan var god från rätt förut till tvärs om styrbord och babord. Sikten akterut var skymd av bryggans akterskott. På vardera sidan i akterkant av bryggan fanns dörrar som vid händelsen var öppna.

Framdrivningsmaskineriet bestod av en huvudmaskin av märke Scania DSI II R82A som utvecklade 169 kW. Maskinen var kopplad till en propeller med fasta blad som gav fartyget, när det var lastat, en fart av cirka 8 knop.

All utrustning på bryggan och i maskinrummet fungerade utan anmärkning.

Lasten bestod av cirka 192 ton grus.

Besättningen

Besättningen bestod av befälhavare och en däcksmän som var utkik.

Befälhavaren var 65 år och hade tjänstgjort på Rospiggen under sommarsäsongerna sedan år 1981. Han var väl förtrogen med fartygets manöveregenskaper och de aktuella farvattnen. Däcksmannen hade tjänstgjort periodvis på Rospiggen sedan år 2000.

Fartyget hade legat stilla under natten. Befälhavaren och däcksmannen hade sovit gott och kände sig båda utvilade då händelsen inträffade.

Rospiggen var vid händelsen behörigen bemannad.

Vädret

Vid tillfället rådde god sikt. Det var solsken och vinden var ostsydostlig cirka 2 m/sek.

Fartbegränsningar

I det aktuella hamnområdet råder fartbegränsningar som är avhängiga av fartygens storlek. Vilken gräns som gäller beträffande fartygsstorlek framgår av en text i sjökortet och av tavlor på stränderna.

För fartyg över 400 brutto råder fartbegränsningen 7 knop från Slussen till Blockhusudden. För övriga fartyg råder fartbegränsningen 12 knop dock att för fartyg under 400 brutto gäller fartbegränsningen 10 knop mellan Slussen och Valdemarsudde.

Övrigt

Vid sjöförklaringen för Rospiggen, som hölls bakom stängda dörrar i Stockholm, hördes befälhavaren och däcksmannen som var utkik.

Vid sjöförklaringen för Isabella, som hölls i Mariehamn, hördes befälhavaren, linjelotsen, 2:e styrman och befälhavaren på passagerarfartyget Vaxö.

Isabellas befälhavare och linjelots hade farledstillstånd för att få framföra fartyget i den aktuella farleden utan att anlita lots. Av farledstillståndet framgår bland annat att ”i händelse av grundstötning, kollision eller annat haveri skall anmälan omedelbart göras till det trafikområde där farleden ligger”.

Vid sjöförklaringen för Isabella framkom att befälhavaren upplevde fartygets tidtabell som ”rätt pressad” (se bilaga 3 turlista).

Rospiggen var ett ofta förekommande fartyg i Stockholms hamn och var också känt av Isabellas befälhavare.

Tider som anges i rapporten avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar).

Faktainsamling

Faktainsamling har skett genom intervjuer ombord med besättningarna vid de sjöförklaringar som hölls för fartygen, samt genom protokoll från polisförhör med inblandad besättning på de båda fartygen, besättning och en passagerare på fartyget Vaxö och en person som observerade händelsen från kajen vid Nacka Strand. Ytterligare två personer som blev vittne till händelsen har intervjuats.

Information har också inhämtats från Isabellas VDR och AIS.

Vid besök på rederiet Viking Lines kontor har ytterligare information inhämtats.

Händelseförlopp

Enligt Rospiggen

Rospiggen lastade grus i Södertälje den 26 augusti 2004 och gick sedan till Hornsberg som hon avgick från den 29 augusti klockan 1835. Fartyget var destinerat till Arholma och anlände till Norra Hammarbyhamnen klockan 1920.

Under natten låg Rospiggen förtöjd i Norra Hammarbyhamnen som hon sedan avgick från den 30 augusti klockan 0735. Befälhavaren övervakade automatstyrningen från en stol som var placerad i fartygets centerlinje. Utkiken befann sig på bryggans babordssida.

Cirka klockan 0745 gick fartyget ut ur Danvikskanalen och girade styrbord mot Finnbodabojen. Befälhavaren kunde då se att Isabella lämnade Stadsgårdskajen. Rospiggen höll sedan väl till styrbord i farleden och gick innanför Finnbodabojen och den prick som låg syd om bojen.

Fartyget passerade därefter Kvarnholmen och höll sedan ut mot farleden som vek av åt babord vid Blockhusudden. Befälhavaren uppmärksammade inte någon störande trafik i området.

Kort därefter såg befälhavaren och däcksmannen Isabellas bog på någon meters avstånd om babord. Befälhavaren slog omedelbart över till handstyrning och lade hårt styrbords roder för att försöka manövrera Rospiggen ur den närsituation som hade uppstått.

Försöket misslyckades och kort därefter kolliderade fartygen. Vid kollisionen höll Rospiggen cirka 8 knops fart och fartygen låg i stort sett på parallellkurser.

Isabellas bog slog i Rospiggens styrhytt, mast och en mindre öppen båt med tillhörande dävertarrangemang. Rospiggen fick cirka 3 garders babords slagsida men rätade snabbt upp sig. Med fortsatt styrbordsroder drog befälhavaren ner farten och lyckades genom dessa manövrer komma fri från Isabella.

Isabella fortsatte resan utan att ta notis om det inträffade. Roslagens befälhavare kallade upp Isabella på VHF och bad att få befälhavarens mobiltelefonnummer. Han ringde sedan upp och när kontakt hade etablerats på mobiltelefon sade Isabellas befälhavare att man där ombord inte hade märkt att någon kollision hade inträffat.

Befälhavarna utväxlade information om bland annat försäkringsbolag och signalbokstäver varefter Rospiggen för egen maskin tog sig till Beckholmens varv där skadorna under dagen reparerades temporärt. Fartyget fortsatte sedan sin resa till Arholma.

Enligt Isabella

Isabella avgick från Stadsgårdshamnen i Stockholm den 30 augusti 2004 klockan 0743 och var destinerad till Mariehamn på Åland. På bryggan fanns befälhavaren och en linjelots. Då befälhavaren hade manövrerat fartyget från kaj lämnade han över styrningen till linjelotsen.

Befälhavaren placerade sig i stolen vid den mittersta manöverplatsen och linjelotsen satt i stolen till vänster om befälhavaren.

Isabella framfördes sedan på kursen 92° med cirka 10 knops fart till Valdemarsudde där farten minskades till 9,5 knop. Vid passage av Blockhusudden ökades farten till 15 knop.

Cirka klockan 0850 passerade Isabella Finnbodabojen (se sjökortsutdrag) och från bryggan kunde man se Rospiggen visuellt. Isabella passerade norr om och Rospiggen syd om bojen. Avståndet mellan fartygen, som gick på parallella kurser, uppskattades till 70 – 100 meter. Rospiggen befann sig cirka 45° om styrbord och passagen uppfattades inte kunna leda till någon närsituation. Kort därefter försvann Rospiggen i radarskugga och visuellt ur synfältet bakom Isabellas bryggvinge.

Från bryggan observerades också att passagerarfartyget Vaxö avgick från Nacka Strand. Vaxö framfördes på kontrakurs på farledens södra sida och fartygen möttes vid passage av Blockhusudden ungefär samtidigt som Isabella passerade Rospiggen. Mötet med Vaxö skedde på betryggande avstånd.

2:e styrman anlände till bryggan i höjd med Blockhusudden och gjorde då en anteckning i skeppsdagboken om antal passagerare. Befälhavaren lämnade sedan över vakten till henne samtidigt med att farten ökades till 15 knop.

Vid passage av Fjäderholmarna kallade Rospiggens befälhavare Isabella på VHF kanal 16 och bad att få ett mobiltelefonnummer till Isabellas befälhavare. Rospiggens befälhavare ringde sedan och informerade att fartygen hade kolliderat. Från Rospiggen begärdes ingen assistans och Isabella fortsatte därför resan mot Mariehamn.

Befälhavaren gick tillsammans med överstyrman ner på backen för att kontrollera om de därifrån kunde se några skador men man kunde inte upptäcka några sådana.

Skadebesiktning utfördes då fartyget anlände till Åbo.

Analys

En viktig del i navigeringen är att alltid hålla noggrann utkik. Den som håller utkik ska helt ägna sig åt sin uppgift och får inte syssla med något som kan störa den uppgiften. Utkik ska också hållas horisonten runt.

Vid Isabellas sjöförklaring uppgavs att linjelotsen också hade till uppgift att hålla utkik. Då linjelotsen tillfrågades om utkik ingick i hans arbetsuppgifter på bryggan nekade han till detta. Av STCW-konventionens regler (se bilaga 4) framgår att utkikens och rorsmannens uppgifter är skilda från varandra och att rorsmannen inte får anses tjänstgöra som utkik när han står till rors.

Linjelotsens uppgift var att lotsa och med hjälp av automatstyrningen styra Isabella och han kunde då inte tjänstgöra som utkik. På Isabella saknades därför utkik då händelsen inträffade.

På Isabella märkte man över huvud taget inte att kollisionen inträffade. Från bryggvingarna var sikten både förut och akterut mycket god. En aktiv utkik hade sannolikt inneburit att man från Isabellas brygga hade märkt att en närsituation var på väg att uppstå med Rospiggen. Oavsett att farleden var så trång att en undanmanöver hade varit svår att genomföra så hade man kunnat sakta ner och hunnit uppmärksamma Rospiggen på situationen genom att avge uppmärksamhetssignal eller kalla dem via VHF.

Vid Rospiggens sjöförklaring uppgavs att man höll ”sporadisk” utkik akterut. Från Rospiggen upptäcktes inte Isabella förrän omedelbart före det att kollisionen inträffade. Om utkik hade hållits akterut så hade man också upptäckt att Isabella var på väg att passera Rospiggen.

Rospiggens befälhavare har uppgett att han uppmärksammade att Isabella lämnade kajen då Rospiggen var på väg ut ur Danvikskanalen. För Rospiggen gällde fartbegränsningen 12 knop på den aktuella sträckan och för Isabella 7 knop. Rospiggen höll en konstant fart på cirka 8 knop och befälhavaren uppgav vid sjöförklaringen att han därför inte räknade med att Isabella skulle hinna upp honom och heller inte att det skulle uppstå några problem med Isabella.

Av Isabellas VDR kan utläsas att hon efter avgången ökade farten till cirka 10 knop och vid passage av Valdemarsudde saktades farten till cirka 9,5 knop. När Isabella närmade sig den prick som ligger väster om

Blockhusudden ökades farten och var uppe i cirka 10,4 knop när händelsen inträffade. Fartygets brygga var då i höjd med pricken. Vid passagen av Blockhusudden var Isabellas fart cirka 12 knop.

Isabellas befälhavare har felaktigt uppgett att fartbegränsningen 10 knop gällde från kaj till Valdemarsudde och därefter 7 knop till Blockhusudden. I sjökortet fanns också noteringen ”10 kn” vid Valdemarsudde (se sjökortsutdrag). Denna notering kan upplevas vilseledande och Sjöfartsverket har därför i Ufs nr 40, 2004 (Underrättelser för sjöfarande) gått ut med förtydligande av information om fartbegränsningar i Saltsjön och Strömmen.

Isabella har under alla omständigheter överskridit gällande fartbegränsning fram till Blockhusudden. Fartygets pressade turlista har sannolikt medverkat till att fartbegränsningen överskreds.

Vid händelsen var befälhavaren och linjelotsen placerade i stolarna vid manöverplatserna nära bryggans centerlinje. Från manöverplatserna var sikten begränsad åt sidorna och nedåt och Rospiggen försvann därför ur synfältet bakom Isabellas bryggvinge. Rospiggen försvann också från radarskärmen på grund av radarskugga. Sannolikt försvann Rospiggen från radarskärmen före det att hon visuellt inte längre kunde ses från manöverplatserna.

Rospiggens radarantenn var placerad för om skorstenen och Isabella kunde därför inte ses på radarskärmen på grund av radarskugga. Detta är ett förhållande som ytterligare visar vikten av att alltid hålla visuell utkik horisonten runt.

Isabellas befälhavare har uppgett att fartygen befann sig på parallella kurser då Rospiggen försvann på radarskärmen. Av Isabellas radarbilder från VDR:en kan utläsas att Rospiggen gick ut ur Danvikskanalen kort efter det att Isabella lämnade kaj. Rospiggen höll väl till styrbord i farleden och passerade syd om Finnbodabojen. Hon höll också väl till styrbord vid passage av kajen vid Kvarnholmen.

I höjd med att Rospiggen passerade Kvarnen Tre Kronor kan utläsas att hon började dra sig babord i farleden. Kort därefter avgick Vaxö från Nacka Strand. Av de följande radarbilderna framgår att Isabella och Rospiggen inte gick på parallella kurser då Rospiggen försvann på radarskärmen. På Isabellas brygga borde man ha observerat att Rospiggen

kontinuerligt drog sig babord i farleden. Förhållandet tyder på att man på Isabellas brygga inte tillräckligt noggrant har följt upp passagen av Rospiggen.

Av VRD:ens ljudupptagning framgick att befälhavaren och linjelotsen endast sporadiskt utbytte information om navigeringen. Ett fungerande pilot copilotsystem förutsätter ett aktivt informationsutbyte mellan navigatörerna för att det ska fungera tillfredställande. Rederiet bedriver internutbildning som också innefattar BRM-utbildning (Bridge Resource Management). Denna utbildning aktualiserar och fokuserar bland annat på samspelet mellan fartygsbefälen. Vid det aktuella tillfället förefaller det inte som om man har tillämpat sina erfarenheter från kurserna genom att till exempel informera varandra om kursändringar och tillsammans följt upp och planerat passagen av Rospiggen.

Rospiggen mötte kort före händelsen Vaxö som hade avgått från Nacka Strand. Vid Rospiggens sjöförklaring framkom att ingen av de två på Rospiggens brygga mindes att man hade mött Vaxö. Kollisionen upplevdes på Rospiggen som chockartad och kan därför ha skapat minnesluckor. Rospiggens befälhavare har vid passage av Kvarnen Tre Kronor girat babord dels för att farleden där viker av åt babord men sannolikt också för att öka passageavståndet till Vaxö. Man borde från Rospiggen ha kontrollerat om något fartyg befann sig i farleden akterut före det att giren påbörjades. Oavsett att Isabella överskred gällande fartgräns så hade situationen kunnat vara den att något annat fartyg med tillåtelse att framföras med 12 knops fart hade varit på väg att passera Rospiggen. Detta är ytterligare en faktor som visar på vikten av att hålla utkik horisonten runt.

Isabella och Vaxö var utrustade med AIS och deras ungefärliga inbördes placering i farleden då kollisionen inträffade visas i bilaga 5. Rospiggen saknade AIS men hennes placering i förhållande till Isabella och Vaxö före det att hon försvann från Isabellas inspelade radarbild framgår av bilaga 6. Av bilderna kan utläsas att den inbördes placeringen av fartygen också tyder på att Rospiggen har girat babord för att öka passageavståndet till Vaxö.

Isabella var det upphinnande fartyget enligt regel 13 i internationella sjövägsreglerna. Rospiggen skulle enligt regel 17 behålla sin kurs och fart. Att behålla kurs och fart innebär bland annat att man ska styra den kurs som krävs för att följa farleden. Rospiggen var ett ofta förekommande

fartyg i Stockholms hamn och var också känt av Isabellas befälhavare. Farledsavsnittet där händelsen inträffade viker av åt babord och från Isabella borde man därför ha insett att Rospiggen skulle gira babord för att följa farleden.

Ingen VHF-kontakt förekom mellan fartygen före passagen. Vid Isabellas sjöförklaring framkom att man i regel inte kontaktade mindre fartyg före det att de passerades. Oavsett att Isabella vid det aktuella tillfället överskred den gällande fartbegränsningen så hade en VHF-kontakt med Rospiggen medverkat till att händelsen hade kunnat undvikas.

Enligt samstämmiga uppgifter är det vanligt förekommande att fartyg som lämnar Nacka Strand håller sin sida utefter land vid Kvarnholmen för att hålla undan för utgående trafik. Detta medför, som i det aktuella fallet, möte styrbord mot styrbord. Det är inte uteslutet att en VHF-kontakt mellan Rospiggen och Vaxö hade kunnat medverka till att händelsen hade kunnat undvikas.

Enligt de farledstillstånd som fanns utfärdade så skulle man från Isabella omedelbart ha anmält händelsen till trafikområdet. Någon anmälan om det inträffade gjordes inte. Att befälhavaren inte omedelbart anmälde händelsen till VTS:en (Vessel Traffic Service) kan förklaras av att man ombord på Isabella till en början inte uppfattade att en kollision hade inträffat. När befälhavaren fick vetskap om det inträffade borde han omedelbart ha anmält händelsen till VTS:en.

Också Rospiggens befälhavare borde omedelbart ha anmält händelsen till VTS:en.

Orsak

Orsak till händelsen var brister i utkiksrutiner. På Isabella saknades utkik och på Rospiggen hölls inte utkik akterut.

Bidragande orsak var att Isabella överskred gällande fartbegränsning och att man inte tillräckligt noggrant följde upp passagen av Rospiggen.

Faktorer

Sannolikt har Vaxös avgång från Nacka Strand påverkat Rospiggens babordsgir i viss mån. Rospiggen girade vid passage av Kvarnen Tre

Kronor babord för att farleden där viker av åt babord. Befälhavaren på Rospiggen minns inte att han mötte Vaxö men eftersom trafiken vid Nacka Strand alltid är intensiv har han förmodligen noterat att Vaxö avgick och då velat öka passageavståndet.

Bakomliggande faktorer

Isabellas pressade turlista har sannolikt medverkat till att gällande fartbegränsning överskreds.

Observationer

Utkik saknades på Isabella.

Från Rospiggen hölls inte utkik horisonten runt.

Samspelet mellan de två navigatörerna på Isabella fungerade inte tillfredställande.

Isabella överskred gällande fartbegränsning.

Händelsen rapporterades inte från Isabella i enlighet med villkor för utnyttjande av farledstillstånd.

Händelsen rapporterades heller inte av Rospiggen till VTS:en.

Rekommendationer

Vid den aktuella såväl som vid ett flertal andra händelser som har inträffat har bristande utkik varit den direkta eller bidragande orsaken till att händelserna över huvud taget har kunnat inträffa.

Det finns därför anledning att betona vikten av att regler om utkik alltid följs.

Rederiet för Isabella bör i sin kursverksamhet utöka omfattningen av träning av samspelet mellan navigatörerna.

Det är viktigt att alltid följa de villkor som finns för utnyttjande av farledstillstånd. Rederiet för Isabella ska säkerställa att samtliga villkor för nyttjande av farledstillstånd på lämpligt sätt finns implementerade i alla av

rederiet berörda fartygs ISMC-manualer. Det finns anledning att påpeka att ett av villkoren är att ”de för farleden gällande föreskrifterna skall noggrant iakttas” vilket också innefattar att gällande fartbegränsningar inte överskrids.

Sjöfartsverket bör i ”villkor för utnyttjande av farledstillstånd” införa ytterligare ett villkor med texten ”tillståndet får utnyttjas endast under förutsättning att separat utkik finns”.

Skador

Isabellas skador inskränkte sig till färgavskrap.

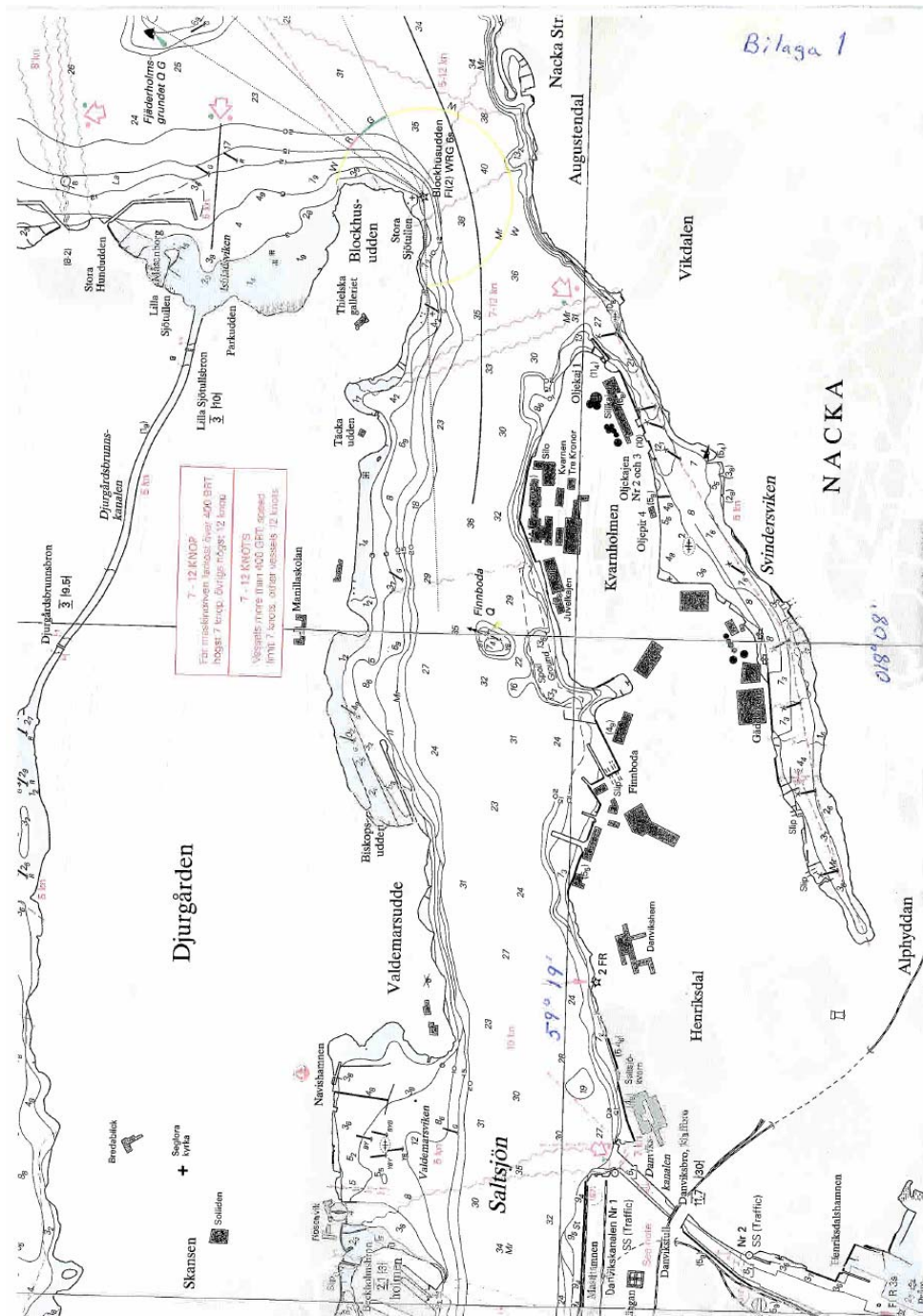
Rospiggen fick skador på babords lanterneställ, styrhustaket, två radarantennar, mast, skorsten, antenner och signallanteror. En mindre båt med tillhörande däckarrangemang skadades också. Fartygets automatstyrning och två GPS:er fick skador och slogs ut vid händelsen.

Utredningsresultat

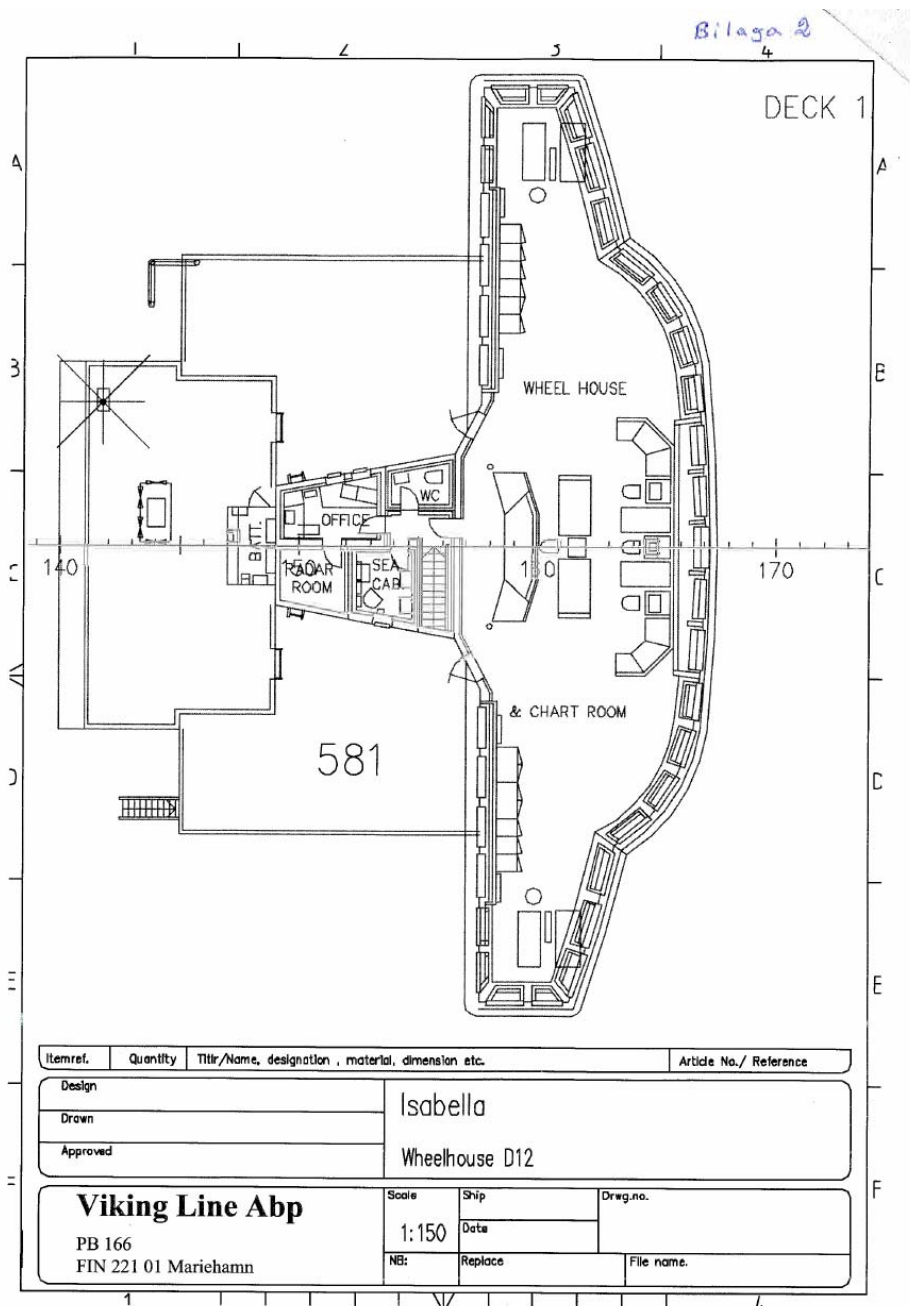
- Fartygen var behörigen bemannade.
- Brygg- och maskinutrustning fungerade utan anmärkning på fartygen.
- Befälen på bryggorna var väl förtrogna med de aktuella farvattnen.
- Fartygen framfördes med hjälp av automatstyrning.
- Det rådde goda väderförhållanden.
- Ingen utkik fanns på Isabellas brygga.
- Från Rospiggens brygga hölls inte utkik akterut.
- Från Rospiggens brygga var sikten akterut skyddad av bryggans akterskott.
- Ingen radiokontakt förekom mellan fartygen före passagen.
- På Isabella märkte man inte att kollisionen inträffade.

- Isabella överskred gällande fartbegränsning.
- Inget av fartygen rapporterade händelsen till VTS:en.

Rapport Roropassagerarfartyget Isabella -OIZD- i kollision med torrlastfartyget Rospiggen - SKBE- den 30 augusti 2004



Rapport Roropassagerarfartyget Isabella -OIZD- i kollisjon med torrlastfartyget Rospiggen - SKBE- den 30 augusti 2004



Bilaga 3

Tidtabell Isabella (lokala tider)

0100	Ankomst Långnäs
0110	Avgång Långnäs
0630	Ankomst Stockholm
0745	Avgång Stockholm
1410	Ankomst Mariehamn
1425	Avgång Mariehamn
1950	Ankomst Åbo
2100	Avgång Åbo

Bilaga 4

Part 3-1 – Principles to be observed in keeping a navigational watch

12 The officer in charge of the navigational watch is the master's representative and is primarily responsible at all times for the safe navigation of the ship and for complying with the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972.

Look-out

13 A proper look-out shall be maintained at all times in compliance with rule 5 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and shall serve the purpose of:

- .1 maintaining a continuous state of vigilance by sight and hearing as well as by all other available means, with regard to any significant change in the operating environment;
- .2 fully appraising the situation and the risk of collision, stranding and other dangers to navigation; and
- .3 detecting ships or aircraft in distress, shipwrecked persons, wrecks, debris and other hazards to safe navigation.

14 The look-out must be able to give full attention to the keeping of a proper look-out and no other duties shall be undertaken or assigned which could interfere with that task.

15 The duties of the look-out and helmsperson are separate and the helmsperson shall not be considered to be the look-out while steering, except in small ships where an unobstructed all-round view is provided at the steering position and there is no impairment of night vision or other impediment to the keeping of a proper look-out. The officer in charge of the navigational watch may be the sole look-out in daylight provided that on each such occasion:

- .1 the situation has been carefully assessed and it has been established without doubt that it is safe to do so;
- .2 full account has been taken of all relevant factors, including, but not limited to:
 - state of weather,
 - visibility,
 - traffic density,
 - proximity of dangers to navigation, and
 - the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes; and
- .3 assistance is immediately available to be summoned to the bridge when any change in the situation so requires.

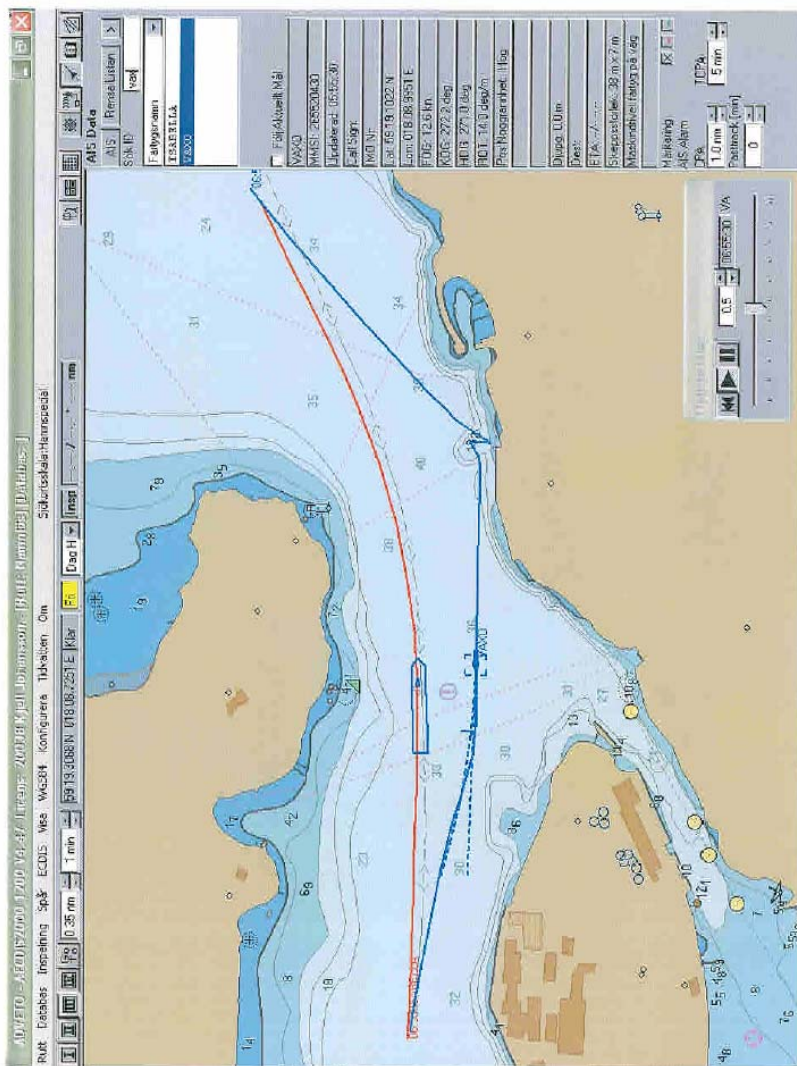
VIII

STCW
Code

A

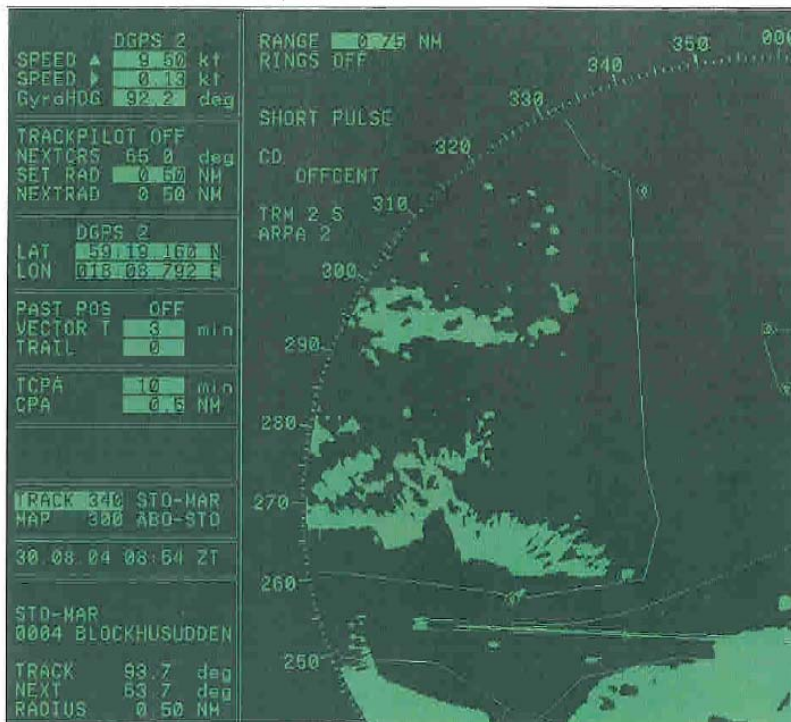
Rapport Roropassagerarfartyget Isabella -OIZD- i kollisjon med torrlastfartyget Rospiggen - SKBE- den 30 augusti 2004

Bilaga 5



Bilaga 6

ISA 3082004



↑
Rospiggen

↑
Vaxö