

RAPPORT

Frys/rorofartyget FJORD ICE - 9HDP7 - grundstötning 14 sep 2004



RAPPORT

Frys/rorofartyget FJORD ICE - 9HDP7 - grundstötning 14 sep 2004

Vår beteckning: 080202-04-17008
Utredningsenheten Jörgen Zachau, 011-19 12 73

Rapporten finns även på vår hemsida: www.sjofartsverket.se

- Sjöfartsinspektionen
- Fartygsolycksutredningar
- Haverirapporter

Bild: Sjöfartsinspektionen Eftertryck tillåts med angivande av källa

Sammanfattning	2
Faktaredovisning	2
Fartyget	2
Farleden	6
Väder och strömmar.....	7
Faktainsamling	7
Händelseförlopp	8
Enligt befälhavaren	8
Enligt överstyrman.....	9
Enligt andre styrman.....	9
Enligt båtsman	10
Enligt tekniske chefen.....	10
Enligt Västanvik	10
Händelsen vid Ven	11
Analys	12
Vilotiden	12
Händelsen vid Ven.....	13
Grundstötningen	13
Ensamvakt	14
AIS och radiokommunikation.....	14
Farleden	15
Övrigt.....	15
Orsaker och faktorer	16
Observationer	16
Rekommendationer	16
Skador	17
Utredningsresultat	17
Bilagor:	
Sjökort 921, utdrag	
Närsituationen väster om Ven, radarbild Sjöinfokompani Malmö	
Grundstötningen, radarbild Sjöinfokompani Malmö	

Sammanfattning

Strax efter klockan 23 den 14 september, efter att ha orsakat en närsituation tidigare på kvällen, grundstötte Fjord Ice sydost om fyren Flintrännen NO, på position N 55° 36,8' E 012° 53,6' (se bilaga).

Grundstötningen föregicks av att fartyget legat alldeles för långt åt babord i farleden och att fartyget vid ett möte omedelbart före grundstötningen girat ytterligare åt babord och därmed kommit ännu mer fel.

Relativ stark strömsättning kan ha påverkat situationen. Befälhavaren var ensam på bryggan tills strax före grundstötningen då rorgängaren kom upp och man hade konsekvent slopat utkik ombord.

Händelseförloppet har noggrant kunnat rekonstrueras med hjälp av Sjöfartsverkets AIS-övervakningssystem (Automatic Identification System) och radarspår från Sjöinfokompani Malmö.

Faktaredovisning

Fartyget

Namn:	FJORD ICE
IMO nr:	8 008 814
Reg.bet.:	9HDP7
Hemort:	Valletta, Malta
Ägare:	Fjord Cooler Ltd, Valletta, Malta
Operatör/redare:	Fjord Shipping A/S, Norge
Brutto:	2 753
Dödvikt (sommar):	2 706 ton
Löa:	74,75 m

Bredd:	14,20 m
Djupgående:	F=5,0 m A=5,4 m (avgång)
Klass:	DNV
P&I:	Gard
Byggnadsår:	1982
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	2 134 kW
Besättning:	14 (säkerhetsbesättning 11)

Fjord Ice byggdes 1982 på Astilleros de Atlantico i Santander, Spanien med akterramp och fryskapacitet redan från början. Hon har tidigare hetat Loen Stream, Frio Indianic, Everest, Quasar och El Septimo.

Huvudmaskineriet var en 12-cylindrig Wärtsilädiesel nr. 3549. Fjord Ice var utrustad med en propeller med ställbara blad. Hjälpmaskineriet var av fabrikat Cummins Kta19 G2 och tre stycken till antalet. Under gång användes normalt två stycken. Axelgenerator fanns inte.

Sedan två år var hon utrustad med bogpropeller av fabrikat Brunvoll nr. 3139 typ SPT-VP, som utvecklade 345 kW.

Fartyget var ett rorofartyg med akterramp. Maskinrummet låg således under lastrummet längst akter ut. Däcksbyggnaden låg också akterut och innehöll bl.a. besättningsutrymmen och navigationsbrygga. På väderdäcket för därom fanns två kranar (SWL 3,3 ton) och lastluckor. Detta arrangemang var inte från begynnelsen utan hade byggts till i efterhand.

Bryggutrustningen bestod bl.a. av två radarapparater, Racal-Decca BT502 (3 cm) och Furuno 21" FR 2115 (10 cm) och två GPS, Furuno GP 30 (sammankopplad med radarn) och KODEN KGP 98 (inne i karthyttan). Båda dessa var inställda på geodetiskt datum WGS-84.

Dessutom fanns elektroniskt sjökort MaxSea 7.3 (sammankopplat med GPS Furuno), automatstyrning C. Plath Navigat III DHI-05G samt Furuno

Universal AIS FA-100* (inte sammankopplad med radar eller det elektroniska sjökortet). Positionsavsättning på det elektroniska sjökortet gick att ställa in av operatören och var enligt uppgift inställt på att avsätta en position varje timme. AIS:en kunde visa *antingen* en lista på mål med uppgifter radvis om målets namn, avstånd och bäring med det närmaste målet överst och därefter i fallande skala, *eller* en cirkelformad bild med eget fartyg i centrum och målen avbildade skalenligt i avstånd och bäring med samtliga måls (inkluderat eget fartyg) kurs över grund markerad, dvs. som en "true motion" bild men utan "trail" eller fartvektor. Skalan kunde varieras efter användarens önskemål.

Bryggan var konventionellt utformad med traditionella bryggvingar. Huvudmanöverplatsen var på styrbordssidan där det elektroniska sjökortet och 10-cm radarn var placerade. På akterkant på styrbordssidan fanns karthyttan varifrån sikten var starkt begränsad föröver. Likaså var sikten akterut starkt begränsad från bryggan, i praktiken var man tvungen att gå ut på bryggvingen för att få någon sikt bakåt.

Lastutrymmet bestod av tre olika däck, som alla tre löpte genom hela fartyget. Lasthanteringen utfördes normalt via luckorna och de egna kranarna, men det kunde också förekomma att den skedde via akterramp och landbaserad kran. Lasten bestod normalt av frusen fisk som lastades i Norge, Skottland, på Shetland eller Island och sedan lossades i någon östersjöhamn.

Fjord Ice passerade normalt genom Öresund, med last genom Flintrännan och i barlast genom Drogden. Öresund kom således att passeras 4-5 gånger i månaden. Den aktuella resan var mellan Klaksvik på Färöarna till Klaipeda, Litauen, med frusen fisk. Vid det aktuella tillfället användes de brittiska sjökorten BA 2594 respektive BA 903, geodetiskt datum WGS-84. För resan fanns en genomarbetad reseplanering. Enligt denna var WP 11 väster om Ven, WP 12 knappt 2,5 M söder om Pinhättan och WP 13 strax öster om bojen Flintrännan nr. 1 (WP: "waypoint", position för kursändring).

* Mottagare för AIS-signaler. AIS: Automatic Identification System, ett kommunikationssystem som sänder ut vissa uppgifter om ett fartyg till mottagare inom räckhåll.

Rederiets arbetsinstruktion visade att det alltid skulle vara minst två man på bryggan i trånga vatten och under mörker. Enligt uppgift hade rederiet en uttalad policy som förbjöd bruk av alkohol ombord.

Hamnstatskontroller. Fjord Ice har de senaste åren utsatts för ett antal hamnstatskontroller. Ingen av dessa har föranlett något nyttjandeförbud. Den senaste kontrollen genomfördes i Florö, Norge, den 10:e augusti 2004 och visade inte på någon brist.

Vaktsystemet. På Fjord Ice gick man traditionellt trevaktssystem med avlösning var fjärde timme med andre styrman som dygnets förste vaktgående mellan 00-04 följd av överstyrman 04-08 och befälhavaren 08-12, osv.

Även i maskinrummet hade man kontinuerliga vakter. 8-12 samt 20-24 var tekniske chefens vakt.

Däcksmanskapet arbetade dagtid och gick endast vakt vid tillfällen då man ansåg sig ha extra behov, t.ex. i trånga farleder och vid nedsatt sikt.

Besättning. Enligt säkerhetsbemanningsbeslut från flaggstaten ska Fjord Ice ha minst 11 besättningsmedlemmar i den aktuella farten. På den aktuella resan hade man 14 stycken. Fartyget var behörigen bemannat. Samtliga i besättningen var ukrainska medborgare.

Befälhavaren hade varit till sjöss i 23 år varav befälhavare sedan december 2000, då han mönstrade på Fjord Ice. Han arbetade med avlösningssystemet 5 månader på och 5 månader ledigt. Denna törn hade han stått sedan mitten av maj. Han hade haft sitt kaptensbrev sedan 8 år.

Rorgängaren hade varit till sjöss i 22 år och var mönstrad båtsman ombord.

Befälhavarens vilotid. Under de tre dygn som föregick grundstötningen har befälhavarens arbets- och vilotid fördelats som följer:

00.00-07.00	Vila
08.00-12.00	Vakt
12.00-13.00	Lunch och kort vila
13.00-16.00	Kontorsarbete
16.00-19.30	Vila
20.00-24.00	Vakt

01.00-07.00	Vila
08.00-12.00	Vakt
12.00-13.00	Lunch och kort vila
13.00-14.30	Kontorsarbete Dåligt väder
15.00-18.00	Då och då på bryggan
18.30-19.30	Vila
20.00-24.00	Vakt
00.00-07.00	Vila
08.00-12.00	Vakt
12.00-13.00	Lunch och kort vila
13.00-17.00	Kontorsarbete inför ankomst
17.00-19.00	Middag och kort vila
19.00-	På bryggan för gång i Öresund

Anställningsförhållandena för besättningen var sådana att ett övertidsuttag om 103 timmar per månad ingick i grundlönen, dvs. först efter ytterligare övertid utgick ersättning. Den ordinarie arbetstiden utgjorde 8 timmar per dag, dvs. 56 timmar per vecka.

Farleden

Vid gång söderut genom Öresund för passage genom Flintrännen och under Öresundsbron behöver man styra en kurs på 140-145° tills ostpricken Sjollen passerats. Därefter återstår det 1,1 M (nautisk mil, 1 852 m), ca. 7 minuter med 10 knops fart, tills ny kurs 221° genom Flintrännen ska styras. För att underlätta möten finns anvisning i sjökortet om fördelning av trafiken som avser att leda nordgående fartyg söder om bojen Malmö Redd, ytterligare 0,5 M åt sydost.

Efter ny kurs är det 2,5 M (15 minuter med 10 knops fart) till den första fyren om babord, på sydostsidan, Flintrännen NO. Strax sydost om denna finns grundet Kalkgrundet. Fyren visar grönt om det närmande fartyget befinner sig tätt nordväst i farleden, eller vitt om fartyget befinner sig något längre åt sydost. De fyror om babord, sydostsidan, som följer därefter visar rött.

Mellan girpunkten och Flintrännen NO passeras två gröna bojar om styrbord, nordvästsidan. Liksom dessa visar följande fyror om styrbord, nordvästsidan, grönt. Dessa fyror står parvis med de röda om babord, på sydostsidan, i resterande del av Flintrännen med början 1,1 M efter passage

av Flintrännan NO. Farleden beskriver då en tydlig gata med gröna fyrar om styrbord och röda om babord med undantag för Flintrännan NO.

På Flintrännan NO, liksom på Öresundsbron något längre åt sydväst i farleden, finns raconsignaler, dvs. en tydlig morsesignal i form av streck syns på radarskärmen.

Väder och strömmar

Vid tillfället (klockan 23-24) var sikten god och vinden måttlig 6-10 m/s från SSV. Strömuppgifter har erhållits från mätbojen i Oljehamnsleden, ca. 1 M nordväst om girpunkten. Enligt denna var strömmen mycket svag. Enligt uppgifter från lots och båtman i Malmö stämmer emellertid förhållandena vid mätbojen inte överens med förhållandena i Flintrännan, i synnerhet inte vid flod (sydgående ström), som rådde vid det aktuella tillfället. Uppgifter från ett mötande fartyg på väg nordost i Flintrännan, som sade att strömmen var motgående upp emot 2 knop, kan därmed anses bekräftade. Enligt KBV 048 var vinden SV 10-12 m/s och strömmen nordostlig ca. 1 knop vid 03.30-tiden, dvs. en strömkantring hade inträffat efter grundstötningen.

Faktainsamling

Intervjuer med fartygets besättning (befälhavaren, överstyrman, andre styrman, rorgångaren, tekniske chefen).

Intervjuer med befälhavaren och andre styrman på Västanvik.
Vittnesuppgifter, via myndigheter i Lettland, från Ocean Princess.

Uppgifter från fartyget och från rederiet.

Uppgifter från Kustbevakningen, Länskriminalen Malmö, Åklagarmyndigheten i Malmö, Malmö VTS, Furuno, radarspår från Sjöinfokompani Malmö, spår från Sjöfartsverkets AIS-system, strömuppgifter från Malmö Hamn. Samtal med berörd lots och inspektionens inspektör. Uppgifter från lots och båtman i Malmö.

Händelseförlopp

Enligt befälhavaren

Överstyrman hade haft vakt 16-20 och befälhavaren kom upp till bryggan omkring klockan 19 efter att ha ätit middag, då den smala delen av Öresund skulle passeras. Befälhavaren räknade med att vara på bryggan fram till 01 eller 02. Efter midnatt skulle han assisteras av andre styrman.

Placeringen av radar och elektroniskt sjökort på bryggan var bra arrangerat. GPS-funktionen var utmärkt, inte ens i Norge, med höga omgivande berg i närheten, fallerade systemet. Man använde mest styrbordsradarn (10 cm) ombord eftersom man inte var riktigt nöjd med den andra. Farten var ca. 11,5 knop.

Det fanns en del fiskenät och en del mindre båtar, men inte särskilt mycket trafik i övrigt. Sikten var god, vinden ca. 6 B (11-13 m/s) och det var inga problem för honom att vara ensam på bryggan, vilket han var med undantag för något toalettbesök (då således bryggan var obemannad).

22.15 passerades WP 12, sydväst om Barsebäck. Positionen markerades i sjökortet och byte till kort BA 903 gjordes.

Båtsman hade ombetts att avsluta arbetet någon timme tidigare på eftermiddagen eftersom han skulle vara rorgångare vid passage genom Flintrännan. Befälhavaren räknade med att purra honom till 22.30-tiden, vilket också gjordes. Båtsman kom således upp på bryggan efter att ha gått en kontrollrunda på däck vid den tiden.

22.43 passerades nästa girpunkt, WP 13. Befälhavaren ändrade först kurs och lade sedan ut positionen på kortet. Den nya kursen kom att bli 223°. Kursändringen gjordes av befälhavaren själv med hjälp av automatstyrningen. Fjord Ice kom att passera tätt på den gröna bojen Flintrännan nr. 3 (strax sydväst om Flintrännan nr. 1).

Det fanns en hel del övriga ljus från land och befälhavaren missade därför ett fartyg som kom från väster, utanför farleden för att korsa denna. På AIS:en kunde han se bäring och avstånd till fartyget men inte identiteten. Befälhavaren anropade fartyget ”Ship on my starboard side, please change your course”, därefter slogs över till handstyrning varvid båda styrmaskinerna var igång. Detta gick fort och befälhavaren inväntade inte

något svar. Eftersom man inte hade plats på styrbordssidan valde han att gira babord för att undvika kollision. Giren fortsattes inte varvet runt, utan befälhavaren lät gira tillbaka till styrbord. Strax därefter kom ett maskinlarm (överbelastning) och farten mättes till 0 och således stod man på grund. Klockan var då ca. 23.10.

Därefter aktiverades larmet och omedelbar kontroll av lastrummen och maskinrummet inleddes. Man pejlade och kontakt togs med rederiet.

Befälhavaren navigerade inte enbart efter ett enstaka ljus, utan använde sig även av radar och elektroniskt sjökort. Alla ljus var som han förväntade sig. Han är inte helt säker men han tror att den styrda kursen var 223-224°. Befälhavaren ändrade kurs efter vad som behövdes. Han anser att han misstog sig på strömmen strax efter giren vid girpunkten som inledde kursen till Flintrännan.

Enligt överstyrman

Överstyrman gick vakt 16-20 förutom matavlösning ca. 18, då andre styrman kom upp. Sedan gick han ner i hytten, läste i en bok, gick till mässen och andra vanliga rutiner. Han somnade vid 23-tiden, men vaknade av larmet och gick då till bryggan. Tidigare under kvällen hade inget ovanligt hänt.

Enligt andre styrman

Han gick av vakten klockan 16 och promenerade lite. Klockan 18 var han uppe på bryggan för att lösa av överstyrman 15-20 minuter så att denne kunde äta. Sedan gick han för att se på TV i ett par timmar. Omkring klockan 20 duschade han och vilade. Ingenting ovanligt hände innan grundstötningen – det var en helt vanlig kväll.

Man hade passerat detta sund många gånger, det var fartygets vanliga väg. Båda GPS:erna fungerade väl, det var inga problem med dem.

Andre styrman kom till bryggan efter grundstötningen och fann båtsman till rors och befälhavaren vid instrumenten på styrbordssidan.

Enligt båtsman

Ombord på Fjord Ice arbetade båtsman bara dagtid. När han kom upp till bryggan efter rundan på däck, ca. 22.30 eller strax därefter, var automatstyrningen aktiverad. Han kontrollerade magnetkompassen och den styrda kursen, styrmaskinerna och automatiken. Allting var som det skulle. På bryggan var det rutinmässigt.

Efter en stund, 15-30 minuter, gav befälhavaren order om att koppla på handstyrning, vilket båtsman gjorde. Därvid kom båda styrmaskinerna att vara igång. Omedelbart därefter kom ordern ”hårt babord”. Sedan följde ordern ”rätt som det går” och någon sekund därefter ”hårt styrbord”.

Båtsman kommer inte ihåg att befälhavaren gjorde ett radioanrop, inte heller vilken kurs fartyget styrde då han kom upp till bryggan. Hans uppgift var att styra, därför koncentrerade han sig enbart på det.

Han kommer däremot ihåg att det var många störande ljus.

Enligt tekniske chefen

Teknisk chefen gick vakt mellan 20 och 24. Huvudmaskinen och två hjälpmaskiner var igång. Allt fungerade som det skulle och var helt normalt. Omkring 23 hördes förändringar i huvudmaskinens gång och fartyget kom att få grundkänning.

Han hade 24 år till sjöss varav 4 ombord i Fjord Ice.

Enligt Västanvik

Västanvik befann sig på resa norrut genom Flintrännen med avsikten att omedelbart vid nordöstra änden av farleden gira styrbord mot Limhamn. Vädret var fint med mycket god sikt och måttlig vind. I Flintrännen mötte man Nordö Link, som avgått från Malmö något tidigare på resa mot Travemünde. Västanvik höll sig lång åt styrbord i farleden på grund av mötet, som gick utan problem. Vakthavande matros var nere på backen för att göra klart för ankomst. På bryggan befann sig befälhavaren och andre styrman. Allt bedömdes som fullt normalt.

Norrifrån kom ett annat fartyg, som ett tag såg ut att vara på väg mot Malmö. När Västanvik kommit närmare Flintrännen NO, som man skulle runda i och med kursändringen till styrbord mot Limhamn, var det

mötande fartyget för om Västanvik på ”fel sida” i leden. Västanvik gick därför så nära Flintrännen NO som möjligt. Man lade då märke till att strömmen var ganska kraftig, uppemot 2 knop, och satte mot sydost. Avståndet till mötet, som gjorde ca. 11 knop, var då ungefär 1,5 M. Västanviks kurs var ca. 060° och det mötande fartygets ca. 227°. Västanvik passerade Flintrännen NO och påbörjade styrbordsgiren. Det mötande fartyget girade då babord, mot Västanvik, varför Västanvik minskade girradien från normala 1,0 M för att komma på ny kurs fortare. Det mötande fartyget girade då tillbaka, precis som för att komma på rätt kurs igen, men för långt åt SO. Efter den snabba giren rätade Västanvik upp sig, och besättningen såg att det mötande fartyget skulle köra på grund, men att det var för sent att göra något åt det. Västanvik kallade på VTS:en, först ett par gånger utan att få svar, sedan en tredje som besvarades. Man meddelade VTS:en att det antagligen stod ett fartyg på grund. VTS:en kallade då upp det mötande fartyget. Personen som svarade på det mötande fartyget lät lugn och saklig.

På Västanvik bedömde man att det kortaste passageavståndet mellan fartygen var 0,1 M. Detta tillfälle uppstod då Västanvik redan hade passerat kurslinjen på det mötande fartyget. Ingen radiokontakt mellan fartygen togs. Befälhavaren på Västanvik undviker ibland att ta kontakt med andra fartyg eftersom man sällan får svar. Någon annan trafik fanns inte i området.

Västanvik var utrustad med elektroniskt sjökort av märke Adveto. Man har ombord tittat på situationen efteråt. Till det elektroniska sjökortet fanns AIS kopplad. Det innebär att man på det elektroniska sjökortets bildskärm direkt kunde se uppgifterna från AIS:en.

Händelsen vid Ven

Tidigare på kvällen passerade Fjord Ice väster om Ven, och nästan rakt väster från fyren Ven låg WP 11, som enligt uppgifter på sjökortet nåddes klockan 20.52. Enligt ruttplaneringen skulle kursändring åt babord, dvs. mot Flintrännen, då gjorts. I stället fortsatte Fjord Ice med oförändrad kurs ca 1,4 M, vilket motsvarar 8-9 minuter. Därefter girade fartyget hårt åt babord, i stort sett rakt mot öster, och kom därmed på kollisionskurs med tankfartyget Ocean Princess om 82 000 ton dödvikt, som också var på väg söderut. Ocean Princess, som hade dansk lots ombord, försökte enligt befälhavarens vittnesmål ta kontakt med Fjord Ice via radio, men lyckades

inte att få något svar. Ca. 4 minuter efter föregående gir girade Fjord Ice återigen, denna gång mot styrbord, bort från Ocean Princess. Samtidigt gjorde Ocean Princess också en undanmanöver, bort från Fjord Ice. Det kortaste avståndet mellan fartygen uppskattades på marinens radarbilder, som skildrade händelsen, till 0,05 M, dvs. ca. 100 meter.

Fjord Ice kom att fullgöra styrbordsgiren varvet runt och lade sig sedan på kurs mot Flintrännan.

Befälhavaren på Fjord Ice uppgav att han var ensam på bryggan under vakten fram till dess båtsmannen kom upp för att styra genom Flintrännan. Han besvarade frågan om det hade hänt något särskilt eller onormalt tidigare under kvällen med att allt var som vanligt. När han fått se radarbilderna över händelsen uppgav han ingen förklaring. Han angav bara några möjliga förklaringar, men kändes egentligen inte vid händelsen. Först senare sade han att han ”kom ihåg en båt”.

På fartygets sjökort fanns dagen efter endast inlagt positioner enligt den planerade ruten. De faktiska positionerna fanns alltså inte utlagda i sjökortet. Däremot fanns rester av tidigare positionsangivelser som suddats bort. Dessa kan stämma överens med vad som hände enligt radar- och AIS-bilderna. Befälhavaren medgav att positionerna på sjökortet kan ha ändrats efter händelsen.

Analys

Vilotiden

De tre senaste dyggen hade befälhavaren i och för sig fått den vilotid som regelverket kräver, dvs. minst 10 timmar per dygn. Denna vila var emellertid fördelad på ett flertal tillfällen och inte begränsat till maximalt två, såsom reglerna föreskriver (Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code, STCW A-VIII/1). Detta faktum kan innebära att befälhavaren varit trött. Visserligen hade han kunnat vila under den mest givande tiden på dygnet (mellan midnatt och fram till frukost innan han återigen gick på vakt klockan 8), men eftersom han varit ombord i omkring 4 månader och nattvakterna sannolikt störts av arbete då och då, kan man inte utesluta att detta varit tröttande. Något skäl att anta att just dyggen före grundstötningen skulle utgöra något undantag finns inte, utan detta arbetsmönster har sannolikt varit kutym på fartyget en längre tid. En sådan

längre period med arbete upp till 14 timmar per dygn är enligt forskningsresultat tröttande och kan vara det utan att individen egentligen är medveten om det.

Befälhavaren kunde eller ville inte på förfrågan visa journaler för vilotiden. Det är därför utredarens intryck att journalrutinerna varit slappa fram till händelsen.

Händelsen vid Ven

Befälhavaren har inte kunnat eller velat berätta vad som hände väster om Ven. Inte heller har han kunnat eller velat förklara om kursavvikelsealarm ljudit eller inte då Fjord Ice passerade WP 11. I och för sig verkar det osannolikt att han inte skulle kommit ihåg en närsituation med ett stort tankfartyg, men det kan å andra sidan inte uteslutas med tanke på att det senare inträffade en faktisk grundstötning, vilket sannolikt fått andra händelser att framstå som obetydliga.

Orsaken till att Fjord Ice inte kom att gira som planerat kan därför inte anges med säkerhet. Det skulle kunna vara så att befälhavaren kommit att nicka till, men också så att han varit upptagen med någon annan syssla än att föra fartyget under de minuter detta fortsatt på den ursprungliga kursen. Sysslan kan ha bestått i telefonsamtal, sjökortsarbete, kontorsarbete eller liknande. Oavsett orsak har han, då han sedan upptäckt avvikelsen, gjort en kraftig gir för att komma tillbaka till kurslinjen istället för att snyggt och prydligt lägga ut en ny kurs mot nästa girpunkt. Denna gir gjordes utan att kontrollera trafiken i närområdet och kom därmed att leda till tillbudet med Ocean Princess (Internationella Sjövägsreglerna, reglerna 5 och 8).

Grundstötningen

Enligt uppgifter från bl.a. Västanvik förekom vid tillfället ganska stark sydgående ström. En sådan ström har naturligtvis fört Fjord Ice mot söder och har krävt en större kursändring vid giren vid bojen Flintrännen nr. 1 än vad som gjordes. Det är sannolikt så att kursändringen hade varit tillräcklig i strömfritt vatten, men att en sydgående ström på 1-2 knop varit tillräcklig för att bringa Fjord Ice ur kurs så mycket att en mycket större kursändring varit nödvändig.

Radar- såväl som AIS-spåren visar dessutom tydligt att Fjord Ice redan vid giren runt bojen Flintrännen nr. 1 kommit för långt åt sydost. Detta

ogynnsamma utgångsläge kom aldrig att korrigeras, och Fjord Ice stävade hela tiden i en riktning som i praktiken medförde att fartyget höll rätt kurs men utanför den avsedda delen av farleden. Fjord Ice låg alltså inte tätt styrbord i farleden som befälhavaren påstod.

Det mötande fartyget, Västanvik, kom i farleden och inte, som befälhavaren på Fjord Ice hävdade, från väster. Det borde inte ha utgjort något problem att mötas. Istället kom det att bli ett möte styrbord mot styrbord, och tvärtemot gällande regler girade befälhavaren på Fjord Ice babord istället för styrbord (regel 14). Anledning till detta menade han vara att Fjord Ice var så nära styrbordssidan i farleden att fartyget i så fall skulle kommit utanför. Så var alltså inte fallet.

Ensamvakt

Trots rederiets praxis och stående order samt gällande regler (regel 5 och STCW A-VIII/2 part 3-1 13) fanns inte utkiksmann på bryggan. Det får anses vara utom tvivel att en aktiv utkiksmann, förutom befälhavaren, hade kunnat förebygga både händelsen vid Ven och grundstötningen vid Flintrännan.

AIS och radiokommunikation

Alla inblandade fartyg i båda situationerna hade AIS. Trots detta har ingen kommunikation företagits mellan fartygen. På Ocean Princess hävdade man att man sökt samband utan att få svar. Detta har inte bekräftats och inte heller är det känt om man på Ocean Princess har använt sig av uppgifter från AIS:en vid anropet.

Befälhavaren på Fjord Ice hävdade att han anropat det mötande fartyget då Fjord Ice närmade sig Flintrännan utan att få svar. Kontroll av inspelade band för tidsperioden visar att något sådant anrop inte förekommer.

Vid båda dessa tillfällen skulle effektiv kommunikation enkelt förebyggts händelserna. För att effektiv kommunikation ska kunna uppstå behöver man veta vem man talar till, så att denne förstår att det är just denne man söker samband med. I det avseendet är AIS ett utmärkt hjälpmedel eftersom det visar namn och anropssignal på andra fartyg. Dessvärre fanns på Fjord Ice en AIS-display som är av ”stand alone” typ, dvs. den var inte sammankopplad med radar eller elektroniskt sjökort. Man måste alltså se på flera bildskärmar för att få fram relevanta fakta. Detta förtar en av

AIS:ens viktigaste fördelar. Dessutom måste man vara förutseende nog att i förväg ha den AIS-presentation som bäst ger en överblick av riktning och avstånd. Bästa chans att i stressade situationer använda sig av AIS:ens möjligheter är att ha den sammankopplad med radarn, som ju är huvudinstrumentet vid navigering.

Farleden

Vid ingång i Flintrännan från nordost i riktning åt sydväst passerar ett antal bottenfasta fyrar placerade parvis. De på nordvästsidan, styrbordssidan, visar grönt medan de motsatta visar rött. Undantaget är fyren Flintrännan NO, som är placerad på farledens sydostsida strax före de parvisa fyrarna. Flintrännan NO, som måste passeras på nordvästsidan, visar vitt i bäring (räknat mot fyren) 217°-274°, rött 274°-146° och grönt 146°-217°. Kontroll av gränsen mellan den vita och gröna sektorn har utförts, och någon överlysning av grönt förekommer inte.

I samband med utredningen har diskuterats lämpligheten att Flintrännan NO under vissa omständigheter visar grönt trots att fyren för sydvästgående fartyg är på babordssidan. Den mycket tydliga utmärkningen av farleden i övrigt, kombinerat med racon-signalerna från Flintrännan NO såväl som Öresundsbron, torde svara mot tillräckliga navigationskrav. Sektoriseringen fyller en funktion i andra sammanhang och kan om den tas bort leda till motsvarande försämringar.

Övrigt

Det finns skäl att anta att befälhavaren varit präglad av en slutenhet och en medveten ovilja att berätta vad som faktiskt hänt. Detta har varit till nackdel för utredningen.

Resultatet i analysen visar dock på ett otvetydigt sätt att fartyget framfördes på ett nästan nonchalant och slappt sätt. Anledning till detta har inte stått att finna. Det finns inget i utredningsmaterialet som säger att befälhavaren på Fjord Ice varit berusad eller alkoholpåverkad.

Det är utom allt tvivel att befälhavaren brustit i uppföljning av navigationen (reglerna 5 och 7).

Orsaker och faktorer

- Den direkta orsaken till grundstötningen var att befälhavaren inte följt upp navigationen tillräckligt noggrant.
- Den enligt vittnesuppgift starka sydgående strömmen har påverkat händelseförloppet i negativ riktning.
- På bryggan fanns ingen utkiksman.
- Det är sannolikt att trötthet varit bidragande till händelserna.
- AIS:en var inte sammankopplad med radarn och hade därmed inte optimal kommunikationshöjande effekt.

Observationer

Befälhavaren på Fjord Ice har uppenbarligen under kvällen haft dålig kontroll på situationen runt fartyget och fartygets placering i farleden.

Befälhavaren på Fjord Ice var ensam vaktgående på bryggan. Man hade konsekvent i strid mot gällande regler och rederiets instruktioner i praktiken slopat utkiksman.

Rekommendationer

- Det är viktigt att man har löpande kontroll av fartygets framfart, dess position och omgivande trafik.
- Rederiet för Fjord Ice bör försäkra sig om att fartyget följer gällande regler för utkik.
- Rederiet för Fjord Ice bör försäkra sig om att rutiner och regler för vilotider sköts ordentligt ombord.
- Regelverket avseende AIS bör förändras så att instrumentet får optimal säkerhetshöjande effekt. En sådan förändring bör minst innebära krav på möjlighet för befälet till integrering med radar.

Skador

Bogpropellerrummet och dubbelbottentankarna 1 och 3 babord fick omfattande skador. Dubbelbottentankarna 2 och 4 fick mindre skador. Tidigt på morgonen 16 september kom fartyget flott i stort sett av sig självt och ankrades upp i närheten av grundstötningsplatsen. Därefter gick hon för egen maskin och med assistans av bogserbåt till kaj i Malmö där dykarundersökning företogs. Fjord Ice tilläts sedan att avgå till Fredericia för reparation. Sammanlagt byttes där ca. 20 ton bottenplåt.

Utredningsresultat

- Befälhavaren på Fjord Ice hade inte fullgod kontroll över fartygets framförande.
- Fjord Ice kom för långt åt babord efter giren mot Flintrännan.
- Strömsättning medverkade till att fartyget inte kom rätt i leden.
- Fjord Ice girade åt babord vid mötet med Västanvik och kom därvid ännu mer fel i farleden.
- På Fjord Ice hade man konsekvent slopat utkik i strid mot gällande regler och rederiets instruktioner.
- Befälhavaren följde inte vilotidsreglerna fullt ut.
- Med VHF-kontakt hade såväl närsituationen som föregick grundstötningen som grundstötningen kunnat undvikas.
- AIS av ”stand alone” typ ger inte optimal säkerhetshöjande effekt.



