



SJÖFARTSINSPEKTIONEN



Sjöfartsverkets rapportserie B  
2006-13

Ropax-fartyget HUCKLEBERRY FINN - SHLU -  
kollision med pir 2005-10-28

# RAPPORT

## Ropax-fartyget HUCKLEBERRY FINN - SHLU - kollisjon med pir 2005-10-28



# Ropax-fartyget HUCKLEBERRY FINN - SHLU - kollision med pir 2005-10-28

Sjöfartsinspektionen utreder olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med utredningarna är att undvika ett återupprepande. Utredningarna syftar inte till att fördela skuld eller ansvar.

Vår beteckning: 080201-05-17202

Utredningsenheten Jörgen Zachau, 011-19 12 73

Rapporten finns även på vår hemsida [www.sjofartsverket.se](http://www.sjofartsverket.se)

- > Sjöfartsinspektion
- > Olyckor och tillbud
- > Haverirapporter
- > Haverirapporter samling

Omslagsbild Igris

Eftertryck tillåts med angivande av källa

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>2</b>
<b>Faktaredovisning</b> .....	<b>3</b>
Fartyget.....	3
Hamnen.....	4
Besättning och arbetstider.....	5
Vädret .....	5
Övrigt.....	5
Faktainsamling.....	6
<b>Händelsebeskrivning</b> .....	<b>6</b>
<b>Analys</b> .....	<b>7</b>
Manövern.....	7
Rutinen.....	8
Arbetstider .....	8
<b>Orsaker och faktorer</b> .....	<b>9</b>
<b>Skador</b> .....	<b>9</b>
<b>Övrigt</b> .....	<b>9</b>
Åtgärder i rederiet.....	9
<b>Rekommendationer</b> .....	<b>10</b>

## **Sammanfattning**

På eftermiddagen den 28 oktober 2005 backades Huckleberry Finn ut ur sitt läge i Trelleborgs hamn för att vända åt babord och köra ut mellan pirarna. Ökande vind från sydost fick fartyget att driva åt nordväst, och detta i kombination med att fartyget inte backades upp tillräckligt för att få nödvändig marginal ledde till kontakt med den yttre västra pirarmen. Fartyget backades sedan in till kaj igen.

Utredningen visar att befälhavaren var relativt ny i sin befattning ombord, även om han kände väl till traden och hamnen. Han hade de senaste åren varit befälhavare på ett fartyg med helt andra manöver- och fartegenskaper.

Vidare visar utredningen att både befälhavaren och överstyrman relativt ofta inte fick den vila de skulle ha enligt vilotidsreglerna beroende på ett snävt arbetstidsschema. Det kan inte uteslutas att detta kan ha påverkat händelseförloppet.

Rederiet rekommenderas att vidta åtgärder för att möjliggöra att besättningen får den vila de ska ha. I övrigt har rederiet vidtagit relevanta åtgärder i form av träningstjänstgöring och simulatorövningar.

## Faktaredovisning

### Fartyget

Namn:	Huckleberry Finn
IMO nr:	8618358
Reg.bet.:	SHLU
Hemort:	Trelleborg
Redare:	TT-Line
Operatör:	TT-Line
Brutto:	26 391
Löa:	177,2
Bredd:	26,5
Djupgående:	F:5,65 m A:5,60 m Max:5,78 m
Klass:	GL 100 A5 E3 Roro Railway/Car Ferry
Byggnadsår:	1988 (ombyggd 1993 och 2002)
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	14 806 kW
Besättning/pass:	40/118 (Max pass 400)

Huckleberry Finn byggdes som Nils Dacke vid Schichau Seebeckwerft AG, Bremerhaven, Tyskland, och flaggades svenskt. Därefter kom hon att byta namn till Peter Pan innan hon fick det senaste namnet. En period var hon flaggad i Bahamas men gick kvar i trafik mellan Trelleborg och norra Tyskland. Ursprungligen användes hon som lastfärja med viss passagerarkapacitet, varefter ett lastdäck byggdes om till hyttäck med

ökad passagerarkapacitet, för att sedan återställas till lastfärja med tre rorodäck. Passagerarkapaciteten var vid kollisionstillfället 400.

Hon var utrustad med totalt fyra huvudmaskiner av typ MAN B&W 8L40/45 (2x) och 6L40/45 (2x) i ”far/son”-förhållande, vilket innebar att de båda ställbara propellrarna (LIPS) drevs av en 8- och en 6-cylindermotor vardera och var kopplade till växel/propelleraxel. Bakom varje propeller fanns ett konventionellt roder. I förskeppet fanns två ställbara bogpropellrar (LIPS) med kapaciteten 1 200 kW var.

Fartygets brygga fanns i den förliga delen, på konventionellt sätt för färjor. Bryggan var rymlig och hade inbyggda bryggvingar. Det fanns en central manöverplats i mitten enligt pilot-copilot-principen och även på båda bryggvingarna fanns all viktig instrumentering och manövreringsutrustning tillgänglig. Sikten från bryggan var mycket god, och från bryggvingarna hade man god uppsikt över fartygssidan och akterut. För händelsen intressant utrustning var ett elektroniskt sjökort (ECDIS Chartplot AS) beläget vid den centrala manöverplatsen med slavar på vingarna, logg (som även visade avdriften i form av vektor i radarbilden), två radarapparater med ARPA-funktion (Atlas 1000 X och 1000 S) med slavar på vingarna, samt 3 satellitnavigatorer varav en DGPS. Det fanns också en VDR (voyage data recorder) av fabrikat Avecs.

Vinduppgifter fås rutinmässigt från hamnen vid avgång men fanns också tillgängligt på radarskärmarna och i centerpulpeten.

Vid avgången var GM 3,89 m.

Sedan 2002 hade fartyget utsatts för hamnstatskontroll fem gånger varav en helt utan brister.

### **Hamnen**

Innanför ett par yttre pirar fanns ytterligare två, i stort sett rakt norr därom, som inneslöt Centralhamnen. Den inre västra av dessa omgärdades av två röda bojar. Från Centralhamnen fanns ett antal hamnbassänger att välja på, bl.a. Nyhamnen som anslöt mot Centralhamnens nordvästra del. Kajen på Nyhamnens nordöstra sida kallades Nyhamnskajen. Huckleberry Finn var förtöjd på Nyhamnskajens yttre del (läge 2E), med fören mot nordväst. Fartyget behövde alltså backa mot sydost från läget ut i Centralhamnen, vända åt babord och sätta kurs nästan rakt mot syd för att

ta sig ut mellan de båda pirarmsparen. Mellan de västra pirarmarna fanns ett område med betydligt grundare vatten.

### **Besättning och arbetstider**

Befälhavaren var sjökapten hade arbetat som befäl i över 20 år, varav de senaste 5 som befälhavare. Han var 47 år och hade omfattande erfarenhet av fartyget, hamnen och rederiets trafik och hade aktuell lotsdispens för hamnen. Han hade också genomgått rederiets/fartygets introduktion för befälhavare utan anmärkning och var introducerad av en kollega med flera års erfarenhet. Dock hade han de senaste åren arbetat på en annan fartygstyp, katamaran, med betydande skillnader i manöveregenskaper och maskinkapacitet. Händelsen inträffade på det sjätte arbetsdygnet, föregånget av fem dagars ledighet.

Den 51-årige överstyrmannen var också sjökapten och hade arbetat ombord i fartyget i flera år. Händelsen inträffade på det 19:e arbetsdygnet ombord.

Arbetstiderna var regelbundna för båda två och man arbetade med något enstaka undantag enligt ett schema som innebar att man var ledig under nattimmarna samt under ett par timmar på kvällen och förmiddagen. Arbetstidsschemat för befälhavaren och överstyrmannan visar att vilotidsreglerna överträdde något ca. vartannat dygn.

### **Vädret**

Vid tillfället rådde dagsljus, sikten var god och vinden kom från sydost och var ca. 10-13 m/s med byar upp till 18 m/s.

### **Övrigt**

VDR:en visade att alla WT-dörrar var stängda sedan avgång.

Enligt skriftliga rutiner ombord skulle eventuella fordon med farligt gods vara surrade vid avgång. Någon rutin som bekräftar detta fanns inte, utan man förlitade sig på att besättningen fullföljde sina rutiner. Vid avgången fanns ett sådant fordon med farligt gods klass 3, UN 1263.



### **Faktainsamling**

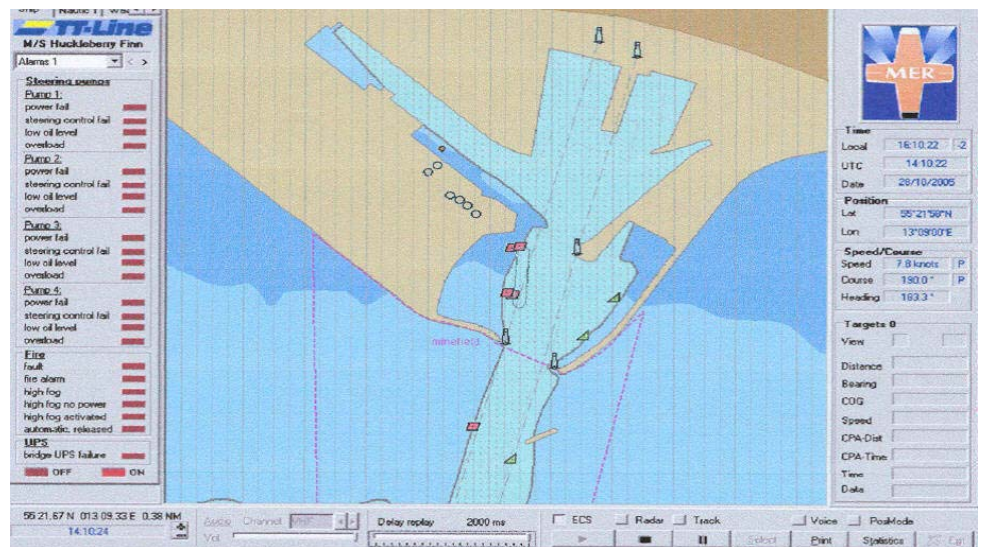
Uppgifter från rederiet.  
Uttalande av och intervju med befälhavaren.  
Fartygets VDR.  
Uppgifter från Trelleborgs hamn.  
Av Sjöfartsverkets uttaget AIS-spår.  
Sjöfartsinspektionens olycksdatabas SOS.  
Paris MOU:s databas för hamnstatskontroller.  
Utredningsmöte har hållits ang. faktadelen.

### **Händelsebeskrivning**

Fartyget var klart för avgång strax före fyra på eftermiddagen. 10 minuter före avgång var vinden 10-13 m/s, och den kom från sydost. Avgången skedde klockan 1601 med alla fyra maskinerna igång, och fartyget svängdes runt i hamnbassängen. På bryggan fanns vid avgången befälhavaren och överstyrman. Direkt efter avslutade avgångsrutiner anslöt andre styrman och vakthavande matros, som skulle agera rorgångare. Dock styrde befälhavaren själv under hela körningen vid detta tillfälle.

Under tiden ökade vinden och kom enligt befälhavaren upp i byar på ca 18 m/s. Fartyget började driva åt väster och avståndet till de två bojarna i bassängen minskade snabbt. Det hjälpte inte att använda bogarna. Möjligheten att backa sig ur situationen övervägdes, men då hade fartyget i samband med fartminskningen fått ökad avdrift åt väster, varför befälhavaren istället försökte att köra sig ur situationen. Ca. klockan 1611 kolliderade fartyget med den yttre västra piren. Skadekontroll påbörjades samtidigt som fartyget backades tillbaka och förtöjde vid samma kajplats man lämnat tidigare.

Befälhavaren hade arbetat på en katamaran tidigare, med helt andra prestanda än Huckleberry Finn. Hade han hamnat i samma situation med katamaranen hade han haft helt andra möjligheter att hantera situationen. Vindfånget på katamaranen var mindre, dessutom var maskinerna starkare och reagerade mycket fortare.



Från fartygets VDR.

## Analys

### Manövern

Att backa ut från läget och vända i hamnbassängen för att sedan köra ut var standardprocedur för detta fartyg. Just denna gång kom utbackningen att avslutas något för tidigt i förhållande till den rådande vinden. Därmed kom fartyget efter hand för långt åt väster, vilket kom befälhavaren att hamna i en situation där han tvingades att välja mellan att efter vändningen stoppa upp och backa tillbaka för att sedan komma i en bättre situation eller att öka farten och köra sig ur situationen. Man kan naturligtvis i efterhand fundera på om det hade varit bättre att välja det förra alternativet, men befälhavaren gjorde ett i det rådande läget rimligt val med det beslutsunderlag han hade tillgängligt. I och för sig skulle man rent allmänt kunna öka beslutsunderlaget för befälhavare genom att i simulator träna sig i liknande situationer och därmed skaffa den kunskap om fartygets egenskaper som kan behövas för att avgöra vilken metod som ger bäst utdelning.

Det har i efterhand inte bekräftats om vindstyrkan verkligen var uppe i 18 m/s, men att det blåste tillräckligt för att få fartyget att driva är utom allt tvivel.

Åtgärderna efter sammanstötningen var relevanta och utfördes på ett professionellt sätt.

### **Rutinen**

Utbackningen och vändandet av fartyget i hamnbassängen var för befälhavaren sannolikt närmast rutinmässig, trots att han var relativt ny i befattningen på just detta fartyg. Hamnen var sedan många år känd, likaså fartyget. Däremot hade han arbetat på ett annat fartyg med helt andra, och i situationer som denna, bättre egenskaper på senare år. Det kan förefalla troligt att dessa egenskaper från det andra fartyget undermedvetet har påverkat honom och fått honom att köra med lite mindre marginaler än vad han annars hade gjort.

Likaså kan det rutinmässiga med att i många år ha manövrerat i samma hamnar ibland få folk att mista skärpan i det de gör. Detta kan inte helt uteslutas och skulle i så fall kunna vara en faktor i händelseförloppet.<sup>1</sup>

### **Arbetstider**

Överträdelse av vilotidsreglerna hade förekommit relativt frekvent för befälhavaren och överstyrman. Det kan inte uteslutas att den begränsade vilotiden påverkat befälhavaren i sitt agerande. Det är känt att begränsad vila kan minska prestationsförmågan även om den drabbade själv inte anser sig vara trött. Det är också känt att trötthet är en av de viktigaste enskilda faktorerna vid en stor andel olyckor.<sup>2</sup>

På Huckleberry Finn var schemat lagt så att det inte fanns någon egentlig marginal alls för avvikelser som låg utanför tidtabell. Detta innebar att minsta sådan avvikelse inkräktade på vilotiden. Som exempel var det i praktiken sannolikt försenade kvällsavgångar (som sedan inte kompensades eftersom fartyget körde in förseningen under nattresan) som stod för en del överträdelser.

---

<sup>1</sup> Jämför Stena Danica, Sjöfartsinspektionen dnr 080201-05-15497

<sup>2</sup> IMO [MSC/Circ 1014](#) om trötthet 2001; MAIB [Safety Study 1/2004](#) (Storbritannien); [Arköförsöken – Vaktjänst och trötthet](#), Gillberg/Eriksen, Institutionen för folkhälsovetenskap 2003; [Studie av visst statistiskt material...](#), Lindquist, SjöI 2003.

Sjöfartsverkets föreskrift om vilotid för sjömän<sup>3</sup> reglerar den minsta tillåtna vilotiden. Denna får inte underskridas annat än då säkerhetsarbete utförs. Arbete orsakat av förändringar i avgångstid, t ex pga lasttekniska orsaker, hänförs inte till denna kategori.

## Orsaker och faktorer

- Fartyget kom inte att backas upp tillräckligt inför babordssvängen för att få den marginal som behövdes.
- Befälhavaren var van vid ett fartyg med för situationen betydligt bättre manöveregenskaper och fartresurser.
- Befälhavaren hade arbetat i många år på traden.
- Befälhavaren var relativt ny i sin befattning på Huckleberry Finn.
- Befälhavaren och överstyrman hade inte fått tillräcklig vila enligt reglerna.
- Den ökande vinden orsakade avdrift åt nordväst.

## Skador

Den yttre västra piren skadades, liksom fartyget mellan spant 185-203 3,5 m ovanför vattenytan. Några personskador av har så vitt känt inte uppkommit, inte heller någon skada på last eller lastbärare.

## Övrigt

### Åtgärder i rederiet

Rederiet har efter händelsen infört rutiner som innebär att tillträdande befälhavare ska arbeta minst sex månader som överstyrman för att lära känna fartyget. Under denna tid ska träning i manövrering genomföras. Dessutom ska simulatorträning införas för befälhavare och överstyrmän.

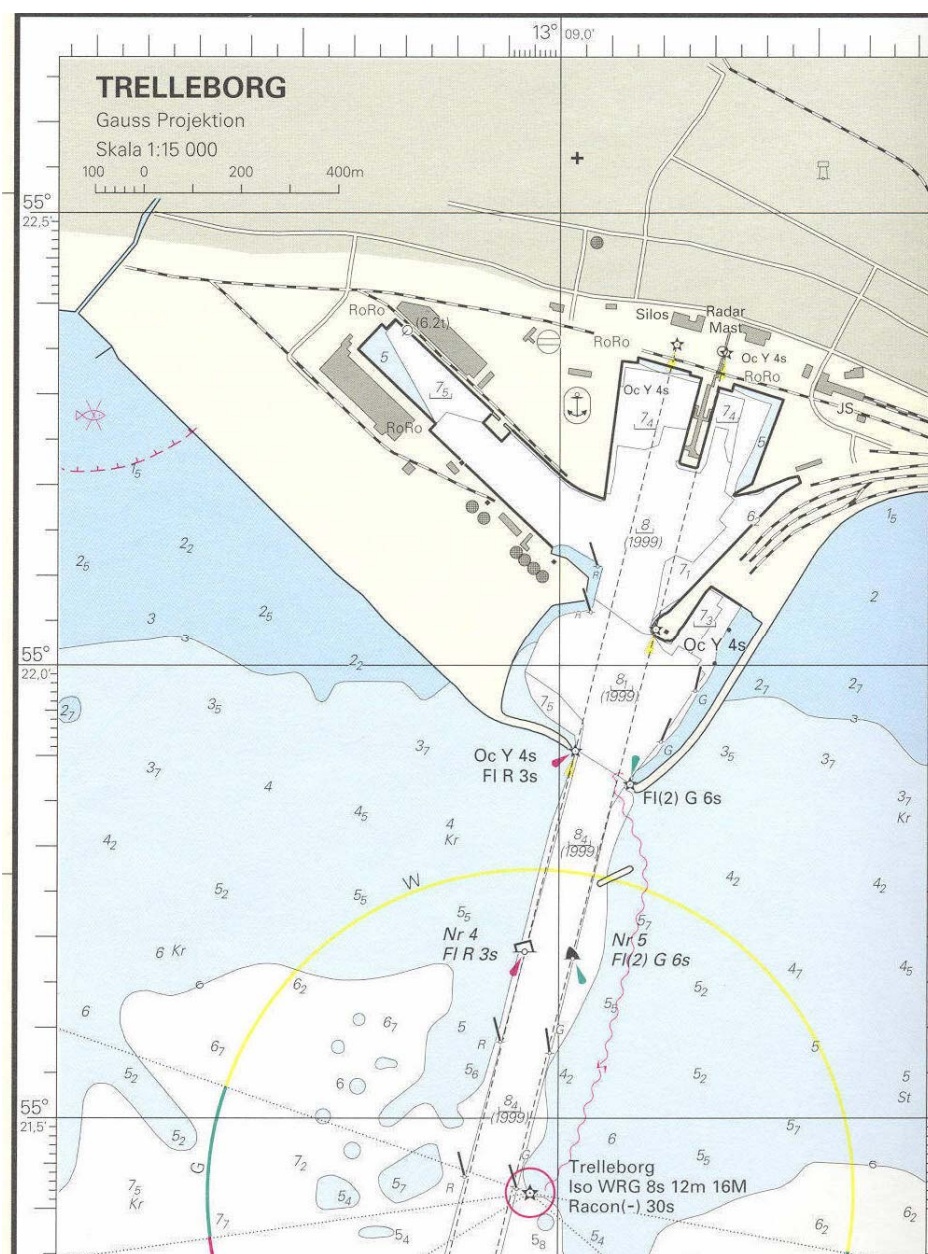
---

<sup>3</sup> SjöFS 2003:9

## Rekommendationer

Vid förflyttning mellan fartyg med olika egenskaper rekommenderas övning i simulator kombinerat med träningstjänstgöring.

Rederiet för Huckleberry Finn rekommenderas att vidta åtgärder så att förutsättningar för besättningen att få minst den vila som regelverket föreskriver erhålles.



Sjökortsutdrag.