



SJÖFARTSINSPEKTIONEN

Sjöfartsverkets rapportserie B 2006-10

Roropassagerarfartyget STENA DANICA - SKFH - i
kollision med tankfartyget BESKID - P3JU7,
31 januari, 2006



PM

**Roropassagerarfartyget STENA
DANICA - SKFH – i kollisjon med
tankfartyget BESKID – P3JU7 –
31 januari, 2006**



PM

**Roropassagerarfartyget STENA
DANICA - SKFH – i kollision med
tankfartyget BESKID – P3JU7 –
31 januari, 2006**

Vår beteckning: 080201-06-15244 / 080202-06-15243
Utredningsenheten Sten Anderson, 011-191269

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning.....	1
2 Faktaredovisning	1
2.1 Stena Danica	1
2.2 Beskid	4
2.3 VDR.....	5
2.4 AIS.....	6
2.5 ECS.....	7
2.6 Vädret	7
2.7 Farleden	7
2.8 Interaktion.....	9
2.9 Göteborgs hamn och VTS (Vessel Traffic Service).....	11
3 Händelseförloppet.....	11
3.1 Enligt Stena Danica	11
3.2 Enligt lotsen på Beskid	13
4 Analys	14
4.1 Stena Danica	14
4.2 Beskid	15
4.3 Farleden	15
5 Orsak.....	21
6 Faktorer	21
7 Observationer.....	22
8 Rekommendationer	22
9 Skador	22
10 Utredningsresultat	22

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

1 Sammanfattning

Roropassagerarfartyget Stena Danica avgick från Danmarksterminalen i Göteborg för resa till Frederikshavn då hon kom att framföras i stort sett jämsides med tankfartyget Beskid som, med lots ombord, var på resa nedför Göta älv från Lidköping till Rotterdam.

Beskid blev liggande på parallellkurs med Stena Danica på Stena Danicas styrbordssida på cirka 10-20 meters avstånd med farten cirka 9 knop.

Då Stena Danica kom till ”fiskhamnskröken” där kursen ändrades cirka 30° babord slog akterskeppet ut åt styrbord varvid fartygen på grund av interaktion sögs ihop. Detta skedde klockan 18.39 den 31 januari 2006 på position N 57° 42', 05 E 011° 55', 40. Fartygen särade på sig några meter men slog sedan ihop igen.

Försök med olika manövrar gjordes för att skilja fartygen åt. Det tog cirka 12-15 minuter innan de båda fartygen kom fria från varandra.

Båda fartygen gjorde skadekontroll. Inga skador kunde upptäckas på något av fartygen varför båda fortsatte sina resor.

2 Faktaredovisning

2.1 Stena Danica

Namn:	STENA DANICA
IMO nr:	7907245
Reg.bet.:	SKFH
Hemort:	Göteborg
Redare:	Stena Line Scandinavia AB

PM

Roropassagerarfartyget STENA DANICA - SKFH – i kollision med tankfartyget BESKID – P3JU7
– 31 januari 2006

Operatör:	Stena Line Scandinavia AB
Brutto:	28727
Löa:	154,9 meter
Bredd:	28,5 meter
Djupg. vid avgång:	6 meter
Maxdjup:	6,7 meter
Klass:	DNV
Byggnadsår:	1983
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	25613 kW
Besättning:	68 personer
Passagerare:	114 personer



Stena Danica byggdes år 1983 på varvet Chantiers de France – Dunkerque i Frankrike. Hon beställdes av Stena Line och har allt sedan dess tillhört

koncernen. Fartyget har under hela sin tid gått i trafik mellan Göteborg och Fredrikshamn.

På bryggan på däck 10 fanns en centralt placerad manöverstation, i cockpitutförande, med två arbetsplatser varifrån navigeringen utfördes och övervakades. Rorgängarens plats fanns akter om manöverstationen i fartygets centerlinje.

På Stena Danica tillämpades ett så kallat pilot/copilot-system som innebär att, i trånga farvatten, två personer är engagerade i navigationen. Den ene navigerar medan den andre övervakar och kontrollerar.

Stena Danicas befälhavare hade lotsdispens för den aktuella farleden. Fartyget avgick från Göteborg utan lots ombord.

Navigationsutrustningen på bryggan, som var placerad i fartygets förliga del, var modern och avancerad. Fartyget var bland annat utrustat med ett integrerat bryggsystem. Framför sig hade de två navigatörerna varsin radar/ARPA-monitor (Automatic Radar Plotting Aid). All för navigatörerna väsentlig information, såsom vindriktning, vindstyrka, SAL-logg med fart och riktningsangivelse både i längdled och sidled, fanns lätt tillgänglig.

Mellan operatörerna fanns en manöverpulpit med maskin- och manöverreglage.

På var och en av de två bryggvingarna, som var inbyggda, fanns en manöverplats som normalt endast användes vid manövrering till och från kaj. Bryggvingarnas manöverplatser var utrustade med roderkommandon samt reglage för maskiner och bogpropellrar. Där fanns också bland annat VHF anläggning och på babords bryggvinge en radarslav.

Stena Danicas framdrivningsmaskineri bestod av fyra maskiner av CCM-Sulzers fabrikat typ 12CV 40/48 tillverkade år 1981 och som utvecklade 25613 kW.

Två par maskiner var kopplade till två propellrar med vridbara propellerblad. Akter om varje propeller fanns ett konventionellt roder. De två rodren arbetade parallellt med varandra.

Stena Danica hade med sina två propellrar och två roder en mycket god girförmåga. Då en gir anläggs genom att rodren vinklas träffas dessa av det vatten som strömmar längs skrovet men framför allt av propellerströmmen. I början av giren sker kursändringen i huvudsak av att aktern på grund av propellerverkan svänger ut åt motsatt håll mot det håll man önskar gira.

2.2 Beskid

Namn:	BESKID
IMO nr:	7731737
Reg.bet.:	P3JU7
Hemort:	Limassol
Redare:	Retandum Shipping Co.
Brutto:	1004
Dödvikt:	1316 ton
Löa:	64,55 meter
Bredd:	10,42 meter
Djupg. max:	4,7 meter
Klass:	Polish register
Byggnadsår:	1976
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	1081 kW
Besättning:	6 man



Beskid byggdes år 1976 på Stocznia "Wisla" varvet i Polen år 1976 för polska beställare. Hon flaggades polskt och fick namnet Muran. Fartyget har också seglat under rysk flagg innan registreringen ändrades till cypriotisk. Innan fartyget fick det aktuella namnet har hon även hetat Korall.

Beskid var en produkttanker med 9 lasttankar. Tidigare hade hon använts som ett bunkerfartyg vilket gjorde att hon var utrustad med kraftiga gummilister runt fartyget.

Bryggan, som var av konventionell typ och utförande, fanns i däckshuset, som, tillsammans med besättningens utrymmen, var placerad längst akterut på poopdäck. Utrustningen på bryggan var också den av konventionellt snitt. Fartyget hade öppna bryggvingar. Maskinrummet var placerat under däckshuset.

Framdrivningsmaskinen var en 8 cylindrig Sulzer kopplad via en växel till en propeller med fasta propellerblad. Rodret var placerat rakt akter om propellern som verkade på fartyget som en högergångad propeller vilket gjorde att fartyget vid backmanöver normalt girade kraftigt styrbord.

2.3 VDR

Stena Danica var utrustad med VDR (Voyage Data Recorder) av Kongsbergs fabrikat. VDR benämns i dagligt tal som "svarta lådan" och är ett integrerat system där bland annat information som rör fartygets drift är samlad.

Varje ögonblick kan en sparfunktion aktiveras så att information sparas i minst 12 timmar. De flesta leverantörer, bland dem Kongsberg, har längre lagringstid inbyggd i sina VDR. Kongsberg har 14 dagar.

Det finns också möjlighet att spara information från uppspelningen genom att trycka in en knapp på instrumentet som benämns ”preserve”. Tre timmars uppspelning sparas då på hårddisken.

Om ingen sparfunktion aktiveras raderas informationen efterhand som den tid som anläggningen är programmerad för överskrids.

De för den aktuella händelsen mest intressanta uppgifterna var radarinformation som uppdaterades var femtonde sekund, varvtal, datum och tid, position samt kurs och fart. De senare funktionerna hämtades från en av fartygets GPSer (Global Positioning System).

Utplacerade på olika ställen på bryggan fanns också 6 mikrofoner kopplade till VDR. Fem av dem var för att ta upp tal på bryggan och den sjätte för VHF trafiken.

Vid det aktuella tillfället visade det sig att informationen från radarn på Stena Danica inte spelades in i VDRen.

Beskid var inte utrustad med VDR.

2.4 AIS

Ett annat sätt att historiskt spela upp ett fartygs spår är genom AIS (Automatic Identification System) som också fanns ombord i Stena Danica och hade typbeteckningen SAAB AIS GPS.

AIS ska kontinuerligt förse berörda landstationer och andra fartyg utrustade med AIS med aktuell information inkluderande fartygets identitet, kategori, position, kurs, fart och annan säkerhetsrelaterad information. Den ska också kunna ta emot motsvarande information från andra fartyg med motsvarande utrustning.

AIS information som tas emot iland lagras normalt för eventuell senare uppspelning. Fartygen kan också ha AIS utrustning med möjlighet till lagring av data ombord.

Uppgifter om position, kurs och fart hämtas från någon av fartygets GPS anläggningar.

På den AIS presentation som fanns på Stena Danica rörde sig en image av fartyget i proportionell storlek till omgivningen över ett elektroniskt sjökort.

Även Beskid var utrustad med AIS. Presentationen skedde i tabellform på en display.

2.5 ECS

För om och mellan de två operatörerna på Stena Danica fanns monitorn för presentation av fartygets ECS (Electronic Chart System) som var levererad av Transas och hade beteckningen Transas 3000. Det gav möjlighet att på ett tredje sätt historiskt kunna spela upp fartygets färdväg.

Liksom med AIS rör sig en image av fartyget i proportionell storlek över ett elektroniskt sjökort.

Det är inte känt om Beskid var utrustad med ECS.

2.6 Vädret

Vid tiden för händelsen var vinden nordvästlig med styrkan 4 m/sek. Strömmen var utgående med styrkan 1-2 knop och sikten var god. Det var mörkt vid tiden för händelsen.

2.7 Farleden

Efter passage av Götaälv bron går farleden i 222° i cirka 8 kabellängder (1 kabellängd = 185 meter) för att sedan kröka runt Götaverkens torrdocka till kurs 260°. Då den nya kursen har nåtts passeras kajplatsen där Stena Danica låg.

Efter avslutad gir fortsätter farleden i cirka 6 kabellängder där en röd boj (Fl R 3s) om styrbord och en grön boj (Fl G 5s) om babord passeras. Ungefär mitt på raksträckan passeras en grön boj (Fl G 3s) som Stena Danica skulle passera på sin babordssida. Efter raksträckan kommer den så kallade fiskhamnskröken med en kursändring babord om cirka 30°. Efter

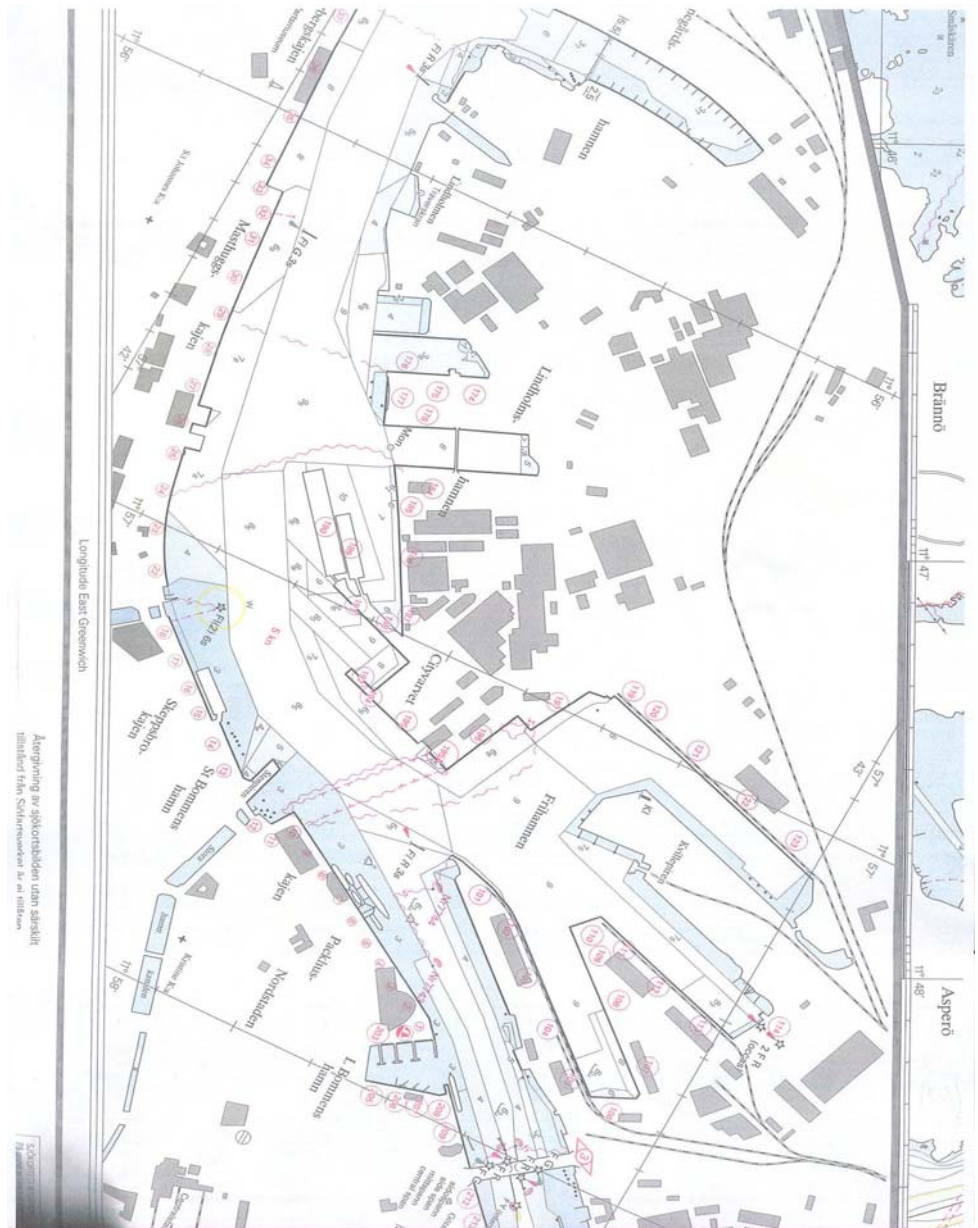
PM

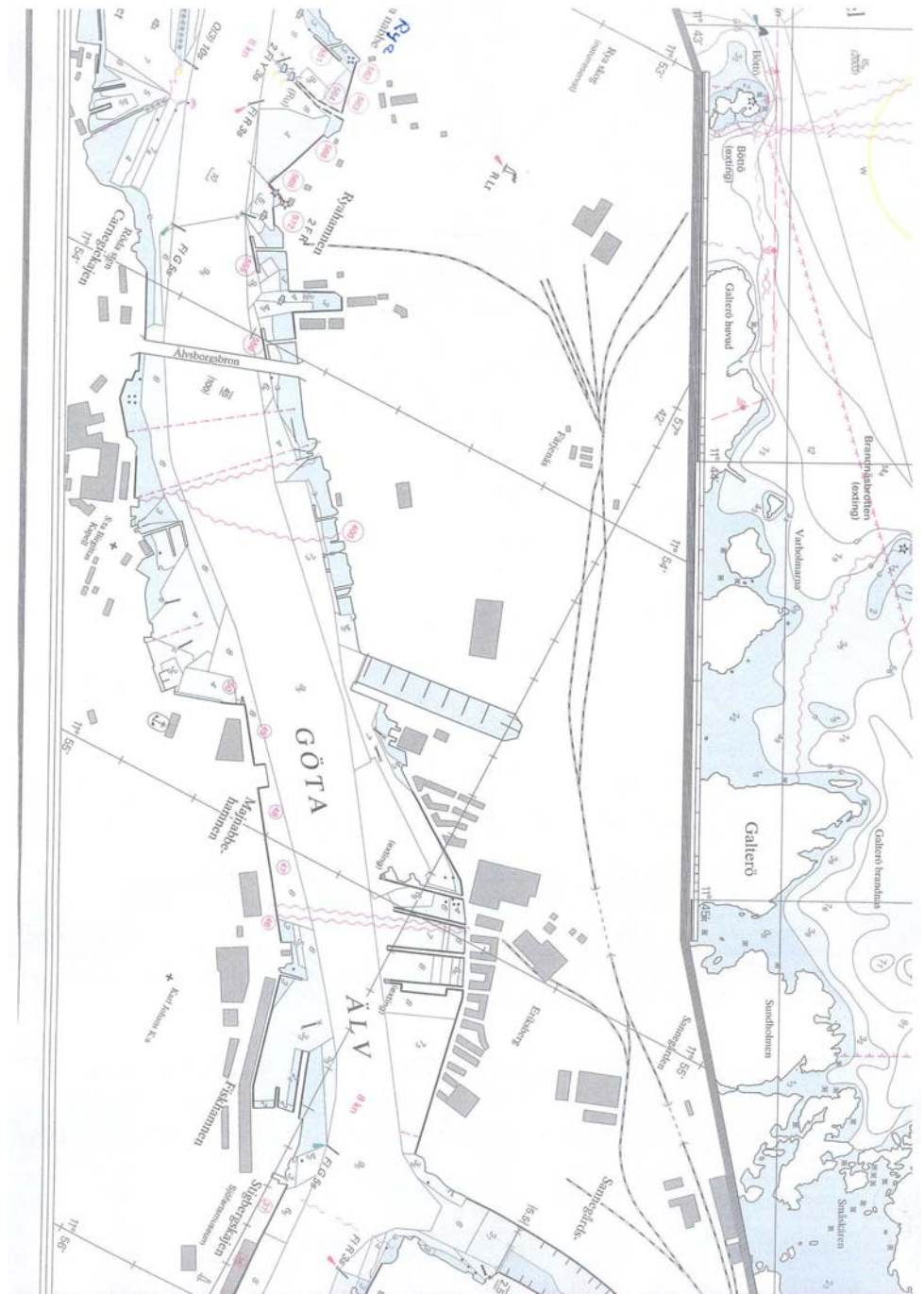
Roropassagerarfartyget *STENA DANICA* - SKFH – i kollision med tankfartyget *BESKID* – P3JU7 – 31 januari 2006

denna krök styrs cirka 230° i 9 kabellängder fram till Älvsborgsbron där en långsam styrbordsgir till kurs 260° vidtar.

Fram till Götaverken fanns det en fartbegränsning på 5 knop och därefter 8 knop.

Farledens bredd före och i fiskhamnskröken var 120 meter och vattendjupet 10 meter.

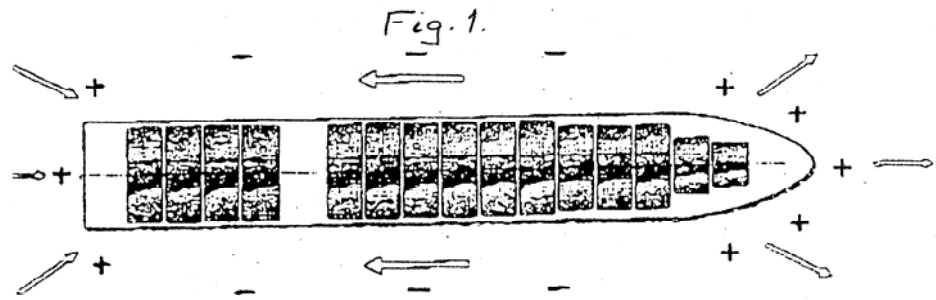




2.8 Interaktion

Ett fartyg som gör fart genom vattnet förorsakar att vattnet runt skrovet strömmar på ett visst sätt. Vattenytan höjer sig i fartygets bog och låring och sänker sig längs sidan. Vattentrycket ökar runt bogen och aktern där

vattenytan är höjd och minskar vid fartygets mittparti där vattenytan är sänkt. Detta illustreras i figuren nedan av plus- och minustecknen samt av pilarna.



Om två fartyg kommer nära varandra kommer de att påverkas av detta tryck- och strömningssystem. En interaktion mellan fartygens skrov uppstår. Vattnets bärighet minskar på grund av den kraftiga vattenströmmen mellan skroven vilket förorsakar ett undertryck. Ju snabbare vattnet strömmar ju sämre bärighet har det (Bernoullis lag).

Som figur 1 visar kommer ett fartyg som är hälften så långt som det andra och som befinner sig runt $L/2$ (halva fartygets längd) att av undertrycket mellan skroven sugas mot det större fartyget. Det är också en vanskelig uppgift att styra ett litet fartyg som påverkas av det strömmande vattnet och ändrade vattentrycket runt det större fartygets skrov.

Storleken av det tryck som påverkar fartygen är mycket beroende på fartygens farter. Om farten fördubblas kommer trycksystemet att förstärkas fyra gånger (proportionellt med kvadraten på hastigheten).

En beräkning utförd av en finsk expert på interaktion, licentiaten i teknik Olavi Huuska, visar att två fartyg, med liknande dimensioner som i det aktuella fallet, påverkar varandra på ett avstånd av $0,8 \times$ längden av det större fartyget.

Om fartygen skulle få kontakt med varandra och bli liggande sida vid sida är det, på grund av mycket snabbt strömmande vatten mellan skroven med åtföljande undertryck, mycket svårt att köra sig ur en sådan situation. Enda

sättet att komma fri är ibland att, med det mindre fartyget, backa sig ur situationen.

2.9 Göteborgs hamn och VTS (Vessel Traffic Service)

Det enda som står att finna i hamnordningen för Göteborgs hamn och som har bäring på den aktuella händelsen hittar man i § 8: ”Fartyg som är på väg tvärs över älven skall iaktta särskild försiktighet och hålla undan för fartyg som färdas i älvens riktning.”

Övervakning av trafiken i Göteborgs hamn och skärgård sköts av VTS Göteborg som är en trafikinformationscentral där fartyg ropar upp och informerar vid passage av vissa anmälningpunkter. VTS, som bemannas av nautiker, informerar sedan andra fartyg i området. Även vid avgång och ankomst informeras VTS.

VTS kan också ge rekommendationer till fartygen om man ser att tänkta kurser eller åtgärder bedöms kunna äventyra sjösäkerheten.

3 Händelseförloppet

3.1 Enligt Stena Danica

Klockan 18.25 ropade Stena Danica upp VTS Göteborg och informerade om att avgång skulle ske 5 minuter senare. Fartyget var förtöjt vid Stenaterminalen på kajplatserna 27 och 28 på södra älvstranden med babord till kaj (se sjökortsutdrag). Avgången skulle ske i överensstämmelse med turlistan.

Klockan 18.27 meddelade Beskid att de hade passerat Götaälvbron som var en rapporteringspunkt till Göteborg VTS. Beskid, som då gjorde strax under 5 knops fart, fick då information om att Stena Danica skulle avgå ett par minuter senare.

Klockan 18.30 lade Stena Danica av förtöjningarna, meddelade VTS om avgång och manövrerade ut från kajen. Beskid hade då en fartygslängd kvar till den röda lyspricken vid Frihamnen och gjorde 8,7 knop. Avståndet till Stena Danica var då cirka 6 kabellängder.

VTS informerade Stena Danica om Beskid, som skulle lämna lotsen vid Skandiahamnen samt att ingen annan trafik fanns i området.

3 minuter senare började Stena Danica göra framfart. Befälhavaren var placerad på styrbords bryggvinge och höll uppsikt över Beskid medan överstyrman, som befann sig på babords bryggvinge, manövrerade fartyget från kaj. Beskids stäv var då i höjd med Götaverkens docka och hon hade ett avstånd till Stena Danica på cirka 2,5 kabellängder och gjorde cirka 8,8 - 9 knops fart.

Då Stena Danicas stäv var i höjd med den gröna lyspricken vid kajplats 32 var farten 6,5 – 7 knop och då fartyget hade passerat lyspricken på ett avstånd av cirka 10 meter var farten uppe i 7,4 knop. Stena Danica passerade lyspricken på sin babordssida även om man hade kunnat passera mellan kajen och pricken.

Befälhavaren beordrade överstyrman att bortse ifrån fartbegränsningen och öka ytterligare för att köra sig ur den närsituation som höll på att uppstå. Överstyrman stod under hela händelseförloppet kvar på babords bryggvinge för att kunna hålla så nära farledens södra sida som möjligt.

Beskid, som hela tiden gjort 8,8 knops fart, var vid passage av lyspricken i höjd med Stena Danicas akterskepp. Befälhavaren bedömde att avståndet var cirka 10 meter.

Klockan 18.37 ropade befälhavaren på Stena Danica upp Beskid och påpekade att häcken kommer att slå styrbord när fartyget skulle göra babordsgiren i fiskhamnskröken. Lotsen, som svarade, framhöll då att hans fartyg var tvärs Stena Danica vid avgången.

Stena Danicas fart var uppe i 9,5 knop då giren vid Fiskhamnen påbörjades och efter den 30-gradiga giren hade farten sjunkit till 8,8 knop. Lyspricken passerades också den på 10 meters avstånd.

Mitt i giren klockan 18.39 slog fartygen ihop med långsidorna mot varandra. Beskids stäv var då i höjd med Stena Danicas L/2.

Fartygen låg några sekunder långsides varefter de skildes åt och blev liggande på ett avstånd av 4-5 meter från varandra.

Därefter gjordes ett antal maskin- och rodermanövrar för att komma fria från varandra utan att detta lyckades.

3 minuter efter den första sammanstötningen skedde en andra kollision, också den på parallella kurser, med de två fartygens L/2 mot varandra.

Fartygen skildes åter igen med några meter och trots stora ansträngningar dröjde det ända till 18.49 innan man lyckades manövrera fartygen helt fria från varandra. Man hade då kommit ut till i höjd med Rya Nabbe vid Ryahamnen och hade påverkat varandra genom interaktion i åtminstone 12-15 minuter.

3.2 Enligt lotsen på Beskid

Beskid var på resa utan last från Lidköping till Rotterdam. Vid resan utefter Göta älv fanns en svensk lots ombord.

Klockan 18.28 passerade fartyget rapporteringspunkten vid Götaälvbron och lotsen kallade upp VTS och fick besked om att Stena Danica meddelat avgång från Danmarksterminalen om några minuter, i övrigt var det ingen trafik.

Då Beskid passerade Frihamnspiren ökades farten succesivt till 8 knop och vid Götaverkens flytdocka meddelade Stena Danica till VTS att hon lämnade kaj. Hon fick då besked om att Beskid närmade sig. Då Stena Danica inte börjat röra sig och inte hade kallat upp antog lotsen att Beskid skulle få passera först men såg vid passage av Stenaterminalen att Stena Danica snabbt ökade farten och styrde ut i älven.

I samråd med befälhavaren slogs då sakta fart i maskin men fartminskningen blev marginell. Någon backmanöver för att stoppa upp fartyget var inte möjlig då fartyget låg så nära styrbordskanten i farleden att risk för att komma utanför förelåg eftersom Beskid hade högergångad propeller och normalt girade styrbord vid back.

Stena Danica ökade farten alltmer och kom allt närmare Beskid som fortfarande gjorde nästan 8 knop. Vid Lindholmen låg fartygen på nästan parallella kurser på ett avstånd av 15-20 meter.

Då Beskid hade den röda lysbojen vid Lindholmens torrdocka alldeles framför stäven kallade Stena Danica upp och informerade om att häcken kommer att slå mot Beskid vid babordsgiren vid den gröna bojen utanför Fiskhamnen.

Stena Danicas akter slog mot Beskid som sögs in mot och kolliderade med Stena Danica. Den röda lysbojen gick precis klar om styrbord.

Efter full fart fram och hårt styrbords roder släppte fartygen från varandra. Farten var fortfarande cirka 8 knop.

För att inte köra in i pirarna vid Eriksberg framfördes Beskid sedan i det trånga mellanrummet mellan pirarna och Stena Danica. Ett flertal försök att med roder- och maskinmanövrar komma ur interaktionen mellan fartygen misslyckades eftersom avståndet mellan Stena Danica och pirarna var alldeles för litet.

Beskid sögs därför ännu en gång in mot det andra fartygets låring. Full fram gavs då med hårt styrbords roder och åter igen kom fartygen från varandra. Beskid styrde sedan parallellt med Stena Danica tills den röda pricken vid Färjenäs hade passerats varefter Beskid girade styrbord upp mot kajplats 556 och nedbringade farten.

4 Analys

4.1 Stena Danica

Stena Danicas befälhavare hade god kontroll på Beskid från sin styrbords bryggvinge då fartyget av överstyrman manövrerades från kaj. Han tog för givet att det andra fartyget skulle anpassa sin fart och sitt läge i farleden sedan man hört att Stena Danica till VTS hade aviserat sin avgång.

Eftersom det inte fanns någon annan trafik i området var planen att gå från kaj enligt turlistan och hålla babordssidan för att ge plats för Beskid. Man ansåg att farleden var tillräckligt bred för båda fartygen och att man skulle vara väl framför och klar det andra fartyget innan fiskhamnskröken.

Man hade kunnat passera mellan den första gröna lyspricken och kajen. Avståndet där var cirka 60 meter varför risk för interaktion med kajen förelåg om farten skulle anpassas för att hinna före Beskid.

Man visste också att Beskid skulle sakta ner och lämna lots vid Skandiahammen vilket gjorde att man ändå var tvungen att gå förbi om man hade väntat vid kaj tills Beskid hade passerat.

4.2 Beskid

Efter passagen av Götaälv bron ökade Beskid farten för att komma upp i tillåten fart. Lotsen på Beskid hade, vid passage av bron, hört att Stena Danica hade aviserat avgång men tog för givet att Stena Danica skulle vänta vid kaj eftersom man var nära passage och för att ingen kontakt hade förekommit mellan fartygen.

Då lotsen till sin förvåning såg att Stena Danica lämnade kaj och snabbt ökade farten och kom ut i älven drog han ner på maskin till sakta fart. Detta fick inte någon större effekt på farten som under hela händelseförloppet låg mellan 8,5 och 9 knop. Detta kan mycket väl ha berott på att Stena Danicas häckvåg ”drog med sig” Beskid.

Man var också tvungna att ha framdrivning på propellern eftersom man låg under gir och dessutom hade en relativt kraftig medström. Att backa upp var inte att tänka på eftersom fartyget kastade styrbord.

Efter det att interaktionen hade börjat påverka fartygen utfördes ett stort antal manövrar med olika roder och olika maskinkraft. Då två fartyg påverkar varandra genom interaktion är den bästa metoden att skilja fartygen från varandra att bringa ner farten.

I det aktuella fallet kunde man inte sakta så mycket eftersom man hade en relativt kraftig medström och farleden var trång. För att behålla styrningen var det nödvändigt att ha tillräcklig framdrift på propellern.

4.3 Farleden

Farleden var cirka 120 meter bred. Enligt Stena Danica höll man sig 10 meter från de gröna lysprickarna om babord och enligt Beskid höll man sin styrbordssida.

PM

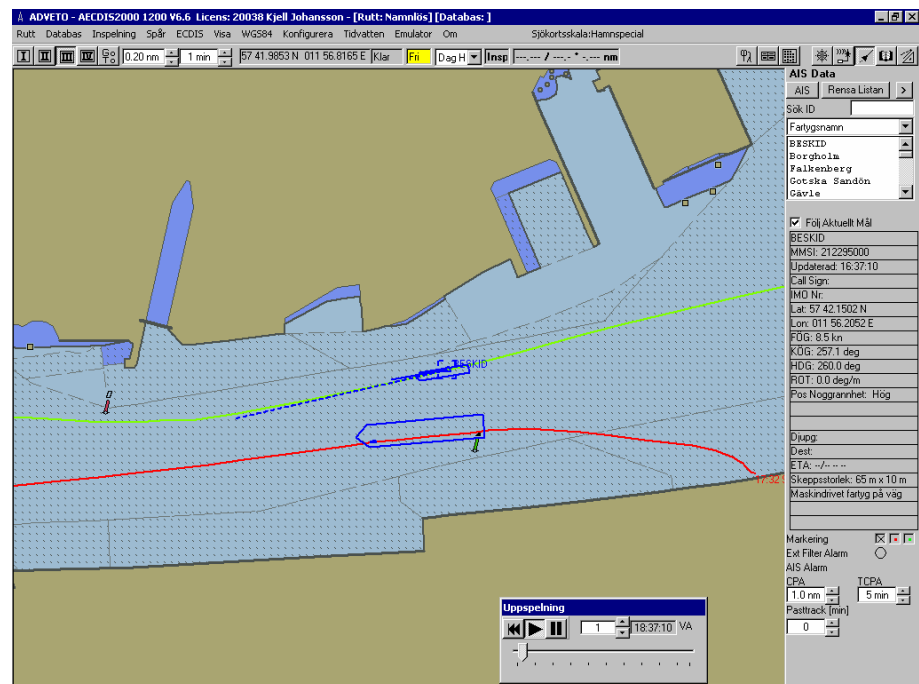
Roropassagerarfartyget STENA DANICA - SKFH – i kollision med tankfartyget BESKID – P3JU7
– 31 januari 2006

Stena Danica hävdar att avståndet mellan fartygen i sidled var cirka 10 meter medan Beskid bedömer avståndet till 15-20 meter.

Om man tar hänsyn till de avstånd till farledsgränserna och mellan fartygen som uppgetts fattas 40-50 meter. Detta tyder på att avstånden har varit större, kanske företrädelsevis till farledsgränserna.

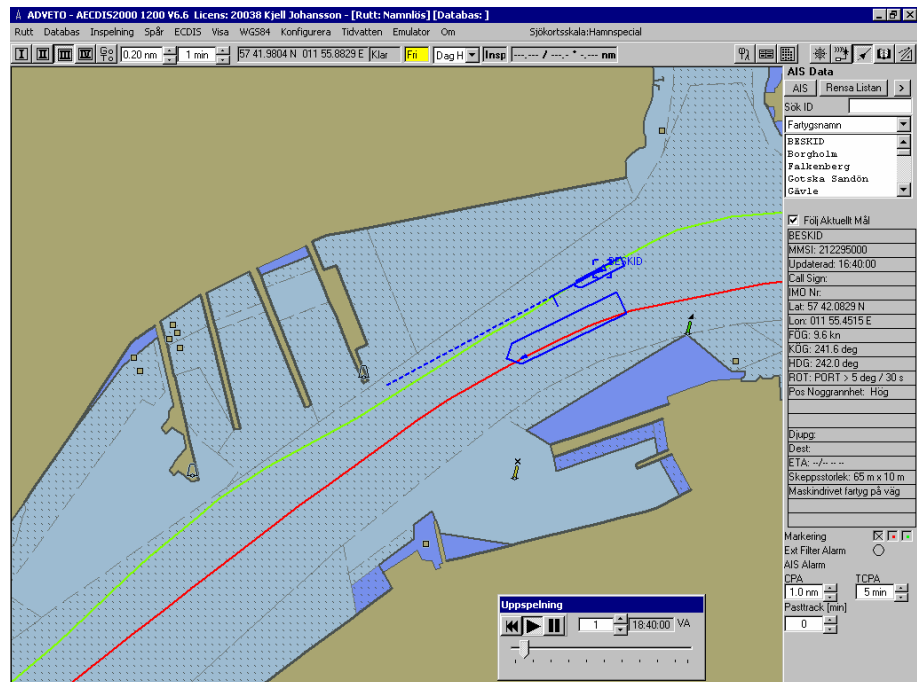
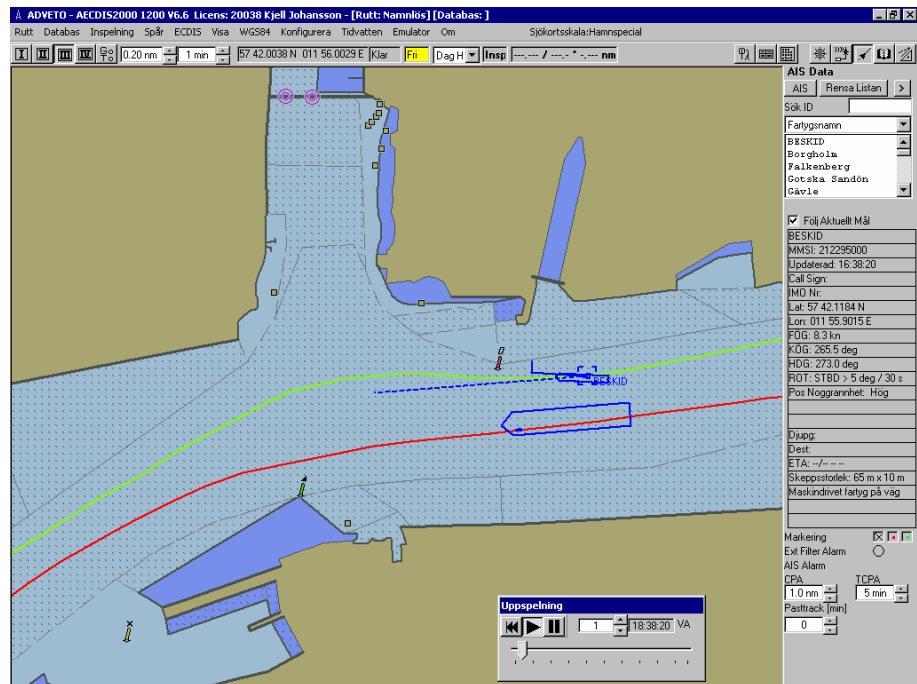
Enligt AIS uppspelningen för händelsen synes det som om Stena Danica låg mycket nära den första gröna bojen vid passagen men företog kursändringen babord hän för sent och kom sedan nära eller i mitten av farleden. Detta läge bibehölls sedan fram till fiskhamnskröken där fartygen kolliderade.

Beskid framfördes under hela sekvensen fram till första kollisionen mycket nära sin sida av farleden vilket efterföljande AIS bilder visar.



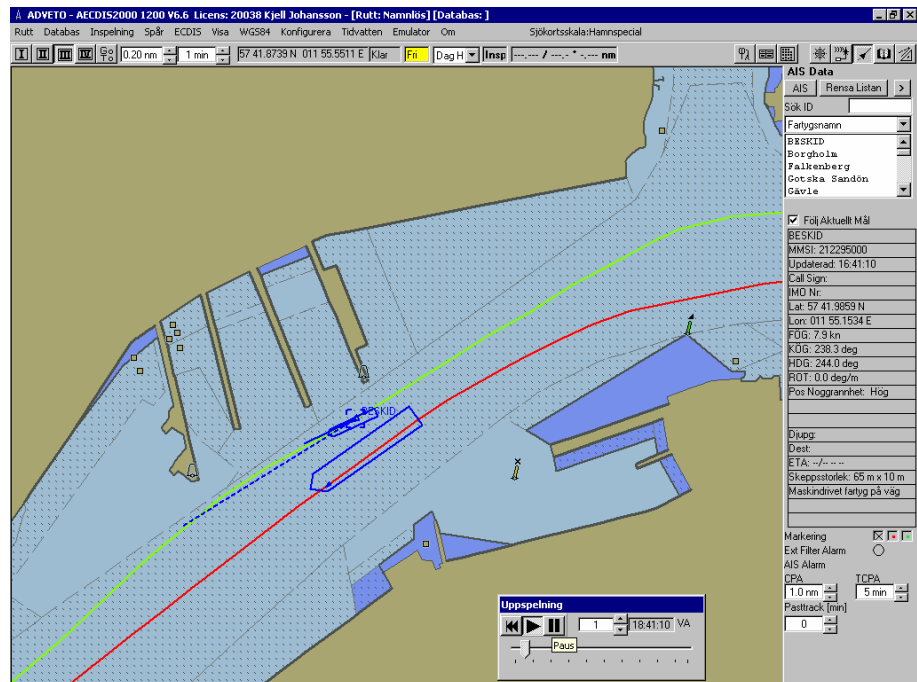
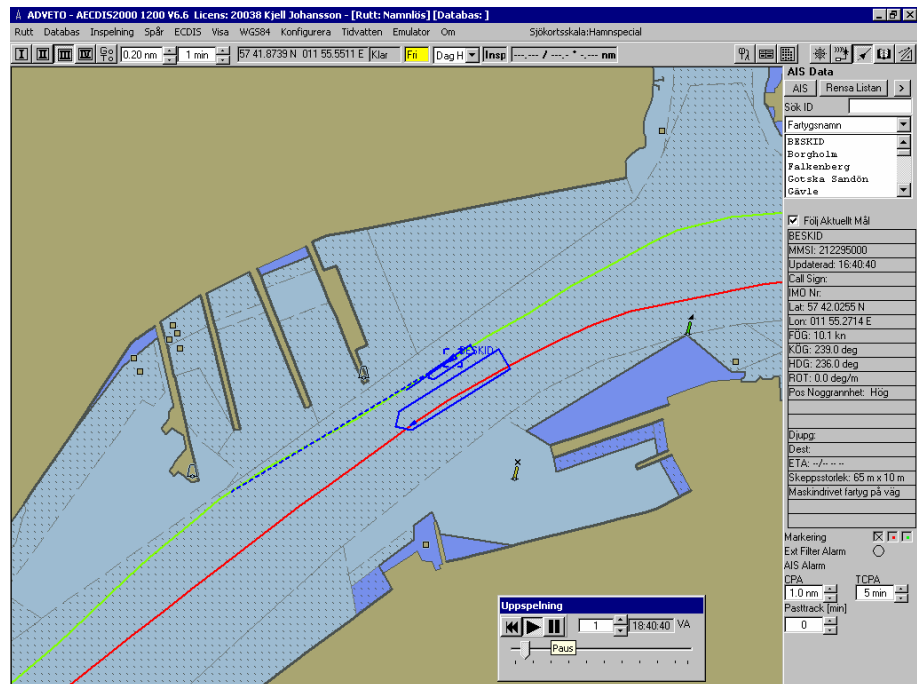
PM

Roropassagerarfartyget STENA DANICA - SKFH – i kollision med tankfartyget BESKID – P3JU7
– 31 januari 2006



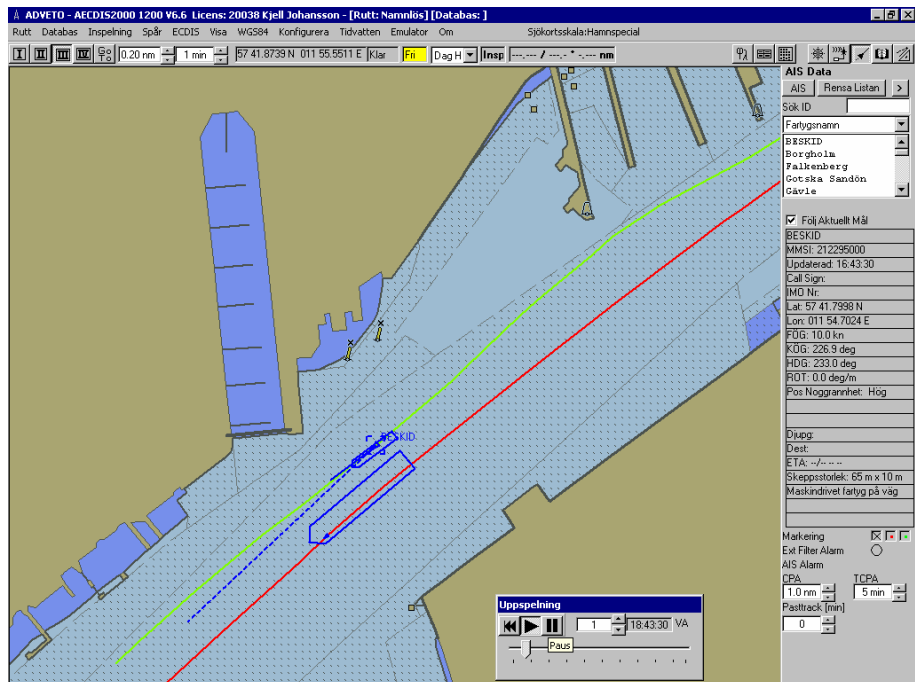
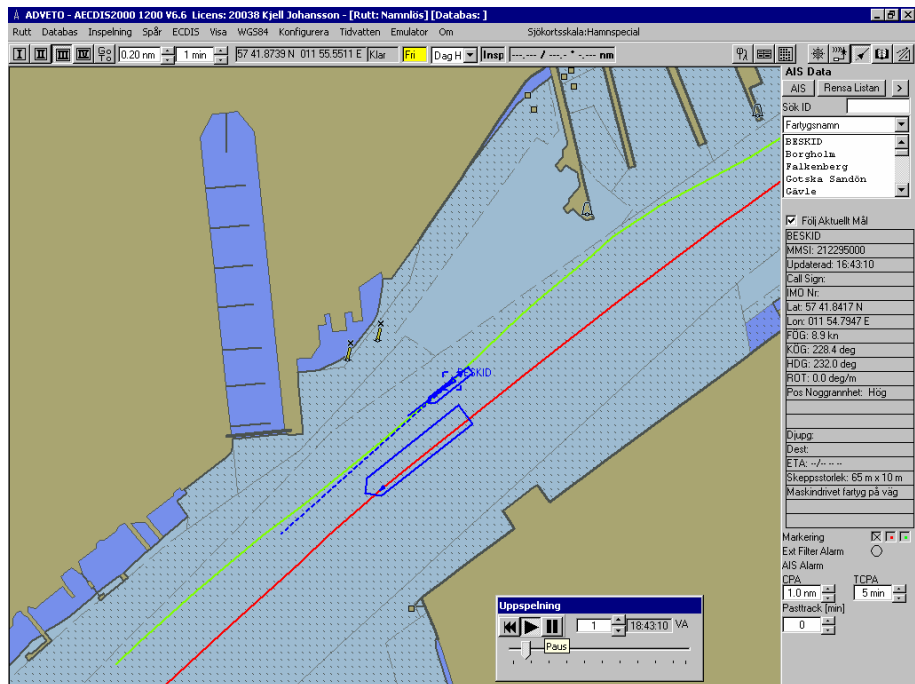
PM

Roropassagerarfartyget STENA DANICA - SKFH – i kollision med tankfartyget BESKID – P3JU7
– 31 januari 2006



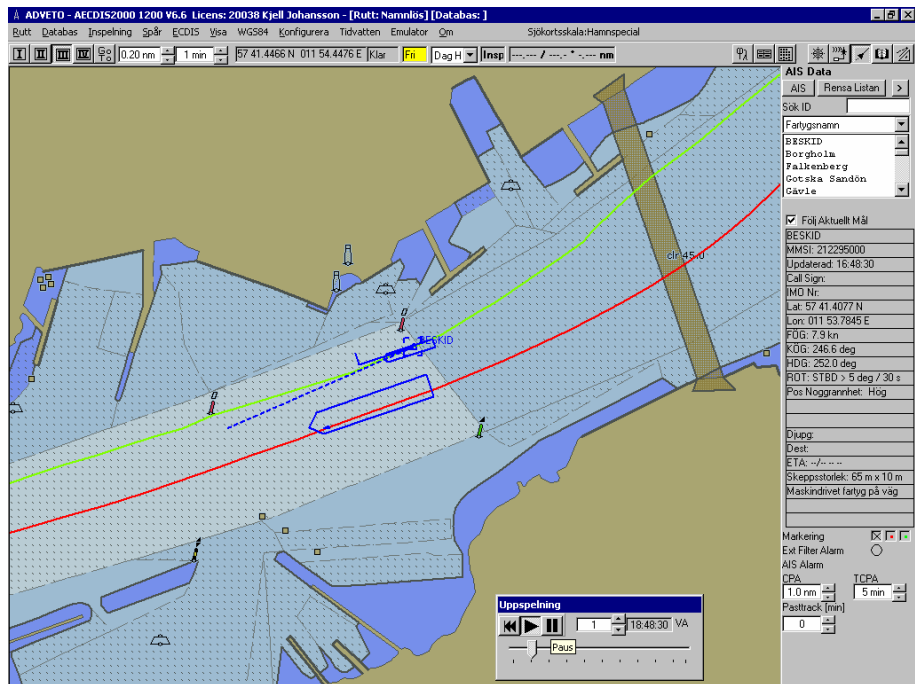
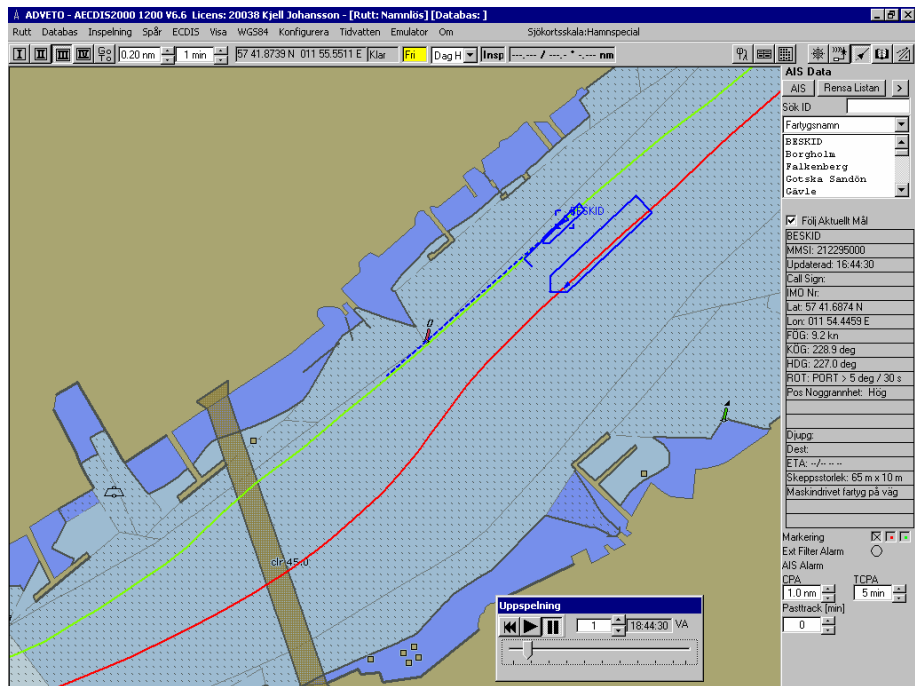
PM

Roropassagerarfartyget STENA DANICA - SKFH – i kollision med tankfartyget BESKID – P3JU7
– 31 januari 2006



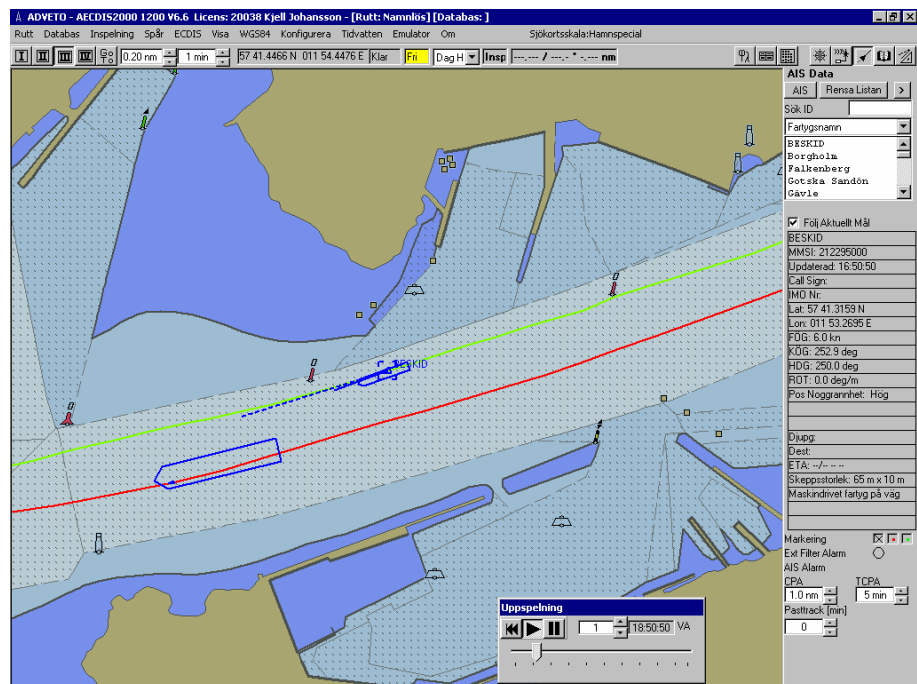
PM

Roropassagerarfartyget STENA DANICA - SKFH – i kollision med tankfartyget BESKID – P3JU7
– 31 januari 2006



PM

Roropassagerarfartyget *STENA DANICA* - *SKFH* – i kollision med tankfartyget *BESKID* – *P3JU7*
– 31 januari 2006



5 Orsak

Orsak till sammanstötningen var att Stena Danica lämnade kajen då Beskid närmade sig med medgående ström samt att Beskid fortsatte att öka upp trots att Stena Danica över VTS aviserat avgång.

6 Faktorer

- Bristande kontakter mellan fartygen för information om tänkta åtgärder.
- Inaktivitet från VTS.
- Otydlig hamnordning.

7 Observationer

De två fartygen tog inte tillräcklig hänsyn till varandra eftersom man inte tog direkt kontakt. Det visade sig att man missförstod varandras intentioner, ett missförstånd som i ett sent skede inte gick att reparera.

8 Rekommendationer

- Hamnordningen bör kompletteras med en tydlig instruktion för hur avgående fartyg ska agera.
- VTS roll bör utvärderas.

9 Skador

Så vitt känt inträffade inga skador vid sammanstötningarna.

10 Utredningsresultat

- Vädret var bra med god sikt.
- Strömmen var utgående med 1-2 knop.
- Stena Danica lämnade kaj då Beskid var 2,5 kabellängder uppströms.
- Stena Danica ämnade hålla babordssidan i farleden för att inte störa Beskid.
- Beskid förväntade sig inte att Stena Danica skulle lämna kaj innan Beskid hade passerat.
- Fartygen påverkade varandra genom interaktion i åtminstone 12-15 minuter.