



SJÖFARTSINSPEKTIONEN

Sjöfartsverkets rapportserie B 2007-11

Rorofartyget BALTIC BRIGHT -SIHZ- och ropax-
fartyget SILJA SERENADE -OJCS- i närsituation
den 9 mars 2007

RAPPORT

Rorofartyget **BALTIC BRIGHT** -SIHZ- och ropaxfartyget **SILJA SERENADE** - OJCS- i närsituation den 9 mars 2007



RAPPORT

Rorofartyget BALTIC BRIGHT -SIHZ- och ropaxfartyget SILJA SERENADE - OJCS - i närsituation den 9 mars 2007

Datum: 2007-05-23

Vår beteckning: 080201-07-15543

Utredningsenheten Björn Molin, 011-19 13 27

Rapporten finns www.sjofartsverket.se Sjöfartsinspektionen

även på vår hemsida olyckor och tillbud - haverirapporter

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Sammanfattning av orsaker, faktorer och rekommendationer	1
Faktaredovisning	2
Fartygen	2
Baltic Bright	2
Besättningen	4
Silja Serenade	4
Besättningen som fanns på bryggan vid händelsen	6
Vädret	7
Hamnstatskontroller.....	7
Övrigt.....	7
Faktainsamling.....	7
Händelseförlopp	7
Enligt Baltic Bright.....	7
Inspektion i Hallstavik.....	10
Enligt Silja Serenade.....	11
Enligt vad som kan utläsas från AIS.....	12
Analys	15
Orsaker och faktorer	19
Rekommendationer	19
Skador	19
Övrigt	19

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

Denna olycksrapport är sammanställd i samarbete mellan finska Centralen för undersökning av olyckor, Helsingfors och Sjöfartsverkets Utredningsenhet.

Sammanfattning

Det svenska fartyget Baltic Bright var på nordgående på Ålands Hav samtidigt som det finska fartyget Silja Serenade var på sydvästlig kurs i samma område.

Vid tillfället rådde mörker och tjocka. Båda fartygens bryggor var bemannade av vakthavande styrman och utkik.

Cirka klockan 0420 fick Baltic Bright en blackout som fick till följd att all elförsörjning försvann. Nödgeneratoren startade inte automatiskt som den skulle ha gjort. Befälhavaren kallades omedelbart till bryggan där han informerades om situationen. När han på VHF-en skulle informera andra fartyg om blackouten var VHF:ens display svart varför han satte tillbaka apparaten på sin plats.

Vakthavande styrman och befälhavaren förväntade sig att nödgeneratoren skulle gå igång. När den inte gjorde det gick utkiken ner och startade nödgeneratoren manuellt.

Fartygets maskinbefäl hade begett sig till maskinrummet och lyckades starta generatoraggregaten ungefär samtidigt med att nödgeneratoren startades.

Samtidigt med att strömmen återvände kunde man på Baltic Brights brygga visuellt se att en färja passerade akter om det egna fartyget på avståndet 200 – 300 meter. Färjan kunde som senare kunde identifieras som Silja Serenade informerades om att Baltic Bright hade varit strömlöst och helt utan manöverförmåga under cirka 5 minuter.

På Silja Serenade hade vakthavande styrman på radarskärmen uppmärksammat att Baltic Bright påbörjade en styrbordsgir. Han uppfattade detta som att hon gjorde en undanmanöver för två andra mötande fartyg. När giren emellertid fortsatte backade han upp Silja Serenade och girade senare styrbord för att öka avståndet mellan fartygen.

Sammanfattning av orsaker, faktorer och rekommendationer

Närsituationen uppstod på grund av att en blackout inträffade på Baltic Bright samt att nödgeneratoren inte startade automatiskt. Ett defekt batteri hindrade nödgeneratoren att starta automatiskt.

Mörker och tjocka påverkade händelseförloppet.

Anteckningar ska alltid göras i maskindagboken när generatoraggregat startas eller stoppas.

Vid kontroll av batterier ska mätning av syrahalt ske.

Faktaredovisning

Fartygen

Baltic Bright

Namn:	BALTIC BRIGHT
IMO nr:	912 92 63
Reg.bet.:	SIHZ
Hemort:	Skärhamn
Redare:	Charterfrakt Baltic Carrier AB
Operatör:	Charterfrakt Baltic Carrier AB
Brutto:	9 708
Löa:	134,40 meter
Bredd:	20,42 meter
Djupgående vid avgång:	F = 4,9 meter A = 5,1 meter
Klass:	ABS
Byggnadsår:	1996
Byggnadsmaterial:	Stål

Maskinstyrka:	5 280 kW
Besättning:	10

Baltic Bright byggdes som roro-fartyg år 1996 vid Karlskronavarvet.

Fartyget var ett så kallat akterbygge där besättningens utrymmen och bryggan fanns i däckshuset längst akterut på väderdäck och maskinrummet därunder. I inredningen fanns också en passageraravdelning med plats för tolv lastbilschaufförer. Bryggan var belägen cirka 22 meter ovanför vattenytan. Hon hade inbyggda bryggvingar som stack ut något från byggets sidor vilket gjorde att sikten både förut och akterut var mycket god.

Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen på bryggan bestod av 2 radarapparater av fabrikat Kelvin Hughes. Båda dessa var i drift och inställda på 6 respektive 12 M när blackouten inträffade.

Ombord fanns bland annat också AIS, Adveto AECDIS 2000 och DGPS i ett integrerat system.

Framdrivningsmaskineriet bestod av två huvudmaskiner av fabrikat MAK M32. Dessa var kopplade till en propeller med vridbara blad som gav fartyget en fart av cirka 15 knop. En tvärställd propeller (bogpropeller) som utvecklade 600 kW var installerad förut i fartyget.

Maskinrummet var E0 klassat vilket innebar att det inte behövde vara ständigt bemannat till sjöss.

Baltic Bright var utrustad med ett schillingroder och hade mycket bra manöveregenskaper.

Nödgeneratoren var placerad på 2:a bryggdäck (två däck ner från bryggan) och på fartygets styrbords sida. Den var av märke Volvo-Penta TAMD 71 med Stamford generator. Nödgeneratoren provkördes rutinmässigt varje lördag under 15 – 20 minuter. Det testades då också att såväl automat- som manuellstart fungerade utan anmärkning. Vid provkörningarna kontrollerades inte syrehalten i batterierna.

Generatoraggregaten var av typ Volvo-Penta TAMD 162 C med Stamford generatorer.

Baltic Bright framfördes vid händelsen med hjälp av automatstyrning som var av märke Robertson.

Lasten bestod av 1 267 ton papper.

Besättningen

Besättningen bestod av befälhavare, 2 styrmän, teknisk chef, förste fartygsingenjör, 2 däcksmanskap, 2 elever och 1 övrig personal.

Befälhavaren var 42 år och hade tjänstgjort på Baltic Bright sedan den 1 februari 2003. Han tillträdde den senaste tjänstgöringsperioden den 26 februari. Befälhavaren var vaktgående och hade vakt mellan klockan 08 - 12 och 20 – 24.

Överstyrman som hade vakt vid tillfället var 50 år och hade tidigare tjänstgjort på Baltic Bright cirka 6 månader åren 1996 - 1997. Han tillträdde den senaste tjänstgöringsperioden den 26 februari och hade vakt mellan klockan 04 – 08 och 16 – 20. Han hade varit anställd i rederiets fartyg sedan år 1979

Den matros som var utkik var 20 år och hade tjänstgjort på Baltic Bright cirka två år. Den senaste tjänstgöringsperioden tillträdde han den 26 februari. Han gick vakt mellan klockan 00 – 06 och 12 – 18.

Tekniska chefen var 57 år och hade tjänstgjort på Baltic Bright sedan hon byggdes. Han tillträdde den senaste tjänstgöringsperioden den 8 mars.

Förste fartygsingenjören var 64 år och hade tjänstgjort på Baltic Bright sedan den 28 december 1999. Den senaste tjänstgöringsperioden tillträdde han den 8 mars.

Besättningen arbetade i ett avlösningssystem med 3 veckors tjänstgöring följt av 3 veckors ledighet.

Silja Serenade

Namn:	SILJA SERENADE
-------	----------------

IMO nr:	871 52 59
Reg.bet.:	OJCS
Hemort:	Mariehamn, Finland
Redare:	Tallink Silja Oy
Operatör:	Tallink Silja Oy
Brutto:	58 376
Löa:	203 meter
Bredd:	31,5 meter
Djupgående:	7,12 meter
Klass:	Lloyd's Register
Byggnadsår:	1990
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	4 x 8 145 kW
Besättning:	251
Passagerare:	1 853

Fartyget byggdes vid Kvaerner Masa Yard, Åbo och var ett ropax-fartyg, dvs. en traditionell passagerarfärja om än med okonventionell inredningslösning med en stor atriumgata längs med fartygets centerlinje på landgångsdäcket. Hon var försedd med ramp både i fören och i aktern. Lastdäcket var försett med hängdäck och fartyget kunde lasta sammanlagt 450 personbilar. Hon hade bäddkapacitet för 2 852 passagerare. Bryggan var belägen cirka 32 meter ovanför vattenytan och löpte förutom över hela fartygsbredden också ut en bit på var sida. Sikten från bryggan var mycket god.

Styrningen var under gång normalt inställd på ”track mode” (Atlas Track Pilot 9401/Atlas Nacos XX-4) vilket innebar att fartyget automatiskt följde ett inprogrammerat spår. Genom en knapptryckning kunde man enkelt koppla över till handstyrning och därmed få styrningen till en spak, omedelbart till höger om navigatörens plats. Handstyrningen var av ”follow up”-typ, vilket innebar att om man ställde spaken i ett visst läge fick man därmed den rodervinkel som spakläget angav tills den ändrades igen. Omedelbart till vänster om vakthavande styrmans plats fanns också en spak med ”over ride”-funktion av ”non-follow up”-typ. Denna var en konventionell kontaktstyrning och var, som namnet anger, prioriterad jämfört med de andra systemen.

Det fanns tre radarapparater ombord, alla av fabrikat Atlas 1000 och med ARPA-funktion, en framför varje styrmansstol och den tredje framför befälhavarens stol, som var placerad i centerlinjen omedelbart akter om de andra.

Manövrar sköttes under gång med två spakar, en för varje propeller. Propellrarna hade ställbara blad, den om styrbord var högergångad och den om babord vänstergångad. Farten reglerades genom att stigningen på bladen varierades i kombination med varierat varvtal. De två propelleraxlarna drevs var för sig av två huvudmaskiner av typ Wärtsilä 9R46.

Silja Serenade var utrustad med två roder, ett akter om var propeller. Dessa användes normalt parallellt och drevs av fyra styrmaskiner varav två var i drift vid händelsen.

Ombord fanns bland annat också en SAAB AIS, elektroniskt sjökort Atlas Chartpilot och DGPS.

Besättningen som fanns på bryggan vid händelsen

Vaktstyrman var 53 år och hade arbetat på Silja Serenade i olika perioder sedan år 1999. Han hade varit anställd i rederiets fartyg i 27 år och tillträdde den senaste tjänstgöringsperioden den 28 februari och han gick på den aktuella vakten klockan 0300.

Matrosen som var utkik var 56 år och hade tjänstgjort på fartyget cirka 8 år och hade varit anställd i rederiets fartyg i 27 år. Den senaste

tjänstgöringsperioden tillträdde han den 6 mars. Han gick på sin vakt klockan 0300 den aktuella natten.

Vädret

Vid tillfället rådde mörker och tät dimma. Vinden var västsydvästlig cirka 4 m/sek.

Hamnstatskontroller

Baltic Bright har sedan år 2000 varit utsatt för 10 hamnstatskontroller. Vid inspektionerna konstaterades enstaka brister men inga av allvarlig karaktär.

Silja Serenade har sedan år 2000 varit utsatt för 11 hamnstatskontroller. Inga brister har konstaterats vid dessa tillfällen.

Övrigt

Tider som anges i rapporten avser svensk normaltid (UTC + 1 timme).

Faktainsamling

- Rapport om sjöolycka med bilagor från Baltic Bright.
- Intervju med delar av besättningen på Baltic Bright.
- Rapport och dagboksutdrag från Tallink Silja Line.
- Uppgifter från databasen Seasearcher.
- Information från AIS
- Rapport från inspektion som utfördes på Baltic Bright i Hallstavik

Händelseförlopp

Enligt Baltic Bright

Baltic Bright avgick från Braviken i Norrköping klockan 1750 den 8 mars 2007 och var destinerad till Hallstavik.

Under kvällen försämrades sikten men resan fortskred planenligt och fyren Tröskeln W. passerades klockan 0325 den 9 mars 2007.

Fartygets överstyrman gick på sin vakt klockan 0400 då fartyget befann sig cirka 4 M (nautisk mil 1 852 meter) väster om fyren Flötjan. Vid vaktskiftet rådde tät dimma. Vid vaktavlösningen lämnade 2:e styrman bland annat av att man om styrbord hade två färjor. Matrosen som var utkik hade gått på sin vakt klockan 0000.

Överstyrman och matrosen kunde på radarskärmarna se de två färjorna om styrbord och två andra mötande fartyg som befann sig för om Baltic Bright.

De två färjorna om styrbord plottades och då man ville öka passageavståndet till dem girade överstyrman cirka 10 grader åt babord.

På Baltic Bright var samtliga tre generatoraggregat i drift. Cirka klockan 0420 fick fartyget en blackout och alla tre generatoraggregaten slogs ut från huvudtavlan med följderna att all elförsörjning försvann.

Nödgeneratoren startade inte automatiskt så som den skulle ha gjort. Överstyrman skickade omedelbart ner matrosen för att purra och varsko befälhavaren om det inträffade.

Överstyrman försökte sedan återställa larmen som orsakades av blackouten men detta lyckades inte. Han kunde se att roderindikatorn visade att rodret låg midskepps men kände att fartyget låg i styrbordsgir. Överstyrman försökte koppla över till handstyrning men försöket misslyckades. Han försökte också dra ner farten men manöverspaken återgick till läge full fram.

När befälhavaren anlände till bryggan informerades han av överstyrman om det inträffade liksom om att man om styrbord hade två färjor som var på väg mot Söderarm och att dessa skulle passera akter om Baltic Bright. Befälhavaren ville informera färjorna om blackouten och lyfte en av de fasta VHF-erna men kunde se att displayen var svart. Han satte då tillbaka VHF-en på sin plats.

Matrosen frågade först överstyrman och sedan befälhavaren om han skulle gå ner och starta nödgeneratoren manuellt men fick ett nekande svar. Befälen var övertygade om att nödgeneratoren skulle gå igång automatiskt. Matrosen frågade sedan en tredje gång om han i alla fall inte skulle gå ner

och starta nödgeneratorm manuellt. Han fick då ett positivt svar. Matrosen gick ner och startade nödgeneratorm med hjälp av 2:e styrman som hade hört att det slamrade utanför hans hytt och begav sig då till nödgeneratorrummet.

På bryggan tog befälhavaren fram en bärbar VHF för att med denna kunna informera fartyg i närheten om situationen ombord. I mörkret och den stressade situation som rådde på bryggan misslyckades befälhavaren med att slå på VHF-en.

Kort därefter återkom strömmen och samtidigt kunde man visuellt se att en färja passerade akter om det egna fartyget på 200 - 300 meters avstånd.

Man kunde senare identifiera färjan som Silja Serenade. Den andra färjan som överstyrman hade sett på radarskärmen var Gabriella som inte nämnvärt påverkades av Baltic Brights gir.

Befälhavaren kallade på ”färjan som var på väg mot Söderarm” och fick svar från Silja Serenade. Befälhavaren informerade om att Baltic Bright hade varit helt strömlöst och utan manöverförmåga under cirka 5 minuter.

Under tiden som Baltic Bright var utan ström fanns ingen möjlighet att göra några maskinmanövrar.

När strömmen återkom saktade befälhavaren farten. Fartyget befann sig då på sydlig kurs. All utrustning som hade stoppat startades varefter resan mot Hallstavik återupptogs. Under den fortsatta resan var maskinrummet bemannat.

Förste fartygsingenjören hade jour och vid blackout larmade det i hans hytt. Han begav sig omedelbart till kontrollrummet. På väg till kontrollrummet fick han manuellt öppna branddörrar som hade stängts vid blackout. Befälhavaren hade också purrat tekniske chefen som omgående begav sig till kontrollrummet.

När förste fartygsingenjören anlände till kontrollrummet kunde han konstatera att generatoraggregat nummer 3 hade stoppat och att samtliga tre generatoraggregat hade slagits ut från huvudtavlan. Generatoraggregaten nummer 2 och 3 var fortfarande i drift. Han försökte slå in först generatoraggregat nummer 1 och sedan nummer 2 men misslyckades. Vid denna tidpunkt anlände tekniske chefen till kontrollrummet och tog över. Ungefär samtidigt med att nödgeneratorm

startades lyckades tekniske chefen slå in generatoraggregaten nummer 1 och 2.

Baltic Bright anlände till Hallstavik klockan 0930 den 9 mars.

När fartyget hade förtöjt ringde befälhavaren till VTS Stockholm och fick telefonnummer till Silja Serenade och Gabriella. Han ringde sedan till befälhavarna på de båda fartygen och förklarade vad som hade inträffat på Baltic Bright.

Inspektion i Hallstavik

Vid fartygets ankomst till Hallstavik utfördes en inspektion av Sjöfartsinspektionen. Vid inspektionen framkom att det under hamnuppehållet i Braviken, cirka klockan 0000 den 8 mars, hade varit problem med generatoraggregat nummer tre. Man fick då en blackout och generatoraggregatet stoppade. Ett annat generatoraggregat, som stod i ”standby” läge startade och kopplades automatiskt in på el-tavlan så som det skulle göra.

Med anledning av händelsen beslöt tekniske chefen att man under resan till Hallstavik skulle köra med samtliga tre generatoraggregat igång.

I Hallstavik påbörjade maskinpersonalen felsökning för att försöka fastställa orsaken till blackouten som medförde att närsituationen inträffade.

Man kunde konstatera att ett av batterierna till nödgeneratoren var defekt. Samtliga fyra batterier byttes och under eftermiddagen gjordes ett flertal medvetna blackouter för att testa systemen. Vid testerna startade generatoraggregaten och nödgeneratoren och samtliga kopplades in utan problem. Även VHF-erna fungerade utan anmärkning.

Sjöfartsinspektionen beslutade att klassningssällskapet skulle kallas till fartyget för att göra ett utlåtande. När klassningssällskapet anlände genomfördes ett antal tester med generatoraggregaten och nödgeneratoren.

Generatoraggregaten nummer två och tre kördes parallellt och var kopplade till huvudtavlan. Utan förklarlig orsak stoppade då generatoraggregat tre. Samtidigt brann startskåpet till en kylvattenpump och en batteriladdare på bryggan slutade att fungera.

Generatoraggregat nummer tre togs tills vidare ur drift.

Klassningssällskapet utfärdade ett pålägg om att generatoraggregat tre skulle genomgå service och kontroll inom tre veckor och därefter besiktigas. Rapport skulle också skickas till Sjöfartsinspektionen.

Under dagen den 10 mars reparerades startskåpet till kylvattenpumpen och batteriladdaren byttes ut. Baltic Bright kunde sedan på kvällen avgå efter förnyad inspektion.

Vid inspektionen i Hallstavik uppmärksammades att det inte hade antecknats i maskindagboken när generatoraggregaten hade startats och stoppats. Förhållandet föranledde ett påpekande om att så skulle ske. Det påpekades också att rutiner för kontroll av batterier skulle ses över.

Enligt Silja Serenade

Silja Serenade var på resa från Mariehamn till Stockholm. Bryggan var bemannad av vakthavande styrman och utkik.

Silja Serenade befann sig på Ålands Hav. Vakthavande styrman plottade Baltic Bright som befann sig på nordlig kurs om babord på avståndet cirka 9 M från Silja Serenade. Plottet visade att Baltic Bright styrde kurs cirka 328° med fart 15,5 knop och skulle passera för om Silja Serenade. Klockan 0424 passerade Baltic Bright för om Silja Serenades kurslinje på avståndet 1,8 M.

Kort efter passagen började Baltic Bright gira styrbord. Vakthavande styrman tolkade till att börja med detta som att Baltic Bright gjorde en undanmanöver för två fartyg som kom från norr och gick på sydlig kurs. Giren fortsatte emellertid och var kraftig.

När Baltic Bright befann sig på avståndet 0,8 M och fortfarande girade kraftigt styrbord backade styrman med 75 procents stigning på propellrarna. Han försökte sedan två gånger kontakta Baltic Bright på VHF kanal 16 men fick inget svar på anropen.

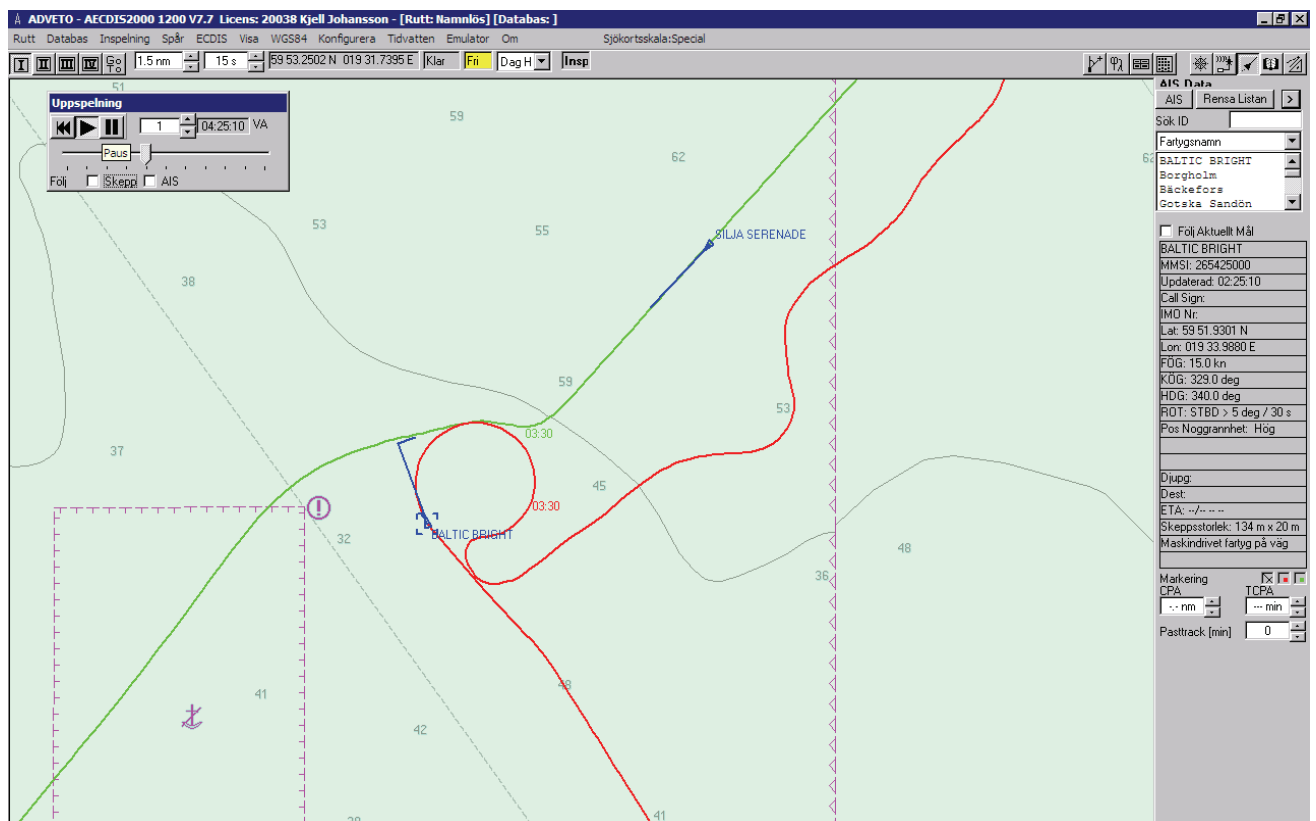
Klockan 0428 passerade Baltic Bright för om Silja Serenade med farten cirka 11,5 knop och på kursen 135°. Silja Serenades fart var samtidigt 8,1 knop och kursen 231°.

Baltic Bright fortsatte sedan sin styrbordsgir samtidigt som Silja Serenade girade styrbord för att öka avståndet mellan fartygen. Befälhavaren hade informerats om situationen och anlände till bryggan.

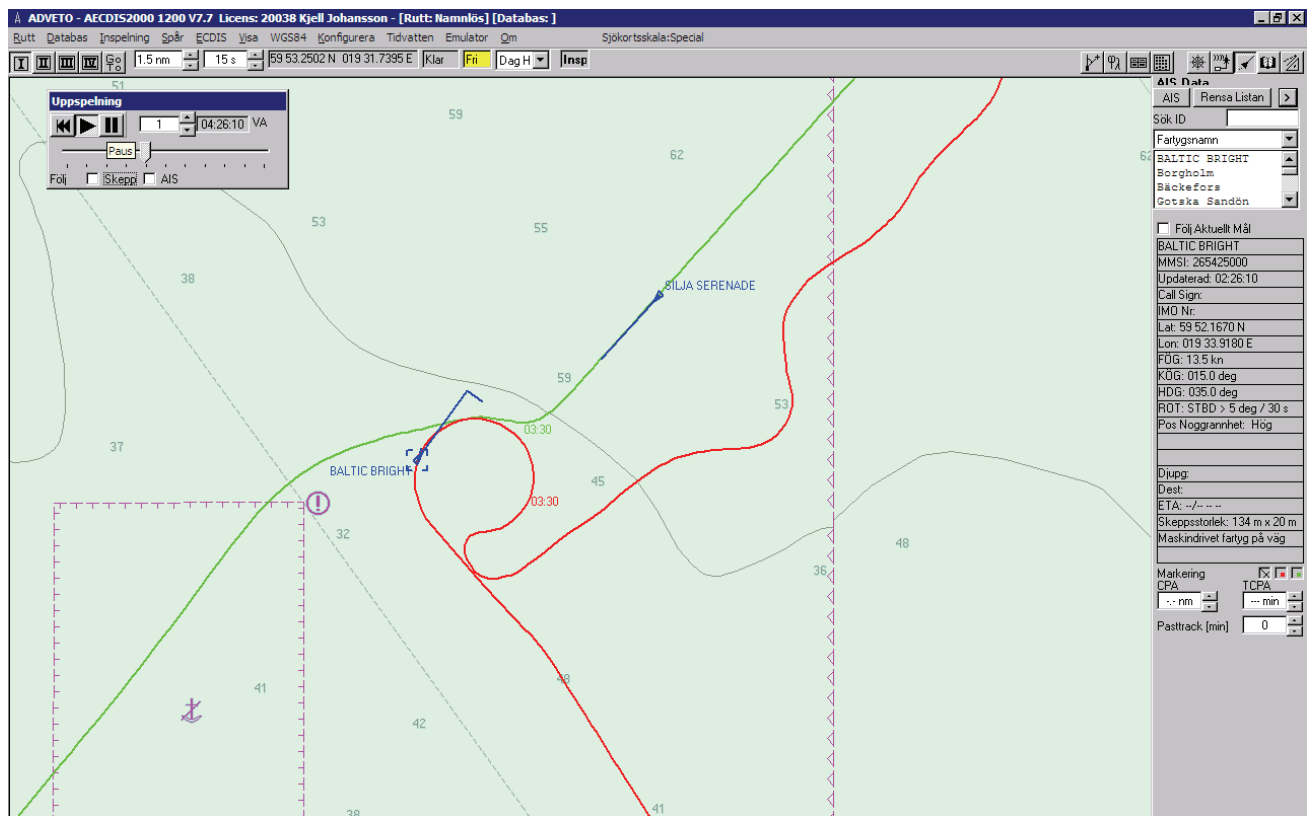
Cirka klockan 0431 kallades Silja Serenade på VHF kanal 16 av Baltic Bright som informerade om att de hade haft en total black out. Baltic Bright girade sedan babord och drog sig akteröver varefter Silja Serenade fortsatte resan mot Stockholm.

Enligt vad som kan utläsas från AIS

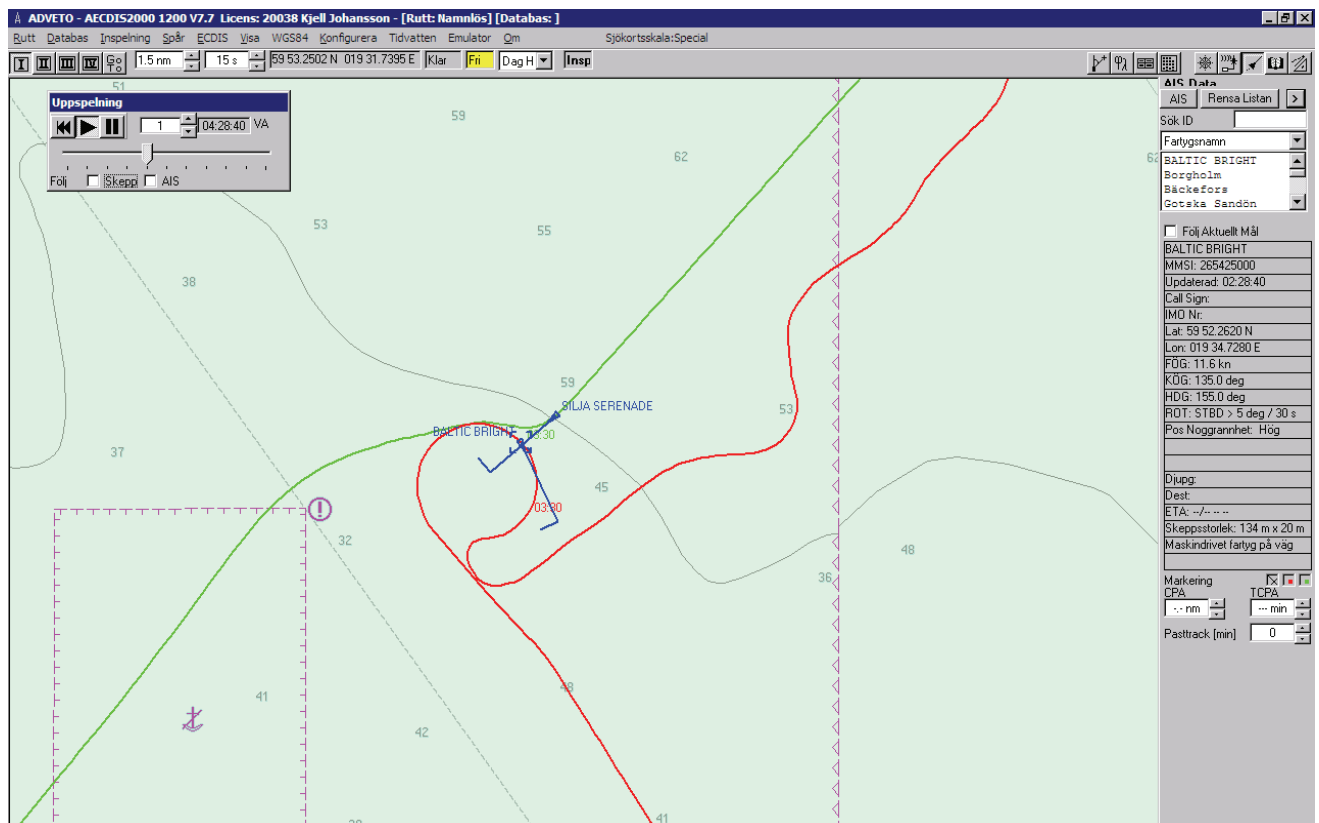
Av AIS har kunnat utläsas att Silja Serenade före händelsen framfördes på kursen 222° med farten cirka 17,5 knop. Baltic Bright framfördes samtidigt på kursen cirka 325° med farten cirka 15 knop.



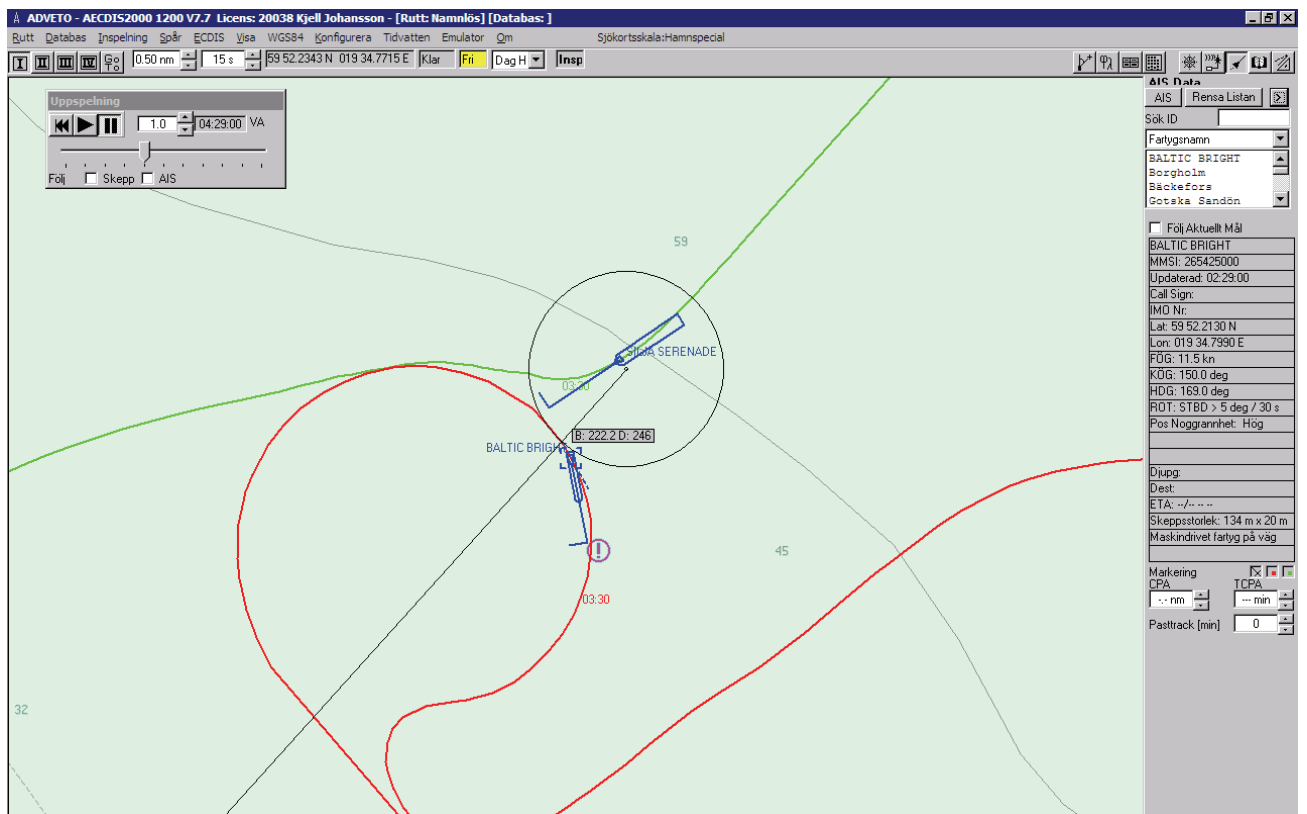
Klockan 0425 påbörjade Baltic Bright en styrbordsgir och hon befann sig då rätt för om Silja Serenade.



Baltic Bright passerade under giren Silja Serenades stävlinje.



Under den fortsatta giren kom Silja Serenades stävlinje att passeras ytterligare en gång då Baltic Bright befann sig på kontrakurs.



När fartygen befann sig som närmast varandra var avståndet mellan dem cirka 250 meter. Baltic Brights fart var då cirka 11,5 knop och Silja Serenade, som hade backat upp, hade farten cirka 10 knop.

Analys

Under hamnuppehållet i Braviken hade det på Baltic Bright varit problem med generatoraggregat nummer tre. Man fick då en blackout och generatoraggregatet stoppade. Ett av de andra generatoraggregaten som stod i läge "stand by" startade då och gick in så som det skulle.

Med anledning av problemet ansåg tekniske chefen att man skulle köra alla tre generatoraggregaten under resan till Hallstavik. Blackouten på Ålands Hav orsakades av att generatoraggregat tre "rusade" och sedan drog med sig de övriga två. Sannolikt hade detta inte inträffat om man under resan endast hade kört med generatoraggregaten nummer ett och två. Det har inte gått att utreda orsaken till att generatoraggregat tre rusade.

Nödgeneratoren provkördes rutinmässigt varje lördag. Den provkördes senast utan anmärkning sex dagar före händelsen. Vid inspektionen som utfördes i Hallstavik kunde konstateras att en cell i ett av batterierna till nödgeneratoren var defekt. Efter att samtliga fyra batterier hade bytts gjordes ett flertal blackouttester och såväl nödgeneratoren som generatoraggregaten startade utan anmärkning.

Det defekta batteriet synes ha varit orsak till att nödgeneratoren vid blackouten inte startade automatiskt så som den skulle ha gjort. Hade nödgeneratoren startat inom stipulerad tidsram så hade skeendet kunnat hävas före den egentliga närsituationen.

Vid händelsen rådde tjocka och mörker. Överstyrman kände att fartyget kort efter blackouten låg i styrbordsgir. Han var fullt upptagen av att försöka återställa alla larm som orsakades av blackouten. Befälhavaren kom upp till bryggan inom loppet av cirka en minut. Fartyget hade då sannolikt just påbörjat sin styrbordsgir. Baltic Bright var försedd med schillingroder och hade mycket bra manöveregenskaper. Rodret har vid blackouten sannolikt legat någon grad åt styrbord och då roderverkan var bra kom giren att bli relativt kraftig.

Befälhavaren ville informera färjorna om blackouten och lyfte då en av de fasta VHF-erna men såg att displayen var släckt. Så vitt han minns så försökte han därför inte att kalla några fartyg på VHF-en. Han har dock uppgett att han säkerligen har försökt att tända lyset i VHF-ens display.

På bryggan fanns två fasta VHF-er varav den ena alltid var inställd på kanal 16. Enligt fartygets 2:e styrman, som gick av sin vakt klockan 0400, var han övertygad om att båda VHF-erna var tillslagna eftersom han kort före avlösningen hade hört trafik på dessa. Den VHF som befälhavaren försökte använda var den som normalt alltid var inställd på kanal 16.

Det har inte med säkerhet gått att utreda huruvida VHF-erna var i funktion eller inte vid tillfället. Dessa var emellertid nödmatade med batteri back up och borde då också rimligtvis ha fungerat. Befälhavaren tog också fram en bärbar VHF för att med denna informera färjorna om blackouten. Han misslyckades dock med att slå på VHF-en.

Problemen som upplevdes med VHF-erna kan förklaras av att befälhavaren var nyvaken och kom upp till bryggan i en stressad situation i mörker och

tjocka. Dessutom med vetskapen om att man hade andra fartyg i närområdet.

Den fasta VHF som befälhavaren försökte slå på var bland annat försedd med en "on-off" knapp under displayen. Det kan inte uteslutas att befälhavaren när han i den stressade situationen försökte tända lyset i displayen av misstag tryckte på "on-off" knappen. Om så var fallet så slog han vid detta tillfälle av apparaten. När sedan strömmen återvände så borde en normal reaktion vara att slå på apparaten genom att trycka på samma knapp.



VHF

Designen att med samma knapp slå på och av apparaten kan ifrågasättas.

Vid två tillfällen försökte Silja Serenades styrman att kontakta Baltic Bright på VHF kanal 16 utan att få svar på anropen. På Baltic Bright har ingen hört anropen. Matrosen hade då sannolikt redan begett sig till nödgeneratorrummet. Under förutsättning att VHF-erna var i funktion så har också anropet gått in på den VHF som stod inställd på kanal 16. Vid tidpunkterna för anropen ljud ett stort antal larm på bryggan. Dessa kan då ha överröstat all VHF-trafik och innebar att befälen inte hörde anropen.

Matrosen som hade vakt vid tillfället frågade först överstyrman och sedan befälhavaren om han skulle gå ner och starta nödgeneratoren manuellt men fick ett nekande svar. Det nekande svaret berodde på att befälen var övertygade om att nödgeneratoren skulle gå i gång automatiskt. Matrosen stod dock på sig och frågade en tredje gång om han inte i alla fall skulle gå ner och starta nödgeneratoren manuellt och fick då ett positivt svar. Även detta förhållande tyder på att det rådde en stressad situation på bryggan.

För att uppnå optimalt utnyttjande av de personella resurserna på bryggan är samspelet mellan samtliga personer en viktig faktor. Att matrosen vid upprepade tillfällen ifrågasatte befälens beslut tyder på att de personella resurserna har utnyttjats på rätt sätt. Det tyder också på ett bra samspel mellan aktörerna på bryggan.

På Silja Serenade plottade vakthavande styrman Baltic Bright som sedan passerade för om Silja Serenades kurslinje på avståndet 1,8 M. Kort därefter började Baltic Bright gira styrbord vilket vakthavande styrman tolkade som att hon gjorde en undanmanöver för två fartyg som kom norrifrån och gick på sydlig kurs.

Giren fortsatte dock och Silja Serenades styrman uppfattade den som onormalt kraftig. När Baltic Bright befann sig på avståndet 0,8 M och fortfarande låg i kraftig styrbordsgir backade Silja Serenade med 75 procents stigning på propellrarna. Vakthavande styrman försökte också vid två tillfällen med cirka en halv minuts mellanrum kontakta Baltic Bright på VHF kanal 16 men fick inget svar på anropen.

Baltic Brights kraftiga styrbordsgir fortsatte och hon passerade än en gång för om Silja Serenades kurslinje. Silja Serenade girade då styrbord för att öka avståndet mellan fartygen.

Det förflöt knappt två minuter från det att Baltic Bright påbörjade sin styrbordsgir till dess att styrman på Silja Serenade backade upp fartyget. Vid tillfället rådde mörker och tjocka. Baltic Bright hade passerat 1,8 M för om Silja Serenade vilket får betraktas som tillräckligt stort passageavstånd. Styrman på Silja Serenade reagerade och backade upp fartyget så snart han insåg att Baltic Bright skulle fortsätta sin för honom oförklarliga styrbordsgir. Han hade initialt ingen möjlighet att göra någon undanmanöver vare sig åt styrbord eller babord eftersom han inte kunde förutse Baltic Brights fortsatta rörelse. Hans snabba och rådiga agerande medverkade till att den komplicerade situationen kunde klaras upp på bästa tänkbara sätt.

Det finns inget som tyder på att trötthet har varit en faktor i händelseutvecklingen.

Orsaker och faktorer

- Närsituationen inträffade på grund av att Baltic Bright fick blackout samt att nödgeneratoren inte startade automatiskt.
- Ett defekt batteri hindrade nödgeneratoren att starta automatiskt.
- Mörker och tjocka påverkade händelseförloppet.
- VHF-ens design att med samma knapp slå på och av apparaten kan ha varit en faktor som bidrog till att Baltic Bright inte lyckades få radiokontakt med Silja Serenade.

Rekommendationer

Rederiet för Baltic Bright ska revidera sina rutiner så att fortlöpande anteckningar görs i maskindagboken när generatoraggregat startas och stoppas.

På Baltic Bright ska rutiner för kontroll av batterier revideras.

Skador

Så vitt känt uppstod inga skador vid själva närsituationen.

Övrigt

Service och kontroll av generatoraggregat nummer tre utfördes av auktoriserad servicefirma i Norrköping den 19 mars 2007. Vissa komponenter byttes varefter provkörning skedde utan anmärkning. Servicerapport har inkommit till Sjöfartsinspektionen.

Den 19 april låg Baltic Bright på varv och servicefirman utförde arbeten på generatoraggregaten. Samtliga generatoraggregat provkördes sedan under belastning utan anmärkning.

Rederiet för Baltic Bright har reviderat sina rutiner så att det numera antecknas i maskindagboken när generatoraggregaten startas eller stoppas. Vid kontroll av batterier mäts numera också syrahalten.

Genom de vidtagna åtgärderna har de utfärdade rekommendationerna omhändertagits.