

**HAVERIRAPPORT rörande ro-ro
fartyget BRITTA ODEN -SHBT-
kollision med torrlastfartyget HOO
SWIFT -MKZA7- 1999-01-22**



**HAVERIRAPPORT rörande ro-ro
fartyget BRITTA ODEN -SHBT-
kollision med torrlastfartyget HOO
SWIFT -MKZA7- 1999-01-22**

Utredningsstaben Bd Björn Molin, 011-19 13 27

Innehållsförteckning

| | |
|--|----------|
| Bilaga: Sjukortsutdrag | 3 |
| Sammanfattning | 1 |
| Faktaredovisning | 4 |
| Faktaredovisning rörande BO | 4 |
| Faktaredovisning rörande Hoo Swift (HS) | 5 |
| Händelseförlopp enligt BO..... | 5 |
| Analys | 6 |
| Orsak | 7 |
| Anmärkningar..... | 8 |
| Allmän rekommendation | 8 |
| Skador..... | 9 |
| Utredningsresultat | 9 |

Bilaga: Sjukortsutdrag

Sammanfattning

| | |
|-------------------|--------------|
| Namn: | Britta Oden |
| Reg.bet.: | SHBT |
| Hemort: | Skärhamn |
| Brutto: | 16947 |
| Löa: | 170,26 meter |
| Bredd: | 21,25 meter |
| Djupgående: | 5,38 meter |
| Klass: | DNV |
| Byggnadsår: | 1978 |
| Byggnadsmaterial: | Stål |
| Maskinstyrka | 9000 kW |
| Besättning | 12 |

| | |
|-------------------|-------------|
| Namn: | Hoo Swift |
| Reg.bet.: | MKZA7 |
| Hemort: | London |
| Brutto: | 794 |
| Löa: | 58,27 meter |
| Bredd: | 9,49 meter |
| Djupgående: | 3,90 meter |
| Klass: | BV |
| Byggnadsår: | 1989 |
| Byggnadsmaterial: | Stål |
| Maskinstyrka | 536 kW |

Britta Oden (BO) var i tät tjocka på väg i farleden utanför Terneuzen (se sjökortsbilaga), med farten 8 – 10 knop, när man på radarskärmen upptäckte ekon från två fartyg som befann sig förut. Lotsen hade radiokontakt med VTS-en (Vessel Traffic Service) varifrån han fick information om fartygens namn. Fartygen uppfattades som långsamtgående

medgångare och man girade babord för att påbörja passage av dem. Kort därefter upptäcktes att fartygen var mötande och man försökte med hjälp av en undanmanöver åt styrbord gå fri från dem. Det första fartyget passerade tätt om babord men man kolliderade med det andra.

Faktaredovisning

Vid tillfället rådde tät tjocka och vinden var nordnordostlig med styrka 2 Beaufort. Strömmen var utgående med styrka cirka 2 knop.

Den aktuella händelsen inträffade i farleden utanför Terneuzen i Nederländerna

Faktaredovisning rörande BO

BO byggdes 1979 som ro-ro fartyg vid Götaverken Öresundsvarvet AB i Landskrona och blev ombyggd, förhöjd och förlängd, 1988 i Flensburg i Tyskland. Fartyget har gått under namnet Tor Scandia under åren 1988 – 1998 varefter hon återfick sitt nuvarande namn. Fartyget var byggt med besättningsutrymmen och brygga förut. Bryggan sträckte sig från sida till sida med inbyggda bryggvingar med manöverreglage både på bryggvingarna och i centerlinjen. Bryggvingarna var utbyggda någon meter utanför fartygssidorna för att förbättra sikten vid manövrering. Över en ramp längst akterut lossades och lastades fartyget. Maskinrummet var placerat akterut och framdrivningsmaskineriet bestod av två huvudmaskiner, tillverkade av Wärtsilä, som tillsammans utvecklade 9000 kW. Dessa var kopplade till två propellrar med ställbara propellerblad som gav fartyget en fart av cirka 15 knop. Ett roder var placerat akter om varje propeller. Två tvärställda propellrar (bogpropellrar), varav den ena utvecklade 590 kW och den andra 635 kW, var installerade längst förut i fartyget.

De, med avseende på händelsen, mest intressanta navigationsinstrumenten var två radarapparater av märket Furuno. Båda dessa var i drift vid det aktuella tillfället och var inställda på 0,75 och 1,5 M (nautiska mil). Gyrokompass var av märke Micro Tecnica och automatstyrning av fabrikat Decca. Ombord fanns också satellitnavigator tillverkad av Trimble.

Lasten bestod av 3272 ton ro-ro gods.

Besättningen bestod av befälhavare, 2 styrmän, maskinchef, 2 maskinister, 4 däcksmanskap, 1 maskinmanskap och 1 övrig personal.

När kollisionen inträffade var bryggan bemannad av befälhavare, 2:e styrman, lots och en matros.

Faktaredovisning rörande Hoo Swift (HS)

HS byggdes som torrlastfartyg vid Yorkshirevarvet i Hull i Storbritannien 1989 och var vid det aktuella tillfället registrerad i Storbritannien med London som hemort.

Framdrivningsmaskineriet bestod av två Cummins 4 SA med vardera 6 cylindrar som utvecklade 536 kW.

Händelseförlopp enligt BO

BO avgick från Ghent 1999-01-22 kl 0505 och var destinerad till Göteborg.

Kl 0653 – 0710 slussade fartyget i Terneuzen varifrån det fortsatte till West Buitenhaven (se sjökortsbilaga) där man fick stoppa upp för att avvakta ett fartyg som skulle passera i farleden utanför hamnen. När fartyget, som var på väg ostvärt, hade passerat fortsatte BO ut i farleden och lotsen beordrade kurs 300° men korrigerade omedelbart till 298°. Man skiftade från handstyrning till automatstyrning och maskinreglagen på bryggan sattes på full fart. Fartyget framfördes något styrbord om en tänkt mittlinje i farleden och efter cirka 3 minuter hade man kommit upp i 6 – 8 knops fart.

Då BO hade lämnat West Buitenhaven och kom ur radarskuggan från byggnader på stranden upptäckte lotsen på radarskärmen ekon från två fartyg som befann sig på ett avstånd av 1,5 M för om BO. Han anropade VTS-en och fick information om att fartygens namn var Hoo Swift och Volgo Balt samt att ett av dem höll på att passera det andra. Lotsen uppfattade fartygen som långsamtgående medgångare vilket han informerade befälhavaren om. Samtidigt fick befälhavaren, på sin radarskärm, in ekona från fartygen som då befann sig på avståndet 0,75 M. Fartygen befann sig på farledens norra sida på BO's styrbordsbög och eftersom lotsen hade haft VHF-kontakt med VTS-en utgick befälhavaren från att fartygen var medgångare. Befälhavaren satte maskinen på sakta

fart och kort därefter på helt sakta därför att han ville avvakta med passagen av fartygen till dess att de var klara med den inbördes passagen. Lotsen hade ytterligare en VHF-kontakt med VTS-en varefter han girade babord för att påbörja passagen av fartygen. När babordsgiren hade påbörjats frågade VTS-en varför BO girade babord.

På BO upptäckte man nu att de två fartygen var mötande och situationen utvecklades snabbt till en farlig närsituation. Det första av fartygen, som var Volgo Balt, passerade för om BO och sedan på fartygets babords sida. Från bryggan uppfattade styrmannen ”skuggan” av Volgo Balt när hon försvann om babord på avståndet 25 – 50 meter. För att få bättre roderverkan skiftades till handstyrning samtidigt med att lotsen beordrade hårt styrbords roder. Befälhavaren sprang till styrbords bryggvinge varifrån han startade bogpropellern och körde den fullt styrbord samtidigt som han slog full fram i maskin för att gå fri det mötande fartyget. Undanmanövern lyckades inte och fartygen kolliderade varvid HS körde in i styrbords sida på BO. Den egna kursen var cirka 290° och farten 8 – 10 knop i kollisionsögonblicket. Kollisionsvinkeln bedömdes till mellan 30 och 35 grader.

Analys

Lotsens kommunikation med befälhavaren och styrmannen skedde på engelska medan alla kontakter med VTS-en skedde på flamländska. Befälhavaren hade inte kännedom om de två fartygen förrän lotsen informerade om dem. Då lotsen hade haft VHF-kontakt med VTS-en och fått uppfattningen att fartygen var medgångare accepterade befälhavaren informationen utan att själv kontrollera den. Båda radarapparaterna var utrustade med ”true motion” funktion men var vid tillfället inställda så att de visade relativ rörelse. Vid sjöförklaringen framkom att de flesta av lotsarna i det aktuella området föredrar att ha radarapparaterna inställda så att de visar relativ rörelse. Om en av radarapparaterna hade varit inställd att visa sann rörelse så hade man sannolikt upptäckt att de två fartygen var mötande. Inte heller utnyttjades möjligheten att skifta skala på radarapparaterna och därigenom i god tid informera sig om övrig trafik i området. Det skulle också kunna förväntas att lotsen hade utnyttjat möjligheten att via VTS-en inhämta information om ifall de två fartygen var öst- eller västgående. En VHF-kontakt med något av fartygen hade

också kunnat ge lotsen information om att det var två mötande fartyg man hade framför sig.

Befälhavaren har uppgivit att han fick in fartygen i sin radarbild när de befann sig på avståndet 0,75 M cirka fem minuter före kollisionen. När fartyget gick ut i farleden från West Buitenhaven hade man kommit upp i farten 6 – 8 knop och maskinen sattes på full fart. Befälhavaren beräknade att farten var 8 – 10 knop i kollisionsögonblicket. Med 9 knops fart framfördes BO med 278 meter per minut och det tog cirka 5 minuter att tillryggalägga sträckan 0,75 M (1390 meter). Ingen information finns tillgänglig om de två mötande fartygens farter men med stor sannolikhet kan det inte ha förflutit mer än 2 – 3 minuter mellan det att befälhavaren upptäckte fartygen och kollisionen.

Befälhavaren saktade farten för att avvakta passagen av de två fartygen till dess att deras inbördes passage var klar. Lotsen girade babord på automatstyrningen för att påbörja passagen. Detta tyder på en synnerligen oklar uppfattning om vem som hade befälet på bryggan.

Enligt vad som framkom vid sjöförklaringen befann sig de två mötande fartygen på farledens styrbordssida (norra sidan) när de upptäcktes på radarskärmen. Kollisionen inträffade nära boj 21 på farledens södra sida. Detta tyder på att de mötande fartygen har girat styrbord för att möta BO babord mot babord samtidigt som BO girade babord för att påbörja passagen av fartygen som uppfattades som medgångare.

Orsak

Orsak till händelsen var att man på BO inte utnyttjade de resurser som fanns tillgängliga på bryggan på ett effektivt sätt och därför felaktigt uppfattade de två mötande fartygen som medgångare.

Bidragande orsak har varit den nedsatta sikten och den, efter omständigheterna, alltför höga farten.

Anmärkningar

Lotsens kommunikation med VTS-en skedde på flamländska utan att han vidarebefordrade informationen till fartygebefälet. Inte heller efterfrågade befälhavaren vilken information lotsen erhållit från VTS-en.

Det är anmärkningsvärt att under rådande omständigheter och med de siktförhållanden som rådde framföra BO med cirka 9 knops fart in i en närsituation med två fartyg utan att först ha gjort sig underrättad om fartygens kurser och farter.

De resurser som fanns tillgängliga på bryggan kan inte anses ha utnyttjats på ett effektivt sätt. Anmärkningsvärt är att inte en av de två radarapparaterna var inställd att visa sann rörelse. Detta hade givit information om att de två fartygen, som närmade sig, var mötande. Att man på BO inte uppmärksammade att fartygen var mötande förrän i ett så sent skede att en kollision med ett av dem blev oundviklig tyder ej på att gott sjömanskap beaktats.

Det är anmärkningsvärt att lotsen inte utnyttjade möjligheten att, via direktkontakt med något av fartygen eller genom kontakt med VTS-en, informera sig om åt vilket håll de båda fartygen framfördes.

Fartyget har framförts utan den uppbackning och den förhöjda säkerhet som ett ”pilot- copilot” – system på bryggan kan innebära.

Reglementsensliga mist signaler avgavs inte från något av fartygen.

Allmän rekommendation

Arbetspråket mellan befäl och anlidade lotsar är företrädesvis engelska medan det förefaller vara vanligast att lotsarna använder det lokala språket vid kontakter utanför fartygen. Det finns grund att tro att mycket av den information som lotsarna får utifrån inte vidarebefordras till fartygens befälhavare trots att det är de senare som har det övergripande ansvaret.

Det vore önskvärt att all kommunikation skedde på engelska språket. Om inte detta är praktiskt möjligt är det mycket viktigt att befälhavare och styrmän aktivt söker information och uppmärksamt följer och övervakar lotsarnas ordregivning – alternativt framförande av fartygen.

Skador

Några person- eller miljöskador har inte rapporterats.

Mellan spanten 27/6 och 27/12 på BO erhöles intryckningar i bordläggningen. Skadorna var belägna på styrbords sida. Fartyget återvände till Ghent där lasten lossades varefter man fortsatte till varv i Flushing där reparation utfördes.

Det har inte gått att utröna hur omfattande skadorna var på HS.

Utredningsresultat

- Orderngivningen ombord skedde på engelska språket medan all konversation utanför fartyget skedde på flamländska.
- Med ledning av åtgärder på bryggan synes det oklart vem som förde befälet.
- Ingen radiokontakt förekom mellan fartygen före kollisionen.
- Sikten var mycket dålig.
- Inga av fartygen avgav reglementsensliga ljudsignaler.
- De resurser som fanns tillgängliga på bryggan utnyttjades inte på ett effektivt sätt.