



SJÖFARTSINSPEKTIONEN

**Sjöfartsverkets rapportserie B
2006-9**

Fiskefartyget SD 228 HAVET - SIVU - grundstött och
förlist , 17 januari, 2006

RAPPORT

Fiskefartyget SD 228 HAVET - SIVU - grundstött och förlist 17 januari, 2006



RAPPORT

Fiskefartyget SD 228 HAVET - SIVU - grundstött och förlist 17 januari, 2006

Datum: 2006-03-22

Vår beteckning: 080201-06-15144

Utredningsenheten Sten Anderson,011-191269

Rapporten finns även på vår hemsida www.sjofartsverket.se Sjöfartsinspektionen-olyckor och tillbud-haverirapporter

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

1 Sammanfattning.....	1
2 Faktaredovisning	1
2.1 Fartyget	1
2.2 Vädret	4
2.3 Farleden (se sjökortsutdrag).....	4
2.4 Besättningen	5
3. Händelseförloppet.....	6
4. Analys	9
4.1 Avdrift	9
4.2 Vaktgång på fiskefartyg.....	9
4.3 Den vaktgående	10
4.4 Evakueringen	10
5 Orsak.....	11
6 Faktorer	11
7 Skador.....	11
7.1 Personskador.....	11
7.2 Miljöskador.....	11
7.3 Materiella skador	12
8 Utredningsresultat	12

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

Havet var på väg från hemmahamnen, som var Resö, till fiskeplatsen sydväst om Kosteröarna för att tråla räkor.

Den ene av de två ombordvarande lade sig att vila på en brits i styrhytten sedan han hade lagt ut kursen och slagit på automatstyrningen medan den andre tog första vakten.

Plötsligt skrek den vakthavande till och ögonblicket efter körde Havet med full fart på grund. Fartyget sprang läck och stod och högg på grundet en stund innan det gled av och kantrade åt styrbord och sjönk efter en kort stund.

Den ene av de två besättningsmännen lyckades ta sig ut ur styrhytten och räddades medan den andre blev kvar. Dykare hittade honom drunknad i styrhytten dagen efter.

Grundstötningen skedde på Kalvebrottet klockan 23.30 den 17 januari 2006 på position N 58° 48',92 E 011° 02',63. Havet sjönk på cirka 6 meters djup men kasade sedan ner till 15 meter.

2 Faktaredovisning

2.1 Fartyget

Namn:	HAVET
Fiskebåtsreg.:	SD 228
Reg.bet.:	SIVU
Hemort:	Resö
Brutto:	41
Löa:	16,48 meter

Bredd:	4,81 meter
Djupgående:	1,88 meter
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1961
Byggnadsmaterial:	Trä
Maskinstyrka:	257 kW
Besättning:	2 man



Bilden visar HAVET innan valbacken var påsatt.

Havet byggdes av Langö Baadebyggeri på Langö i Danmark år 1961 och var hemmahörande i Finland de första åren. Därefter har den haft flera ägare i Sverige för att i november 2001 inköpas från Rörö och fick Resö som hemmahamn. Vid senaste årsskiftet köpte den aktuelle ägaren ut sin kompanjon och blev ensamägare till fartyget. Att de två delägarna gick skilda vägar berodde på att de hade olika syn på hur fisket skulle bedrivas.

Havet var från början en sidotrålare med styrhytten akterut men senare ombyggd till häcktrålare då däckets akter om styrhytten byggdes ut för att rymma trålvinsch, tråltrumma och trålgalgar.

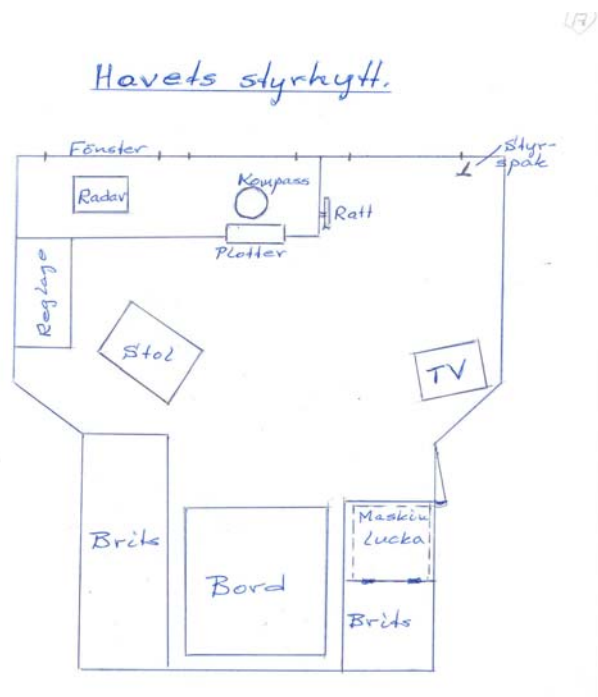
Under styrhytten fanns maskinrummet dit man kunde komma genom en dörr från däck men också genom en lucka under styrbords brits i styrhytten.

För om maskinrummet fanns lastrummet och för därom skansen och byssan.

Däckets babordssida var inbyggt med ett lättmetallsshelter och för om förmasten var däckets inbyggt med en valback. Längs däckets båda sidor fanns fungerande länsportar i brädgången.

Utrustningen i styrhytten, den för händelsen mest intressanta, bestod av en Furuno radar, en Codfish sjökortsplotter, en Furuno GPS och en Robertson automatstyrning. En kurslinje var inmatad på sjökortsplottern längs vilken en image av fartyget rörde sig. Instrumentet var kopplat till fartygets GPS. På bryggan fanns också en TV.

Alla navigationsinstrument och annan utrustning på bryggan fungerade enligt uppgift utan anmärkning vid olyckstillfället.



Framdrivningsmaskineriet bestod av en Caterpillar som utvecklade 257

kW vid 1800 rpm och var via en växel kopplad till en propeller med reversering. Till maskinen var en länsypump kopplad via remdrift. Även en elektrisk länsypump fanns installerad.

I maskinrummet fanns två brännolja-tankar i vardera sidan som rymde 1 m³ var. Man brände alltid olja från alla fyra tankarna samtidigt. Den aktuella dagen fanns det mellan 2,5 och 3 m³ gasolja i tankarna.

En livräddningsflotte för fyra man tillverkad av Viking förvarades under valbacken. Den var tänkt att förvaras permanent ovanpå shelteret men på grund av underhåll hade den ännu inte satts på plats.

2.2 Vädret

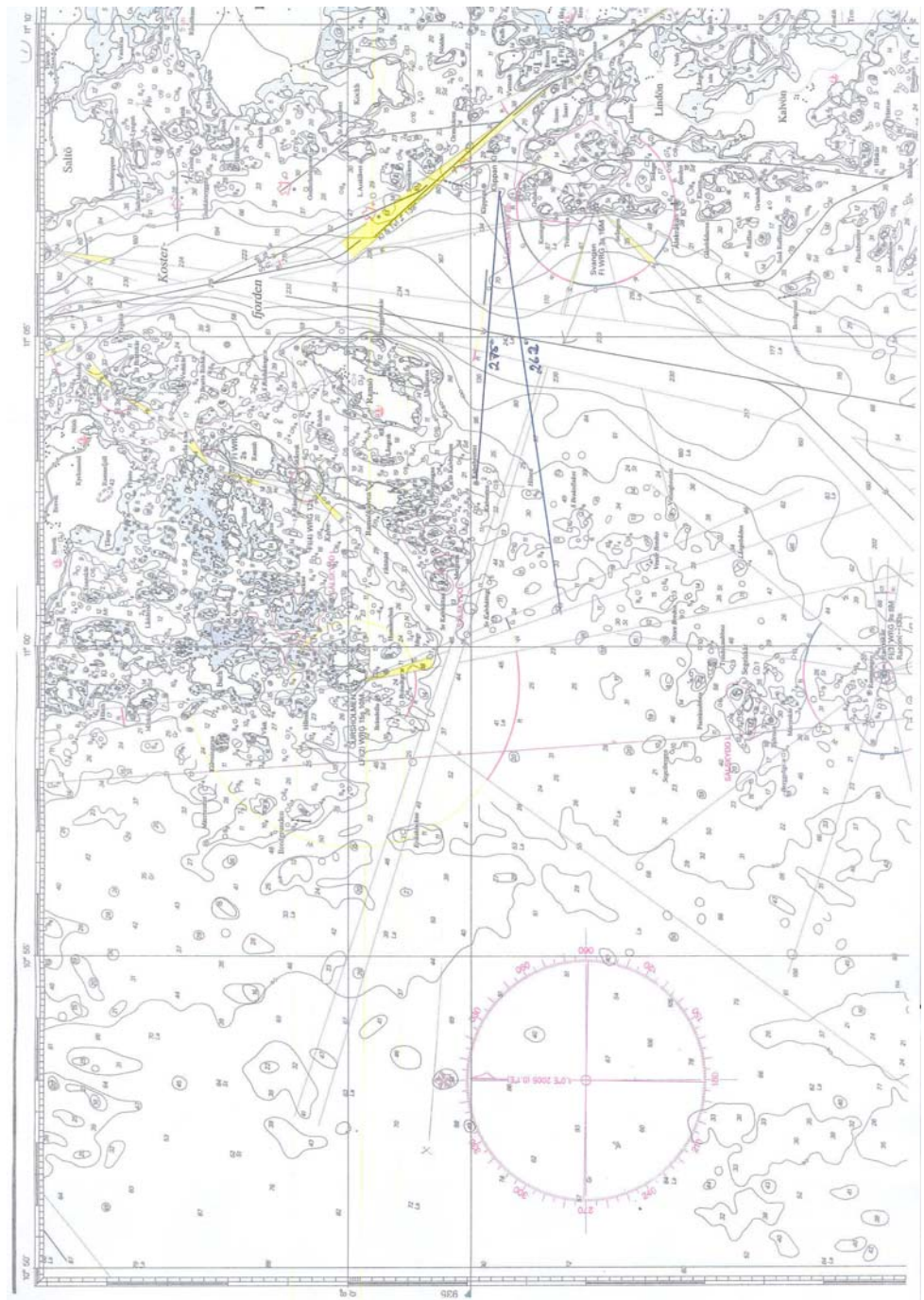
Innan besättningen tog beslut om att gå till sjöss lyssnade befälhavaren på väderleksrapporten klockan 21.50. Prognosen var att det skulle bli bättre väder varför han ringde till besättningsmannen och man beslöt att gå till sjöss.

Vid tiden för olyckan var vinden sydsydostlig 7-11 m/sek med cirka 2 meter sjö. Strömmen satte cirka 330° med 0,5-1 knop och sikten var 5-6 M (nautisk mil = 1852 meter). Vattentemperaturen var 2,1 grader.

2.3 Farleden (se sjökortsutdrag)

Vid avgång från Resö mot öppen sjö passeras ön Bissen om styrbord för att sedan gå upp på kurs 320° och ta fyren Bissen (Fl(2) WRG 6 s) rakt akterut. Man fortsätter sedan ut mellan kumlet Klippan som tas om styrbord och Gulskär om babord.

Vid passage av Klippegrund sätts sedan kurs 262-263° som leder drygt 5 kabellängder (kabellängd = 185 meter) söder om Kalvebrottet och sedan ut i rum sjö.



2.4 Besättningen

Befälhavaren var ensam ägare till Havet sedan han vid nyår övertagit en kollegas del. Han hade nyligen gått säkerhetskurs för fiskare på Öckerö.

Den man han hade med som besättningsman ombord, och som sedermera drunknade, hade också gått säkerhetskursen för fiskare.

Båda fiskarena var behöriga för sina uppgifter och var erfarna fiskare.

3. Händelseförloppet

Havet avgick från hemmahamnen på Resö vid 23-tiden den 17 januari 2006 och befälhavaren körde ut genom skärgården.

Då Klippegrund passerats lades fartyget på kurs 262-263° och automatstyrningen kopplades in. Motorn gick på 1500 rpm och Havet gjorde då cirka 9,5 knops fart.

Befälhavaren lade sig på babords brits för att vila och besättningsmannen övertog vakten. Meningen var att tråla efter räkor i Segelskärsrännan som bara var någon timmes gång från där vaktskiftet skedde.

Befälhavaren menade att vakthavande hade slagit på TV:n som fanns i styrhytten.

Efter cirka 15 minuter då 2,4 M tillryggalagts, sedan Kosterfjorden hade passerats, skrek besättningsmannen till och ögonblicket efter kändes ett antal stötar i fartyget som därefter stannade på bränningen Kalvebrottet på position 58° 48',92 E 011° 02',63.

Befälhavaren ropade genast på Sweden Rescue som insåg att läget var allvarligt och larmade ut både ytenheter och helikopter. VHF-kontakt togs också med fiskefartyget Vanguard som var 6 M från grundstötningsplatsen.

Havet, som stod och högg på grundet, kunde snart konstateras vara läck. Befälhavaren varskodde besättningsmannen att hämta överlevnadsdräkterna från skansen i förliga delen av fartyget men det verkade som om han var handlingsförlamad och upprepat uttryckte sin förtvivlan över det inträffade.

De två männen ombord hämtade flotten, en 4-mans Vikingflotte, från under valbacken och löste ut den på däck för att ha den till hands om man skulle behöva överge fartyget som fick allt större styrbords slagsida.

Man hämtade sedan överlevnadsdräkterna. Besättningsmannen hanterade denna mycket valhänt och då Havet kasade av grundet och kantrade åt styrbord hade han inte lyckats få upp dragkedjan och få på sig huvan.

Då de två männen skulle lämna styrhytten lyckades inte besättningsmannen få upp dörren. Befälhavaren lyckades med stor ansträngning simma ner och öppna dörren mot vattentrycket och kände, då han tog sig ut, att besättningsmannen fanns alldeles bakom honom.

Då befälhavaren kommit ut och klättrat upp på styrhyttens babordssida upptäckte han att den andre inte hade följt efter. Han övervägde att simma in i styrhytten igen för att leta men insåg att det var livsfarligt. Han erinrade att han lärt sig på säkerhetskursen att inte utsätta sig för den fara det innebar att återvända in i ett sjunkande fartyg. I stället äntrade han flotten som hade gått i sjön när Havet kantrade.

Fartyget blev liggande på styrbordssidan på 6 meters djup men kasade sedan ner och blev liggande på 15 meters djup.

Befälhavaren hittade inte kniven i flotten för att skära av utlösningsslinan som var fäst i haveristen eftersom lyset inte fungerade. Efter några minuter kom emellertid en enhet från Sjöräddningen och lyste på flotten. Befälhavaren hittade då kniven och flotten kunde lösgöras från vraket.

Anledningen till att lyset inte fungerade i flotten var att batterierna inte var rätt monterade utan låg lösa.

Efter att ha blivit fångad av mesanmasten kom emellertid flotten fri och spolades över Kalvebrottet då en av flytkamrarna punkterades och bottnen på flotten blev kraftigt skavd. Klockan 00.21 kom Sjöräddningens fartyg till platsen och kunde bärga den nödställda.

Den andre mannen hittade man inte under natten och att dyka gick inte på grund av sjögången. Dagen efter hade vädret förbättrats och sjön lagt sig. Det var då möjligt för dykare att gå ner. Besättningsmannen återfanns i styrhytten.



Livflottens botten. Reva på flytkammare



Livflotten. Sliten botten

4. Analys

4.1 Avdrift

Från det att befälhavaren satte kurs 262° och kopplade om från handstyrning till automatstyrning tills dess att Havet gick på grund förflöt cirka 15 minuter med den fart, 9,5 knop, som uppgetts. För att gå på grund på Kalvebrottet har fartyget kommit fram cirka 275°, alltså en avdrift på 13°.

Det har uppgetts att ström och vind satte i samma riktning, cirka 330°. Om man vid beräkning av avdriften enbart tar hänsyn till strömmen och då räknar med 1 knop skulle Havet efter 15 minuter ha avvikit cirka 2,5 kabellängder i strömmens riktning. Detta skulle ge en avdrift på 6°.

För att fartyget skulle hamna där det gjorde måste vinden, 7 – 11 m/sek, ha satt henne ytterligare cirka 3,3 kabellängder åt samma håll vilket ger en ytterligare avdrift på 7°.

Havet har, om den styrda kursen var som uppgetts, satts 5,8 kabellängder i strömmens och vindens riktning och, som tidigare nämnts, kommit fram 275°.

Framför vakthavande fanns en plotter där en image rörde sig över en skärm längs en tidigare programmerad kurslinje. Det borde ha varit uppenbart, om han hade kastat ett öga på plottern eller på radarn, att fartygets kurs inte stämde överens med den man vanligen brukade följa och avvek från plotterns kurslinje.

4.2 Vaktgång på fiskefartyg

Fiskefartyg med 2 man ombord är mycket vanliga längs kusten. De kan vara på fiske i flera dagar i sträck.

Vakthållningsföreskrifterna (SJÖFS 2005:7) ger vid handen att en noggrann utkik alltid ska hållas och att denne endast under vissa förhållanden under dagtid får undvaras.

Då endast två man finns ombord får detta anses som en omöjlighet då dygnet måste delas på två och dessutom måste bägge vara i arbete då trålen sätts och lättas och då fångsten ska tas om hand.

Det är därför vanligt, för att inte säga nödvändigt, att man ombord försöker ta alla tillfällen till vila vilket oftast innebär korta perioder.

4.3 Den vaktgående

Vakten skrek till strax innan Havet gick på grund. Detta tyder på att han inte somnade under de 15 minuterna som förflöt från övertagandet av vakten tills dess att han skrek till. Hade han varit så trött att han somnat är det osannolikt att han vaknat efter så kort tid.

Den ouppmärksamhet som den vaktgående visat och som ledde fram till grundstötningen gjorde att han var mycket ångerfull och bad befälhavaren om ursäkt vid flera tillfällen. Det var sannolikt detta som gjorde honom så handlingsförlamad att han inte hämtade överlevnadsdräkterna trots tillsägelse, inte kom sig för att ta på sig överlevnadsdräkten ordentligt och inte lyckades öppna dörren då fartyget kantrade och man skulle evakuera styrhytten.

Det finns ingen anledning att tro att besättningsmannen var trött. Innan han tog vakten talade han om för befälhavaren att han hade sovit gott och var utvilad.

4.4 Evakueringen

Då Havet kantrade och dörren till styrhytten kom under vatten blev det mycket svårt att öppna den och evakuera.

Detta kan ha berott på att det var en trädörr som måste öppnas mot sin flytkraft. Svårigheten kan också delvis ha berott på att dörren skulle öppnas mot trycket i det inströmmande vattnet.

Det var också besvärligt att arbeta sig ner till dörren och hitta någonstans att ta spjörn för att öppna den vilket kan ha berott på att det i överlevnadsdräkten var mycket luft som motverkade ansträngningarna.

Flytkraften i dräkten kan också ha varit orsak till att besättningsmannen, i den sinnesstämning han befann sig, inte lyckades ta sig ner till dörren och ut.

5 Orsak

Orsak till grundstötningen med åtföljande förlisning var att fartyget, utan att den vakthavande ingrep, av vind och ström kom att framföras på en kurs som inte var planerad.

Om ouppmärksamheten berodde på att vakten somnade eller att han var så fångslad av det TV program han tittade på att han inte märkte avdriften har inte gått att få klarhet i eftersom han omkom vid olyckan.

6 Faktorer

- Underlåtenhet att hålla utkik.
- Vakthavande tillät sig att titta på TV och har uppenbarligen inte haft sin uppmärksamhet riktad varesig mot plottern eller mot radarn.
- Underlåtenhet att redan då kursen sattes hålla upp för avdrift.

7 Skador

7.1 Personskador

Den vakthavande lyckades inte ta sig ut ur styrhytten. Han drunknade och återfanns av dykare dagen efter olyckan.

7.2 Miljöskador

Det förlista fiskefartyget hade mellan 2,5 och 3 m³ gasolja i fyra tankar ombord. Det är inte uteslutet att viss del av denna olja har läckt ut genom avluftningar eller att tankarna brutits sönder. På grund av vattendjupet är det sannolikt att eventuell utläckt dieselolja fördelats i vattnet och nått ytan så utspridd att den inte lämnat synliga spår och därefter avdunstat.

Så vitt känt har ingen olja upptäckts. Det bedöms därför att inga påtagliga kvarvarande skadliga miljöeffekter har uppkommit.

7.3 Materiella skador

Fartyget förliste och ligger nu på 15 meters djup.

8 Utredningsresultat

- Båda ombord var erfarna och behöriga fiskare med mycket god kännedom om farvattnen.
- Utkik var inte utposterad.
- Vind och ström satte åt samma håll och förorsakade stor avdrift.
- Vakthavande upptäckte inte att fartyget avvek från den i plottern förprogrammerade kurslinjen.
- Det hade funnits tid att ta på sig överlevnadsdräkterna och lämna styrhytten.
- Den drunknade blev handlingsförlamad och lyckades inte få på sig dräkten och inte heller att ta sig ut.
- Undsättning kom snabbt till platsen och räddade befälhavaren.