

RAPPORT

COB-fartyget (container – olja – bulk) VISTEN -PCKP- i kollisjon med fiskefartyget EROS -SDGK- den 25 oktober 2006



RAPPORT

COB-fartyget VISTEN -PCKP- i kollision med fiskefartyget EROS - SDGK- den 25 oktober 2006

Datum: 2007-01-22

Vår beteckning: 080202-06-17325/080201-06-17303

Utredningsenheten Björn Molin, 011-19 13 27

Rapporten finns www.sjofartsverket.se

även på vår hemsida Sjöfartsinspektionen
olyckor och tillbud - haverirapporter

Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Sammanfattning av orsaker, faktorer, observationer och rekommendationer.....	1
Faktaredovisning	3
Fartygen	3
Visten.....	3
Hamnstatskontroller	4
Besättningen	4
Eros.....	4
Besättningen	7
Vädret	8
Övrigt.....	8
Faktainsamling.....	8
Händelseförlopp	9
Enligt Visten	9
Enligt Eros	11
Enligt vad som kan utläsas av AIS och Sjöbevakningenscentralens inspelning	13
Analys	13
Orsaker och faktorer	16
Observationer	17
Rekommendationer	17
Skador	17

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

Sammanfattning

Det nederländska COB-fartyget Visten var på väg från Karlshamn till Gdansk i Polen samtidigt som det svenska fiskefartyget Eros efter avslutat fiske var på väg till Karlskrona där lasten skulle lossas.

Vistens brygga var bemannad av 2:e styrman som plottade ett fiskefartyg, som senare visade sig vara Eros, om styrbord på cirka 6 M (nautisk mil 1852 meter).

Klockan 1653 fick 2:e styrman ett maskinlarm och blev då så upptagen av larmet att han inte höll kontinuerlig kontroll på fiskefartygets rörelse. När 2:e styrman hade åtgärdat maskinlarmet återvände han till radarskärmen och försökte kalla fiskefartyget, som då befann sig på nära avstånd, på VHF kanal 16 men fick inget svar. Han gav 5 korta signalljud men märkte ingen reaktion från fiskefartyget. CPA (Closest Point of Approach) hade då sjunkit till under 0,5 M och styrman gjorde en undanmanöver åt babord. Undanmanövern misslyckades emellertid och fartygen kolliderade.

På Eros var styrhytten bemannad av befälhavaren som höll utkik med hjälp av radarapparaten som var inställd på 6 M. Han kunde inte se att det fanns några andra fartyg i närområdet.

Cirka klockan 1650 vände befälhavaren sig mot kartbordet som fanns på babords sida i akterkanten av styrhytten. Han fick då genom ett fönster syn på en ”blå vägg” på nära avstånd och insåg att man var på väg att kollidera med ett annat fartyg. Befälhavaren kopplade över till handstyrning och lade styrbords roder. Giren hann dock inte påbörjas förrän kollisionen var ett faktum.

Kollisionen inträffade den 25 oktober 2006 klockan 1654 på position N 55° 54',47 E 015° 26',76.

Sammanfattning av orsaker, faktorer, observationer och rekommendationer

Utredningen visar att Vistens styrman blev så upptagen av ett maskinlarm att han helt tappade uppmärksamheten på Eros som befann sig i närområdet.

Utkik saknades på båda fartygen vilket har bidragit till att händelsen inträffade.

Inget av fartygen kontaktade MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) för att informera om att händelsen hade inträffat.

Sikten från Eros styrhytt var i viss mån begränsad åt babord varifrån solen också lyste in.

Faktaredovisning

Fartygen

Visten

Namn:	VISTEN
IMO nr:	8819732
Reg.bet.:	PCKP
Hemort:	Nederländerna
Redare:	Almarco B.V. Nederländerna
Operatör:	Barber Ship Management AS Norge
Brutto:	4 060
Löa:	99 meter
Bredd:	17 meter
Djupgående:	6,53 meter
Klass:	Lloyd´s Register
Byggnadsår:	1990
Byggnadsmaterial:	Stål
Maskinstyrka:	3 275 kW
Besättning:	11

Visten byggdes år 1990 på Giessen varv i Krimben aan den Yssel i Nederländerna.

Fartyget var ett så kallat akterbygge där besättningens utrymmen och bryggan fanns i däckshuset längst akterut på väderdäck och maskinrummet därunder. Bryggan hade öppna bryggvingar.

Visten var ett dubbelskrovsfartyg vilket innebär att hon hade dubbelbotten och dubbel bordläggning.

Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen på bryggan bestod av två radarapparater av fabrikat Furuno som båda var i drift och inställda på 3 M och 6 M när händelsen inträffade. GPS (Global Positioning System) fanns också och var i bruk.

Visten var även utrustad med AIS (Automatic Identification System).

Huvudmaskinen var tillverkad av Bergen Diesel AS och utvecklade 3 275 kW. På full fart gjorde Visten cirka 12 knop. En tväreställd propeller (bogpropeller) var installerad förut i fartyget.

Lasten bestod av gasolja.

Hamnstatskontroller

Visten har sedan år 1999 varit utsatt för 14 hamnstatskontroller. Vid inspektionerna konstaterades enstaka brister men inga så allvarliga att de ledde till nyttjandeförbud.

Besättningen

Besättningen bestod av befälhavare, 3 styrmän, maskinchef, 1 övrig maskinbefäl, 3 däcksmanskap, 1 maskinmanskap och 1 övrig personal.

Eros

Namn:	EROS
Fiskebåtsreg.:	KA-16
Reg.bet.:	SDGK
Hemort:	Hasslö

Redare:	K.A. 16 Eros AB
Brutto:	83
Löa:	20,15 meter
Bredd:	6,04 meter
Djupgående:	3,3 meter
Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1961
Byggnadsmaterial:	Trä
Maskinstyrka:	350 kW
Besättning:	3

Eros byggdes av två av de nuvarande ägarnas far på Hasslö båtvarv år 1961. År 1977 köptes fartyget av de aktuella ägarna.

Fartyget byggdes om år 1984 då hon bland annat fick ny maskin och styrhytten höjdes och förlängdes. Brännoljetankarna förnyades och hon fick en ny mast. Även propeller, el och hydraulik byttes.

År 2000 byttes maskinen än en gång.

Eros var en sidotrålare med styrhytten akterut. Från styrhytten ledde en halvtrappa ner till skansen som var belägen akter om styrhytten.

Under styrhytten fanns maskinrummet dit man kunde komma genom en dörr från däckets styrbordssida men också via en trappa från skansen.

För om maskinrummet fanns lastrummet. Lastluckan var placerad i centerlinjen cirka 6 meter från fören. Däckets babordssida var inbyggt med ett shelterdäck som sträckte sig från fören till akterkant av styrhytten. En rensmaskin fanns placerad babord om lastluckan.

Den med avseende på händelsen mest intressanta utrustningen i styrhytten bestod av två radarapparater av fabrikat Furuno och Decca. En av dessa var i drift och inställd på 6 M när händelsen inträffade.

GPS var av märke Shipmate 2500 och var också i bruk. Den lämnade ett plotter på skärmen men däremot inga spår av fartygets färdväg.

Eros framfördes vid händelsen med hjälp av automatstyrning som var av märke Decca.

Det fanns två VHF-apparater ombord. Vid händelsen var en av dessa inställd på kanal 16 och den andra på kanal 72. Volymen var uppskruvad maximalt då motorljudet var högt i styrhytten.

All navigationsutrustning och annan utrustning i styrhytten fungerade utan anmärkning vid händelsen.

Den radarapparat som var i drift, en VHF och GPS var placerade babord om centerlinjen. En rorsmansstol fanns placerad något styrbord om centerlinjen.



Fig. Styrplatsen.

Det fanns fem fönster på förkant och två på vardera styrbords och babords sida. Ett fönster fanns på babordssidans akterkant och dörren, som var försedd med fönster, var placerad på styrbords sida.

Sikten från styrhytten var relativt god oavsett att den i viss mån begränsades av det virke som omgav fönstren. På babordssidan var ekolodet placerat mellan de två fönstren och sikten var därför något begränsad åt babord. Ett kartbord fanns placerat på babordssidans akterkant.



Fig. Kartbord och ekolod.

Framdrivningsmaskineriet bestod av en Scania som utvecklade 350 kW och var via en växel kopplad till en propeller med 4 reverserbara blad. Till maskinen var en läns pump kopplad via remdrift. Det fanns även en elektrisk pump och en däckspump ombord.

Två brännoljetankar som rymde 3 m³ vardera var placerade styrbord och babord om maskinrummet.

I livräddningsutrustningen ingick bland annat en livräddningsflotte för sex personer och fyra överlevnadsdräkter.

Besättningen

Besättningen bestod av befälhavare, 1 maskinbefäl och 1 däcksmanskap.

Befälhavaren var 61 år och väl förtrogen med fartygets utrustning och manöveregenskaper. Han hade sedan 16-årsåldern tjänstgjort på Eros och var son till den som lät bygga fartyget. Befälhavaren hade behörigheten

Fartygsbefäl klass VI och bevis om behörighet för tjänstgöring som befälhavare på fiskefartyg.

Maskinbefälet hade Maskinist B-examen.

Samtliga tre besättningsmän hade år 2004 gått säkerhetskurs för fiskare.

Vädret

Vid tillfället rådde dagsljus och sikten var god. Vinden var västsydvästlig cirka 8 m/sek. Vågghöjden var cirka 1 meter.

Övrigt

Tider som anges i rapporten avser svensk sommartid (UTC + 2 timmar).

Vid händelsen kontaktade inget av fartygen MRCC för att informera om det inträffade.

Ett kustbevakningsfartyg kom till platsen cirka 30 minuter efter händelsen. På grund av den relativt höga sjön kunde ingen kustbevakare ta sig ombord på Visten.

När Visten anlände till Gdansk inspekterade den polska myndigheten fartyget. De tog fotokopior av anteckningar i skeppsdagboken. Befälhavaren, vakthavande styrman, en matros och maskinchefen fick också lämna skriftliga utlåtanden om hur de hade uppfattat händelsen.

På Visten tillämpades olika ”vaktnivåer” beroende på i vilka farvatten fartyget befann sig och om det rådde dagsljus eller mörker. När händelsen inträffade tillämpades vaktnivå 1 vilket innebar att endast det vakthavande befälet fanns på bryggan. Enligt Vistens ”bridge procedure manual” kunde vaktnivå 1 tillämpas när fartyget befann sig i öppen sjö och vid dagsljus.

Vid vaktnivå 2 skulle bryggan bemannas av vakthavande befäl och utkik. Vaktnivå 2 skulle bland annat tillämpas när Visten befann sig i ”lätt trafikerade områden”.

Faktainsamling

- Rapport om sjöolycka från Eros.

- Uttalande av och intervju med Eros besättning.
- Skriftliga utlåtanden av Vistens besättning.
- Protokoll från Kustbevakningens förhör av Eros befälhavare.
- Information från AIS.
- Radarinspelning gjord av Marinens sjöbevakningscentral.
- Uppgifter från databasen Seasearcher.
- Uppgifter från hamnstatskontrolldatabasen Sirenac (Paris Mou).
- Utdrag från Vistens skeppsdagbok.
- VHF-trafik inspelad av MRCC.
- Survey-rapport från Blekinge Marine Independent Surveyors.

Händelseförlopp

Enligt Visten

Visten avgick från Karlshamn klockan 1415 den 25 oktober 2006 och var destinerad till Gdansk i Polen.

Fartygets 2:e styrman gick på sin vakt klockan 1420. Båda radarapparaterna var inställda på 6 M och två VHF-apparater var inställda på kanalerna 16 och 13.

Styrman plottade ett fiskefartyg som befann sig på avståndet cirka 6 M och kunde konstatera ett beräknat CPA på cirka 1,5 M och att Visten skulle passera för om fiskefartyget.

Han höll kontinuerlig kontroll på fiskefartygets rörelse och märkte att CPA förändrades men att fartygen inte låg på kollisionkurs. Styrman ändrade sedan skalan på styrbords radar till 3 M.

Kort därefter fick han på maskinkontrollpanelen ett larm om överlast. Styrman blev då upptagen av larmet och höll inte längre kontinuerlig

kontroll på fiskefartygets rörelse. Han justerade stigningen på propellern enligt anvisningar som han fick från vakthavande maskinbefäl.

Styrman återvände sedan till radarskärmen och kallade Eros på VHF kanal 16 men fick inget svar. Han gav 5 korta signalljud men märkte ingen reaktion från fiskefartyget. CPA hade minskat till under 0,5 M och styrman gjorde en undanmanöver genom att lägga babords roder. Undanmanövern misslyckades emellertid och fartygen kolliderade. Vid kollisionen törnade fiskefartygets babords sida mot Vistens styrbords sida för om bygget. Enligt styrman låg fartygen på samma kurs vid kollisionen som han uppfattade som lätt. Kollisionen skedde klockan 1654.

Han har uppgett att de inte fick någon information från fiskefartyget om vilka skador som hon fick.

Befälhavaren hade lämnat bryggan klockan 1500 och informerade 2:e styrman att han skulle reducera stigningen på propellern om man fick maskinlarm. När befälhavaren lämnade bryggan var sikten god och trafiken i området var normal. Befälhavaren beordrade därför vaktnivå 1. Fartygets fart var cirka 10 knop och kursen var 124°.

Klockan 1655 befann befälhavaren sig i sin hytt och hörde då att fartyget avgav ljudsignaler. Han begav sig omedelbart till bryggan och kunde se att Visten låg i babordsgir och att ett fiskefartyg befann sig nära det egna fartygets styrbords låring. Fiskefartyget kolliderade sedan med Visten och befälhavaren drog ner propellerns stigning till minimum.

Efter en stund var avståndet till Eros cirka 100 meter och båda fartygen drev för vind och våg.

Klockan 1700 inspekterades det egna fartyget och man kunde konstatera att endast skrapmärken hade uppstått. Befälhavaren kallade upp Eros på VHF-en. På grund av språkproblem kallade han sedan svenska Kustbevakningen och informerade om situationen. Befälhavaren blev tillsagd att stanna kvar på positionen och avvakta vidare besked.

Klockan 1735 återupptog fiskefartyget sin resa mot Karlskrona med farten cirka 9 knop.

Klockan 1840 kunde man på radarskärmen se att Eros nådde fram till Karlskrona.

Klockan 1925 fick Vistens befälhavare Kustbevakningens tillåtelse att fortsätta sin resa.

En matros var sysselsatt med målning på styrbords sida av Vistens akterdäck. Vid 17-tiden hörde han att fartyget avgav korta ljudsignaler och kunde se ett fiskefartyg som närmade sig styrbords låring.

Visten låg i babordsgir och fiskefartyget törnade sida mot sida mot Vistens styrbord sida för om bygget.

Vistens maskinchef har uppgett att man klockan 1550 och 1643 fick larm om för hög temperatur på huvudmaskinens kylvatten. Bryggbefälen var informerade om att de vid denna typ av larm alltid skulle reducera belastningen på maskinen. Larmen uppträdde oftast i samband med förändringar av vind, sjö, ström eller vattendjup.

Efter telefonkontakt mellan vakthavande på bryggan och i maskin reducerades belastningen på maskinen. Klockan 1705 informerade befälhavaren om att man hade haft en mindre kollision med ett fiskefartyg.

Maskinchefen kontrollerade omedelbart att det inte förekom någon vatteninträngning i fartyget och var sedan stand by i maskinrummet fram till klockan 1937.

Enligt Eros

Eros avgick från Hasslö klockan 0445 den 25 oktober 2006 för att bedriva torskfiske i farvattnen sydväst om Utklippan. Cirka klockan 0715 sattes trålen på position N 55° 52' E 015° 28'. Trålen bogserades först i syd sedan i sydvästlig och slutligen i nordlig riktning.

Cirka klockan 1550 togs trålen hem och Eros befann sig då på position N 55° 50',78 E 015° 20',22.

Klockan 1620 påbörjades resan mot Saltö, Karlskrona där fångsten av torsk skulle landas. Eros framfördes med hjälp av automatstyrning på kursen cirka 035° och farten var 8 – 8,5 knop.

Befälhavaren befann sig i styrhytten, maskinbefälet i lastrummet och däcksmän på däck. Fönster och dörr till styrhytten var under resan stängda.

Befälhavaren höll utkik med hjälp av radarapparaten som var inställd på 6 M. Med jämna mellanrum kontrollerade han kursen och radarskärmen. Han gjorde en mindre anteckning i fiskeloggboken men var i övrigt inte sysselsatt med några uppgifter som kunde störa uppmärksamheten.

Solen lyste in från babord och befälhavaren minns att han, cirka 5 minuter före kollisionen, därför drog ner en solgardin för det förliga fönstret på babords sida. Solgardinen var av material som dämpar skenet men inte begränsar sikten ut. Befälhavaren såg vid tillfället inte något annat fartyg genom fönstret. På radarskärmen såg han heller inget eko som tydde på att en närsituation kunde uppstå.

Cirka klockan 1650 gick Eros fortfarande på kursen cirka 035° och inga andra fartyg syntes i närområdet. Befälhavaren vände sig mot kartbordet som fanns på babords sida akterkant. Han såg då genom fönstret en ”blå vägg” på nära avstånd och insåg att man var på väg att kollidera med ett annat fartyg. Befälhavaren kopplade omedelbart över till handstyrning och lade styrbords roder. Giren hann dock inte påbörjas förrän kollisionen var ett faktum.

Den ”blå väggen” visade sig vara Visten som vid kollisionen passerade tämligen snabbt förbi Eros. Fartygen befann sig i stort sett på parallella kurser när händelsen inträffade. Befälhavaren uppfattade Visten som upphinnande fartyg eftersom hon så plötsligt dök upp akterifrån på Eros babordssida.

Vid kollisionen törnade Vistens akterskepp mot Eros akterskepp. I samband med att fartygen sedan kom loss från varandra törnade också Eros förliga del mot Visten.

Befälhavaren har uppgett att det före kollisionen inte förekom någon radiotrafik mellan fartygen. Han hörde inte heller att Visten avgav någon ljudsignal. VHF-volymen var uppskruvad maximalt och han hade under resan kunnat höra den radiotrafik som förekom på kanal 16.

Omedelbart efter händelsen kallade befälhavaren Visten på VHF kanal 16. Han ringde sedan till Kustbevakningen och bad dem kontakta Visten. Ett kustbevakningsfartyg kom till platsen efter cirka 30 minuter.

Eros fick stora skador men kunde för egen maskin ta sig till hemmahamnen på Hasslö.

De två besättningsmännen var sysselsatta med att rensa och packa fisk och har inte uppfattat kollisionen förrän den var ett faktum.

Enligt vad som kan utläsas av AIS och Sjöbevakningenscentralens radarinspelning

Av AIS har kunnat utläsas att Visten före händelsen framfördes på kursen cirka 120° med farten cirka 9,5 knop.

Klockan 1653 påbörjade hon en babordsgir och farten var då 9,8 knop.

AIS-utskrifter visar sedan följande:

Klockan 16-53-30 var kursen 113° och farten 9,8 knop.

Klockan 16-53-50 var kursen 088° och farten 9,8 knop.

Klockan 16-54-10 var kursen 057° och farten 9,2 knop.

Klockan 16-54-20 var kursen 038° och farten 7,9 knop.

Klockan 16-54-30 var kursen 036° och farten 7,6 knop.

Klockan 16-55-00 var kursen 019° och farten 5,4 knop.

Eros var inte utrustad med AIS.

Av Sjöbevakningenscentralens radarinspelning framgår att Vistens kurs cirka klockan 1639 var 124° och farten var cirka 10 knop. Vid samma tid var Eros kurs 037° och farten var cirka 8 knop.

Klockan 1650 framfördes Visten på kurs 120° med farten cirka 9 knop. Eros kurs var samtidigt 047° och farten var cirka 8 knop.

Enligt inspelningen har Eros mellan klockan 1639 och 1650 framförts på KÖG (kurs över grund) cirka 041° och Visten på KÖG cirka 122°.

Analys

Enligt Sjöbevakningens inspelning befann fartygen sig cirka 2,5 M från varandra klockan 1639. Eros hade då Visten cirka 055° om babord och bäringen har sedan i stort sett inte förändrats.

Klockan 16-54-30 låg Visten i babordsgir och på kursen 036° som var cirka den kurs som Eros styrde. Förhållandet tyder på att kollisionen inträffade vid denna tidpunkt.

Solen lyste in från babord och Eros befälhavare minns att han, cirka 5 minuter före kollisionen, därför drog ner en solgardin för det förliga fönstret på babords sida. När gardinen drogs ner stod befälhavaren i sådant läge att han hade god sikt åt babord. Att han vid det tillfället inte såg Visten berodde sannolikt på att han då bländades av solen.

Under i vart fall cirka 15 minuter har befälhavaren på Eros inte uppmärksammat, vare sig visuellt eller på radarskärmen, att Visten befann sig på i stort sett oförändrad bäring cirka 055° om babord. Solens läge om babord tillsammans med att sikten i viss mån var begränsad åt babord kan ha medverkat till förhållandet. Solskenet har också sannolikt reflekterats mot radarskärmen och därigenom medverkat till att befälhavaren inte upptäckte Visten.

Enligt Vistens maskinchef fick man ett maskinlarm klockan 1643. Vistens styrman har då under cirka 10 minuter varit upptagen av larmet fram tills han påbörjade babordsgiren klockan 1653. Under dessa cirka 10 minuter har fartyget framförts i stort sett i blindo och utan att man hade någon kontroll på andra fartygsrörelser.

Vistens styrman har uppgett att han plottade ett fiskefartyg när det befann sig på avståndet cirka 6 M. CPA visade då att Visten skulle passera cirka 1,5 m för om fiskefartyget som visade sig vara Eros. Vistens styrman höll kontinuerlig kontroll på Eros rörelse och kunde se att CPA förändrades något men att man inte var på kollisionskurs. Han ändrade sedan skalan på styrbords radar till 3 M. Detta måste ha skett kort före det att maskinlarmet kom.

Visten var det fartyg som enligt regel 15 i internationella sjövägsreglerna skulle hålla undan för Eros. När maskinlarmet kom befann Eros sig i Vistens närområde och Vistens styrman borde ha fortsatt att göra kontinuerliga observationer av hennes rörelse för att kontrollera om kollisionsrisk förelåg. Sannolikt var han så engagerad av maskinlarmet att han därför inte uppfattade att det tog så lång tid som cirka 10 minuter att avhjälpa.

Eros var det fartyg som enligt regel 17 skulle hålla kurs och fart. I regeln uttalas bland annat också att ”Finner det fartyg som skall hålla kurs och fart, att det, av vad orsak som helst, kommit så nära det andra fartyget, att kollision ej kan undvikas enbart genom åtgärd av det fartyg som är skyldigt att hålla undan, skall det förstnämnda fartyget vidta sådana åtgärder som bäst kan tjäna till att undgå kollision”. Eros manöveregenskaper var sådana att om befälhavaren hade upptäckt Visten i ett något tidigare skede så hade han hunnit göra en undanmanöver i tid för att undvika kollisionen.

Vid händelsen fanns ingen utsedd utkik på något av fartygen. I STCW-kodens kapitel VIII sektion 3-1 återfinns grundprinciper som ska beaktas vid vakthållning på bryggan. Av koden framgår att vakthavande befäl på bryggan kan få vara ensam utkik under dagsljus vid vissa tillfällen.

Enligt Vistens ”bridge procedure manual” kunde vaktnivå 1 tillämpas när fartyget befann sig i öppen sjö vid dagsljus. Vaktnivå 2 skulle tillämpas i öppen sjö vid dagsljus och när hon befann sig i lätt trafikerade områden. När befälhavaren lämnade bryggan beordrade han vaktnivå 1. I det område som Visten befann sig i är trafiksituationen skiftande och fartyget närmade sig också det trafikstråk som gick från Bornholmsgattet upp mot Ölands södra udde. Befälhavaren borde därför ha beordrat, i vart fall, vaktnivå 2 när han lämnade bryggan.

Styrman på Visten borde omedelbart ha kallat en utkik till bryggan när han fick maskinlarmet. Han hade också kunnat kalla befälhavaren till bryggan så att denne hade kunnat vara behjälplig med navigeringen under tiden som styrman var upptagen av att åtgärda larmet.

Även på Eros fanns, enligt Sjöfartsverkets föreskrifter om vakthållning (SJÖFS 2005:7), möjlighet för vakthavande befäl att få vara ensam utkik under dagsljus. I tredje avdelningen 14 § i föreskriften uttalas bland annat ”vakthavande befäl på bryggan kan få vara ensam utkik i dagsljus förutsatt att, vid varje sådant tillfälle, situationen noggrant har prövats och att det är ställt utom allt tvivel att det är förenligt med säkerheten att göra så”.

Förhållandet att Eros befälhavare inte upptäckte Visten förrän kollisionen i stort sett var ett faktum visar att utkik inte har hållits i enlighet med föreskriften.

VHF-apparaten på Eros som var inställd på kanal 16 var placerad babord om centerlinjen och volymen var uppskruvad maximalt. Vistens styrman

har uppgett att han försökte kalla Eros på kanal 16 kort före händelsen. Eros befälhavare var så placerad i styrhytten att han borde ha hört om någon kallat på VHF. Den inspelning av VHF-trafiken på kanal 16 som MRCC gjort har avlyssnats. Det finns inget i inspelningen som tyder på att Visten har kallat på Eros före händelsen.

Vistens styrman har också uppgett att han avgav 5 korta signalljud med visslan kort före kollisionen. Vistens befälhavare som då befann sig i sin hytt hörde dessa signaler och begav sig då omedelbart till bryggan. På Eros hörde ingen av besättningen dessa signaler. Eros befälhavare befann sig i styrhytten där fönster och dörr var stängda. Den ene besättningsmannen var nere i lastrummet. Den andre befann sig vid rensmaskinen som fanns placerad babord om lastluckan. Platsen var inbyggd med ett shelterdäck som sträckte sig hela vägen till akterkant av styrhytten. Motorljudet på Eros var högt och detta tillsammans med besättningens placering har sannolikt medverkat till att man inte hörde signalerna.

Inget av fartygen kontaktade MRCC för att informera om det inträffade. Eros befälhavare har uppgett att han tyckte att det var tillfylles att han hade kontaktat KBV efter händelsen. Eros kunde också ta sig till hamn för egen maskin och utan assistans.

Det finns inget som tyder på att trötthet har bidragit till att händelsen inträffade.

Orsaker och faktorer

- Vistens styrman fick ett maskinlarm och blev då så upptagen av detta att han under cirka 10 minuter helt tappade uppmärksamheten på Eros som befann sig i Vistens närområde.
- Utkik saknades på båda fartygen.
- Vistens befälhavare beordrade vaktnivå 1 i stället för 2 då han lämnade bryggan.
- Solens läge om babord på Eros tillsammans med att sikten från styrhytten i viss mån var begränsad åt babord.

Observationer

Inget av fartygen höll utkik i enligt med vad som föreskrivs.

Rekommendationer

Vid ett flertal händelser som har inträffat har bristande utkik varit den direkta eller bidragande orsaken till att händelserna över huvud taget har kunnat inträffa. Det finns därför anledning att framhålla att utkik alltid ska hållas. Utkiken ska vara väl instruerad i sina plikter och vara en så kallad ”aktiv utkik”.

Det är viktigt att alltid försäkra sig om att MRCC informeras vid kollision eller andra händelser. Personalen på MRCC är tränade för att snabbt kunna bedöma situationen för att avgöra vilka insatser som kan behövas sättas in. Vid den aktuella händelsen hade situationen kunnat utvecklas annorlunda och det hade då varit av vikt att MRCC i ett tidigt skede hade haft information om vad som inträffat.

Skador

Vid händelsen föll den besättningsman som var i lastrummet på Eros omkull och skadade sin vänstra hand.

Eros skadades så svårt att hon såldes till upphuggning.