

RAPPORT

Fiskefartyget GG 500 VINGASKÄR av STYRSÖ i kollision med fiskefartyget KA 68 ELLINOR 10 januari 2000



RAPPORT

Fiskefartyget GG 500 VINGASKÄR av STYRSÖ i kollision med fiskefartyget KA 68 ELLINOR 10 januari 2000

Vår beteckning: 080201-0034050/0034051
Utredningsstaben Sten Anderson, 011-191269

Rapporten finns även på vår hemsida www.sjofartsverket.se (Webbtjänsten-Press-
Rapporter/remisser
Eftertryck tillåts med angivande av källan

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Faktaredovisning	1
Vingaskär av Styrso	1
Bryggan och navigationsutrustningen	3
Vakthavande.....	3
Ellinor	4
Allmänt	5
Händelseförloppet enligt Vingaskär av Styrso	5
Händelseförloppet enligt Ellinor	6
Analys	7
Orsak	9
Anmärkning	9
Rekommendation	9
Skador	9
Personskador.....	9
Materiella skador på Ellinor	10
Materiella skador på Vingaskär av Styrso.....	10
Trötthetsrelaterade olyckor	10
Övrigt	11
Utredningsresultat	11

Bilaga: Sjökortsutdrag

Rapport

Fiskefartyget GG 500 Vingaskär av STYRSÖ i kollision med fiskefartyget KA 68 ELLINOR
10 januari 2000

Sammanfattning

Vingaskär av Styrso (V) var på väg från fiskeplatsen vid Södra Midsjöbanken för att lossa sin fångst i fiskehamnen på Saltö i Karlskrona.

Ellinor (E) låg och drog torskgarn som man hade satt tre dagar tidigare. Då en av de två ombord i E tittade upp såg han "en stor svart vägg" på cirka 50 meters avstånd. Han slog omgående back i maskin men lyckades inte helt backa undan.

V träffade E i stäven som kördes av men inte så långt ner att hon började ta in vatten. Kollisionen inträffade cirka klockan 06.45 1,8 M (nautiska mil) öster om Karlskrona angöring boj.

E ansåg sig inte behöva hjälp varför V efter VHF-kontakt fortsatte till lossehamnen.

Faktaredovisning

Vingaskär av Styrso

Namn:	VINGASKÄR av STYRSÖ
Fiskefartygsbet:	GG 500
Reg.bet.:	SHAB
Hemort:	Styrso
Brutto:	240
Löa:	33,6 meter
Bredd:	6,6 meter
Djupgående:	3,3 meter

Rapport

Fiskefartyget GG 500 Vingaskär av STYRSÖ i kollision med fiskefartyget KA 68 ELLINOR
10 januari 2000

Klass:	Sjöfartsverket
Byggnadsår:	1969
Byggnadsmaterial:	Stål
Besättning:	5 man
Maskinstyrka:	736 kW

V byggdes år 1969 i Rosslau/Elbe som sidoträlare i dåvarande Östtyskland för beställare i Hirtshals i Danmark och fick namnet Meta Pantos. Därefter har fartyget hetat Polyzena och inköptes 1978 till Sverige och Styrso. Först som Sandvik av Styrso och från 1990 med det aktuella namnet.

1983 shelterdäckades fartyget och byggdes 1994 om till häckträlare. På shelterdäckets styrbordssida fanns två längskepps placerade och till hälften i däckets nedsänkta trältrummor samt på babordssidan en lossekran. Shelterdäcksutrymmet användes som arbetsdäck.

Besättningens utrymmen och maskinrummet fanns längst akterut. För om maskinrummet och under arbetsdäcket var lastrummet placerat och för därom fanns ett torrutrymme under valbacken och under den ett rum för fiskredskap. Längst förut i fartyget fanns en piktank för ballast och under den och redskapsutrymmet fanns en styrbords- och en babords bunkertank.

På akterkant av backen stod en stålmast med diametern cirka 30 cm vid basen. Masten stagades av stålrör med diametern cirka 15 cm. Dessa pekade snett förut från masten.

Framdrivningsmaskinen var en tolvcyldrig, fyrtakts, enkelverkande Caterpillar av typ D 3512 som gjorde 1600 r/min och var tillverkad 1984.

Bryggan och navigationsutrustningen

Bryggan var placerad på shelterdäcket med förkanten knappt 3 meter akter om L/2 (halva fartygets längd).

Den för olycksförloppet mest intressanta utrustningen på bryggan var en Decca ARPA radar av typ Bridgemaster, 2 st DGPS-mottagare av märkena Furuno och Della, en kursskrivare av typ Quod Fish och en automatstyrning Robertson AP 45.

Radarn var inställd på mätområdet 3 M och kördes i funktionerna "true motion" och "off center". Detta gjorde det möjligt att se 4 – 4,5 M för om fartyget.

En DGPS-mottagare får sina signaler från satelliter via relästation på jordytan och förser navigatören med fortlöpande positionsangivelser. Den har en positionssäkerhet på plus/minus ett fåtal meter.

På kursskrivaren, som var kopplad till de två DGPS:erna, var olika girpunkter inmatade. Den gav bland annat information om position, fart, tid och kurs till girpunkt samt vektor över grund. Man kunde plotta mål på radarn och dessa överfördes sedan automatiskt till kursskrivaren.

Den tänkta kurslinjen var inlagd på den elektroniska skrivaren med en girpunkt vid Klotet boj 1,2 M SSE om Utlängan och nästa vid Karlskrona anگریng boj. Fartyget styrdes med hjälp av automatstyrningen som var relativt nyinstallerad och höll, enligt uppgift, inmatad kurs mycket bra.

Vakthavande

Den vakthavande på V hade läst Skepparexamen för cirka 3 år sedan. Han hade emellertid inte fått ut behörigheten Skeppare B på grund av bristande synförmåga.

Rapport

Fiskefartyget GG 500 Vingaskär av STYRSÖ i kollision med fiskefartyget KA 68 ELLINOR
10 januari 2000

Stolen som vakthavande satt i var placerad styrbord om fartygets centerlinje rakt akter om radarapparaten. Från den hade man god översikt över instrumenten.

Ellinor

Namn:	ELLINOR
Fiskefartygsbet:	KA 68
Reg.bet.:	SFB-6083
Hemort:	Tjurkö
Brutto:	----
Löa:	7,4 meter
Bredd:	3,0 meter
Djupgående:	0,9 meter
Klass:	----
Byggnadsår:	1978
Byggnadsmaterial:	Plast
Besättning:	2 man
Maskinstyrka:	29 kW

E byggdes år 1978 som en fiskemotorbåt av typen "Knubb" och var byggd i plast. Styrhytten och maskinrummet var placerade akterut och för därom fanns lastrummet där besättningen stod då garnen drogs. På grund av fartygets ringa mallade djup kunde man, trots att man stod i lastrummet, hålla uppsikt över fartygets omgivning.

Rapport

Fiskefartyget GG 500 Vingaskär av STYRSÖ i kollision med fiskefartyget KA 68 ELLINOR
10 januari 2000

I styrhytten fanns radar, GPS och VHF. E var utrustad med en framdrivningsmotor av märket BML Diesel som utvecklade 29 kW. Den var kopplad till en propeller med ställbara propellerblad.

Då garnen drogs befann sig de två ombordvarande vanligtvis båda i lastrummet. En hydraulisk dragmaskin var monterad i styrbordssidan vid brädgången och reglagen till denna var placerade där männen stod.

En av de två stod strax akter om dragmaskinen och drog garnen samtidigt som han plockade ur fisken. Den andre skötte manöverreglagen och var behjälplig då garnen placerades ombord. Fartyget kunde styras och manövreras både i styrhytten och i lastutrymmet.

E förde reglementsensliga ljus för fartyg sysselsatt med garnfiske vilket är rött ljus över vitt. Ljusen var placerade i masten över styrhytten.

En mast fanns också för om lastrummet och vid denna var ett garnboj med radarreflektor monterad.

Tre dagar innan olyckan hade E satt ut fyra länkar torskarn. Varje länk bestod av 12 sammanlänkade garn, varje garn 100 meter långt, och utmärktes av 4 bojar samtliga med radarreflektorer.

Allmänt

Besättningsmedlemmarna i de två fartygen var alla erfarna fiskare.

Vädret den aktuella morgonen var bra med god sikt och obetydlig strömsättning. Vinden var WSW 5-7 m/sek med 0,5 meter sjö från samma håll.

Händelseförloppet enligt Vingaskär av Styrso

V hade avgått från Styrso 2000-01-02 för att börja säsongens trålfiske efter torsk i Östersjön. Fisket pågick dygnet runt från tisdag morgon till söndag kväll.

Rapport

Fiskefartyget GG 500 Vingaskär av STYRSÖ i kollision med fiskefartyget KA 68 ELLINOR
10 januari 2000

Klockan 22.00 kvällen innan kollisionen avslutade man sista tråldraget i området vid Södra Midsjöbanken och satte kurs mot Saltö fiskhamn för att lossa fångsten som bestod av 20 ton torsk i lådor. Farten mot land var cirka 9 knop.

Man hade cirka 90 M från fiskeplatsen till Saltö. Befälhavaren tog första vakten medan övrig besättning tog hand om sista tråldragets fångst.

Klockan 01.00 skiftades vakt och klockan 04.30 skiftades återigen då den som var på bryggan vid kollisionen övertog vakten.

Girpunkten vid Klotets boj passerades strax efter klockan 06.00 då ny kurs mot Karlskrona angröjning boj sattes.

Klockan 06.45 såg plötsligt vakten en fiskebåt kana utefter styrbordssidan på V. Vakten saktade farten och rusade ner och väckte befälhavaren som kom upp omedelbart. Han hörde då E tala med MRCC Göteborg och förstod att de båda fartygen hade kolliderat. Befälhavaren vände V och gick tillbaka till E.

VHF-kontakt etablerades och information utbyttes. Eftersom det konstaterades att E inte sprungit läck och inte behövde hjälp fortsattes resan.

Händelseförloppet enligt Ellinor

På morgonen 2000-01-10 från klockan 06.30 var E sysselsatt med att dra torskarn 1,8 M öster om angröjningsbojen. Den första garnbojen med sin radarreflektor placerades i

styrbords läring och garnen drogs med en fart av cirka 0,5 knop på kursen 240°-260°.

De två ombord stod nere i lastrummet och båda stod vända åt NW. Då de dragit 4 garn, 400 meter, vände sig befälhavaren om och fick till sin förskräckelse se "en stor svart vägg" på 50 meters avstånd och ett vitt ljus.

Rapport

Fiskefartyget GG 500 Vingaskär av STYRSÖ i kollision med fiskefartyget KA 68 ELLINOR
10 januari 2000

Han skrek till samtidigt som han vände sig akteröver, slog back i maskin och ökade varvtalet. Den andre mannen kopplade samtidigt ur draget på dragmaskinen och E började sakta att backa.

Kort därefter, klockan 06.50, kolliderade V med E på position N 56° 03',07 E 15° 36',69. Kollisionen skedde under ungefär rät vinkel varvid förstäven på E slets bort. Det mindre fartyget krängde över kraftigt och kasade sedan längs V's styrbordssida.

MRCC i Göteborg kontaktades och senare etablerades även VHF-kontakt med V. En skadekontroll visade att E inte sprungit läck varför man fortsatte att dra sina garn och kom till hamn klockan 13.00 samma dag. V fortsatte sin avbrutna resa mot lossehamnen.

Analys

På aktra masten på E var den internationella signalen för garnfiske, rött ljus över vitt, tänd. Dessutom lyste arbetsbelysningen på däck. Den bestod av ett ljus på styrhyttstaket riktat förut och två ljus på förmasten riktade akterut. Alla tre arbetsljusen var ljusstarka och riktade snett ner mot däcket och lastrummet.

Den aktuella morgonen var vädret vackert med ringa sjögång vilket sannolikt inte förorsakat nämnvärda störningar på V's radaranläggning. E hade dessutom två radarreflektorer på

däck. Den ena monterad i förmasten och den andra i styrbords läring.

Garnfiskefartyget med utrustning och radarreflektorer var ett kraftfullt radarmål som borde ha varit väl synligt på V's radarskärm. Det väl upplysta fartyget måste också optiskt ha kunnat siktas på långt håll i den goda sikt som rådde. Åtminstone på nära håll borde inte eventuellt skymmande detaljer på V's fördäck helt ha tagit bort ljusförmimmelser för vakthavande.

Enligt vad som framkom vid samtal med fiskarena var det många radarreflektorförsedda garnbojar i området nära kollisionsplatsen.

Rapport

Fiskefartyget GG 500 Vingaskär av STYRSÖ i kollision med fiskefartyget KA 68 ELLINOR
10 januari 2000

Det synes som om vakthavande på V inte har varit medveten om ekot från E på radarskärmen. Inte heller har han uppmärksammat de kraftiga ljusen rakt för över.

Den vakthavande hade binokulär synskärpa om 0,1 på båda ögonen och hade på grund av det inte fått ut någon behörighet. Med korrektion såg han 1,0 på båda ögonen. Vid olyckstillfället bar han sina glasögon.

Fisket hade pågått dygnet runt drygt i 5,5 dygn. Man var klar med sista tråldragets fångst klockan 01.00 och sedan sov den vid kollisionen vakthavande i cirka 3 timmar. Han sade sig också ha sovit 3-4 timmar tidigare under dagen.

Den längsta viloperioden under de dygn fisket pågick var 3-4 timmar. Både befälhavaren och vakten vitsordade att man varit mycket trötta.

Det har i olika utredningar angående trötthet visats att den biologiska klockan, vakenhetstidens längd och sömnens längd är viktiga faktorer. En olycklig kombination av dessa omständigheter kan särskilt under sennatten och tidiga morgnar ge kraftiga förändringar av hjärnans elektriska

aktivitet. Denna nattrötthet har konstaterats ligga bakom många spektakulära olyckor under senare år.

En viktig bidragande orsak till trötthet är den förkortade eller störda dygnsvila (sömn) som ofta förekommer i samband med oregelbundna arbetstider. Förläggning av sömn till fel fas i dygnsrytmen och korta viloperioder har avgörande betydelse vad gäller förmågan att hålla sig vaken. Även vibrationer, ljud, sjögång och monotoner ger med stor säkerhet känslor av däsighet.

Det har också konstaterats att man inte ens behöver känna sig särskilt trött för att vakenhetsnivån omedvetet ska sänkas.

Det fanns vid olyckstillfället endast en man på bryggan på V. Enligt uppgift var utkiken på toaletten.

Rapport

Fiskefartyget GG 500 Vingaskär av STYRSÖ i kollision med fiskefartyget KA 68 ELLINOR
10 januari 2000

De två männen på E stod båda med ryggen mot det håll varifrån V kom. De hörde inte något från det annalkande fartyget beroende på att ljuden från motor och dragmaskin störde ner ljud från omgivningen samt också för att de var klädda i överdragskläder med luva.

Om inte befälhavaren på E vänt sig om och på grund av den syn han såg backat upp sitt fartyg hade med stor sannolikhet E seglats ner.

Orsak

Orsaken till kollisionen var med största sannolikhet att den vakthavandes vakenhetsgrad sänkts så pass mycket att han varken var medveten om ekot på radarskärmen eller det starkt upplysta fartyget rakt förut.

Anmärkning

Utkiken hade lämnat bryggan. Det är troligt att olyckan hade kunnat undvikas om en utkik funnits på plats.

Vakthavande var inte behörig för sin uppgift.

Rekommendation

Det är viktigt att det finns utkik på bryggan och att vaktens befäl är behörig.

Skador

Personskador

Några fysiska skador uppkom enligt uppgift inte.

Materiella skador på Ellinor

Cirka 40 cm av förstäven slets bort och cirka 50 cm av stänkbord och reling skadades. Även förstaget till förliga masten skadades. Skadorna reparerades provisoriskt och godkändes av försäkringsbolaget.

Materiella skador på Vingaskär av Styrso

Inga skador uppstod på fartyget.

Trötthetsrelaterade olyckor

Trötthet har fortsatt att vara en vanligt förekommande faktor i transportrelaterade olyckor. Fastän allmänt accepterad som

en olycksorsak är det mycket svårt, för att inte säga omöjligt, att bestämma antalet händelser som är relaterade till sömn och trötthet och en underskattning av antalet är troligen mycket vanlig.

Svårigheten att bestämma omfattningen av trötthetsrelaterade olyckor beror, åtminstone delvis, på svårigheten i att identifiera trötthet som orsak eller bidragande orsak i olyckor.

Det finns inte, som i alkohol- och drogrelaterade olyckor, någon jämförbar kemisk test för att identifiera att trötthet har förekommit som olycksorsak eller bidragande olycksorsak.

Vanligtvis är enda möjligheten att helt säkert fastställa att trötthet varit olycksorsaken den, att man erkänner att man somnat eller varit mycket trött. Detta kan också misstänkas om det har funnits möjlighet att kartlägga arbetstidens längd, arbetets karaktär, sömnperiodernas oregelbundenhet och frekvens, tidpunkten för olyckan samt eventuella vittnesmål.

Fastän trötthet som olycksorsak inte har kunnat säkerställas finns det anledning att misstänka att många av de olyckor som bedömts

ha haft en annan orsak i själva verket har varit trötthetsrelaterade olyckor.

Övrigt

Under det senaste decenniet har det med säkerhet kunnat beläggas att 12 fiskefartyg varit inblandade i haverier på grund av att den vakthavandes medvetenhetsgrad sänkts. Av dessa är fem kollisioner och sju grundstötningar. Alla utom en har inträffat under efternatt eller tidiga morgnar.

Personskador har dess bättre inte förekommit i något av fallen. Vid flera tillfällen, som i det aktuella, har det emellertid varit mycket nära. De materiella skadorna har däremot oftast varit omfattande.

Utredningsresultat

- Vädret den aktuella morgonen var mycket bra med god sikt och ringa sjögång.
- Alla inblandade var erfarna fiskare.
- E förde föreskriven fiskesignal och var vid tillfället utrustad med två radarreflektorer.
- Den backmanöver som utfördes av E i sista stund räddade fartyget från att seglas ner.
- Vakthavande på V var inte behörig.
- Utkiken på V var inte på bryggan.
- Utkik från E var bristfällig.

Rapport

*Fiskefartyget GG 500 Vingaskär av STYRSÖ i kollision med fiskefartyget KA 68 ELLINOR
10 januari 2000*

- All navigationsutrustning på V fungerade tillfredsställande.
- V styrdes med hjälp av automatstyrningen.