



Undersökningsrapport

C 3/2001 M

Fiskefartyget SARAs sammanstötning med ett okänt fartyg sydost om Gotland 21.4.2001

Denna undersökningsrapport är utarbetad med avsikten att förbättra säkerheten och förebygga uppkomsten av nya olyckor. Rapporten behandlar inte eventuella ansvar eller skadeståndsskyldigheter på grund av olyckan. Det är önskvärt att rapporten inte utnyttjas för andra ändamål än för att förbättra säkerheten.



SAMMANDRAG

Det finska fiskefartyget SARA, med Närpes som hemort, fiskade 20.–21.4.2001 sydost om Gotland. Det fanns tre fiskare ombord. På kvällen avbröts fisket på grund av dåligt väder och fartyget låg stilla. Efter midnatt, omkring klockan 02.30, kände befälhavaren, som då befann sig på kommandobryggan, att ett fartyg stötte samman med SARA.

Vid sammanstötningen skadades SARAs babords sida och fartyget sprang läck. All länsputsutrustning togs i bruk och dessutom kopplades huvudmaskinens kylvattenpump om för att pumpa ut vatten. SARA sände ut ett nödmeddelande.

En svensk helikopter som larmats av sjöräddningscentralen förde mera pumputrustning till SARA. Med hjälp av all tillgänglig pumputrustning lyckades man hålla SARA flytande. SARA bogserades därefter av ett annat finskt fiskefartyg, som anlönt till platsen, till närheten av Gotland och sedan av ett svenskt kustbevakningsfartyg till Ronehamn på Gotlands östkust.

Fiskarna hade endast otydliga iakttagelser av det fartyg som stötte samman med SARA. Det var ett stort blått fraktfartyg, uppenbarligen utan last, som antingen i sitt namn eller i sin hemort sannolikt hade bokstäverna "PORT". Undersökningen beaktade alla fartyg som vid tidpunkten för kollisionen befann sig i området i fråga och som anmälde sig till sjöräddningscentralen efter MAYDAY RELAY. M/T HAMANE SPIRIT från Bahamas fanns närmast SARA. Hon var på väg till Ventspils i Lettland i barlast.

Många indicier pekar på att det fartyg som stötte samman med SARA var HAMANE SPIRIT. Att påvisa detta entydigt har dock inte varit möjligt eftersom det inte, trots ansträngningar, har gått att få en fullständig bild av situationen till sjöss inom området.

Olyckan ledde inte till fysiska skador på person. SARAs skrov skadades så svårt att det inte ansågs vara värt att reparera henne och ersättning för fartyget utgick i enlighet med kaskoförsäkringen.



SUMMARY

F/F SARA, COLLISION WITH AN UNKNOWN VESSEL SOUTHEAST OF GOTLAND, MARCH 21, 2001.

The fishing vessel SARA from Närpes, Finland was fishing southeast of Gotland island in the Baltic Sea on April 20–21, 2001. She carried a crew of three persons. As the weather got worse in the evening, the vessel was stopped and she made no way through the water. After midnight at 0230 hours the skipper, being on the bridge, noticed that another vessel hit the SARA.

SARA's port beam was damaged and the vessel started to take in water. All pumps, including the cooling water pump for the main engine were used to pump water out. SARA sent out a distress message.

MRCC Gothenburg sent out a helicopter to bring more pump capacity onboard. With these pumps the situation was stabilized. Another Finnish fishing vessel in the area came to SARA and towed her to the Gotland coast where a Swedish coast guard vessel took SARA on tow and helped her to Ronehamn in Gotland.

The fishermen were able to get only a brief glimpse of the vessel that had rammed SARA. They said that it probably was a large cargo vessel in ballast with blue hull and either her name or homeport might include the letters "PORT". The investigation listed the vessels in area and answered MRCC's MAYDAY RELAY. The vessel with the shortest distance to the accident site was the Bahamas flag tanker HAMANE SPIRIT that was on ballast voyage to Ventspils, Latvia.

There are many facts that support the view that it was HAMANE SPIRIT that had been the vessel that rammed SARA. This could not be fully proved. The investigation did not succeed in getting a complete picture of the traffic situation in the accident area in spite of numerous attempts.

There were no physical injuries to the persons onboard. SARA's hull was damaged to such an extent that the hull insurers considered her a total loss.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANDRAG.....	I
SUMMARY.....	II
FÖRORD	V
1 HÄNDELSERNA	1
1.1 Fartyget	1
1.1.1 Allmänna data	1
1.1.2 Fartygets dokument och bemanning.....	1
1.2 Yttre omständigheter.....	2
1.3 Olyckan	2
1.3.1 Händelseförloppet från SARA sett	2
1.3.2 Händelseförloppet från HAMANE SPIRIT sett.....	3
1.4 Räddningsinsatserna	6
1.4.1 Nödmeddelandet	6
1.4.2 Larmen	6
1.4.3 Räddningsinsatserna.....	7
1.5 Skadorna.....	8
1.5.1 Personskador	8
1.5.2 Fartygets skador.....	8
1.5.3 Miljöskador	9
2 ANALYS	11
2.1 Tidpunkten för sammanstötningen	11
2.2 M/T HAMANE SPIRITs eventuella andel i olyckan	11
3 SLUTLEDNINGAR.....	15
4 SÄKERHETSREKOMMENDATIONER.....	17
KÄLLFÖRTECKNING	



Bild 1. Ff SARA

FÖRORD

Centralen för undersökning av olyckor fick veta om olyckan strax efter att den ägt rum av sjöräddningscentralen i Åbo (MRCC Turku). MRCC Turku hade kl. 03.16 som första instans tagit emot signalen från SARAs flytande nödradiosändare i satellitsystemet COSPAR/SARSAT.

Centralen för undersökning av olyckor beslöt 24.4.2001 utföra en tjänstemannautredning av olyckan. Till utredare förordnades direktör Kari **Lehtola** och specialutredare, sjökapten Risto **Repo**. Kriminalöverkonstapel Heikki **Seppänen** vid centralkriminalpolisen medverkade som sakkunnig.

Utredaren Lehtola besökte Gotland 23.4.2001 tillsammans med en företrädare för kaskoförsäkringsbolaget för att granska SARAs skador och för att höra fartygsbesättningen och de svenska myndigheterna.

Sakkunnige vid utredningen, Heikki Seppänen, besökte Ventspils i Lettland 24.–25.4.2001 för att söka efter ett fartyg som kunde ha varit den andra parten vid sammanstötningen.



Trålaren SARAs befälhavare gav 4.5.2001 sin sjöförklaring vid Vasa sjörätt. Utredaren Lehtola följde med sjöförklaringen.

Alla klockslag i denna utredningsrapport anges i finsk och baltisk tid (UTC +2). De tidsbestämningar som gäller räddningsinsatserna och som i källdokumenterna i allmänhet anges i svensk tid har omvandlats till finsk eller baltisk tid.



1 HÄNDELSERNA

1.1 Fartyget

1.1.1 Allmänna data

Huvuddatan för SARA var följande:

Namn:	SARA
Hemort:	Närpes, Nämknäs
Registernummer:	FIN-26-V
Ägare:	Migu Fisk
Typ:	trålare (trä)
Byggår:	1991
Byggort:	Närpes
Längd:	13,72 m
Bredd:	5,32 m
Bruttodräktighet:	29 t
Maskineffekt:	201 kW
Radarutrustning:	Furuno FR 8030 Raytheon R40 FX
Automatstyrning:	AP45 Robertson
Magnetkompass:	Suunto
Ekolod:	Raytheon
Satellitnavigeringsutrustning:	1 GPS 1 DGPS
Trafikområde:	Fångstområde III

1.1.2 Fartygets dokument och bemanning

Fartygets sjöfarts- och fiskehandlingar var i sin ordning.

I bemanningscertifikatet för SARA, givet 19.10.2000, föreskrivs att fartyget skall ha en besättning på tre man med följande behörigheter:

<i>Befälhavare:</i>	Förarbrev A för fiskefartyg
<i>Vaktstyrman:</i>	Förarbrev B för fiskefartyg
<i>Däcksmatros:</i>	Intyg över säkerhetsutbildning

SARAs besättningsmedlemmar uppfyllde dessa behörighetskrav.

I bemanningscertifikatet ingår dessutom en anmärkning om att arbetspassen vid gång med tre mans besättning måste ordnas så att i mörker och vid dålig sikt skall två besättningsmedlemmar ha vakt medan en får vila.



1.2 Yttre omständigheter

Vid tidpunkten för olyckan var vinden nordlig med hastigheten 10–12 m/s. Det var mörkt och sikten försämrades därtill av dimma.

1.3 Olyckan

1.3.1 Händelseförloppet från SARA sett

SARAs befälhavare har berättat i anmälan om sjöskada, vid sjöförklaringen samt då han hördes av utredarna att fiskarna hade avbrutit fisket 21.4.2001 på kvällen på grund av dåligt väder. Trålarens huvudmaskin hade stoppats. I masten lyste två röda ljus lodrätt över varandra för att ange att fartyget var manöverodugligt. SARAs stäv pekade mot nordväst.

Då sammanstötningen ägde rum fanns befälhavaren på kommandobryggan och de två andra fiskarna i skansen. Befälhavaren observerade inte, enligt vad han berättade, det kolliderande fartyget före sammanstötningen. Han var vaken. Inte heller hörde han några som helst ljudsignaler från det fartyg som kolliderade med dem. Att hjälpmaskinen var i gång minskade hörbarheten

Befälhavaren har berättat att sammanstötningen skulle ha skett kl. 02.40. Sannolikt har den dock skett en aning – kanske ca 10 minuter – tidigare, eftersom SARA har gett nödmeddelandet kl. 02.35.

I kollisionsögonblicket hörde befälhavaren ett dovt dån och han kände att något stötte mot SARA. Stöten träffade SARAs babords sida. Fartyget gungade kraftigt till så att styrbords reling kom under vatten för ett ögonblick. Den kraftiga sammanstötningen tvingade SARA att svänga ca 180° i horisontalplanet så att stäven nu pekade mot sydost.

Fiskarna, som befunnit sig i skansen, kom upp på däck och började klarlägga vilka skador fartyget fått. Befälhavaren gick ned i maskinrummet för att klarlägga läget där. Då blev det uppenbart att det trängde in rikligt med vatten.

Man började också genast ta reda på vad det var som kolliderat med fartyget. Det var svårt att uppfatta, bland annat för att SARA svängt. Från däck kunde man observera att det fanns ett fartyg i närheten, som uppenbarligen var ett stort fraktfartyg utan last, och blått till färgen. De försökte anropa fartyget på VHF-radiokanal 16 (den internationella anrops- och nödkanal) och en strålkastare riktades mot det. De fick dock inget svar från fartyget. I akterspeglarna på fartyget verkade stå bokstäverna "PORT", men det gick inte att se om bokstäverna hörde till fartygets namn eller hemort. Fartyget var då redan på flera hundra meters håll.

SARAs besättning tog länspumpsutrustningen i bruk. Det trängde in så mycket vatten att också kylvattenpumpen för huvudmaskinen kopplades till för att pumpa ut vatten.



Situationen ansågs vara så farlig att SARA sände ut nödanrop och nödmeddelande på VHF-kanal 16 och nödlarm på DSC-kanal 70. Eftersom de inte genast fick kontakt med land avlossade besättningen också fartygets flytande nödradiosändare, EPIRBen.

Senare på morgonen kl. 06.31 när fiskefartyg KALKAS hade börjat bogsera SARA, var SARA i kontakt med MRCC Göteborg, som letade efter information av det kolliderade fartyg. SARA informerade att fartyget hade varit stor, kanske runt 10 000 ton men det var svårt att säga för man såg bara aktern. Om färg var de osäkra, men det var möjligen blå. Fartyget var i ballast – gick högt. Namnet var dubbelnamn, sista namnet troligen "PORT".

1.3.2 Händelseförloppet från HAMANE SPIRIT sett

När utredarna efter olyckan började klarlägga trafiken inom olycksområdet vid tidpunkten för olyckan, kunde de inte finna uppgifter om ett fartyg i vars namn eller hemort bokstäverna PORT skulle förekomma. Inom området och närmast SARA har dock befunnit sig ett tankfartyg från Bahamas, M/T HAMANE SPIRIT, som var på väg till Ventspils i Lettland utan last. Fartyget anmälde sig också till sjöräddningscentralen i Göteborg, efter att centralen till följd av SARAs nödanrop sändt ut ett MAYDAY RELAY (nödanrop på annat fartygs vägnar) till alla fartyg. Det deltog i räddningsinsatserna i enlighet med sjöräddningscentralens anvisningar.

Sakkunnige vid utredningen, Heikki Seppänen, besökte 24. –25.4.2001 Ventspils och träffade då skeppsfolk från HAMANE SPIRIT. Vid samtal med befälhavaren och styrmannen blev det klart att det fanns flera fiskefartyg inom området den natten. Styrmannen, som var vaktchef på HAMANE SPIRIT, såg omkring kl. 02.20 ett mörklagt fiskefartyg på ca 0,7 sjömilers håll, på styrbords låring. Vinkeln som fiskefartyget befann sig i förhållande till HAMANE SPIRIT var sådan att om HAMANE SPIRIT hade gått rakt mot norr skulle fiskefartyget ha befunnit sig på kurs 140°.

Fiskefartyget tände ljus och började röra sig mot deras akter. Eftersom HAMANE SPIRITs vaktchef antog att fiskefartyget drog en trål efter sig svängde han sitt fartyg relativt kraftigt till babord. När fiskefartyget emellertid verkade fortsätta förbi aktern på HAMANE SPIRIT, svängde han fartyget tillbaka till styrbord. Allt som allt gjorde fartyget en S-gir.

Vaktchefen gjorde under samtalet en ritning av situationen (bild 2).

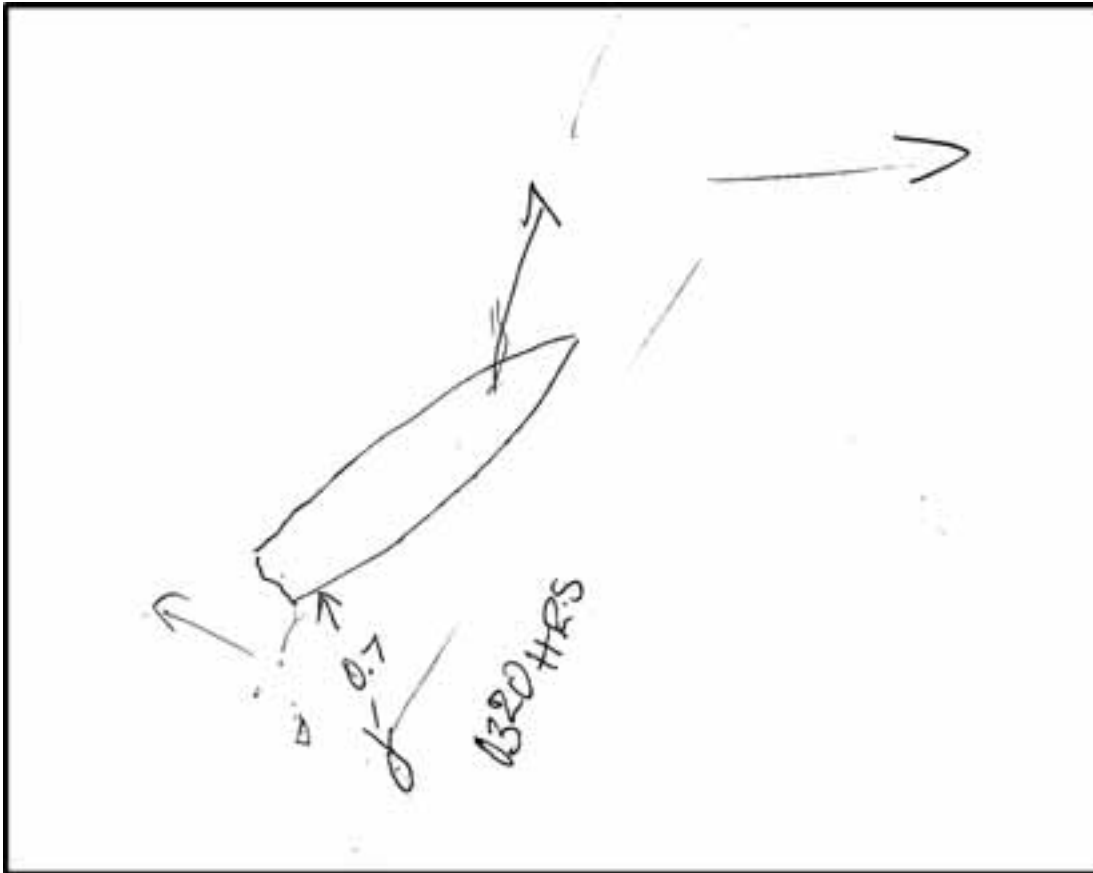


Bild 2. HAMANE SPIRITs vaktchefs handgjorda ritning över situationen där fartyget 22.4.2001 omkring kl. 02.20 (finsk tid) mötte ett fiskefartyg. HAMANE SPIRIT har kursen 055 grad i bilden.

I skeppsjournalen på HAMANE SPIRIT finns följande anteckning:

ON 0320 HRS I OBSERVED A FISHING VESSEL 0,7 NM OFF MY STARBOARD QUARTER. W NO NAVIGATIONAL LIGHTS. SHE SHOWING TWO RED LIGHTS. ANY FLASHING HER SEARCH LIGHTS. AND NO MESSAGE ON THE VHF. THEN AT 0340 I RECEIVED THE MESSAGE SWEDEN RESCUE A MAYDAY RELAY THAT THE FISHING VESSEL WAS TAKING WATER. THEN I ANSWERED AND GAVE MY POSN. TO PROCEED TO THE DISTRESS BOAT. AND WE'RE STAND BY UNTIL 0551 HRS. WHEN THE VESSEL WAS RELEASED BY SWEDEN RESCUE AT 0600 HRS WE RESUMED THAT VOYAGE TOWARDS TO VENTSPILS.

I översättning till svenska lyder texten:

Kl. 03.20 observerade jag ett fiskefartyg 0,7 sjömil på styrbords låring. Utan gångljus. Visade två röda ljus. Några blinkar mot henne med sökarstrålkastare. Inget svar på VHF-anrop. Sedan kl. 03.40 tog jag emot svenska sjöräddningens MAYDAY RELAY, enligt vilket det trängde in vatten i fiskefartyget. Jag svarade på meddelandet och gav min position för att bege mig till den nödställda. På grund av nödsituationen fanns vi på plats fram till kl. 05.51. När svenska sjöräddningen hade



friställt vårt fartyg kl. 06.00 fortsatte vi vår resa mot Ventspils. (Klockslag här fartygets tid som var 1h före finsk tid.)

Männen på HAMANE SPIRIT sade att det också fanns en annan stor tanker eller ett fraktfartyg i området. Enligt deras uppfattning deltog även det fartyget i radiotrafiken efter MAYDAY RELAY:

När utredarna senare hörde befälhavaren för HAMANE SPIRIT (befälhavaren är svensk undersåte och hörandet ägde rum i Sverige i närvaro av svenska Sjöfartsverkets haveriutredare; vid tidpunkten för hörandet var befälhavaren inte längre anställd hos HAMANE SPIRITs rederi), höll han det inte för trovärdigt att HAMANE SPIRIT skulle ha kolliderat med SARA. Till stöd för sin uppfattning framförde han följande synpunkter:

- I den situation som nämns i skeppsdagboken fanns det två män på HAMANE SPIRITs kommandobrygga, vaktchefen och utkiken. Ingenta har berättat att de skulle ha iakttagit något som tydde på en sammanstötning.
- I fartygsskrovet kändes inte någon sådan gungning eller stöt, som enligt befälhavarens uppfattning borde ha känts om en sammanstötning hade ägt rum.
- Styrmannen har berättat för befälhavaren att han redan tidigare hade sett ett fiskefartyg med två röda ljus.
- HAMANE SPIRIT kom på grund av MAYDAY RELAY till olycksplatsen, men dit kom snart också ett ungefär lika stort fartyg som var grått till färgen. Detta visar enligt befälhavarens uppfattning att det även fanns andra fartyg inom området och att det är svårt att visa att HAMANE SPIRIT var det sammanstötande fartyget.
- HAMANE SPIRIT är inte blått till färgen, såsom manskapet på SARA uppgav som sin första observation av det sammanstötande fartyget. Den röda rostskyddsmålning (boot top) som fanns i det färgprov som togs från SARAs sida är enligt undersökning av samma kvalitet som den färg som användes på HAMANE SPIRIT vid tidpunkten för olyckan, men detta utpekar dock inte HAMANE SPIRIT som det sammanstötande fartyget, eftersom det är frågan om en färgkvalitet som används allmänt på fartyg.
- Befälhavaren har ingen anledning att misstänka tillförlitligheten av de uppgifter som styrmannen gav i skeppsdagboken eller i övrigt.

Befälhavaren betonade ytterligare i ett e-postmeddelande, som han sände efter hörandet, att fiskefartyget, som HAMANE SPIRIT hade väjt undan för kl. 03.20 genom att göra en S-gir, hade varit i rörelse genom vattnet och att det kortaste avståndet för passage (CPA, closest point of approach) till fartyget var 0,7 sjömil.

Enligt vad befälhavaren minns hade vaktchefen observerat fartyget i fråga på ett avstånd av flera sjömil. Enligt utredarnas rapportutkast hade SARA stannat och drev i sjögången. Befälhavaren misstänker att det fiskefartyg som nämnts och som HAMANE



SPIRIT väjde för kanske inte var SARA. Enligt honom fanns det även andra fiskefartyg inom området.

1.4 Räddningsinsatserna

1.4.1 Nödmeddelandet

När SARA sände nödanropet och nödmeddelandet den 22.4.2001 kl. 02.35 på VHF-radions kanal 16, meddelade hon att hon kolliderat med ett stort blått fraktfartyg i positionen 56°29,28' N, 18°44,62' E. Fartyget läckte. Besättningen meddelade att de håller på och klarar räddningsflotten.

Nödmeddelandet togs emot av sjöräddningscentralen i Göteborg, om vilken nedan används beteckningen MRCC Göteborg i enlighet med internationell praxis. Situationen klassades omedelbart som en nödsituation. Eftersom de som befann sig ombord på fartyget var i uppenbar livsfara var snabb hjälp av nöden.

SARAs besättning avfytrade genast fartygets flytande nödradiosändare (EPIRB). Det första larmet från COSPAR/SARSAT satellitsystemet togs emot kl. 03.16 av MRCC Turku, som genast bad om tilläggsinformation av MRCC Göteborg. Larmet togs också emot av svenska flygräddningscentralen ARCC Arlanda och Lettlands sjöräddningscentral MRCC Riga

1.4.2 Larmen

MRCC Göteborg sände kl. 02.37 MAYDAY RELAY, ett nödmeddelande på SARAs vägnar. I meddelandet ombads fartyg som befann sig i närheten att anmäla sig. På basis av MAYDAY RELAY anmälde sig följande fartyg:

Klocka	Fartyg	Avstånd från SARA NM
02.44	HAMANE SPIRIT	4,5
02.46	TURBAT	30
02.48	SUDWIND	20
02.57	LADOGA 13	13
02.58	DOLVI	18

Klockan 02.45 larmade MRCC Göteborg svenska flygvapnets helikopter H 95, somjourade i Visby. Helikopterns besättning var på plats kl. 03.00 och fick information om situationen. H 95 fick som primär uppgift att leverera pumpar till SARA och sekundärt att evakuera besättningen. När pumputrustningens skick hade kontrollerats lyfte H 95 klockan 03.19. Därförinnan hade MRCC larmat svenska flottans helikopter Y 76 som fanns i Ronneby som bakjour.



Jourhavande vid svenska sjöräddningssällskapets avdelning Vändburg, som opererar på Gotlands östra kust, meddelade kl. 03.48 att de håller på att ringa samman räddningsfartyget ANDERS besättning. Sex minuter senare anmälde jourhavande att ANDERS var för svag för att kunna bogsera SARA i det rådande vädret. MRCC meddelade att det inte var nödvändigt att ge sig iväg ut eftersom en helikopter som kan rädda besättningen redan fanns på platsen.

MRCC upprepade MAYDAY RELAY kl. 03.53 och meddelade att det fanns ett fartyg och en helikopter på platsen och att läget är stabilt. MAYDAY RELAY återkallades kl. 06.03.

MRCC informerade polisen kl. 04.02. Klockan 04.04 bad MRCC VTS-centralen i Oxelösund att kontrollera om det fanns en lotsbåt i Ronehamn på Gotlands sydostkust. VTS-centralen larmade besättningen på lotskuttern 395 kl. 04.08 och kuttern uppskattades vara klar för avgång inom 40 minuter.

Svenska kustbevakningens enhet KBV LC Östra, som finns i Visby, meddelade kl. 05.06 att kustbevakningens fartyg KBV 104 avgår omedelbart efter att ha sökt en man till från Slite och efter tankning där. Restiden till olycksplatsen uppskattades till tre timmar, så fartyget skulle vara framme omkring kl. 11.00.

1.4.3 Räddningsinsatserna

HAMANE SPIRIT var kl. 03.36 på 1,5 sjömil avstånd från SARA. Hon fick anvisning om att hålla sig i närheten och bereda sig för räddningsåtgärder. HAMANE SPIRIT gav kl. 03.57 väderleksuppgifter till MRCC.

Helikoptern H 95 kom fram till SARA kl. 03.58 och började vinscha ned pumparna. Den första pumpen kom i gång kl. 04.26. Helikoptern beredde sig att vinscha ned den andra pumpen. Klockan 04.51 meddelade helikoptern att de beger sig till basen i Visby för att hämta mera bränsle för pumparna. MRCC meddelade i detta skede till helikoptern att lotskuttern 395 och KBV 104 var på väg till platsen, men att exempelvis KBV 104:s resa tar sex timmar. H 95 landade i Visby kl. 05.45.

Samtidigt fiskade ett annat finskt fartyg i området, fiskefartyget KALKAS, med Raumo som hemort. Befälhavaren på KALKAS hörde SARAs nödmeddelande på VHF-kanal 16 och begav sig omedelbart i väg mot olycksplatsen. Han uppskattade att resan till olycksplatsen skulle ta en timme och 10 minuter. KALKAS kom fram omkring kl. 05.00 och stannade ca. två kabelmått från SARA, eftersom det fanns en helikopter vid SARA. Ombord på KALKAS var man på basis av radiotrafiken medvetna om situationen på SARA. KALKAS tog SARA på släp. Bogseringen förlöpte till en början med 1–1,5 knops hastighet.

Kustbevakningens fartyg KBV 287, som kl. 05.43 fanns söder om Öland, tog kurs mot händelseplatsen och planerade att därefter ta kurs mot nordost för att ta reda på vilket fartyg som varit andra part i sammanstötningen. Efter en timmes resa konstaterade MRCC och KBV 287 att sjögången var hård. Dessutom var KBV 104 bättre utrustad med tanke på bogsering. KBV 287 fick tillstånd att återvända.



Klockan 08.10 var KALKAS och SARA omkring 21 sjömil från Gotlands sydspets. Bogseringsfarten var 3,6–3,8 knop. KALKAS meddelade att hon var redo att bogsera SARA till Gotland om så behövdes.

När KBV 104 närmade sig SARA omkring kl. 11, bad SARA att denna i egenskap av större fartyg skulle ta SARA på släp och bogsera henne till Ronehamn. Avståndet var 27 sjömil. KBV 104 fastgjorde SARA för bogsering kl. 11.45. Den uppskattade bogseringstiden var 8 timmar. Bogseringen gick dock snabbare än uppskattat så att man kom fram till Ronehamn redan kl. 18.10. SARA hölls flytande över natten vid kajen med hjälp av pumparna. Räddningsåtgärderna avslutades kl. 20.04.

Följande dag togs SARA upp på varv. Samma dag inspekterade en utredare från Centralen för undersökning av olyckor och en företrädare för kaskoförsäkraren fartygets skador.

1.5 Skadorna

1.5.1 Personskador

Olyckan ledde inte till några fysiska skador på person.

1.5.2 Fartygets skador

SARA var byggd i trä och hade glasfiberförstärkts genast som ny. Det blev hål och sprickor i glasfiberförstärkningen. Bordläggningen av trä söndrades och de inre konstruktionerna i fiskhanteringslastrummet förvreds. Att bordläggningen bröts var orsaken till det rikliga läckaget in i fartyget.

Senare konstaterades skadorna på bordläggningen vara så svåra att SARA ansågs vara oduglig för reparation.



Bild 3. Skador i SARAs babord utsida.

1.5.3 Miljöskador

Olyckan försakade inga miljöskador.



2 ANALYS

2.1 Tidpunkten för sammanstötningen

Befälhavaren på SARA berättade, såsom ovan konstaterades, att sammanstötningen skedde kl. 02.40. Enligt MRCC Göteborgs journal kom dock SARAs nödmeddelande redan kl. 02.35. Sammanstötningen måste dock helt klart ha skett tidigare än så, eftersom SARAs besättning kartlade fartygets skador och befälhavaren gick ned till maskinrummet för att kontrollera läget innan nödmeddelandet sändes. Dessutom försökte de också få reda på det fartyg som kolliderat med SARA, innan de sände nödmeddelandet.

Befälhavaren berättade också att de inte genast kunde få kontakt med land, och att manskapet därför som en säkerhetsåtgärd aktiverade fartygets flytande nödradiosändare (EPIRB). De här åtgärderna har sannolikt krävt så mycket tid att sammanstötningen kan uppskattas ha ägt rum ungefär kl. 02.25 ± 3 min.

2.2 M/T HAMANE SPIRITs eventuella andel i olyckan

Utredarna försökte få tillgång till en bild av sjötrafiksituationen, för att så noggrant som möjligt få reda på vilka fartyg som befann sig inom olycksområdet. En sådan situationsbild kan till exempel fås ur datafilerna över sjöbevakningen inom försvarsmakterna och gränsbevakningsmyndigheterna i respektive länder. Det gick dock inte att få en sådan situationsbild ur vilken till exempel de större fartyg som befann sig i området skulle ha framgått.

Det är dock ovedersägligt att HAMANE SPIRIT vid tidpunkten för sammanstötningen har befunnit sig mycket nära SARA.

Vaktchefen på HAMANE SPIRIT har antecknat i skeppsdagboken att han kl. 02.20 såg ett fiskefartyg på styrbords låring på ca 0,7 NM avstånd. HAMANE SPIRITs befälhavare har konstaterat att avståndet ifråga, 0,7 NM, var det kortaste passageavståndet (CPA).

De ovan nämnda anteckningarna i skeppsdagboken har alldeles uppenbart gjorts utan avbrott efter det att HAMANE SPIRIT fått MRCC Göteborgs MAYDAY-RELAY, som gavs på basis av nödmeddelandet från SARA. Normalt antecknas inte passage av andra fartyg i skeppsdagboken om inte något ovanligt ansluter sig till dem. På basis av vanlig mänsklig erfarenhet kan man konstatera att omnämningarna om fiskefartyget kan ha tagits in i skeppsdagboken på grund av en strävan att registrera händelserna medan de stod färska i minnet för att skydda fartygets egna intressen.

Koordinaterna för olycksplatsen är 56° 26,28' N, 18° 44,62' E. HAMANE SPIRIT kvitterade MAYDAY RELAYn från MRCC Göteborg kl. 02.44 i positionen 56° 32,1' N, 18° 50,8' E. Denna ort ligger 4,5 NM från olycksplatsen i kurs 052°. Enligt skeppsdagboken var HAMANE SPIRITs kurs i detta skede 055°. HAMANE SPIRITs normala marschfart var 12,5 knop. Fartyget behövde med den farten 21 minuter för den ovan nämnda sträckan på 4,5 NM. Enligt denna beräkning skulle HAMANE SPIRIT ha befunnit sig i

närheten av SARA kl. 02.23, vilket väl faller inom ramen för tidsintervallen som ovan kalkylerats för tidpunkten för sammanstötningen.

I radiosamtal mellan SARA och MRCC Göteborg kl. 06.31 var SARAs befälhavare osäker om det kolliderande fartygets färg men sade att det möjligen var blå. I det här skedet sade han också att fartygets namn var tvådeligt, dubbelnamn och med sista del troligen PORT. Enligt observationerna fanns det inte något annat fartyg i område än HAMANE SPIRIT.

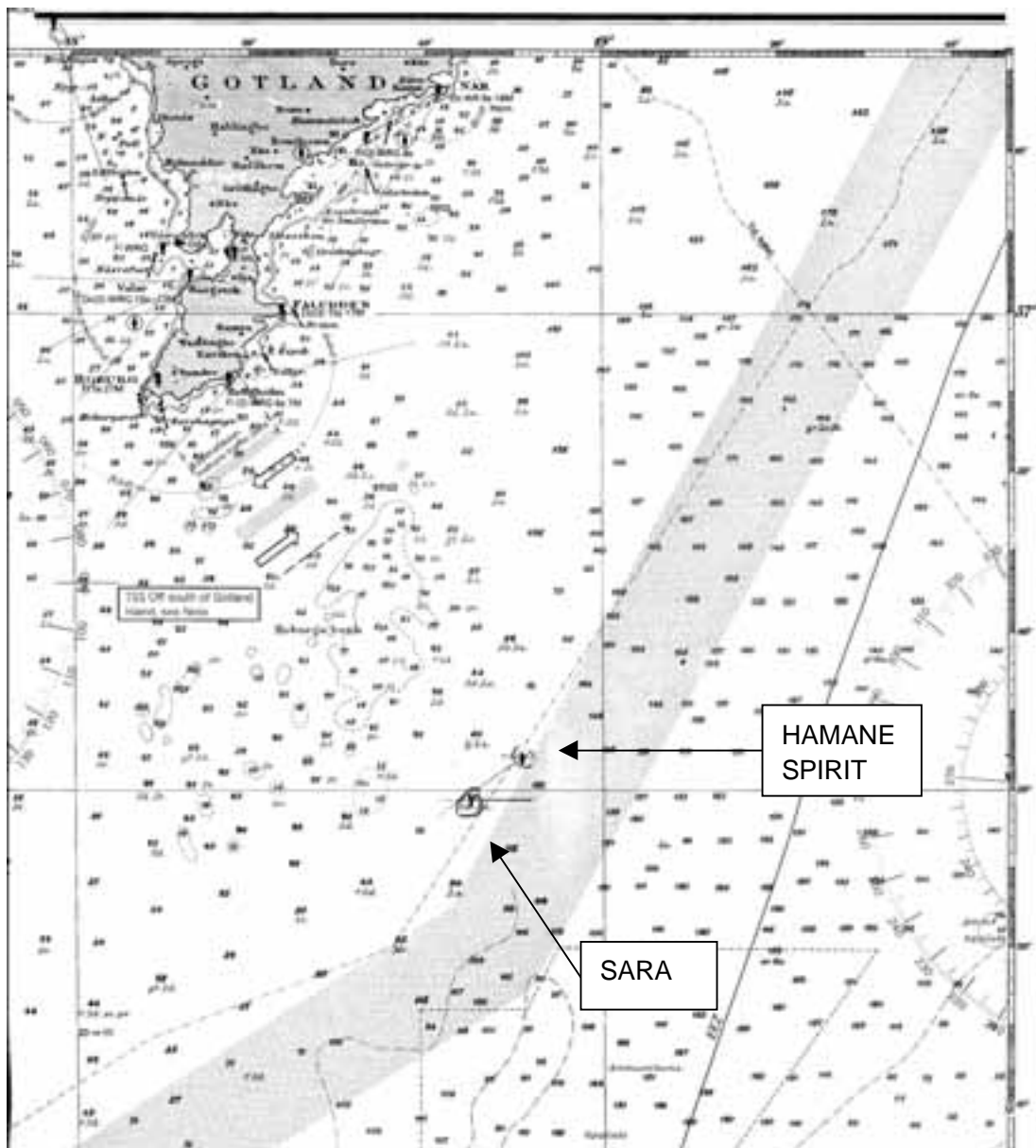


Bild 4. Karta över olycksområdet. SARAs och HAMANE SPIRITs positioner kl.02.44 då HAMANE SPIRIT svarade till MAYDAY RELAY. (Karta Sjöfartsverket ©)



Bild 5. HAMANE SPIRIT i Ventspils hamn.

HAMANE SPIRITs befälhavare betonade att ingen i fartygets besättning har observerat någon sådan gungning eller stöt, som borde ha känts vid en sammanstötning. Skillnaden mellan HAMANE SPIRITs och SARAs massor var dock oerhört stor. SARA var ovanligt lätt för att vara en trålare. Hon var byggd av trä och dessutom byggd med modern teknik. Hennes sidor var inte av samma slags massiva ekplankor som i de trätrålare som byggdes fram till mitten av 1960-talet – före den allmänna övergången till trålare av stål. Sidorna var av tunna, spontade tallbräder som fick den nödvändiga styvheten av glasfiberbeklädnaden på yttre sidan.

Att skillnaden mellan massorna var så stor och att SARAs konstruktion var ovanligt lätt gör det enligt utredarnas uppfattning fullt möjligt att en sammanstötning ägde rum utan att den observerades ombord på HAMANE SPIRIT. Av SARAs skador kan man sluta sig till att sammanstötningen med det andra fartyget högst sannolikt har varit en "tangering", det vill säga att fartygen stötte samman sida mot sida.

Med beaktande av vindriktningen och vindhastigheten samt sjögången är det så gott som säkert att det vid tidpunkten för händelserna har känts stampningar i skrovet på HAMANE SPIRIT. Stampning minskar möjligheterna att känna en kollision.

Den danska trålaren EATON och det finska ro-ro-fraktfartyget M/S FINNMERCHANT stötte 12.4.2002 samman väster om Jylland. FINNMERCHANT var klart mindre än HAMANE SPIRIT. EATON i sin tur var i egenskap av trålare av ek tyngre än SARA. Det framgår av undersökningsrapporten om det tillbudet att inte heller på FINNMERCHANT observerade någon bland fartygets besättning sammanstötningen. Undersökningsrapporten ingår i källmaterialet för denna utredning.

Den finska passagerar -bilfärjan ISABELLAs stävbulb träffade sidan på ett litet svenskt fartyg vid namn ROSPIGGEN ytter om Stockholm 30.8.2004. Denna sammanstötning uppfattades inte heller på ISABELLAs kommandobrygga.

Enligt ett utlåtande av centralkriminalpolisens kriminaltekniska laboratorium var den röd-bruna främmande målarfärgen som skavts av på SARAs sida till färgnyans och sammansättning av samma slag som ytskiktet på ett målarfärgsprov som togs från sidan av HAMANE SPIRIT. Såsom tidigare har konstaterats har befälhavaren på HAMANE SPIRIT konstaterat att det är frågan om en målarfärgskvalitet som används allmänt på fartyg och att likheten mellan målarfärgskvaliteterna inte ännu visar att det var hans fartyg som stötte samman med SARA.



Bild 6. Röd färgspår i SARAs utsida



3 SLUTLEDNINGAR

- Eftersom en tydlig bild av situationen på sjön inom olycksområdet inte kunde fås, ingår i denna undersökningsrapport endast sådana indicier som stöder antagandet att M/T HAMANE SPIRIT kunde ha haft andel i händelsen. Eftersom den entydiga avsikten med undersökningarna i enlighet med lagen om undersökning av olyckor är att förbättra säkerheten och förebygga uppkomsten av nya olyckor har utredarna ansett att utredningen av skuld- och ansvarsfrågor inte kan utsträckas längre än så här.
- Klarläggningen av HAMANE SPIRITs positioner, kurser och hastigheter vid olika tidpunkter visar att HAMANE SPIRIT måste ha varit mycket nära SARA i sammanstötningssögonblicket.
- Om det vid tidpunkten för sammanstötningen har funnits något större fartyg i SARAs omedelbara närhet, ett fartyg som förblivit oidentifierat, är det uppenbart att besättningen på HAMANE SPIRIT skulle ha observerat det. De gjorde en iakttagelse om ett fartyg som anlände till olycksplatsens närhet medan räddningsinsatserna pågick. Det är frågan om någon av de fartyg, som kom fram till platsen efter att ha mottagit MAYDAY RELAY.
- Befälhavaren på HAMANE SPIRIT har konstaterat att det fiskefartyg som hans fartyg väjde undan för, nödvändigtvis inte var SARA, eftersom det fanns även andra fiskefartyg i området. Det finns dock inga iakttagelser om sådana fartyg. KALKAS befann sig på drygt en timmes avstånd från platsen och begav sig dit när de hört nödtrafiken i radion. Om det skulle ha funnits fiskefartyg betydligt närmare SARA skulle dessa sannolikt ha anmält sig senast när de såg att räddningsinsatser sattes igång i området.
- Fiskarna ombord på SARA gjorde efter sammanstötningen den observationen att det kolliderande fartyget skulle ha varit blått. HAMANE SPIRIT är inte blått. Det är i sådana siktförhållanden som rådde vid tidpunkten för olyckan möjligt att missta sig i detta hänseende.
- Det var också svårt att läsa texten på akterspegeln på det kolliderande fartyget i dessa siktförhållanden och i en situation som också i övrigt var kaotisk. Dock är tre bokstäver i den senare delen "SPIRIT" av HAMANE SPIRITs namn identiska med tre av bokstäverna i "PORT".
- Besättningen på SARA hade inte före sammanstötningen observerat det fartyg som närmade sig. Enligt bemanningsbestämmelserna skulle det vid tidpunkten för olyckan ha funnits två man på kommandobryggan, men endast befälhavaren var där. Att en andra vakt saknades har gjort det svårare att göra iakttagelser.

Räddningsinsatserna förlöpte på ett sakligt sätt. Befälhavaren bör få särskilt tack för att han lät ta huvudmaskinens kylvattenspump i bruk för att länsa ut vattnet ur fartyget.



4 SÄKERHETSREKOMMENDATIONER

Utredarna föreslår inga specifika säkerhetsrekommendationer. De vill betona vaksamhet i vakthållning både ombord i drivande fartyg och fartyg under gång. Viktigt är också att ha tillräcklig däcksbelysning när fiskefartyget är i driv eller ligger förankrad.

Helsingfors 15.4.2005

Kari Lehtola

Risto Repo

Heikki Seppänen

KÄLLFÖRTECKNING

Följande källor förvaras vid Centralen för undersökning av olyckor:

1 Sjöförklaringsdokument

- 1.1 Vasa sjörätts protokoll över befälhavarens på SARA sjöförklaring 1143/04.05.2001.
- 1.2 Anmälan till sjöförklaring.
- 1.3 Anmälan om sjöolycka.
- 1.4 Intyg över besiktning av SARA 5.9.2000.
- 1.5 Intyg över besiktning av SARA 19.10.2000.
- 1.6 Statusrapport för SARA 23.04. 2001

2 Undersökningshandlingar

- 2.1 Polisverkets i Raumo härad polisundersökningsprotokoll S/20677/01/11.07.2001 över hörandet av fiskefartyget KALKAS´ besättning.
- 2.2 Utdrag ur KALKAS´ skeppsdagbok (kopia).
- 2.3 Sjökortsutdrag, tillhandahållen av KALKAS´ besättning (kopia).
- 2.4 Tre fotografier över SARAs skador, tagna av svenska kustbevakningen.
- 2.5 Utlåtande av centralkriminalpolisens kriminaltekniska laboratorium 13.6.2001 gällande målfärgsprover från SARA och HAMANE SPIRIT.

3 Handlingar som gäller M/T HAMANE SPIRIT

- 3.1 Utdrag ur skeppsdagbok (kopia).
- 3.2 Utdrag ur maskindagbok (kopia).
- 3.3 Utdrag ur tankrapport (kopia)
- 3.4 Print, kursregistrering (kopia)
- 3.5 Certifikat givet av Lettlands sjöfartsförvaltning till M/T HAMANE SPIRIT över verkställd hamnstatskontroll (Port State Control) 24.04.2001.
- 3.6 Protokoll över inspektion av kartor och sjöfartspublikationer.
- 3.7 Manskapsförteckning.
- 3.8 Ritning, gjord för hand av HAMANE SPIRITs vaktchef, över mötet mellan HAMANE SPIRIT och ett fiskefartyg.

4 Handlingar som berör räddningsinsatserna

- 4.1 Utdrag ur Göteborgs sjöräddningscentrals journal (kopia).
- 4.2 SAR SITUATION REPort 2001-04-22 0600 UTC.
- 4.3 Kopia om Cospar/Sarsat aktiveringsrapport Beacon 230/Finland
- 4.4 Kustbevakningsfartyget KBV 104s rapport över räddningsinsatserna.
- 4.5 Slite kustbevakningsstations rapport till ledningen av Kustbevakningens Östra område över de samtal som fördes med SARAs besättning.

5 Andra dokumenter

- 5.1 Undersökningsrapport om trålaren EATONS och M/S FINNMERCHANTS sammanstötning väster om Jylland 12.4.2002.
- 5.2 Utdrag ur M/S ISABELLAs skeppsdagbok 30.4.2004 gällande den av ISABELLA icke-observerade sammanstötningen med fartyget ROSPIGGEN ytter om Stockholm.
- 5.3 Svenska Sjöfartsverkets e-postmeddelande till Centralen för undersökning av olyckor gällande sammanstötningen mellan ISABELLA och ROSPIGGEN.

6 Administrativa handlingar

- 6.1 Skriftligt förordande till utredarna.