



Undersökningsrapport

C 7/2005 M

Sammanstötning mellan landsvägsfärjan PROSTVIK 1 och svepningsutrustningen för minsveparen KUHA 26 i Storströmmen 10.11.2005

Denna undersökningsrapport har gjorts för att förbättra säkerheten och förebygga nya olyckor. Här behandlas inte ansvar och skadeståndsskyldighet som eventuellt beror av olyckan. Användningen av undersökningsrapporten för annat ändamål än för att förbättra säkerheten skall undvikas.



SAMMANDRAG

Skärgårdshavets landsvägsfärja PROSTVIK 1 avgick efter midnatt från Retaissidan till Pärnäs för att hämta en långtradare som väntade där. Då färjan kastat loss från stranden lade dess befälhavare märke till ett mindre fartyg som passerade från norr mot söder. Befälhavaren hade tidigare per telefon underrättats om att marinen under tiden mellan de reguljära turerna och klockan 03.00 övar minsvepning på området i fråga. Anmälan gjordes på finska.

Befälhavaren såg ljusen från det fartyg som passerat färjans rutt på cirka 30 grader på den högra sidan och trodde att det är tryggt att gå över sundet. Enligt befälhavarens uppfattning var det cirka 500 meter mellan hans fartyg och marinens fartyg, då han började överskrida det andra fartygets rutt. Samtidigt upptäckte befälhavaren ett blått ljus som rörde sig på havet och försökte stanna sitt fartyg. Mitt under stoppandet stannade propellern i framdrivningsriktningen och det var uppenbart att den hade trasslat in sig i den bogserade kabeln till det fartyg som passerats.

Då körningen på kabeln hade inträffat förhörde sig landsvägsfärjans befälhavare på VHF-kanal 16 om "Vad som hände och vad som nu borde göras". Befälhavaren på minsveparen KUHA 26 meddelade befälhavaren på PROSTVIK 1 att färjan hade kört på den svepningsutrustning som KUHA 26 bogserade och föreslog att färjan skulle köra tillbaka till avgångsstranden med den propeller som ännu fungerade. Befälhavaren på landsvägsfärjan började även verkställa förslaget, men avbröt försöket på grund av sjögången och vinden, och fick kabeln även i den andra propellern.

Befälhavaren på PROSTVIK 1 meddelade att han försökt kasta ankar, men att ankaret hängt upp sig. Därefter meddelade han att hans fartyg var på drift. Befälhavaren på minsveparen körde upp sitt fartyg bredvid färjan och tog den på bogser sida vid sida. Kombinationen kördes i lä vid Pärnäs udde, och förankrades med minsveparens ankare. Omständigheterna fick minsveparens ankare att dragga och dragbelastningen på förens konstruktioner blev så stor att befälhavaren på KUHA 26 ansåg det vara tryggare att lätta ankar. Därefter hölls kombinationen med maskinkraft på trygga vatten ända tills den alarmerade bogseraren FRAM kom till platsen och flyttade färjan till stranden av Korpo Varv för reparation. Minsveparen kastade ankar och väntade till den erhöll tillstånd att förflytta sig till flottstationen för att byta ut materialet mot nytt. KUHA 26 förtöjde vid flottstationens kaj 11.11. ungefär klockan 19. PROSTVIK 1 fortsatte trafiken efter att kabeln till svepningsutrustningen hade lösgjorts från dess propellrar och ankarkättingen retts ut samt reservankaret hade monterats färdigt för användning.

Orsaken till olyckan var den nedsatta vakenheten hos den frigående färjans befälhavare. Fartyget avgick snabbt efter att ha blivit anropat för en körning utanför tidtabellen på morgonnatten. Den begränsade möjligheten till utsikt på färjans kommandobrygga var sannolikt en bidragande faktor till att befälhavaren inte lade märke till ljussignalerna från svepningsutrustningen.



SUMMARY

ROAD FERRY PROSTVIK 1, COLLISION WITH THE MINESWEEPING EQUIPMENT OF KUHA 26 IN STORSTRÖMMEN AT NOVEMBER 10, 2005

The road ferry PROSTVIK 1 departed from Retais to Pärnäinen in the Archipelago Sea after midnight. The trip was unscheduled and called by a truck driver on the Pärnäinen side. When departing the quay, master of PROSTVIK 1 noticed a passing small vessel from north to south. He had been earlier informed that outside the scheduled ferry time table until 0300 hours there will be operational rehearsal with Navy's minesweeper. This announcement had been made in Finnish. Master's mother tongue is Swedish.

The master saw lights of the passing vessel some 30 degrees on his starboard side and believed that it was safe to proceed. His estimation of the distance between vessels then was approximately 500 meters. Then he saw a blue light moving in front of his vessel and he tried to stop the vessel. Before the movement had stopped the bow end propeller stopped and it was obvious that it had caught a wire towed by the passing vessel.

After this the ferry master called on VHF Ch 16; "what happened and what he should do". Master of the minesweeper KUHA 26 answered that PROSTVIK 1 had caught in to the minesweeping equipment and suggested to return to the quay using the other propeller. The ferry master tried to do as suggested but the weather did not allow that but he got also the other propeller jammed with minesweepers cable.

PROSTVIK 1 then tried to anchor but the anchor chain got stuck, the vessel was drifting. The minesweeper went to ferry's side and then towed the ferry to a shelter area where the unit was anchored with the minesweepers anchor. The anchor started to drag and it was hoisted up. The unit was kept in safe area with KUHA 26's engine until the tug FRAM came and took the ferry to nearby repair yard's quay.

The cause of the accident was the reduced alertness, fatigue, of the ferry master. He proceeded quickly when called in the night time outside the scheduled time table. The restricted view from the bridge could be a contributing factor to that the master did not notice the lights of the sweeping equipment.



FÖRKORTNINGAR

VTS	Vessel Traffic Service
VHF	Very High Frequency
DGPS	Differential Global Positioning System
IMO	International Maritime Organisation
PoNR	Point of no return



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANDRAG.....	I
SUMMARY	II
FÖRKORTNINGAR	III
FÖRORD	VII
1 HÄNDELSER OCH UNDERSÖKNINGAR	1
1.1 Fartyg.....	1
1.1.1 Allmänna uppgifter.....	1
1.1.2 Bemanning	1
1.1.3 Förarkabinen och dess apparatur	2
1.1.4 Maskineri och maskinrum	3
1.1.5 Andra system.....	3
1.1.6 Last.....	4
1.2 Olyckshändelsen.....	4
1.2.1 Väderförhållandena	4
1.2.2 Olycksfärden.....	5
1.2.3 Händelseplatsen.....	6
1.2.4 Händelsen	6
1.2.5 Åtgärderna efter händelsen	7
1.2.6 Personskador	8
1.2.7 Fartygens skador.....	9
1.2.8 Övriga skador	9
1.2.9 Förbindelseapparatur.....	9
1.2.10 Registreringsanordningar	9
1.2.11 Verksamheten hos VTS- och övervakningssystemen	9
1.3 Räddningsverksamheten.....	9
1.3.1 Larmverksamhet.....	9
1.3.2 Räddningsverksamheten inleds.....	10
1.4 Utförda särskilda utredningar	11
1.4.1 Undersökningar på olycksfartyget och händelseplatsen.....	11
1.4.2 Andra undersökningar	11
1.5 Stadganden och bestämmelser som styr verksamheten.....	11
1.5.1 Den nationella lagstiftningen.....	11



1.5.2	Myndighetsföreskrifter och instruktioner	12
1.5.3	Operatörens order	12
1.5.4	Kvalitetssystem	12
2	ANALYS	13
2.1	Händelsens olika faser.....	13
2.2	Handlingsrutiner.....	18
2.3	Myndighetsverksamhetens verkan	19
2.4	Utkiksmöjligheterna.....	20
2.5	Nödmeddelande	21
3	SLUTSATSER	23
4	REKOMMENDATIONER	25

KÄLLFÖRTECKNING

BILAGA 1. Kuha 26s svepningsutrustningen



Bild 1. Minsveparen KUHA 26.

FÖRORD

Centralen för undersökning av olyckor beslutade 22.12.2005 på grundval av den förutredning som gjorts att med stöd av 5 § i lagen om undersökning av olyckor inleda en undersökning av sammanstötningen av landsvägsfärjan PROSTVIK 1 med svepningsutrustningen för minsveparen KUHA 26 i Storströmmen 10.11.2005 efter midnatt. Till ordförande för undersökningskommissionen förordnades utredaren Pertti **Siivonen** och som medlem specialutredaren Risto **Repo** vid Centralen för undersökning av olyckor.

Utredarna beställde en VTS-bandupptagning för händelsetiden, hörde vardera partens befälhavare och de anställda samt följde med sjöförklaringarna.

Utkastet av rapport skickades till parter för möjliga kommentarer och utlåtande. Kommentarer ledde till små justeringar i rapportens del 1.



1 HÄNDELSER OCH UNDERSÖKNINGAR

1.1 Fartyg

1.1.1 Allmänna uppgifter

	PROSTVIK 1	KUHA 26
IMO-nummer/Registernummer	/12133	
Beteckningsbokstäver	OF-7031	OIFZ
Hemort	Åbo	Åbo
Nationalitet	Finsk	Finsk
Typ	Ro-Ro -passagerarfartyg (landsvägsfärja)	Akustisk minsvepare
Byggnadsår/ ändring	1983	1975/ 1999
Brutto	220	150
Längd	49.96 m	31.62 m
Bredd	9.3 m	6.9 m
Djupgång	4.3 m	1.9 m
Maskineffekt, kW	705	620
Klass	Sjöfartsverket	Försvarsmakterna
Ägare/operatör	Vägaffärsverket/Färjerederiet	Marinen
Last/Passagerarkapacitet	/138 passagerare	Svepningsutrustning/ -

1.1.2 Bemanning

I bemanningscertifikatet hade som trafikområde för PROSTVIK 1 bestämts Trafikområde I: Pargas–Nagu, Nagu–Korpo. Som behörighet för färjeföraren hade krävts behörighet för skeppare i inrikestrafik. En av de anställda på färjan skulle ha maskinskötarens behörighet.

Ifall matrosen inte hade haft behörighet för allmän tjänstgöring, borde det utöver dessa två personer bort finnas en maskinvaktman anställd.

Manskapsförteckningen och skiffördelningen för KUHA 26 förordnades vid sjöförklaringen att hållas hemlig, varför uppgiften om bemanningen, vilken antecknats i rapporten, grundar sig på uppgifterna i anmälan om sjöskada.

Sammanstötning mellan landsvägsfärjan PROSTVIK 1 och svepningsutrustningen för minsveparen KUHA 26 i Storströmmen 10.11.2005

Krav / Bemanning under händelse	PROSTVIK 1	KUHA 26
Befälhavare	1 / 1	1 / 1
Däcksbefäl		2 / 4
Maskinbefäl		2 / 2
Matroser	1 / 1	8 / 5
Maskinister		2 / 2
Passagerare	Inga passagerare	Inga passagerare
Last	Ingen last	Svepningsutrustning

1.1.3 Förarkabinen och dess apparatur

Förarkabinen på PROSTVIK 1 är placerad på ena sidan av den frigående färjan i fartygets längdriktning. Fartyget kan köras i två riktningar, varför utkiket från förarkabinen i körriktningen sker i förarkabinens längdriktning.



Bild 2. Förarkabinen på PROSTVIK 1.



Anordning	PROSTVIK 1	KUHA 26
Radar 1	Anritsu RA 725 UA	Kelvin Hughes
Radar 2	Anritsu	Raytheon 41 XX
Gyrokompas		Anschutz STD 20
Magnetkompas	Cetrek (elektromagnetisk kompass)	Plath Marst T-12
Automatisk styrning		Pro Pilot
Ekolod		Skipper GDS 101
GPS/DGPS-mottagare	MX 420 Navigation system	Northstar 941 X
Positioneringsanordning		Syledis
Elektronisk karta		Promare

Vardera färjan hade en mistlur. KUHA 26 använde den för att väcka uppmärksamhet då PROSTVIK 1 redan hade kört på minsvepningsutrustningen.

1.1.4 Maskineri och maskinrum

PROSTVIK 1 har ett under farten obemannat maskinrum med fyra maskiner kopplade i två grupper. KUHA 26 har två huvudmaskiner och ett delvis bemannat maskinrum.

1.1.5 Andra system

KUHA 26 hade vid händelsetiden en minsvepningsutrustning i bruk, för vars användning fartyget är konstruerat. Då minsvepningen utförs bogserar fartyget i allmänhet antingen en magnetisk svepningsmateriel eller akustiskt svepningsmateriel eller båda samtidigt. Då vardera utrustningen är i bruk, liksom fallet var vid tiden för händelsen, bogseras den ena flytande kabeln direkt efter fartyget och den andra flytande kabeln bogseras styrd med en paravan cirka 30–60 m på sidan. På grund härav är det möjligt att gå i båge med bogserkombinationen endast i längdriktningen och det är omöjligt att i praktiken stanna då svepningsutrustningen är ute. I sådant fall att man måste stoppa är det uppenbar risk för att utrustningen skadas. Den ena bogserbara flytande kabeln till svepningsutrustningen är cirka 600 m lång och den andra cirka 500 m. lång. Den kortare kabeln bogseras i allmänhet styrd av en paravan på sidan om kölvattnet. Den längre kabeln som bogseras i kölvattnet har bojar som bär upp den (bild 3) med ett blinkande ljus som syns runt synfältet. Det första ljuset är på 213 m avstånd från det bogserande fartyget, på ett avstånd av 120 m från detta ljus blinkar följande ljus och från detta på 250 m avstånd det sista ljuset, som samtidigt är signalljuset för slutändan på den bogserade kombinationen. Utöver de ovan uppräknade finns det ännu ett blinkande ljus synligt i hela synfältet i ändan på den kabel som är utrustad med en paravan, på cirka 500 m avstånd efter bogseraren och cirka 60–80 m på sidan.



Bild 3. Bojen som bogseras i kölvattnet med ett blinkande ljus, som syns runt synfältet.

För övervakningen av svepningsutrustningen övervakades vardera kabeln genom att bl.a. deras dragmotsånd observerades. Sammanstötningen med kablarna försäkrades genom att vardera kabeln överskred larmgränsen.

1.1.6 Last

Ingendera parten hade någon last.

1.2 Olyckshändelsen

1.2.1 Väderförhållandena

Under händelsetiden, rådde mörker på området, enligt loggboken på KUHA 26, vindriktningen var 190–210°, i genomsnitt blåste det 7–12 m/s, lufttemperaturen var +9°C. Sikten var god och vinden höll på att tilltaga. Våghöjden varierade mellan 0,2–0,5 meter. Under operationen lade fartyget inte märke till strömmar på området.

Enligt anteckningarna i loggboken för PROSTVIK 1 blåste vinden från söder 16 m/s, det var mörkt och dis samt mulet. Som lufttemperatur hade antecknats +9°C.



1.2.2 Olycksfärden

KUHA 26 anlände till händelseområdet efter luftskjutningar som utförts i närheten av Örö. Då skjutningarna avslutats kompletterade KUHA 26 sina bränsle- och vattenförråd från oljebekämpningsfartyget som låg i Kejsarviken i Högsåra och förflyttade sig till händelseområdet enligt planen på rutten Gullkronafjärd–Pensar–Askgrund–Skogholm–Orhisaari–Lövskär–Storströmmen. Efter förflyttningen gavs reglementsenliga VTS - meddelanden och i samband med Lövskärsmeddlandet anmäldes att KUHA 26 stannar för minsvepningsövningar på området Lövskär-Grisselborg. KUHA 26 fick enligt övningsplanen svepningslarm 9.11.2005 kl. 22.50.

Efter att ha fått svepningslarmet inledde KUHA 26 utsättningen av de akustiska svepningsutrustningarna AK 97 och MG 97, kl. 23.10 på området mellan Holstanäs fyrbåk och Vårdbergets udde i sundet Storströmmen. Detta område hade valts på grund av de rådande väderförhållandena och säkerheten för den andra trafiken. I samband med att utsättningen av materieleet tändes ljusen för fartyg som utför minsvepning.¹

Då utrustningen lades ut passerade tankfartyget OMEGA AF DONSÖ och robotbåten RAUMA KUHA 26 kl. 23.50. Med OMEGA AF DONSÖ fördes ett kort samtal på kanal 71 om utläggningen av utrustningen och om att hela utrustningen är utanför farleden, varför det är tryggt att passera. Samtidigt berättades att de yttersta gränserna för utrustningen är utmärkta med fyra blinkande ljus. Lotsen på OMEGA AV DONSÖ berättade att han lagt märke till svepningsljusen för KUHA 26 och de blinkande ljusen på utrustningen. Med missilbåten RAUMA hade KUHA 26 trafik i Virve-nätet, och förvissade sig samtidigt om att det samtal som förts hade hörts även på missilbåten.

Efter att fartygen passerat inledde KUHA 26 med att köra den första linjen av svepningen mot norr 80 meter på högra sidan, dvs. östra sidan, av den farledslinje som utmärkts.

Den sista färjturen enligt tidtabellen hade avgått från Nagu till Korpo kl. 23.50 eller samtidigt med att man började köra den första svepningslinjen. Nästa färjtur skulle enligt tidtabellen avgå på morgonen kl. 05.15. Befälhavaren på KUHA 26 ringde 10.11.2005 kl. 00.13 till befälhavaren på PROSTVIK 1 för att förvissa sig om att det inte fanns kännedom om förbindelsekörningar utanför tidtabellen. Samtidigt berättade han om ljusen som hänför sig till svepningen, svårigheterna att stanna och svänga samt en uppskattning av hur länge övningen tar. Till slut meddelade befälhavaren på KUHA 26 att hans fartyg kontinuerligt lyssnar på kanal 71. Slutligen hade han ännu varnat för riskerna med att passera bakom aktern. Befälhavaren på KUHA stannade i den uppfattningen att fastän den person som svarat i telefon talade finska med brytning, så hade hans meddelande blivit förstått, och att det inte uppstått någon risk för missförstånd av språksvårigheterna.

Befälhavaren på PROSTVIK 1 fick förståelse att KUHA 26 skulle komma till farleden från syd kl. 03 –tiden.

¹ Internationella regler för förhindrande av sammanstötning på havet 1972, punkt f.



Under svepningsuppdraget styrdes KUHA 26 med hjälp av autopiloten (ProPilot) optiskt med radar samt det elektroniska navigeringssystemet (Promartec, Pomare) som hjälp. Navigeringssystemet fick geografiska positionsdata både från DGPS- och Syledispositioneringssystemen. Under svepningen utgjordes vaktbemanningen av befälhavaren, 1:e officeren, maskinvakt officer, utkik, svepningsvakten och svepningsofficeren som skötte systemet för svepningssystemet. På basis av VTS-meddelandet visste befälhavaren på KUHA 26, att m/s FINNEAGLE passerar Lövskär kl. 00.29 på väg västerut och någon annan sjötrafik förekommer inte på området. KUHA 26 gav kl. 00.45 VTS-anmälan om sin ankomst till Lövskär om 20 minuter. KUHA 26 försäkrade sig ytterligare särskilt om det genom att fråga om att det inte finns annan sjötrafik på området.

KUHA 26 hade reserverat sig för att svänga runt innan färjstranden passeras, ifall man i tid skulle upptäcka att färjan startar. Med tanke på detta alternativ hade utkiken lämnats särskilda instruktioner för att anmäla alla sina iakttagelser på båda färjstränderna.

1.2.3 Händelseplatsen

Sammanstötningen med svepningsutrustningen inträffade då KUHA 26 befann sig på platsen 60°09,90' N och 021°41,80' E i koordinatsystemet WGS-84. Vid sammanstötningstillfället gick KUHA 26 på rättvisande kurs 187° med hastigheten 6,5 knop.

Befälhavaren på PROSTVIK 1 hade lagt märke till ett blinkande ljus på cirka 20 meters avstånd framför sig och börjat med att stanna fartyget och svängde fartygets Aquamaster manöveranordningar emot färdriktningen, dvs. full back. Färjan hann dock inte stanna då sammanstötningen skedde.

1.2.4 Händelsen

KUHA 26 svängde på området mellan Kalvholmsklobben och Kaitkivi och började köra svepningslinjen som ledde söderut klockan 01.25, och gick 80 meter väster om de utprickade farleden. På grund av sjögången och den allt kraftigare vinden hade svepningshastigheten höjts till 6,5 knop. Då man närmade sig färjleden meddelade utkiken ljus från fartygen på vänstra stranden. Det var fråga om m/s ASPÖ och m/s ISKU som var förtöjda vid kajen samt ljusen från andra på stranden. Då fäste 1:e officeren utkikens uppmärksamhet även på färjan PROSTVIK 1 utan ljus som var vid stranden på högra sidan. Färjan hade inga ljus och de enda ljusen på Korpo sidan var gatubelysningen på vägen som ledde till stranden.

Färjan observerades då man närmade sig färjleden och 1:e officeren upptäckte i något skede en person som gick på däck på den mörka färjan, vilken dock försvann utom synhåll. Ingen indikation på att färjan skulle starta erhöles då man närmade sig färjleden. KUHA 26 passerade färjstranden medan PROSTVIK 1 var mörk.



Efter passeranden lade 1:a officeren märke till ljusen på PROSTVIK 1 120° till höger om förpejlingen, och att färjan hade lagt ut från stranden. Omedelbart konstaterades det att färjan var så nära svepningsutrustningen att en uppenbar risk föregår för en sammanstötning. KUHA 26 försökte på kanal 16 anropa färjan två gånger, men fick inte kontakt. Samtidigt gav 1:e officeren långa ljudsignaler med tyfon. Befälhavaren på KUHA 26 tände strålkastaren och belyste svepningsutrustningen. KUHA 26 observerade då att PROSTVIK 1 hade kört på utrustningen och samtidigt meddelade svepningsofficeren att MG 97-utrustningens dragmotstånd hade slagit larm om överbelastning.

Som sammanstötningstidpunkt noterades i de olika systemen kl. 01.53. Felanmälningar om ljusen på sjöfart- och svepningsutrustningen hade inte ingått före sammanstötningstillfället.

Befälhavaren på PROSTVIK 1 hade befunnit sig i förarkabinen på fartyget och vilat och matrosen i pausstugan på stranden, då en långtradare som kommit till motsatta stranden anropade färjan med ringklockan för att färjan skulle hämta fordonet från Nagu till Korpo sidan. Befälhavaren startade maskinerna och märkte att något fartyg passerat färjans rutt på väg söderut. Då matrosen kom till färjan tände befälhavaren färjans navigationsljus och började köra mot motsatta stranden. Enligt färjans befälhavare blåste vinden kraftigt, cirka 15–16 m/s, söderifrån och färjan rullade rejält. Våghöjden kunde befälhavaren inte uppskatta på grund av mörkret. Färjans radar var i bruk men de möjliga nära mål inblandade med sjöclutter.

Färjan hade rört sig i uppskattningsvis två minuter, då befälhavaren överraskande upptäckte ett svagt blinkande ljus framför färjan. Ljuset blinkade enligt befälhavarens uppskattning på högst 30 m avstånd från färjan. Befälhavaren insåg omedelbart att det fanns något flytande framför färjan i havet. Befälhavaren svängde manöverorganen för Aquamaster i motsatt riktning för att dra färjan full back.

Genast efter stoppet började maskinerna på färdriktningens sida "knäa", dvs. deras varvtal sjönk och maskinerna stannade. Befälhavaren begrep att något hade trasslat in sig i draganordningen på färdriktningens sida och befälhavaren frikopplade propellrarna.

1.2.5 Åtgärderna efter händelsen

Då PROSTVIK 1 redan hade sammanstött med svepningskabeln, tände KUHA 26 strålkastaren och belyste sammanstötningplatsen. Befälhavaren på PROSTVIK 1 observerade att de blinkande ljuset fanns i en mast på två orangefärgade bojar och att det i närheten fanns även andra bojar av motsvarande art och en orangefärgad flytande kabel ungefär tjock som en handlov. Snart efter dessa iakttagelser hörde befälhavaren KUHA 26 anropa Archipelago VTS och meddela att landsvägsfärjan sammanstött med svepningsutrustningen.

Befälhavaren på KUHA 26 började omedelbart lyfta in svepningsutrustningen. I början av lyftet försökte 1:e officeren svänga fartyget från vänster, men svepningsutrustningens



dragmotstånd var så stort att svängningen inte lyckades. Vid detta skede bogserade utrustningen KUHA 26 mot norr. I detta skede frågade PROSTVIK 1 via radion, vad som hade skett. Samtidigt försökte 1:e officeren svänga KUHA 26 runt från höger, men dragmotståndet var alltför stort. Medan radioförbindelsen ännu varade såg befälhavaren på KUHA 26 att den akustiska svepningsutrustningens kabel spändes så spänt att den steg upp ur vattnet och slutligen brast. KUHA 26 svängde efter att kabeln brustit på tvären mot vind och befälhavaren förbjöd ovillkorligen att använda maskinerna ända tills kablarna hade lyfts upp på däck. Under lyftet av kablarna kom det på KUHA 26 ännu brandalarm från maskinrummet, vilket konstaterades vara obefogat. Orsaken till larmet är inte klar. Då KUHA 26 ännu samlade upp resten av kablarna ur havet frågade befälhavaren på PROSTVIK 26, vad som nu skall göras. KUHA 26 svarade att den ännu lyfter upp kabel men att färjan kan lägga till vid avgångsstranden. Samtidigt berättades att rikligt med kabel fastnat i färjans propeller. Samtalen mellan fartygen fördes på finska. Radiotrafiken på PROSTVIK 1 sköttes då av matrosen.

Då utrustningen insamlades på däck, meddelade KUHA 26 till ledningen för övningen om det inträffade och ringde vid nummerupplysningen till Sjöräddningscentralen. Nummerupplysningen (118) kände inte till Räddningscentralens nummer och man fann den först efter en rätt lång diskussion via MRSC Helsingfors. Under detta samtal meddelade PROSTVIK 1 att den inte kommit till stranden utan att även den andra draganordningen trasslade in sig i kabeln och släckte maskinen. PROSTVIK 1 meddelade att den var på drift och försökte ankra. Det lyckade dock inte, för ankarkättingen trasslade in sig då man försökte kasta ankar och ankaret blev hängande efter att ha gått ut cirka 10 meter. Färjan meddelade att den behöver hjälp.

KUHA 26 svarade att fartyget samlar in resten av utrustningen och kommer till hjälp. I detta skede tryckte vinden färjan mot minsveparen, varvid befälhavaren på KUHA 26 inledde en manöver för att lägga till fartyget vid sidan av färjan. Befälhavaren på minsveparen såg att kabeln till den magnetiska svepningsutrustningen var spänd och att den gick under vattnet i ena ändan av färjan. Vänstra sidan av KUHA 26 förankrades snabbt vid sidan av färjan och svepningskabeln drogs hela tiden in på så sätt att den inte kunde trassla in sig i propellrarna på KUHA 26. Situationen kunde sålunda stabiliseras och KUHA 26 tände ljusen begränsad manöverförmåga och släckte svepningsljusen.

Då läget stabiliserats befallde befälhavaren på KUHA 26 att också kapa kabeln till magnetröjaren för att försäkra att fartyget om så krävdes hade kunnat manövrera fritt. KUHA 26 bogserade vid sin sida PROSTVIK 1 till norra sidan av Pärnäs udde och kastade ankar på platsen 60°10,05' N och 021°42,45' E, varifrån kombinationen måste förflytta sig då draget på ankarkättingen blev alltför stort. Efter att ankaret tagits upp manövrerade KUHA 26 på området mellan Pärnäs udde och Strandbyhäll fyrbåk, österom farleden och höll fartygens stävar mot vinden.

1.2.6 Personskador

Inga personskador inträffade.



1.2.7 Fartygens skador

Ingetdera fartyget åsamkades nämnvärda skrov- eller maskinskador.

1.2.8 Övriga skador

Ankarkättingen på PROSTVIK 1 måste kapas och ankaret släppas till botten, var det ännu ligger.

KUHA 26 förlorade till följd av sammanstötningen praktiskt taget hela sin svepningsutrustning på grund av att kablarna skadades och några flytande delar av utrustningen skadades.

1.2.9 Förbindelseapparatur

PROSTVIK 1 hade en VHF-radio av märket SailorRT 146 och en bärbar VHF-radio av märket ICOM IC-MICE samt en Nokia 5140i -mobiltelefon. Anordningen för anrop och ljudsignal som mistlursignal och för att ge lastningsinstruktioner var Raymarine RAY 430 Loudhailer.

KUHA 26 har utöver en mångsidig radioanläggningen en mistlursanordning för ljudsignaler och ett särskilt högtalarsystem för både intern och extern ledning.

1.2.10 Registreringsanordningar

Svepnings- och navigationsapparaturen på KUHA 26 registrerar noggrant plats- och tidsuppgifterna för händelserna. Händelserna registrerades även omsorgsfullt i fartygets loggbok. Kommunikationen som skett i Virve-nätet stödde utredningen av händelserna efteråt.

1.2.11 Verksamheten hos VTS- och övervakningssystemen

Trafikledningscentralen tog parterna under uppföljning efter att ha fått meddelande om vad som skett från KUHA 26. Jourhavande under arbetsskiftet hade av svaret att döma inte begripit att fartygen efter sammanstötningen var kopplade till varandra efter sammanstötningen. VTS -centralens registreringsystem har inte tagit upp på band annat än meddelandet som KUHA 26 lämnade om haveriet, fastän befälhavarna i sina utsagor kommer ihåg att de trafikerat på kanal 71.

1.3 Räddningsverksamheten

1.3.1 Larmverksamhet

1:e officeraren på KUHA 26 ringde klockan 02.22 på order av befälhavaren med GSM-telefon via nummerupplysningen (118) upp sjöräddningscentralen.



Nummerupplysningen hittade inte telefonnummer på namnet Sjöräddningscentralen eller MRCC. Slutligen kunde samtalet förenas till Helsingfors sjöräddningsundercentral (MRSC Helsingfors), varifrån samtalet kopplades till Sjöräddningscentralen (MRCC Åbo). För Sjöräddningscentralen uppgavs uppgifter om händelsen och läget.

MRCC Åbo beordrade att kommunikationstrafiken i fortsättningen skall ske i Virve -nätet på Virve YT -kanalen "VSU OvRvI" (Folder 27, grupp 16). Därefter trafikerar PV-206, V/LTURSAS, MRCC och KUHA 26 i Virve -nätet. VTS -centralen har inte kunnat höra denna radiotrafik.

1.3.2 Räddningsverksamheten inleds

Klockan 03.12 granskade PV-206 omgivningen till haveristen, för att man skulle få visshet om att det inte finns lösa kabelbitar eller annat flytande i vattnet. PV-206 kunde inte på grund av sjögången lägga till vid sidan av PROSTVIK 1 och ej heller KUHA 26.

Efter inspektionen försökte maskinchefen på KUHA 26 reparera ankaret på PROSTVIK 1. Han kunde också reda ut trasslet som uppkommit för kättingen, men ankaret kunde inte lyftas för kättingen gled på ankarspelets kättinghjul.

V/L TURSAS anlände till platsen kl. 03.35 och förblev i DP (Dynamisk positionshållning) MRCC Åbo beordrade kl. 03.47 befälhavaren på V/L TURSAS som chef på olycksplatsen. Med bevakningsfartygets arbetsbåt inleddes kapningen av ankarkättingen och lösgörandet av den akustiska svepningsutrustningen under PROSTVIK 1. Chefen på olycksplatsen befallde personalen på landsvägsfärjan att kontakta MRCC Åbo.

PV-206 transporterade föraren för reservfärjan från Pärnäs till Retais-sidan kl. 03.51.

Flottören till magnetsvepningsutrustningen kunde lyftas upp på landsvägsfärjans däck kl. 04.08. Ankaret för PROSTVIK 1 kunde fällas till botten klockan 04.20. De delar som saknades till magnetsvepningsutrustningen kunde lyftas upp på landsvägsfärjans däck, men flottören till den akustiska svepningsutrustningen och bojen blev ännu under färjan fast i dess propeller.

KUHA 26 hissade kl. 08.36 dagssignalerna "begränsad manöverförmåga". Bogserbåten FRAM som beställts av färjrederiet anlände kl. 09.22 och bogseringen av landsvägsfärjan överläts till bogserbåten. Bogseraren FRAM förankrade landsvägsfärjan vid din högra sida och förflyttade färjan till Korpo reparationsvarvs brygga för vidare åtgärder. PROSTVIK 1 förtöjdes vid bryggan till Korpo varv kl. 10.22. Runt propellern i körriktningen hade snott sig cirka 30–40 varv kabel och runt den aktre propellern var det cirka 20–30 varv kabel. Från mitten av kabeln under färjan hängde en anordning lik en tunna, på vars sida fanns texten: 560 kg. Propellrarna hade rensats från överlopps material kl. 12.00 och efter provstart kördes en provkörning. Som avslutning på provkörningen förtöjdes färjan på Pärnäs färjplats för att invänta monteringen av reservankaret.



KUHA 26 lade sig för ankar norrom Pärnäs udde kl. 09.55.

1.4 Utförda särskilda utredningar

1.4.1 Undersökningar på olycksfartyget och händelseplatsen

Utredarna bekantade sig med händelseplatsen på händelsedagen och fotograferade ankarspelet på PROSTVIK 1 i det tillstånd såsom det var efter att ankaret hade lösgjorts med kättingen intrasslad och då den halkat bort från sin plats på kättinghjulet. Då kabeln lösgjorts från draganordningen fotograferades den på stranden vid Korpo varv och befälhavaren och matrosen på PROSTVIK 1 intervjuades.

Utredarna deltog i provkörningen med PROSTVIK 1 då dykarna hade lösgjort resterna av kabeln från draganordningen.

1.4.2 Andra undersökningar

Utredarna bekantade sig med svepningsutrustningen och dess skador på Åbo Flottstation dagen efter haveriet. Samtidigt gjorde man sig förtrogen med det material som registrerats om händelserna på KUHA 26 och intervjuade fartygets befälhavare, 1:e officeren, utkiken och inspektören för sjöfarten på Skärgårdshavets marinkommando. Det hemliga material som erhöles vid tillfället har vid undersökningen brukats endast för att komplettera obestämda eller bristande punkter om händelseförloppet. Hemligt material publiceras inte i denna rapport, utan det förvaras hos marinen.

De begränsande faktorerna för sikten från förarkabinen på PROSTVIK 1 kartlades och deras eventuella andel i olyckan uppskattades på basis av iakttagelserna.

Personalens arbetstider togs inte till föremål för en särskild granskning, fastän det fanns skäl att misstänka trötthetens andel i det uppkomna, vilken omständighet utreds vid analysen.

1.5 Stadganden och bestämmelser som styr verksamheten

1.5.1 Den nationella lagstiftningen

Fartygen för Vägaffärsverkets färjrederi följer under tillsyn av Sjöfartsverket de nationella och internationella stadganden som gäller som en del av den normala inrikestrafiken.

Marinens fartyg följer under tillsyn av kommandören för Marinen i tillämpliga delar stadgandena för inrikes trafik och internationell sjöfart. Instruktioner i detalj har meddelats i Regler för militär sjöfart och säkerhetsföreskrifterna samt i reglementena för fartygstjänstgöring.



1.5.2 Myndighetsföreskrifter och instruktioner

Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt har genom beslut² utfärdat 9.3.1998 bestämt att "landsvägsfärjor som undantag, vilka opererar på sträckan Lillmälö – Prostvik och Pärnäs – Retais ger trafikanmätningar endast då sikten är under 2 sjömil". Genom iakttagande av denna anvisning lämnade PROSTVIK 1 inte någon varning om sin avgång då den avgick för en extra tur.

1.5.3 Operatörens order

Operatören har inte ändrat nämnda beslut av sjöfartsmyndigheten. Anvisningen var endast, då anrop ingått för en extra tur, att köra turen utan dröjsmål med iakttagande av behörig försiktighet.

1.5.4 Kvalitetssystem

Väggaffärsverkets färjerederi har godkänt de instruktioner för rederiet och varje frigående färja som uppgjorts i enlighet med ISM -säkerhetsledningssystemet.

Marinen följer utöver lagarna och förordningarna de säkerhetsföreskrifterna som meddelats i sjöfartsinstruktionen för marinen. KUHA 26 hade inte den ISM säkerhetsinstruktion som IMO förutsätter, utan fartygets säkerhetsledning och -system fanns i en form enligt Regler för militär sjöfart och den motsvarade till största delen det ISM -säkerhetsledningssystem som begagnas på den civila sektorn.

² Sjöfartsverket, Beslut av Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt 9.3.1998 ÄNDRING I DOKUMENTET "TRAFIKMEDDELANDEN INOM ARCHIPELAGO VTS-OMRÅDET INKLUSIVE LANDSKAPET ÅLAND OCH DEN ÖVRIGA DELEN AVSKÄRGÅRDHAVET"



2 ANALYS

2.1 Händelsens olika faser

Vid analysen beskrivs utredarnas uppfattning om händelsernas förlopp, bundna vid de situationsbilder som tagits vid VTS -upptagningarna. Vid utredningen av händelsen har utredarna haft även de hemligförklarade delarna av sjöförklaringen för KUHA 26 och annat upptaget hemligt material om händelsen till sitt förfogande, vilket på vissa punkter inverkat på de slutsatser som utredarna gjort om händelsernas förlopp. Det hemligstämplade materialet har till Marinen för att förvaras där.

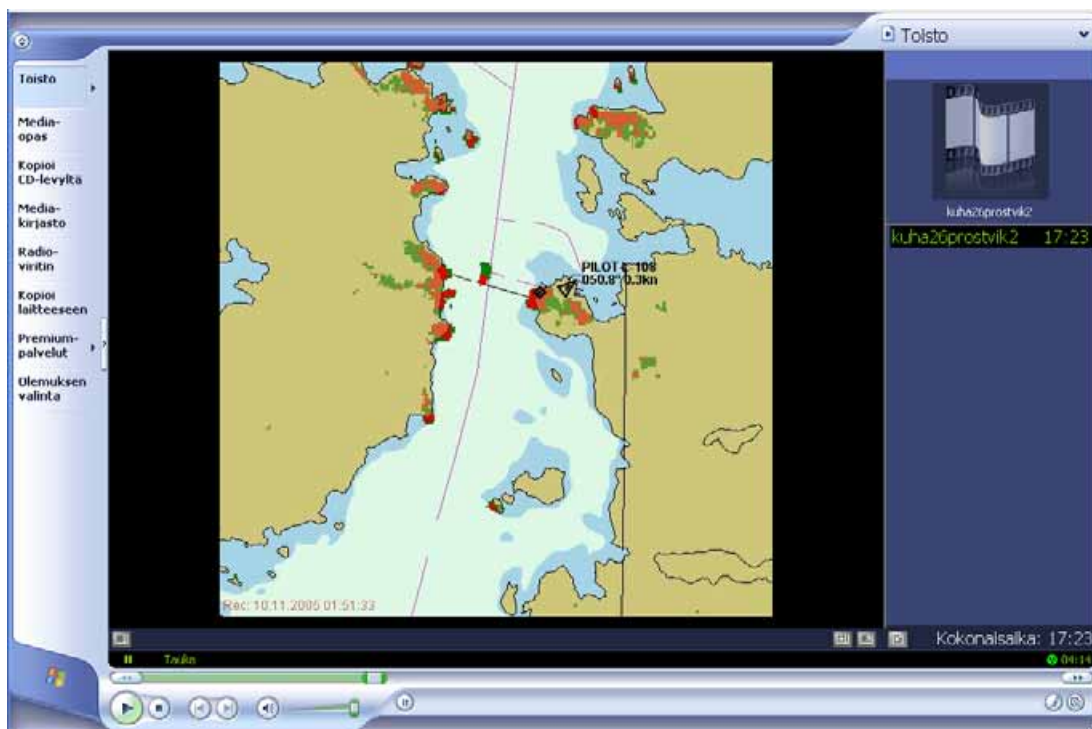


Bild 4. Det första skedet av händelsen (PoNR) kan anses vara den situation, där KUHA 26 överskrider rutten som går över sundet för PROSTVIK 1. PROSTVIK 1 är då vid sidan av KUHA 26 (till höger "tvärs"), och KUHA 26 har slutligt passerat den plats, där fartyget ännu hade kunnat vända om och avbryta svepningen. På PROSTVIK 1 syns ingen rörelse och dess lanternor är inte tända.

KUHA 26 hade en reservplan, att om en extra färjtur körs innan fartyget kommer i omedelbar närhet av färjrutten, svängs svepningskombinationen om och den planerade linjen sveps i två delar. Före ankomsten till färjrutten upptäcktes ingen orsak till att avbryta svepningen. En omsvängning av svepningskombinationen i den motsatta färdriktningen hade krävt en förvarning på flera minuter och det hade funnits alltför litet utrymme att svänga på överfartstället för rutten. Varningen borde alltså ha kommit klart före ankomsten till korsningsområdet.

Sammanstötning mellan landsvägsfärjan PROSTVIK 1 och svepningsutrustningen för minsveparen KUHA 26 i Storströmmen 10.11.2005

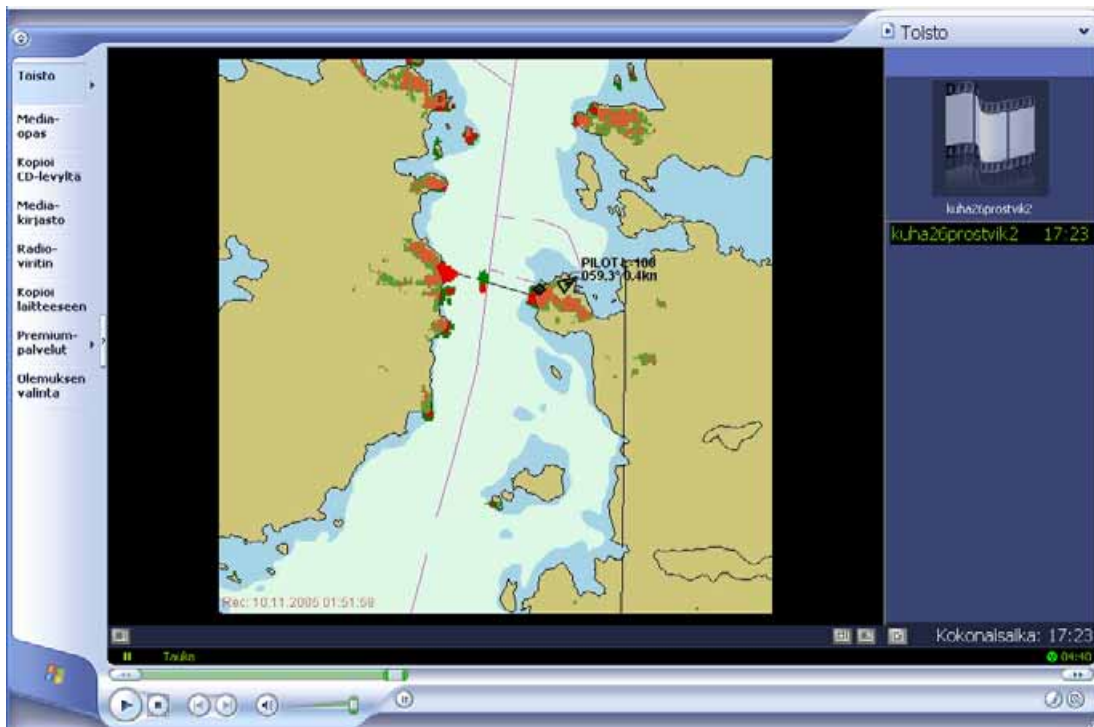


Bild 5. Den andra fasen börjar kl. 01.52 då färjans lanternor tänds och PROSTVIK 1 avgår från stranden. KUHA 26 har efter att leden för färjan överskridits rört sig cirka 90 meter. 1:e officeren på KUHA 26 upptäcker färjans lanternor i för pejling 120° till höger eller i fartygets färdriktning snett akterut. Från färjan sett är KUHA 26 cirka 30° till höger om färjans färdriktning och klart observerbar.

Befälhavaren på PROSTVIK 1 kommer inte enligt utsago ihåg att han observerat färdljus som avvek från det normala på KUHA 26. Lotsen på det tankfartyg som tidigare kommit emot har berättat att svepningsljusen var klart observerbara och behöriga. Verksamheten av befälhavaren på PROSTVIK 1 (ej observerat lanternorna) tyder på en tillfälligt nedsatt observationsförmåga beroende på trötthet, vilket torde vara bekant för många personer som just vaknat. Tidpunkten då olyckan inträffade, morgonnatten, är i sig vilotiden enligt människans dygnsrytm. Tidpunkten har en klar förbindelse med vakenheten.

Den omedelbara avgången efter att larmklockan ringt innehåller en riskfaktor som lyfts fram. Den kan inverka på även andra nödvändiga iakttagelser och avgöranden i arbetet. Strävan efter en god betjäningssnabbhet får inte stå i konflikt med en säker verksamhet.

Det kan anses vara uppenbart att befälhavaren på PROSTVIK 1 inte vid avfärden kommit ihåg det samtal som befälhavaren på KUHA 26 ringt och därvid nämnda varningar. Berättelsen om samtalets innehåll var mycket osäker och summarisk, då befälhavaren för första gången hördes efter haveriet.

Sammanstötning mellan landsvägsfärjan PROSTVIK 1 och svepningsutrustningen för minsveparen KUHA 26 i Storströmmen 10.11.2005

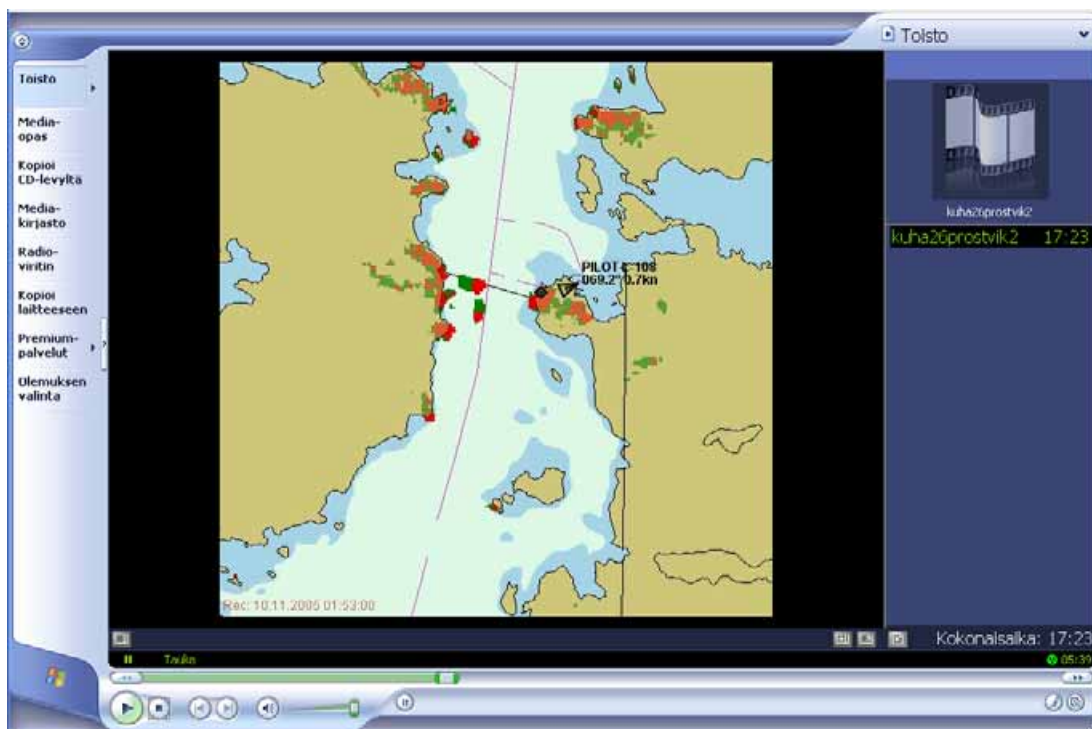


Bild 6. Den frigående färjan PROSTVIK 1 sammanstötter med den svepningsutrustning som bogseras av KUHA 26 kl. 01.53. På KUHA 26 har det gått cirka 60 - 90 sekunder från att färjleden överskreds, varför sammanstötningsplatsen bör vara cirka 180-270 meter bakom KUHA 26.

Enligt utsaga av befälhavaren på PROSTVIK 1 observerade han just före sammanstötningen ett blinkande ljus framför färjan. Detta ljus har uppenbarligen varit det andra ljuset på svepningsutrustningen, vilket var på 203 meters avstånd efter KUHA 26. Skadorna på kabeln närmare KUHA 26 har kunnat uppstå då kabeln tvinnades runt propellern på PROSTVIK 1 och skavde mot den frigående färjans skrov. Den observation av befälhavaren om det blinkande ljuset kan betraktas som tillförlitligt på basis av VTS -upptagningen och den tidsbundna geografiska informationen.

Sammanstötning mellan landsvägsfärjan PROSTVIK 1 och svepningsutrustningen för minsveparen KUHA 26 i Storströmmen 10.11.2005

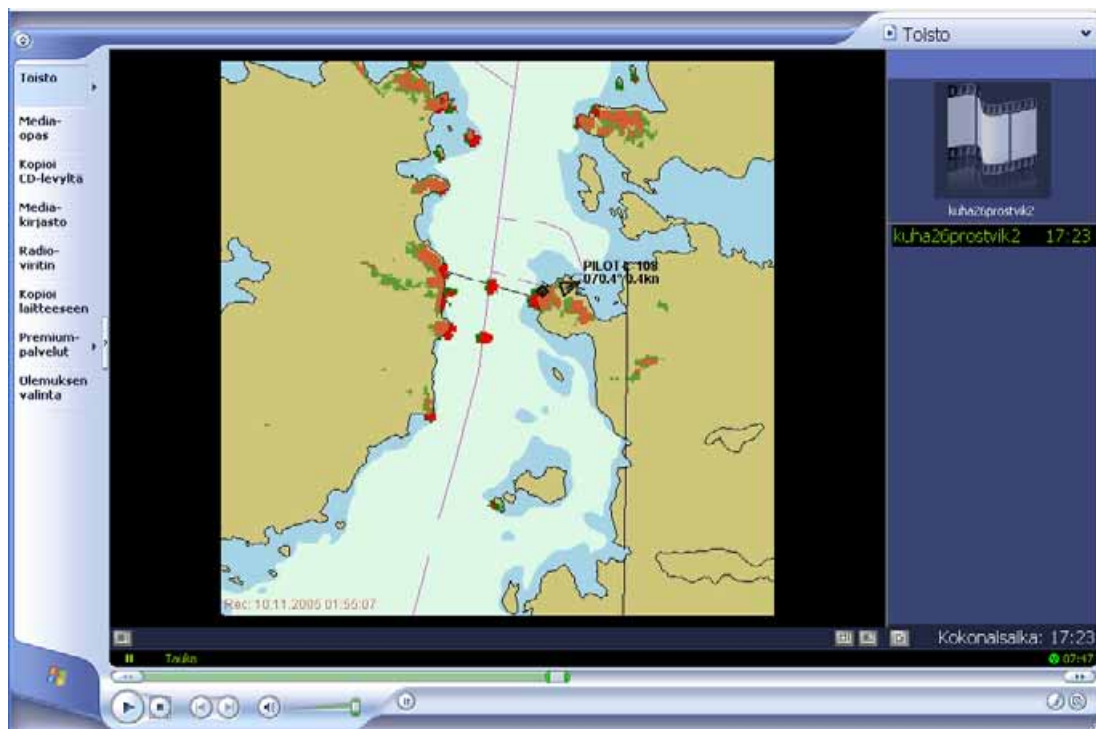


Bild 7. Rörelsen för PROSTVIK 1 fortsatte ännu efter sammanstötningen cirka 80-100 m, uppenbarligen på grund av att maskinstyrkan för draganordningen endast i färjans andra ända i praktiken fanns till förfogande.

KUHA 26 tar kontakt på kanal 16 med PROSTVIK 1. I radion rådgör man om de följande åtgärderna. Man beslutar köra färjan med den disponibla maskinstyrkan tillbaka till avgångsstranden. KUHA 26 tar 01.56 kontakt med VTS -centralen på kanal 71 och anmäler haveriet. Samtidigt meddelar fartyget om sin oförmåga att väja för annan trafik. För VTS -centralen blir det uppenbarligen inte klart att fartygen är fast i varandra genom svepningskablarna.

KUHA 26 börjar vinda in svepningsutrustningen och PROSTVIK 1 inleder körningen till avgångsstranden med den tillgängliga propulsionsanordningen i färjans andra ända.

Sammanstötning mellan landsvägsfärjan PROSTVIK 1 och svepningsutrustningen för minsveparen KUHA 26 i Storströmmen 10.11.2005

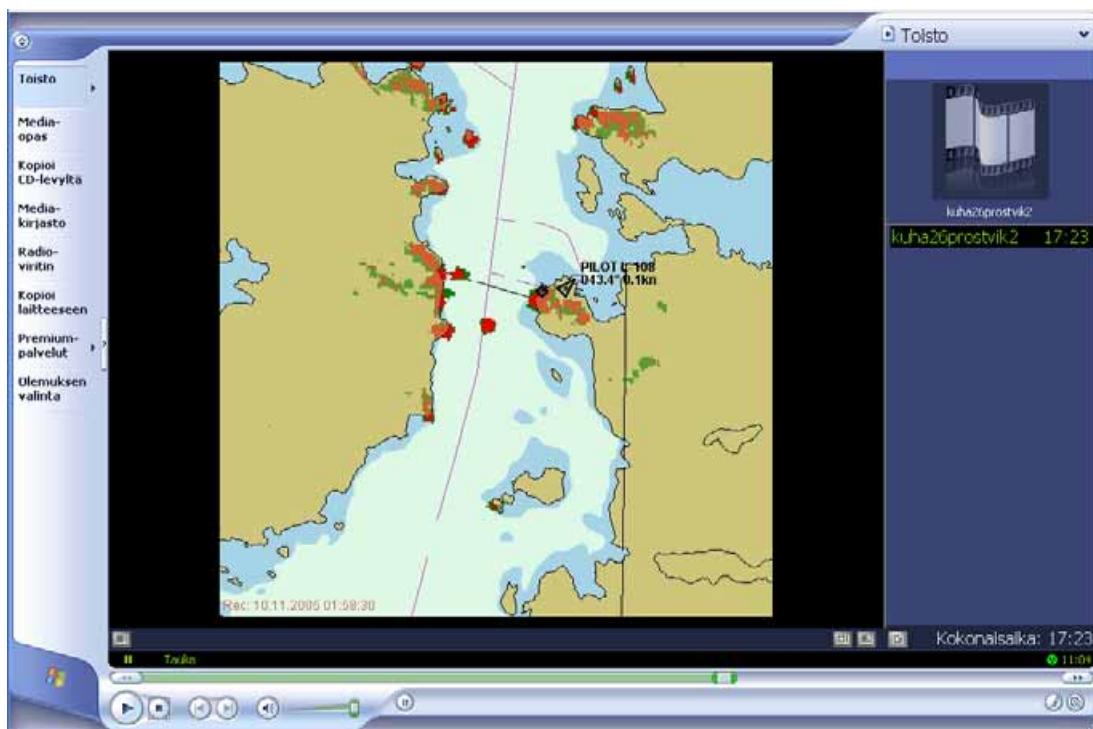


Bild 8. PROSTVIK 1 kör mot stranden och KUHA 26 förbereder sig att ta in svepningsutrustningen. Sjögången är dock så kraftig att befälhavaren på PROSTVIK 1 beslutar att avbryta försöket att angöra vid stranden.

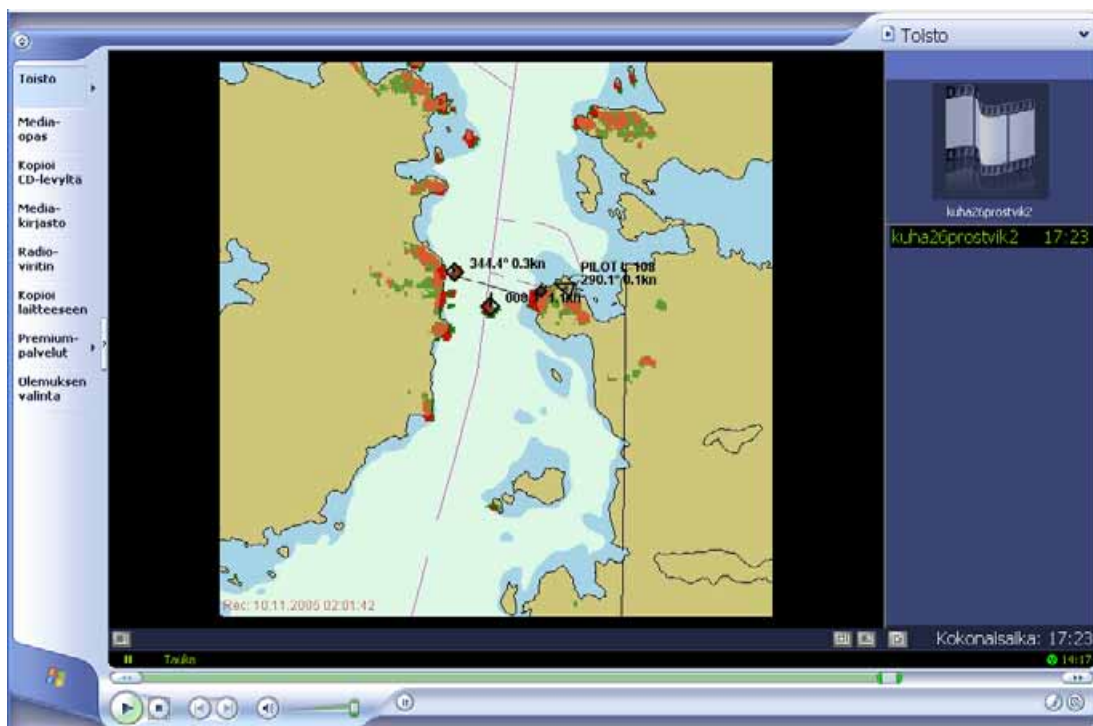


Bild. 9 Då PROSTVIK 1 upphör med försöket att förtöja och svänger bort från stranden trasslar svepningskabeln in sig även i den andra draganordningen och stoppar maskinerna. Färjan meddelar att den är på drift och försöker som följande åtgärd kasta ankar.

Sammanstötning mellan landsvägsfärjan PROSTVIK 1 och svepningsutrustningen för minsveparen KUHA 26 i Storströmmen 10.11.2005

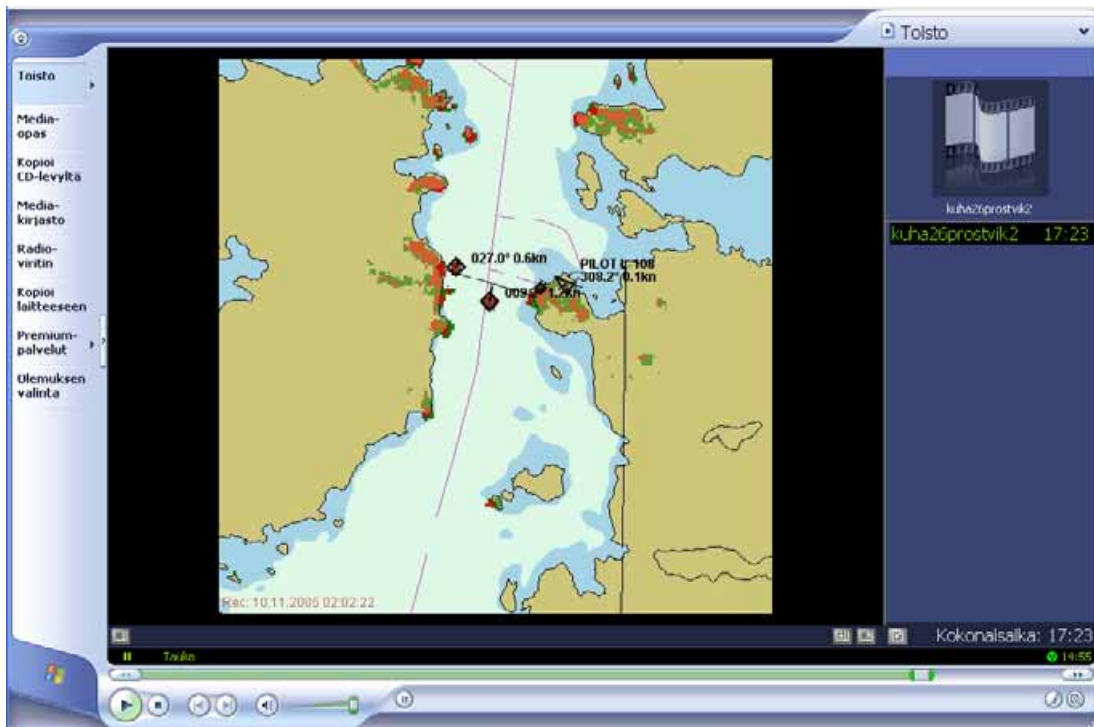


Bild 10. VTS har tagit vardera objekten under uppföljning. Försöket att ankra slutar med att ankaret har kunnat läggas ut cirka 10 meter, då kättingen fastnar i häverten. Ankaret kan inte fås upp eller ned. PROSTVIK 1 meddelar KUHA 26 att färjan är i nöd, varvid KUHA 26 lovar komma till undsättning.

2.2 Handlingsrutiner

De handlingsrutiner som KUHA 26 följer tyder på att man söker säkerhet. För att minimera den risk som orsakas av svepningsutrustningen strävade man efter att i förväg meddela om aktiviteten och genom att förvissa sig om att informationen gick fram ytterligare genom ett telefonsamtal då aktiviteten börjat. I planeringen hade det motiverat insetts att landsvägsfärjan utgör en risk. Särskild uppmärksamhet fästes på den information som riktades till PROSTVIK 1 och observationen av färjans verksamhet framhövdes på KUHA 26.

De förutseende åtgärderna dokumenterades med omsorg och man strävade efter att förvissa sig om att informationen gick fram på flera olika sätt. Trots tidpunkten på dygnet såg man till den verkamma personalens vakenhet. Det faktum att verksamheten avvek från de normala rutinerna bidrog ytterligare till att vitaliteten bevarades och i det ingick entusiasmen över att lära sig nytt och tillämpa det man lärt sig.

Handlingsrutinerna på PROSTVIK 1 belastades av den enformiga verksamheten och de långvariga traditionerna i handlingsätten. Befälhavaren hade vant sig vid att de som skulle transporteras förväntade sig omedelbar och snabb betjäning. I handlingsmodellerna hade inte gynnats inspektioner som skedde just före avgången. Sjöfartsdistriktets instruktioner om trafikmeddelanden har eventuellt för sin del bidragit till det rutinmässiga vid avgångar utanför tidtabellerna.



Under utredningens gång har det kommit fram antydningar om att ljudvolymen för sjöradions högtalare uppenbarligen var nedskruvad till ett minimum. På annat sätt kan det inte förklaras de avbrott som kommit fram för lyssnandet till radiotrafiken. Visserligen kan en del av oklarheterna i trafiken förklaras med att det i VTS -upptagningen fanns endast VTS -kanalen 71 upptagen på band. Då det inte förutsattes trafikmätan av PROSTVIK 1, är det mänskligt sett förståeligt att den störande ljudvärld som tidvis upplevts som obehövlig dämpas ned.

Den uppenbara risk som i denna händelse realiserades, utgörs av avgångsproceduren för turer som skall köras utanför tidtabellen på anrop. Människans vakenhet har blivit klart nedsatt då han måste ge sig iväg direkt "från viloläge". Verksamheten grundar sig då på ett minimerat inlärt handlingssätt och man förmår inte göra extra observationer och även om sådana skulle göras, uppfattar man inte nödvändigtvis betydelsen av dem.

Körningen av en tur utanför tidtabellen borde föregås av att klara, fastställda försäkringar utförs, för att befälhavarens vitalitet skall uppnå en tillräcklig nivå före avgången.

2.3 Myndighetsverksamhetens verkan

Sjöfartsdistriktet har meddelat ett beslut angående trafikmeddelanden i dokumentet "LIIKENNEILMOITUKSET ARCHIPELAGO VTS-ALUEELLA MUKAAN LUKIEN AHVENANMAAN MAAKUNTA JA MUU OSA SAARISTOMERTA"³. (Trafikmeddelanden inom Archipelago VTS -området, inklusive landskapet Åland och den övriga delen av Skärgårdshavet). Till detta dokument utfärdade sjöfartsdistriktet en ändring 9.3.1998, varigenom det begränsade anmälningsskyldigheten för två färjor som opererar på landsvägsfärjpass. Den ena av dem var sträckan Pärnäs - Retais. Den färja som opererar på denna sträcka skall lämna trafikmätan endast då sikten var under 2 sjömil⁴. Genom ändringen strävade man efter att minska antalet trafikmeddelanden, som orsakas av de täta tidtabellerna, och på så sätt framhäva det att meddelanden som är nödvändiga med tanke på trafiksäkerheten blir observerade.

Vid bedömningen av verkningarna av den utfärdade ändringen koncentrerade man sig på den risk som sikten medför. Uppenbarligen har det inte betraktas som en betydande risk att färjorna, då de följde detta beslut, vid rådande god sikt utan förvarning kunde avgå från stranden och orsaka en onödig osäkerhets- och nära ögat -situation, eller t.o.m. en sammanstötning.

Enligt utredarnas uppfattning hade en bättre säkerhetsnivå uppnåtts genom att förplikta färjorna att alltid lämna trafikmeddelande, då VTS -centralen meddelar om den trafik som korsar deras rutt i den korsande farleden. I synnerhet borde den andra sjötrafiken varnas om de turer som körs utanför turerna enligt tidtabellen, vilken eventuellt har planerat sin egen tidtabell på grundval av färjtidtabellerna. Beaktandet av detta risktagande då ändringen gjordes hade eventuellt förhindrat uppkomsten av den nu

³ Beslut av Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt 17.12.1997 Dnr 401/520/97

⁴ Beslut av Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt 9.3.1998 Ändring i dokumentet Trafikmeddelanden inom Archipelago VTS -området inklusive landskapet Åland och den övriga delen av Skärgårdshavet.

utredda olyckan. Genom att dela upp anmälningsskyldigheten sålunda att VTS - centralen meddelar färjan om den korsande trafiken, är det möjligt att på sätt och vis tvinga den frigående färjan att lyssna på kanalen i fråga och delta i upprätthållandet av trafiksäkerheten.

2.4 Utkiksmöjligheterna

Utkiksmöjligheterna för vardera fartyget var i någon mån begränsade. Utkiken på däck till KUHA 26 måste förflytta sig några steg för att kunna iakta synfältet runtomkring. Sikten på utkiksplatsen begränsades av avgasrörets konstruktion, som man måste gå runt för att hålla utkik över en viss sektor. För förflyttningen hade utkiksplattformen förlängts framför avgasrörets konstruktion. En effektiv utkik förutsatte ständig förflyttning och alltid blev det tillfälliga avbrott till en del av sektorn. Utkiken intensifierade genom att man höll utkik även från förarkabinen, där konstruktionen för avgasröret även utgjorde en begränsande faktor. Vid denna olycka upptäckte utkiken i förarkabinen först färjans rörelser.

I förarkabinen på PROSTVIK 1 är det på grund av konstruktionernas och förarkabinens form besvärligt att hålla utkik ungefär 30° grader till höger om den nu körda färdriktningen. I den riktningen finns det konstruktioner som begränsar sikten och glasytorna befinner sig i en sådan vinkel att man inte kan vara säker på de synliga ljusens färg utan att ändra utkiksplatsen.

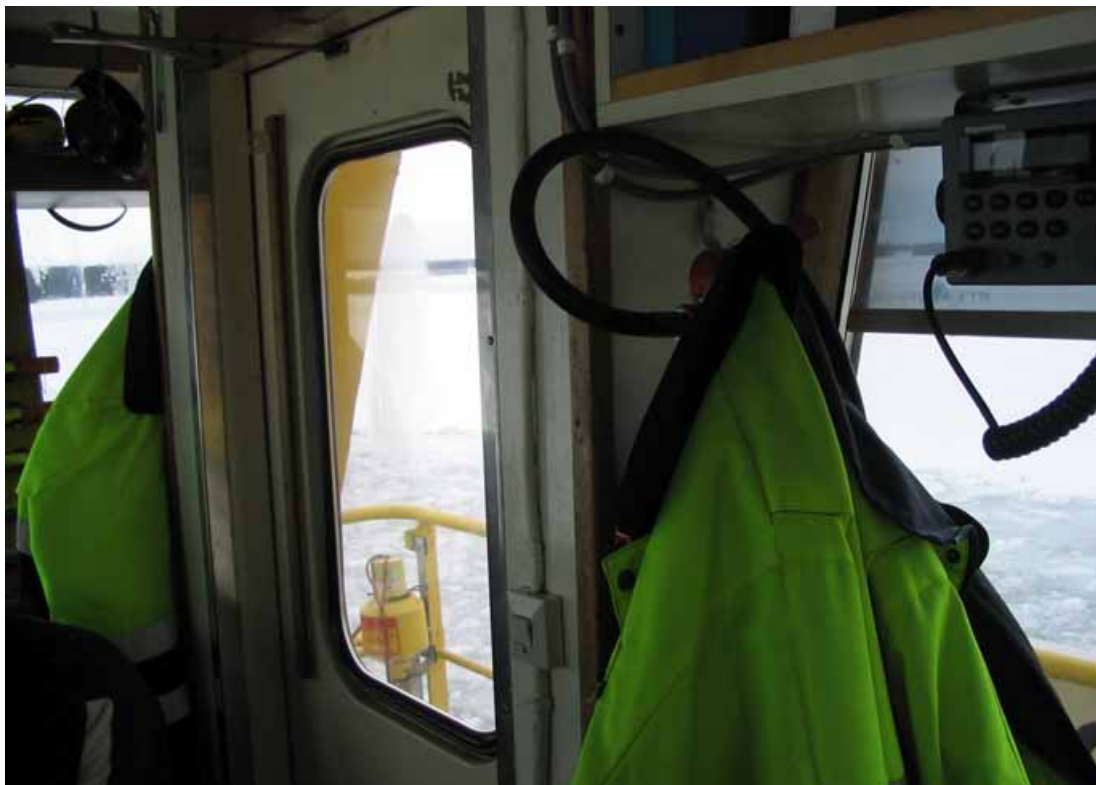


Bild 11. Utkiksmöjligheterna ungefär 30 grader till höger från förarkabinen på PROSTVIK 1.



Ifall befälhavaren på PROSTVIK 1 inte har förflyttat sig från sin manöverplats, utan har betrakta de ljus som han lagt märke till som ljusen på ett passerande fartyg, har han praktisk taget inte kunnat ha en exakt observation av ljusen.

2.5 Nödmeddelande

Från ingetdera av fartygen har lämnats nödanrop på den allmänna anrops- och nödkanalen. KUHA 26 meddelade VTS -centralen om farosituationen, eftersom fartyget var manöverodugligt och på så sätt oförmöget att väja för annan trafik. VTS -centralen kvitterade att den mottagit budskapet. Lägesbilden blev inte omedelbart klar för VTS -operatören.

KUHA 26 försökte därefter meddela MRCC Åbo om farosituationen per mobiltelefon. Man försökte få kontakten via 118-nummerservicen. Telefonnummer till "MRCC Åbo" eller "sjöräddningscentralen Åbo" erhöles ej från servicen.

KUHA 26 handlade i sig i enlighet med gällande instruktioner, men utredarna anser det vara ett bättre alternativ att begagna den allmänna nöd- och anropskanalen vid anmälningar till sjöräddningscentralen. KUHA 26 hade även till sitt förfogande haft VIRVE telefonnätet, ifall man ville hemlighålla en olycka som inträffat vid en militär övning. Det är av betydelse att VTS -operatören inte har Virve nätet till sitt förfogande. Det är möjligt att de interna instruktionerna för flottan är föråldrade med hänsyn till meddelandena.



3 SLUTSATSER

Handlingssätten, vilka blivit praxis, för en snabb avgång för trafik utanför tidtabellen utgjorde en riskfaktor, som i förbindelse med en bristfällig möjlighet till utkik och uppenbarligen tillsammans med en nedsatt vakenhet ledde till att den frigående färjan körde på den flytande svepningsutrustningen.

De frigående färjor som lämnats utanför verksamheten för Sjötrafikens ledningscentral, liksom PROSTVIK 1 lämnar inte några trafikmeddelanden. Ifall de hade varit skyldiga att lämna meddelanden, då det inte finns annan trafik på verksamhetsområdet, hade befälhavarna varit förpliktade att lyssna på VHF-trafiken kontinuerligt. Ifall man på PROSTVIK 1 hade lyssnat på radiotrafiken hade den nu utredda olyckan sannolikt undvikits.

Varning och information om övningen distribuerades tillräckligt. Utnyttjandet av informationen och upprepadet av varningarna skapade inte ett tillräckligt skydd emot de bristfälliga instruktionerna och den nedsatta vakenheten.

Marinens fartyg hade en tillräcklig säkerhetsnivå även för att säkra den andra partens säkerhet efter olyckan.

Den brist som framkommit i nummerupplysningens verksamhet är farlig, och kräver ett dryftande av larmpraxis som skall offentliggöras. Vid utredningen av olyckor har det ofta framkommit att man i nöd- och farosituationer för sjötrafiken inte anmäler till sjöräddningscentralen eller sjöräddningsundercentralen på den allmänna nöd- och anropskanalen. En anmälan till VTS -centralen är inte tillräcklig enligt utredarnas uppfattning.



4 REKOMMENDATIONER

Utredarna rekommenderar att,

1. *Färjrederiet ger instruktioner om handlingsätt vid avgångar utanför trafiken enligt tidtabellen. Det är viktigt att reservera tid för att säkra vakenheten och skapa en lägesbild av trafiken.*
2. *Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt förnyar sitt beslut om trafikmeddelanden angående färjor så att färjorna alltid lämnar meddelande då det finns annan trafik inom deras verksamhetsområde.*

Helsingfors 27.4.2006

Pertti Siivonen

Risto Repo

KÄLLFÖRTECKNING

Följande källor har arkiverats hos Centralen för utredning av olyckor:

1. KUHA 26 , kopia av sjöförklaringsprotokollet, den offentliga delen.
2. PROSTVIK 1, kopia av sjöförklaringsprotokollet.
3. Kopia av beslut av Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt:

Beslut av Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt 17.12.1997 Dnr 401/520/97

Beslut av Skärgårdshavets sjöfartsdistrikt 9.3.1998 Ändring i dokumentet Trafikmeddelanden inom Archipelago VTS -området inklusive landskapet Åland och den övriga delen av Skärgårdshavet.

4. VTS -upptagning, för händelsetiden
5. Utredarnas anteckningar
6. Utredningsrapportens fotografier

Kuha 26s svepningsutrustningen

