

RAPPORT

Sjø 2017/03



RAPPORT OM SJØULYKKE - KOLLISJON MELLOM CLIPPER QUITO LAPW7 OG LURONGYU 71108 I GULEHAVET 12. OKTOBER 2015

 This report is also available in English

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre sjøsikkerheten. Formålet med en sikkerhetsundersøkelse er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og offentliggjøre en rapport med eventuelle sikkerhetstilrådinge. Kommisjonen skal ikke vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sjøsikkerhetsarbeid skal unngås.

ISSN 1894-5864 (trykt utg.)
ISSN 1894-5937 (online)

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 473 jf. forskrift 11. januar 2008 nr. 30 om fastsetting av undersøkelsesmyndighet etter sjøloven § 473.

Foto av vestlandsferje: Bente Amandussen

INNHOLDSFORTEGNELSE

MELDING OM ULYKKEN	3
SAMMENDRAG.....	3
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER	5
1.1 Hendelsesforløp	5
1.2 Søke- og redningsoperasjon.....	7
1.3 Skadebeskrivelser	8
1.4 Besetningene	9
1.5 Vær- og sjøforhold.....	10
1.6 Farvann	10
1.7 Fartøyene.....	10
1.8 Relevant regelverk	11
1.9 Gjennomførte tiltak.....	11
2. ANALYSE.....	12
2.1 Innledning	12
2.2 Vurdering av hendelsesforløpet	12
2.3 Plikter for vakthavende på bro.....	13
3. KONKLUSJON	14
3.1 Undersøkelseresultater	14
4. SIKKERHETSTILRÅDINGER	14
DETALJER OM FARTØY «CLIPPER QUITO»	15
DETALJER OM FARTØY «LURONGYU 71108»	16
VEDLEGG.....	17

MELDING OM ULYKKEN

Statens havarikommisjon for transport (SHT) fikk melding fra Sjøfartsdirektoratet 12. oktober 2015 om at tankskipet Clipper Quito hadde kollidert med en kinesisk fiskebåt i Gulehavet. Sjøfartsdirektoratets melding var basert på ulykkesrapportering fra rederiet.



Figur 1: Kartutsnitt med merket posisjonen i Gulehavet hvor de to fartøyene kolliderte. Kart: Google maps

SAMMENDRAG

12. oktober 2015 var tankskipet Clipper Quito i Gulehavet på vei mot Yantai i Kina. Fiskebåten Lurongyu 71108 var også i Gulehavet denne dagen, på vei mot fiskefeltet sammen med en annen fiskebåt. Mannskapet om bord på Clipper Quito hadde observert de to båtene på babord baug, mens Lurongyu 71108 ikke hadde observert tankskipet. Fiskebåtene var på kryssende kurs foran baugen på Clipper Quito.

Clipper Quito gjorde en vikemanøver da de oppfattet at den ene fiskebåten, Lurongyu 71108, endret sin kurs, men dette var ikke nok for å unngå at de to fartøyene kolliderte. Lurongyu 71108 forliste etter sammenstøtet med Clipper Quito og det antas at en av de fem fiskerne om bord omkom.

Havarikommisjonen vurderer at følgende faktorer i hendelsesforløpet hadde størst betydning for sammenstøtet:

- Fiskebåten hadde vikeplikt, men hadde ikke observert tankskipet.
- Tankskipet la ikke til rette for en tilstrekkelig vid passeringsavstand i det de lot fiskebåten komme uforholdsmessig nær seg.

- Tankskipet unnlot å advare fiskebåten når situasjonen ble kritisk.
- Tankskipet gjorde en vikemanøver til styrbord da de oppfattet at fiskebåten hadde endret sin kurs mot styrbord, rett mot dem.
- Kapteinen om bord i Clipper Quito ble ikke varslet da den kritiske situasjonen utviklet seg.

Undersøkelsen av denne sjøulykken har ikke avdekket områder hvor Havarikommisjonen anser det som nødvendig å fremme nye sikkerhetstilrådinger, men oppfordrer rederiet til å følge opp sikker navigasjon og brosamarbeid, samt krisesituasjoner og varslingsrutiner.

1. FAKTISKE OPPLYSNINGER

De faktiske opplysningene er basert på skriftlige forklaringer fra Clipper Quitos besetning, undersøkelser av Clipper Quitos Voyage Data Recorder (VDR), intervju med en i besetningen om bord i fiskebåten Lurongyu 71108, informasjon innhentet fra China Maritime Safety Authority (den kinesiske havarikommisjonen), Sjøfartsdirektoratet, DNV-GL og rederiet Solvang ASA.

Lokal tid er benyttet i hendelsesforløpet. Lokal tid er UTC (Coordinated Universal Time) +8 timer.

1.1 Hendelsesforløp



Figur 2: Tankskipet Clipper Quito. Foto: Solvang ASA

Clipper Quito hadde lastet butan i Port of Bonny, Nigeria og avgikk derfra søndag 13. september 2015. Bestemmelsesstedet var Yantai i Kina, via Singapore.

Fiskebåten Lurongyu 71108 avgikk Taoyuan havn i Shidao tidlig på ettermiddagen 12. oktober 2015 sammen med fiskebåten Lurongyu 52263. Begge fiskebåtene var på vei ut i Gulehavet til fiskesone 132 for å fiske. Lurongyu 71108 seilte fremst og Lurongyu 52263 fulgte på i kjølvannet.



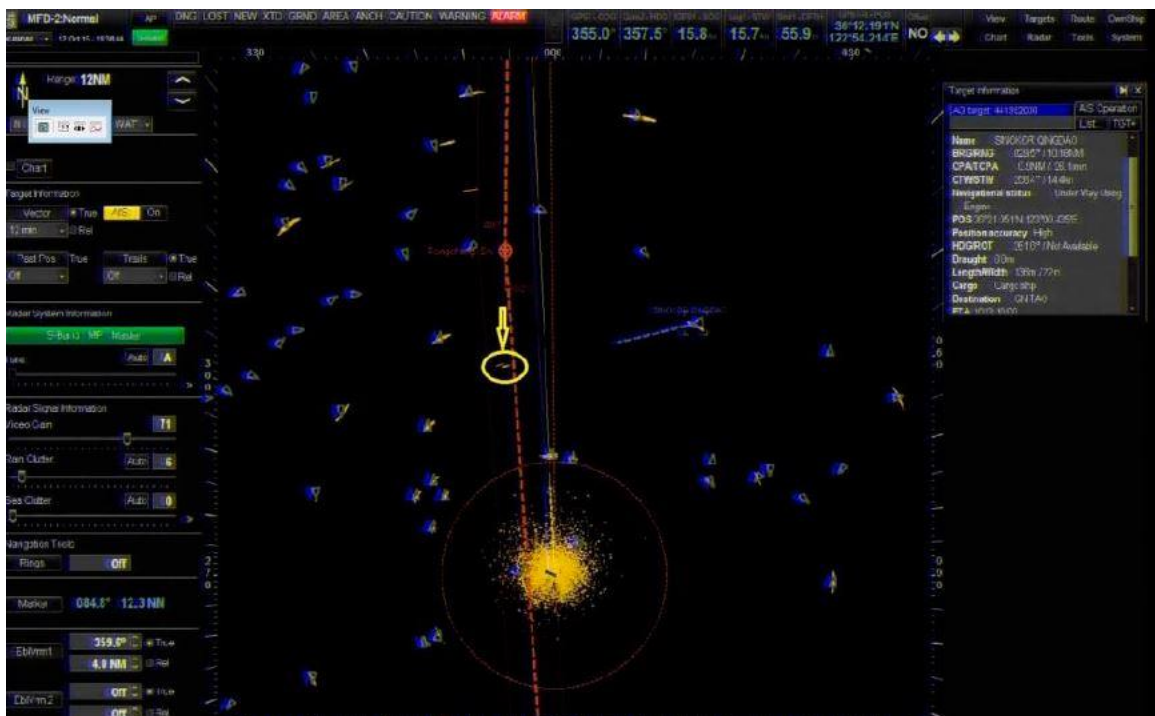
Figur 3: Tilfeldig fiskebåt dokket i Shidao, tilsvarende fiskebåten Lurongyu 71108. Foto: SHT

Om bord i fiskebåten hadde «overstyrmannen» og noen av de andre kinesiske fiskerne etter avgang Shidao jobbet i nærmere 4 timer med klargjøring av fiskeutstyr ute på akterdekket, mens «kapteinen» stod til rors og styrte fartøyet.

Clipper Quito var også i Gulehavet 12. oktober. Broen var bemannet med vakthavende styrmann og en utkikk. Fartøyet gikk på autopilot og det var mye trafikk å forholde seg til i farvannet rundt dem. Kl. 1645 gjorde vakthavende styrmann en vikemanøver til styrbord for et lastefartøy og for to andre fartøy. Kl. 1805 returnerte han rolig tilbake til opprinnelig kurs.

Kl. 1941 observerte vakthavende styrmann de to fiskebåtene på radaren. Begge fiskebåtene kom med kurs mot dem på babord baug. De var 6,49 nm unna og ville ifølge styrmannens beregninger på radaren krysse foran baugen til Clipper Quito med nærmeste passerings-avstand (CPA) på 0,3 nm. Utkikken kommuniserte til styrmannen at han kunne se de to fiskebåtene på babord baug, at de viste rød over hvit lanterne og at de hadde dekklysene på.

Clipper Quito styrte 356° og hadde en fart på 15 knop. Fiskebåten Lurongyu 71108 hadde ikke Automatic Identification System (AIS), men plotting av Clipper Quitos S-band radar og ECDIS som var lagret i VDR, indikerte at fiskebåten styrte 148° og hadde en fart på rundt 6 knop. Ifølge rederiets interne rapport benyttet vakthavende styrmann i hovedsak fartøyet X-band radar og ECDIS på sin vakt.



Figur 4: Radarbilde av S-band radaren kl. 1940. Radarekkoene av Lurongyu 71108 og Lurongyu 52263 var omkring 7 nm unna Clipper Quito, og er merket med en gul sirkel. VDR-kilde: Solvang ASA

«Overstyrmannen» om bord i Lurongyu 71108 hadde nettopp vært nede i messa og spist middag og gikk opp på broen for å avløse «kapteinen» ved roret rundt kl. 1950. «Overstyrmannen» overtok roret og «kapteinen» ble stående til høyre for roret - han gikk ikke ned for å spise middag.

Vakthavende styrmann om bord i Clipper Quito oppfattet kl. 1955 at Lurongyu 71108 plutselig endret kurs mot styrbord, rett mot dem, og utkikken rapporterte til styrmannen at Lurongyu 71108 var kommet ganske nær dem. Kl. 1956 gikk «kollisjonsfare-alarmer» på radaren. Vakthavende styrmann om bord i Clipper Quito satte utkikken til rors og beordret hardt styrbord ror, men dette var ikke tilstrekkelig for å unngå at Clipper Quito kolliderte med Lurongyu 71108 kl. 19:57:30 i posisjon N 36° 17,6' E 122° 53,7'.

«Overstyrmannen» om bord i Lurongyu 71108 forklarte i intervju at han styrte Lurongyu 71108 på stødig kurs helt inntil ulykken inntraff, omkring fem minutter etter at han overtok roret, mens «kapteinen» fortsatt stod plassert til høyre for han. Han fortalte at de ikke på noe tidspunkt hadde observert tankskipet Clipper Quito før sammenstøtet inntraff. Han forklarte at årsaken til at de ikke hadde observert tankskipet tidligere sannsynligvis var fordi de ikke hadde hatt radaren skrudd på og at sikten mot styrbord var sperret for utsyn fra ror-posisjonen på grunn av en provisorisk sovelugar som var bygget foran vinduene på styrbord side av styrhuset.

Sammenstøtet med Clipper Quito forårsaket at «overstyrmannen» og «kapteinen» om bord i Lurongyu 71108 falt overende på brodekket. «Overstyrmannen» kom seg fort opp og løp ut på utvendig dekk. «Maskinsjefen» var savnet om bord i fiskebåten, og «overstyrmannen» fortalte at han og de tre andre kinesiske fiskerne hadde lett overalt etter han.

«Overstyrmannen» forklarte at tankskipet hadde truffet dem på styrbord side og at Lurongyu 71108 hang fast foran baugen til Clipper Quito, som fortsatt hadde fart gjennom vannet. Fiskebåten ble dyttet foran Clipper Quito, og i omkring 10 minutter hadde de fire fiskerne ropt og skreket opp mot tankskipet. De hadde hamret med øks og hammer mot skutesiden, for å få Clipper Quito til å stoppe fremdriften gjennom vannet.

1.2 Søke- og redningsoperasjon

Vakthavende styrmann på Clipper Quito reduserte hastigheten fra full fart forover til minimum fart forover og varslet kapteinen. Kapteinen ankom broen mens farten minket og han overtok kommandoen kl. 2002. Vakthavende styrmann, overstyrmannen og båsen gikk kl. 2004 forut på bakken mens kapteinen, 2. styrmannen og vakthavende juniorstyrmann var på broen sammen med rormannen og en utkikk.

«Overstyrmannen» om bord i Lurongyu 71108 forklarte at det gikk en god stund før tankskipet stoppet helt opp. Gruppen forut på bakken om bord i Clipper Quito rapporterte til kapteinen at de kunne se fiskebåten Lurongyu 71108 ved babord baug og at den etter hvert passerte langs babord side av Clipper Quito. De kunne se merker forut i baugen som viste at Clipper Quito hadde kollidert med fiskebåten.

Clipper Quito svingte rundt og tilbake mot ulykkesstedet for å assistere fiskebåten. Mens de manøvrerte skipet rundt kunne de se at den andre fiskebåten, Lurongyu 52263, ankom ulykkesstedet. Før Clipper Quito rakk frem til ulykkesstedet sank Lurongyu 71108.

De fire fiskerne om bord i Lurongyu 71108 iførte seg redningsvester og hoppet i vannet da båten sank under føttene på dem. Fiskebåten Lurongyu 52263 reddet etter hvert opp de fire fiskerne. «Maskinsjefen» om bord i Lurongyu 71108 var fortsatt savnet.

«Overstyrmannen» fortalte at han kunne huske at han ble reddet opp av vannet, men at han deretter besvimte og ikke kunne huske noe mer før han våknet opp på sykehuset.

Clipper Quito sendte ut nødssignaler kl. 2024 og rederiet ble kontaktet. De var ikke i stand til å få kontakt med hverken MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) eller sin kinesiske agent på dette tidspunkt.

Clipper Quito returnerte til ulykkesstedet kl. 2034 og prøvde å kommunisere med Lurongyu 52263 for å sjekke om alle fiskerne var reddet opp av vannet, men det kinesiske mannskapet om bord kunne ikke kommunisere på engelsk.

Clipper Quito fikk kontakt med den kinesiske agenten kl. 2050. De ba agenten informere myndighetene om ulykken fordi Clipper Quito ikke hadde lyktes med å oppnå direkte kontakt selv. Clipper Quito fikk kontakt med Qingdao MRCC kl. 2057 og informerte dem om kollisjonen.

Qingdao MRCC slo alarm og sendte umiddelbart ut redningsfartøyet Beihaijiu 111 for å delta i redningsaksjonen på ulykkesstedet. MRCC koordinerte også med nærliggende fiskefartøyer og handelsfartøyer.

MRCC kommuniserte videre med Clipper Quito og var interessert i mer informasjon om fiskerne. Ved hjelp av håndsignaler som kommunikasjonsmiddel fikk Clipper Quito kl. 2149 om bord en av mannskapene fra Lurongyu 52263 som kunne kommunisere med Qingdao MRCC og gi dem informasjon om situasjonen for fiskerne fra den forulykkede fiskebåten. Clipper Quito ble på dette tidspunkt informert om at fire personer var reddet opp av vannet og at en person fortsatt var savnet.

Clipper Quito fortsatte søket etter den savnede fiskeren. En livring og noen gjenstander fra det sunkne fartøyet fløt omkring, men de kunne ikke se noen spor etter den savnede fiskeren. Clipper Quito observerte at lastebåten Linda Kosan også deltok i søket etter den savnede en god stund, men at dette fartøyet etter hvert fortsatte sin sjøreise.

Qingdao MRCC informerte kl. 0155 den 13. oktober at redningsbåten Beihaijiu 111 var fremme ved ulykkesstedet. Clipper Quito kommuniserte kl. 0210 med redningsbåten og fikk beskjed om å fortsette søkeoperasjonen.

Clipper Quito fortsatte sitt søk etter den savnede frem til kl. 0515 da de kontaktet Qingdao MRCC via telefon og ba om tillatelse til å avslutte sin operasjon. Clipper Quito fikk tillatelse fra Qingdao MRCC til å avslutte søket og de fortsatte sjøreisen mot Yantai kl. 0600.

1.3 Skadebeskrivelser

Det kinesiske fiskefartøyet Lurongyu 71108 sank etter kollisjonen med Clipper Quito.

På babord side av baugen til Clipper Quito var det trykket inn en bulk på ca. 200 mm i diameter med en dybde på 15-20 mm. Mange skrapemerker, og merker etter blå maling, var synlig foran og på begge sidene av baugen.



Figur 5: Bildene viser merkene/skadene på Clipper Quitos baug. Foto: Solvang ASA

1.4 Besetningene

1.4.1 Clipper Quito

Clipper Quito hadde på ulykkestidspunktet en besetning på 18. Alle hadde gyldige sertifikat i henhold til stilling. Da ulykken fant sted var vakthavende styrmann og en utkikk (matros) på vakt. Kaptein og vakthavende personell var som følger:

Kapteinen var spansk statsborger født i 1960, ansatt i rederiet i juni 2007. Han hadde fungert som kaptein fra mai 1999. Bevilget skipsførersertifikat 30. juni 2011 av den norske stat, gyldig frem til 26. mai 2016. Siste BRM (Bridge Resource Management) gjennomført i 1992.

Vakthavende styrmann var filippinsk statsborger født i 1984, ansatt i rederiet i mai 2007. Han hadde fungert som 3. styrmann siden august 2008. Bevilget styrmannssertifikat den 25. august 2014 av den norske stat, gyldig frem til 31. desember 2016. Siste BRM gjennomført i 2007.

Utkikken var matros, ansatt i rederiet i oktober 2006. Han hadde fungert som matros siden september 2011.

1.4.2 Lurongyu 71108

Fiskebåten Lurongyu 71108 hadde en besetning på fem fiskere. Alle kinesiske statsborgere.

China MSA opplyste at besetningen på denne båten ikke hadde relevante sertifikater, og at det ikke fantes noen informasjon om disse personene i det kinesiske fiskeriregisteret. Den savnede båteieren arbeidet som «maskinsjef» på båten.

Ifølge China MSA hadde tre av de fem kinesiske fiskerne gitt seg selv funksjoner som «kaptein», «overstyrmann» og «maskinsjef», noe de ikke var sertifisert til.

1.5 Vær- og sjøforhold

I henhold til tankskipets loggbok var det på ulykkestidspunktet nordvest liten kuling (10-12 ms), overskyet og sjø med 2-4 m bølgehøyde. Barometertrykket var 1019 hPa og lufttemperaturen +18 °C.

1.6 Farvann

I Gulehavet ligger den viktigste ferdselsåren for sjøtransport mellom nord og sør i Kina, med både lokale og utenlandske handelsfartøyer. Ulykkesstedet ligger ca. 40 nautiske mil sør for Shidao i provinsen Shandong. Dette området har høy trafikkintensitet med både handelsfartøyer og fiskefartøyer på kryss og tvers.

1.7 Fartøyene

1.7.1 Clipper Quito

Tankskipet Clipper Quito var en VLGC (Very Large Gas Carrier) og ble bygget ved Hyundai Heavy Industry i Ulsan i Korea i 2013. Skipet var eid av partrederiet Clipper Victory II DA og ble operert av Solvang ASA i Stavanger.

Skipet var på ulykkestidspunktet registrert i Norsk Internasjonalt Register (NIS) med hjemmehavn Stavanger, og hadde gyldige sertifikater utstedt av DNV-GL.



Figur 6: Broarrangementet om bord på Clipper Quito. Foto: Solvang ASA

1.7.2 Lurongyu 71108

Fiskebåten Lurongyu 71108 var 27,18 m lang og 5,2 m bred. Det finnes ikke noe fartøydokument for fartøyet. China MSA beskrev båten som en blå fiskebåt i stålkonstruksjon. Fiskebåten var eid av den savnede «maskinsjefen».

1.8 Relevant regelverk

1.8.1 Bestemmelser om vakthold på passasjer- og lasteskip

I henhold til vedlegg A del 3 pkt. 9 i forskrift 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip, har kapteinen på ethvert skip plikt til å forvise seg om at vaktordningene er adekvate med hensyn til å opprettholde en trygg brovakt. Under skipsførerens overordnede ledelse er de vakthavende dekksoffiserene ansvarlige for å navigere skipet trygt i de tidsrom de har vakt, der de skal være særskilt opptatt av å unngå sammenstøt og grunnstøting. I henhold til vedlegg A del 3-1 pkt. 13 skal det til alle tider holdes forsvarlig utkikk i samsvar med regel 5 i Internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972.

1.8.2 Bestemmelser om forebygging av sammenstøt på sjøen

Forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene) inneholder blant annet bestemmelser om styring og seilas (del B), samt bestemmelser om lanterner og signalføring (del C). Regel 8 om manøver for å unngå sammenstøt, Regel 16 om fartøy som skal holde av veien og Regel 17 om fartøy som skal holde kurs og fart er relevant for denne ulykken.

1.8.3 ICS Bridge Procedures Guide

De frivillige broprosedyrene i ICS Bridge Procedures Guide har blant annet følgende anbefalinger som kan være relevant for denne ulykken:

3.2.3.3 Collision avoidance detection

...Care however must be taken when approaching very large ships, ships under tow or ships at close range. An appreciable bearing change may be evident under these circumstances but in fact a risk of collision may still remain.

4.2.2.1 Accuracy of own ship speed and heading inputs

...The accuracy of the target plot will depend upon an accurate input of own ship's course and speed during the plotting interval; a yawing ship or inaccurate speed and heading inputs into the radar will reduce the accuracy of calculated target vectors. Plot inaccuracies will be most apparent in head-on situations and may make a target appear to be passing clear when in fact it is crossing ahead or nearly ahead.

4.2.2.2 The plotting period

...The estimation of the course and speed of the target and risk of collision is only valid up to the time of the last observation. The situation must therefore be kept closely under review.

B13 Calling the master

The OOW should notify the master immediately:

...if traffic conditions or the movements of other ships are causing concern.

1.9 Gjennomførte tiltak

I forbindelse med intern erfaringsoverføring i rederiet sendte ledelsen ut melding til alle sine skip en drøy uke etter ulykken hvor de informerte om sine foreløpige funn. Ledelsen oppfordret alle kapteinene til å avholde sikkerhetsmøte med navigasjonsoffiserene om bord for å gjennomgå kapteinens personlige stående ordre. Dette for å sikre at

vakhavende offiser skulle forstå, og følge opp, innholdet i rederiets/skipets prosedyrer og kapteinens personlige stående ordre/nattordre bok. Se vedlegg A og B.

Rederiet publiserte en intern rapport om ulykken tre uker etter at ulykken fant sted. Rapporten beskriver faktaopplysninger, hendelsesforløpet og analyserer de bakenforliggende årsaker.

2. ANALYSE

2.1 Innledning

Som følge av begrenset tilgang til faktainformasjon og at ulykken skjedde i kinesisk farvann, er Havarikommisjonens vurderinger i forbindelse med denne ulykken begrenset.

2.2 Vurdering av hendelsesforløpet

Ved møtet mellom de to fartøyene var Lurongyu 71108 det fartøyet som skulle vike i henhold til sjøveisreglene, slik at Clipper Quito kunne fortsette sin kurs og fart. Clipper Quito hadde beregnet at Lurongyu 71108 ville passere 0,3 nm foran baugen til Clipper Quito.

Havarikommisjonen oppfatter at Clipper Quito fulgte sjøveisreglene og beholdte sin kurs og fart i forhold til Lurongyu 71108 som de hadde observert på babord baug 15-20 minutter før ulykken. Når Clipper Quito oppfattet at Lurongyu 71108 plutselig endret kurs mot styrbord, rett mot dem, besluttet vakthavende styrmann om bord i Clipper Quito å gjøre en vikemanøver til styrbord for å unngå sammenstøt.

Fiskebåten har trolig giret mye frem og tilbake på grunn av vind og sjø, og Havarikommisjonen går ut fra at Clipper Quito på et gitt tidspunkt oppfattet dette som en endret kurs mot styrbord, rett mot dem. I følge «overstyrmannen» om bord i Lurongyu 71108, hadde de ikke observert Clipper Quito på noe tidspunkt før ulykken, trolig fordi de ikke hadde skrudd på radaren og at fartøyets rormann hadde en blindsektor på styrbord side i styrhuset.

Havarikommisjonen er av den oppfatning at passeringsavstanden på 0,3 nm som Clipper Quito hadde beregnet gav dem alt for liten kontroll med situasjonen hvis noe uforutsett skulle oppstå. Med Lurongyu 71108 sin kurs over grunnen 148° og fart 6 knop antar Havarikommisjonen at Clipper Quitos vikemanøver til styrbord ble medvirkende til sammenstøtet mellom de to fartøyene.

I følge rederiets interne rapport unnlot Clipper Quito å advare fiskefartøyet når situasjonen ble kritisk. Havarikommisjonen mener at vakthavende styrmann kunne ha benyttet nødvendige hjelpemidler som Aldis lampe eller skipsfløyte for å varsle fiskefartøyet.

Undersøkelsen av denne sjøulykken har ikke avdekket områder hvor Havarikommisjonen anser det som nødvendig å fremme nye sikkerhetstilrådinge, men oppfordrer rederiet til å følge opp sikker navigasjon og brosarbeid, samt krisesituasjoner og varslingsrutiner.

Havarikommisjonen vurderer at følgende faktorer i hendelsesforløpet hadde størst betydning for sammenstøtet:

- Fiskebåten hadde vikeplikt, men hadde ikke observert tankskipet.
- Tankskipet la ikke til rette for en tilstrekkelig vid passeringsavstand i det de lot fiskebåten komme uforholdsmessig nær seg.
- Tankskipet unnlot å advare fiskebåten når situasjonen ble kritisk.
- Tankskipet gjorde en vikemanøver til styrbord da de oppfattet at fiskebåten hadde endret sin kurs mot styrbord, rett mot dem.
- Kapteinen om bord i Clipper Quito ble ikke varslet da den kritiske situasjonen utviklet seg. Dette drøftes videre under kapittel 2.3 om plikter for vakthavende på bro.

2.3 Plikter for vakthavende på bro

2.3.1 Vid avstand til andre fartøy

Kapteinen om bord i Clipper Quito skrev i nattordeboken at vakthavende styrmann skulle holde skarp og god utkikk, spesielt etter små båter, og å gi «vid avstand til andre fartøy» ved passering. Vakthavende styrmann hadde beregnet at passeringsavstanden til Lurongyu 71108 ville bli 0,3 nm (556 m) foran baugen på Clipper Quito.

Havarikommisjonen anser ikke 0,3 nm som særlig «vid avstand til andre fartøy» tatt i betraktning Clipper Quitos størrelse, farvannet de befant seg i, trafikk tettheten, samt vind, sjø og nattesikt. Kapteinens nattordrebok om «vid avstand til andre fartøy» har følgelig ikke fungert som en barriere mot ulykker i dette tilfellet. Havarikommisjonen oppfordrer rederiet å følge opp sikker navigasjon og brosarbeid.

ICS Bridge Procedures Guide sier for øvrig i sitt punkt 3.2.3.3 og 4.2.2.1 at det er vanskelig å beregne korrekt passeringsavstand til et fartøy når man slipper det inn på nær avstand, og at risiko for en kollisjon fortsatt er tilstede selv om peilingen viser det motsatte.

2.3.2 Varsling

Kapteinen om bord i Clipper Quito ble varslet av vakthavende styrmann rett etter at ulykken inntraff. I kapteinens stående ordre står det at kapteinen skal informeres umiddelbart når en uvanlig hendelse inntreffer og at vakthavende aldri må nøle med å ringe kapteinen hvis det oppstår et problem, eller hvis han er i tvil om noe.

Det ideelle i denne situasjonen ville etter Havarikommisjonens oppfatning derfor vært at vakthavende styrmann varslet kapteinen da han ikke klarte å legge til rette for en vid passeringsavstand til Lurongyu 71108. Havarikommisjonen oppfordrer rederiet til å følge opp krisesituasjoner og varslingsrutiner, samt bakgrunnen for at dette ikke alltid fungerer som tiltenkt.

3. KONKLUSJON

3.1 Undersøkelsesresultater

- a) På vei mot Yantai i Kina observerte tankskipet Clipper Quito fiskebåten Lurongyu 71108 på sin babord baug.
- b) Vakthavende styrmann om bord i Clipper Quito vurderte passeringsavstanden til fiskebåten på 0,3 nm å være tilstrekkelig vid.
- c) Lurongyu 71108 hadde Clipper Quito på sin styrbord side og hadde vikeplikt, men hadde ikke observert tankskipet. Dette trolig fordi de blant annet ikke hadde skrudd på radaren og at fartøyets fører hadde en blindsektor på styrbord side i styrhuset
- d) Fiskebåtens kurs gjennom vannet beveget seg mye frem og tilbake på grunn av vind og sjø. Havarikommisjonen går ut fra at vakthavende styrmann om bord i Clipper Quito på et gitt tidspunkt oppfattet dette som en endret kurs mot styrbord, rett mot dem.
- e) Da Clipper Quito oppfattet at Lurongyu 71108 foretok en manøver til styrbord, rett mot dem, besluttet vakthavende styrmann om bord i Clipper Quito å gjøre en vikemanøver til styrbord for å unngå sammenstøt.
- f) Fartøyene kolliderte, fiskebåten forliste og det antas at en av de fem fiskerne om bord omkom.
- g) Vakthavende styrmann om bord i Clipper Quito varslet ikke kapteinen før etter sammenstøtet med Lurongyu 71108.

4. SIKKERHETSTILRÅDINGER

Undersøkelsen av denne sjøulykken har ikke avdekket områder hvor Havarikommisjonen anser det som nødvendig å fremme en sikkerhetstilråding som har til formål å forbedre sjøsikkerheten. Havarikommisjonen vil imidlertid påpeke at dette er en alvorlig sjøulykke, og at norske rederier bør ha fokus på forebygging av slike sammenstøt gjennom sikker navigasjon, brosamarbeid og håndtering av krisesituasjoner.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 15. februar 2017

DETALJER OM FARTØY CLIPPER QUITO

Fartøy «A»	
Navn	Clipper Quito
Flaggstat	Norge
Klasseselskap	DNV-GL
IMO nummer/Kallesignal	9630755/LAPW7
Type	VLGC LPG/Ethylene
Byggeår	2013
Eier	Clipper Victory II DA
Operatør/ISM ansvarlig	Solvang ASA, Stavanger, Norge
Konstruksjonsmateriale	Stål
Lengde	225,12 m
Brutto tonnasje	48 051
Reisen	
Avgangshavn	Port of Bonny, Nigeria
Ankomsthavn	Yantai, Kina
Type reise	Internasjonal reise
Last	Butan
Personer om bord	18
Ulykkesinformasjon	
Dato og tidspunkt	12.10.2015 kl. 2000 LT (kl. 1200 UTC)
Ulykkestype	Svært alvorlig sjøulykke
Sted/posisjon hvor ulykken inntraff	Gulehavet, posisjon: N 36° 17,6' E 122° 53,7'
Sted om bord hvor ulykken inntraff	Midt i baugpartiet
Skadde/omkomne	Ingen personskader
Skader på skip/miljø	Skade på skipets bulb
Skipsoperasjon	Lastereise
Hvor i reisen var fartøyet	Underveis

DETALJER OM FARTØY LURONGYU 71108

Fartøy «B»	
Navn	Lurongyu 71108
Flaggstat	Ikke registrert
Klasseselskap	-
IMO nummer/Kallesignal	-
Type	Blå fiskebåt - Hekktråler
Byggeår	-
Eier	Fartøyets «maskinsjef»
Operatør/ISM ansvarlig	-
Konstruksjonsmateriale	Stål
Lengde	27,18 m
Brutto tonnasje	78
Reisen	
Avgangshavn	Shiado
Ankomsthavn	Shiado
Type reise	Innenlands fiske
Last	Fisk
Personer om bord	5
Ulykkesinformasjon	
Dato og tidspunkt	21.10.2015 kl. 2000 LT (kl. 1200 UTC)
Ulykkestype	Svært alvorlig sjøulykke
Sted/posisjon hvor ulykken inntraff	Gulehavet, posisjon: N 36° 17,6' E 122° 53,7'
Sted om bord hvor ulykken inntraff	Usikkert
Skadde/omkomne	1 omkom
Skader på skip/miljø	Fartøyet forliste
Skipsoperasjon	På vei til/fra fiske
Hvor i reisen var fartøyet	Underveis

VEDLEGG

Vedlegg A: Master's standing orders – I

Vedlegg B: Master's standing orders – II

VEDLEGG A: MASTER'S STANDING ORDERS - I

MASTERS STANDING ORDERS WHILE AT SEA AND WITH PILOT ONBOARD

At sea

When vessel are at sea, all navigation must be executed according to the international rules at sea such as COLREG, and with help of all means of equipment's and instruments at hand and the knowledge and common sense of you as a navigation officer.

A good lookout has to be kept and placed near to the bridge wing with communication direct with the OOW.

Bridge watch alarm shall be on from COSP to EOSP every day 24/7 BNWAS shall also be on during anchorage and STS operation with manned bridge. Time when switched on/off BNWAS, interval of the alarm and who is back up to be recorded in deck log book. Only when there are 2 OOW and vessel are on MARSEC 1 level this alarm can be switched off during daytime, this to be logged in deck log book.

The positions to be fixed regularly and recorded in deck logbook and plotted in to the paper chart if no **ENC** coverage. Regularly means minimum every hour. In coastal waters positions fix to be taken more often on intervals not more than 12 to 18 minutes, position fix to be recorded in deck logbook. In coastal waters you must take into consideration the tide, current and wind. Positions fix taken by GPS must be compared with the radar or cross bearings and plotted in to the paper chart if no **ENC** coverage.

All other vessel movements to be watched carefully to avoid **CPA LESS THAN 1 NM IN OPEN SEA WHEN THERE IS RESTRICTED VISIBILITY.**

ALL MANOEUVRES TO BE CARRIED OUT AS EARLY AS POSSIBLE AND MUST BE CLEARLY FOR THE OTHER VESSELS WHAT INTENTION YOU HAVE. Avoid any kind of navigation by VHF except in emergency situations. TCPA at open sea must never be set to less than **18 minutes** and CPA not less than **1,0 NM**. Collision warnings are not accepted in open sea, that mean operators are not reading information from ECDIS or RADAR or do not understand that information. AIS data is a very useful tool to avoid any close situations as information is available earlier then we can get from ARPA.

Autopilot to be used in track mode as much as possible, only when give way for other vessels and **places with dense traffic such as Singapore strait / Dover strait or similar CRS/head mode to be used**, select reasonable turn radius for faster slower turns of the vessel. If of any reasons the autopilot fails, **shift** steering mode to **manual steering** to obtain control of the vessel again.

Place, date
At Sea / 20th September 2015

Master Clipper Quito

Countersigned with date by duty officers:

Chief officer / Sign.....

2nd Officer / Sign

3rd Officer / Sign

Jr. 3rd Officer / Sign

Revised 8/8- 2015 by
D:\Clipper Quito\Masters pers order\masters standing orders b.docx
To be filed on the bridge
When I the master sign off it shall be filed for minimum 6 months

VEDLEGG B: MASTER'S STANDING ORDERS - II

BRIDGE - MASTER'S PERSONAL STANDING ORDERS

The Officer on watch must be familiar with all navigational, communication equipment. The Officer on watch has the right and obligation to use any equipment, with no restriction to ensure the safe handling of the vessel included use of engine telegraph.

The Master must be called immediately, no matter what time or circumstances:

- In any situation that is or you suspect could be dangerous for the crew or vessel.
- If any machinery, navigational or communication equipment breakdown.
- If you experience problem to fix reliable position, or fails to meet expected landmark, buoy, etc.
- If you feel unsafe in dense traffic or difficult passages.
- If you experience difficulty to manoeuvre the vessel.
- If visibility drops to 2 mile, or if you feel that visibility is unsafe.
- If weather increases abnormal.
- If relevant notice to mariners affecting safe navigation or EMERGENCY MESSAGE is received.
- In general the Master must be immediately informed when any unusual incident occurs, even if you consider it not relevant.

Never hesitate to call the Master if you have a problem or doubt.

Navigation

Always follow the Rules of the Road, manoeuvre so other vessels got a wide range, do not practice the "last minute manoeuvring", do not hesitate to use all the means in your hand to manoeuvre a vessel, engine included if the situation so demands. The 3cm radar shall be ON and transmit 24/7 when not at berth/dock to pick up signals from other in emergency using SART.

Position must be fixed frequently and with all available means, as follows:

At open sea

Fix position to be logged in deck log book at least every hour, if no ENC coverage position to be plotted into paper chart
 Celestial navigation to be carried out as often as possible, sun meridian pas time to be calculated every day and observed when practicable and compare with ECDIS.
 Calculations to be done in the Celestial Calculations Log only, results to be noted in the Deck log book

Coastal navigation

Fix position at least every hour with GPS and every 30 min. with RADAR as far as practicable, if no ENC coverage position to be plotted into paper chart
 Use echo sounder and visual bearings to land marks.

Narrow passages

Fix position at least every 10 to 12 min. with RADAR/ visual bearings/ GPS, in difficult passages, shallow waters, strong currents conditions, fix position every six minutes with radar, visual bearings, if no ENC coverage position to be plotted into paper chart

Use echo sounder to check water depth

Have in mind that GPS position could be unreliable in big scale charts or wrong chart datum.

All relevant landmarks, lighthouse, buoys, etc must be recognised and noted in the chart when passing by. Missing or moved buoys must be remarked in ECDIS.

With Pilot on board

Remember that when pilot is on board, you still are responsible for the safe navigation so fix position frequently, when passing buoys etc, record the same in the bell book/ deck logbook.

Pay special attention to steering and engine condition and pilot orders.

Call the Master immediately if pilot's orders cause you concern or if any doubt.

Gyro Compass Error:

To be calculated at least once a day and noted in the deck log book and compass log book. Also gyro number to be logged and we need to check both gyros.

Place, date

At Sea / 20th September 2015

Countersigned with date by duty officers:

Master

Chief officer / Sign

2nd Officer / Sign

3rd Officer / Sign

Jr. 3rd Officer / Sign

Revised by 10/6 - 2013
 D:\Clipper Quito\Masters pers order\BRIDGE MASTER PERSONAL STANDING ORDER b.docx
 To be posted on the bridge
 When I the master sign off it shall be filed for minimum 6 months