



Avgitt desember 2022

# RAPPORT SJØFART 2022/12

***Kollisjon mellom lasteskipet Edmy og  
fiskefartøyet Tornado utenfor Langesund  
4. oktober 2022***



*This report is also available in English*

*Statens havarikommisjon (SHK) 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 sikkerhetstilrådinger. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.*

*Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sjøsikkerhetsarbeid bør unngås.*

# Faktiske opplysninger

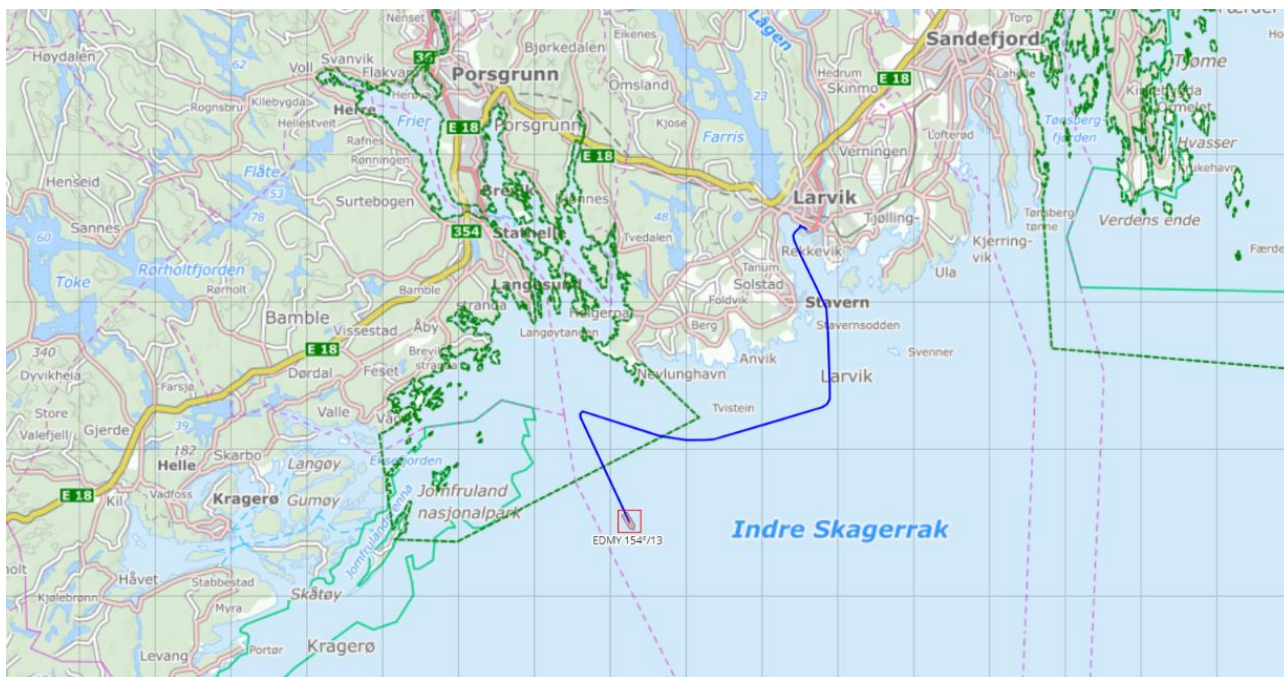
## Hendelsesdata

<b>Fartøyet</b>		
Navn	Edmy	Tornado
Flaggstat	Portugal	Norge
Klasseselskap	Rina	
IMO nummer/Kallesignal	9263540/CQAH5	LG9021
Type	Lastebåt	Fiskebåt
Byggeår	2002	1999
Eier	Myklebusthaug Rederi AS	MH Havfiske AS
Operatør/ISM ansvarlig	Myklebusthaug Management AS	
Konstruksjonsmateriale	Stål	Stål
Lengde	118	14,9
<b>Reisen</b>		
Avgangshavn	Larvik	Langesund
Ankomsthavn	København, Danmark	Langesund
Type reise	Internasjonal	Innaskjærs, kystseilas
Last	Bulk	Reker
Personer om bord	11	2
<b>Ulykkesinformasjon</b>		
Dato	4. oktober 2022	
Ulykkestype	Kollisjon	
Sted hvor ulykken inntraff	Utenfor Langesund	
Skadde/omkomne	Ingen	
Skader på skip/miljø	Materielle skader på fiskefartøyet	
Ytre miljø	God sikt, lite vind og små bølger	

# Hendelsesforløpet

## LASTESKIPET EDMY

Den 4. oktober 2022 kl. 0700 forlot lasteskipet Edmy Larvik havn med kurs mot København, Danmark. Lasteskipet seilte med los om bord frem til Langesundbukta hvor losen forlot skipet ca. kl. 0800. Navigatøren var alene på bro, og satte kursen sørover, og fartøyet seilte med en hastighet på rundt 12 knop, se figur 1.



Figur 1: Kollisjonen inntraff utenfor Langesund etter at losen forlot Edmy. VTS<sup>1</sup>-området er markert med grønn stiplet linje. Kart: Kystinfo, Kystverket

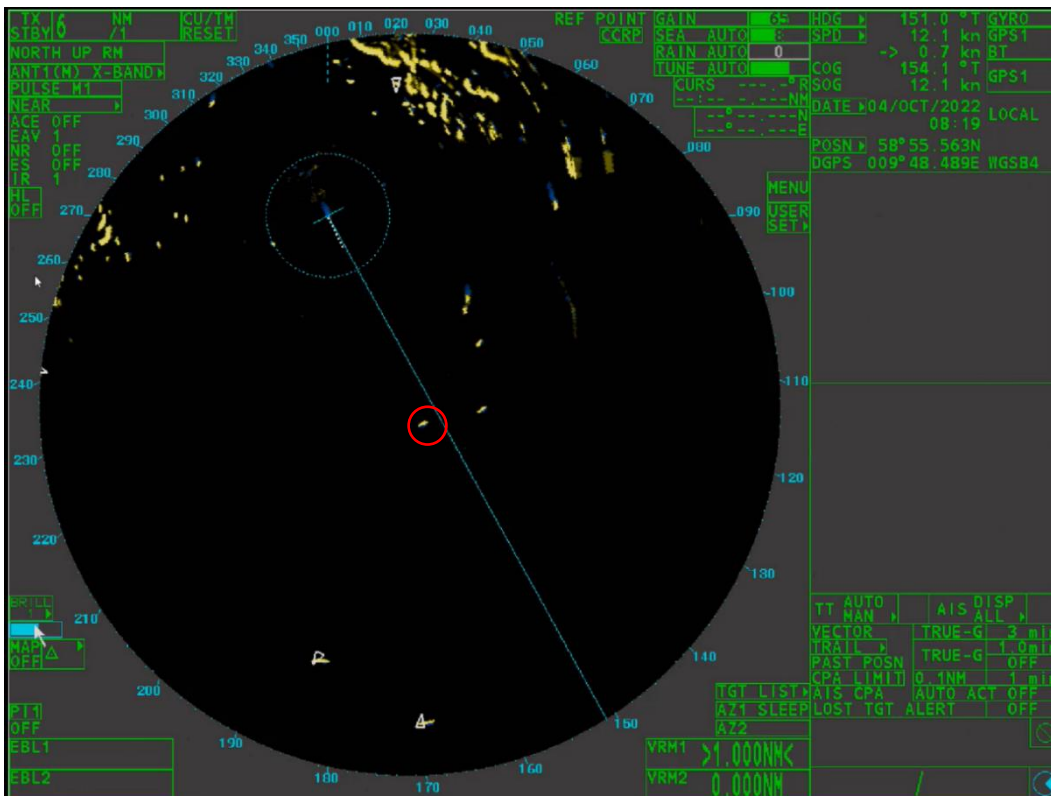
Navigatøren på Edmy så etter mulige farer gjennom brovinduene, og har opplyst at det var god sikt og rolig sjø. Figur 2 viser utsikten gjennom brovinduet.

<sup>1</sup> Sjøtraffikksentralen.



Figur 2: Utsikten fra bro om bord på Edmy. Foto: SHK

Navigatøren var kjent med at dette var et fiskeområde og på radaren ble det observert noen mindre fartøyer med AIS. Det ble ikke oppdaget noen fartøyer i nærheten som ville komme i konflikt med planlagt kurs, se figur 3.



Figur 3: Radarplottet som navigatøren sjekket etter at losen forlot fartøyet. Tornado markert med rød ring. Illustrasjon: Myklebusthaug Rederi AS

Deretter rettet navigatøren oppmerksomheten sin mot en datamaskin som var plassert akterut i styrhuset, for å utføre administrativt arbeid. De hadde god tid på seg før de skulle være i Danmark, men navigatøren ønsket å bli ferdig med arbeidet så fort som mulig.

Fartøyet hadde installert brovaktalarm, men denne var ikke aktivert da hendelsen inntraff. Det ble oppgitt at denne kun ble benyttet på kvelds- og nattestid.<sup>2</sup>

Etter en halv time seilas på samme kurs, merket navigatøren plutselig at noe traff skipet i baugen, og så deretter masten til et fiskefartøy langs skutesiden på styrbord side. Figur 4 viser lasteskipet etter hendelsen.



Figur 4: Lasteskipet Edmy fikk kun mindre skrapskader og en liten bulk i baugen. Foto: SHK

## FISKEFARTØYET TORNADO

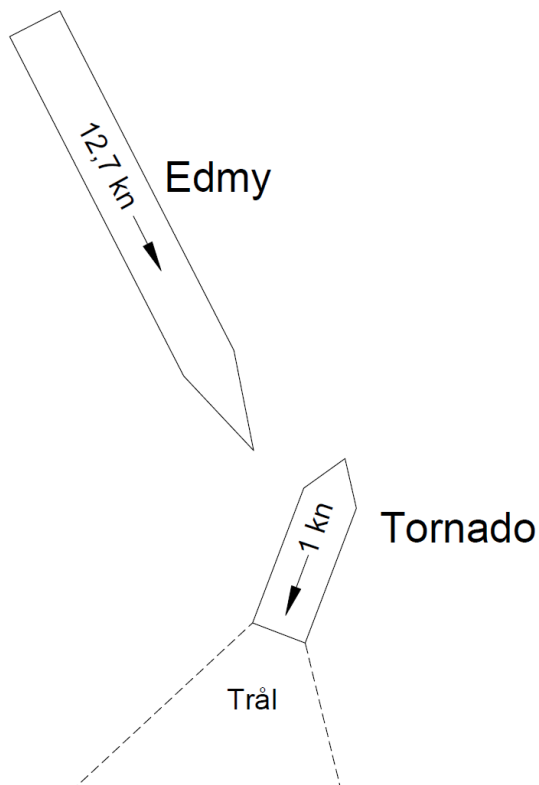
Fiskefartøyet Tornado var ute og trålte etter reker i Langesundbukta med to personer om bord. Fiskefartøyet brukte både lanterner og dagsignal for tråling. AIS var satt til passiv-modus om natten for å skjule fartøyets posisjon i farvannet, da eksakte fiskeplasser ble betegnet som forretningshemmeligheter. Utsending på AIS ble aktivert 5–6 minutter før kollisjonen inntraff.<sup>3</sup>

Mannskapet hadde akkurat stoppet tråling og startet å hive inn trålen kl. 0828. Rundt dette tidspunktet så skipperen at lasteskipet kom mot dem, men dette ble oppfattet som vanlig trafikk i området. Skipperen vurderte å kalle lasteskipet opp på VHF, men i og med at det var dagslys og god sikt mente han dette ikke var nødvendig. Mannskapet fortsatte å hive inn, og hadde fremdrift koblet inn forover, men fiskefartøyet beveget seg i realiteten akterover med ca. en knops hastighet både på grunn av strøm i vannet og fordi fartøyet ble dratt mot trålen i forbindelse med hivingen. Skipperen observerte etter hvert at lasteskipet nærmet seg, men antok han ville passere uten fare for sammenstøt. Da skipperen innså at de kom til å kolliderer, satte han full akterover på fremdriften, men klarte ikke å unngå sammenstøt.

Lasteskipet kolliderte med fiskefartøyet klokken 0835, se figur 5.

<sup>2</sup> SOLAS regulation V/19.2.2.3 and res. MSC.128(75) BNWAS (Bridge Navigational Watch Alarm System). BNWAS (brovaktalarm) shall be in operation whenever the ship is under way at sea.

<sup>3</sup> Fiskefartøyet var under 15 meter og ikke pålagt å benytte AIS jf. forskrift om fiskefartøy med største lengde under 15 meter (FOR-2013-11-22-1404).



Figur 5: Tornado lå nesten stille med ca. 1 knops hastighet akterover og Edmy hadde en hastighet på 12,7 knop. Illustrasjon: SHK

Sammenstøtet førte til at fiskefartøyet la seg på siden, og kursen ble dreid rundt nesten 180 grader. Da fartøyet kom klar av lasteskipet, hadde de fremdeles fremdrift og fikk turnet fartøyet i riktig retning. Mannskapet var fysisk uskadd, og de sjekket status på fartøyet. Det var betydelige skader på skanseledningene på babord baug. Lasterommet ble også sjekket forut og de observerte ingen skader. Skipperen fortsatte derfor hiveprosessen, da de kun hadde rukket å hive inn ca. 100 meter vaier, og hadde 600 meter igjen å hive.

Etter sammenstøtet reduserte navigatøren på lasteskipet farten og turnet fartøyet rundt, kalte opp fiskefartøyet på VHF og spurte om de hadde behov for assistanse. Navigatøren på lasteskipet fikk beskjed om å være stand by, men holde litt avstand på grunn av fiskeredskapene.

Kystradio Sør kalte opp fiskefartøyet for å få status. Mannskapet på fiskebåten hadde da observert at det likevel lakk sjøvann inn i lasterommet og meldte fra at de trengte hjelp. De startet å lense lasterommet, men pumpen gikk stadig tett da reker som hadde havnet på dørken under sammenstøtet satte seg fast i pumpen. Mannskapet fikk tatt inn trålen og fortsatte lensing med ekstra pumper fra skjærgårdstjenestens båt som var ankommet stedet. Deretter satte de kursen mot Langesund, hvor Tornado ble dokksatt, se figur 6 og figur 7.



Figur 6: Skader på skansekledningen forut og i masta. Foto: SHK



Figur 7: Skader i skroget som førte til vanninntrenging til lasterommet. Foto: SHK

Etter hvert seilte lasteskipet tilbake til Larvik for undersøkelse, der det ble konstatert at det var minimale skader.

## Gjennomførte tiltak

Driftsansvarlig rederi Myklebusthaug Management har gitt tilbakemelding om at følgende er implementert om bord på alle fartøyene:

- Vaktprosedyre ble oppdatert ved å legge til krav om minimumsbemanning av navigasjon og utkikk for ulike seilingsscenarier.
- Etablerte minimum anbefalte CPA/TCPA-verdier ble etablert og lagt ut ved siden av radarer/ARPAer.
- Sjekkliste for vaktbytte på bro ble gjennomgått og oppdatert med flere sjekkpunkter, som status for BNWAS, ARPAs CPA-innstillinger, lytteklokke på passende VHF-kanal og Ch16.
- Avgangssjekkliste ble gjennomgått og oppdatert med ytterligere sjekkpunkter, som status for BNWAS, ARPAs CPA-innstillinger, lytteklokke på passende VHF-kanal og Ch16.
- «Master's standing orders» som gjenspeiler punktene ovenfor, samt erklæring om forbud mot papirarbeid og bruk av IT-utstyr når det ikke er annen utkikk til stede ble oppdatert og utstedt på nytt.

Alt ovenfor ble kommunisert til alle rederiets fartøyer med forespørsel om å gjennomgå vakrutiner om bord og foreslå ytterligere forbedringer der det var nødvendig.



# Havarikommisjonens vurderinger

Hendelsesforløpet som fremkommer i første del av denne rapporten beskriver en situasjon der det over en periode ikke ble bedrevet aktiv navigasjon. Havarikommisjonen valgt å fokusere på enkelte av faktorene som medvirket til at ulykken kunne skje. Dette er for å fremheve faktorer som SHK mener gir mest universell sikkerhetslæring.

Navigatøren på lasteskipet sjekket radarbildet for mulige farer, uten at fiskefartøyet ble identifisert. Havarikommisjonen mener dette var fordi fiskefartøyet kun ble vist i radaren som et ekko, og uten AIS-merking på radar og ECDIS. Bruk av navigasjonshjelpemidler som ECDIS og AIS medfører at navigatører har muligheten til å lene seg mer på teknologien og dermed mindre på aktiv tradisjonell navigasjon med utkikk. Havarikommisjonen mener at forventningen om at fartøy stort sett har AIS-utsending, kan gi en falsk trygghet da ikke alle farer nødvendigvis blir identifisert.

Brovaktalarmen er et verktøy som kan bidra til at oppmerksomheten til navigatører opprettholdes over tid. Denne funksjonen var deaktivert på lasteskipet på dagtid, og Havarikommisjonen mener at det ville bidratt til en sikrere navigasjon dersom brovaktalarmen hadde vært slått på fordi da måtte navigatøren kvittert ut alarmen ved navigasjonsinstrumentene foran i styrhuset.

Havarikommisjonen erfarer at fiskere ønsker å skjule sin fiskeplass ved å ikke benytte AIS-utsending, men da fjernes også en viktig digital sikkerhetsbarriere for å bli identifisert av andre fartøy. Selv om det var god sikt og fiskefartøyet var godt synlig med dagsignal og lanterner, ville tidligere aktiv utsending på AIS trolig økt sannsynligheten for at lasteskipet kunne identifisert fiskefartøyet.

Statens havarikommisjon  
Lillestrøm, 13. desember 2022