



**Statens haverikommission**  
Swedish Accident Investigation Board

ISSN 1400-5735

## ***Rapport RS 2005:01***

### **Kollision mellan fiskefartygen GG 149 Kenya (SLGR) och VY 55 Lister (SHPB) i södra Östersjön den 28 januari 2004**

Dnr S-01/04

---

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser skall undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar.

Det står var och en fritt att, med angivande av källan, för publicering eller annat ändamål använda allt material i denna rapport.

Rapporten finns även på vår webbplats: [www.havkom.se](http://www.havkom.se)  
Ev. bilagor finns ej i Internetversionen.

---

2005-07-29

S-01/04

Sjöfartsverket

601 78 NORRKÖPING

### **Rapport RS 2005:01**

---

Statens haverikommission har undersökt kollisionen mellan fiskefartygen f/f Lister och f/f Kenya som inträffade den 28 januari 2004 på internationellt vatten söder om Öland.

Statens haverikommission överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

Statens haverikommission emotser tacksamt besked senast den 30 januari 2006 om hur de i rapporten intagna rekommendationerna följs upp.

Göran Rosvall

Jan Snöberg

Per Lindemalm

Urban Kjellberg

# Innehåll

<b>SAMMANFATTNING</b>	5
<b>1 FAKTAREDOVISNING</b>	6
<b>1.1 Händelseförloppet</b>	6
1.1.1 <i>Kollisionen</i>	6
1.1.2 <i>Efter kollisionen</i>	7
<b>1.2 Personskador</b>	8
<b>1.3 Skador på fartygen</b>	8
<b>1.4 Andra skador</b>	8
<b>1.5 Besättningarna</b>	8
1.5.1 <i>Lister</i>	8
1.5.2 <i>Kenya</i>	8
<b>1.6 Fartygen</b>	9
1.6.1 <i>Allmänt</i>	9
1.6.2 <i>Fartygsdata Lister</i>	9
1.6.3 <i>Navigationsutrustning Lister</i>	10
1.6.4 <i>Certifikat och inspektionsstatus för Lister</i>	10
1.6.5 <i>Fartygsdata Kenya (vid olyckstillfället)</i>	10
1.6.6 <i>Navigationsutrustning Kenya</i>	11
1.6.7 <i>Certifikat och inspektionsstatus för Kenya</i>	11
<b>1.7 Rutiner ombord</b>	11
1.7.1 <i>Lister</i>	11
1.7.2 <i>Kenya</i>	13
<b>1.8 Meteorologisk information</b>	13
<b>1.9 Olycksplatsen och vraket</b>	13
<b>1.10 Medicinsk information</b>	14
<b>1.11 Överlevnadsaspekter</b>	14
<b>1.12 Räddningsinsatsen</b>	14
1.12.1 <i>Sjöräddningstjänst</i>	14
1.12.2 <i>Händelseförlopp ur ett sjöräddningsperspektiv</i>	14
<b>1.13 Bestämmelser och regelverk</b>	16
1.13.1 <i>Befälhavarens ansvar</i>	16
1.13.2 <i>Bemannning på fiskefartyg</i>	16
1.13.3 <i>Vilotid</i>	17
1.13.4 <i>De internationella sjövägsreglerna</i>	17
<b>1.14 Fartygstrafik i södra Östersjön</b>	18
<b>2 ANALYS</b>	18
<b>2.1 Kollisionen</b>	18
<b>2.2 Listers övergivande</b>	18
<b>2.3 Försöken att rädda besättningsmannen som fallit i vattnet</b>	19
<b>2.4 Sjöräddningsinsatsen</b>	19
<b>3 UTLÅTANDE</b>	20
<b>3.1 Undersökningsresultat</b>	20
<b>3.2 Orsaker till kollisionen</b>	20
<b>3.3 Orsaker till att besättningsmannen inte kunde räddas.</b>	20
<b>4 REKOMMENDATIONER</b>	21

## Rapport RS 2005:01

S-01/04

Rapporten färdigställd 2005-07-29

### I

<i>Fartyg; typ, reg.bet.</i>	LISTER, fiskefartyg (VY 55)
<i>signalbokstäver</i>	SHPB
<i>Ägare/innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Nationalitet/Flaggstat</i>	Svensk
<i>Klass</i>	Sjöfartsverket
<i>Antal ombord; besättning</i>	3
<i>Personskador</i>	En person saknad, sannolikt drunknad
<i>Skador på fartyget</i>	Förlist
<i>Skador på last</i>	Totalförlust
<i>Befälhavaren:</i>	Man, 51 år, flera år som befälhavare i fiskefartyg
<i>Kön, ålder, erfarenhet</i>	

### II

<i>Fartyg; typ, reg.bet.</i>	KENYA, fiskefartyg (GG 149)
<i>signalbokstäver</i>	SLGR
<i>Ägare/innehavare</i>	Enskild ägo
<i>Nationalitet/Flaggstat</i>	Svensk
<i>Klass</i>	Sjöfartsverket
<i>Antal ombord; besättning</i>	3
<i>Personskador</i>	Inga
<i>Skador på fartyget</i>	Begränsade
<i>Befälhavaren:</i>	Man, 65 år, flera år som befälhavare i fiskefartyg
<i>Kön, ålder, erfarenhet</i>	

<i>Tidpunkt för händelsen</i>	2004-01-28, kl. 02.16 under mörker <i>Anm.:</i> All tidsangivelse avser svensk normaltid (UTC + 1 timme)
<i>Plats</i>	Sydöstra Östersjön, syd om Öland (pos. 5551,0 N 01642,3 E)
<i>Typ av fart/Verksamhet</i>	Lister: på resa från fiskeplats Kenya: under fiske
<i>Väder och sjöförhållanden</i>	Vind: SW-W vind 6–7 m/s Sikt: 4 M, periodvis sämre i snöbyar Våghöjd: 0,5 meter Ström: Svag Vattentemp: 2–3 °C
<i>Andra skador</i>	Inga miljöskador rapporterade till SHK

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 28 januari 2004 om att en kollision mellan fiskefartygen Lister och Kenya hade inträffat i sydöstra Östersjön söder om Öland samma dag.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Göran Rosvall, ordförande, Jan Snöberg, sjöoperativ utredningschef, Per Lindemalm, sjöteknisk utredningschef samt Urban Kjellberg, utredningschef räddningstjänst.

## Sammanfattning

Fiskefartyget Lister var på resa från fiskeplats till Kårehamn på Öland för att lossa sin fångst av lax. Fiskefartyget Kenya trålade på sydostlig kurs med farten två och en halv knop. Det blåste en västlig vind på 6–7 m/s. Sikten för-sämrades periodvis av snöbyar.

Från Kenya såg den vakthavande besättningsmannen en lanterna på sin styrbordssida och kunde också se ett eko i radarn i samma riktning på ett avstånd av ca fyra nautiska mil (M). Det var Lister som han hade siktat, men ännu inte identifierat. Han bedömde först att Lister skulle passera för om Kenya på ett säkert avstånd. När avståndet till Lister var en halv M insåg han emellertid att det förelåg kollisionsrisk. Han tände en strålkastare och belyste Lister med denna samtidigt som han girade babord med Kenya, bort från Lister. Strax före kollisionen tände han även Kenyas däcksbelysning.

Klockan 02.16 körde Lister rakt in i Kenyas styrbordssida, varefter hon gled akter om Kenya. Befälhavaren på Lister beslutade direkt att köra upp längsides med Kenya för att kunna få hjälp.

Befälhavaren och en besättningsman lyckades hoppa över till Kenya. När den tredje besättningsmedlemmen något senare hoppade hade Lister avlägsnat sig ca två meter från Kenya. Han misslyckades med hoppet och hamnade i vattnet.

De bägge räddade från Lister och besättningsmännen från Kenya arbetade med att dra upp den nödställda på Kenya när den nu obemannade Lister, som hade motorn igång och propellern tillslagen för framfart, vände och kom tillbaka rakt mot Kenya. Man hade inte lyckats dra upp honom helt utan han hängde på utsidan om Kenya när fartygen åter sammanstötte. Besättningsmannen klämdes mellan de bägge fartygen och föll tillbaka i vattnet och sjönk, till synes helt livlös.

Det måste betraktas som synnerligen oturligt att Lister återkom på ett sådant sätt att besättningsmannen klämdes mellan skroven.

Lister kasade därefter utefter Kenyas babordssida och fastnade slutligen under trålwirarna, där hon sjönk.

Kollisionen orsakades av att Lister inte alls genomförde någon undanmanöver och av att Kenyas undanmanöver inte var tillräckligt stor.

Bidragande var att inget av fartygen hade tillräcklig bemanning i styrhytten.

Den grundläggande orsaken till att besättningsmannen från Lister föll i vattnet och därefter blev klämd mellan fartygen var att övergivandet av Lister skedde ordnat i panik.

## Rekommendationer

Sjöfartsverket rekommenderas att

– vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att en säker vakthållning enligt gällande bestämmelser upprätthålls på fiskefartyg (*RS 2005:01 R1*),

– vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att befälhavare och besättningar i fiskefartyg praktiskt behärskar dels att ordnat överge fartyg till sjöss, dels att rädda personer som fallit i vattnet (*RS 2005:01 R2*).

# 1 FAKTAREDOVISNING

## 1.1 Händelseförloppet

### 1.1.1 Kollisionen

Fiskefartyget Lister hade lämnat Nexö på Bornholm fredag morgon den 23 januari 2004 för att fiska lax i södra Östersjön. Fartyget var vid tillfället utrustat för laxfiske med rev. Besättningen började fiskeperioden med att lägga sin 15 M långa rev utanför Nexö. Av de fem dygnen till sjöss före olyckan fiskade man under fyra. Under ett dygn hade man fiskat utanför Baltikum, men på grund av dåligt resultat gett upp försöket och åter gått västerut. Under detta dygn hade man kunnat vila eftersom det hade varit mycket gångtid. Efter sista draget under tisdagskvällen den 27 januari hade man fångat ca 1000 laxar, totalt ca sju ton. Laxen var isad i ca två ton is och lastrummet var fullt. Man hade ca 200 l dieselbränsle kvar i tankarna och kursen sattes ca kl. 24.00 mot Kårehamn på Öland, där man avsåg att lossa lasten. Man befann sig vid detta tillfälle mitt mellan södra Öland och Bornholm. Befälhavaren på Lister tog första vakten i styrhytten. Han styrde kurs 007° med full fart, ca 9–10 knop. De två övriga besättningsmedlemmarna tog hand om fångsten från det senaste draget. Befälhavaren blev avlöst omkring kl. 02.00. Han gick till sin hytt, som låg direkt akter om styrhytten, för att sova. På däck fortsatte den tredje besättningsmannen att göra rent efter fångsthanteringen. Däcket var väl upplyst av lysrör.

Fiskefartyget Kenya avgick från Karlskrona måndagen den 26 januari kl. 13.00 för att fiska torsk med trål. Trålen sattes ut för första gången på måndag eftermiddag den 26 januari kl. 16:10. Därefter trålade man i stort sett kontinuerligt med trålen ute ca 5–6 timmar i varje drag. På tisdag kväll den 27 januari sattes trålen ut kl. 20.55 i pos. 55° 56,61 N, 016° 22,37 E, ca 15 M söder om Ölands södra udde. Kenya drog sedan trålen i nordostlig och östlig riktning. Avsikten var att gå öster ut för att sedan passera mellan Norra och Södra Midsjöbankarna. När trålen hade satts ut tog man hand om fångsten från det föregående draget, vilket tog ca två timmar. Därefter gick två av besättningsmedlemmarna till kojs medan befälhavaren hade vakten i styrhytten. Han blev avlöst i styrhytten kl. 01.00.

Under efternatten var det snöbyar med varierande sikt. Vinden var västlig 7–8 m/s och det var ca en halv meter höga vågor. Det var många fartyg i området runt Kenya. Från bryggan på Kenya såg vakthavande besättningsman toppplanternan från en båt på fyra M avstånd. Han kunde emellertid inte se någon sidolanterna. Han såg också ett eko i radarn, men använde inte ARPA funktionerna för att mer noggrant bestämma målets kurs och fart. Det var Lister som hade siktats. Han bedömde att Lister gick på NO kurs med farten 8–9 knop och att hon skulle passera klart för om Kenya. Kenya låg vid tillfället på en SO kurs och styrdes med autopilot. Trålen drogs med ca två och en halv knops fart.

När ekot från Lister var på en halv nautisk mils avstånd från Kenya insåg vakthavande besättningsmannen att fartygen kanske inte skulle gå klara för varandra, att det var risk för kollision. Han belyste Lister med strålkastare, både på skrovet och in i styrhytten. Samtidigt som han med strålkastaren belyste Lister girade han åt babord för att komma bort från henne. Hela tiden belystes Lister utan någon reaktion därifrån. Strax före kollisionen tände han också Kenyas däcksbelysning och, mer av misstag, alla strålkastare. Han lyste rakt in i styrhytten på Lister, men kunde inte se någon person där inne.

Lister körde in i Kenyas styrbords sida, strax för om midskepps. Direkt efter kollisionen såg vakthavande på Kenya en person titta upp från en lucka på fördäck. Detta var den första reaktionen han såg från Lister.

Besättningsmedlemmen som fortfarande arbetade på Listers däck med rengöring ramlade omkull när fartygen kolliderade. Han hade dessförinnan varken sett eller hört något annat fartyg. Han hade heller inte uppfattat att Lister blivit belyst med strålkastare.

Kollisionen inträffade den 28 januari kl. 02.16 på pos.5551,0 N 016 42,3 E, ca 23 M sydsydost om Ölands södra udde.

### 1.1.2 Efter kollisionen

Befälhavaren på Lister, som hade blivit avlöst och gått och lagt sig, vaknade av smällen vid kollisionen. Han tittade ut genom sin hyttventil och såg styrbords låring av ett annat fiskefartyg, Kenya. Han fick intrycket att Lister och det andra fiskefartyget gick åt olika håll. När han kom ut på bryggan stod besättningsmannen, som hade avlöst honom, vid maskinkontrollerna och hade stoppat framdriften. Denne sade att han skulle kontrollera om Lister tog in vatten och lämnade styrhytten. Befälhavaren tog över vakten och beslutade att köra ifatt Kenya och gå upp långsides på hennes babordssida. Han ökade farten och passerade akter om Kenya. Ombord på Lister visste man nu att fartyget tog in vatten. De två besättningsmännen på Lister hämtade sina väskor i skansen.

Ombord på Kenya var vakthavande orolig för att det egna fartyget skulle sjunka – han visste inte vilken typ av fiskebåt de kolliderat med. Han sprang in till befälhavaren i dennes hytt och ropade att de skulle sjunka. Han var också orolig för att Lister skulle fastna i Kenyas trålwirar.

När han hörde anropet ”Vi sjunker” på VHF-radion svarade han att Kenya skulle stanna. Därefter hörde han att Lister gjorde ett nödanrop. Han fick uppfattningen att anropet besvarades av Kustbevakningens fartyg KBV 202 som fanns i området. Det var dock Sjöräddningscentralen (MRCC) i Göteborg som svarade. Listers position efterfrågades, men Lister svarade kort att man inte hann lämna någon positionsangivelse eftersom fartyget var sjunkande. Han meddelade då Kenyas position och angav att han fanns på det fartyg som kolliderat med Lister.

När Lister närmade sig Kenyas babordssida lade befälhavaren styrbords roder för att skrovet skulle pressas mot Kenya så att besättningen därmed skulle få möjlighet att överge fartyget genom att hoppa över till Kenya. Kenyas fart hade reducerats till ett minimum. Lister körde därför in i hennes babordssida med en högre fart än den Kenya hade.

När de bägge fiskebåtarna var långsides varandra hoppade befälhavaren från Lister över till Kenya via ett fönster i styrhytten och en besättningsman hoppade från presenningen som täckte Listers arbetsdäck. Lister studsade ut från Kenya trots styrbords roder. När den tredje besättningsmannen på Lister kastade över sin väska till Kenya och hoppade från fartygets överbyggda fördäck, den s.k. valbacken, hade fartygen skiljts åt med ca 2 m. Det var dessutom en höjdskillnad på ca 2 m mellan de bägge skroven där hoppet skedde. Besättningsmannen lyckades inte ta sig upp på Kenya utan hamnade i vattnet mellan fartygen.

Efter det att Lister övergivits försvann hon ut åt babord, bort ifrån Kenya. Besättningarna från de bägge fartygen försökte med förenade krafter med hjälp av ett rep dra upp besättningsmannen som fallit i vattnet. Mannen i vattnet var helt lugn och sade att han bara skulle knyta repet runt sig. Den herrelösa Lister, som gjort en båge utanför Kenyas babordssida, kom emellertid tillbaka, sammanstötte med Kenyas babords bog och skrapade därefter utefter Kenyas babordssida på väg akterut. Besättningsmannen, som fallit i vattnet, hängde fortfarande i repet på Kenyas utsida när Lister kom tillbaka. De bägge besättningarna kämpade intensivt för att få ombord honom tillräckligt snabbt, men lyckades inte. Besättningsmannen klämdes mellan de bägge skroven och föll därefter åter ned i vattnet och sjönk, till synes livlös.

Lister passerade akteröver och fastnade i Kenyas trålwirar där hon en stund drog Kenya bakåt. Därefter sjönk hon strax intill positionen för kollisionen. Vrakdelar och fiskeutrustning från Lister flöt efter olyckan i ett område ca 800 meter runt olycksplatsen.

Kenya tog upp sin trål i position 55° 51,09 N 016° 42,24 E.

Innan sjöräddningsinsatsen avbröts skedde samråd med de överlevande från Lister och besättningen på Kenya. Ombord på Kenya hölls en kort ceremoni varefter Kenya avgick mot Karlskrona, där besättningarna gavs möjlighet att prata med ett kristeam.

## 1.1 Personskador

En besättningsman på Lister har inte återfunnits, sannolikt drunknad. Ingen av de övriga fick några skador.

	<i>Besättning</i>	<i>Passagerare</i>	<i>Övriga</i>	<i>Totalt</i>
Sannolikt omkommen	1	–	–	1
Allvarligt skadade	–	–	–	–
Lindrigt skadade	–	–	–	–
Inga skador	5	–	–	5
Totalt	6	–	–	6

## 1.3 Skador på fartygen

Lister sjönk medan Kenya endast fick mycket begränsade skador i form av mindre plåtskador i skrovet och avskavd färg.

## 1.4 Andra skador

Inga skador på miljön har rapporterats.

## 1.5 Besättningarna

### 1.5.1 Lister

Befälhavaren, man, är född 1953. Han innehade behörigheterna Fartygsbefäl klass VIII A (FB VIIIA) och maskinbefäl klass VI- motor (MB VIM) samt behörighet för tjänstgöring på fiskefartyg som befälhavare (F1). Samtliga dessa behörigheter var giltiga vid olyckan. Han hade genomgått säkerhetsutbildning för fiskare i oktober 2000.

Besättningsmedlem, man, är född 1955. Han innehade behörigheterna Fartygsbefäl klass VI (FB VI), Maskinbefäl klass VI-motor (MB VI M) samt Allmän Operatörsbehörighet Radio (AOC). Han hade genomgått säkerhetsutbildning för fiskare i oktober 2000.

Den saknade besättningsmedlemmen, man, var född 1953. Han innehade ingen behörighet men hade genomgått säkerhetsutbildning för fiskare i oktober 2000.

### 1.5.2 Kenya

Befälhavaren, man, är född 1939. Han innehade behörigheterna Fartygsbefäl klass VI (FB VI), Maskinbefäl klass VI – motor (MB VI M) och Allmän Operatörsbehörighet Radio (AOC).



Han hade genomgått utbildning för befälhavare på fiskefartyg i november 2001 samt säkerhetsutbildning för fiskare i mars 1999.

Besättningsmedlem 1, man, är född 1969. Han innehade behörigheterna Fartygsbefäl klass VI A (FB VI A), Maskinbefäl klass VI-motor (MB VI M), samt Allmän Operatörsbehörighet Radio (AOC).

Han hade dessutom ARPA-certifikat, hade genomgått utbildning för befälhavare på fiskefartyg i november 2001 samt säkerhetsutbildning för fiskare i december 1999.

Besättningsmedlem 2, man, hade vid tillfället inga behörigheter, men hade genomgått Skeppare B kurs, maskinistkurs och säkerhetsutbildning för fiskare.

En befälhavare på ett fiskefartyg ska förutom föreskriven behörighet dessutom ha en specialbehörighet som befälhavare (3 kap. 3 § SJÖFS 2005:5 om bemanning). Motsvarande bestämmelser som gällde vid olyckan fanns i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 1998:7), om utbildning för fiskare samt bemanning och vakthållning ombord på fiskefartyg.

För att få specialbehörighet som befälhavare krävs genomgången kurs. Efter genomgången utbildning ska ansökan sändas till Sjöfartsverket som utfärdar behörigheten.

Befälhavaren på Kenya hade inte någon utfärdad specialbehörighet som befälhavare på fiskefartyg. Han hade emellertid genomgått utbildningen och hade dessutom mycket lång erfarenhet.

## 1.6 Fartygen

### 1.6.1 Allmänt

Bägge fartygen var fiskefartyg. Kenya är en s.k. häcktrålare byggd i stål. Lister var en mindre fiskebåt byggd i trä med möjligheter att bedriva fiske med trål eller rev. Vid tiden före olyckan fiskade Lister lax med rev.

### 1.6.2 Fartygsdata Lister



<i>Nybyggnadsvarv</i>	Hugo Olssons båtbyggeri, Karlshamn
<i>Nybyggnadsår</i>	1958, plastad 1985
<i>Typ</i>	Fiskefartyg för garn, rev och trål
<i>Längd, över allt</i>	14,77 m
<i>Bredd, max</i>	4,91 m
<i>Bruttotonnage</i>	23
<i>Motortyp</i>	Caterpillar, 3196 DITA
<i>Huvudmaskin, effekt</i>	147 kW

Lister hade genomgått två större ombyggnader. Skrovet plastades hos Shipmanvarvet på Gotland år 1985. Akterskeppet förlängdes en meter med en utbyggnad i lättmetall på varv på Smögen år 2002.

Vakthavande befäl hade en sittplats mitt i styrhytten. Enligt uppgift var stolen ostadig och rörde sig med fartygets rörelse. Från denna plats hade man överblick över fartygets instrumentering samt styr- och manöverreglage.

Fartyget hade ett överbyggt förskepp, s.k. valback. Däcksytan mellan valbackens akterkant och styrhyttens förkant var täckt med en ljus presenning. Presenningen täckte arbetsdäcket helt uppåt och åt styrbord, men var öppen ut åt babord. Arbetsdäcket under presenningen var väl upplyst av lysrör.

### 1.6.3 Navigationsutrustning Lister

Lister var utrustad med två radaranläggningar av märket Furuno. Ombord fanns också en sjökortsplotter av märket Shipmate 2800 samt GPS mottagare och ekolod.

All utrustning ska enligt besättningen ha varit i funktionsdugligt skick.

### 1.6.4 Certifikat och inspektionsstatus för Lister

Lister var klassad av Sjöfartsverket för stor kustfart. Fartyget hade ett mätbrev, fribordslängd < 24 m som var utfärdat i september 2002, i samband med ombyggnaden på Smögen

I Sjöfartsinspektionens statusrapport över fartyget fanns inga kvarstående brister noterade.

Den senaste besiktningen, genomförd av Sjöfartsinspektionen, var noterad i september 2002.

### 1.6.5 Fartygsdata Kenya



<i>Nybyggnadsvarv</i>	Tomrefjord, Norge
<i>Nybyggnadsår</i>	1975, ombyggd 1989
<i>Typ</i>	Häcktrålare
<i>Längd, över allt</i>	30,76 m
<i>Bredd, max</i>	7,13 m
<i>Djupgående, max</i>	4,60 m
<i>Bruttotonnage</i>	257
<i>Motortyp</i>	Caterpillar D 399
<i>Huvudmaskin, effekt</i>	735 kW

Kenya köptes in till Sverige av den nuvarande ägaren år 1985. Fartyget genomgick en ombyggnad år 1989.

I styrhytten fanns en sittplats för vakthavande befäl i fartygets centerlinje. Därifrån kunde man se runt nästan hela horisonten utom akterut. Från sittplatsen hade man kontroll över fartygets ARPA-radar, elektroniska sjökort samt styr- och manöverreglage. Strålkastarens kontrollenhet var placerad på styrbordssidan i styrhytten.

På Kenya kunde man utan problem lägga fullt roder under trålning, fartyget krängde något vid en sådan manöver, men det fanns ingen risk för kant-ring. När man girade med autopiloten var denna inställd för att lägga maximalt roderutslag.

#### 1.6.6 Navigationsutrustning Kenya

Kenya var utrustad med två radaranläggningar. En av dessa var en ARPA-radar med funktioner för automatisk målföljning. I övrigt fanns gyrokompass, magnetkompass och automatstyrning. Fartyget hade kursskrivare och kursavvikelsealarm samt ekolod och två oberoende GPS navigatorer.

All utrustning var såvitt SHK erfarit i funktionsdugligt skick.

#### 1.6.7 Certifikat och inspektionsstatus för Kenya

Kenya var klassad av Sjöfartsverket för fartområde A. Fartyget hade ett Nationellt säkerhetscertifikat som var utfärdat i februari 2001 och ett Internationellt mätbrev, utfärdat i mars 1985.

I sjöfartsinspektionens statusrapport över fartyget fanns 10 kvarstående brister noterade. Dessa var av enklare karaktär och kan inte anses ha med olyckan eller utvecklingen av händelseförloppet att göra.

Den senaste besiktningen, genomförd av Sjöfartsinspektionen, var noterad i februari 2001.

## 1.7 Rutiner ombord

### 1.7.1 Lister

Lister bemannades normalt med tre man. Besättningen var inte delägare i båten utan arbetade mot provision på fångsten.

Under resa till och från fiskeplats bemannades styrhytten på Lister av en person. Normalt användes den radaranläggning som hade sin antenn i förmasten. Man brukade ställa in ett radarlarm på 1,5 M avstånd, vilket innebär att radarn larmade om ett radareko kom innanför detta avstånd. Radarn brukade också användas med automatisk kompensering av radarstörningar, en s.k. automatisk anticluttermfunktion.

Listers maskinrum krävde regelbunden tillsyn under gång avseende tre olika arbetsmoment:

- Smörjning av propellerhylsan, var tredje/fjärde timme
- Manuell start/stopp av länsypump för bl.a. utpumpning av smältvatten från is, normalt varannan timme
- Pumpning av dieselbränsle till dagtanken, var fjärde timme

Eftersom dessa rutiner inte alltid kunde genomföras i samband med vaktavlämning hände det att styrhytten lämnades obemannad under kortare stunder.

När reven sattes ut eller togs in var det en person i styrhytten och två på däck. Normalt började man lägga ut reven tidigt på morgonen, ca kl. 03. 00. Under utläggning av reven framfördes fiskebåten med 7–8 knops fart. En person agnade krokarna medan den andra lade ut reven med de agnade krokarna. En rev kunde vara totalt 15 M lång och bestå av 1200 krokarna. Att lägga ut reven tog ca 3–4 timmar.

När reven hade lagts ut låg fiskebåten och väntade i slutet av denna under ca 3–5 timmar. Under väntetiden bemannades styrhytten av en man medan de övriga två vilade.

Att ta upp reven tog betydligt längre tid än att lägga ut den, normalt 8–10 timmar. Reven skulle klargöras och fångsten rensas och läggas i ordning i lastrummet. Under detta arbetspass var det en man i styrhytten och två på däck. På däck fördelades arbetsuppgifterna så att en besättningsman krokade av fiskarna samt tog hand om fångsten medan den andre lade i ordning reven.

Ett typiskt fiskedygn med rev åskådliggörs i tabellerna nedan.

Tider	Arbetsuppgifter/ Vila
00 - 03	Vila / Förflyttning
03 - 06	Sätta ut reven
06 - 11	Driva med reven / Vila
11 - 20	Dra upp reven
20 - 22	Ta hand om fångst / Rengöring
22 - 24	Vila / Förflyttning

Tabell 1: Generella tider för ett fiskedygn med rev

TAB 2A	Vila / Nav			Sättning			Stilla / Vila				
Tid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
00-24	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11
Person 1	-	A	A	A	A	A	A	A	-	-	-
Person 2	-	-	-	A	A	A	-	-	A	A	A
Person 3	A	-	-	A	A	A	-	-	-	-	-

Tabell 2 A: Klockan 00–11  
Fördelning mellan arbete/vila per besättningsmedlem under ett normalt fiskedygn med rev A – Arbete, - Vila

TAB 2B	Drar upp rev										Ren- gö- ring	Vila / Nav	
Tid	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
00-24	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Person 1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	-	-
Person 2	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	-	-
Person 3	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

Tabell 2 B: Klockan 11–24  
Fördelning mellan arbete/vila per besättningsmedlem under ett normalt fiskedygn med rev A – Arbete, - Vila

### 1.7.2 Kenya

Kenya hade normalt en besättning på fyra personer. Vid den aktuella resan var en besättningsmedlem sjuk och hade stannat hemma. Under resa till och från fiskeplats samt under trålning bemannades styrhytten normalt av en person. Vakterna i styrhytten fördelades mellan besättningsmännen och ett normalt arbetspass under trålning var två timmar långt. Under trålning framfördes Kenya med en fart av ca 2,5 knop.

Vid det aktuella tillfället trålade Kenya efter torsk. Trålen sveper precis över havsbotten och släpar ca 500 m–550 m akter om fartyget. Vid tiden för olyckan hade Kenya tillstånd att fiska 7500 kg torsk per vecka. Denna mängd kunde fiskas i ett enda tråldrag, men ibland tog det en hel vecka att fylla kvoten. Ett tråldrag kan pågå mellan ett par upp till flera timmar. Det aktuella dygnet före kollisionen hade man trålat fem drag på mellan fyra och sex timmar vardera. Vid kollisionen höll man på med det sjätte draget under arbetsveckan.

När trålen halades in deltog hela besättningen i arbetet. En person bemannade styrhytten och resten av besättningen arbetade på däck. Sedan trålen tömts på däck sattes den omedelbart åter ut och därefter tog besättningen hand om fångsten.

Hanteringen av trålen klarades normalt av på 30–40 min. Fiskhanteringen var till viss del automatisk, men krävde manuellt handhavande såtillvida att en besättningsmedlem matade in torsken i en rensmaskin medan en annan stuvade de fyllda fisklådorna i lastrummet. Man hanterade ca 20–25 lådor i timmen, vilket motsvarar 800–1000 kg. När fångsten var nere i lastrummet hade de besättningsmän som hade frivakt möjlighet att vila tills trålen togs upp nästa gång.

Maskinrummet på Kenya krävde ingen regelbunden tillsyn. Man kunde köra med helt obemannat maskinrum från avgång till ankomst. Normalt genomfördes rutinmässiga kontroller i maskinrummet en gång per dygn till sjöss.

## 1.8 Meteorologisk information

Vindriktning:	SW–W
Vindstyrka:	6–7 m/s
Våghöjd:	0,5 meter
Ström:	Svag (0,2–0,5 knop)
Vattentemperatur:	2–3 °C
Sikt:	4 M , tidvis sämre i snöbyar

## 1.9 Olycksplatsen och vraket

Lister har genom Kustbevakningens försorg lokaliserats och filmats på havsbotten. Fartyget står upprätt på botten, något nedsjunken i bottensedimentet. Djupet i området är ca 44 m. Vraket är i stort intakt. Endast en del av förskeppet, brädgången på styrbord sida, saknas. Denna del har återfunnits ca 50 m från skrovet.

Båda delarna av vraket ligger mycket nära den rapporterade olycksplatsen. I området återfanns delar av Listers fiskeutrustning och fångst utspridda på botten strax söder om vraket.

Den 18 februari publicerades Ufs notis 2004:7/1715 vilken informerade sjöfarande om Listers position. Vraket är inte farligt för ytnavigering.

## 1.10 Medicinsk information

Ingenting har framkommit som tyder på att befälhavarnas eller besättningarnas psykiska eller fysiska kondition varit nedsatt före olyckan.

## 1.11 Överlevnadsaspekter

Listers nödradiosändare (EPIRB) flöt upp till ytan och plockades upp av en räddningshelikopter under sökoperationen på natten.

Listers livflotte flöt också upp till ytan och bärgades av Kenya.

Ingen av besättningsmännen på Lister tog på Lister tog på sig flytväst eller överlevnadsdräkt. För en person som inte bär särskild överlevnadsdräkt eller liknande är den teoretiska överlevnadstiden mindre än två timmar i vatten med temperatur på 2–3 °C.

## 1.12 Räddningsinsatsen

### 1.12.1 Sjöräddningstjänst

Enligt 4 kap. 3 § lagen om skydd mot olyckor (2003:778) och 4 kap. 8 § förordningen om skydd mot olyckor (2003:789) är det Sjöfartsverket som ansvarar för efterforskning och räddning av människor som är eller kan befaras vara i sjönöd. Ansvaret gäller inom Sveriges sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon samt utanför Sveriges sjöterritorium, där det enligt internationella överenskommelser är svenska myndigheter som ansvarar för räddningsinsatser.

För sjöräddningstjänsten har Sjöfartsverket en ständigt bemannad sjöräddningscentral, MRCC, i Göteborg. Från sjöräddningscentralen utförs ledningen av sjöräddningsinsatser av en räddningsledare.

Vid sjöräddningsinsatser kan det finnas behov av en samordnande funktion i insatsområdet när ett flertal fartyg, båtar eller helikoptrar deltar. Räddningsledaren i sjöräddningscentralen kan i sådant fall utse en lämplig person på olycksplatsen till On Scene Co-ordinator (OSC).

### 1.12.2 Händelseförlopp ur ett sjöräddningsperspektiv

Den 28 januari 2004 togs ett svagt nödanrop emot av MRCC kl. 02.16 (referenstid: + 0 min). Det var en båt som anropade via VHF-radio och det framgick att båten var på väg att sjunka och behövde omedelbar hjälp. Besättningen hann inte lämna några uppgifter om sin position eftersom de omedelbart måste lämna båten. Minuten senare anropade fiskebåten Kenya. Av ett kortfattat meddelande framgick att Kenya låg intill den sjunkande båten. Samtidigt angav Kenya aktuell position på internationellt vatten sydsydost om Ölands södra udde. Därefter bröts förbindelsen. Räddningsledaren visste inte vid denna tidpunkt vad som hänt. Med ledning av det som meddelats från den larmande båten och Kenya bedömde räddningsledaren att det fanns fara för liv och klassade situationen som ett nödläge. Kl. 02.22 (+ 6 min) gick sjöräddningscentralen ut med ett allmänt nödanrop med begäran om hjälp från fartyg som kunde finnas i närheten. Av anropet framgick den position som Kenya lämnat och att det var en okänd haverist.

Som första räddningsenheter larmades Kustbevakningens fartyg KBV 202 kl. 02.22 (+ 6 min) och försvarsmaktens helikopter H 92 i Ronneby kl. 02.23 (+ 7 min). Några minuter senare anmälde sig ett utländskt handelsfartyg som gick mot angiven plats och beräknade att vara framme efter en timme.

Kenya lämnade kompletterande uppgifter till sjöräddningscentralen kl. 02.26 (+ 10 min). Kenya hade kolliderat med den Gotlandsregistrerade fiskebåten Lister. Två personer från Lister hade lyckats ta sig ombord på Kenya.

Dock saknades en person. Lister hade sjunkit och den aktuella positionen angavs för haveristen. Innan Kenya mer aktivt kunde delta i sökandet efter den saknade personen var det nödvändigt att först ta upp trålen.

Larmningen fortsatte av flera räddningsenheter. Räddningshelikoptern Rescue 997 från Visby larmades som andra helikopter. Sjöräddningssällskapets båt Rescue Varingen från Grönhögen på Öland larmades som den andra ytgående sjöräddningsenheten. Dessutom anmälde sig ytterligare tre utländska handelsfartyg.

Räddningsledaren i sjöräddningscentralen formulerade ett beslut i stort för insatsen (BIS). Det innebar att efterforskningen skulle utgå ifrån Kenyas position och sökning skulle ske i närområdet med tillgängliga flyg- och ytenheter. Uppgiften var att leta efter en person i vattnet och att upprätta sök område.

Sjöräddningscentralen underrättade polismyndigheten om olyckan en timme efter inkommet larm.

Det första handelsfartyget meddelade kl. 03.10 (+54 min) att det strax skulle vara framme vid olycksplatsen. En halvtimme senare kl. 03.40 (+ 1 tim 24 min) var helikoptern från Ronneby framme som första helikopter. Några minuter därefter (+ 1 tim 31 min) var också helikoptern från Visby Rescue 997 framme vid olycksplatsen. KBV 202 var framme vid olycksplatsen kl. 04.16 (+ 2 tim). I sökandet deltog förutom Kenya sex olika fartyg tillsammans med två helikoptrar.

De båda helikoptrarna beslutade att dela upp sökområdet i en nordlig och en sydlig del med en avgränsande latitud. Ett av handelsfartygen som deltog i sökandet tog på sig uppgiften att koordinera efterforskningen som utfördes av handelsfartygen. Kustbevakningens KBV 202 fick motsvarande uppgift att koordinera sökandet med Sjöräddningssällskapets båt Rescue Varingen. Någon OSC utsågs inte av räddningsledaren, vilket ledde till vissa oklarheter om vem som ledde insatsen på plats.

Räddningsledaren angav heller ingen sökruta till insatta enheter. Det var meddelat beslut i stort som gällde och sökning skulle ske i närområdet till angiven position. Positionen för kollisionen var väl känd, vilket gjorde att sökområdet kunde begränsas.

Området i närheten av olycksplatsen genomsöktes av både båtar och helikoptrar. En mängd vrakdelar och utrustning hittades i vattnet, bl.a. Listers nödsändare. Försvarmaktens helikopter H 92 plockade upp den aktiverade nödsändaren i ett senare skede av insatsen. Enligt räddningsledaren hittades inga vrakrester längre bort än ca 800 m från angiven position för kollisionen mellan de båda fiskebåtarna.

Kenya rapporterade att det på platsen var västlig vind ca 5 m/s med svag sjöhävning och ström. Temperaturen i vattnet var 2–3 °C.

Möjligheten att överleva vid den aktuella vattentemperaturen utan överlevnadsdräkt eller motsvarande understiger två timmar. Sökningen avbröts utan resultat ca fyra timmar efter det första nödanropet. Ärendet överlämnades därefter till polismyndigheten i Kalmar län.

Två dagar efter kollisionen genomförde Kustbevakningen ytterligare en sökning efter den försvunne besättningsmannen. Vid detta tillfälle användes en fjärrstyrd undervattensfarkost, ROV, för att söka efter kroppen och filma vraket. Man sökte på havsbotten vid kollisionenplatsen, där man fann delar av förskeppet. Vrakdelen hittades på pos. 5551,06 N 01642,26 E. Huvudvraket lokaliserades på pos. 5551,08 N 01642,3 E. Närmast söder om vraket fann man mycket död lax, sannolikt Listers fångst.

Den försvunne besättningsmannen kunde dock inte återfinnas.

## 1.13 Bestämmelser och regelverk

### 1.13.1 Befälhavarens ansvar

I 6 kap. sjölagen (1994:1009) återfinns bestämmelser som reglerar befälhavarens ansvar och skyldigheter. Enligt 1–2 §§ ska befälhavaren ansvara för att fartyget är sjövärdigt och att det framförs och handhas på ett sätt som är förenligt med gott sjömanskap.

Enligt 6 § är befälhavaren skyldig att göra allt som står i hans makt för att rädda de ombordvarande och bevara fartyget och lasten om fartyget råkar i sjönöd. Så länge det finns rimlig utsikt att fartyget kan räddas får befälhavaren inte överge fartyget utan att hans liv är i allvarlig fara.

I 8 kap. 4 § sjölagen framgår att befälhavaren är skyldig att lämna det andra fartyget och de ombordvarande all behövlig hjälp när två fartyg har sammanstött.

### 1.13.2 Bemanning på fiskefartyg

Vid olyckan gällde Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1998:7) om utbildning för fiskare samt bemanning och vakthållning ombord på fiskefartyg. Motsvarande bestämmelser finns nu i SJÖFS 2005:6 om bemanning och SJÖFS 2005:7 om vakthållning ombord på fiskefartyg.

För Lister och Kenya gällde följande kvalifikationer i närfart (se nedanstående tabell).

Lister		Kenya	
Befälhavare	Vakthavande befäl	Befälhavare	Vakthavande befäl
Klass VIII / Sk B	Skepparexamen  (kan undvaras på resa under 12 h)	Klass VII / Sk A  (Förutom behörighetsbeviset krävs tjänstgöring som vakthavande befäl i minst 12 mån.)	Klass VIII / Sk B
Minst en person i besättningen ska ha maskinistexamen		Minst en person i besättningen ska ha behörighetsbevis som maskinbefäl klass VI eller maskinist B	

Det ålåg befälhavaren att se till att vakthållningen var sådan att en säker vakt kunde upprätthållas. Därvid gällde att

- Behovet av noggrann utkik skulle beaktas.
- Styrhytten fick aldrig lämnas obemannad.
- Vakthållningen skulle planeras så effektiviteten inte sattes ned av trötthet.
- Vakthavande inte fick tilldelas eller utföra uppgifter som kunde störa den säkra navigeringen.
- Utkiken helt skulle kunna ägna sig åt att vara utkik.
- Vakthavande befäl kunde få vara ensam utkik under dagsljus om det ansågs säkert.

#### Specialbehörigheter

Förutom de föreskrivna behörighetsbevisen fanns ytterligare två krav avseende besättningens kompetens.

Enligt 4 § SJÖFS 1998:7 skulle en befälhavare på ett fiskefartyg med en största längd om minst 12 meter ha en specialbehörighet som befälhavare.

Enligt 8 § SJÖFS 1998:8 skulle den som tjänstgjorde på ett fiskefartyg ha certifikat som utvisade att han har genomgått säkerhetsutbildning. Denna utbildning skulle förnyas var femte år.



### 1.13.3 Vilotid

Enligt 1 § lagen (1998:958) om vilotid för sjömän är lagen tillämplig på sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenskt fartyg. I 15 § ges vissa särskilda bestämmelser för fiskefartyg.

Sammanfattningsvis gäller beträffande vilotid enligt lagen att denna inte får understiga dels 10 timmar under varje 24-timmarsperiod (vilotiden får dock delas upp i högst två perioder varav en period om minst sex timmar), dels 70 timmar under varje sjudagarsperiod. Perioden på tio vilotimmar får minskas till sex timmar i sträck, förutsatt att en sådan minskning inte sträcker sig över mer än en sammanhängande 48-timmarsperiod och att minst 70 timmars vila ges under varje sjudagarsperiod.

### 1.13.4 De internationella sjövägsreglerna

#### Kapitel A - Allmänt

**Regel 3** i de internationella sjövägsreglernas kapitel A anger allmänna definitioner. Enligt dessa var Lister vid olyckstillfället att anse som "maskindrivet fartyg" och Kenya som "fartyg sysselsatt med fiske". Vidare var de bägge fartygen enligt definitionen "i sikte" av varandra.

#### Kapitel B – Styrnings- och seglingsregler Sektion I – Fartygs uppträdande under alla siktförhållanden

**Regel 5** beskriver regler för utkik. Varje fartyg ska ständigt hålla noggrann utkik såväl med syn, hörsel som med alla andra tillgängliga medel.

**Regel 7** behandlar risk för kollision. Där framgår att alla tillgängliga medel ska användas för att avgöra om risk för kollision föreligger. Regel 7 ställer dessutom extra krav på fartyg med funktionsduglig radar. Bland annat anges att observationer ska göras på stort avstånd för att tidigt få varning om kollisionsrisk.

Antagande för kollisionsrisk ska inte grundas på otillräckliga observationer.

**Regel 8** stadgar att åtgärd för att undvika kollision ska utföras bestämt, i god tid och med noggrant beaktande av gott sjömanskap. Ändring av kurs och/eller fart ska vara så stor att den med lätthet kan uppfattas av ett annat fartyg. En genomförd åtgärd ska noggrant följas upp, tills det andra fartyget är klart förbi.

#### Kapitel B – Styrnings- och seglingsregler Sektion II – Fartygs uppträdande i sikte av varandra

**Regel 18** föreskriver att ett maskindrivet fartyg ska hålla undan för ett fartyg sysselsatt med fiske.

**Regel 16** föreskriver att varje fartyg som ska hålla undan för annat fartyg såvitt möjligt i god tid ska vidta bestämd åtgärd för att gå klar.

**Regel 17** anger hur ett fartyg som ska hålla kurs och fart ska agera. Denna regel säger inledningsvis att det fartyg som inte är skyldigt att hålla undan, ska hålla sin kurs och fart.

Fartyget får dock vidta åtgärd för att enbart genom egen manöver undvika kollision, när det står klart att det väjningsskyldiga fartyget inte gör någon

åtgärd. Vid en sådan undanmanöver ska ett ”maskindrivet fartyg” inte ändra kursen åt babord för ett fartyg på dess egen babords sida om andra manövrar kan utföras.

Om situationen utvecklas så att en kollision inte kan undvikas enbart genom åtgärd från det väjningsskyldiga fartyget ska fartyget med rätt till väg vidta åtgärder som bäst tjänar till att undgå kollision.

### 1.14 Fartygstrafik i södra Östersjön

Fartygstrafiken i södra Östersjön är mycket intensiv och besättningarna på både Lister och Kenya har berättat att handelsfartygen ofta visar bristande hänsyn till fiskefartygen i området oavsett vilken typ av fiske som bedrivs. Fiskefartygen kommer ofta i närsituationer med passerande handelsfartyg. Fiskefartygens besättningar upplever detta som en betydande säkerhetsrisk.

## 2 ANALYS

### 2.1 Kollisionen

Vakthavande besättningsmannen på Kenya försökte i ett sent skede genomföra en undanmanöver. Denna manöver, en gir åt babord, var emellertid inte tillräckligt kraftig för att den som ensam åtgärd skulle räcka till för att förhindra en kollision.

Från Listers sida gjordes inget som helst försök till undanmanöver. Från Kenya belyste man Lister, både skrov och styrhytt, utan någon reaktion. Kenya hade enligt uppgift korrekta gång- och trällanternor tända. Dessutom var viss däcksbelysning också tänd. Kenya torde ha varit väl synlig.

Orsaken till att Lister inte genomförde någon undanmanöver eller reagerade på belysningen från Kenyas strålkastare har inte kunnat fastställas. Kanske hade den vakthavande besättningsmannen lämnat styrhytten för att genomföra någon av de rutinmässiga åtgärderna i maskinrummet som skulle vidtas med jämna mellanrum, dvs. läns-pumpning, smörjning av propellerhylsan, eller pumpning av dieselbränsle till dagtanken. Det torde heller inte kunna uteslutas att han somnat.

Besättningarna på fiskefartyg får ofta sin inkomst baserad på utfallet av fångsten. Eftersom de arbetar på provision anses de inte som anställda på fartyget. Detta får till följd att lagen om vilotid för sjöfolk inte är tillämplig. Besättningarna kan därmed själv avgöra hur lång en arbetsvecka i praktiken ska vara och hur mycket man orkar arbeta under veckan. Det kan konstateras att arbetstiderna på fiskefartyg därigenom i praktiken leder till att besättningsmännen kan få för lite sammanhängande vila.

Båda fiskefartygen var bemannade med en ensam besättningsman på vakt i styrhytten under natten, dvs. inget av fartygen hade korrekt vakthållning. Listers styrhytt var t.o.m. stundvis obemannad – detta trots att båda besättningarna uttryckt oro bl.a. för risken att bli påkörda av handelsfartyg.

Att bestämmelserna om vakthållning på bryggan under fiske eller på väg till eller från fiskeplats inte efterlevs är mycket otillfredsställande.

### 2.2 Listers övergivande

Det är förstaeligt att besättningen på Lister blev överraskad av den häftiga kollisionen. Man visste inte vilken sorts fartyg som man hade kolliderat med.

Det kunde t.ex. vara ett handelsfartyg som med god fart skulle försvinna i mörkret. Det fanns därmed anledning att snabbt försöka köra ikapp.

När man kom ikapp och såg att det var en långsam trålare borde man dock haft tid att besinna sig.

Ombord i Lister fanns livflotte och fungerande VHF. Dessutom fanns räddningsdräkter och livvästar. Trålaren var klart upplyst och man meddelade att man skulle stanna. Vädret var måttligt.

Det var befälhavarens ansvar att övertyga sig om att hela besättningen kunde komma över på ett säkert sätt innan han lämnade manöverplatsen. Från kollisionen torde det ha tagit 5–15 minuter innan Lister sjönk. Det hade funnits tillräcklig tid att överge fartyget i god ordning. Den sista räddningsmöjligheten – livflotten – fanns hela tiden kvar.

Övergivandet av Lister skedde oordnat och närmast i panik. Detta tyder på att besättningen inte hade tillräckliga kunskaper och/eller övning i fråga om fartygets övergivande. När situationen uppstod och händelsen blev dramatisk fanns inga rutiner att hålla sig till och handla efter. Besättningen samlades inte för överläggning eller liknande, utan i stället försökte var och en för sig rädda sig över till Kenya bäst man kunde.

Lister höll en högre fart än Kenya och hade styrbords roder när de bägge fiskebåtarna låg långsides varandra. När Lister övergavs lämnades motorn igång och propellern i drivläge. Tillfälliga omständigheter ledde till att hon kom tillbaka mot Kenya.

### 2.3 Försöket att rädda besättningsmannen som fallit i vattnet

Besättningsmannen som föll i vattnet hamnade intill Kenya. Arbetskamraterna från Lister och besättningsmän på Kenya skickade ner en tamp till honom, som han försökte knyta om sig. När Lister oväntat kom tillbaka hann man inte dra upp honom. Det måste betraktas som synnerligen oturligt att Lister återkom på ett sådant sätt att han klämdes mellan skroven.

När man upptäckte att Lister var på väg tillbaka mot Kenya uppstod en stressad situation. Man hann inte med att använda något av de hjälpmedel för att ta upp personer ur vattnet som fanns på Kenya.

### 2.4 Sjöräddningsinsatsen

De oklara uppgifterna vid inkommande nödanrop om vad som inträffat hindrade inte sjöräddningscentralens räddningsledare att fatta beslut om en räddningsinsats och påbörja utlarmningen av räddningsenheter.

Efter kollisionen sökte Kenya efter den saknade personen. Förutom Kenya sänkades det direkt efter olyckan fartyg i omedelbar närhet av olycksplatsen. Det första hjälpande fartyget anlände efter ca en timme.

På grund av personalens inställetid nattetid och förberedelse av flygningen startade försvarsmaktens helikopter H 92 en timme efter mottaget larm. Helikoptern anlände till olycksplatsen knappt en och en halv timme efter nödanropet från Lister. Räddningshelikoptern från Visby anlände några minuter senare.

Möjligheten för undsättande enheter att snabbt kunna komma till olycksplatsen påverkades främst av beredskapen för en uttryckning och avståndet till olycksplatsen.

Minst en av enheterna som deltog i räddningsinsatsen upplevde att det var oklart vem som var utsedd till OSC, dvs. vem som koordinerade sjöräddningsinsatsen på plats.

Formellt utsågs aldrig någon OSC.

För samordning och ledning av en räddningsinsats är det viktigt att alla deltagande enheter har riktig information om de ledningsförhållanden som

gäller. Räddningsledaren borde ha förvissat sig om att aktuell ledningsorganisationen var känd av deltagande enheter vid olyckan.

Vrakdelar och fiskeutrustning m.m. från Lister flöt efter olyckan i ett område ca 800 meter runt olycksplatsen och man sökte efter den saknade besättningsmannen i detta område. Sökandet avbröts efter ca fyra timmar.

Med hänsyn till överlevnadsmöjligheten vid den aktuella vattentemperaturen och det eftersök som utfördes från både helikoptrar och fartyg/ytenheter, var beslutet att avbryta efterforskningarna efter fyra timmar motiverat.

### 3 UTLÅTANDE

#### 3.1 Undersökningsresultat

- a) De bägge fiskefartygen var behörigen bemannade.
- b) Ingen av de bägge styrhytterna var korrekt bemannad.
- c) Vakthavande på Kenya använde inte radarapparatens ARPA-funktion för att på ett tidigt stadium söka utröna om det förelåg risk för en närsituation eller inte.
- d) Kenya genomförde undanmanöver i sista stund som dock inte var tillräckligt stor för att som ensam åtgärd förhindra en kollision.
- e) Lister reagerade inte alls före kollisionen och genomförde ingen undanmanöver.
- f) Inget av fartygen avgav ljudsignaler.
- g) Nödtrafiken genomfördes enligt föreskrifterna.
- h) Lister lämnades herrelös med motorn igång och propellern tillslagen för framfart.
- i) Sökningen genomfördes i korrekt område.
- j) Sökningen efter den saknade besättningsmannen genomfördes med ledning från MRCC.
- k) Någon On Scen Co-ordinator, OSC, utsågs inte.
- l) Eftersökningen avbröts efter kontakt med de inblandade när allt hopp att finna den saknade vid liv var ute.

#### 3.2 Orsaker till kollisionen

Kollisionen orsakades av att Lister inte genomförde någon undanmanöver alls och av att den undanmanöver Kenya genomförde inte var tillräckligt stor för att som enda åtgärd förhindra en kollision.

Bidragande var att inget av fartygen hade tillräcklig bemanning i styrhytten.

#### 3.3 Orsaker till att besättningsmannen inte kunde räddas

Orsaken till att besättningsmannen från Lister föll i vattnet och därefter blev klämd mellan fartygen var att övergivandet av Lister skedde oordnat i panik, varvid fartyget lämnades herrelöst med maskineriet igång.

## 4. REKOMMENDATIONER

Sjöfartsverket rekommenderas att

- vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att en säker vakthållning enligt gällande bestämmelser upprätthålls på fiskefartyg (*RS 2005:01 R1*),
- vidta de åtgärder som behövs för att säkerställa att befälhavare och besättningar i fiskefartyg praktiskt behärskar dels att ordnat överge fartyg till sjöss, dels att rädda personer som fallit i vattnet (*RS 2005:01 R2*).