

SØULYKKESRAPPORT

**Søfarts
Styrelsen**
Erhvervsministeriet

OPKLARINGSENHEDEN
Vermundsgade 38 C
Postboks 2589
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 16
E-post oke@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

25. oktober 2001

Sag 199917411
Arkivkode 01.40.01

Kollision

LILLE TANJA / LEON

den 16. juni 2001

1. Søulykken

<i>Ulykkens art:</i>	Kollision
<i>Ulykkessted:</i>	Sejerø Bugt, 56°00,1' N 011°10,4' Ø
<i>Ulykkestidspunkt:</i>	18. juni 2001, kl. 02.12
<i>Tilskadekomne:</i>	2 besætningsmedlemmer fra LEON omkommet

2. Sammenfatning

LILLE TANJA var på vej fra Wilhelmshafen til Frederiksværk. Den 16. juni kl. 01.27 passeredes tæt vest om Sejerø NV-bøje, og kursen blev herfra sat mod Snekkeløbet med fuld hastighed, ca. 9 knob. Styrmanden havde vagt alene på broen, og havde ca. 15 minutter efter sin vagtovertagelse ved midnat tændt skibets agterste dækslys for at gøre skibet mere synligt for bådene i kapsejladsen "Sjælland Rundt". Styrmanden observerede på radaren flere samlinger af lystfartøjer og visuelt mange lanterner. På et tidspunkt så styrmanden et sejl foran stævnen, og LILLE TANJA ramte umiddelbart efter sejlskibet, som senere viste sig at være LEON.

LEON var med en besætning på 4 mand deltager i kapsejladsen "Sjælland Rundt" og startede den 15. juni kl. 11.00 fra Helsingør, nord om Sjælland. Snekkeløbet blev passeret den 16. juni kl. 01.10, og efter passagen gik 2 besætningsmedlemmer ned i kahytten for at sove. På et tidspunkt så LEON's fører og det andet besætningsmedlem i cockpittet, blandt de mange lys fra sejlådene, flere meget kraftige hvide lys i LEON's sejlretning. Det hvide lys blev opfattet som stammende fra en ankerligger, og der blev foretaget en mindre drejning til bagbord for at sejle uden om. Umiddelbart før kollisionen, og for sent til at reagere, blev man klar over, at de hvide lys stammede fra et skib i fart, og LEON blev ramt næsten tværs om styrbord og sank umiddelbart efter.

LEON's besætning blev samlet op af andre både fra kapsejladsen. De 2 besætningsmedlemmer, som sov i kahytten var livløse, da de blev samlet op, og blev senere konstateret døde.

3. Skibene

<i>Skibets navn</i>	LILLE TANJA	LEON
<i>Hjemsted:</i>	Aabenraa	Skovshoved
<i>Kontrolnummer / Kendingsbogstaver:</i>	D 1006 / OYAP2	Sejlnummer D 275
<i>IMO nummer:</i>	5400774	
<i>Skibstype:</i>	Tørlastskib	Sejlbåd – International Folkebåd
<i>Byggeår:</i>	1963	
<i>Tonnage:</i>	363 BT	
<i>Længde / bredde / dybde:</i>	39,67 m / 8,24 m / 3,48 m	7,85 m / 2,25 m / 1,20 m
<i>Maskineffekt:</i>	257 kW	Ingen motor
<i>Besætning:</i>	4	4
<i>Rederi/ejer:</i>	P.F. Cleemann Shipping	Skovshoved Sejlklub
<i>Klasse:</i>	Bureau Veritas	

LILLE TANJA er en coaster med et stort lastrum. Skibet er udstyret med 2 daglysradarer, en Anritzu-radar og en Furono-radar. Begge radarer er forsynet med automatisk plottfunktion men ikke med ARPA-funktion. Endvidere er skibet udstyret med DGPS, kortplotter, autopilot og gyrokompas. Skibets VHF radio er normalt indstillet på kanal 16. Skibet er forsynet med 2 toplanter, 2 side-lanterner og 1 agterlanterne. Lanterne tændes ved en hovedafbryder, og på kontrollamper ved kortbordet kan kontrolleres, at lanterne lyser. Der er ikke alarm for uvirksomme lanterne. På broen er et bestik-lukaf med kortbord. Bestik-lukafet er adskilt fra selve styrehuset med en skillevæg, og i bestik-lukafet er der 2 vinduer i bagbord side og 1 vindue agter. Skibets maksimale fart er 8,5 – 9 knob. LILLE TANJA sejlede fast mellem Frederiksværk Stålvalseværk og forskellige havne i Danmark og Tyskland.

LEON var et sejlskib af typen International Folkebåd med en 12 m høj mast. Den kunne føre storesejl (16 kvm), genuafok (15 kvm), krydsfok (10 kvm) og spiler (40 kvm). Den var ikke udstyret med motor. Den var udstyret med GPS som navigationsudstyr. Der var placeret en radarreflektor tæt på mastens top. En sammensat lanterne (rød og grøn sidelys og hvidt agterlys) var også anbragt i mastens top. Lanteren fik strøm fra et stort batteri, som var fuldt opladet ved sejladsens start. Bådens sikkerhedsudstyr var i overensstemmelse med forskrifterne for deltagelse i kapsejladserne "Sjælland Rundt" for den pågældende klasse.

4. Besætningerne

LILLE TANJA

LILLE TANJA's besætning bestod af skibsføreren, styrmanden og 2 ubefarne skibsassistenter. Besætningen var i overensstemmelse med Søfartsstyrelsens besætningsfastsættelse af 29. maj 1997.

Skibsføreren er sætteskipper af 1. grad og havde været fører af LILLE TANJA siden 1987.

Styrmanden tog sætteskippereksamen i 1987, og han havde sammenlagt sejlet med LILLE TANJA i ca. 4 år, senest fra marts 2000.

Den ene ubefarne skibsassistent havde sejlet i ca. 25 år, og det var anden gang, han var påmønstret LILLE TANJA. Første gang var han mønstret i ca. 1 år og under den nuværende mønstring havde han være om bord i ca. 5 måneder.

Den anden ubefarne skibsassistent havde sejlet i 3 – 4 år, hvoraf 7 måneder i LILLE TANJA.

LEON

LEON's fører har sejlet lystfartøjer siden 1955 og har i mange år haft egen båd. Han aflagde førerprøve i sejlklubben i 1957, fik duelighedsbevis i 1997 og yachtskipper af 3.grad i 2001. Han har i en lang årrække fungeret som instruktør i Skovshoved Sejlklub og har deltaget i "Sjælland Rundt" 25 – 30 gange.

Det andet overlevende besætningsmedlem var for ca. 2 år siden startet som elev i Skovshoved Sejlklub. I april 2000 aflagde han den teoretiske del ad duelighedsprøven. Han havde ikke tidligere deltaget i "Sjælland Rundt".

De 2 omkomne besætningsmedlemmer var begge erfarne sejlsportsfolk.

5. Hændelsesforløbet

Den efterfølgende beskrivelse af omstændighederne i forbindelse med kollisionen er baseret på forklaringer afgivet af LILLE TANJA's 4 besætningsmedlemmer og af de 2 overlevende besætningsmedlemmer fra LEON under søforklaringen i Svendborg den 19. juni og overfor politiet kort efter ulykken, LILLE TANJA's besætningsmedlemmers forklaring til Opklaringsenheden kort efter ulykken samt diverse, korte rapporter fra besætninger i både, som deltog i "Sjælland Rundt".

LILLE TANJA.

Skibsførerens forklaring.

LILLE TANJA afsejlede fra Wilhelmshafen den 12. juni kl. 12.45 mod Frederiksværk. På grund af problemer med skibets kobling vendte LILLE TANJA imidlertid tilbage til Wilhelmshafen, hvor koblingen i løbet af onsdag den 13. juni og torsdag den 14. juni blev repareret. Reparationen var midlertidig, og skibet skulle senere på værft i Svendborg. Problemet med koblingen betød intet for skibets manøvreedygtighed.

Den 14. juni kl. 19.56 afsejlede LILLE TANJA igen fra Wilhelmshafen. Skibsføreren og styrmanden havde skiftevis vagter á 6 timers varighed. Skibsføreren og styrmanden var normalt alene på broen, når de havde vagt, men i usigtbart vejr eller i snævert farvand kunne der placeres en mand på broen med den særlige opgave at holde udkig.

Den 15. juni kl. ca. 14.00, efter at have passeret Kielerkanalen, overtog styrmanden vagten på broen.

Kl. ca. 16.30 overtog skibsføreren igen vagten på broen, og kl. 16.55 passeredes Keldsnor. Skibsføreren hørte i radioavisen kl. 18.30, at kapsejladsen "Sjælland Rundt" var i gang, men han kendte ikke sejlretningen.

Kl. 20.55 passerede LILLE TANJA Vestbroen. På dette tidspunkt var Anrizo-radaren indstillet på 6 sømil med forskudt center, således at radaren dækkede 10 sømil frem og 2 sømil agterud. Furunoradaren var indstillet på 3 sømil. Farten over grunden var 9,1 – 9,3 knob. Det var klart vejr med nord til nordøstlig vind, 3 – 5 m/sek. og nordgående strøm, ca. ½ knob. Der var kun lidt trafik i Storebælt. Skibsføreren havde kontakt med VTS Storebælt men ikke anden kommunikation.

Efter passage af Vestbroen sejlede LILLE TANJA med kurs mod Røsnæs Puller og skulle herfra vest om Sejerø og gennem Snekkeløbet, hvilket var den normale rute, når skibet skulle til Stålvalseværket.

Røsnæs Puller blev passeret kl. 24.00 i en afstand af ca. ½ sømil.

Omkring midnat vækkede skibsføreren styrmanden, som kom på broen ca. 10 minutter senere. Styrmanden virkede frisk. Skibsføreren havde lavet kaffe. Skibsføreren og styrmanden havde på et tidligere tidspunkt talt om "Sjælland Rundt", formentlig efter at skibsføreren havde hørt om den i radioavisen.

Ved vagtskiftet var det fortsat klart vejr med ringe vind. På radaren var der et ekko, ”en lille prik” i 4 sømils afstand og ellers ingen trafik. Efter vagtoverdragelsen gik skibsføreren til køjs og lagde sig til at sove efter at have læst lidt i en bog.

På et senere tidspunkt, kl. ca. 02.15, blev skibsføreren vækket, ved at der blev buldret på døren, og styrmanden kaldte på ham med panik i stemmen. Han sprang straks op i styrehuset uden at tage tøj på. Styrmanden var ikke i styrehuset, da skibsføreren, ca. 10 sekunder efter at være blevet vækket, kom der op. I styrehuset konstaterede han, at skruen og koblingen var slået fra, således at skibets fremdrift var stoppet. Han havde først troet, at der igen var problemer med koblingen, men styrmanden, som kort tid efter kom tilbage i styrehuset, oplyste, at LILLE TANJA havde påsejlet et lystfartøj.

På radaren kunne skibsføreren se, at der var mange fartøjer omkring LILLE TANJA, navnlig om styrbord, og han kunne også se lanterner og lommelygter. Radarens indstilling var ændret, idet Anritzu-radaren nu var indstillet på 1,5 sømil og Furuno-radaren på 0,75 sømil. Sea-clutter var skruet op på begge radarer, som derfor ikke viste ekkoer i en afstand på ca. 0,25 sømil fra skibet. Det var for mørkt til, at han kunne se omrids af fartøjerne. Der var stadig god sigt, mindst 3 sømil. Han lagde ikke mærke til kursen på kompasset, men antog at skibet fortsat havde kurs mod Snekkeløbet, fordi han kunne se en stribe af lystsejlere på radaren. Skibsføreren bemærkede endvidere, at det agterste dækslys, to 500 W halogenlamper, var tændt. Der var ikke lys i styrehuset.

Styrmanden kaldte Lyngby Radio og oplyste om kollisionen, og skibsføreren vendte skibet for at deltage i eftersøgningen. Hele besætningen deltog i eftersøgningen og havde redningskranse klar til at kaste ud. Søgeprojektøren var tændt.

Skibsføreren overhørte en del af kommunikationen på Lyngby Radio og blev herved bekendt med, at der var bjærget 2 overlevende og 2 livløse personer. En livredder og en læge blev via helikopter bragt om bord i LILLE TANJA. De 2 livløse personer, som var blevet bjærget af 2 lystsejlere, blev også bragt om bord og blev tilset af lægen. De 2 personer havde ikke redningsudstyr på, da de blev bragt om bord. Efter at være blevet tilset af lægen, blev de bragt om bord i helikopteren.

Kl. 04.05 fik LILLE TANJA fra Lyngby Radio tilladelse til at sejle videre.

Skibsføreren havde ikke noget indtryk af årsagen til kollisionen. Styrmanden havde overfor ham oplyst, at lystfartøjet var kommet ind fra bagbord side, og at han havde set sejlet falde ind over stævnen på LILLE TANJA.

Skibsføreren har endvidere oplyst, at der kan være en vis blind vinkel for udsyn, når man står i styrehuset. Når skibet var lastet, som det var tilfældet, var stævnens øverste kant ca. 4 m over vandoverfladen. Afhængig af et andet skibs højde og af afstanden kan den blinde vinkel derfor fremkomme foran stævnen. Om et mindre fartøj på tæt afstand ville kunne ses i mørke ville også afhænge af, om det pågældende fartøjs lanterne var placeret i masten eller på skroget. Hvis lanterne var placeret på skroget, ville det i visse tilfælde være umuligt at se dem foran stævnen.

Styrmandens forklaring.

Den 15. juni kl. ca. 13.30, efter at have passeret Holtenau Sluse ved Kielerkanalen overtog styrmanden vagten på broen. Han havde vagten indtil Keldsnor, hvor skibsføreren, kl. 16.55, igen overtog vagten. Efter at have spist og set TV gik han til køjs kl. 20.30. Han havde i TV hørt, at kapsejladserne ”Sjælland Rundt” var i gang, men han havde ikke hørt, hvilken vej lystsejlerne ville gå og dermed,

om LILLE TANJA kunne forvente at møde dem. Han blev vækket af skibsføreren omkring midnat og var på broen ca. 10 minutter senere.

På dette tidspunkt befandt LILLE TANJA sig ca. 2 sømil nord for Røsnæs, og efter at han havde overtaget vagten, satte han kursen mod Sejerø vest bøj. Han mente, at kursen på selvstyreren var indstillet på 035° til 037°. Farten over grunden, med ca. ½ knobs strøm, var 9,1 knob. De to toplanter, agterlanteren og de to sidelanter var tændt. Dæksbelysningen var ikke tændt. Radarene var indstillet på henholdsvis 6 sømil og 3 sømil, hvilket for den store radars vedkommende betød en rækkevidde forefter på 10 sømil.

10 – 15 minutter efter, at skibsføreren havde forladt styrehuset, passerede LILLE TANJA en stor sejlboat 20 – 25 m om bagbord. Dette var den første lystsejler, som styrmanden så på sin vagt, og det mindede ham om, at "Sjælland Rundt" var i gang. Han besluttede derfor at tænde det agterste dækslys for at være mere synlig.

Senere kunne han på begge radarer observere en del andre sejlskibe i området omkring Sejerø. Gruppen af lystsejlere omkring Sejerø havde "form som en cigar", idet der var færrest i hver ende. Han ændrede kursen på selvstyreren 5 ° til bagbord, således at lystsejlerne kunne passere LILLE TANJA på styrbord side, idet han forventede, at de ville gå tæt til Sejerø bøjen. Der var dog stadig enkelte lystsejlere på LILLE TANJA's bagbord side. LILLE TANJA passerede denne gruppe lystsejlere, uden at styrmanden kommunikerede med nogen af dem. Styrmanden kunne kun se sejlskibenes konturer, hvis de passerede tæt på.

LILLE TANJA passerede Sejerø bøjen kl. 01.27 i en afstand af ca. 0,4 sømil. Herfra indstillede styrmanden på selvstyreren kursen mod Snekkeløbet, idet han korrigerede 2° til styrbord for den nordgående strøm. Kursen var herefter indstillet til 050° eller 051°, og styrmanden foretog herefter ingen kursændringer inden kollisionen.

Efter at have passeret den "cigarformede klump" af lystsejlere var der et hul, hvorefter der ifølge radaren kom yderligere en gruppe lystsejlere i en formation, som nærmest var kileformet. Herudover observerede han lystsejlere, som ikke var del af nogen gruppe. Styrmanden kunne ikke sætte tal på, hvor mange lystsejlere der var i området. Han forventede, at de fleste, på grund af vindretningen, ville passere LILLE TANJA på bagbord side, men det viste sig, at de kom på begge sider af skibet.

Styrmanden overvejede på et tidspunkt at tilkalde en af skibsassistenterne som udvig, men da den kileformede klynge af sejlere var mindre end den cigarformede, og da han ikke forventede flere større grupper af lystsejlere, fandt han det ikke nødvendigt.

På dette tidspunkt havde han indstillet radarerne på henholdsvis 3 sømil og 0,75 sømil, hvilket for den lille radars vedkommende betød en rækkevidde på 1 sømil. Af den kileformede gruppe af sejlere var ca. 2/3 på LILLE TANJA's bagbord side og 1/3 på styrbord side. På Furuno-radaren anvendte styrmanden det elektroniske plot, indtil dette blev sløret, hvorefter han gik over til at anvende radarens pejlelinial. Mange af lystsejlerne havde deres lanterner tændt, men nogle enkelte tændte dem først, når de kom tættere på.

På et tidspunkt konstaterede styrmanden, at LILLE TANJA var på kollisionskurs med en af lystsejlerne, og han mente, at det var en fra dem fra den kileformede gruppe. Han kunne se lystsejlerens lanterner, som viste grønt, i pejling 10° - 15° om bagbord. Han var sikker på, at lystsejlerens lanterner sad på selve båden. Afstanden til lystsejleren var på dette tidspunkt ca. 0,75 sømil, og dens lanterne var den kraftigst lysende lanterne i nærheden.

På et tidspunkt forsvandt den pågældende lystsejler fra radaren på grund af sea-clutter, som var skruet op på grund af krap sø som følge af vindretningen i kombination med strømretningen. Herefter så styrmanden lystsejleren visuelt, og han observerede på et tidspunkt, at den nu viste sin røde lanterne. Han forventede derfor, at der ikke mere var kollisionsfare, og han ændrede hverken kurs eller fart. Han bemærkede ikke afstanden til lystsejleren, da lanternen ændredes fra grøn til rød. Herefter koncentrerede styrmanden sig væsentligst om de andre fartøjer og kiggede på Furuno-radaren, som viste masser af ekkoer, og ud af vinduerne for at se, hvilken lanterne der var mest klar.

Pludselig så styrmanden et sejl ret foran stævnen. Han så sejlet falde sammen, og i det samme mærkede han et bump. Han var ikke klar over, fra hvilken side det andet fartøj kom, og han så ingen lanterner i masten. Han stillede straks skruen i neutral og kobledede motoren ud. Han åbnede herefter døren i styrehuset og hørte, at nogen råbte om hjælp. Han løb herefter ned og vækkede skibsføreren, som han kort fortalte, hvad der var sket, hvorefter han løb videre og vækkede skibsassistenterne. Herefter løb han tilbage til styrehuset.

I styrehuset var skibsføreren i mellemtiden kommet til stede og stod i underbukser. Da skibsføreren ikke havde forstået, hvad det drejede sig om, fortalte styrmanden ham igen, at LILLE TANJA var kollideret med en lystsejler. Skibsføreren spurgte ham, om han havde kaldt Lyngby Radio, hvilket han benægtede. Han foretog herefter, kl. ca. 02.30, opkald til Lyngby Radio, medens skibsføreren vendte skibet og sejlede det tilbage for at deltage i eftersøgningen.

Han havde udtaget kollisionspositionen på DGPS umiddelbart efter, at han havde neutralstillet skruen, og han havde udsat positionen og tidspunktet i søkortet, Nr. 128, Samsø Bælt. Han havde været i styrehuset hele tiden frem til kollisionen. Han havde gået mellem Furuno-radaren, hvor der er placeret en stol, og manøvrekonsollen. Skibet lanterner havde brændt klart, og der havde ikke været tændt lys i styrehuset, men lyset over kortbordet i bestiklukafet havde været tændt. Styrmanden havde følt sig frisk og veludhvilet under vagten, og han havde ikke drukket alkohol eller indtaget medicin.

Skibsassistent 1's forklaring.

Skibsassistentens normale arbejde om bord i LILLE TANJA bestod i malingsarbejder, klargøring m.m.. Han deltager i vagter på broen som udkig, hvis det er tåget, eller hvis der sejles i snævert farvand. Den 15. juni havde han arbejdet som normalt fra kl. 08.30 til 16.30. Om aftenen så han fjernsyn sammen med den anden skibsassistent, hvor de bl.a. hørte, at kapsejladserne "Sjælland Rundt" var i gang. Han gik til køjs kl. ca. 22.30.

På et tidspunkt om natten blev skibsassistenten vækket ved, at styrmanden råbte. Han løb ud på dækket og op på bakken, hvorfra han deltog i eftersøgning af personer fra det lystfartøj, som LILLE TANJA var kollideret med. Han havde medbragt 2 redningskranser. Han så en fender og et par hyn-der i vandet, men ellers ikke noget. Der var mange lystsejlere, som deltog i eftersøgningen, og de sejlede for motor. Da eftersøgningen startede, kunne han se omridset af lystsejlerne ca. 25 m væk. Det var da helt mørkt. I løbet af den tid, eftersøgningen stod på, begyndte det så småt at blive lyst. LILLE TANJA's almindelige navigationslys var tændt, og det samme gjaldt dækslyset og projektøren. Der var intet lys ude på bakken.

Skibsassistent 2's forklaring.

Skibsassistenten arbejdede normalt på dækket i dagtimerne. Han gik ikke vagt på broen om aftenen. Den 15. juni bankede han rust til kl. ca. 18.00, hvorefter han deltog i madlavningen og opvasken.

Han var færdig kl. ca. 19.00. Han huskede ikke specielt, hvad han foretog sig om aftenen, eller hvornår han gik til køjs.

Skibsassistenten blev vækket af styrmanden om natten, kl. ca. 02.00, og efter at have været ude på dækket, hentede han sin jakke og tog herefter opstilling i stævnen. Det var regnvejr. Der var 5- 6 lystsejlere omkring LILLE TANJA, som deltog i eftersøgningen. Det varede 2- 2½ time, og det eneste skibsassistenten så, var nogle vragester i vandet.

LEON.

Førerens forklaring.

LEON var startet i kapsejladsen "Sjælland Rundt" den 15. juni kl. 11.00. Der var ikke specielt meget vind. Føreren havde sovet et par timer om eftermiddagen og sejlede herefter frem til solnedgang, kl. ca. 22.00, hvor bådens lanterner blev tændt. Herefter sov han igen et par timer og vågnede kort før, LEON kl. 01.10 skulle passere Snekkeløbet.

Efter passagen af Snekkeløbet, gik to af besætningsmedlemmerne ned i kahytten for at sove. Føreren og det sidste besætningsmedlem opholdt sig i cockpittet, og det var føreren, som styrede båden. Der var god sigtbarhed, og der blev styret mod næste waypoint, bøjen nordvest for Sejerø, som var indlagt i bådens GPS. Der kunne ikke mærkes nævneværdig strøm.

Der var på dette tidspunkt østlig vind, og der blev styret kurs ca. 225°, og farten var 4 – 5 knob. Vinden var således agten for tværs om bagbord, og der blev sejlet med spiler og storsejl. Underkanten af spileren var i omtrentlig mandshøjde over dækket, og der var derfor godt udsyn forefter. Føreren anser det for udelukket, at spileren kunne dække for lanternen i mastetoppen. Båden havde et stort batteri, som var fuldt opladet. Føreren var dog ikke bekendt med, at LEON's lanterner skulle lyse kraftigere end de andre bådens lanterner. LEON var placeret i bagbord side af et felt af sejlbåde. Føreren kunne se både røde og grønne lanterner, men dog flest hvide.

På et tidspunkt observerede de midt i feltet et noget kraftigere hvidt lys i LEON's sejlretning. Der var mange lys, og føreren troede, at det var arbejdslys fra en ankerligger. Han kunne ikke identificere lysene som lanterner fra et skib i fart. Senere så han et rødt lys, som var placeret lavt i forholdt til de hvide lys. Dette lys kunne han kun se periodevis. Han anslog at afstanden til de hvide lys var ca. ½ sømil.

LEON havde fortsat kurs mod skibet med de hvide lys, som føreren fortsat vurderede som værende en ankerligger. Efter at have drøftet situationen med det andet besætningsmedlem i cockpittet, besluttede han sig for at foretage en drejning til bagbord. Afstanden var på dette tidspunkt noget under ½ sømil. Det var ikke nødvendigt at ændre sejlføringen i forbindelse med drejningen.

Efter drejningen kunne de hvide lys fortsat ses, men det var nu på LEON's styrbord side. Drejningen var som nævnt til bagbord, og føreren mener, at det er udelukket, at LEON kan have giret så meget, at man fra LILLE TANJA har kunne se LEON's røde lys. Før drejningen, hvor kursen var ret mod LILLE TANJA, har man herfra sandsynligvis skiftevis kunne se LEON's røde og grønne lys.

Efter den bagbord drejning pejlede føreren gentagne gange det andet skib, og han så periodisk et rødt lys og pejlede gentagne gange men konstaterede ikke, at skibet bevægede sig mod bagbord. Han var derfor fortsat af den opfattelse, at de hvide lys stammede fra et skib, som lå stille.

En vis tid efter drejningen, muligt nogle minutter, så de pludselig en stævn lige tværs om styrbord. De kunne ikke se skibets skrog. De kolliderede med skibet med et ”bang” og blev herefter trukket ned i vandet. Føreren fornemmede det, som blev han trukket gennem vandet af noget tovværk. Han kom op på bagbord side af LILLE TANJA og fik kontakt med det andet besætningsmedlem fra cockpittet. De råbte sammen om hjælp, og de blev samlet op af en anden af de deltagende både, LØMMEL. Her fik han oplyst, at LØMMEL’s besætning havde hørt et stort brag, hvorefter de havde bjærget sejlene og startet motoren for at deltage i eftersøgningen.

Føreren deltog i eftersøgningen af de 2 manglende besætningsmedlemmer fra LEON. Han hørte over radioen, at der var bjærget en livløs, og han så også selv en livløs blive samlet op.

Føreren og det andet besætningsmedlem i cockpittet var begge iført svømmevest. Han mener, at også de to besætningsmedlemmer, som sov i kahytten, var iført redningsudstyr, selv om det er normalt at tage det af, når man sover. Han havde talt med en af de to i kahytten, om denne ville sove i sovepose eller tage et tæppe over sig, og da han havde valgt at sove med tæppe, går føreren ud fra, at det var fordi, han havde beholdt sit redningsudstyr på.

Besætningen havde sammen drukket en øl omkring tidspunktet for starten den foregående dag, og herudover havde føreren og en af de senere omkomne besætningsmedlemmer drukket en øl til aftenmaden. Ellers var der ikke blevet drukket spiritus om bord.

Besætningsmedlemmets forklaring.

Besætningsmedlemmet afsejlede i LEON fra Skovshoved den 13. juni kl. ca. 16.00 sammen med føreren samt endnu et besætningsmedlem. LEON ankom til Helsingør kl. ca. 20.00. De gik til køjs kl. ca. 23.00 og stod op den 14. juni kl. ca. 07.00. Om morgenen kom det fjerde besætningsmedlem om bord.

LEON startede i kapsejladsen kl. 11.00. Om eftermiddagen hvilede han sig et par timer. Han passede rorpinden fra kl. ca. 22.00 til ca. 00.30. Ved indsejlingen til Snekkeløbet skulle båden vise sit skilt med deltagernummer til en kontrolpost. I forbindelse hermed blev LEON’s fører vækket, og under passage af Snekkeløbet kl. 01.10 var alle 4 besætningsmedlemmer i cockpittet. Herefter gik 2 af besætningsmedlemmerne ned i kahytten for at sove, og føreren overtog roret.

Efter passage af Snekkeløbet sejlede de fortsat med spiler. Fokken var taget ned og lå surret på dækket. Den relative vind efter passage af Snekkeløbet vekslede mellem halvvind og foran for tværs. De havde valgt en kurs direkte mod fyret på Sejerø, medens hovedparten af de andre både i nærheden sejlede en mere vestlig kurs. Han havde talt med føreren om årsagen hertil, men de havde besluttet at fortsætte på uændret kurs. Besætningsmedlemmet opholdt sig mest i bagbord side af cockpittet, hvor han passede sejlet og holdt øje med vindexet i toppen af masten. LEON krængede ikke nævneværdigt, og han havde godt udsyn til de andre både. Det var skyet, men der kom først regn på et senere tidspunkt.

På et tidspunkt bemærkede besætningsmedlemmet nogle kraftige hvide lys foran for tværs om styrbord. Der var flere lyskilder, og de havde form som en trekant, og han konstaterede ingen forskel i lysenes styrke. Hverken han eller føreren kunne identificere, hvilket fartøj lysene stammede fra, men de var enige om, at det kunne være et skib, som lå for anker og arbejdede. De kiggede mod lysene, men de fik herved ikke noget klart indtryk af, om skibet lå stille eller bevægede sig.

Besætningsmedlemmet havde ikke indtryk af, at LEON's kurs blev ændret. Han sad foran føreren og kiggede fremefter. Da LEON kom tættere på, kunne han se, at de mange lanterner lyste ned på en slags platform med et styrehus bagved. Han bemærkede også et rødt lys, som efter hans opfattelse kunne markere et ankertov. Han kunne ikke konstatere, om vinkelen mellem LEON og det andet skib ændrede sig.

LEON var meget tæt på det andet skib, før han konstaterede, at dette bevægede sig, og han var da i tvivl om i hvilken retning. Han råbte til føreren, at det bevægede sig. Pludselig så han foran for tværs en stævn, som ragede op over LEON. Denne del af skibet var mørk, og han havde ikke tidligere kunne skelne skibets konturer og ikke hørt nogen motorlyd. Afstanden var da meget kort, 5 – 10 m. Føreren forsøgte muligvis at ændre kurs, men det var for sent, og umiddelbart efter blev LEON ramt af stævnen.

Efter kollisionen blev besætningsmedlemmet trukket ned under coasterens bund. Han sparkede med benene og baskede med armene for ikke at komme i nærheden af skruen. Pludselig blev han ført op til overfladen, og han fornemmede det, som om det skete, ved at coasteren slog bak. I vandet fandt han sammen med føreren, og han så, at der var projektørlys fra coasterens dæk. De blev begge taget op af et andet lystfartøj. Han så også de 2 andre besætningsmedlemmer blive taget. Ingen af besætningen havde drukket mere end 2 øl den 15. juni, og aftenen i forvejen havde de også kun drukket moderat.

NIKOLINE.

NIKOLINE er en sejlbåd af typen Albin Nova, som med en besætning på 6 mand deltog i kapsejladsen "Sjælland Rundt".

NIKOLINE passerede Snekkeløbet den 16. juni kl. ca. 00.45 og fortsatte herfra på kurs 225° mod Sejerø. NIKOLINE førte spiler og storsejl og førte tydelige lanterner. Det var mørkt men klart vejr – uden regn – og en vind på 5 – 6 m/sek., hvilket gav en fart på ca. 6 knob.

Så godt som alle øvrige sejlbåde havde valgt at lægge sig på en perlerække, på en linie som NIKOLINE's fører oplevede parallel med NIKOLINE's kurs men et godt stykke længere mod vest.

Ca. 5 sømil syd for Snekkeløbet, mellem kl. 01.30 og kl. 02.00, var NIKOLINE kommet 0,4 sømil vest for den planlagte kurs. På dette tidspunkt observeredes fra NIKOLINE nogle lanterner, som blev opfattet som agterlanterner, og som befandt sig i "perlerækken" i sydlig retning, og som var lidt større og lidt kraftigere end de andre sejlbådes. Besætningen i NIKOLINE koncentrerede sig om disse lys, fordi de ikke bevægede sig syd over men snarere var stationære eller bevægede sig nord på mod Snekkeløbet. I en kikkert fik besætningen indtrykket af et større og kraftigt belyst objekt, der bevægede sig nordover, og objektet fremstod nærmest som en kraftig belyst arbejdsplatform.

Da objektet var ca. 60° om styrbord for NIKOLINE oplevede besætningen det, som objektet begyndte at sejle lige mod NIKOLINE. Et af besætningsmedlemmerne observerede en rød lanterne og mente derfor, at objektet ville passere foran NIKOLINE. Kort efter observerede føreren imidlertid båd en grøn og en rød lanterne, som indikerede, at objektet havde kurs lige mod NIKOLINE i en vinkel på ca. 60° på NIKOLINE's kurs.

I løbet af de næste 2 – 4 minutter var NIKOLINE og det andet skib fortsat på kollisionskurs. NIKOLINE's fører besluttede derfor at skære op – dreje til bagbord. Herved mistedes kontrollen med spileren, og NIKOLINE endte med at sejle næsten bidevind, på østlig kurs.

Det andet skib passerede herefter agten om NIKOLINE i en afstand af 40 – 50 m og fortsatte ind i Sejerø Bugt, som om det skulle til Odden Færgehavn.

På det tætte hold konstaterede NIKOLINE's besætning, at det andet skib var en coaster med en meget kraftig dæksarbejdsbelysning tændt, dybt liggende, og med en skønnet fart af 10 knob. Der observeres ikke noget mandskab på coasteren, som på intet tidspunkt under passagen afgav nogen form for opmærksomhedssignaler.

Først senere samme dag, kl. ca. 11.00, blev NIKOLINE's besætning klar over, at der var sket et kollision med en af de andre deltagende både.

KVIKSTOK.

KVIKSTOK var en af de i kapsejladser deltagende sejlbåde.

Den 16. juni kl. ca. 02.05 passerede KVIKSTOK en fuldt oplyst coaster på bagbord side.

Kl. ca. 02.08 lød et brag, og KVIKSTOK's fører observerede en mast med sejl køre ned af coasterens styrbord side, fra stævnen og agterover. Ca. 1 minut senere lød "mand over bord" samt råb om hjælp. KVIKSTOK vendte rundt, kontaktede Lyngby Radio over VHF og sejlede mod råbene om hjælp. Samtidig med at KVIKSTOK vendte rundt, stoppede coasteren og begyndte, som KVIKSTOK, at lyse på vandet.

Lidt senere fangede KVIKSTOK en overlevende i vandet i lyskeglen. Denne person blev bjærget af LØMMEL. Fra KVIKSTOK observeredes en del vraggods men intet til selve båden. Imellem vraggodset observeredes en person liggende på maven med hovedet under vand. Personen blev bjærget, og et besætningsmedlem gik i gang med genoplivningsforsøg. Fra en anden af de deltagende både fik KVIKSTOK en læge om bord, som overtog genoplivningsforsøget, dog uden resultat.

Efter en tid at have ledt efter andre personer i vandet, blev det bekræftet, at alle var bjærget, 2 i live og 2 døde. Den afdøde i KVIKSTOK blev taget om bord i coasteren, og kl. ca. 03.50 gik KVIKSTOK fri af coasteren.

KVIKSTOK's fører var af den opfattelse, at det var utilgiveligt, at flere af de deltagende kapsejlsbåde, der var tættere på kollisionen end KVIKSTOK, sejlede videre i stedet for at deltage i eftersøgningen.

DEN SORTE ENGEL.

DEN SORTE ENGEL var en af de i kapsejladser deltagende både.

Føreren af DEN SORTE ENGEL meddelte den 17. juni efter hjemkomst fra kapsejladser "Sjælland Rundt" telefonisk følgende til Holbæk Politi.

Den 16. juni kl. ca. 01.00 befandt DEN SORTE ENGEL sig i farvandet omkring Røsnæs på sydlig kurs. I sydlig retning kunne ses en masse agterlanterner fra andre deltagende både. Blandt disse observeredes også 2 kraftige hvide lanterner, som blev opfattet som agterlanterner på et andet skib. Føreren styrede efter disse hvide lys, fordi de var nemmere at styre efter end efter kompasset.

Efter et stykke tid blev føreren klar over, at de hvide lys stammede fra et mindre fragtskib, som sejlede i nordlig retning. Han så hverken rød eller grøn lanterne på fragtskibet, som han i øvrigt ikke kunne beskrive nærmere.

MAGDA.

MAGDA, en MAXI 84, deltog i kapsejladsen "Sjælland Rundt", og følgende beretning foreligger fra MAGDA's fører:

" Ca. 1 time efter passage af Snekkeløbet under spilerskæring konstateres der foran til styrbord en coaster med kurs direkte på os. Vi skærer yderligere op for at undgå kollision. Ca. 2 kabellængder fra os var vi klar af ham . Samtidig skifter han til en nordligere kurs.. Under hele forløbet var coasterens projektører og dæksbelysning tændt til stor gene for os. Ved passagen ca. 100 m til styrbord skønnedes hans fart at være mindst 10 knob. Vi anså hans handling for meget uforvarselig og provokerende. 10 knob gennem et felt af sejlførende fartøjer kombineret med en belysning, der forringer udkiggens natsyn, er ikke forsvarlig.

Ca. 10 min efter passagen høres en lyd, som en spiler der slår. Umiddelbart efter ser vi coasterens søgelys lige i vores retning, og 5 – 7 agterlanterner kommer til syne mellem os og coasteren.

Vi hører først om ulykken, da nervøse ægtefolk næste morgen kontakter os på mobiltelefon. "

MAGDA's fører har efterfølgende oplyst, at de først observerede 2 kraftige, hvide projektører fra coasteren og derefter den røde lanterne og lidt senere også den grønne lanterne, hvilket de tog som indikation af, at coasteren havde ændret kurs.

BALISSE.

BALISSE er en svensk sejlboat, som deltog i kapsejladsen "Sjælland Rundt". BALISSE passerede Snekkeløbet samtidig med LEON, kl. 01.03, og ved kollisionen var LEON 300 – 400 m tværs om bagbord for BALISSE. BALISSE havde noteret, at kollisionen skete kl. 02.06 på positionen 56° 00,081' N 011° 10,141' Ø.

Ca. 1 minut efter kollisionen aktiverede BALISSE MOB knappen på bådens GPS. I BALISSE hørtes tydeligt råb om hjælp, og man bjærgede straks sejlene og startede motoren. Ca. 2 minutter efter kollisionen sendte BALISSE et MAYDAY over VHF radioen og fik straks kvittering fra Lyngby Radio. MOB positionen blev gentaget flere gange til Lyngby Radio. Det var BALISSE's opfattelse, at det var første gang Lyngby Radio hørte om kollisionen, samt at LILLE TANJA først stoppede, efter at de havde sendt MAYDAY.

BALISSE deltog i eftersøgningen af LEON's besætningsmedlemmer, og i starten var der en del forvirring om, hvor mange der havde været om bord i LEON. Over VHF radioen hørte de, at to andre sejlboade havde bjærget 3 af LEON's besætningsmedlemmer, 2 i live og 1 livløs. BALISSE fortsatte eftersøgningen sammen 2 – 3 andre sejlboade og fandt lidt senere en person ca. 50 cm under overfladen. BALISSE hjalp med at få denne person, som var livløs, over i sejlboaden AEOLOS.

Lidt senere hørte de over VHF radioen, at LEON havde haft 4 besætningsmedlemmer, og da alle nu var bjærget, sluttede BALISSE eftersøgningen og fortsatte kl. 03.19 kapsejladsen med kurs mod Sejerø.

BALISSE's besætning har supplerende oplyst, at de ca. 15 minutter før kollisionen observerede stærke lys forude om bagbord. De bedømte lysene til at stamme fra et fartøj, som arbejdede. Lidt senere blev de klar over, at det stammede fra en coaster, som gik med for høj fart under hensyn til de mange sejlfartøjer i området. De havde talt om, at det var helt ansvarsløst, at sejle med så høj fart.

Sejlbåd type Diva 39.

Føreren af denne sejlbåd, som deltog i kapsejladsen "Sjælland Rundt", har overfor politiet telefonisk forklaret, at båden, efter passage af Snekkeløbet, 30 – 45 min tidligere, lå som forreste båd i et ret stort felt af kapsejlende både med kurs mod Sejerø fyr. Det var mørkt, og det regnede. Vinden kom fra bagbord side og båden sejlede med en fart på 6 – 7 knob. Bådens lanterner, som sad i stævnen, var tændt. Der var kun ganske få både i syne foran Diva 39.

Pludselig hørte de om bord en kraftig motorstøj, og da de kiggede ud under fokken om styrbord, observerede de en coaster, som lå lavt i vandet og havde kurs direkte imod dem, da coasterens toplanterner var overet. De observerede også coasterens røde og grønne lanterner.

Diva 39's fører kunne se, at coasteren ikke havde i sinde at vige, hvorfor han straks drejede til bagbord, hvorefter coasteren passerede om styrbord i en afstand af 25 – 30 m. Coasterens fart blev anslået til 12 knob, og den ændrede ikke kurs eller fart.

Da coasteren passerede, kiggede de mod styrehuset, hvor indelyset var tændt, og de så ingen personer i styrehuset.

Føreren kunne se, at coasteren havde kurs direkte mod den store gruppe sejlbåde, som lå mellem hans båd og Snekkeløbet. Hele feltet var tydeligt at se, idet det var fyldt med røde og grønne lanterner.

Føreren stillede VHF'en på kanal 16, hvor han lidt efter hørte, at en coaster havde påsejlet en kapsejler.

6. Supplerende undersøgelser

Ved LILLE TANJA's ankomst til Frederiksværk Stålvalseværk den 16. juni kl. 08.25 blev styrmanden alkometertestet med negativt resultat.

7. Opklaringsenhedens bemærkninger

LILLE TANJA.

Det fremgår,

at LILLE TANJA's styrmand var alene på broen,

at LILLE TANJA kl. ca. 00.30 passerede tæt på en sejlbåd, og at styrmanden herved kom i tanke om, at kapsejladserne "Sjælland Rundt" var i gang,

at styrmanden lidt senere på radaren observerede mange lystsejlere forude omkring Sejerø, samt

at styrmanden på et tidspunkt overvejede at tilkalde en af skibsassistenterne som udkig, men alligevel ikke skønnede dette nødvendigt, da han allerede da havde passeret flere lystsejlere, end der ifølge radaren lå forude.

Det fremgår af Bekendtgørelse om vagthold i skibe, vagtholdsbekendtgørelsen, bl.a.:

Det påhviler føreren af ethvert skib at sørge for, at der uden for havn eller beskyttet ankerplads til stadighed opretholdes en sikker bro- og maskinvagt.

Ved tilrettelæggelse og udførelse af vagttjenesten skal de i bilag 1 til denne bekendtgørelse indeholdte vagtordninger og vagtprincipper følges.

I mindre skibe og fartøjer, i hvilke indretning, anvendelse eller besætningens størrelse og sammensætning medfører, at nærværende vagtholdsbestemmelser ikke fuldt ud kan, eller med rimelighed bør, opfyldes, skal disse følges i den udstrækning, som forholdene tilsiger det. Der skal dog uden for havn eller beskyttet ankerplads altid holdes behørig udkig fra dæk eller styrehus.

Regel 5 i de internationale søvejsregler om udkig er sålydende:

I ethvert skib skal der altid holdes behørig udkig såvel ved brug af syn og høreelse som ved brug af alle forhåndenværende midler, der er hensigtsmæssige under de foreliggende omstændigheder og forhold, således at der kan foretages en fuldstændig vurdering af situationen og af faren for sammenstød.

Det er Opklaringsenhedens opfattelse, at der i henhold til vagtholdsbekendtgørelsen skal foretages en vurdering af de konkrete forhold – som nævnt i bilag 1 til bekendtgørelsen – for at sikre et behørigt udkig.

Opklaringsenheden mener, at LILLE TANJA's styrmand, som vagthavende navigatør, har vurderet forkert i den pågældende situation, idet han har undladt at tilkalde en ekstra udkig, uanset at han havde konstateret, at LILLE TANJA skulle passere igennem flere felter af sejlskibe.

Det er Opklaringsenhedens opfattelse, at under de foreliggende omstændigheder - i mørke og i et område, hvor der ifølge radaren og også visuelt var konstateret store samlinger af lystfartøjer forude, og hvor styrmanden var alene i styrehuset - ikke blev holdt behørig udkig i LILLE TANJA. Det skal i den forbindelse endvidere bemærkes, at sea-clutter på begge radarer var skruet op, hvorved ekkoer ikke ville fremstå på radaren i afstande under 0,25 sømil, samt at der visuelt var en blind vinkel over skibets stævn overfor mindre fartøjer på tæt afstand.

Opklaringsenhedens mener herved, at styrmanden alene ikke på forsvarlig vis har kunnet forestå både skibets sikre sejlads samt holde check på de mange tæt passerende lystsejlere. På det tidspunkt, hvor han blev klar over, at LILLE TANJA skulle passere imellem de mange lystsejlere, skulle han have tilkaldt skibsføreren, eller i det mindste en af skibsassistenterne, for at bistå ham med udkigsfunktionen under passagen af lystsejlerne.

Det fremgår, at LILLE TANJA under hele den omhandlede sejlads, indtil kollisionen, sejlede med fuld fart.

Regel 6 i de internationale søvejsregler om sikker fart er sålydende:

Ethvert skib skal altid gå med sikker fart, således at det kan træffe behørig og effektive foranstaltninger til at undgå sammenstød og kan stoppe inden for en under hensyn til de foreliggende omstændigheder og forhold passende distance.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at LILLE TANJA i den omhandlede situation, hvor det både på radaren og visuelt var konstateret, at LILLE TANJA ville passere ind imellem og på klos hold af et stort antal sejlfartøjer, ikke har gået med sikker fart.

Opklaringsenhedens mener, at LILLE TANJA's vagthavende styrmand skulle have reduceret farten på det tidspunkt, hvor han havde konstateret, at LILLE TANJA skulle passere imellem de mange lystfartøjer, således at han kunne have fået mere tid til at vurdere situationen og til eventuelt at stoppe skibet, såfremt der opstod risiko for sammenstød, jf. Regel 8 (e).

Det fremgår, at LILLE TANJA's vagthavende styrmand kl. ca. 00.30 tændte 2 stærke dækslys på forkant af brobygningen for herved at gøre skibet mere synligt.

Regel 20 (b) i de internationale søvejsregler er sålydende:

Reglerne angående skibsllys skal følges fra solnedgang til solopgang, i hvilket tidsrum der ikke må vises andre lys, som kan forveksles med de i disse regler nærmere omhandlede skibsllys, svække deres synlighed eller udviske deres særlig karakter, eller gøre det vanskeligt at holde behørig udkig.

Det fremgår, at LEON's besætning og besætningerne på flere af de andre sejlbåde var blevet forvirret over lysene på LILLE TANJA. Nogle opfattede dem som arbejdslys på et skib eller en platform til ankers, andre opfattede dem som agterlys og styrede direkte på dem.

LEON's fører har forklaret, at han styrede mod de hvide lys, fordi han troede, at det var en ankerligger. Han kunne ikke identificere lysene, som stammende fra et skib i fart. Senere så han dog momentvis et rødt lys. Efter en mindre drejning mod bagbord fik LEON de hvide lys over på styrbord side, og selv om LEON's fører fortsat periodevis så et rødt lys, troede han fortsat, at lysene stammede fra en ankerligger.

Det er Opklaringsenhedens vurdering, at LILLE TANJA's styrmand ved at tænde de to stærke arbejdslys på forkant af brobygningen har svækket synligheden og udvisket karaktererne af skibets normale lanterner, toplys og sidelys, i en sådan grad, at det har skabt tvivl om skibets status og kurs. Arbejdslysenes tilbageskin fra dækket, har sandsynligvis også svækket muligheden for et behørigt udkig.

Det fremgår, at LILLE TANJA's vagthavende styrmand kort før kollisionen observerede den grønne lanterne fra en sejlbåd 10° - 15° om bagbord i en afstand af ca. 0,75 sømil, og at han bedømte, at LILLE TANJA var på kollisionskurs med sejlbåden. Kort efter forsvandt ekkoet af sejlbåden fra radaren, men styrmanden så herefter, at sejlbåden viste rødt lys, hvorfor han bedømte, at der ikke mere var fare for sammenstød. Kort efter kolliderede LILLE TANJA med LEON.

Regel 18 (a), (iv) i de internationale søvejsregler er sålydende:

Et maskindrevet skib, der er let, skal gå af vejen for et sejlskib.

LILLE TANJA havde vigepligt overfor LEON og overfor de andre sejlskibe. Det er dog almindelig praksis, og i overensstemmelse med godt sømandsskab, at lystfartøjer sejler således, at de undgår at bringe et vigepligtigt erhvervsfartøj i en situation, hvor der er fare for sammenstød.

LEON førte en sammensat lanterne i mastetoppen, jf. Regel 25 (b). LILLE TANJA's styrmand var af den opfattelse, at den lanterne, som han observerede tæt på om bagbord kort før kollisionen, var anbragt på sejlbadens skrog. Opklaringsenheden er derfor af den opfattelse, at LILLE TANJA's styrmand sandsynligvis ikke visuelt havde observeret LEON før kollisionen. Styrmanden kunne heller ikke på radaren observere LEON på tæt afstand, fordi der var skruet op for radarens sea-clutter.

LEON.

Det fremgår, at LEON's fører kort efter passage af Snekkeløbet observerede kraftigt hvidt lys i LEON's sejlretning i en afstand af ca. ½ sømil. Føreren bedømte lysene som at være lys fra en ankerligger. LEON's fører fortsatte med at styre mod de hvide lys. Senere så føreren periodevis et rødt lys, som var placeret lavere end de hvide lys.

Da afstanden til de hvide lys var noget under ½ sømil, foretog føreren en drejning til bagbord. Efter denne drejning sås de hvide lys på LEON's styrbords side og også fortsat periodevis et rødt lys. Ved gentagne pejlinger til lysene, konstaterede føreren, at lysene ikke bevægede sig mod bagbord, og han mente derfor, at lysene stammede fra et skib, som lå stille.

Også LEON's besætningsmedlem havde observeret de kraftige hvide lys om styrbord og mente, at de stammede fra et skib, som lå til ankers og arbejdede. Lidt senere observerede også han et rødt lys, som efter hans opfattelse kunne markere et ankertov. Han kunne ikke konstatere, om vinkelen mellem LEON og det andet skib ændrede sig, og han havde ikke indtryk af, at LEON's kurs blev ændret. Først umiddelbart før kollisionen blev han klar over, at det andet skib bevægede sig, hvilket han råbte til føreren.

Det er Opklaringsenhedens opfattelse, at uanset at LEON's besætning bedømte de kraftige hvide lys som arbejdslys fra en ankerligger, så burde de periodevise observationer af et rødt lys under de hvide lys have foranlediget LEON's fører til at anse det som en mulighed, at lysene stammede fra et skib i fart på en krydsende kurs.

Det er uklart, hvorvidt LEON kort før kollisionen drejede til bagbord. Under alle omstændigheder har en eventuel drejning til bagbord ikke været så stor, at den havde indflydelse på spilerføringen.

Det er herved Opklaringsenhedens opfattelse, at observationen af de hvide lys og det periodevise synlige røde lys, næsten ret for, burde have foranlediget LEON's fører til at ændre kurs til styrbord, således at lysene kom over på LEON's bagbords side. Herved skal bemærkes, som tidligere nævnt, at LILLE TANJA havde vigepligt overfor LEON, men at en kursændring til styrbord i LEON, i overensstemmelse med godt sømandsskab, formentlig ville have ført til en situation, hvor LILLE TANJA ikke skulle gå af vejen for at undgå sammenstød.

Kort før kollisionen pejlede LEON's fører gentagne gange til de hvide lys, og det periodevis synlige røde lys, men konstaterede herved ikke, at skibet bevægede sig mod bagbord, hvorfor han fortsat antog det for at ligge til ankers.

Hertil skal Opklaringsenheden bemærke, at en konstant pejling ikke indikerer et stilleliggende skib men et skib, med hvilket der er fare for sammenstød, jf. Regel 7, (d), (i).

8. Konklusion

Det er Opklaringsenhedens opfattelse, at kollisionen mellem LILLE TANJA og LEON skyldes,

at LILLE TANJA førte et så kraftigt hvidt dækslys, at det svækkede synligheden af skibets lanterner og udviskede deres særlige karakter, hvilket medførte, at LEON og de andre passerende både i "Sjælland Rundt" kapsejladsen kom i tvivl om LILLE TANJA's status og kurs,

at LILLE TANJA, under de foreliggende omstændigheder med konstateret mange sejlbåde tæt på, ikke gik med sikker fart,

at der i LILLE TANJA, fordi det var mørkt, samt fordi der på radaren og også visuelt var konstateret mange sejlbåde tæt på, ikke blev holdt behørig udkig, hvorved LILLE TANJA afskar sig fra at observere LEON så betids, at LILLE TANJA kunne opfylde sin vigepligt,

at LEON styrede lige eller næsten lige mod et skib, hvortil pejlingen ikke ændrede sig kendeligt, samt

at LEON undlod at dreje til styrbord, og muligvis drejede til bagbord, for et næsten ret for eller lidt om styrbord observeret skib, som, uanset at der i LEON var berettiget tvivl om skibets status og kurs, periodevis viste rødt lys, og hvortil pejlingen ikke ændrede sig kendeligt.

9. anbefalinger

Opklaringsenheden anbefaler rederiet, at det udsteder en instruks til sine skibe, om at bestemmelserne i Bekendtgørelse om vagthold i skibe skal følges, herunder specielt bestemmelserne om udkig.

Opklaringsenheden har tidligere undersøgt søulykker i coastere, hvor årsagen eller en medvirkende årsag til ulykken er vurderet til at være mangelfuld udkig. I forbindelse med disse undersøgelser har der været rejst tvivl om fortolkningen af § 4 om anvendelse af vagtholdsbekendtgørelsens bestemmelser i mindre skibe og herunder specielt de i bilag 1 til bekendtgørelsen omhandlede regler om, at udkiggen *ikke må påtage sig eller sættes til andet arbejde, som vil kunne gribe forstyrrende ind i dette hverv* samt, at *udkigtjeneste og rortjeneste er adskilte hverv*.

Opklaringsenheden er bekendt med, at Søfartsstyrelsen, foranlediget af undersøgelserne af disse ulykker, herunder denne ulykke, er i gang med en ændring – tydeliggørelse – af bestemmelserne i vagtholdsbekendtgørelsen.

Opklaringsenheden anbefaler Søfartsstyrelsen, at den igangværende tydeliggørelse af Bekendtgørelse om vagthold i skibe fremskyndes mest muligt med henblik på, at der holdes behørig udvig.

10. Bilag

Uddrag af søkort nr. 128, hvori Opklaringsenheden har indtegnet kollisionspositionen kl. 02.12 samt LILLE TANJA's og LEON's sejlads i tidsrummet op til kollisionen.

Niels Mogensen
Specialkonsulent