

Utgitt 29. november 2018

FORELØPIG RAPPORT OM SJØULYKKE - KOLLISJON MELLOM FREGATTEN KNM HELGE INGSTAD OG TANKBÅTEN SOLA TS UTENFOR STURETERMINALEN I HJELTEFJORDEN, HORDALAND, 8. NOVEMBER 2018

Denne rapporten er en foreløpig og ikke fullstendig fremstilling av Havarikommisjonens undersøkelser i forbindelse med den aktuelle sjøulykken. Rapporten kan inneholde feil og unøyaktigheter. Den endelige rapporten vil bli Havarikommisjonens offisielle dokument om ulykken og undersøkelsen.

Fartøy:	Fregatten KNM Helge Ingstad og tankbåten Sola TS
Dato og tidspunkt (lokal tid):	Torsdag 8. november 2018 kl. 0401
Hendelsessted:	Utenfor Stureterminalen i Hjeltefjorden, Hordaland
Værforhold:	Klarvær, god sikt
Lysforhold:	Mørkt
Type transport:	Militært fartøy i transitt og sivil tankbåt lastet med råolje
Antall om bord:	137 personer om bord på KNM Helge Ingstad, 23 personer om bord på Sola TS
Personskader:	Ingen omkomne eller alvorlige skadde
Skader på fartøy:	Store skader på fregatten og mindre skader på tankbåten
Informasjonskilder:	Intervjuer av involverte operative mannskaper, data fra fartøy og Kystverket, inkludert Fedje sjøtrafikksentral

Alle tidsangivelser i denne rapporten er lokal tid (UTC + 1 time) hvis ikke annet er angitt.

Innledning

Denne foreløpige rapporten publiseres for å formidle informasjon som er innhentet i den innledende fasen av den pågående undersøkelsen. Hensikten er å gi en kort oppdatering om fremdriften i undersøkelsen, samt gi en foreløpig beskrivelse av hendelsesforløpet og formidle sikkerhetskritiske funn som er avdekket på dette tidspunktet i undersøkelsen. Denne foreløpige rapporten peker også på områder med behov for videre undersøkelse og beskriver undersøkelsens videre gang.

Ulykken er komplisert og involverer flere enkeltmennesker, brobesetninger, fartøy, trafikkentral og samspillet mellom disse. Undersøkelsen krever derfor mye tid og ressurser. Havarikommisjonen understreker at dette er en foreløpig rapport og at den derfor kan inneholde feil og unøyaktigheter. Av hensyn til både taushetsplikt, gradert materiale og den videre undersøkelsen publiseres ikke all informasjonen på nåværende tidspunkt.

Melding om ulykken

Statens havarikommisjon for transport (SHT) mottok informasjon om morgenen torsdag 8. november 2018 om at fregatten KNM Helge Ingstad og den maltaregistrerte tankbåten Sola TS hadde kollidert i Hjeltefjorden, utenfor Stureterminalen i Øygarden i Hordaland. SHT kontaktet Statens havarikommisjon for Forsvaret (SHF) og det ble besluttet å iverksette en felles undersøkelse av ulykken, ledet av SHT. SHT kontaktet deretter havarikommisjonen på Malta som også er deltakende part i undersøkelsen, jf. sjøloven kapittel 18 § 474. Undersøkelsen gjennomføres i henhold til sjøloven kapittel 18 og Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector.

Undersøkelsens innledende fase

I løpet av ettermiddagen og kvelden 8. november 2018 var Havarikommisjonen på plass i Bergen med 14 personer fra SHT og SHF for å starte undersøkelsene.

Intervjuer med brobesetningen på tankbåten Sola TS, samt befaring av fartøyet startet samme dag. Påfølgende dag startet Havarikommisjonen med intervjuer av brobesetningen på fregatten KNM Helge Ingstad. I tillegg har Havarikommisjonen foretatt befaring om bord på en tilsvarende fregatt, samt intervjuet flere av mannskapene fra maskin- og operasjonsrom på KNM Helge Ingstad. Videre har Havarikommisjonen intervjuet losen om bord på Sola TS og personell som var på vakt ved Fedje sjøtrafikksentral (Fedje VTS).

Voyage Data Recorder (VDR) fra Sola TS er sikret og avspilt. Denne inneholder ferdselsdata og lydopptak fra fartøyet bro. I tillegg er radardata og data fra det automatiske identifikasjonssystemet (AIS) innhentet fra Kystverket. Det er også hentet ut og sikret data fra broen til KNM Helge Ingstad.

Innledningsvis har Havarikommisjonens undersøkelser vært konsentrert om å etablere en foreløpig beskrivelse av hendelsesforløpet, samt kartlegge hva som skjedde om bord på Helge Ingstad og på Sola TS, inkludert fartøyenes kommunikasjon med Fedje VTS, frem til kollisjonen skjedde kl. 0401. Hensikten har vært å finne svar på hva som skjedde, hvordan det skjedde, samt omstendighetene omkring ulykken.

Undersøkelsesgruppen har også begynt å kartlegge hvordan ulykken utviklet seg i etterkant av kollisjonen og frem til hele besetningen var evakuert. Havarikommisjonen har i denne forbindelse startet innhenting av informasjon om fregattens skadebilde og overlevelsessevne, havariprosedyrer med mer.

Foreløpig beskrivelse av hendelsesforløp

Torsdag 8. november 2018 seilte fregatten KNM Helge Ingstad sørover innenskjærs i farvannet nord for Bergen. Som normalt ved en transittetappe pågikk det navigasjonstrening. Før fartøyet ankom Fedje VTS sitt tjenesteområde, meldte besetningen fra om at de ville entre området fra nord og de oppga hvilken rute de planla å seile. Dette er loggført hos Fedje VTS kl. 0240. Under seilasen sydover, med rundt 17-18 knops fart, var KNM Helge Ingstads AIS satt på receiver modus (kun mottak, ingen utsendelse av egne id data), fartøyet sine lanterner var tent og fartøyet var synlig på radar. KNM Helge Ingstad opprettet lyttevakt på VHF kanal 80 som er trafikksentralens arbeidsfrekvens for området.

Litt før kl. 0300 ankom en av Kystverkets losere det maltaregistrerte tankskipet Sola TS, som hadde lastet råolje ved Stureterminalen og holdt på med klargjøring for avgang. To taubåter som skulle assistere ved avgang ankom etter kort tid.

Kl. 0313 kalte losen på Sola TS opp Fedje VTS og ga beskjed om at de startet med å ta inn fortøyningene og forberedte avgang. VTS bekreftet mottatt informasjon. Omkring det samme tidspunktet var tre andre fartøy på vei nordover fra området syd for Stureterminalen.

Rundt kl. 0340 kom påtroppende vakt sjef på brua på KNM Helge Ingstad og gikk gjennom overleveringsrutiner, samt ble informert om trafikk i farvannet fra avtroppende vakt sjef. De tre fartøyene som var på vei nordover var registrert på KNM Helge Ingstad og plottet på fartøyets radar. I vakt overtakelsen ble det observert et objekt med mye lys som lå stille på eller rett utenfor Stureterminalen.

Ca. kl. 0345 meldte losen på Sola TS avgang fra Stureterminalen og ut Fedjeosen i vest til Fedje VTS.

Ca. kl. 0355 tok påtroppende vakt sjef på KNM Helge Ingstad over vakta hvorpå avtroppende vakt sjef forlot brua.

Med assistanse fra de to taubåtene begynte tankskipet Sola TS å bevege seg ut fra kai ved Stureterminalen. Fartøyet lå med styrbord side til kai og baugen sydover. Da Sola TS var tilstrekkelig langt fra kaia ble fartøyet lagt i et babord turn for å komme til kurs 350° opp mot Fedjeosen. I det Sola TS forlot Stureterminalen kom tre fartøyer fra syd som var på tankskipets styrbord låring da fartøyet hadde kommet rundt og på en nordlig kurs. Da Sola TS gikk fra kai var lanterner og dekklysene tent.

Ca. kl. 0357 så losen ekkoet til et sørgående fartøy på radaren. Fartøyet befant seg nord for Sola TS. Losen så fartøyets grønne lanterne og at det ville krysse hans kurslinje, men de hadde ikke AIS-signal på fartøyet.

Kl. 0358 kalte losen opp Fedje VTS og spurte etter navnet på fartøyet som kom imot på babord. VTS svarte at de ikke hadde noen opplysninger om dette fartøyet. Losen og kapteinen på Sola TS forsøkte deretter å få kontakt med fartøyet på andre måter. De blinket med Aldis lampen, og losen ba kapteinen på Sola TS om en 10 graders styrbord kursendring til 000°.

Ca. kl. 0400 kalte Fedje VTS opp Sola TS, og informerte om at fartøyet muligens var KNM Helge Ingstad. Kort tid etter dette kalte losen opp KNM Helge Ingstad og ba om at de måtte svinge styrbord over med en gang. Brobesetningen på KNM Helge Ingstad meldte tilbake at de ikke kunne svinge styrbord før de hadde passert objektet de hadde på styrbord side.

Litt etter kl. 0400 befant KNM Helge Ingstad seg ca. 400 m fra Sola TS. Da KNM Helge Ingstad ikke endret kursen, kalte både losen og Fedje sjøtrafikksentral opp KNM Helge Ingstad og ba om at fartøyet måtte foreta seg noe. Kort tid etter slo Sola TS full bakk i maskinen og KNM Helge Ingstad foretok en unnamanøver, men det var for sent og de to fartøyene kolliderte.

Kollisjonen påførte KNM Helge Ingstad store skader. De mistet kontroll på ror og fremdrift. Dette medførte at fartøyet fortsatte ukontrollert inn mot land hvor det grunnstøtte kl. 0411 ca. 10 minutter

etter kollisjonen. Etter hvert som vannfyllingen tiltok fikk KNM Helge Ingstad så dårlig stabilitet og flyteevne at fartøyet ble evakuert.

Foreløpige vurderinger

Den foreløpige beskrivelsen av hendelsesforløpet er basert på Havarikommisjonens innledende undersøkelser med intervjuer av operative mannskaper og data fra fartøyene og trafikksentralen. Havarikommisjonen betrakter brobesetningen på KNM Helge Ingstad, brobesetningen på Sola TS og Fedje VTS som tre hovedenheter i denne undersøkelsen. Kommunikasjon og samarbeid mellom disse tre enhetene og innad i hver enhet har innvirket på hendelsesforløpet. En grundig undersøkelse og analyse av dette er et omfattende arbeid. Havarikommisjonen kan likevel gi følgende foreløpige vurderinger av hendelsesforløpet:

Det var en klar natt da KNM Helge Ingstad seilte sydover i Hjeltefjorden, og lysene fra Stureterminalen vil ha vært synlige på lang avstand. Da terminalen først ble synlig for KNM Helge Ingstad, lå Sola TS til kai ved terminalen. Fordi besetningen på tankskipet forberedte avgang, var dekket på Sola TS betydelig opplyst. På avstand vil det ha vært vanskelig å skille mellom lysene fra skipet og lysene fra terminalen. Det var heller ingen bevegelse i lysene ettersom tankskipet fortsatt lå til kai. Begge disse faktorene har etter all sannsynlighet bidratt til at besetningen på KNM Helge Ingstad tidlig fikk inntrykk av at lysene tilhørte et stasjonært objekt.

Etter vaktskifte på broen ca. kl. 0340-0345 var det denne situasjonsforståelsen som lå til grunn. Selv om Sola TS la fra kai omtrent på dette tidspunktet, var det fortsatt liten relativ bevegelse på lysene mens tankskipet svingte fra en sydlig til en nordlig kurs. Fartøyets bruk av dekklys etter avgang førte dessuten til at besetningen på KNM Helge Ingstad ikke så navigasjonslanternene på Sola TS.

Da KNM Helge Ingstad ca. kl. 0400 meldte at de ikke kunne svinge styrbord, var dette basert på en vedvarende oppfatning av at lysene de så var stasjonære og at en styrbord sving ville føre dem rett inn i det opplyste objektet. De trodde dessuten at de kommuniserte med et av de tre nordgående fartøyene som de fulgte på radaren. Det var først like etter dette at besetningen på KNM Helge Ingstad ble klar over at de var på kollisjonskurs, og det var da ikke mulig å unngå kollisjonen.

Havarikommisjonens foreløpige analyse er at ingen enkelt handling eller hendelse ledet til ulykken, men at ulykken kan forklares med en rekke sammensatte faktorer og omstendigheter.

Undersøkelsesgruppen arbeider med å avdekke og forstå disse faktorene. Havarikommisjonen har til nå ingen indikasjoner på at tekniske systemer ikke har fungert som forutsatt frem til kollisjonen.

Havarikommisjonen har påbegynt kartleggingen av hvordan ulykken utviklet seg i etterkant av kollisjonen og frem til hele besetningen var evakuert. I denne forbindelse er Forsvaret, Forsvarsmateriell, Sjøforsvaret, Forsvarets materielltilsyn og skipsdesigneren Navantia informert om at de vil motta et varsel om sikkerhetskritisk forhold. Varselet omhandler fregattens vanntette inndeling. Nærmere beskrivelse av bakgrunnen for og innholdet i varselet følger som vedlegg til denne rapporten.

Undersøkelsens videre gang

Basert på den foreløpige beskrivelsen av hendelsesforløpet ser Havarikommisjonen behov for flere og grundige undersøkelser innenfor temaene menneskelige faktorer, brosamarbeid, opplæring og rutiner, trafikkstyring, språk og kommunikasjon, teknologi, samt tekniske, operative, organisatoriske og strategiske valg.

I det videre arbeidet vil Havarikommisjonen også søke å få større klarhet i hendelsesforløpet for fasen av ulykken etter at kollisjonen var et faktum, frem til redningsaksjonen var gjennomført.

Undersøkelsen skal ikke ta stilling til sivil- eller strafferettslig skyld og/eller ansvar. Basert på undersøkelsen vil Havarikommisjonen se på behovet for eventuelle sikkerhetstilrådinger med formål å forbedre sikkerheten – både fra et sjøfarts- og forsvarsperspektiv.

Ulykken er komplisert og undersøkelsen vil derfor kreve mye tid og ressurser også fremover. Dette er en foreløpig rapport, og andre momenter enn det som er nevnt ovenfor kan bli inkludert eller tatt ut i den videre undersøkelsen.

Tilgang til opplysninger og data

Undersøkelsen har tilgang til alt tilgjengelig materiale og data, inkludert informasjon som eventuelt er taushetsbelagt eller gradert. Alle som har opplysninger om ulykken har på forespørsel forklaringsplikt til undersøkelsesmyndigheten.

Sjøforsvaret har, som enhver organisasjon rammet av en slik ulykke, iverksatt en internundersøkelse av ulykken. Havarikommisjonen vil ha tilgang til all relevant informasjon, inkludert resultatene fra internundersøkelsen.

Havarikommisjonen har blitt møtt med stor velvillighet og åpenhet fra involverte og undersøkelsen gis høyeste prioritet hos Havarikommisjonen.

Undersøkelsesrapport

En rapport om undersøkelsen vil offentliggjøres. Gradert informasjon vil bli behandlet i henhold til sikkerhetsloven. Dersom undersøkelsen ikke er avsluttet med en endelig rapport innen 12 måneder vil Havarikommisjonen offentliggjøre en statusrapport. Det er viktig å påpeke at sikkerhetskritiske funn som avdekkes før rapporten er offentliggjort, som bl.a. kan ha betydning for sjøsikkerheten og sikkerheten i Forsvaret, vil deles fortløpende med relevante organisasjoner og myndigheter.

Videre oppdateringer av status for undersøkelsen publiseres på SHTs og SHFs hjemmesider.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 29. november 2018