



NORWEGIAN HULL CLUB

CASUALTY INFORMATION NO. 42 - MARCH 2004

Norwegian Hull Club wishes to contribute to increased safety on board, focusing on **Lives, Health, Environment and Assets** and extracting **Useful Experience**. May we always expect mariners to keenly observe and understand all kinds of lantern signals? Are we capable of immediate comprehension of complicated situations? This incident shows that the mariner must think ahead and be alert to sudden changes to his interpretation of any situation. We recommend emphasising on Ship Resource Management (SRM).

“NEAR COLLISION” AND GROUNDING.

COURSE OF EVENTS:

Our heavily loaded vessel (A), pilot embarked, was steaming south east towards port, in snow flurries and moderate breeze. There were two options of navigating; one towards the main harbour where the depths were relatively unrestricted, and one towards the part of the harbour where A would discharge its cargo. That was through a relatively narrow deep water channel. A was showing three red lanterns in her mast since she was a vessel constrained by her 7 meter draft. A turned to 180° to navigate through the narrow channel marked by a very narrow white lighthouse sector as well as several lightbuoys.

The smaller vessel B, not restricted by its draught at all, and knowing the area very well, was heading 350° towards its anchorage, thereby crossing the narrow channel. B visually observed A at 2 n miles, by the white top and red side lanterns. B did not pay attention to its radar (radar may have been out of tune), and due to a snow flurry B did not notice A's turn to port into the channel.

Several minutes later B suddenly observed A at close range, showing its green side lantern. B decided to turn hard to starboard, and subsequently crossed A's bow closer than 50 meters. A had followed B's movements on the radar, and knew that B would pass ahead at 2 cables. When B turned to the starboard, there was not enough time for the radar to show this tendency. A therefore discovered B's sudden turn to starboard visually, at such a close range that the situation immediately was recognised as critical. A then put her engines to full astern, put the bow thrusters to full effect to the starboard and put the rudder hard to starboard. These manoeuvres obviously in the first instance saved the vessels from colliding, but even if A immediately after clearing B tried by all means to bring the ship back on course, it proved impossible to avoid grounding outside the narrow channel. B later in court contested A's allegation that the grounding was caused by B's irregular passage and actions.

DISCUSSION:

The basic mistake here seems to be B's failure to note A's three red lanterns and/or not appreciating the implications in the actual waters. B also did not pay attention to its radar, and clearly violated Rules no. 5 and 7, since A's course change



was not detected even if it was apparent on the radar screen. B's crossing of the narrow channel was in itself a violation of the Rules. One consideration is, of course, how to evaluate B's late starboard turn and crossing A's bow at such a close range. This manoeuvre was probably an “automatic” reaction to bring the vessel over on the traditionally correct side of

the channel (Rule 14). However, here B violated Rule no 15.

Also, the authors of the COLREG Rules realised that it is not possible to cover all possible situations in a finite set of Rules. Therefore Rule no 2b, Responsibility, was added, where the seafarer is directly ordered to be aware and to use good sense in those cases where it may be dangerous to literally follow the Rules. This case is considered to be a good example of where Rule 2b must be considered: “In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.”

USEFUL EXPERIENCE:

- It is good practice to review and discuss the COLREG Rules and possible implications from time to time.
- Remember that you are required to operate your radar with proficiency.
- Study the charts of the area before you get there, and think through “What-if” scenarios.
- Never deviate from normal sailing routes without very careful consideration of possible consequences.
- Hone your Bridge Resource Management organisation, and make use of it whenever something out of the ordinary happens.



NORWEGIAN HULL CLUB

HAVARIERFARING NR. 42 - MARS 2004

Norwegian Hull Club ønsker å bidra til økt sikkerhet om bord. Fokus settes på **Liv, Helse, Miljø og Verdier**, og vi søker å dra ut **Nyttig Lærdom**. Kan vi alltid forvente at sjøfareren oppmerksomt observerer og forstår alle slags lanternesignaler? Er vi i stand til øyeblikkelig å forstå kompliserte situasjoner? Denne saken viser at sjøfareren må tenke fremover og være oppmerksom på plutselige endringer i enhver situasjonsforståelse. Vi anbefaler å legge vekt på Bridge Resource Management (BRM).

NESTEN KOLLISJON OG GRUNNSTØTING.

HENDELSFORLØP:

Det tungt lastede skip (A), seilte sørøstover mot havn, i snøbyger og kuling. Der var to seilingsmuligheter, en mot hovedhavnen hvor dybdene ikke var begrensende, og en mot den delen av havnen hvor A skulle losse. Den leden gikk gjennom en relativt trang dypvannskanal. A viste tre røde lanterner i masten da hun var et skip hemmet av sitt dypgående på 7 meter. A tørnet til 180° for å seile gjennom den trange kanalen merket av en meget smal hvit lyktsektor og flere lysbøyer. Det mindre skipet B, som ikke var begrenset av sitt dypgående i dette farvannet, og som kjente området svært godt, styrte 350° mot ankerplassen sin og krysset derved den trange kanalen. B observerte A's topp- og sidelanterner visuelt på en avstand av 2 n mil. B fulgte ikke godt med på sin radar (radaren kan ha vært dårlig innstilt), og grunnet en snøbyge la de ikke merke til A's babord tårn inn i kanalen. Flere minutter senere observerte B plutselig A på kort avstand, idet A viste grønn lanterne. B besluttet å tørne hardt styrbord og krysset så A's baug nærmere enn 50 meter. A hadde fulgt B's bevegelser på radaren, og visste at B ville passere forut på en avstand av 2 kabler. Da B tørnet styrbord over, var det ikke nok tid for radaren til å vise denne tendensen. Derfor oppdaget A B's plutselige styrbord tårn visuelt på så kort avstand at situasjonen straks ble oppfattet som kritisk. A slo full akterover og ga hardt styrbord ror, samtidig som baugtrusteren ble satt på full effekt styrbord over. Disse manøvrene reddet skipene fra å kolliderer, men selv om A straks etter å ha klarert B prøvde alt for å komme tilbake på kurs, viste det seg umulig å unngå grunnstøting utenfor kanalen. Senere, i retten, bestred B A's påstand om at grunnstøtingen kom av B's ukonvensjonelle seilas og – handlinger.

DISKUSJON:

Den grunnleggende feil her synes å være B's manglende oppfattelse av A's tre røde lanterner samt betydningen av disse i dette farvannet. B fulgte heller ikke med på radaren, og brøt klart Sjøveiseglene 5 og 7, siden A's kursendring ikke



ble oppdaget selv om dette fremgikk av radarskjermen. B's kryssing av den trange kanalen var i seg selv et brudd med Reglene.

En vurdering er selvsagt hvordan man skal evaluere B's sene styrbord tårn og kryssing av A's baug på så kort avstand. Denne manøveren var sannsynligvis en «automatisk» reaksjon for å bringe skipet over på den

tradisjonelt riktige side av kanalen (Regel 14). Imidlertid brøt B her Regel 15. Det er også slik at forfatterne av Sjøveiseglene forsto at det ikke er mulig å dekke alle mulige situasjoner i ett sett med regler. Derfor ble Regel 2b, Ansvar, føyd til, hvor sjøfareren direkte blir beordret til å være oppmerksom og bruke fornuft i de tilfeller hvor det kan være farlig å følge Reglene bokstavelig. Nærværende tilfelle anses å være et godt eksempel på når man må vurdere Regel 2b: «Ved tolking av disse reglene og når de følges skal det tas nøye hensyn til alle farer for navigeringen og for sammenstøt, like ens til alle særlige omstendigheter, herunder begrensninger av vedkommende fartøys manøvreringsmuligheter, som måtte gjøre det nødvendig å avvike fra disse reglene for å unngå øyeblikkelig fare.»

NYTTIG LÆRDOM:

- Det er god praksis av og til å gjennomgå og diskutere Sjøveisreglene med forskjellige applikasjoner.
- Husk at det kreves at du kan operere din radar profesjonelt.
- Studer kartene over området før du kommer dit, og tenk gjennom «Hva-om» scenarier.
- Fravik aldri normal seilingsled uten meget nøye vurdering av mulige konsekvenser.
- Tenk «Ship Resource Management».