

# RAPPORT

Sjø 2010/07



RAPPORT OM SJØULYKKE, FALL OVER BORD  
FRA SJARKEN FREDRIK ANDRÉ – LM 3341,  
UTENFOR MELØY 24. SEPTEMBER 2009

*Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre sjøsikkerheten. Formålet med en sikkerhetsundersøkelse er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og offentliggjøre en rapport med eventuelle sikkerhetstilrådinger. Kommisjonen skal ikke vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sjøsikkerhetsarbeid bør unngås.*

Foto av vestlandsferje: Bente Amandussen

**INNHOLDSFORTEGNELSE**

MELDING OM ULYKKEN .....	3
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER .....	3
1.1 Detaljer om fartøyet og ulykken .....	3
1.2 Hendelsesforløp .....	4
1.3 Søke- og redningsoperasjonen .....	5
1.4 Værforhold .....	7
1.5 Fiske etter breiflabb .....	7
1.6 Fredrik Andrés breiflabbfiske .....	8
1.7 Relevante sikkerhetsforskrifter .....	9
1.8 Myndighetenes tilsyn .....	9
1.9 Krav til sikkerhets- og verneutstyr .....	11
1.10 Krav til sikkerhetsopplæring .....	11
1.11 Annen informasjon .....	11
2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER .....	12
2.1 Innledning .....	12
2.2 Hendelsesforløpet .....	12
2.3 Regelverk for ressursforvaltning .....	13
2.4 Krav til og bruk av sikkerhetsutstyr .....	13
2.5 Oppsummering .....	14
3. SIKKERHETSTILRÅDINGER .....	14
VEDLEGG .....	15

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Et fullstendig rapportformat benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette nødvendig. Den forenklete rapporten belyser de funn som er gjort og fremlegger eventuelle sikkerhetsmessige tilrådinger.

## MELDING OM ULYKKEN

Statens havarikommisjon for transport fikk informasjon via media om at en sjark med en fisker om bord var savnet utenfor Meløy i Nordland om morgenen lørdag 26. september 2009.

Hovedredningssentralen i Nord-Norge (HRS-N) ble kontaktet. HRS-N opplyste at det foregikk en leteaksjon etter en sjark med en person om bord i området rundt Grønna. Personen var sist observert torsdag 24. september. Berørte parter ble kontaktet, og to havariinspektører ble sendt til Bodø for å skaffe mer informasjon om saken. Det ble på bakgrunn av innhentet informasjon besluttet å iverksette en sikkerhetsundersøkelse.



Figur 1: Ulykkesstedet ligger ca. 10 nautiske mil fra land, målt fra Kunna utenfor Storvika.

## 1. FAKTISKE OPPLYSNINGER

### 1.1 Detaljer om fartøyet og ulykken

#### *Fartøysdetaljer*

Navn	:	Fredrik André
Kallesignal	:	LM3341
Registreringsmerke	:	N-27-G
Rederi/eier	:	Enkeltmannsforetak
Hjemmehavn	:	Gildeskål
Flaggstat	:	Norsk
Type	:	Yrkesfiske - kystfiske
Produsent	:	Viksund Båt Nor AS, Rødskjær
Byggeår	:	1977
Konstruksjonsmateriale	:	Plast
Lengde over alt	:	12,83 meter (42 fot)
Bruttotonnasje	:	17
Maskin	:	250 hk Scania DS9
Forsikring	:	Nordlys Forsikring Gjensidig, Bodø
Tidligere navn	:	Skrovabuen, Mats Jøran, Knut Kjeila



Figur 2: Sjarcken Fredrik André. (Foto: Privat.)

#### *Detaljer om ulykken*

Tid og dato	:	Ca. kl. 1500 24. september 2009
Sted for ulykken	:	Ca. 66°59,7'N - 13°01,1'Ø (Sydvest for Grønna)
Personer om bord	:	1
Skadde/døde	:	Mann, 56 år, omkommet
Skader	:	Fartøyet forlist

## 1.2 Hendelsesforløp

Hendelsesforløpet er basert på samtaler med familie og fiskerkolleger, elektroniske spor, informasjon fra HRS-N, politiet og personer involvert i søk- og redningsaksjonen.

Sjarcken Fredrik André med en person om bord gikk ut fra Storvika i Gildeskål kommune ca. kl. 0700, 24. september 2009. Den skulle til området rundt Grønna, rett vest for Storvika, fordi fiskeren hadde noen lenker med breiflabbgarn stående der. Normalt fisket Fredrik André med åtte til ti lenker (ca. 400 garn), men noen av lenkene var tatt på land. Fiskeren hadde fortalt familie og fiskerkolleger at han hadde planer om å ta de siste fire-fem lenkene på land denne dagen.

I løpet av morgenen hadde han en mobiltelefonsamtale med en fiskerkollega. Der kom det frem at eieren av Fredrik André var bekymret for helsen sin, og ikke hadde følt seg bra i det siste. De snakket også om fiske, blant annet kom det frem at Fredrik André pleide å sette garnene med en fart på ca. 4,5 knop.

I løpet av dagen røktet fiskeren på Fredrik André garnlenker han hadde stående, og en annen fiskerkollega snakket med ham ca. kl. 1100. Denne fiskerkollegaen så også

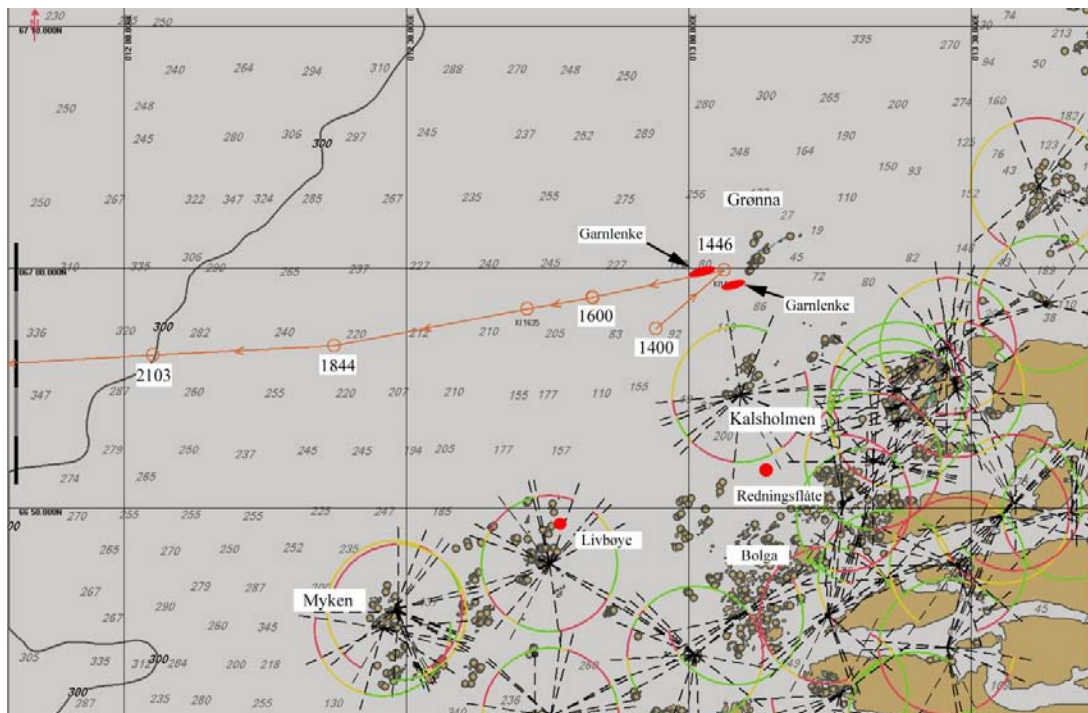


Fredrik André. Siste visuelle observasjon var ca. kl. 1145, da holdt Fredrik André på å dra garn sydvest av Grønna.

Kl. 1430 – 1444 snakket fiskeren på mobiltelefon med et familiemedlem. Samtalen var om hverdagslige ting, og fiskeren fortalte ikke om problemer av noen art.

Kl. 1446 forandret Fredrik André kurs babord over fra en nordøstlig til en vest-sydvestlig kurs. Dette skjedde på et sted hvor fiskerkolleger forteller at Fredrik André hadde et "fast" garnsett. Farten på den vest-sydvestlige kursen var 4,2 til 4,4 knop.

Kursforandringen kl. 1446 er den siste markante som Fredrik André gjorde før radarekkoet forsvant natten til 25. september. Utover ettermiddagen og kvelden, mens vinden dreiet mot syd og økte i styrke, ble kursen gradvis mer vestlig.



Figur 3: Oversiktskart med tidsangivelse for Fredrik André's bevegelse etter kl. 1400 og posisjonsangivelse av funn som med stor grad av sikkerhet kan knyttes til Fredrik André.

En fiskerkollega ringte til Fredrik André på mobiltelefon ca. kl. 1930. Telefonen var da aktiv, den ringte fem ganger før den gikk til mobilsvaer. Samme fiskerkollega forsøkte å ringe ca. kl. 0900 dagen etter, da var det ikke kontakt med mobiltelefonen, oppringingen gikk rett til mobilsvaer.

### 1.3 Søke- og redningsoperasjonen

25. september kl. 1835 ringte et familiemedlem til politiet for å melde fra om det ikke hadde vært kontakt med Fredrik André siden dagen før. Grunnen til at det gikk mer enn et døgn fra hendelsen til Fredrik André ble meldt savnet var at familien trodde båten lå ved leveringsanlegget, mens fiskerkolleger antok at han hadde dratt hjem. Det var unormalt at fiskeren ikke hadde tatt kontakt på mobiltelefon, og familien var bekymret. Politiet varslet HRS-N som etter å ha innhentet ytterligere informasjon iverksatte en søk- og redningsoperasjon. Det deltok i første omgang et redningshelikopter, senere deltok

flere fartøyer, både militære, sivile og redningsskøyte. Det ble også satt inn et maritimt overvåkingsfly av typen P-3C Orion som søkte i ca. 9 timer i løpet av 26. september.

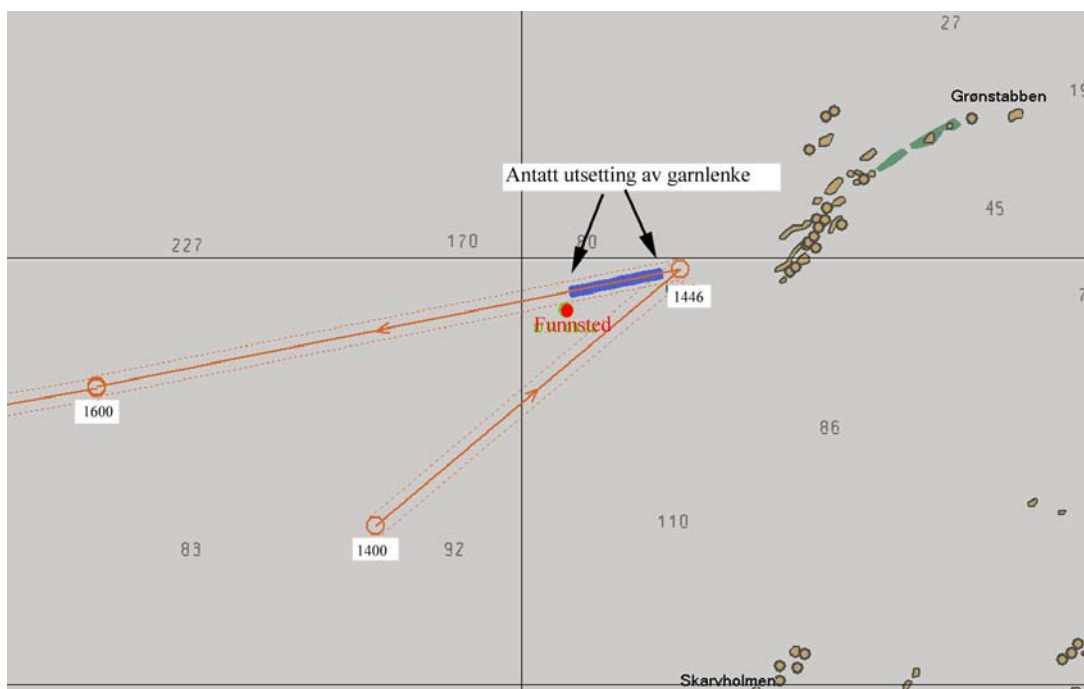
26. september kl. 1900 ble søke- og redningsoperasjonen ledet av HRS-N formelt avsluttet, og politiet overtok ansvaret.

Om ettermiddagen 30. september, ca. kl. 1500 fant en fiskebåt redningsflåten til Fredrik André i Tennholm fjorden nordvest for Bolga i posisjon  $66^{\circ}51,22'N - 013^{\circ}08,18'Ø$ . Denne var uskadd, utløst og blåst opp. (Se figur 3.)

Samme dag, ca. kl. 1730, ble det funnet en livbøye fra Fredrik André. Den ble funnet ved Valvær, vest for Bolga.

Om formiddagen 3. oktober ble det funnet to garnlenker som tilhørte den savnede sjarken syd og vest av Grønna. De ble identifisert gjennom merkingen på blåsene. Først ble det funnet en garnlenke fra posisjon  $66^{\circ}58,40'N - 013^{\circ}04,57'Ø$  (rett syd for Grønna) til  $66^{\circ}58,29'N - 013^{\circ}03,12'Ø$ . (Se figur 3.) Posisjonen tilsa at garnene hadde vært dratt og satt ut igjen på 24. september. Fredrik André hadde ifølge fiskerkolleger ikke hatt garn så langt øst den siste tiden. Videre ble det funnet en garnlenke til fra posisjon  $67^{\circ}00,0'N - 013^{\circ}02,8'Ø$  (rett vest for Grønna) til  $66^{\circ}59,9'N - 013^{\circ}01,0'Ø$ . Iletauet i den sistnevnte posisjonen var vaset sammen og i ugreie da det ble funnet.

Det ble gjennomført et søk med ROV (miniubåt) etter den savnede den 13. oktober. Ca. kl. 0230, etter ca. en halv times søk, ble den savnede fiskeren funnet omkommet på 85 meters dyp i posisjon  $66^{\circ}59,52'N - 013^{\circ}01,05'Ø$ . (Se figur 4.) Han var da ikledd oljehyre og gummistøvler. Det var ingen synlige skader på klærne da han ble funnet. Han var ikke iført flytevest eller flyteplagg. Det ble ikke observert fiskeredskaper på eller rundt den omkomne.



Figur 4: Området sydvest for Grønna med sjarkens bevegelse etter kl. 1400, posisjonen til den omkomne og beregnet utsetting av garnlenke.

Den omkomne ble sendt til obduksjon, men det fremkom ikke opplysninger under obduksjonen som kan avgjøre om den omkomne hadde hatt et illebefinnende i forbindelse med ulykken.

#### 1.4 Værforhold

Værvarslet fra morgenen 24. september var vestlig bris, dreierende sørlig med økning til frisk bris/liten kuling om kvelden. Varslet bølgehøyde var 2-3 meter (se vedlegg C).

De nærmeste meteorologiske målestasjonene ligger på Myken (66°47N - 12°29E, ca 13 nm fra ulykkesstedet) og Helligvær (67°24N - 13°54E, ca 25 nm fra). Om ettermiddagen torsdag 24. september ble vinden observert fra vest, styrke mellom 10 og 19 knop. Bølgehøyden var under 2 meter signifikant bølgehøyde<sup>1</sup> (se vedlegg D). Utover kvelden ble vinden sterkere og dreiet mot sør. Bølgehøyden økte. I løpet av natten økte vinden opp til stiv kuling fra sydlig retning, og signifikant bølgehøyde økte til ca 2,5 meter.

#### 1.5 Fiske etter breiflabb

På ulykkestidspunktet ble fiske etter breiflabb regulert av to forskrifter som blant annet er hjemlet i havressurslova<sup>2</sup>. Den ene var utøvelsesforskriften<sup>3</sup>. Den andre var breiflabbforskriften<sup>4</sup>.

Forskriftene ga blant annet regler for hvor mye utstyr man kunne fiske med (garnlengde), maskevidde, tillatt bifangst, hvor ofte man skal røkte o.s.v. Det var også pålegg om å rapportere til Kystvaktsentralen om setting, haling, tap og funn av bortsatt (mistet) garn. Det ble opplyst fra Kystvaktsentralen at fiskerne i hovedsak holdt seg til de innrapporterte områdene, men i enkelte tilfeller ble garn satt noe utenfor. Breiflabbgarn settes i hovedsak fra 40-50 meter og dypere.

Fiske etter breiflabb foregår med bunngarn satt sammen i lenker. Disse garnene er 25-35 meter lange, og en lenke består oftest av 40-60 garn montert sammen. Lenkene blir da ca. 1000-2000 meter lange. De er forankret i bunnen i begge ender, enten med dregg, eller med kjettingløkker eller lignende. Begge ender av lenken er markert med blåser på overflaten, det brukes blåser med diameter 40-50 tommer (1-1,25 meter). Disse blåsene er markert slik at eieren kan identifiseres. I tillegg til blåsene er det festet mindre flyteelementer. Disse består vanligvis av kuler i hard plast (diameter 30-40 cm) og har som hensikt å beholde flyteevnen om hard strøm skulle dra blåsene under havoverflaten. I noen tilfeller brukes merkestauro for lettere å finne igjen garnlenkene, og å gjøre det lettere for andre fiskere å se hvor det står garn.

Når garnene settes ut gjør man forankringen og blåsene lett tilgjengelig på eller i nærheten av rekka, slik at de enkelt kan settes ut ved starten og avslutningen av garnsettingen. Det settes passende fart, og kursen settes ofte på autopiloten. Etter at forankringen og blåsene i den ene enden er satt ut går båten med stø kurs og fart mens

<sup>1</sup> Signifikant bølgehøyde: Gjennomsnittsverdien av den høyeste tredjedelen av individuelle bølgehøyder i en 20 minutters periode. Som en hovedregel kan man anta at maksimal bølgehøyde er 1,6-1,8 ganger signifikant bølgehøyde. Kilde: [www.metlex.met.no](http://www.metlex.met.no).

<sup>2</sup> Lov av 6. juni 2008 om forvaltning av viltlevande marine ressurser.

<sup>3</sup> Fiskeri- og kystdepartementets forskrift av 22. desember 2004 nr. 1878 om utøvelse av fisket i sjøen, siste endring før ulykken 4. september 2009, J-176-2009.

<sup>4</sup> Fiskeri- og kystdepartementets forskrift av 12. desember 2008 om regulering av fisket etter breiflabb i 2009 (J-268-2008).

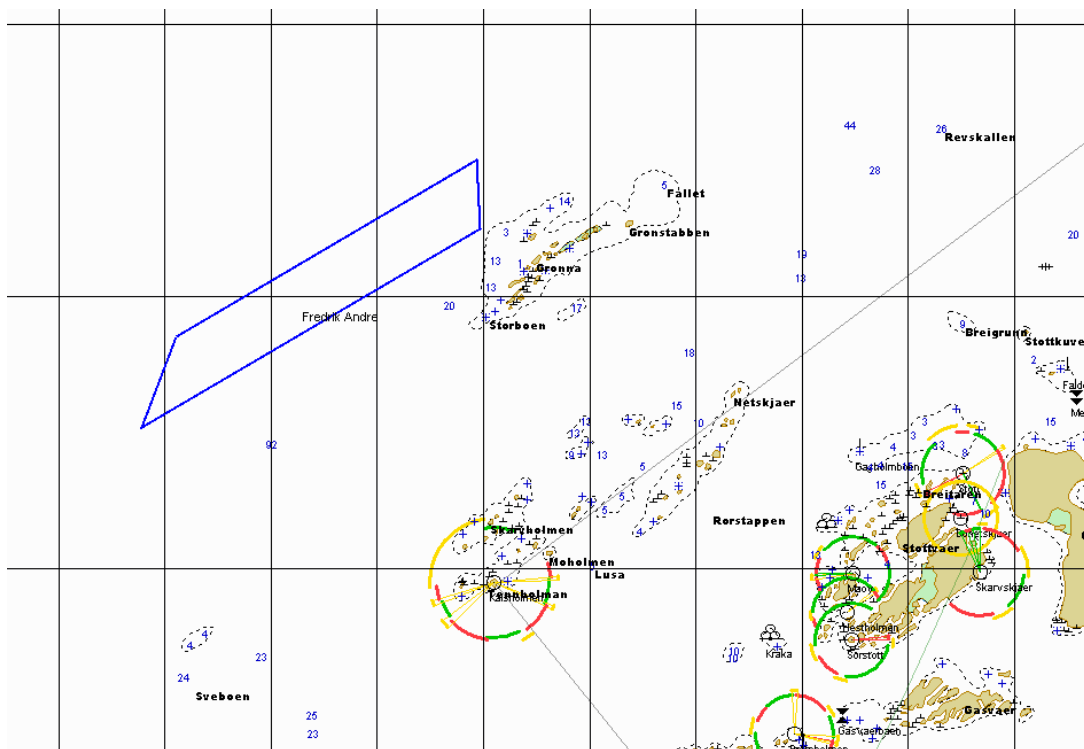


garnet rausert ut av seg selv fortløpende. Når man kommer til enden av garnlenka settes forankring og markering ut til slutt. Denne siste delen av utsettingen gjøres manuelt.

Garn blir ofte satt på tvers av eller med strømmen for å unngå problemer med sammendrift<sup>5</sup>. Sammendrift skjer når den siste ilen driver mot den første etter at den første har nådd bunnen. Problemet er størst ved setting på store dyp, særlig hvis den siste ilen settes dypere enn den første, og ved setting med lav fart. Hvis farten økes minker problemet.

## 1.6 Fredrik Andrés breiflabbfiske

Den 13. august rapporterte Fredrik André til Kystvaktsentralen at han fisket med åtte garnlenker i området vist i figur 5. Dette var den siste rapporten til Kystvaktsentralen før ulykken den 24. september.



Figur 5: Fredrik Andrés innrapporterte fiskeområde. (Kilde: Kystvaktsentralen.)

Vitner har forklart at noen av disse åtte garnlenkene var tatt på land i tiden før ulykken, slik at Fredrik André sannsynligvis fisket med fire eller fem garnlenker på ulykkesdagen.

Fredrik Andrés breiflabbgarn var forankret med kjettingløkker i den ene enden og kjettingløkker eller en dregg i den andre enden. Dregg ble oftest brukt ved setting i relativt dype områder. I de aller fleste tilfellene ble enden med kjettingløkkene satt ut først, så ble garnet satt ut i sydvestlig retning. Enden mot nordøst ble i tillegg til merking med blåser også markert med merkestaur, for å hjelpe andre fiskere å unngå brukskollisjon. Dreggen ble lagt lett tilgjengelig, enten hengt på rekka eller lagt på dekket. Slik var den klargjort for utsetting. Ved enden av garnsettingen pleide fiskeren å stramme opp garnet ved å sette en enkel surring rundt rekka mens sjarken fortsatt gikk

<sup>5</sup> Kilde: *Fiskeriteknologi*, Karlsen, Gjøsæter, Hamre. Landbruksforlaget 2001. Kapittel 7.

forover. Til slutt ble enden med dregg og markeringsblåser satt ut. Garnlenkene Fredrik André fisket med var 1700-1800 meter lange.



Figur 6: Dekket til Fredrik Andre under vinterfiske etter torsk. (Foto: Privat.)

## 1.7 Relevante sikkerhetsforskrifter

Fredrik André var en 42 fots sjark produsert ved Viksund Båt Nor AS, Rødskjær, i 1977. Etersom de første byggeforskriftene for fiskefartøy på denne størrelse kom i 1983<sup>6</sup> var fartøyet ikke underlagt byggetekniske krav som nybygg. Byggeforskriften av 1983 ble ikke gitt tilbakevirkende kraft, men senere byggeforskrifter kan komme til anvendelse ved ombygging av fartøyet. Etter det havarikommisjonen kjenner til er Fredrik André ikke vesentlig ombygget.

Imidlertid er det en rekke andre sikkerhetsforskrifter som kommer til anvendelse. Blant disse er kontrollforskriften<sup>7</sup>, sikkerhetsforskriften<sup>8</sup>, ASH-forskriften<sup>9</sup> og sikkerhetsopplæringsforskriften<sup>10</sup> de mest relevante i denne forbindelse.

## 1.8 Myndighetenes tilsyn

I henhold til kontrollforskriften skal tilsyn og sertifisering av fiskefartøyer med største lengde f.o.m. 10,67 m inntil 15 m, utføres av private foretak som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Denne kontrollordningen trådte i kraft 1. januar 2001 og medførte at

<sup>6</sup> FOR 1983-01-07 nr 12: Forskrift om bygging av fiske/fangstfartøyer.

<sup>7</sup> FOR 2000-10-03 nr 985: Forskrift om kontroll av fiske- og fangstfartøy fra 10,67 til 15 meter største lengde.

<sup>8</sup> FOR 1991-10-15 nr 710: Forskrift om sikkerhetstiltak m.v. på fiske- og fangstfartøy.

<sup>9</sup> FOR 2005-01-01 nr 08: Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip.

<sup>10</sup> FOR 1989-02-10 nr 88: Forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere.

kontrolloppgavene som tidligere var underlagt Sjøfartsdirektoratet, ble overført til private foretak.

Foretaket må inneha tilfredsstillende kompetanse innen skipstekniske og nautiske fagkretser, samt ha kjennskap til aktuelt regelverk og kvalitetssikring. Foretaket må også ha innført et kvalitetssikringssystem i samsvar med ISO 9001:2000<sup>11</sup>.

I tillegg til revisjoner av de godkjente foretakene, gjennomfører Sjøfartsdirektoratet uanmeldte tilsyn om bord i fartøyene som kontrolleres av foretakene.

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal henholdsvis påse, sørge for og medvirke til at kontrollforskriftens bestemmelser gjennomføres i samsvar med pliktbestemmelsene i skipssikkerhetsloven og kontrollforskriften. Når et fartøy skal fremstilles for kontroll, må reder eller fører selv kontakte et godkjent foretak og inngå avtale om kontroll. I denne forbindelse skal reder eller fører gjennomføre egenkontroll av fartøyet. Egenkontrollen gjennomføres i henhold til kontrollskjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

Alle nye fiskefartøyer og fartøyer som ikke har vært fremstilt for fullstendig eller periodisk forenklet kontroll i løpet av de siste 30 måneder, skal fremstilles for fullstendig kontroll ved godkjent foretak. Alle fartøyer skal fremstilles for periodisk forenklet kontroll i løpet av en 30 måneders periode. Perioden regnes fra dato for siste fullstendige eller periodiske forenklede kontroll. Kontrollen kan finne sted inntil seks måneder før perioden utløper uten at dato for neste kontroll endres.

All kontroll ved godkjente foretak utføres i henhold til kontrollskjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. Alle feil og mangler som avdekkes ved kontroll hos godkjent foretak, ved egenkontroll eller ved uanmeldt tilsyn skal utbedres av reder eller fører. På fartøy hvor det avdekkes feil eller mangler med alvorsgrad A eller B skal utførte utbedringer verifiseres av godkjent foretak. Feil eller mangler med alvorsgrad A medfører at fartøyet ikke anses sjødyktig. Verifisering av utbedring av feil eller mangler med alvorsgrad B skal utføres senest to måneder etter at feilen eller mangelen ble avdekket. Utbedring av mindre alvorlige feil og mangler med alvorsgrad C krever ikke verifisering av godkjent foretak.

Alle fartøyer i nevnte lengdegruppe skal ha gyldig fartøyinstruks (fartstillatelse) oppslått lett synlig i styrehuset. Etter hver kontroll ved godkjent foretak skal det utstedes ny fartøyinstruks som dokumenterer at det ikke var alvorlige feil eller mangler ved fartøyet på kontrolltidspunktet. Fartøyinstruksen inneholder også informasjon om operasjonelle begrensninger som for eksempel maksimalt fartsområde, maksimalt dypgående/minimum fribord, maksimal vekt av fangst og løs utrustning på dekk, maksimal vekt av last i lasterom, type last, (kasse-, bulk- eller flytende last) samt om fartøyet er beregnet for operasjon i farvann hvor overising kan inntreffe.

Fredrik Andrés siste fartøyinstruks var utstedt 11. januar 2008 med gyldighet til 11. juli 2010. Største fartsområde var kystfiske, d.v.s. innenfor 12 nautiske mil av grunnlinjen<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> ISO 9001-2000: International Organization for Standardization, standard for kvalitetssikringssystemer.

<sup>12</sup> FOR 1981-11-04 nr 3793: Forskrift om fartsområder.

## 1.9 Krav til sikkerhets- og verneutstyr

Bruk av sikkerhets- og verneutstyr om bord på fiskefartøyer er regulert i ASH-forskriften. Følgende er et utdrag av forskriften:

*§ 9-5. Bruk av sikkerhets- og verneutstyr ved særskilte arbeidsoperasjoner om bord på fiske- og fangstfartøy.*

*I tillegg til bestemmelsene i § 9-1 - § 9-4 gjelder følgende bestemmelser:*

*a) Ved arbeid på dekk om bord i fartøy med en person om bord, bør det benyttes sikkerhetssele eller belte med line, så fremt ikke forholdene om bord gjør slik bruk farlig eller særlig vanskelig.*

*b) Det skal anvendes hjelm under fortøyning, ved lasting og lossing, når kraftblokkarrangement mv. er i bruk, ved arbeid på tråldekk og ved arbeid i lasterom, maskinrom og tanker, samt når det arbeides på andre steder hvor noe kan falle ned. Hvor det er fare for fotskader, skal det anvendes vernefottøy.*

*c) Personer som arbeider på utsatt dekk skal være utstyrt med arbeidsflytevest eller flyteplagg.*

*d) Det skal settes opp varselskilt på de steder hvor et er forbundet med spesiell fare å oppholde seg.*

*e) Overtreksregntøy som benyttes skal ha iøynefallende farge.*

*f) Om bord på fartøy med største lengde på 15 meter og derover skal det være anordnet et pålitelig kommunikasjonsystem mellom styrehus og arbeidsdekk.*

*g) Manøveranordning for vinsj, notrull, tørketrommel, kraftblokk og andre løfte- og/eller heisinnretninger skal automatisk gå tilbake til nøytral stilling (stopp) når den ikke betjenes, og den skal kunne sikres i nøytral stilling. Fra manøverplass skal det være oversiktlig eller TV-overvåking til eventuelt hiv og til løfte- og heisinnretning.*

*h) Betjening av innretning som nevnt i bokstav g skal utføres av person over 18 år.*

*i) Innhalingsutstyr for fiskeredskaper skal ha egnede sikkerhetsinnretninger for å hindre ulykker, herunder nødstoppanordninger. Nødstopp skal arrangeres slik at innhalingsutstyret stanser dersom en person dras inn mot dette.*

## 1.10 Krav til sikkerhetsopplæring

I henhold til sikkerhetsopplæringsforskriften skal fiskere gjennomgå repetisjonskurs før det har gått åtte år, men ikke før det har gått fem år, etter siste kurs.

Fiskeren på Fredrik André gjennomgikk repetisjonskurs i regi av Tromsø maritime skole i 1998 og 2005.

## 1.11 Annen informasjon

Fiskerkolleger forteller at den omkomne var en dyktig fisker med lang erfaring. Han var kjent for å holde sjarken sin i god stand, og for å ha orden i fiskeutstyret sitt. Han fisket

for det aller meste på de samme stedene, og når han røktet bruket hadde han frem til nylig satt ut og tatt inn garnlenkene i den samme rekkefølgen fra gang til gang. Den siste tiden hadde han imidlertid fraveket den normale rutinen sin flere ganger. Noen ganger hadde han unnlatt å røykte deler av bruket og dratt tidligere inn til land, andre ganger skal han ha dratt til land uten å røykte bruket i det hele tatt.

Fiskerkolleger fortalte videre at fiskeren normalt ikke brukte sikkerhetssele eller belte med line. Han mente at det ikke lot seg kombinere med trygg operasjon av utstyret på dekk.

Sintef Fiskeri og havbruk AS publiserte i desember 2008 en rapport som omhandlet *"Nødstopppinnretninger på innhalingsutstyr om bord på mindre og mellomstore fiske- og fangstfartøy."*<sup>13</sup> Rapporten nevner på side 35 en type sikkerhetsutstyr som er tilgjengelig, men ikke er omfattet av noe regelverk. Den betegnes ofte som "E-stop". Dette er en liten radiosender som man har på kroppen i en vanntett innpakning. Den aktiveres ved et trykk med hånden. Hvis den utløses sendes det et radiosignal som kobler ut motor og fangstredskap i løpet av kort tid. En sirene kan også kobles til systemet for å varsle folk om bord på båter i nærheten. I tillegg sender systemet en alarm til land via mobiltelefon (GSM) eller VHF. Dette utstyret er ikke påbudt om bord på noen type fiskebåter.

## **2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

### **2.1 Innledning**

Opplysningene som har fremkommet i undersøkelsen har gjort det vanskelig å etablere et klart og entydig hendelsesforløp med sikre årsakssammenhenger. Det har ikke vært mulig å bekrefte eller avkrefte om fiskerens helse har vært en faktor i denne ulykken. Havarikommisjonen har derfor fokusert på tekniske, operasjonelle og reguleringsmessige forhold og ikke vurdert videre helsemessige forhold ved den omkomne fiskeren.

Det har ikke fremkommet noen opplysninger som tilsier at tekniske feil ved sjarken eller fiskeutstyret har hatt noen rolle i denne ulykken. Havarikommisjonen har derfor ikke prioritert å lete etter Fredrik André for å heve den. En eventuell heving ville sannsynligvis ikke tilføre ytterligere informasjon av vesentlig karakter om ulykken.

### **2.2 Hendelsesforløpet**

Fredrik André fisket i et område som lå innenfor 12 nautiske mil av grunnlinjen, noe som er i tråd med fartøyinstruksen.

Funnene av garnlenkene i området rundt Grønna tyder på at fiskeren om bord på Fredrik André bestemte seg for å sette ut garnene igjen, og ikke ta dem med til land slik han hadde fortalt venner og kolleger. Det er uklart om han rakk å røykte alle garnlenkene.

Havarikommisjonen anser det som overveiende sannsynlig at fiskeren om bord på Fredrik André falt over bord i forbindelse med setting av garn, sannsynligvis i forbindelse med avslutningen av setting av en garnlenke. Han ble funnet uten garn eller tauverk på eller

---

<sup>13</sup> SINTEF, Nødstopppinnretninger på innhalingsutstyr om bord på mindre og mellomstore fiske- og fangstfartøy. Rapport SFH80 A083043.

rundt seg. Det kan tyde på at han ikke har blitt dratt med ned av utstyret. Dette kan likevel ikke utelukkes helt. Det er en mulighet for at fiskeren ble dratt over bord av utstyret, men at utstyret løsnet etter at han hadde havnet i vannet.

Sjarken fortsatte vest-sydvestover med tilnærmet uendret kurs og fart de første timene etter den siste kursforandringen kl. 1446. Farten gikk gradvis ned, og kursen dreiet svakt mot styrbord utover natten, men det kan forklares med at værforholdene forverret seg i den samme perioden med økende vind fra sydlig retning og økende bølgehøyde.

Posisjonen hvor sjarken svingte babord over kl. 1446 er svært nær der man fant en garnlenke som tilhørte Fredrik André. Dette er et sted hvor han ofte hadde breiflabbgarn stående. Kombinert med elektroniske spor som viser stø kurs og fart satt til 4-4,5 knop tyder dette på at fiskeren holdt på å sette garn i perioden etter kl. 1446.

Posisjonen den omkomne ble funnet i tilsier at han falt over bord mot slutten av settingen av garnlenken. I tillegg utføres noen arbeidsoperasjoner mot avslutningen av garnsettingen som medfører høyere risiko for å falle over bord. Fiskeren pleide å sette en surring på rekka for å stramme opp garnet mens sjarken fortsatte forover. Når denne surringen skulle løsnes igjen er det en mulighet for å få en kveil rundt en arm eller et ben. En annen arbeidsoperasjon som medfører en viss ekstra risiko er utsetting av forankring og flytende markører. Dregg, tauverk og garn kan hekte seg fast i en fot, hanske, hånd eller arm og dermed trekke personen over bord.

Posisjonen hvor den omkomne ble funnet, kombinert med beregning av hvor og når forankringen av en garnlenke ville bli satt ut, tilsier at fallet over bord skjedde ca. kl. 1500-1505.

### **2.3 Regelverk for ressursforvaltning**

Havarikommisjonen finner ingen sammenheng mellom regelverket for ressursforvaltning hjemlet i havressursloven og denne ulykken.

### **2.4 Krav til og bruk av sikkerhetsutstyr**

ASH-forskriften pålegger fiskere ”Ved arbeid på dekk om bord i fartøy med en person om bord, bør det benyttes sikkerhetssele eller belte med line, så fremt ikke forholdene om bord gjør slik bruk farlig eller særlig vanskelig.” Havarikommisjonen har ikke grunnlag for å vurdere hvorvidt bruk av sikkerhetsline var farlig eller særlig vanskelig under Fredrik Andrés fiske. Havarikommisjonen vil derfor ikke gå nærmere inn på fiskerens avgjørelse om å arbeide på dekk uten sikkerhetsline. Bruk av sikkerhetsline generelt vil i mange tilfeller kunne hindre et fall over bord også under setting av garn.

Bruk av arbeidsflytevest eller flyteplagg ville ha gjort at fiskeren holdt seg flytende. Bruk av slikt utstyr hindrer ikke å bli frakjørt ved fall over bord mens fartøyet gjør fart gjennom vannet, men vil øke sannsynligheten for overlevelse etter et fall. Havarikommisjonen mener at arbeidsflytevest eller flyteplagg bør benyttes, da det øker sannsynligheten for overlevelse.

Etter havarikommisjonens oppfatning var det ikke mangler eller uklarheter ved ASH-forskriftens regler om sikkerhetsline og arbeidsflytevest/flyteplagg som hadde betydning for denne ulykken, så havarikommisjonen vil ikke tilrå endringer i regelverket.



Hvis Fredrik André hadde vært utrustet med ”e-stopp” ville det vært mulig for fiskeren å stoppe sjarken og varsle andre dersom han ble liggende i overflaten en periode. Havarikommisjonen finner likevel ikke at denne ulykken gir grunnlag for å tilrå at ”e-stopp” skal gjøres obligatorisk i regelverket, selv om det vil kunne være av avgjørende betydning for fiskere som opererer alene.

## **2.5 Oppsummering**

Havarikommisjonen finner det overveiende sannsynlig av føreren av Fredrik André falt over bord ved setting av garn. Han kan ha fått overbalanse i forbindelse med utsettingen av forankringen eller av merkeblåsene og falt over bord. Fallet kan også ha kommet som et resultat av at føreren hang fast i bruket, og dermed ble trukket over bord. Han kan også ha fått et illebefinnende, og falt over bord som følge av dette. På bakgrunn av den foreliggende informasjonen er det ikke mulig å konkludere entydig med hva som skjedde.

## **3. SIKKERHETSTILRÅDINGER**

Undersøkelsen av denne sjøulykken har ikke avdekket sikkerhetsproblemer som gjør at havarikommisjonen anser det nødvendig å fremme sikkerhetstilrådinger.

Statens Havarikommisjon for Transport

Lillestrøm, 21. september 2010

## **VEDLEGG**

Vedlegg A: Forkortelser

Vedlegg B: Referanser

Vedlegg C: Værmeldinger for området

Vedlegg D: Aktuelt vær i området

**Vedlegg A****Forkortelser**

ASH-forskriften	Sjøfartsdirektoratets forskrift av 1. januar 2005 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip, (FOR 2005-01-01 nr 08)
HRS-N	Hovedredningsentralen for Nord-Norge
ISO	International Organization for Standardization
KV	Kystvakt
ROV	Remotely operated vehicle, fjernstyrt undervannsfarkost

**Vedlegg B****Referanser**

Fiskeri- og kystdepartementets forskrift av 22. desember 2004 nr. 1878 om utøvelse av fisket i sjøen, endret 4. september 2009, (J-176-2009).

Fiskeri- og kystdepartementets forskrift av 12. desember 2008 om regulering av fisket etter breiflabb i 2009 (J-268-2008).

Sjøfartsdirektoratets forskrift av 4. november 1981 om fartsområder (FOR 1981-11-04 nr 3793).

Nærings- og handelsdepartementets forskrift av 10. februar 1989 om sikkerhetsopplæring for fiskere (FOR-1989-02-10 nr 88).

Sjøfartsdirektoratets forskrift av 15. oktober 1991 om sikkerhetstiltak m.v. på fiske- og fangstfartøy (FOR-1991-10-15 nr 710).

Sjøfartsdirektoratets forskrift av 3. oktober 2000 om kontroll av fiske- og fangstfartøy fra 10,67 til 15 meter største lengde (FOR 2000-10-03 nr 985).

Sjøfartsdirektoratets forskrift av 1. januar 2005 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip (FOR 2005-01-01 nr 08).

*Fiskeriteknologi*, Karlsen, Gjørseter, Hamre. Landbruksforlaget 2001.

*Nødstopppinnretninger på innhalingsutstyr om bord på mindre og mellomstore fiske- og fangstfartøy*. Aasjord og Aas. SINTEF rapport SFH80 A083043. Utgitt desember 2008.

**Vedlegg C****Varsel for fiskebankene utenfor Nord-Norge****Utstedt: onsdag 23. september kl. 12:00**

Gjelder fra onsdag 23. september kl. 12 til fredag 25. september kl. 24

Varsel som gjelder til torsdag kl. 24

Bankene utenfor Nordland

Minking til vestlig frisk bris 10 m/s, i ettermiddag liten kuling 12 i nord. Regnbyger. Moderat sikt i bygene. Fra torsdag morgen vestlig bris, torsdag kveld dreining til sørlig frisk bris 10, stiv kuling 15 i sør. Forbigående oppholdsvær og god sikt.

Varsel om bølgehøyde som gjelder til torsdag kl. 24

Sklinnabanken, Trænabanken, Røstbanken og Vesterålsbankene

3-4 m. Torsdag 2-3 m, om kvelden 3,5 m lengst sør.

**Værmelding for kysten av Nord-Norge og Spitsbergen**

Dette er Meteorologisk institutt, Tromsø, med værvarsel for kystområdene i Nord-Norge, **utstedt onsdag 23. september kl. 12:00** .

Værvarsel som gjelder til torsdag kl. 24: Rørvik - Støtt

Minking til vestlig frisk bris 10. Regnbyger. Fra torsdag morgen vestlig bris. Etter hvert oppholdsvær og perioder med sol. Torsdag kveld økning til sørlig liten kuling 12. Regn.

Bølgehøyde: 3-4 m. Torsdag 2-3 m.

Støtt - Andenes

Vestlig liten kuling 12, fra i kveld frisk bris 10. Regnbyger. Fra torsdag ettermiddag skiftende bris, om kvelden søraustlig frisk bris 10. Oppholdsvær og perioder med sol.

Bølgehøyde: 3-4 m. Torsdag 1-3 m.

**Varsel for fiskebankene utenfor Nord-Norge****Utstedt: onsdag 23. september kl. 19:00**

Gjelder fra onsdag 23. september kl. 19 til fredag 25. september kl. 24

Varsel som gjelder til torsdag kl. 24

Bankene utenfor Nordland

Vestlig frisk bris 10 m/s, periodevis liten kuling 12 i nord. Regnbyger med moderat sikt. Fra torsdag morgen vestlig bris. Stort sett oppholdsvær og god sikt. Torsdag kveld dreining til sørlig frisk bris 10 og økende til stiv kuling 15 i sør. Tiltykning til regn og moderat sikt.

Varsel om bølgehøyde som gjelder til torsdag kl. 24

Bankene utenfor Nordland

3-4 m. Torsdag morgen minking til 1-3 m, høyest i nordvest, om kvelden til dels 4 m i sør.

**Vedlegg D****Aktuelt vær for området nordvest for Støtt 24.- og 25.september 2009**

Aktuelt vær for Myken (66,47N 12,29E) og Helligvær (67,24N 13,54E) er brukt.  
 Myken har bølgehøyde observasjoner (sjøgang).  
 Vinden er oppgitt i knop. Bølgehøyden er oppgitt i meter.

Dato/tid	Myken			Helligvær	
	Vind 10m	Gust	Bølgehøyde	Vind 10m	Gust
24.09 00z	WNW 15	27	1,25-2,5	W 15	23
24.09 03z	WNW 15	23		W 15	25
24.09 06z	WNW 15	23	1,25-2,5	W 15	25
24.09 09z	WNW 15	19		WNW 10	16
24.09 12z	W 10	19	0,5-1,25	W 10	17
24.09 15z	W 10	12		W 10	14
24.09 18z	SSW 15	16	1,25-2,5	SSW 10	16
24.09 21z	S 25	25		SSE 15	16
25.09 00z	SSE 25	29	1,25-2,5	SE 15	19
25.09 03z	SSE 30	33		SE 20	21
25.09 06z	SW 15	33	1,25-2,5	SE 15	25
25.09 09z	SW 20	25		SSW 25	25
25.09 12z	SSW 20	25	1,25-2,5	SSW 25	27
25.09 15z	SSW 25	31		S 25	29
25.09 18z	SW 30	33	2,5-4	SSW 35	37
25.09 21z	SW 30	37		SSW 35	39
26.09 00z	SW 30	37	2,5-4	SSW 40	41