

RAPPORT

Sjø 2012/03



RAPPORT OM UNDERSØKELSE AV ARBEIDSULYKKE OM BORD I FISKEFARTØYET MARIT N-62-Ø, 23. SEPTEMBER 2011

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

RAPPORT

Statens havarikommisjon for transport
Postboks 213
2001 Lillestrøm
Telefon: 63 89 63 00
Faks: 63 89 63 01
<http://www.aibn.no>
E-post: post@aibn.no

Avgitt dato : 19.01.2012
SJØ Rapport: 2012/03

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat.

Alle tidsangivelser i denne rapport er lokal tid (UTC + 2 timer) hvis ikke annet er angitt.

Fartøysdetaljer

| | | |
|---------------------------|---|----------------------|
| Navn/ registreringsnummer | : | Marit/ N-62-Ø |
| Reder/eier | : | Enkeltmannsforetak |
| Hjemhavn | : | Myre, Øksnes |
| Flaggstat | : | Norsk |
| Type drift | : | Yrkesfiske |
| Produsent/år | : | Rossfjord plast/1986 |
| Lengde over alt | : | 8,6 m |
| Bredde | : | 2,8 m |

Detaljer om ulykken

| | | |
|-------------------------|---|-----------------------------------|
| Tid og dato (lokal tid) | : | 23. sept. 2011, antatt kl. 0830 |
| Sted for ulykken | : | omtrentlig N 69° 03 og E 014° 20. |
| Antall personer om bord | : | 1 |
| Personskader | : | 1 omkommet i arbeidsulykke |



Figur 1: Bildet viser Marit ved kai.

FAKTISKE OPPLYSNINGER

Hendelsesforløp

Basert på samtaler med pårørende, fiskerkolleger og redningspersonale, samt situasjonsbeskrivelse av fartøyet både da det ble funnet og etter det var brakt til lands kan havarikommisjonen gi følgende beskrivelse:

Fiskeren som var svært erfaren var alene om bord i sjarken og forlot Myre kl. 0415 om morgenen fredag 23. september 2011. I henhold til fartøyets loggbok var det fine værforhold og øst-sydøst svak vind til laber bris. Kursen ble satt mot fiskefeltet "Klakken", omtrentlig posisjon N 69° 03" og Ø 014° 20". Fiskeren hadde drevet juksafiske i dette området den senere tiden. Distanse ut til feltet er 18 n.mil og gitt en hastighet på ca. 7 knop ankom Marit området rundt kl. 0630 - 0645.



Figur 2: Viser kart over ulykkesområdet. Rødt kryss markerer antatt posisjon for ulykken. Grønt kryss markerer hvor fartøyet ble funnet.

Pårørende oppdaget søndag 25. sept. 2011 kl. 1400 at eieren av sjarken Marit ikke var hjemme som avtalt. De konstaterte at sjarken ikke lå ved sin vanlige plass i havna og eieren ble umiddelbart meldt savnet. Hovedredningssentralen ble varslet og iverksatte en søk- og redningsaksjon. Flere fartøy, inkludert to redningsskøyter, deltok i søket. Basert på sporing/peiling av sjarkens mobiltelefon ble fartøyet observert av et redningshelikopter i posisjon N 69° 36, E 015° 14 ca. kl. 1730 samme dag. Redningsmann fra helikopteret ble heist ned på sjarken og konstaterte at den savnede befant seg omkommet inne i rorhuset. Ved dette tidspunktet var værforholdene sydvestlig frisk bris og en god del sjø. Redningshelikopteret returnerte til land. To redningsskøyter ankom litt senere og tok Marit under slep og ankom Myre havn natt til mandag.

Da fartøyet ble funnet var motoren i gang og frikoblet. Mesanseilet var nede og rullet sammen og to av sjarkens fire juksamaskiner var klargjort for fiske og i aktivitet. Det befant seg en del torsk og sei om bord som var bløgget og noe var sløyd.

Etter at fartøyet ankom kai gikk politiet om bord og gjennomførte åstedsundersøkelse. Den omkomne befant seg i rorhuset. I tillegg til bukse og genser var den omkomne iført oljebukse, termdress og støvler. Det ble ikke observert ytre skader på vedkommende. Under senere klargjøring av den omkomne ble det avdekket et stikksår i høyre lår og at vedkommende hadde blødd mye. En syning gjennomført 26. sept. 2011 av kommunelegen viste at pulsåren i høyre ben var kuttet og det ble konkludert at dette hadde ført til stort blodtap og død.

Vær- og sjøforholdene på ulykkestidspunktet

I følge fullstendig værmelding fra Meteorologisk Institutt (MI) kl. 1900, torsdag 22. september 2011 ble det meldt om østlig frisk bris, fredag skiftende bris for strekningen Skomvær (Røst) til Andenes. Bølgehøyden ble varslet til 2 meter og minkende til 1,5 – 2 meter fra fredag ettermiddag.

For området Vesterålsbankene ble det kl. 2200 torsdag 22. september meldt om østlig frisk bris, fredag morgen minkende til nordlig bris.

Vindobservasjoner fra MIs målestasjoner på Andøya og Bø i Vesterålen om morgenen fredag 23. september viser hhv øst-sydøstlig 6 – 8 m/s og østlig ca. 5 m/s.

Vindobservasjoner fra Andøya siste døgnet før ulykken viser vind fra østlig retning i størrelsesorden 6 - 10 m/s. Målinger siste døgnet fra Bø viser vind i størrelsesorden 5 – 8 m/s.

Havarikommisjonen har ikke hatt tilgang på reelle bølgemålinger for området.

Andre opplysninger

Havarikommisjonen har kun funnet en tilsvarende ulykkeshendelse, tilbake i mars 1985. I Sjøfartsdirektoratets database fra 1990 til i dag finnes ikke tilsvarende ulykkeshendelser.

HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Havarikommisjonen antar at fisket ble igangsatt umiddelbart ved ankomst feltet. Et vanlig forløp i fisket på denne tiden av året, tilsier godt fiske (bitt) i grålysningen, og avtakende fiske utover formiddagen. Det at bare to av sjarkens fire juksamaskiner var i aktivitet underbygger det forholdet at fisket var godt. I den mest hektiske perioden ville fiskeren ha nok med å "angle" av fisken, samt å bløgge denne. Sløying av fisken vil derfor bli utsatt til fisket dabber av. Observasjonene av fisk om

bord tilsier at fiskeren så vidt var begynt å sløye på fangsten, noe som antyder at fisket hadde begynt å slakke av. Basert på et normalt forløp i fangstprosessen og hvordan fangsten om bord var håndtert antas det at arbeidsulykken skjedde mellom kl. 0800 og 0830.

Havarikommisjonen antar videre at i perioden mellom kl. 0800 og 0830 var eieren av sjarken Marit travelt opptatt med å ta vare på fangsten. I forbindelse med håndtering av fangsten oppsto det en situasjon som medførte at eieren påførte seg selv et fatalt kutt i låret med kniven han benyttet under arbeidet. Det har sannsynligvis tatt noe tid før han oppdaget alvoret i situasjonen. Funn om bord tyder på at han har tatt seg inn i rorhuset og forsøkt å få tak i førstehjelpsutstyret, men at han i den forbindelse raskt mistet bevisstheten. Det er ingen funn som tyder på at eieren var i stand til, eller gjorde forsøk på å alarmere omgivelsene før det var for sent.

For øvrig kan følgende forhold bemerkes:

- Værforholdene var gode med sannsynlig lite sjøgang. Dette underbygges med at sjarken ble funnet med motoren frikoblet og mesanseilet rullet ned.
- Eieren var iført tradisjonell yrkesbekledning med skikkelige støvler og dekket på sjarken Marit var etter SHTs vurdering ikke spesielt glatt.
- Tilsvarende ulykker er svært sjeldne.

Med bakgrunn i ovennevnte vurderinger anser havarikommisjonen ulykken om bord på Marit som et tragisk og svært sjeldent uhell. Med bakgrunn i dette forholdet har havarikommisjonen valgt å ikke gjennomføre ytterligere analyser av forholdene. SHT fremmer i denne undersøkelsen ingen sikkerhetstilrådninger.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 19. januar 2012