


RAPPORT

Sjø 2012/04



RAPPORT OM FORLIS AV M/S ØYGAR VED RØST 4. FEBRUAR 2011

 English summary included

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

INNHALDSFORTEGNELSE

MELDING OM ULYKKEN	3
SAMMENDRAG	3
ENGLISH SUMMARY	4
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER	5
1.1 Detaljer om fartøyet og ulykken	5
1.2 Hendelsesforløp	5
1.3 Fartøyet	8
1.4 Farvannet.....	8
1.5 Vær- og sjøforhold.....	9
1.6 Søkeoperasjonen	12
1.7 Redningsredskaper og radiokommunikasjonsutstyr	14
2. ANALYSE	18
2.1 Innledning	18
2.2 Analyse av hendelsesforløpet	18
2.3 Varsling av nødsituasjoner.....	20
3. KONKLUSJON	22
4. SIKKERHETSTILRÅDINGER	23

MELDING OM ULYKKEN

Statens havarikommisjon for transport (SHT) mottok kl.1235, 4. februar 2011, melding fra Hovedredningsentralen i Bodø om at det pågikk en søk- og redningsaksjon etter fiskefartøyet Øygar. Det var en mann om bord som var savnet ved Røst. I løpet av dagen ble det klart at sjarken hadde forlist, og havarikommisjonen besluttet å iverksette en undersøkelse. To havariinspektører reiste til Røst for å gjennomføre samtaler med blant annet fiskere i området.



Figur 1: Øygar forliste 4. februar 2011 ved Røst, sør for Lofoten i Nordland.

SAMMENDRAG

Havarikommisjonen har ikke kunnet fastslå nøyaktig posisjon og tidspunkt for forliset av Øygar den 4. februar 2011 ved Røst. Det er antatt at forliset skjedde i et område hvor fartøyet seilte ut fra meget grunt og urent vann i nærheten av Indre- og Ytrelåtra, sannsynligvis i området like sør for Bremholmen. Da Øygar kom ut fra dette farvannet møtte det voldsomme dønninger som brøt over grunner og skjær. Dette hadde sannsynligvis en avgjørende betydning for forliset.

Videre er det antatt at forliset skjedde mellom kl. 0700¹ og 0820 om morgenen. Hendelsesforløpet har sannsynligvis utviklet seg svært raskt og gjorde det vanskelig å påkalle hjelp, komme seg ut av styrhuset og få tatt i bruk overlevelsesdrakt og redningsflåte. Sjøtemperaturen i området var 5 grader og værforholdene reduserte mulighetene til å overleve forliset.

Det var andre fartøy i nærheten av det området hvor Øygar sannsynligvis forliste. Disse var ca. 10-20 min unna, men ingen var klar over at Øygar var i nød. Fartøyet var utrustet med en VHF-radio, men ingen fri-flyt nødpeilesender. Kl. 1105 fikk Hovedredningsentralen Nord-Norge (HRS-N) første gang beskjed om at Øygar var savnet. Dette var tre til fire timer etter siste observasjon av

¹ Alle klokkeslett gjengitt i rapporten er lokal tid dersom annet ikke er oppgitt

Øygar. Det ble umiddelbart iverksatt omfattende søk etter fartøyet og den savnede over et stort område.

Denne ulykken, samt undersøkelse av åtte andre sjarkulykker med antatt rask utvikling av hendelsesforløpet (se kapittel 1.7.4), viser at det har tatt lang tid før noen har vært klar over at fiskerne har vært i nød. På bakgrunn av dette mener havarikommisjonen at det bør vurderes å innføre krav til nødpeilesender som avgir posisjonsinformasjon for fiskefartøy med lengde mindre enn 10,67 meter. Dette vil kunne føre til at søk og redningsoperasjon kan iverksettes tidlig og gi et målrettet søkeområde i forhold til kritisk overlevelsestid. Det fremmes en sikkerhetstilråding i denne forbindelse.

ENGLISH SUMMARY

The accident investigation board has not been able to establish the accurate position for the loss of Øygar the 4th of February 2011 at Røst. It is assumed that the accident occurred in an area where the vessel sailed out from shallow waters, nearby Indre- and Ytrlelåtra, probably in the area just south of Bremholmen. When Øygar sailed out of these waters it was met by considerable swells which broke over shallow waters and rocks. This was probably essential for the loss of the vessel.

Further, it is assumed that the accident occurred between 7:00 and 8:20 AM. The course of events has probably developed rapidly and made it difficult to call for help, get out of the wheel house and apply survival suit and life raft. The sea temperature in the area was only 5degrees, and the weather conditions reduced the probability for survival.

There were other vessels nearby, in the area where Øygar most probably was lost. These were about 10-20 minutes away; however none of them were aware that Øygar was in distress. The vessel was equipped with a VHF- radio, but no float free emergency beacon. The Joint Rescue Coordination Centre Northern Norway was first informed at 1105 AM that Øygar was missing. This was three to four hours after the last positive observation of Øygar. Immediately, an extensive search for the vessel and the missing person was initiated over a large area.

This accident and the investigation of eight other accidents with fishing vessels, with probably rapid development in the chain of events (se chapter 1.7.4), show that it has taken a long time until someone has been aware that the fishermen has been in distress. Hence, the accident investigation board is of the opinion that it should be evaluated to introduce a requirement for fishing vessels with length less than 10,67 meters to install emergency beacon which also provide position information. This will contribute to early initiation of search and rescue operations and that a determined search area, due to critical survival time, is defined.

1. FAKTISKE OPPLYSNINGER

1.1 Detaljer om fartøyet og ulykken

Fartøysdetaljer

Navn:	:	Øygar
Kallesignal	:	LM6452
Registreringsmerke	:	N-20-AH
Rederi/eier	:	Enkeltmannsforetak
Hjemhavn	:	Måsøy
Flaggstat	:	Norsk
Type	:	Yrkesfiske – kystfiske
Byggeår	:	1978
Konstruksjonsmateriale	:	Kompositt fiber
Lengde over alt	:	9.48 m
Bruttotonnasje	:	7,13
Maskinkraft	:	108 HK
Service hastighet	:	7 knop



Figur 2: Bilde av Øygar. Registringsnummer fra et tidligere eierskap. Foto: Shipping Publications

Detaljer om ulykken

Tid og dato	:	4. februar 2011, mellom kl. 0700-0820
Sted for ulykken	:	Røst, sannsynligvis like syd for Bremholmen,
Personer om bord	:	1
Skadde/døde	:	1 person omkom
Skader	:	Fartøyet forlist

1.2 Hendelsesforløp

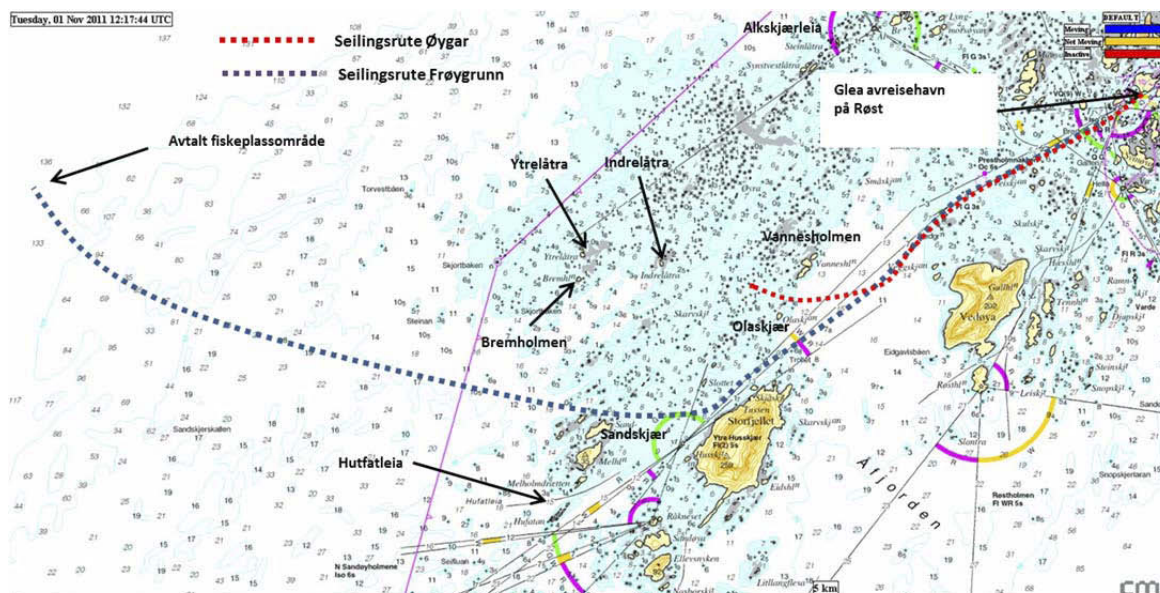
Øygar og kameratbåten Frøygrunn hadde denne sesongen vært på Røst i knappe to uker før ulykkesdagen. De hadde (de siste 3-4 årene) drevet skreifiske sammen fra Røst. I dagene før ulykken hadde de fisket ut fra Alskjær.

Fredag 4. februar 2011 mellom kl. 0630 og 0700 forlot sjarken Øygar og kameratbåten Frøygrunn Røst for å drive juksafiske på avtalt fiskefelt, posisjon ca. 67 30,00 N 11

43,00 Ø, se Figur 3. Det var første dagen denne sesongen de skulle fiske i dette området som ligger vest for Glea havn. Seilasen til feltet med 7 knops fart tar ca. 1 time og 20 minutter. Det var én mann om bord i hver av sjarkene.

Værmeldingen for området på morgenen 4. februar 2011 viste sørøstlig laber bris og god sikt, men med uvanlig mye "tungsjø" og høye dønninger fra sørvest. I følge observasjoner fra fiskere om bord i andre fiskebåter i området, brøt det voldsomt over grunnene.

Da de seilte ut fra Glea og rundet Blodgrunnen, nord for Vedøya, var det fortsatt mørkt. Det var sørlig laber bris, god sikt og ikke spesielle forhold som tydet på urolig sjø i og utenfor skjærgården. Øygar lå ca. 10 minutter foran kameratbåten. Da Øygar hadde krysset Åfjorden observerte eieren av Frøygrunn at Øygar dreide av fra hovedleden og seilte vestover mellom Vannesholmen og Olaskjær, se Figur 3. Dette er et farvann som har vanddybder mindre enn 10 meter og med mange grunner og skjær. Øygar hadde i tidligere sesonger seilt i dette området og hadde, ifølge fiskere som kjente eieren, ruten lagret på kartplotteren.



Figur 3: Stiplede linjer skisserer antatt seilingsrute for henholdsvis Øygar og kameratbåten Frøygrunn. (Ved endepunktet er det knyttet usikkerhet til om Øygar seilte nord eller syd for Indre- og Ytrelåtra). (Kart: Kystverket)

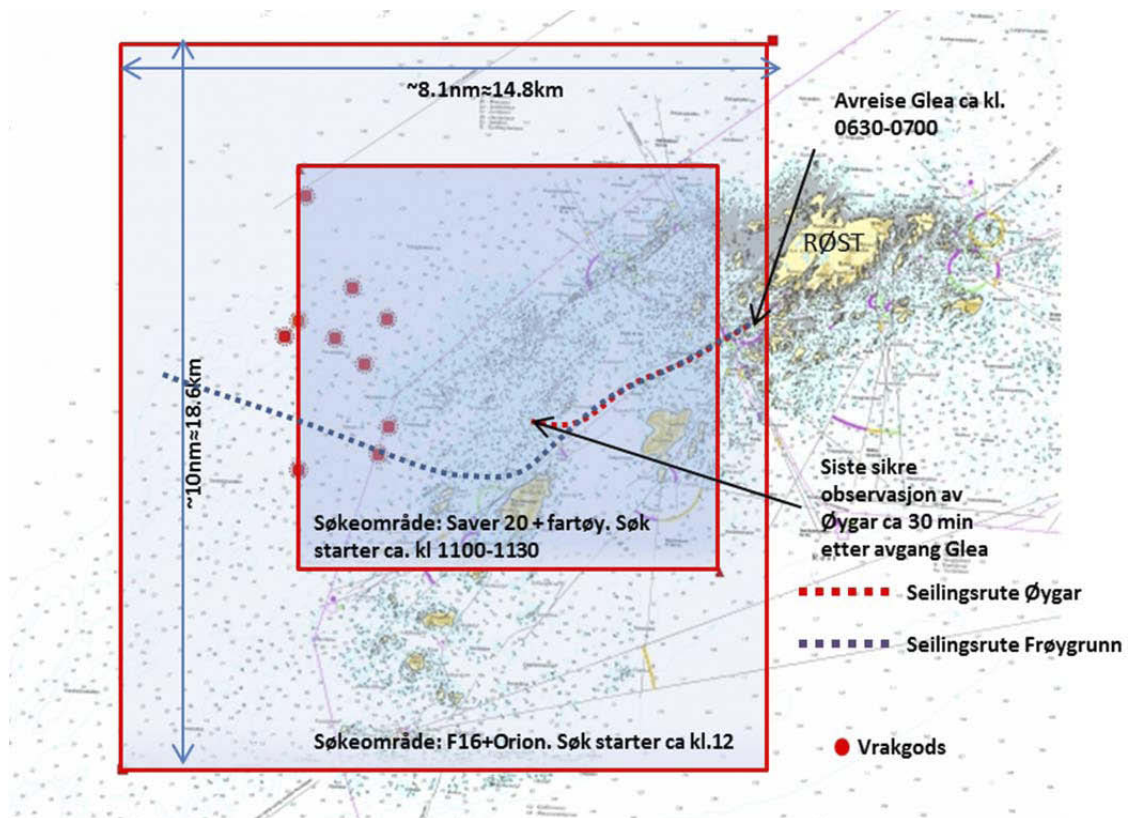
I mellomtiden fortsatte kameratbåten seilasen sørover mot Hufatleia. Da Frøygrunn passerte Vannesholmen observerte føreren lyset fra Øygar på sin styrbord side. Det var ikke mulig å anslå avstanden til Øygar. I dette tidsrommet hadde det begynt å lysne og før Frøygrunn var ved Sand skjær kunne føreren se konturene av land. Frøygrunn dreide mot vest og seilte rett nord for Sand skjær. Dette er en led som av og til brukes av fiskerne på Røst når det er dagslys.

Like før Sand skjær la føreren på Frøygrunn første gang merke til de kraftige dønningene som brøt over grunner på 8-12 meters dybde. Grunnene var like nord for Sand skjær. Dønningene ble anslått å komme fra vest eller sørvest. Bølgene dannet spisse bølgetopper og det var uryddig sjø. Etter Sand skjær seilte sjarken vestover. Da han kom opp på 60-100 meters dyp ble sjøen roligere. Derfra og ut til fiskefeltet var det ingen store bølgebevegelser. Føreren anså seilasen ut fra Sand skjær til å være uproblematisk.

Frøygrunn seilte ut til den avtalte fiskeplassen. Da føreren på Frøygrunn kom frem så han ikke Øygar. Dette var sannsynligvis mellom kl. 0750 og 0820. Føreren forventet at Øygar ville vært fremme først, delvis på grunn av at Øygar i utgangspunktet seilte først ut fra Røst og delvis fordi Øygar hadde tatt en kortere vei. Føreren på Frøygrunn så at det lå flere fiskefartøy lenger nord, mot Alkskjærleia, men uten at han kunne identifisere hvem disse var. Føreren kalte opp Øygar på VHF'en og ringte mobiltelefonen, uten at han fikk svar. Føreren på Frøygrunn visste at Øygar tidligere hadde hatt problemer med mobiltelefonen og slo seg til ro med det.

Etter en stund seilte Frøygrunn nordover for å se om et av fartøyene han tidligere hadde observert var Øygar. Etter hvert slo han fast at ingen av disse var Øygar. Litt før kl. 11 kontaktet Frøygrunn redningsskøyta og deretter Hovedredningssentralen via kystradioen (VHF). Deretter seilte han østover for å søke etter Øygar.

Kl. 1105 fikk Hovedredningssentralen Nord-Norge beskjed om at Øygar var savnet. Dette var tre til fire timer etter siste sikre observasjon av Øygar. Det ble umiddelbart iverksatt søk etter fartøyet og den savnede. Kl. 1113 gikk redningsskøyta RS Stormbull ut fra Røst for å søke, omtrent samtidig som Bodø Radio utstedte en PAN-PAN melding² vedrørende det savnede fartøyet, hvor aktuelt område var definert som Vestfjorden til et godt stykke ut fra Røst, se Figur 4.



Figur 4: Kartplott som viser området hvor Øygar sist ble observert og hvor det ble foretatt søk etter Øygar (avgrenset med rødt). (Kart: Kystverket)

To F-16 fly lokalisert i området foretok søk på yttersiden av Røst, og flyttet seg så 50-60 n.mil vestover og søkte i storhavet for ikke å komme i konflikt med Orionflyet som også

² PAN PAN er et hastesignal. Det angir at radiostasjonen har en melding å sende ut som det haster svært med, og som gjelder sikkerhet til et fartøy eller en person. Haster-signalet skal ha prioritet foran alle andre meldinger, unntatt nødmeldinger.

var satt inn i søket. En rekke fiskefartøy deltok i søket sammen med de to redningsskøytene RS DNV og RS Stormbull, i tillegg til et Seaking helikopter fra 330-skvadronen. På ettermiddag ankom også KV Barentshav området og tok over koordineringsoppgaven av selve søket.

Fra kl. 1214 og utover ettermiddagen ble det funnet en rekke vrakdeler fra Øygar, se Figur . Det ble også observert to oljestriper. Men den savnede personen ble ikke funnet.

På lørdag og søndag fortsatte arbeidet med søk etter den savnede, men søket ble delvis forhindret på grunn av at store dønninger brøt nærme land.

I løpet av lørdag ble det antatt at den savnede var omkommet. Dette førte til at Hovedredningssentralen avsluttet sitt søk og politiet iverksatte søk etter den antatt omkomne. Dette søket fortsatte til det ble formelt avsluttet 20. februar kl. 1632, men uten at den savnede ble funnet.

Den 6. mai 2011 ble det funnet levninger etter en person på sørvestre del av Storhansøya ved Røst. Politiet fikk beskjed om funnet. Politiet identifiserte at levningene var av den savnede.

1.3 Fartøyet

Øygar ble bygget i 1978 ved Sandøy og var eid av omkomne i 3-4 år før ulykken inntraff. Fartøyet var en 32 fots sjark med røde sider og blå bunn. Den var utstyrt med en eldre VHF. Av redningsutstyr var Øygar utstyrt med redningsflåte og redningsdrakt som var lokalisert i styrhuset. Livbøyen med lys var plassert på skottet ved tørkehuset³. Havarikommisjonen har fått opplyst at Øygar hadde en dieselmotor av type Cummins, antageligvis 108 hk med turbo, som mest sannsynlig var den originale motoren.

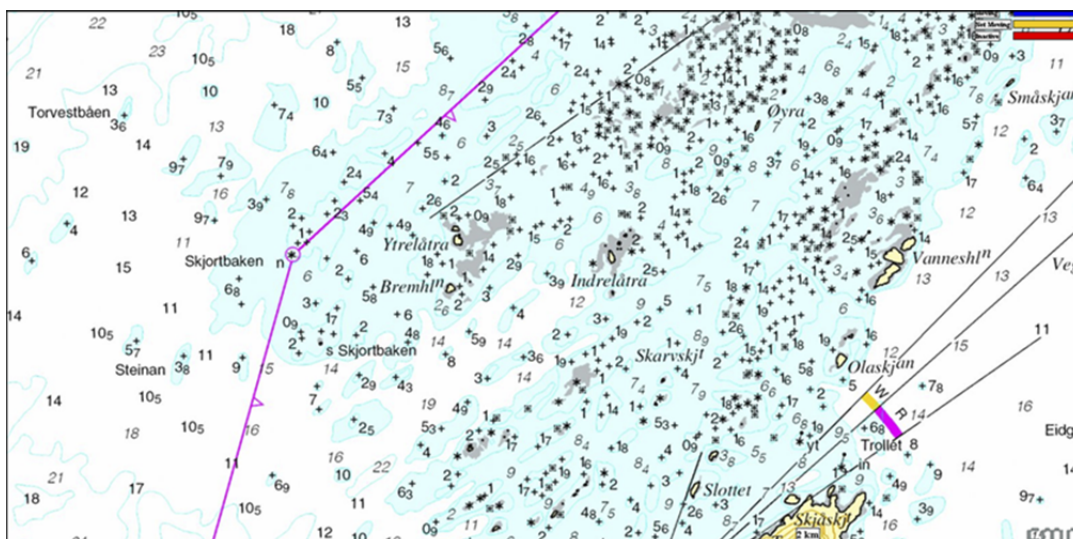
I følge vitneutsagn hadde Øygar hatt problemer med dieselfilteret i 2010. Dette førte til at den måtte taues inn med redningsskøyta tre ganger under fiske på Røst. Etter dette ble dieseltanken rensert og systemet forbedret. I følge et annet vitne som hadde snakket med eieren av Øygar kort tid før ulykken uttrykte eieren fortsatt bekymring for mulig motorstans.

I følge Sjøfartsdirektoratet hadde det ikke vært utført noen uanmeldt tilsyn om bord på Øygar.

1.4 Farvannet

Farvannet fra Vannesholmen og vestover mot åpent farvann består av mange grunner og skjær, med vanndybder mange steder på mindre enn 10m, se Figur 5. Nord for Indre- og Ytrelåtra er det mange steder vanndybder mindre enn 3m, før man etter å ha passert disse områdene kommer ut på dypere vann. Farvannet sør for Indrelåtra og syd for Bremholmen består også av grunner og skjær. Etter samtaler med fiskere på Røst, kan dette området forseres under spesielt gode vær- og sjøforhold.

³ Tørkehuset er en forlenget del av styrhuset på babord side. Rommet/huset egner seg til å tørke bekledning (hansker, oljehyre m.m.), pga varme fra eksosrør som ofte går gjennom dette rommet.



Figur 5: Sjøkartet viser dybdeforhold rundt antatt forlissted. (Kilde: Kystverket).

Seilingsruten kameratbåten Frøygrunn valgte gikk i hvit sektor på Ytre Huseskjær lykt mot vest av Storfjellet. Her er det en del grunner før man passerer nord for Sandskjær og vanddybden øker, se også Figur 3 for illustrert seilingsrute.

1.5 Vær- og sjøforhold

1.5.1 Værmelding

Værmeldingen for Røstbanken, dvs Røst og farvannet rundt ble sendt ut 3. februar kl.1900 og lød som følger:

Røstbanken: Sørlig bris, av og til liten kuling 12 m/s, dreiende søraustlig. Enkelte sluddbyger, senere oppholdsvær. Bølgehøyde: 5-8 m, fredag morgen minking til 4-5 m.

Værvarselet hadde gyldighet frem til 04.02. kl.2400.

1.5.2 Vindobservasjoner

De nærmeste værstasjonene Meteorologisk Institutt (MET) har i det aktuelle området er Myken, Helligvær II og Røst lufthavn.

Observasjoner fra Myken og Røst lufthavn viste at sørlig vind avtok noe fra natten (0100) den 4. februar 2011 for så å øke på mot kvelden (1900) med sørøstlig retning.

Vindhastigheten på ulykkestidspunktet var for stasjonene på Myken og Røst lufthavn registret som henholdsvis frisk bris (10,4 m/s) og laber bris (7,6 m/s). For stasjonen på Helligvær II økte vinden gradvis fra natten med laber bris (6,3m/s) til frisk bris om morgenen (8,5m/s) til stiv kuling (15,1 m/s) mot kvelden (0100). Det var observert lite eller ikke noe nedbør ved alle målestasjoner. Se også Tabell 1.

Tabell 1: Værobserverasjoner fra MET for 04.02.2011

Målestasjon	Dato og klokkeslett (UTC)	Vindhastighet [m/s]	Vindretning [grader]	Sikt [m]	Nedbør [mm]
Myken	04.02 kl. 01	12,6	173	10000	-
	04.02 kl. 07	10,4	175	20000	1,8
	04.02 kl. 13	9,5	117	60000	-
	04.02 kl. 19	14,7	113	60000	-
Helligvær II	04.02 kl. 01	6,3	114	-	-
	04.02 kl. 07	8,5	104	60000	-
	04.02 kl. 13	15,0	106	60000	-
	04.02 kl. 19	15,1	108	60000	-
Røst lufthavn	04.02 kl. 01	10,9	163	-	-
	04.02 kl. 07	7,6	148	-	1,5
	04.02 kl. 13	6,4	103	-	-
	04.02 kl. 19	8,4	103	-	-

1.5.3 Bølgeforhold

1.5.3.1 *Modellberegninger*

Meteorologisk institutt har utført modellberegninger av bølgeforholdene i området rundt Indre- og Ytrelåtra. Resultatene fra beregningene viser at dominerende bølgeretning gjennom perioden fra 1.februar kl. 0600 til 6.februar kl. 0000 var sørvestlig. I løpet av ulykkes døgnet 4. februar, viser modellberegningene at dønningene kommer fra sørvestlig retning, mens vindsjø kom fra sørlig retning og dreide mot øst, se også Tabell 2. Normalt gir modellberegningene en god beskrivelse av bølgeforholdene i havet vest for Røst, men de tar ikke hensyn til lokal bunntopografi slik som grunner og skjær.

Tabell 2: Bølgedata for 4.02.2011 mottatt fra MET

Bølge høyde	Dato og klokkeslett (UTC)	Signifikant bølgehøyde ⁴ [m]	Bølgeperiode [s]	Retning [°]
Hs	04.02 kl. 00	6,6	14,5	240
	04.02 kl. 06	5,6	13,0	240
	04.02 kl. 12	4,8	11,5	230
	04.02 kl. 18	4,0	11,0	230
Hsvindsjø	04.02 kl. 00	0,2	4,5	180
	04.02 kl. 06	0,2	4,0	160
	04.02 kl. 12	0,6	5,0	150
	04.02 kl. 18	0,6	4,0	150
Hsdønning	04.02 kl. 00	6,6	17,5	240
	04.02 kl. 06	5,6	17,5	240
	04.02 kl. 12	4,8	16,0	240
	04.02 kl. 18	4,0	15,0	240

Resultatene viser at dønningene er mye større enn vindsjøen. Den signifikante bølgehøyden for dønningene den 4. februar kl.0600 var 5,6m med en bølgeperiode på 17.5 sekunder. Denne bølgehøyden avtok noe mot formiddagen (kl.1200) til 4.8m. Rundt ulykkestidspunktet var bølgeperioden på dønningene rundt 17 sekunder, som tilsvarer bølgelengder på omkring 450m. I følge MET vil slike lange dønninger bli steile når de

⁴ Signifikant bølgehøyde: gjennomsnittsverdien av den høyeste tredjedelen av individuelle bølgehøyder i en 20-minutters periode. Enkeltbølger kan være opp til dobbelt så store som den signifikante bølgehøyden. (kilde: met.no)

kommer inn på grunnere vann, og når de når grunner på omkring 10 m eller mindre, vil de begynne å bryte⁵.

1.5.3.2 *Observasjoner om bølgeforld fra lokale fiskere*

Dagen før ulykken (torsdag 3. februar) observerte en lokal fisker at bølgene brøyt i lille Hufatleia. Der brøt det over grunner på 8 – 10 meter. Det var helt hvitt over grunnene. Det er ikke vanlig at det bryter over disse grunnene. På forlisdagen ble det ifølge lokale fiskere observert uvanlig mye ”tungsjø” (høye dønninger) i havområdene rundt Røst.

Samme morgen som Øygar forliste opplevde en annen sjark en unormal hendelse. Mens det fortsatt var mørkt gikk sjarken sørover i Hufatleia. Dette er en lei som er merket opp i sjøkartene og ansett som en god lei av fiskerne på Røst. Det var lite vind, samtidig som det ikke var noen spesielle forhold som tilsa at det var høye dønninger. Da sjarken var ved siden av Havbåen ble den utsatt for en brottsjø som medførte at den krenget voldsomt og at motoren stoppet. De fikk startet motoren igjen og snudde mot Røst.

Samme ettermiddagen som Øygar forliste erfarte også en annen sjark en unormal hendelse. På veien inn til Røst seilte fartøyet inn Alkskjerleia. Dette er en lei som er merket opp i sjøkartene og som også brukes av fiskerne fra Røst. Da sjarken var nord av Steinlåtra, og før den nådde ”leiåpningen” brøt sjøen over noen grunner i nærheten. Den brytende bølgen var sannsynligvis et resultat av bølgens passasje over en grunne på 6 meter. Det ble anslått at den brytende bølgen var omtrent like høy som styrhustaket og at den på det nærmeste var 20-50 meter unna. Samme båt erfarte samme morgen at leia var i ferd med å ”bryte igjen”. Ettersom det var mørkt ennå, og vanskelig å orientere seg, fant han det tryggest å ”la det stå til” med å forsere det urolige området. Vel gjennom opplevdes sjøforholdene som ”normale” og båten gjennomførte sjøværet på vanlig måte.

1.5.4 Strømforhold

Tidevannsstrømmen i havet rundt Røst snur 360° (med urviseren) i løpet av en tidevannsperiode (ca. 12 t og 25min)⁶. I grove trekk går strømmen mot vest ved høyvann, mot nord ca. tre timer etter høyvann, mot øst ved lavvann og mot sør ca 3 timer før høyvann. Strømmen er svakest ca. en halv time før høyvann og lavvann. I urolig vær, og særlig mot og under storm fra vest, vil strømmen kunne gå med en fart av 6-7 knop over skallene nordøst av været og i Røsthavet.

Tidevannstabellen for nærmeste havn, Kabelvåg, viser at det var lavvann kl. 0720 (70cm over gitt referansenivå) og høyvann kl. 1328 (314cm over gitt referansenivå).

Antatt lokalt strømbilde rundt Røst kan strømmen i ulykkesområdet ved forlistidspunktet ha vært mot øst. For så utover morgenen/formiddagen dreie på sør og vest.

5 Meteorologisk Institutt (met.no)

⁶ Den Norske Los, Bind 5, Farvannsbeskrivelse Rørvik-Lødningen og Andesnes, 6 utgave, 2001

1.5.5 Sjøtemperatur og overlevelse i kaldt vann

Sjøtemperaturen 4. februar ble observert til 5.1°C i området rundt Røst (sørvest).

Opphold i kaldt vann fører til nedkjøling, noe kroppen tåler dårlig. Dødsulykker i vann skyldes ofte at man fryser ihjel⁷. Tiden man kan overleve i vanntemperaturer ned mot 5°C er begrenset. Tiden vil være avhengig av flere forhold som blant annet vanntemperatur, bølgeførhold, bekledning, helse og redningsutstyr som redningsvest eller overlevelsedrakt i bruk.

Figur viser kurver for nedkjøling og hypotermi. Kurven til høyre indikerer at tiden det tar for nedkjøling, og død som følge av hypotermi vil være betraktelig lenger dersom varmetapet fra kroppen går sakte som følge av at man er godt beskyttet ved for eksempel overlevingsdrakt. Figuren til venstre viser at sannsynligheten for forfrysning øker med økende vindhastighet. Av figuren til høyre kan man se at ved 5 °C, vil en person med gjennomsnittlig varmetap ha en overlevelsestid på 1.5-2 timer. Men som nevnt tidligere vil flere forhold være med på å forlenge eller forkorte overlevelsestiden. Figurene viser at tid er kritisk ved opphold i vann, spesielt ved lave temperaturer.

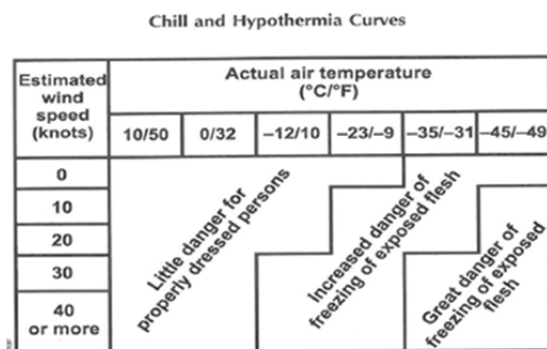


Figure N-13 - Wind chill and hypothermia

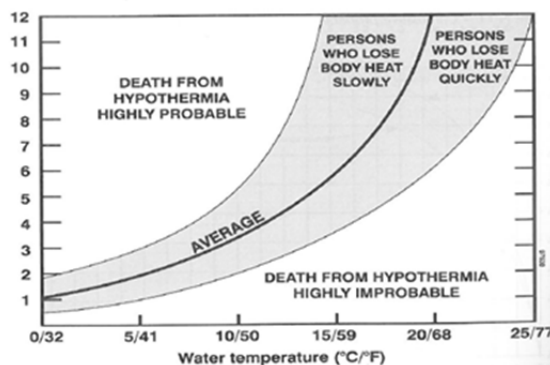


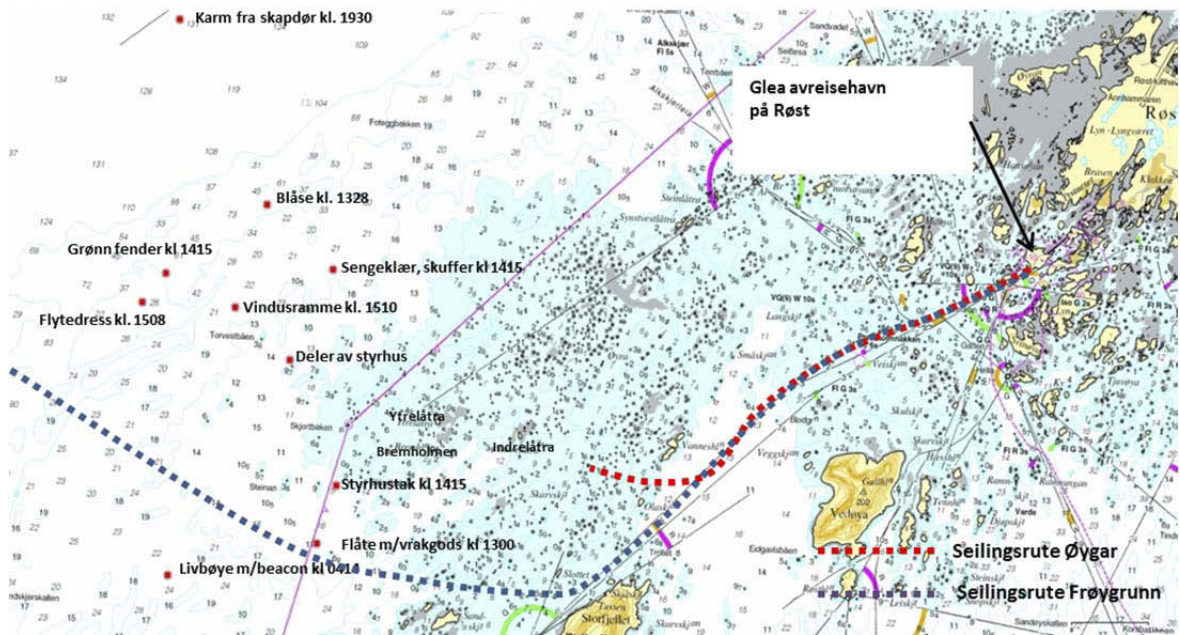
Figure N-14 - Water chill and hypothermia

Figur 6: Kurvene viser effekten av eksponering av ulike vindhastigheter/lufttemperaturer og vanntemperatur. Kilde: International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual), 2007 Edition.

1.6 Søkeoperasjonen

I forbindelse med søket etter den savnede ble det funnet vrakgods på en rekke forskjellige steder, se Figur 7. Det ble ikke funnet vrakrester under søk den påfølgende lørdag og søndag.

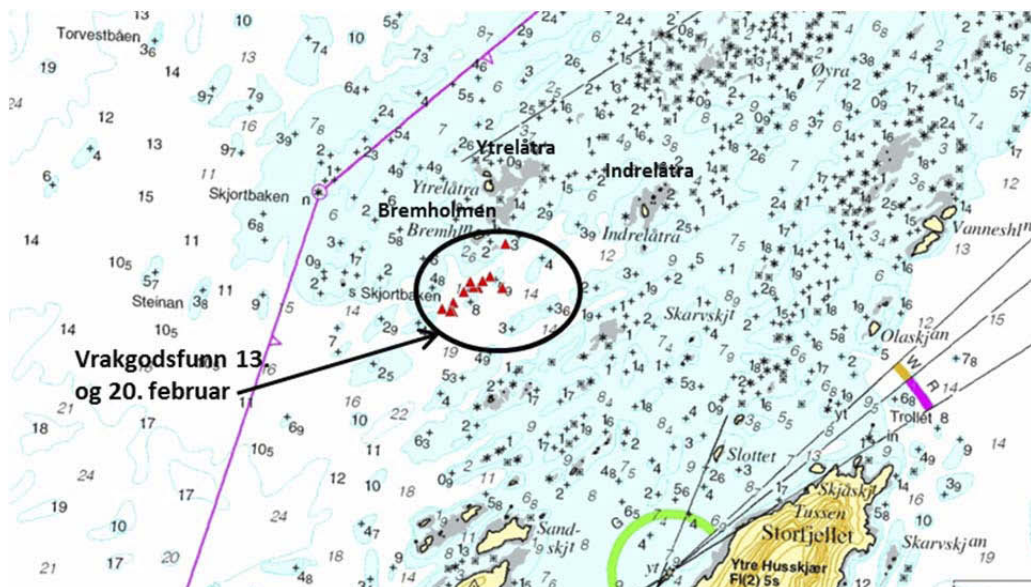
⁷ Sjøfartsdirektoratet: Temahefte 1.mars 2005



Figur 7: Figur viser posisjon for funn av viktigste vrakdeler etter forliset den 4. februar 2011. (Kart: Kystverket)

En uke etter forliset, fredag den 11. februar, ble det sammen med strømkabler, en trebit og en taustump funnet en overlevelsedrakt i en pose på Kvalneset, Værøy. Posen var merket med N-31-AH Remi. Dette var et fartøy den savnede tidligere eide. Det er derfor høyst sannsynlig at denne overlevelsedrakten var om bord i Øygar.

Søndag den 13. februar ble det observert en hvit fiskekasse og en bit på størrelse 40 x 40 cm som kan ha vært fra skroget. Disse lå på 8-10 meters dyp i posisjon 67 28,763 N 11 53,466 Ø, sør for Bremholmen. Søndag 20. februar ble det gjort flere funn i samme området på 8 – 20 m dyp, se Figur 8.



Figur 8: Figur viser funn (rød trekant) som ble gjort sør av Bremholmen på mellom 8-20m dyp.

Farvannet og sjøforholdene vanskeliggjorde og forsinket arbeidet med å søke i området, særlig i de grunne farvannene der det var antatt at forliset kunne ha funnet sted.

Det meste av vrakgodset ble levert inn til lensmannen på Røst fredag den 4. februar. Vrakgodset ble oppbevart i en hall på et av fiskemottakene. Søndag den 6. februar ble det foretatt en rekonstruksjon for å identifisere vrakdelene, bekrefte at de tilhørte Øygar og avklare hvilken del av Øygar de hadde tilhørt. Basert på gjennomgang av vrakgodset kunne følgende oppsummeres:

- Vrakgodsene består i stor grad av knust inventar fra lugar, styrhus, fiskerom (lasterom) og motorrom.
- I tillegg er det utstyr fra dekk, kjeledresser, livbøye, nødrakett, redningsflåte og overlevelsedrakt. Nødraketten, redningsflåten og overlevelsedrakten var pakket sammen og hadde ikke vært i bruk.
- Alle vrakdelene som ble funnet fløt i vann. De aller fleste vrakdelene fløt lavt i vannet og ble dermed hovedsakelig drevet av strøm (og ikke vind).
- En blå tønne (stående på dekk), inneramme til vindu i styrhus og innredning fra lugar ble funnet ved samme sted og til samme tid.
- Det ble ikke funnet vrakdeler av selve (ytter-)skroget eller tunge deler som motor e.l.



Figur 9: Bildet viser del av lasterommet på styrbord side.

1.7 Redningsredskaper og radiokommunikasjonsutstyr

1.7.1 Redningsredskaper

Fartøyet var utstyrt med en redningsdrakt og redningsflåte av typen Seago, som var lokalisert i styrhuset

Fartøyet hadde en livbøye. Livbøyen med lys hang på skottet ved tørkehuset. Fartøyet var utrustet med en radartransponder som var plassert i styrehuset.

Så vidt havarikommisjonen har kunnet avdekke, oppfylte Øygar kravet til redningsredskaper i forskriften om redningsredskaper m. m på fiske- og fangstfartøy⁸.

1.7.2 Radiokommunikasjonsutstyr

Fartøy av Øygar's størrelse omfattes av forskrift om radioanlegg og radiotjeneste i fiske- og fangstfartøy⁹. Forskriften stiller blant annet krav til radioutrustning. Fartøyet var utrustet med VHF, men ingen nødpeilesender.

Forskriftens §12 stiller krav til nødradioutstyr:

§ 12. Krav til nødradioutstyr

Fartøy som har fartssertifikat eller fartøyinstruks for fartsområdet Kystfiske og Bankfiske I, skal være utstyrt med:

- a) manuell nødpeilesender montert i styrehuset, eller*
- b) fri-flyt nødpeilesender som oppfyller kravene i § 13.*

Som det fremgår av overnevnte forskrift er kravene om nødradioutstyr knyttet opp mot fartsområde¹⁰ fartøyet er sertifisert for. Lengden på Øygar var mindre enn 10,67m og fartøyet var dermed ikke omfattet av kontrollforskriften¹¹ som krever sertifisering av fartøyet. Dette førte til at Øygar ikke hadde fartssertifikat eller fartøysinstruks. Ettersom Øygar ikke hadde dette var det heller ikke krav til nødpeilesender for fartøyet.

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet et utkast til forskriftsendring som er ute på høring, hvor det også for fartøy mellom 6 m og 10,67 m stilles krav om at fartøy som skal operere i fartsområde Kystfiske eller større, uavhengig om de har fartøyinstruks, skal være utrustet med fri-flyt nødpeilesender. Fartøy med fartsområde fjordfiske unntas kravet om to adskilte og uavhengige radiosystemer (primær og sekundær alarmeringskilde) og vil i praksis bare ha krav om en VHF stasjon.

1.7.3 Varsling i nødsituasjoner

1.7.3.1 *Generelt*

Det finnes per i dag en rekke teknologiske løsninger for å varsle omverden om en nødsituasjon. Felles for de fleste er at varslingen må utløses manuelt, foruten fri flyt nødpeilesendere som utløses automatisk når et fartøy går ned, og i så måte ikke er avhengig av en menneskelig handling.

1.7.3.2 *Nødpeilesendere*

Det internasjonale satellittbaserte søk- og redningssystemet Cospas-Sarsat baserer seg på mottak av nødsignaler fra nødpeilesendere. Cospas-Sarsat systemet består av både

⁸ FOR 1991-10-15 nr. 709: Forskrift om redningsredskaper m.m. på fiske- og fangstfartøy

⁹ FOR 1993-12-22 nr 1242: Forskrift om radioanlegg og radiotjeneste i fiske- og fangstfartøy

¹⁰ FOR 1981- 11-04 nr 3793: Forskrift om fartsområder

¹¹ Forskrift 3. oktober 2000 nr. 985 om kontroll av fiske- og fangstfartøy fra 10,67 til 15 meter største lengde

geostasjonære satellitter (står i ro over ekvator) og polarbanesatellitter (beveger seg i polar bane rundt jordkloden). Både de geostasjonære- og polarbanesatellittene leser identifikasjonsinformasjon fra nødpeilesendere.

Geostasjonære satellitter oppdager nærmest umiddelbart sending fra nødpeilesendere, men er avhengig av at nødpeilesenderne sender posisjonsinformasjon for å kunne angi hvor senderen befinner seg. Mottar satellitten posisjonsinformasjon fra GPS vil nøyaktigheten ligge innenfor 100 m.

Polarbane satellitter beveger seg som navnet tilsier i polare baner rundt jordkloden. Disse satellittene er i stand til å posisjonsbestemme nødpeilesendere, men de gjør ikke dette før de faktisk passerer over området hvor senderen befinner seg. Det kan med andre ord ligge en forsinkelse i oppdagelse her i forhold til de geostasjonære satellittene. Første satellitt passering vil gi to mulige posisjoner (en på hver side av satellittbanen). Neste satellittpassering vil gi en mulig posisjon med nøyaktighet innenfor 5 km.

For fartøy finnes det to forskjellige typer nødpeilesendere (EPIRB¹²) som begge sender identifikasjonsinformasjon til satellittene i Cospas – Sarsat systemet. Det som skiller de to forskjellige typene nødpeilesendere er hvorvidt de i tillegg til identifikasjon også sender posisjonsinformasjon fra GPS.

1.7.4 Andre undersøkte sjarkforlis

Siden 2008 har havarikommisjonen undersøkt og undersøker 8 ulike sjarkulykker (kantring/forlis) hvor mannskap har omkommet. Felles for de fleste ulykkene er at de har skjedd så raskt at fiskerne selv ikke har kunnet varsle via VHF, mobiltelefon eller annet kommunikasjonsutstyr. I fem av forlisene har det gått en eller flere timer før noen har vært klar over at fartøyene har vært i nød. I to tilfeller har båter tilfeldigvis vært i nærheten og har fått varslet.

Kun i to tilfeller har fartøyet vært utstyrt med nødpeilesender (fartøyene var over 10,67 m). I ett av disse tilfellene førte varsling fra nødpeilesenderen til at hovedredningsentralen ble varslet kort tid etter forliset (geostasjonær satellitt observasjon) og etter hvert fikk posisjonen til havaristen (etter ca. 30 min fra polarbanesatellitt). HRS kunne med bakgrunn i dette varslet iverksette en søk- og redningsaksjon. En sammenstilling av disse undersøkelsene fremkommer i Tabell 3.

I fem av tilfellene har mannskapet som kom i nød ikke rukket å ta i bruk redningsutstyret slik som overlevelsesdrakt og redningsflåte.

¹² EPIRB=Emergency position-indicating radio beacons

Tabell 3: Oversikt over forlis med fiskefartøy som angir hvor lang tid det har tatt før omverden er blitt klar over at fartøyet var i havsnød. Tabellen angir også om fartøyet var utstyrt med nødpeilesender. Dette er forlis av fiskefartøy siden sommeren 2008 der en eller flere personer har omkommet.

Ulykkestidspunkt	Fiskefartøy – Navn	Lengde	Tid før omverdenen ble klar over at fartøyet var i havsnød	Bruk av redningsutstyr	Tid før søk og redningsoperasjon ble iverksatt	Nødpeile-sender
02.03.2009	Marina	< 10m	5 timer	Mest sannsynlig ikke hatt tid til påføring av redningsdrakt eller utløsning av redningsflåte	Ca. 5 timer	Nei
11.03.2009	Lill-Anne	<10m	Ca 5min, da kameratbåten observerte fartøyet. Kameratbåt ved havaristen varslet HRS	Førliste så raskt at det ikke var tid til å påføre redningsdrakt. Føreren senere funnet omkommet i styrhuset	Ca. 5 min. HRS ble varslet omkring 10min etter forliset av kameratbåten	Nei
08.09.2009	Monica IV	<10m	1 time og 15min, da et vitne på land observerte fartøyet med kjølen i været sydøst på Karmøy	Mest sannsynlig ikke hatt tid til påføring av redningsdrakt eller utløsning av redningsflåte	Ca. 1 time og 15min	Nei
30.05.2010	Fjordgårdbuen	11m	Sjark i området observerte flytende fiskeredskap i vannet ca 20min etter forliset. Etter ytterligere 15 min ble føreren av Fjordgårdbuen observert i redningsflåten	Ikke tid til å påføre redningsdrakt, men føreren kom seg opp i redningsflåten	Etter ca 35minutter ble føreren av sjarken reddet av en annen sjark i området og søkeoperasjonen etter den andre personen om bord startet	Ja
22.11.2010	Idarson	14m	6 min	To av mannskapet klarte å ta på redningsdrakt, disse overlevde. Den omkomne hadde ikke på redningsdrakt	30 min	Ja
04.02.2011	Øygar	<10m	3-4 timer, da kameratbåten ikke fikk kontakten med føreren	Mest sannsynlig ikke rukket å påføre redningsdrakt	3-4 timer, da kameratbåten tok kontakt med HRS	Nei
23.03.2011	Marion	<10m	Ca 3 timer før omverden ble klar over ulykken (da to omkomne ble funnet)	Mest sannsynlig ikke rukket å påføre redningsdrakt	Ingen redningsaksjon iverksatt	Nei
04.04.2011	Holmen	<10m	8 timer og 30min, pga at føreren ikke hadde tid til å varsle i tillegg til at ingen observerte at fartøyet forliste	Klarte å påføre seg redningsdrakt, men glidelås ikke tilstrekkelig lukket	8 timer og 30min	Nei

Gjennomgangen viser at i de fleste av tilfellene har det tatt forholdsvis lang tid fra fartøyet har kommet i nød til omverdenen er blitt klar over dette. Unntakene er i de tilfellene der det er noen som har observert forliset eller at fartøyet hadde nødpeilesender.

2. ANALYSE

2.1 Innledning

Da det ikke var noen øyenvitner til forliset har det vært nødvendig å drøfte hvilke muligheter som kan ha ført til ulykken og hvor dette kan ha funnet sted. Tidspunkt for når ulykken kan ha funnet sted drøftes også.

Videre analyse omhandler forhold knyttet til tiden det tok før omverdenen ble klar over at føreren av fartøyet var i nød.

2.2 Analyse av hendelsesforløpet

Havarikommisjonene har innhentet opplysninger fra en rekke forskjellige kilder, men ingen av disse gir konkrete opplysninger om Øygars bevegelser i tidsrommet like før forliset. Havarikommisjonen er hverken kjent med vitner som observert selve forliset til Øygar eller at noen har hørt nødrop via VHF. Der er derfor ikke tilstrekkelig med faktaopplysninger til å kunne underbygge en nøyaktig posisjon eller tidspunkt for forliset.

2.2.1 Forlistidspunkt

Basert på observasjoner, funn av vrakdeler kombinert med tidligere observasjon av hvor Øygar pleide å seile, mener havarikommisjonen at det er stor sannsynlighet for at forliset inntraff en gang mellom kl.0700 og 0820 om morgenen. Dette er basert på følgende:

Etter at Øygar dreide vestover mellom Vannesholmen og Olaskjær fulgte føreren en rute som var lagret på kartplotteren. Da Frøygrunn passerte Vannesholmen observert føreren lyset fra Øygar på sin styrbord side, se Figur 10. Det var ikke mulig å anslå avstanden til Øygar. Med antatt seilingshastighet (7 knop) og avstand til Glea havn antas det at denne observasjonen var ca 30 minutter etter avreise, dvs mellom kl. 0700-0730. Dette var siste sikre observasjon av Øygar før forliset.

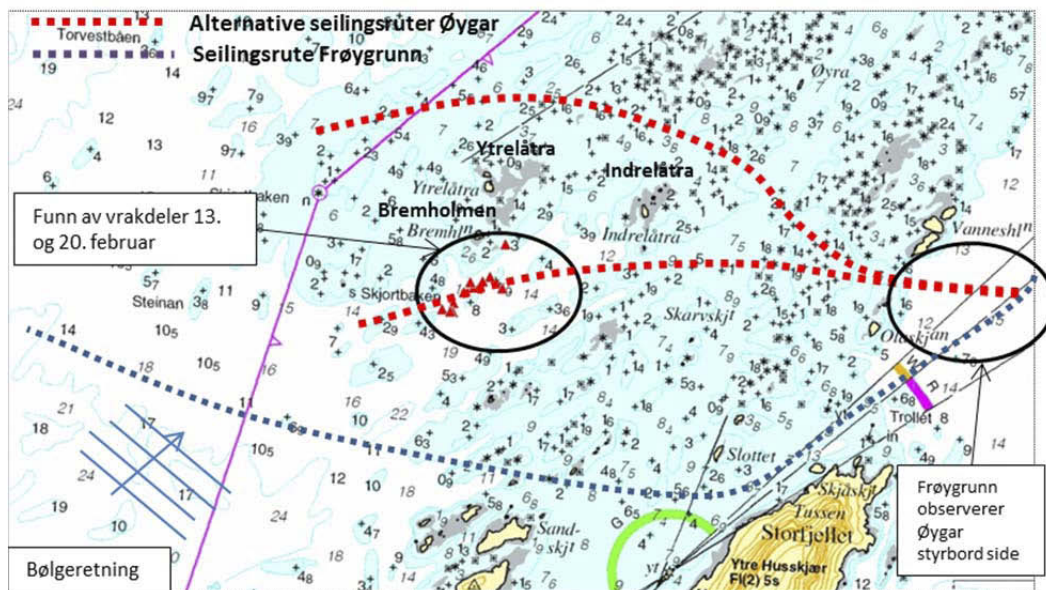
Da føreren av kameratbåten Frøygrunn kom frem til avtalt fiskeplass mest sannsynlig en gang mellom 0750 og 0820 så han ikke Øygar, som i følge seilingsruten skulle kommet først til avtalt område.

2.2.2 Forlissted

Område Øygar seilte inn i er generelt grunt og det er trangt mellom mange grunner og skjær. Dette er en seilingsled som ikke er vanlig å bruke blant andre i området. Samtidig var det på ulykkesdagen andre fartøy i området som seilte i anerkjente seilingsleder som også fikk alvorlige problemer og ble utsatt for stor fare på grunn av tunge brytende dønninger.

I følge andre fiskere som kjente eieren av Øygar hadde han plottet en seilingsrute på kartplotteren som gikk inn i området rundt Indre- og Ytrelåtra. Hvorvidt ruten gikk nord eller syd for Indre- og Ytrelåtra og videre vestover er ukjent, men i følge andre fiskere var Øygar tidligere observert nord for Indrelåtra. Det er også en mulighet at ruten var syd om Indrelåtra, for så å runde syd for Bremholmen. Det knyttes usikkerhet til hvorvidt Øygar fulgte den plottede ruten eller om det ble valgt en annen vei på grunn av bølgeforholdene, se Figur 10.

I forbindelse med søk etter den savnede ble det funnet en rekke vrakdeler, men den omkomne ble ikke funnet. Vrakdeler funnet på havbunnen sør for Bremholmen på mellom 8-20m dyp den 13. og 20. februar, kan være med på å underbygge teorien om at Øygar forliste sør for Bremholmen.



Figur 10: Figuren skisserer område hvor seilingsrutene kan ha gått. Mulig forlisområde nord for Ytre- eller Indrelåtra eller syd for Bremholmen. Rød trekant indikerer vrakrester som senere ble funnet på mellom 8-20 m dyp.

2.2.3 Forhold som kan ha medvirket til forliset

Da Øygar kom ut fra det grunne farvannet, enten nordvest for Ytrelåtra eller ut sør for Indre Låtra/Bremholmen, seilte sjarken sannsynligvis inn i et område hvor dønningene brøt voldsomt. Kameratbåten Frøygrunn opplevde de samme forholdene da han kom ut mot dypere farvann ved passering av Sand-skjæret. En brytende bølge kan ha medført at sjarken ble knust mot en grunne eller et skjær, se Figur 10.

Det er også en mulighet for at en brytende bølge først fikk fartøyet til å kantre for så at det drev mot og ble knust mot en grunne eller skjær. I tidligere undersøkelser av fiskebåter har havarikommisjonen erfart at en del av de utløsende forholdene til et forlis ofte har vært dårlig stabilitet i kombinasjon med sjøforholdene.

Fartøyet kan ha fått motorstopp og drevet mot en grunne eller et skjær og blitt knust.

Havarikommisjonen kan ikke utelukke at andre forhold kan ha spilt inn i hendelsesforløpet, men mener det er mest nærliggende at de voldsomme brytende dønningene hadde en avgjørende betydning for forliset.

2.2.4 Utvikling i hendelsesforløpet

Hendelsesforløpet har sannsynligvis utviklet seg svært raskt og gjorde det meget vanskelig å påkalle hjelp, komme seg ut av styrhuset og fått tatt i bruk overlevelsedrakt og redningsflåte. Dette underbygges blant annet med at utstyr som var på dekk (en blå plasttønne) ble funnet på samme sted og til samme tid som deler av innredningen til lugaren, noe som tyder på at fartøyet ble knust på kort tid.

Føreren av sjarken havnet sannsynligvis meget fort i sjøen kun iført arbeidsdressen. Dette underbygges ved at overlevelsedrakten, merket med Remi (jfr pkt. 1.6), ble funnet sammen med vrakdelene. Redningsflåten ble funnet uåpnet.

2.3 Varsling av nødsituasjoner

Av drøftingen ovenfor er det en rekke forhold som kan ha medvirket til forliset, slik som fartøyets stabilitetsegenskaper, valg av seilingsled, bruk av kartmaskin, det å bli overrasket av kraftig sjø på en dag med lite vind, samt motorens egenskaper. Det har ikke vært mulig å fastslå årsaken til forliset med sikkerhet, da bare deler av fartøyet er funnet og at det ikke finnes vitner til forliset. Basert på dette har havarikommisjonen valgt å ikke analysere disse forholdene videre men heller fokusere på viktige forhold knyttet til tiden det tok før omverdenen ble klar over at føreren av fartøyet var i nød.

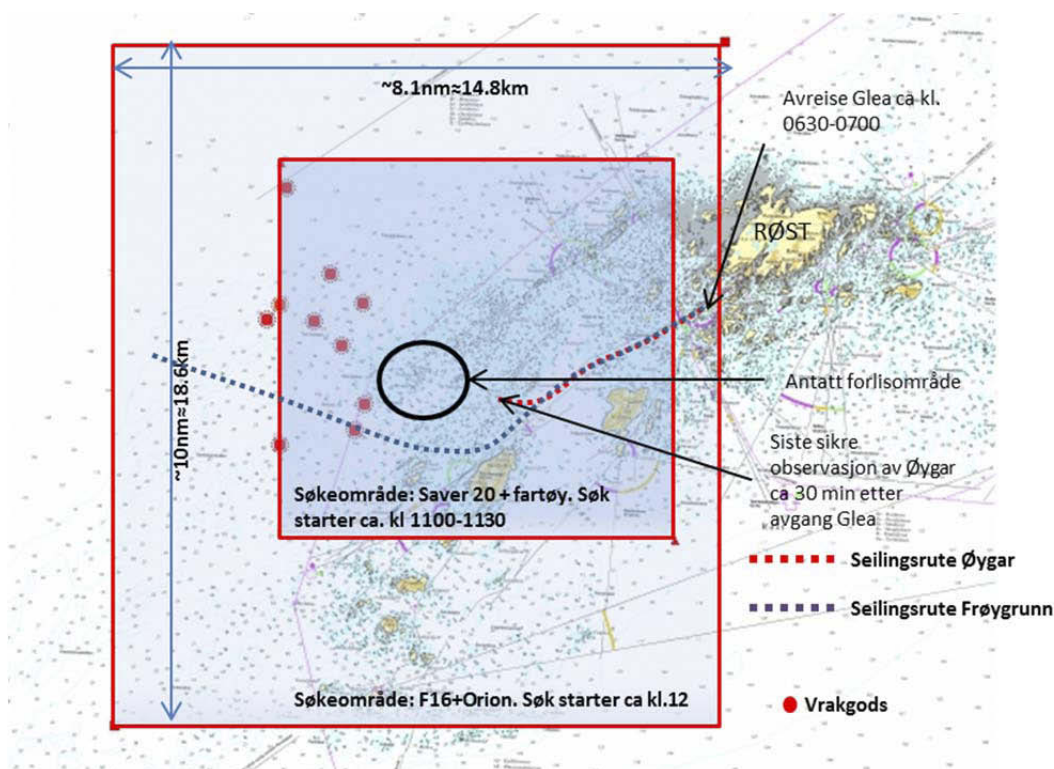
2.3.1 Iverksettelse av søk- og redningsaksjonen

Tiden det tok fra Øygar sannsynligvis forliste til det ble iverksatt søk etter den savnede var sannsynligvis mellom tre og fire timer. Det er antatt at forliset skjedde om morgenen mellom kl. 0700 og 0820, men Hovedredningsentralen ble ikke varslet før kl. 1105.

Det var andre fartøy i nærheten av det området der Øygar sannsynligvis forliste. Disse var omtrent 10 til 20 minutter unna, men ingen var klar over at Øygar var i nød.

Da kameratbåten, hovedredningsentralen og de andre fartøyene i området ble klar over at Øygar var i nød ble det iverksatt en omfattende søkeoperasjon som strakk seg over et stort søkeområde, se Figur 11. Figuren viser også det antatte forlisstedet. Fartøyene i området begynte et systematisk søk. Et Seaking helikopter ble bedt om å delta, Kystvaktens stilte med et av sine fartøy og det ble brukt militære fly.

Området det ble søkt i strakk seg langt utover antatt forlisområde. Det var usikkerhet knyttet til hvor forliset kunne ha skjedd og da det antageligvis hadde skjedd en stund tidligere var det nødvendig å søke over et stort område. Dette reduserte mulighetene til å finne den savnede.



Figur 11: Figuren viser området hvor det ble foretatt søk og antatt forlisområde sett i etterkant av ulykken.

Når det tar lang tid fra et fartøy forliser til omverdenen blir klar over situasjonen fører dette ofte til usikkerhet i både forlisposisjon og tidspunkt for forlis. Disse forholdene medfører videre at aktuelt søksområdet må utvides. Dette vil igjen resultere i at det blir vanskeligere å finne den savnede og kan kreve betraktelig større ressurser. Søket vil ofte også måtte pågå over lenger tid.

Et viktig element i en redningsleders arbeid er så raskt som mulig få en sikker og nøyaktig posisjon for forliset slik at søk og redningsoperasjon kan iverksettes innen kritisk overlevelsestid og i rett område. I tilfellet med Øygard var sjøtemperaturen i området kun fem grader, noe som begrenset overlevelsestiden betraktelig. Nøyaktighet i posisjon for forliset er for det første avgjørende for å sette inn tilgjengelige ressurser i riktig område og for det andre viktig for å avgrense mulig søksområde.

2.3.2 Radiokommunikasjonsutstyr

Fartøyet var utstyrt med en VHF radio, men ingen nødpeilesender som kunne varsle tidlig og angi posisjon til fartøyet. Noe det heller ikke er krav om for fartøyet, da fartøyet ikke hadde hverken fartssertifikat eller fartøysinstruks, ref avsnitt 1.7.2.

Selv om det ikke var andre som observerte selve forliset, så var det fartøy i området kun 10-20 minutter unna det antatte forlisområdet. Havarikommisjonen kan ikke med sikkerhet si om utløsning av en fri-flyt nødpeilesender ville ha utgjort noen forskjell i forhold til utfallet knyttet til Øygards forlis. Men dersom fartøyet hadde vært utstyrt med fri-flyt nødpeilesender ville denne kunne blitt automatisk utløst da Øygard forliste, noe som er svært kritisk med tanke på overlevelsestid. Dette ville etter havarikommisjonens vurderinger mest sannsynlig ført til en betydelig tidligere iverksettelse av søk- og redningsaksjon etter den savnede. Dersom fartøyet også hadde hatt utstyrt som

automatisk avga posisjonsinformasjon ville dette også mest sannsynlig ført til at søk- og redningsaksjon etter den savnede kunne konsentreres om et mindre søkeområde.

I Sjøfartsdirektoratets utkast til ny forskrift om konstruksjon og drift av fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde stilles det krav om at fartøy med fartøysinstruks for Kystfiske eller større skal være utrustet med fri-flyt nødpeilesender. Det stilles imidlertid ikke krav om at nødpeilesenderne skal sende posisjonsinformasjon.

Geostasjonære satellitter vil i mange tilfeller være den første kilden som fanger opp signaler fra nødpeilesendere. Disse er imidlertid avhengig av at nødpeilesenderne sender posisjonsinformasjon for å kunne angi hvor senderen befinner seg.

Med bakgrunn i denne ulykken, samt undersøkelse av åtte andre sjarkulykker med antatt rask utvikling av hendelsesforløpet (se kapittel 1.8.2) og hvor det har tatt lang tid før noen har vært klar over at fiskerne har vært i nød, mener havarikommisjonen at det bør vurderes å innføre krav til nødpeilesender som avgir posisjonsinformasjon for fiskefartøy med lengde mindre enn 10,67 meter. Dette vil kunne føre til at søk og redningsoperasjon kan iverksettes tidligere og gi et mer målrettet søkeområde i forhold til kritisk overlevelsestid. Det fremmes en sikkerhetstilråding i denne forbindelse.

3. KONKLUSJON

Følgende er konkludert fra analysen:

- Fartøyet forliste sannsynligvis mellom kl. 0700-0820 om morgenen.
- Fartøyet forliste i området ved Indre- og Ytrelåtra, sannsynligvis i området like sør for Bremholmen.
- Voldsomme brytende dønninger hadde sannsynligvis en avgjørende betydning for forliset.
- Forliset skjedde sannsynligvis svært raskt.
- På grunn av den voldsomme sjøen i området, grunner og skjær i farvannet, og det kalde vannet var det svært begrensede muligheter for å overleve forliset.
- Manglende nødpeilesender og mulighet for varsling av at fartøyet var i en nødsituasjon, førte til at det tok 3-4 timer fra fartøyet forliste til omverdenen ble klar over at fartøyet var i nød. Nødpeilesender som avgir posisjonsinformasjon ville kunne varslet ulykken nærmest umiddelbart og gitt nøyaktig stedsangivelse for havariet.

4. SIKKERHETSTILRÅDINGER

Undersøkelsen av denne sjøulykken har avdekket ett område hvor havarikommisjonen anser det som nødvendig å fremme sikkerhetstilrådinger som har til formål å forbedre sjøsikkerheten.¹³

Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2012/03T

Fartøyet var ikke utrustet med “fri-flyt” nødpeilesender med innebygd posisjonsangivelse. Dette førte til at det tok relativt lang tid fra fartøyet forliste til omverdenen ble klar over dette. En rask og nøyaktig varsling i en nødsituasjon vil sikre at en søk og redningsoperasjon kan igangsettes innen det mest kritiske tidsrommet for den eller de som er i nød. Slik varsling vil også bidra til å sikre at søk og redningsoperasjon kan iverksettes i riktig område.

Havarikommisjonen tilrår at Sjøfartsdirektoratet vurderer å innføre krav til at fiskefartøy under 10,67 m skal ha nødpeilesender som i tillegg til varsling også avgir posisjonsinformasjon. Sjøfartsdirektoratet bør vurdere om et slikt krav skal omfatte også andre fartøystyper

Statens Havarikommisjon for Transport

Lillestrøm, 26. januar 2012

¹³ Undersøkelserapport oversendes Nærings- og handelsdepartementet som treffer nødvendige tiltak for å sikre at det tas behørig hensyn til sikkerhetstilrådingene.