

RAPPORT

Sjø 2012/10



RAPPORT OM SJØULYKKE, SJARKEN MARION
LM 7730, FORLIS PÅ MELØYFJORDEN
23. MARS 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

INNHOLDSFORTEGNELSE

MELDING OM ULYKKEN	3
SAMMENDRAG.....	3
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER	4
1.1 Detaljer om fartøyet og ulykken	4
1.2 Hendelsesforløp	5
1.3 Værforhold.....	8
1.4 Obduksjon.....	9
1.5 Søk etter Marion i mai 2011	9
1.6 Søk i mars 2012	11
1.7 Søk i juni 2012	11
1.8 Regelverket for yrkesfartøy	13
1.9 Tilsynet relatert til yrkesfartøy.....	15
1.10 Myndighetenes informasjons- og motivasjonsarbeid	16
1.11 Endringer i myndighetenes rolle.....	16
2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER	17
2.1 Tidfesting av ulykken	17
2.2 Vurdering av hendelsesforløpet	17
3. KONKLUSJON	18
4. SIKKERHETSTILRÅDINGER	18
VEDLEGG.....	19

MELDING OM ULYKKEN

SHT mottok 23. mars 2011 kl. 1731 en telefon fra politiet i Salten om at to personer var funnet døde i fjæra i Meløy kommune. Det var mistanke om at dette var to personer som hadde reist ut med en sjark for å trekke garn. Dette ble bekreftet etter relativt kort tid. Det ble også klart at det bare var disse to som var om bord, så leteinnsatsen ble raskt avsluttet.

Etter å ha fått avklart at dette dreide seg om et yrkesfartøy besluttet havarikommisjonen å iverksette en undersøkelse 29. mars 2011.

SAMMENDRAG

Om morgenen 23. mars 2011 dro to fiskere ut med sjarken Marion fra Meløy for å trekke garn. To garnlenker var satt i området nord for Grønnøya og Åmnøya, og en garnlenke var satt øst for Hattbåen. Vinden økte på fra vest i løpet av formiddagen. Marion ble observert fra land i perioden før kl. 1130. Den ble fotografert av en passerende fiskebåt kl. 1138 og 1139. Da lå Marion nord for Lamholmen på en nordlig kurs med mesanen heist. En kamerat ringte på mobil til fiskerne på Marion kl. 1208. Da fikk ikke mobilnettet kontakt med mobiltelefonen fiskerne hadde med. I tiden rundt kl. 1200 passerte to andre fartøy området hvor Marion opererte. Det ene var en ferje på vei mot Bolga, det andre var en lastebåt på vei mot Glomfjord. Ingen om bord i disse fartøyene la merke til noen sjark i området da de passerte. I denne perioden var det kuling fra vest-nordvestlig retning, med vindkast opp i full til sterk storm.

Kl. 1456 ringte en person til politiet for å melde fra om at han hadde funnet en livløs person i fjæra nær Svartoksen på Grønnøya. Kort tid etter fant han ytterligere en livløs person. Det ble etter hvert klart at dette var fiskerne som hadde reist ut med Marion, og at det bare hadde vært disse to om bord. Den igangsatte redningsaksjonen ble derfor raskt avblåst. De to omkomne ble senere obdusert, og det ble ikke funnet ytre skader på dem.

Statens havarikommisjon har ikke grunnlag for å trekke sikre konklusjoner om årsaksforholdene rundt havariet. Basert på tilgjengelig informasjon anser imidlertid havarikommisjonen det som mest sannsynlig at Marion fikk en kraftig krenkning over på siden på grunn av påvirkning fra vind og bølger. Dette medførte at fiskeredskaper og fangst forskjøv seg over på siden og sjarken kunne ikke rette seg opp igjen. Fiskerne havnet derfor i sjøen før de rakk å varsle noen om at de hadde problemer.

Etter anmodning fra havarikommisjonen gjennomførte fartøyet NSO Crusader, som blir operert av Kystverket, to søk med mini-ubåt etter vraket av Marion. Søkeområdene ble utarbeidet i samråd med lokalkjente pårørende. Vraket ble ikke funnet under disse søkene, og havarikommisjonen anmodet Sjøforsvaret ved 1. Minerydderskvadron om å gjennomføre et områdesøk. Vraket etter Marion ble funnet 27. juni, like ved de tidligere gjennomsøkte områdene.

Havarikommisjonen har ikke fremmet nye sikkerhetstilrådinger i denne undersøkelsen.

1. FAKTISKE OPPLYSNINGER



Figur 1: Oversiktskart. Ulykkesstedet er markert med rødt kryss.

1.1 Detaljer om fartøyet og ulykken

Fartøysdetaljer

Rederi	:	Enkeltmannsforetak
Hjemmehavn	:	Meløy
Register	:	Merkeregisteret
Type	:	Fiskefartøy
Byggeår	:	1975
Konstruksjonsmateriale	:	Tre
Byggested	:	Hemnesberget
Lengde over alt	:	8,40 meter
Maskinkraft	:	72 hk

Detaljer om ulykken

Tid og dato	:	23. mars 2011, ukjent klokkeslett
Sted for ulykken	:	Meløyfjorden
Personer om bord	:	2
Skadde/døde	:	2 omkomne
Materielle skader	:	Sjark sunket



Figur 2: Sjarken Marion.

1.2 Hendelsesforløp

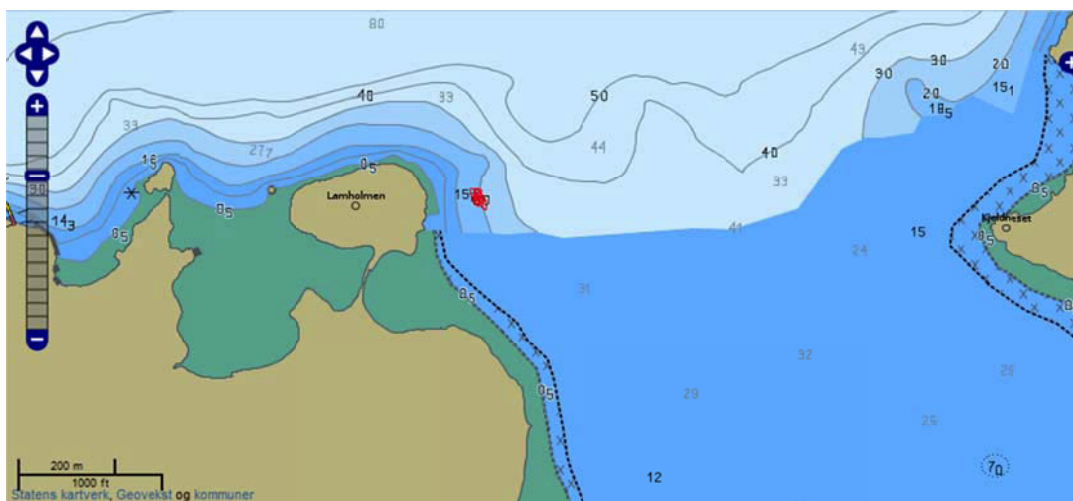
Hendelsesforløpet er basert på samtaler med pårørende, optiske vitneobservasjoner, tidfestet billedmateriale, AIS-informasjon samt informasjon fra politi og involverte fra søk- og redningsapparatet.

Sjarken Marion forlot Meløy på formiddagen onsdag 23. mars ca. kl. 0900 med kurs for Grønnøy der to av de tre garnlenkene båten hadde i sjøen sto. Om bord på sjarken befant seg 2 menn på henholdsvis 63 og 89 år. Været var ustabil med periodevis sterk vind fra mellom vest og nordvest.

Ca. kl. 1030 var Marion i posisjon utenfor Svartoksen der den ene av lenkene sto i bakkeskråningen på ca. 60 – 110 meters dyp. Lenken på ca. 10 garn var montert med fløyt, ilettau og ilestein (ca. 20 kg) i den ene enden. Lenkens andre ende var påmontert 3-4 jernringer (6-8kg) som tyngde og for å holde ”strekk” i garnene.

Dragingen av redskapene ble påbegynt, men garnene ble sannsynligvis ikke klargjort for setting igjen. Det var dårlige værutsikter, og fiskerne hadde fortalt kamerater at de ikke ville sette garnene igjen. Siden garnene ikke skulle settes igjen, antas det at dragingen var unnagjort i løpet av en halv til en time. Alt av redskap-, fløyt, ile, ilestein, garn og jernringer blir normalt plassert akterut (på dekket) til sjarken.

Ca. kl. 1110 ble Marion observert fra land rett øst for Lamholmen med nord/nordvestlig kurs. Kursen gikk mot området utenfor Lamholmen der lenke nr. 2 sto. Marion gikk med lav fart, og stampet kraftig i sjøen. Etter en stund gikk Marion bak Lamholmen i forhold til hvor vitnene på land befant seg, og dette var det siste de så til Marion. Pårørende har søkt etter garnlenke nr. 2 etter ulykken, men den har ikke blitt funnet. Dette indikerer at garnlenken ble tatt opp før ulykken.



Figur 3: Omtrentlig posisjon for vitneobservasjon ca. kl. 1115 -1130.

Rundt kl. 1100 var det en annen sjark som fikk maskinproblemer i Meløyfjorden, sør for Røsshagen og Fagervika. Ferja på vei fra Meløysund fergekai til Bolga ble bedt om å assistere denne sjarken ca. kl. 1120. Det var en del kommunikasjon på VHF, og noen problemer med å få satt fast en sleper. Ca. kl. 1130 var sleperen fast, og ferja begynte å slepe sjarken vestover. På grunn av kuling rett mot og noe sjøgang gikk slepet vestover mot Bolga med 5-6 knop. Ferja passerte nord av Lamholmen ca. kl. 1215, og observerte ingen sjark i området. Den var fortøyd på Bolga ca. kl. 1245.

Kl. 1139, sannsynligvis etter at lenke 2 var dradd, ble Marion observert og fotografert av et forbigående større fiskefartøy. Marion hadde da strekt mesan og tok seg sakte fremover på en vest-/nordvestlig kurs. Dette er samtidig siste sikre observasjon av båten. Vitnene om bord i den store fiskebåten så ikke noen på dekk på sjarken, men mente at de kunne se folk i styrehuset. Ut fra billedmateriale ser det også ut som om det er folk i styrehuset om bord i Marion. Det er også mulig å se noen fiskeredskaper på dekk.



Figur 4: Bilde tatt fra passerende fiskebåt ca. kl. 1138. (Foto: Privat)

Om fiskerne hadde bestemt seg for å trekke siste lenke, eller om de hadde bestemt seg for å avbryte sjøværet for å ta seg til havn, foreligger det ingen opplysninger om. I begge tilfellene ville båtens kurs være om lag den samme, ettersom lenke nr. 3 var plassert ikke langt unna kurslinjen sjarken ville ha fulgt, dersom den skulle tilbake hvor den kom fra.



Figur 5: Bilde tatt fra passerende fiskebåt ca. kl. 1139. Østenden av Lamholmen rett over mesanen, og Åmnes skole i bakgrunnen. (Foto: Privat)

Et lastefartøy på vei mot Glomfjord passerte området ca. kl. 1200. Det har ikke vært mulig å klarlegge nøyaktig passeringstid, da fartøyet hadde defekt AIS, og posisjonsinformasjon ikke er lagret. I styrehuset på dette fartøyet var det to besetningsmedlemmer og en norsk los. Ingen av dem så noen sjark i området.

En slektning av de omkomne forsøkte å ringe på mobiltelefon til skipperen på Marion kl. 1208. Skipperens mobiltelefon var da ikke i kontakt med mobilnettverket.

Kl. 1456 fikk politiet i Meløy en telefon fra en person på Grønnøy som hadde funnet en omkommet person. Han hadde sett noe som kom rekende mot stranda på Storsand, og undersøkt dette nærmere. Han så da at det var et menneske som kom flytende. Han dro personen opp på land, men kunne se at han var død. Personen hadde på seg kjeledress, oljebukse og hansker. Han varslet så politiet, og gikk en tur hjem.

Etter å ha vært en kort stund hjemme gikk melderer ned til fjæra igjen. Da gikk han videre sørover, og inn i neste vik. Her fant han enda en omkommet person. Denne personen var også iført kjeledress og oljebukse. Rett ved denne personen lå en tom fiskecontainer. Et tau fra fiskecontaineren hadde den omkomne personen surret rundt den ene hånden.



Figur 6: Satellittbilde over området. Foto: Norge i bilder.

En varslet lege ankom litt etter dette, og kunne etter en undersøkelse bekrefte at begge personene var døde. Etter ytterligere litt tid kom politiet og representanter for et begravelsesbyrå. De to omkomne ble identifisert, og det ble avklart med pårørende at det bare hadde vært to personer i sjarken. Leteaksjonen etter andre eventuelle savnede ble så avblåst, og de omkomne fraktet til sykehus for obduksjon.

Det har i ettertid blitt funnet en lasteroms Luke og enkelte andre gjenstander som sannsynligvis stammer fra Marion i området hvor de omkomne ble funnet. Det er ikke funnet noen større vrakdeler fra selve sjarken.

1.3 Værforhold

Den nærmeste observasjonsstasjonen er Myken fyr. Dette er ca. 21 nautiske mil vest for ulykkesstedet. Det finnes en del små øyer og skjærgård mellom Myken og ulykkesstedet, men ellers er det relativt åpent. Observasjonene fra Myken gir dermed en god pekepinn på hvordan vindforholdene var på ulykkestidspunktet. Bølgehøyden vil være vesentlig lavere ved ulykkesstedet enn ved Myken på grunn av øyene og skjærgården. Imidlertid

kan sterk vind på relative korte strekninger gi en ugunstig bølgehøyde/bølgefrequens for mindre båter også i områder skjermet for tungsjø av skjærgård og øyer.

Værforholdene er beskrevet på denne måten av Vervarslinga for Nord-Norge:

*Vestlig sterk kuling som dreide nordvestlig og økte til liten storm, 21 til 22 m/s.
Vinden var svært byget med kast opp i 28 m/s.*

Vi har dessverre ingen nærmere observasjoner, men vedlagt følger timesavlesningene av vindretning, middelvind siste time, sterkeste middelvind siste time og sterkeste vindkast siste time fra Myken.

Liten storm gir vanligvis en sannsynlig bølgehøyde på rundt 7 m – kan være mer når vinden har stått på så lenge som i dette tilfellet.

Det kan leses ut fra tabellen i vedlegg C at det sterkeste vindkastet observert på Myken mellom kl. 1100 og 1200 var 29,1 m/s. Det er sterk storm.

1.4 Obduksjon

De omkomne ble obdusert ved Nordlandssykehuset i Bodø to dager etter ulykken. Det ble der fastslått at dødsårsaken for begge var drukning, og det var ikke tegn til alkohol eller rusmidler hos de omkomne. Det var heller ikke vesentlige ytre skader hos noen av dem. Hos den ene ble det observert “ubetydelige hudavskrapninger i ansikt, i isse og på høyre hånd”, mens det var ingen ytre skader på den andre omkomne.

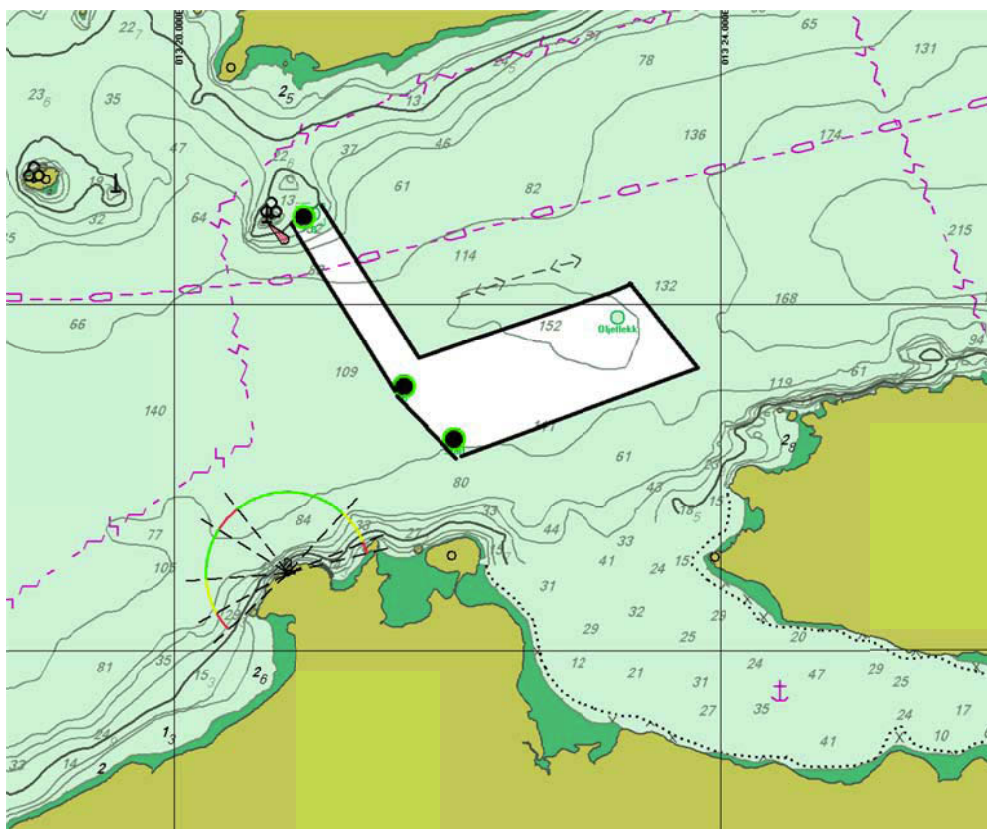
1.5 Søk etter Marion i mai 2011

Etter alle havari og forlis vil det kunne være verdifullt å se vraket for å registrere eventuelle skader. På denne bakgrunn organiserte havarikommisjonen i samarbeid med Kystverket et søk etter Marion i Meløyfjorden. To lokalkjente pårørende ble konsultert ved utarbeidelsen av søkeområdet, og disse to var også med om bord under søket. Søket forgikk med fartøyet NSO Crusader, som hadde en ROV¹ av typen “Argus Rover” om bord. Denne ROV’en var nylig satt om bord, så det var to teknikere/operatører fra leverandøren med for å operere ROV’en og lære opp mannskapet. Fra havarikommisjonen deltok to havariinspektører, den ene av dem en assisterende havariinspektør med fiskeribakgrunn. I tillegg deltok en observatør fra politiet for å gjøre seg kjent med ROV’ens muligheter og begrensninger.

En ROV av typen “Argus Rover” søker primært ved hjelp av sonar, og hadde under søket etter Marion en rekkevidde på ca. 50 meter på hver side. Dette medførte at den ikke var egnet til søk over større områder på grunn av den begrensede rekkevidden. Søkelinjene ble i dette tilfellet plassert 70 meter fra hverandre, for å sikre at det gjennomførte området var godt dekket. ROV’en er utstyrt med filmkamera og kraftige lyskastere, slik at man kan gå nær interessante sonarkontakter og undersøke dem visuelt.

Søket ble gjennomført 26. og litt inn i 27. mai. Søkeområdet ble fastsatt ut fra posisjonen til Marion ved fotograferingen ca. kl. 1139 ulykkesdagen, posisjonen til oljeflekken som ble observert av redningshelikopteret etter forliset og vind/strøm på ulykkestidspunktet. Videre ble det lagt opp til søk langs kursen Marion ville gått for å komme til garnlenke nr. 3. Tilnærmet samme kurs ville Marion ha brukt for å returnere til havn.

¹ ROV: Remotely Operated Vehicle, på norsk ofte kalt “mini-ubåt”.



Figur 7: Området som ble gjennomført 26. og 27. mai 2011. Posisjonen hvor oljeflekk ble observert rett etter ulykken er markert nordøst i søkeområdet.

Under søket observerte operatørene at bunnen var relativt jevn, men skrånende en del steder. Det var relativt uproblematisk å følge det planlagte søkemønsteret. To interessante sonarkontakter ble undersøkt, begge viste seg å være store stein på bunnen. Basert på de observerte bunnforholdene mente ROV-operatørene at det med stor grad av sikkerhet kunne konstateres at vraket av sjarken ikke lå i det undersøkte området.



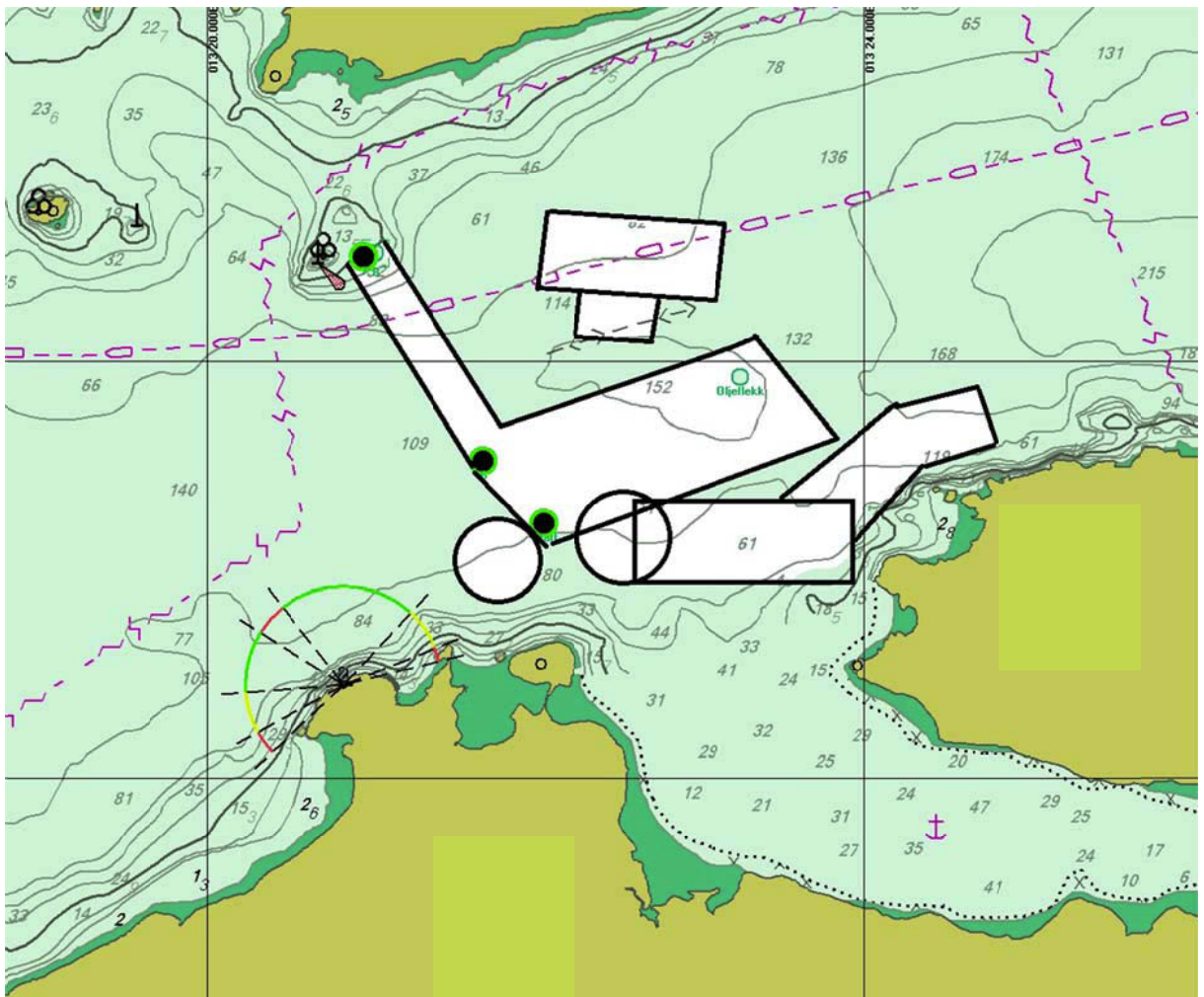
Figur 8: Søkemønster for søk med ROV 26. og 27. mai 2011 fotografert på kartmaskinen på NSO Crusader.

1.6 Søk i mars 2012

I tiden etter Marions forlis observerte andre fiskere kontakter på ekkolodd de mente kunne være vraket av sjarken. Kontaktene var i de følgende posisjonene:

- 66 47,55 N – 13 21,79 Ø (ca. 100 meter dybde)
- 66 47,60 N – 13 22,43 Ø (ca. 100 meter)
- 66 48,29 N – 13 22,58 Ø (ca. 90 meter)

Posisjonene ble meddelt Kystverket og fartøyet NSO Crusader som gjennomførte søk 22. og 23. mars 2012.



Figur 9: De gjennomførte områdene.

NSO Crusader opplevde gode sonarforhold, og mente å kunne konkludere med stor grad av sikkerhet at vraket av Marion ikke lå innenfor de gjennomførte områdene.

1.7 Søk i juni 2012

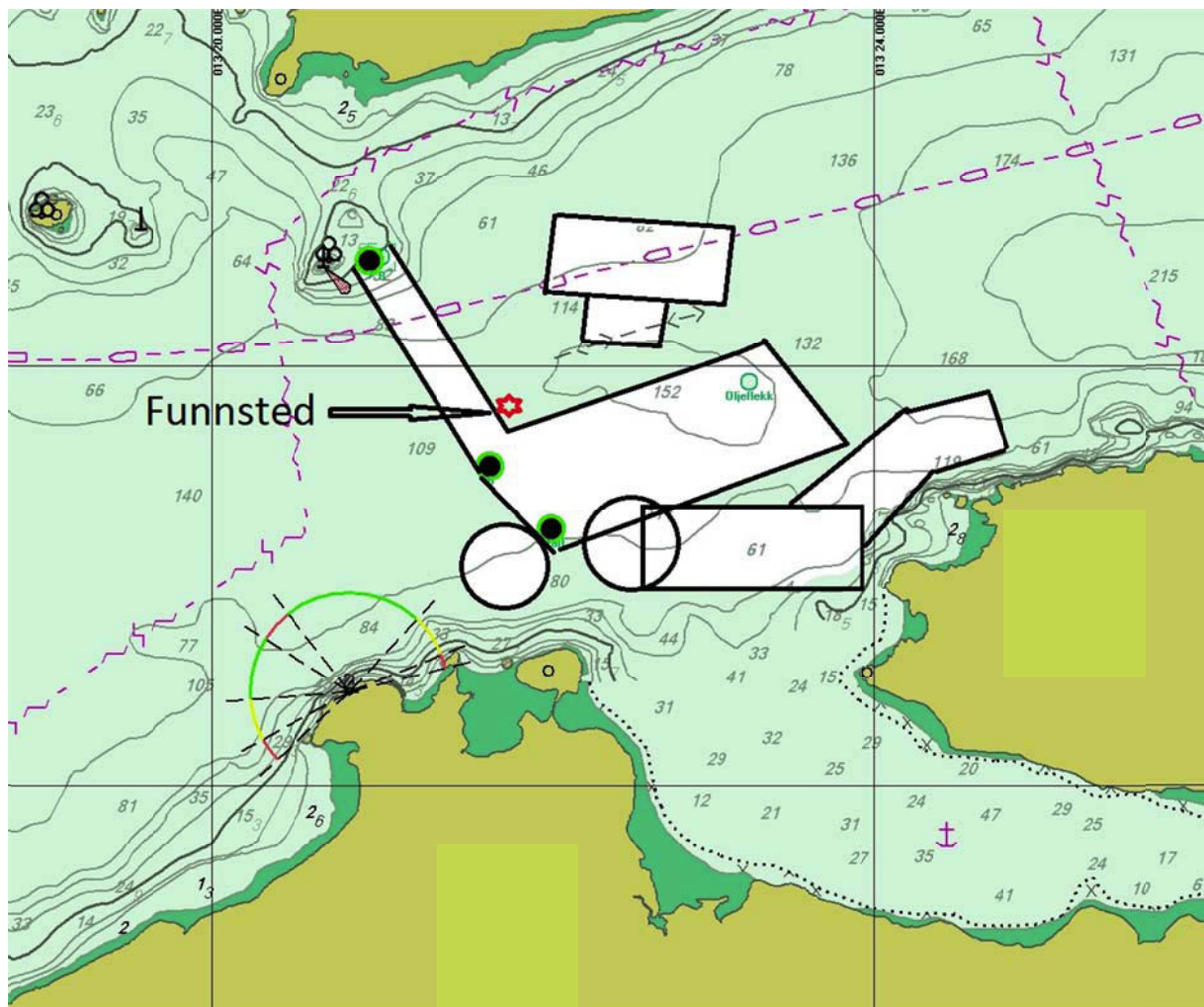
Etter anmodning fra de pårørende kontaktet SHT i mai 2012 Sjøforsvaret for å undersøke om de hadde mulighet til å gjennomføre et områdesøk i Meløyfjorden. 1. Minerydderskvadron kunne gjennomføre et slikt søk i uke 26, og det ble besluttet å

utsette publisering av rapporten i påvente av dette søket. Basert på vær- og strømforhold på ulykkestidspunktet anbefalte SHT at søket skulle konsentreres om området øst for en linje mellom 66 48,3 N - 13 18,3 Ø (Litt V av Halvpundholmen), og 66 47,0 N - 13 19,8 Ø (SV av Kjørhaugklubben).

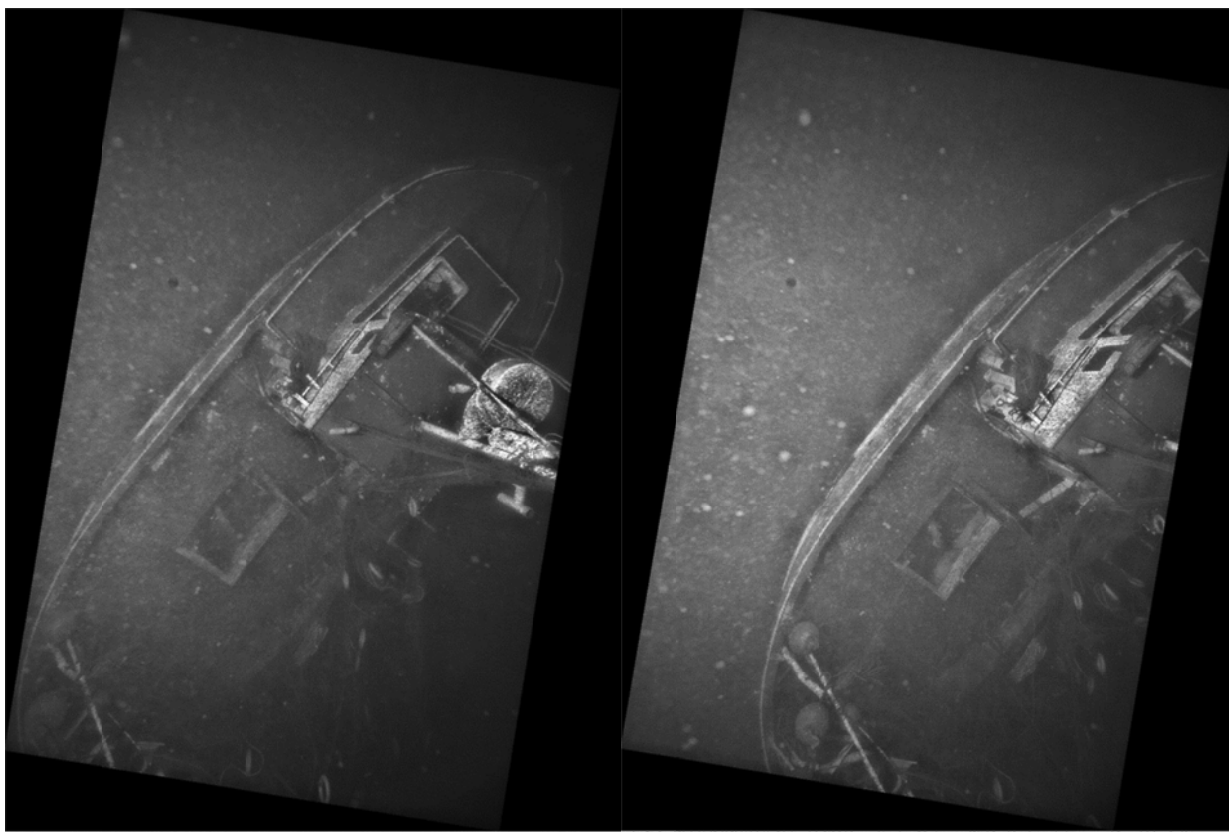
Søket ble startet om kvelden 26. juni. Minejaktfartøyene KNM Hinnøy og KNM Måløy deltok. Førstnevnte søkte bunnen med sin skrogmonterte sonar, og sistnevnte benyttet Minevåpenets høyteknologiske AUV (Autonomous Underwater Vehicle) Hugin 1000 MR. Denne har både en såkalt side-scan sonar, og et kamera for nærmere inspeksjon av interessante kontakter.

Hugin ble satt ut kl. 2110, og ble tatt opp igjen kl. 0358, onsdag 27. juni etter å ha søkt gjennom det mest aktuelle området med sonar. Deretter ble dataene fra sonaren gjennomgått, og det ble funnet tre kontakter man ønsket å se nærmere på med kameraet. Det såkalte fototoktet ble gjennomført fra kl. 0855 til kl. 1005.

Vraket ble funnet midt i fjorden på ca. 146 meters dyp. Det lå med litt krenkning mot styrbord, slik at det var best sikt til babord side. Lasteromsluken manglet. Det var ingen synlige skader på vraket.



Figur 10: Funnsted markert med rød stjerne.



Figur 11: Bilder av vraket, tatt av Sjøforsvarets AUV.

1.8 Regelverket for yrkesfartøy

Det er flere forskrifter som regulerer sjaker av Marion's størrelse. De mest sentrale i denne saken er byggeforskriften², sikkerhetsforskriften³ og ASH-forskriften⁴.

Bestemmelser om konstruksjon av skrog og overbygg samt minimumskrav til utstyr for fiskefartøy er regulert i byggeforskriften, mens driftsmessige forhold er regulert i sikkerhetsforskriften. I tillegg er det inntatt bestemmelser om helse-, miljø- og sikkerhetsforhold i ASH-forskriften.

1.8.1 Krav til bygging og konstruksjon av fiskefartøy under 35 fot (10,67 meter)

Byggeforskriften kommer til anvendelse på fartøy bygget etter 1. januar 1992 og på fartøy bygget før 1. januar 1992 dersom de er ombygget etter denne dato. For fartøy med største lengde mindre enn 10,67 meter (35 fot) bygget før 1. januar 1992 er det i praksis ingen krav til konstruksjon/bygging med mindre fartøyet ombygges etter denne dato. Byggeforskriften som var gjeldende da Marion ble bygget, forskrift av 2. oktober 1968 om bygging av fiske- og fangstfartøyer, inneholdt ikke bestemmelser for fartøyer med største lengde mindre enn 10,67 meter.

Byggeforskriften er en kort, overordnet forskrift som henviser videre til Nordisk Båt Standard for yrkesbåter under 15 meter, 1990 (NBS). Den ble ikke gitt tilbakevirkende kraft.

² Forskrift 15. oktober 1991 nr. 708 om bygging og utrustning av fiske- og fangstfartøy fra 6 m og opptil 15 m største lengde

³ Forskrift 15. oktober 1991 nr. 710 om sikkerhetstiltak m.v. på fiske- og fangstfartøy

⁴ Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip

NBS er relativt omfattende og gir detaljerte bestemmelser om byggetekniske forhold som konstruksjon/styrke, stabilitet og fribord, dreneringsåpninger fra åpne dekk, plassering av ventilasjonsåpninger, minimumsstandard på luker og dører, osv.

Marion var altså bygget før forskriften trådte i kraft, og på byggetidspunktet fantes det ikke myndighetskrav til fiskefartøy av denne størrelsen. Det er heller ikke krav til dokumentasjon av stabilitet for denne fartøygruppen, så det foreligger ingen stabilitetsberegninger for Marion.

1.8.2 Krav til drift av fiskefartøy under 35 fot (10,67 meter)

Sikkerhetsforskriften og ASH-forskriften kommer til anvendelse for alle fartøy uansett byggeår og gir operasjonelle bestemmelser knyttet til driften av fartøy.

Det er inntatt flere operasjonelle bestemmelser om stabilitet i sikkerhetsforskriften. De mest relevante i denne sammenheng er:

- Fartøy skal lastes slik at det i alle lastetilstander får tilstrekkelig stabilitet og fartøyets fører skal etter vurdering av bl.a. fartøyets manøvreringsegenskaper, ta nødvendige forholdsregler for å oppnå en forsvarlig trim under hele reisen med den lastekondisjon fartøyet har. Det skal tas hensyn til at stabiliteten kan reduseres ved forbruk av bunkers, vann m.v. under reisen.
- Stabilitetsopplysninger skal oppbevares om bord, lett tilgjengelig for ansvarshavende i styrehus.
- For fartøy med største lengde under 15 meter som ikke har om bord stabilitetsoppgaver for føring av dekkslast, har fartøyets fører ansvaret for at stabiliteten er tilstrekkelig.
- Samlet vekt av dekkslast skal ikke overskride 3 % av fartøyets dødvekt eller 30 tonn hvis 3 % av dødvekten blir større, med mindre annet fremgår av de godkjente stabilitetsberegninger.
- Fiskeredskaper som tas om bord til reservebruk (not, garn, liner, trål, tråldører m.m.) og som oppbevares utenom lasterom, skal regnes som dekkslast.
- Dekkslast skal være forsvarlig stuet og anordnet slik at overvann får fritt avløp over bord.
- Ved føring av fisk i binger på dekk, skal det være god drenering fra bingene og over bord.
- Dekkslast skal være plassert og surret slik at den ikke forskyver seg.

Sikkerhetsforskriften inneholder også flere operasjonelle bestemmelser om lukningsmidler. De mest relevante er:

- Luker/dører på utsatt dekk til lasterom og andre rom/tanker under dekk, skal (generelt) være lukket og skalket når fartøyet er i sjøen. Når lasteromsluker og eventuelt dører må holdes åpne i forbindelse med fartøyets drift, herunder lasting av fangst, skal lukningsmidler være klar for lukking straks.

- Værtette/spruttette dører fra dekk til overbygninger som er tatt med i oppdrift for stabilitet, samt slike dører som beskytter nedganger til rom under dekk, skal holdes i orden og kunne lukkes straks på en enkel måte. Dørene skal være tydelig merket med skilt om at de skal holdes lukket når fartøyet er i sjøen.

I henhold til sikkerhetsforskriften skal det fra åpent dekk være fritt avløp for vann gjennom lenseportåpninger eller spalte med areal i henhold til gjeldende byggeforskrifter, eventuelt gjennom åpent rekkverk. Lemmer i lenseporter skal ikke kiles fast eller stenges på annen måte, men holdes åpne og i god stand slik at sjøen kan få fritt avløp over bord. Fiskebinger, fiskebruk eller annet utstyr skal heller ikke anbringes slik at det hindrer avløp over bord.

I henhold til ASH-forskriften skal blant annet farer om bord avdekkes. Når faren er avdekket, skal det foretas en vurdering av den risiko faren utgjør. Slik risikovurdering skal foretas regelmessig og ved:

- innføring av nytt arbeidsutstyr eller ny teknologi, og
- øvrige endringer i organisering eller planlegging av arbeid som kan ha betydning for arbeidstakernes sikkerhet og helse

Resultatene av risikovurderingen skal dokumenteres skriftlig.

1.9 Tilsynet relatert til yrkesfartøy

Bestemmelser om tilsyn av fiskefartøy med største lengde opptil 15 meter er regulert av byggeforskriften. For fartøy med største lengde under 10,67 meter (35 fot) som ønsker godkjennessertifikat i henhold til Nordisk Båtstandard kontrollerer Det norske Veritas at fartøyet tilfredsstillende aktuelle krav og utsteder en skriftlig bekreftelse på at fartøyet har såkalt Nordisk godkjennelse. For fartøy som ikke har nordisk godkjennelse basert på en slik frivillig kontroll av Det norske Veritas, er hovedprodusent, bygger eller importør ansvarlig for og skal kontrollere at fartøyet tilfredsstillende aktuelle krav.

Myndighetene har verken byggetilsyn eller senere periodiske kontroller av fartøy med største lengde under 10,67 meter. Sjøfartsdirektoratet kan likevel foreta uanmeldte tilsyn av fartøyet etter at det er tatt i bruk for å påse at gjeldende sikkerhetskrav er oppfylt.

Med tanke på gjennomføring av tilsyn har myndighetene i praksis ikke prioritert denne flåtegruppen før i 2005. Da iverksatte Sjøfartsdirektoratet en spørreundersøkelse rettet mot fiske- og fangstfartøy med største lengde fra 6 til 10,67 meter, med det formål å kartlegge sikkerhetsstandarder på den delen av sjarkflåten som ikke var underlagt periodiske kontroller. Bakgrunnen for dette var at denne fartøygruppen var sterkt overrepresentert på statistikk over dødsulykker. Det ble i forbindelse med denne undersøkelsen sendt ut over 5000 spørreskjema, og svarprosenten var 42. Undersøkelsen avdekket at etterlevelsen av regelverket ikke var tilfredsstillende.

Det ble i etterkant av undersøkelsen besluttet å iverksette en kampanje med uanmeldte tilsyn for denne fartøygruppen. Denne første kampanjen startet i 2006 og omfattet tilsyn av fartøy i de tre nordligste fylkene. Senere ble kampanjen utvidet til å dekke hele landet.

I perioden 2006 til og med 2010 ble det gjennomført ca. 950 uanmeldte tilsyn tilsvarende ca. 24 % av flåten mellom 6 og 10,67 meter. I all hovedsak har søkelyset vært rettet mot

sikkerhetsutstyret om bord. Byggetekniske forhold som konstruksjon/styrke, stabilitet og standard på lukningsmidler har hatt mindre fokus.

Sjøfartsdirektoratet avdekket som en følge de gjennomførte tilsynene en rekke avvik fra regelverket i forhold av sikkerhetsmessig betydning. Dette har blant annet resultert i flere informasjonsfoldere som er gjort tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider.

Både spørreundersøkelsen som ble gjennomført i 2005 og de etterfølgende kampanjene med uanmeldte tilsyn som har vært gjennomført hvert år siden, har hatt hovedfokus på sikkerhetsutstyret ombord i denne flåtegruppen. Fartøyenes byggetekniske standard i forhold til for eksempel skrogstyrke og stabilitet har det vært mindre fokus på. I forbindelse med undersøkelsen av forliset med Marina 2. mars 2009 ga havarikommisjonen derfor en tilråding til Sjøfartsdirektoratet om også å fokusere på byggetekniske forhold i forbindelse med tilsyn av sjarkflåten.

1.10 Myndighetenes informasjons- og motivasjonsarbeid

Blant tiltakene Sjøfartsdirektoratet har iverksatt for å informere og motivere fiskerne vil havarikommisjonen fremheve brosjyren "Sikkerhet på fiskefartøy", som er lagt ut på direktoratets hjemmesider, og som gir tips og informasjon om forebyggende tiltak, statistikk og bestemmelser. Brosjyren fokuserer i det vesentligste på praktiske, operasjonelle forhold, men i noen sammenheng inneholder også brosjyren konkret informasjon om relevante byggetekniske bestemmelser. For eksempel fremgår det hvor stort lenseportareal det i henhold til NBS skal være for drenering av vann fra åpent dekk.

Sjøfartsdirektoratet lanserte 29. mars 2012 filmen "Trygt hjem". Denne filmen skildrer flere reelle ulykkeshendelser der pårørende eller skadelidte selv forteller sine historier. Den inneholder også tips og informasjon om forebyggende tiltak. Filmen er tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets nettsider.

1.11 Endringer i myndighetenes rolle

1.11.1 Tidligere undersøkelser

Siden 2008 har SHT undersøkt og undersøker ni 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. I fem av tilfellene har mannskapet som kom i nød ikke rukket å ta i bruk redningsutstyret slik som overlevelsedrakt og redningsflåte. Etter undersøkelsen av forliset til sjarken Øygar 4. februar 2011 fremmet havarikommisjonen derfor en tilråding til Sjøfartsdirektoratet om å vurdere å kreve nødpeilesendere som sender posisjonsinformasjon for fartøyer med lende under 10,67 meter, og å vurdere om dette også bør gjøres gjeldende for andre fartøystyper.

1.11.2 Innføring av periodisk kontroll også av fartøy under 35 fot

Sjøfartsdirektoratet har hatt et utkast til forskriftsendring på høring hvor det blant annet foreslås å innføre et kontrollregime tilsvarende det som er etablert for fartøy med største lengde over 35 fot (10,67 meter), også for fartøy under 35 fot. I forbindelse med en slik ordning, som omfatter både tilsyn ved bygging/ombygging samt senere periodiske tilsyn, vil det også bli gjennomført kontroll av stabilitetsmessige forhold. Forskriften var planlagt iverksatt fra 1. januar 2012, men iverksettelsen er utsatt på ubestemt tid.

2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

2.1 Tidfesting av ulykken

Da det ikke var vitner til selve forliset har havarikommisjonen gått gjennom tilgjengelig informasjon for i størst mulig grad å kartlegge hendelsesforløpet.

Bildene som ble tatt om bord på fiskefartøyet som passerte har tidsangivelse fra kameraets interne klokke. Denne klokken viste 1138 og 1139 da bildene ble tatt. På bildet tatt kl. 1139 kan man se Åmnes skole tilnærmet overrett med vestkanten av Lamholmen. Kystverkets AIS-kjede registrerte at dette fiskefartøyet passerte denne overrettlinjen på denne tiden, og havarikommisjonen vurderer derfor tidsangivelsen til kameraet som nøyaktig og pålitelig.

En slektning av de omkomne ringte til skipperens mobiltelefon kl. 1208. Tidspunktet er fra mobiloperatøren, og anses å være svært nøyaktig og pålitelig. Skipperens mobiltelefon var da ikke i kontakt med mobilnettet. Havarikommisjonen legger derfor til grunn at ulykken skjedde mellom kl. 1139 og 1208.

2.2 Vurdering av hendelsesforløpet

Det er flere mulige forløp til forliset. Sjarken kan ha fått vanninntrenging, mistet flyteevne og deretter sunket, eller den kan være påført et krenagemoment som har medført at båten mistet stabiliteten og kantret. Stabiliteten kan ha vært redusert på grunn av vanninntrenging, og ha bidratt til en eventuell kantring.

To fartøy, ferja på vei mot Bolga med en sjark på slep og en lastebåt på vei mot Glomfjord, passerte området i tiden rundt Marions forlis. Det har fremkommet spekulasjoner om at Marion kan ha kollidert med et annet fartøy, og at dette er årsaken til forliset. Uten å kunne konkludere entydig finner havarikommisjonen ingen informasjon som tilsier at Marion har kollidert med noen av disse fartøyene uten at det ble oppdaget av noen om bord. Likeledes finner havarikommisjonen det lite sannsynlig at det har vært en kollisjon som man har unnlatt å melde fra om. Dette underbygges av at de to omkomne ble funnet uten nevneverdige ytre skader, og at vraket av sjarken ble funnet uten synlige skader.

En vanninntrenging kan ha kommet fra sprukne sjøvannsgjennomføringsrør, lekkasjer i skrog, eller gjennom åpninger på dekknivå og høyere. Marion var bygget i 1975, og personer som kjente til båten omtalte den som velholdt, men noe preget av alderen. En sjark av denne typen er aldri helt tett, så det vil alltid finnes noe vann inne i skroget.

En vanninntrenging og påfølgende gradvis tap av oppdrift vil normalt gi tilstrekkelig tid til å alarmere omgivelsene i form av nødalarmer eller rakett/bluss/røyksignaler. Mennene var da de ble funnet ikke iført flytemidler i form av redningsdrakt eller redningsvest. Dette tilsier at forliset har skjedd raskt, noe som underbygger at vanninntrenging og gradvis tap av oppdrift ikke er årsaken.

Etter vurdering av tilgjengelig informasjon mener havarikommisjonen at det følgende beskriver det mest sannsynlige hendelsesforløpet: Etter å ha begynt kryssingen av fjorden er Marion blitt utsatt for sterk vind. Ettersom vinden er kommet inn fra sjarkens babord side har den fått godt tak i mesanen. Dette har, sammen med ugunstig bølgeperiode og bølgehøyde, bidratt til at Marion har fått en sterk krenkning til styrbord. Løst utstyr og fiskeredskap har "rauset" mot styrbord og forsterket krenkningen. Kort tid etter dette har sjarken lagt seg helt over på siden, og muligens gått helt rundt. På et tidspunkt havnet de to fiskerne i vannet. Marion sank så etter relativt kort tid, og de to fiskerne druknet. Deretter drev de til land ved Svartoksen.

3. KONKLUSJON

Da det ikke var øyenvitner til forliset har det ikke mulig å fastslå hendelsesforløpet helt sikkert. I den tiden forliset skjedde er det fra flere vitner uttalt at vinden var uvanlig sterk. Observasjonene fra Myken fyr underbygger at det var kraftig vind denne dagen. De siste observasjonene og billedmaterialet indikerer at Marion hadde strekt (heist) mesan etter at andre lenke var trukket og mennene var i styrehuset. Det legges til grunn at dette også var tilfelle da kryssingen av Meløyfjorden ble påbegynt.

Havarikommisjonen finner det mest sannsynlig at Marion kantret og at fiskerne havnet i sjøen før de rakk å varsle om at de hadde problemer.

4. SIKKERHETSTILRÅDINGER

Undersøkelsen av denne sjøulykken har ikke avdekket nye områder hvor havarikommisjonen anser det som nødvendig å fremme sikkerhetstilrådinger.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 4. september 2012

VEDLEGG

Vedlegg A: Aktuelle forkortelser

Vedlegg B: Referanser

Vedlegg C: Værvarsel og værobservasjoner

Vedlegg A**Aktuelle forkortelser**

ASH-forskriften	Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse på skip.
AUV	Autonomous Underwater Vehicle, forhåndsprogrammert undervannsfarkost.
NBS	Nordisk båtstandard.
ROV	Remotely Operated Vehicle, “miniubåt”, styres fra overflaten.
VHF	Very High Frequency, radioutstyr for kommunikasjon fartøy/fartøy og fartøy/land.

Vedlegg B

Referanser

Forskrift 15. oktober 1991 nr. 708 om bygging og utrustning av fiske- og fangstfartøy fra 6 m og opptil 15 m største lengde (byggeforskriften).

Forskrift 15. oktober 1991 nr. 710 om sikkerhetstiltak mv. på fiske- og fangstfartøy (sikkerhetsforskriften).

Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip (ASH-forskriften).

Vedlegg C**Varsel for fiskebankene utenfor Nord-Norge****Utstedt: tirsdag 22. mars kl. 12:00****Varsel som gjelder til onsdag kl. 24:****Sklinnabanken og Trænabanken**

I ettermiddag økning til vestlig sterk kuling 20 m/s, først i sør. I kveld kortvarig nordvestlig full storm 25, først i sør, kan hende sterk storm 30 på Sklinnabanken. Onsdag morgen minking til nordvestlig liten kuling 12. Fra onsdag kveld periodevis sterk kuling 20. Sludd- og snøbyger, periodevis dårlig sikt.

Varsel om bølgehøyde som gjelder til onsdag kl. 24:**Sklinnabanken og Trænabanken**

3-4 m. I ettermiddag økende til 5-10 m, høyest i sør. Natt til onsdag gradvis minkende, fra onsdag formiddag 4-6 m.

Varsel for fiskebankene utenfor Nord-Norge**Utstedt: tirsdag 22. mars kl. 19:00****Varsel som gjelder til onsdag kl. 24:****Sklinnabanken og Trænabanken**

Vestlig sterk kuling 20 m/s, kortvarig nordvestlig full storm 25, kan hende sterk storm 30 på Sklinnabanken. Onsdag morgen minking til nordvestlig liten kuling 12, fra om ettermiddagen periodevis sterk kuling 20. Sludd- og snøbyger, periodevis dårlig sikt.

Varsel om bølgehøyde som gjelder til onsdag kl. 24:**Sklinnabanken og Trænabanken**

5-8 m, høyest i sør. Natt til onsdag gradvis minkende, fra onsdag ettermiddag 4-6 m.

Observasjoner fra Myken fyr i timene før kl 1300 den 23.03.2011:

Vestlig sterk kuling som dreide nordvestlig og økte til liten storm, 21 til 22 m/s. Vinden var svært byget med kast opp i 28 m/s.

Vi har dessverre ingen nærmere observasjoner, men vedlagt følger timesavlesningene av vindretning, middelvind siste time, sterkeste middelvind siste time og sterkeste vindkast siste time fra Myken.

Liten storm gir vanligvis en sannsynlig bølgehøyde på rundt 7 m – kan være mer når vinden har stått på så lenge som i dette tilfellet.

OBSERVASJONER - TIMEDATA

Stasjoner

Stnr Navn I drift fra I drift til Hov Kommune Fylke Region
 80610 MYKEN okt 1992 17 RØDØY NORDLAND NORD-NORGE

Elementer

Kode Navn Enhet
 DD Vindretning (FF) grader
 FF Vindhastighet (10 meter over bakken) m/s
 FG_1 Kraftigste vindkast (siste time) m/s
 FX_1 Kraftigste middelvind (siste time) m/s

		DD	FF	FX_1	FG_1
80610	23.03.2011-00:00	274	20,2	20,2	25,5
80610	23.03.2011-01:00	282	17,8	20,5	31,0
80610	23.03.2011-02:00	285	18,0	19,8	29,6
80610	23.03.2011-03:00	282	18,6	21,8	27,1
80610	23.03.2011-04:00	270	15,8	21,3	31,0
80610	23.03.2011-05:00	286	19,0	23,0	33,9
80610	23.03.2011-06:00	283	15,8	19,0	23,3
80610	23.03.2011-07:00	267	12,8	20,0	x
80610	23.03.2011-08:00	260	12,0	16,9	20,8
80610	23.03.2011-09:00	269	17,0	19,5	26,6
80610	23.03.2011-10:00	274	18,0	19,9	25,3
80610	23.03.2011-11:00	283	19,0	22,1	27,5
80610	23.03.2011-12:00	284	20,0	21,6	29,1
80610	23.03.2011-13:00	299	17,0	22,1	27,6
80610	23.03.2011-14:00	295	16,7	18,5	24,3
80610	23.03.2011-15:00	299	13,3	21,6	27,5
80610	23.03.2011-16:00	310	12,3	18,2	23,2
80610	23.03.2011-17:00	340	8,1	13,7	17,1
80610	23.03.2011-18:00	311	9,7	9,7	20,9
80610	23.03.2011-19:00	310	10,6	15,9	22,5
80610	23.03.2011-20:00	285	6,8	10,7	12,9
80610	23.03.2011-21:00	288	11,4	13,8	20,0
80610	23.03.2011-22:00	287	13,4	16,1	21,3
80610	23.03.2011-23:00	287	16,6	16,6	21,2

 Data er gyldig per 05.03.2012 © met.no