

# RAPPORT

Sjø 2012/11



RAPPORT OM UNDERSØKELSE AV SJØULYKKE,  
ROMERO LK6907, FALL OVER BORD UTENFOR  
MYRE I VESTERÅLEN 24. JANUAR 2012

*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

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

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

### Detaljer om fartøyet og ulykken

#### *Fartøysdetaler*

Navn/kallesignal	:	Romero LK6907
Fiskerimerke	:	N-1-Ø
Reder/eier	:	Enkeltmannsforetak
Hjemmehavn	:	Myre, Øksnes
Flagg	:	Norsk
Type drift	:	Yrkesfiske
Produsent/år	:	Viksund 1050/2000
Lengde	:	10,49 m
Bredde	:	3,15 m

#### *Detaljer om ulykken*

Tid og dato (lokal tid)	:	24. januar 2012
Sted for ulykken	:	Fiskefelt utenfor Øksnes, Vesterålen
Antall personer om bord	:	1
Personskader	:	Fall over bord, dødsulykke



Figur 1: Romero ved kai i Myre

(Foto: SHT)

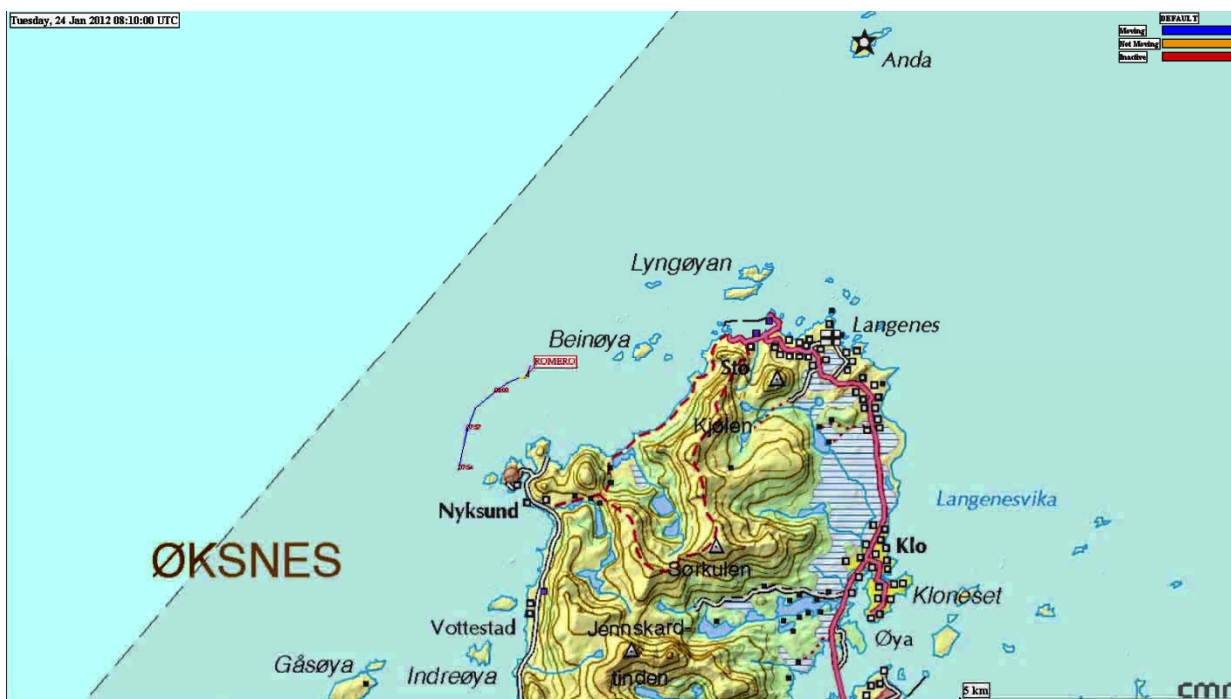
## Hendelsesforløp

Da sjarken Romero ikke var kommet tilbake til havnen på Myre som forventet på ettermiddagen 24. januar 2012, kontaktet familien til fiskeren redningsskøyta og uttrykte sin bekymring. Redningsskøyta tok kontakt med Hovedredningssentralen som iverksatte en søk- og redningsaksjon. Sjarken ble funnet tom nordvest for Anda fyr. Fiskeren ble ikke funnet.

Basert på samtaler med pårørende, fiskerkolleger, politi- og redningspersonale, elektroniske spor (AIS), samt situasjonsbeskrivelse av fartøyet før det ble tatt under slep og observasjoner etter det var brakt til land, kan havarikommisjonen gi følgende beskrivelse:

Fiskeren var svært erfaren, og har tidligere eid fiskefartøy i flere størrelseskategorier. Han var alene om bord da han forlot Myre med sjarken Romero ca. kl. 0820 tirsdag 24. januar, med kurs for kystnære fiskefelt i Øksnes for fiske etter torsk og sei med juksa. Sjarken var utstyrt med tre juksamaskiner, to på styrbord og en på babord side av båten.

AIS-informasjon viser at rundt kl. 0910 la sjarken seg til og begynte fiske ca. 0,6 nautiske mil nord av Delpen, i posisjon N 69°00,7' E 15°00,9'. Vinden var SSV frisk bris til liten kuling. Sørlig kuling noe lengre ut fra land medførte en del bølger som i følge andre fiskere bidro til krappe bevegelser i mindre fiskefartøy.



Figur 2: AIS-informasjon viser Romero's ankomst til fiskefeltet ca. kl. 0910

(Kilde: Kystverket)

Etter en snau time, ca. kl. 1005, hadde sjarken iht. AIS-informasjon drevet (reiet) med vinden 0,6 – 0,7 n.m i nordlig retning. Sjarken har deretter satt kurs for den opprinnelige oppstartsposisjonen.

Kl. 1030 var Romero i rei igjen, og drev i om lag samme retning som i første rei. Om lag kl. 1100 var fiskeren i kontakt med sin kone pr. telefon. Det ble ikke meldt om spesielle forhold som kunne knyttes til ulykken i denne samtalen.

Kl. 1650 kontaktet pårørende R/S Knut Hoem og uttrykte bekymring over at fiskeren ikke var kommet i havn og at det ikke kunne oppnås kontakt med ham. Redningsskøyta kontaktet Bodø Radio som videreformidlet henvendelsen til Hovedredningsentralen Nord-Norge (HRS).

Fartøyet ble lokalisert ved hjelp av AIS-signaler, og Hovedredningsentralen iverksatte en søk- og redningsaksjon kl. 1701.

Kl. 1738 var R/S Knut Hoem i posisjon ved sjarken uten å registrere livstegn om bord. Den ble konstatert tom kl. 1747, noe som bekreftet at man sto overfor et ”mann over bord” tilfelle. HRS utarbeidet flere drivbaneberegninger til hjelp i søk etter den forulykkede.

Mannskap fra Redningsskøyta observerte at det var meget glatt om bord som følge av hydraulikkolje på dekk, men ingen aktive oljelekkasjer ble registrert. Det lå en skiftenøkkel på luka til fiskerommet. Mesanen var strekt og drivankeret var ute. Festelina til drivankeret lå rundt aktre pullert på styrbord side på bakken. Motoren gikk, men propellen var frikoplet. Den forre juksa<sup>1</sup> (styrbord) var tatt om bord, mens på de to akterste (styrbord og babord) lå snikene<sup>2</sup> i sjøen. Det var om lag 100 kg fisk om bord. Sikkerhetsline og overlevelsedrakt lå inne i overbygget. Det var en todelt redningsleider i rustfritt stål akterut, denne var ikke slått ned.

Store ressurser ble etter hvert satt inn i søk og leteaksjon både på sjøen og i strandsonen. I tillegg til redningshelikopter og Orion var fartøyer fra kystvakta, redningsselskapet og en rekke fiskefartøy og andre sivile båter involvert i søke- og redningsaksjonen på sjøen. På land ble det iverksatt strandsøk med personell fra politiet, regionens hjelpekorps (Røde Kors), samt frivillige fra lokalsamfunnet. Da det ikke ble gjort funn av betydning gikk redningsaksjonen kl. 1000 onsdag 25. januar over til å bli søk etter antatt omkommet.

Den offisielle delen av søket ble avsluttet fredag 27. januar.

## HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

Ettersom det ikke var vitneobservasjoner av selve ulykken, vil det ikke være mulig å fastslå eksakt hvordan hendelsen forløp og hva som foranlediget den. Noen holdepunkter kan imidlertid sannsynliggjøre hendelsesforløpet, samtidig som andre teorier utelukkes.

AIS-informasjon viser at sjarken var underveis til fiskefeltet kl. 0839 og at han hadde lagt seg til i posisjon N 69°00,73' Ø 015°00,92', ca. 0,6 n.m. nord av Delpen, kl. 0910. Normal prosedyre når fisket starter er at mesanen strekkes og maskinen frakoples. Romero var utrustet for juksafiske med tre juksamaskiner, to på styrbord-, og en på babord side av båten. For å unngå at redskapene (snikene/anglene) vaser seg inn i hverandre er man avhengig av å holde sjarken med baugen opp mot vinden. For å oppnå dette, samtidig med å unngå å benytte motorkraft(propellen), benyttes ofte et drivanker i tillegg til mesan, særlig på flatbunnede båter. Da sjarken ble funnet var mesanen strekt og drivankeret ute. Drivankeret fortøytes til baugen på båten, mens det i enden på drivankeret er festet en hjelpeline som benyttes når ankeret tas om bord. Drivankeret er av seilduk og folder seg ut under bruk, mens det klapper sammen under inntak.

Rundt kl. 1005, etter å ha drevet (reiet) i nordlig retning, begynte å ta seg sakte tilbake i sydøstlig retning mot omtrentlig samme posisjon, eller litt lengre mot øst i forhold til hvor han startet fisket i

---

<sup>1</sup> Juksa består av en jarstein (lodd) i enden, sniken med 5-10 angler (kroker) og line mellom sniken og fartøyet.

<sup>2</sup> Del av lina hvor anglene og jarsteinen er festet.

første ”rei”. Reposisjonering foretas vanligvis når innslaget av torsk i fangsten avtar. Drivankeret hales inn og juksene tas normalt opp til overflaten slik at kun snikene er i sjøen. Den forre juksa tas vanligvis helt inn for å unngå at redskapen vaser seg. Kl. 1030 var sjarken i rei igjen, og han drev i om lag samme kurs som i første rei.

Fiskerens siste telefonsamtale hadde han med sin kone omlag kl. 1100 om formiddagen ulykkesdagen. Det ble ikke meldt om noen spesielle problem som kunne knyttes til hendelsen i telefonsamtalen. Det kan derfor med stor sannsynlighet fastslås at fiskeriaktiviteten forløp som normalt inntil dette tidspunktet.

Havarikommisjonen mener at forløpet kan ha vært som følger:

Etter telefonsamtalen kl. 1100, kan fiskeren ha registrert en lekkasje på båtens hydraulikkanlegg over dekk. Denne ville han sannsynligvis forsøke å få under kontroll raskest mulig, noe som bl.a. verktøy på romluken tyder på. Det er sannsynlig at fiskeren etter dette først ville avslutte fangstoperasjonen, og deretter sikre den delen av fangsten om bord som kunne bli utsatt for oljeforurensning. Det vil være vanskelig å anslå tidsforbruket av reparasjon, men båten fortsatte i mellomtiden å drive i samme retning. Etter at feilen var rettet på, var sjarken noe lengre nord for den posisjonen han var i da han repositionerte etter første rei. Det er nærliggende å anta at fiskeren på dette tidspunktet bestemte seg for å ta opp redskapen for å gå seg til igjen.

Prosessen ville starte med å ta snikene til overflaten og frigjøre anglene for eventuell fisk. Den forre juksa ville blitt tatt helt inn for å unngå at redskapene viklet seg i hverandre, mens styrbord og babord juksa ville ligge med snikene i sjøen.

Deretter ville drivankret bli vinsjet inn, i dette tilfellet med hjelp av en hydraulisk nokk plassert fremme på arbeidsdekket ved styrbord rekke. Rekkehøyden til Romero er rundt 90 cm, men i et område på 125 cm der nokken er plassert er rekkehøyden kun 70 cm. Normalt ville man brukt motorkraft for å komme fremover med båten, samtidig som drivankeret ble nokket inn. Dette for å minske belastningen til vinsjenokken. Når drivankeret var inne, ville festelina ligge slakk i sjøen, og bli tatt inn for hånd før den ble plassert på innsiden av pullertene langs styrbord side.

Ut fra de rådende værforholdene denne dagen, antas det at dette ville ha vært gjort også i dette tilfelle. Det som kan telle i mot dette scenarioet er at motoren var frikoblet propellanlegget da fartøyet ble funnet, men på den andre siden kan motoren ha blitt frikoblet i det øyeblikket drivankeret var kommet til båtsiden. Så langt antas prosessen å ha forløpt på normal måte.

Etter at drivankeret var kommet til båtsiden har arbeidet med å få ankeret om bord blitt påbegynt. Dette en relativt tung fysisk prosess, som på Romero foregår i det området rekken er lavest. Under arbeidet med å få inn ankeret mener havarikommisjonen at det kan ha oppstått en situasjon der fiskeren har falt over bord. Medvirkende årsaker kan ha vært et glatt dekk som følge av oljesøl, og en bølgefrequens som har bidratt til knappe/krappe bevegelser i båten. Det kan imidlertid heller ikke utelukkes at fiskeren fikk et illebefinnende under denne operasjonen. Drivankeret, som på dette tidspunktet sannsynligvis var kommet delvis om bord, kan deretter ha rast ut i sjøen igjen.

Da sjarken ble funnet lå linen til drivankeret rundt akre pullert på styrbord side på bakken. I det drivankeret pånytt tok tak har linen sannsynligvis huket seg fast, og båten få en unaturlig vinkel i forhold til vindretningen som følge av dette. Det er nærliggende til å anta at dette har oppstått etter at fiskeren falt over bord, siden det ville vært relativt enkelt å løsne linen fra pullerten fra den posisjonen fiskeren normalt befant seg i under denne operasjonen.

Etter at situasjonen inntraff har sjarken fortsatt å drive for vind og strøm. I forhold til tidligere, og som følge av at linefestet nå var lengre akterover på styrbord side, ville vinden komme mer inn fra styrbord og dermed bidra til at mesanen fikk en ”seileffekt”. AIS-plottet til Romero, som i utgangspunktet var i nordlig retning, endret seg rundt kl. 1219 mer mot øst.

Fiskeren benyttet ikke sikkerhetslina om bord under ulykken. ASH-forskriften<sup>3</sup> påpeker at ”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 operasjonen og vil derfor ikke gå nærmere inn på avgjørelsen om å arbeide på dekk uten sikkerhetsline. Bruk av sikkerhetsline generelt vil kunne hindre et fall over bord.

Fiskeren hadde en arbeidsdress med flyteelementer som han vanligvis benyttet under fiske. Denne har ikke blitt funnet i etterkant, og havarikommisjonen anser det som sannsynlig at denne var i bruk ulykkesdagen. Havarikommisjonen har ikke kunnet bringe på det rene hvilken tilstand flyteplagget var i.

I en rapport fra Sintef Fiskeri og havbruk<sup>4</sup> omtales ”e-stop” som en type sikkerhetsutstyr som er tilgjengelig, men som ikke er omfattet av noe regelverk. Det er flere lignende systemer på markedet som har til felles at fiskeren bærer en liten radiosender som sender et signal når en bryter på senderen aktiveres, eller automatisk dersom senderen omsluttes av vann (fall overbord). Om bord i fartøyet finnes en mottakerenhet som kan programmeres til å utføre en rekke funksjoner når den mottar signalet fra senderen, først og fremst at:

- Fremdriftsmotoren kan stoppes.
- Hydraulikkanlegg til innhalingsutstyr kan stoppes.
- Nødmelding med posisjonsangivelse for hendelsen kan sendes via VHF-sambandet, eventuelt til forhåndsdefinerte SMS-mottakere.
- Sirene/horn om bord i fartøyet kan aktiveres.
- Redningsline/-leider kan løses ut.

Med slikt utstyr ville det vært mulig å varsle andre. Dette utstyret er ikke påbudt om bord på noen type fartøy.

Havarikommisjonen finner det sannsynlig at denne typen utstyr vil kunne øke overlevelsessjansene ved bl.a. ”mann over bord” ulykker, især for alenefiskere. Sjøfartsdirektoratet oppfordres til å følge nøye med på utviklingen av slikt sikkerhetsutstyr, og løpende vurdere regelverket opp mot denne utviklingen.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 7. september 2012

---

<sup>3</sup> Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip, FOR 2005-01-01 nr 08

<sup>4</sup> SINTEF RAPPORT SFH80 A083043 Nødstopppinnretninger på innhalingsutstyr om bord på mindre og mellomstore fiske- og fangstfartøy.