

# RAPPORT

Sjø 2012/14



RAPPORT OM SJØULYKKE SJARKEN ARIEL  
LF3453 FORLIST I LANGENUEN  
27. NOVEMBER 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

**INNHALDSFORTEGNELSE**

MELDING OM ULYKKEN .....	3
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER .....	3
1.1 Detaljer om fartøyet og ulykken .....	3
1.2 Hendelsesforløp .....	4
1.3 Fartøyet .....	7
1.4 Fiskeren .....	9
1.5 Vær- og sjøforhold .....	10
1.6 Regelverk for fiskefartøy .....	11
1.7 Tilsynet relatert til yrkesfartøy .....	12
2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER .....	12
2.1 Vurdering av hendelsesforløp .....	12
2.2 Stabilitet og vanntett integritet .....	13
2.3 Redningsutstyr .....	13
2.4 Sikkerhetsopplæring .....	13
3. SIKKERHETSTILRÅDINGER .....	13

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

## MELDING OM ULYKKEN

Statens havarikommisjon for transport (SHT) mottok søndag 27. november 2011 kl. 1757 melding fra Hovedredningsentralen for Sør-Norge (HRS-S), om at sjarken Ariel LF3453 med fiskerimerke H-07-SD var meldt sunket i Langenuen utenfor Nord-Huglo ved Stord i posisjon: N 59 52,7' E 005 33,1'. Fiskeren var blitt tatt om bord i en redningsbåt fra en lokal ferje kl. 1536 og brakt inn til ferjeleiet på Nord-Huglo. AMK sentralen bekreftet kl. 1553 at fiskeren var omkommet. På dette tidspunktet var det ikke stadfestet hvem avdøde var eller om det hadde vært flere personer ombord i sjarken. Det var derfor igangsatt søk med flere ankommende fartøy til området. HRS-S avsluttet aksjonen kl. 1727 da det ble bekreftet at det kun hadde vært en person ombord. SHT besluttet å iverksette en undersøkelse og sendte to havariinspektører til Stord 29. november 2011 for å gjennomføre samtaler med vitner og pårørende.



Figur 1: Oversiktskart.

## 1. FAKTISKE OPPLYSNINGER

### 1.1 Detaljer om fartøyet og ulykken

#### *Fartøysdetaljer*

Navn	:	Ariel
Kallesignal	:	LF3453
Registreringsmerke	:	H-07-SD f.o.m. 27. desember 2007
Rederi/eier	:	Enkeltmannsforetak
Hjemmehavn	:	Mehammer, Stord
Type	:	Dekket fiskebåt
Byggeår	:	1969

Konstruksjonsmateriale	:	Tre og aluminium
Største lengde	:	8,85 m
Bredde	:	2,95 m
Motorkraft	:	John Deere 80 Hk diesel, installert i 2008



Figur 2: Ariel fotografert tvers av Klubben 27. november 2012 ca.kl.14:15 Foto: privat.

#### Detaljer om ulykken:

Fartøyet forliste i omtrentlig posisjon	:	N 59 52,5' Ø 005 33,4
Dato	:	27. november 2011
Tid	:	Ca. kl.1515
Område for ulykken	:	Vest av Nord-Huglo i Langenuen
Mannskap om bord	:	1 person
Skadde/forulykkede	:	1 person forulykket

## 1.2 Hendelsesforløp

Fra huset sitt ved Mehammer på Stord kunne fiskeren holde et øye på sjarken Ariel som lå fortøyd til bøye på sin faste plass i vika ved Naustneset. Denne vika vender nord-nordøstover i Langenuen.

Han hadde uttrykt bekymring kvelden før om bunnfestet til moringsbøya ville holde Ariel fra å drive på land, hvis været som var meldt satte rett inn i vika. Denne søndags morgenen hadde han først kjørt kona på arbeid i Leirvik før han returnerte hjem igjen.

Kona ringte ham opp kl. 1345. Han var da gått om bord i Ariel og lovt å ringe tilbake. Fiskeren ringte henne tilbake kl. 1414. Ifølge denne telefonsamtalen ville han forsøke å gå inn til det gamle fergeleiet på Jektevik fordi han hadde vært usikker på om båten lå trygt ved Naustneset. Tidspunktet for siste samtale var omtrent samtidig med at sjarken var observert og fotografert ved Klubben på sydgående med kurs for Jektevik (se figur 2). Sjarken hadde en 10 fots Pioneer jolle på slep.

Klokken 1410 lå motorferga Hordaland fortøyd ved Jektevik fergeleie. Neste avgang til Nord-Huglo var blitt kansellert på grunn av været. M/F Hordaland logget i dette tidsrommet vindstyrke full storm med periodiske vindkast opp til 80 knop fra NV samt moderat sikt (2,1 – 4,9 NM).

Da Ariel befant seg utenfor Jektevik hadde M/F Hordaland en samtale med fiskeren på VHF kanal 16. De avtalte at ferga skulle gå ut slik at Ariel kunne forsøke å komme inntil det gamle fergeleiet hvor sjarken tidvis hadde ligget før. Etter at ferga hadde bakket ut gikk Ariel inn, men etter flere forsøk avbrutt på grunn av tung sjø, måtte han gå utpå igjen. I den videre VHF-samtalen fartøyene imellom rådspurte fiskeren om værforholdene over på Nord-Huglo. Fergemannskapet anbefalte Hodnaneset på Tysnessiden som mer egnet. Der skulle det være mulig å finne le så snart han var kommet over. Det ble opplyst at brygga på innsiden av fergeleiet på Tysnes var tilgjengelig. Fiskeren om bord på Ariel bekreftet at han skulle forsøke å ta seg over til Hodnaneset.

Klokken 1506 gikk M/F Hordaland fra Jektevik noe forsinket grunnet problemer med ferjebroen på landsiden. Denne måtte nødkjøres opp med strøm fra ferja fordi landstrømmen var kortsluttet av sjøvann som hadde slått inn over kaia.

Da M/F Hordaland forlot Jektevik observerte de at sjarken krysset over lenger sør i fjorden med kurs syd av Fjereflu varde. Situasjonen beskrevet av ferjemannskapet var at sjarken da lå hardt over til styrbord. *Den lå flat som en seilbåt uten å rette seg opp igjen underveis over fjorden* var uttrykt senere. Fiskeren ble observert stående i styrhusdøra hvor han manøvrerte fra utsiden mens han klemte seg opp mot skottet på babord side i åpningen til styrhuset. Han var iført regntøy og hadde ikke iført seg redningsvest. På dette tidspunktet logget M/F Hordaland 60-70 knop i vindkastene.



Figur 3: M/F Hordaland. Foto: Tide Sjø.

Ifølge et vitne som befant seg på landsiden syd av Jektevik har havarikommisjonen fått opplyst at sjarken først ble observert tett oppunder land med kurs syddover fra Jektevik.

Sjarken forandret så kursen østover og satt i retning over fjorden mot Nord-Huglo. Vitnet observerte dermed Ariel nesten rett aktenfra mens den krysset Langenuen.

*Fartøyet la seg hardt over til styrbord når den kom lenger ut på fjorden, slik at bunnsmørningen på babord side var synlig hele veien over til holmene utenfor Nord-Huglo. Da fartøyet kantret, anslo vitnet at det gikk ca. et minutt fra de så grå røyk til sjarken forsvant i sjøen. Vitnet holdt øye på et oransje objekt som han så mistet av syne. M/F Hordaland ankom området og det ble da observert fra land at ferja fikk satt ut en lettbåt som etter en kort stund satt kursen inn mot Huglo.*

Rett før M/F Hordaland ankom Hodnanes ferjekai oppfattet de nød anrop på VHF kanal 16. De kjente igjen stemmen som fiskeren på Ariel og sendte umiddelbart ut et Mayday relay<sup>1</sup> kl. 1514, samtidig som de tørnet rundt og gikk full fart mot havaristen. Fra farvannet ved Hodnanes observerte fergemannskapet sjarken mot dens babord side, syd av Fjereflu med kraftig slagside mot styrbord og røykutvikling, før Ariel forsvant helt i sjøen. Mannskapet holdt øye med et oransje objekt som fløt sydover. Innen kort tid hadde de satt MOB-båten på vannet og lyktes kl. 1526 å få tak på personen som iført oransje regntøy fløt i sjøen med ryggen opp.

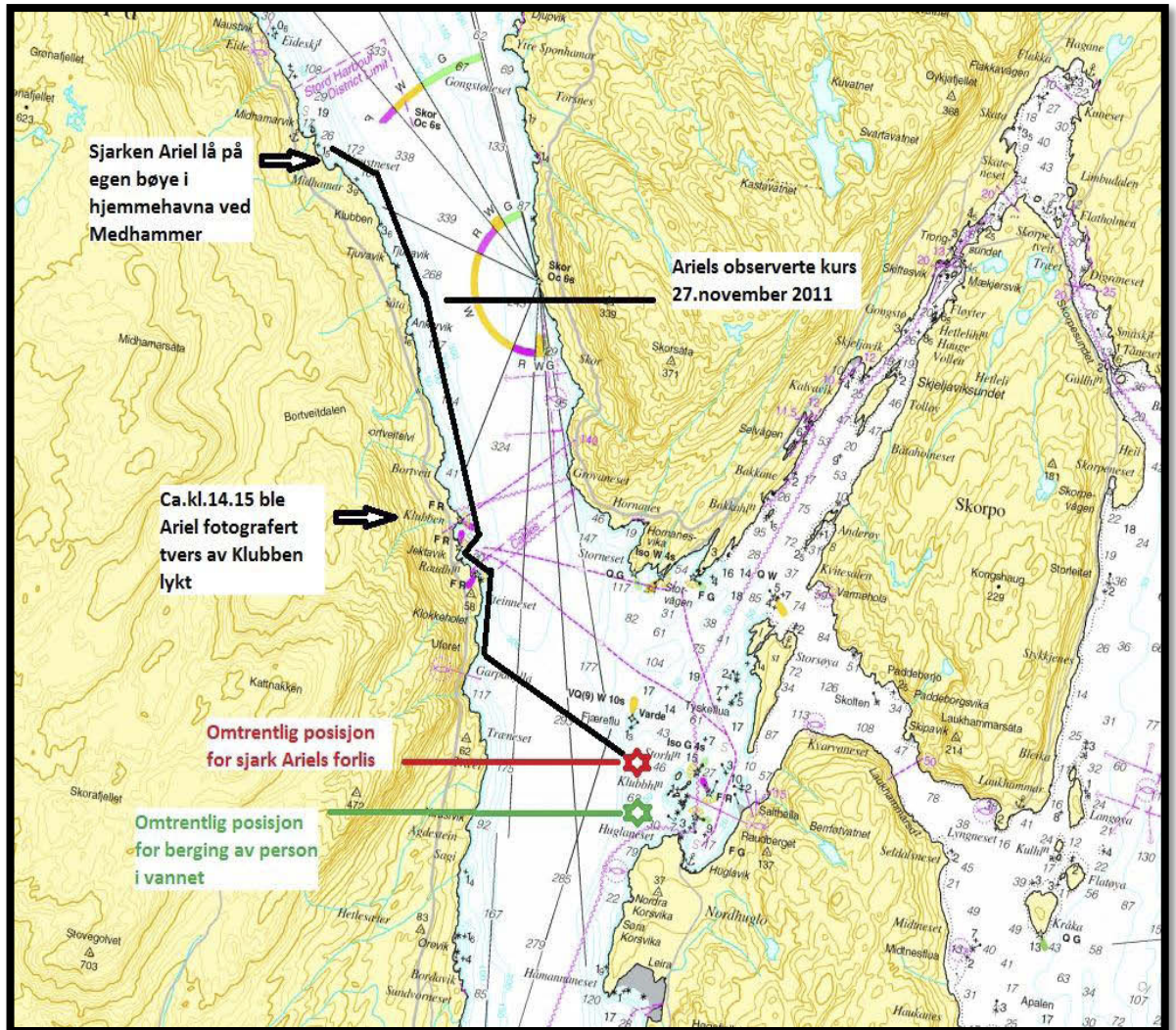
Gjenopplivning ble forsøkt underveis inn mot kaia på Huglo, men grunnet de meget utfordrende forholdene redningsmannskapet opererte under måtte de samtidig sørge for at de ikke mistet den bergede på sjøen igjen, mens de selv tok seg inn og i le av uværet.

Ambulansebåt ankom Huglo svært raskt og overtok ansvaret for den forulykkede. Imidlertid måtte AMK melde fiskeren som omkommet kl. 1553.

Det var på dette tidspunktet ikke stadfestet hvem avdøde var, eller om han hadde vært alene ombord. Hovedredningssentralen iverksatte derfor ytterlige søk i området med hjelp av fartøy som var kommet til. På bakgrunn av opplysninger fra pårørende og fergemannskapet om bord på M/F Hordaland besluttet hovedredningssentralen å avslutte redningsaksjonen kl. 1727.

---

<sup>1</sup> Videre sending av en nødmelding



Figur 4: Utsnitt fra sjøkart 119 som viser Ariels bevegelser frem mot ulykken.

### 1.3 Fartøyet

Fra Fiskeridirektoratets registreringsskjema for innmelding av fiskefarkost er byggested for sjarken oppgitt å være Rolfsnes på Bømlo med byggeår 1969.

Pårørende opplyste at fartøyet ble innkjøpt av nåværende eier fra en fisker hjemmehørende i Gismarvik, Rogaland i 1997. Etter overtagelsen ble Ariel rigget for juksa fiske og var i mange og lange sesonger benyttet rundt Lofoten og på Finnmarkskysten.

Båten ble helt strippet ned (se figur 5) og bygd opp igjen hos Oma Slipp & Mek. Verksted a.s. på Stord i 1997.





Figur 5: Sjarcken ble strippet helt i 1997 før ombygging. Foto: Oma Slipp & Mek. Verksted as.

Havarikommisjonen har fått bekreftet fra båtbyggeriet at Ariel under ombyggingen hos dem i 1997 bl.a. fikk montert nytt styrhus, dekk og skansekleddning i aluminium. Fartøyet oppgis å ha forlatt verftet i september i den grad av utrustning som figur 6. viser.



Figur 6: Ariel ved kai hos Oma Slipp & Mek. Verksted a.s. etter ombygging. Foto: Oma Slipp & Mek. Verksted as.

Fartøyet var tilbake ved Oma Slipp & Mek. Verksted a.s. i 1998 og i 1999 hvor diverse vedlikeholds jobber ble gjort, samt enkelte modifikasjoner utført. Spesielt er å merke seg at tidligere påmonterte platekjøl forut ble forlenget, juksestenger var flyttet til innfesting på styrhustaket samt at en svalkeport (dreneringsåpning/lenseport) på styrbord side forut ble tettet under verkstedoppholdet i 1999.

Senere ble Ariel slippsett en rekke ganger ved O. Kvernenes båtbyggeri i Fitjar. Dette båtbyggeriet hjalp også til med montering av ny motor (en John Deere 80 hk m/Nogva gir) i 2008. Det opplyses videre at man ved slippsetting i 2008 flyttet mesanmasta noe akterover og at denne, samt formasta med bom ble forsterket etter eierens anvisning og ønske. Fiskeren tok selv mye av den praktiske jobben ved skifte av motor.

Hverken Oma eller O. Kvernenes båtbyggeri er kjent med når eller hvor fartøyet for øvrig er modifisert for å fremstå slik det fremgår av figur 2. Fagfolk ved båtbyggeriene som husker fartøyet, mener å ha forstått det slik at fiskeren også fikk gjort ettermonteringer og modifikasjoner ved lokale verft, under ett eller flere av sine lange opphold nordover.

Fra figur 6 skimtes toppen av en lukekarm aktenfor styrhuset, denne bekreftes fra Oma båtbyggeri å ha blitt montert av dem som en nedgang til lasterommet og arrangert som en fast tank med et vanntett skott i begge ender. Videre at det aktenfor lasterommet var installert en dieseltank under dekket. I forkant av lasterommet befant motorrommet seg med lukenedgang inne i styrhuset.

Fartøyet var ved forliset tilrigget for krabbefiske med en platting akterut for håndtering av teiner. Denne er anslått fra figur 2 til å rekke over en tredjedel av fartøyets lengde hvilket betød ca. 2,5 – 3 m, og dekket tvers over fartøyet, hvilket betød en bredde på rundt 2,95 m i forkant. Plattingen var i sin helhet utført i aluminium, inkludert en hel plate på toppen.

SHT er ikke kjent med at det ble utarbeidet dokumentasjon i forhold til fartøyets stabilitet og sjødyktighet, verken da fartøyet ble bygget eller ved senere ombygginger. I følge sjøfartsdirektoratet har fartøyet ikke vært gjenstand for uanmeldt tilsyn.

#### **1.4 Fiskeren**

Fiskeren var født i Haugesund i 1937. Han tok maskinistutdannelse og seilte senere som maskinsjef før han gikk i land og drev en gård på Jæren inntil salg av denne i begynnelsen av 80-årene. I 1983 begynte han som elev ved Austevoll fiskerifagskole hvor han ble uteksaminert i juni 1984 og flyttet deretter nordover til Stord. Skolen har bekreftet at relevant sikkerhetsopplæring og radiosertifikat for VHF var en del av pensum i 83/84.

Sjøfartsdirektoratet har i sitt sertifikatregister førstegangsutstedelse av vedkommendes fiskeskippersertifikat datert til april 1992.

Han var første gang registrert som fisker i B-manntallet i Kvinnherad 1982. Registreringen ble flyttet til Stord 1985. Etter at fiskeren fylte 70 år og hadde pensjonert seg, var han fra 2008 registrert i Blad A-manntallet og fisket deretter i lokale farvann vest om Tysnes og i Langenuen. Fiskeren opplyses å ha vært i god fysisk form. Obduksjonen foretatt avdekket heller intet spesielt annet. I følge rettsmedisiners rapport etter obduksjon konkluderes det med at det er rimelig å anta at dødsårsaken var drukning.

## 1.5 Vær- og sjøforhold

### 1.5.1 Værmelding og observasjoner

Fra meteorologisk institutt på Vestlandet har havarikommisjonen mottatt data for lokale forhold i Langenuen ved Fjereflu søndag 27. november 2011 rundt kl. 15. Et sammendrag er som følger:

Et lavtrykk befant seg ved Stadt lørdag kveld. Vestlandet sør for Stadt opplevde sørvestlige vinder, sterk kuling på kysten, med yr og regn. Dette været fortsatte utover natten i det et nytt lavtrykk fulgte samme banen. Kaldfronten passerte Vestlandet tidlig søndag morgen. Vinden minket kortvarig midt på dagen søndag ca. kl. 13. Dette ble fulgt av en sterk nordlig luftstrøm, med en brå vinddreining og økning av vinden til storm. Vinden minket langsomt fra kl. 15 og raskere etter kl. 16. Søndag morgen var vinden sørvestlig 39-47 knop på fyrstasjonene i området, den minket om formiddagen til SW 20-25 knop (kl.11 lokal tid). Kl. 13 dreide vinden N-NV og økte raskt i styrke til opp til full storm. Mellom kl. 14 og 15 var vinden på det sterkeste.

### 1.5.2 Vind i Langenuen

I Langenuen er det føring av vinden langs fjordløpet og lokale forsterkninger kan forekomme. Vinden dreide brått til N-NV like etter kl. 12, og økte raskt til storm den neste timen. Vindkastene kan ha vært opp til 70 knop ute i fjordløpet.

### 1.5.3 Bølgehøyder ved Fjereflu

Ved full storm 50 knop er signifikant bølgehøyde estimert til 1,3 m etter ca. ½ time, (bølger produsert i nærrområde) og 1,5 m etter 1 time (for å få med ”hele Langenuen”). Meteorologisk institutt anslår at de høyeste enkeltbølgene kan ha vært opp til 2,6 m.

### 1.5.4 Lokale observasjoner

Mellom kl.1200 og 1600 lokal tid ulykkesdagen, var det ved Stord lufthavn gjort målinger opp til 71 knop i vindkastene og trafikken var tidvis innstilt for ordinære avganger.

Lokale forhold ved Fjereflu på Nord-Huglo den 27. november, ble senere beskrevet av fartøy som deltok i søk og redningsoperasjonen som ekstreme med nordvest full til sterk storm og lokalt svær sjø. SHT har blitt informert om at det ved kraftig nord- nordvestlig vind i forbindelse med lavtrykk som passerer nordover, ofte observeres en ytterligere vindøkning gjennom Langenuen.



Figur 7: Flere fartøy kom til for å søke etter overlevende i Langenuen før HRS-S slo fast at det kun hadde vært en person ombord i Ariel. Redningsaksjonen ble avsluttet kl. 1727. Foto: Henrik Mundal Andreassen.

## 1.6 Regelverk for fiskefartøy

Det er flere forskrifter som regulerer fartøy av Ariels størrelse. De mest sentrale er byggeforskriften<sup>2</sup>, sikkerhetsforskriften<sup>3</sup>, forskrift<sup>4</sup> om redningsredskaper og forskrift<sup>5</sup> om sikkerhetsopplæring for fiskere.

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

Da Ariel ble bygget eksisterte det ikke byggetekniske krav til denne fartøystørrelsen. Det ble imidlertid fastsatt en byggeforskrift i 1991 som også fikk anvendelse for fartøy bygget før 1. januar 1992 dersom de ble ombygget etter denne dato. Avhengig av ombyggingens omfang kan dette bl.a. utløse krav om stabilitetsdokumentasjon og andre forhold som berører fartøyets sjødyktighet.

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

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

Sikkerhetsforskriften inneholder også flere operasjonelle bestemmelser om lukningsmidler.

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

<sup>3</sup> Forskrift 15. oktober 1991 nr. 710 om sikkerhetstiltak mv. på fiske- og fangstfartøy

<sup>4</sup> Forskrift 15. oktober 1991 nr. 709 om redningsredskaper m.m. på fiske- og fangstfartøy

<sup>5</sup> Forskrift 10. februar 1989 nr. 88 om sikkerhetsopplæring for fiskere

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.
- Det skal fra åpent dekk være fritt avløp for vann gjennom lenseportåpninger eller spalte med areal i henhold til gjeldende byggeforskrifter.

### 1.6.3 Krav til redningsutstyr

Ariel, som er et dekket fartøy under 10,67 m skal ha en lett tilgjengelig redningsdrakt for hver person om bord. SHT har blitt opplyst om at fiskeren hadde en redningsdrakt, men ikke fått bekreftet om denne befant seg ombord i Ariel den 27. november. Redningsdrakt ble ikke benyttet under forliset.

### 1.6.4 Krav til sikkerhetsopplæring for fiskere

I henhold til forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere skal alle fiskere som driver ervervsmessig fiske fra norsk båt/fartøy uansett størrelse ha gjennomført sikkerhetsopplæring. Ordningen er frivillig for fiskere som har fylt 60 år.

Ifølge Tromsø maritime skole som fører et nasjonalt register over sikkerhetsopplæring for fiskere er den omkomne ikke registrert med førstegangsopplæring eller repetisjonskurs. Det er et krav om førstegangs og repetisjonskurs i forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere. Imidlertid opplyser Tromsø maritime skole at sikkerhetsopplæringen på nasjonalt nivå ikke ble formalisert før etter 1985 og at tidligere sikkerhetskurs derfor var mer basert på den enkeltes utdannelseinstitusjons individuelle opplegg.

## 1.7 **Tilsynet relatert til yrkesfartøy**

Sjøfartsdirektoratet har verken byggetilsyn eller 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.

## 2. **HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER**

### 2.1 **Vurdering av hendelsesforløp**

Vitneobservasjoner tilsier at fartøyet lå kraftig over til styrbord med rekka ned i sjøen underveis over Langenuen, hvor de rådende værforholdene skapte kraftig kreggende moment mot styrbord forårsaket av sterk vind. Ved Fjereflu kom fartøyet inn i et område hvor det dannes brytende sjø og derfor kan Ariel der ha fått oppsamling av større mengder vann på dekk. Dette har i så fall ført til ytterligere kreggende moment og øket risikoen for vannfylling gjennom åpninger. Havarikommisjonen har ikke grunnlag for å konkludere om hva som var utslagsgivende for det videre hendelsesforløpet. Fartøyet kan ha kantret og sunket som følge av manglende reststabilitet, eller som en følge av vannfylling gjennom åpninger. En kombinasjon av begge disse forholdene kan heller ikke utelukkes.

## 2.2 Stabilitet og vanntett integritet

Ariel ble bygget i 1969, og på det tidspunktet fantes det ingen byggetekniske krav relatert til denne klassen av fiskefartøy. Fartøyet har imidlertid vært gjennom flere ombygginger, blant annet i 1997 da fartøyet etter først å ha blitt strippet ned fikk montert nytt dekk, skanseledning og styrehus i aluminium. Havarikommisjonen mener at byggeforskriften av 1991 kom til anvendelse i forbindelse med denne ombyggingen. Dette innebærer blant annet at størrelsen på lenseporter samt lukningsmidler for åpninger i dekk og overbygg skulle være i samsvar med bestemmelsene i Nordisk Båtstandard. Videre innebærer forskriften at ombyggingens konsekvenser i forhold til fartøyets stabilitetsegenskaper skulle vurderes.

Så langt havarikommisjonen har kunnet bringe på det rene forelå det på ulykkestidspunktet ikke dokumentasjon på fartøyets stabilitet, styrken og tettheten på luker og dører eller størrelsen på lenseportene. Ettersom Ariel ikke har vært gjenstand for tilsyn ble eventuelle mangler heller ikke avdekket.

## 2.3 Redningsutstyr

Fiskeren benyttet ikke redningsdrakt da fartøyet forliste.

Havarikommisjonen mener at ulykken kunne fått et annet utfall dersom redningsdrakt hadde vært benyttet, spesielt sett i lys av den korte tiden fiskeren lå i sjøen.

## 2.4 Sikkerhetsopplæring

Fiskeren hadde ikke gjennomført obligatorisk sikkerhetsopplæring for fiskere etter 1985.

Havarikommisjonen mener at gjennomføring av sikkerhetskurs og senere repetisjoner er viktig for å håndtere kritiske situasjoner.

# 3. SIKKERHETSTILRÅDINGER

Siden 2008 har SHT undersøkt flere ulykker hvor sjarker har forlist. I den forbindelse er det gitt flere sikkerhetstilrådinger knyttet til godkjenning, kontroll og utarbeidelse av stabilitetsdokumentasjon. Sjøfartsdirektoratet har nå på høring et utkast til ny forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde hvor det er innarbeidet en rekke tiltak for å bedre sikkerheten i denne fartøygruppen. Flere av disse tiltakene kan være relevante i forhold til forliset med Ariel, og SHT anser det ikke nødvendig å fremme nye tilrådinger på bakgrunn av denne ulykken.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 7. desember 2012