



Framlagd september 2022

# RAPPORT SJØFART 2022/09

***Sjøulukke med fiskefartøyet Sørbris  
LM8515, forlis i Breivikfjorden,  
Troms og Finnmark, 8. mai 2020***



English summary included.

*Statens havarikommisjon (SHK) har utarbeidd denne rapporten utelukkande for å betre tryggleiken på sjøen.*

*Føremålet med ei tryggleiksundersøking er å finne ut av hendingsforløpet og årsaksfaktorar, greie ut omstende som kan vere viktige for å førebyggje sjøulukker og betre tryggleiken på sjøen, og offentleggjere ein rapport med eventuelle tryggleikstilrådingar. Det er ikkje Havarikommisjonen si oppgåve å ta stilling til sivilrettsleg eller strafferettsleg skuld og ansvar.*

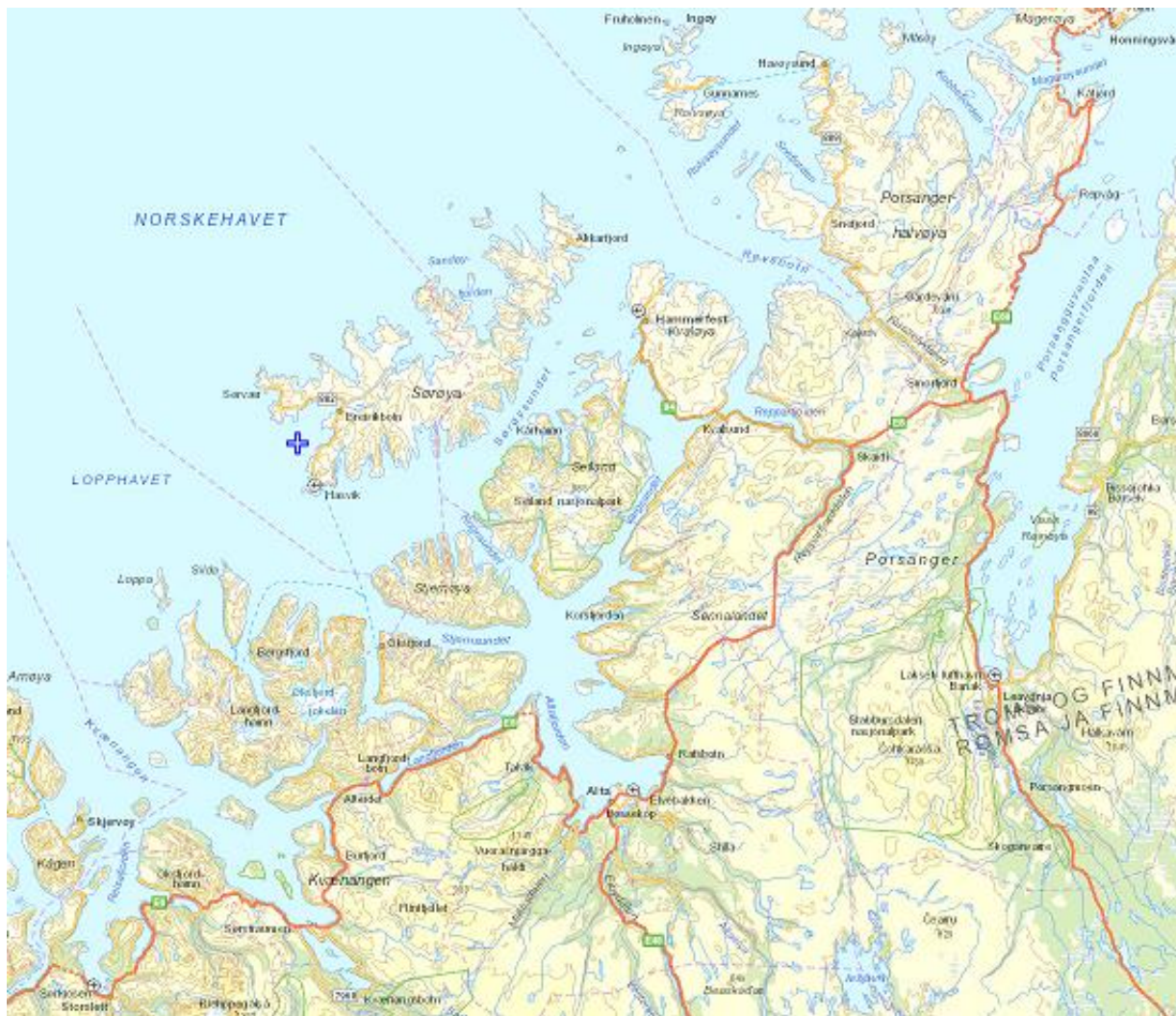
*Denne rapporten bør ikkje brukast til anna enn førebyggjande sjøtryggleiksarbeid.*

# Innholdsliste

<b>MELDING OM HENDINGA/HAVARIET</b> .....	<b>4</b>
<b>SAMANDRAG</b> .....	<b>5</b>
<b>ENGLISH SUMMARY</b> .....	<b>7</b>
<b>OM UNDERSØKINGA</b> .....	<b>9</b>
<b>1. FAKTAOPPLYSNINGAR</b> .....	<b>11</b>
1.1 Hendingsforløp.....	11
1.2 Melding om sakna sjark .....	13
1.3 Personskadar .....	14
1.4 Vêr og sjøtilhøve .....	14
1.5 Skildring av farvatnet.....	16
1.6 Garnlenkjer .....	16
1.7 Reiarlaget .....	18
1.8 Den omkomne og obduksjonen.....	18
1.9 Fartøyet og oppmåling .....	19
1.10 Heving av fartøyet.....	19
1.11 Tilsyn .....	21
1.12 Relevant regelverk .....	22
1.13 Fiskefartøy som reduserer lengda for å kome under 8 meter .....	24
1.14 Tidlegare relevante ulukker .....	24
1.15 Stabilitetsegenskapar og lastetilstand.....	24
1.16 Tiltak i ettertid.....	24
<b>2. ANALYSE</b> .....	<b>27</b>
2.1 Innleiing .....	27
2.2 Vurdering av hendingsforløpet .....	28
2.3 Vurdering av rednings- og varslingsutstyr .....	29
2.4 Vurdering av styresmaktene sitt tilsyn med Sørbris og flåtegruppa fartøyet høyrde til ....	29
2.5 Vurdering av forliset med tanke på stabilitet .....	30
2.6 Vurdering av stabilitetstilhøve for fiskefartøy med største lengde mindre enn 8 meter bygde før 1992.....	31
<b>3. KONKLUSJON</b> .....	<b>33</b>
3.1 Hendingsforløpet.....	33
3.2 Utløysande faktorar .....	33
3.3 Faktorar som medverka til forliset .....	33
3.4 Andre tryggleiksfaktorar .....	33
<b>4. TRYGGLEIKSTILRÅDINGAR</b> .....	<b>35</b>
<b>VEDLEGG</b> .....	<b>36</b>

# Melding om hendinga

Om ettermiddagen fredag 8. mai 2020 fekk Havarikommisjonen (SHK) gjennom media kjennskap til at det var sett i gang ein leiteaksjon etter ein sakna sjark i Breivikfjorden i Finnmark (sjå figur 1). HRS-N hadde aktivert lokale ressursar og eit Sea King-helikopter frå Banak. Redningshelikopteret lokaliserte og henta opp ein person frå sjøen kl. 2218. Åleinefiskaren, som eigde fiskefartøyet Sørbris, blei erklært omkomen då dei kom fram til sjukehuset. Havarikommisjonen starta undersøkinga si 9. mai 2020.



Figur 1: Kartet dekkjer området Breivikfjorden på Sørøya der ulukka hende (merkt med eit kryss).  
Kart: © Kartverket

# Samandrag

Fiskefartøyet Sørbris var av typen Myra 27 rundhekk, bygd i 1981, og hadde opphavleg ei registrert største lengde på 8,17 meter. Fartøyet forliste om lag kl. 1600 den 8. mai 2020 i Breivikfjorden i Finnmark. Ein søk- og redningsaksjon blei sett i gang fire timar seinare på grunnlag av ei uromelding. Åleinefiskaren blei lokalisert og henta opp av sjøen godt og vel seks timar etter ulukka og erklært omkomen snart etter. Fiskaren hadde denne dagen gått ut rundt klokka 1300 for å hale inn ei garnlenkje som han hadde overteke frå eit anna fartøy.

Den 14. mars 2022 blei Sørbris heva på oppdrag frå Havarikommisjonen og frakta til land på Finnsnes. Det viste seg at Sørbris hadde fått bruket i propellen, og Havarikommisjonen ser dette som ei medverkande årsak til forliset.

Det hadde aldri blitt gjort stabilitetsutrekningar for Sørbris. Seinast 1. januar 2020 skulle alle fiskefartøy over 8 meter største lengde hatt ein fartøyinstruks frå eit godkjent føretak med operasjonelle avgrensingar fastsette på grunnlag av stabilitetsutrekningar. Opphavleg var fartøyet si største lengde (LOA) oppgjeven av produsenten registrert som 8,17 meter, og det var òg denne lengda som tidlegare var registrert hos styresmaktene. Fiskaren hadde sjølv teke kontakt med eit godkjent føretak for å få kontrollert den største lengda på Myra 27-sjarken. Føretaket gjorde ei ny oppmåling av fartøyet saman med eigaren/fiskaren, og den 5. januar 2020 blei fartøyet si største lengde målt til 7,90 meter. Sørbris kom då inn under ei enklare gruppe fiskefartøy (mindre enn 8 meter, bygde før 1992) der det gjeldande regelverket ikkje krev eigen fartøyinstruks med stabilitetsutrekningar.

Den tidlegare eigaren hadde nytta Sørbris mest til juksafiske, men den nye eigaren endra driftsforma til garnfiske. Havarikommisjonen meiner at det nettopp er i slike høve, når driftsforma til eit fartøy blir endra og det blir valt anna og kanskje tyngre utstyr, at ein eigar kan få mykje hjelp og rettleiing frå stabilitetsutrekningar. Ein kan gå ut frå at fiskaren har gjort seg sine egne praktiske erfaringar med stabiliteten til fartøyet medan han drifta med egne garnlenkjer, men utan at han hadde fått fartøyet sine operasjonelle avgrensingar vurderte. Eigaren kunne fått teoretisk støtte frå stabilitetsutrekningar som ville ha gjeve han eit praktisk svar på om Sørbris til dømes trengde fast ballast for å drifte i ei ny driftsform med nytt dekkstutyr.

Det blei slege fast at Sørbris hadde hatt ein redningsflåte med hydrostatisk utløysar på styrehustaket. Det var ikkje registrert nokon AIS, fri-flyt nødpeilesendar eller VHF med DSC på fartøyet, men Sørbris skal ha hatt ein fastmontert VHF av eldre modell om bord. Redningsflåten blei aldri funnen att, korkje i samband med forliset eller då fartøyet blei heva.

Det var meir enn 11 år sidan Sørbris hadde hatt uvarsla tilsyn frå Sjøfartsdirektoratet. Undersøkinga har vist at det dei seinare åra har vore svært få uvarsla tilsyn i gruppa av fartøy mindre enn 8 meter, bygde før 1992, i høve til det totale talet på båtar i denne gruppa. Statens havarikommisjon tilrår difor Sjøfartsdirektoratet å intensivere tilsynet med den nemnde gruppa fiskefartøy.

Det er mange fartøy som er mindre enn 8 meter og bygde før 1992. Desse fartøya er ofte rimelege i innkjøp samanlikna med nyare fartøy, og dei blir difor ofte omsette mellom fiskarar i etableringsfasen, som kan vere noko meir urøynde. Fiskefartøy kan ofte bli rigga med meir og meir omfattande utstyr som gradvis reduserer den innebygde stabilitetsreserven. Som regel har desse fartøya òg eit større lengde/breidde-forhold (er smalare) og ofte eit lågare fribord enn meir moderne fartøy i same lengdegruppe. Det vil seie at dei eldre fartøya generelt har mindre stabilitetsreservar enn meir moderne fartøy det er naturleg å samanlikne dei med. På dette grunnlaget meiner Havarikommisjonen at det ikkje er forsvarleg om desse fartøya blir drifta i mange år framover utan at det er fastsett operasjonelle avgrensingar.

Statens havarikommisjon tilrår difor Sjøfartsdirektoratet å innføre krav om stabilitetsutrekningar for fiskefartøy med største lengde mindre enn 8 meter bygde før 1992.

# English summary

The fishing vessel *Sørbris* was of the type Myra 27 with a round stern, built in 1981, and was originally registered with a length overall of 8.17 metres. The vessel sank at approximately 16:00 on 8 May 2020 in the Breivikfjord in Finnmark. A search and rescue operation was initiated four hours later on the basis of a notification of concern. The fisherman, who was fishing alone, was located and retrieved from the sea just over six hours after the accident. He was pronounced dead shortly after. On the day of the accident, the fisherman had set out to pull a string of fishing nets that he had taken over from another vessel.

On 14 March 2022, *Sørbris* was raised on assignment for the NSIA and brought to shore at Finnsnes. It turned out that *Sørbris* had fishing gear caught in the propeller, which the NSIA deems to have been a contributory cause of the accident.

No stability calculations had ever been prepared for *Sørbris*. All fishing vessel with a length overall of more than 8 metres should have had vessel instructions prepared by an approved company, with operational restrictions defined on the basis of stability calculations, in place no later than by 1 January 2020. The vessel's length overall (LOA) as stated by the manufacturer was originally registered as 8.17 metres, and this is also what was previously registered by the authorities. The fisherman had himself contacted an approved company to have the length overall of the Myra 27 checked. The approved company measured the vessel again together with the owner, and on 5 January 2020 the vessel's length overall was found to be 7.90 metres. This brought *Sørbris* into another category of fishing vessels (less than 8 metres, built before 1992) that is not subject to a requirement for vessel instructions with stability calculations under the current regulations.

The previous owner had mostly used *Sørbris* for hand-lining, but the new owner changed the form of operation to net fishing. In the NSIA's opinion, it is precisely in cases such as this, when a vessel's form of operation is changed and other, potentially heavier, equipment is introduced, that a vessel owner could benefit greatly from the help and guidance of stability calculations. It can be assumed that the fisherman had gained practical experience of his vessel's stability when fishing with his own strings of nets, but without having had the vessel's operational restrictions assessed. The owner of the vessel could have used stability calculations for theoretical support to arrive at a practical answer to questions such as whether *Sørbris* needed permanent ballast for its new form of operation with new equipment on deck.

It was determined that *Sørbris* had had a life raft with a hydrostatic release device on the roof of the wheelhouse. No AIS, float-free satellite EPIRB or VHF radio with DSC was registered to the vessel, but *Sørbris* is reported to have been equipped with an old fixed VHF model. The life raft was never found, neither in connection with the accident nor when the vessel was raised.

*Sørbris* had not been subject to an unannounced inspection by the Norwegian Maritime Authority (NMA) for more than 11 years. The investigation has shown that the number of unannounced inspections of vessels in the category less than 8 metres, built before 1992 has been very low in recent years, considering the total number of vessels in this group. The NSIA therefore recommends that the NMA intensify its inspection activities in the above-mentioned category of fishing vessels.

There are a great number of vessels of less than 8 metres, built before 1992. These vessels can be bought at moderate prices compared to newer vessels, and will therefore often be bought and sold between fishermen in the start-up phase who may have limited experience. In many cases, a fishing vessel can over time be rigged with an increasing amount of equipment that gradually reduces its stability reserves. Moreover, these vessels generally have a higher ratio between length and breadth (are narrower) and a lower freeboard than more modern vessels of similar

length. This means that older vessels generally have smaller stability reserves than comparable modern vessels. Based on the above, the NSIA considers it to be unsafe for these vessels to continue to operate for years to come without operational restrictions being set.

The NSIA therefore recommends that the Norwegian Maritime Authority introduce a requirement for stability calculations for fishing vessels with a length overall of less than 8 metres built before 1992.



# Om undersøkinga

## Føremål og metode

Havarikommisjonen har klassifisert hendinga som svært alvorleg. Føremålet med undersøkinga har vore å klarleggje kva som førte til at fartøyet sakk. Havarikommisjonen har òg greidd ut kva som kan bidra til å auke tryggleiken og hindre liknande ulukker og skadeomfang i framtida.

Ulukka og omstenda rundt henne er undersøkte og analyserte i tråd med Havarikommisjonen sitt tryggleiksfaglege rammeverk og analyseprosessen for systematiske undersøkingar (NSIA-metoden<sup>1</sup>).

## Fokus og avgrensing

Statens havarikommisjon er undersøkingsstyresmakta for sjøfartsulukker og sjøfartshendingar. Etter sjølova § 473 skal undersøkingsstyresmakta klarleggje hendingsforløpet og årsaksfaktorar, greie ut omstende som kan vere viktige for å førebygge sjøfartsulukker og levere ein undersøkingsrapport.

Undersøkingsstyresmakta skal ikkje ta stilling til sivilrettsleg eller strafferettsleg skuld og ansvar. Undersøkinga skal vere uavhengig av andre etterforskingar eller undersøkingar som heilt eller delvis har eit slikt føremål.

Eventuelle tryggleikstilrådingar blir fremja om tiltak som bør setjast inn eller vurderast for å hindre liknande sjøulukker i framtida.

## Informasjonskjelder

Havarikommisjonen intervjuar aktuelle lokale aktørar og hadde seinare samtaler med pårørande. Havarikommisjonen har òg fått saksdokumenta frå politiet, inkludert obduksjonsrapporten. Andre saksopplysningar om fartøyet er henta inn frå Sjøfartsdirektoratet, Fiskeridirektoratet og det godkjende føretaket som gjorde ei ny oppmåling av fartøyet i januar 2020.

## Undersøkingsrapporten

Den første delen av rapporten, kapittelet Faktaopplysningar, skildrar hendingsforløpet med tilhøyrande data og informasjon som er henta inn i samband med ulukka, i tillegg til undersøkingane som Havarikommisjonen har gjennomført og funna ein gjorde.

Den andre delen av rapporten, kapittelet Analyse, tek føre seg Havarikommisjonen sine vurderingar av hendingsforløpet og medverkande faktorar basert på faktaopplysningar og undersøkingane som blei gjorde. Omstende og faktorar som ein har funne mindre relevante når det gjeld å forklare og forstå ulukka, blir ikkje grundigare drøfta.

Rapporten blir avslutta med Havarikommisjonen sine konklusjonar og tryggleikstilrådingar.

---

<sup>1</sup> NSIA – Norwegian Safety Investigation Authority. Sjå <https://havarikommisjonen.no/Om-oss/Metodikk>

# 1. Faktaopplysningar

1.1 Hendingsforløp.....	11
1.2 1.2 Melding om sakna sjark.....	13
1.3 Personskadar.....	14
1.4 Vêr og sjøtilhøve .....	14
1.5 Skildring av farvatnet.....	16
1.6 Garnlenkjer .....	16
1.7 Reiarlaget .....	18
1.8 Den omkomne og obduksjonen.....	18
1.9 Fartøyet og oppmåling .....	19
1.10 Heving av fartøyet.....	19
1.11 Tilsyn .....	21
1.1 Relevant regelverk .....	22
1.2 Fiskefartøy som reduserer lengda for å kome under 8 meter .....	24
1.3 Tidlegare relevante ulukker .....	24
1.4 Stabilitetsegenskapar og lastetilstand .....	24
1.5 Tiltak i ettertid.....	24

# 1. Faktaopplysningar

## 1.1 Hendingsforløp

Rundt kl. 1300 den 8. mai 2020 låg sjarken Sørbris (sjå figur 3) med eigaren om bord ved fiskemottaket i Breivikbotn. Her hadde han levert 1 000 kg sløgd fisk i dagane før (dette svarer til om lag 1 500 kg usløgd fisk)<sup>2</sup>. Denne fangsten var levert i to omgangar sidan fiskaren må ha vore klar over at båten ikkje hadde kapasitet til å ta med heile fangsten på ein gong. Fredag 8. mai hadde han sett av sine eigne garnlenkjer rundt klokka 1200. Då eigaren av Sørbris seinare låg ved mottaket hadde han fått ein ny mobiltelefon fordi han nett hadde mista sin eigen på sjøen.



Figur 2: Eit gammalt bilete av Sørbris, teke då båten heitte Aid Elin. Fartøyet hadde då ei eldre garnrulle og spel. Foto: Leif Einan, Ship-Info

---

<sup>2</sup> Oppgjeve frå mottaket.



*Figur 3: Biletet viser Sørbris på veg mot Finnmarken våren 2020. Ein kan sjå at det er gjort store endringar i arrangementet om bord samanlikna med figur 2. Ein ny garnhaler står montert +/- 1,5 meter over, og det er montert ein nyare garngreiar lenger akterover. Redningsflåten er synleg på styrehustaket. Foto: Privat*

Ved mottaket gav han beskjed om at han var på tur ut for å dra ei garnlenkje frå fiskebåten Reineværing LM7809. Reineværing LM7809, som hadde fylt si eiga kvote, hadde tilbode Sørbris moglegheita til å dra den eine av to lenkjer som stod att etter dei. Fiskaren nemnde for mottaket at han rekna med å bruke to turar på å hente inn fangsten frå denne garnlenkja. Mottaket hadde forstått at det var noko sjø utpå, men hadde lese i vêrmeldinga at det skulle spakne seinare på dagen. Sørbris gjekk så frå kai, og ein kan rekne med at han var på feltet før kl. 1400. Fiskaren nemnde ikkje noko på mottaket om når han venta å vere attende for å levere. Det siste registrerte mobilsignalet frå fiskaren sin mobiltelefon vart seinare stadfest til kl. 1600 (kap.1.2).

Ein annan lokal fiskar opplyste i samtale med Havarikommisjonen at han hadde kome i prat med fiskaren på Sørbris om morgonen. Dei hadde snakka om tilhøva på havet den dagen, og om at han sjølv vurderte landliggje.

Rundt kl. 1400 kom den lokale fiskaren attende til båten sin og blei klar over at Sørbris og nokre andre lokale fiskebåtar, alle mindre enn hans eigen, likevel hadde gått ut. Han bestemte seg då for å gå ut sjølv òg. Ute på Breivikfjorden såg han Sørbris, som var i ferd med å hale inn ei garnlenkje. Han vurderte at tilhøva for å setje bruk ikkje var blitt betre for hans eigen del, og han gjekk difor inn att. Han hadde ikkje teke kontakt med Sørbris på feltet.

Fiskaren som tidlegare hadde observert Sørbris, kom attende til sin eigen båt på kvelden og blei klar over at det hadde gått ut alarm om eit sakna fartøy. Han gjekk då ut i lag med fleire lokale fartøy som køyrde manngard i søket etter Sørbris. Etter kl. 2200 såg han eit Sea King-helikopter heise opp ein person frå sjøen. Det viste seg seinare at det var den sakna fiskaren.

## 1.2 Melding om sakna sjark

Klokka 1952 den 8. mai 2020 fekk HRS-N inn den første uromeldinga om at sjarken Sørbris var sakna med éin mann om bord. Det blei først sendt ein førespurnad om sporing til teletilbydaren. HRS-N sette i gang ein aksjon kl. 2002. Kl. 2130 blei det stadfesta at det siste signalet på fiskaren sin mobil var registrert kl. 1600.

### 1.2.1 SØK-, REDNINGS- OG BERGINGSOPERASJONEN

Då sjarken Sørbris var meld sakna og leiteaksjonen sett i gang, tok det lokale politiet i samarbeid med Norsk Folkehjelp til å søkje etter gjenstandar og personar i dei strandsonene som var aktuelle vurdert ut frå drivbana frå staden der ein rekna med at båten hadde forlist. Lokale fiskefartøy hadde samstundes og på eige initiativ gått ut for å sjå etter Sørbris. HRS-N aktiverte RS «Gjert Wilhelmsen», som så koordinerte leiteaksjonen på sjøen. Eit lastefartøy som var i området, blei òg sett inn i søket. Det blei funne fleire gjenstandar frå fartøyet i løpet av kvelden, mellom anna eit fiskekar (sjå figur 4) som framleis flaut med botnen ned og fisk i karet. Etter at redningshelikopteret hadde lokalisert den sakna flytande i sjøen om lag éi nautisk mil frå land kl. 2218, blei søket avslutta kl. 2229. Då han blei funnen, var den sakna fiskaren kledd i bukse, T-skjorte, ein fôra arbeidsdress med oljebukse over og sjøstøvlar. Helikoptermannskapet prøvde gjenoppliving, men måtte seinare konstatere at livet ikkje stod til å berge.

RS «Gjert Wilhelmsen» hadde observert olje på havet 8. mai og gjorde ein observasjon med ekkolodd av det sakna fartøyet, med noko fiskebruk som stod opp i sjøen, i posisjonen N 70 33.000 Ø 022 05.453.



Figur 4: Fiskekar i plast frå Sørbris som romma rundt 350 liter. Karet blei funne flytande i sjøen etter forliset og inneheldt framleis fisk då det blei henta opp. Foto: Politiet

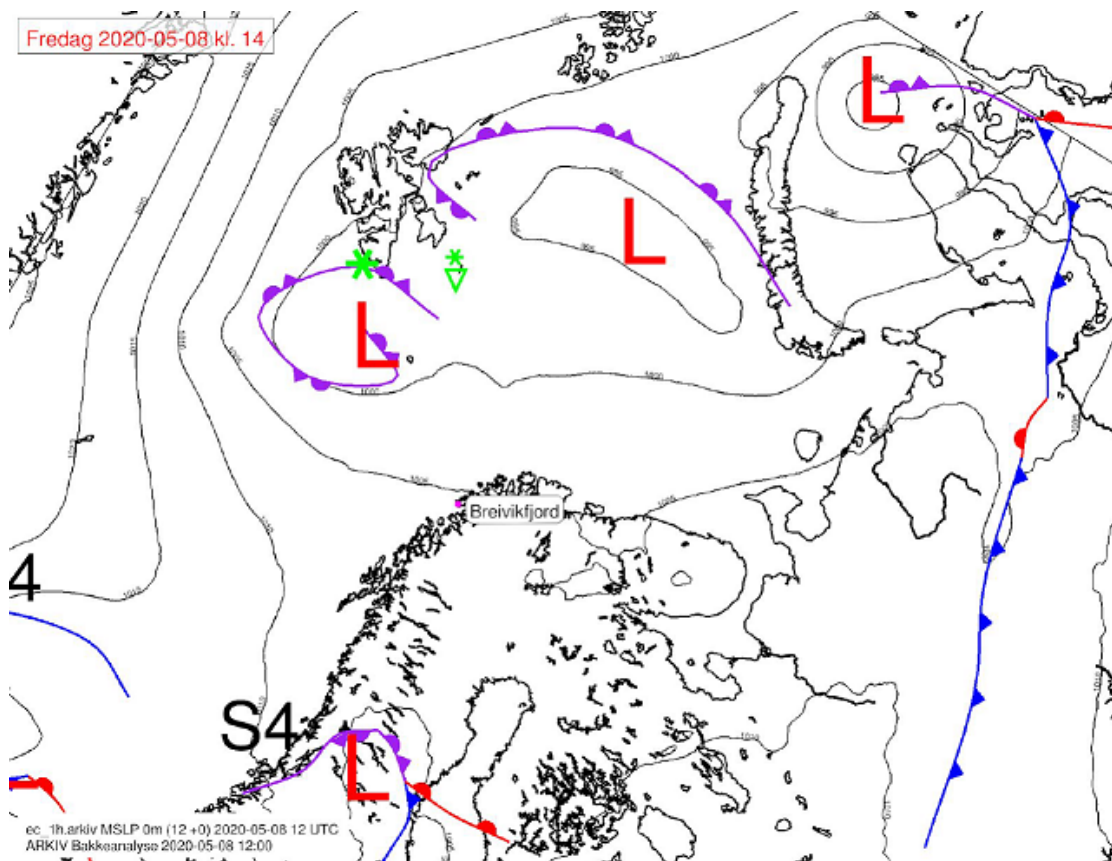
## 1.3 Personskadar

Yrkesfiskaren, som hadde vore åleine om bord, omkom. Det blei seinare stadfest at dødsårsaka var drukning.

## 1.4 Vêr og sjøtilhøve

Frå Meteorologisk institutt har Havarikommisjonen fått ei skildring av den generelle vêrsituasjonen for Troms og Finnmark den 8. mai, og av korleis dette kan ha påverka området Breivikfjorden der båten forliste.

### 1.4.1 SKILDRING AV VÊRSITUASJONEN



Figur 5: Den synoptiske situasjonen fredag 8. mai 2020 kl. 14 lokal tid. Lågtrykksenter, nedbørsfrontar og linjer med likt trykk (isobarar) er teikna inn. Kart: Meteorologisk institutt

Figur 5 viser den generelle vêrsituasjonen fredag 8. mai klokka 1400 lokal tid. Det var lågtrykksaktivitet i Barentshavet med eit vestleg vindfelt med snøbyeaktivitet inn mot kysten av Troms og Finnmark fylke i det aktuelle tidsrommet.

### 1.4.2 KYSTVARSELET FOR DET AKTUELLE KYSTOMRÅDET FREDAG 8. MAI 2020

Fullstendig vêrmelding for kystområda i Nord-Noreg og på Spitsbergen, send ut frå Meteorologisk institutt, Tromsø fredag 8. mai kl. 0900:

*Loppa–Grense Jakobselv:*

*Vestleg frisk bris 10, første del av dagen periodevis liten kuling 12 aust for Nordkapp. Enkelte snøbyer, vesentleg i vest. Dårleg sikt i byer. Signifikant bølgehøgde: 0,5–1,5 m fram til i ettermiddag stadvis 2 m i nord.*

### 1.4.3 DET GENERELLE VÊRVARSELET FOR REGIONEN FREDAG 8. MAI 2020

Sendt ut: fredag 8. mai 2020 kl. 0600 (opplese på NRK P1 om lag kl. 0545).

*Troms: Vestleg frisk bris utsette stader, seinare bris. Enkelte snøbyer.*

*Finnmark: Vestleg liten kuling utsette stader, kan hende periodevis stiv kuling på kysten fram til i føremiddag, frå i ettermiddag periodevis frisk bris. Snøbyer. Få byer på vidda og i aust.*

### 1.4.4 VIND- OG TEMPERATUROBSERVASJONAR FRÅ 8. MAI MELLOM KL. 10 OG 16 LOKAL TID

Dei lokale observasjons-/målepunkta i dette geografiske området er Hasvik lufthamn og Hasvik – Sluskfjellet.

Tabell 1 og tabell 2 viser observasjonar av maksimale middelvindar og vindkast kvar time og vindretninga frå Hasvik lufthamn og Sluskfjellet (438 moh.) i tidsrommet frå kl. 10 til kl. 16. I tillegg viser dei temperaturane målte kvar time, frå Hasvik lufthamn i tabell 1 og Sluskfjell i tabell 2.

Tabell 1: Vind- og temperaturobservasjonar ved Hasvik lufthamn. Kjelde: Meteorologisk institutt

Hasvik lufthavn				
Tidspunkt	Max. middelvind siste time (m/s)	Max. vindkast siste time (m/s)	Vindretning (kompassgrader)	Temperatur (C)
kl 10:00	6,9	9,1	238	0,6
kl 11:00	7,3	11,2	281	0,2
kl 12:00	4,9	7,9	258	1,9
kl 13:00	7,4	9,1	284	2,0
kl 14:00	6,8	7,6	268	1,8
kl 15:00	6,2	8,2	269	2,0
kl 16:00	7,2	9,5	272	1,9

Tabell 2: Vind- og temperaturobservasjonar ved Hasvik – Sluskfjellet. Kjelde: Meteorologisk institutt

Hasvik - Sluskfjellet			
Tidspunkt	Max. middelvind siste time (m/s)	Max. vindkast siste time (m/s)	Vindretning (kompassgrader)
kl 10:00	9,8	11,9	266
kl 11:00	14,7	18,5	244
kl 12:00	11	11,6	247
kl 13:00	11,4	13,6	262
kl 14:00	11,3	13,7	253
kl 15:00	11,7	13,1	254
kl 16:00	9,9	11,2	255

*På Sluskfjellet var vinden noko sterkare, for det meste frisk bris og liten kuling, men det blei målt stiv kuling mellom kl. 10 og 11. I dette tidsrommet målte både lufthamna og Sluskfjellet dei kraftigaste vindkasta, på høvesvis 11,2 m/s og 18,5 m/s.*

*Den noko sterkare vinden som blei målt i løpet av denne timen, hadde truleg samanheng med at ei noko sterkare snøbye passerte. Denne snøbya er indikert i vêrobservasjonen (METAR) frå Hasvik lufthamn i tabell 2. Tidspunkt 080820Z = 8. mai, kl. 0820 zulu-tid = kl. 1020 lokal tid).*

#### **1.4.5 OPPSUMMERING FRÅ METEOROLOGISK INSTITUTT**

*Ut frå dei vêrvarsla, observasjonane og vêrvarslingsprognosane som er tilgjengelege frå 8. mai 2020, kan vi sjå at det var vestleg vind med ein styrke rundt laber bris i området Breivikfjorden. Det var snøbyer i området, noko som gav varierende styrke på vindkast og horisontal sikt. Hasvik lufthamn målte horisontal sikt ned i 700 meter i observasjonen kl. 1020 lokal tid. Signifikante bølgehøgder utanskjers var sannsynlegvis rundt 1,5 meter.*

#### **1.4.6 LOKAL OPPFATNING AV VÊRET OG SJØTILHØVA**

Havarikommisjonen har fått opplyst frå lokale fiskarar som var i området 8. mai 2020, at tilhøva på fiskefeltet i Breivikfjorden denne dagen var skiftande, slik at somme av dei lokale sjarkfiskarane hadde valt landligge den aktuelle føremiddagen, medan andre hadde gått ut som normalt. Havarikommisjonen tek òg omsyn til at det var seint på sesongen, og at ein del av dei lokale fiskarane kan ha vore så godt som ferdige med sin eigen kvote og difor venta til vêret blei endå betre.

### **1.5 Skildring av farvatnet**

Breivikfjorden er ein fjord på vestsida av Sørøya i Hasvik kommune i Finnmark. Fjorden er 8 km lang og opp til 4 km brei. Fjorden har innløp mellom Ramneset i vest og Reineset i aust, og han strekkjer seg nordaustover til Høyvik i enden av fjorden. Tettstaden Breivikbotn ligg på austsida av fjorden. Lengst vest på nordsida av fjorden ligg bygda Breivik. Det bur elles lite folk langs fjorden. Fylkesveg 102 går langs nordsida av fjorden. Det skal vere gode djupner for garnfiske i området frå Svartberggrunnen og vest- og nordvestover. Fleire fiskefartøy dreiv garnfiske i området og leverte gode torskefangstar i denne perioden.

Etter forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder, vedlegg III, er ein del av Sørøysundet definert som å falle inn under fartsområdet Fjordfiske. I Breivikfjorden avgrensar § 21 i forskrifta fartsområdet Fjordfiske, det vil seie «åpent farvann inntil 3 nautiske mil fra havn eller annet beskyttet farvann».

Sjarken Sørbris fiska og forliste innanfor det fartsområdet som er rekna som Fjordfiske i Breivikfjorden.

### **1.6 Garnlenkjer**

#### **1.6.1 GARNLENKJE FRÅ REINEVÆRING**

Fiskebåten Reineværing hadde sett fleire garnlenkjer på feltet i Breivikfjorden. Fisket hadde vore så godt at dei ikkje hadde rom for å dra dei siste to lenkjene sine før dei skulle levere og returnere til heimehamna ved Tromsø.

Reineværing, som var eit fartøy på 34 fot med to mann om bord, fiska med 40 masker høge garn med 20 garn på lenkja i Breivikfjorden på denne turen. Vekta på ei slik lenkje er oppgjeven til tre-fire hundre kilo netto og tørr, og den er såleis noko lengre og består av fleire garn enn lenkjene det er oppgjeve at Sørbris vanlegvis fiska med. Sørbris hadde takka ja til den eine lenkja, som etter det Reineværing seinare har oppgjeve, stod i posisjonen N 70 32.399 Ø 22 05.327 til N 70 32.787 Ø 22 04.756.



### 1.6.2 DEN ANDRE GARNLENKJA FRÅ REINEVÆRING

Den andre lenkja frå Reineværing som stod i sjøen 8. mai, blei same dagen dregen av fiskebåten Dainora LM9467, som hørde heime i Øksnes. Det var eit fartøy på 10,25 meter med to mann om bord. Dei leverte 3 700 kg rund fisk til det lokale mottaket om ettermiddagen. Det er ikkje kjent kor mange eigne lenkjer dei eventuelt hadde drege i tillegg til Reineværingen si lenkje for å kome opp i den samla fangstmengda som blei levert.

### 1.6.3 GARNLENKJENE SOM SØRBRIS NYTTA

Eigaren hadde rigga sjarken Sørbris for garnfiske etter 2018, og nytta vanlegvis tre eigne garnlenkjer med 8–10 garn i kvar lenkje.

### 1.6.4 BERGING AV GARNLENKJA

Den 11. mai gav lokale fiskarar seg i kast med å ta opp garnlenkja som framleis stod i havet. Dei drog lenkja stram rett opp og ned på om lag 50 meter djupn og markerte resten med ei blåse etter at dei kopla frå dei 5–6 garna dei fekk lause før lenkja stod teit. Det viste seg etter hevinga at delar av lenkja framleis sat fast i Sørbris.



Figur 6: Posisjonen der den attverande blåsa til garnlenkja blei funnen att. Kart: RS Gjert Wilhelmsen

### 1.6.5 GARNLENKJA PÅ PROPELLEN

På eit tidspunkt etter kl. 1400, men truleg før kl.1600, fekk Sørbris garnlenkja fast på akslingen og propellvengene (sjå figur 7). Då fartøyet blei heva, kunne ein slå fast at Sørbris hadde vore i gang med å dra første delen av garnlenkja og allereie hadde ein god del av lenkja om bord og ei ukjend mengd fisk i karet på dekk og i lasterommet då båten forliste. Fartøyet blei undersøkt etter hevinga, men det blei ikkje funne spor etter at det var gjort forsøk på å direkte skjere laus bruket som sat på vengene. Bergingsfartøyet opplyste derimot at dei fann delar av bruket laust på botnen.



Figur 7: Etter at fartøyet var heva, blei det klart at Sørbris hadde fått delar av bruket rundt propellvengene og akslingen. I akterkant av propellen ser ein propellsjakta, som kan gje den som er om bord, ei moglegheit for å kome til med ein ljàkniv for å skjere slikt laust. Foto: SHK

## 1.7 Reiarlaget

Reiarlaget var registrert med organisasjonsforma enkeltmannsføretak og heimehamn i Sørreisa. På ulukkesdagen fiska fartøyet i Breivikfjorden og gjekk ut frå Breivikbotn. Eigaren hadde òg tidlegare nytta fartøyet til fiske nærare Sørreisa, nærare bestemt ved Skjervøy og Senja. Det blei opplyst at sesongen 2020 var den første turen på Finnmarken.

## 1.8 Den omkomne og obduksjonen

Fiskaren var registrert som yrkesfiskar på blad B. Han hadde erfaring frå stillingar som overstyrmann på offshore-fartøy og yrkesfiskar frå større fartøy, og han hadde drifta fleire sjarkar i aktivt fiske sidan tidleg på 2000-talet. Han hadde dekksoffiserssertifikat klasse 1. Ein tidlegare arbeidsgjevar som Havarikommisjonen har vore i kontakt med, gav den omkomne godt skotsmål frå arbeidsforholdet og fortalde at han var kjend som ein sjømann med fokus på tryggleik. Den rettsmedisinske obduksjonen konkluderte med at den avlidne ikkje hadde nokon kjend sjukdom eller fysisk skade eller gjekk på faste medisinar av noko slag. Den rettsstoksikologiske

undersøkinga kom til at dødsårsaka var drukning. Det blei ikkje funne alkohol, reseptpliktige medikament eller narkotiske stoff.

## 1.9 Fartøyet og oppmåling

Sjarken Sørbris med registreringsmerke TF-11-SA og kjenningsignal LM8515 var ein Myra 27 rundhekk med byggenummer 2718 frå 1981, opphavleg registrert med ein LOA<sup>3</sup> på 8,17 meter.

Skrogmaterialet var plast. Føraren var den tredje eigaren av fartøyet. Han sette inn ein ny motor etter at han overtok fartøyet i 2018, og rigga dessutan fartøyet med ein ny garnhalar på styrbord side og ein garngreiar akterut. Fartøyet heitte først Hanne og seinare Aid-Elin. Før 2018 var fartøyet mest nytta til juksafiske. Det har ikkje kome fram dokumentasjon på at skroget på denne Myra 27-sjarken nokon gong var blitt ombygd.

Sørbris skal ha vore utstyrt med ein eldre VHF-radio utan DSC<sup>4</sup>, men ikkje AIS<sup>5</sup> eller nødpeilesendar. Det var ikkje registrert nokon VHF-lisens på fartøyet sin VHF hos Telenor Kystradio. Det er stadfest at det vart montert ein ny redningsflåte med hydrostatisk utløysar før Sørbris gjekk til Finnmark i april 2020. Det har blitt opplyst at Sørbris hadde ei overlevingsdrakt om bord.

Fartøyet kunne ta fisk i lasterommet i eit aluminiumskar som romma om lag 1 000 liter og hadde eit fiskekar i plast (sjå figur 4) med ein kapasitet på om lag 350 kg fisk på babord side på dekket.

## 1.10 Heving av fartøyet

Sørbris blei heva 12. mars 2022. Det viste seg at fartøyet då var delvis knust etter å ha lege nesten to år på om lag 45 meters djupn, der det må ha blitt utsett for store rørsler på grunn av straum og tung sjø frå storhavet. Vrakrestane blei frakta til Finnsnes, der Havarikommisjonen fekk sett nærare på dei.

Etter å ha inspisert vrakrestane kunne Havarikommisjonen konstatere dette:

- Det blei gjort forsøk på å kontrollmåle for å fastslå om fartøyet var endra slik at lengda kom under 8 meter. Det var ingen teikn til at fartøyet var kappa i akter, midten eller baugen.
- Lenseportane låg tre og tre på kvar side av skroget, og diameteren blei målt til 11,5 cm.
- Det blei funne eit aluminiumskar som var fylt med sand og fiskerestar. Storleiken på karet tilseier at det kan ha romma om lag 1 000 liter og opphavleg stod i rommet under dekk. Det er sannsynleg at dette karet var fylt med sjøvatt, is og fisk då fartøyet sakk. Det blei ikkje observert nokon dreneringsplugg på dette karet.
- Lukene hadde for det meste ingen pakningar, og dei som var att, var i dårleg stand.
- Døra til styrhuset var todelt og laga av metall. Den nedste delen av døra var tersa att, medan den øvste delen var open.

---

<sup>3</sup> Største lengde, òg kalla lengde over alt (LOA), er brukt som parameter i regelverket. I utgangspunktet skal den største lengda målast frå framkanten av den fremste delen av fartøyet til akterkanten av den akterste delen av fartøyet når fartøyet er utrimma. Dekk og skansekledding og alle faste delar skal takast med, uansett innfestingsmetode og materiale. Ror, beslag og demonterbare detaljar som ikkje har noko å seie for kapasiteten til fartøyet, kan ein likevel utelate frå målinga. Kjelde: Sjøfartsdirektoratet.

<sup>4</sup> DSC: «Digital Selective Call» gjer det mogleg å aktivere nødmelding på kanal 70 med eitt tastetrykk og eventuelt gje opp posisjonen dersom apparatet har GPS.

<sup>5</sup> AIS: Automatisk identifikasjonssystem, «Automatic Identification System» på engelsk.

- Taket på styrhuset blei ikkje funne.
- Ein har ikkje funne att korkje redningsflåten eller den hydrostatiske utløysaren.
- Det blei ikkje funne nokon utvendig overbordleider på fartøyet.
- Det var ein garngreiar om bord som var festa til mesanhustaket.
- Garnhalaren blei ikkje funnen.
- Det var montert ei garnrenne.
- Propellanlegget var vribart.
- Fartøyet hadde propellsjakt.
- Det var ikkje montert jernkjøl på fartøyet, og det blei heller ikkje sett teikn til at det var fylt noko ballast i fartøyet eller inne i kjølen.
- Den delen av lenkja som var trekt, hadde surra seg rundt propellvingene og akslingen.

Havarikommisjonen har forsøkt å slå fast om fartøyet hadde ein redningsstige. Inspeksjonen etter hevinga slo fast at det ikkje fanst spor etter nokon fastmontert leder akterut, som ville ha vore den naturlege og vanlege plasseringa. Det har ikkje vore mogleg å stadfeste om det var ein ljàkniv tilgjengeleg om bord.

Havarikommisjonen har fått opplyst at skottet mellom lasterommet og motorrommet ikkje var heilt tett, sidan den øvste delen av skottet berre var dekt av plankar.

#### **1.10.1 TIDLEGARE OPPMÅLING AV FARTØYET**

Det første identitetsbeviset for fartøyet, der største lengd var oppgjeven å vere 8,17 meter, blei utferda av Sjøfartsdirektoratet 5. januar 1982.

Sjøfartsdirektoratet utferda identitetsbevis frå 1982 til 2011. Dei var forenkla «målebrev» for fartøy som ikkje var måle- og registreringspliktige (mindre enn 15 meter største lengde). Sjøfartsdirektoratet sine inspektørar gjorde ei fysisk måling av fartøyet sine tre hovuddimensjonar. Dimensjonane, fartøytypen, bygge- og eigaropplysningar blei førte opp i dokumentet. Identitetsbevisa gav grunnlag for registrering i Fiskeridirektoratet sitt fartøyregister (merkeregisteret) og for frivillig registrering i Norsk ordinært skipsregister (NOR).

Sjøfartsdirektoratet utferda eit nytt identitetsbevis til Sørbris 29.09.1986 fordi båten hadde skifta namn og eigar. Dei oppgjevne dimensjonane var uendra.

I merkeregisteret og NOR var Sørbris si største lengde lik 8,17 meter og såleis uendra frå 1982. Fartøyet var frivillig registrert i NOR fram til 2008.

Identitetsbeviset for Sørbris oppgav desse dimensjonane, som var fysisk oppmålte av Sjøfartsdirektoratet:

- Lengde: den største lengda frå framkanten av den fremste delen av skroget til akterenden av den akterste delen av skroget: 8,17 meter.
- Breidde: skroget si største utvendige breidde, ikkje medrekna fenderarrangement: 2,71 meter.
- Djupn: avstand mellom undersida av det øvste dekket og oversida av toppen av dobbelbotn eller overkant av botnstokkar målt i senterlinja på den halve største lengda: 0,90 meter.

### 1.10.2 NY OPPMÅLING GJORT AV EIT GODKJENT FØRETAK

Då Sørbris var registrert med ei lengde på 8,17 meter, gjaldt det krav om fartøyinstruks frå 1. januar 2019 om båten skulle ha fartsområde Kystfiske eller frå 1. januar 2020 for fartsområde Fjordfiske. Havarikommisjonen har fått opplyst at eigaren sjølv tok kontakt med eit godkjent føretak for å få gjort ei ny oppmåling av Sørbris.

I ein samtale med Havarikommisjonen har ein representant for det godkjende føretaket opplyst at dei målte opp Sørbris i Botnhamn på Senja 5. januar 2020. Bakgrunnen for dette var at reiaren ønskte å få lengda på fartøyet stadfest. Den nye oppmålinga blei gjort med måleband av ein representant frå det godkjende føretaket, med hjelp frå eigaren av fartøyet. Resultatet av målinga blei: LOA 7,90 meter, breidde 2,75 meter og djupn 1,44 meter. Desse opplysningane blei sende inn til Fiskeridirektoratet, som registrerte og godtok dei. Sjøfartsdirektoratet skal ikkje ha slike opplysningar med mindre fartøyet er registrert i NOR.

I merkeregisteret kjem det fram at Sørbris blei målt om 5. januar 2020 med ny største lengde lik 7,90 meter.

### 1.10.3 OPPMÅLING AV EIN MYRA 27 PRODUSERT I 1979

Den 11. november fekk Havarikommisjonen praktisk hjelp frå Sjøfartsdirektoratet med å måle opp LOA på ein Myra 27 rundhekk sjark med oppgjeve bygg-spesifikasjonsnummer 2701/81, men byggeåret som var oppgjeve i merkebrevet, var 1979. Denne Myra 27-sjarken låg då til sals ved ein marina i Molde.

Havarikommisjonen har ikkje funne årsaka til at spesifikasjonsnummeret og merkebrevet ikkje stemmer overeins når det gjeld årstalet, men det har heller ikkje kome fram opplysningar om at Myra plast AS endra standardforma for modellen Myra 27 med rundhekk som blei støypt og levert i produksjonsperioden. Ein kan difor gå ut frå at det er svært sannsynleg at lengdemålet (LOA) på den Myra 27 som Sjøfartsdirektoratet sin representant frå Kristiansund målte opp ved kai i Molde, var samanliknbart med tilsvarande mål for sjarken Sørbris, som hadde oppgjeve bygg-spesifikasjonsnummer 2718/81.

Resultatet av denne oppmålinga var same lengda som i det originale merkebrevet, altså 8,17 meter LOA. Dette blei òg målt med måleband frå akterenden til baugen.

## 1.11 Tilsyn

### 1.11.1 GODKJENT FØRETAK

Godkjende føretak gjer periodiske tilsyn med fiskefartøy mellom 9 og 15 meter og førstegongskontroll av fiskefartøy frå 8 opp til 9 meter største lengde. Dette er ei ordning der Sjøfartsdirektoratet har gjeve slike føretak ei offisiell godkjenning til å utføre tilsyn og oppmåling på fartøy under 15 meter. Kontrollføretaket som målte Sørbris, var godkjent frå 1. januar 2020.

For å få fartøyinstruks første gongen må reiaren kontakte eit godkjent føretak som skal gå gjennom fartøydokumentasjonen og gjennomføre ein inspeksjon om bord. For fartøy med største lengde mellom 8 og 9 meter gjeld det krav om eigenkontroll kvar trettiande månad etter at eit godkjent føretak har gjort førstegongskontrollen. Kontrollen kan gjerast opp til seks månader før eller etter denne datoen<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Kjelde: Sjøfartsdirektoratet

### 1.11.2 TIDLEGARE TILSYN AV FARTØYET

Sjøfartsdirektoratet har opplyst til Havarikommisjonen at dei i si tid gjennomførte ein tilsynskampanje i Troms som inkluderte eit uvarsla tilsyn om bord i sjarken Aid-Elin den 22. januar 2009, og at dette tilsynet resulterte i at fiskefartøyet fekk diverse pålegg. Mellom anna måtte flåten og redningsdrakta resertifiserast, det måtte skaffast livbøye med lys og line, redningsleideren var ikkje i forskriftsmessig stand, og ei luke mangla pakning og tersar.

Så vidt Havarikommisjonen forstår, var praksis på den tida at tilsyn på fiskefartøy i gruppa frå 6 til 10,67 meter ikkje skulle registrerast i kontrollsystemet (tilsynssystemet på den tida). Dette førte til at pålegg som blei gjevne på slike tilsyn, ikkje nødvendigvis blei følgde opp i ettertid.

Sjøfartsdirektoratet sin praksis for denne fartøygruppa skal ha blitt endra ein gong mellom 2009 og 2011 og generelt etablert då eit revidert tilsynssystem kom på plass i 2011.

### 1.11.3 UVARSLA TILSYN FOR FLÅTEGRUPPA I TIDLEGARE ÅR

Tabell 3: Talet på uvarsla tilsyn per år på landsbasis for fiskefartøy mindre enn 8 meter største lengde bygde før 1992. Tabell: SHK, grunnlag frå Sjøfartsdirektoratet

2018	2019	2020	Per 25.11.2021
5	16	2	0

## 1.12 Relevant regelverk

Det går mellom anna fram av lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipstryggleikslova) § 6 at «... rederiet har en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av denne loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket».

Forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde (forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 m) er gjeven med heimel i skipstryggleikslova. Desse føresegnene i forskrifta er relevante for forliset til Sørbris:

#### *Kapittel 5. Redningsredskaper- og arrangementer*

##### *§ 38. Redningsflåte*

*(1) Dekket fartøy med største lengde over 6 meter skal ha typegodkjent redningsflåte med kapasitet for det totale antall personer om bord.*

#### *Kapittel 6. Sikkerhetstiltak*

##### *§ 53. Føring av dekkslast*

*Dekkslast skal være sikret mot forskyvning og lett kunne frigjøres ved behov.*

#### *Kapittel 7. Radio*

##### *§ 64. Virkeområde*

*Dette kapittelet gjelder for dekkede fartøy og åpne båter med styrehus.*

##### *§ 68. Funksjons- og utstyrskrav*

I § 68 *Funksjons- og utstyrskrav* stillast det krav om at fartøy i fjordfiske skal ha ein VHF-radioinstallasjon.

I Kystfiske og større fartsområde har det frå 1. juli 2014 òg vore krav om at fartøy mellom anna skal ha fri-flyt satellitt EPIRB (satellittnødpeilesendar). EPIRB «skal være plassert slik at den med størst grad av sannsynlighet vil flyte opp til overflaten og sende nødalarm dersom fartøyet skulle synke». «Fri-flyt satellitt EPIRB [...] skal være utstyrt med en innebygd posisjonsangivelse».

#### *Kapittel 9. Kontroll og dokumentasjon*

##### *§ 92. Fartøyinstruks*

*Fartøy med største lengde 8 til 15 meter skal ha én gyldig fartøyinstruks som angir fartøydata og lovbestemte begrensninger for bruk av fartøyet, herunder opplysninger om fartøyetys lengde, bredde og dypgående, maksimalt fartsområde og operasjonelle begrensninger.*

##### *§ 94. Kontroll av fartøy under 8 meter*

*Fartøy med største lengde under 8 meter er ikke gjenstand for kontroll ved godkjent foretak, men kan bli kontrollert ved uanmeldt tilsyn jf. lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet § 43.*

§ 95 stiller krav til at alle fartøy med største lengde mellom 8 og 9 meter mellom anna skal gjennom ein fullstendig kontroll ved eit godkjent føretak og så kontrollerast av reieren (eigenkontroll) kvar trettiande månad.

#### *Kapittel 10. Avsluttende bestemmelser*

##### *§ 105 Overgangsregler*

*(1) For fartøy med største lengde 8 til 10,67 meter, unntatt fartøy som nevnt i tredje og fjerde ledd, kommer kravene i kapittel 9 om kontroll ved godkjent foretak, samt kravene til stabilitetsdokumentasjon til anvendelse fra*

*e) 1. januar 2020 for fartøy bygget i perioden 1. januar 1970 til 31. desember 1982*

*(3) Uavhengig av bestemmelsen i første ledd kommer kravene i kapittel 9 om kontroll og dokumentasjon til anvendelse for fartøy med største lengde 8 til 10,67 meter, bygget før 1. januar 1992, fra*

*b) 1. januar 2019 for alle fartøy som skal operere i fartsområde Kystfiske.*

*(4) For fartøy bygget før 1. januar 1992, som opererer i fartsområde Fjordfiske, med unntak av fartøy som fisker med not og som tar om bord fangsten, kommer kravene i kapittel 4 om stabilitetsberegninger til anvendelse fra*

*a) 1. januar 2022 for fartøy med største lengde 8 til 9 meter*

§ 105 gjev tilbakeverkande kraft særskilt til krav til stabilitetsdokumentasjon for fiskefartøy med ei største lengde lik eller større enn 8 meter som er bygde før 1. januar 1992. Forskriftene som gjaldt då desse fartøya blei bygde, gav ikkje heimel til å krevje stabilitetsdokumentasjon for fiskefartøy mindre enn 10,67 meter største lengde.

Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip (forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip) er òg gjeven med heimel i skipstryggleiksløva. Desse føresegnene i forskrifta er relevante for forliset til Sørbris:

I § 1-2 *Virkeområde* går det fram at forskrifta gjeld mellom anna for dei som arbeider om bord på norsk skip, inkludert fiske- og fangstfartøy.

§ 9-5 c *Bruk av sikkerhets- og verneutstyr ved særskilte arbeidsoperasjonar om bord på fiske- og fangstfartøy* viser til at personar som arbeider på utsette dekk, skal vere utstyrte med arbeidsflytevest eller flyteplagg.

### 1.13 Fiskefartøy som reduserer lengda for å kome under 8 meter

Via portalen [www.yrkesfisker.no](http://www.yrkesfisker.no) har Sjøfartsdirektoratet avklara nokre av dei viktigaste spørsmåla direktoratet har fått om regelverket for fiskefartøy som har blitt avkorta for å kome under 8 meter.

*At fleire fartøyeigarar ønsker å redusere lengda på fartøyet sitt skuldast nok i hovudsak at fartøy under 8 meter har noko lågare krav til dokumentasjon av fartøyets tilstand. Medan fartøy over 8 meter må ha eit sertifikat, ein såkalla fartøyinstruks, gjeld ikkje dette kravet for fartøy under 8 meter. Dette må likevel ikkje bli misforstått som at fartøy under 8 meter ikkje skal oppfylle krava som er gjeve i forskrift. Fartøy under 8 meter skal oppfylle alle krav som er gjeve for desse i forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde. Dette vil kunne bli kontrollert av Sjøfartsdirektoratet ved umelte tilsyn.*

*Fartøy med største lengde over 8 meter som blir ombygd for å komme under 8 meter skal kontrollerast av eit **godkjent føretak**. Kontrollen skal omfatte ny måling av største lengde og ei vurdering av endringane som er gjort. Godkjent føretak skal vurdere om endringane får konsekvensar for skrogstyrke, stabilitet m.m.*

*Ved lengdeendring skal informasjonen om fartøyet i Fiskeridirektoratets merkeregister også bli oppdatert. Bekreftelsen på ny lengde frå godkjent føretak skal innsendast saman med skjemaet «**Melding om endring og/eller sletting av fartøy registrert i merkeregisteret**» til Fiskeridirektoratet For fartøy registrert i Skipsregistrene må lengdeendringa dokumenterast for oppdatering av registrerte opplysningar. Dokumentasjon på ny lengde skal då sendast inn saman med **skjema for melding om endring** til Skipsregistrene.*

### 1.14 Tidlegare relevante ulukker

Vi viser til Havarikommisjonen sine undersøkingar av Arv 2, (Rapport [Sjø 2021/07](#)), Marina i (Rapport [Sjø 2009/05](#)), Monica IV (Rapport [Sjø 2011/02](#)) og Stortinn Jr. (Rapport [Sjø 2016/09](#)).

### 1.15 Stabilitetsegenskapar og lastetilstand

Det var ikkje gjort stabilitetsutrekningar for fartøyet. På ulukkestidspunktet var fiskaren i gang med å trekkje ei garnlenkje med 20 garn ved hjelp av ein hydraulisk garnhalar montert på styrbord side av fartøyet. På dekk blei det nytta eit fiskekar i plast med ein kapasitet på 350 liter. I tillegg hadde fartøyet eit aluminiumskar i lasterommet som blei målt til å kunne romme 1 000 liter.

### 1.16 Tiltak i ettertid

Etter ulukka har det godkjende føretaket sett inn tiltak, og Sjøfartsdirektoratet har vurdert dei tilrådingane Havarikommisjonen kom med gjennom denne undersøkinga.



### 1.16.1 TILTAKA TIL DET GODKJENDE FØRETAKET

Det godkjende føretaket har opplyst at det har endra prosedyren sin for oppmåling av fartøy og innført dei retningslinjene som er skildra under.

#### *Hensikt*

*Prosedyren skal sikre at oppmåling av lengste lengde av fartøy blir korrekt, og at korrekte opplysninger blir gitt til reder.*

#### *Beskrivelse*

- *Fartøyet sikres slik at det ikke blir forskyvelse når oppmåling foretas.*
- *Endepunktene merkes, og det foretas måling mellom disse.*
- *Hvis mulig skal 0-punktet på målebåndet fysisk festes på et endepunkt.*
- *Ved behov for bistand, skal det være av en uavhengig person(ikke reder/skipper).*
- *Ved elektronisk måling skal det være en uavhengig person som markerer et av endepunktene med A4 ark på stiv plate/stiv papp plate, slik at målingen mellom endepunktene blir korrekt.*
- *Avlesing foretas av inspektør.*

#### *Ansvar*

- *Utøvende inspektør har ansvaret for at prosedyren følges.*

## 2. Analyse

2.1 Innleiing .....	27
2.2 Vurdering av hendingsforløpet .....	28
2.3 Vurdering av rednings- og varslingsutstyr .....	29
2.4 Vurdering av styresmaktene sitt tilsyn med Sørbris og flåtegruppa fartøyet høyrde til ....	29
2.5 Vurdering av forliset med tanke på stabilitet .....	30
2.6 Vurdering av stabilitetstilhøve for fiskefartøy med største lengde mindre enn 8 meter bygde før 1992.....	31

## 2. Analyse

### 2.1 Innleiing

Ulukka har ting til felles med andre ulukker med fiskefartøy med ei største lengde på under 15 meter som Havarikommisjonen har undersøkt. I fleire tilfelle har Havarikommisjonen avdekt at operasjonelle avgrensingar for desse fartøya har mangla eller vore mangelfulle. Manglande operasjonelle avgrensingar skuldast som regel at det ikkje har blitt gjort stabilitetsutrekningar fordi det ikkje har vore noko krav om det. Sidan dette fiskefartøyet fall inn under eit enklare regelverk då det blei oppmålt og innmeldt på nytt i gruppa under 8 meter LOA, fall òg kravet om eigne stabilitetsutrekningar bort, noko som det har vore sett søkjelys på i tidlegare undersøkingar. Det som likevel skil denne ulukka frå liknande ulukker, er at Sjørbris blei funnen att med bruk på propellvengene.

Undersøkinga om sjølve fisket i Breivikfjorden i mai 2020 tok utgangspunkt i samtaler som Havarikommisjonen har hatt med lokale fiskarar og folk som kjenner området. Relevant informasjon om vêrtilhøve, historikken til fartøyet og ny oppmåling av eit tilsvarande fartøy har òg hjulpet Havarikommisjonen med å danne seg eit meir heilskapleg bilete av fartøyet og ulukka den 8. mai 2020.

Då Sjørbris blei heva i mars 2022, viste det seg at fartøyet hadde fått sitt eige bruk i propellen. I samband med inspeksjonen etter hevinga blei det heller ikkje funne spor av at Sjørbris hadde hatt fast ballast montert om bord. Det er difor usikkert korleis det stabilitetsmessig blei teke omsyn til at det var montert nytt dekkstutyr og til at båten gjekk over til ei anna driftsform. Havarikommisjonen ser ikkje at det straks vil føre til havari å få bruk fast i propellen. Ein kan gå ut frå at fiskaren har gjort seg sine eigne praktiske erfaringar med stabiliteten til fartøyet medan han drifta med eigne garnlenkjer, men utan at han hadde fått fartøyet sine operasjonelle avgrensingar vurderte. Eigaren kunne fått teoretisk støtte frå stabilitetsutrekningar som ville ha gjeve han svar på om Sjørbris til dømes trengde fast ballast for å drifte i ei ny driftsform med nytt dekkstutyr. Resultatet av stabilitetsutrekningar skal presenterast i ein stabilitetsplakat som skal vere slått opp om bord, og det skal liggje føre ein fartøyinstruks om dei operasjonelle avgrensingane.

Havarikommisjonen meiner at det nettopp er i slike høve, når driftsforma til eit fartøy blir endra og det blir valt anna og kanskje tyngre utstyr, at ein eigar vil finne mykje hjelp og rettleiing i å etablere ei fartøyhandbok og få gjort stabilitetsutrekningar.

Havarikommisjonen finn at årsaka til at Sjørbris sakk først og fremst var utfordringane med bruk i propellen og sjøgangen. Samstundes kan ein ikkje heilt utelukke moglegheita for at fiskaren gjekk over bord før bruket gjekk på vengene, og at dette var ei følgjehending som utvikla seg til eit forlis.

Det faktum at fartøyet sakk, viser at dei samla avgrensingane til fartøyet blei overskridne denne dagen. Då det først gjekk gale, fanst det ikkje automatisk varslingsutstyr som blei aktivert om bord. Tidlegare nødvarsling med opplysningar om posisjonen ville ha betra overlevingsevna etter forliset ved å redusere responstida for søk- og redningsinnsatsen monaleg.

Havarikommisjonen er kjend med at fartøyet hadde ein fastmontert redningsflåte med hydrostatutløysar, ei personleg redningsdrakt og ein VHF, og at fiskaren hadde ein mobiltelefon. Når det ikkje blei registrert noka nødmelding frå Sjørbris, og fiskaren heller ikkje fekk på seg redningsdrakta si, tyder det på at det oppstod ein akutt situasjon. Samstundes veit ikkje Havarikommisjonen om VHF-en om bord var operativ. Ein veit at fiskaren hadde fått ein ny mobiltelefon same dagen, men ein veit ikkje om han hadde hatt høve til å gjere seg kjend med han og leggje inn nummera til aktuelle instansar.

Ved årsskiftet 2020 var fartøyet blitt «kortare» etter å ha blitt målt opp på nytt. Havarikommisjonen forstår det kan vere freistande for fleire næringsutøvarar å få fartøyet sitt inn under ei lågare lengdegruppe dersom det ser ut til å gjere drifta kommersielt lettare og dokumenthandteringa enklare.

## 2.2 Vurdering av hendingsforløpet

Fiskaren drog ut på feltet under det Havarikommisjonen oppfattar som relativt ustabile vêrtilhøve, og gav seg til å hale inn ei garnlenkje som var større enn dei han vanlegvis drifta. Det faktum at Reineværingen allereie hadde teke heile kvoten sin slik at det blei ståande att to lenkjer, tyder på at det òg var godt med fisk i den garnlenkja som Sørbris byrja å hale på. Totalvekta på garnlenkja kan såleis ha vore noko tyngre enn dei lenkjene Sørbris vanlegvis handterte.

Det siste mobilsignalet frå fiskaren sin mobiltelefon blei stadfesta til kl. 1600 (kap.1.2), og dette blir difor rekna som eit omtrentleg tidspunkt for forliset til Sørbris. Eventuelt er det mogleg at fiskaren fall over bord rundt dette tidspunktet, og at fartøyet sokk noko seinare.

Det blei registrert fersk fisk i fiskekaret som blei funne flytande i sjøen under søket etter Sørbris. Etter hevinga blei det òg funne fiskerestar i fiskekaret som var i lasterommet.

Sørbris kan allereie ha drege 10+ garn då hendinga byrja å utvikle seg i ei uheldig retning. Det har kome fram opplysningar, som er stadfesta frå mottaket si side, om at fiskaren rekna med å dra lenkja i to omgangar. Ein kan difor ikkje sjå bort frå at omstende i samband med at han skulle «dele opp» lenkja, kan ha auka risikoen for å få garn på propellvengene.

Utsegna om at han ville dra lenkja i to omgangar, tyder òg på at fiskaren hadde gjort seg tankar om kor mykje fangst han venta å finne i garna. Ut frå dette resonnementet kan ein gå ut frå at Sørbris hadde fått om bord den ønskete mengda fangst då det oppstod ein uønskt situasjon.

Havarikommisjonen er kjend med at ein sjark gjerne ligg med innkopla motor heile tida under innhal av ei lenkje. Fiskaren må altså jobbe på lag med sjøen, straumen og vinden og eventuelt jobbe seg oppover lenkja i sjøen. Det ekstra fokuset dette krev, kan i seg sjølv vere utfordrande når det gjeld å samstundes skulle vere merksam på å unngå å «ta på vengene». Prosessen med å avbryte draginga av ei garnlenkje ved å løyse opp samanbindingane mellom garna og slå på flyteelement o.a. kan difor i seg sjølv vere slike omstende, særleg når ein opererer som åleinefiskar.

Undersøkinga har vist at delar frå garnlenkja stod fast rundt propellakslingen. Det kan vere at fiskaren fekk dette i propellen medan han var i ferd med å trekkje garnet, og at det såleis oppstod eit akutt problem som måtte løysast, eller det kan ha kome på vengene etter at fiskaren allereie hadde falle over bord.

Yrkesgruppa er klar over risikoen for at eit fiskefartøy kan setje sitt eige bruk fast i propellen, samstundes som det ikkje er uvanleg at mannskapet sin første reaksjon er å prøve å kome seg fri ved eiga hjelp før ein tek kontakt for å be om assistanse.

Sørbris hadde ein garngreiar festa til mesanhuset, og såleis plassert relativt høgt over dekket, og ein garnhalar på styrbord side som var plassert +/- 1,5 meter over rekkja. Undersøkinga av fartøyet etter hevinga viste ikkje spor etter fastmontert ballast, og det har heller ikkje kome fram informasjon om at det blei lagt inn noka form for ballast etter at fartøyet blei sett inn i ei ny driftsform.

Vektauken med nytt fastmontert utstyr i ein ny driftstype har nok redusert stabilitetsreserven så lenge det ikkje blei kompensert for dette med fast ballast. I kombinasjon med bruk fast i propellen,

eksponering for sjø på dekk og mogleg vassinntrenging, blant anna gjennom luka til lasterommet, kan dette raskt ha ført til at situasjonen eskalerte og blei vanskeleg å reversere. Lenseportane om bord var oppmålte, og dei ville hatt små moglegheiter til å ta unna store vassmengder på dekk. Dette blir drøfta vidare i kapittel 2.5 om stabiliteten til fartøyet.

Ein kan heller ikkje utelukke moglegheita for at fiskaren gjekk over bord allereie under eit forsøk på å løyse problemet med bruket som sat fast i propellen.

Eit anna alternativ er at fiskaren kan ha falle over bord under sjølve innhalet, og at fartøyet dreiv over eige bruk medan motoren framleis hadde framdrift slik at bruket gjekk på vengene og kvelte motoren, og at fartøyet så dreiv av, blei hengjande i bruket frå det andre ankeret på lenkja og sokk då det etter kvart blei fylt med vatn.

## 2.3 Vurdering av rednings- og varslingsutstyr

Det siste signalet frå fiskaren sin mobiltelefon blei registrert kl.1600 på ulukkesdagen. Ein reknar difor med at forliset hende rundt dette tidsrommet. HRS-N aktiverte søk- og redningsaksjonen fire timar seinare på grunnlag av ei uromelding redningsentralen fekk kl. 1952. Fiskaren blei funnen kl. 2218.

Det var eit krav at personar som arbeider på utsette dekk, skal ha på seg godkjende og eigna flyteplagg. Den omkomne blei funnen flytande i sjøen kledd i kjeledress og gummistøvlar, så desse plagga hadde nok nokre flyteelement. Etter SHK si vurdering er det ikkje sikkert at fleire personlege flyteplagg ville ha endra det endelege utfallet, all den tid det gjekk rundt fire timar frå forliset før søk- og redningsaksjonen blei sett i gang.

Sørbris hadde ein redningsflåte med hydrostatutløysar. Likevel blei det ikkje funne nokon redningsflåte etter at fartøyet sokk, og redningsflåten blei heller ikkje funnen i samband med hevinga av fartøyet. Då var rett nok styrehustaket, der flåten hadde vore montert, òg borte. Det let seg difor ikkje gjere å slå fast kva som har skjedd med redningsflåten eller om han blei utløyst.

Havarikommisjonen meiner at ein nødpeilesendar kunne ha gjeve tidleg varsel om forliset med opplysningar om posisjonen. Dersom søk- og redningsaksjonen hadde blitt sett i verk i rett posisjon kort tid etter forliset, kunne dette òg ha bidrege til å gje fiskaren ei mykje betre moglegheit til å overleve.

## 2.4 Vurdering av styresmaktene sitt tilsyn med Sørbris og flåtegruppa fartøyet høyrde til

Då Sørbris forliste, var det meir enn 11 år sidan Sjøfartsdirektoratet sist hadde gjennomført eit uvarsla tilsyn med fartøyet. Dersom det relevante fartsområdet var valt som Kystfiske, hadde Sørbris kome inn under kravet om fri-flyt satellittnødpeilesendar i nærare 6 år før fartøyet forliste. Redningsflåte var det krav om allereie før det siste tilsynet.

Sørbris, som opphavleg hadde ei LOA på 8,17 meter, skulle ha vore gjennom førstegongskontroll ved eit godkjent føretak og hatt fartøyinstruks seinast 1. januar 2020 for Fjordfiske og eitt år tidlegare for Kystfiske. Ei eventuell mistydd «ømmåling» av største lengde til under 8 meter førte til at Sørbris igjen kom inn i den enklare fartøygruppa som driv fjordfiske, der einaste forma for kontroll er uvarsla tilsyn frå Sjøfartsdirektoratet.

I april 2018 kartla SHK talet på fiskefartøy med største lengde mindre enn 8 meter fordelt på byggjeår i region Nord-Noreg (Nordland, Troms og Finnmark). Fiskeridirektoratet sitt fartøyregister (merkeregisteret) blei brukt som kjelde i denne kartlegginga.

Tabell 4: Talet på fiskefartøy med største lengde mindre enn 8 meter i region Nord-Noreg per april 2018.

Tabell: SHK, grunnlag frå Fiskeridirektoratet sitt fartøyregister

Bygd / Totalt	Før 1992	F.o.m. 1992 t.o.m. 2006	F.o.m. 2007
553	372	81	100

I april 2018 var meir enn 67 % (372 av 553) av fiskefartøya under 8 meter største lengde i Nord-Noreg bygde før 1992.

Tabell 5: Talet på uvarsla tilsyn per år på landsbasis for fiskefartøy mindre enn 8 meter største lengde bygde før 1992. Tabell: SHK, grunnlag frå Sjøfartsdirektoratet

2018	2019	2020	Per 25.11.2021
5	16	2	0

SHK meiner at det låge talet på uvarsla tilsyn på landsbasis i tabellen over ikkje står i høve til talet på fartøy i flåtegruppa, som er 372 berre i Nord-Noreg. SHK meiner òg at det faktum at Sørbris ikkje hadde hatt eit uvarsla tilsyn på over 11 år, stadfester at det ikkje blir gjennomført tilsyn ofte nok i denne flåtegruppa. Difor rettar SHK ei tilråding til Sjøfartsdirektoratet om å intensivere den fysiske kontrollen med denne flåtegruppa.

## 2.5 Vurdering av forliset med tanke på stabilitet

Fiskaren var i gang med å trekkje ei garnlenkje på 20 garn då ulukka hende. Havarikommisjonen forstår at fiskaren hadde planlagt å ta inn denne lenkja i to omgangar. Vanlegvis fiska han sjølv med lenkjer med 8–10 garn. Etter ulukka blei 5–6 garn dregne opp teit frå den andre blåsa og kappa av. Dette tyder på at lenkja framleis stod fast i garnhalaren der fartøyet blei liggjande på 50 meters djupn, og at delar av garnlenkja var teken om bord i Sørbris då fartøyet sokk.

På grunnlag av at Reineværingen overlèt lenkja til Sørbris fordi dei allereie hadde teke om bord si maksimale last, må vi rekne med at Sørbris òg hadde bra med vekt i form av garn og fangst om bord då ho forliste under innhalet.

Eit 350-liters fiskekar som høyrde til Sørbris, blei funne att flytande opprett i sjøen med fisk i. SHK går ut frå at karet losna og seinare flaut av dekket då fartøyet sokk. Dette kan tyde på at Sørbris krenge de kraftig og fekk slagside som følgje av vekta på garnhalaren og propellen. Om eit fullt fiskekar på 350 liter forskauv seg mot styrbord, vil det raskt ha auka slagsida endå meir. Bølgjemønsteret må ha påverka fartøyet sine rørsler, inkludert hivrørsler.

Ved det uvarsla tilsynet i 2009 blei det gjeve pålegg om manglande tersar og pakning på ei luke. Under inspeksjonen av vrakrestane observerte SHK at lukepakningane ikkje var i prima stand. Ei luke med manglande tersar og pakning kan ha ført til vidare vassfylling i ein situasjon med sterk krengeing og sjø på dekk. Ein kan heller ikkje utelukke at lasteromsluka kan ha vore open, sidan fiskaren tok inn fangst. Inspeksjonen etter hevinga viste at styrehusdøra stod delvis open, slik at det rommet òg kan ha blitt fylt med vatn raskt. Det blei ikkje observert eit heilt vasstett skott mellom lasterommet og motorrommet.

Det blei ikkje funne nokon overbordleider eller feste til ein slik leider på skroget til Sørbris. Akterenden var relativt intakt etter berginga, og det ville ikkje ha vore unaturleg for ei slik innretning å vere plassert i det området. No var høgda over havflata ganske stor i hekkområdet på sjarken (sjå figur 3), og det kan ha gjort ei slik plassering vanskeleg i praksis. Havarikommisjonen veit heller ikkje om fiskaren hadde ordna med ein type overbordleider på eine sida av fartøyet. Utan ein fast overbordleider ville det ikkje vore mogleg for fiskaren å ta seg om bord att dersom han ramla på havet.

## **2.6 Vurdering av stabilitetstilhøve for fiskefartøy med største lengde mindre enn 8 meter bygde før 1992**

Ettersom det ikkje var gjort stabilitetsutrekningar for Sørbris, hadde ikkje fiskaren sikre operasjonelle avgrensingar å halde seg til utanom si eiga erfaring under fiske med eigne garnlengkjer. Om den reelle største lengda på fartøyet ikkje hadde blitt endra til under 8 meter, skulle stabilitetsutrekningar og såleis òg operasjonelle avgrensingar ha lege føre seinast 1. januar 2020 etter førstegongskontrollen ved eit godkjent føretak.

Men Sørbris blei «plassert» i gruppa under 8 meter. Regelverket som gjeld i dag, gjev ikkje heimel for å krevje stabilitetsutrekningar for fiskefartøy med største lengde mindre enn 8 meter som er bygde før 1992.

Det er mange fartøy i denne gruppa, sjå kapittel 2.4. Desse fartøya er ofte rimelege i innkjøp samanlikna med nyare fartøy, og dei blir difor ofte omsette mellom fiskarar i etableringsfasen, som kan vere noko meir urøynde. I utgangspunktet kan det verke positivt at fleire av desse fartøya kan ha vore i drift i mange år utan stabilitetssvikt. Men det er sannsynleg at desse fartøya òg vil bli rigga med meir og meir omfattande utstyr som gradvis reduserer den innebygde stabilitetsreserven. Som regel har desse fartøya òg eit større lengde/breidde-forhold (er smalare) og ofte eit lågare fribord enn meir moderne fartøy i same lengdegruppe. Det vil seie at dei eldre fartøya generelt har mindre stabilitetsreservar enn meir moderne fartøy det er naturleg å samanlikne dei med.

På dette grunnlaget meiner SHK at det ikkje er forsvarleg om desse fartøya blir drifta i mange fleire år framover utan at det er fastsett operasjonelle avgrensingar. SHK fremjar difor ei tilråding til Sjøfartsdirektoratet om å innføre krav om stabilitetsutrekningar òg for denne flåtegruppa.

# 3. Konklusjon

3.1 Hendingsforløpet.....	33
3.2 Utløysande faktorar.....	33
3.3 Medverkande faktorar til forliset .....	33
3.4 Andre tryggleiksfaktorar .....	33



## 3. Konklusjon

### 3.1 Hendingsforløpet

SHK reknar med at Sørbris fekk ei rask og vedvarande sterk krenking som deretter gradvis førte til at fartøyet tok vatn inn over dekk og etter kvart miste reststabiliteten. Det er ikkje kjent om fiskaren gjekk over bord før fartøyet sokk eller under eit forsøk på å kome seg fri frå bruket som stod fast rundt propellvingene og akslingen.

### 3.2 Utløysande faktorar

Havarikommisjonen finn at årsaka til at Sørbris sokk, var utfordringane med bruk i propellen, vekta av bruket, fangst om bord og sjøgangen, i tillegg til at vekta av garn og fisk sannsynlegvis endra seg frå garnrullen til propellen. Uansett blei dei samla avgrensingane til fartøyet overskridne denne dagen.

### 3.3 Faktorar som medverka til forliset

Det er opplyst at vêrtilhøva på ulukkesdagen var relativt ustabile. Sjølv om Havarikommisjonen forstår at fleire andre sjarkar drifta den same dagen, ser ein at sjøgangen kan hatt ein negativ verknad og bidrege til forliset.

### 3.4 Andre tryggleiksfaktorar

- Dersom det relevante fartsområdet var Kystfiske, hadde Sørbris kome inn under kravet om fri-flyt satellittnødpeilesendar i nærare 6 år før fartøyet forliste. Sidan dette fiskefartøyet fall inn under eit enklare regelverk då det blei oppmålt og innmeldt på nytt i gruppa under 8 meter LOA, fall òg kravet om eigne stabilitetsutrekningar bort.
- Driftsforma til Sørbris var endra frå juksafiske til garnfiske. Havarikommisjonen meiner at det nettopp er i slike høve, når driftsforma til eit fartøy blir endra og det blir valt anna og kanskje tyngre utstyr, at ein reiar/fiskar kan få mykje hjelp og rettleiing frå stabilitetsutrekningar. Ein kan gå ut frå at fiskaren har gjort seg sine eigne praktiske erfaringar med stabiliteten til fartøyet medan han drifta med eigne garnlenkjer, utan at han hadde fått fartøyet sine operasjonelle avgrensingar vurderte.
- Eigaren kunne fått teoretisk støtte frå stabilitetsutrekningar som ville ha gjeve han eit praktisk svar på om Sørbris til dømes trengde fast ballast for å drifte i ei ny driftsform med nytt dekkststyr.
- Det var meir enn 11 år sidan Sjøfartsdirektoratet sist hadde gjort eit uvarsla tilsyn med fartøyet. Pålegg som blei gjevne i samband med tilsynet i 2009, blei ikkje følgde opp frå styresmaktene si side i ettertid.
- Fiskaren fekk aldri sendt ut noka nødmelding, korkje via mobiltelefonen sin eller fartøyet sin VHF. Han fekk heller ikkje nytta overlevingsdrakta som var om bord.
- Den fastmonterte redningsflåten med hydrostatutløysar som var om bord, blei ikkje funnen att, og det er usikkert om flåten løyste seg ut.
- Dersom søk- og redningsaksjonen hadde blitt sett i verk i rett posisjon kort tid etter forliset, kunne dette ha bidrege til å gje fiskaren ei mykje betre moglegheit til å overleve.

# 4. Tryggleikstilræðingar

## 4. Tryggleikstilrådingar

Undersøkinga av denne sjøulukka har avdekt to område der Havarikommisjonen finn det naudsynt å fremje tryggleikstilrådingar for å betre sjøtryggleiken<sup>7</sup>.

### Tryggleikstilråding Sjøfart nr. 2022/10T

Undersøkinga av forliset til fiskefartøyet Sørbris 8. mai 2020 har vist at Sjøfartsdirektoratet i dei seinare åra har gjennomført svært få uvarsla tilsyn med fiskefartøy som er bygde før 1992 og har ei største lengd på mindre enn 8 meter, i høve til talet på fartøy i denne gruppa. Sørbris hadde tilsyn meir enn 11 år før forliset. Fartøyet hadde ikkje fri-flyt satellittnødpeilesendar, som kunne ha endra utfallet av forliset.

Statens havarikommisjon tilrår difor Sjøfartsdirektoratet å intensivere kontrollen med fiskefartøy med største lengde mindre enn 8 meter bygde før 1992.

### Tryggleikstilråding Sjøfart nr. 2022/11T

Undersøkinga av forliset til fiskefartøyet Sørbris 8. mai 2020 har vist at fiskefartøy med største lengde mindre enn 8 meter bygde før 1992 aldri vil få rettleiande operasjonelle avgrensingar fordi det gjeldande regelverket ikkje krev at det skal gjerast stabilitetsutrekningar. Desse fartøya blir dessutan ofte kjøpte og selde mellom fiskarar som er i etableringsfasen, og som såleis er ganske urøynde.

Statens havarikommisjon tilrår difor Sjøfartsdirektoratet å innføre krav om stabilitetsutrekningar for fiskefartøy med største lengde mindre enn 8 meter bygde før 1992.

Statens havarikommisjon  
Lillestrøm, 6. september 2022

---

<sup>7</sup> Nærings- og fiskeridepartementet har det overordna ansvaret for å følgje opp tryggleikstilrådingane.

# Vedlegg

# Vedlegg A Safety recommendations

The Norwegian Safety Investigation Authority proposes the following safety recommendations<sup>8</sup>:

## **Safety recommendation MARINE No 2022/10T**

The investigation into the accident involving the fishing vessel Sørbris on 8 May 2020 has shown that the number of unannounced inspections by the Norwegian Maritime Authority of vessels built before 1992 with a length overall of less than 8 metres has been very low in recent years, considering the number of vessels in this group. Sørbris was last inspected more than eleven years before she sank. The vessel was not equipped with a float-free satellite EPIRB, equipment which could have altered the outcome of the accident.

The Norwegian Safety Investigation Authority recommends that the Norwegian Maritime Authority intensify its control of fishing vessels with a length overall of less than 8 metres built before 1992.

## **Safety recommendation MARINE No 2022/11T**

The investigation into the accident involving the fishing vessel Sørbris on 8 May 2020 has shown that fishing vessels with a length overall of less than 8 metres built before 1992 will never get advisory operational restrictions because no requirement for stability calculations apply under the current regulations. These vessels are often bought and sold between fishermen who are in the start-up phase and thus have limited experience.

The Norwegian Safety Investigation Authority recommends that the Norwegian Maritime Authority introduce a requirement for stability calculations for fishing vessels with a length overall of less than 8 metres built before 1992.

---

<sup>8</sup> The investigation report is submitted to the Ministry of Trade, Industry and Fisheries, which takes necessary measures to ensure that due consideration is given to the safety recommendations.

## Vedlegg B Detaljar om fartøyet og ulukka

<b>Fartøyet</b>	
Namn	Sørbris
Flaggstat	NOR
Kallesignal	LM8515
Type	Fiskefartøy
Byggjeår	1981
Eigar	Enkeltmannsføretak
Konstruksjonsmateriale	Plast
Lengd	7,90 (8,17) meter
<b>Reisa</b>	
Avgangshamn	Fiskemottaket i Breivikbotn
Type reise	Fjordfiske
Personar om bord	1
<b>Informasjon om ulukka</b>	
Dato og tidspunkt	8. mai 2020 ca. kl. 1600
Ulukkestype	Forlis
Staden der ulukka hende	Breivikfjorden
Omkomne	1
Skadar på skip	Forlis
Skipsoperasjon	I fiske
Ytre miljø	Relativt mykje vind og sjø