



Avgitt februar 2023

RAPPORT SJØFART 2023/02

***Sjøulykke med fiskefartøyet Klævtind 1,
LJKH som forliste utenfor Bleik, Andøya
9. januar 2023***

Statens havarikommisjon (SHK) 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. Det er ikke Havarikommisjonens oppgave å ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sjøsikkerhetsarbeid bør unngås.

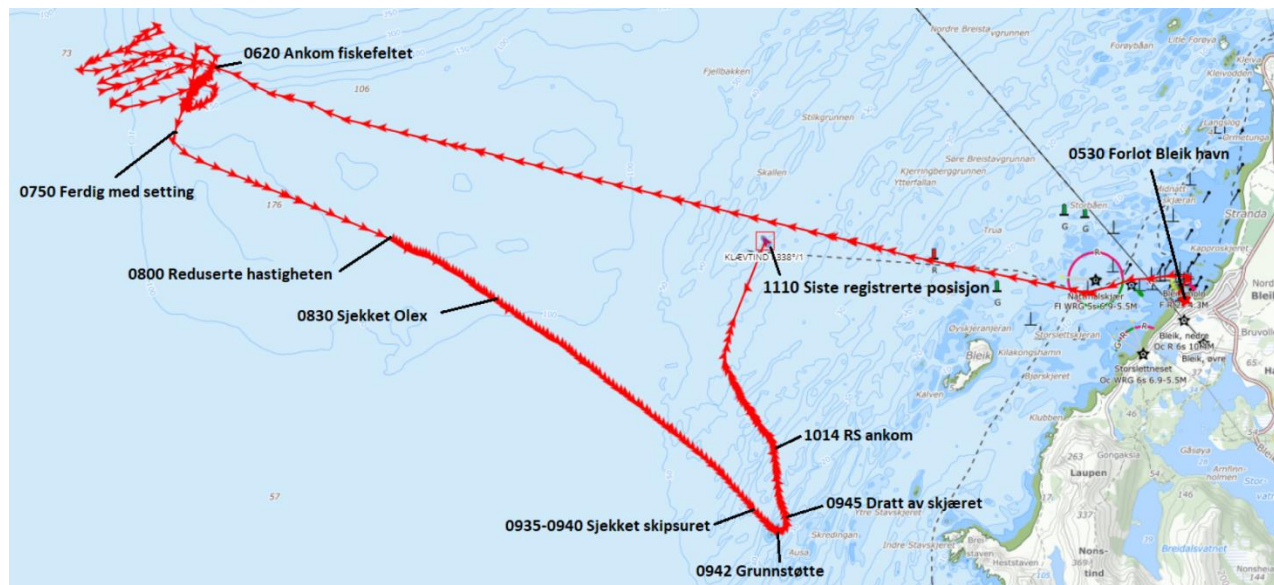
Faktiske opplysninger

Hendelsesdata

Fartøyet	
Navn	Klævtind 1
Flaggstat	Norge
Kallesignal	LJKH
Type	Fiskefartøy
Byggeår	1998
Eier	Madsen, G.T. AS
Konstruksjonsmateriale	Aluminium
Lengde	18 meter
Reisen	
Avgangshavn	Bleik
Ankomsthavn	Bleik
Type reise	Fiske
Last	Fisk
Personer om bord	6
Ulykkesinformasjon	
Dato og tidspunkt	9. januar 2023, kl. 0943
Ulykkestype	Grunnstøting med forlis
Sted hvor ulykken inntraff	Utenfor Bleik
Skadde/omkomne	1 skadet
Skader på skip/miljø	Forlis
Ytre miljø	3 °C, liten storm

Hendelsesforløpet

Mandag den 9. januar 2023 kl. 0530 gikk fiskefartøyet Klævtind 1, med et mannskap på seks personer, ut fra Bleik havn med kurs for et fiskefelt rett utenfor Andøya, se figur 1. Det blåste liten storm, men skipperen vurderte at vindretningen var gunstig slik at sjøforholdene var innenfor det som var mulig å drive fiske i. Han hadde drevet fiske ut fra Andøya i flere tiår, og var lokalkjent i området, både med omgivelsene og med de ulike værforhold som kunne gjøre seg gjeldende.



Figur 1: Fartøyet sine siste bevegelser med tidsangivelser. Kart: Kystinfo, Kystverket

Klævtind 1 ankom fiskefeltet kl. 0620, og mannskapet startet med å trekke en garnlenke de hadde satt dagen før. Etter å ha røktet garnlenken satte de bruket på nytt, i tillegg til tre nye garnlenker. Planen var at disse skulle stå og fiske i tre timer før mannskapet skulle returnere og trekke garnlenkene. Da mannskapet var ferdig med å sette den siste lenka rundt kl. 0750 satte skipperen kursen innover mot land. Før at mannskapet skulle få hvile noen timer valgte skipperen å legge seg i ly av fjellformasjonene på Andøya hvor det var roligere værforhold. Ti minutter senere reduserte skipperen hastigheten til 1–2 knop. Dette var vanlig å gjøre dersom værforholdene på fiskefeltet var slik som denne dagen. Skipperen hadde vakt alene i styrehuset slik han pleide. Han følte seg uthvilt etter en god natts søvn, og satte seg i sittegruppen i bakkant av styrehuset mens fartøyet, ved hjelp av autopiloten, beholdt styrefart opp mot vinden. Skipperen sjekket innimellom posisjonen på kartplotteren ved styreposisjonen, og kikket ut av styrehusvinduene om det var andre fartøy i nærheten.

Kl. 0830 kikket han på Olex-kartplotteren. Han beregnet da at det var ca. en time igjen til planlagt retur tilbake til fiskefeltet. Dette var det siste tidspunktet han sjekket kartplotteren, men han sjekket av og til omgivelsene ved å kikke ut. Brosystemene var ikke stilt inn til å gi automatisk varsling om navigasjonsfarer. Skipperen så på skipsuret rundt kl. 0935–0940, og vurderte da at han skulle snu fartøyet om 5–10 minutter.

Kl. 0942 grunnstøtte fartøyet med et kraftig smell. Det ble utløst full alarm, og mannskapet kom raskt opp på bro og fikk beskjed om å kle på seg redningsdrakt. De to første som var klare løste ut flåten. Skipperen kalte mayday på kanal 16 og trykte nødknappen på VHF. Det gikk mange alarmer og situasjonen ble av mannskapet opplevd som stressende. Skipperen forsøkte å bakke av skjæret, men var usikker på om hovedmotoren fremdeles var i gang. Han fikk alarm om lavt oljetrykk og klarte ikke å høre om motoren gikk på grunn av alle alarmene og smellene fra bølgene som slo fartøyet mot skjæret. Kl. 0945 kom fartøyet likevel av skjæret, trolig ved hjelp av fralandsvinden og bølgene.

På dette tidspunktet hadde mannskapet fått på seg redningsdrakter og løst ut flåten. Fiskefartøyet lå da rolig og drev i sjøen uten fremdrift. Skipperen gikk en runde i hele fartøyet for å se etter vanninntrengning, og det ble observert mye vann i maskinrommet. Mannskapet fikk ikke benyttet egne pumper til å starte lensing, og de orienterte redningsmannskapene om situasjonen. Lokale fiskebåter ankom for å bistå, men redningsskøyta RS Dagfinn Paust var da såpass nærme at det ikke var behov for ytterligere assistanse. Redningsskøyta la seg ved siden av fiskefartøyet og gav mannskapet to lenser som ble plassert i maskinrommet, men pumpene klarte ikke få ut vann fort nok. Det ble besluttet å ta fartøyet i slep. Mannskapet fikk terset igjen maskinromsdøren og hadde håpet dette ville være tilstrekkelig for å holde fartøyet flytende.

Deler av mannskapet ble evakuert til redningsskøyta. Utover i slepeoperasjonen ble det konkludert med at Klævtind 1 likevel var i ferd med å forlise. Lensepumpene ble brakt tilbake, og resten av mannskapet forlot Klævtind 1 og gikk om bord i redningsskøyta. Mannskapet ble brakt i land i Bleik havn der de ble tatt hånd om av helsepersonell.

Siste registrerte posisjon fra Klævtind 1 var kl. 1110. Fartøyet ble deretter liggende en stund med kun baugen over vann før det forliste.



Figur 2: Fartøyet ble forsøkt slept av RS tilbake til Bleik. Foto: Rederiet

Havarikommisjonens vurderinger

Ulykken med Klævtind 1 inntraff under en rutinemessig operasjon for besetningen. Mange uønskede hendelser skjer i forbindelse med rutinemessige operasjoner. Hvilke faktorer som virket inn på denne hendelsen er identifisert for å bidra til å forhindre lignende ulykker.

Skipperen og mannskapet var godt kjent i området, og med hvordan værforholdene kunne virke inn. Dette var grunnen til at skipperen ønsket å plassere fartøyet nærmere land, i ly av fjellene, mens de ventet på å røkte garnlenkene. Mens fartøyet hadde lav styrefart med autopilot satt skipperen i sittegruppen bak i styrehuset, hvor han ikke direkte så omgivelsene rundt seg eller navigasjonsinstrumentene. I forbindelse med slike venteperioder under fiske, var det vanlig å vente i roligere områder, med fartøyet opp mot vinden. Havarikommisjonens vurdering er at skipperens lokalkjennskap, og at dette var rutinemessig arbeid, medvirket til at han var uoppmerksom på fartøyets plassering i farvannet. Dette førte til at fiskefartøyet seilte for langt på den satte kursen og grunnstøtte på et skjær.

Rutinemessige oppgaver kan over tid føre til at potensielt farlige situasjoner oversees lettere da situasjonen normaliseres¹. Dette betyr og at man må være bevisst på at rutinemessige oppgaver kan føre til en umerkelig og gradvis endring til en utrygg situasjon. Det å rutinemessig navigere i et kjent farvann kan være en slik oppgave, og i denne situasjonen utviklet hendelsen seg raskt til å bli kritisk da skipperen ikke endret kurs i tide. Forståelsen av normalisering av farene i rutinemessig arbeid kan bidra til økt bevissthet, og med dette bidra til økt sikkerhet. I dette tilfellet vil det si at man må finne lokale kontrollmekanismer som bidrar til at nødvendig oppmerksomhet blir rettet mot navigeringen så lenge fartøyet er i bevegelse.

En annen sikkerhetslæring knytter seg til mannskapets rolle i den kritiske situasjonen. Da fartøyet gikk på skjæret ble situasjonen raskt kritisk, og den ble opplevd som stressende. I denne situasjonen klarte mannskapet å få på seg redningsdrakter, få sendt ut varsel, og få satt ut redningsflåten. Havarikommisjonen vil bemerke at da mannskapet både hadde kontroll på redningsutstyret og kunne bruke det i en reell situasjon, økte mulighetene for overlevelse i den situasjonen de da var i, før de fikk hjelp utenfra.

Statens havarikommisjon
Lillestrøm, 15. februar 2023

¹ Normalisering av avvik er et begrep i sikkerhetsteorien, først brukt av Diane Vaughan i 1996. Det omfatter en umerkelig og gradvis endring av normal, sikker arbeidspraksis.