



Avgitt januar 2024

RAPPORT

SJØFART 2024/02

***Sjøulykke med fall over bord fra sjarken
Otterøy i Tanafjorden/Langfjorden,
Finnmark 12. august 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	Otterøy
Flaggstat	NOR
Kallesignal	LK2738
Reg. merke	F-118-G
Type	Fiskefartøy
Byggeår	1986
Rederi	Enkeltmannsforetak
Konstruksjonsmateriale	Plast
Lengde	9,60 meter
Reisen	
Avgangshavn	Mehamn
Ankomsthavn	Skjånes
Type reise	Fiske
Last	Ingen/ballast
Personer om bord	1
Ulykkesinformasjon	
Dato og tidspunkt	Lørdag 12. august 2023, kl.1815–1830
Ulykkestype	Fall over bord
Sted hvor ulykken inntraff	Langfjorden i Finnmark
Sted om bord hvor ulykken inntraff	Akterdekk/arbeidsdekk
Skadde/omkomne	En omkommet
Skader på skip	Totalskadet
Skipsoperasjon	Utsetting av krabbeteiner
Hvor i reisen var fartøyet	I forbindelse med fiske
Ytre miljø	Vindstille og havblikk med sol og sjøtemperatur på 10–13 grader.

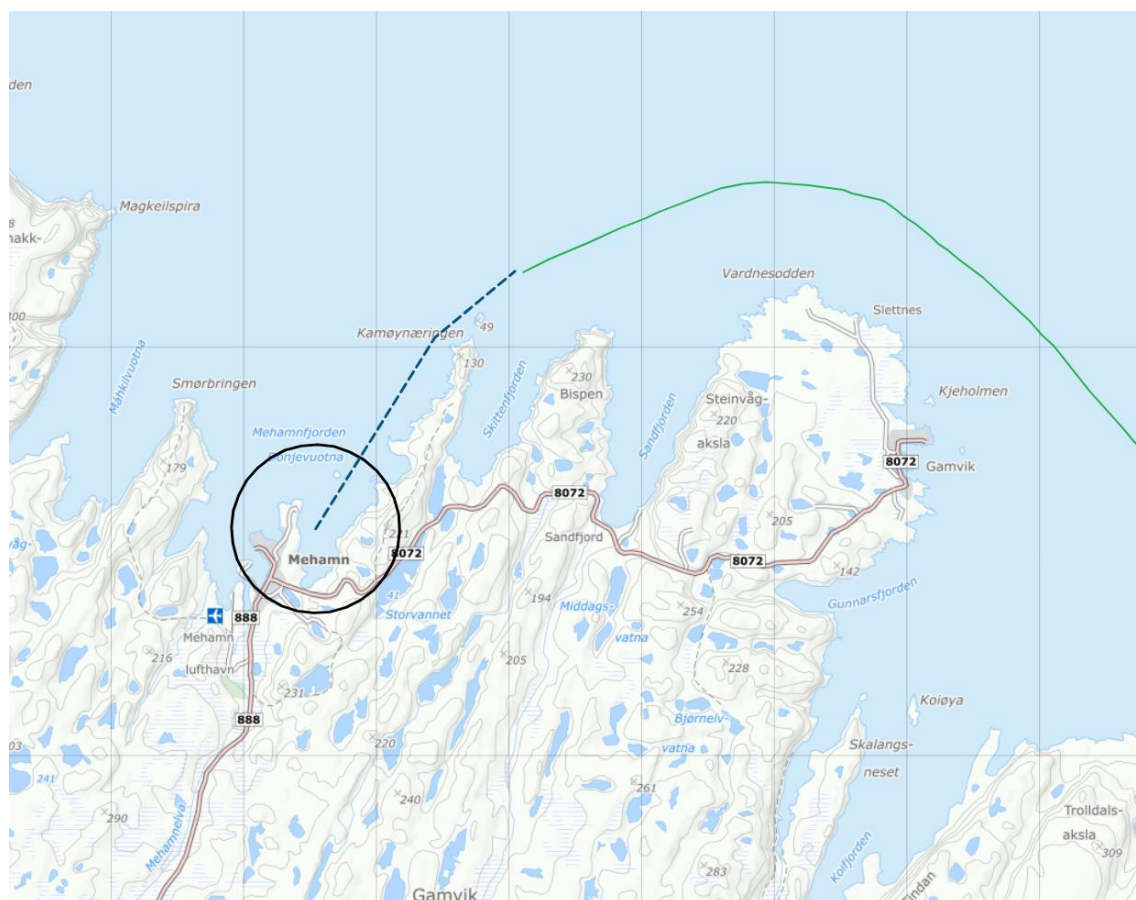
Hendelsesforløp

Om morgenen lørdag 12. august 2023 klargjorde eieren av sjarken Otterøy fartøyet for fiske.



Figur 1: Fiskefartøyet Otterøy. Foto: Eier

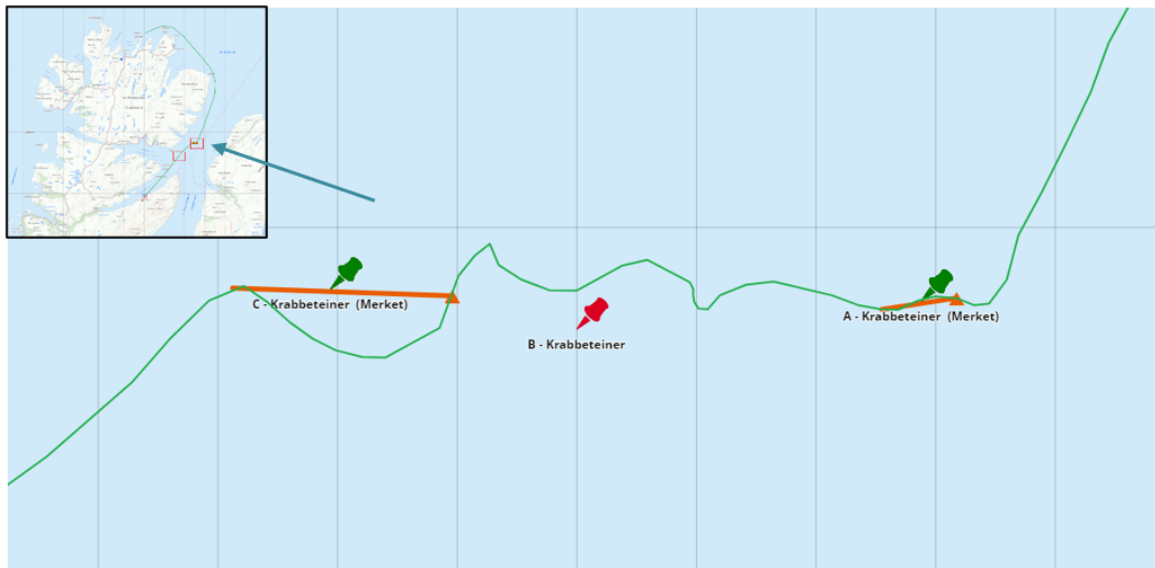
Han hadde seks lenker med krabbeteiner, og hver lenke hadde fire teiner som var agnet for fiske etter kongekrabbe. På formiddagen gikk sjarken fra hjemmehavnen Mehamn med kurs for Tanafjorden der krabbelenkene skulle settes, se figur 2. Fiskeren var alene om bord.



Figur 2: Antatt (stiplet) og registrert kurs for Otterøy ut fra Mehamn 12. august 2023. Kilde: Kystverket AIS

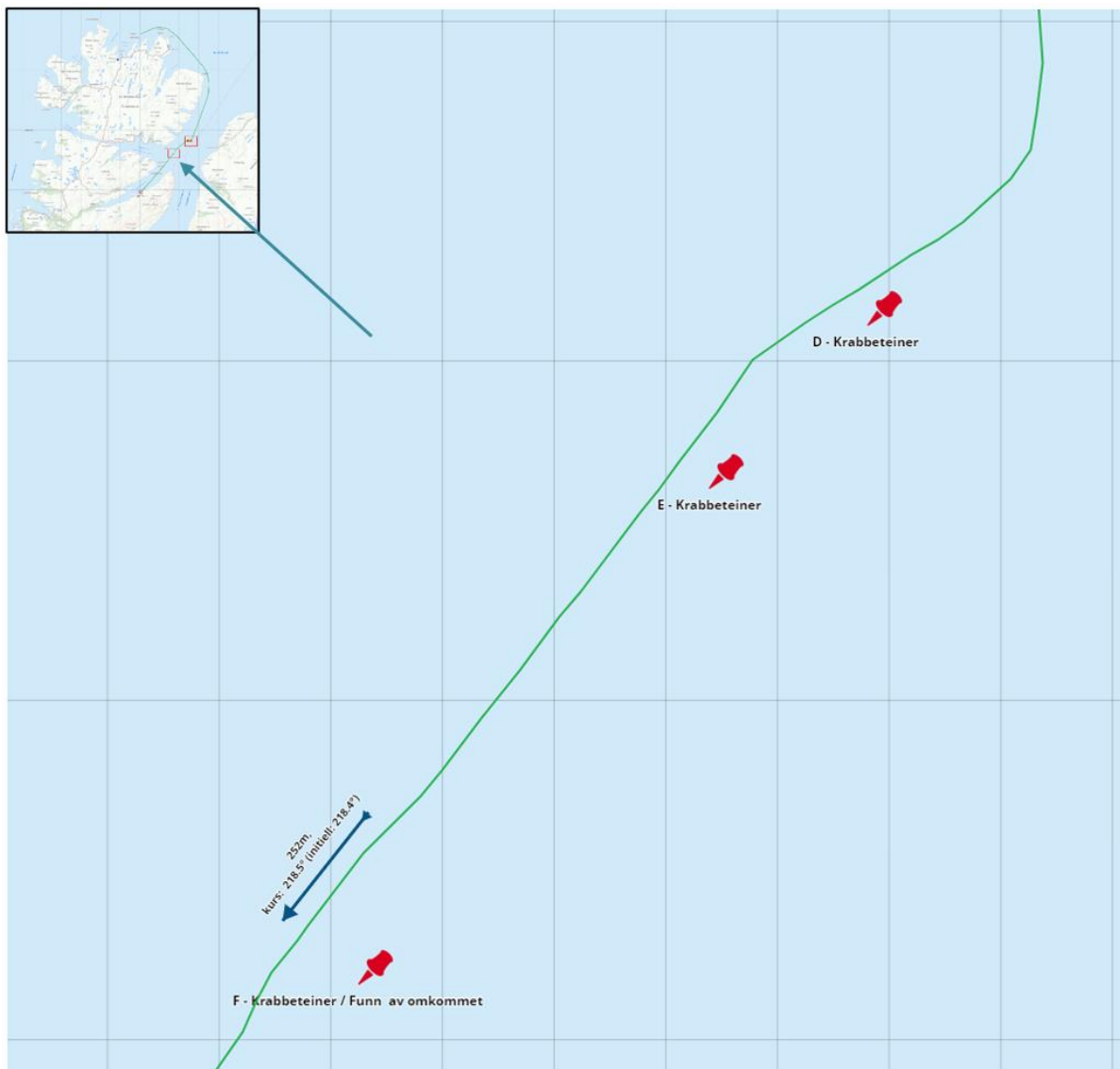
På vei ut til fiskefeltet, snakket han flere ganger i telefonen. Det ble også gjort avtale med en kollega om at fiskeren skulle legge sjarken Otterøy ved Skjånesbruket etter settingen, og så være med i kollegaens bil tilbake til Mehamn.

I tiden fra ca. kl. 1700 og til klokken var kl. 1730 hadde fiskeren satt de tre første lenkene. To av disse lenkene (A og C), se figur 3, ble også rapportert inn som aktive bruk.



Figur 3: Kurslinjen til Otterøy der det også er markert hvor de tre første lenkene har blitt satt.
Kilde: Kystverket AIS

Deretter endret fiskeren kurs og gikk lenger inn i fjorden (ca. 3 n. mil) før han satte den fjerde (D) og femte (E) lenken. Disse ble satt med en avstand på ca. 0,2 n. mil, og klokken var da passert 1815. Etter dette fortsatte fartøyet på samme kurs og holdt en fart på 3,8–4 knop i 0,5 n. mil før farten ble redusert til 2,2 knop i 0,1 n. mil. Det er på dette stedet den siste lenken (F) har blitt satt, se figur 4.



Figur 4: Kartutsnitt viser plassering av de tre siste lenkene som ble satt ut i Tanafjorden/Langfjorden. Den blå pilen indikerer at det på denne strekningen over 252 m var en hastighetsreduksjon. Kilde: Kystverket AIS

Etter dette økte farten igjen til 3,8–4 knop som fartøyet holdt på samme kurs til det traff land lenger inn i Langfjorden mellom kl. 2000 og 2030.

En kollega han hadde snakket med tidligere ble bekymret dagen etter da fiskefartøyet ikke lå til kai. En annen kollega ble også bekymret da han så at fiskerens bil fremdeles stod parkert på samme sted som dagen før. Begge ringte inn en nødmelding med ti minutters mellomrom. Hovedredningssentralen i Bodø igangsatte redningsaksjon, med bruk av helikopter i søket. Sjarken Otterøy ble funnet med motoren i gang om morgenen søndag den 13. august, der den hadde grunnstøtt inne i Langfjorden, se figur 5.



Figur 5: Fiskefartøyet ble funnet inne i Langfjorden. Kilde: Kystverket AIS

Et fiskefartøy som var med i søket gjorde funn av en person flytende i vannet nær en staur (flaggmarkør) som markerte en krabbelenke. Dette var ved den sjette og siste lenken som fiskeren hadde satt. Redningsskøyta Peter Henry von Koss ankom ulykkesstedet, og mannskapet hentet opp den omkomne fiskeren. Han var iført vanlige sko, turbukse, skjorte og en arbeidsjakke.

Obduksjonen angir at dødsårsak var drukning, men nedkjøling var også en faktor pga. det kalde vannet.

Rapporter om liknende hendelser

Havarikommisjonen har gjennomført sikkerhetsundersøkelser etter flere ulykker med små fiskefartøy. I 2020 utgav Havarikommisjonen en [temarapport om teinefiskeulykker](#), hvor resultatene fra undersøkelsene av syv ulykker med fall over bord fra sjarker i forbindelse med teinefiske ble sammenstilt.

I ulykker som Havarikommisjonen har undersøkt skiller teinefiske seg ut som det type fiske som medfører størst risiko for å falle over bord, og det er under setting disse ulykkene skjer.

Konsekvensene av ulykker hvor alenefiskere har blitt dratt over bord med fiskeutstyr er ofte fatale. I seks av de syv ulykkene har fiskere blitt heftet i tauverk og havnet i sjøen. Kun ett av syv fartøy hadde fysisk skille mellom fisker og teinebruk.

Dersom en fisker har havnet over bord, er det flere faktorer som må være til stede for å øke overlevelsesmuligheten, herunder bruk av flyteutstyr og redningsleider. I de syv undersøkte ulykkene manglet fem fiskere flyteutstyr og alle manglet sikkerhetsline. Seks av syv fartøy var utstyrt med redningsleider, men fiskerne klarte ikke å benytte denne.

Flyteutstyr, redningsleider og sikkerhetsline sikrer imidlertid ikke alene at alenefiskere klarer å redde seg selv. Det fordrer også at fiskeren raskt klarer å komme seg løs fra eventuelt tauverk. I tillegg, uten elektronisk nødstop vil man ikke ha mulighet til å ta seg opp i båten igjen dersom man faller over bord med framdriftsmaskineriet i gang. Dette er ikke lovpålagt utstyr, og ingen av de syv fartøyene hadde et fungerende nødstoppsystem på ulykkestidspunktet.

I forbindelse med temaundersøkelsen ble det gitt to sikkerhetstilrådinge:

Sikkerhetstilråding Sjøfart nr. 2020/01T

Sammenstillingen av syv teinefiskeulykker i perioden 2010–2018 hvor alenefiskere omkom, viser at kun to av fiskerne brukte flyteutstyr og at ingen av fiskerne brukte sikkerhetsline da ulykken inntraff. Teinefiske innebærer en særlig risiko for å bli dratt over bord med tauverk og følgelig er det viktig at fiskeren tar i bruk tilgjengelig sikkerhetsutstyr som kan øke overlevelsesmulighetene.

Statens havarikommisjon for transport tilrår Fiskeridirektoratet og Sjøfartsdirektoratet, i samarbeid med organisasjoner som er involvert i forebyggende sjøsikkerhetsarbeid, å se nærmere på hvilke tiltak som kan iverksettes for å øke bruken av sikkerhetsutstyr for teinefiskere, som flyteutstyr, redningsleider og sikkerhetsline.

Sikkerhetstilråding Sjøfart nr. 2020/02T

Sammenstillingen av syv teinefiskeulykker i perioden 2010–2018 hvor alenefiskere omkom, viser at påkrevd flyteutstyr, redningsleider og sikkerhetsline ikke alene vil sikre at alenefiskere klarer å redde seg selv dersom de setter seg fast i tauverk og risikerer å bli dratt over bord eller har havnet over bord. Uten elektronisk nødstoppe eller annet tilsvarende vil man ikke ha mulighet til å ta seg opp i båten igjen dersom man faller over bord med framdriftsmaskineriet i gang. Et nødstoppsystem vil også avverge et fartøys eventuelle ubemannede ferd etter ulykken.

Statens havarikommisjon for transport tilrår at Sjøfartsdirektoratet vurderer å innføre krav til nødstoppanordning for framdrift på fiske- og fangstfartøy under 15 meter.

En full oversikt over pågående undersøkelser og avgitte rapporter fra Havarikommisjonen finnes på nettsiden <https://havarikommisjonen.no/Sjofart>.

Det vises også til arbeid som er igangsatt der Sjøfartsdirektoratet har deltatt, med tanke på å svare ut innhold i tidligere sikkerhetstilrådinge. Her er det utført et arbeid relatert til nødstoppe og varsling til nødetat for mindre fiskefartøy. ([Sintef 2020:01294](#))

Havarikommisjonens vurderinger

Ulykken med Otterøy inntraff under en rutinemessig operasjon for fiskeren. Mange uønskede hendelser skjer i forbindelse med rutinemessige operasjoner.

Fiskeren satte først tre lenker på linje i samme område. Det antas at dette også var planen for de tre siste lenkene. Av disse ble de to første satt med tilnærmet lik avstand som de første lenkene. Den siste lenken er satt lenger fra de andre, og den registrerte hastigheten på Otterøy minker relativt mye. Havarikommisjonen antar at fiskeren startet utsetting av teinene, og at enten en teine eller iletau satt fast om bord, og at dette reduserte farten mens fiskeren forsøkte å løse problemet. I forbindelse med dette kom fiskeren sannsynligvis i konflikt med tauverk og/eller utstyr og falt over bord.

Fiskeren satt ikke fast i tauverk da han ble funnet. Det var heller ingen merker på kroppen som entydig kunne forklare hvordan han falt over bord. Fiskeren ble funnet flytende ved stauren, og døde av drukning under påvirkning av nedkjøling.

Et fall over bord representerer alltid en stor fare for liv og helse.

For å overleve et fall over bord er det avgjørende at man kommer seg fri fra redskapen, og deretter holder seg flytende og bevisst inntil man blir reddet eller redder seg selv.

Fiskeren var i dette tilfellet utstyrt med enkelt lag med arbeidsklær, men uten flytemidler og ingen termisk beskyttelse. I vannet som var mellom 10 og 13 grader var overlevelsessevnen begrenset. Redning bør alltid finne sted raskest mulig etter at ulykken har skjedd, og god termisk beskyttelse vil øke tidsvinduet betraktelig.

Rask varsling og iverksetting av redningsoperasjon vil kunne være avgjørende for utfallet av en fall over bord-ulykke. Det var ingen automatisk varsling av hendelsen, og fiskeren ble liggende i vannet over natten før varsling og deretter redningsaksjon ble iverksatt.

Havarikommisjonen mener at bruk av en innretning med automatisk stopp og varsling, vil bedre overlevelsessevnen gjennom hurtig varsling og større mulighet for fiskere til å redde seg om bord i eget fartøy.

Hjelpemidler som kniv, flytemiddel, termisk beskyttelse, overbordleider, elektronisk stopp og varsling er viktige hjelpemidler som på forskjellige måter kan bidra til å øke overlevelsessevnen ved overbordsituasjoner.

Havarikommisjonen mener at det er nødvendig med mer effektive tiltak som ivaretar fiskerens sikkerhet og reduserer konsekvensen av ulykker, og vil rette en sikkerhetstilråding til Sjøfartsdirektoratet om automatisk varsling av ulykker dersom alenefiskere faller over bord.

I tillegg vil Havarikommisjonen trekke frem sikkerhetslæring fra to tidligere tilrådinger (Sjøfart nr. 2020/01T og 2020/02T).

Sikkerhetslæring

- Teinefiske innebærer en særlig risiko for å bli dratt over bord med tauverk, og følgelig er det viktig at alenefiskere tar i bruk tilgjengelig sikkerhetsutstyr som kan øke overlevelsesmulighetene.
- Uten elektronisk nødstopp eller annet tilsvarende vil alenefiskere ikke ha mulighet til å ta seg opp i båten igjen dersom man faller over bord med framdriftsmaskineriet i gang. Et nødstoppsystem vil også avverge et fartøys eventuelle ubemannede ferd etter ulykken.
- Overlevelsessevnen etter fall over bord øker ved tidlig varsling og umiddelbar iverksetting av redningsaksjon.

Sikkerhetstilrådingar

Statens havarikommisjon fremmer følgende sikkerhetstilråding¹ som har til formål å forbedre sjøsikkerheten:

Sikkerhetstilråding Sjøfart nr. 2024/05T

Den 12. august 2023 falt en fisker over bord under fiske i Langfjorden, Finnmark.

Ulykken med fiskefartøyet Otterøy der en alenefisker havnet i vannet i forbindelse med setting av krabbeteiner, viser at fiskeren ville hatt større overlevelsessevne om en redningsaksjon hadde vært igangsatt ved tidlig varsling. Teinefiske innebærer en særlig risiko for å bli dratt over bord og følgelig er det viktig at varsling og redning igangsettes umiddelbart.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å innføre krav til innretning for varsling og igangsettelse av redningsaksjon ved fall over bord-ulykker som innbefatter alenefiskere.

Statens havarikommisjon
Lillestrøm, 30. januar 2024

¹ Undersøkelserapporten oversendes Nærings- og fiskeridepartementet som treffer nødvendige tiltak for å sikre at det tas behørig hensyn til sikkerhetstilrådingene.

Vedlegg

Vedlegg A Safety recommendations

The Norwegian Safety Investigation Authority proposes the following safety recommendations²:

Safety recommendations Marine nr. 2024/05T

On 12 August 2023, a fisherman fell overboard while fishing in Langfjorden, Finnmark.

The accident with the fishing vessel Otterøy, where a lone fisherman ended up in the water in connection with setting crab pots, shows that the fisherman would have had a greater chance of surviving if a rescue operation had been initiated with early warning. Fishing with pots involves a particular risk of being dragged overboard and consequently it is important that notification and rescue are initiated immediately.

The Norwegian Safety Investigation Authority recommends the Norwegian Maritime Authority to introduce requirements for notification and initiation of rescue operations in the event of overboard accidents involving lone fishermen.

2 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.