

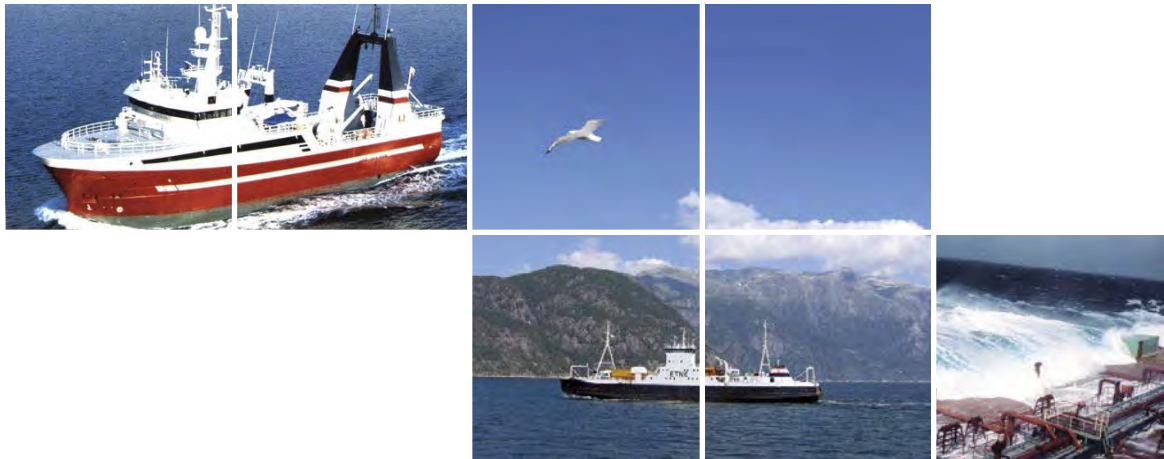
sht

Statens
Havarikommisjon
for Transport

Avgitt august 2013

RAPPORT

Sjø 2013/07



RAPPORT OM SJØULYKKE, FALL OVER BORD FRA SJARKEN RAMONA - LM5846 SYD AV BOLGA 2. NOVEMBER 2012

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidet denne rapporten utelukkende i den hensikt å forbedre sjøsikkerheten. Formålet med en sikkerhetsundersøkelse er å klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og offentliggjøre en rapport med eventuelle sikkerhetstilrådinger. Kommisjonen skal ikke vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sjøsikkerhetsarbeid skal unngås.

Denne undersøkelsen har hatt et begrenset omfang. Av den grunn har SHT valgt å benytte et forenklet rapportformat. Et fullstendig rapportformat benyttes bare når undersøkelsens omfang gjør dette nødvendig. Den forenklete rapporten belyser de funn som er gjort og fremlegger eventuelle sikkerhetsmessige tilrådinger.

MELDING OM ULYKKEN

Havarikommisjonen (SHT) ble oppmerksom på ulykken gjennom media 2. november 2012, samme dag som ulykken skjedde. I følge Norsk Rikskringkasting (NRK) var en fisker savnet fra en sjark ved øya Bolga i Nordland. SHT kontaktet Hovedredningssentralen (HRS) kl. 1920, og fikk oppdatert informasjon om hendelsen.

SHT reiste til Bolga 7. november 2012 og gjennomførte tekniske undersøkelser av fartøyet og hadde samtaler med pårørende, fiskerikolleger, vitner og politiet.



Figur 1: Ulykken skjedde sør av Bolga i Meløy kommune. Kilde: SHT

1. FAKTISKE OPPLYSNINGER

1.1 Detaljer om fartøyet og ulykken

Fartøysdetaljer

Fartøyets navn	:	Ramona
Kallesignal	:	LM5846
Fiskerimerke	:	N-4-ME
Rederi	:	Enkeltmannsforetak
Hjemhavn	:	Bolga, Meløy
Flaggstat	:	Norsk
Type drift	:	Yrkesfiske
Produsent / bygg nr.	:	O. Ulvans Båtbyggeri AS / nr. 331
Byggeår	:	1976
Konstruksjonsmateriale	:	Tre
Lengde over alt	:	9,39 m
Bredde	:	3,15 m
Maskinkraft	:	78 BHK (58 KW)



Figur 2: Ramona ved kai i Bolga. Foto: SHT

Detaljer om ulykken

Tid og dato	:	2. november 2012
Sted for ulykken	:	Sør av Bolga, Meløy, ca. pos. N66° 46,9' Ø013° 12,9'
Antall personer om bord	:	1
Antall skadde/omkomne	:	1 person omkommet

1.2 Hendelsesforløp

Fredag 2. november 2012, litt etter kl. 1000, forlot alenefiskeren kaien i Bolga med sjarken Ramona. Fiskeren skulle røkte garnlenkene han hadde stående på sørøstsiden av Bolga, og han hadde gitt uttrykk for at han regnet med å være i havn igjen ca. kl. 13.00 samme dag.

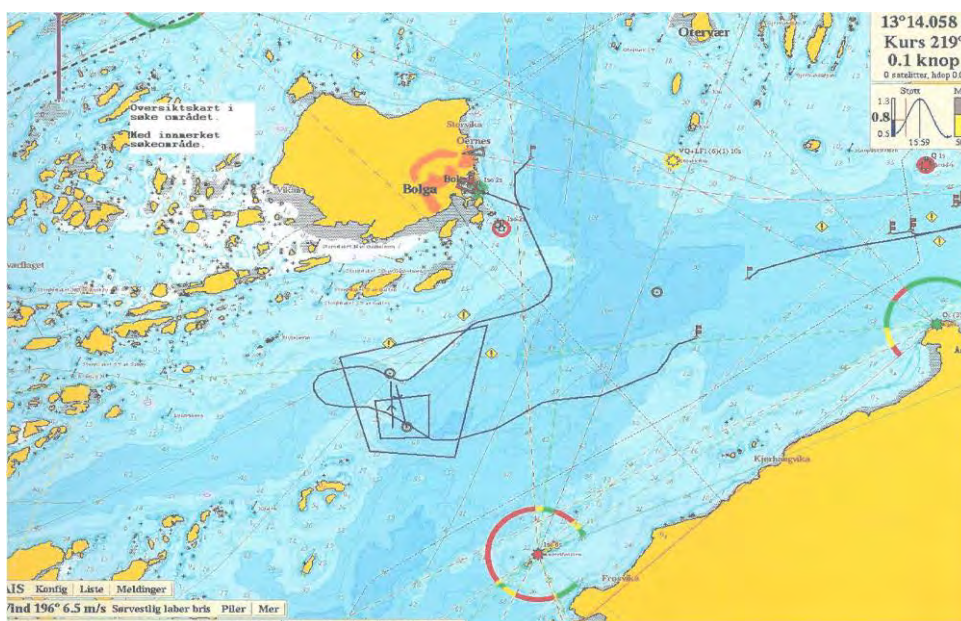
Omtrent kl. 1215 observerte mannskapet på et oppdrettsfartøy Ramona i sitt vanlige fiskeområde sør-sørøst av Bolga. De så ikke fiskeren, men alt virket normalt. Litt før kl. 1430 observerte mannskapet på oppdrettsfartøyet igjen Ramona. Mannskapet merket seg at Ramona lå "unna" vinden etter forløperen (broka) med motoren i gang og med propellen tilkoblet svakt forover. De tok seg om bord og gjennomførte Ramona uten å finne fiskeren. Den savnedes skinnlue ble funnet liggende på instrumentpanelet.

Hovedredningsentralen (HRS) Nord Norge ble varslet kl. 1439 om funnet og søk etter den savnede ble igangsatt med alle tilgjengelige ressurser.

Etter å ha varslet HRS besluttet besetningen fra oppdrettsbåten å dra den garnlenken Ramona lå fast etter. Det ble ikke registrert noe unormalt om bord i Ramona, med unntak av at fiskeren ikke lenger befant seg om bord, samt at den ene forankringen til garnlenken lå fastkilt på garnrennen. Etter at dragingen var påbegynt ble det konstatert at båtens autopilot var innkoblet. Før dette ble oppdaget, hadde de problemer med å få Ramona til å arbeide seg etter lenken.

Styringen ble slått over på manuell, og resten av drageprosessen forløp uten spesielle problemer. Garnene var greie og reine, men da det gjensto to garn å dra oppdaget de en støvel festet i garnmaskene. Denne er senere bekreftet å tilhøre den savnede. Det ble også funnet 5 ferdigsløyd fisk i en bakk på dekk. Etter at garnlenken var dradd, sluttet Ramona seg til søket etter den savnede.

Søket ble innledningsvis konsentrert om områdene sør av Bolga, jf. figur 3, men ble etter hvert utvidet.



Figur 3: Søket etter fiskeren ble innledningsvis konsentrert om områdene sør av Bolga.
Kilde: Søkemannskap

Til tross for omfattende søk med sivile og statlige fartøyer, fly fra Norges Luftsportforbund (NLF), samt strandsøk, ble den savnede ikke funnet. Data fra kystradarkjeden ble forsøkt innhentet av lokalt politi, men ga ingen brukbare opplysninger på grunn av dårlig dekning i det aktuelle området. Aksjonen endret status fra søk etter savnet til søk etter antatt omkommet 3. november kl. 1730.

1.3 Vær- og sjøforhold

Værobservasjoner ved nærmeste stasjon, Myken, viser at det var sterk kuling til liten storm fra sørøst mellom kl. 1100 og 1200 på ulykkesdagen. Sterkeste middelvind var 21 m/s. Vitner i området har beskrevet været som relativt rolig med litt vind fra sørøst, skyet med god sikt og ca. 7 °C. Denne divergensen kan forklares med fralandsvind og at det aktuelle området er noenlunde skjermet ved denne vindretningen.

I følge Meteorologisk Institutt ble det registrert stabile sjøtemperaturer på rundt 8 grader i åpent hav i tidsrommet 2. – 3. november 2012, mens det inne i fjordene ble registrert sjøtemperaturer på 10 – 11 grader. Det er grunn til å tro at den sterke østavinden har klart å drive opp varmere vann nær land, men ikke lenger ut, slik at sjøtemperaturen på ulykkesstedet sannsynligvis har vært omkring 8 grader på ulykkestidspunktet.

1.4 Hypotermi

Et relativt kort opphold i kald sjø uten relevant beskyttelse fører til hypotermi. Begrepet hypotermi blir brukt når kroppstemperaturen kommer under 35 grader. Vanlige årsaker til hypotermi er ulykker hvor kroppen samtidig utsettes for kraftig avkjøling.

I en hypotermi tabell presentert av “U.S. SAR Task Force”¹ kan man anslagsvis se at en person uten termisk beskyttelse ved sjøtemperatur på mellom +4° C og +10° C vil være utmattet eller bevisløs i løpet av 30 – 60 minutter. Forventet tid å overleve ved denne temperaturen er 1 – 3 timer. Det gjøres oppmerksom på at denne tabellen baserer seg på et gjennomsnitt og at nivået alltid vil kunne være forskjellig fra person til person, samt fra situasjon til situasjon. Tallene gir imidlertid en god pekepinn på konsekvensene ved sterk nedkjøling og den relativt korte tiden det tar før en person blir satt ut av spill.

1.5 Fiskeren

Fiskeren var 63 år og svært erfaren. Han hadde gjennomført sikkerhetsopplæring i samsvar med minimumskravet til sikkerhetsopplæring for fiskere. Havarikommisjonen har fått opplyst at han hadde gjennomført repetisjonskurs i 2009/2010, uten at dette kan dokumenteres.

Havarikommisjonen har fått opplyst at fiskeren var en dyktig svømmer.

1.6 Fartøyet og sikkerhetsutstyret om bord

Ramona ble bygget i 1976 ved O. Ulvans Båtbyggeri AS, som dekket/overbygget (lukket) båt. Skroget var bygget i tre og overbygget i aluminium. Fartøyet, som hadde en største lengde på 9,39 meter (30,8 fot), ble registrert i registeret over merkepliktige fiskefartøy som nybygg.

¹ “The United States Search and Rescue Task Force” er en statlig og føderalt akseptert redningsetat etablert i USA som en non-profit organisasjon

Verken Sjøfartsdirektoratet eller Fiskeridirektoratet er kjent med at fartøyet er vesentlig ombygget siden fartøyet ble bygget i 1976. Motoren ble sannsynligvis skiftet i 1985 eller 1986. Fartøyet har hatt flere eiere. Den omkomne fiskeren overtok Ramona i 2007.

Ramona var arrangert og utstyrt for garnfiske. Figur 4 viser bruket.



Figur 4: Ramona var på ulykkestidspunktet utstyrt for garnfiske. Foto: SHT

Ramona var på ulykkestidspunktet utstyrt med to redningsvester, samt to lettere "seilervester". Disse befant seg fremdeles om bord etter ulykken. Havarikommisjonen har fått opplyst at fiskeren tidvis benyttet flytevest ved arbeid på dekk.

Redningsleider var montert akterut på babord side. Nederste trinn var ca. 30 cm over vannet.

Det var installert trådløst nødstoppsystem² for stans av motor. Senderen ble imidlertid funnet hengende i styrehuset etter ulykken og var således ikke i bruk på ulykkestidspunktet.

Det var ikke installert sikkerhetsline om bord.

1.7 Fisket

Da ulykken inntraff var Ramona i fiske med breiflabbgarn på relativt ueksponerte felt i nærheten av Bolga. Fiskeren skal i alt ha hatt 6 garnlenker stående i områdene i nærheten av Bolga. Tre av lenkene var plassert i et avgrenset område på sørøstsiden av øya. De øvrige garnlenkene hadde fiskeren stående i ulike posisjoner på andre nærliggende fiskefelt.

Antall garn i hver lenke varierte avhengig av bunntopografien. I hovedsak inneholdt lenkene rundt 15 garn á 18 – 22 favner (34 – 40 meter), dvs. at lenkene hadde en lengde på ca. 0,3 nautiske mil. I likhet med standard oppsett (montering³) av garnlenkene, var Ramonas lenker satt opp med fløyt, ile, forankring og forløper med hanefot på begge lenkeendene. Forankringen består vanligvis av en dregg eller patentanker på den ene eller begge endene. Ettersom strømsettingen i området er relativ beskjeden, valgte fiskeren om bord i Ramona å bruke kjettingslørke i begge endene. Ved bruk av kjettingslørke,

² Type: E-stop

³ Prinsippene knyttet til montering av garnlenker er i hovedsak likt i alle fiskeri. Det vil imidlertid forekomme variasjoner i forhold til hvilke arter det fiskes på, samt lokale forhold som dybde, strømsetting, grad av vær/bølgeeksponering av området det fiskes på.

fremfor dregg/anker, unngår en at garnene fester seg på anker/dreggklørne i forbindelse med ugunstige strømforhold.

1.8 Relevante sikkerhetsforskrifter

Den første byggeforskriften som ble fastsatt for fiskefartøy med største lengde under 10,67 meter (35 fot) var forskrift 15. oktober 1991 nr. 708 om bygging og utrustning av fiske- og fangstfartøy fra 6 m og opptil 15 m største lengde. Denne trådte i kraft 1. januar 1992, og ettersom Ramona var bygget i 1976 var fartøyet ikke underlagt byggetekniske krav som nybygg. Byggeforskriften av 1991 kan imidlertid komme til anvendelse ved eventuell ombygging av eksisterende fartøy etter 1. januar 1992. Etter det havarikommisjonen kjenner til er imidlertid Ramona ikke vesentlig ombygget.

I tillegg til byggeforskriften er det fastsatt en rekke andre sikkerhetsforskrifter som kommer til anvendelse for Ramona. Blant disse er forskrift 15. oktober 1991 nr. 709 om redningsredskaper m.m. på fiske- og fangstfartøy (redningsforskriften), forskrift 1. januar 2005 nr. 08 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip (ASH-forskriften), forskrift 15. oktober 1991 nr. 710 om sikkerhetstiltak m.v. på fiske- og fangstfartøy (sikkerhetsforskriften) og forskrift 10. februar 1989 nr. 88 om sikkerhetsopplæring for fiskere (sikkerhetsopplæringsforskriften) de mest relevante i forbindelse med denne ulykken.

1.8.1 Krav til redningsdrakt / flyteplagg

Som dekket fartøy under 10,67 m skulle Ramona i henhold til redningsforskriften, § 5 1.1, ha en lett tilgjengelig redningsdrakt om bord. ASH-forskriften, § 9-5 c), slår fast at personer som arbeider på utsatt dekk skal være utstyrt med arbeidsflytevest eller flyteplagg.

1.8.2 Krav til sikkerhetsline / -sele

I henhold til ASH-forskriften, § 9-5 a), bør det ved arbeid på dekk om bord i fartøy med en person om bord, benyttes sikkerhetssele eller belte med line, så fremt ikke forholdene om bord gjør slik bruk farlig eller særlig vanskelig.

1.8.3 Krav til redningsleider

I henhold til sikkerhetsforskriften, § 17 5.1, skal fartøy bygget etter 1. januar 1992 ha fast leider med håndrekker på fartøyets aktre del. Lederens nederste trinn skal nå minst 300 mm under vannlinjen.

Ved alenefiske fra fartøy bygget før 1. januar 1992 skal det i henhold til sikkerhetsforskriften, § 17 5.2, være hengt en leider over rekka på hver side av fartøyet dersom ikke fast leider med håndrekker er anordnet. Leidere som kan utløses fra sjø kan også benyttes.

1.8.4 Krav til sikkerhetsopplæring for fiskere

I henhold til § 3 i sikkerhetsopplæringsforskriften skal alle fiskere som driver ervervsmessig fiske fra norsk båt/fartøy uansett størrelse ha gjennomført 40 timers "Grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere". Videre skal fiskere som har fullført grunnleggende sikkerhetsopplæring, innen åtte år, men ikke før fem år er gått, ha

gjennomgått et repetisjonskurs på minst 20 timer. Deretter skal alle gjennomgå tilsvarende repetisjonskurs mellom hvert femte og åttende år etter siste kurs.

Grunnleggende sikkerhetskurs for fiskere skal bidra til å øke sikkerheten for personell i fiskeriene og bidra til økt fokus på helse, miljø og sikkerhet. Målsettingen med kurset er å skape holdninger hos deltakerne slik at de etter endt kurs er blitt seg bevisst at sikkerhet og kvalitet om bord er en kontinuerlig prosess.

Kurset har 40 timers varighet, og med unntak av varm røk-dykking kan kurset grovt sett sammenlignes med et IMO-60 kurs som kreves for sjøfolk i handelsflåten. Etter at en fisker har passert 67 år frafaller kravet til kurs og eventuell repetisjon.

Tromsø maritime skole fører et nasjonalt register over fiskere som har gjennomført sikkerhetsopplæring.

1.8.5 Krav til risikovurderinger

I henhold til ASH-forskriften skal farer om bord avdekkes, og når faren er avdekket skal det gjennomføres vurdering av den risiko faren utgjør. Slike risikovurderinger skal gjennomføres regelmessig, og dokumenteres skriftlig.

1.9 **Myndighetenes tilsyn**

Sjøfartsdirektoratet har verken byggetilsyn eller periodiske kontroller av fartøy med største lengde under 10,67 meter. Sjøfartsdirektoratet kan likevel foreta uanmeldte tilsyn av fartøyet etter at det er tatt i bruk for å påse at gjeldende sikkerhetskrav er oppfylt.

På anmodning fra Sjøfartsdirektoratet ble Ramona fremstilt for uanmeldt tilsyn på Bolga 12. november 2008. Sjøfartsdirektoratet ga i den forbindelse fem pålegg vedrørende henholdsvis NUC-lanterner, terser på lastelukedeksler, lys på overlevelsedrakt, installasjonsbevis for elektrisk anlegg og hurtiglukking på brennoljetanker.

1.10 **Holdningsskapende tiltak**

Tiltak som øker fiskerens sikkerhet mot fall over bord anses som viktig i forhold til totalsikkerheten mot personskader. På fiskernes egen internettportal, yrkesfisker.no, finnes bl.a. brosjyren "Sikkerhet på fiskefartøy" der det bl.a. informeres om bruk av sikkerhetsline i tekst og illustrasjon.

Norges Fiskarlag har i sin publikasjon "Sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøy under 15 meter" satt stort fokus på gjennomføring av risikovurdering ved forskjellige fangstmetoder, inkludert ved garnfiske. I en oversiktlig matrise er arbeidsoperasjoner og risikomomenter beskrevet sammen med tiltak for å unngå risiko og tiltak for å redusere konsekvensene av risiko som ikke kan unngås.

2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

2.1 Innledning

Det var ingen vitner til ulykken og det var heller ikke gjort observasjoner som kan danne grunnlag for å etablere et entydig og nøyaktig hendelsesforløp. Basert på opplysningene havarikommisjonen har innhentet antas det at fiskeren hadde til hensikt å røkte to, eventuelt alle tre, av de garnlenkene han hadde stående på sørøstsiden av Bolga. Havarikommisjonen kan imidlertid ikke med sikkerhet fastslå med hvilken garnlenke ulykken skjedde.

Basert på det faktum at autopiloten var satt på kurs i setterretning og at Ramonas propell var tilkoblet forover, ser ikke havarikommisjonen bort fra at posisjonen der Ramona ble bordet og garnlenken dradd, ikke samsvarer med posisjonene lenken faktisk ble satt. Posisjonsangivelsen kan dermed gi et feilaktig inntrykk av hvor hendelsen inntraff.

Basert på en fiskerifaglig forståelse av denne type fiske, mener havarikommisjonen at hendelsen kan ha hatt følgende forløp:

2.2 Vurdering av hendelsesforløpet

Det antas at Ramona ankom området sørøst for Bolga, der fiskeren hadde 3 garnlenker stående, ca. kl. 1030. Halingen av første lenke ble sannsynligvis påbegynt kort tid etter dette.

Drageprosessen kan ha startet ved at Ramona på grunn av de rådende værforhold, gikk til vestenden for å påbegynne halingen av garnlenken. Etter at fløytene var tatt om bord, ble ilen dradd, kveilet og klargjort for ny utsetting.

Forankringen, i dette tilfelle et kjettingsløkkelodd på ca. 40 kilo, ble i første omgang plassert på dekk i forkant av garnkassen. Etter at fiskeren hadde fjernet forløperen og hanefoten, ble garnlenken klargjort for innhaling og greiing i garnkassen.

Drage- og greieprosessen ble gjennomført ved at garnene ble dradd ombord ved hjelp av garnhaler, og deretter dradd bak i garnkassen av et greieapparat som splitter grunn (synketelne) og flå (flytetelne). Det antas, med bakgrunn i en forholdsvis beskjeden mengde fisk, at selve drageprosessen forløp relativt raskt og uten problemer. Ettersom fiskeren sannsynligvis hadde til hensikt å sette lenken igjen, er det nærliggende å tro at han unnlot å ta innpå resten av ilen da han hadde fått den siste forankringen (kjettingsløkken) om bord.

Garnlenken ble deretter klargjort for setting. Forløperne ble festet til hanefoten på begge endene, og forankringen (kjettingsløkken) til sisteenden ble plassert lett tilgjengelig på garnrennen. Fiskeren har deretter andøvet båten i posisjon der settingen av lenken skulle påbegynnes. Etter at fiskeren droppet forankringen tok han seg sannsynligvis inn i styrehuset og satte på autopiloten i ønsket setterretning. Han påbegynte settingen, unna vinden og bølgene, med et relativt lite pådrag fremover. Klokkeren antas da å ha vært om lag 1130.

Ca. 10 minutter senere var garnene satt. Fiskeren tok seg bak i båten, lempet forankringen over rekken, kastet/gikk ut ilen og til slutt fløytene. Kursen ble satt mot posisjon for neste lenke.

Om lag kl. 1140 var Ramona i gang med lenke nummer 2. I likhet med lenke 1, antas drageprosessen å ha forløpt uten nevneverdige problemer, og fiskeren begynte settingen av garnlenken. Etter å ha droppet forankringen, tok fiskeren seg inn i styrehuset, koblet inn autopiloten på planlagt setteretning- og avpasset pådraget til ønsket settefart.

Havarikommisjonen antar at noe uforutsett skjedde kort tid etter at fiskeren hadde påbegynt setting av garnene, og som førte til at fiskeren plutselig forlot styrehuset. Det kan ha vært en garnvase som var i ferd med å lage seg til i garnkassen, og at fiskeren derfor raskt tok seg bak til garnkassen for å forhindre at garnene vaste seg ytterligere til. Fiskerens skinnlue ble funnet på instrumentpanelet i styrehuset. Havarikommisjonen har fått opplyst at fiskeren aldri gikk ut på dekk uten skinnlue. Fiskeren benyttet heller ikke redningsvest eller trådløs nødstopp da ulykken inntraff. Han hadde redningsvest om bord, som han tidvis benyttet under fiske. Han hadde også trådløs nødstopp om bord, som ble funnet i styrehuset etter ulykken. Det faktum at han ikke benyttet verken lue, redningsvest eller trådløs nødstopp da ulykken inntraff, styrker antagelsen om at han forlot styrehuset i hastverk.

Mens fiskeren oppholdt seg i garnkassen strammet det sannsynligvis etter fra fløyt, ile og lodd, som var i sjøen. I tillegg til at Ramona hadde noe pådrag forover, bidro vind og bølger i samme retning til å forsterke kreftene dette representerte. Da fiskeren ble fast i garnmaskene med den ene støvelen, var han ikke i stand til stå i mot kreftene og ble derfor dratt over bord. Etter å ha havnet i sjøen, har trykket sannsynligvis lettet, og fiskeren har klart å frigjøre seg garnene ved å få av seg støvelen. Klokken antas å ha vært om lag 1240.

2.3 Vurdering av fartøyet / arrangementet

Dekksarealet på Ramona var forholdsvis lite. For å komme fra styrehuset til garnkassen måtte fiskeren bevege seg akterover på babord side. Karmen på selve garnkassen var så vidt høy at fiskeren sannsynligvis ville ha problemer med å rekke ned i bunnen når han sto på dekk. Dette kunne føre til at fiskeren klatret opp i kassen dersom det var problemer med garnlenken og det ikke var mye garn om bord.

I henhold til ASH-forskriften skal det utføres regelmessige risikovurderinger som skal dokumenteres skriftlig. SHT har ikke kunnet bringe på det rene om dette var gjort for Ramona. Havarikommisjonen anser det imidlertid for sannsynlig at fiskeren med sin erfaring burde ha vært godt kjent med farene som var forbundet med å bevege seg ute på dekk under setting av garn, og da spesielt risikoen knyttet til å klatre opp i garnkassen.

2.4 Vurdering av sikkerhets- og redningsutstyr

Fiskeren benyttet verken redningsvest eller trådløs nødstopp da ulykken skjedde. SHT er av den oppfatning at bruk av redningsvest/-drakt generelt øker sannsynligheten for overleve en fall-overbord-ulykke. SHT har imidlertid ikke tilstrekkelig faktainformasjon til å kunne konkludere sikkert med at denne ulykken kunne ha fått et annet utfall dersom fiskeren hadde vært iført redningsvesten han hadde ombord. Dette har blant annet sammenheng med luft- og sjøtemperaturen på ulykkestidspunktet. Med så vidt lav temperatur måtte fiskeren i så fall ha kommet seg om bord igjen i løpet av relativt kort

tid. Dette betyr at fiskeren ikke kunne ha blitt ført for langt bort fra fartøyet, og at han hadde klart å komme seg om bord igjen. Ramona var utstyrt med leder. Laveste trinn var 30 cm over vannlinjen.

Alternativt måtte fiskeren ha fått varslet om ulykken slik at en redningsaksjon kunne ha blitt iverksatt. Fiskeren falt sannsynligvis over bord ved 1240-tiden, og først ved 1430-tiden ble mannskapet på oppdrettsfartøyet, litt tilfeldig, klar over at det hadde skjedd en ulykke. Det finnes trådløst nødstopputstyr som kan koples opp slik at utstyret automatisk sender ut nødsignaler og som gir informasjon om posisjon ved fall over bord, men nødstoppen om bord i Ramona var koplet slik at kun motoren stanset.

Ramona var på ulykkestidspunktet ikke utstyrt med sikkerhetsline. Et sikkerhetsbelte rundt livet som er festet i en fastmontert sikkerhetsline er en relativt praktisk innretning og et enkelt tiltak for å unngå fall over bord. Havarikommisjonen er av den oppfatning at konsekvent bruk av sikkerhetsline, selv under optimale forhold, er første barriere for å sikre at en alenefisker blir værende om bord hvis uheldet skulle være ute⁴.

3. SIKKERHETSTILRÅDINGER

Med bakgrunn i tidligere undersøkelser av lignende fall over bord ulykker fra enmanns sjarker, konkluderer havarikommisjonen med at det ikke har fremkommet nye faktorer i forbindelse med undersøkelsen av ulykken med Ramona. Det utstedes derfor ingen nye sikkerhetstilrådinger etter denne ulykken.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 22. august 2013

⁴ I forbindelse med undersøkelsen av Ramona registrerte SHT at ingen av de observerte fiskefartøyene i Bolga hadde installert sikkerhetsline om bord.

VEDLEGG

Vedlegg A: Aktuelle forkortelser

E-stop	:	Emergency-stop
HRS	:	Hovedredningssentralen
NLF	:	Norges Luftsportforbund
NRK	:	Norsk Rikskringkasting
NUC	:	Not Under Command
SHT	:	Statens havarikommisjon for transport