


RAPPORT

Sjø 2016/07



RAPPORT OM SJØULYKKE - FISKEFARTØYET KIM ROGER GRUNNSTØTTE OG FORLISTE ØST FOR LOFOTODDEN 4. JANUAR 2016

 English summary included

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 sikkerhetstilrådinge. Kommisjonen skal ikke vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Bruk av denne rapporten til annet enn forebyggende sjøsikkerhetsarbeid skal unngås.

ISSN 1894-5864 (trykt utg.)
ISSN 1894-5937 (online)

Statens havarikommisjon for transports virksomhet er hjemlet i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 473 jf. forskrift 11. januar 2008 nr. 30 om fastsetting av undersøkelsesmyndighet etter sjøloven § 473.

Foto av vestlandsferje: Bente Amandussen

INNHOLDSFORTEGNELSE

MELDING OM ULYKKEN	2
SAMMENDRAG.....	2
ENGLISH SUMMARY	3
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER	4
1.1 Hendelsesforløp	4
1.2 Redningsaksjonen	8
1.3 Søk og opprydning etter forliset	8
1.4 Vær- og sjøforhold	10
1.5 Fartøyet og fiskeredskapene	10
2. ANALYSE.....	11
2.1 Innledning	11
2.2 Vurdering av hendelsesforløpet opp til tap av fremdrift.....	11
2.3 Vurdering av hendelsesforløpet etter tap av fremdrift	11
3. KONKLUSJON	13
3.1 Tap av fremdrift	13
3.2 Medvirkende forhold	13
3.3 Grunnstøtingen og totalforliset	13
4. SIKKERHETSTILRÅDINGER	13
DETALJER OM FARTØYET OG ULYKKEN	14

MELDING OM ULYKKEN

Statens havarikommisjon for transport (SHT) mottok varsel om ulykken fra Hovedredningsentralen Nord-Norge (HRS-N) den 4. januar 2016 kl. 1130. Det ble varslet at fiskefartøyet Kim Roger hadde gått på grunn etter å ha fått nota i propellen og mistet fremdriften. Basert på omfanget av ulykken besluttet SHT å iverksette en sikkerhetsundersøkelse. Sjøfartsdirektoratet, politiet og rederiet ble informert om beslutningen.



Figur 1: Kim Roger gikk på grunn og forliste øst for Lofotodden. Kart: Kystinfo, Kystverket

SAMMENDRAG

Kl. 0530 den 4. januar 2016 gikk fiskefartøyet Kim Roger fra Moskenes mot fiskefeltet «Bakken» på østsiden av Lofotodden. Etter at fangsten var tatt om bord oppdaget dekksmannskapet på Kim Roger at noe av poselinnet var tatt av vinden og hadde heftet seg på lettåtdaviten. De besluttet å løse dette umiddelbart, før de tok inn resten av bruket. Skipperen, som ikke var klar over forsinkelsen, foretok kort tid etter en kursendring som medførte at fartøyet fikk sitt eget bruk i propellen. Som følge av dette mistet fartøyet fremdriften ca. kl. 1028.

Havarikommisjonen finner at mangelfull kommunikasjon mellom skipper og dekksmannskap bidro til at ulykken inntraff. Dekksmannskapet varslet ikke skipperen om problemet som hadde oppstått og forsinkelsen dette medførte. Skipperen kontrollerte heller ikke at bruket var om bord før han la om kursen. Kim Roger befant seg dessuten svært nære land og i kraftig pålandsvind i det fartøyet mistet fremdriften. Dette medførte at de raskt drev mot land. Kim Roger grunnstøtte og forliste like øst for Lofotodden ca. kl. 1108. Mannskapet ble reddet om bord i et redningshelikopter kun kort tid før fartøyet sank.

Undersøkelsen har avdekket at det gikk ca. 12 minutter fra Kim Roger mistet fremdriften til fartøyet varslet Bodø Radio. Redningshelikopteret nådde havaristen ca. 10 minutter etter at den grunnstøtte og redningsskøyta Det Norske Veritas var da ca. 10 minutter unna. Det er usikkert om redningshelikopteret kunne ha nådd frem i tide til å berge mannskapet før grunnstøtingen fant sted, og uten at noen havnet i sjøen, dersom skipperen hadde varslet nødetatene tidligere.

SHT fremmer ingen sikkerhetstilrådinger i forbindelse med undersøkelsen, men vil understreke viktigheten av å varsle nødetatene så tidlig som mulig ved en nødsituasjon

ENGLISH SUMMARY

At 05:30 local time on 4 January 2016 the fishing vessel Kim Roger sailed towards the fishing area «Bakken», east of Lofotodden. After the catch was taken on board, the crew discovered that some of the fishing net had been taken by the wind and was caught on the davit. They decided to untangle this immediately, before they hauled in the rest of the fishing net. The skipper, who was not aware of the delay, altered the course of the vessel shortly thereafter. This caused the fishing net to get tangled in the propeller and as a result the vessel lost propulsion at about 10:28.

The AIBN finds that inadequate communication between the skipper and the deck crew contributed to the accident. The deck crew did not notify the skipper of the problem that had arisen and the delay this entailed. The skipper did not ensure that the fishing net was on board before he changed the course. The vessel was very close to shore with strong onshore wind and current when it lost propulsion. The vessel therefore drifted quickly towards shore. Kim Roger grounded and sank just east of Lofotodden at about 11:08. The crew was rescued by a rescue helicopter only minutes before the vessel sank.

The investigation has revealed that it took about 12 minutes from Kim Roger lost propulsion until they notified Bodø Radio. The rescue helicopter reached the casualties about 10 minutes after it grounded and the rescue boat (Det Norske Veritas) was at that time another 10 minutes away. It is uncertain whether the rescue helicopter could have reached the vessel in time to rescue the crew before Kim Roger grounded, if the captain had alerted the emergency services earlier.

The AIBN does not issue any safety recommendations in connection with the investigation, but emphasizes the importance of notifying the emergency services as early as possible in an emergency situation.

1. FAKTISKE OPPLYSNINGER



Figur 2: Kim Roger. Foto: Bjørn Hansen

De faktiske opplysningene er basert på intervjuer med fartøyets besetning, visuell vurdering av bilde- og videomateriell fra dykkeundersøkelse av fartøyet, aksjonsloggen fra Hovedredningssentralen og AIS¹-informasjon fra Kystverket.

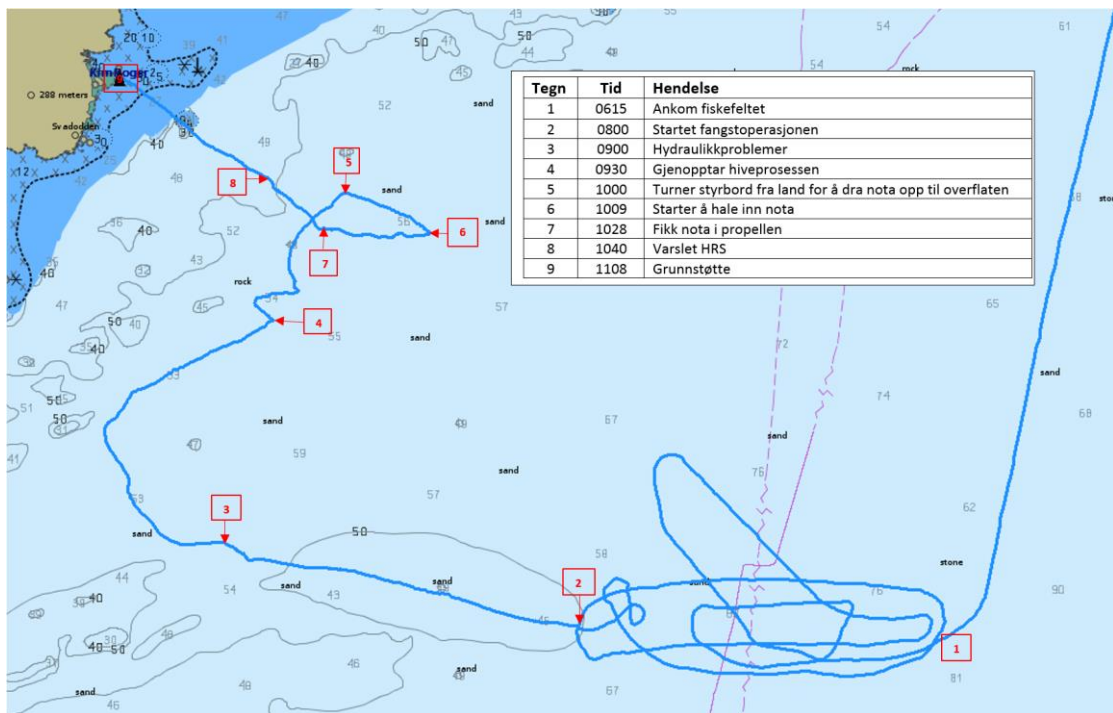
Informasjon om fartøyet er innhentet fra Sjøfartsdirektoratet. Meteorologisk institutt (MI) har bidratt med varslede og observerte vær- og vindforhold.

1.1 Hendelsesforløp

Mandag 4. januar 2016 kl. 0500 lokal tid møttes mannskapet på fiskefartøyet som lå til kai ved Moskenes, Lofoten. Foruten skipperen, som også var eier av fartøyet, besto besetningen av fire fiskere. Det var årets første tur. Fartøyet var rigget for fiske med snurrevadnot.

Kl. 0530 kastet fiskefartøyet loss fra Moskenes havn og seilte sørover mot fiskefeltet «Bakken» på østsiden av Lofotodden. Om lag tre kvarter senere var de fremme ved fiskefeltet der de begynte å søke etter fisk. Det var ingen andre fartøy i nærområdet.

¹ AIS: Automatic Identification System

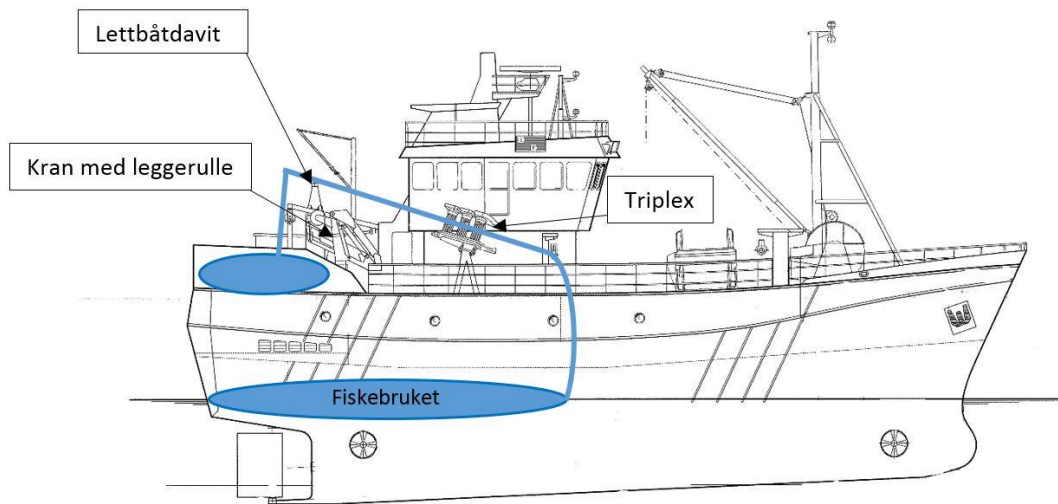


Figur 3: Kartutsnitt av AIS-plottet til Kim Roger den siste tiden før ulykken. Kilde: Kartverket og Kystverket

Etter å ha registrert fisk i området ble fiskebruket satt og fangstoperasjonen startet. Rundt klokken 0900, under hiveprosessen, mistet den ene vinsjen kraft. Det viste seg at det hadde oppstått en lekkasje i hydraulikksystemet som måtte repareres før hiveprosessen kunne fortsette. Mens mannskapet byttet en slange endret skipperen kursen til nordøstlig retning. Fartøyet fortsatte da omtrent parallelt med land cirka 1 nautisk mil fra kysten.

Prosessen med å hive inn tauene ble gjenopptatt omkring kl. 0930 og var ferdig ca. kl. 1000. Skipperen gjorde da en styrbord turn og holdt en sørøstlig kurs i om lag 9 minutter for å dra nota opp og samtidig skaffe seg noe mer avstand til land. Omkring kl. 1009 startet mannskapet arbeidet med å hale inn nota. Skipperen lot da fartøyet i hovedsak drive med vind og strøm, men finjusterte posisjonen fortløpende for å holde bruket ut fra fartøyets styrbord side. I det posen med fisk var ved styrbord skuteseide, stoppet innhalingen.

Mannskapet gikk da frem på dekket forut for styrhuset for å ta ombord fangsten. Innsekkingen av fisk forløp som normalt og var ferdig ca. kl. 1025. Mannskapet slapp så den tomme sekken over rekka. Deretter gikk de akterover for å hale inn sekken gjennom triplexen, leggerullen og ned i bingen og klargjøre bruket for neste setting. Dette var normal praksis.

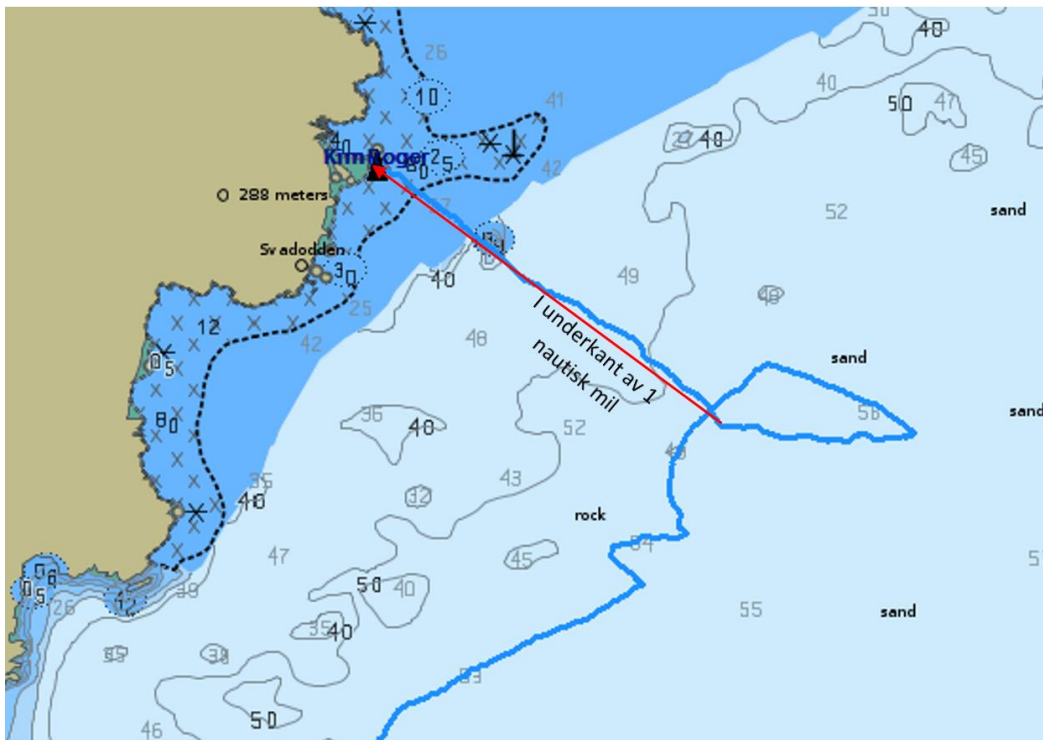


Figur 4: Tegning av hvordan sekken lå i sjøen ved fartøyets side og hvordan resten av bruket løp gjennom triplexen, over leggerullen og ned i bingen. Kilde: Tegning fra Sjøfartsdirektoratet, redigert av SHT

Da mannskapet kom tilbake til akterdekket oppdaget de at noe av poselinet som hadde hengt fra leggerullen og ned i bingen, hadde blitt tatt av vinden og viklet seg fast i lettbaudavit. Mannskapet fant det nødvendig å løse dette før de tok inn den tomme sekken som lå i vannet. Den ene fiskeren ba dekkformannen om hjelp med å løsne poselinet fra daviten. De to andre fiskerne var i mellomtiden opptatt med å få løs triplextauets som hadde blitt liggende under styrbord snurrevadvinge i den ene bingen.

Når skipperen ser at mannskapet går akterut vet han at sekken vanligvis vil være om bord igjen i løpet av et par minutter. Han vil da normalt vende skipet opp mot vinden for at mannskapet på akterdekket skal få jobbe i le av styrhuset.

Skipperen, som ikke var klar over problemene som hadde oppstått på akterdekket, gjorde en styrbord turn ca. kl. 1028 for å vende skipet opp mot vinden. Kursendringen gjorde at sekken, som fortsatt var i sjøen, kom tett inntil skutensiden. Like etter dette stoppet motoren. Fiskefartøyet befant seg da ca. 1 nautisk mil fra land i posisjon 67,84°N 12,94°Ø.



Figur 5: Avstanden mellom posisjonen der Kim Roger sannsynligvis fikk nota i propellen og land. Kilde: Kartverket og Kystverket

Skipperen sjekket oljetrykk og temperatur, men dette var som normalt. Han gikk da ned i maskinrommet og peilte oljen og sjekket kjølevannet, men også dette var som normalt. Han startet da motoren, men da han koblet til giret stoppet den igjen. Skipperen forsto da at bruket trolig hadde gått i propellen. Skipperen ropte til mannskapet at han ikke fikk fremdrift og at de hadde fått bruket i propellen. De prøvde å slite i stykker nota ved å starte motoren og hive på triplexen samtidig som de koblet til giret, men uten å lykkes.

Vinden hadde i mellomtiden økt til sterk kuling, og vindretningen tilsa at fartøyet innen kort tid ville drive på land. Skipperen gav derfor beskjed om å slippe ankeret. Etter at mannskapet hadde kastet babord anker snudde baugen seg opp imot vinden, men ankeret fikk ikke skikkelig feste.

Kl. 1040 anropte skipperen Bodø radio og spurte om assistanse. De fikk raskt bekreftet at både redningsskøyte og helikopter var på vei.

Mannskapet kastet deretter også styrbord anker, men dette fikk heller ikke tak. Kapteinen ba mannskapet ta på seg overlevelsedraktene og klargjøre flåten for evakuering av fartøyet.

Fiskefartøyet nærmet seg raskt en grunne og skipperen ba mannskapet ta styrbord anker opp igjen for å gå klar av grunnen. De lyktes med dette og fikk kjøpt seg noe mer tid. De var etter hvert så nærme land at skipperen vurderte at det var mer risikabelt å gå i flåten enn å bli værende om bord.

Skipperen gav mannskapet beskjed om å gå til dekket foran styrhuset for å gjøre redningen enklere.

Kim Roger grunnstøtte ca. kl. 1108. Fartøyet ble en periode liggende å hogge på grunnen. Dette skapte store rullebevegelser som gjorde det vanskelig for mannskapet å holde seg

fast. Skipperen og dekkformannen ble kastet over bord like før redningshelikopteret ankom, mens resten av mannskapet klamret seg til rekka for ikke å bli dratt på sjøen med bølgene som slo innover fartøyet.

1.2 Redningsaksjonen

Da Kystradioen mottok varselet fra skipperen kontaktet de umiddelbart HRS-N. De mobiliserte straks ressurser som kunne bistå Kim Roger. Redningsskøyta Det Norske Veritas kastet loss med estimert ankomst til ulykkesstedet kl. 1140. Sea King redningshelikopter fra Bodø ble også mobilisert og satte kursen mot fartøyet.

Sea King ankom kl. 1118 og kl. 1131 var samtlige av mannskapet trygt om bord i helikopteret. Redningsskøyta, som ankom ulykkesstedet ca. kl. 1130, var vitne til at fartøyet sank kort tid etter.



Figur 6: Kim Roger like etter redningshelikopteret ankomst. Foto: Luftforsvaret - 330 Skvadronen

Mannskapet ble fløyet til Bodø sykehus hvor de ble sjekket og behandlet for mindre skader.

1.3 Søk og opprydning etter forliset

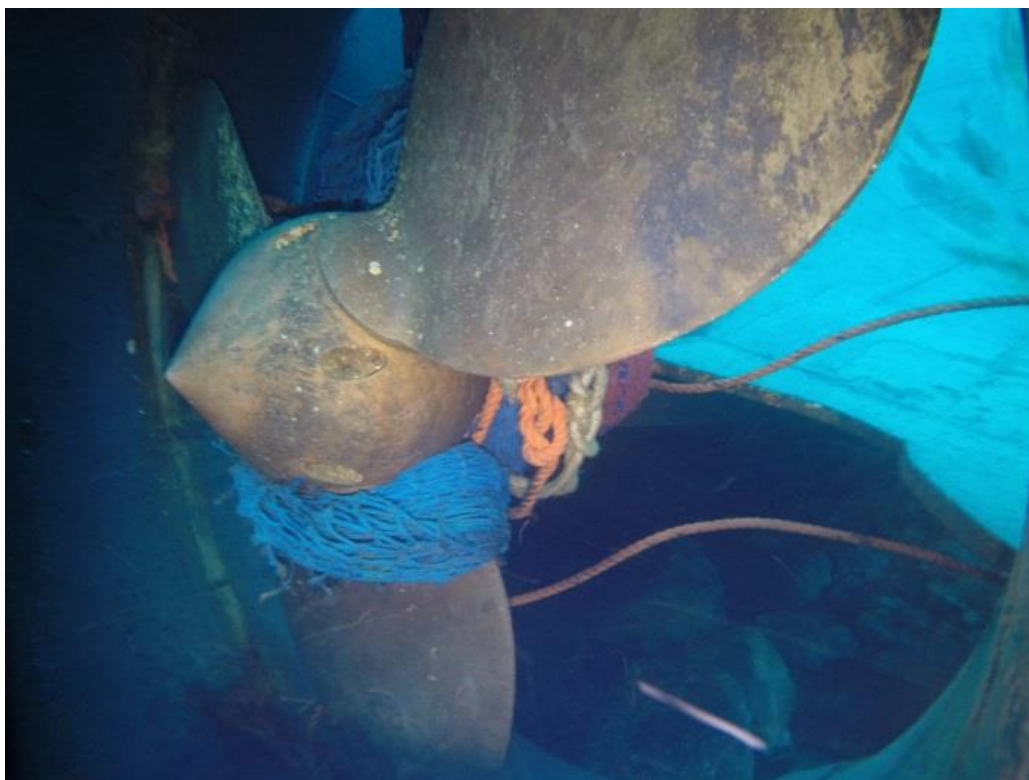
Den 11. januar 2016 gjennomførte kystvaktfartøyet KV Harstad en befaringsoppgave i området der Kim Roger forliste etter forespørsel fra Nordlys forsikring. Fartøyet ble lokalisert under et overflatesøk. KV Harstad anbefalte at fartøyets fiskebruk burde fjernes med tanke på sjøsikkerheten i området.

Kim Roger ligger tett inntil land nær Lofotodden, i posisjon N 67°51,11' og Ø 012°54,42'. Havbunnen der fartøyet ligger er svakt skrånende, og er på det dypeste cirka 25 meter.

På oppdrag fra Nordlys Forsikring iverksatte firmaet Alf Brekken & Sønner AS, med assistanse fra Dykkerkompaniet AS, tiltak for å begrense forurensning og sikre farvannet der Kim Roger forliste. Etter ønske fra Havarikommisjonen dokumenterte dykkerne tilstanden til fartøyet med bilder og filmopptak. Dykkerundersøkelsen bekreftet at Kim Roger hadde fått sitt eget fiskebruk viklet om propell og propellaksling.



Figur 7: Akterenden av Kim Roger. Foto: Alf Brekken & Sønner AS



Figur 8: Sekken har viklet seg rundt propell og aksling. Foto: Alf Brekken & Sønner AS

Arbeidet på havaristedet ble påbegynt tidlig den 3. februar og ble avsluttet den 5. februar. Arbeidet besto i å fjerne fiskeredskapene som også delvis fløt opp til havoverflaten og vrakdeler som hadde drevet i land. Det ble ikke observert noe oljeforurensning.

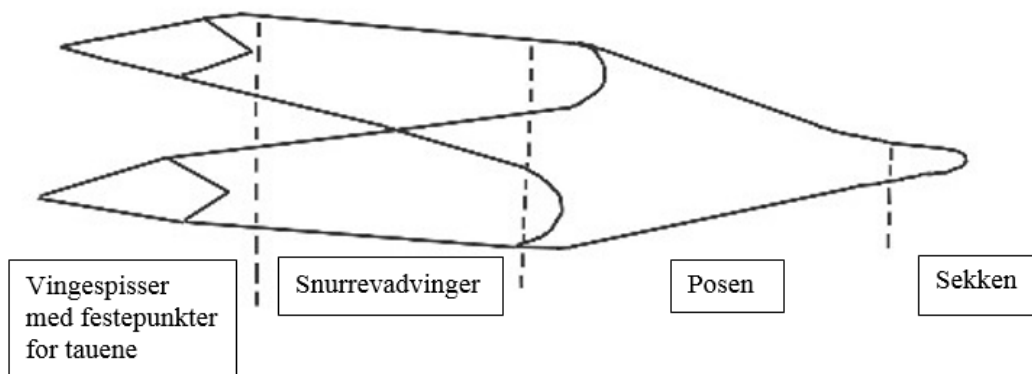
1.4 Vær- og sjøforhold

Søndag 3. januar 2016 kl. 1900 meldte MI, for den påfølgende dagen, lettskyet oppholdsvær med sørøstlig sterk kuling 20 m/s utsatte steder og bølgehøyde på 1-2 meter for det aktuelle området.

Observasjoner fra Værøy målestasjon viser at det kl. 0600 ulykkesdagen blåste sydøstlig stiv kuling som hadde utviklet seg til sterk kuling kl. 1000.

1.5 Fartøyet og fiskeredskapene

Fiskefartøyet Kim Roger, LFWF, ble bygget ved Kystvågen slip og båtbyggeri i 1977, og var registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR). Fartøyet hadde en bruttotonnasje på 263, største lengde på 27 meter, bredde på 7 meter og 4,4 meter dyptgående. Kim Roger var rigget for fangst med snurrevadnot.



Figur 9: Illustrasjon av fiskebruket som forklarer de ulike delene. Skisse: SHT

2. ANALYSE

2.1 Innledning

Ut fra de faktiske forhold kan det fastslås at fartøyet mistet fremdriften som følge av at det fikk sitt eget fiskebruk i propellen. Havarikommisjonen vil gjennom denne analysen drøfte hvilke forhold som medvirket til dette, samt diskutere det videre hendelsesforløpet frem til redningshelikopteret ankom.

Redningsaksjonen framsto som effektiv og forløp tilsynelatende uten nevneverdige problemer. Havarikommisjonen har derfor ikke sett det nødvendig å gå nærmere inn på dette i denne analysen.

2.2 Vurdering av hendelsesforløpet opp til tap av fremdrift

Havarikommisjonen finner at alt forløp omtrent som normalt inntil fangsten var tatt om bord, sekken var kastet tilbake i sjøen og mannskapet var på vei tilbake til akterdekket for å hale den inn. Hydraulikkproblemene som oppstod under hiveprosessen medførte riktignok en forsinkelse og førte til at fartøyet befant seg et noe annet sted enn planlagt. Havarikommisjonen ser likevel ikke at dette har vært medvirkende hverken til at ulykken inntraff eller til konsekvensene av den og velger derfor ikke å drøfte dette forholdet i mer detalj.

I det mannskapet kom akterut etter å ha tatt om bord fangsten oppdaget de at noe av poselinet var tatt av vinden og hadde heftet seg på lettbåtdaviten. De besluttet å løse dette umiddelbart og før de tok inn resten av bruket. Dette medførte en forsinkelse i forhold til normaloperasjon.

Det avgjørende øyeblikket var i det skipperen foretok en kursendring, slik han normalt gjør, kort tid etter at mannskapet hadde gått akterut. Dette medførte at fiskebruket som fremdeles lå i vannet kom tett inntil styrbord skuteseide. Det oppstod da en betydelig fare for at noe av bruket kunne finne veien til propellen. Kort tid etter den nevnte kursendringen stanset fartøyets hovedmotor.

Så langt Havarikommisjonen har brakt på det rene var skipperen ikke kjent med at det fremdeles var fiskebruk i sjøen i det han endret kursen. Havarikommisjonen finner derfor at mangelfull kommunikasjon mellom skipper og dekksmannskap bidro til at ulykken inntraff. Dekksmannskapet varslet ikke skipperen om problemet som hadde oppstått og forsinkelsen dette medførte. Skipperen kontrollerte heller ikke at bruket var om bord før han la om kursen. Etter Havarikommisjonens vurdering kunne ulykken vært unngått dersom minst ett av disse to forholdene hadde vært ivaretatt.

2.3 Vurdering av hendelsesforløpet etter tap av fremdrift

I det hovedmotoren stanset første gang, uten at instrumentene i styrhuset tilsa at det var noe feil med selve motoren eller dens systemer, var det allerede nærliggende å anta at motorstoppen kunne skyldes fiskebruk i propellen. Da skipperen etter kort tid hadde startet opp igjen motoren og den på nytt stanset i det propellen ble forsøkt innkoblet, var det tilnærmet sikkert at motorstansen var forårsaket av at noe hadde viklet seg på propellen eller akselen. Skipperen kommuniserte også på dette tidspunktet til mannskapet at de hadde fått bruket i propellen.

Fiskebruk i propellen er en situasjon det er svært vanskelig å håndtere uten hjelp, især under de rådende værforhold. Fartøyet befant seg dessuten svært nære land og i pålandsvind. Havarikommisjonen finner derfor at HRS eller Kystradioen burde blitt varslet senest på dette tidspunktet. Likevel valgte mannskapet først å prøve å slite i stykker bruket, dernest å få feste med ankeret, før de varslet Bodø Radio om at de var i fare. Dette var uten tvil en stressende situasjon der beslutninger måtte tas uten mye betenkingstid.

Det hadde da forløpt ca. 12 minutter siden de først fikk motorstans. Fartøyet grunnstøtte om lag 30 minutter senere.

Redningshelikopteret nådde havaristen i underkant av 40 minutter etter at Kim Roger varslet Bodø Radio, og ca. 10 minutter etter at den grunnstøtte. Redningsskøyta var da ca. 10 minutter unna.

Et fartøy i nød vil normalt ikke vite hvor langt unna hjelpen er, men det synes åpenbart at tiden var knapp for Kim Roger og mannskapet straks de kom i drift så nære land og i sterk pålandsvind. Det er usikkert om redningshelikopteret kunne ha nådd frem i tide til å berge mannskapet før grunnstøtingen fant sted, og uten at noen havnet i sjøen, dersom skipperen hadde varslet nødetatene tidligere.

Havarikommisjonens erfaringsgrunnlag tilsier at terskelen for å varsle om nødsituasjoner generelt sett er for høy i den norske fiskeflåten. Dette inntrykket bekreftes langt på vei av Hovedredningsentralen, Kystradioen og Sjøfartsdirektoratet.

Havarikommisjonen vil derfor understreke viktigheten av å varsle kystradioen og HRS så tidlig som mulig ved en nødsituasjon for å unngå unødvendig tap av tid. Dersom man selv får løst problemet før hjelpen er fremme kan man melde tilbake og avblåse aksjonen.

3. KONKLUSJON

Etter at fangsten var tatt om bord oppdaget mannskapet på fiskefartøyet Kim Roger at noe av poselinet var tatt av vinden og hadde hektet seg på lettbåtdiviten. De besluttet å løse dette umiddelbart og før de tok inn resten av bruket. Dette førte til en forsinkelse i forhold til normaloperasjon. Skipperen, som ikke var klar over forsinkelsen, foretok kort tid etter en kursendring som medførte at fartøyet fikk sitt eget bruk i propellen.

3.1 Tap av fremdrift

Fiskefartøyet mistet fremdriften som følge av at det fikk sitt eget fiskebruk i propellen.

3.2 Medvirkende forhold

Mangelfull kommunikasjon mellom skipper og dekksmannskap bidro til at ulykken inntraff. Dekksmannskapet varslet ikke skipperen om problemet som hadde oppstått og forsinkelsen dette medførte. Skipperen kontrollerte heller ikke at bruket var om bord før han la om kursen.

3.3 Grunnstøtingen og totalforliset

Kim Roger befant seg svært nære land og i kraftig pålandsvind i det fartøyet mistet fremdriften. Dette medførte at fartøyet drev mot land og grunnstøtte omlag 40 minutter senere.

Det gikk ca. 12 minutter fra Kim Roger fikk motorstans til fartøyet varslet Bodø radio. Redningshelikopteret nådde havaristen ca. 10 minutter etter at den grunnstøtte og redningsskøyta Det Norske Veritas var da ca. 10 minutter unna. Det er usikkert om redningshelikopteret kunne ha nådd frem i tide til å berge mannskapet før grunnstøtingen fant sted, og uten at noen havnet i sjøen, dersom skipperen hadde varslet nødetatene tidligere.

4. SIKKERHETSTILRÅDINGER

SHT fremmer ingen sikkerhetstilrådinger i forbindelse med undersøkelsen, men vil understreke viktigheten av å varsle nødetatene så tidlig som mulig ved en nødsituasjon.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 26. mai 2016

DETALJER OM FARTØYET OG ULYKKEN

Fartøyet	
Navn	Kim Roger
Flaggstat	Norge
Klasseselskap	-
IMO nummer/Kallesignal	7626011
Type	Fiskefartøy
Byggeår	1977
Eier	Skipperen
Operatør/ISM ansvarlig	-
Konstruksjonsmateriale	Stål
Lengde	27 m
Brutto tonnasje	263
Sikkerhetsbemanning	-
Reisen	
Avgangshavn	Moskenes
Ankomsthavn	-
Type reise	Bankfiske
Last	Fisk
Personer om bord	5
Ulykkesinformasjon	
Dato og tidspunkt	04.01.2016
Ulykkestype	Svært alvorlig sjøulykke
Sted/posisjon hvor ulykken inntraff	Øst for Lofotodden, 67,84°N 12,94°Ø
Sted om bord hvor ulykken inntraff	Propell
Skadde/omkomne	Ingen
Skader på skip/miljø	Forlis
Skipsoperasjon	Fiske
Hvor i reisen var fartøyet	Underveis
Ytre miljø	Sterk pålandsvind og ca. 3 meter bølger