



sht

Statens
Havarikommisjon
for Transport


Avgitt september 2016

RAPPORT

Sjø 2016/11



RAPPORT OM SJØULYKKE - MANN OVER BORD PÅ FISKEFARTØYET JAN BJØRN, LM4902, SKJÆRAN I OFOTFJORDEN 25. FEBRUAR 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.

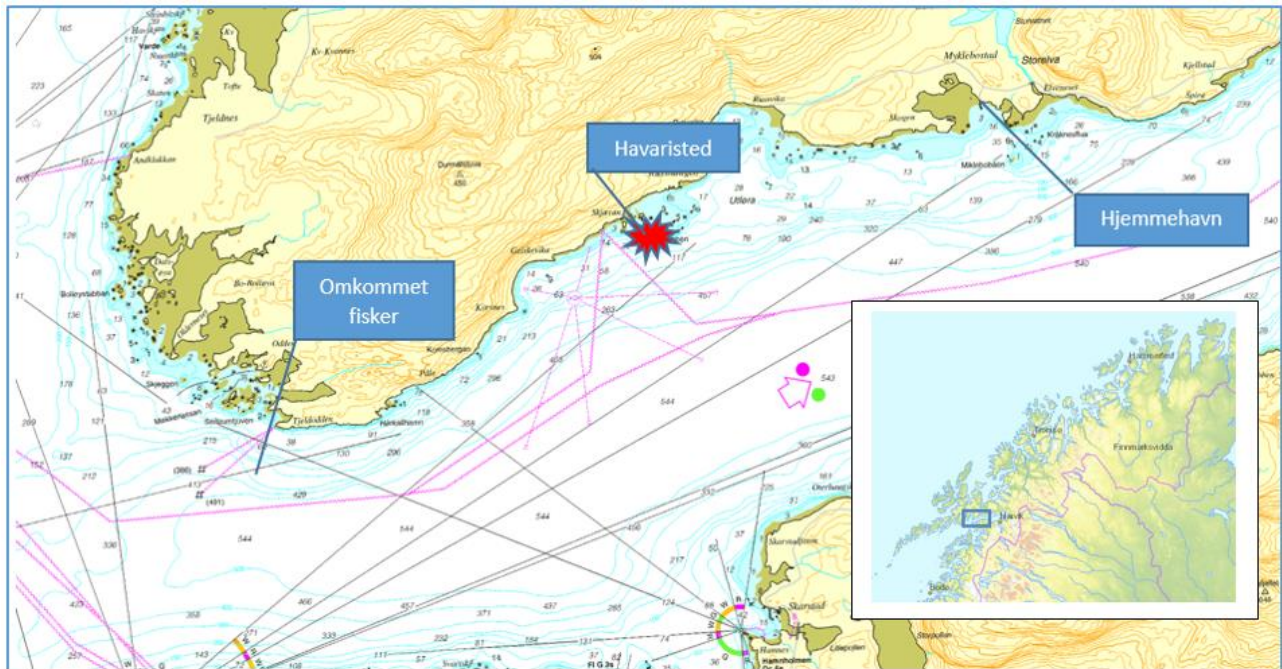
Foto av vestlandsferje: Bente Amandussen

INNHOLDSFORTEGNELSE

MELDING OM ULYKKEN	3
SAMMENDRAG.....	3
SUMMARY.....	4
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER	5
1.1 Hendelsesforløp	5
1.2 Søk og redningsoperasjon	6
1.3 Farvann, vær- og sjøforhold.....	6
1.4 Fiskeren.....	6
1.5 Fartøy og operasjonelle forhold	6
1.6 Medisinske forhold	7
2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER	7
2.1 Vurdering av hendelsesforløpet	7
2.2 Sikkerhetstiltak for alenefiskere	8
DETALJER OM FARTØYET OG ULYKKEN	9

MELDING OM ULYKKEN

Statens havarikommisjon for transport (SHT) mottok melding 26. februar 2016 fra Sjøfartsdirektoratet om mann over bord på fiskefartøyet Jan Bjørn. Fiskeren var funnet omkommet i sjøen. Samme dag besluttet SHT å igangsette sikkerhetsundersøkelse av ulykken.



Figur 1: Oversiktskart. Kart: Kystverket

SAMMENDRAG

På formiddagen den 25. februar 2016 falt en fisker over bord fra fiskefartøyet Jan Bjørn i Ofotfjorden. Fiskeren var alene om bord i fartøyet.

Basert på båtens bevegelse (ifølge AIS-plott) finner SHT det sannsynlig at fiskeren falt over bord etter at garnlenke nummer to var trukket og satt, dvs. etter kl. 0916, samt at fiskeren ikke var om bord i fartøyet fra det tidspunktet det er registrert at fartøyet begynte å gå i sirkel, dvs. fra kl. 0918. Da fiskeren falt i sjøen hadde fartøyet motoren i gang og gir koblet inn, farten var ca. 1 knop. Fiskeren ble funnet omkommet uten flyteplagg eller redningsvest drivende i sjøen ved Tjeldodden kl. 2327, ca. 5 km fra grunnen hvor fartøyet ble funnet.

I følge obduksjonsrapporten hadde fiskeren tidligere hjertesykdom og det var tegn på at han hadde fått et nytt hjerteinfarkt, trolig et par timer før han døde. SHT finner det sannsynlig at fallet over bord hadde sammenheng med at han hadde fått et infarkt. Han omkom som følge av drukning. Overlevelsessevnen i vannet var svært begrenset, tatt i betraktning vær, sjøtemperatur (6 °C) og beskyttelsesutstyr (uten redningsvest eller andre flyteplagg).

SHT vil fremheve trådløs nødstoppanordning, sikkerhetsline og godkjente flyteplagg som viktige sikkerhetstiltak for alenefiskere generelt. SHT vil også påpeke risikoen ved å drive alenefiske dersom man har svekket helse.

Det fremmes ingen sikkerhetstilrådinger som følge av denne undersøkelsen.

SUMMARY

The morning of 25 February 2016 a fisherman fell overboard from the single-handed fishing vessel Jan Bjørn in Ofotfjorden.

Based on the movement (according to AIS) of the fishing vessel the AIBN finds it probable that the fisherman fell from the vessel after setting net number 2 at 09:16. Shortly after, at 09:18, the vessel started going in circles, engine running and shaft engaged with speed around 1 knot. The fisherman was found floating in the ocean without floating aid outside Tjeldodden at 23:27, approximately 5 km from where the grounded vessel was found.

According to the post mortem report, the fisherman had a history of heart disease and had signs of a new heart attack, probably a few hours before he died. The AIBN finds it likely that the fall overboard was related to the heart attack. He fell overboard and drowned. The chance of survival was limited in low sea temperature (6 °C) without floating aid.

The AIBN would like to emphasize that emergency stop, safety line and approved survival and floating aid are important safety measures for lone fishermen. AIBN would also like to mention the risk of single-handed fishing with impaired health.

No safety recommendation is issued in connection with this investigation.

1. FAKTISKE OPPLYSNINGER

De faktiske opplysninger er innhentet gjennom intervjuer med kystvakt, aksjonslogg fra Hovedredningsentralen, AIS-logg fra Kystverket, tekniske undersøkelser om bord, obduksjonsrapport fra Universitetssykehuset Nord-Norge HF, værdata fra Meteorologisk Institutt, samt informasjon innhentet fra Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet.

1.1 Hendelsesforløp



Figur 2: Fiskebåten Jan Bjørn. Foto: SHT

Torsdag 25. februar 2016 kl. 0740 forlot fiskebåten Jan Bjørn hjemmehavn på Myklebostad. Hensikten med turen var å trekke garn som sto for fiske i bakken sør for Tjeldøya i Ofotfjorden, samt å sette ut nye.

Fartøyet fisket med tre garnlenker. Hver lenke besto av 8-10 garn av ca. 30 meters lengde. Garnlenkene var satt innenfor begrenset område i Ofotfjorden.

Fartøyets AIS-data viser at etter ca. 15 min gange, kl. 0755, befant båten seg i posisjon ved den første av de tre garnlenkene. Trekking og setting av første garnlenke ble avsluttet kl. 0825. Kursen ble deretter satt mot neste lenke. Båten gikk med ca. 6,5 knop på kurs 265 grader. Kl. 0845 befant båten seg i posisjon ved den andre garnlenken. Kl. 0916 var trekking og setting av andre garnlenke avsluttet, og Jan Bjørn svingte ca. 150 grader til styrbord. Fra kl. 0918 er det registret at fiskefartøyet begynte å gå i sirkel. Sirkelmønstret er fast samtidig som generell drift førte båten mot nordvest.

Fra kl. 1322 stod Jan Bjørn fast på skjæret/grunnen hvor båten senere ble funnet. Underveis hadde fartøyet berørt bunnen flere ganger, og blitt stående «fast» i kortere eller lengre tid i påvente av at sjøen skulle flø. Dette skapte brudd i det ellers jevne sirkelmønsteret.

1.2 Søk og redningsoperasjon

Fiskeren ble meldt savnet av familien da han ikke kom hjem som forventet på ettermiddagen 25. februar. HRS-N ble varslet kl. 1945 og satte i gang SAR i Ofotfjorden. KV Nordkapp, luftambulansse, SeaKing og fartøy i området ble varslet på VHF, og det ble søkt etter fartøy og mannskap. Fiskebåten ble funnet ca. kl. 2030 av lett båten Sjøbjørn fra KV Nordkapp som var først ved havaristen kl. 2040. Det var ingen om bord i fiskebåten og søket fortsatte både på sjøen og langs land.

Fiskeren ble funnet omkommet drivende i sjøen, uten flyteplagg eller redningsvest, ved Tjeldodden kl. 2327 ca. 5 km fra fartøyet.

1.3 Farvann, vær- og sjøforhold

Meteorologisk institutt opplyser at de har begrenset med værdata for området 25. februar 2016. Basert på nærliggende værobservasjoner (Lofoten, indre Ofotfjorden) var det lite eller ingen nedbør, frisk bris fra nordøst (Svolvær) og kaldt (-2 °C til -16 °C) i området. Sjøtemperaturen var 6 °C.

Området hvor fiskeren hadde garn lå i smult farvann som gjorde at det var lite eller ingen bølger med den aktuelle vindretningen.

1.4 Fiskeren

Fiskeren var 72 år gammel og en svært erfaren fisker. Han hadde blant annet lang fartstid som hvalfangstskipper på samme fartøy.

Fram til 1. januar 2013 var det ikke krav til sertifisert fører på fiskefartøyet Jan Bjørn. Dette fritaket/unntaket ble begrenset gjennom § 93 i forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk) med krav om dokumentasjon¹ for å få utstedt kvalifikasjonsbevis. I følge Sjøfartsdirektoratet hadde ikke fiskeren fremmet slik søknad. Han har derfor ikke hatt påkrevd kvalifikasjonsbevis for å føre Jan Bjørn etter 1. januar 2013.

Da Jan Bjørn hadde en bruttotonnasje på under 100, var det ikke krav om at fiskeren skulle inneha gyldig helseerklæring fra sjømannslege, ref. § 2 i forskrift 5. juni 2014 nr. 805 om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger.

1.5 Fartøy og operasjonelle forhold

Havarikommisjonen har foretatt en teknisk gjennomgang av fartøyet og undersøkt hvordan det var rigget for fiske.

¹ Fiskeren måtte innen 1. januar 2013, dokumentere å ha ført Jan Bjørn i minst 12 måneder i løpet av de siste fem år før forskriften trådte i kraft (1. januar 2012). Denne dokumentasjon måtte følge en søknad om kvalifikasjonsbevis, som måtte fremmes til Sjøfartsdirektoratet innen 1. januar 2013.

Fartøyet hadde ikke garngreier om bord, og garnlenken ble derfor liggende på rennen mens garntrekkingen pågikk. Videre var garnrennen plassert i området fra garnspillet til hekken inntil overbygget, i høyde med rekkverket. Fiskeren måtte dermed forsere garnrennen når han skulle inn- og ut av styrehuset. Fartøyet kunne ikke manøvreres fra dekk/garnrullposisjon. Siden det ikke var utvendig manøvrering, måtte fiskeren inn i styrehuset for å manøvrere båten i posisjon.



Figur 3: Garnrenne og garnspill. Foto: SHT

Det var både fungerende telefon og radio (VHF) om bord.

1.6 Medisinske forhold

Universitetssykehuset Nord-Norge HF foretok rettsmedisinsk obduksjon av den omkomne. I obduksjonsrapporten oppgis antatt dødsårsak å være drukning. Rapporten beskriver at den omkomne hadde et svekket hjerte med tegn til et begynnende, ferskt hjerteinfarkt, og at dette kan ha gitt han et illebefinnende som forårsaket at han falt i vannet.

Basert på obduksjonsrapporten legger SHT til grunn at omkomne hadde tidligere hjertesykdom, inkludert gjennomgått hjerteinfarkt. Han hadde fått et nytt hjerteinfarkt som sannsynligvis, i følge SHTs medisinske ekspert fra Oslo universitetssykehus, debuterte «et par timer» før han døde².

2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

2.1 Vurdering av hendelsesforløpet

Fiskeren var alene om bord i fartøyet, og det var ingen vitner til ulykken. Fartøyets AIS-plott gir imidlertid en god beskrivelse av fartøyets bevegelser før og etter at fiskeren falt over bord. SHT kan ut i fra AIS-data sannsynliggjøre at fiskeren falt over bord etter at garnlenke nummer to var trukket og satt, dvs. etter kl. 0916, samt at fiskeren ikke var om bord i fartøyet fra det tidspunktet det er registrert at fartøyet begynte å gå i sirkel, dvs. fra kl. 0918. Da fiskeren falt i sjøen gikk fartøyet med motoren i gang og gir koblet inn med en fart på ca. 1 knop.

² Her er det mye usikkerhet, men generelt er det slik at man må leve i noe tid etter infarkt for at det skal være synlig etterpå i en obduksjon (kontraksjonslinjer ved mikroskopi).

Den rettsmedisinske undersøkelsen viste at han hadde et svekket hjerte, og det var tegn på at han hadde fått et nytt hjerteinfarkt før han døde. Han levde da han falt i vannet og omkom som følge av drukning.

I følge SHTs medisinske ekspert er det overveiende sannsynlig at fiskeren allerede hadde et hjerteinfarkt da han falt i vannet. Dette er basert på at overlevelsessevnen var svært begrenset, tatt vær, sjøtemperatur (6 °C) og beskyttelsesutstyr (uten redningsvest eller andre flyteplagg) i betraktning. Et hjerteinfarkt kan være alt fra umiddelbart dødelig til noe man ikke merker i det hele tatt. Det er derimot ikke uvanlig at man i tillegg til brystmerter kan oppleve tungpust, dødsangst og svimmelhet. I tillegg kan hjertets pumpeevne svikte slik at man får dårlig blodsirkulasjon og dermed problemer med å holde seg våken, holde seg på bena etc. Man kan derfor trolig si at det med en viss sannsynlighet kan være slik at hans oppførsel / håndtering av båten kan ha vært preget av hans sykdom. Basert på dette finner SHT det sannsynlig at fallet over bord hadde sammenheng med at han hadde fått et hjerteinfarkt.

Avdøde hadde både telefon og radio (VHF) tilgjengelig om bord, men SHT har ingen informasjon om at han forsøkte å varsle om hjelp på noe tidspunkt.

2.2 Sikkerhetstiltak for alenefiskere

SHT vil bemerke at fartøyet ikke var optimalt rigget for å drive garnfiske på en effektiv og sikker måte med bare en mann om bord. Dette gjelder både garnrennens plassering under styrehusdør, mangelfulle muligheter for å manøvrere båten fra dekk, samt rutine med å la garnlenken ligge på rennen, også under setting.

SHT finner det faktum at fiskeren ikke hadde påkrevd kvalifikasjonsbevis lite relevant for ulykken. Dette da SHT anser at fiskeren hadde nødvendige kvalifikasjoner og erfaring for å føre fartøyet.

Det er usikkert hvorvidt trådløs nødstoppanordning, sikkerhetsline og godkjente flyteplagg kunne bidratt til å øke fiskerens overlevelsessevne. Men SHT vil fremheve dette som viktige sikkerhetstiltak for alenefiskere generelt, og viser til flere tidligere rapporter fra SHT som har omhandlet mann-over-bord ulykker på enmanns fiskebåter.

SHT vil også påpeke risikoen ved å drive alenefiske dersom man har svekket helse. Dette ansvaret hviler på fiskeren selv da det ikke er krav om helseerklæring fra sjømannslege for denne fartøygruppen.

Det fremmes ingen sikkerhetstilrådingen som følge av denne undersøkelsen.

DETALJER OM FARTØYET OG ULYKKEN

Fartøyet	
Navn	Jan Bjørn
Flaggstat	Norge
Klasseselskap	-
Kallesignal	LM4902
Type	Sjark
Byggeår	1974
Eier	Enkeltmannsforetak
Konstruksjonsmateriale	Tre
Lengde	15,45
Bredde	4,66
Brutto tonnasje	24
Reisen	
Avgangshavn	Myklebostad
Ankomsthavn	Myklebostad
Type reise	Fiske
Personer om bord	1
Ulykkesinformasjon	
Dato og tidspunkt	25. februar 2016 kl. 0918
Ulykkestype	Fall over bord
Sted/posisjon hvor ulykken inntraff	N 68°24,75 E 16°20,10
Skadde/omkomne	1 omkommet
Ytre miljø	Nordøst frisk bris, -16 til -2 grader