


RAPPORT

Sjø 2017/10



RAPPORT OM SJØULYKKE – LASTESKIPET FISKTRANS LIAB FORLIS I BRENNVIKA, STEIGEN 25. JANUAR 2017

 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.

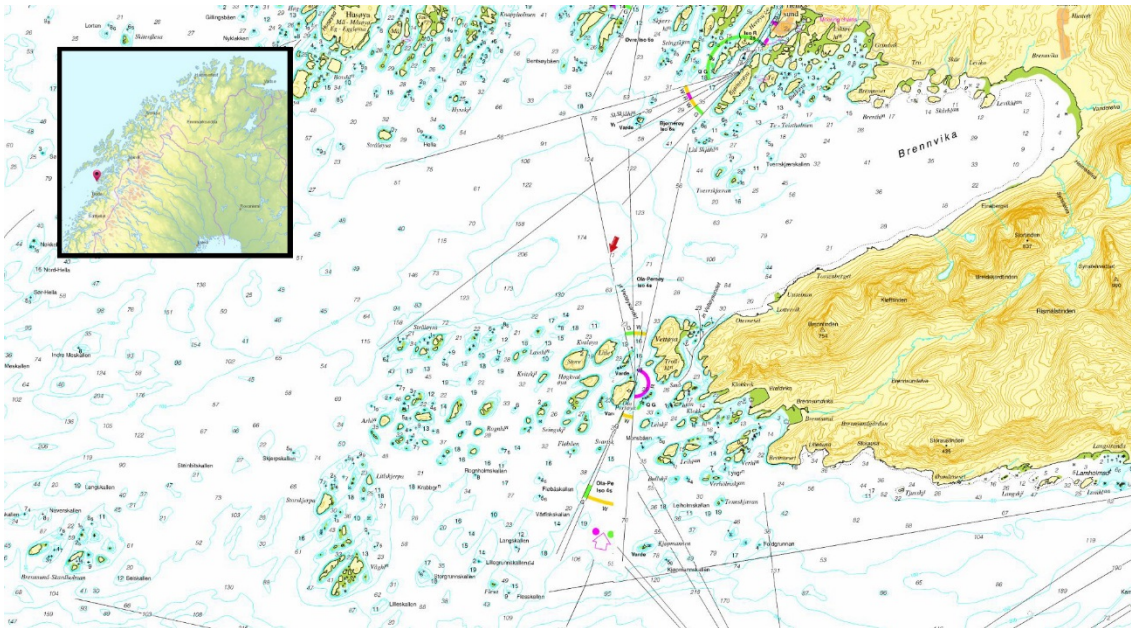
Foto av vestlandsferje: Bente Amandussen

INNHOLDSFORTEGNELSE

MELDING OM ULYKKEN	3
SAMMENDRAG.....	3
ENGLISH SUMMARY	4
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER	5
1.1 Hendelsesforløp	5
1.2 Vær- og sjøforhold.....	10
1.3 Farvann	11
1.4 Besetningen, fartøyet og landorganisasjonen	11
2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER	12
2.1 Innledning	12
2.2 Styrefunksjonen ute av drift.....	12
2.3 Besetningen forlot fartøyet	13
2.4 Fartøyets drift, drivbane og forlis	13
2.5 Skader i skroget under intakt vannlinje	13
3. SIKKERHETSTILRÅDINGER	14
DETALJER OM FARTØY OG ULYKKEN	15

MELDING OM ULYKKEN

Statens havarikommisjon for transport (SHT) fikk melding fra Sjøfartsdirektoratet 25. januar 2017 om at lasteskipet Fisktrans hadde forlist i utkanten av Brennsvika i Steigen 25. januar 2017. Sjøfartsdirektoratets melding var basert på ulykkesrapportering fra Hovedredningsentralen (HRS).



Figur 1: Kartutsnitt viser skipsleia langs land i Vestfjorden. Posisjonen hvor Fisktrans forliste var i utkanten av Brennsvika (merket med en rød pil). Kart: Kystinfo, Kystverket

SAMMENDRAG

Lasteskipet Fisktrans hadde lastet sildeavskjær i Lødingen for lossing i Bodø 25. januar 2017. Rundt midnatt avgikk de Lødingen og seilte sørover i Vestfjorden. Været var dårlig med regn og sterk vind fra sør-sørvest. De fikk vind og sjø inn på styrbord og skipperen besluttet å redusere hastigheten noe for å avpasse i forhold til været.

Rundt kl. 0500 gikk «ror ute av funksjon» alarmer. Mannskapet oppfattet fra rorindikatoren at roret hadde låst seg i 15° styrbord vinkel og flere tiltak ble iverksatt for å utbedre dette. Det har ikke vært mulig for Havarikommisjonen å fastslå hvorfor roret sluttet å fungere.

Havarikommisjonen vurderer at skipperen, sammen med besetningen, og i dialog med HRS, iverksatte nødvendige tiltak etter at de oppfattet at roret hadde låst seg. Skipperen startet sidepropellere forut og akter for å prøve å holde baugen mot været, men vind og sjø var for sterk. I det dårlige været førte problemet med styrefunksjonen til at fartøyet driftet mot land og nærmet seg etterhvert en kritisk situasjon. Ca. kl. 0700 ble mannskapet på seks personer berget trygt opp i et helikopter. Ingen var blitt skadet i forbindelse med ulykken eller redningsaksjonen.

Etter at mannskapet var evakuert, driftet Fisktrans ukontrollert for vær og vind over en eller flere grunner. Fisktrans forliste kl. 1117 i utkanten av Brennsvika. Det er usikkert om de massive skadene i skroget, under intakt vannlinje, oppstod i forbindelse med at Fisktrans var i drift inn mellom grunner og skjær, eller som følge av sammenstøt med havbunnen da Fisktrans forliste.

Havarikommisjonen fremmer ingen sikkerhetstilrådinger i forbindelse med undersøkelsen.

ENGLISH SUMMARY

The cargo vessel Fisktrans loaded a fish product in Lødingen for unloading in Bodø on 25 January 2017. Around midnight they departed Lødingen and sailed southward in Vestfjorden. The weather was bad with rain and strong winds from South-southwest. They got the wind and sea on the starboard side and the skipper decided to slow down the speed a little to adjust to the weather.

At about 0500 am the "no rudder response" alarm sounded. The crew perceived from the rudder indicator that the rudder had locked up on 15° starboard and they implemented several measures to correct this. It has not been possible for the Accident Investigation Board Norway (AIBN) to determine why the rudder ceased to work.

AIBN considers that the skipper, together with the crew, and in dialogue with the Rescue Coordination Center (RCC), implemented the necessary measures after they perceived that the rudder had locked. The skipper started the side-thrusters forward and aft in order to try to keep the bow up against the weather, but the wind and the sea was too strong. Due to the bad weather conditions, the problem with the rudder lead the vessel to drift towards land and they slowly approached a critical situation.

At about 0700 am a helicopter rescued the crew of six. None of the crew was hurt in connection with the accident and the rescue operation.

After the crew was rescued, the vessel drifted uncontrollably by wind and sea, passing through an area of shallow waters with rocks, landslides and slopes. At 1117 am Fisktrans shipwrecked outside Brennvika. It is uncertain whether the massive damages in the hull, below the intact waterline, occurred because of the collision with the seabed or when it passed through the area of shallow waters with rocks, landslides and slopes.

The AIBN does not promote any safety recommendations in connection with this investigation.

1. FAKTISKE OPPLYSNINGER

De faktiske opplysningene er basert på intervju av alle besetningsmedlemmene, samtaler og relevant dokumentasjon fra rederiet, opplysninger fra DNV GL, samt opplysninger fra besiktigelse av det forliste fartøyet med ROV (Remotely Operated Vehicle).

1.1 Hendelsesforløp



Figur 2: Fisktrans. Foto: Gularøy

Lasteskipet Fisktrans hadde lastet sildeavskjær i Lødingen for lossing i Bodø 25. januar 2017. Dette var et rutineoppdrag og etter avgang Lødingen rundt midnatt 25. januar fulgte de skipsleia i Vestfjorden, sørover langs land.

Onsdag 25. januar kl. 0200 overtok styrmannen brovakta etter skipperen og skulle ha vakten frem til kl. 0800. Været var dårlig med regn og sterk vind fra sør-sørvest. Fartøyet hadde en fart på ca. 10 knop. Skipperen hadde frivakt og sov i lugaren, men på grunn av økte bevegelser i fartøyet våknet han rundt kl. 0430. Han tok seg en tur opp på broen og snakket med styrmannen for å sjekke at alt var ok. På broen var også motormannslærlingen.

De fikk vind og sjø inn på styrbord og skipperen besluttet å ta av litt på hastigheten, ned til 6-8 knop, for å avpasse i forhold til været. Skipperen gikk ikke ned på lugaren igjen, men ble på broen og pratet med styrmannen og motormannslærlingen.

Rundt kl. 0500 gikk «ror ute av funksjon» alarmen. Skipperen dro ned farten ytterligere og skiftet fra autopilot til manuell styring, men uten at roret lot seg bevege. Rorindikatoren indikert at roret hadde låst seg i ca. 15° styrbord vinkel og kapteinen slo stopp i maskinen. Han ba motormannslærlingen om å vekke de tre andre mannskapene og be dem komme opp på broen.

De sjekket om styremaskinen fungerte, om det var nok olje, om det var luft i systemet, om det var varmgang, etc., men alt virket å være normalt. De prøvde å bruke nødstyringen, men rorindikatoren beveget seg bare i «små blaff», maksimum 1° utslag. Det virket som om roret hadde satt seg fullstendig fast med 15° styrbord vinkel.

Skipperen startet sidepropellere forut og akterut for å prøve å holde baugen mot været, men til ingen nytte da vind og sjø var for sterk.

1.1.1 Redningsoperasjonen

Skipperen kontaktet Bodø radio kl. 0505 og forklarte at de hadde fått problemer med roret og at de trengte assistanse. HRS purret ut RS Skuld, RS DNV, RS Magnus Lagabøte samt Petter Salen (sikringsbåt for forsvaret) for å komme Fisktrans til unnsetning.

Kl. 0532 ba HRS om skipperens vurdering av situasjonen. Skipperen opplyste at de sto i alvorlig fare for å drive på land. Kl. 0534 sendte Bodø radio ut en Mayday relay. HRS ba rundt samme tidspunkt skipperen om å gjøre klart ett anker for om mulig å bremse driften.

Skipperen holdt HRS oppdatert med posisjoner. Ifølge skipperen driftet de med en fart på 0,9 - 3,2 knop. Kl. 0540 meldte skipperen til HRS at de etter hans beregninger hadde 45 minutter til de ville være i fjæra med det været de opplevde. Kl. 0550 ber HRS om at alle mannskapene tar på seg redningsdrakter og ber skipperen vurdere evakuering med helikopter. Kl. 0606 opplyser skipperen til HRS at babord anker var låret helt ut med fire lås kjetting. HRS opplyser at et helikopter er på vei og skipperen tar samtidig avgjørelsen om at han ønsker evakuering av alle mannskapene.

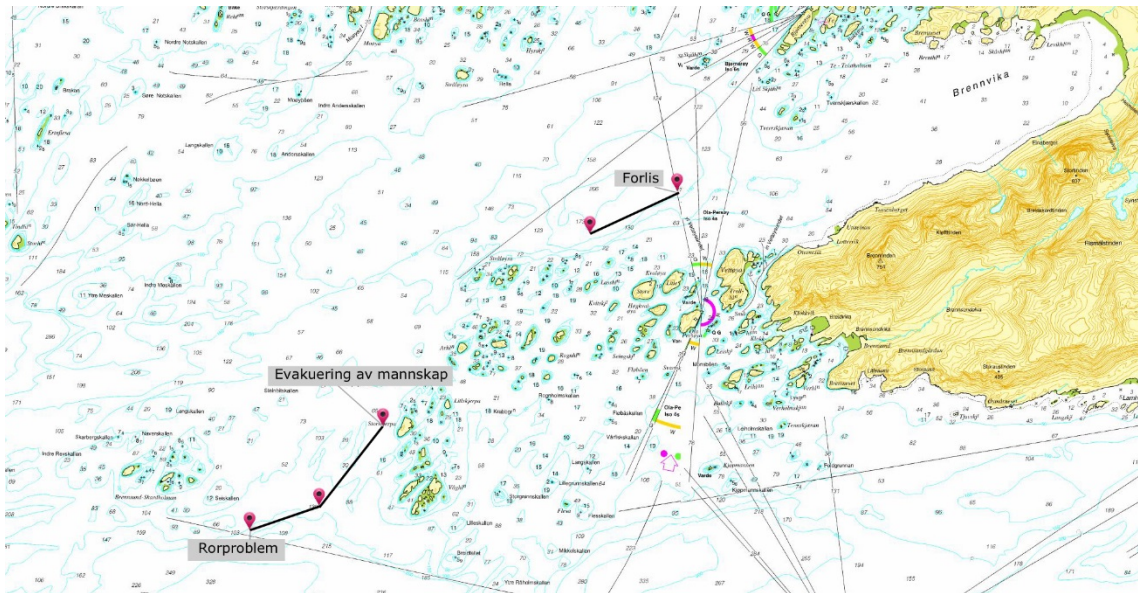
Kl. 0631 ankom RS Skuld havaristen og la seg litt unna for å avvete situasjonen. RS Skuld hadde ikke tilstrekkelig motorkraft til å håndtere en sleping av havaristen og det var derfor uaktuelt å feste en sleper.

Kl. 0635 avtalte helikopteret med skipperen at mannskapet skulle stå klar på akterdekket iført redningsdrakter. På grunn av det dårlige været ble det imidlertid for risikabelt å evakuere mannskapet direkte fra fartøyet, og helikopteret besluttet at de i stedet ville redde mannskapene fra sjøen. De ba skipperen om å få mannskapet til å hoppe i sjøen på le side av fartøyet. Alle var rolige og hoppet i sjøen en etter en på signal fra helikopteret.

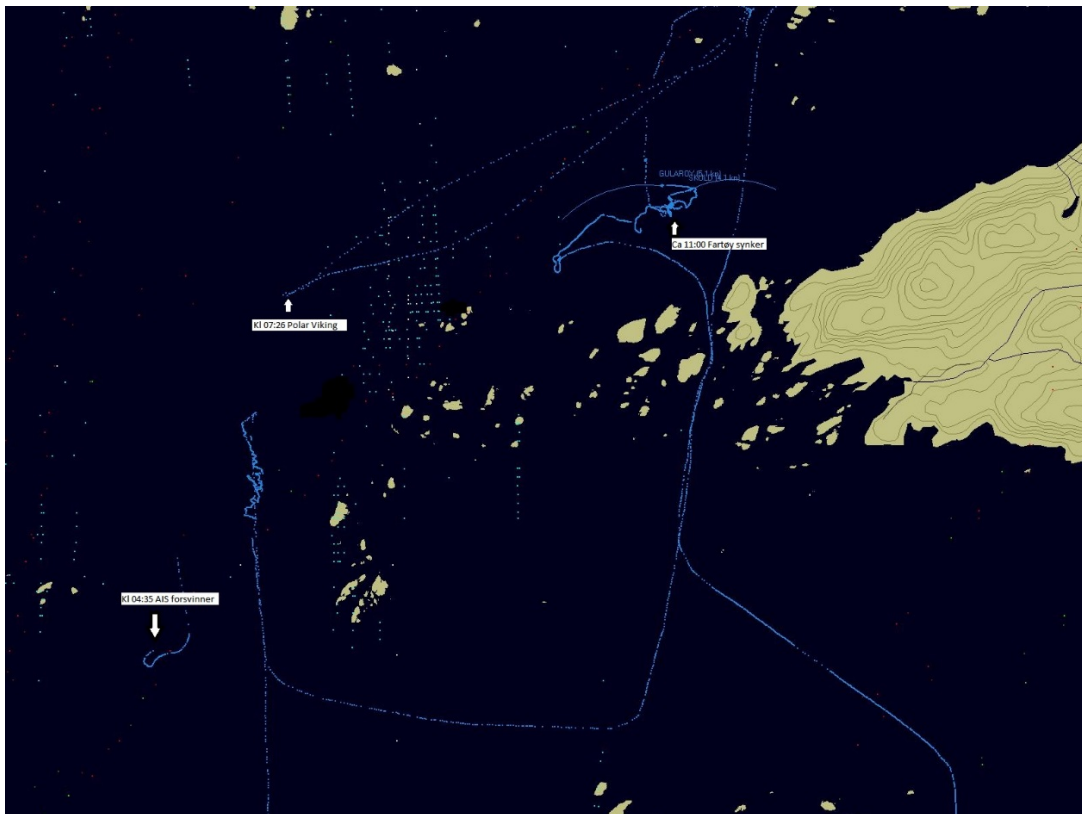
Kl. 0709 var alle seks mannskapene berget trygt opp i helikopteret og de satte kursen mot Bodø flyplass. Ingen var blitt skadet i forbindelse med ulykken eller redningsaksjonen. På flyplassen ble de møtt av politiet og rutinemessige kontroller ble utført. Alt var ok.

1.1.2 Fartøyets drift, drivbane og forlis

I morgentimene etter at mannskapet var evakuert, fortsatte fartøyet å drifte ukontrollert for vær og vind, inn mellom grunner og skjær.

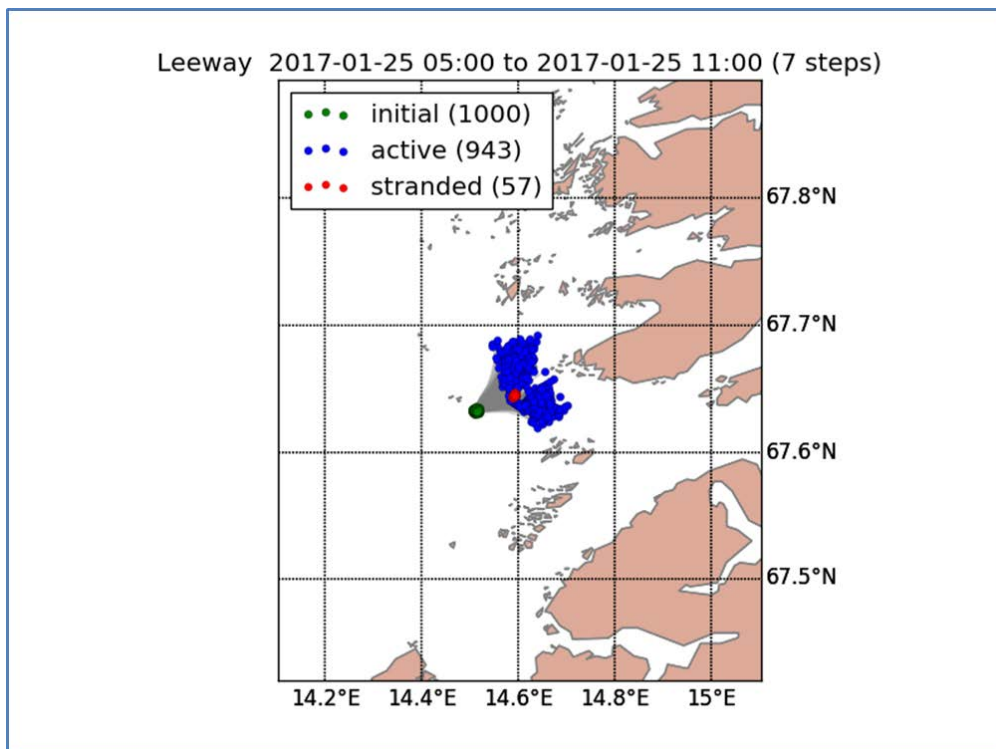


Figur 3: Fisktrans' kjente posisjoner fra ror-problemet oppsto til det forliste ca. 5,5 nautiske mil lengre nordøst. Kart: Kystinfo, Kystverket



Figur 4: Radarbilde fra Værøy radar viser registrerte bevegelser i ulykkesområdet i tidsrommet fra rorproblemet oppsto til Fisktrans forliste. Illustrasjon: Værøy radar

Meteorologisk institutt ved vervinga på vestlandet har etter forespørsel fra Havarikommisjonen laget følgende spredningsplott for mulig drivbane:



Figur 5: Spredningsplott som viser mulig værpåvirkning av Fisktrans' drivbane. Kilde: Meteorologisk institutt ved vervarslinga på vestlandet (MET).

Det er knyttet usikkerhet om drivbanen til Fisktrans fra posisjonen da mannskapet ble plukket opp fra sjøen kl. 07:09 til posisjonen da fartøyet ble lokalisert av fiskebåten «Gularøy» kl. 09:58.

Figur 3 viser de kjente posisjonene fra rorproblemet oppsto til Fisktrans forliste. Radarbildet fra Værøy radar (figur 4) viser AIS data for Fisktrans inntil AIS senderen sluttet å sende. Bildet viser også AIS data for andre fartøy i samme område. Analyse av radarbildet som vist kan gi en sannsynlig drivbane basert på radarekko. På grunn av det dårlige været vil noen av ekkoene være sjøstøy. Spredningsplottet fra MET (figur 5) viser hvilken påvirkning vær og sjø kan ha hatt på Fisktrans' drivbane.

I henhold til HRS logg forliste Fisktrans kl. 1117 i utkanten av Brennvika i posisjon N 67° 41,4' E 014 ° 41,9', og ble liggende på 151 meters dyp med baugen ca. 5 meter nedgravd i sandbunnen.

1.1.3 Skadebeskrivelser

Fredag 3. februar gjennomførte TMC Marine en ROV-undersøkelse av Fisktrans som ble lokalisert på 150 meters dyp. Havarikommisjonen var ikke selv tilstede ved denne ROV-undersøkelsen, men den tekniske konsulenten som opererte ROV systemet, gav følgende oppsummering til sin klient:

Notat fra TMC Marine, datert 4. februar 2017:

“Conditions are not so clear on the seabed but we have managed to fly the length of the vessel, port and starboard side. Initially at deck edge level and then at sea bed level.”

The vessel appears well buried in the mud, probably 5m or so. It looks as if the vessel is lying with a heading of about 040° - i.e. orientation: 040°/220°. The vessel is listed to starboard, probably about 20°-30°. The stern lies in 151m of water.

Apart from fallen masts etc. there appears to be little damage to the visible forward parts of the vessel. However, there is catastrophic damage aft. The rudder is set-up, inside the aft shell plating. I believe we caught a glimpse of the propeller nozzle (briefly), buried in the mud. There was nothing visible attached to the rudder/propeller areas i.e. no nets or ropes.

There is a slight sheen on the water today (yesterday there was more) but no diesel smell. We could not see any sign of oil escaping the wreck even though we stopped around the vent/filling lines. We could not identify the source of the surface oil film.

We took an overview from above the vessel as a final sweep. There were numerous ropes floating from the wreck and these meant we could not fly as close to the main deck/hatchcovers as we might have liked but we did see all hatchcovers were open/had been sprung.

There is considerable fish/plankton activity in the area, the fauna appears to be feeding on the remains of the cargo.

Upon departure, there remains a light film on the surface with no pearlescence – there was some pearlescence during the afternoon yesterday at/about the same time/when the emergency services took water samples”

Notat fra TMC Marine, datert 10. februar 2017:

“The visible parts of the wreck, from the stern forward, appear to have suffered only light damage. The damage in way of the stern that was sighted might likely be attributed to the actual sinking process. However, the damage to the stern was catastrophic.

The port anchor had been let-go during the incident and it seems that this may likely have acted as a drogue and brought the vessel head to the weather as it drifted astern. While drifting astern, FISKTRANS may have contacted the islands before clearing them and finally sinking in relatively open waters.

The stern damage may have been due to contact with the islands/rocks, or due to the vessel sinking stern first and contacting the seabed and/or, a combination of both.

The rudder has been set-up in to the shell plating of the vessel but it is not possible, with the information available at this time, to determine if this happened before FISKTRANS sank or as she contacted the seabed.

I am unsure if the propeller nozzle is visible in the survey recording although I believe I probably caught a glimpse of it. However, I can see no evidence of fishing nets, ropes and/or other obstructions being entangled in either the propeller arrangement or the rudder.

I do not believe the ROV survey produced sufficient evidence to make clear the cause of the incident.”



Figur 6: Bildet viser skader i skrog, et stykke ned på skutesiden i akterskipet. Kilde: TMC Marine



Figur 7: Bildet viser akterskipet mens fartøyet fortsatt er flytende. Aktermasten har brukket, men ingen synlige skader på selve skroget. Kilde: Gularøy

1.2 Vær- og sjøforhold

Været var dårlig med regn, lufttemperatur +6° C og det blåste liten storm 22 m/s fra sør-sørvest.

1.3 Farvann

Området de navigerte i lå langs skipsleia nord for Bodø. Området de befant seg i på ulykkestidspunktet er åpent, rett ut i Vestfjorden, og ubeskyttet for vær og vind.

1.4 Besetningen, fartøyet og landorganisasjonen

1.4.1 Besetningen

Besetningen besto av seks sjøfolk; skipper (32), styrmann (26), maskinist (54), matros (26), motormannlærling (19), kokk/matros (62).

Alle hadde godkjente kvalifikasjonsdokumenter.

1.4.2 Fartøyet

Fisktrans var opprinnelig bygget som hvalbåten Nebb i 1952. I 1967 ble dampmaskineriet erstattet med dieseldrift og sidepropeller installert forut og akter. I 1971 ble fartøyet ombygget med shelterdekk og har senere blitt modifisert flere ganger, blant annet med forlengelse av skroget i 1970 og nytt overbygg og bakk i 1997.

Fartøyet var på ulykkestidspunktet besiktiget og godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Fartøyet var tidligere klasset hos DNV GL, frem til mars 2013.

1.4.3 Roret

Aksellinje, ror og ror-klaringer ble inspisert siste gang av Solstrand Verft AS i slutten av april 2015 med tilfredsstillende resultat.

Fartøyet var klasset hos DNV GL frem til mars 2013, og Havarikommisjonen har kommunisert med dem om rorets historikk. Følgende oppsummering ble gitt av DNV GL:

«Vi har gått igjennom tegninger og inspeksjonsrapporter for å danne oss ett bilde av operasjonell erfaring med roret fra nybyggslevering i oktober 1952 til båten gikk ut av DNVGL klasse i 2013. Vår dokumentasjon indikerer at roret har vært det samme gjennom hele skipets levetid uten vesentlige endringer av selve rorbladet.

Generelt finner vi ingen informasjon som skulle tilsi at det burde være spesielle problemer med roret. Rorklaringer har vært regelmessig målt og resultatene indikerer at rorlagerhylsen har vært jevnlig skiftet slik at klaringer har vært holdt innenfor akseptable verdier. Ror ble inspisert siste gang i forbindelse med mellomklassebesiktigelse i mai 2008 med tilfredsstillende resultat. Rorbolter var tilstrekkelig sikret, og klaringer i lageret var akseptable. Det er derfor ingen grunn til å tro at roret har festet seg i lageret pga lagerslitasje.

Skipet har vært gjennom en rekke ombygginger i løpet av levetiden, og rorstammen har blitt redesignet og godkjent på nytt ved flere anledninger. Dette er ikke normalt for ett skip, men kan kanskje forklares ved at skipet har vært gjennom en rekke ombygginger i løpet av levetiden. Nye rorstokker har blitt innstallert i 1966 og i 1980. Mulige årsaker for å skifte rorstokk kan være installasjon av ny styremaskin, eller generell slitasje på rorstokken. Det er ikke unormalt at rorstokken vil få

lokalkorrosjon i området under hylsen på rorstokken. Dette vil normalt kunne dreies ned og repareres med sveis, men vil også av og til kreve installasjon av ny rorstokk. Denne lokale korrosjonen kan være vanskelig å oppdage uten at rorstokken demonteres, og vil i værste fall kunne føre til deformasjoner av rorstokken med påfølgende låsning i lageret. Inspeksjonerapportene refererer ikke til noen slike korrosjonstilfeller, men vi har funnet at styremaskinen er rapport skadet i 1972.

Våre undersøkelser viser også at det i forbindelse med ombygging i 1966 ble innstallert en forlenget kjøler under propell/ror. Dette er sannsynligvis gjort for å beskytte ror og propell for fiskegarn og liner. Denne kjølen har også en «helstøtte» som strekker seg mot underkant av roret uten å være opplagret i rorbladet. Da klaringene synes relativt små mellom «helstøtte» og rorblad er det mulig at disse kan komme i kontakt om rorstokken deformeres. Dette vil eventuelt bidra til å låse roret i posisjon.»

2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

2.1 Innledning

Havarikommisjonen har systematisert de kjente forholdene som var involvert og som medvirket til at ulykken kunne skje. Havarikommisjonens vurderinger er bygget på dette faktagrunnlaget. Med utgangspunkt i hendelsesforløpet er fire forhold identifisert.

- Styrefunksjonen ute av drift
- Besetningen forlot fartøyet
- Fartøyets drift, drivbane og forlis
- Skader i skrog under den intakte vannlinjen

Disse fire forholdene drøftes videre under punktene 2.2, 2.3, 2.4 og 2.5

2.2 Styrefunksjonen ute av drift

Mannskapet oppfattet ut fra opplysninger fra rorindikatoren at roret hadde låst seg i 15° styrbord vinkel og flere tiltak ble iverksatt av besetningen for å utbedre dette. Styremaskinen ble sjekket, men alt virket å være normalt. Nødstyringen ble prøvd, men rorindikatoren indikerte at de bare fikk beveget roret i «små blaff». I det dårlige været førte problemet med styrefunksjonen til at fartøyet driftet mot land og nærmet seg etterhvert en kritisk situasjon.

Noen i mannskapet mente at årsaken til problemet med roret kunne ha vært at noe heftet seg fast i roret, f.eks. en trålpøse, fiskebruk, eller lignende. Ved ROV undersøkelsen kikket man blant annet etter dette, men de kunne ikke se noe som tydet på at noe hadde heftet seg fast.

Fra DNV GL ble Havarikommisjonen opplyst om at kjølen hadde en «helstøtte» som strakk seg mot underkanten av roret uten å være opplagret i rorbladet. Med relativt liten klaring mellom «helstøtte» og rorblad er det mulig at disse kunne ha kommet i kontakt om rorstokken ble deformert, noe som eventuelt kunne ha bidratt til å låse roret i en fast posisjon. At rorstokken kunne ha blitt deformert og at roret dermed låste seg, blir imidlertid bare en spekulasjon.

DNV GL peker på at fartøyet har vært gjennom en rekke ombygginger i løpet av levetiden, og at rorstammen har blitt redesignet og godkjent på nytt ved flere anledninger.

Ut fra de tilgjengelige opplysningene i denne ulykken har det ikke vært mulig for Havarikommisjonen å fastslå hvorfor roret sluttet å fungerte.

2.3 Besetningen forlot fartøyet

Da de fikk alarm fra styremaskinen om «ror ute av funksjon» dro skipperen ned farten på fartøyet. De gikk over fra automatisk til manuell styring. Da de fortsatt ikke fikk respons på roret forsøkte de med nødstyringen, men ingen av disse systemene fikk roret til å reagere. Skipperen startet sidepropellere forut og akter for å prøve å holde baugen mot været, men til ingen nytte da vind og sjø var for sterk.

Skipperen opplyste til HRS at de sto i fare for å reke på land og ba om assistanse. HRS ba skipperen om å gjøre klart ett anker for om mulig å bremse driften. Da skipperen opplevde at de ikke var i stand til å manøvrere fartøyet bort fra den kritiske situasjonen besluttet han å evakuere alle mannskapene.

Ut fra fartøyets situasjon, de rådende værforhold og farvannets beskaffenhet, mener Havarikommisjonen at det var begrenset hva mer besetningen kunne ha gjort for å forhindre at fartøyet drev mot grunnere farvann og senere forliste.

Med utgangspunkt i tilgjengelige fakta vurderer Havarikommisjonen at skipperen reagerte riktig i forhold til situasjonen. Han iverksatte, sammen med besetningen og i dialog med HRS, nødvendige tiltak etter at de oppfattet at roret hadde låst seg.

2.4 Fartøyets drift, drivbane og forlis

For å kunne rekonstruere og vurdere drivbanen til Fisktrans har Havarikommisjonen benyttet AIS data, samt data fra MET og Værøy radar. Havarikommisjonen kan ikke med sikkerhet si noe om drivbanen i perioden fra når alle i besetningen hadde forlatt fartøyet kl. 0706, til fiskebåten Gularøy var ved havaristen kl. 0958, da det ikke er kjente observasjoner mellom disse to kjente posisjonene.

Ut fra de opplysninger som Havarikommisjonene har innhentet er det sannsynlig at fartøyet har drevet over en eller flere grunner og fått betydelige skrogskader under den intakte vannlinjen før det igjen er øyenvitner ved fartøyet, i åpen sjø kl. 0958.

2.5 Skader i skroget under intakt vannlinje

Det er knyttet usikkerhet til om de massive skadene i skroget under intakt vannlinje, som vist i figur 6, har forbindelse med at Fisktrans driftet ukontrollert for vær og vind, inn mellom grunner og skjær, eller om det var innvirkningen som sammenstøtet med havbunnen gav da Fisktrans forliste.

I figur 7, som viser hekken på Fisktrans i perioden mens den ennå var flytende, er det vanskelig å fastslå om de massive skadene under intakt vannlinje på dette tidspunkt har inntruffet. Havarikommisjonen har studert alle tilgjengelige fakta, men kan ikke fastslå med sikkerhet på hvilket tidspunkt de massive skadene oppsto under den intakte vannlinjen.

3. SIKKERHETSTILRÅDINGER

Undersøkelsen av denne sjøulykken har ikke avdekket noen områder hvor Havarikommisjonen anser det som nødvendig å fremme en sikkerhetstilråding som har til formål å forbedre sjøsikkerheten.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 12. september 2017

DETALJER OM FARTØY OG ULYKKEN

Fartøy	
Navn	Fisktrans
Flaggstat	Norge
Klasseselskap	Sjøfartsdirektoratet
IMO nummer/Kallesignal	5248255/LIAB
Type	Lasteskip
Byggeår	1952
Eier	Novita Fisktrans AS, Norge
Operatør/ISM ansvarlig	Fisktrans AS, Norge
Konstruksjonsmateriale	Stål
Lengde	58,1 m
Brutto tonnasje	969
Reisen	
Avgangshavn	Lødingen
Ankomsthavn	Bodø
Type reise	Kystfart
Last	Sildeavskjær
Personer om bord	6
Ulykkesinformasjon	
Dato og tidspunkt	25.01.2017 kl. 2000 LT (kl. 1200 UTC)
Ulykkestype	Svært alvorlig sjøulykke
Sted/posisjon hvor ulykken inntraff	Vestfjorden: N 67 41,4 E 014 41,9
Skadde/omkomne	Ingen personskader
Skader på skip/miljø	Skade på skipets ror
Skipsoperasjon	Lastereise
Hvor i reisen var fartøyet	Underveis