


RAPPORT

Sjø 2017/11



RAPPORT OM SJØULYKKE - MANN OVER BORD FRA FISKEFARTØYET ALEXANDER VED KROKEIDET 23. DESEMBER 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.

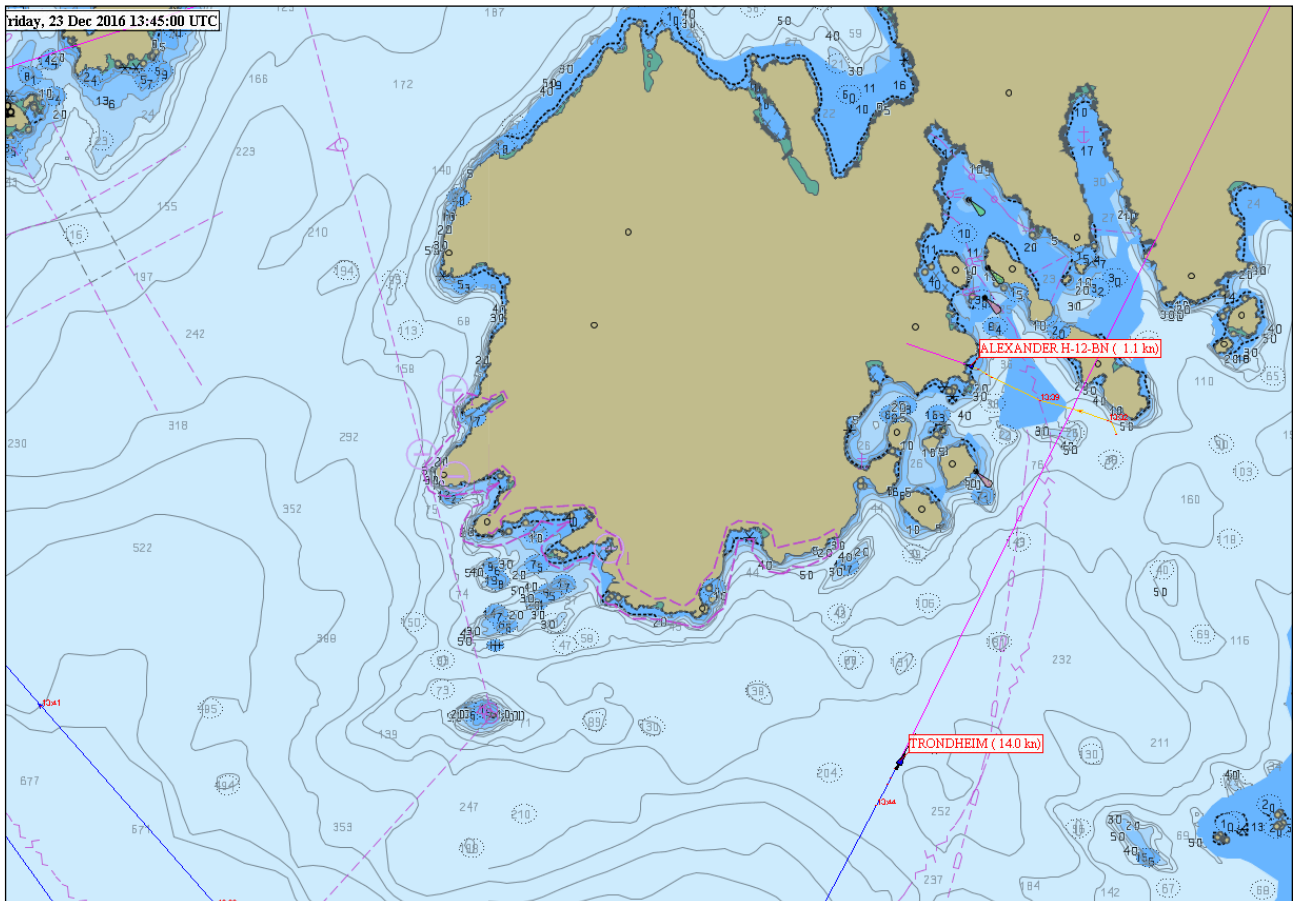
Foto av vestlandsferje: Bente Amandussen

INNHOLDSFORTEGNELSE

MELDING OM ULYKKEN	4
SAMMENDRAG.....	4
ENGLISH SUMMARY	5
1. FAKTISKE OPPLYSNINGER	5
1.1 Hendelsesforløp	5
1.2 Søk- og redningsoperasjonen	8
1.3 Materielle skadebeskrivelser.....	9
1.4 Vær, sjø og farvannsbeskrivelse	10
1.5 Fiskeren.....	11
1.6 Fiskefartøyet og operasjonelle forhold	11
1.7 Bilferga M/F Trondheim.....	12
1.8 Medisinske opplysninger	13
1.9 Relevant regelverk	13
2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER	14
2.1 Innledning	14
2.2 Antatt hendelsesforløp	14
2.3 Mulige forhold som medvirket til fall over bord	15
2.4 Overlevelsesaspekter.....	15
2.5 M/F Trondheims respons	15
2.6 Sikkerhetstiltak for alenefiskere	16
DETALJER OM FARTØYET OG ULYKKEN	17

MELDING OM ULYKKEN

Statens havarikommisjon for transport (SHT) ble varslet av Hovedredningsentralen Sør Norge (HRS-S) om ulykken fredag 23. desember 2016 kl. 1637. Basert på informasjonen SHT mottok ble det i første omgang besluttet å ikke iverksette en sikkerhetsundersøkelse. SHT mottok senere nye opplysninger i saken og besluttet 15. januar 2017 å iverksette en undersøkelse. Havarikommisjonen reiste 28. februar 2017 med to havariinspektører til Bergen og Austevoll, hvor det ble gjennomført intervjuer med pårørende, fergemannskap og politi.



Figur 1: AIS spor fra M/F Trondheim og fiskebåten Alexander viser begge fartøys kurs, posisjon og fart kl. 13:45:00 UTC/14:45:00 LT. Kilde: Kystverket

SAMMENDRAG

Den 23. desember 2016 ble en lokal fisker hentet opp fra sjøen av redningspersonell etter å ha grunnstøtt i Sætevika, Bergen kommune. Det fiskerimerkede fartøyet av typen Tobias 25 hadde vært engasjert i krepsfiske med teiner i Korsfjorden og Lysefjorden. AIS spor fra fartøyet har bekreftet posisjoner, fart og kurs inntil det grunnstøtte. Fiskeren var alene om bord og benyttet ikke sikkerhetsline eller elektronisk varslings/sporingsutstyr som kunne varslet nødetater og sikret tidligere respons. M/F Trondheim varslet om ulykken kl. 1454 når de passerte det grunnstøtte fartøyet i Sætevika og selv var på tur inn til fergeleie på Krokeide, Bergen kommune. Fiskeren ble fraktet til sykehus i Bergen hvor han ble erklært omkommet.

ENGLISH SUMMARY

On 23 December 2016 a local fisherman was picked up from the sea by rescue team after the boat was discovered grounded in Sætervika in Bergen commune. The boat had fishing vessel registration number and the make was Tobias 25, and had been engaged in crayfishing with pots in Korsfjorden and Lysefjorden. AIS tracks from the vessel has confirmed the position, speed and course until it grounded. The fisherman was alone in the boat and did not use safety line or electronic warning/tracing device which could have notified rescue service and ensured a faster response. The M/F Trondheim notified rescue service at 1454 when they passed the grounded vessel at Sætervika and was on approach to the ferry dock at Krokeidet in Bergen commune. The fisherman was brought to the hospital in Bergen where he was declared deceased.

1. FAKTISKE OPPLYSNINGER

Opplysninger er basert på intervjuer med pårørende og bekjente av den forulykkede, samt bilferga Trondheims besetning som betjente sambandet Krokeide – Hufthamar ulykkesdagen.

SHT har videre innhentet informasjon fra Kystverkets AIS-database, aksjonslogg fra Hovedredningsentralen og VHF logg fra Telenor Kystradio. Det er også innhentet relevant informasjon fra Sjøfartsdirektoratet, politiet og fergerederiet FosenNamsos Sjø AS.

I tillegg har SHT gjennomført en befaring om bord i fiskefartøyet som var lagret på land etter forliset.

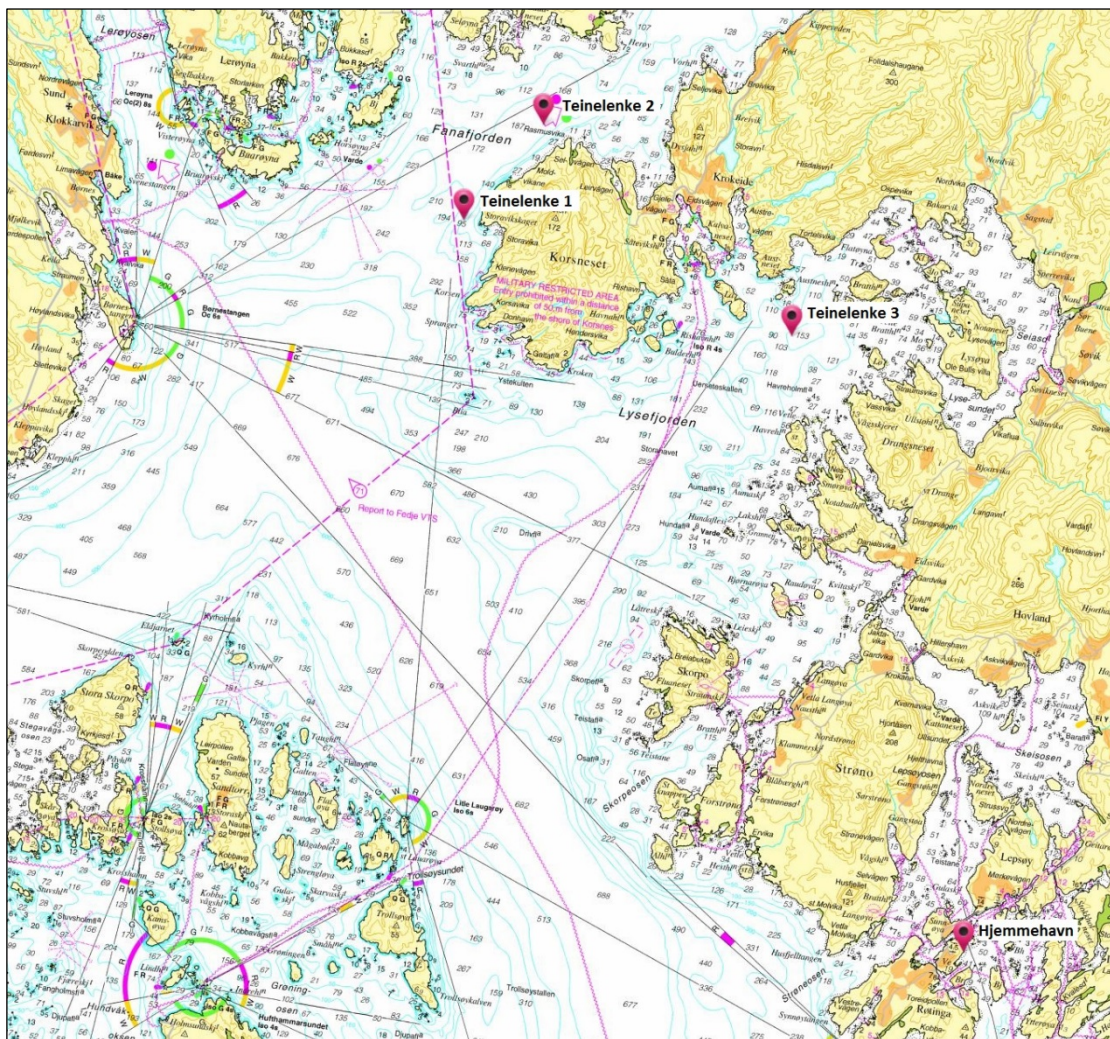
1.1 Hendelsesforløp



Figur 2: Fiskebåten på land etter forliset. Foto: SHT

Fredag 23. desember 2016 rundt kl. 0955 forlot fiskebåten Alexander sin daværende hjemnehavn på Lepsøy i Os kommune. Eier/fisker var alene om bord. Formålet med

turen var å trekke krepseteiner som var satt ut noen dager i forveien. Fiskeren var sett vel avgårde av en bekjent som eide kaia fartøyet lå ved, vedkommende sendte også med ham en Regatta flytedress.



Figur 3: Markering av hvor teinelenkene sto. Kart: Kystinfo, Kystverket

Fiskeren hadde tre lenker à 25 teiner i sjøen denne dagen, hvorav to lenker sto henholdsvis vest og nordvest av Korsneset i Fanafjorden, mens den tredje sto i Lysefjorden ved Langøyna sydøst av Krokeide.

Kystverkets data fra Alexanders AIS-sender har gjort det mulig for SHT å fastslå fartøyets fart og kurser fra det forlot Lepsøy kl. 0955 til forliset i Søre Sætevika syd av Krokeide fergeleie kl. 1445.

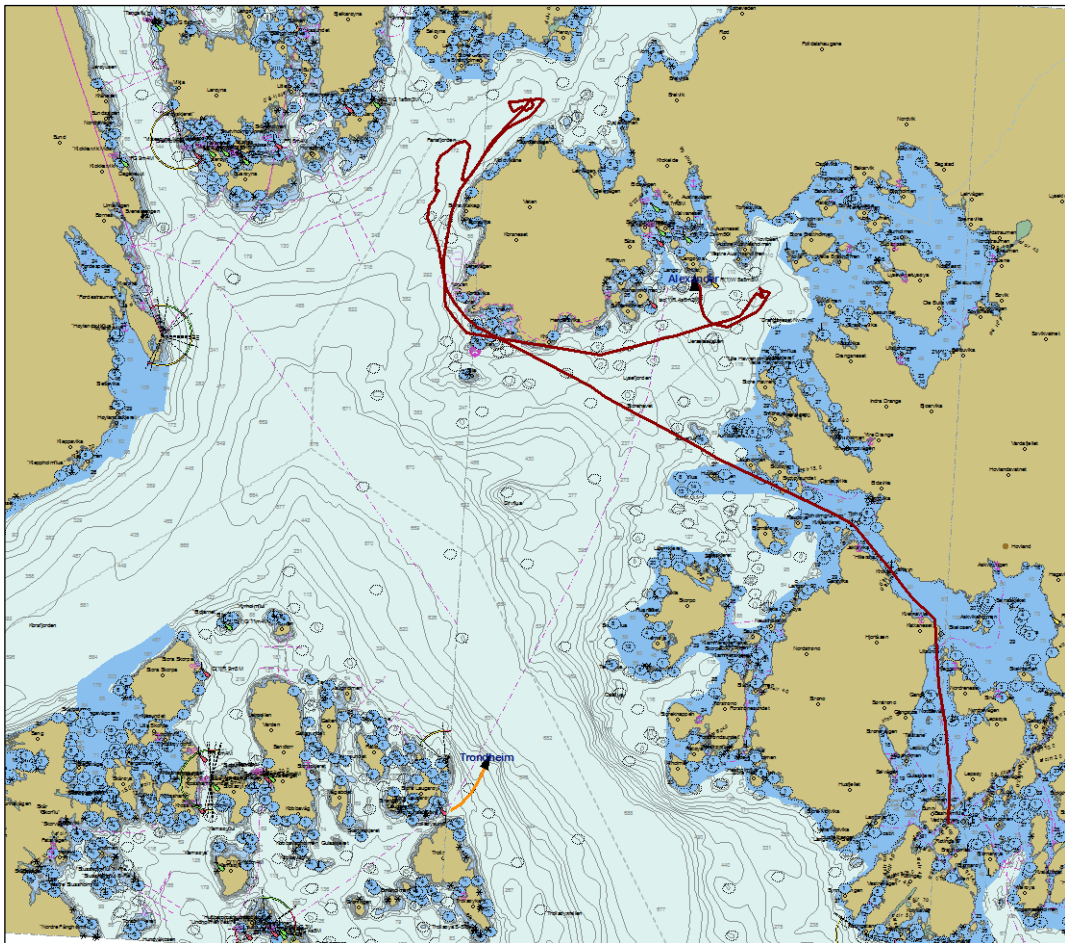
AIS data viser at fiskeren dro teinelenke 1, klokken 1130 til 1208 og teinelenke 2 fra 1230 til 1305 og var i gang med draging av teinelenke 3 fra 1350 til ca.1410.

Kl.1330 mottok både ektefellen og en bekjent, et kort videoopptak inkludert en melding fra fiskeren på meldingstjenesten *Snapchat*. Meldingen bekreftet at han da hadde dratt og satt ut igjen begge teinelenkene i Fanafjorden. Meldingen bekreftet at været på dette tidspunktet hadde økt på med vind og sjø fra syd-sydøst. Den bekjente var i den samme tidsperioden på tur mot Krokeide fergeleie i bil for å kjøre om bord i ferga M/F Trondheim for å komme over til Hufthamar i Austevoll kommune. Han hadde rett etterpå

ringt opp fiskeren og forsto at han da var på tur over mot Langøyna i Lysefjorden for å hale den siste teinelenken.

Alexander kom inn Lysefjorden på en nordlig kurs med 9 knops fart. Kl.1350 stoppet fartøyet ved den tredje teinelenken som sto syd-sydøst av Langøyna. Fartøyet var i bevegelse igjen etter mindre enn 20 minutter, halvparten av tiden han hadde brukt på de to andre teinelenkene av samme lengde.

AIS viser at Alexander økte farten fra kl. 1410 først til 3,8 knop deretter til 6,4 knop kl.1416. Fra kl. 1418 avtok farten, først til 4,5 knop og deretter kl.1420 til 2,0 knop. Senere varierer farten noe rundt 2,0 knop på nordlige og nord-nordvestlige kurser. Kl.1432 var fartøyet svært nære land på nordsiden av Langøyna før det svingte over mot Søre Sætevika hvor det grunnstøtte kl.1445.



Figur 4: Alexanders bevegelser 23. desember 2016. Kilde: Kartverket/SHT

Rundt det samme tidspunktet var ferga M/F Trondheim på inngående fra Hufthamar mot Krokeide. De befant seg en drøy n.mil fra Søre Sætevika med 14 knops fart. Besetningen observerte at det lå en merkebøye i leia rett forut. De ble først noe usikker på om det var lagt ut fiskeredskap i innseilinga. Mannskapet hadde nå begynt ankomstprosedyre for å passere med lavere fart gjennom Krabbasundet og gå til kai. Bukta ved Søre Sætevika ble passert med 12 knops fart da de på sin babord side observerte en mindre båt som var grunnstøtt/kjørt på land. Fergas AIS mottaker bekreftet at båtens navn var Alexander.

SHT har fått opplyst at de på dette tidspunktet ikke så noen person i eller ved fiskebåten. På grunn av den trange innseilingen og de rådende værforhold, vurderte besetningen at det var for sent å stoppe opp. Etter å ha passert Søre Sætevika kontaktet bilferga Rogaland radio og informerte om observasjonen. Deretter fortsatte M/F Trondheim til kai for å sette på land kjøretøy og passasjerer, for så å ta om bord reisende tilbake til Hufthamar.

HRS-S overtok aksjonen og etter avgangen fra Krokeide ble M/F Trondheim instruert til å legge seg i trygg posisjon for å observere og holde dialog med Hovedredningsentralen. Da ferga etter ca. 15 minutter var tilbake ved Søre Sætevika så de at det lå en person i sjøen med svart og gul flytedrakt i nærheten av båten. Kapteinen vurderte at å sjøsette egen lettboat kunne medføre fare for eget mannskaps sikkerhet under de rådene værforhold/vindretning. Besetningen på brua fikk bekreftet fra en passasjer om bord som kjente fiskeren og båten, at det kun hadde vært en person om bord i Alexander.

Den forulykkede ble hentet opp av sjøen av luftambulansen og brakt til land (se kap.1.2). M/F Trondheim ble liggende i posisjon ved Søre Sætevika inntil HRS-S avsluttet aksjonen kl. 1617. Ferga gjenopptok deretter normal rute fra Hufthamar kl. 1700.



Figur 5: Flytedress som var benyttet. Foto: Politiet

1.2 Søk- og redningsoperasjonen

Mannskapet på M/F Trondheim kontaktet Rogaland radio kl. 1454. De meldte da å ha observert bruk og diverse fiskeutstyr fra en båt som sto i fjæra ved innseilingen til Krokeide og ba om instruks. Rogaland Radio meldte videre til HRS-S og kontaktet AMK Bergen og 110 Bergen samt luftambulansen. Det ble også forsøkt å kalle opp Alexander. Kl. 14:58:00 skiftet status til «nød» da HRS-S overtok aksjonen og scramblet RS Simrad Færder, Sea King fra Sola og Bergen brannvesen som rykket ut med båt kl.15:04:35.

Politiet ankom Krokeide fergekai kl. 15:12:35. Luftambulansen som ankom klargjorde for underhengende arrangement kl. 1514 slik at helikopterets redningsmann kunne hente opp fiskeren fra sjøen kl. 15:26:40. Fiskeren befant seg i umiddelbar nærhet av fartøyet. Luftambulansen landet ved fergekaia kl. 15:27:45 hvor gjenoppliving ble igangsatt umiddelbart. Luftambulansen tok av mot sykehus i Bergen med pasienten ombord kl. 15:41:46. Sea King fra Sola returnerte basen kl.15:36 etter beskjed fra HRS-S.

Brannvesenet i Os ankom i båt med dykkere som var i sjøen kl. 15:39:17. Rundt kl. 1600 ble fiskebåten midlertidig festet i land da værforholdene ikke tillot berging av fartøyet. Ved dette tidspunktet var fartøyets flåte oppblåst og ute på sjøen, festet i Alexander. HRS-S meldte kl. 15:51:59 at aksjonen var avklart. Aksjonen ble offisielt avsluttet fra

HRS-S kl.1617. Helse Bergen meldte i en pressemelding Kl. 2045 at fiskeren hadde omkommet.

1.3 Materielle skadebeskrivelser

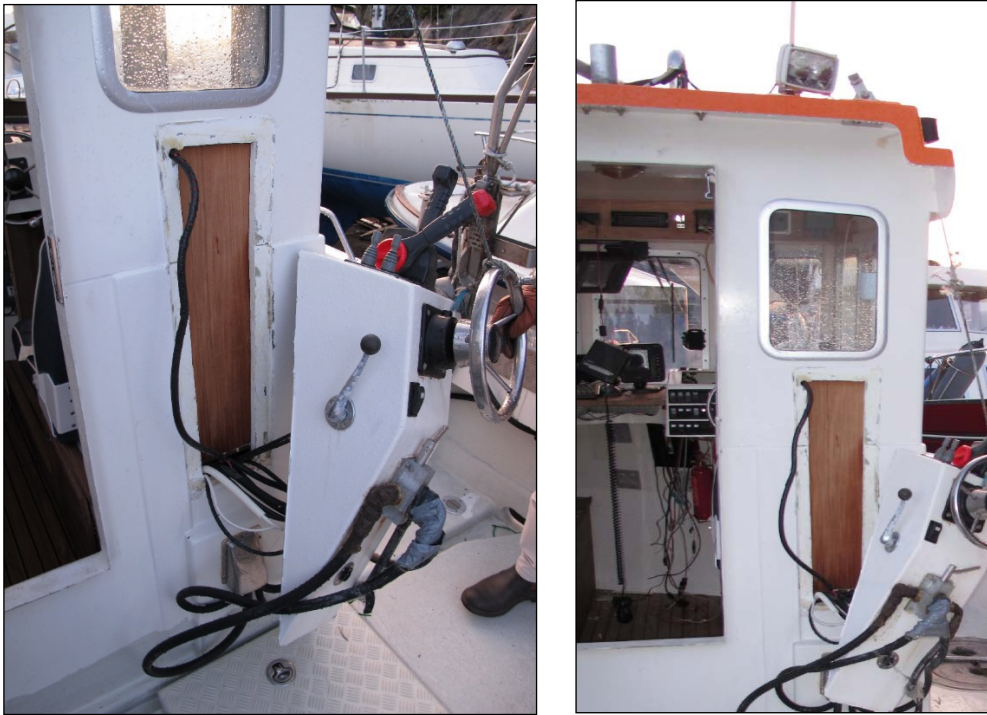
Politiet foretok en åstedsgranskning av fartøyet og har opplyst til SHT at det satt en teine fastkjørt i teinehaleren montert på styrbord side av styrhuset. Fartøyet hadde slept med seg noe tauverk og merkebøyer på tur over fjorden. Totalt var det 14 teiner om bord i og rundt havaristen. Det ble senere observert kreps i en eller flere av teinene av kameratfisker. Den resterende del av lenken med 11 teiner er ikke gjenfunnet.

I perioden fra 23. til 26. desember sank fartøyet og fikk betydelige skrogskader. Den 26. desember ble Alexander berget og tatt på land i Austevoll kommune ved en lokal slipp.

Havarikommisjonen besiktiget fartøyet 1. mars 2017. Motoren og teinehaler var da tatt ut. Havarikommisjonen registrerte at den utvendige manøverposisjonen på styrbord side var løsnet/revet løs fra sitt feste i styrhuset, men at skadeomfanget på styrhuset i dette området var relativt ubetydelig.



Figur 6: Fartøyet fikk betydelige skrogskader. Foto: SHT



Figur 7: Utvendig manøverposisjon var løsnet fra styrhuset. Foto: SHT.

1.4 Vær, sjø og farvannsbeskrivelse

Om bord i bilferga Trondheim ble følgende notert for 23. desember 2016 rundt kl.1500: «Stiv kuling og krapp/hissig fjordsjø 1-2 m».

Flesland meteorologiske i Bergen kommune er nærmeste offisielle målestasjon, 7,9 km fra Krokeide. Fredag 23. desember 2016 kl.1500 var det her observert stiv kuling 15,2 m/s fra sør-sørøst med kraftigste vindkast oppgitt til 18,9 m/s på dette tidspunktet.

Havarikommisjonen har mottatt et estimat av bølgeforldene i området mellom Søre Sætevika og Langøyna fra Meteorologisk institutt for den aktuelle perioden:

Vi har en bølgemodell med gridruter på 800X800m for dette området. Det er litt for grovt til å få med detaljer i bølgefeltet inn mot Krokeide, men i fjorden like utenfor Langøyna viser modellen signifikant bølgehøyde på ca. 0.7m kl. 13, økende til ca. 0.9m kl. 15 og ca. 1.0m kl. 16. Det ser ut til at det var en kombinasjon av forholdsvis lange bølger som kom inn fra sørvest og kortere bølger fra mer sørlig retning, generert lokalt i området.

Jeg har også beregnet effektiv strøklengde for en posisjon midt i fjorden mellom Søre Sætevika og Langøyna for vind fra sørsøraust og finner at den blir ca. 5km.

Ut fra vindmålingene på Flesland antar jeg at vinden kl. 13-14 var 10-11m/s fra sørsøraust og da blir signifikant høyde på de lokale vindbølgene ca. 0.6m. Til kl.15 hadde vinden økt til ca. 15m/s. Det betyr at signifikant bølgehøyde til vindbølgene økte til ca. 0.9m mellom kl. 15 og 16.

Konklusjonen på dette blir at det ut fra tilgjengelige data er vanskelig å si helt nøyaktig hvor høye bølger det var, men ut fra de dataene som vi har antar jeg at kl. 13-14 var signifikant bølgehøyde 0.5-0.7m, høyest nær Langøyna, Rundt kl. 15 økende til 0.8-1.0m, høyest i området fra midt mellom Søre Sætevika og Langøyna

til Langøyna. Det var en kombinasjon av lokale vindbølger fra sørlig retning og lengre bølger som kom inn fra sørvest. Vindbølgene ble mer dominerende i slutten av perioden da vinden økte. Nær Søre Sætevika var det nokså skjermet for de lange bølgene fra sørvest, mens området nær Langøyna var mest utsatt for slike bølger.

Følgende siteres fra Den Norske Los bind 3, s. 60:

Tidevannet har som regel liten eller ingen innflytelse på strømmen som hovedsakelig setter ut fjorden, vestover. Den utgående strømmen kan være meget sterk under snøsmeltingen og etter sterk nedbør i fjellene. Ved vestlig vind må man imidlertid være forberedt på østgående strøm.

Havarikommisjonen har fått opplyst fra mannskapet på M/F Trondheim at selv om farvannet er relativt skjermet i den ruta de går, bygger det seg opp sjø ved innseiling til Krokeide ved sterk vind fra sør-sørøst.

1.5 Fiskeren

Fiskeren var 43 år gammel og norsk statsborger. Han innehadde alle nødvendige sertifikater og helseattest for å utøve sitt yrke.

Fiskeren hadde videreutdannet seg nautisk etter å ha jobbet som skipselektriker tidligere og var medeier i et større havgående fiskefartøy hvor han fungerte som skipper. Fiskeren som var oppvokst på Austevoll hadde bred relevant yrkeserfaring og var lokalkjent med farvannet han fisket i den 23. desember.

1.6 Fiskefartøyet og operasjonelle forhold

1.6.1 Generelt

Fiskefartøyet var en Tobias 25 bygget i 2011 med en 330 hk innenbordsmotor fra samme produksjonsår. Fartøyet var utstyrt med baug og hekk sidepropeller. Det var innvendig styreposisjon hvor bl.a. VHF, kartplotter, GPS, radar og AIS var plassert. På styrbord side utvendig på dekk var det nok en styre- og manøverposisjon innen rekkevidde fra den hydrauliske teinehaleren montert på rekka tvers av styrhusets styrbord side. Det var relativt trangt mellom styrhuset og teinehaler. Rekkehøyde ved teinehaler var oppmålt til 63 cm over dekk.

Tobias-båtene blir konstruert, testet og produsert på Austrheim. Havarikommisjonen har blitt fortalt fra yrkesfiskermiljøet at disse båtene er anerkjent for å være robuste, sjødyktige og allsidig benyttet, inkludert når de er rigget for teinefiske. Nåværende eier hadde overtatt fartøyet fra første eier i november 2016. Det var da allerede rigget for teinefiske og fiskeren hadde primært ønsket å benytte det i krepsefiske, samt fangst av leppefisk for salg til oppdretts-næringen. Den 23. desember 2016 driftet fiskeren tre lenker a' 25 krepseteiner, men SHT har fått opplyst at han hadde ønske om å øke antall teiner til rundt 500 totalt.

1.6.2 Rederiet

Eierforholdet til fartøyet Alexander var registrert som et aksjeselskap hvor fiskeren hadde 100 % eierandel. Fartøyet var registrert med merke-/tinglysningsdato 10. desember 2016.

Det finnes ingen utestående anmerkninger om fartøyet hos Sjøfartsdirektoratet. Siden selskapet nylig var etablert og fisket var under oppstart var det ennå ikke registrert noe avregnet landet fangst i 2016.

1.6.3 Normal operasjon

Hver enkelt teine agnes separat og er alle innkopleet til et iltau med bunnvekt og merkebøyer i hver sin ende. Vanligvis velges fritt hvilken ende man begynner å dra teinelenken mens fartøyet drifter med etterhvert som teinene kommer ombord, tømmes for fangst og agnes om. AIS data fra fartøyet viser at dragning og setting av en lenke tar i størrelsesorden 35- 40 minutter. Deretter settes lenken ut igjen mens fartøyet gjør fart fremover for å få strekk i lenken. Det er ingenting som tilsier at fiskeren på Alexander ikke fulgte den samme prosedyren den 23. desember. Havarikommisjonen har fått opplyst at fangsten denne dagen var for eget forbruk.

1.7 **Bilferga M/F Trondheim**

1.7.1 Generelt

Bilferga M/F Trondheim betjener sambandet mellom kommunene Austevoll og Bergen via fergeleie på Hufthamar og Krokeide. Sambandet driftes av FosenNamsos Sjø

1.7.2 M/F Trondheims lettboat



Figur 8: M/F Trondheims lettboat. Foto: SHT

Havarikommisjonen har inspisert lettbooten, samt deler som var utskiftet etter service, og har ikke avdekket noen umiddelbare feil eller mangler.

1.7.3 MF Trondheims respons

En drøy nautisk mil før passering Søre Sætevika observerte besetningen på M/F Trondheim første gang merkebøyer rett forut i leia inn til Krokeide. Ved passering Søre Sætevika observerte mannskapet Alexander som lå med motor i gang og stanget i fjæra. Dette ble umiddelbart meldt videre til Rogaland Radio som videreformidlet til Hovedredningsentralen, Bergen Brannvesen og Politiet. Redningsaksjonen ble deretter iverksatt.

1.8 **Medisinske opplysninger**

Rapporten etter den rettsmedisinske undersøkelsen av den omkomne konkluderte dødsårsaken med drukning. Rapporten beskriver at vedkommende hadde pådratt seg skader i ansiktet og bakhodet som ikke kan utelukkes å ha ført til bevisstløshet. Videre var det merker etter skade på begge hender samt sirkulære merker/avtrykk rundt venstre ankel med noe blødning i underhuden. Skade rundt ankel kan ha vært forårsaket av tau som har strammet. Den forulykkede ble funnet iført en flytedress utenpå egne klær. Ved ankomst sykehus hadde vedkommende hjertestans og kroppstemperatur ble målt til 29,5 grader.

1.9 **Relevant regelverk**

1.9.1 Krav til redningsdrakt/flyteplagg

Fartøy under 10,67 m skal i henhold til forskrift 15. oktober 1991 nr. 709 om redningsredskaper m.m. på fiske- og fangstfartøy (forskrift om redningsredskaper på fiske og fangstfartøy) § 5 1.1 ha en redningsdrakt om bord. Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip (forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip) § 9-5c) slår fast at personer som arbeider på utsatt dekk skal være utstyrt med arbeidsflytevest eller flyteplagg.

Fiskeren på Alexander benyttet en flytedrakt med 50N oppdrift.

1.9.2 Krav til sikkerhetsline/sele

I henhold til forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip § 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.

Det er ingenting som tyder på at fiskeren benyttet sikkerhetsline eller belte med line den 23. desember.

2. HAVARIKOMMISJONENS VURDERINGER

2.1 Innledning

Fiskeren var alene om bord og det var ingen vitner til ulykken. SHT har heller ikke gjort observasjoner eller funn som kan danne grunnlaget for en entydig beskrivelse av hva som skjedde. Da tekniske funn i etterkant av ulykken var svært begrenset siden fartøyet ble liggende å slå i fjæra i tre døgn etter at det gikk på grunn.

Ved hjelp av innhentet informasjon vil SHT likevel beskrive et mulig hendelsesforløp og drøfte forhold som kan ha medvirket til ulykken.

SHT har fått opplysninger om fartøyets observerte tilstand, fiskerens dagsform, påkledning og hensikt for turen den 23. desember. I tillegg har SHT sporingsdata fra Kystverkets AIS, som viser Alexanders bevegelser, samt observasjoner fra M/F Trondheim, som kan bidra til å beskrive hendelsesforløpet frem til fartøyet traff land.

Selve redningsoperasjonen og aktiveringen av nødetater synes å ha fungert samordnet og effektivt. SHT vil derfor ikke vurdere dette nærmere.

2.2 Antatt hendelsesforløp

Kystverkets AIS-database bekrefter at Alexander stoppet på Lysefjorden kl.1350. Inntil kl. 1410 befant fartøyet seg i ro ved teinelenken som sto syd-sydøst av Langøyna. På dette tidspunktet blåste det kuling og SHT antar at Alexander tidvis hadde sør-sørøstlig vind og sjø på tvers av fartøyet.

AIS sporet viser at farten først økte til 3,8 knop fra kl.1410 og så til 6,4 knop før den avtok igjen til rundt 2,0 knop fra kl.1420. SHT mener at fartsøkningen må ha vært initiert av fiskeren selv, mens fartsreduksjonen kan ha andre forklaringer som for eksempel at fiskefartøyet dro noe etter seg. Fartøyet traff land kl. 1445 ved Søre Sætevika etter noe varierende nordlige kurser på vei innover.

Fra fergen ble det observert noe svart og gult i vannet ved Alexander. Dette var sannsynligvis fiskeren.

Havarikommisjonen har fått opplyst at teinelenken var røket av etter den 14. teina. En teine sto kilt opp i blokka på teinehaleren. I følge obduksjonsrapporten hadde fiskeren pådratt seg hodeskader i ansiktet og bakhodet, sirkulære merker rundt en ankel som etter tau, samt overfladiske skader på begge hendene. Havarikommisjonen vurderer at merkene rundt ankelen kan tyde på at han kan ha blitt dratt ut av båten med fiskebruket.

Videre er det sikkert at fiskeren på et tidspunkt falt i vannet og senere druknet.

Havarikommisjonen kan ikke med sikkerhet si når fiskeren gikk over bord eller hvor lenge han lå i sjøen.

Havarikommisjonen observerte at den utvendige styrekonsollen var revet løs fra styrhusveggen uten ytre merker etter slag og støt hverken på konsollen eller på den aktre del av styrhuset. SHT kan ikke besvare hvorvidt dette kan sees i sammenheng med omstendighetene rundt fiskerens fall over bord.

2.3 Mulige forhold som medvirket til fall over bord

Forhold som kan øke faren for å falle over bord inkluderer blant annet glatt underlag, fartøysbevegelser, manglende eller svake fysiske barrierer (f.eks. åpninger i skansekleddingen, lave rekker) eller helsemessige forhold som for eksempel har medført svimmelhet, svekket fysisk styrke eller lignende. I dette tilfellet mener SHT at det er indikasjoner på at fiskeren kan ha blitt dratt ut av båten med fiskebruket.

SHT mener at været som var meldt kan ha gjort det krevende å dra teinelenkene i eksponert farvann. Det faktum at fartøyet var i en oppstartsfase og fiskeren ikke hadde drevet teinefiske i større grad tidligere kan ha hatt betydning i denne situasjonen. I tillegg sto den tredje lenken ute i et område som ikke var like skjermet for været som de to første teinelenkene og fiskeren kan muligens ha undervurdert risikoer ved å få denne inn 23. desember.

Havarikommisjonen merket seg at det var relativt trangt mellom teinehaleren og styrhusveggen. Dersom en teine kjørte seg fast ukontrollert i toppen av bommen ville den kunne ha svingt rundt med stor hastighet og truffet fiskeren.

2.4 Overlevelsesaspekter

Haukeland sykehus oppga at fiskerens kroppstemperatur var målt til 29,5 grader ved ankomst. Han ble funnet ikledd en flytedrakt som vil ha gitt noe beskyttelse mot nedkjøling. Et slikt fall i kroppstemperatur krever nødvendigvis at en person må oppholde seg en viss tidsperiode i sjøen som holdt rundt 6 grader 23. desember. Dersom han falt over bord etter at fartøyet grunnstøtte kl. 1445 og ble hentet opp kl. 1526, var maksimal eksponering for nedkjøling i sjøen ved Søre Sætevika ca. 41 minutter. I følge vurdering fra dykkerlege som SHT har innhentet er det mindre sannsynlig at et slikt temperaturfall kan oppstå på ca. 41 minutter med bruk av flytedrakt gitt at personen er ved bevissthet. Dette kan indikere at han falt i vannet tidligere, men flere forhold tilsier at dette ikke kan fastslås med sikkerhet. Ved fall over bord er tidsaspektet av stor betydning for overlevelsesaspektene. Flyteplagg og termisk beskyttelse vil kunne bidra sterkt til å øke tiden man kan overleve i vannet. Samtidig vil tidlig varsling og igangsetting av søke- og redningsaksjonen være av stor betydning. Dersom fiskeren falt over bord når fartøyet gjorde fart gjennom vannet ville han ha vært avhengig av å få stoppet framdriften og mulighet for å entre om bord igjen via en leder til sjøen. Elektronisk sikkerhetsutstyr som aktiverer at fremdrift stoppes og automatisk varsler om en nødsituasjon er tilgjengelig på markedet fra flere leverandører. Fartøyet var i dette tilfellet ikke utrustet med en fjernbetjent nødstopp anordning. I dette tilfelle var det en tilfeldighet som gjorde at fartøyet endte opp hvor det gjorde slik at redningsaksjonen ble iverksatt.

2.5 M/F Trondheims respons

En drøy nautisk mil før passering Søre Sætevika observerte besetningen på M/F Trondheim første gang merkebøyer rett forut i leia inn til Krokeide.

Besetningen på MF Trondheim vurderte situasjonen dithen at det utgjorde en høy risiko for eget mannskap å sette ut mob båt under de rådende værforhold for å komme havaristen til unnsetning. Det ble derfor besluttet å vente på helikopter med profesjonelt redningsmannskap. Havarikommisjonen legger til grunn at besetningen tok beslutningen

de mente var riktig under de rådende værforhold, og har ikke grunnlag for å hevde at utfallet av ulykken kunne blitt bedre om mob båten var tatt i bruk.

2.6 Sikkerhetstiltak for alenefiskere

Fiskeren benyttet ikke sikkerhetsline da ulykken skjedde. Fartøyet var ikke utstyrt med elektronisk nødstoppe eller automatisk varsling til nødetat ved fall over bord.

Med bakgrunn i tidligere undersøkelser av lignende fall over bord ulykker fra enmanns sjarker, finner Havarikommisjonen at det ikke har fremkommet nye faktorer i forbindelse med undersøkelsen av ulykken med Alexander. Det fremmes derfor ingen sikkerhetstilrådinger.

Norges Fiskarlag annonserer på sine hjemmesider når SHT publiserer rapport etter undersøkelse av sjøulykke. Dette kan styrke muligheten for at spesielt yrkesfiskere kan trekke lærdom av tidligere hendelser og relevante sikkerhetstiltak.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 14. september 2017

DETALJER OM FARTØYET OG ULYKKEN

Fartøyet	
Navn	Alexander
Flaggstat	Norge
IMO nummer/Kallesignal	LF5298
Type	Fiskefartøy
Byggeår	2011
Eier	Hugøybas AS
Konstruksjonsmateriale	Plast/komposit
Lengde	7,65 m
Bredde	2,80 m
Brutto tonnasje	1969 kg
Reisen	
Avgangshavn	Lepsøy, Os kommune
Type reise	Innenskjærs
Personer om bord	1
Ulykkesinformasjon	
Dato og tidspunkt	23.12.2016
Ulykkestype	Havari, drukning
Sted/posisjon hvor ulykken inntraff	Lysefjorden, alternativt i Søre Sætevika syd av innløpet til Krokeide fergeteie, Bergen Kommune
Sted om bord hvor ulykken inntraff	På dekk
Skadde/omkomne	1
Skader på skip/miljø	Havarert
Skipsoperasjon	Teinefiske
Hvor i reisen var fartøyet	I aktivt fiske
Ytre miljø	Dagslys, stiv til sterk kuling