



sht

Statens
Havarikommisjon
for Transport


Avgitt august 2019

RAPPORT

Sjø 2019/04



RAPPORT OM SJØULUKKE – NORDAVIND GRUNNSTØYTING VED HAKKELSKJÆRET 23. NOVEMBER 2018

 English summary included

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har utarbeidd denne rapporten utelukkande for å betre tryggleiken på sjøen. Føremålet med ei tryggleiksundersøking er å finne ut av hendingsforløpet og årsaksfaktorar, greie ut omstende som kan vere viktige for å førebyggje sjøulukker og betre tryggleiken på sjøen, og offentleggjere ein rapport med eventuelle tryggleikstilrådingar. Kommisjonen skal ikkje vurdere sivilrettsleg eller strafferettsleg skuld og ansvar. Denne rapporten bør ikkje brukast til anna enn førebyggjande sjøtryggleiksarbeid.

ISSN 1894-5937 (digital utgave)

Verksemda til Statens havarikommisjon for transport er heimla i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 473
jf. forskrift 11. januar 2008 nr. 30 om fastsetting av undersøkelsesmyndighet etter sjøloven § 473.

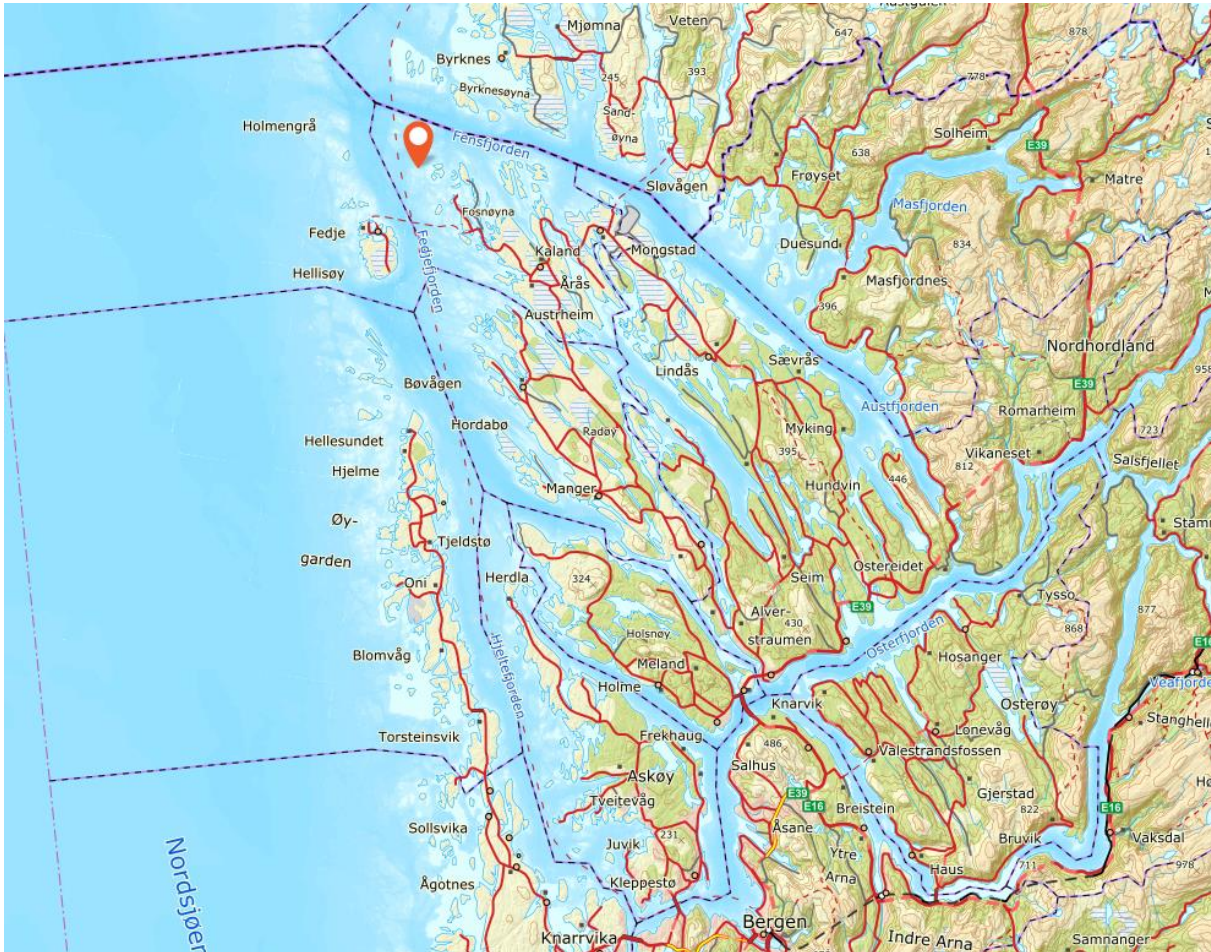
Foto av vestlandsferje: Bente Amandussen

INNHALDSLISTE

MELDING OM ULUKKA	4
1. FAKTAOPPLYSNINGAR.....	5
1.1 Hendingsforløp	5
1.2 Søk- og redningsoperasjonen	5
1.3 Skildring av skadane	7
1.4 Vêr, sjøtilhøve og skildring av farvatnet.....	8
1.5 Båtføraren	8
1.6 Fartøyet	8
2. HAVARIKOMMISJONEN SINE VURDERINGAR	9
2.1 Det sannsynlege hendingsforløpet	9
DETALJAR OM FARTØYET OG ULUKKA	10

MELDING OM ULUKKA

Sjøfartsdirektoratet varsla fredag 23. november 2018 kl. 1934 Statens havarikommisjon for transport (SHT) om at eit dykkarfartøy var sakna med éin person om bord. Ein søk- og redningsoperasjon var sett i gang, men blei avslutta 25. november utan funn. I januar 2019 lokaliserte Sjøforsvaret fartøyet på 77 meters djupn i samband med øving med sonar i området. Havarikommisjonen og politiet avgjorde at fartøyet skulle hevast, og det blei transportert til SHT på Lillestrøm der det blei gjort tekniske undersøkingar. Den sakna blei ikkje funnen.



Figur 1: Området der fartøyet forsvann. Kart: © Kartverket

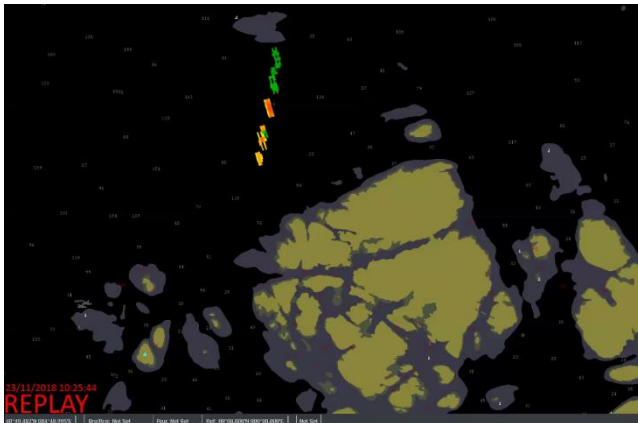
1. FAKTAOPPLYSNINGAR

1.1 Hendingsforløp

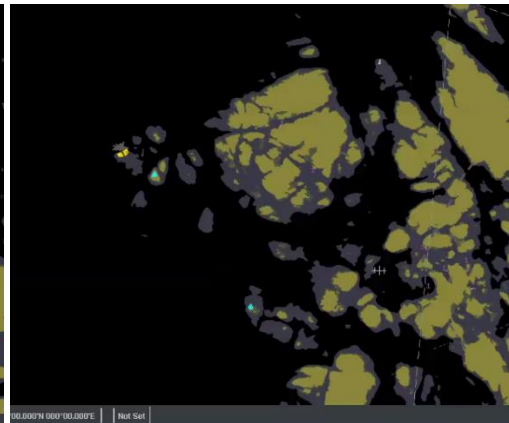
Torsdag 22. november 2018 ca. kl. 17 forlét dykkarbåten Nordavind Sandnessjøen med kurs for Hjellestad ved Bergen. Det var venta at fartøyet skulle vere framme rundt lunsj dagen etter. Båtføraren var i jamleg telefonkontakt med familie og kjende undervegs. Etter å ha kvilt og sove nokre timar, forlét han Ålesund ca. kl. 0600 om morgonen fredag 23. november.

Rett før kl. 1029 snakka båtføraren i telefonen med ein kjenning. Samtalen blei broten kl. 1029, og kameraten hørde eit utbrot frå båtføraren og så eit dunk og nokre skrapelydar før linja blei broten. Han prøvde å ringje attende, men kom berre til telefonsvararen.

Replay av radar frå Fedje sjøtrafikkssentral (VTS) viser radarekko frå Nordavind over Fensfjorden rundt kl. 1025 den 23. november (sjå figur 2). Kl. 1026 forsvann ekkoet på grunn av skugge frå holmar og skjer. Ekkoet dukka opp att ved Hakkelskjæret kl. 10:28:01. Det siste radarekkoet frå Nordavind forsvann kl. 10:28:27 (sjå figur 3).



Figur 2: Skjermdump av replay av radar frå Fedje VTS som viser posisjonen til fartøyet kl. 10:25.44 23. november 2018. Kjelde: Kystverket



Figur 3: Skjermdump av replay av radar frå Fedje VTS som viser det siste radarekkoet før fartøyet forsvann. Kjelde: Kystverket

1.2 Søk- og redningsoperasjonen

Kl. 1033 varsla kameraten Hovudredningsssentralen (HRS) om hendinga. Det blei gjort forsøk på å kontakte fartøyet, men utan respons. Kl. 1044 sette HRS beredskap, og ein prøvde å spore telefonen til båtføraren. HRS sette deretter i gang søk frå Hjellestad til Fedje. Søket blei sett på vent då det blei mørkt og starta igjen morgonen etter.

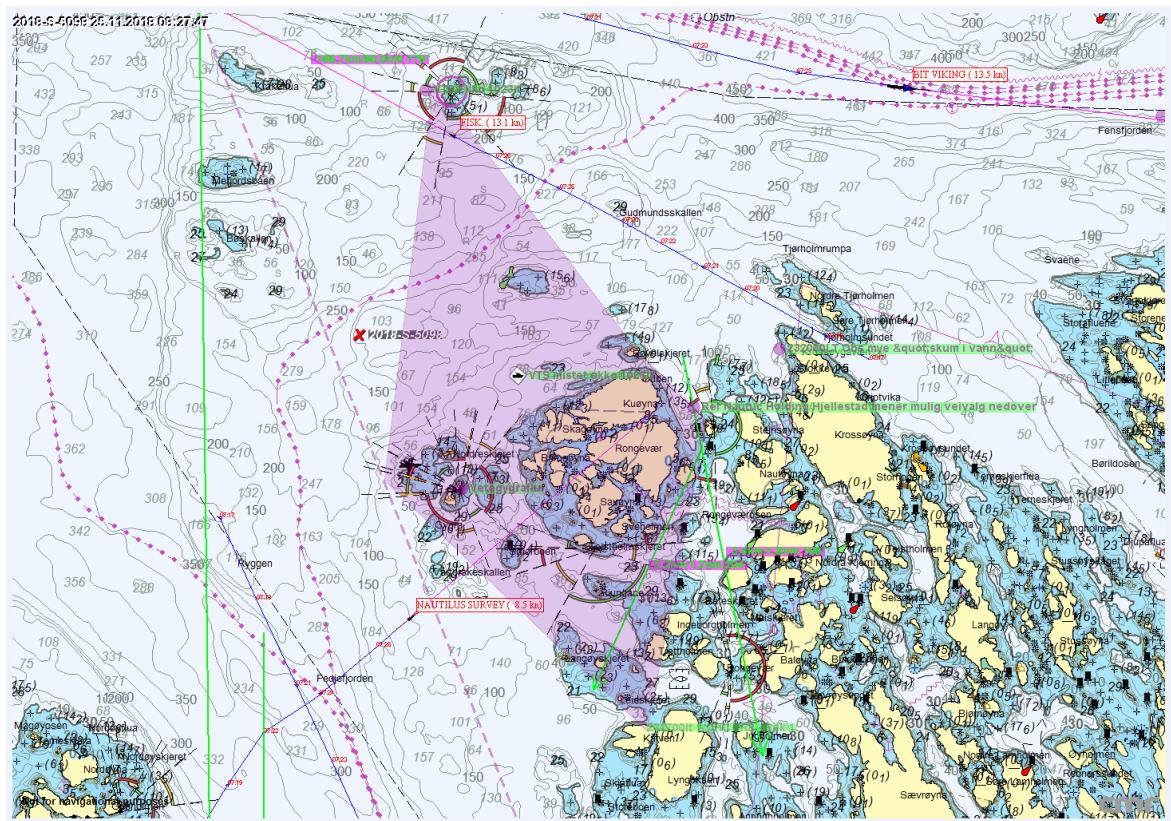
Søndag føremiddag fekk HRS melding frå politiet om at det var funne spor/restar av glasfiber på Hakkelskjæret og ein finne som kan stamme frå eit hekkaggregat. Dei følgjande dagane blei det difor søkt med dykkarar og ROV¹ i området rundt Hakkelskjæret (sjå figur 4).

HRS avslutta søk- og redningsoperasjonen søndag 25. november kl. 1700.

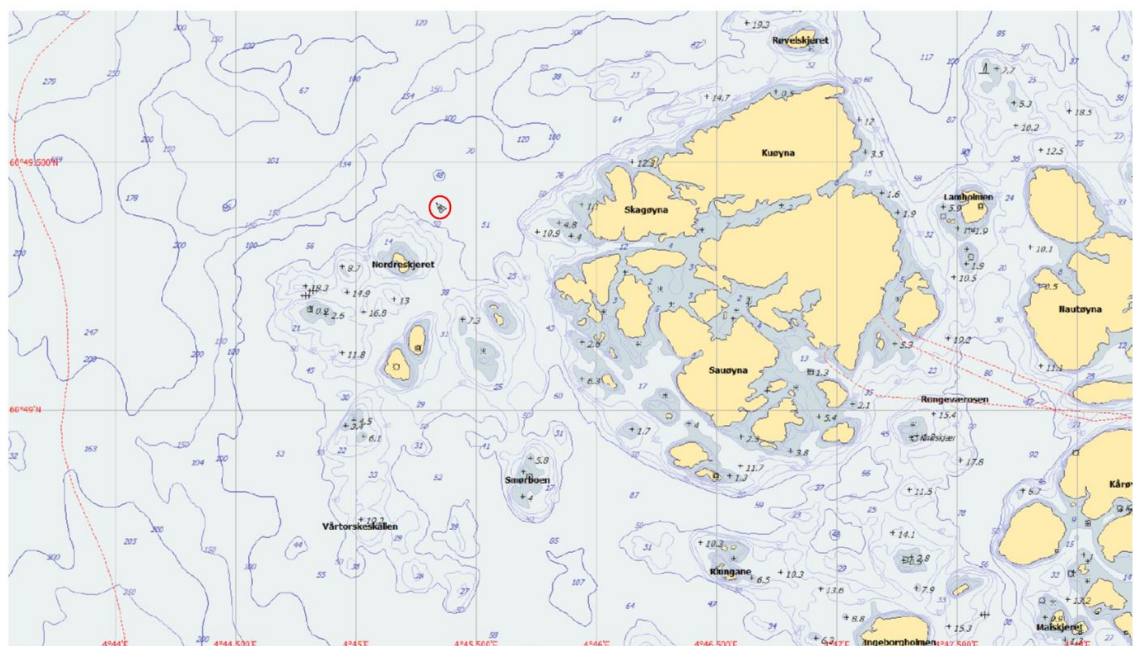
¹ ROV – Remotely Operated Vehicle, fjernstyrt undervassfarkost.

I januar 2019 gjennomførte Sjøforsvaret ei øving med Hugin sonar i området og fann delar frå Nordavind. Båten blei lokalisert på 77 meters djup (sjå figur 5).

Nordavind blei heva 23. februar 2019. Båtføraren blei ikkje funnen. Fartøyet blei så frakta til Havarikommisjonen sine lokale på Lillestrøm for nærare undersøkingar.



Figur 4: Kartbilette frå Hovudredningsentralen som viser søkjeområdet ved Hakkelskjæret. Kjelde: HRS



Figur 5. Markeringa (raud ring) viser kvar båten blei funnen. Kjelde: Sjøforsvaret



Figur 6: Spor/restar av glasfiber på Hakkelskjæret og ein finne som kan stamme frå eit hekkaggregat. Foto: Austrheim Brannvesen

1.3 Skildring av skadane

Havarikommisjonen undersøkte dykkarbåten etter hevinga. Utvendig hadde fartøyet tydelege spor etter ein samanstøyt. Skadane stemde overeins med spora som blei funne på Hakkelskjæret i november 2018 (sjå figur 6, figur 7, figur 8 og figur 9). Innvendig var det ikkje mogleg å sjå slagskadar eller andre skadar på fartøyet.



Figur 7: Nordavind. Foto: SHT



Figur 8: Baugthruster. Foto: SHT



Figur 9: Baugen. Foto: SHT

Det var store skadar på skroget. Huset til baugpropellen var slege heilt laust og gav fri passasje inn i båten. Det var slag-/trykkskadar langs heile undervassskroget, og hekkaggregatet på babord side var slege laust frå festa. På babord side var gelcoat rive av i eit område på 50 cm x 120 cm. Det var omfattande støyt- og skrapeskadar langs størsteparten av skroget.

1.4 Vêr, sjøtilhøve og skildring av farvatnet

Meteorologisk institutt har gjeve desse opplysningane om det aktuelle området (Grimeskjæret) og tidsrommet:

Inkje skydekke, temperatur 2–4,6 °C. Lite vind, mest ikkje bidrag på sjøen frå vinden. Dønningar, periode 12 sek., svarar til ei bølgjelengd på 225 m over djupt vatn, mot aust. Det vil seie at dønningane byrja å byggje seg opp ved ei vassdjupne på om lag 100 meter.

Den 23. november 2018 var soloppgang kl. 0903 og solnedgang kl. 1550 ved Fedje. Sola stod i sør kl. 1227 og høgde i sør med vinkel på 8,9° frå pos. N60.80 Ø 4.76 (Fedje).

1.5 Båtføraren

Båtføraren var ein mann på 56 år, norsk statsborgar. Med 30 års erfaring på sjøen hadde han god kjennskap til norskekysten. Han var òg leiar og eigar av selskapet som opererte dykkarbåten. Han hadde alle naudsynte og relevante sertifikat.

Dei pårørande har opplyst at den sakna var ved god helse.

1.6 Fartøyet

Fartøyet var ein Paragon 31 bygd av Nimbus Boats i Stockholm i 2016. Nordavind var registrert som yrkesfartøy hos Sjøfartsdirektoratet.

Denne båttypen blir mellom anna brukt som dykkarbåt og av brannvesen og politi som redningsbåt, men blir òg seld som lystfartøy.

Navigasjonshjelpemidla som var i bruk på reisa, var kartplottar med waypoints. Ibas Ontrack har hjelpt Havarikommisjonen med å hente ut data frå kartplottaren.

Oppdaterte offisielle sjøkart og nautiske publikasjonar for den planlagde reisa skal finnast om bord slik at ein kan plotte og overvake posisjonane under heile reisa. ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) oppfyller krava når fartøyet har oppdaterte offisielle sjøkart i papirversjon eller andre reservesystem etter A.817(19)². Ingen av desse navigasjonshjelpemidla fanst om bord.

2. HAVARIKOMMISJONEN SINE VURDERINGAR

2.1 Det sannsynlege hendingsforløpet

Båtføraren var åleine om bord, og det var ingen vitne til ulukka. SHT har opplysningar om tilstanden til fartøyet før ulukka, dagsforma til båtføraren og føremålet med turen den 23. november. SHT gjorde tekniske undersøkingar av fartøyet. I tillegg har SHT radarbilete frå Fedje VTS, data frå kartplottaren om bord og skildringar av ruta frå ein kollega og dei pårørande.

SHT har ikkje gjort observasjonar eller funn som kan gje grunnlag for å skildre kva som hende og kvifor ulukka hende. Føraren snakka i telefonen då ulukka hende, og det var låg sol. Ein kan ikkje utelukke at desse faktorane kan ha hatt noko å seie for synet og merksemda til båtføraren.

Sjølve redningsaksjonen og aktiveringa av naudetatane ser ut til å ha fungert på ein samordna og effektiv måte. Fartøyet blei lokalisert og heva, men båtføraren blei ikkje funnen.

Havarikommisjonen fremjar ingen tryggleikstilrådingar i samband med denne undersøkinga.

Statens havarikommisjon for transport

Lillestrøm, 14. august 2019

² Forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip mv.

DETALJAR OM FARTØYET OG ULUKKA

Fartøyet	
Namn	Nordavind
Flaggstat	Noreg
IMO-nummer/Kallesignal	LH2273
Type	Spesialskip, mindre arbeidsbåt
Byggjeår	2017
Eigar	Nye J.R. Dykkerservice AS
Konstruksjonsmateriale	Plast/kompositt
Lengd	10,45 m
Breidd	3,23 m
Brutto tonnasje	6187 kg
Reisa	
Avgangshamn	Sandnessjøen
Type reise	Innaskjers
Personar om bord	1
Informasjon om ulukka	
Dato og tidspunkt	23. november 2018
Ulukkestype	Havari
Ulukkesstad	Hakkelskjæret, Fensfjorden
Omkomne	1
Skadar på fartøy	Store skrogskeidar
Kvar i reisa var fartøyet	Transitt
Ytre miljø	Dagslys