




Framlagd januar 2022

RAPPORT SJØFART 2022/01

***Personulukke om bord på M/S Elise
LH4294 i Breisundet vest av Ålesund
16. februar 2021***

 English summary included

Statens havarikommisjon (SHK) 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. Det er ikkje Havarikommisjonen si oppgåve å ta stilling til sivilrettsleg eller strafferettsleg skuld og ansvar.

Denne rapporten bør ikkje brukast til anna enn førebyggjande sjøtryggleiksarbeid.

Innholdsliste

MELDING OM HENDINGA	4
SAMANDRAG	5
ENGLISH SUMMARY	6
OM UNDERSØKINGA	7
1. FAKTAOPPLYSNINGAR	9
1.1 Hendingsforløp.....	9
1.2 Vêr og sjøtilhøve	11
1.3 Skildring av farvatnet.....	11
1.4 Fartøyet	11
1.5 Operasjonelle tilhøve	13
1.6 Fiskaren.....	14
1.7 Medisin og helse	14
1.8 Regelverk.....	14
1.9 Tilsyn med reiarlag og fartøy.....	15
1.10 Tidlegare hendingar/ulukker.....	15
1.11 Tiltak som er sette i verk	16
2. ANALYSE	18
2.1 Innleiing	18
2.2 Hendingsforløp.....	18
2.3 Vurdering av tilsyn med reiarlag og fartøy	19
3. KONKLUSJON	21
3.1 Hendingsforløpet.....	21
3.2 Organisatoriske og systemiske faktorar.....	21
4. TRYGGLEIKSTILRÅDINGAR	23
VEDLEGG	24

Melding om hendinga

Onsdag 17. februar 2021 kl. 1011 varsla Sjøfartsdirektoratet Statens havarikommisjon (SHK) om at ein teinefiskar var sakna og seinare blei funnen omkomen vest av Ålesund. SHK sette i gang ei tryggleiksundersøking og reiste til Ålesund for å undersøkje båten og intervju eigaren. Sjå figur 1 for kartutsnitt.



Figur 1: Oversikt over kvar fiskaren og båten blei funne i høve til staden der teinene var sette. Kart: Kystinfo, Kystverket

Samandrag

Tysdag 16. februar 2021 ca. kl. 0530 drog fiskaren ut åleine med fiskefartøyet Elise. Planen var å fiske torsk og så dra opp krepseteiner utanfor Godøya vest av Ålesund.

Havarikommisjonen kan ikkje seie sikkert når ulukka hende, men meiner ut frå informasjonen som er tilgjengeleg, at fiskaren sannsynlegvis hamna i vatnet då han skulle byrje å dra teiner litt etter klokka 13.

Fiskaren hadde lita eller inga moglegheit til å berge seg om bord i fiskefartøyet att, sidan det ikkje fanst nokon leder frå fartøyet han kunne ha nytta. Båten blei funnen drivande med motoren i gang utan personar om bord. Det var ingen teikn til at fiskaren hadde byrja å trekkje teiner. Fiskaren blei funnen flytande i sjøen og seinare erklært omkomen. Obduksjonen viste ingen teikn til ytre skadar.

Havarikommisjonen meiner at korkje Sjøfartsdirektoratet eller Fiskeridirektoratet fører nokon effektiv kontroll for å hindre båtar som ikkje oppfyller konstruksjonskrava til fiskefartøy frå 6 til 8 meter i å kome inn i merkeregisteret. Elise oppfylte ikkje dei tryggleiksmessige krava til fiskefartøy, og Havarikommisjonen meiner at dette var ei medverkande årsak til ulukka. Verftet som utferda byggjestadfestinga, hadde ikkje kontrollert fartøyet og den tilhøyrande dokumentasjonen godt nok.

Det blir ikkje stilt formelle krav til den som utferdar byggjestadfestingar. Byggjestadfestinga bør vurderast av ei kompetent styresmakt før det blir gjeve ervervsløyve.

Undersøkinga av denne sjøulukka har ikkje avdekt nye område der Havarikommisjonen finn det naudsynt å fremje tryggleikstilrådingar for å betre tryggleiken på sjøen.

Havarikommisjonen viser til tryggleikstilrådingar nr. 2021/43T og 2021/44T til Sjøfartsdirektoratet etter undersøkinga av fiskefartøyet Arv 2, [Sjøfart rapport 2021/07](#).

English summary

On Tuesday 16 February 2021, at approximately 05:30, the fisherman went out alone on the fishing vessel Elise. His plan was to fish cod and then haul Norway lobster pots off Godøya island west of Ålesund.

The NSIA cannot say for certain when the accident occurred, but believes, based on the available information, that the fisherman probably ended up in the water when he was about to start hauling pots shortly after 13:00.

The fisherman would have had little to no chance of getting back on board the vessel, as there was no overboard ladder that he could have used to climb out of the water. The boat was found drifting with the engine running, with nobody on board. There were no indications that the fisherman had started hauling the pots. He was found floating in the sea and later pronounced dead. The autopsy found no signs of external injuries.

In the NSIA's opinion, neither the Norwegian Maritime Authority nor the Directorate of Fisheries exercises any effective control to prevent vessels that do not meet the design requirements for fishing vessels with a length between 6 and 8 metres from being registered in the Register of Norwegian Fishing Vessels. Elise did not meet the safety requirements that apply to fishing vessels, and the NSIA believes that this contributed to the accident. The shipyard that issued the confirmation of construction failed to adequately check the vessel and its documentation.

No formal requirements apply to issuers of confirmations of construction. The confirmation of construction should be considered by a competent authority before a commercial permit is issued.

The investigation of this marine accident has not identified new areas in which the NSIA deems it necessary to propose safety recommendations for the purpose of improving safety at sea.

The NSIA refers to safety recommendations nos. 2021/43T and 2021/44T to the Norwegian Maritime Authority following the investigation into the accident involving the fishing vessel Arv 2, [Marine report 2021/07](#).

Om undersøkinga

Føremål og metode

Havarikommisjonen har klassifisert hendinga som ei svært alvorleg sjøulukke. Føremålet med denne undersøkinga har vore å klarleggje fakta i saka. Havarikommisjonen har òg greidd ut kva som kan bidra til å auke tryggleiken og hindre liknande ulukker og skadeomfang i framtida.

Ulukka og omstenda rundt henne er undersøkte og analyserte i tråd med Havarikommisjonen sitt tryggleiksfaglege rammeverk og analyseprosessen for systematiske undersøkingar (NSIA-metoden¹).

Informasjonskjelder

Faktaopplysningane er baserte på intervju med eigaren av fartøyet (reieren), tekniske undersøkingar om bord, aksjonsloggen frå Hovudredningssentralen (HRS) og informasjon frå einskildpersonar, Sjøfartsdirektoratet, Fiskeridirektoratet, politiet og Meteorologisk institutt.

Undersøkningsrapporten

Den første delen av rapporten, kapittelet Faktaopplysningar, skildrar hendingsforløpet med tilhøyrande data og informasjon som er henta inn i samband med ulukka, i tillegg til undersøkingane som Havarikommisjonen har gjennomført og funna ein gjorde.

Den andre delen av rapporten, kapittelet Analyse, tek føre seg Havarikommisjonen sine vurderingar av hendingsforløpet og medverkande faktorar basert på faktaopplysningar og undersøkingane som blei gjorde. Omstende og faktorar som ein har funne mindre relevante når det gjeld å forklare og forstå ulukka, blir ikkje grundig drøfta.

Rapporten blir avslutta med Havarikommisjonen sine konklusjonar.

¹ NSIA – Norwegian Safety Investigation Authority. Sjå <https://havarikommisjonen.no/Om-oss/Metodikk>

1. Faktaopplysninger

1.1 Hendingsforløp.....	9
1.2 Vêr og sjøtilhøve	11
1.3 Skildring av farvatnet.....	11
1.4 Fartøyet	11
1.5 Operasjonelle tilhøve	13
1.6 Fiskaren	14
1.7 Medisin og helse	14
1.8 Regelverk.....	14
1.9 Tilsyn med reiarlag og fartøy	15
1.10 Tidlegare hendingar/ulukker.....	15
1.11 Tiltak som er sette i verk	16

1. Faktaopplysningar

1.1 Hendingsforløp

1.1.1 FORLØPET TIL ULUKKA

Måndag 15. februar 2021 hadde fartøyet problem med flatt batteri på grunn av kulda, og fiskaren fekk difor ikkje starta båten. Han overnatta i båten for å passe på at batteriet blei fullada. Kl. 2355 fekk båteigaren melding frå fiskaren om at han hadde fått start på motoren.



Figur 2: Fiskefartøyet Elise på båtplassen sin på Godøya. Foto: SHK

Tysdag 16. februar ca. kl. 0530 fór fiskaren ut åleine med fiskefartøyet Elise (sjå figur 2) frå ein båtplass ved eit naust i Straumen (sjå kartet i figur 3).

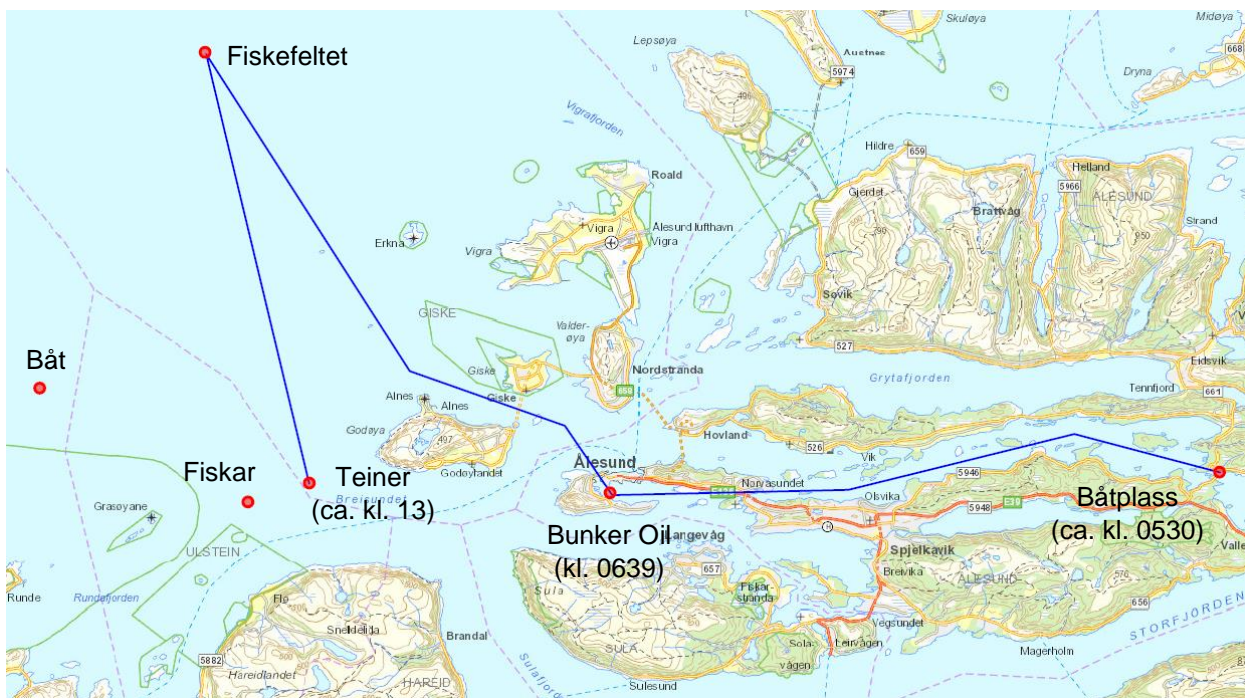
Planen var å fiske torsk og så dra opp krepseteiner utanfor Godøya. På veg ut mot fiskefeltet fylte fiskaren drivstoff hjå Bunker Oil på Hessa Tankanlegg utanfor Ålesund. Kvitteringa for drivstoffkjøpet viste at han var der klokka 0639.

Fiskaren svarte på ei melding frå båteigaren kl. 0924 og fortalde at han ikkje hadde fått noko fisk. Båten blei observert ved øya Erkna med kurs mot nord/nordvest, utover mot havet. Rundt kl. 1100 blei båten observert utanfor Grunnskallen, nordvest for Godøya. Båten blei seinare observert på veg mot Godøya rundt kl. 1200. Kl. 1239 skreiv fiskaren ei melding til eigaren om at han ikkje hadde fått fisk, og at han no skulle byrje å dra krepseteiner i Breisundet mellom Godøya og Hareidlandet.

Fiskaren sende ei melding kl. 1253 om at han byrja å få opp teiner. Alt stod bra til.

Det ble sendt ei melding til fiskaren kl. 1509. Det var då om lag 2 timar sidan han sist hadde vore pålogga. Ein sporingsapp på fiskaren sin telefon viste at telefonen gjekk tom for straum kl. 1455.

Den siste kommunikasjonen frå fiskaren til eigaren var kl. 1304. Eigaren sende ei melding kl. 1443, men denne meldinga blei aldri opna². Eigaren prøvde å ringje til fiskaren kl. 1600, men fekk ikkje svar. Den siste oppdateringa frå nettbrettet som blei brukt som kartmaskin, var kl. 1500. Då miste nettbrettet internettilknytninga fordi telefonen gjekk tom for straum. Telefonen og nettbrettet blei funne inne i styrehuset.



Figur 3: Fiskaren fór frå båtplassen rundt kl. 0530 og var på Bunker Oil om lag kl. 0639 for å fylle drivstoff. Etterpå drog fiskaren ut til fiskefeltet utanfor Grunnskallen for å fiske før han skulle dra teiner utanfor Godøya. Kart: Kystinfo, Kystverket

1.1.2 SØK- OG REDNINGSAKSJONEN

Politiet fekk ei uromelding om ein sakna person tysdag 16. februar 21 kl. 1830.

Hovudredningssentralen blei varsla kl. 2045, og kl. 2155 blei det starta eit søk i området der båten sist var sett. KV Njord koordinerte søket med 13 andre båtar, mellom andre RS Idar Ulstein, Raudekrossen og helikopter.

Kl. 2233 blei båten funnen drivande med motoren i gang utan personar om bord. Onsdag 17. februar kl. 0139 blei fiskaren funnen flytande i sjøen. Han blei seinare erklært omkomen. Det var mannskapet på RS Idar Ulstein som gjorde begge funna (sjå figur 4).

² Når mottakaren opnar ei melding i Messenger, kan sendaren sjå det i meldingsloggen.



Figur 4: Markeringane på kartet viser avstanden frå staden der teinene stod, som ein reknar med er ulukkesstaden, til stadene der fiskaren og båten blei funne. Båten blei funnen i posisjon 62 28,4 N 005 39,1 E. Fiskaren blei funnen i posisjon 62 26,5 N 005 50,1 E. Desse posisjonane ligg høvesvis 6,6 n mil og 1,5 n mil frå teinene. Kart: Kystinfo, Kystverket

Fiskaren blei funnen med hovudet under flytevesten om lag 10 cm under vatn. Han hadde ikkje brukt skrittstroppen. Fiskaren blei funnen med kjeledress, fleecjakke, joggebukse og redningsvest, men utan støvlar.

Då båten blei funnen, gjekk motoren framleis, men stod i fri. Båten låg fritt og dreiv i sjøen. Mobiltelefonen til fiskaren låg framleis om bord. Båten blei teken om bord i KV Njord og frakta til marinaen på Godøya.

Kl. 0110 gav KV Njord Kystverket sitt fartøy OV Hekkingen i oppdrag å dra opp teinene til Elise. Dei stod mellom Godøya og Flørauden, på om lag 270 meters djupn. OV Hekkingen drog opp ei komplett lenkje med kreps i alle teinene.

Eigaren har opplyst at båtshaken mangla frå båten.

1.2 Vêr og sjøtilhøve

Det var fint vêr i området på ulukkesdagen, rundt 5 grader og vind med ein styrke på om lag 3 m/s frå SA til NA. Det var ingen nedbør i området. Desse målingane er frå Vigra og Ålesund. Vêret blei skildra som påskevêr. Vasstemperaturen var på rundt 4 grader.

1.3 Skildring av farvatnet

Breisundet ligg mellom øyane Hareidlandet og Godøya utanfor Ålesund, der Valderhaugfjorden, Hessafjorden, Sulafjorden og Rundafjorden møtest. Farvatnet vest for Godøya går ut mot oppe hav. Mot aust ligg fjordar, øyar og fastlandet.

Breisundet er markert på sjøkartet som eit område med farlege bølger.

Djupna på ulukkesstaden er om lag 270 meter, og avstanden til land er om lag 1,6 nautiske mil.

1.4 Fartøyet

Fartøyet var av typen Arvor 215, bygd i 2010 av Brunswick Marine i Polen. Det er ein 6,88 meter lang fleirbruksbåt i glasfiber som produsenten meinte var godt eigna til fritidsfiske.

Ifølgje byggjestadfestinga var båten godkjend med ein total lastekapasitet på 650 kg, og 400 kg av kapasiteten kunne nyttast til dekkslast. Han hadde ikkje lasterom til fisk. Båten var utstyrt med ein hydraulisk teinehalar og to juksamaskiner.

På badeplattforma var det montert ei kasse til oppbevaring, og leideren var demontert (sjå figur 5 og figur 6). Havarikommisjonen målte høgda på rekkja til 70 cm over dekk ved teinehalaren på styrbord side.

Det var registrert totalt tre eigarar på fartøyet sidan båten blei fiskeriregistert i 2018. Byggjestadfestinga var signert og utferda av eit verft.

Havarikommisjonen har ikkje lukkast i å få tak i relevant underlagsdokumentasjon som krevst for å utferde ei byggjestadfesting på fartøyet. Det blei ikkje gjort endringar på fartøyet for å få det godkjent som yrkesfartøy.

Den noverande eigaren overtok båten i oktober 2020.



Figur 5: Badeplattforma der det opphavleg var ein leider (sjå raud ring) før oppbevaringskassa blei montert. Foto: SHK



Figur 6: Badeplattforma med oppbevaringskassa sett frå sida. Foto: SHK

1.5 Operasjonelle tilhøve

Fartøyet har ingen eigen kvote, men fiska i opa gruppe. Fartøyet var utstyrt til teine- og juksafiske.

Når fiskarane skulle dra teinene, tok dei tak i blåsa som var festa i enden av garnlenkja med båtshaken. Så la dei tauet over teinehalaren, som drog opp teinene.

Ei teinelenkje er på 20 teiner, og ho blei sett på om lag 270 meters djup (figur 7). Vanlegvis blir teinene dregne og sette rett ut att utan å bli tekne på land.



Figur 7: Ei teinelenkje. Dette er teinene som fiskaren skulle dra på ulukkesdagen.

Nettapplikasjonen Gule Sider På Sjøen blei brukt til å logge kvar teinene blei sette. Logginga blei gjord manuelt.

1.5.1 TRYGGLEIK/HMS

Vanlege arbeidsklede var kjeledress, oljeregnbukse, støvlar og sjølvutløysande redningsvest.

Det fanst naudbluss og overlevingsdrakt om bord i båten. Overlevingsdrakta blir berre nytta i tilfelle evakuering.

Fiskaren brukte ofte å fiske åleine, då båteigaren hadde ein annan jobb. Når eigaren ikkje var på jobb, fór dei ut saman.

Det var ikkje montert tryggleikslinje om bord, og fartøyet hadde heller ikkje elektronisk stoppfunksjon i fall ein fiskar fall i vatnet. Fartøyet hadde ingen leider.

1.6 Fiskaren

Fiskaren var ny som yrkesfiskar og hadde lite erfaring frå sjøen. Han starta som fiskar i november 2020. Fiskaren var ute med båten to-tre gonger i veka, ofte åleine. Det var båteigaren som lærte han opp. Dei hadde ei avtale om at han kunne nytte båten så mykje han ville.

Eigaren hadde derimot mykje erfaring frå sjøen og har drive med båt og fiske heile livet.

1.7 Medisin og helse

Obduksjonen av den avlidne viste at dødsårsaka truleg var drukning. Det blei ikkje gjort toksikologiske funn som indikerer at fiskaren var rusa då ulukka hende.

Obduksjonen viste heller ingen teikn til ytre skadar.

1.8 Regelverk

Regelverka som er relevante i denne undersøkinga, blir forvalta av Sjøfartsdirektoratet og Fiskeridirektoratet.

1.8.1 SJØFARTSDIREKTORATET

Sjøfartsdirektoratet forvaltar forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde, som trådde i kraft 1. januar 2014.

§ 6 krev ei minste rekkverkshøgde på 1 meter.

§ 63 krev fastmontert leider.

§ 94 Fartøy med største lengde under 8 meter ikkje blir kontrollerte av godkjende føretak, men kan bli kontrollerte ved uvarsla tilsyn.

1.8.2 FISKERIDIREKTORATET

Fiskeridirektoratet forvaltar forskrift 7. desember 2012 nr. 1144 om ervervstillatelse, registrering og merking av fiskefartøy mv. (ervervsløyveforskrifta). Forskrifta trådde i kraft 1. januar 2013. Denne forskrifta er relevant for opptak av fiskefartøy i merkeregisteret som Fiskeridirektoratet fører.

Etter § 3 skal søknader om ervervsløyve få avslag dersom det ikkje blir lagt fram byggjestadfesting og annan relevant dokumentasjon som krevst for fiskefartøyet.

1.9 Tilsyn med reiarlag og fartøy

Fiskefartøy under 8 meter ikkje blir kontrollerte av godkjende føretak, men kan bli kontrollerte ved uvarsla tilsyn. For fiskefartøy under 8 meter gjeld litt lågare krav til dokumentasjon av tilstanden til fartøyet. Kravet om fartøyinstruks, som gjeld for fartøy mellom 8 og 15 meter, gjeld ikkje for desse fartøya. Krava i forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 m gjeld framleis for fiskefartøy under 8 meter, sjølv om fartøyet ikkje blir kontrollert av eit godkjent føretak. Sjøfartsdirektoratet gjer uvarsla tilsyn i denne fartøygruppa, men følgjer ikkje opp kvart enkelt fartøy for å kontrollere om det oppfyller dei gjeldande krava i tryggleiksforskriftene.

Byggjestadfestinga skal sendast inn til Fiskeridirektoratet når ein søker om ervervsløyve. Fiskeridirektoratet vurderer ikkje om tekniske krav er oppfylte.

Fiskeridirektoratet har opplyst at dei sjekkar om fartøya er eigna og utrusta til det fisket dei søker om. Dei får byggjestadfestinga, som er signert av ein kunnig person eller eit firma. Fiskeridirektoratet ser vanlegvis på bilete for å vurdere om fartøyet er rett utrusta for bruken. Fartøyet må oppfylle vilkåra i ervervsløyveforskrifta.

Vanlegvis kommuniserer ikkje Fiskeridirektoratet med Sjøfartsdirektoratet, med mindre dei treng ei vurdering av om regelverkskrava er oppfylte.

1.10 Tidlegare hendingar/ulukker

Havarikommisjonen har tidlegare gjeve ut ein temarapport om fall over bord i samband med teinefiske. Sjå rapport [2020/03](#) Temarapport om teinefiskeulykker.

I rapport [2021/07](#) om forliset med fiskefartøyet Arv 2 peikte Havarikommisjonen på at barrieren for å hindre fiskeriregistrering av fartøy mellom 6 og 8 meter som ikkje oppfyller konstruksjonskrava, ikkje har vore sterk nok.

Havarikommisjonen fremja tre tryggleikstilrådingar, og desse to er relevante for denne ulukka.

Tryggleikstilråding SJØ nr. 2021/43T

Undersøkinga av forliset med ARV 2 den 20. oktober 2018 har vist at det truleg finst mange fiskefartøy med største lengde mellom 6 og 8 meter, bygde i 1992 og seinare, som ikkje oppfyller konstruksjonskrav. Det ser ikkje ut til at styresmaktene sin kontroll, som har vore avgrensa til uvarsla tilsyn, har vore nok til å hindre at mange fiskefartøy i denne lengdegruppa opererer med stort risikopotensial for havari.

Statens havarikommisjon rår Sjøfartsdirektoratet til å intensivere kontrollen med fiskefartøy med største lengde mellom 6 og 8 meter bygde i 1992 og seinare for å sjå til at fartøya anten blir oppgraderte i samsvar med konstruksjonskrava eller ikkje lenger blir brukte til yrkesfiske.

Tryggleikstilråding SJØ nr. 2021/44T

Undersøkinga av forliset med ARV 2 den 20. oktober 2018 har vist at barrieren for å hindre fiskeriregistrering av fartøy med største lengde mellom 6 og 8 meter bygde i 1992 eller seinare som ikkje oppfyller konstruksjonskrava til fiskefartøy, har vore for svak ved at byggjestadfestingane ikkje har blitt kontrollerte av ei kompetent styresmakt.

Statens havarikommisjon rår Sjøfartsdirektoratet til å etablere ei ordning der byggjestadfestingar blir vurderte av Sjøfartsdirektoratet sjølv eller av eit føretak som

direktoratet har godkjent, for å bidra til å sikre at fartøy som skal drive yrkesfiske, følger konstruksjonskrava.

1.11 Tiltak som er sette i verk

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidd ein ny mal for byggjestadfestinga, [KS 1255B byggebekreftelse for fiskefartøy 6-8 meter](#). Malen blei publisert i mai 2021.

2. Analyse

2.1 Innleiing	18
2.2 Hendingsforløp.....	18
2.3 Vurdering av tilsyn med reiarlag og fartøy	19

2. Analyse

2.1 Innleiing

Kapittel 2.2 drøftar hendingsforløpet. Vidare blir tilsynet med reiarlag og fartøy drøfta i kapittel 2.3.

Fiskaren var åleine om bord i fartøyet, og det var ingen vitne til sjøve ulukka. Det har ikkje blitt gjort observasjonar eller funn som kan tene som grunnlag for ei eintydig skildring av kva som hende.

2.2 Hendingsforløp

Havarikommisjonen kan ikkje seie sikkert når ulukka hende, men meiner ut frå informasjonen som er tilgjengeleg, at fiskaren sannsynlegvis hamna i vatnet då han skulle byrje å dra teiner litt etter klokka 13.

Meldinga som fiskaren sende kl. 1253, handla om at han byrja å få opp teiner. Havarikommisjonen er usikker på om det tyder at fiskaren faktisk hadde byrja å dra teinene, men meldinga tyder på at fiskaren var i området der teinene låg. Det stemmer òg godt med staden der fiskaren blei funnen, som var om lag 1,5 n mil frå teinene.

Teinelenkja som OV Hekking drog opp i ettertid, viste ingen teikn til at det var gjort noko med henne. Ho låg slik ein kan vente at ei teinelenkje ligg i sjøen. Dessutan var det kreps i alle teinene, og det tyder på at dei ikkje var blitt tekne om bord i båten og tømde. Havarikommisjonen meiner at dersom operasjonen med å dra opp teiner hadde starta, ville teinelenkja mest sannsynleg ha hange att i teinehalaren om bord på fartøyet.

Obduksjonen viste ingen teikn til ytre skadar, noko som kan tyde på at fiskaren ikkje blei dregen over bord av tauverk. Eigaren har opplyst at båtshaken mangla frå fartøyet etter ulukka. Ein kan tenkje seg fleire ulike scenario som kunne føre til at fiskaren fall i vatnet. Ei moglegheit er at fiskaren kan ha strekt seg over rekkja med båtshaken for å få tak i blåsa som var festa i enden av teinelenkja. Dersom avstanden mellom blåsa og fartøyet var litt for lang, kan det, saman med den låge rekkja, ha ført til at fiskaren fall over bord.

Fiskaren blei funnen med redningsvesten flytande over hovudet. Dersom fiskaren hadde nytta skrittstoppen, ville redningsvesten sannsynlegvis ha halde hovudet hans over vatnet og hindra han i å drukne. Vassstemperaturen på rundt 4 grader ville likevel ført til nedkjøling og hypotermi, og fiskaren ville uansett ha mist livet etter kort tid. Då redningsmannskapa fann fiskaren, hadde han lege i vatnet i om lag 13 timar.

Fiskaren hadde lita eller inga moglegheit til å berge seg om bord i fiskefartøyet att sidan det ikkje fanst nokon leier frå fartøyet han kunne ha nytta. Leideren var fjerna, og ei stor oppbevaringskasse på badeplattforma reduserte moglegheita til å kome seg om bord frå vatnet. Kleida til fiskaren var truleg òg til hinder, sidan kjeledressen, flecegenseren og joggebuksa var vasstrekte. Dette gjorde det vanskelegare for fiskaren å røre seg i og kome seg opp av vatnet. Det at fiskaren blei funnen utan støvlar, kan tyde på at han har klart å sparke dei av seg i vatnet.

Fartøyet blei funne langt unna fiskaren. Havarikommisjonen meiner at forklaringa på dette kan vere vindfanget til fartøyet i kombinasjon med vindretninga frå SA. Vinden kan ha ført fartøyet bort frå fiskaren då han fall i vatnet og gjort at avstanden allereie då var for stor til at det var mogleg for fiskaren å redde seg sjølv.

2.3 Vurdering av tilsyn med reiarlag og fartøy

Havarikommisjonen har ikkje funne nokon dokumentasjon på at fartøyet oppfylte krava til konstruksjon som er fastsette i Nordisk Båt Standard eller krava til stabilitet.

Havarikommisjonen meiner at verftet som utferda byggjestadfestinga, ikkje hadde kontrollert fartøyet og den tilhøyrande dokumentasjonen godt nok. Sjøfartsdirektoratet sin nye mal for byggjestadfesting har nyleg blitt revidert og inneheld no ei sjekkliste. Havarikommisjonen meiner at den sjekklista som no er etablert, ville ha tvunge verftet til å gjere ein grundigare kontroll. Sidan det ikkje blir stilt formelle krav til den som utferdar byggjestadfestinga, utgjer sjekklista framleis ein svak tryggleiksbarriere for å hindre at båtar som ikkje oppfyller krava i regelverket, blir tekne inn i merkeregisteret. Byggjestadfestinga bør vurderast av ei kompetent styresmakt før det blir gjeve ervervsløyve.

Etter Havarikommisjonen si meining er ikkje Fiskeridirektoratet nokon tryggleiksbarriere sidan dei stort sett berre kontrollerer at byggjestadfestinga er signert. Etter det Havarikommisjonen kjenner til, har ikkje direktoratet kompetanse til å vurdere innhaldet i underlagsdokumentasjonen eller om denne dokumentasjonen er gyldig.

Korkje Sjøfartsdirektoratet eller Fiskeridirektoratet fører nokon effektiv kontroll for å hindre båtar som ikkje oppfyller konstruksjonskrava til fiskefartøy frå 6 til 8 meter, i å kome inn i merkeregisteret.

Undersøkinga av denne sjøulukka har ikkje avdekt nye område der Havarikommisjonen finn det naudsynt å fremje tryggleikstilrådingar for å betre tryggleiken på sjøen.

Ulukkene med Arv 2 og Elise var to ulike hendingar, men med same fartøytypen, og konstruksjonsmessige faktorar hadde meir å seie for utfallet i ulukka med Arv 2. Dei to hendingane har likevel det felles at fartøya ikkje oppfylte dei konstruksjonskrava som regelverket stiller, og at dei difor blei nytta som yrkesfartøy på feil premissar.

Havarikommisjonen viser til tryggleikstilrådingar nr. 2021/43T og 2021/44T til Sjøfartsdirektoratet etter undersøkinga av fiskefartøyet Arv 2, [Sjøfart rapport 2021/07](#).

3. Konklusjon

3.1 Hendingforløpet.....	21
3.2 Organisatoriske og systemiske faktorar.....	21

3. Konklusjon

3.1 Hendingsforløpet

- A. Havarikommisjonen kan ikkje seie sikkert når ulukka hende, men det er ei sannsynleg moglegheit at fiskaren hamna i vatnet då han skulle byrje å dra teiner om lag kl. 13.
- B. Det var ingen teikn til at fiskaren hadde byrja å trekkje teiner.
- C. Obduksjonen viste ingen teikn til ytre skadar.
- D. Fiskaren kan ha falle i sjøen i samband med draoperasjonen.
- E. Fiskaren hadde lita eller inga moglegheit til å berge seg om bord i fiskefartøyet att sidan det ikkje fanst nokon leider frå fartøyet han kunne ha nytta.

3.2 Organisatoriske og systemiske faktorar

- A. Elise oppfylte ikkje tryggleikskrava til fiskefartøy.
- B. Verftet som utferda byggjestadfestinga, hadde ikkje kontrollert fartøyet og den tilhøyrande dokumentasjonen godt nok.
- C. Korkje Sjøfartsdirektoratet eller Fiskeridirektoratet fører nokon effektiv kontroll for å hindre båtar som ikkje oppfyller konstruksjonskrava til fiskefartøy frå 6 til 8 meter, i å kome inn i merkeregisteret.
- D. Det blir ikkje stilt formelle krav til den som utferdar byggjestadfestingar. Byggjestadfestinga blei ikkje vurdert av ei kompetent styresmakt før det blei gjeve ervervsløyve.

4. Tryggleikstilræðingar

4. Tryggleikstilrådingar

Undersøkinga av denne sjøulukka har ikkje avdekt nye område der Havarikommisjonen finn det naudsynt å fremje tryggleikstilrådingar for å betre tryggleiken på sjøen. Havarikommisjonen viser til tryggleikstilrådingar nr. 2021/43T og 2021/44T til Sjøfartsdirektoratet etter undersøkinga av ulukka med fiskefartøyet Arv 2, Sjøfart rapport 2021/07.

Statens havarikommisjon
Lillestrøm, 31. januar 2022

Vedlegg

Vedlegg A: Detaljar om fartøyet og ulukka

Vedlegg A Detaljar om fartøyet og ulukka

Fartøyet	
Namn	Elise
Flaggstat	Noreg
Kallesignal	LH4294
Type	Fiskefartøy
Byggjeår	2010
Konstruksjonsmateriale	Glasfiber
Lengd	6,88 meter
Reisa	
Avgangshamn	Båt plass ved Straumen (Ålesund)
Type reise	Kystseilas/innanskjers
Personar om bord	1
Informasjon om ulukka	
Dato og tidspunkt	16.02.2021 ca. kl. 13
Ulukestype	Fall over bord
Staden/posisjonen der ulukka hende	Breisundet vest av Ålesund
Staden om bord der ulukka hende	På dekk
Skadde/omkomne	1
Skipsoperasjon	Drog teiner
Ytre miljø	Fint vêr, roleg sjø