



Framlagd november 2024

RAPPORT SJØFART 2024/08

***Sjøulykke med fall over bord frå
fiskefartøyet Iselin på Lopphavet,
Finnmark den 12. desember 2023***



English summary included

Statens havarikommisjon (SHK) har utarbeidd denne rapporten einast med sikte på å forbetre sjøtryggleiken.

Føremålet med ei tryggleiksundersøking er å klarleggje hendingsgang og årsaksfaktorar, greie ut forhold som er viktige for å førebyggje sjøulykker og betre sjøtryggleiken, og offentleggjere ein rapport med eventuelle tryggingstilrådingar. Det er ikkje Havarikommisjonen si oppgåve å ta stilling til sivilrettsleg eller strafferettsleg skuld og ansvar.

Bruk av denne rapporten til anna enn førebyggjande sjøtryggingsarbeid bør unngåast.

Innholdsliste

MELDING OM ULYKKA	4
SAMANDRAG	5
ENGLISH SUMMARY	6
OM UNDERSØKINGA	7
1. FAKTISKE OPPLYSNINGAR	9
1.1 Hendingsgang.....	9
1.2 Søk og redning.....	12
1.3 Vêr og sjøforhold.....	12
1.4 Fartøyet	13
1.5 Besetninga.....	13
1.6 Operasjonelle forhold	14
1.7 Hypotermi og overlevingsevne	14
1.8 Regelverk.....	15
1.9 Tidlegare hendingar	16
2. ANALYSE	18
2.1 Innleiing	18
2.2 Hendingsgang.....	18
2.3 Redningsmiddel	18
3. KONKLUSJON	21
4. TRYGGINGSTILRÅDINGAR	23
VEDLEGG	24

Melding om ulykka

Hovudredningsentralen varsla Statens havarikommisjon (SHK) den 12. desember kl. 1119 om at ein person var sakna frå fiskebåten Iselin LK6840. Sjå figur 1 for området der ulykka hende.



Figur 1: Raudt kryss viser posisjonen på Loppavet der ulykka hende. Kart: Kystinfo, Kystverket

Havarikommisjonen sette i gang ei tryggleiksundersøking og reiste for å gjennomføre intervju, innhente informasjon og gjennomføre synfaring om bord.

Samandrag

Tysdag den 12. desember 2023 var fiskefartøyet Iselin, med ein skipper og ein fiskar, ute for å dra garn på LoppHAVET. Då skipperen fekk flaggbøya om bord, plasserte han denne bak ryggen. Fiskarane forsøkte saman å dra inn tauet, men motstanden blei for stor, og skipperen som hadde flaggbøya bak ryggen, blei dregen ut i sjøen.

Den attverande fiskaren prøvde å frigjere ei redningsbøye utan at dette lykkast, då det hang ein sekk med garn framfor bøya. Det gjekk noko tid før fiskaren fekk varsla om hendinga, og det første fartøyet kom til etter ca. 20 minutt. Då var skipperen forsvunnen, og det lykkast ikkje å lokalisere han.

Skipperen brukte ikkje flyteplagg. Overlevingsevna i kaldt vatn er avgrensa, og ein er derfor avhengig av ei rask redning. Det er krav om at det skal vere redningsvestar om bord, men bruk av desse eller anna flyteplagg er basert på fiskaren si vurdering av om arbeidsdekket er utsett eller ikkje. Havarikommisjonen meiner det er uklart i regelverket kva som blir definert som eit utsett dekk, og fremjar ei tryggingstilråding til Sjøfartsdirektoratet på dette området.

Bruk av personleg varslingsutstyr ville varsla HRS og andre nærliggjande fartøy som kunne hjelpe, og ville dermed redusert både responstida og omfanget av redningsaksjonen. Dette ville auka både overlevingsevna og moglegheita til å bli funnen raskt, spesielt i kombinasjon med bruk av flyteutstyr.

Det er ingen krav til bruk av personleg varslingsutstyr, uansett fartøygruppe.

English summary

On Tuesday 12 December 2023, the fishing vessel Iselin, with a skipper and a fisherman on board, was hauling nets in the LoppHAVET Sea. The skipper got the flag buoy on board and placed it behind his back. The fishermen tried to pull in the rope together, but met too much resistance and the skipper, who had the flag buoy behind his back, was dragged into the sea.

The remaining fisherman tried to free a rescue buoy unsuccessfully, as a sack of net was hanging in front of the buoy. It is important to ensure that the workplace is tidy and that rescue equipment is readily available. Some time passed before the fisherman reported the incident, and the first vessel arrived after approx. 20 minutes. The skipper had by then disappeared, and it was not possible to locate him.

The skipper was not wearing a flotation vest, which limited his ability to survive in cold water, and he was therefore dependent on being rescued quickly. Fishing vessels are required to have lifejackets on board, but the use of these or other flotation vests is based on the fisherman's assessment of whether the working deck is exposed or not. The NSIA believes that the definition of what constitutes an exposed deck is unclear in the regulations and submits one safety recommendation to the Norwegian Maritime Authority.

The use of a personal locator device would have alerted HRS and other nearby vessels that could assist, thus reducing both the response time and the scope of the rescue operation. This would increase both the possibility of being found quickly and the survivability, especially in combination with the use of flotation vests.

No requirements apply to the use of personal locator devices, regardless of vessel group.

Om undersøkinga

Føremål og metode

Havarikommisjonen har klassifisert hendinga som ei svært alvorleg ulykke. Føremålet med denne undersøkinga har vore å klarleggje kva som førte til at personen fall over bord. Havarikommisjonen har greidd ut kva som kan bidra til å auke tryggleiken og forhindre liknande ulykker og skadeomfang i framtida.

Ulykka og omstenda rundt denne er undersøkte og analyserte i tråd med Havarikommisjonens tryggingfaglege rammeverk og analyseprosess for systematiske undersøkingar (NSIA-metoden¹).

Undersøkningsrapporten

Den første delen av rapporten, «Faktiske opplysningar», beskriv hendingsgangen, tilhøyrande data og informasjon som er innhenta i samband med ulykka.

Den andre delen av rapporten, «Analyse», handlar om Havarikommisjonens vurderingar av hendingsgangen og medverkande faktorar basert på faktiske opplysningar og gjennomførte undersøkingar. Omstende og faktorar som er funne mindre relevante for å forklare og forstå ulykka, blir ikkje drøfta i djupna.

Rapporten blir avslutta med Havarikommisjonens konklusjonar og tryggingstilråding.

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

1. Faktiske opplysninger

1.1 Hendingsgang.....	9
1.2 Søk og redning.....	12
1.3 Vêr og sjøforhold.....	12
1.4 Fartøyet	13
1.5 Besetninga.....	13
1.6 Operasjonelle forhold	14
1.7 Hypotermi og overlevingsevne	14
1.8 Regelverk.....	15
1.9 Tidlegare hendingar	16

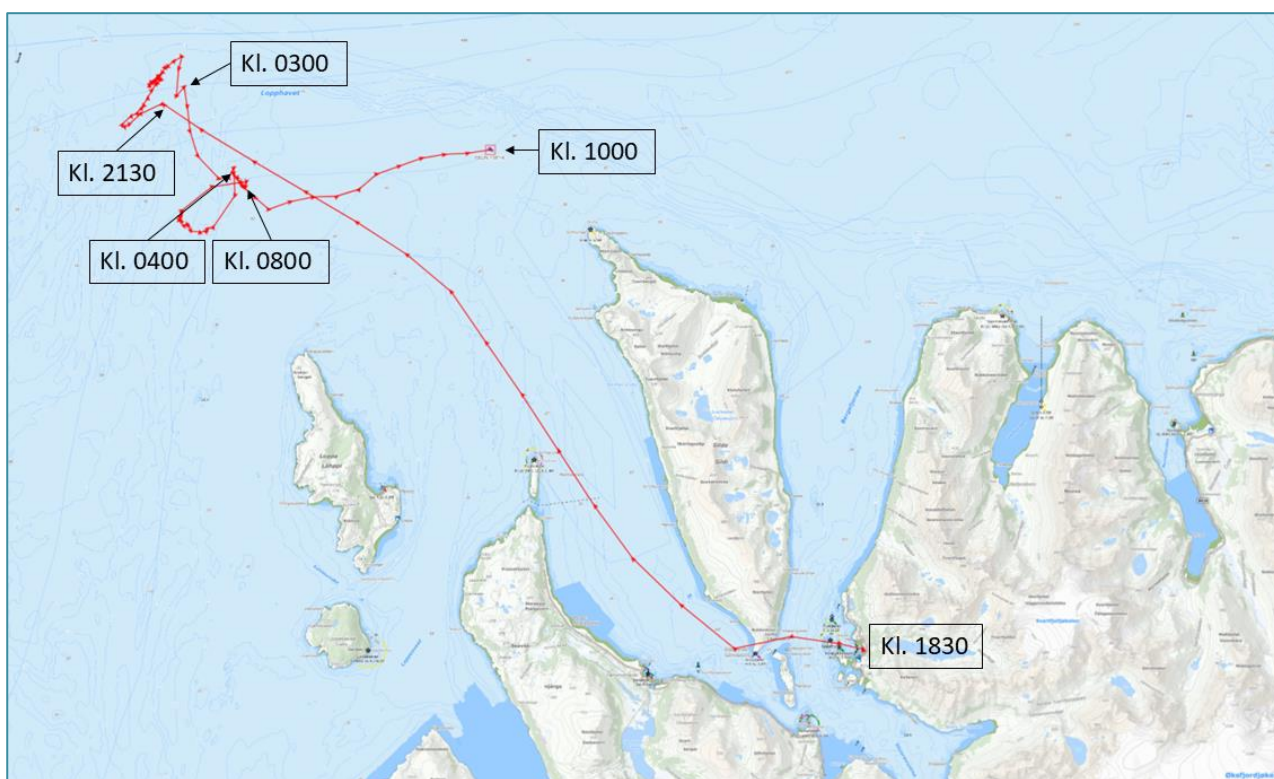
1. Faktiske opplysningar

1.1 Hendingsgang

Måndag den 11. desember 2023 gjekk fiskefartøyet Iselin frå kai ca. kl. 1840 med ein skipper og ein fiskar om bord. Dei seгла mot ei garnlenkje som var sett dagen i førevegen. Dei drog denne frå kl. 2130, tok seg av fangsten og sette deretter garnlenkja att for å dra henne på veg tilbake til hamn.

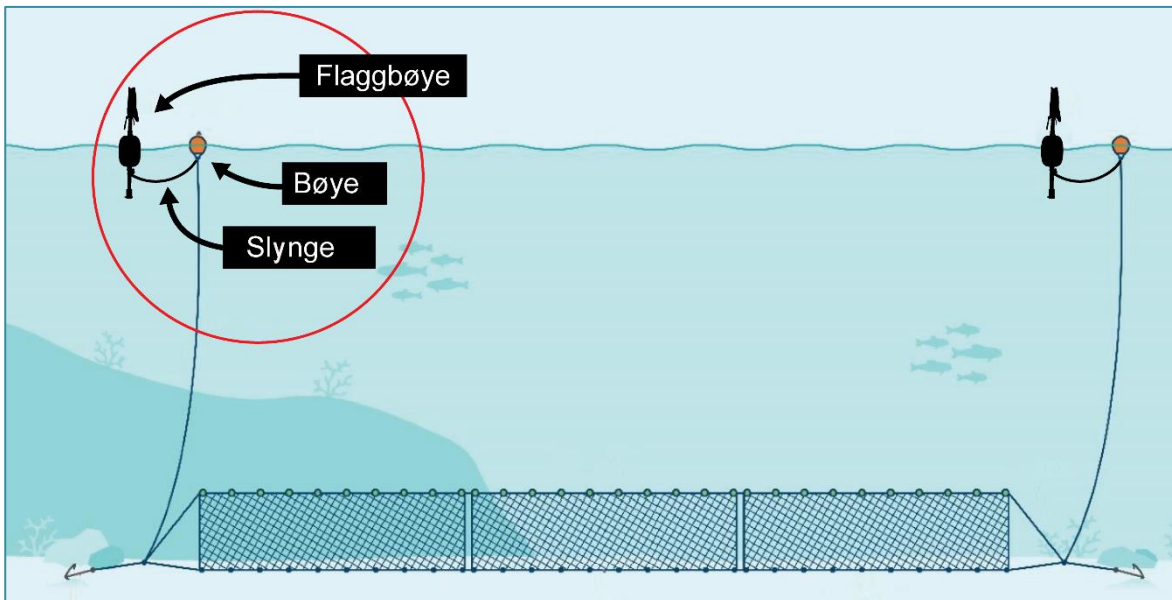
Deretter sette dei kurs mot garnlenkjer som var sette litt lenger sør, og starta å dra desse lenkjene tysdag den 12. desember ca. kl. 0420. Dei sløgde fisk på morgonen fram til kl. 0800 og tok så eit par timar pause for å få seg litt svevn, medan fartøyet drifta.

Kl. 1000 hadde dei drifta austover frå posisjonen der garnlenkja dei skulle trekkje, var sett. Figur 2 viser seglingsruta fram til kl.1000 på ulykkesdagen.



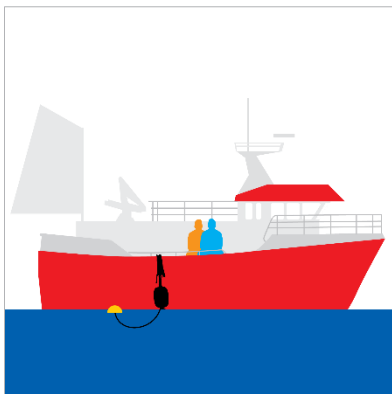
Figur 2: AIS-spor fram til kl.1000 på ulykkesdagen. Kart: Kystverket AIS

Då dei var framme ved garnlenkja ca. kl. 1100, gjekk skipperen og fiskaren ut på dekk. Skipperen stod på styrbord side av fiskefartøyet, attanfor garnhalaren. Då han fekk flaggbøya om bord, plasserte han denne bak ryggen. Frå flaggbøya gjekk det eit tau (slyngen) til ei bøye som var synleg i havoverflata. Det var slyngen som skulle takast inn over garnhalaren slik at innhal av bruket kunne byrje. Sjå illustrasjon av eit botngarn i figur 3.

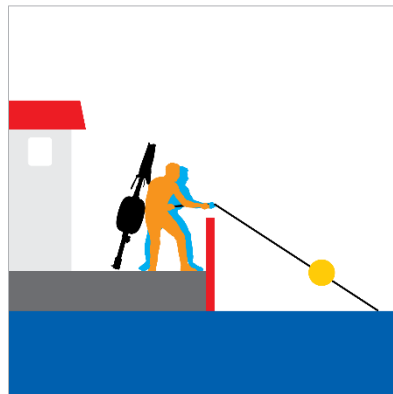


Figur 3: Eit døme på botngarn. Illustrasjon: Fiskeridirektoratet, modifisert av SHK

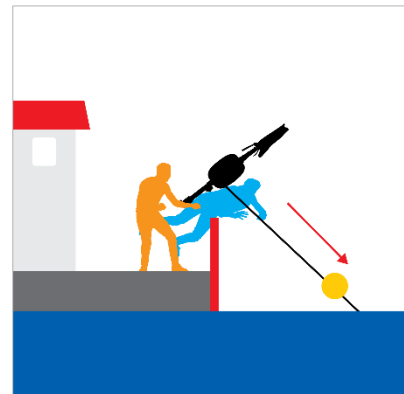
Det var mykje motstand i tauet, og fiskaren som stod ved sida av skipperen, hjelpte til med å dra tauet mot seg for å få nok slakk til å få tauet over på garnhalaren, sjå figur 4, figur 5 og figur 6.



Figur 4: Fiskarane klare til å ta om bord flaggbøya. Illustrasjon: SHK



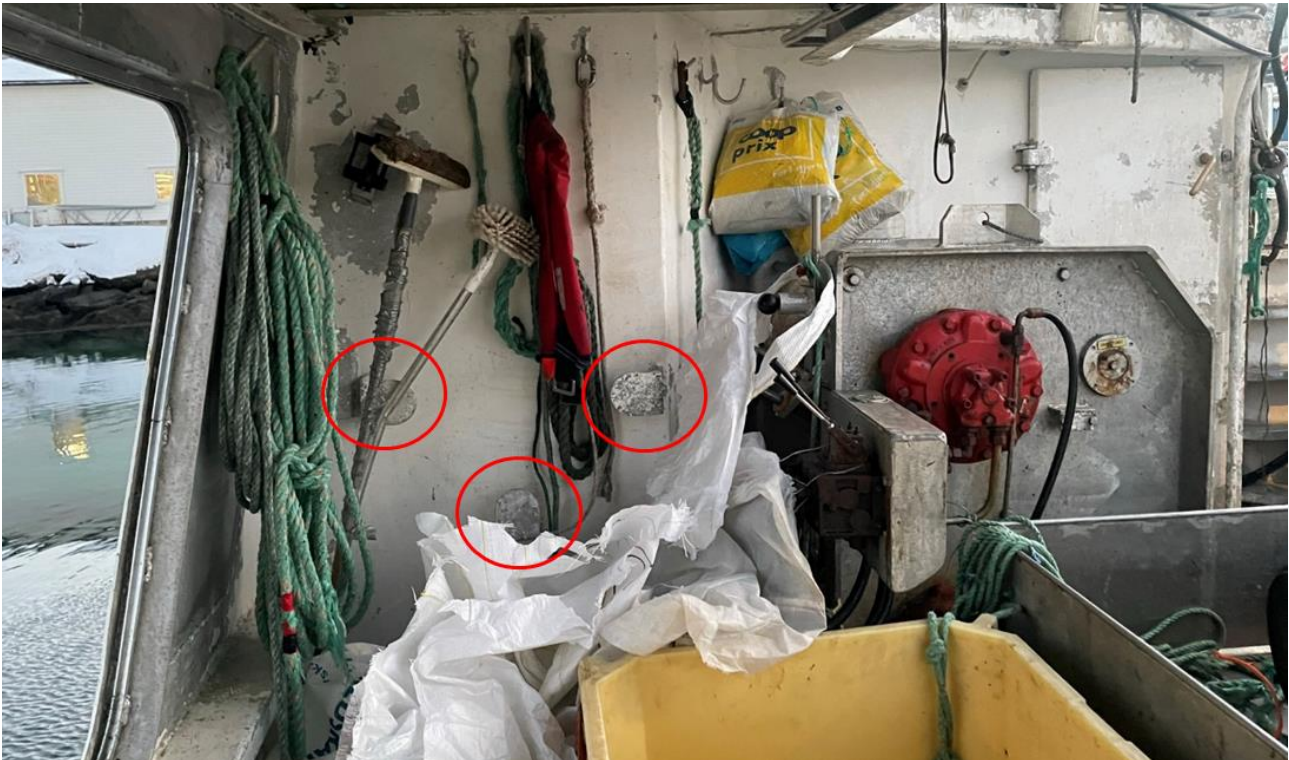
Figur 5: Skipperen og fiskaren drog i slyngen. Skipperen hadde flaggbøya bak ryggen. Illustrasjon: SHK



Figur 6: Skipperen blei dregen over bord. Illustrasjon: SHK

Fiskaren såg at flaggbøya byrja skli oppover ryggen til skipperen, og plutselig fall skipperen over bord. Fiskaren prøvde å få tak i han, men rakk det ikkje då alt gjekk for fort. Fiskaren hadde kontakt med skipperen i vatnet, og dei ropte til kvarandre, men skipperen dreiv raskt framover mot baugen og vidare vekk frå fartøyet.

Fiskaren sprang for å få laus næraste redningsbøye, men det hang ein sekk med garn framfor bøya. Sjå figur 7 for plassering av redningsbøya.



Figur 7: Raude sirkclar markerer innfestinga til redningsbøya. Denne blei senere frigjord av fiskaren, men det var da for sent å kaste den. Sekken med garn som hang over, blei skoren ned i samband med redningsforsøket. Foto: SHK

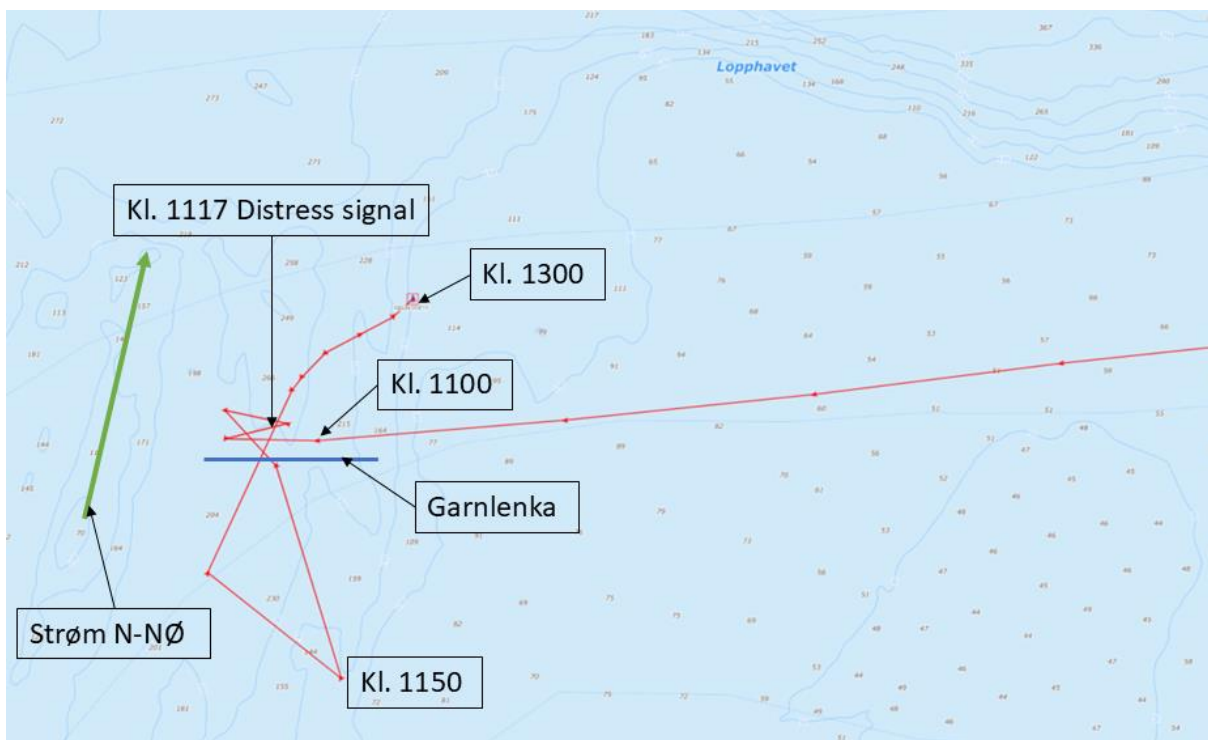
Fiskaren såg gjennom ei opning i skottet på babord side at skipperen dreiv lenger vekk. Sekken var for tung for fiskaren å løfte av, så fiskaren henta ein kniv for å skjere sekken vekk. Han mista skipperen av syne og fekk ikkje kasta redningsbøya.

Fiskaren gjekk deretter inn i styrehuset og ropte på hjelp over VHF-kanal 16. Eit anna fiskefartøy som hørde oppkallet, hadde vanskar med å forstå kva som hadde skjedd, og kvar det hadde skjedd, og bad fiskaren om å trykkje inn den raude naudknappen² på VHF-sambandet.

Fiskaren blei etter kvart desorientert og sleit med å manøvrere fiskefartøyet. Fiskaren hadde til å byrje med kontroll på kvar han sist hadde sett skipperen, men mista etter kvart oversikta. Han såg berre flaggbøya som stod att i det området han meinte å ha observert skipperen sist.

Sjå figur 8 for rørslene til fartøyet ved ulykkestidspunktet og posisjonen der naudknappen blei trykt inn.

² Alle nyare VHF-er er utstyrte med det som blir kalla DSC (digital selective calling). Det inneber at man berre trykkjer inn éin naudknapp (Distress), så blir det sendt ut ei førehandsprogrammert naudmelding til Telenor Kystradio og til alle farkostar i området. Når VHF er tilkoplta GPS, blir det òg sendt ut informasjon om posisjon.



Figur 8: Rørselene til fartøyet ved ulykkestidspunktet og posisjonen til garnlenkja. Dei raude punkta i AISsporet er markerte kvart 10. minutt. Kart: Kystverket AIS

1.2 Søk og redning

Kystradio Nord fanga opp naudmeldinga kl. 1117. Eit nærliggjande fiskefartøy sette kursen mot Iselin få minutt etter varselet og kom til området etter ca. 20 minutt. Hovudredningsentralen sette i verk ein søkje- og redningsaksjon kl. 1119, med helikopter, kommersielle fartøy, kystvaktfartøy, redningsskøyter og lokale fiskefartøy. Trass omfattande søk blei ikkje skipperen funnen.

Ein redningsskøyte, RS Gjert Wilhelmsen, gjekk ut frå Sørvær og kom til området kl. 1218. Dei sette to av mannskapet sitt om bord på Iselin kl. 1230 for å få meir informasjon og dessutan hjelpe fiskaren, som var sterkt prega. Styrmann frå RS Gjert Wilhelmsen fekk henta ut koordinatar ut ifrå spor på kartmaskinen og opplyste Hovudredningsentralen (HRS) og nærliggjande fartøy om dette, i tillegg til posisjon på garnlenkja.

Iselin med mannskap frå RS Gjert Wilhelmsen forlét området kl. 1418 saman med redningsskøyta.

1.3 Vêr og sjøforhold

Vêrstasjonar i nærleiken av der ulykka skjedde, målte lufttemperatur på -1 °C til -6 °C . Målestasjonane på Hasvik, som er lokaliserte nord-aust av ulykkesstaden, viste vind frå sør-søraust med styrke på 3–4 m/s kl. 1100. Det var den lysaste tida på døgnet.

RS Gjert Wilhelmsen observerte laber bris (5,5–7,9 m/s) og rundt 1,5–2 meter sjø i samband med redningsaksjonen. Sjøtemperaturen var målt til $4,8\text{ °C}$.

Fiskaren som var om bord på Iselin, beskrev at vêret var fint og kaldt med litt vind. Det var litt bølger og mykje straum i sjøen. Eit fartøy som låg i nærleiken av Iselin, observerte at havstraumen gjekk nord til nordaust med ein fart på ca. 1 knop.

1.4 Fartøyet

Iselin var eit fiskefartøy med lengd på 12,95 meter og var rigga for garn, sjå figur 9.



Figur 9: Iselin sett frå styrbord side etter ulykka. Foto: SHK

Fartøyet var utstyrt med redningsleider på akterspegelen. Rekkjehøgda var målt til over 100 cm ved garnhalaren på styrbord side. Det var ikkje arrangement for tryggingline på arbeidsdekket. Det var oppblåsbar redningsvestar om bord. Det var totalt to redningsbøyer om bord, ei på styrehustaket og ei på arbeidsdekk.

1.5 Besetninga

Fiskaren hadde vidaregåande opplæring innan fiske og fangst, og hadde vore lærling på fiskefartøy, men hadde ikkje fått fagbrevet. Fiskaren byrja som mannskap på Iselin ca. to månader før ulykka. Fiskaren hadde ikkje erfaring med kommunikasjonsutstyret og hadde heller ikkje manøvrert Iselin tidlegare.

Skipperen hadde inngått ein avtale med eigaren om drift av Iselin då han fekk kompetansebeviset. Opplæringa i drifta hadde byrja ca. fem månader før ulykka. Skipperen fekk etter kvart driftsansvaret for Iselin.

Då ulykka skjedde, var fiskaren ikledd fritidsantrekk, og skipperen var ikledd oljehyre og støvlar. Ingen av dei hadde på seg flyteplagg.

1.6 Operasjonelle forhold

Havarikommisjonen fekk opplyst at fiskefartøyet hadde fått noko garn og tau i propellen og i thrusterane tre dagar før ulykka. Dei hadde ikkje fått bort alle restane på akter-thrusteren.

Etter ulykka var hendelen for pådrag øydelagd, og motoren gjekk på eit høgt turtal. Eigaren av fiskefartøyet var ikkje informert om problemet. Havarikommisjonen har ikkje funne ut om dette skjedde før ulykka eller i redningsforsøket.

Fiskefartøyet Iselin hadde vribar propell som blei operert med ein eigen manøverhendel, montert parallelt med pådragshendelen. Manøverutstyret var montert på styrbord side i styrehuset ved styreposisjon og hadde tilsvarande hendlar på arbeidsdekket. Mannskapet frå redningsskøyta regulerte farten til fartøyet ved å variere vridinga på propellen.

Fiskeren om bord på fiskefartøyet som seinare tok inn garnlenkja til Iselin, opplyste at slungen var stram. Garnlenkja blei funnen i posisjonen som var meldt inn til Fiskeridirektoratet. Fiskeren måtte navigere mot straumen for å få slakk nok til å få flaggbøya og slyngen om bord og deretter få garnet opp via garnhalaren. Fiskeren opplyste at flytekulene som var sette etter flaggbøya og festa til iletuet, stod under vatn. Fiskeren hadde òg hjulpet mannskapet på Iselin ei veke tidlegare då dei hadde fått bruk i propellen.

Havarikommisjonen har fått opplyst frå eigaren at slyngen mellom flagg og bøyer blei forlengd eit par veker tidlegare for å redusere utfordringar med stramt tauverk ved innhal.

1.7 Hypotermi og overlevingsevne

I temarapporten Kartlegging av fritidsbåtulykker ([Sjøfart 2019/02](#)), blei det gjennomført en undersøking av ulykker der overlevingsevne etter fall over bord blei vurdert. Denne viser at når menneske fell i vatnet, vil det alltid vere fare for kuldesjokk som kan føre til rask drukning. Overlevingsevna etter fall i vatn kjem an på mellom anna påkledning, vasstemperatur og bølgehøgde. Kuldesjokk fører til raskare hjarterytme, gisp etter luft og auka pustefrekvens. Evna til å halde pusten blir kraftig redusert, og auka pustefrekvens gir auka risiko for å inhalere vatn. Ved fall i kaldt vatn vil det òg kunne vere fare for at disponerte personar blir ramma av eit anfall.

I rapporten er det mellom anna vist til britiske studiar som har undersøkt overlevingssjansane hos nordsjøarbeidarar som har falle på havet, der 5 °C er definert som vintertemperatur i sjøen og 13 °C som sommartemperatur³. Estimert overlevingstid i vatn ved ulike sjøtemperaturar, vindstyrke og påkledning er ført opp i tabell 1.

³ Review of probable survival times for immersion in the North Sea og Survival in cold water (Robertson & Simpson, 1996; Brooks, 2001)

Tabell 1: Estimert overlevingstid i vatn ved ulik temperatur, ulik vindstyrke (som ein indikasjon på bølgeførhold) og med ulik påkledning. Modellen er basert på unge, tynne og friske menn som har på seg redningsvest. Kjelde: Robertson & Simpson, 1996

Påkledning	Vindstyrke i Beaufort	Tida det tek innan ein «gjennomsnittleg mann» sannsynlegvis druknar	
		Vinter (Vasstemp. 6 grader)	Sommar (Vasstemp. 13 grader)
Arbeidsklede (inga redningsdrakt)	0–2 3–4 5 og over	Innan ¾ time Innan ½ time Innan vesentleg mindre enn ein ½ time	Innan 1 ¼ time Innan ½ time Innan vesentleg mindre enn ein ½ time
Tørrdrakt iført i tillegg til arbeidsklede. (ingen lekkasjar i drakta)	0–2 3–4 5 og over	2 timar Innan 1 time Innan vesentleg mindre enn 1 time	> 3 timar Innan 2 ¾ time Innan vesentleg mindre enn 2 ¾ time
Tørrdrakt iført i tillegg til arbeidsklede. (1 liter lekkasje i drakta)	0–2 3–4 5 og over	Innan 1 ¼ time Innan ½ time Innan vesentleg mindre enn ein ½ time	Innan 2 ½ time Innan 1 time Innan vesentleg mindre enn 1 time
Isolert tørrdrakt iført i tillegg til arbeidsklede (Ingen lekkasje)	0–2 3–4 5 og over	> 3 timar > 3 timar > 3 timar	> 3 timar > 3 timar > 3 timar
Isolert tørrdrakt iført i tillegg til arbeidsklede (1 liter lekkasje i drakta)	0–2 3–4 5 og over	> 3 timar Innan 2 ¾ time Innan vesentleg mindre enn 2 ¾ time Kan gå utover 1 time	> 3 timar > 3 timar > 3 timar

1.7.1 FLYTEPLAGG

Fleire bedrifter som sel arbeidsklede til maritim bruk, har òg utvikla klede tilpassa fiskarar. Det har gjennom fleire år vore forskning, kampanjar og tilbod retta mot fiskarar for å auke bruken av moderne påkledning med innebygde flyteelement⁴, framfor den tradisjonelle oljehyrepåkledinga.

1.8 Regelverk

1.8.1 FORSKRIFT OM ARBEIDSMILJØ, SIKKERHET OG HELSE FOR DE SOM HAR SITT ARBEID OM BORD PÅ SKIP

Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip (forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip) har som føremål å sikre at arbeid og fritid om bord blir lagt til rette og organisert slik at tryggleiken og den fysiske og psykiske helsa til mannskapet blir teken omsyn til i samsvar med den teknologiske og sosiale utviklinga i samfunnet.

§ 9-5 stiller krav til bruk av garanti- og verneutstyr ved særskilde arbeidsoperasjonar om bord på fiske- og fangstfartøy. I samsvar med bokstav c blir det stilt krav til at personar som arbeider på utsett dekk, skal vere utstyrte med arbeidsflytevest eller flyteplagg.

1.8.2 FORSKRIFT OM FISKEFARTØY MED STØRSTE LENGDE UNDER 15 METER

Forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiskefartøy med største lengde under 15 m (forskrift om fiskefartøy under 15 m).

§ 36. Redningsvester

(1) *Fartøy skal ha en typegodkjent redningsvest for hver person om bord.*

⁴<https://www.sintef.no/siste-nytt/2008/designpris-til-livsviktig-plagg-for-fiskere>

(2) Redningsvester skal oppbevares lett tilgjengelig i nærheten av redningsmidlene på et tydelig merket sted. Opplysninger om plassering, behandling og bruk av redningsvestene skal slås opp om bord.

§ 42. Forholdsregler for å holde redningsmidler og annet redningsutstyr klart til bruk

Alle redningsmidler og annet redningsutstyr skal være i god stand og klar til øyeblikkelig bruk, også under ugunstige krenge- eller trimforhold.

1.9 Tidlegare hendingar

Havarikommisjonen har undersøkt fleire fall-over-bord-ulykker frå fiskefartøy der flyteplagg ikkje blei nytta. Nokre av hendingane er presenterte i punktlista nedanfor, og dei konkluderer med at bruk av flyteplagg aukar overlevingsevna.

- [Sjøfart rapport 2024/02](#): Rapport om sjøulykke med fall over bord fra sjarken Otterøy i Tanafjorden/Langfjorden, Finnmark 12. august 2023
- [Sjøfart rapport 2020/03](#): Temarapport om teinefiskeulykker, der fleire fall-over-bord-ulykker i samband med teinefiske blei omtalte.
- [Sjøfart rapport 2014/04](#): Rapport om sjøulykke Sjøbas JR, LK5314, mann over bord i Skorbøfjorden, Selje, 27. oktober 2013.

I [Sjøfart rapport 2024/02](#) om sjarken Otterøy blei det gitt ei tilråding om varsling ved fall over bord:

Tryggingstilråding Sjøfart nr. 2024/05T:

Den 12. august 2023 falt en fisker over bord under fiske i Langfjorden, Finnmark. Ulykken med fiskefartøyet Otterøy der en alenefisker havnet i vannet i forbindelse med setting av krabbeteiner, viser at fiskeren ville hatt større overlevelsessevne om en redningsaksjon hadde vært igangsatt ved tidlig varsling. Teinefiske innebærer en særlig risiko for å bli dratt over bord og følgelig er det viktig at varsling og redning igangsettes umiddelbart.

Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å innføre krav til innretning for varsling og igangsettelse av redningsaksjon ved fall over bord-ulykker som innbefatter alenefiskere.

2. Analyse

2.1 Innleiing	18
2.2 Hendingsgang.....	18
2.3 Redningsmiddel	18

2. Analyse

2.1 Innleiing

I etterfølgjande kapittel analyserer vi faktorar som medverka til at skipperen fall i sjøen og omkom. Ulykka om bord skjedde i samband med ein rutinemessig operasjon som fiskarane utførte på dagleg basis. Mange ulykker skjer i samband med rutinemessige operasjonar, og SHK ser det som viktig å identifisere kva faktorar som verka inn i denne hendinga, for å forhindre liknande ulykker.

Analysen blir innleidd med ei vurdering av hendingsgangen. Vidare blir overlevingsaspekt og redningsmiddel vurderte.

2.2 Hendingsgang

Då skipperen gjekk ut på dekk for å få flaggbøya om bord, var det ingen som manøvrerte fiskefartøyet frå styrehuset. Det fanst hendlar til manøvrering på dekk der skipperen stod, men ettersom begge var involverte i forsøket med å få nok slakk på tauet, blei ikkje hendlane nytta. Fartøyet blei derfor ikkje manøvrert for å skape slakk på slyngen og dermed gjere inntaket av flaggbøya enklare.

Taurestar i akter-thrusteren reduserte moglegheita til å manøvrere sidevegs, men det ville framleis vore mogleg å nytte fartøyet for å kome nærare flaggbøya og skape slakk i slyngen.

Motstand i tauverk kan oppstå dersom anten slyngen eller iletauet er for kort, samanlikna med djupna i sjøen der bruk er sett. Havstraum og vind kan òg føre til at fartøyet driftar frå bruket. Då vil taua bli strammare og vanskelegare å handtere. Fiskaren som drog opp garnlenkja i ettertid, opplyste at slyngen var stram, og at fiskefartøyet måtte manøvrerast opp mot bruket for å skape nok slakk. Korkje posisjonsdata eller vitneforklaring gir informasjon om korleis fiskefartøyet var posisjonert i forhold til vind, straum og flaggbøye, og om skipperen prøvde å manøvrere aktivt opp mot vêret for å få slakk på tauverket før han gjekk ut på dekk.

Det innebar vesentleg fare å stå med flaggbøya plassert bak ryggen, og dette førte til at flaggbøya drog skipperen med seg over ripa.

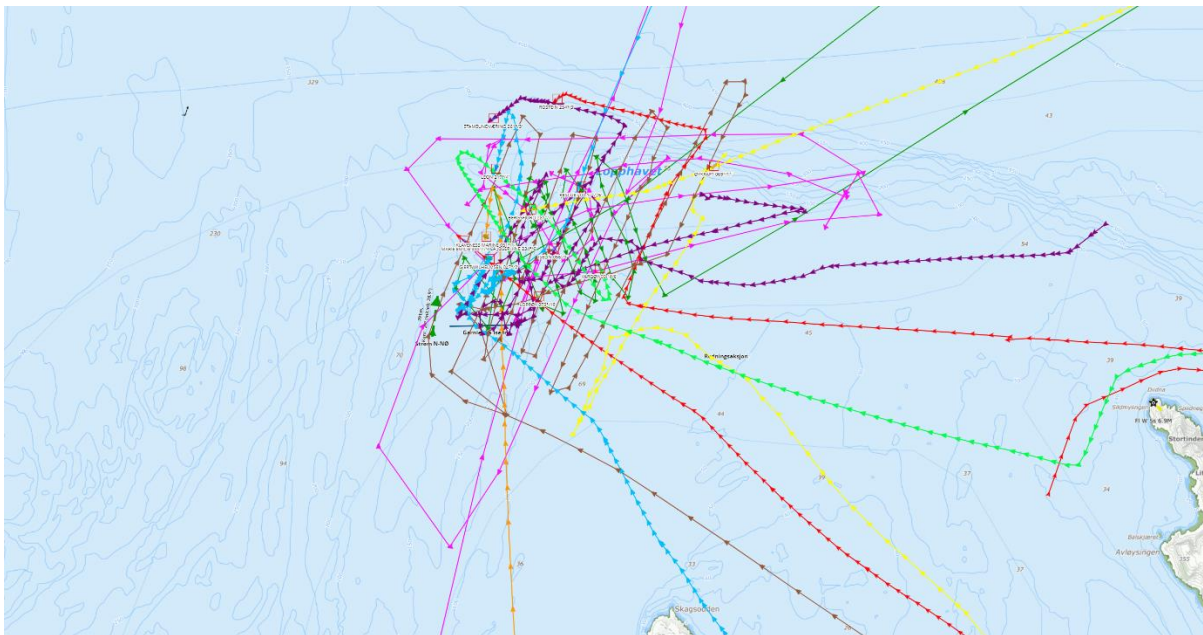
2.3 Redningsmiddel

I samsvar med tabell 1 er overlevingsevna mindre enn 30 minutt i kaldt vatn, berre iført arbeidsklede og redningsvest. Tabellen tek ikkje omsyn til problema ved å halde seg flytande eller eventuelt kuldesjokk som kan redusere tida fram til drukning vesentleg. Det er derfor kritisk med ei rask redning.

Forskrift om fiskefartøy med største lengde på under 15 meter stiller krav om å ha livbøyer om bord og at desse skal vere lett tilgjengelege. Redningsbøya på dekk var utilgjengeleg, og fiskaren måtte fjerne ein sekk med garn som hang i vegen for å frigjere bøya.

Det gjekk noko tid før fiskaren fekk varsla om hendinga, og første fiskefartøy kom til etter ca. 20 minutt. Då var skipperen forsvunnen, og det lykkast ikkje å lokalisere ham. Bruk av personleg varslingsutstyr aukar moglegheita for å bli funnen raskt. I kombinasjon med flyteutstyr aukar dette igjen overlevingsevna. HRS og andre nærliggjande fartøy har då ei raskare responstid om nokon er i naud. Søkje- og redningsaksjonen var i dette tilfellet svært tids- og ressurskrevjande, sjå figur 10. Ein personleg naudpeilesendar kan redusere dette omfanget, uavhengig av utfallet med den forulykka.

Havarikommisjonen fremjar ikkje ei tryggingstilråding om varsling, men viser til Tryggingstilråding Sjøfart nr. 2024/05T: *Statens havarikommisjon tilrår Sjøfartsdirektoratet å innføre krav til innretning for varsling og igangsettelse av redningsaksjon ved fall over bord-ulykker som innbefatter alenefiskere.*



Figur 10: Posisjonsdata frå fartøy som deltok i søkje- og redningsaksjonen. Kart: Kystverket AIS

I fleire av Havarikommisjonens undersøkingar av ulykker med fiskefartøy kjem det fram at flytemiddel ikkje blei nytta, noko som førte til redusert overlevingsevne. Det finst påkledning tilpassa fiskeri og havbruk der flytemiddel er integrerte. Det var oppblåsbare redningsvestar om bord på Iselin, men desse blei ikkje nytta. Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip stiller krav om bruk av arbeidsflytevest eller flyteplagg ved arbeid på utsett dekk. Det er uklart i regelverket kva som er definert som eit utsett dekk, og kravet kan derfor tolkast basert på om fiskaren meiner arbeidsdekket sitt er utsett eller ikkje. Havarikommisjonen meiner at arbeidsdekk der det er fare for å falle over bord eller bli dregen over bord under arbeid, er eit utsett arbeidsdekk. Det betyr at flyteplagg skal nyttast ved tilsvarande arbeid som mannskapet om bord på Iselin dreiv med.

Havarikommisjonen tilrår Sjøfartsdirektoratet å presisere krava til bruk av flytemiddel ved arbeidsoperasjonar på utsett dekk for fiskefartøy, slik at krava tek omsyn til risikoen for fall over bord, med tanke på både arbeidsoperasjon og utforminga av dekket.

3. Konklusjon

3. Konklusjon

Ulykka skjedde i samband med at to fiskarar skulle dra ei garnlenkje på Lopphavet. Då skipperen fekk flaggbøya om bord, plasserte han denne bak ryggen. Fiskarane forsøkte saman å dra inn tauet, men motstanden blei for stor, og skipperen som hadde flaggbøya bak ryggen, blei dregen ut i sjøen. Den attverande fiskaren prøvde å nytte ei redningsbøye, men det hang ein sekk med garn framfor bøya.

Det gjekk noko tid før fiskaren fekk varsla om hendinga, og det første fartøyet kom til etter ca. 20 minutt. Då var skipperen forsvunnen, og det lykkast ikkje å lokalisere han. Skipperen som blei dregen over bord, var utan flyteplagg, og overlevingsevna i kaldt vatn er avgrensa, og ein er derfor avhengig av ei rask redning.

Undersøkingresultat:

- Det var mykje motstand i tauet, noko som førte til at det blei ein farleg arbeidssituasjon.
- Skipperen omkom som følge av at han blei dregen ut på sjøen med flaggbøya og blei liggjande i det kalde vatnet utan flytemiddel.
- Redningsbøya på arbeidsdekk var tildekt og utilgjengeleg for bruk. Fiskaren om bord fekk dermed ikkje kasta denne ut.
- Det gjekk noko tid før det blei varsla om ulykka. Automatisk personleg varslingsutstyr ville redusert responstida til andre aktørar.
- Det blei ikkje nytta flyteutstyr, noko som kunne auka overlevingsevna.

4. Tryggingstilrådingar

4. Tryggingstilrådingar

Statens havarikommisjon fremjar følgjande tryggingstilråding⁵ som har til føremål å forbetre sjøtryggleiken:

Tryggingstilråding Sjøfart nr. 2024/26T

Tysdag 12. desember 2023 var fiskefartøyet Iselin, med ein skipper og ein fiskar, ute for å dra garn på LoppHAVET. Då skipperen fekk flaggbøya om bord, plasserte han denne bak ryggen. Fiskarane forsøkte saman å dra inn tauet, men motstanden blei for stor, og skipperen som hadde flaggbøya bak ryggen, blei dregen ut i sjøen. Skipperen hadde ikkje arbeidsflytevest eller anna flyteplagg på seg.

Forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip stiller krav om bruk av arbeidsflytevest eller flyteplagg ved arbeid på utsett dekk. Det er uklart kva som er definert som eit utsett dekk, og kravet kan derfor tolkast som valfritt avhengig av om fiskaren meiner arbeidsdekket sitt er utsett eller ikkje.

Havarikommisjonen tilrår Sjøfartsdirektoratet å presisere krava i forskrift om arbeidsmiljø mv. på skip § 9-5 om bruk av flytemiddel ved arbeidsoperasjonar på utsett dekk for fiskefartøy, slik at krava tek omsyn til risikoen for fall over bord, med tanke på både arbeidsoperasjon og utforminga av dekket.

Statens havarikommisjon
Lillestrøm, 14. november 2024

⁵Undersøkingssrapporten blir send over til Nærings- og fiskeridepartementet som treffer naudsynte tiltak for å sikre at det blir teke høveleg omsyn til tryggingstilrådingane.

Vedlegg

Vedlegg A Safety recommendations

The Norwegian Safety Investigation Authority proposes the following safety recommendation⁶:

Safety recommendation Marine no. 2024/26T

On Tuesday 12 December 2023, the fishing vessel Iselin, with a skipper and a fisherman on board, was hauling nets in the LoppHAVET Sea. The skipper got the flag buoy on board and placed it behind his back. The fishermen tried to pull in the rope together, but met too much resistance and the skipper who had the flag buoy behind his back was dragged into the sea. The skipper was not wearing a work vest or other flotation vest.

The Regulations concerning the working environment, health and safety of persons working on board ships require persons working on an exposed deck to be equipped with work vests/flotation vests. The definition of an exposed deck is unclear and the requirement can therefore be interpreted as optional depending on whether the fisherman believes the working deck is exposed or not.

The Norwegian Safety Investigation Authority recommends that the Norwegian Maritime Authority clarify the requirements in the Regulations concerning the working environment, health and safety of persons working on board ships, section 9-5, on the use of flotation vests in work operations on exposed decks on fishing vessels, to ensure the risk of falling overboard is taken into account both with regard to the work operation and design of the deck.

⁶ The investigation report is submitted to the Ministry of Trade, Industry and Fisheries, which takes necessary measures to ensure that due consideration is given to the safety recommendations.

Vedlegg B Detaljar om fartøyet og ulykka

Fartøyet	
Namn	Iselin
Flaggstat	NOR
Kallesignal	LK6840
Type	Fiskefartøy
Byggjeår	2000
Eigar	Enkeltpersonføretak
Konstruksjonsmateriale	Aluminium
Lengd	12,95 meter
Bruttotonnasje	24,9
Reisa	
Avgangshamn	Bergsfjord
Type reise	Kystfiske
Last	Fisk
Personar om bord	2
Ulykkesinformasjon	
Dato og tidspunkt	12.12.2023 ca. kl. 1110
Ulykkestype	Svært alvorleg sjøulykke
Posisjon der ulykka hende	LoppHAVet 70°27,20' N 021°24,84' E
Stad om bord der ulykka hende	På dekk
Skadde/omkomne	Ein person sakna, truleg omkomen
Skipsoperasjon	Under fiske
Ytre miljø	Flau vind, 1,5–2,0 meter bølgehøgde, sjøtemperatur 4,8 °C, dagslys, overskya med god sikt