Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate

Sikkerhetsmelding

Mottakere av sikkerhetsmelding: (sett kryss)

☐	Sdir :	Sjøfartsdirektoratet
☐	A:	16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
☐	U:	Utvalgte utenriksstasjoner
☐	P:	Produsenter av utstyr evt. undergrupper
☐	O:	Offshorerederier / plattformsjefer / operatører
☐	H:	Hovedorganisasjoner
x	Kl.s.	DNV, LP – , BV – GL -, ABS Norge
x	Andre:	

Nr.: **02-2009**

Dato: 31.03.2009

Saksnr.:

Sjarken Marinas forlis. Sikkerhetstilrådninger fra Statens Havarikommisjon for Transport. (SHT)

Foreløpig rapport.

SJARKEN MARINA - LK6603
FORLIST NORDVEST AV ANDA FYR 2. MARS 2009

Statens havarikommisjon for transport (SHT) iverksatte en sikkerhetsundersøkelse i forbindelse med forliset av sjarken Marina. Marina forliste nordvest av Anda Fyr 2. mars 2009 med en person om bord. Siste sikre radarekko fra Marina var klokken 1047 lokal tid. Politiet og havarikommisjonen inngikk et samarbeid om søk og heving av sjarken. Marina ble hevet 8. mars med fisk i lasterommet og på dekk. Det faktum at det fortsatt var fisk på dekk tydet på at fartøyet hadde sunket uten å kantre. Den omfattende leteaksjonen ble avsluttet uten at fiskeren ble funnet.

De påfølgende tekniske undersøkelsene avdekket ingen ytre skader på skrog eller overbygg, bortsett fra at ror og rorstokk var inntrykt i sammenstøtet med havbunnen. I tillegg til tekniske undersøkelser av sjarken har kommisjonen hatt samtaler med andre fiskere som var i samme område da forliset skjedde, og med fiskerens familie. Havarikommisjonen har også fått tilgang til forsvarets radarbilder for den aktuelle tidsperioden. Som en del av undersøkelsen har havarikommisjonen fått utarbeidet beregninger av fartøyets stabilitet på forlistidspunktet. På denne bakgrunn kan kommisjonen gi et foreløpig bilde av hendelsesforløp og årsaksforhold.

Hendelsesforløp

Mandag, 2. mars 2009 klokken 0630, var linebruket gjort klart og Marina satte kursen mot linesetningen som hadde stått siden forrige sjøvær. Marina hadde 3 stamper line ombord.

Turen ut til fiskefeltet forløp normalt. Det var sør-sørøstlig bris, med tungsjø fra sørvest. Omlag kl 0720 var Marina klar til å begynne dragingen av linesetningen. Dragingen ble som vanlig påbegynt ved innerenden (sørenden). Fisket var meget godt, og på grunn av mye fisk på bruket kombinert med forholdsvis sterk strøm ble det ende på linen etter at den første av de tre stampene var dratt. Klokken var nå ca. 0830.

Etter at fisken var bløgget og tatt ned i rommet satte Marina kursen mot ytterenden for å fortsette dragingen derfra. Marina var i denne posisjon ca. klokken 0845. Det var fortsatt tungsjø, og samtidig frisknet vinden til og strømmen i sjøen ble sterkere. Arbeidet gikk sannsynligvis greit

ettersom Marina kunne andøves opp mot vinden mens drageprosessen pågikk. Fisket var uvanlig godt, og idet dragingen ble avsluttet antar havarikommisjonen at det var opp i mot 1500 kg usløyet fisk om bord, i tillegg til dobbel linehaling med tilbehør. Av denne fangsten var ca. 550 kg plassert i fiskerom under dekk, ca. 300 kg i container på babord side på dekk, ca 120 kg i bløggebinge på styrbord side på dekk, mens resten av fangsten, drøyt 500 kg lå løst på dekk uten avbolkinger. Da dragingen var avsluttet satte Marina kursen mot posisjonen hvor settingen skulle påbegynnes.

Framme i posisjonen for setting hadde vinden frisknet ytterligere til. Kombinasjonen av vind, strøm, tungsjø, samt det forhold at Marina nå befant seg i grensesonen mellom dypt og grunt vann gjorde situasjonen vanskelig. Forberedelsene til å sette de medbragte linene ble sannsynligvis påbegynt. Mens fartøyet ble holdt i posisjon ved hjelp av autopilot og svakt pådrag på propellen antar kommisjonen at fartøyet ble utsatt for en forkjær skavl (bølge) som resulterte i at fisken på dekket forskjøv seg mot rekka. Stabilitetsberegningene som havarikommisjonen har fått utarbeidet viser at denne lastforskyvningen ga Marina en slagside på 12 grader og marginal reststabilitet, dvs. liten evne til å rette seg opp igjen. Fribordet til luftinntaket til motoren var redusert til 11 cm, og den urolige sjøen fylte motorrommet. Situasjonen var nå ute av kontroll, og Marina sank med akterenden først. I forbindelse med undersøkelsene av Marina etter hevingen ble det klart at døren til skapet med den manuelle lensepumpen var lukket, og redningsflåten var ikke løst ut. Dette kan tyde på at Marina sank i løpet av kort tid.

Årsaksforhold

Generelt vil last på dekk virke negativt på stabiliteten i forhold til om lasten tas ned i rommet under dekk. Grunnen til dette er at lasten på dekk gir fartøyet et høyere tyngepunkt. Dersom lasten i tillegg føres løs på dekk slik at den kan forskyve seg kan dette føre til at tyngdepunktet beveger seg mot den ene siden, noe som resulterer i at fartøyet får slagside eller i verste fall kantrer. Når fartøyet får slagside øker samtidig faren for at åpninger kommer under vann slik at fartøyet fylles.

Marina er en kombisjark av typen Viksund 900. Fartøyet ble produsert i 1999, men er senere ombygget ved at det blant annet er installert linespill på styrbord side aktenfor styrehuset, samt casing og mesanmast akter. Det er ikke utarbeidet stabilitetsberegninger for fartøyet verken når det var nytt eller i forbindelse med ombyggingen. Stabilitetsberegningene havarikommisjonen har fått utarbeidet etter forliset viser imidlertid at fartøyet ikke tilfredsstiller kravene i Nordisk Båtstandard. Beregningene viser at fartøyet har liten evne til å rette seg opp igjen etter en forskyvning av last på dekk. Med 10 cm vann på dekk vil fartøyet kantre. På grunn av at det ble tilført vekter høyt oppe har den omtalte ombyggingen hatt en negativ innvirkning på fartøyets stabilitet.

Heller ikke minimumskravene til plasseringen av luftinntakene er tilfredsstilt på Marina. Viksund 900 er arrangert med åpne luftinntak til motorrommet. Disse er plassert utvendig i rekka akter på begge sider av fartøyet i en høyde på 29 cm over dekk.

SHT's vurderinger er at Marinas dårlige stabilitetsegenskaper kombinert med løs fisk på dekk samt uheldig plassering av luftinntakene til motoren, hadde avgjørende betydning for forliset.

Havarikommisjonen vil arbeide videre for å avdekke de bakenforliggende årsakene som førte til forliset av sjarken Marina. Kommisjonen vil imidlertid allerede nå gi umiddelbare sikkerhetstilrådninger til eiere og brukere av sjarker. Samtidig tilrår vi Sjøfartsdirektoratet å formidle disse umiddelbare tilrådningene til næringen.

Umiddelbare sikkerhetstilrådinger

1. Statens havarikommisjon vil minne eiere og brukere av sjarker om at last på dekk virker negativt på fartøyets stabilitet. Unngå derfor last på dekk dersom det ikke er dokumentert med stabilitetsberegninger at dekkslast er trygt. Dersom stabilitetsberegningene viser at fartøyet tåler last på dekk, benytt kasser eller containere slik at lasten ikke kan forskyve seg. Ha aldri fisk løs på dekk.

2. Statens havarikommisjon vil tilrå eiere og brukere av sjarker om å kontrollere plasseringen av luftinntaket til motoren. Luftinntaket må være plassert tilstrekkelig høyt, og nærmest mulig senter av fartøyet. Desto lavere og lenger ut mot styrbord eller babord side luftinntaket er plassert, desto tidligere vil det komme i vann når fartøyet krenger. Om nødvendig må det vurderes om luftinntaket skal flyttes. Kravet i Nordisk Båtstandard er at luftinntaket på lukkede båter skal ha en høyde på minimum 450 mm over dekk, og det skal ikke komme i vann før fartøyet krenger 40 grader. Åpningene skal også være utformet og plassert slik at de ikke kan forårsake vannfylling av fartøyet ved overbrytende sjø.

3. Statens havarikommisjon vil tilrå Sjøfartsdirektoratet å distribuere havarikommisjonens foreløpige rapport som en sikkerhetsmelding slik at innholdet når ut til sjarkflåten.

Tilleggsinformasjon fra Sjøfartsdirektoratet.
Sjøfartsdirektoratet ønsker på generelt grunnlag å presisere at CE-merking av fartøy ikke må forveksles med de krav som stilles til fiskefartøy. At et fartøy er CE-merket betyr kun at det fyller de krav som stilles til at fartøyet skal kunne omsettes som fritidsfartøy. Alle fiskefartøy med største lengde mellom 6,0 meter og 10,67 meter som er bygget etter 1. januar 1992 skal tilfredsstille Nordisk Båt Standard for yrkesfartøy under 15 meter, 1990 (NBS), og det er hovedprodusent, bygger eller importør som er ansvarlig for å dokumentere overfor reder at fartøyet tilfredsstiller NBS.
Videre gjør vi oppmerksom på at eier/reder av fartøyet selv er ansvarlig for at fartøyet oppfyller de krav som stilles til fartøyet, jf. skipssikkerhetsloven § 6. At et fartøy eksempelvis har fått utstedt Identitetsbevis av Sjøfartsdirektoratet er ikke noen bekreftelse på at fartøyet tilfredsstiller de krav som blir stilt i lov eller i forskrifter i medhold av denne.
Vi vil spesielt få presisere dette ansvaret overfor redere av fiskefartøy under 10,67 meter største lengde ettersom disse fartøyene ikke er underlagt noen form for godkjenning eller periodisk kontroll av Sjøfartsdirektoratet.

Sigurd Gude
fungerende sjøfartsdirektør

Bjørn Egil Pedersen
avdelingsdirektør