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
	Kl.s.	DNV, LP – , BV – GL -, ABS Norge
☐	Andre:	Fergerederier, RLF, Sakkyndige, Petroleumstilsynet

Nr.: **SM 03-2009**

Dato: 24.04.2009

Saksnr.: 200908466-3

Sjarken LILL-ANNES forlis. Sikkerhetstilrådninger fra Statens Havarikommisjon for Transport (SHT).

SJARKEN LILL-ANNE - LM6753- FORLIST I VESTFJORDEN 11. MARS 2009

Foreløpig rapport fra SHT.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) har iverksatt en sikkerhetsundersøkelse i forbindelse med forliset av sjarken Lill-Anne. Lill-Anne forliste i Vestfjorden mellom Myken og Røst, i posisjon N 67° 04,89' Ø 012° 20,92', ca. kl. 23 onsdag 11. mars 2009. Det var en person om bord, som senere ble funnet omkommet i styrhuset.

Havarikommisjonen har valgt å gå ut med en foreløpig rapport tidlig i undersøkelsen for å påpeke forhold vi allerede nå ser har hatt betydning for forliset, slik at tilsvarende ulykker kan forebygges i fremtiden. Havarikommisjonen vil fortsette undersøkelsen av ulykken med den hensikt å utdype de bakenforliggende forhold. Havarikommisjonen gir i denne foreløpige rapporten en sikkerhetstilråding til næringen, men kan ikke utelukke at også andre sikkerhetstilrådinger vil bli gitt i forbindelse med den endelige rapporten.

I tillegg til tekniske undersøkelser av sjarken har havarikommisjonen hatt samtaler med andre fiskere og sjøfolk som var i samme område da forliset skjedde, og med fiskerens familie. Som en del av undersøkelsen har havarikommisjonen utført en krengeprøve og fått utarbeidet beregninger av fartøyets stabilitet. På denne bakgrunn kan havarikommisjonen gi et foreløpig bilde av hendelsesforløp og årsaksforhold.

Foreløpig beskrivelse av hendelsesforløpet

Tirsdag 10. mars 2009 ca. kl.0630 forlot Lill-Anne med en person om bord, og en kameratbåt med to personer om bord, Mausund for å delta i Lofotfiske. På ettermiddagen ankom de Rørvik hvor de bunkret og overnattet. Ved 3-tiden natt til 11. mars 2009 satte de kursen mot Røst.

I følge Meteorologisk institutt viste vindobservasjoner på Myken sør-sørøstlig liten kuling 12 m/s med vindkast på 16 m/s i ulykkestidsrommet. Utførte modellberegninger tilsier at bølgefeltet gikk

i nord-nordøstlig retning med en signifikant bølgehøyde på 2 meter. I følge beregningene var det strøm i nord-nordøstlig retning med hastighet på ca. 0,3 knop.

Da de gikk ut ved Myken gikk Lill-Anne foran på autopilot, mens kameratbåten fulgte etter. Kameratbåten hadde hele tiden visuell kontakt med Lill-Anne og fulgte dessuten Lill-Anne på radaren. Bare når bølgene brøt siktlinjen forsvant Lill-Annes akterlanterne ut av syne. Da de passerte Myken var avstanden mellom sjarkene ca. 0,5 nm. Like før ulykkestidspunktet var avstanden økt til mellom 1 og 1,5 nm. Kameratbåten gikk i ca.7,5 knops fart. Lill-Anne gikk noe raskere, anslagsvis med 8 knops fart.

Midtfjords mellom Myken og Røst var det en del slingring, og noe ramlet på dørken om bord i kameratbåten. Personen som stod til rors bøyde seg ned og ryddet dette på plass. Da han reiste seg opp igjen kunne han ikke lenger se Lill-Annes akterlanterne eller observere fartøyet på radar. Med bakgrunn i innhentede opplysninger anslås tidspunktet til å være mellom kl. 22.56 og 23.01 lokal tid.

Kameratbåten fortsatte med samme kurs og fart samtidig som de prøvde å få kontakt med Lill-Anne på VHF-sambandet. Etter kun få minutter så de baugen til Lill-Anne stikke loddrett opp av sjøen. De satte umiddelbart på lyskasterne og kunne identifisere kar, tauverk og annet flyte rundt Lill-Anne innenfor en radius på 30 meter, men den savnede var ikke å se.

Kl 2310 ble det gitt nødrop til Bodø radio på kanal 16 og en redningsaksjon ble umiddelbart iverksatt. En rekke fartøy samt redningshelikopter kom raskt til ulykkesstedet. Det ble igangsatt søk etter den savnede, men uten resultat.

Lill-Anne holdt seg flytende utover natten, med baugen over vannet, men sank kl. 05.59 natt til torsdag 12. mars. Værforholdene i området forhindret fartøyene som deltok i redningsaksjonen å berge Lill-Anne fra å synke.

Politiet og havarikommisjonen inngikk et samarbeid om søk etter den antatt omkomne og heving av sjarken. Lill-Anne ble hevet 17. mars. Fiskeren ble funnet omkommet i rorhuset.

Foreløpige vurderinger av årsaksforhold

De påfølgende tekniske undersøkelsene avdekket ingen ytre skader på skrog eller overbygg. Gjennomføringene i skroget er kontrollert etter forliset og funnet å være i orden. Lill-Anne hadde ingen vanntette skott under dekk. Det var derfor åpent mellom lasterommet, maskinrommet, styrhuset og lugaren. Undersøkelsene har vist at det var forholdsvis mye løst utstyr under dekk. Dette løse utstyret er veid til 1,25 tonn. Med unntak av noe utstyr som lå i en trekasse under dekksåpningen var ikke utstyret sikret mot forskyvning.

Lill-Anne er en plastsjark av typen Viksund som ble bygd på Rødskjær i 1972 med en største lengde på 9,40 meter. Det er tidligere ikke utarbeidet stabilitetsberegninger for fartøyet.

Stabilitetsberegningene som havarikommisjonen har fått utarbeidet etter forliset viser at sjarken har hatt gode stabilitetsegenskaper. Sjarken har hatt positiv stabilitet selv ved store krenginger og med vann på dekk. Beregningene viser at stabilitetskravene i Nordisk Båtstandard oppfylles.

Beregningene viser også at selv med større forskyvning av utstyr i rommet under dekk til den ene siden ville den hatt en positiv reststabilitet. Lill-Anne var i utgangspunktet tyngst mot styrbord side og det måtte kompenseres med vekter på babord side for at Lill-Anne ikke skulle ha slagside.

Værforholdene har medført at Lill-Anne har hatt vinden inn på styrbord låring. Strøm og bølgefeltet har kommet inn på babord låring. Bølgene er antatt til å ha gått omtrent dobbelt så fort som Lill-Anne og sannsynligvis medført at fartøyet red på bølgene. Enkeltbølger kan ha vært opp til 4 meter høye.

Da Lill-Anne ble funnet på 328 meters dyp i Vestfjorden ble det umiddelbart konstatert at dekslet til romluken var borte. Lill-Anne hadde lukedeksel av plast som ikke hadde festeanordning og som ikke var værtett. Lukekarmen var lav, kun 16 cm. Dekselet pleide normalt å ligge bare delvis over lukeåpningen for å gi nok luft til motoren. Sjarken fikk installert ny og større motor for en del år siden, men størrelsen på luftinntaket ble ikke endret.

Havarikommisjonens foreløpige konklusjon er at Lill-Anne har sunket som følge av at sjø har trengt ned gjennom den delvis åpne romluken. Vannfylling gjennom romluken har gitt Lill-Anne økt akterlig trim og sannsynligvis slagside mot styrbord. Det reduserte fribordet har medført at mer sjø har kommet inn på dekk og videre ned i rommet. Innen meget kort tid har akterenden sunket helt slik at Lill-Anne kun fløt på en luftlomme i baugen. I denne situasjonen var det meget vanskelig å komme seg ut av styrhuset.

Havarikommisjonen anser det som sannsynlig at sjøen kan ha kommet inn på dekk ved at Lill-Anne skar ut mot babord da den red på en bølge. Bevegelsen har ført til krenging mot styrbord slik at utstyr under dekk kan ha forflyttet seg ut i borde. Fribordet har som følge av dette blitt redusert.

Havarikommisjonen vil arbeide videre for å avdekke de bakenforliggende årsakene som førte til forliset av Lill-Anne. Havarikommisjonen vil imidlertid allerede nå gi en umiddelbar sikkerhetstilråding til eiere og brukere av sjarker. Samtidig anbefaler vi Sjøfartsdirektoratet å formidle denne foreløpige rapporten med sikkerhetstilråding slik at innholdet når ut til sjarkflåten. Ytterligere detaljer om saken planlegges ikke offentliggjort før den endelige rapporten med analyse av hendelsesforløpet og havarikommisjonens konklusjoner utgis.

Umiddelbar sikkerhetstilråding

1. Etter havarikommisjonens vurderinger var den delvis åpne dekksluken med manglende sikring av avgjørende betydning for forliset. Statens havarikommisjon tilrår eiere og brukere av sjarker om å påse at dekkslukene er værtette og har festeanordning og at lukene holdes stengt og sikret i sjøen. Havarikommisjonen vil også påpeke viktigheten av at lukene har tilstrekkelig høye karmer. Etter dagens standard for sjarker skal karmhøyden være minst 380 mm.

Sigurd Gude
fung. sjøfartsdirektør

Bjørn E Pedersen
avdelingsdirektør