

ISSN 1400-5735

Rapport S 1996:2

**Fiskefartyget Novis, SD 69, försvinnande
den 25-28 september 1995
i Skagerrak**

S-13/95

1996-04-09

S-13/95

Sjöfartsverket

601 78 NORRKÖPING

Rapport S 1996: 2

Statens haverikommission (SHK) har undersökt en olycka som inträffade någon gång den 25-28 september i Skagerrak med fiskefartyget Novi, med registreringsbeteckningen SD 69.

SHK överlämnar härmed enligt 14 § förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor en rapport över undersökningen.

S-E Sigfridsson

Hans Rosengren

Ordförande

Utredningschef

Innehåll

	SAMMANFATTNING	4
1	FAKTAREDOVISNING	6
1.1	Redogörelse för händelseförloppet	6
1.2	Personskador	6
1.3	Skador på fartyget	6
1.4	Andra skador	6
1.5	Besättningen	6
1.6	Fartyget	6
1.7	Meteorologisk information	7
1.8	Navigationshjälpmedel	8
1.9	Kommunikation	8
1.10	Färdregistratorer	8
1.11	Olycksplats och fartygsvrak	8
1.11.1	<i>Olycksplatsen</i>	8
1.11.2	<i>Fartygsvraket</i>	8
1.12	Medicinsk information	8
1.13	Brand	8
1.14	Överlevnadsaspekter	8
2	ANALYS	9
3	UTLÅTANDE	10
3.1	Undersökningsresultat	10
3.2	Orsaker till olyckan	10
4	REKOMMENDATIONER	10

Rapport S 1996:2

S-13/95

Rapporten färdigställd 1996-04-09

<i>Fartyg: registrering och typ</i>	Novi, SD 69, fiskefartyg
<i>Ägare/innehavare</i>	Martin Rosén, Kaprifolvägen 4, 450 70 Hamburgsund
<i>Tidpunkt för händelsen</i>	Någon gång mellan 1995-09-25 och 1995-09-28 <i>Anm: All tidsangivelse avser svensk normaltid (SNT) = UTC + 1 timme</i>
<i>Plats</i>	Skagerrak
<i>Typ av verksamhet</i>	Trålfiske
<i>Väder</i>	Se nedan under 1.7
<i>Antal ombord: besättning</i>	4
<i>passagerare</i>	0
<i>Personskador</i>	Samtliga ombordvarande sannolikt omkomna
<i>Skador på fartyget</i>	Försvunnet, sannolikt totalhaveri
<i>Befälhavarens ålder, behörighet</i>	42 år, utgången sjökaptensbrev

Statens haverikommission (SHK) underrättades den 29 september 1995 om att ett fiskefartyg med registreringsbeteckningen SD 69 försvunnit under fiske i Skagerrak, någon gång mellan den 25 och den 28 september.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av S-E Sigfridsson, ordförande, och Hans Rosengren, utredningschef. SHK har biträts av Joakim Weyde som fartygsteknisk expert.

Undersökningen har följts av Sjöfartsverket genom Sten Anderson.

Syftet med SHK:s undersökningar är uteslutande att förebygga framtida olyckor och tillbud.

SAMMANFATTNING

Fiskefartyget Novi, SD 69, lämnade hemmahamnen Hamburgsund på morgonen den 25 september 1995. Avsikten var att under högst tre dagar tråla efter räkor i ett område i norra Skagerrak. På förmiddagen hade besättningen kontakt med anhöriga i Hamburgsund. Därefter har fartyget inte hörts av. Under eftermiddagen samma dag sökte anhöriga kontakt med fartyget över mobiltelefon men utan framgång. Efter larm från anhöriga på morgonen den 28 september startade eftersökning samma dag.

Den sjöräddningsoperation som genomfördes under de följande dagarna innefattade betydande insatser i form av såväl flyg- som ytspaning. Under eftersökningen återfanns några s.k. svalebackar. Dessa kunde identifieras som tillhörande Novi. Några andra spår efter fartyget har inte kunnat återfinnas. Den 21 november fastnade delar av en människokropp i det danska fartyget Danas trål. Denna kropp har senare identifierats som befälhavaren.

Fartyget har sannolikt förlit till följd av en snabb stabilitetsförlust, bl.a. förorsakad av dåliga stabilitetsegenskaper.

Rekommendationer

SHK rekommenderar Sjöfartsverket att överväga möjligheten att säkerställa att fiskefartyg har tillräcklig stabilitet för den avsedda användningen.

1 FAKTAREDOVISNING

1.1 Redogörelse för händelseförloppet

Fiskefartyget Novi, SD 69, lämnade hemmahamnen Hamburgsund på morgonen den 25 september 1995. Avsikten var att under högst tre dagar tråla efter räkor i ett område i norra Skagerrak. Vid 11- eller 12-tiden på förmiddagen hade besättningen kontakt med anhöriga i Hamburgsund. Därefter har fartyget inte hörts av. Under eftermiddagen samma dag sökte anhöriga kontakt med fartyget över mobiltelefon men utan framgång. Efter larm från anhöriga på morgonen den 28 september startade eftersökning samma dag.

Den sjöräddningsoperation som genomfördes under de följande dagarna innefattade betydande insatser i form av såväl flyg- som ytspaning. Under eftersökningen återfanns några s.k. svalebackar. Dessa kunde identifieras som tillhörande Novi. Några andra spår efter fartyget har inte kunnat återfinnas. Den 21 november fastnade delar av en människokropp i det danska fartyget Danas trål. Denna kropp har senare identifierats som befälhavaren.

1.2 Personskador

Ombord fanns fyra besättningsmän. Utöver det fynd som nämnts ovan under 1.1 har ingen av dessa återfunnits.

1.3 Skador på fartyget

Försvunnet till sjöss, sannolikt totalhaveri.

1.4 Andra skador

Inga kända.

1.5 Besättningen

Befälhavaren var vid tillfället 42 år och hade tidigare innehaft sjökaptensbrev. Denna behörighet hade emellertid upphört att gälla år 1992.

Övriga besättningsmedlemmar saknade formella behörigheter.

1.6 Fartyget

<i>Ägare/innehavare:</i>	Martin Rosén, Kaprifolvägen 4, 450 70 Hamburgsund
<i>Nybyggnadsår:</i>	1960
<i>Längd ö.a.</i>	28,21 m
<i>Bredd</i>	5,8 m
<i>Maskinstyrka</i>	690 kW
<i>Bruttodräktighet</i>	<100

Fartyget var utrustat med två livflottar med hydrostatisk utlösning. För radiokommunikation fanns ombord tillgång till VHF-anläggning och mobiltelefon.

Fartyget, Novi, ex Karbak, byggdes ursprungligen 1960 i Monnickendam i Holland. Det har haft åtskilliga ägare och genomgått flera ombyggnader sedan

dess. Bl.a. förlängdes det, sannolikt 1969 eller 1970, med ca tre meter. Fartyget inköptes från Danmark sommaren 1995. Omedelbart efter inköpet genomfördes vissa ombyggnader genom köparens försorg. Nya trålgalgar byggdes på och en kran monterades akterut. Vidare flyttades en tråltrumma längre akteröver.

Omedelbart före köpet besiktigades fartyget på köparens uppdrag av personal från Sjöfartinspektionens västra inspektionsområde. De iakttagelser som gjordes noterades på en bristlista. I allt väsentligt bestod de upptagna bristerna i påpekanden om avvikelser från svenska brandskyddsbestämmelser. Ändringar på dessa punkter ingick i den tidigare nämnda ombyggnaden efter köpet. I bristlistan noterades också att resultat från krängningsprov skulle redovisas.

Senaste krängningsprov genomfördes den 20 juli 1995 i Danmark. På grundval av detta prov godkände den danska Sjöfartsstyrelsen fartygets stabilitetsegenskaper den 20 september 1995. Av handlingarna framgår att hydrostater och hävarmskurvor vid utvärderingen av krängningsprovet beräknades på s.k. fast trim i otrimmat läge.

Det svenska Sjöfartsverket började mäta fartyget i augusti - september 1995 för att kunna utfärda nytt mätbrev. På grundval av den skrovbeskrivningen har under utredningen gjorts en ny beräkning av hydrostater och hävarmskurvor. Vid dessa beräkningar har hänsyn tagits även till de vikter och moment som tillkommit p.g.a. ombyggnaderna efter köpet. Utvärderingen ger vid handen att fartyget i avgångskondition (olastat) i stilla vatten hade ett minimifribord vid låringen om ca 1 dm och ca 1,1 m akterligt trim.

Med utgångspunkt i Sjöfartsverkets mätning av fartyget krävdes att en besättningsmedlem hade behörigheten Skeppare A, en behörigheten Skeppare B och någon ombord behörigheten Maskinist B.

1.7 Meteorologisk information

SMHI har efter en analys av väderläget under den aktuella perioden angett följande. Natten till den 25 september passerade en kallfront österut över Skagerrak. Den åtföljdes av omslag från sydlig kuling till avtagande nordvästlig vind. Under förmiddagen var det tillfälligt vindstilla men troligen med en kvarvarande sydlig dyning med någon meters våghöjd. Samtidigt rörde sig ett djupt och omfattande lågtryck åt nordost över Norska havet. I samband med det utbreddes sig en tilltagande sydvästlig vind över Nordsjön till Västkustens farvatten. Under eftermiddagen skedde en hastig vindökning från svag vind till kuling på bara några timmar. Under kvällen blåste det sedan sydväst ca 20 m/s.

Från Väderöarna finns följande vindobservationer.

<i>Datum</i>	<i>Tid</i>	<i>Vind</i>
24 sept.	2300	S 15 m/s
25 sept.	0200	NW 10 m/s
	0800	WNW 1 m/s
	1100	WSW 5 m/s
	1400	WSW 15 m/s
	1700	SW 18 m/s
	2000	SW 20 m/s
	2300	SW 20 m/s

Med utgångspunkt i vinduppgifterna har SMHI gjort en teoretisk beräkning av våghöjden i området utanför Väderöarna. Medelvåghöjden kan beräknas ha

varierat mellan en och tre meter under natten och dagen för att mot kvällen bli något högre, möjligen fyra meter. Maxvåghöjden kan beräknas ha varit ca 50 procent större.

Strömmätningar saknas i dessa farvatten. Prognoserna för Skagerrak pekar på en kraftig nordgående ström under morgonen den 25 september; därefter avtagande. Efter en period med svagare ström av osäker riktning under eftermiddagen, har strömmen sannolikt under kvällen åter varit nordgående men med en fart av mindre än en knop.

1.8 Navigationshjälpmedel

Inte aktuellt.

1.9 Kommunikation

Under förmiddagen den 25 september, sannolikt omkring kl. 11, förekom ett samtal över mobiltelefon från hemmahamnen till fartyget. Detta var den sista kommunikation som förekom med fartyget. Under eftermiddagen samma dag, med början omkring kl. 14, gjordes flera försök att nå fartyget med mobiltelefon. Dessa försök ledde dock inte till något svar från fartyget.

1.10 Färdregistratorer

Inte aktuellt.

1.11 Olycksplats och fartygsvrak

1.11.1 Olycksplatsen

Olycksplatsen har inte kunnat bestämmas med någon noggrannhet.

1.11.2 Fartygsvraket

Fartyget har inte kunnat återfinnas.

1.12 Medicinsk information

Inget tyder på annat än att besättningen var i god kondition vid avgången från Hamburgsund. Inget finns heller som antyder att någon besättningsmedlem blivit sjuk under resan.

1.13 Brand

Inte känt.

1.14 Överlevnadsaspekter

Under rådande förhållanden måste överlevnadsmöjligheterna bedömas som mycket små.

Trots betydande sjöräddningsinsatser har varken fartyget, dess flottar eller besättning kunnat återfinnas.

2 ANALYS

Den sjöräddningsoperation som genomfördes är sannolikt en av de största som genomförts i Sverige.

Det förhållandet att fartyget inte har kunnat återfinnas trots de avsevärda insatser för eftersökning som gjordes medför att det föreligger stora svårigheter att med någon bestämdhet uttala sig om olycksförloppet och orsakerna till fartygets försvinnande. Man måste dock utgå från att fartyget förlist. Med tanke på att inga nödsignaler av något slag uppfattats från fartyget måste man också anta att förloppet varit mycket snabbt.

En något förvånande omständighet är att ingen av de två livflottarna, som borde ha utlösts automatiskt, har återfunnits under eftersökningen. Anledningen till detta har inte kunnat klarläggas. Det är möjligt att förloppet varit sådant att båda flottarna fastnat i fartyget på sådant sätt att det inte kunnat flyta upp. En annan möjlighet, som det dock inte finns något belägg för, skulle naturligtvis kunna vara att flottarna varit felmonterade eller surrade.

De vädermässiga förutsättningarna för det planerade fisket måste - i vart fall i det första skedet - betecknas som goda. Besättningen hade visserligen inte formell behörighet att föra fartyget men var erfarna fiskare. Befälhavaren hade dessutom innehaft ett sjökaptensbrev, som förfallit beroende på att det inte förnyats.

När det gäller fartyget har från åtskilliga håll betonats att det var i mycket gott skick. Vid den undersökning som gjordes inför inköpet noterades inte heller några brister av avgörande betydelse för sjösäkerheten. Noteringen i bristlistan om att resultat av krängningsprov skulle redovisas föranleder emellertid SHK till reflektionen att uttrycket är tvetydigt eftersom det kan betyda såväl att ett nytt krängningsprov skulle genomföras som att resultatet av det under sommaren i Danmark genomförda krängningsprovet skulle redovisas. För denna utredning saknar detta dock betydelse då den utvärdering av sommarens krängningsprov som genomfördes av danska myndigheter med all sannolikhet skulle ha godtagits av svenska sjöfartsmyndigheter utan särskild prövning.

Den utvärdering av stabilitetsberäkningarna efter krängningsprovet i juni 1995 som SHK låtit göra ger vid handen att fartyget haft allvarliga stabilitetsproblem. Anledningen till att dessa inte uppmärksammades vid beräkningarna efter krängningsprovet var att dessa beräkningar utgick från ett underlag utfört med s.k. "fast trim" (i otrimmat läge), s.k. "even keel". Beräkningarna grundades nämligen på de metoder och möjligheter som stod till buds vid den tidpunkt då de ursprungliga beräkningarna gjordes. Den spantruta som gjordes i samband med mätningarna för att fartyget skulle föras in i svenskt register pekar emellertid på att fartyget i avgångskondition (olastat) och i stilla vatten hade ett akterligt trim om ca 1,1 m. Detta leder till slutsatsen att fribordet vid låringen var mycket litet. Trimmet har sannolikt påverkats något av de ombyggnader som gjordes efter inköpet. Denna påverkan måste dock ha varit begränsad. Stabilitetsegenskaperna måste med andra ord ha varit dåliga redan då krängningsprovet genomfördes.

Det är väl känt att fiskefartyg vid trålning i dåligt väder med överbrytande sjö och/eller stark ström utsätts för stora risker även om stabiliteten under normala förhållanden är väsentligt bättre än som var fallet med Novi. Ett relativt stort antal trålare har förolyckats beroende på stabilitetsförlust. Anledningen till detta har i

några fall varit att trålen kommit att stå snett ut från aktern, vilket - p.g.a den höga avlänknigen för trålen på fartyget - lätt kan leda till kantring.

Det snabba förlopp som enligt SHK:s mening måste läggas till grund för orsaksanalysen lämnar i stort sett bara två möjligheter. Den ena innebär att fartyget skulle ha kolliderat med ett okänt föremål som åstadkommit så stora skador att detta lett till en omedelbar förlisning. Den andra möjligheten är att fartyget drabbats av en snabb stabilitetsförlust. Med hänsyn till att i princip inga vrakrester har återfunnits trots omfattande sökinsatser framstår den första teorin som mindre sannolik. En snabb stabilitetsförlust framstår däremot som i hög grad sannolik med tanke på dels fartygets dåliga stabilitetsegenskaper, dels de väl kända riskerna för stabilitetsförlust i samband med trålning i stark ström eller med sjö akterifrån eller från sidan.

Oavsett om SHK:s slutsatser rörande förloppet är riktiga eller inte, visar utredningen liksom tidigare inträffade händelser att det finns mycket starka skäl att säkerställa att stabilitetsegenskaperna hos fiskefartyg - särskilt sådana som används för trålning - är tillräckligt goda. Enligt SHK:s mening bör Sjöfartsverket överväga att införa någon form av kontroll i detta avseende. En nära till hands liggande möjlighet är fribordsmärkning av fartygen.

3 UTLÅTANDE

3.1 Undersökningsresultat

- a) Besättningen var inte behörig att framföra fartyget.
- b) Fartyget hade gällande danskt mätbrev.
- c) Svenskt mätbrev hade inte utfärdats.
- d) Fartyget hördes senast av under förmiddagen den 25 september 1995.
- e) Fartyget har inte kunnat återfinnas.
- f) Några vrakrester utöver svalebackar har inte kunnat återfinnas.
- g) Fartyget hade i olastat skick i lugnt vatten ett minimifribord vid låringen om 1 dm.

3.2 Orsaker till olyckan

Fartyget har sannolikt förlit till följd av en snabb stabilitetsförlust, bl.a. förorsakad av dåliga stabilitetsegenskaper.

4 REKOMMENDATIONER

SHK rekommenderar Sjöfartsverket att överväga möjligheterna att säkerställa att fiskefartyg har tillräcklig stabilitet för den avsedda användningen.