



Slutrapport RS 2015:05

SOLVÅG AV GLOMMEN – grundstötning
utanför Skagen den 8 december 2013

Diariernr S-168/13

2015-05-29

SHK undersöker olyckor och tillbud från säkerhetssynpunkt. Syftet med undersökningarna är att liknande händelser ska undvikas i framtiden. SHK:s undersökningar syftar däremot inte till att fördela skuld eller ansvar, vare sig straffrättsligt, civilrättsligt eller förvaltningsrättsligt.

Rapporten finns även på SHK:s webbplats: www.havkom.se

ISSN 1400-5735

Illustrationer i SHK:s rapporter skyddas av upphovsrätt. I den mån inte annat anges är SHK upphovsrättsinnehavare.

Med undantag för SHK:s logotyp, samt figurer, bilder eller kartor till vilka någon annan än SHK äger upphovsrätten, tillhandahålls rapporten under licensen Creative Commons Erkännande 2.5 Sverige. Det innebär att den får kopieras, spridas och bearbetas under förutsättning att det anges att SHK är upphovsrättsinnehavare. Det kan t.ex. ske genom att vid användning av materialet ange ”Källa: Statens haverikommission”.



I den mån det i anslutning till figurer, bilder, kartor eller annat material i rapporten anges att någon annan är upphovsrättsinnehavare, krävs dennes tillstånd för återanvändning av materialet.

Omslagets bild tre – Foto: Anders Sjödén/Försvarmakten.

Innehåll

Allmänna utgångspunkter och avgränsningar	4
Utredningen.....	4
SAMMANFATTNING.....	5
SUMMARY IN ENGLISH.....	6
1. FAKTAREDOVISNING.....	7
1.1 Händelsebeskrivning.....	9
1.2 Fartyget	11
1.3 Besättningen.....	13
1.4 Relevanta föreskrifter.....	14
1.4.1 Fartcertifikat och fribordscertifikat	14
1.4.2 Bemanning och utbildning.....	14
1.4.3 Vakthållning	14
1.4.4 Sjökort	15
1.4.5 Fiskelicens (f.d. fartygstillstånd)	15
1.4.6 Tillsyn.....	15
1.5 Meteorologisk information	16
1.6 Särskilda prov och undersökningar.....	16
1.7 Överlevnadsaspekter.....	18
1.8 Tidigare utredningar av fiskebåtsolyckor	19
2. ANALYS	20
2.1 Grundläggande aspekter på händelseförloppet	20
2.2 Regler och tillsyn	21
2.3 Överlevnadsaspekter.....	21
2.4 Övrigt.....	22
3. UTLÅTANDE	22
3.1 Undersökningsresultat.....	22
3.2 Orsaker till olyckan.....	22
4. REKOMMENDATIONER.....	23

Allmänna utgångspunkter och avgränsningar

Statens haverikommission (SHK) är en statlig myndighet som har till uppgift att undersöka olyckor och tillbud till olyckor i syfte att förbättra säkerheten. SHK:s olycksundersökningar syftar till att så långt som möjligt klarlägga såväl händelseförlopp och orsak till händelsen som skador och effekter i övrigt. En undersökning ska ge underlag för beslut som har som mål att förebygga att en liknande händelse inträffar igen eller att begränsa effekten av en sådan händelse. Samtidigt ska undersökningen ge underlag för en bedömning av de insatser som samhällets räddningstjänst har gjort i samband med händelsen och, om det finns skäl för det, för förbättringar av räddningstjänsten.

SHK:s olycksundersökningar syftar till att ge svar på tre frågor: *Vad hände? Varför hände det? Hur undviks att en liknande händelse inträffar?*

SHK har inga tillsynsuppgifter och har heller inte någon uppgift när det gäller att fördela skuld eller ansvar eller rörande frågor om skadestånd. Det medför att ansvars- och skuldfrågorna varken undersöks eller beskrivs i samband med en undersökning. Frågor om skuld, ansvar och skadestånd handläggs inom rättsväsendet eller av t.ex. försäkringsbolag.

I SHK:s uppdrag ingår inte heller att vid sidan av den del av undersökningen som behandlar räddningsinsatsen undersöka hur personer förda till sjukhus blivit behandlade där. Inte heller utreds samhällets aktiviteter i form av socialt omhändertagande eller krishantering efter händelsen.

Räddningsinsatsen har beskrivits men inte analyserats närmare mot bakgrund av att inga svenska myndigheter eller organisationer har varit inblandade.

Utredningen

SHK underrättades den 9 december 2013 om att en mycket allvarlig sjöolycka med fiskefartyget SOLVÅG AV GLOMMEN med registreringsbeteckningen SGMA inträffat utanför Skagen, Danmark, omkring klockan 06.00 den 8 december 2013.

Olyckan har undersökts av SHK som företräts av Mikael Karanikas, ordförande, Jörgen Zachau, utredningsledare, Rikard Sahl och Dennis Dahlberg, operativa utredare samt Fred Hansson, teknisk utredare.

Den Maritime Havarikommission i Danmark har bistått med faktainsamling i Danmark under utredningen.

Som koordinator för Transportstyrelsen har Erik Sandberg deltagit.

Utredningsmaterialet

Intervjuer har genomförts med befälhavare och däcksmän på SOLVÅG AV GLOMMEN.

Övrigt insamlat material har bestått av bl.a. SAR-logg, ECDIS och statusrapport från Transportstyrelsens tillsynsdatabas.

SAMMANFATTNING

SOLVÅG AV GLOMMEN avgick Björkö strax före midnatt den 7 december 2013 för att gå till Skagen, Danmark. Efter avgång tog befälhavaren vakten, och efter ytterligare ca 4 timmar tog däcksmän över vakten på bryggan. Under överfarten ökade den sydliga vinden mer och mer och fartyget fick en avdrift norrut, vilket inte uppmärksammades. När fartyget närmade sig Skagen sökte däcksmän efter ett särskilt blått ljus i hamnen utan att finna det. Han uppmärksammade då i sjökortsplottern att fartyget hade gått för lång norrut. Strax därefter gick SOLVÅG AV GLOMMEN på grund. Man lyckades inte ta sig loss från grundet av egen maskin och på grund av den tilltagande vinden kunde inte heller bogserhjälp kopplas. Befälhavaren och däcksmän beslutade då att man måste överge fartyget. Ett räddningsfartyg från Skagen kom för att hjälpa dem, men då de skulle ta sig över till räddningsfartyget hamnade befälhavaren i vattnet och måste simma iland medan däcksmän blev kvar ombord på SOLVÅG AV GLOMMEN. Han kunde räddas senare med hjälp av helikopter.

Fartyget saknade fart- och fribordscertifikat men hade fartygstillstånd för fiske.

Grundstötningen inträffade på grund av att tillräcklig uppmärksamhet inte ägnades åt navigationsrelaterade arbetsuppgifter vilket medförde att fartygets kurs och position inte följdes.

Bidragande var otillräckliga bryggrutiner och avsaknad av utkik.

Rekommendationer

Haverikommissionen finner med anledning av vad som framkommit i denna utredning anledning att rekommendera Transportstyrelsen att:

- Säkerställa utökad samverkan med Havs- och vattenmyndigheten och Kustbevakningen i syfte att säkra att fartyg som används inom yrkesfisket uppfyller gällande sjösäkerhetskrav. (RS2015:05 R1)

SUMMARY IN ENGLISH

SOLVÅG AV GLOMMEN departed Björkö just before midnight on December 7, 2013 with destination Skagen, Denmark. After departure, the master took the watch and after about 4 hours the deckhand relieved him on the bridge. During the crossing the southerly wind increased more and more and the ship got a drift northwards. This was not noticed. As the ship approached Skagen the deckhand searched after a certain blue light in the harbour but did not find it. He then noticed on the chart plotter that the ship had gone too far northward. Shortly thereafter SOLVÅG AV GLOMMEN went aground. They were not able to get afloat by the ship's own power, and because of the increasing wind, tug assistance was not available. The master and deckhand therefore decided to abandon the ship, and a rescue vessel from Skagen came to their assistance. When they tried to move to the rescue vessel, the master ended up in the water and had to swim ashore while the deckhand remained onboard SOLVÅG AV GLOMMEN. He was soon after rescued by helicopter.

The ship lacked Trade certificate and Load Line certificate but had fishing license.

The grounding occurred because not enough attention was paid to the navigation-related tasks. This led to that the ship's course and position were not monitored.

Contributing factors were insufficient bridge procedures and the absence of a lookout.

Recommendations

In view of the findings of this report, the Swedish Transport Agency is recommended to:

- Ensure enhanced cooperation with the Swedish Agency for Marine and Water Management (Havs- och vattenmyndigheten) and the Coast Guard in order to ensure that vessels used in commercial fishing meet current maritime safety requirements.

1. FAKTAREDOVISNING

Fartygets data

Flaggstat/fartygsregister	Sverige
Identitet	SOLVÅG AV GLOMMEN
Anropssignal / Fiskeregister	SGMA / FG 72
Fartygsdata	
Typ av fartyg	Fiskefartyg
Nybyggnadsvarv/år	Strandby Skibsvearft nr75, Danmark / 1976
Registertonnage	67 brutto
Längd, över allt	20,70 meter
Bredd	5,04 meter
Djupgående, aktuellt.	3,60 meter
Huvudmaskin, effekt	Volvo Penta D12-MH, 121 KW
Framdrivningsarrangemang	Propeller
Sidopropeller	Nej
Roderarrangemang	Konventionellt
Servicefart	5-6 knop
Ägarförhållanden och ledning	Hagberg & Hansson Fiske AB
Klassningssällskap	Transportstyrelsen
Säkerhetsbesättning	Bemannat enligt TSFS 2010:102



Figur 1. SOLVÅG AV GLOMMEN.

Uppgifter om resan

Anlöpshamnar	Björkö till Skagen
Typ av resa	Internationell
Lastuppgifter/antal passagerare	Barlast
Bemanning	Befälhavare och däcksmän

Uppgifter om sjöolyckan

Typ av sjöolycka	Grundstötning
Datum och klockslag	2013-12-08 omkring 06:00 LT ¹
Position och plats för sjöolyckan	N57° 43,928' E010° 37,643'
Väder	Sydlig vind 7 m/s ökande, snö/regn
Övriga omständigheter	
Konsekvenser	
Personskador	Mindre blesyrer
Miljö	Inga kända
Fartyg	Totalförlust

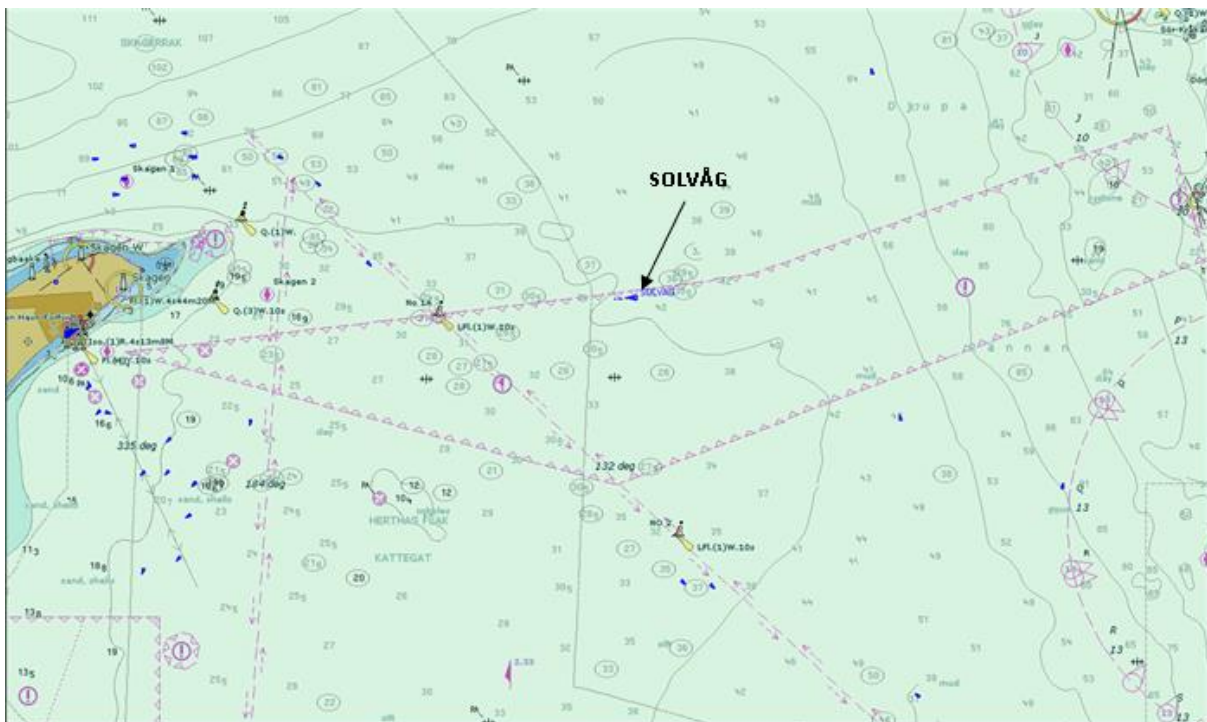
¹ LT (lokal tid). Detta tidsformat används i hela rapporten.

1.1 Händelsebeskrivning

Fiskefartyget SOLVÅG AV GLOMMEN skulle gå till Skagen i Danmark för att hämta en trål och sen vidare ut till havs för att fiska räkor. Besättningen bestod av befälhavare och däcksmän. Fartyget avgick från Björkö utanför Göteborg strax före midnatt den 7 december 2013 med beräknad ankomst till Skagen ca kl. 06-07 den 8 december. Vädret var vid avgången klart med god sikt och en sydlig vind om 5-6 m/s.

Befälhavaren tog första vakten och däcksmän gick för att vila. Omkring kl. 03.30 övertog däcksmän vakten. Befälhavaren kontrollerade då maskinrummet och fyllde upp dagtanken (den bunkertank som användes för fartygets drift). Vädret var fortfarande klart med en sydlig vind omkring 8 m/s. På bryggan fanns, förutom navigationsutrustning, en tv som var påslagen. Däcksmän har uppgett att han ägnade viss uppmärksamhet åt tv:n under resan till Skagen.

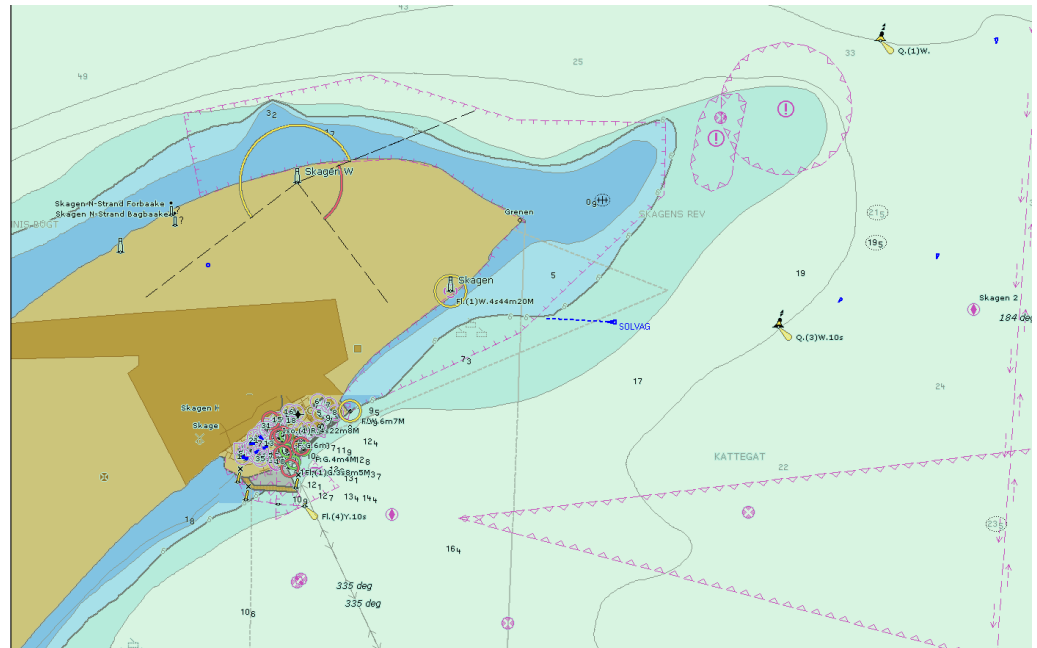
Strax före kl. 06.00 uppgav däcksmannen att han sökte efter ett särskilt blått ljus från en stor upplyst skylt inne i Skagens hamn som



Figur 2. AIS-position på SOLVÅG AV GLOMMEN den 8 december 2013 kl. 03.30.

han brukade använda för att navigera in till hamnen. Det hade dock börjat snöa och något ljus syntes inte. När han tittade på sjökortsplottern² såg han att fartyget hamnat för långt norrut. Genast efter observationen i plottern fick fartyget bottenkänning och sögs mot botten. Däcksmän drog då av på farten och suget släppte. Farten ökades åter, men efter ca en minut stod fartyget på grund.

² En sorts elektroniskt sjökort, vanligt på mindre fartyg.



Figur 3. AIS-position på SOLVÅG AV GLOMMEN den 8 december 2013 kl. 06.00.

Befälhavaren vaknade av bottenkänningen och tog sig upp till bryggan. Grundkänningen upplevdes som mjuk och de försökte därför backa av grundet, utan att lyckas. Före grundstötningen hade dansk kustradio försökt kalla upp fartyget på VHF kanal 16, men anropet hade inte uppfattats ombord på grund av att volymen på fartygets VHF-radio var nerskruvad. Detta uppmärksammades först när en besättningsman på ett annat fiskefartyg ringde till SOLVÅG AV GLOMMEN och påtalade det för däcksmannan. Besättningen på SOLVÅG AV GLOMMEN tog då kontakt med den danska sjöräddningen via VHF-radio och kl. 06.34 kallades Skagen räddningsstation upp av fartyget. Besättningen bad dem avvakta med hjälp då läget ombord för tillfället kändes lugnt.

Ombord på fartyget började maskinrummet vattenfyllas, vilket uppmärksammades efter att däcksmannan på nytt gått ner för att göra en kontroll. Befälhavaren kontrollerade därefter fartygets lastrum och fann då inte något vatten i utrymmet. Efter kontroll av lastrummet blev lastluckan inte helt stängd. Besättningen startade fartygets läns-pumpar, men dessa räckte inte till för att hålla undan det inträngande vattenflödet i maskinrummet.

Klockan 07.49 ropade SOLVÅG AV GLOMMEN upp Skagens räddningsstation för att få ombord läns-pumpar, eftersom vatteninträngningen skedde väldigt fort och man började få slagsida. På grund av det dåliga vädret gick det emellertid inte att transportera några läns-pumpar till fartyget. Slagsidan på fartyget ökade successivt och besättningen beslutade sig för att överge fartyget. Befälhavaren tog på sig en räddningsdräkt, dock utan att lyckas stänga den helt. Däcksmannan tyckte däremot inte att det var nödvändigt med dräkt.

Klockan 08.10 kallade besättningen upp räddningsstationen i Skagen för att bli evakuerade. När besättningen skulle ta sig ombord på rädd-

ningsfartyget sköljde en stor våg över fartygen, varvid befälhavaren spolades i sjön medan däcksmän och en besättningsman från räddningsfartyget spolades upp på SOLVÅG AV GLOMMEN. Befälhavaren lyckades simma iland, en stäcka på ca 50 meter, och fick därefter hjälp av räddningspersonal och kördes till räddningsstationen i Skagen. Klockan 08.35 beslutades att sända en helikopter för att bärga de två kvarvarande ombord på fartyget. Klockan 09.21 hade de båda personerna bärgats och befann sig i helikoptern.



Figur 4. Bärning. Foto: Den Maritime Havarikommission.

Däcksmän fördes till Ålborg för läkarundersökning och behandling av mindre blesyrer i form av skärsår. Befälhavaren var kvar på räddningsstationen där han kunde höra VHF-trafiken från räddningsinsatsen. Han kunde endast uppfatta att däcksmannen var skadad och skulle föras till sjukhus men inte hur omfattande skador däcksmän hade.

När fartyget undersöktes följande dag konstaterades det att vatten kommit in i lastrummet.

1.2 Fartyget

Fiskefartyget byggdes 1975 vid Strandby Skibsvearft, Danmark, och registrerades i Danmark som HEDI SANNE. Den 10 november 2006 köptes fartyget till Sverige och registrerades som CLINTON med hemmahamn Hönö. Under 2010 såldes fartyget och bytte namn till MULAN med hemmahamn Simrishamn. Senare under 2010 sålde fartyget åter, denna gång med namnet SOLVÅG AV GLOMMEN med hemmahamn Falkenberg.



Figur 5. Olycksplatsen.

SOLVÅG AV GLOMMEN var ett 20 meter långt träfiskefartyg om 67 brutto³. Fartygets maskin installerades 2009 och utgjordes av en Volvo Penta D12-MH 265 kW. Året efter drogs effekten ner till 121 kW.

Bryggan var utrustad med en radar av fabrikat Furuno, två sjökortsplottrar (en Sodena och en Kodfish vilka inte uppfyllde kraven för ECDIS⁴), GPS (Global Positioning System), AIS (Automatic Identification System), Furuno gyrokompass, magnetkompass, GPS-kompass, Robertson kursskrivare, Simrad ekolod och Robertson Ap 45 autopilot.

³ Brutto och bruttodräktighet är ett enhetslöst volymmått.

⁴ Electronic Chart Display and Information System.



Figur 6. Bryggan på SOLVÅG AV GLOMMEN.

Fartyget hade nyligen genomgått fribords- och sjövärdighetsbesiktningar men på grund av kvarstående brister (se avsnitt 1.6) inte fått några certifikat utfärdade av Transportstyrelsen.

Fartygstillstånd fanns registrerat hos Havs- och vattenmyndigheten vid tillfället för olyckan.

1.3 Besättningen

Befälhavaren var vid händelsen 37 år och hade behörighet Fartygsbefäl klass VIII och Maskinistexamen⁵ (motsvarande dagens examen klass 8) för motorfartyg, den senare från 1994. Läkarintyg och andra uppgifter om giltiga certifikat fanns inte registrerade hos Transportstyrelsen. Yrkesfiskelicens fanns för befälhavaren registrerad hos Havs- och vattenmyndigheten. Befälhavaren var en erfaren fiskare. Befälhavaren uppgav att han hade säkerhetsutbildning för fiskare, men den var inte registrerad hos Transportstyrelsen och han har inte kunnat uppvisa certifikatet då det förvarades ombord på SOLVÅG AV GLOMMEN och försvann i samband med olyckan. (Öckerö Maritime Center har senare bekräftat att han gick säkerhetsutbildning där 2001, som var giltig i 5 år.) Befälhavaren har också uppgett att han hade giltigt läkarintyg vid tillfället men inte heller detta var registrerat hos Transportstyrelsen. Enligt uppgift från befälhavaren har en kopia på läkarintyg skickats till haverikommissionen men inte kommit fram.

Däcksman var 55 år och var också en erfaren fiskare. För däcksman saknades behörigheter registrerade i Transportstyrelsens register. Han hade ett läkarintyg utfärdat 2011 giltigt i fyra år för inre fart och

⁵ En examen är giltig i obegränsad tid, medan en behörighet är tidsbegränsad till fem år.

Säkerhetsutbildning för fiskare från 2010, giltig till 2015. Yrkesfiske-licens fanns registrerad för däcksmän hos Havs- och vattenmyndig-heten.

1.4 Relevanta föreskrifter

1.4.1 *Fartcertifikat och fribordscertifikat*

När fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 används i kommersiell verksamhet, ska det enligt fartygssäkerhetslagen (SFS 2003:364⁶) ha ett fartcertifikat utfärdat av Transportstyrelsen. Fartyget skall även ha ett fribordscertifikat. För att erhålla certifikat måste fartyg godkännas vid en sjövärdighets- och fribordsbesiktning utförd av Transportstyrelsen.

1.4.2 *Bemannings och utbildning*

Det fanns inget beslut om säkerhetsbesättning, vilket medför att fartyget skulle ha bemannats i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter om bemanning (TSFS 2010:102⁷). Det innebär i det aktuella fallet en befälhavare med lägst behörighet som Fartygsbefäl klass VIII och Specialbehörighet för fiskefartyg. För att klara bemanningen på bryggan ska det också finnas en utkik. Dessutom ska alla som tjänstgör på ett fiskefartyg ha genomgått en av Transportstyrelsen godkänd säkerhetsutbildning. Eftersom det var fråga om en kort resa⁸ var det inte nödvändigt att även ha ett vakthavande befäl. En av besättningen skulle ha avlagt lägst en Maskinbefäls-examen klass VIII eller en Maskinistexamen. Samtliga skulle dessutom ha certifikat över godkänd Säkerhetsutbildning för tjänstgöring på fiskefartyg.

Under en period före Transportstyrelsens bildande erhöll svenska sjömän en påminnelse från tillsynsmyndigheten när det var dags att förnya behörigheterna via brev. Detta upphörde efter en tid eftersom adressregistret inte alltid var aktuellt och retur försändelserna var många. Numer sköts detta genom att de som har en registrerad e-postadress erhåller en påminnelse cirka tre månader före tidsbegränsade behörigheter eller certifikat går ut. I flera av haverikommissionens utredningar, framför allt inom yrkesfisket har det framkommit brister i behörigheter och utbildningar (se avsnitt 1.8).

1.4.3 *Vakthållning*

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter om vakthållning (TSFS 2012:67) skulle bemanningen på fartygsbryggan minst bestå av vakthavande befäl och utkik. Undantag får göras, men endast om vissa förutsättningar är uppfyllda (bl.a. dagsljus, lättnavigerat vatten,

⁶ SFS: Svensk författningssamling.

⁷ TSFS: Transportstyrelsens författningssamling.

⁸ Med en kort resa avses en resa som under vanliga förhållanden kräver sammanlagt högst 12 timmars gång under en period av 24 timmar. Distansen mellan Björkö och Skagen är ca 35 nautiska mil och skulle med SOLVÅG AV GLOMMEN:s servicefart motsvara ca 6,5 timmars gångtid.

avsaknad av trafik och god sikt). Enligt föreskriften ska varje fartyg till sjöss hålla kontinuerlig radiovakt.

1.4.4 Sjökort

Enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om navigations säkerhet och navigationsutrustning (TSFS 2011:2) med ändringar ställs bl.a. krav på att alla fartyg ska vara utrustade med sjökort och nautiska publikationer för den planerade resan. Sjökort och nautiska publikationer ska rättas med stöd av publikationen UFS⁹ eller motsvarande utländsk publikation. För att en sjökortsplotter ska kunna ersätta sjökort krävs att sjökortsplottern uppfyller kraven för ECDIS.

1.4.5 Fiskelicens (f.d. fartygstillstånd)

Vid tillfället för olyckan krävdes både yrkesfiskelicens för befälhavaren och fartygstillstånd för fartyget men från 1 oktober 2014 så finns yrkesfiskelicenserna inte kvar. Det behövs nu enbart en fiskelicens (f.d. fartygstillstånd), som är knutet till fartyget.

Fiskelicenser utfärdas av Havs- och vattenmyndigheten. Den 1 september 2013 skärptes reglerna och fiskelicens krävs nu på alla fiskefartyg oavsett längd. För att erhålla fiskelicens krävs att fartyget är registrerat i Transportstyrelsens fartygsregister som fiskefartyg, samt att fisket ska bedrivas i näringsverksamhet och ha anknytning till svensk fiskerinäring.

1.4.6 Tillsyn

Enligt 5 kap. 1 § fartygssäkerhetslagen utövar Transportstyrelsen tillsyn enligt fartygssäkerhetslagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen bl.a. när det gäller fartyg och deras utrustning, drift, lastning, lossning och säkerhetsorganisation. När det gäller inspektion utövas tillsyn även av Kustbevakningen i den utsträckning som Transportstyrelsen beslutar i samråd med Kustbevakningen.

Av 5 kap. 4 § förordningen (1994:1716) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen framgår att Havs- och vattenmyndigheten utövar, inom sitt verksamhetsområde, tillsyn över efterlevnaden av EU-förordningar om den gemensamma fiskeripolitiken, föreskrifter som meddelas med stöd av lagen (1994:1709) om EU:s förordningar om den gemensamma fiskeripolitiken och nationella bestämmelser om fiske. Enligt 5 kap. 5 § samma förordning kontrollerar Kustbevakningen inom sitt verksamhetsområde efterlevnaden av bestämmelser om fiske.

Transportstyrelsen har påbörjat ett samarbete med Havs- och vattenmyndigheten inom Projekt nationella föreskrifter. Inom ramen för detta projekt planerar Transportstyrelsen att verka för att

⁹ Underrättelser för sjöfarande.

säkerställa att fartyg som används inom yrkesfisket uppfyller gällande sjösäkerhetskrav.

1.5 Meteorologisk information

Enligt uppgifter som haverikommissionen har inhämtat från SMHI efter olyckan rådde följande vindförhållanden på olycksplatsen vid tillfället.

Skagen, Danmark den 8 december 2013

Lokal Tid	Vindriktning	Vindhastighet (m/s)	Sikt	Nederbörd	Temp.	Våghöjd, sign (meter)	Vågfrekvens
01.00	SW	5	>10 km	Ingen	0	0,3	2,8
02.00	SSW	5	>10 km	Tidvis regn	1	0,3	2,6
03.00	SSW	5	>10 km	Tidvis regn	1	0,3	2,4
04.00	SSW	6	>10 km	Tidvis regn	2	0,3	2,3
05.00	SSW	6	>10 km	Tidvis regn	2	0,4	2,4
06.00	S	7	>10 km	Tidvis regn	2	0,5	2,6
07.00	S	10	2-5 km	Regn	1	0,8	3,3
08.00	S	13	2-5 km	Regn	2	1,3	4,0
09.00	S	13	2-5 km	Regn	2	1,6	4,5
10.00	S	12	2-5 km	Regn	3	1,7	4,6
11.00	SSW	11	2-5 km	Regn	4	1,6	4,6
12.00	SSW	11	2-5 km	Regn	6	1,4	4,5

SMHIs observation kl. 05.00 var automatisk och anger att det förekommer nederbörd men inte om det är regn eller snö. Observationen kl. 06.00 anger enligt SMHI regn. Detta innebär att det är möjligt att nederbörden har börjat som snö och sedan övergått till regn.

1.6 Särskilda prov och undersökningar

Haverikommissionen har varit på plats i Skagen och genomfört intervjuer med både befälhavaren och däcksmän som tjänstgjorde ombord på SOLVÅG AV GLOMMEN vid olyckstillfället. Haverikommissionen har även deltagit vid bärgningen av fartyget och torrsättningen vid varv i Fredrikshamn, Danmark. Fartyget har av

försäkringsbolaget bedömts vara totalförlust och överlämnats till varvet för upphuggning.

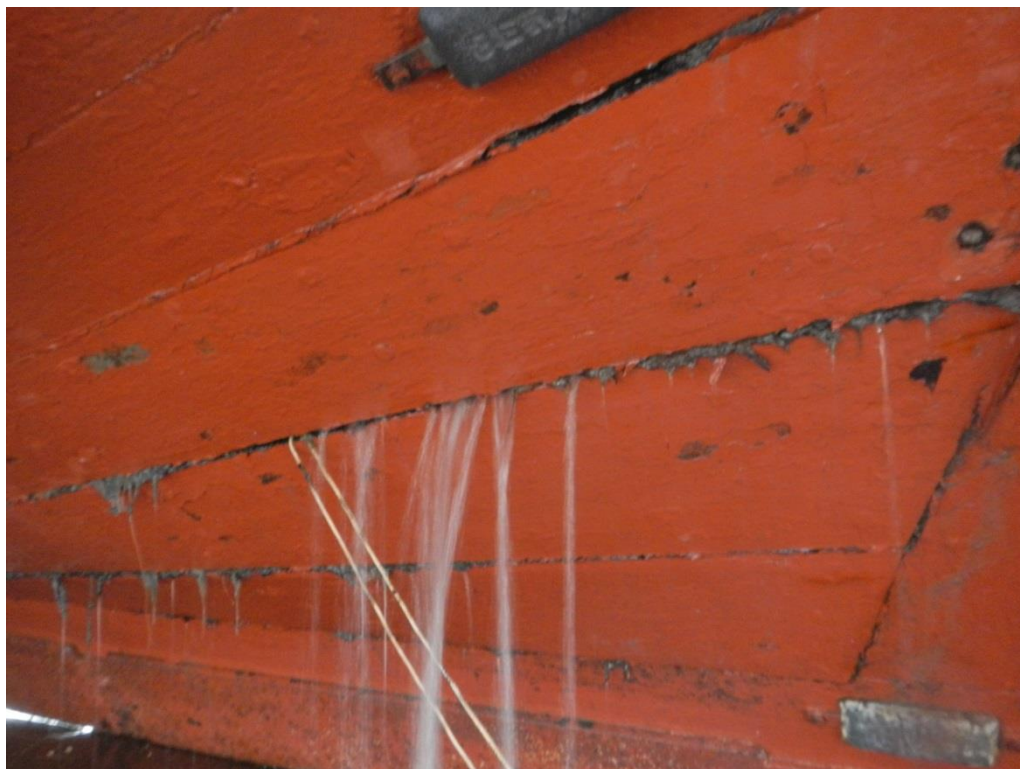


Figur 7. SOLVÅG AV GLOMMEN efter bärgningen.



Figur 8. Bordläggning till maskinrummet på SOLVÅG AV GLOMMEN.

Under torrsättningen konstaterades att delar av bordläggningen runt maskinrummet delvis hade lossnat och resulterat i vatteninträning (se figur 8 och figur 9).



Figur 9. Bordläggning till maskinrummet på SOLVÅG AV GLOMMEN.

Haverikommissionen har tagit del av en statusrapport hämtad från Transportstyrelsens SITS-databas den 9 december 2013, där det framkommer att SOLVÅG AV GLOMMEN hade bl.a. följande brister: fart- och fribordscertifikat gick ut 2011, aktuellt sjökort för området saknas, UFS saknas och utgångsdatum för ljus/batterier till räddningsdräkter passerat.

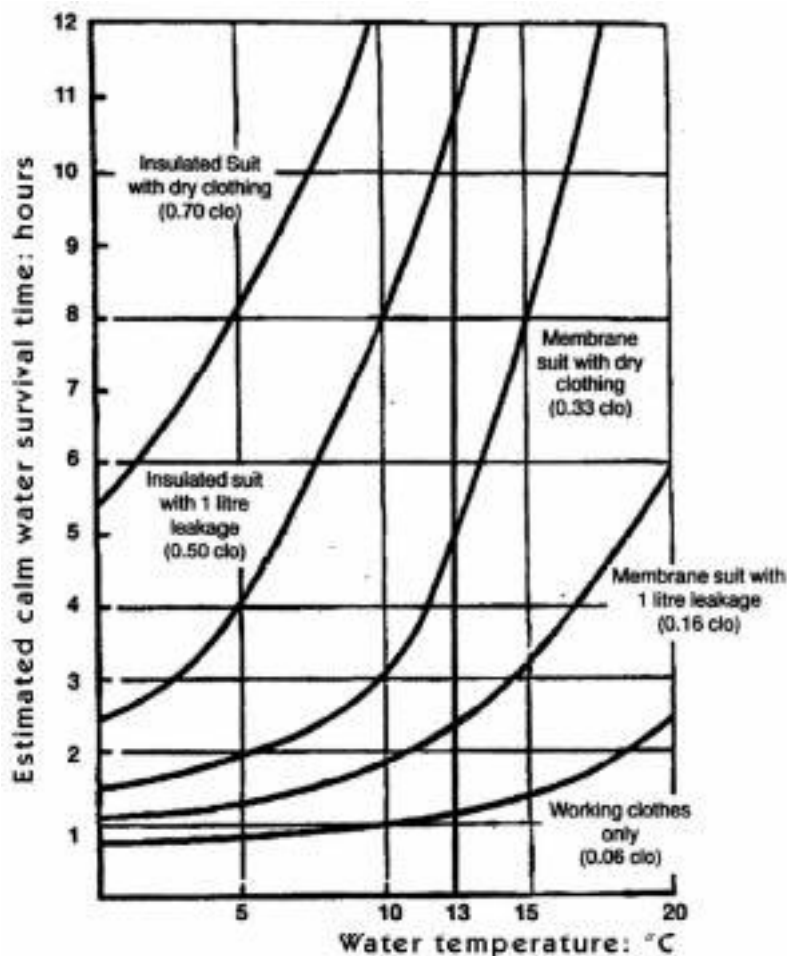
Befälhavaren hade enligt egen utsago åtgärdat nämnda brister och uppfattade därmed det som att fartyget kunde användas. Dessa hade dock inte blivit avsynade av Transportstyrelsen och något nytt fart- eller fribordscertifikat hade SOLVÅG AV GLOMMEN inte fått.

Haverikommissionen har efter samtal med besättningen konstaterat att aktiv navigering i sjökort inte har skett under resan, eftersom det enbart var plottern som användes.

1.7 Överlevnadsaspekter

För att överleva en förlisning i öppen sjö med låg vattentemperatur fordras någon form av skydd mot kylan. Nedkylning (hypotermi) kommer att inträffa snart i kallt vatten, såvida man inte är väl skyddad med t.ex. en räddningsdräkt. Utan sådant skydd hamnar man t.ex. efter omkring en timme i 5-gradigt vatten i ett tillstånd som för de flesta människor innebär risk att förlora medvetandet. Nedkylningen blir ännu påtagligare om man rör sig mycket i vattnet och inte har många lager av kläder som kan ge en viss isolering. Värmeförluster sker alltså både via konduktion (ledning) och via konvektion (strömning). Vatten är här mer effektivt avkylande än luft (se fig. 10 nedan).

Förutsättning för att räddningsdräkt eller annan utrustning ska fungera är att den används på rätt sätt.



Figur 10. Vattentemperatur och klädselns inverkan på överlevnadstiden (från Wissler Model, modified by Hayes, 1987).

Det finns olika typer av räddningsdräkter: 1-timmas, där kroppstemperaturen inte ska sjunka mer än 2 grader i 5-gradigt vatten efter en timma, och 6-timmarsdräkter, där kroppstemperaturen inte ska sjunka mer än 2 grader i 0 – 2 gradigt vatten efter en period av 6 timmar.

1.8 Tidigare utredningar av fiskebåtsolyckor

SHK har i närtid utrett tre andra olyckor som berör fiskefartyg med beröring till denna händelse, RS 2014:04 (GELIA), RS 2014:10 (RANDI), RS 2015:01 (SARA).

I RS 2014:04 (GELIA) påpekade SHK att däcksmän saknade säkerhetsutbildning för fiskare.

I RS 2014:10 (RANDI) påpekade SHK att det inte finns några behörigheter eller certifikat registrerade på befälhavaren i Transportstyrelsens register. Någon formell utbildning hade befälhavaren inte, men han hade läst Skeppare B, dock utan att ta examen. Befälhavaren skulle ha gått säkerhetsutbildning vid två tillfällen, men båda hade

blivit inställda. Han hade maskinmekanikerexamen, egentligen för verksamhet inom skogsindustrin, men hade arbetat inom det gebitet på varv.

I RS 2015:01 (SARA) påpekades att de säkerhetsutbildningar för fiskare som fanns registrerade i registret var mer än 5 år gammal och därmed inte giltiga längre.

2. ANALYS

2.1 Grundläggande aspekter på händelseförloppet

SOLVÅG AV GLOMMEN lämnade Björkö och satte kurs mot Skagen. Vinden, som enligt SMHI vid händelsen var syd till sydväst och ökade från 5 m/s upp till 13 m/s under natten och morgonen, medförde att fartyget fick en avdrift norrut.

När fartyget närmade sig Skagen upptäckte däcksmän för sent att fartyget hade gått för långt norrut och han hann inte ändra kurs förrän fartyget gick på grund. Att situationen kunnat uppstå kan kopplas till att däcksmän var distraherad av tv:n som fanns på bryggan och därför inte märkte avdriften som ökade på grund av den tilltagande sydliga vinden. Fartygets VHF-volym var nedskruvad vilket gjorde att man inte uppfattade anropen från dansk kustradio. Hade man på fartyget uppmärksammat dessa skulle grundstötningen kunnat undvikas.

Även om fartyget hade sjökort över området skedde ingen aktiv navigering med regelbundna positionsangivelser, vilket haverikommissionen anser vara en orsak till att man inte uppmärksamade situationen i tid. Det kan också noteras att den navigation som trots allt utfördes ombord bedrevs med navigationshjälpmedel som inte uppfyller den standard som regelverket kräver. Inte heller fanns det någon med nautisk behörighet på bryggan. Bryggan var således inte bemannad enligt gällande regler då endast däcksmän var på vakt. Det är haverikommissionens uppfattning att om bryggan bemannats enligt Transportstyrelsens föreskrifter om vakthållning med behörig styrman och utkik skulle det funnits betydligt bättre förutsättningar för att undvika grundstötningen än de rådande. Oavsett bemanning ska noggrann utkik alltid hållas. Haverikommissionen konstaterar också att den navigationsutrustning som fanns inte användes på det sätt som avsetts. Det faktum att vakthavande dessutom ägnade sin uppmärksamhet åt tv finner haverikommissionen som oroande.

Bottenskadorna har uppstått efter att fartyget grundstött och kommit att utsättas för vind och sjö samtidigt som det stod på grund. Haverikommissionens undersökning av fartyget visade att fartygets skador varit begränsade till maskinrummets bordläggning, ändå kom

också lastrummet att vattenfyllas. Haverikommissionen bedömer att den sannolika orsaken till vatteninträngningen i lastrummet berodde på att lastluckan inte stängdes efter besättningens skadekontroll av lastrummet efter grundstötningen, och på grund av överspolning fylldes därför detta.

2.2 Regler och tillsyn

SOLVÅG AV GLOMMEN saknade bl.a. fartcertifikat och fribordscertifikat. Detta har dock inte haft någon inverkan på att fartyget grundstötte. Däremot ser haverikommissionen det som otillfredsställande att ett fartyg används i yrkesmässig trafik med så stora brister i bl.a. dokumentation som i det aktuella fallet.

Fiskelicens (f.d. fartygstillstånd) är knutet till fartyget och utfärdas och registreras av Havs- och vattenmyndigheten. Ett av kraven för att erhålla fiskelicens är att fartyget är registrerat i fartygsregistret. Att ett fiskefartyg är registrerat i fartygsregistret innebär emellertid inte att detta uppfyller gällande konstruktionskrav eller är sjösäkert, utan visar endast att fartyget är svenskt och tillhör den svenska fiskeflottan.

Enligt haverikommissionens mening bör möjligheten undersökas till en fördjupad samverkan mellan tillstånds- och tillsynsmyndigheterna beträffande fisket (Havs- och vattenmyndigheten och Kustbevakningen) samt tillstånds- och tillsynsmyndigheten beträffande sjöfarten (Transportstyrelsen) för att säkerställa att ett fartyg som omfattas av en fiskelicens och som används till fiske även uppfyller kraven på sjösäkerhet och bemanning. Det skulle t.ex. kunna vara fråga om information från Havs- och vattenmyndigheten till Transportstyrelsen om vilka fiskefartyg som omfattas av fiskelicens och som också används till fiske. Med sådan information skulle Transportstyrelsen kunna kontrollera om dessa uppfyller gällande krav och om så inte är fallet ges möjlighet att vidta tillsynsåtgärder. Särskilt inom ramen för fiskerikontrollen, som till sjöss bedrivs av Kustbevakningen, bör möjligheten till förbättrade rutiner för utbyten mellan befintliga dokumentationssystem undersökas närmare.

SOLVÅG AV GLOMMEN var behörigen bemannat för en kort resa. Dock var befälhavarens säkerhetsutbildning äldre än 5 år. Brister i behörigheter och utbildningar har visat sig vara vanligt förekommande problem i olyckor särskilt inom fisket, trots att Transportstyrelsen har ett elektroniskt påminnelse-system för när behörigheter och certifikat närmar sig utgångstiden.

2.3 Överlevnadsaspekter

För att överleva en förlisning i öppen sjö med låg vattentemperatur fordras någon form av skydd mot kylan, t.ex. räddningsdräkt. Händelsen inträffade i december och ytvattentemperaturen var 7 grader enligt SMHI. I det här fallet fanns räddningsdräkt ombord. Däremot använde endast befälhavaren sin och inte på ett korrekt sätt vilket är ett måste om man ska få fullt skydd.

2.4 Övrigt

Haverikommissionen har inte utrett och analyserat den danska räddningsinsatsen närmare. Det är dock olyckligt att befälhavaren blev lämnad ensam på räddningsstationen utan information om vad som hade hänt besättningsmannen. Befälhavaren överhörde från VHF-trafiken att besättningsmannen var förd till sjukhus men visste inte i det läget hur allvarligt skadad han var, eller om han rent av var död, vilket kom att utgöra ett stort orosmoment för honom.

3. UTLÅTANDE

3.1 Undersökningsresultat

- a) Bryggan var inte korrekt bemannad.
- b) Det skedde ingen aktiv navigering.
- c) VHF-volymen var nedskruvad.
- d) Det fanns utrustning på bryggan som störde navigeringen.
- e) Fartyget saknade fart- och fribordscertifikat men hade fartygstillstånd.
- f) Vatteninträngningen skedde genom att maskinrummets bordläggning delvis lossnade efter grundstötningen.
- g) Vattenfyllningen av lastrummet skedde på grund av överspolande sjö.
- h) Överlevnadsdräkter fanns ombord men användes bara av en person och inte på ett korrekt sätt.

3.2 Orsaker till olyckan

Grundstötningen inträffade på grund av att tillräcklig uppmärksamhet inte ägnades åt navigationsrelaterade arbetsuppgifter vilket medförde att fartygets kurs och position inte följdes.

Bidragande var otillräckliga bryggrutiner och avsaknad av utkik.

4. REKOMMENDATIONER

Haverikommissionen finner med anledning av vad som framkommit i denna utredning anledning att rekommendera Transportstyrelsen att:

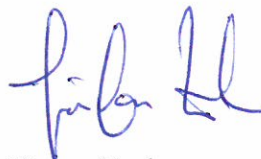
- Säkerställa utökad samverkan med Havs- och vattenmyndigheten och Kustbevakningen i syfte att säkra att fartyg som används inom yrkesfisket uppfyller gällande sjösäkerhetskrav. (RS2015:05 R1)

SHK emotser besked **senast den 16 september 2015** om vilka åtgärder som har vidtagits med anledning av de rekommendationer som har lämnats i rapporten.

På haverikommissionens vägnar



Mikael Karanikas



Jörgen Zachau