

**VARSEL OM SIKKERHETSKRITISKE FORHOLD  
SJØULYKKE VIKING 7, LG8351,  
KANTRING NORDVEST FOR MEHAMN, 6.7.2014**

Avgitt  
Juli 2014

Statens havarikommisjon for transport  
Postboks 213  
2001 Lillestrøm  
Telefon: 63 89 63 00  
Faks: 63 89 63 01  
<http://www.aibn.no>  
E-post: [post@aibn.no](mailto:post@aibn.no)

## MELDING OM ULYKKEN

Statens havarikommisjon for transport (SHT) fikk melding om sjøulykken 6. juli 2014 kl. 1620 fra Hovedredningssentralen Nord-Norge. I følge meldingen hadde en 23 fots utleiebåt kantret med fem svenske turister og en guide om bord mens de var på fisketur. Alle personene havnet i sjøen. De ble raskt hentet opp av sjøen av en annen båt. En av turistene omkom.

SHT besluttet tirsdag 8. juli 2014 å iverksette en forundersøkelse av sjøulykken. To personer fra SHT reiste dagen etter til Mehamn for å innhente vitneopplysninger og gjennomføre tekniske undersøkelser av fartøyet, søsterfartøyet, samt tre andre modeller av Dolmøy 230 Fisker som var overlevert i 2012.

Ettersom turisten som omkom var svensk statsborger har Statens havarikommisjon i Sverige blitt informert om ulykken.

# 1. FAKTISKE OPPLYSNINGER



Figur 1: Bilde av fartøystypen, Dolmøy 230 Fisker. Kilde: Dolmøy Gjestebrygge AS

## 1.1 Detaljer om fartøyet og ulykken

### *Fartøysdetaljer*

Eier av fartøyet:	Nordkyn Nordic Safari AS
Hjemsted:	Vardø
Flaggstat:	Norsk skipsregister (NOR)
Kjenningsignal:	LG8351
Type:	Spesialskip: Mindre arbeidsbåt
Byggeverft :	Dolmøy Gjestebrygge AS, Hitra
Byggeår/Cin-kode:	2014/ NO-DOL01037A414
Konstruksjonsmateriale:	Kompositt fiber
Største lengde:	7 meter
Maskinkraft:	115 hk utenbordsmotor
Annen relevant informasjon:	Fartøystypen er markedsført som CE-merket fritidsfartøy i konstruksjonskategori C. Maks personer: 4-6 pers 690 kg. Maks last (personer, last, motorvekt): 775 kg el. 850 kg Ca. 230 fartøy av denne typen har blitt solgt i Norge og Sverige.

### *Detaljer om ulykken*

Dato og tid:	6.7.2014, kl. 1326 (lokal tid)
Sted for ulykken:	Ca. i posisjon N 71°10' E 027°38', dvs. 2 n.mil nord for Kinnarodden, nordvest for Mehamn
Personer om bord:	5 fisketurister og 1 guide
Skadde/døde:	1 person omkom
Skader:	1 person ble brakt til sykehus

## 2. FORELØPIG BESKRIVELSE AV HENDELSFORLØPET

Søndag 6. juni 2014 leide fem svenske turistfiskere en Dolmøy 230 Fisker fra Nordkyn Nordic Safari AS i Mehamn. Båten ble leid ut med guide.

Fartøyet har en største lengde på 23 fot og er utrustet med 115 hk utenbordsmotor. Fartøyet er registrert i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) som 'mindre arbeidsbåt' med navnet Viking 7. Fartøyet var nytt og ble tatt i bruk i mai i år. Dolmøy 230 Fisker blir av produsenten markedsført med å tilfredsstille kravene i forskrift 20. desember 2004 nr. 1820 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy mv., for konstruksjonskategori C.

Før avgang hadde alle om bord iført seg automatisk oppblåsbare redningsvester. Det var godt vær med en liten fralandsvind som skapte ubetydelig vindsjø. Dønningene førte til noe bevegelse i båten, men dette ble oppfattet som uproblematisk.

Ulykken oppstod da de var i ferd med å avslutte en ca. fire timers lang fisketur. Fartøyet lå stille på drift mens turistene fisket. Det var, ifølge fiskerne, tatt ombord mellom 70 - 100 kg fangst i to kar som var plassert i forkant av motorbrønnen, akter på dørken. Turistfiskerne sto fordelt fra forut til akter langs styrbord side og guiden sto på babord side akter.

Guiden observerte plutselig at hekken lå dypere i sjøen enn tidligere på dagen. Han startet lensepumpa og har forklart at den tok unna, men ikke i tilstrekkelig grad. Han ba derfor turistfiskerne om å gå forover i fartøyet for å få løftet hekken. I det de gikk forover observerte de at en vannsøyle sto opp fra en dreneringsåpning i styrehusbrønnen. Guiden delte ut termiske beskyttelsesdrakter til turistfiskerne. Selv var han iført tørrdrakt.

Personforflytningen forover førte til kortvarig løfting av hekken, men fartøyet sank stadig dypere i sjøen. Ca. fem minutter etter at det ble konstatert at hekken lå dypere i sjøen, sto vannet godt over dørken i hele fartøyet. Fartøyet kantret deretter mot babord med tre personer stående på dørken forenfor styrhuset og tre personer stående på dørken aktenfor styrhuset.

Kantringen inntraff kl. 1326 ca. 2 n. mil nord for Kinnarodden, nordvest for Mehamn. Før fartøyet kantret fikk guiden varslet utleiefirmaet og sendt nødmelding over VHF.

Etter kantringen ble alle personene liggende i sjøen, og de holdt seg fast i fartøyet som fløt med bunnen i været. De ble etter noe tid oppmerksom på at en av turistfiskerne var livløs.

Ca. 20 minutter etter kantringen ble alle personene brakt opp av et større fartøy tilhørende utleiefirmaet. Det ble iverksatt hjerte- og lungeredning av den livløse personen, men han ble senere konstatert omkommet. En av de øvrige turistfiskerne ble sendt til sykehuset.

Figur 2 viser fartøyet flytende med kjølen opp. Bildet er tatt i etterkant av ulykken.



*Figur 2 Bildet er tatt i etterkant av ulykken. Fartøyet flyter med kjølen opp. Kilde: Redningsskøyta Odin.*

### 3. FORELØPIGE VURDERINGER

Havarikommisjonens innledende undersøkelser har avdekket følgende forhold:

Utleiefirmaet fikk overlevert ulykkesfartøyet og et søsterfartøy fra båtprodusenten i mai 2014. I tillegg hadde utleiefirmaet tilsvarende fartøy overlevert fra samme produsent i 2012. Viking 7 og søsterfartøyet er ikke fysisk CE-merket, men produsenten har opplyst om at de leverte samsvarserklæring med fartøyene da de ble overlevert utleiefirmaet. Produsenten markedsfører også fartøytypen som CE-merket fritidsfartøy i konstruksjonskategori C (utvidet).

Viking 7 er registrert i Skipsregisteret som mindre arbeidsbåt. Dørken i fartøyet har svakt spring over hele lengden med fall akterover. Dette har som funksjon å drenere vann på dørken til drengkanalene og ut i sjøen gjennom sjøslagportene, se bildet til venstre i figur 3. Drengkanalene er arrangert rundt en flushluke i dørken. Det går to sjøslagporter, en på hver side, ut fra akterspeilet.

Havarikommisjonen målte høyden fra lett vannlinje (vannlinje for tom båt med motor og drivstoff) til bunn i drengkanalene til 90 mm på søsterfartøyet. Høyden fra samme vannlinje til flushlukens akter karm ble målt til 140 mm, se bildet til høyre i figur 3. Vannlinjen på ulykkesbåten var omtrent på nivå med overkanten av bunnstoffet. Havarikommisjonen kan ikke utelukke at det var vann i skroget under målingen slik at fartøyet lå mer neddykket enn i lettvekt tilstand. Basert på måling av halvbredder har Havarikommisjonen beregnet vannlinjearealet på denne vannlinjen til 9,21 m<sup>2</sup>. Dette gir 94 kg/cm dypgangsendring.

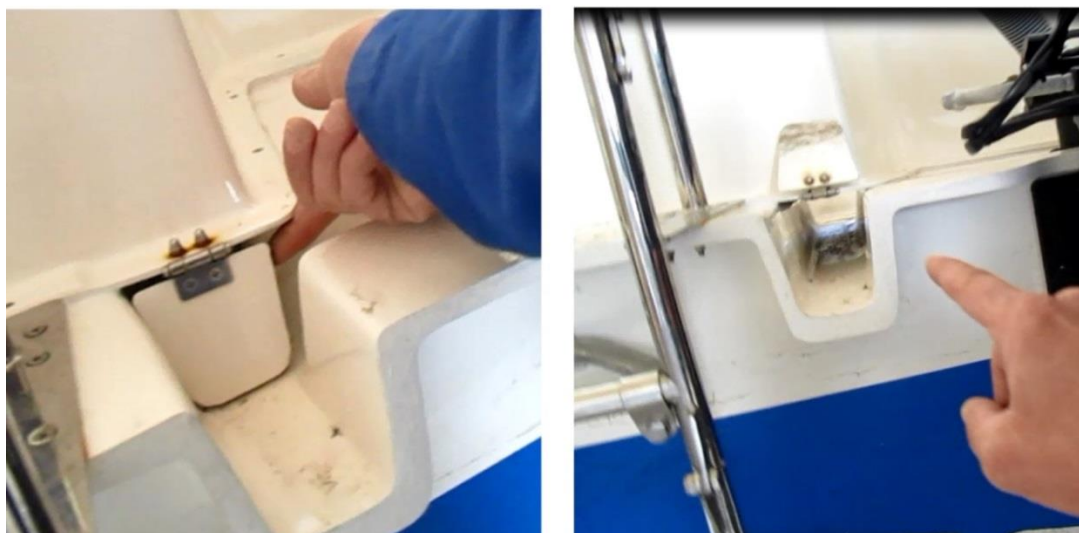


Figur 3 Bildene er tatt av søsterbåten. Bildet til venstre viser dørkluken. Denne ligger i kant med dørken. Rundt dørkluken er det drengkanaler og åpning til babord og styrbord sjøslagport. Bildet til høyre viser babord akterspeil og kant til sjøslagport. Bildet er tatt med en person om bord. Foto: SHT

Totalt kan lasten på ulykkestidspunktet ha vært 893-923 kg<sup>1</sup>. Havarikommisjonen har mottatt to forskjellige opplysninger om maksimal last, men den totale vekten overstiger begge disse verdiene. På ulykkesdagen kan høyden fra vannlinjen til akter kant av

<sup>1</sup> Vekten av de 6 personene som var om bord under ulykken var til sammen 544 kg. Det var omkring 70-100 kg fangst og 40 kg utstyr. I tillegg veide motoren 189 kg og vekten på drivstoffet ved avgang var omkring 70 kg. På ulykkestidspunktet hadde det blitt forbrukt drivstoff slik at drivstoffet kan ha vært redusert med 20 kg.

lukekarmene ha vært 68 mm før det begynte å trenge vann inn<sup>2</sup>. Hver 100 kg overlast utgjør om lag 11 mm økt neddykking. Havarikommisjonen vurderer at overvekten ikke gir en vesentlig økning av høyden til lukekarmen. Til tross for at det var liten vindsjø og slake dønninger var det derfor en mulighet for at sjø kan ha kommet inn over lukekarmen via de lave dreneringskanalene.



Figur 4 Bildene er tatt av ulykkesbåten i etterkant av ulykken. Bildene viser akterspeilet og med detaljer av babord sjøslagport. Foto: SHT

Dolmøy 230 Fisker er arrangert med en stor flushluke i dørken forenfor motorbrønnen, se figur 5. Lukekarmen ligger 20 mm under dørknivået. Drenskanaler omslutter lukeåpningen. Lukedekselet tilsettes med to terser på den ene siden og er verken vann- eller vørtett relatert til alminnelige standarder. SHT har blitt fortalt at brukere tidligere har observert at vann har trengt inn gjennom lukeåpningen til tross for at luken har vært lukket og terset. Det er derfor en mulighet for at forut for kantringen trengte sjø på dørken ned i rommet.

<sup>2</sup> Dette er basert på Havarikommisjonens målinger og beregninger av vekt for neddykking av ulykkesbåten. Denne beregningen inkluderer ikke eventuelle trimendringer ved at flere av personene oppholdt seg på akterdekket.



*Figur 5 Bildene er tatt av ulykkesbåten i etterkant av ulykken. Det øverste bildet viser åpning mellom dørk og dreneringskanalene. Det nederste bildet viser luken som åpnet. Lukekarmen er 20 mm lavere enn dørken. Luken er ikke vær eller vanntett. Foto: SHT*

Rommet under lukeåpningen inneholder drivstofftanken. Ledig volum utover tanken er i følge utleiefirmaet ubenyttet. I akterkant av rommet, i forkant av akterspeilet, er det montert en lensepumpe. Den foreløpige undersøkelsen viser at rommet under luka ikke er tett mot øvrige volumer under dørken, se figur 6. Under undersøkelsen av ulykkesfartøyet observerte Havarikommisjonen vann på yttersiden av avgrensningsskott. Dette vannet ble ikke drenert til området der lensepumpen var plassert. På alle båtene som utleiefirmaet



hadde ble det observert tilsvarende åpninger i avgrensingsskottet rundt rommet under luka.



*Figur 6 Bildet er tatt av ulykkesbåten i etterkant av ulykken. Bildet er fra styrbord side i rommet under luka. Fingeren peker på en åpning i avgrensingsskottet mellom dette rommet og øvrig volumn under dørken. På yttersiden av avgrensingsskottet ble det observert vann. Foto: SHT.*

Havarikommisjonen vil understreke at vurderingene bygger på opplysninger og målinger fra den innledende delen av undersøkelsen. Videre undersøkelser vil blant annet ha som mål å verifisere disse opplysningene.

#### **4. FORELØPIG KONKLUSJON**

SHT sin foreløpige konklusjon er at den lave høyden fra vannlinjen til sjøslagportene kan ha ført til at det har kommet sjø inn på dørken, samt at karmen til flushluka kan ha vært et fyllingspunkt hvor sjø har trengt ned i rommet under. Dette vannet som trengte ned under dørken var ikke lett å observere. Når sjøvann først kom ned i rommet under dørken har det ikke vært kontroll med hvor vannet har tatt veien. Dette kan ha medført at vann har samlet seg i volumer som ikke lenses av lensepumpen. En slik vanninntrenging kan ha økt fartøyets akterlig trim slik at det lettere har kommet vann inn på dørken gjennom sjøslagportene. På et tidspunkt har det blitt så mye vann i rommet at akterskipet begynte å synke. Til tross for at sjøforholdene var gunstige, resulterte dette i at fartøyet mistet stabiliteten og kantret.

SHT vurderer forholdet å være så alvorlig at det er nødvendig å gjøre båtprodusenten, brukerne og tilsynet kjent med disse vurderingene slik at det eventuelt kan treffes umiddelbare tiltak.

SHT ønsker å bemerke at dette kun er foreløpige konklusjoner og videre innhenting av informasjon vil gi en bedre forståelse av hendelsesforløpet og bakenforliggende forhold. SHT planlegger å innhente ytterligere informasjon om fartøyet og fartøystypen. SHT vil også se nærmere på regelverket for produksjon av denne type fartøy, samt på regelverket for denne type utleievirksomhet. Videre arbeid vil bli gjennomført i samråd med den svenske havarikommisjonen.

## 5. VARSEL OM SIKKERHETSKRITISKE FORHOLD

I henhold til SHT's prosedyrer skal varsel om sikkerhetskritiske forhold gis når det i forbindelse med en undersøkelse avdekkes sikkerhetsmessige forhold som umiddelbart må ivaretas. Dette er forhold hvor gjentakelsesfaren blir vurdert som stor, og hvor det er fare for liv og helse. Det gjøres oppmerksom på at SHT er tidlig i undersøkelsesfasen og videre undersøkelser gjenstår.

### **Varsel om sikkerhetskritiske forhold SHT nr. 2014/01**

Havarikommisjonens innledende undersøkelser i forbindelse med ulykken 6. juli 2014 med Viking 7 viser at sjø sannsynligvis har kommet inn på dørken gjennom sjøslagporter i akterspeilet. Da karmhøyden til en stor luke lå 20 mm under dørken, samt at lukkedeckslet ikke var tett, kan sjø gradvis ha fylt rommet under dørken. Åpninger i avgrensningsskott under dørken kan ha ført til at vann trengte inn i rom som ikke ble lenset av lensepumpen. Vannfyllingen førte til at fartøyet mistet oppdrift og stabilitet, og kantret. Seks personer havnet i sjøen og en person omkom. Da SHT har fått opplyst at det er omsatt ca. 230 fartøy av denne typen i Norge og Sverige, hovedsakelig til bruk for turistfiske, finner SHT det nødvendig å fremme varsel om sikkerhetskritiske forhold i en tidlig fase av undersøkelsen.

SHT tilrår Sjøfartsdirektoratet å vurdere forholdene som Havarikommisjonens innledende undersøkelse har avdekket og iverksette relevante tiltak ovenfor produsent, utleiery og brukere av denne båttypen.

Statens havarikommisjon for transport  
Lillestrøm, 18. juli 2014