



HAVKATTEN

Søulykkesrapport om arbejdsulykke

27. MAJ 2023

SØULYKKESRAPPORT OM ARBEJDSULYKKE PÅ HAVKATTEN DEN 27. MAJ 2023.

udgivet af

DMAIB
Den Maritime Havarikommission
Batterivej 9
DK-4220 Korsør

Denne rapport er udgivet 8. november 2023.

Foto: HAVKATTEN grundstødt ved Græm Strand
Kilde: DMAIB

Læs mere på www.dmaib.dk

Denne rapport må gengives i alle formater og medier, såfremt den anvendes i korrekt gengivelse og ikke i en misvisende sammenhæng. Rapportens titel og ophav skal angives.

Den Maritime Havarikommissions undersøgelser foregår adskilt fra den strafferetlige efterforskning uden anvendelse af juridiske bevisførelsesprocedurer og uden noget andet grundlæggende formål end at lære om ulykker med henblik på at undgå ulykker i fremtiden. Derfor kan anvendelse af denne rapport til andre formål føre til fejlagtige eller vildledende fortolkninger.

Indhold

Indledning	4
HÆNDELSESFORLØB	5
Baggrund	6
Hændelsesforløb	6
UNDERSØGELSEN	10
Fiskerimetode	11
Indretning af arbejdsdækket	12
Arbejdsmetode for bjærgning af fiskeredskaber	13
Undersøgelse af vrag af HAVKATTEN og fiskeredskaber	15
Undersøgelse af skibets sejlads	19
ANALYSE & KONKLUSION	22
Overbordfaldet	23
APPENDIKS	24

Indledning

Iværksættelse af undersøgelsen

Den 29. maj 2023 kl. 17.42 modtog Den Maritime Havarikommission underretning fra Fiskeriets Arbejdsmiljøråd om, at det énmandsbetjente fiskeskib HAVKATTEN var fundet grundstødt og ubemandet i brændingen ved Græm Strand på den jyske vestkyst. Det danske Joint Rescue Coordination Centre (JRCC) havde vurderet, at det ikke var muligt at finde fiskeskipperen i live.

Fordi fiskeskipperen blev formodet omkommet, iværksatte Den Maritime Havarikommission straks en undersøgelse af hændelsen, og to havariundersøgere blev sendt til det forulykkede skib.

Den 30. og 31. maj foretog havariundersøgerne tekniske undersøgelser på skibet, mens det stadig befandt sig i brændingen ved Græm Strand. Yderligere tekniske undersøgelser af skib og fiskegrejer blev foretaget de følgende dage. Derudover foretog undersøgerne interviews med fiskeskipperens pårørende og kollegaer.

Det kunne konstateres, at der ingen vidner var til ulykken. Formålet med havarikommissionens undersøgelse blev dermed at klarlægge, hvad der var hændt på HAVKATTEN, fra skibet afgik havn, til det blev fundet grundstødt.

Hændelsesforløb

Baggrund

HAVKATTEN var et fiskeskib (figur 1) med hjemsted i Thyborøn. Skibet var bygget i 1940 på Rødvig Skibs- & Baadebyggeri og var på ulykkestidspunktet rigget til garnfiskeri. Fiske-skipperen, som ejede HAVKATTEN, havde overtaget skibet i 2001. Han arbejdede typisk alene om bord og anvendte skibet til fiskeri efter konsumfisk. Fiskeriet foregik normalt i Nordsøen i områder ud for Thyborøn eller Hanstholm og forløb typisk over to døgn.



Figur 1: HAVKATTEN.
Kilde: Privat foto.

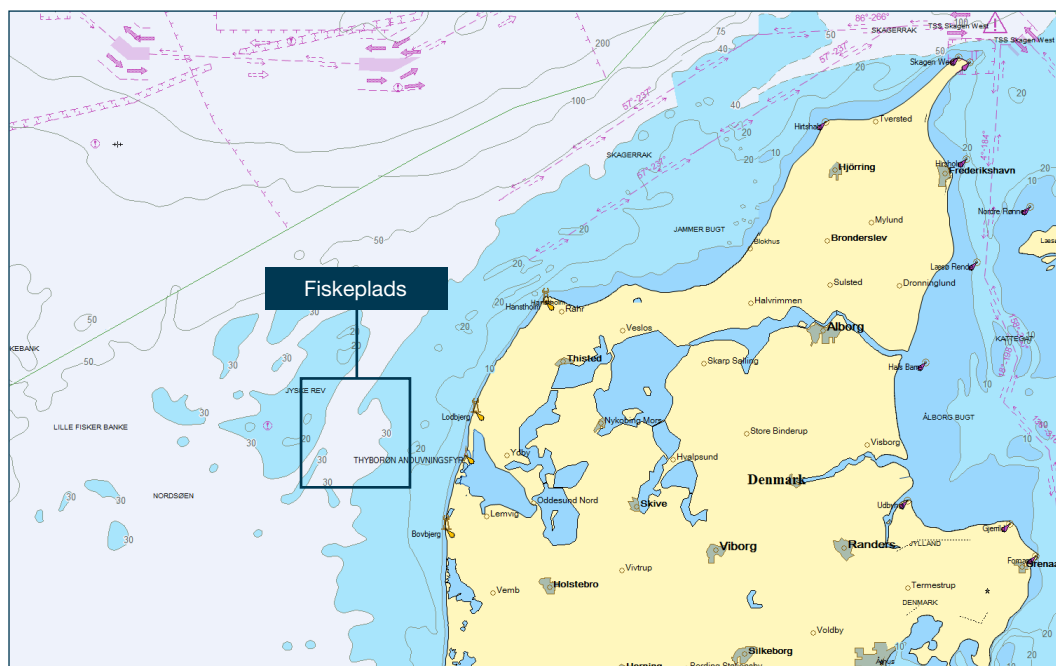
Hændelsesforløb

REKONSTRUKTION AF HÆNDELSESFORLØBET

Beskrivelsen af hændelsesforløbet strækker sig over tidsrummet fra HAVKATTEN afsejlede fra Thyborøn Havn den 27. maj 2023 cirka kl. 07.00 til den 29. maj kl. 14.14, hvor eftersøgningen af fiskeskipperen blev indstillet.

Der var ingen vidner til ulykken. Hændelsesforløbet er derfor baseret på oplysninger fra pårørende, andre fiskere, elektronisk data fra skibet, oplysninger fra JRCC, Kystredningstjenesten samt det danske og tyske politi.

HAVKATTEN afgik fra Thyborøn Havn kl. 07.00 den 27. maj 2023 med kurs mod en fiskeplads vest for Thyborøn (figur 2). Fiskeskipperen havde planlagt at sætte torskegarn, der skulle fiske, mens han bjærgede pighvargarn, som han tidligere havde sat. Han forventede at være hjemme igen om morgenen to dage senere.



Figur 2: Planlagt fiskeplads.

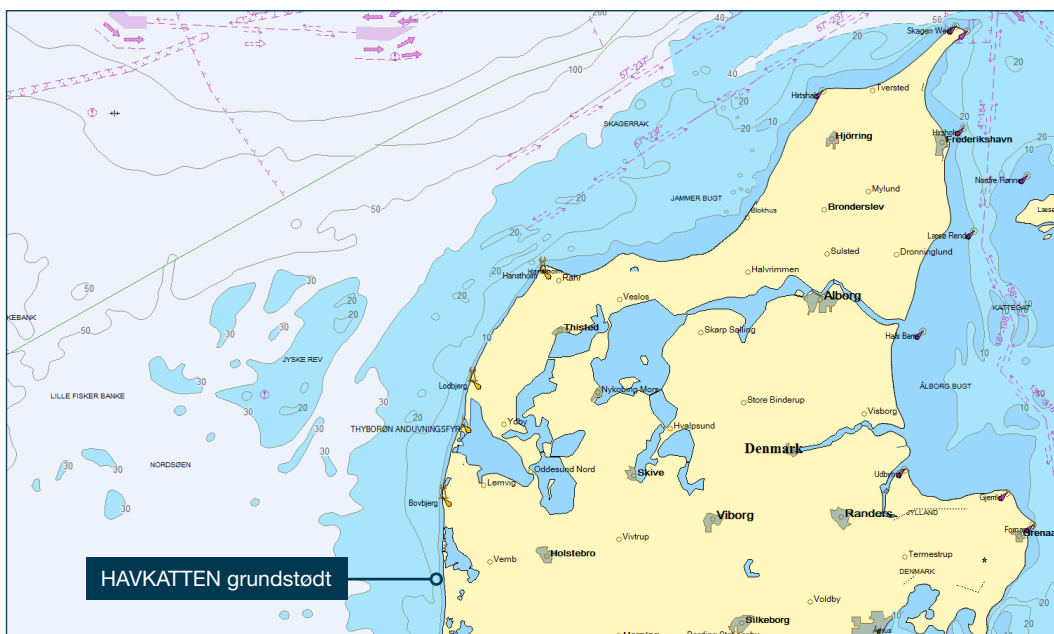
Kilde: SafeSeaNet Ecosystem GUI, modificeret af DMAIB

Fiskeskipperen havde for vane at være i telefonisk kontakt med familien under fiskeriet, når mobildækningen gjorde det muligt. Undervejs mod fiskepladsen havde han en telefonsamtale med et familiemedlem kl. 09.00. Herefter hørte familien ikke mere fra fiskeskipperen.

Flere skibe fiskede i samme område som HAVKATTEN, og en fisker fra et af de øvrige skibe plottede HAVKATTEN på radaren samme aften. Han bemærkede, at HAVKATTEN var på en nordgående kurs væk fra fiskepladsen. Den følgende dag forsøgte familiemedlemmer gentagne gange at opnå telefonisk kontakt med fiskeskipperen, men uden held. Det var dog ikke unormalt på grund af den sparsomme mobildækning i området.

Den 29. maj 2023 kl. 11.16 kontaktede en bekymret fisker JRCC, fordi HAVKATTEN ikke var kommet i havn i Thyborøn om morgenen, som forventet. Kort efter, kl. 11.18, kontaktede de pårørende JRCC og forklarede, at de var bekymrede, fordi fiskeskipperen ikke var kommet hjem. De pårørende informerede JRCC om, i hvilket område HAVKATTEN havde fisket, og JRCC rekvirerede en telefonpejling af fiskeskipperens telefon for at lokalisere skibet. Lyngby Radio kaldte herefter HAVKATTEN på VHF kanal 16, men fik ikke noget svar.

Mindre end en time senere, kl. 11.52, modtog Midt- og Vestjylland Politi en anmeldelse fra en borger, der havde observeret et grundstødt fiskeskib i brændingen ca. 20-30 meter fra kysten ved Græm Strand. Anmelderen kunne fra stranden ikke observere personer om bord. Politiet kontaktede herefter JRCC og videregav oplysningerne om det strandede skib (figur 3 og 4).



Figur 3: Position hvor HAVKATTEN blev fundet grundstødt.
 Kilde: SafeSeaNet Ecosystem GUI, modificeret af DMAIB



Figur 4: HAVKATTEN grundstødt ved Græm Strand.
 Kilde: DMAIB

I samarbejde Kystredningstjenesten indledte JRCC straks en identificering af skibet og en undersøgelse af, om der var personer ombord. Mandskab fra Thorsminde Kystredningsstation identificerede skibet som HAVKATTEN og gik ombord i skibet, hvor de konstaterede, at skibet var ubemandet.

Telefonpejlingen af skipperens telefon, som JRCC tidligere havde iværksat, viste, at fiskeskipperens telefon befandt sig geografisk tæt på stedet, hvor skibet blev fundet grundstødt. Kystredningstjenesten fandt senere fiskeskipperens telefon om bord.

JRCC udførte en beregning af, hvor lang tid skibet havde drevet og vurderede, at skibet havde drevet i 40-42 timer uden personer ombord. Overlevelsesmulighederne ved en vandtemperatur på 10-11°C blev anslået til 15-17 timer. Derfor mente JRCC, at det ikke var muligt at finde fiskeskipperen i live, og eftersøgningen blev indstillet kl. 14.14.

Den 10. juni 2023 blev fiskeskipperen fundet død i tysk farvand ud for øen Sylt. Fiskeren var iklædt sit sædvanlige arbejdstøj og arbejdshandsker.

Det blev ved en obduktion ikke med sikkerhed konstateret, hvad årsagen til fiskeskipperens død var. Det blev dog sandsynliggjort, at fiskeskipperen var død ved drukning.

Undersøgelsen

UNDERSØGELSESPROCESSEN

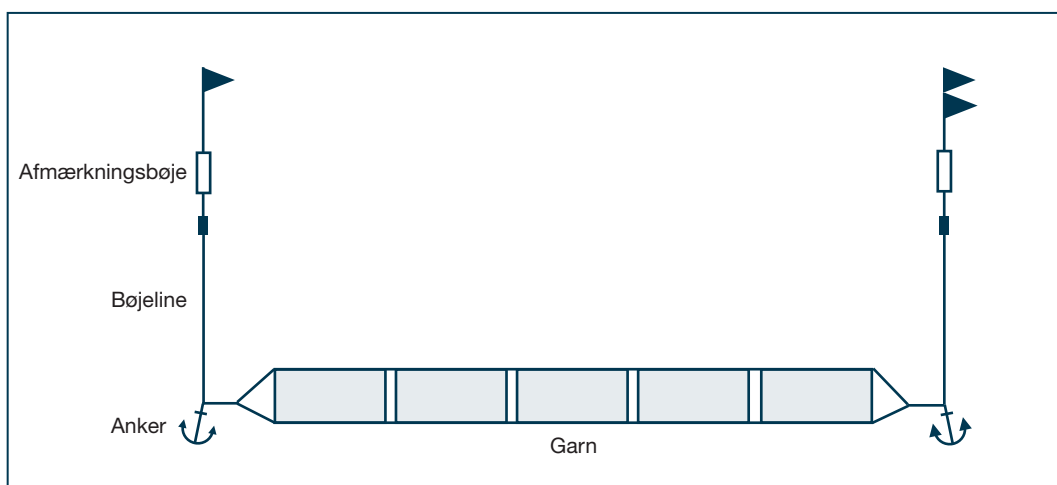
Det kunne konstateres, at der ikke var vidner til, hvad der var hændt på skibet fra kl. 07.00 den 27. maj 2023, til skibet blev fundet grundstødt den 29. maj 2023. Fordi fiskeskipperen to uger senere blev fundet iført arbejdstøj og handsker, tog undersøgelsen udgangspunkt i, at fiskeskipperen var faldet overbord i forbindelse med arbejde på dækket.

Undersøgelsen fokuserede på at rekonstruere HAVKATTENS sejlads og fiskeri fra afgang Thyborøn, til skibet grundstødte ved Græm Strand. Undersøgelsen omfattede en teknisk undersøgelse af det grundstødte skib samt skibets kurs, fart og positionsangivelser i tiden op til ulykken. Derudover blev de sidst anvendte fiskeredskaber bjærget fra de kendte fiskeområder. For at afdække fiskeskipperens arbejdsmetoder blev der udført interviews med pårørende og fiskere, der kendte ham.

Formålet var at klarlægge mulige årsager til, at fiskeskipperen faldt over bord.

Fiskerimetode

HAVKATTEN var et garnfiskeskib, som blev anvendt til fiskeri af konsumfisk. På ulykkesdagen var HAVKATTEN rigget til fiskeri med bundnært nedgarn, som blev sat i garnlænker. Når garnlænken var sat ud, bestod fiskeredskabet af to afmærkningsbøjer - én i hver ende af lænken - to ankre og tyve forbundne garn. Der var mellem 1.200 og 1.300 meter garn i hver lænke. Hver afmærkningsbøje var forbundet med en bøjeline til et anker på havbunden (figur 5).



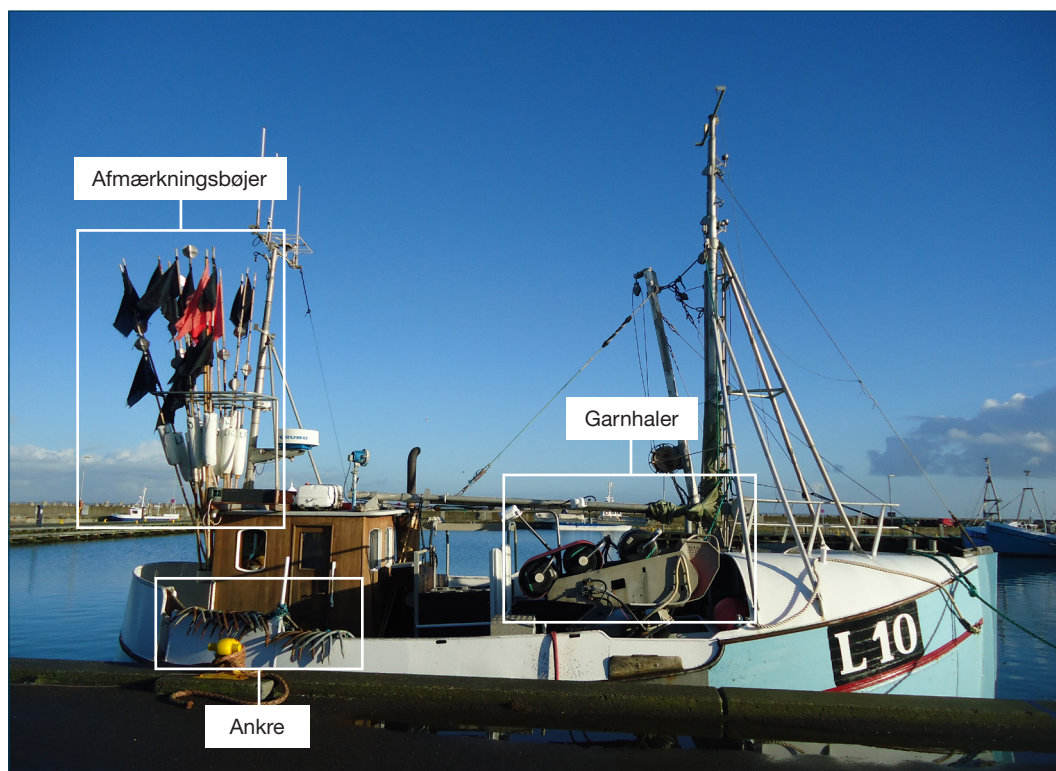
Figur 5: Skitse af bundnært nedgarn.
Kilde: DMAIB

Udsætningen af fiskeredskaberne foregik ved, at fiskeskipperen lempede bøjer og ankre ud over siden, hvorefter garnet blev ført ud over siden agten for styrehuset, mens skibet gik langsomt frem. Indhalingen af garnet foregik ved, at afmærkningsbøjerne manuelt blev løftet tilbage ind over skibssiden, og garn og ankre blev trukket ind ved hjælp af en hydraulisk garnhaler, mens skibet lå stille.

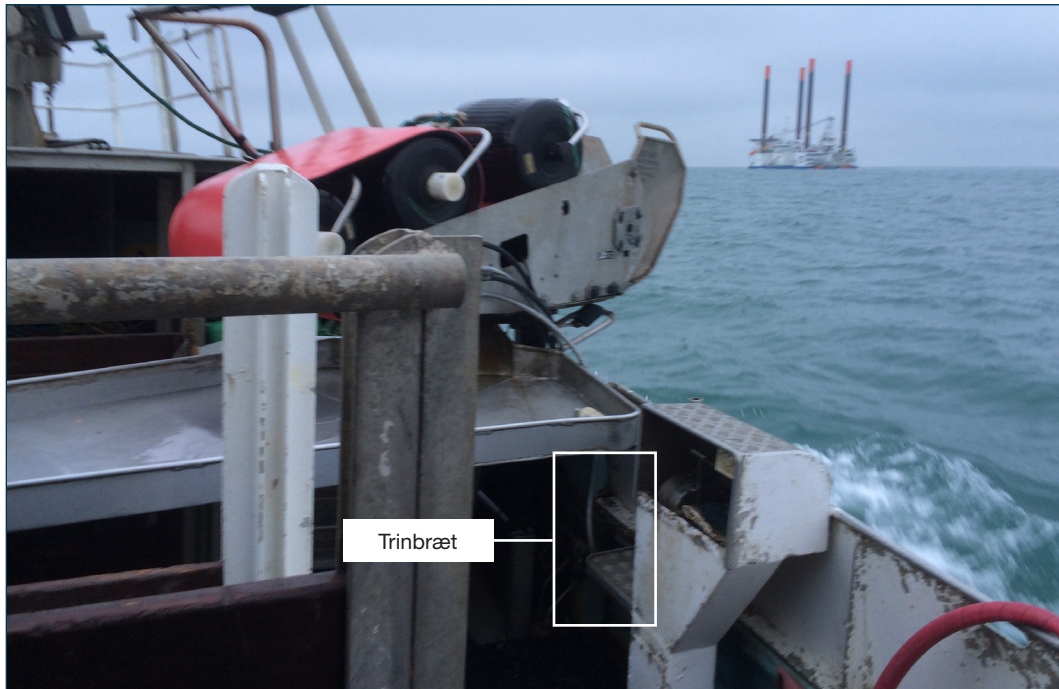
Indretning af arbejdsdækket

Arbejdsdækket på HAVKATTEN bestod af en åben del og en overdækket del. Den åbne del lå agten og foran for styrehuset. Den overdækkede del var foran i skibet. Agten for styrehuset blev afmærkningsbøjer til garnfiskeriet opbevaret i en holder. Umiddelbart foran for styrehuset blev bådshager opbevaret, som blev anvendt, når fiskeskipperen skulle hive bøjerne langs skibet for derefter at løfte dem om bord. Ankrene blev opbevaret på lønningen i skibets styrbord side. Garnhaleren, som blev anvendt til indhaling af fiskeredskaber, og dens betjeningshåndtag var monteret i styrbord side (figur 6).

Agten for garnhaleren var en styrepult monteret, hvorfra skibets fremdrivningsmaskeri og styring kunne betjenes. Imellem garnhaler og styrepult var der et trinbræt, som blev anvendt af fiskeskipperen, når han skulle tage bøjer, ankre og fangst om bord (figur 7).



Figur 6: Placering af fiskeredskaber på HAVKATTEN.
Kilde: Privat foto.



Figur 7: Trinbræt monteret mellem garnhaler og styrepult.
Kilde: Privat foto.

Arbejdsmetode for bjærgning af fiskeredskaber

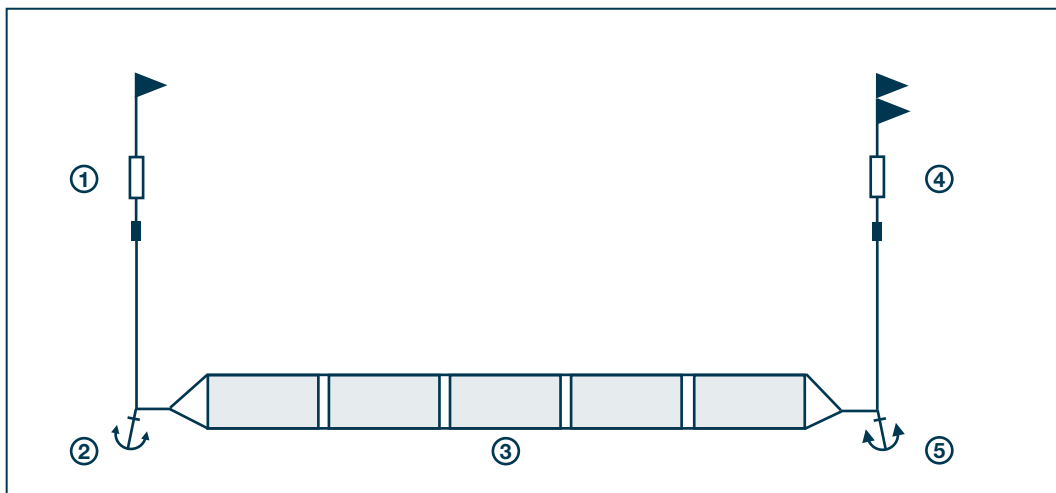
I den periode fiskeskipperen havde fisket med HAVKATTEN, blev skibet primært anvendt til garnfiskeri. Han fiskede sædvanligvis alene, men til tider havde han et familiemedlem med som besætning. Det var derfor muligt for havarikommissionen at indhente vidneudsagn om fiskeskipperens arbejdspraksis.

Bjærgning af fiskeredskaberne foregik ved, at fiskeskipperen fra styrehuset manøvrerede HAVKATTEN tæt på den første bøje i lænken af garn. Når skibet lå stoppet ud for bøjen, låste han gearet til fremdrivningen og gik ud til styrepulten på dækket, hvor han omskiftede manøvreringen af skibet til styrepulten.

Derefter tog han fat i bøjen enten med hænderne eller anvendte en bådshage. Bøjen blev trukket hen til skibssiden og løftet om bord. Når bøjen var kommet ombord, blev den placeret på dækket i styrbord side. Herefter aktiverede han garnhaleren og begyndte indhaling af bøjelinen. Når bøjeline og anker var kommet fri af vandet og inden for fiskeskipperens rækkevidde, tog han fat i ankeret og koblede det fra mellemlinjerne. Det var nødvendigt for fiskeskipperen at befinde sig i nærheden af garnhaleren og styrepulten, når han skulle løfte bøjer og ankre og garn om bord. Ifølge vidneudsagn var det normalt, at fiskeskipperen stod på trinbrættet mellem garnhaleren og styrepulten, når fiskegrejerne blev bragt om bord. Ankeret blev placeret på lønningen i styrbord side. Herefter halede han garnet ombord med garnhaleren.

Garnet blev bragt op på arbejdsbordet, som var placeret i forlængelse af garnhaleren. Undervejs stoppede fiskeskipperen indhalingen for at tage fangst ud af garnet og lægge den i kasser. Garnet fortsatte herefter ned i en paune. Når hele garnlænken var om bord, løftede fiskeskipperen det sidste anker og den sidste bøje om bord. Rækkefølgen ved ombordtagning af fiskegrejerne fremgår af figur 8. Bøjerne blev normalt placeret i stativet agten for styrehuset, når fiskeriet var overstået, og fiskeskipperen sejlede tilbage mod havn.

Fiskeskipperen anvendte ikke redningsvest, når han arbejdede på dækket.



Figur 8: Rækkefølge ved bjærgning af fiskegrejer.
Kilde: DMAIB

Undersøgelse af vrag af HAVKATTEN og fiskeredskaber

Ved undersøgelsen af HAVKATTEN den 30. maj 2023 i brændingen ved Græm Stand fokuserede havariundersøgerne på at finde indikationer på, hvilken arbejdsproces fiskeskipperen var i gang med, da han faldt over bord.

Undersøgelsen af vraget

Ved undersøgelsen blev der udført opmålinger af skibets lønningshøjde, og skibets dæk og styrehus blev fotodokumenteret. Indstillingen af manøvrehandtagene og garnhaleren havde en særlig interesse, fordi det indikerede, hvilken arbejdsproces fiskeskipperen var i færd med, da ulykken skete.

I skibets styrehus fandt havarikommissionen skibets manøvrehandtag til fremdrivning indstillet og låst fast i neutral position (figur 9). Undersøgelsen i styrehuset viste også, at skibets selvstyrer var indstillet til styring fra dækket, hvilket fiskeskipperen plejede at gøre, før han gik på dækket (figur 10).



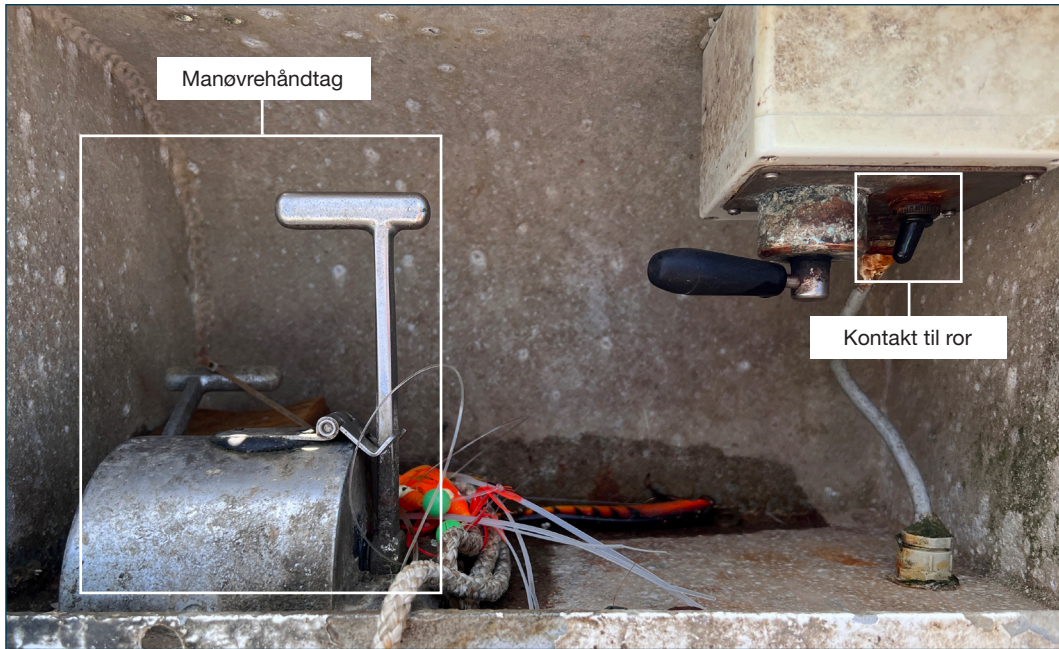
Figur 9: Låst manøvrehandtag i styrehuset.
Kilde: DMAIB



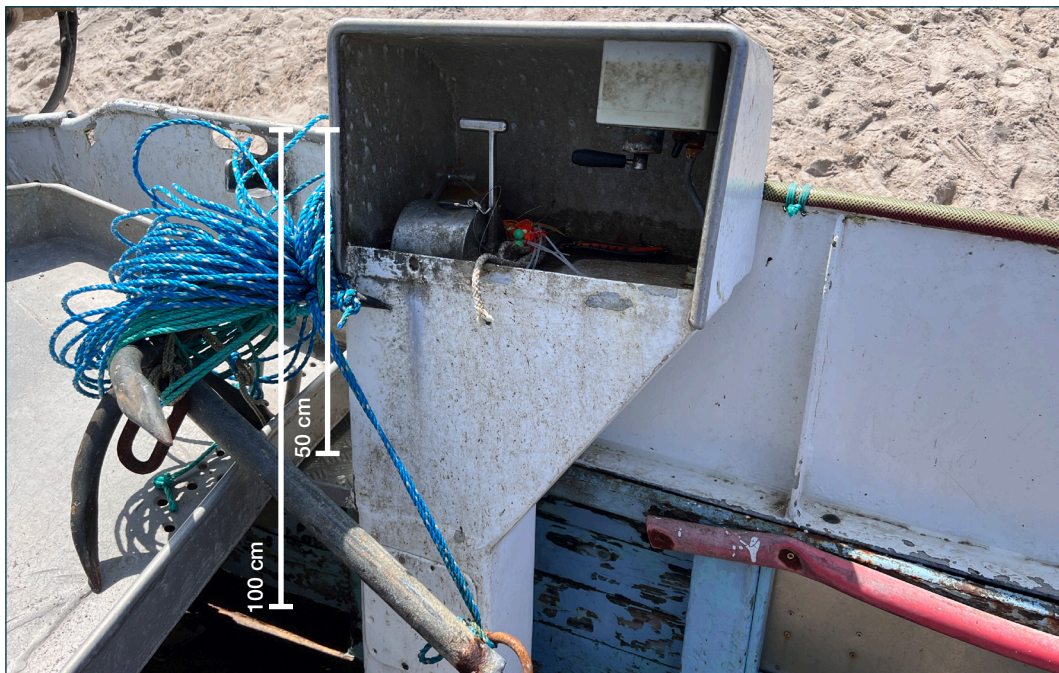
Figur 10: Selvstyrer i styrehuset.
Kilde: DMAIB

Undersøgelsen af styrepulten på arbejdsdækket viste, at kontakten til roret var aktiveret, manøvrehandtaget stod i neutral (figur 11). Det inddikerede, at fiskeskipperen var i gang med dæksarbejde, da ulykken skete.

Trinbrættet mellem styreboks og garnhaler var monteret 50 cm under lønningen. Højden fra dækket til rælingen var 100 cm (figur 12).



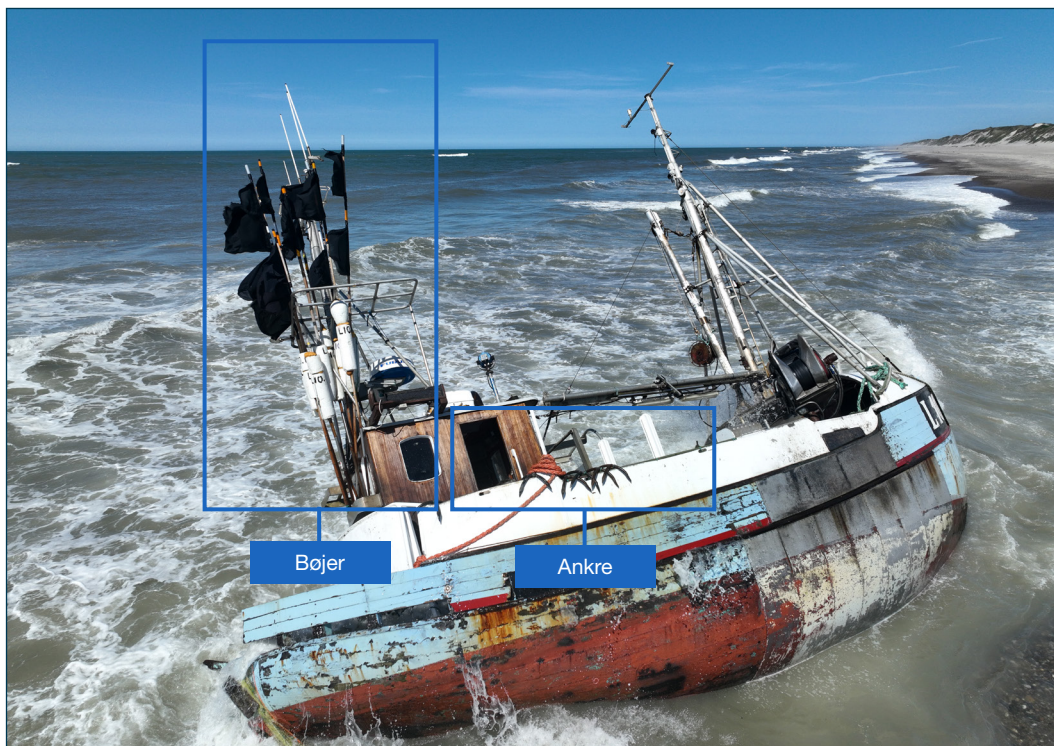
Figur 11: Styrepult på arbejdsdækket.
Kilde: DMAIB



Figur 12: Afstand fra dæk og trinbræt til lønning.
Kilde: DMAIB

Undersøgelsen af fiskeredskaber

På dækket blev der fundet ti afmærkningsbøjer samt syv ankre (figur 13). Fiskegrejerne om bord blev fundet på de vante pladser og viste ikke tegn på at have været i brug umiddelbart før ulykken.



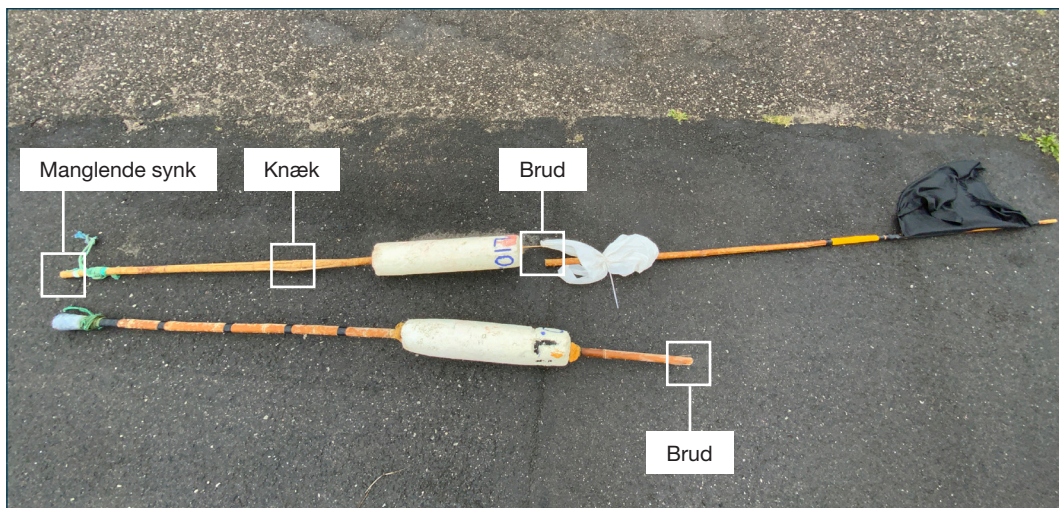
Figur 13: HAVKATTEN grundstødt ved Græm Strand.
Kilde: DMAIB

Ved undersøgelsen af vraket blev der lokaliseret to GPS-sporingsenheder i skibets styrehus, som var installeret af Danmarks Tekniske Universitet (DTU Aqua). Ved hjælp af GPS-data var det muligt at kortlægge, i hvilket område fiskeriet var foregået, samt den omtrentlige position for de sidste garn, som fiskeskipperen havde arbejdet med. Havarikommissionen samarbejdede med en fisker fra Thyborøn for at få bjærget disse bøjer, garn, ankre og liner.

Havarikommissionen gennemgik de bjærgede fiskeredskaber for at finde spor på skader, der kunne vise, om noget usædvanligt var hændt under fiskeriet. Undersøgelser af fiskeredskaberne viste, at ingen af afmærkningsbøjerne eller ankrene manglede eller var blevet koblet fra.

Begge afmærkningsbøjer havde et brud over deres opdriftsmiddel. Den ene af bøjerne havde desuden et knæk på den nederste del og manglede synket (figur 14). På denne bøje viste sammenbindingen til bøjelinjen tegn på at have været udsat for et usædvanligt træk. Normalt kunne sammenbindingen løsnes manuelt, men her havde nylonlinerne været udsat så stor friktionspåvirkning, at de ikke umiddelbart kunne skilles fra hinanden (figur 15).

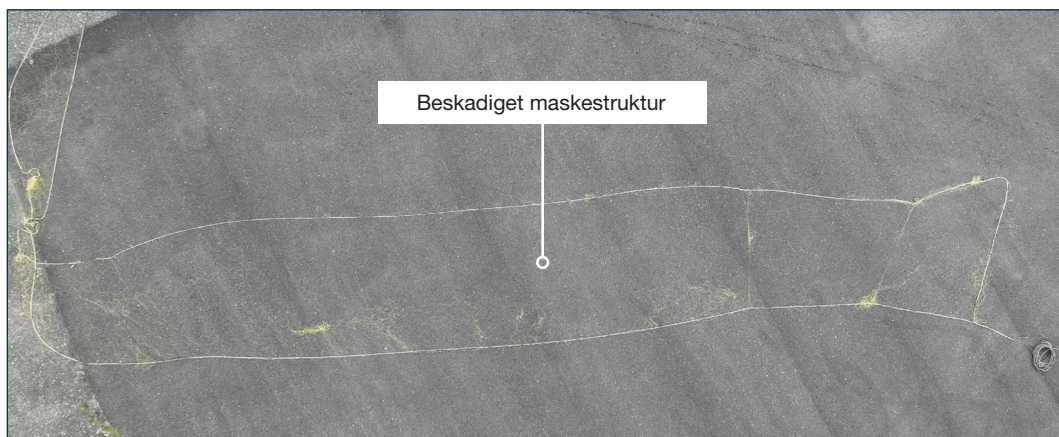
Garnlænken blev undersøgt i sin fulde længde. Det kunne konstateres, at der var omfattende skader på selve garnet i den ende af garnlænken, som var forbundet til afmærkningsbøjen, som havde været udsat for et usædvanligt træk. Skaderne havde en udstrækning på 14 meter (figur 16).



Figur 14: Skader på bjærgede afmærkningsbøjer.
Kilde: DMAIB



Figur 15: Sammenbinding på bjærgede afmærkningsbøjer.
Kilde: DMAIB



Figur 16: Beskadiget del af bjærget garnlænke.
Kilde: DMAIB

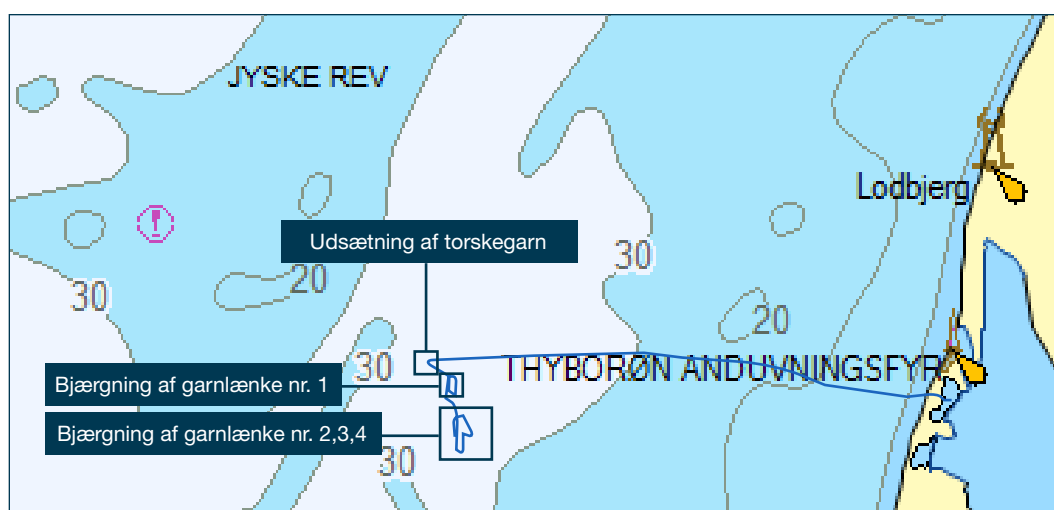
Undersøgelse af skibets sejlads

Det var ikke muligt at gendanne HAVKATTENS sørejse, umiddelbart efter havarikommissionen blev underrettet om ulykken, fordi HAVKATTEN var ikke udstyret med AIS (Automatic Identification System). Men en af GPS-sporingsenhederne, som var blevet monteret af DTU Aqua, lagrede data om HAVKATTENS kurs, fart, position og anvendelse af den hydrauliske garnhaler. Det var derfor muligt for havarikommissionen at fastslå skibets nøjagtige positioner, kurs og fart fra det tidspunkt HAVKATTEN forlod havnen den 27. maj 2023 om morgenen, til skibet blev fundet grundstødt i brændingen ved Græm Strand den 29. maj 2023. Yderligere var det muligt at kortlægge fiskeskipperens anvendelse af garnhaleren.

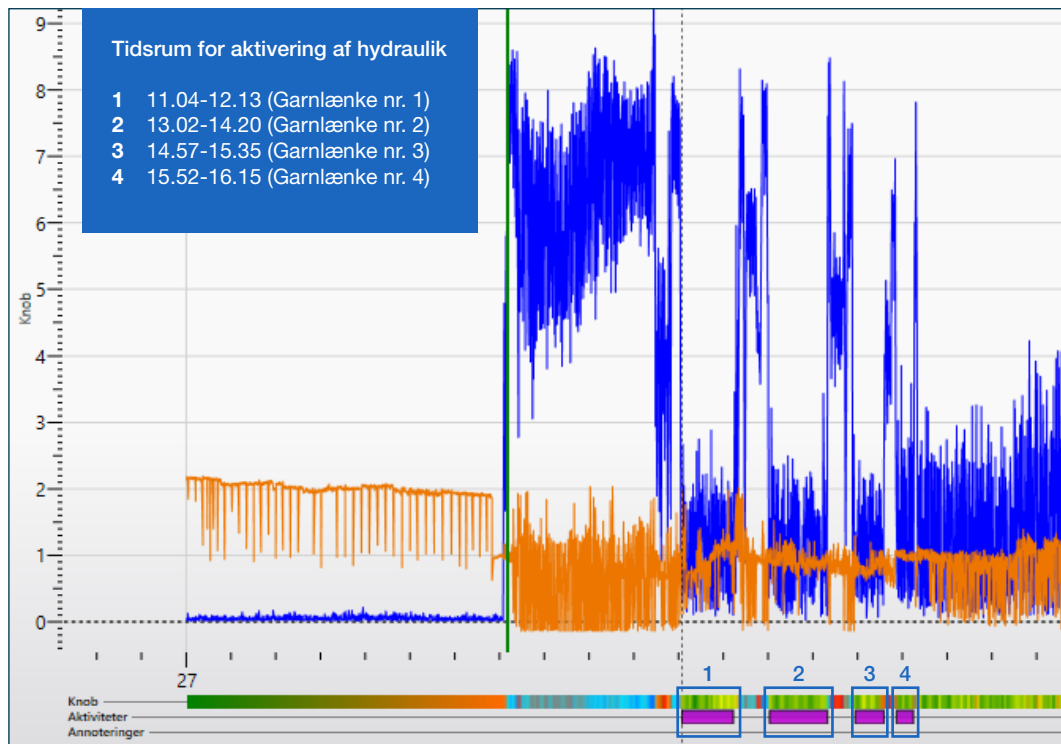
HAVKATTEN afgik fra Thyborøn Havn den 27. maj 2023 klokken 07.05. Efter at have passeret Thyborøn Kanal klokken 07.25 fortsatte skibet på en vestlig kurs med en fart på ca. 7 knob. Skibets kurs og fart forblev stort set uændret indtil kl. 10.28, hvor skibets fart blev reduceret til ca. 4 knob. De næste 22 minutter indtil klokken 10.50 var kursen skiftevis nordlig og sydlig. Skibet var på det tidspunkt ca. 19 sømil vest for Thyborøn. Den reducerede fart og sejladsmønsteret indikerede, at fiskeskipperen var i færd med at sætte garn. Efter ulykken blev disse garn bjærget og identificeret som torskegarn (figur 17).

Kl. 10.50 øgede HAVKATTEN farten og fortsatte på en sydøstlig kurs indtil kl. 11.04, hvor fremdrivningen blev stoppet. HAVKATTENS GPS-sporingsenhed viste, at hydraulikken blev aktiveret her, hvilket indikerede, at fiskeskipperen anvendte garnhaleren til at hale ankre og garn ombord. Skibet var på en sydlig kurs, mens garn og fangst blev bjærget. Bjærgningen fortsatte til klokken 12.13, hvor garnhaleraktiviteten stoppede. HAVKATTEN fortsatte derefter sin sejlads først i en nordlig og så i en sydlig retning med en fart af ca. 7 knob indtil klokken 13.02, hvor fremdrivningen blev stoppet, og GPS-sporingsenheden igen viste garnhaleraktivitet. I de følgende timer stoppede og startede fiskeskipperen fremdrivningen, mens han aktiverede og deaktiverede garnhaleren. Det indikerede, at han i denne periode bjærgede yderligere tre garnlænker.

Figur 17 viser positionerne for HAVKATTENS fiskeriaktiviteter. Figur 18 viser tidsrum for aktivering af hydraulik, som indikerer garnhaler aktivitet.



Figur 17: HAVKATTENS fiskeriaktiviteter den 27. maj 2023.
Kilde: SafeSeaNet Ecosystem GUI, modificeret af DMAIB.



Figur 18: Tidsrum for garnhaleraktivitet.
 Kilde: DTU Aqua/AnchorLab, modificeret af DMAIB

Kl. 16.23 blev skibets fremdrivning stoppet. Herefter viste skibets GPS- sporingsenheden ingen aktivitet fra arbejde med garnhaleren eller justering af skibets fart. Der kunne ses input til sporingsenheden fra GPS i forhold til fart og input fra hydraulikken fra garnhaleren, dvs. de virkede stadigvæk, men viste ingen tegn på fremdrivningsfart eller garnhaleraktivitet. Det var på denne position, den beskadigede garnlænke blev bjærget. Standsningen af skibets fremdrivning var dermed fiskeskipperens sidste livstegn.

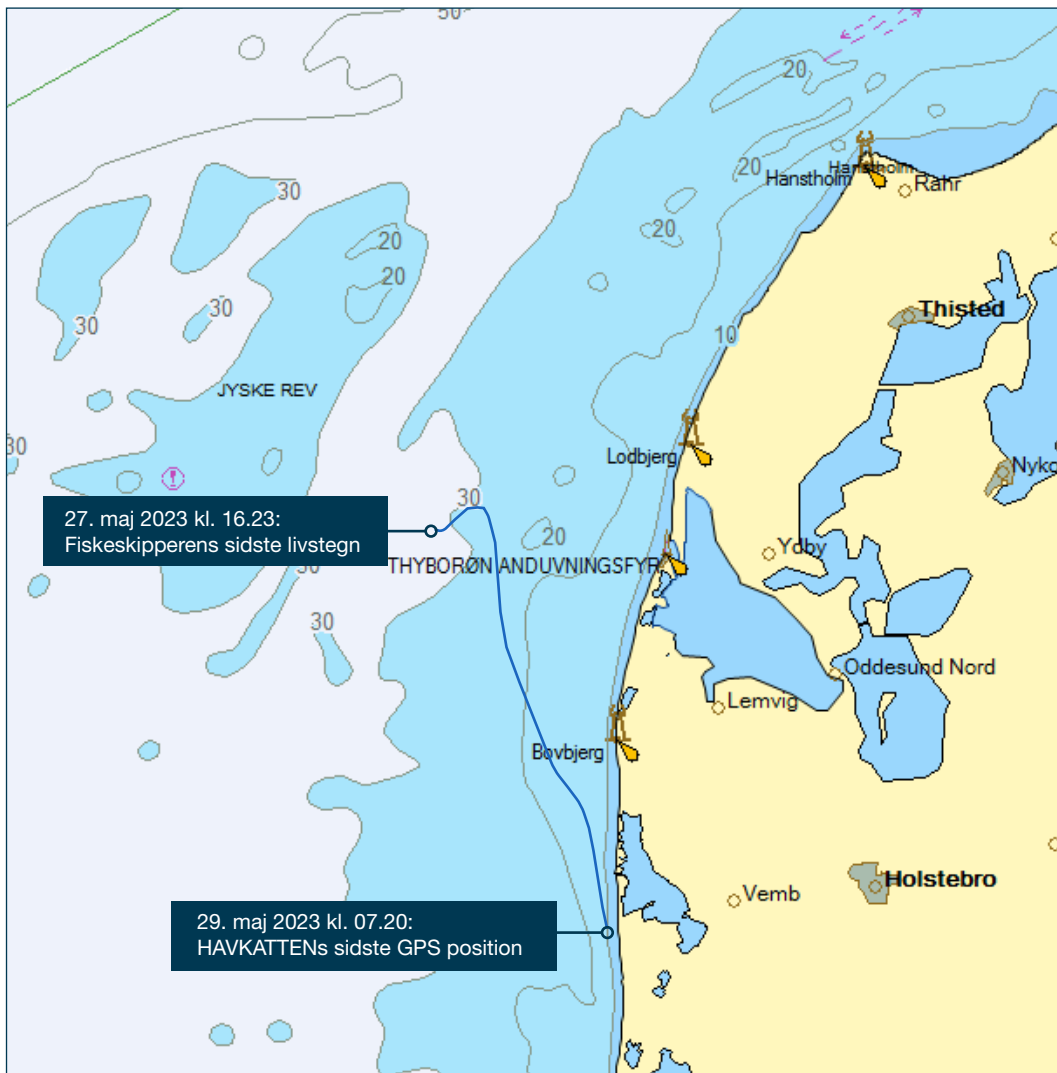
GPS-sporet viste, at skibet bevægede sig langsomt i en sydøstlig retning i en halv time indtil kl. 17.00, hvor sporet pludseligt havde et udslag mod syd, sydvest og derefter mod nordøst indtil kl. 18.32 (figur 19).

Ved at sammenholde GPS-sporet med oplysninger om vind og strøm kunne det konstateres, at HAVKATTEN fra kl. 18.32 den 27. maj 2023 drev for vind og strøm indtil GPS-sporingsenheden stoppede med at sende ud for Græm Strand den 29. maj 2023 kl. 07.20. Afstanden mellem positionen fra hvilken HAVKATTEN startede med at drive, til enheden stoppede med at sende, var 27 sømil (figur 20).

- 1 Kl. 15.52. Indhaling af garnlænke nr. 4 påbegyndes.
- 2 Kl. 16.15. Indhaling af garnlænke nr. 4 afsluttes.
- 3 Kl. 16.23. Fiskeskipper standser skibets fremdrivning.
- 4 Kl. 17.00. Pludselig udslag i kurs.
- 5 Kl. 18.32. Skibet begynder at drive for vind og strøm.



Figur 19: HAVKATTENs sejladsmonster fra indhaling af 4. garnlænke til skibet begyndte at drive.
Kilde: DTU Aqua/AnchorLab, modificeret af DMAIB



Figur 20: HAVKATTEN drivende fra 27. til 29. maj 2023.
Kilde: SafeSeaNet Ecosystem GUI, modificeret af DMAIB.

Analyse & konklusion

Overbordfaldet

Fiskeskipperen blev fundet 12 dage, efter HAVKATTEN grundstødte ved Græm Strand. Han formodedes at være faldet overbord i forbindelse med arbejde på dækket, eftersom han blev fundet iført sit almindelige arbejdstøj og -handsker. Undersøgelsen fokuserede derfor på at rekonstruere HAVKATTENS sejlads og fiskeri fra afgang Thyborøn til skibet grundstødte ved Græm Strand. Formålet var at klarlægge mulige årsager til, at fiskeskipperen faldt over bord.

Sejladsmønstret, skader på fiskegrejer og indstilling af manøvrehandtag tydede tilsammen på, at fiskeskipperen havde været i færd med at bjærge fiskeredskaber, da ulykken indtraf. Skaderne på fiskeredskaberne indikerede, at den ene afmærkningsbøje var kommet om bord, da overbordfaldet skete, og sandsynligvis kom i spænd på skibet på sådan en måde, at der kunne opstå et træk på bøjelinen og garnlænken. Trækket medførte skader på maskestrukturen i den del af garnet, som afmærkningsbøjen var koblet til. Der blev ved undersøgelsen af skibets arbejdsdæk dog ikke observeret synlige skader, som kunne være forvoldt af bøjen. Sejladsmønstret viste et udsving i kursen ved lav fart, som kunne være en indikation på, at skibet blev holdt fast af fiskegrejerne på bunden og derfor svajede på positionen, indtil afmærkningsbøjen kollapsede og blev trukket over bord, og skibet kunne drive frit.

Havarikommissionen kunne konstatere, at overbordfaldet skete den 27. maj 2023 i tidsrummet 16.23-17.00. Fiskeskipperen formodes at være faldet overbord efter ombordtagning af garnlænkens første afmærkningsbøje, men eftersom hydraulikken ikke blev aktiveret ved den sidste garnlænke, må overbordfaldet være sket før indhalingen af ankret blev påbegyndt. Det har ikke været muligt for havarikommissionen nærmere at bestemme, hvilken aktivitet fiskeren var i færd med, da overbordfaldet hændte. På baggrund af interviews og fotodokumentation kunne det dog fastslås, at fiskeskipperen i forbindelse med bjærgning af fiskegrejer til tider trådte op på et trinbræt under lønningen, hvorfra han kunne nå manøvrehandtaget til garnhaleren samt have overblik over de fiskeredskaber, som skulle bjærges. Højden fra trinbrættet til lønningen muliggjorde, at fiskeskipperen kunne falde over bord, hvis han sad fast i grejerne, mistede fodfæstet eller fik overbalance.

Fiskeskipperen på HAVKATTEN var alene om bord. Derfor var der ingen til at opdage og alarmere om overbordfaldet. Ulykken blev først opdaget, da en forbipasserende observerede skibet næsten to dage efter. På dette tidspunkt var der ikke mulighed for redning. Det skal her tages i betragtning, at fiskeskipperen ikke var iført redningsmidler, og skibets fribord og lønningshøjde ikke muliggjorde, at han kunne komme om bord fra havet.

Appendiks

SKIBSDATA

Navn:	HAVKATTEN, L10
Skibstype:	Fiskeskib (garn)
Nationalitet:	Danmark
Hjemsted:	Thyborøn
Kaldesignal:	OZWL
Byggeår:	1940
Byggeværft:	Rødvig Skibs- & Baadebyggeri
Længde overalt:	11,50 m
Bredde overalt:	4,27 m
Dybgang:	1,82 m.
Bruttotonnage:	16,7
Fremdrivningskraft:	104 kW
Servicefart:	9 knob
Skrogmateriale:	Træ
Skrogtype:	Enkeltskrog

SEJLADSDATA

Afgangshavn:	Thyborøn
Ankomsthavn:	Thyborøn
Sejladstype:	Fiskeri
Oplysninger om lasten:	Konsumfisk
Bemanning:	1
Lods om bord:	Nej
Antal passagerer:	0

VEJRDATA

Vind – retning og hastighed:	NNV - 10 m/s
Strøm – retning og hastighed:	Sydgående - 0,5 - 1 knob
Bølgehøjde:	0,5 – 1,0 meter
Sigtbarhed:	God
Vejrforhold:	Klart
Lysforhold:	Lyst

OPLYSNINGER OM ULYKKEN

Ulykkens type:	Arbejdsulykke
IMO-klassifikation:	Very serious
Dato og tidspunkt:	27 maj. 2023 ca. kl. 16.30
Ulykkessted:	Nordsøen
Position:	56°42 N - 007°42Ø
Skibsdrift og rejseafsnit:	Fiskeri
Sted om bord:	Arbejdsdæk
Menneskelige faktorer:	Ja
Konsekvenser:	Fiskeskipperen omkom

ASSISTANCE FRA MYNDIGHEDER PÅ LAND OG ALARMBEREDSKAB

Involverede parter:	JRCC Denmark, Lyngby Radio, Thorsminde Redningsstation
Responstid:	7 min
Handlinger:	Eftersøgning
Opnået resultat:	Eftersøgning blev indstillet, da det ikke blev vurderet muligt at finde fiskeskipperen i live.

BESÆTNING

Fiskeskipper:	66 år. 45 års erfaring til søs. Havde sejlet med HAVKATEN de sidste 22 år.
---------------	--

