



Undersökningsrapport

B2/2008M

Fiskefartyget MASI, FIN 219-V, fiskare drunknar den 5 november 2008 i Hanöbukten, Sverige

Översättning av den ursprungliga finskspråkiga rapporten

Onnettomuustutkintakeskus
Centralen för undersökning av olyckor
Accident Investigation Board

Osoite / Address:	Sörnäisten rantatie 33 C FIN-00500 HELSINKI	Address:	Sörnäs strandväg 33 C 00500 HELSINGFORS
Puhelin / Telefon: Telephone:	(09) 1606 7643 +358 9 1606 7643		
Fax: Fax:	(09) 1606 7811 +358 9 1606 7811		
Sähköposti: E-post: Email:	onnettomuustutkinta@om.fi tai etunimi.sukunimi@om.fi onnettomuustutkinta@om.fi eller förnamn.släktnamn@om.fi onnettomuustutkinta@om.fi or first name.last name@om.fi		
Internet:	www.onnettomuustutkinta.fi		

Henkilöstö / Personal / Personnel:

Johtaja / Direktör / Director	Tuomo Karppinen
Hallintopäällikkö / Förvaltningsdirektör / Administrative Director	Pirjo Valkama-Joutsen
Osastosihteeri / Avdelningssekreterare / Assistant	Sini Järvi
Toimistosihteeri / Byråsekreterare / Assistant	Leena Leskelä
Ilmailuonnettomuudet / Flygolyckor / Aviation accidents	
Johtava tutkija / Ledande utredare / Chief Air Accident Investigator	Hannu Melaranta (vv) Markus Bergman
Erikoistutkija / Utredare / Air Accident Investigator	Tii-Maria Siitonen
Raideliikenneonnettomuudet / Spårtrafikolyckor / Rail accidents	
Johtava tutkija / Ledande utredare / Chief Rail Accident Investigator	Esko Värhtiö
Erikoistutkija / Utredare / Rail Accident Investigator	Reijo Mynttinen
Vesiliikenneonnettomuudet / Sjöfartsolyckor / Marine accidents	
Johtava tutkija / Ledande utredare / Chief Marine Accident Investigator	Martti Heikkilä
Erikoistutkija / Utredare / Marine Accident Investigator	Risto Repo
Muut onnettomuudet / Övriga olyckor / Other accidents	
Johtava tutkija / Ledande utredare / Chief Accident Investigator	Kai Valonen

Översättning

PasaNet Oy



SAMMANDRAG

FISKEFARTYGET MASI, FIN 219-V, FISKARE DRUNKNAR DEN 5 NOVEMBER 2008 I HANÖBUKTEN, SVERIGE

Det finska fiskefartyget MASI fiskade i södra Östersjön med Nordersund som "hemhamn". Den 5 november 2008 bestod besättningen på MASI av skepparen som ägde fartyget och en däcksmann/fiskare. Båda var finska medborgare. När näten lades ut befann sig däcksmannen på akterdäck och skepparen i styrhytten. Plötsligt ropade däcksmannen "stopp, stopp, hjälp". Skepparen stoppade båten och vände sig mot aktern. Han såg däcksmannen falla överbord. Skepparen tog sig till aktern och försökte hjälpa upp mannen, men denne hade blivit intrasslad i nätet. Tillsammans var nätet och mannen för tunga och skepparen lyckades inte dra mannen upp på däck. Skepparen backade fartyget och försökte ännu en gång hjälpa däcksmannen upp på däck, men denne blev bara mer intrasslad i nätet och visade inte längre några livstecken. Skepparen band fast nätet i relingen, sprang till VHF-radion och sände ett Mayday-nödanrop med fartygets position. Danska Lyngby Radio svarade på nödanropet och skepparen berättade vad som hade hänt. Sedan fäste han en boj vid nätet. Ungefär en halv timme senare anlände fiskefartyget ANN-MARIE till platsen, tog upp nätbojen och drog upp nätet med vinsch. Däcksmannen kom upp till ytan med nätet men försöket att lyfta honom ombord misslyckades; han gled loss från nätet och sjönk. Liket har inte hittats.

Orsakerna till olyckan var underbemanning på fartyget, brister i skyddsutrustningen och svåra väderförhållanden.

Utredaren rekommenderar att skyddstillsynen över fiskefartyg förstärks.

SUMMARY

FISHING VESSEL MASI, FIN 219-V, DROWNING OF A FISHERMAN ON 5 NOVEMBER 2008 IN HANÖ BAY, SWEDEN

The Finnish fishing vessel MASI was fishing in the southern Baltic Sea off its "home port" of Nordersund. On the 5th of November 2008, the vessel was manned by the skipper, who also was the owner of the vessel, assisted by a deck hand/fisherman. Both were Finnish citizens. The deck man was on the aft deck lowering nets, while the skipper was in the cab. Suddenly, the deck man called out, "stop, stop, help". The skipper switched off the engine and turned to look towards the aft. He saw the deck hand being pulled over the railing into the sea. The skipper came to the aft and tried to help the man up, but he was entangled in the net. The combined weight of the net and the man were too much for the skipper to succeed in pulling the man up. The skipper went to reverse the vessel and tried to help the deck hand up, but he only got more entangled in the net, and no longer showed vital signs. The skipper tied the net to the railing, ran to the VHF radio and made an emergency call, giving the position of the vessel. The Danish Lyngby Radio responded, and the skipper reported what had happened. After this, he tied a buoy to the net. Some thirty minutes later, the fishing vessel ANN-MARIE came to the scene, pulled the net buoy into the vessel and winched the net up. The deck hand surfaced with the net, but lifting him into the vessel failed; he slid out of the net and sank. The body has not been found.



The cause of the accident was inadequate manning of the vessel, inadequate occupational safety equipment and poor weather conditions.

The investigator recommends more effective safety monitoring of fishing vessels.



INNEHÅLL

SAMMANDRAG.....	I
SUMMARY	I
FÖRORD	V
1 HÄNDELSEFÖRLOPP OCH UNDERSÖKNINGAR	1
1.1 Fartyget.....	1
1.1.1 Allmän information.....	1
1.1.2 Bemanning	1
1.1.3 Styrhytt jämte utrustning.....	1
1.1.4 Motor och maskinrum	1
1.1.5 Övriga anordningar.....	1
1.2 Olyckshändelsen.....	1
1.2.1 Väderförhållandena	1
1.2.2 Resan då olyckan inträffade och reseförberedelserna	2
1.2.3 Händelseplatsen.....	3
1.2.4 Händelsen	3
1.2.5 Handlandet efter olyckan.....	5
1.2.6 Personskador	5
1.2.7 Skador på fartyget	5
1.2.8 Övriga skador	5
1.3 Räddningsinsatserna	6
1.3.1 Larmgivning	6
1.3.2 Inledning av räddningsinsatserna.....	6
1.3.3 Evakuering av passagerare	6
1.3.4 Bärgning av fartyget	6
1.4 Utredningar	6
1.4.1 Undersökningar på det förolyckade fartyget och på olycksplatsen	6
1.4.2 Tekniska undersökningar	6
1.4.3 Övriga utredningar.....	6
1.5 Lagstiftning och bestämmelser.....	7
1.5.1 Nationell lagstiftning	7
1.5.2 Myndighetsföreskrifter och anvisningar; bemanning och kvalificering	7
1.5.3 Arbetarskydd	7
1.5.4 Alerthet	8
1.5.5 Arbetsavtal.....	8



2	ANALYS	9
3	SLUTSATSER	11
4	GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER.....	13
5	REKOMMENDATIONER I FRÅGA OM SÄKERHETEN.....	15

BILAGOR (i slutet av publikationen)

- Bilaga 1. Jord- och skogsbruksministeriets utlåtande
- Bilaga 2. Finlands Yrkesfiskarförbunds utlåtande
- Bilaga 3. Österbottens Fiskeriförsäkringsförenings utlåtande



Bild 1. Fartyget 2009

FÖRORD

Det finska fiskefartyget MASI fiskade i södra Östersjön med Nordersund som "hemhamn". Den 5 november 2008 bestod besättningen på MASI av skepparen som ägde fartyget och en däcksmän/fiskare. När näten lades ut befann sig däcksmannen på akterdäck och skepparen i styrhytten. Plötsligt ropade däcksmannen "stopp, stopp, hjälp". Skepparen stoppade båten och vände sig mot aktern. Han såg däcksmannen falla överbord. Skepparen tog sig till aktern och såg däcksmannen i vattnet, 40–45 meter från båten. Han backade båten till däcksmannens position och försökte hjälpa upp mannen, men denne hade blivit intrasslad i nätet. Räddningsförsöken var fruktlösa och mannen sjönk.

Centralen för undersökning av olyckor blev underrättad om händelsen av de svenska sjöfartsmyndigheterna den 6 november 2008. Fallet gavs åt utredare Risto **Repo**. Utredaren var på plats vid Vasa sjödomstol när chefen gav sin sjöförklaring den 28 januari 2009. Undersökningsrapporten har översatts till svenska av PasaNet Oy.

Undersökningsrapporten har sänts till sjöfartsmyndigheterna, arbetarskyddsmyndigheterna, fiskeavdelningen vid jord- och skogsbruksministeriet, Finlands Yrkesfiskarförbund och olika fiskeriförsäkringsföreningar med begäran om utlåtande rörande rekommendationerna i rapporten. Undersökningsrapporten sändes även till den person som ägde MASI då olyckan inträffade för eventuella kommentarer. De utlåtanden och yttranden som fått ligga i slutet av publikationen.

Källmaterialet för undersökningen finns i arkivet på Centralen för undersökning av olyckor.

1 HÄNDELSEFÖRLOPP OCH UNDERSÖKNINGAR

1.1 Fartyget

1.1.1 Allmän information

Namn	MASI
Typ	Fiskefartyg
Registernummer	FIN-219-V
Byggt (var och när)	Karleby, 1984
Största längd	12,50 m
Största bredd	3,50 m
Brutto	16,93
Fångstredskap	Drivnät, bottennät, drivrev

1.1.2 Bemanning

Enligt bemanningscertifikatet skulle fartyget ha en besättning på tre man. I verkligheten bestod besättningen av två personer, skepparen och en däcksmän/fiskare.

1.1.3 Styrhytt jämte utrustning

1.1.4 Motor och maskinrum

Fartygets propulsionsmaskineri är en dieselmotor med en kraft på 233 KW. Förutom från styrhytten kan huvudmotorn kontrolleras via styrspakar i aktern.

1.1.5 Övriga anordningar

Näten läggs ut från bingar på däck, ett nät efter det andra i en oavbruten länga, och näten markeras med bojar. Näten väger 7 kg/meter. En normal nätlänga är 1500 meter lång.

1.2 Olyckshändelsen

1.2.1 Väderförhållandena

Det blåste från nordost, 12–13 m/s, och sjögången var tämligen kraftig. Vattnets temperatur var + 10 grader.

1.2.2 Resan då olyckan inträffade och reseförberedelserna

Båten hade haft små problem den 3 november 2008 på grund av en läckande slang. Läckan reparerades ute på sjön. Med anledning av detta kom båten till hamnen sent på natten, ca kl. 01–01.30. Båten körde ut igen efter bara några timmars vila, även om vädret var dåligt (åskväder). Skepparen sade åt däcksmannen att de skulle återvända till hamnen tidigare än vanligt så att de skulle få vila. Enligt skepparen¹ sov de 7–8 timmar innan de åkte ut. Olycksfärden började kl. 02.30. Skepparen och däcksmannen åkte ut med båten och körde 18 mil. Vindstyrkan var då 10–11 m/s nordost och vinden var på väg att öka.



Bild 2. MASI:s akterdäck från vilket näten släpps ut över akterräcket. Akterräckets höjd från däcket var ca 85 cm (bilden är tagen under den nya ägarens tid).

När MASI började lägga ut näten mötte de en annan fiskebåt, ANN-MARIE, som frågade MASI:s skeppare om de närliggande nätbojarna var hans. Den andra båten meddelade att de hade kört över näten då de inte hade sett bojarna på radarn med anledning av den kraftiga sjögången. De uppmanade MASI att ta upp näten. MASI:s skeppare sade att de först släpper ut några nätlänkar till så att det finns tillräckligt med nät att vittja nästa dag. Vindstyrkan i denna stund var 12–13 m/s nordost.

¹ Sjöförklaring den 28 januari 2009, Vasa

1.2.3 Händelseplatsen

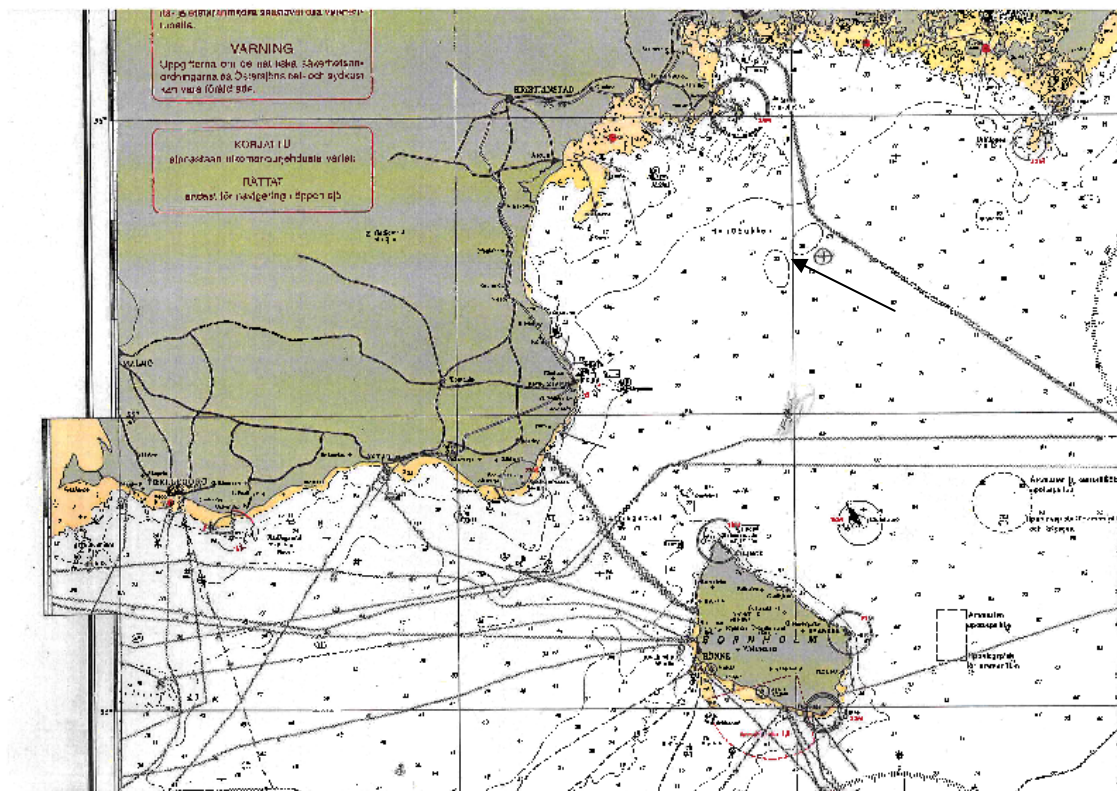


Bild 3. Händelseplatsen anges med en svart pil.

1.2.4 Händelsen

Skepparen styrde båten från styrhytten och däcksmannen släppte ut näten. När den andra nätlänken^{fn} var halvvägs ute ropade däcksmannen "Stopp, stopp, hjälp". Skepparen vände sig om för att se vad som hände och lade i backen. Han såg däcksmannen flyga över relingen. Skepparen backade båten men var tvungen att göra det försiktigt så att däcksmannen inte åkte in i propellern. Skepparen sprang till aktern med en kniv och konstaterade att nätet låg hårt åtstramat mot bottenskrovet och att däcksmannen var intrasslad i det.

På akterdäck fanns en kontrollspake för motorn och en för nätvinschen, som satt bakom styrhytten. Skepparen lyckades dra den intrasslade mannen närmare men fick inte honom upp ur vattnet. Mannen blev hela tiden mer och mer intrasslad i nätet. Skepparen backade båten lite grann och lyckades dra däcksmannen delvis upp mot sidan. Han lyckades emellertid inte dra däcksmannen upp på däck. Han blev själv intrasslad i nätet och var i fara att bli nerdragen i sjön.

Däcksmannen visade inte längre några tecken på liv. Skepparen fäste nätet vid räcket och sprang till styrhytten där han sände ett nödanrop via VHF-telefon på kanal 16. Danska Lyngby Radio svarade på nödanropet och skepparen berättade om olyckan. Sedan fäste han en boj vid nätet och släppte den i vattnet. Däcksmannen sjönk ner i djupet med nätet.



Bild 4. MASI i Nordersund 2007. Nätvinschen syns i bildens vänstra kant, bakom styrhytten.



Bild 5 Vy från styrhytten ut mot däck



Bild 6. MASI:s akter. Höjden från vattenlinjen är stor.

1.2.5 Handlandet efter olyckan

Ca. en halv timme senare anlände ANN-MARIE till olycksplatsen och hennes besättning tog upp det bojmärkta nätet med vinsch. Den drunknade däcksmannen steg upp till ytan med nätet. Männen använde knivar för att skära i nätet runt däcksmannens ben och försökte dra honom ombord. I detta skede gled mannens regnrock över hans huvud. När besättningen försökte byta grepp föll mannen i vattnet och sjönk. Räddningsförsöket pågick i ca 15 minuter.

1.2.6 Personskador

Däcksmannen drunknade.

1.2.7 Skador på fartyget

Fartyget fick inga skador.

1.2.8 Övriga skador

Inga övriga skador inträffade.

1.3 Räddningsinsatserna

1.3.1 Larmgivning

Skepparen sände ett nödanrop med VHF telefon som hördes av Lyngby Radio. Lyngby Radio sände nödanropet vidare med ett Mayday Relay-meddelande men angav inte olycksplatsen helt korrekt. Meddelandet startade sjöräddningsinsatser i både Danmark och Sverige. ANN-MARIE som befann sig i närheten hörde nödanropet och meddelade den svenska räddningsstationen i Hörvik att de var på väg till platsen för att hjälpa till.

1.3.2 Inledning av räddningsinsatserna

Till en början var det inte helt klart om olyckan hade inträffat i danska, svenska eller internationella vatten. En räddningshelikopter larmades från Sverige men räddningshelikoptern i Ronneby hade flygförbud från och med föregående kväll och kunde inte ge sig ut. En räddningshelikopter sändes från Århus i Danmark. Det tog lite över en och en halv timme för helikoptern att nå olycksplatsen.

1.3.3 Evakuering av passagerare

Det fanns inga passagerare ombord.

1.3.4 Bärgning av fartyget

Fartyget fick inga skador.

1.4 Utredningar

1.4.1 Undersökningar på det förolyckade fartyget och på olycksplatsen

Fartyget körde på grund i Nordersunds hamn i oktober 2007. Österbottens fiskeriförsäkringsförening som utredde skadorna har sänt fotografier av fartyget till utredaren. Efter olyckan som inträffade den 5 november 2008 har fartyget bytt ägare. Den nya ägaren har gjort små ändringar på fartyget. Utredaren har fått fotografier av fartyget i dess nuvarande skick på hösten 2009.

1.4.2 Tekniska undersökningar

Fartygets skeppare gav en sjöförklaring inför Vasa sjödomstol. Utredaren var på plats när sjöförklaringen gavs. Utredaren har haft tillgång till sjöförklaringshandlingarna.

1.4.3 Övriga utredningar

Också sjöfartsmyndigheten krävde en sjöförklaring av skepparen. Arbetarskyddsmyndigheterna har undersökt fallet som arbetsolycka.

1.5 Lagstiftning och bestämmelser

1.5.1 Nationell lagstiftning

Jord- och skogsbruksministeriet hade beviljat fartyget särskilda fisketillstånd för laxfiske med drivnät² och för torskfiske i hela Östersjöområdet.

1.5.2 Myndighetsföreskrifter och anvisningar; bemanning och kvalificering

Enligt fartygets bemanningscertifikat var den minsta tillåtna besättningen tre (3) personer. Fartyget var underbemannat.

Offret hade bara lite erfarenhet som fiskare på ett fiskefartyg. Skepparen visste inte om offret hade fått den tillbörliga säkerhetsutbildningen för yrket. Skepparens läkarintyg hade gått ut före händelsen.

1.5.3 Arbetarskydd

Utrustningen ombord innefattade inte flytvästar avsedda för arbetet. Skepparen tyckte att det var besvärligt att använda flytväst i arbetet. Han hade aldrig provat självuppblåsande flytvästar, dvs. västar med en gaspatron som fyller västen automatiskt. I båten fanns endast "traditionella" styroxvästar som är klumpiga att använda när man arbetar.

Skepparen berättade att han ofta hade sagt åt däcksmannen att nätbingarna inte får bli för fulla. Han berättade att däcksmannen ofta gjorde näthögarna för stora. Han fyllde nätbingarna för högt vilket ledde till problem när näten skulle släppas ut.



Bild 7. Västar med en gaspatron som fyller västen automatiskt, dvs. självuppblåsande flytvästar

² Låv at fiska lax med drivnät slutades 1.1.2008.



1.5.4 Alerthet

Skepparen berättade att de hade kommit tillbaka tidigare än normalt dagen före olyckan. Fartyget hade problem med en läckande vattenslang som måste repareras. Natten före olyckan fick männen 7–8 timmars vila.

1.5.5 Arbetsavtal

Skepparen hade inte tecknat något skriftligt arbetsavtal med däcksmannen. Avlöningen sköttes enligt det vanliga mönstret i branschen: fartyget får hälften av fångstens värde och andra hälften delas mellan besättningen. Köparen som betalade för fisken betalade däcksmannens andel av fångsten, 25 procent, direkt åt honom.

2 ANALYS

MASI var underbemannad och bristfälligt utrustad. Båten borde ha haft en besättning på minst tre personer. Avsaknaden av en tredje besättningsman berodde enligt skepparen på ett missförstånd i tolkningen av bemanningscertifikatet. Enligt skepparen var en ytterligare anledning att det inte finns tillgång till kvalificerad arbetskraft till fiskefartyg. Huvudorsaken är dock sannolikt ekonomisk. Båten var rätt så liten och om man hade delat fångsten mellan båten och tre personer skulle skepparens och däcksmannens andelar ha blivit avsevärt mycket mindre.

Den omkomna däcksmannen var rätt så oerfaren i sitt arbete. Han hade inte gått den obligatoriska arbetarskyddsutbildningen. I fartygets utrustning ingick inte den skyddsutrustning som krävs vid fiskearbete, nämligen flytvästar som inte stör arbetet. Olyckan visar hur viktigt det är att fiskefartyg utrustas med modern skyddsutrustning.

Väderleken var krävande med hänsyn till fartygets storlek och arbetsuppgiften (att lägga nät).

Hade däcksmannen haft på sig en flytfäst av den typ som blåser upp sig automatiskt när man faller i vattnet hade man kunnat fästa vinschkroken i öglan på västen. Detta skulle eventuellt ha gjort det lättare att rädda mannen. Efter att besättningen på ANN-MARIE hade skurit loss mannen hade han i så fall inte sjunkit utan västen hade hållit honom flytande.

Myndigheterna har också misslyckats i sitt tillsyns- och inspektionsarbete. Sjöfartsmyndigheten har inte kontrollerat att bemanningsbeslutet iakttas och att besättningen har den kvalificering som behövs. Bristerna i fråga om skyddsutrustningen ombord är ett annat område på vilket myndighetstillsynen har misslyckats.

Drygt tio fiskefartyg har fått särskild fiskelicens från jord- och skogsbruksministeriet som ger dem rätt att fiska i södra Östersjön. Vissa av fartygen har en hamn i södra Östersjön som "hemhamn" året runt. Enligt den information utredaren har utför sjöfartsmyndigheten regelbundna inspektioner på fartygen. De andra myndigheterna utför uppenbarligen inte några konkreta tillsynsinsatser.

Utredaren tar inte ställning till vilken myndighet som borde sköta arbetarskyddstillsynen på finska fartyg i utländska fiskevatten men det är uppenbart att hamnstatens myndigheter inte gör det.

3 SLUTSATSER

Fartyget var underbemannat

Däcksmannen hade inte de kvalifikationer som krävdes.

Skyddsutrustningen på fartyget var bristfällig.

Väderförhållandena var svåra med hänsyn till fartygets storlek och den använda fiskemetoden. Situationen förvärrades av att fartyget var underbemannat.

Den svenska räddningshelikopter som befann sig närmast olycksplatsen hade flygförbud så man fick inga räddningsenheter till platsen i tid.

Myndighetstillsynen över fiskefartyg i utländska hamnar fungerar inte.



4 GENOMFÖRDA ÅTGÄRDER

MASI har övergått till en ny ägare i Finland. Små förändringar som hänger samman med fiskemetoden har gjorts på båten. MASI:s före detta ägare har köpt ett större fartyg och opererar med det i södra Östersjön.

5 REKOMMENDATIONER I FRÅGA OM SÄKERHETEN

Finlands yrkesfiskarförbund genomförde ett projekt 2004–2005 i syfte att förbättra säkerheten bland fiskare. Projektet fick bl.a. finansiering ur Europeiska regionala utvecklingsfonden. Ett viktigt problem som lyftes fram i projektet var t.ex. avsaknaden av personskydd och/eller att skyddsutrustning inte används på fiskebåtar. Fallet i denna rapport visar att projektets resultat inte har spridits tillräckligt och att de inte har anammats av fiskarna.

1. *Utredaren rekommenderar att tillsynsmyndigheterna å ena sidan och fiskeföreningarna å andra (fiskeriförsäkringsföreningarna inbegripna) övervakar att fiskefartyg har tillräckligt med personskydd ombord och att personskydden är av tillräckligt god kvalitet.*

På fartyg som fiskar på öppet hav är det särskilt viktigt att besättningen är tillräckligt stor. I utredarens mening är tillsynen över bemanningskraven inte tillräckligt aktiv när det är fråga om finska fiskefartyg som fiskar utanför finska vatten. Sanktionerna för underbemanning är inte tillräckligt stränga trots att besättningens storlek på ett fartyg har klar relevans för säkerheten ombord.

2. *Utredaren rekommenderar att de myndigheter som utövar tillsyn över fisket (sjöfartsmyndigheten, arbetarskyddsmyndigheten och jord- och skogsbruksministeriet) skärper sitt arbete och ser till att fartyg är bemannade med tillräckligt stora besättningar för att säkra en tillräcklig skyddsnivå.*

Helsingfors, den 22 april 2010

Risto Repo

LIITTEET / BILAGOR

Liite / Bilaga 1	Maa- ja metsätalousministeriön lausunto Jord- och skogsbruksministeriets utlåtande
Liite / Bilaga 2	Suomen Ammattikalastajaliiton lausunto Finlands Yrkesfiskarförbunds utlåtande
Liite / Bilaga 3	Österbottens Fiskeriförsäkringsförenings lausunto Österbottens Fiskeriförsäkringsförenings utlåtande



1(1)

Päivämäärä
16.4.2010Dnro
1150/443/2010

SAAPUNUT

15-04-2010

145/5m

Onnettomuustutkintakeskus
Sörnäisten rantatie 33 C
00500 Helsinki

Viite Lausuntopyyntö n:o 114/5M, 24.3.2010

Asia KALASTUSALUS MASI, FIN-219-V, KALASTAJAN HUKKUMINEN 5.11.2008
HANÖN LAHDELLA RUOTSISSA

Maa- ja metsätalousministeriö on vastaanottanut Onnettomuustutkintakeskuksen sille lähettämän lausuntopyynnön luonnoksesta onnettomuustutkintaselostukseksi B2/2008M.

Ministeriö toteaa onnettomuustutkintaselostuksen sivulla 7 (1.5.1 Kansallinen lainsäädäntö) olevan maininnan, että aluksella oli maa- ja metsätalousministeriössä annettuja erityiskalastuslupia lohien ajoverkkokalastukselle. Toisaalta käsitellyssä oleva onnettomuus sattui 5.11.2008.

On syytä huomauttaa, että Euroopan unionin Neuvoston asetuksen (EY) N:o 2187/2005 9 artiklan 1 kohdan mukaan ajoverkkojen aluksella pitäminen ja käyttö kalastukseen on kielletty 1.1.2008 lukien. Asetuksen 9 artiklan 2 kohdan mukaan vuosina 2006–2007 aluksella sai pitää ajoverkkoja tai käyttää niitä kalastukseen, jos aluksella oli siihen lippujäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen lupa.

Maa- ja metsätalousministeriön ajoverkkojen käytön rajoittamisesta vuosina 2006 ja 2007 antaman asetuksen (121/2006) nojalla työvoima- ja elinkeinokeskus (nykyään ely-keskus) myönsi kalastusaluksen omistajan tai haltijan hakemuksesta ajoverkkokalastusluvat aluskohtaisesti sen jälkeen kun ministeriö oli myöntänyt niihin vahvistukset. Kyseiselle alukselle, MASI (FIN-219-V), oli myönnetty ajoverkkokalastusluvat vuosina 2006 ja 2007 koskien. Sen sijaan vuotta 2008 koskien tällaisia lupia ei enää myönnetty.

Onnettomuustutkintaselostuksen sivulla 1 (1.1.1 Yleistiedot) mainitaan aluksen pyydyksiksi mm. ajoverkot. Ministeriö toteaa, ettei aluksella 1.1.2008 lukien ja siten myös onnettomuushetkellä enää ollut lupaa ajoverkkojen pitämiseen aluksella eikä niiden käyttämiseen kalastuksessa.

Maa- ja metsätalousministeriö yhtyy onnettomuustutkintaselostuksen johtopäätöksiin, jonka mukaan onnettomuushetkellä

- alus oli vajaasti miehitetty;
- kansimiehellä ei ollut tarpeellista pätevyyttä;
- aluksella oli puutteellinen turvallisuusvarustus; sekä
- säätila oli aluksen kokoon ja kalastustapaan nähden huono.

Osastopäällikön sijaisena
apulaisosastopäällikkö


Christian Krogell

Kalatalousylitarkastaja


Harry Kaasinen

Suomen Ammattikalastajaliitto SAKL ry
Finlands Yrkesfiskarförbund FYFF rf

SAAPUNUT

www.sakl.fi

23 -04- 2010



Lapinjärvi 20.4.2010

Onnettomuustutkintakeskus
Erikoistutkija Risto Repo

Viite Lausuntopyyntö 24.3.2010, 114/5M

**Lausunto – kalastusalue Masi, FIN 219-V, kalastajan hukkuminen 5.11.2008 Hanön
lahdella Ruotsissa**

Suomen Ammattikalastajaliitto antaa seuraavan lausunnon otsikkoasiassa.

Liitto kannattaa tutkinnan antamia turvallisuussuosituksia.

Liitto toteaa, että liitto toteutti vuosina 2004 – 2005 kalastajien turvallisuushankkeen EU:n kalatalouden ohjausrahaston (KOR) rahoituksella. Hankkeen aikana tuotiin vahvasti esille henkilösuojainten tärkeys. Onnettomuusalueen omistaja ei tuolloin ollut liiton jäsen. Tiedotus- ja valistuskampanjat on toistettava säännöllisin väliajoin, jotta kampanjoiden myönteiset vaikutukset voidaan ylläpitää. SAKL on omalta osaltaan valmis jatkamaan turvallisuustyötä.

Liitto on pitkään ollut huolestunut kalastusalan kannattavuuden kehittymistä, joka valitettavasti myös voi johtaa puutteelliseen miehitykseen. Asiaan vaikuttaa myös kilpailutilanne kokonaisuudessaan Itämeren kalastuksessa. Alan kannattavuuden parantamiseen ja tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin on kiinnitettävä huomiota sekä EU:n että kansallisten viranomaisten taholta.

Lohen ajoverkkokalastuskielto astui voimaan 1.1.2008. Tutkinnan kirjaukset aluksen erityiskalastusluvista on syytä tarkistaa.

Suomen Ammattikalastajaliitto SAKL ry


Kim Jördas
toimitusjohtaja

Jordaksentie 124, 07840 Lindkoski, puh. 0400-720 690, faksi 019-612 749, kim.jordas@sakl.fi
Jordasvägen 124, 07840 Lindkoski, tel. 0400-720 690, fax 019-612 749, kim.jordas@sakl.fi

Österbottens Fiskeriförsäkringsförening

Fredsgatan 20
FIN-65100 VASA

SAAPUNUT

23 -04- 2010

15.4.2010

Centralen för undersökning av olyckor
Sörnäs strandväg 33 C
FIN-00500 HELSINGFORS

Hänvisning: Er begäran om utlåtande 24.3.2010

Ärende: Fiskefartyget MASI, FIN-219-V, fiskare drunknar den 5 november 2008 i
Hanöbukten i Sverige

Österbottens Fiskeriförsäkringsförening har bekantat sig med utkastet och avger
följande utlåtande.

En stor del av det finländska fisket sker i öppet hav utan avsaknad av en
skyddande skärgård. Det vore önskvärt att gränserna för fiskefartygen/-båtarnas
användningsområden klargjordes noggrannare. Ett t.ex. fiskefartyg över 10 m
skall vara besiktigat för att få röra sig inom vissa gränser. Däremot får en mindre
fiskebåt i princip röra sig på ett större område, utan vare sig utrustning,
bemanningscertifikat eller förarkompetens.

För
ÖSTERBOTTENS FISKERIFÖRSÄKRINGSFÖRERNING



Leif Kaarto
Verkställande direktör

tel. +358 (0) 6 3218 403
fax. +358 (0) 6 3218 401
GSM + 358 (0) 500 262 001

FO-nummer. 02168253
handelsreg.nr 91.856

Aktia sb 497010-1721278
fornamn.efternamn@fishpoint.net