



Framlagt november 2024

RAPPORT SJØFART 2024/09

***Sjøulykke med fiskefartøyet Gunn-Lotte
LM2699 der ein fiskar fall over bord
utanfor Stamsund den 26. januar 2024***



English summary included

Statens havarikommisjon (SHK) har utarbeidd denne rapporten einast med sikte på å forbetre sjøtryggleiken.

Føremålet med ei tryggleiksundersøking er å klarleggje hendingsgang og årsaksfaktorar, greie ut forhold som er viktige for å førebyggje sjøulykker og betre sjøtryggleiken, og offentleggjere ein rapport med eventuelle tryggingstilrådingar. Det er ikkje Havarikommisjonen si oppgåve å ta stilling til sivilrettsleg eller strafferettsleg skuld og ansvar.

Bruk av denne rapporten til anna enn førebyggjande sjøtryggingsarbeid bør unngåast.

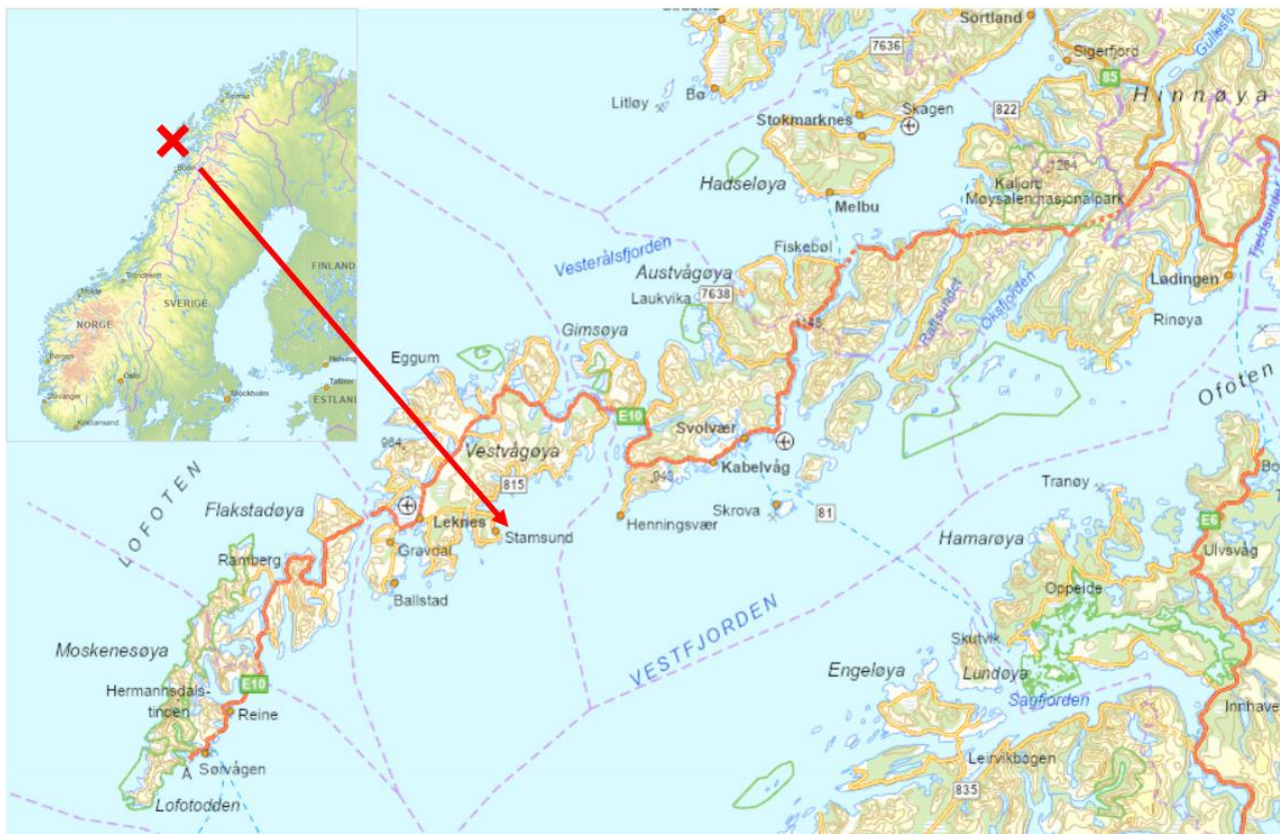
Innholdsliste

MELDING OM HENDINGA	4
SAMANDRAG	5
ENGLISH SUMMARY	6
OM UNDERSØKINGA	7
1. FAKTISKE OPPLYSNINGAR	9
1.1 Hendingsgang.....	9
1.2 Søk og redning.....	13
1.3 Berging av fiskefartøyet	14
1.4 Vêr og sjøforhold.....	15
1.5 Farvassbeskriving	16
1.6 Fartøy	17
1.7 Overlevingsevne	17
1.8 Medisin, helse og obduksjonsrapport	18
1.9 Undersøkingar av fartøyet og reiskapar	18
1.10 Andre aktørar	20
1.11 Tidlegare ulykker.....	22
1.12 Redningsselskapets interne undersøking.....	22
2. ANALYSE	25
2.1 Innleiing	25
2.2 Hendingsgang.....	25
3. KONKLUSJON	31
4. TRYGGINGSTILRÅDINGAR	33
FORKORTINGAR	35
VEDLEGG	36

Melding om hendinga

Fredag den 26. januar 2024 blei Statens havarikommisjon (SHK) varsla om ei ulykke med fiskefartøyet Gunn-Lotte. Fiskefartøyet hadde fått motorstans og deretter drive på land ved Stamsund i Lofoten, sjå figur 1. I samband med redningsaksjonen gjekk redningsfartøyet RS Det Norske Veritas (RS DNV) på grunn, og fiskaren fall over bord. Ein redningsmann gjekk i sjøen for å redde fiskaren, men fiskaren blei seinare erklært omkomen.

Same dag sette SHK i verk ei tryggleiksundersøking og starta informasjonsinnhenting og intervju av dei involverte. Fiskefartøyet blei undersøkt i Stamsund i Lofoten.



Figur 1: Ulykka skjedde utanfor Stamsund i Lofoten, her indikert med raudt kryss. Kart: Kystinfo, Kystverket

Samandrag

Fredag den 26. januar 2024 kl. 0710 forlét fiskefartøyet Gunn-Lotte med ein fiskar om bord Henningsvær i Lofoten for å trekkje ei fiskeline som blei sett dagen før. Kl. 0857 fekk Kystradio Nord eit VHF-oppkall frå fiskaren på kanal 16. Fiskaren etterspurde hjelp frå redningsskøyte og informerte om at han hadde fått noko i propellen og dreiv mot land utan framdrift.

Undersøkingar av propell og aksling viste ingen fysiske teikn til line- eller taurestar som kan ha ført til maskinstansen. SHK fekk gjennomført ei teknisk undersøking av framdriftssystemet. Det var ikkje mogleg å starte motoren slik tilstanden var då han blei undersøkt. Undersøkinga av framdriftssystemet avdekte ingen openberre feil eller manglar som tilsa at det var noko gale med systemet.

Meldinga frå fiskaren på VHF var ikkje ei naudmelding eller ei hastemelding i samsvar med formelle varslingsrutinar. Dette førte til at nærliggjande fartøy som høyrde meldinga, og som hadde høve til å hjelpe, ikkje forstod alvoret med det same.

Redningsfartøyet RS DNV kom til tre minutt etter at Gunn-Lotte hadde gått i fjøresteinane. Det var nordaustleg liten til stiv kuling i området, og det var mykje krappsjø og svell med bølgehøgder på 2–3 meter. Mannskapet om bord i redningsskøyta opplevde situasjonen som kritisk og at det hasta med å få fartøyet av grunnen.

Då redningsskøyta skulle trekkje fiskefartøyet av land, gjekk ho sjølv på grunn, og på same tid kantra fiskefartøyet. Fiskaren hamna i sjøen iført ein oppblåsbar redningsvest. Ein redningsmann hoppa i sjøen etter kort tid for å redde fiskaren, men fiskaren blei seinare erklært omkomen.

Frå fiskaren fall i sjøen til redningsmannen var hos han, tok det 3–4 minutt, og då var fiskaren medvitslaus. Det er uklart kva som førte til at fiskaren mista medvitet så raskt, men fallet i det kalde vatnet kan ha ført til kuldesjokk, som i kombinasjon med bølger auka faren for inhalering av vatn og drukning.

Bruk av redningsdrakt aukar overlevingsevna i kaldt vatn vesentleg og reduserer faren for sjokk ved fall over bord. Redningsdrakta var funnen fram og låg klar i styrehuset, men det er uklart kvifor ho ikkje blei nytta, då Kystradio Nord fleire gonger bad fiskaren om å ta ho på seg. Ulykka viser at ein situasjon raskt kan utvikle seg til å bli kritisk, og det å handle proaktivt og nytte dei hjelpemidla ein har om bord, kan vere avgjerande.

English summary

On Friday 26 January 2024 at 07:10, the fishing vessel Gunn-Lotte left Henningsvær in Lofoten with one fisherman on board to haul a fishing line that had been set the day before. At 08:57, Coastal Radio North received a VHF call from the fisherman on channel 16 requesting assistance from a SAR vessel. He stated that something had caught in the propeller, and that the vessel was drifting towards shore without propulsion.

Examination of the propeller and shaft showed no physical signs of remnants of line or rope that may have caused the engine to stop. The NSIA carried out a technical examination of the propulsion system. It was not possible to start the engine in the condition it was in at the time of the examination. No obvious faults or defects were found during the examination of the propulsion system to indicate that there was something wrong with it.

The fisherman's VHF call was not a Mayday call or an urgent signal (Pan-pan) in accordance with the formal notification procedures. This meant that nearby vessels that heard the call and had the opportunity to assist, did not immediately understand how serious the situation was.

The SAR vessel RS DNV arrived three minutes after Gunn-Lotte had run aground. A north-easterly strong breeze to moderate gale was blowing in the area and the sea was choppy with a swell and wave height of 2–3 metres. The crew on board the SAR vessel perceived the situation as critical and that it was a matter of urgency to get the vessel off the rocks.

The SAR vessel ran aground when it was about to pull the fishing vessel off the rocks, and at the same time the fishing vessel capsized. The fisherman ended up in the sea wearing an inflatable lifejacket. A rescuer jumped into the sea shortly afterwards to rescue the fisherman, but the fisherman was later pronounced dead.

It took 3-4 minutes from the fisherman fell into the sea until the rescuer reached him, by which time the fisherman was unconscious. It is unclear what caused the fisherman to lose consciousness so quickly, but the fall into the cold water may have caused cold water shock, which, in combination with the waves, increased the risk of inhaling water and drowning.

Using an immersion suit significantly increases the chance of survival in cold water and reduces the likelihood of cold water shock in MOB situations. The fisherman had fetched the immersion suit and it was lying in the wheelhouse ready to be put on. It is unclear, however, why the suit was not used, as Coastal Radio North several times asked the fisherman to put it on. The accident shows that a situation quickly can become critical, and that acting proactively and using the aids on board can prove decisive.

Om undersøkinga

Føremål og metode

Statens havarikommisjon (SHK) har klassifisert hendinga som ei svært alvorleg sjøulykke. Føremålet med denne undersøkinga har vore å klarleggje kva som førte til at fartøyet gjekk på land og fiskaren seinare omkom som følge av fall i sjøen. Vidare har Havarikommisjonen greidd ut kva som kan bidra til å auke tryggleiken og forhindre liknande ulykker og skadeomfang i framtida.

Ulykka og omstenda rundt denne er undersøkte og analyserte i tråd med Havarikommisjonens tryggingsfaglege rammeverk og analyseprosess for systematiske undersøkingar (NSIA-metoden¹).

Informasjonskjelder

Dei faktiske opplysningane er baserte på intervju og informasjon frå redningsressursar, informasjon frå Meteorologisk institutt og rapport frå Kystvakta om berginga av fartøyet. I tillegg har fagekspertise gjennomført ei undersøking av motoren.

Undersøkingssrapporten

Den første delen av rapporten, Faktiske opplysningar, beskriv hendingsgangen, tilhøyrande data og informasjon som er innhenta i samband med ulykka, og dessutan ei beskriving av dei gjennomførte undersøkingane til Havarikommisjonen og tilhøyrande funn.

Den andre delen av rapporten, Analyse, handlar om Havarikommisjonens vurderingar av hendingsgangen og medverkande faktorar basert på faktiske opplysningar og gjennomførte undersøkingar. Omstende og faktorar som er funne mindre relevante for å forklare og forstå ulykka, blir ikkje drøfta i djupna.

Rapporten blir avslutta med Havarikommisjonens konklusjonar.

¹NSIA – Norwegian Safety Investigation Authority. Sjå <https://havarikommisjonen.no/Om-oss/Methodikk>

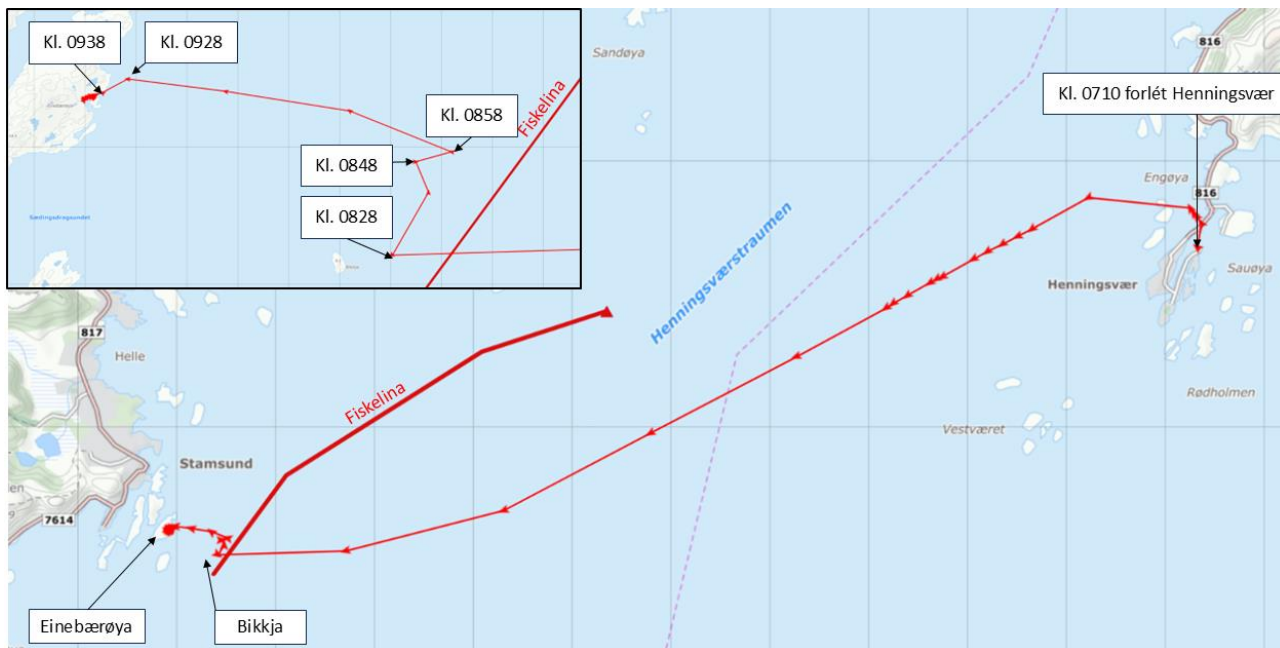
1. Faktiske opplysninger

1.1 Hendingsgang.....	9
1.2 Søk og redning.....	13
1.3 Berging av fiskefartøyet	14
1.4 Vêr og sjøforhold.....	15
1.5 Farvassbeskriving	16
1.6 Fartøy	17
1.7 Overlevingsevne	17
1.8 Medisin, helse og obduksjonsrapport	18
1.9 Undersøkingar av fartøyet og reiskapar	18
1.10 Andre aktørar	20
1.11 Tidlegare ulykker.....	22
1.12 Redningssselskapets interne undersøking.....	22

1. Faktiske opplysningar

1.1 Hendingsgang

Fredag den 26. januar 2024 kl. 0710 forlét fiskefartøyet Gunn-Lotte med ein fiskar om bord Henningsvær i Lofoten for å trekkje ei fiskelina som blei sett dagen før. Fram til kl. 0828 segla fartøyet med ein fart på ca. 7 knop. Då var fiskaren komen til enden av fiskelina som var lokalisert rett utanfor skjeret Bikkja, utanfor Stamsund, sjå figur 2. Farten blei då redusert til 1 knop.



Figur 2: VMS²-sporet til Gunn-Lotte frå fiskefartøyet forlét kai i Henningsvær til det gjekk på grunn på Einebærøya utanfor Stamsund. Kart: Kystverket AIS

Ein annan fiskebåt var på veg inn til hamn i Stamsund og passerte Gunn-Lotte kl. 0842, sjå figur 3. Gunn-Lotte hadde då lagt seg opp mot vinden for å trekkje fiskebruket sitt.



Figur 3: Fiskefartøyet passerte Gunn-Lotte kl. 0842 på veg inn til hamn. Eit anna nærliggjande fiskefartøy var 2 nautiske mil aust for Gunn-Lotte. Kart: Kystverket AIS

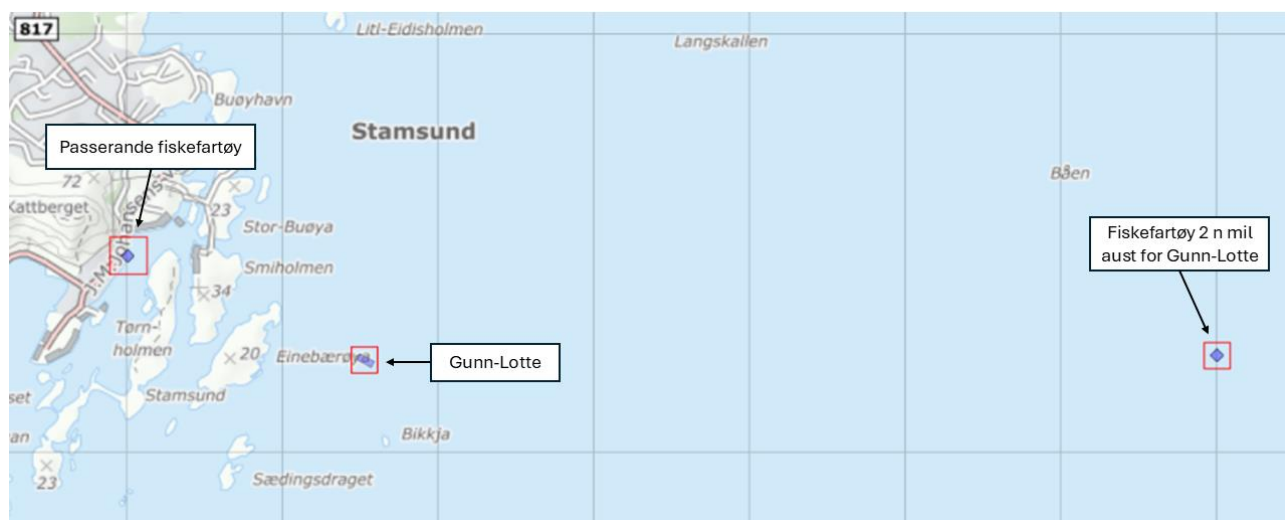
² Vessel Monitoring System-data

Kl. 0857 fekk Kystradio Nord eit VHF-opkall frå fiskaren på kanal 16. Fiskaren etterspurde hjelp frå redningsskøyte og informerte om at han hadde fått noko i propellen og dreiv mot land utan framdrift. Han opplyste òg at han var nær land. Han oppgav posisjonen sin og melde at han hadde redningsutstyr om bord. Kystradio Nord stadfesta overfor fiskaren at dei skulle sende ei redningsskøyte.

Kl. 0858 var fiskefartøyet ca. 800 meter aust av Einebærøya som fartøyet dreiv mot. Frå kl. 0900 blei det mobilisert redningsressursar for å hjelpe fiskefartøyet.

Fiskaren som tidlegare hadde passert Gunn-Lotte, hadde akkurat lagt til kai då han hørde på kanal 16 at fiskaren om bord Gunn-Lotte bad om assistanse. Samtidig låg eit anna fiskefartøy ca. 2 nautiske mil aust for Gunn-Lotte sin posisjon og fiska, men fiskaren der syntest ikkje meldinga til Kystradioen høyrdest alvorleg ut. I tillegg hørde denne fiskaren at ei redningsskøyte var på veg.

Kl. 0912 spurde Kystradio Nord om det var båtar i nærleiken som kunne assistere Gunn-Lotte inntil redningsskøyta kom. Ingen responderte, og fiskefartøyet som tidlegare låg ca. 2 nautiske mil aust for Gunn-Lotte, meinte det no var for seint å gå mot Gunn-Lotte, og at det kunne ikkje bidra så nær land, sjå figur 4.



Figur 4: Kl. 0912 var fiskefartøyet 2 nautiske mil aust for Gunn-Lotte og hadde for lang veg å gå til å nå Gunn-Lotte før grunnstøytinga. Kart: Kystverket AIS

Kl. 0908 bad Kystradio Nord fiskaren om å ta på seg redningsdrakt. Kl. 0916 følgde dei opp med å spørje om han hadde fått på seg redningsdrakta, og om han hadde sett ut dreggen. Fiskaren svarte at han ikkje hadde teke på redningsdrakt eller sett ut dreggen, og opplyste om at det enno var ca. 40 meter igjen på djupna. Like etter kalla Kystradio Nord opp fiskefartøyet på nytt og oppmoda fiskaren til å ta på redningsdrakt for å vere på den sikre sida. Dei bad han òg om å vurdere å få ut dreggen så fort det var føremålstenleg. Fiskaren svarte at han skulle gjere det.

Då redningsfartøyet RS DNV fekk melding om hendinga, hadde dei ein annan fiskebåt på slep, og var på veg inn til Henningsvær med denne. Kystradio Nord var klar over at RS DNV hadde slep, og kalla derfor opp redningsfartøyet RS Sundt Flyer som låg i Svolvær. RS DNV vurderte likevel at dei kunne nå fram til Gunn-Lotte raskare enn RS Sundt Flyer. Dei blei derfor samde med Hovudredningssentralen (HRS) om at RS Sundt Flyer skulle ta over den andre havaristen i Henningsvær, og at RS DNV skulle gå mot Gunn-Lotte. RS DNV slepte fiskefartøyet til første hamn og sette deretter kurs mot Gunn-Lotte, og informerte òg Kystradio Nord om dette. Kl. 0920 informerte RS DNV om at dei ville vere ved havaristen om ca. 20 minutt.

På veg mot fiskefartøyet klargjorde maskinisten på RS DNV til slep i akterenden av redningsfartøyet. Redningsmannen klargjorde ei trosse i baugen og ei kasteline, så dei var

førebudde til å trekkje fiskebåten ut frå land. Redningsmannen var ikledd redningsutstyr i tilfelle han måtte i sjøen.

Kl. 0926 var fiskefartøyet ca. 120 meter frå Einebærøya, og RS DNV var ca. 10 minutt unna. Fiskaren melde til Kystradio Nord at han hadde fått ut dreggen. Kl. 0931 melde fiskaren om bord i Gunn-Lotte til RS DNV at han var i fjøra om to minutt. RS DNV melde tilbake at dei var framme om 3–4 minutt, og bad han om å vere klar til å ta imot ei trosse. Planen var å gå inn med baugen først for å overføre trossa til Gunn-Lotte så dei kunne dra fiskefartøyet i tryggleik før dei sette slepet attanfrå på RS DNV. Alternativ plan dersom dei ikkje kom tilstrekkeleg nær havaristen, var å klargjere og skyte over med PLT (Pneumatic Line Thrower) og nytte ei slepetrosse i akter.

Kl. 0933 opplyste fiskefartøyet overfor Kystradio Nord at fartøyet hadde grunnstøytt. Fiskaren kommuniserte deretter med RS DNV, og han informerte om at han ønskte å bli dregen ut med hekken først.

RS DNV kom til tre minutt seinare og observerte at fiskefartøyet slo mot fjøresteinane, og at det var mykje krappsjø og svell med bølgehøgder på 2–3 meter. Det var nordaustleg liten til stiv kuling då redningsaksjonen stod på. Mannskapet om bord i redningsskøyta opplevde situasjonen som kritisk. Det blei bestemt at dei ikkje skulle bruke PLT, sidan dette ville ta lengre tid. PLT var heller ikkje rigga klar på dette tidspunktet. Skipperen på RS DNV gjekk inn med baugen først for å få festa slepet og få havaristen raskt ut. Samtidig var han usikker på kor nær land han kunne gå.

Maskinsjefen og redningsmannen stod på forut på dekk for å kaste hivelina om bord i fiskefartøyet. Då stod Gunn-Lotte på grunn med babord side mot land og slo mot fjøresteinane. Styrbord side var vend mot redningsskøyta og baugen mot nordaust.

Redningsmannen kasta hivelina over til fiskaren, som fekk tak i denne. Fiskaren fekk drege inn slepetrossa og festa han på si styrbord side akterut gjennom gattet³, sjå figur 5. Det tok ca. 40 sekund å feste slepetrossa til fiskefartøyet.



Figur 5: Fiskaren festa slepet på si styrbord side akterut. Foto: Utklipp frå video – RS DNV

³ Opning i skanseledning som tauverket kan gå gjennom.

Kl. 0937 hadde RS DNV sett slepet frå baugen sin, og skipperen bad mannskapet sitt og fiskaren på Gunn-Lotte om å trekkje unna slepetrossa. Redningsmannen og maskinisten veiva til fiskaren og indikerte at han skulle kome seg mot styrehuset bort frå trossa. Fiskaren gjekk midtskips og heldt seg fast. RS DNV bakka for å trekkje fiskefartøyet ut, og slepetrossa stramma seg opp, sjå figur 6.



Figur 6: RS DNV byrja å trekkje akterover, og slepet stramma seg opp. Foto: Utklipp frå video – RS DNV

Frå RS DNV kom til slepet var festa, drifta RS DNV noko mot sør, slik at dei kom mellom ein grunne og land.

Då RS DNV byrja å trekkje akterover, dreidde akterenden av fiskefartøyet mot styrbord side. På same tid gjekk RS DNV på grunn med propellane, noko som førte til at begge motorane stoppa. Slepet stoppa derfor opp, og RS DNV gjekk etter kort tid inn i fjøresteinane. Då sjøen over grunna som fiskefartøyet stod på, trekte seg tilbake, fekk fiskefartøyet ei krengeing mot styrbord og sklei nedover fjøresteinane. Samtidig kom det ei stor bølge som slo innover dekk og ytterlegare krengeide fartøyet heilt over med styrehustaket i sjøen, sjå figur 7. Fiskaren hamna dermed i sjøen kl. 0937. Han var ikledd ulltøy, arbeidsdress, fjellstøvlar og oppblåsbar redningsvest.



Figur 7: Fiskefartøyet kantra, og fiskaren hamna i sjøen. Foto: Utklipp frå video – RS DNV

Slepeoperasjonen er beskriven i biletserien i figur 8, figur 9 og figur 10.



Figur 8: RS DNV gjekk inn til Gunn-Lotte og fekk festa slepet.
Illustrasjon: SHK



Figur 9: I perioden slepet blei festa, dreiv RS DNV sørover og kom mellom land og ein grunne markert med raud stipla ring.
Illustrasjon: SHK



Figur 10: Då RS DNV byrja å trekkje akterover, gjekk dei på grunn og mista framdrifta. På same tid la Gunn-Lotte seg over, og fiskaren fall over bord.
Illustrasjon: SHK

1.2 Søk og redning

Mannskapet på RS DNV observerte fiskaren i vatnet med ein oppblåsen redningsvest, på styrbord side av RS DNV, tvers av hekken, ca. 20–30 meter frå redningsfartøyet. Mannskapet kasta ut ei livbøye, men denne blei teken av vinden og rakk ikkje meir enn halvvegs fram til fiskaren. Redningsmannen fekk blikkontakt med fiskaren, men observerte ingen tydelege rørsler.

Maskinisten gjekk ned i maskinrommet og fekk start på begge motorane. Då han prøvde å kople inn giret, stoppa motorane igjen.

Kl. 0938 melde RS DNV til Kystradio Nord at dei hadde gått på grunn. Kystradio Nord sendte ut Mayday Relay om at redningsskøyta hadde gått på grunn.

Kl. 0940 hoppa redningsmannen i sjøen med ei ekstra redningsdrakt. Som følgje av at redningsskøyta var gått på grunn, blei det rekna som risikabelt å ta fiskaren tilbake om bord, og planen var då å få fiskaren på land og ikle han redningsdrakta. Då redningsmannen kom bort til fiskaren, prøvde han å få kontakt med han, men lykkast ikkje. Redningsmannen tok derfor tak i fiskaren, sumde mot land og prøvde tre gonger å berge fiskaren opp på land. På siste forsøk mista redningsmannen redningsdrakta han hadde teke med ut. I tillegg hadde ikkje fiskaren på skrittstropp på redningsvesten, så vesten hadde nesten vridd seg av og hang berre etter skuldra hans. Redningsmannen nytta ei livbøye for å halde fiskaren flytande i sjøen.

Kl. 0941 bad HRS om eit redningshelikopter, og RS Sundt Flyer blei tilkalla for å hjelpe.

Kl. 0954 var redningsmannen framleis i sjøen saman med fiskaren, og RS Sundt Flyer kom for å plukke dei opp. Kl. 0957 blei fiskaren henta opp av vatnet, og fire minutt seinare var redningsmannen òg om bord i RS Sundt Flyer. Fiskaren var medvitslaus, og dei starta hjarte- og lungeredning.

Kl. 1000 sette RS Sundt Flyer kurs mot Stamsund og bad om ambulans på kaia via Kystradio Nord. Dei gjennomførte livreddande behandling fram til dei kom til kaia. Ambulansen kom kort tid etter at dei hadde kome til kai, og fiskaren blei frakta vidare med helikopter til sjukehuset i Tromsø. Fiskaren blei seinare erklært død.

RS DNV blei ståande på grunn ca. ein time før RS Sundt Flyer kom tilbake og fekk trekt fartøyet av. Om bord i RS DNV gjekk det alarm for vassfylling i forpiggen og i baugtrusterrommet. RS Sundt Flyer trekte ei stund før RS DNV blei trekt over grunna dei først hadde gått på, og fekk derfor òg hol i akterpiggen. Vasstandsalarmeren gjekk i alle romma. Det kom mykje vatn inn i salongen, og det blei starta lensing med brannpumpa. Det var mykje arbeid med å halde redningsskøyta flytande under slepet, men dei kom til slutt inn til kai kl. 1124. Maskinisten om bord i RS DNV skadde ei sene i tommelen under redningsaksjonen og måtte på sjukehus.

1.3 Berging av fiskefartøyet

KV Harstad responderte på meldinga om hendinga, men nådde ikkje fram før redningsoperasjonen var avslutta. KV Harstad fekk ansvaret for å berge fiskefartøyet, sjå figur 11.



Figur 11: Fiskefartøyet slik det låg under inspeksjon frå KV Harstad. Foto: KV Harstad

Sjarken blei inspisert ved to høve i samband med at han blei klargjord til berging.

Under den første inspeksjonen låg fartøyet fast på grunn og kvilte mot berget på styrbord side. På dekk blei det observert store mengder tauverk som kom frå fiskereiskapane. Bak fartøyet var det tauverk frå hekken og ut i sjøen. Det lykkast ikkje å få opp enden og dermed få kontrollert om dette tauet var ankeret.

Døra inn til styrehuset og kabinen stod open. I kabinen låg det ei redningsdrakt, sjå figur 12.



Figur 12: Innsida av styrehuset på fiskerfartøyet då KV Harstad var om bord. Foto: KV Harstad

Under den andre inspeksjonen låg fartøyet heilt tørt og kvilte mot berget på lågvatn. Straum, lanterner og dekklys var på. Skroget blei inspisert for å sjå på skadeomfanget. Det blei ikkje observert store hol eller øydeleggingar. Ror og propell var intakt, og det var ikkje hekta tauverk eller fiskereiskapar i dette. Alt tauverk som låg ut av båten, blei kapp og fjerna for å redusere risiko ved berginga.

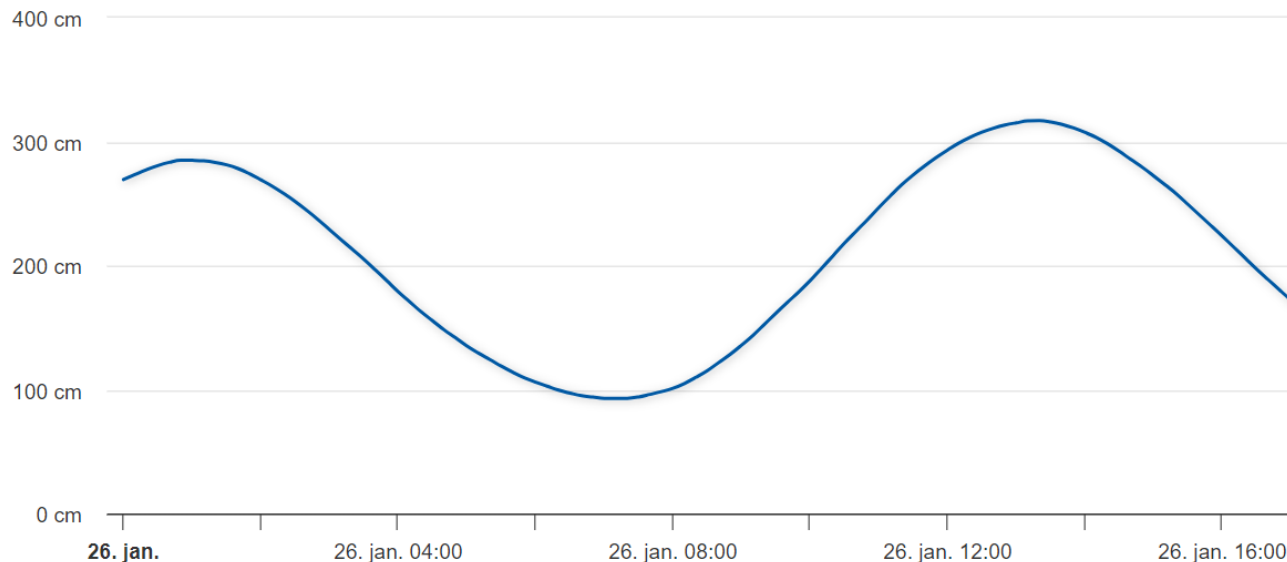
1.4 Vêr og sjøforhold

I ulykkestidsrommet var det dagslys, delvis skya og 0,5 °C i lufta. Ifølge vêrdata frå den næraste vêrstasjonen, Skrova fyr, var det liten kuling i området med vindstyrke på rundt 11,7 m/s frå nordaust med vindkast på opptil 18,7 m/s i tidsperioden kl. 0800–1000.

Det var stigande tidvatn, mykje krappsjø og svell med bølgehøgder på 2–3 meter. Vasstemperaturen var estimert til 2–3 °C basert på målingar i Kabelvåg i desember 2023 og i mars 2024.

1.5 Farvassbeskriving

Tidvatnet var på det lågaste kl. 0700 og det høgaste kl. 1300 den 26. januar. Då redningseskøyta gjekk på grunn ca. 0930, var tidvatnet, som er basert på målingar, estimert til ca. 170 cm over sjøkart null, som er nullnivå⁴ for djupner i sjøkart og høgder i tidvasstabellar. Sjå grafen i figur 13, som viser vasstanden utanfor Stamsund i tidsrommet ulykka skjedde.

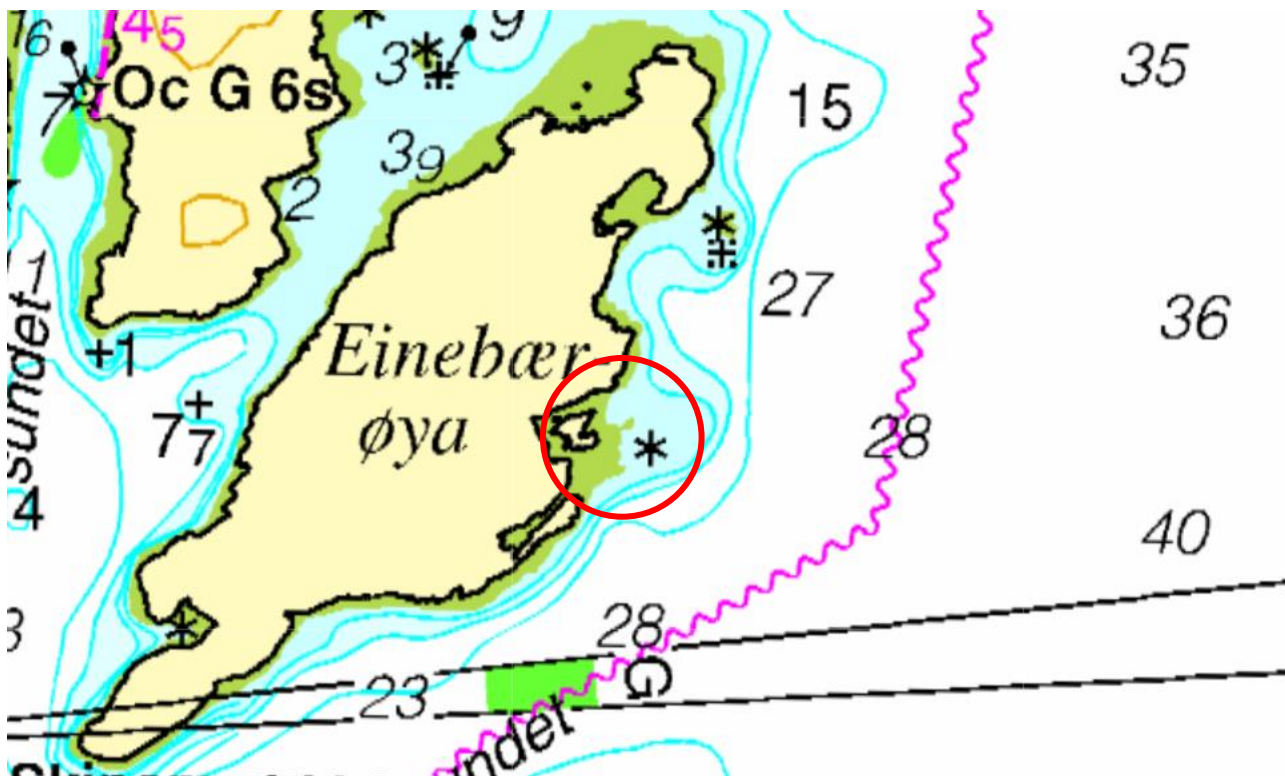


Figur 13: Vasstanden ved Einebærøya den 26. januar. Kjelde: Kartverket

Det var ein grunne markert på det elektroniske sjøkartet som var $-0,1$ meter. Grunnen var derfor ca. 1,8 meter under vassflata då redningseskøyta gjekk på grunn. Djupnemålingane i området blei gjorde i 2007, då multistrålekartlegging (MBES-målingar) blei utført.

Sjå figur 14 for sjøkartet over området der ulykka skjedde.

⁴ Definisjon av nullnivå frå Kartverket: I alle norske sjøkart er referansenivået sjøkartnull. Sjøkartnull er altså nullnivå for djupner i sjøkart og høgder i tidvasstabellar. Det er eit nivå vasstanden sjeldan kjem under, og frå 1. januar 2000 er sjøkartnull lagt til lågaste astronomiske tidvatn (LAT).



Figur 14: Området der ulykka skjedd, er markert med raud ring. Kart: Kystinfo, Kystverket

1.6 Fartøy

Fiskefartøyet var av typen Viksund 1001 Proff frå 1985 og var forlengt til 10,65 meter. Motoren var ein Cummins frå 1992.

Fartøyet hadde nyleg gått gjennom ein fartøykontroll av godkjent føretak, og fartøyinstruksen var gyldig frå 1. januar 2024.

1.7 Overlevingsevne

I temarapporten Kartlegging av fritidsbåtulykker (Sjøfart 2019/02) blei det gjennomført undersøking av ulykker der overlevingsevne etter fall over bord blei vurdert. Denne viser at når menneske fell i vatnet, vil det alltid vere fare for kuldesjokk som kan føre til rask drukning. Overlevingsevna etter fall i vatn kjem an på mellom anna påkledning, vass temperatur og bølgehøgde. Kuldesjokk fører til raskare hjarterytme, gisp etter luft og auka pustefrekvens. Evna til å halde pusten blir kraftig redusert, og auka pustefrekvens gir auka risiko for å inhalere vatn. Ved fall i kaldt vatn vil det òg kunne vere fare for at disponerte personar blir ramma av eit anfall. Menneske med hjarte- og karsjukdom vil til dømes kunne stå i fare for akutt hjartestans.

I rapporten er det mellom anna vist til britiske studiar som har undersøkt overlevingssjansje hos nordsjøarbeidarar som har falle på havet, der 5 °C er definert som vintertemperatur i sjøen og 13 °C som sommartemperatur (Robertson & Simpson, 1996).

Vindstyrke kraftigare enn 6 på Beauforts skala (liten kuling, 10,8–13,8 m/s) blir generelt rekna for å føre til danninga av store bølger med skumskavlar i tillegg til noko sjøsprøyt. Dette vil føre til ytterlegare større vanskar med å halde luftvegane frie for vatn og unngå drukning. Estimert overlevingstid i vatn ved ulike sjøtemperaturar og vindstyrke er ført opp i tabell 1.

Tabell 1: Estimert overlevingstid i vatn ved ulik temperatur og ulik vindstyrke (som ein indikasjon på bølgeførhold). Modellen er basert på unge, tynne og friske menn som har på seg redningsvest. Kjelde: Review of probable survival times for immersion in the North Sea (Robertson & Simpson, 1996)

Påkledning (med redningsvest)	Vindstyrke i Beaufort	Tida det tek innan ein «gjennomsnittleg mann» sannsynlegvis druknar	
		Vinter (Vasstemp. 6 °C)	Sommar (Vasstemp. 13 °C)
Arbeidsklede (inga redningsdrakt)	0–2	Innan ¾ time	Innan 1 ¼ time
	3–4	Innan ½ time	Innan ½ time
	5 og over	Innan vesentleg mindre enn ein ½ time	Innan vesentleg mindre enn ein ½ time

1.8 Medisin, helse og obduksjonsrapport

Obduksjonsrapporten viste mindre ytre skadar. Det blei ikkje påvist ei eintydig dødsårsak, men omstenda rundt dødsfallet og funn ved obduksjonen kan passe med at dødsfallet kom av drukning, eventuelt i kombinasjon med nedkjøling som kan ha ført til hjartestans.

Havarikommisjonen er ikkje kjend med andre relevante helseopplysningar.

1.9 Undersøkingar av fartøyet og reiskapar

1.9.1 HAVARIKOMMISJONENS UNDERSØKINGAR AV FARTØYET

Havarikommisjonen undersøkte fartøyet etter at det var teke opp på land i Stamsund. Det blei observert fleire skadar på fartøyet, men ein del av desse skadane oppstod som følgje av bergingsoperasjonen.

Det var ingen teikn til at noko hadde sett seg fast i propellen, sjå figur 15. Delar av kjølen blei riven av under berginga av fartøyet.



Figur 15: Ingen teikn til tau eller line i propellen. Foto: SHK

Delar av lina låg i fartøyet (sjå figur 16), og det var noko fisk som låg i eit fiskekar i lasterommet.



Figur 16: Delar av lina som låg i fartøyet etter hendinga. Foto: SHK

Det blei ikkje funne anker om bord etter hendinga.

1.9.2 TEKNISK UNDERSØKING AV FRAMDRIFTSSYSTEMET TIL FARTØYET

SHK engasjerte motorleverandøren Nogva i Svolvær for å gjennomføre ei teknisk undersøking av framdriftsmaskineriet til fiskefartøyet. Nogva hadde kjennskap til fartøyet frå før.

Undersøkinga identifiserte det følgjande:

- Dieseltankane var $\frac{3}{4}$ fulle.
- Stengjekrana mellom dieseltanken og grovfilteret var stengd. Det er uvisst når dette skjedde.
- Diesel i grov- og finfilteret. Dette tyder på at maskinen mest sannsynleg hadde tilgang til drivstoff.
- Ingen synlege teikn til noko i propellen.
- Propellblada sat fast i trekkstonga og hadde funksjon.
- Alle roterande komponentar (motor, gir og propell) fungerte tilsynelatande som dei skulle.

Det var ikkje mogleg å starte maskinen på land. Batteria var utlada, og startmotoren var sannsynlegvis øydelagd. Det blei prøvd å kople på ein startbooster utan at dette hadde nokon effekt. Startboosteren blei òg prøvd direkte på startmotoren utan noko funksjon. Startmotoren bar preg av å ha vore utsett for vatn.

1.9.3 UNDERSØKING AV FISKELINA

Havarikommisjonen undersøkte fiskelina i etterkant av ulykka, for å kunne stadfeste om det var ein samanheng mellom brot på fiskelina og motorhavariet, eksempelvis ved at ho vikla seg inn i propellen. Etter at ulykka hende, fekk ein lokal fiskar løyve av Fiskeridirektoratet til å dra fiskelina til Gunn-Lotte. Fiskaren byrja å dra frå enden av lina som var lengst nordaust, men lina rauk, og fiskaren lét resten av lina stå i sjøen.

Fiskeridirektoratet hjelpte til med å hente opp resten av fiskelina. Undersøkingar av lina har ikkje gitt klarleik i kva som førte til at lina rauk.

1.10 Andre aktørar

1.10.1 HOVUDREDNINGSSENTRALEN

Hovudredningssentralen (HRS) er eit offentleg organ for leining og koordinering av redningsaksjonar. HRS si sjøredningsteneste blir alltid leidd og koordinert direkte frå HRS. Dei er delt inn i to avdelingar, ein i Sør-Noreg (HRS S-N) og ein i Nord-Noreg (HRS N-N). Kommunikasjonen HRS har med fartøy på maritim radio under ein redningsoperasjon, går via Telenor Kystradio.

1.10.2 TELENOR KYSTRADIO

Telenor Kystradio har to stasjonar, Kystradio Nord i Bodø, og Kystradio Sør på Sola. Stasjonane er lokaliserte same stad som hovudredningssentralane. Kystradiooperatøren er bindeleddet mellom hovudredningssentralen (HRS) og den naudstilte i sjøredningshendingar. Dei er trenn i å få naud- og assistansemeldingar frå sjøfarande og formidlar meldingar til koordinerande redningssentralar.

Kjerneoppgåvene til Telenor Kystradio er å sørge for døgnkontinuerleg overvaking og avvikling av maritim naudkommunikasjon på vegner av HRS, og dessutan å sørge for at VHF-, MF- og HF-netta dekkjer behova til redningstenesta.

Når ein situasjon oppstår, kan Telenor Kystradio kommunisere med fartøy i nærleiken av dei naudstilte ved bruk av maritim VHF, om fartøyet har dette om bord. Dette betyr at det kan vere mange moglege redningsressursar tilgjengeleg, og at dei naudstilte kan få hjelp av fartøyet som er nærast. Kystradiostasjonane kommuniserer med nærliggjande fartøy og eventuelt dei naudstilte slik at dei kontinuerleg blir informerte og er sikra rask hjelp.

1.10.3 SAMHANDLING I EIN REDNINGSAKSJON

Ved ei sjøulykke langs kysten blir ulykka som oftast meld over VHF frå dei naudstilte. Denne meldinga blir då motteken av Telenor Kystradio, som har lytteplikt på maritim VHF-kanal 16. Denne lytteplikta gjeld òg alle andre fartøy under fart, og er forankra i Safety of Life at Sea (SOLAS)⁵.

⁵ SOLAS-konvensjonen er ein internasjonal avtale som stiller bestemte tryggingsskrav til handelsskip, og er éin av tre nøkkkelkonvensjonar til Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen – the International Maritime Organization (IMO). (Kjelde: <https://www.imo.org/>)

Naudmeldinga frå fartøy til sjøs blir vidareformidla til HRS, som har leiings- og koordineringsansvaret under redningsaksjonar. HRS kommuniserer sjølv med aktørar som har tilgang til satellitt og Naudnett, og Telenor Kystradio kommuniserer med fartøy langs kysten over VHF. Mellom HRS og Telenor Kystradio er det HRS som har vedtaksmakt. Kystradiostasjonane er samlokaliserte med HRS, og dei operative mannskapa sit vegg i vegg og kan ha løpande dialog via open glasdør. Ved hendingar vil HRS og Telenor Kystradio arbeide i kvart sitt loggsystem der dei kan sjå loggane til kvarandre og på den måten utveksle informasjon om ei hending.

1.10.4 VARSLING

Ved ei sjøulykke blir ulykka som oftast meld munnleg over VHF frå dei naudstilte, i tillegg kan distressknappen nyttast. VHF-signala blir fanga opp av den næraste sendaren, og Telenor Kystradio kan sjå dette på eit kart over basestasjonane. Om eit fartøy trykkjer på distressknappen, blir det vist som ein raud firkant på kartet. Andre skip innanfor VHF-rekkjevidd vil òg få posisjonen frå distressmeldinga. I tillegg pip det ein eigenarta lyd på ein DSC⁶-skjerm som Telenor Kystradio har tilgang til. Då får dei mellom anna opp kallesignal, informasjon om kven som sender ut, og posisjonen til fartøyet.

I dei mest akutte hendingane skal naudalarmering setjast i gang, som vil seie å trykkje på DSC-knappen. Deretter skal det sendast ei naudkalling (MAYDAY) der namnet og kallesignalet til fartøyet blir oppgitt tre gonger. Vidare blir det sendt ei naudmelding som inneheld mellom anna meir informasjon om kva slags type naud det gjeld, kva hjelp som trengst, og kor mange som er om bord.

Hastemelding (PAN-melding) er tiltenkt viktige meldingar om farar som ikkje er livstruande i første omgang. Til dømes ved motorstopp, utan at det omgåande er fare for å drive på land.

Det er òg mogleg å ringje Telenor Kystradio over telefon eller VHF og melde om at det er behov for assistanse. Det er denne måten å melde frå om hjelp på som oftast blir nytta ved maskinstans.

Når HRS får melding om ein maskinstans, kan dei sjå i kartet sitt kvar fartøyet er, dersom fartøyet har AIS⁷ eller VMS⁸. Dei ser òg kvar det skjer, kor langt det er til land, vêr og straumforhold, og dei undersøker kvar næraste redningsressurs er, og når dei kan vere på plass hos havaristen. I tillegg har dei høve til å gjere drivbaneberekningar. HRS kan vurdere om ein maskinstans eller ei anna hending ikkje skal definerast som ein redningsaksjon dersom det ikkje er omgåande fare. Då må den naudstilte sjølv ordne berging. Maskinhavariet til Gunn-Lotte blei definert som ein redningsaksjon.

1.10.5 REDNINGSSELSKAPET

1.10.5.1 Operasjonelle forhold

Redningsselskapet har som føremål å redde liv, berge verdiar, verne kystmiljøet og drive opplysnings- og ulykkesførebyggjande arbeid for å betre tryggleiken for den som ferdast på sjøen.

Redningsselskapet og hovudredningssentralane samarbeider om å ha rett redningsskøyte stasjonert på rett stad til ein kvar tid. Redningsselskapet opererer 27 fast bemanna og 29 frivillig bemanna redningsskøyter, som til saman skal dekkje heile norskekysten. Både RS Sundt Flyer og RS DNV, som bidrog i redningsaksjonen, har fast bemanning på fartøya.

⁶ Digital selective calling

⁷ Automatic Identification System

⁸ Vessel Monitoring System – Posisjonsrapportering som fiskerimyndighetene mottar

1.10.5.2 Prosedyrar

Redningsselskapet har egne prosedyrar for grunnstøytt fartøy og slep. Desse prosedyrane inneheld ei beskriving av planleggingsfasen og gjennomføringa av operasjonen. Det inkluderer å nytte alle tilgjengelege hjelpemiddel for sikker navigering og å vurdere faremoment som at havaristen kan falle over bord.

1.11 Tidlegare ulykker

4. januar 2016 forliste fiskefartøyet Kim Roger aust for Lofotodden ([Sjøfart rapport 2016/07](#)). Rapporten konkluderte mellom anna med det følgjande:

Undersøkelsen viste at det gikk ca. 12 minutter fra Kim Roger mistet fremdriften til fartøyet varslet Bodø Radio. Redningshelikopteret nådde havaristen ca. 10 minutter etter at den grunnstøtte og redningsskøyta Det Norske Veritas var da ca. 10 minutter unna. Havarikommisjonen mener at terskelen for å varsle om nødsituasjoner generelt sett er for høy i den norske fiskeflåten. Dette inntrykket bekreftes langt på vei av Hovedredningssentralen, Kystradioen og Sjøfartsdirektoratet.

Havarikommisjonen vil derfor understreke viktigheten av å varsle kystradioen og HRS så tidlig som mulig ved en nødsituasjon for å unngå unødvendig tap av tid. Dersom man selv får løst problemet før hjelpen er fremme kan man melde tilbake og avblåse aksjonen.

Kim Roger sende ikkje ut ei naudmelding, men kalla opp Telenor Kystradio på VHF-kanal 16, forklarte situasjonen og bad om assistanse.

1.12 Redningsselskapets interne undersøking

1.12.1 UTDRAK FRÅ INTERNUNDERSØKINGA TIL REDNINGSSSELKAPET

Redningsselskapet har gjennomført ei intern undersøking av redningsaksjonen. Utdrag frå undersøkinga er presenterte nedanfor.

Risikovillighet er høy grunnet et genuint ønske om å bidra til redning av mennesker og materiell, noe som kjennetegner de fleste som arbeider innen redningsoperative fagfelt. Utdanning, øving og prosedyrer er sentrale barrierer som skal sørge for at risikoen er innenfor et akseptabelt nivå i krevende operasjoner. Likevel viser det seg at man i situasjonen undervurderer egenrisikoen, da fokus er utad mot havarist og målet om å løse oppdrag.

I operasjoner med en besetning på 3, der 2 av mannskapet må arbeide på dekk, blir skipsføreren stående alene i styrhuset og ivareta manøvreringen, ledelse av operasjonen og kommunikasjon. Under krevende forhold nær land vil dette medføre en meget høy kognitiv belastning, der det øker sannsynligheten for å gjøre feilberegninger.

Redningsselskapet har identifisert utfordringer ved broens utforming på RS DNV. Der blant annet ekkoloddets plassering på styrbord side gjør det vanskelig å benytte dette som en enkelt operatør og dybdeangiver på kartmaskin har små tall som er vanskelig å lese av. Skjermen med nøkkelinformasjon fra fartøyet (Conning display) kan ikke hentes opp uten å fortrenge annen navigasjonsinformasjon. Aktiv bruk av denne skjermen kan gjøre den som fører fartøyet oppmerksom på avdrift.

1.12.2 LÆRINGS-PUNKT OG TILTAK

Redningsselskapet har gjennomført tiltak etter hendinga og planlegg å gjennomføre fleire. Nokre av desse tiltaka er presenterte nedanfor.

- Eit større fokus på stressrelatert trening bør òg reflekterast i bedriftsinterne kurs. Pensumet i eit kurs for dei sjøtilsette er oppdatert med fokus på stressrelatert trening.
- Dei gjeldande prosedyrane for slep har blitt vurderte og funne tilstrekkelege, men det er identifisert eit behov for å forenkle og utvikle betre tiltakskort.
- Redningsselskapet gjennomfører ein del forbetringar på RS DNV som no blir totalrehabilitert og modernisert i Mandal. Dei held på å designe ei ny bruløysing, som er basert på arbeidet dei har gjort i samband med å utvikle dei mest moderne redningsskøytene som er leverte dei siste åra.

2. Analyse

2.1 Innleiing	25
2.2 Hendingsgang.....	25

2. Analyse

2.1 Innleiing

Ulykka hende då fiskefartøyet Gunn-Lotte, med ein fiskar om bord, fekk maskinstans og gjekk på land som følgje av dette. Då redningsskøyta skulle trekkje fiskefartøyet av land, gjekk ho sjølv på grunn, og på same tid kantra fiskefartøyet. Fiskaren hamna i sjøen iført ein oppblåsbar redningsvest. Ein redningsmann hoppa i sjøen etter kort tid for å redde fiskaren. Fiskaren blei seinare erklært omkomen.

I dei komande kapitla blir det analysert faktorar som medverka til at fiskaren fall i sjøen og omkom.

Havarikommisjonen har valt å ikkje gjennomføre ytterlegare undersøkingar av motoren ved å byte ut komponentar for å få start på han, då resultatata ikkje vil kunne seie sikkert om eventuelle problem med komponentane skjedde før eller etter ulykka.

2.2 Hendingsgang

2.2.1 MISTA FRAMDRIFTA

Fiskaren informerte Kystradio Nord om at han hadde fått noko i propellen, og at fartøyet hadde mista framdrift.

Undersøkingar av propell og aksling viste ingen fysiske teikn til line- eller taurestar som kan ha ført til maskinstansen. Det blei funne fisk og ei avsliten fiskeline om bord, noko som tyder på at trekkjeprosessen var påbyrja. Havarikommisjonen fekk drege opp og undersøkt fiskelina som var sett av fiskaren. Lina hadde ein avsliten ende, men det var ikkje mogleg å avklare om det var overbelastning eller kutt frå til dømes propellen som førte til at lina rauk.

SHK fekk gjennomført ei teknisk undersøking av framdriftssystemet. Det var ikkje mogleg å starte motoren slik tilstanden var då han blei undersøkt. Det kunne ikkje konkluderast med om startproblemet oppstod som følgje av berginga og oppbevaringa av fartøyet i ettertid, eller om problemet skjedde i samband med ulykka. Undersøkinga av framdriftssystemet avdekte heller ingen andre openberre feil eller manglar som tilsa at det var noko gale med systemet.

Havarikommisjonen har derfor ikkje fått verifisert opplysningane fiskaren gav til Kystradio Nord om at han fekk noko i propellen og påfølgjande motorstans.

2.2.2 KOMMUNIKASJON MED REDNINGSTENESTA

Då fiskaren kontakta Telenor Kystradio over VHF-kanal 16 og bad om assistanse frå redningsselskapet, kunne ikkje fiskaren vite kor langt unna redningsskøyta var, og om ho ville nå fram i tide. Meldinga frå fiskaren på VHF var ikkje ei naudmelding eller ei hastemelding i samsvar med formelle varslingsrutinar. Dette førte til at nærliggjande fartøy som høyrde meldinga, og som hadde høve til å hjelpe, ikkje forstod alvoret med det same. Vidare var det ikkje mogleg å sjå Gunn-Lotte på AIS, og fiskaren nytta ikkje distressknappen⁹. Dei nærliggjande fartøya kunne derfor ikkje sjå kvar Gunn-Lotte var, og dei fekk heller ikkje opplysningar om nøyaktig posisjon over VHF.

⁹ Alle nyare VHF-ar er utstyrte med Digital Service Calling (DSC). Dette inneber at du berre trykkjer inn éin naudknapp (Distress), slik at det blir sendt ut ei førehandsprogrammert naudmelding til Kystradio og til alle nærliggjande farkostar i området. (Kjelde: <https://rs.no/sikker-til-sjos/vhf/>)

Ifølgje dei ulike redningsinstansane er det ikkje uvanleg at fartøy mistar framdrifta og melder om behov for assistanse, men i dei fleste tilfella er det ikkje tidskritisk. Ei melding om assistanse, slik som blei gitt av fiskaren, vekkjer derfor ikkje merksemda til andre fartøy på same måte som ei hastemelding eller naudmelding ville ha gjort. Ved å nytte dei formelle meldingane for å varsle om naud er det meir sannsynleg at nærliggjande fartøy vil tilby assistanse.

Menneske er òg ulike når det gjeld å ta avgjerder og setje dei ut i livet. Det er til dømes vanleg at ein held fram med å definere situasjonen som trygg og ordinær, trass i signal om fare. Dette kan føre til at dei som er i naud, utset å ta ei avgjerd, til dømes om å be om hjelp og setje i gang eit stort redningsapparat til sjøs. Det er denne typen individuelle skilnader som Telenor Kystradio og HRS tek omsyn til når dei skal vurdere eit oppkall.

Ei tidlegare undersøking av ulykka med fiskefartøyet Kim Roger påpeika den same problemstillinga, der skipperen venta med å varsle sjølv om fartøyet var i ein naudssituasjon. Skipperen formulerte heller ikkje då ei formell naudmelding, men bad om assistanse frå Kystradioen.

Femten minutt etter oppkallet frå fiskaren var det usikkert om RS DNV ville nå fram før fiskaren gjekk på grunn, så Kystradio Nord gjekk ut på kanal 16 og etterspurde hjelp frå andre fartøy i nærleiken. På dette tidspunktet hadde ikkje lenger dei nærliggjande fartøya høve til å nå fram til Gunn-Lotte i tide for å hjelpe, og det var derfor ingen respons.

Det kan vere utfordrande for Telenor Kystradio og HRS å vurdere alvorsgrada i ein situasjon frå ein innringjar, og dei må i stor grad stole på informasjonen og vurderingane frå dei som er i naud. Ulike personar kan ha ulike reaksjonar og oppfatningar av om ein er i naud, der somme kan verke stressa, medan andre er rolege. Telenor Kystradio og HRS har derfor ei krevjande oppgåve med både å ha eit objektivt perspektiv når dei vurderer ein situasjon, og samtidig å skulle setje i verk føremålstenlege tiltak raskt.

HRS har òg høve til å bruke verktøya sine for å berekne når eit fartøy eventuelt kan treffe land, og kor lang tid det vil ta før naudstilte kan få hjelp. Vidare må HRS vurdere vêr-, sjø- og straumforhold og korleis dette påverkar drivbanen og tryggleiken til den naudstilte. HRS vil òg vurdere moglegheita for å nytte nærliggjande ressursar dersom dei faste redningsressursane er i fare for å ikkje nå fram i tide. HRS har òg høve til å be den naudstilte om å trykkje på distressknappen eller gjere det på vegner av dei, slik at posisjonen blir kjend for nærliggjande fartøy.

Å nytte ei formell naudmelding dersom det er behov for assistanse med det same, slik som ved tap av framdrift, og at situasjonen potensielt kan bli farleg, vil gjere det meir sannsynleg at nærliggjande fartøy kan gi assistanse. Det vil òg kunne gi Telenor Kystradio og HRS ei betre situasjonsforståing og moglegheit til å setje i verk dei mest effektive tiltaka så raskt som mogleg.

2.2.3 GRUNNSTØYTINGA

Då Gunn-Lotte dreiv mot land, fekk fiskaren beskjed om å kaste dreggen. Fiskaren venta med å kaste dreggen til fartøyet var på grunnare vatn, og melde deretter til Kystradio Nord at dreggen var kasta. Då var fiskefartøyet ca. 120 meter frå Einebærøya. Dreggen blei ikkje funnen om bord etter hendinga, og KV Harstad opplyste at det var eit tau som leidde frå fiskefartøyet ut i sjøen, som sat fast som dei meinte kunne vore dreggen.

Det er uklart for Havarikommisjonen kvifor dreggen ikkje fungerte tilstrekkeleg til å stanse fartøyet før det gjekk på land.

2.2.4 FISKEFARTØYET KANTRA

Då fiskefartøyet slo mot fjøresteinane, var det liten kuling frå nordaust med mykje krappsjø og svell med bølgehøgder på 2–3 meter. Mannskapet om bord i RS DNV vurderte situasjonen som kritisk, og at det hasta med å få fartøyet av grunnen.

I samband med at dei skulle trekkje fiskefartøyet av, gjekk RS DNV på grunn. Dette førte til at slepet mista momentet, då RS DNV ikkje fortsette rørsle bakover og dermed ikkje fekk halde lina stram. Fiskefartøyet hadde då blitt påført tilstrekkeleg med trekraft til at fartøyet sklei ned frå ei lita undervasshulle samtidig som at vatnet trekte seg tilbake og fiskefartøyet fekk ei kraftig slagside og kantra. Det var i samband med kantringa at fiskaren fall over bord.

2.2.5 OVERLEVINGSEVNA TIL FISKAREN

Det er fleire forhold som kan påverke overlevingsevna i vatn. Desse er mellom anna påkledning, flytemiddel, helsetilstand, temperatur og opphaldstid i sjøen.

Fiskaren var ikledd arbeidsdress, ullgenser og oljehyrebukse. Fiskaren nytta redningsvest og blei raskt observert i sjøen. Redningsmannskapa har opplyst at han flaut vertikalt i sjøen, at redningsvesten var oppblåsen, og at fiskaren hadde hovudet over vatnet. Redningsmannen fekk blikkontakt, men observerte ingen andre fysiske rørsler.

Det har ikkje kome fram helseopplysningar om vedkomande som kan ha påverka utfallet av ulykka. Obduksjonsrapporten viste ingen store ytre skadar, men det kan ikkje utelukkast at fiskaren likevel kan ha blitt påført mindre skadar i samband med fallet, som igjen kan ha redusert moglegheitene for å overleve. Hjartestans som følgje av hypotermi kunne ikkje utelukkast som medverkande til dødsfallet.

Ein sjøtemperatur på ca. 3 °C kombinert med liten kuling kan føre til nedkjøling og hypotermi innan godt under 30 minutt ifølge studiar om estimert overlevingstid i vatn. Frå fiskaren fall i sjøen til redningsmannen var hos han, tok det 3–4 minutt, og då var fiskaren medvitslaus. Det er uklart kva som førte til at fiskaren mista medvitet så raskt, men fallet i det kalde vatnet kan ha ført til kuldesjokk som i kombinasjon med bølger auka faren for inhalering av vatn og drukning.

Redningsmannen prøvde tre gonger å redde fiskaren opp på land. Redningsvesten til fiskaren mista etter kvart funksjonen sin då flyteelementa hadde gått over hovudet på fiskaren sidan det ikkje var ein skrittstropp som heldt vesten på plass under redningsforsøka. Dette vanskeleggjorde redninga, og redningsmannen prioriterte å halde fiskaren flytande.

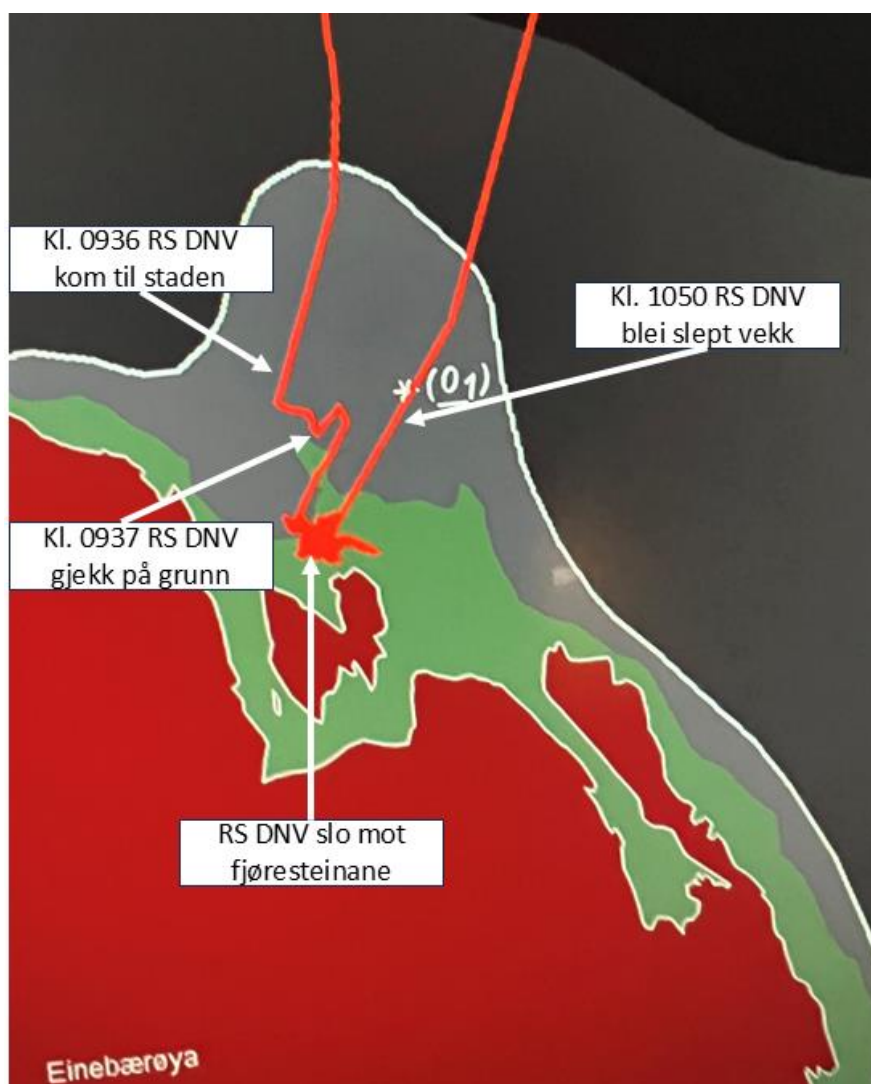
Fiskaren blei redda opp frå vatnet av RS Sundt Flyer etter ca. 20 minutt, og gjenoppliving blei forsøkt. Bruk av redningsdrakt aukar overlevingsevna i kaldt vatn vesentleg og reduserer moglegheita for sjokk ved fall over bord. Redningsdrakta var funnen fram og låg klar i styrehuset, men det er uklart kvifor ho ikkje blei nytta, då Kystradio Nord fleire gonger bad fiskaren om å ta ho på seg. Dette kan ha ein samanheng med at fiskaren kan ha hatt ei oppleving av at situasjonen ikkje var kritisk på det tidspunktet han blei oppmoda til å ta på redningsdrakta, og at situasjonen var under kontroll, utan at dette kan stadfestast sikkert. Ulykka viser at ein situasjon raskt kan utvikle seg til å bli kritisk, og at det kan vere avgjerande å handle proaktivt og nytte dei hjelpemidla ein har om bord. I tillegg er det viktig å følgje dei instruksane som blir gitt frå Kystradioen og dei andre redningsinstansane.

2.2.6 REDNINGSAKSJJONEN

Redningselskapet har lang erfaring med bergingsarbeid på sjøen. Dei har gjennomført mange slep av fartøy som har grunnstøyt, og dei har prosedyrar for dette. I situasjonar der menneskap framleis er om bord i fartøyet som blir slept, skal RS planleggje og gå gjennom faremoment for å vurdere om det er forsvarleg å setje slep på fartøyet, eller om menneskapet kan reddast på annan måte.

Då dei nærma seg Gunn-Lotte, hadde dei tre val, slik Havarikommisjonen ser det: nytte PLT frå god avstand, gå inn til Gunn-Lotte og nytte hiveline, eller ikkje prøve å redde fiskaren, men vente på redningshelikopter. Avgjerda som blei teken på staden, var at det hasta å redde fiskaren, og dei valde den hurtigaste moglegheita, som var å gå inn til Gunn-Lotte.

Grunna som RS DNV gjekk på, var markert på kartet med oppdatert data frå 2007. Basert på denne informasjonen låg grunna ca. 1,8 meter under vassoverflata. Djupgangen på fartøyet i kombinasjon med vasstanden og mykje bølger førte derfor til at fartøyet gjekk på grunn. Skipperen var kjend i området og kjende godt til denne grunna, men situasjonsforståinga hans var at han var same staden som då han kom inn til havaristen, og han var ikkje klar over avdrifta mot grunna. Frå RS DNV kom til slepet var festa og dei hadde byrja å slepe, gjekk det ca. eitt minutt, sjå figur 17.



Figur 17: Tidslinje for RS DNV viser at det gjekk ca. eitt minutt frå dei kom til Gunn-Lotte til dei sjølve gjekk på grunn. Kart: Redningselskapet.

I denne tidsperioden skulle skipperen manøvrere fartøyet for at dekksmannskapet skulle få kasta hiveline med slepetrossa om bord i fiskefartøyet. Han skulle dermed kommunisere med

redningsmannskapet på dekk samtidig som han skulle navigere fartøyet nær land. Kartmaskinen om bord kunne gitt ein indikasjon på avdrifta, då denne har ein vektor for «heading» og ein tilsvarande vektor for kva retning fartøyet flyttar seg i. Ekkoloddet var påskrudd og viste djupnedata, men skjermen stod på styrbord side av styrehuset og var uleseleg for skipsføraren som stod på babord side. Det at skipperen åleine skulle ha oversikt over alle tilgjengelege elektroniske instrument og samtidig manøvrere eit fartøy og kommunisere med mannskapet i ein såpass stressande situasjon, førte til at det blei utfordrande å ha kontroll på avdrifta.

I etterkant av hendinga har Redningsselskapet gjennomført ei intern undersøking. I rapporten kom det fram at det vil bli eit større fokus på stressrelatert trening, som bør reflekterast i bedriftsinterne kurs. I tillegg er det planlagt å revidere og forenkle prosedyrar for slep. Det går òg føre seg eit arbeid med å designe ei ny og moderne bruløysing om bord i RS DNV, som skal gi best mogleg arbeidsmiljø, oversikt og nærleik til kritiske funksjonar på brua. Det uklart for Havarikommisjonen om situasjonen hadde utvikla seg annleis om desse tiltaka hadde vore implementerte.

3. Konklusjon

3. Konklusjon

Ulykka hende då fiskefartøyet Gunn-Lotte, med ein fiskar om bord, fekk maskinstans og gjekk på land som følgje av dette. Då redningsskøyta skulle trekkje fiskefartøyet av land, gjekk ho sjølv på grunn, og på same tid kantra fiskefartøyet. Fiskaren hamna i sjøen iført ein oppblåsbar redningsvest. Ein redningsmann hoppa i sjøen etter kort tid for å redde fiskaren, men fiskaren blei seinare erklært omkomen.

Propell og aksling viste ingen fysiske teikn til line- eller taurestar som kan ha før til maskinstansen. Undersøkinga av framdriftssystemet avdekte ingen openberre feil eller manglar som tilsa at det var noko gale med systemet.

Undersøkinga har vist at det kan vere utfordrande for Telenor Kystradio og HRS å vurdere alvorsgrada i ein situasjon frå ein innringjar, og dei må i stor grad stole på informasjonen og vurderingane frå dei som er i naud. Telenor Kystradio og HRS har derfor ei krevjande oppgåve med både å ha eit objektivt perspektiv når dei vurderer ein situasjon, og å skulle setje i verk føremålstenlege tiltak raskt.

Frå fiskaren fall i sjøen til redningsmannen var hos han, tok det 3–4 minutt, og då var fiskaren medvitslaus. Det er uklart kva som førte til at fiskaren mista medvitet så raskt. Obduksjonsrapporten påviste inga eintydig dødsårsak, men omstenda rundt dødsfallet og funn ved obduksjonen kan passe med at dødsfallet kjem av drukning, eventuelt i kombinasjon med nedkjøling som kan ha ført til hjartestans.

Bruk av redningsdrakt aukar overlevingsevna i kaldt vatn vesentleg og reduserer faren for sjokk ved fall over bord. Redningsdrakta var funnen fram og låg klar i styrehuset, men det er uklart kvifor ho ikkje blei nytta, då Kystradio Nord fleire gonger bad fiskaren om å ta ho på seg. Ulykka viser at ein situasjon raskt kan utvikle seg til å bli kritisk, og at det kan vere avgjerande å handle proaktivt og nytte dei hjelpemidla ein har om bord.

I etterkant av hendinga har Redningsselskapet gjennomført ei intern undersøking. I rapporten kom det fram at det vil bli eit større fokus på stressrelatert trening, som bør reflekterast i bedriftsinterne kurs. I tillegg er det planlagt å revidere og forenkla prosedyrar for slep. Det går òg føre seg eit arbeid med å designe ei ny og moderne bruløysing om bord i RS DNV, som skal gi best mogleg arbeidsmiljø, oversikt og nærleik til kritiske funksjonar på brua. Det uklart for Havarikommisjonen om situasjonen hadde utvikla seg annleis om desse tiltaka hadde vore implementerte.

4. Tryggingstilrådingar

4. Tryggingstilrådingar

Undersøkinga av denne sjøulykka har ikkje avdekt nye område der Havarikommisjonen finn det naudsynt å fremje tryggingstilrådingar for å forbetre sjøtryggleiken.

Statens havarikommisjon
Lillestrøm, 27. november 2024

Forkortingar

Forkortingar

AIS	Automatic Identification System
DNV	Det Norske Veritas
DSC	Digital Selective Calling
HRS	Hovudredningssentralen
IMO	International Maritime Organization
PLT	Pneumatic Line Thrower
RS	Redningsskøyte
SHK	Statens havarikommisjon
SOLAS	Safety of Life at Sea
VMS	Vessel Monitoring System

Vedlegg

Vedlegg A Detaljar om fartøyet og ulykka

Fartøyet	
Namn	Gunn-Lotte
Flaggstat	Noreg
Kallesignal	LM2699
Type	Fiskefartøy
Byggjeår	1985
Eigar	Gunn-Lotte AS
Konstruksjonsmateriale	Plast (glasfiber)
Lengd	10,65 meter
Reisa	
Avgangshamn	Henningsvær
Type reise	Kystseglas
Last	Fisk
Personar om bord	1
Ulykkesinformasjon	
Dato og tidspunkt	26. januar 2024 ca. kl. 0900
Ulykkestype	Maskinstans / fall over bord
Stad der ulykka hende	Utanfor Stamsund
Stad om bord der ulykka hende	På dekk
Omkomne	1
Skipsoperasjon	Fiske
Kvar i reisa var fartøyet	Undervegs
Ytre miljø	Dagslys, delvis skya og 0,5 °C i lufta. Vindstyrken var rundt 11,7 m/s frå nordaust med vindkast opptil 18,7 m/s. Bølgjehøgda var 2–3 meter, og vasstemperaturen var estimert til 2–3 °C.