

020/00 - Gunni RE 51

Gunni RE-51 ferst á siglingu vestur af Akranesi, einn skipverja ferst

Gunni RE 51

Skipaskr.nr.: 1319

Smíðaður: í Hafnarfirði 1973 úr furu og eik
(skarsúðaður)

Stærð: 10,90 brl; 13,90 bt

Lengd: 11,70 m **Breidd:** 3,36 m **Dýpt:** 1,34 m

Vél: Perkins 122,00 kW **Ágerð:** 1998

Annað:

Földi skipverja: 2



Gunni ©?

Atvikalýsing

Mánudaginn 14. febrúar 2000 um kl. 10:05 sigldi m/b Gunni RE 51 út frá Reykjavíkurhöfn áleiðis til veiða með þorskanet. Veður: SSA 5 vindstig.

Siglt var með stefnu á miðin við Baulurif, þar sem skipverjar hugðust leggja netin og snúa síðan aftur til hafnar. Eftir um það bil einnar klukkustundar siglingu (fyrir opnum Hvalfirði) var breytt um stefnu með mið á Forina, eftir að skipstjóri fékk upplýsingar frá skipstjórnarmanni báts sem var að veiðum utar á Faxaflóa, að þar væri sæmilegt veður.

Um borð í Gunna RE 51 var búnaður sem sendi sjálfvirkt tilkynningar um staðsetningu bátsins með reglulegu millibili. Síðasta tilkynning frá bátnum var móttokin kl. 11:35.

Um kl. 12:05, þegar um 1,5-2 sjómílur voru að þeim stað er skipstjóri hugðist leggja netin, reið ólag undir bátinn bakborðsmegin að aftan sem lagði hann umtalsvert til stjórnborða svo að sjór var vel inn á þilfarið. Báturinn rétti sig ekki aftur.

Skipstjóri var í stýrishúsi við stjórn bátsins en hásetinn í lúkar undir stýrishúsi. Hásetinn kom þegar í stað upp í stýrishús (innangengt) og hófust skipverjar handa um að opna stýrishúshurðina til að komast út. Hurð opnaðist út og þar sem sjór lá á henni að utanverðu áttu þeir í erfiðleikum með að opna. Með sameiginlegu átaki tókst þeim að opna hurðina og fór skipstjórinн þegar í stað að gúmmibjörgunarbáti sem var í sæti ofan á vélarúmskappa aftantil bakborðsmegin. Skipstjóri losaði gúmmibjörgunarbátinn og blés hann sig út á hvolfi, en skipstjóri rétti hann við og kom sér upp í hann með erfiðismunum.

Eftir að skipstjórinн var kominn í gúmmibjörgunarbátinn fór hann að huga að hinum skipverjanum en hann sást hvergi. Var m/b Gunni RE 51 þá sokkinn að aftan og aðeins framhlutinn upp úr sjó og hluti stýrishúss. Skömmu síðar snerist báturinn á hvolf og sökk hratt.

Skipstjórinн jós sjó úr gúmmibjörgunarbátnum sem hafði komið í hann við að blásast upp á hvolfi, fann neyðarsendinn og gangsetti hann.

Kl. 12:27 bárust til stjórnstöðvar Landhelgisgæslunnar boð frá flugstjórn um að heyrst hefði í neyðarsendi og voru þegar í stað gerðar ráðstafanir til að huga að því.

Kl. 13:48 kom TF-LÍF auga á gúmmibjörgunarbátinn og nokkrum mínútum síðar hafði TF-LÍF bjargað skipverjanum og tilkynnti um að eins væri saknað.

Leit var fram haldið af bátum á svæðinu og TF-LÍF fram eftir degi en án árangurs.

Nefndin lét vinna ítarlega skýrslu um sjóslys þetta, með sérstakri áherslu á stöðugleika- og

Við rannsókn kom fram

- að bátnum var breytt árið 1995. Þá var tréstýrishús (yfir vélarúmi) aftantil á bátnum fjarlægt og þess í stað sett plaststýrishús á stafnlyftingu framantil á bátnum, auk stigagangs úr áli aftantil bakborðsmegin fyrir vélarúm. Árið 1998 var skipt um aðalvél í bátnum og árið 1997 var settur í bátinn vökvaknúinn netaleggjari;
- að undangenginni búnaðar- og vélskoðun í október 1999 var gefið út haffærisskírteini fyrir bátinn með gildistíma til 21. október 2000;
- að engar athugasemdir eða kvaðir voru á bátnum frá Siglingastofnun Íslands
- að samþykkt stöðugleikagögn fyrir bátinn voru frá nóvember 1995 að undangenginni breytingu á bátnum þar sem hann var gerður frambyggður. Gögn byggðu á hallaprófun í nóvember 1995;
- að fyrir liggja eldri stöðugleikagögn fyrir bátinn, frá janúar 1995, að undangenginni hallaprófun í nóvember 1994, þ.e. gögn sem unnin voru rétt áður en bátnum var breytt;
- að við samanburð á léttisksstærðum bátsins, annars vegar frambyggðum og hins vegar afturbyggðum, kemur í ljós að báturinn hefur léttst við breytinguna um 1024 kg (rúmt tonn), þyngdarpunktur flust fast að hálfum metra framar og lækkað um 10 sm;
- að ítarleg rannsókn og samanburður á bátnum í þessum tveimur útfærslum, með tilheyrandi stöðugleikagögnum, leiðir í ljós að tölur hér að framan fást ekki staðist. Munur á þyngd og legu þyngdarpunkts of framarlega skýrist að mestu að ákvörðun og innsetning á hleðslusjólínu báts í hallaprófun 1995 er ekki fullkomlega rétt, þ.e. hleðslulína með of lítilli meðaldjúpristu og of miklum stafnhalla fram. Þetta leiðir til of lítils særýmis, sem síðan hefur þau áhrif að þyngdarpunktur lóðrétt færist upp um nokkra sentimetra;
- að við rannsókn og samanburð á léttisksþyngd og þyngdarpunkti hefur m.a. verið gerð athugun á hliðstæðum stærðum fyrir systurskip, auk þess sem allnákvæmir útreikningar hafa verið gerðir á þyngdum og tilheyrandi þyngdarpunktum þess sem fór í land við breytingar 1995 og þess sem kom í staðinn. Sú athugun leiðir í ljós að báturinn hefur einungis léttst um 234 kg (ekki 1024 kg) og þyngdarpunktur báts mun aftar og um 3-4 sm ofar en niðurstaða hallaprófunar í nóvember 1995 gaf til kynna;
- að við að setja netaleggjara um borð síðar, ásamt búnaði vegna netaveiða sem ekki var um borð við hallaprófun 1995, hefur báturinn þyngst um nálægt 190 kg og þyngdarpunktur færst upp um nálægt 2 sm. Þá er tekið tillit til þess að lunningaupphækkun var gerð léttari 1996-1997 og línurennna fjarlægð;
- að meintur léttisksþungi báts á slysstundu er 17,495 tonn, þyngdarpunktur langskips 0,123 m aftan við miðju og þyngdarpunktur lóðrétt 1,238 m;
- að birgðir um borð voru um: 280 lítrar af brennsluolíu (0,238 tonn), nálægt fullur tankur af ferskvatni eða rúmlega 200 lítrar (0,207 tonn), 10 tóm plastfiskikör í lest (0,269 tonn), eitt tómt ískar með loki á þilfari (0,035 tonn), eitt plastkar (fyrir bólfæri) á þilfari (0,026 tonn), fjórar netatrossur, níu net í hverri (1,320 tonn), átta drekar með keðjum (0,240 kg) og bólfæri með tilheyrandi (0,200 tonn). Þá er ótalinn þungi áhafnar, vista og búnaðar (0,400 tonn);
- að framangreind hleðsla gefur 2,935 tonn og að viðbættri eiginþyngd báts upp á 17,495 tonn hefur meint særými báts er hann lagði úr höfn verið 20,430 tonn. Umrædd hleðsla gefur eftirfarandi djúpristur miðað við undirkant á kili: Að aftan 1,622 m, miðskips 1,343 m og að framan 1,064 m;
- að klukkan 9 um morguninn var SSA 5 vindstig (9,8 m/s) í Reykjavík, en SSA 7 vindstig (14,5 m/s) á Garðskaga. Veðurspá sem lesin var kl. 10:03 hljóðaði svo: Viðvörun: Búist er við stormi (meira en 20 m/s á Suðvesturmiðum, Faxaflóamiðum, Vestfjarðamiðum, Norðvesturmiðum, Norðausturmiðum og Austurmiðum. Yfir vestanverðu Grænlandi er víðáttumikil 953 mb lægð sem þokast A. Veðurhorfur á miðum til kl. 18 á morgun: Suðvesturmið og Faxaflóamið: S 13-18 m/s en snýst í SV 18-23 m/s síðdegis með éljum. Minnkandi SV átt í nótt. SA 13-18 á morgun;
- að samkvæmt framburði skipstjóra voru um 5 vindstig að sunnan er þeir lögðu af stað og hafi verið svipað veður allan tímamann, sjólag hafi verið ágætt en þyngri alda eftir því sem utar dróg;
- að á tímabilinu 10 til 12 er vaxandi veðurhæð á sjálfvirku veðurathuguna-stöðvunum á

Garðskagavita og á Akranesi;

- að samkvæmt upplýsingum Tilkynningaskyldunnar héldu bátar í þessum stærðarflokki ekki á sjó frá Reykjavík umræddan dag;
- að á siglingu bátsins frá Reykjavík var sjálfstýring á og siglingahraðinn um 7 sjómílur á klukkustund að sögn skipstjóra;
- að síðasta merki frá sjálfvirkri tilkynningaskyldu, kl. 11:35, gaf staðsetningu $64^{\circ}16,02'N$ og $22^{\circ}13,11'V$ en fyrstu merki frá neyðarsendi komu kl. 12:20
- að kl. 13:11 hringir Tilkynningaskyldan í Landhelgisgæsluna og segir einn bát hafa misst samband við sjálfvirku tilkynningaskylduna um tólfleytið og svarar ekki í síma. Gefur upp staðsetningu $64^{\circ}16'N$ og $23^{\circ}12'V$, sem er um 17,5 sml. NV af Garðskaga. Sú staðsetning var leiðrétt 20 mín. síðar í $64^{\circ}16'N$ og $22^{\circ}13'V$.
- að með hliðsjón af fundi gúmmibáts og upplýsingum um staðsetningu hans allt þar til hann er tekinn um borð í skip, fæst að rekhraði hans hefur að meðaltali verið um 0,90 hn í stefnu 3° .
- að með hliðsjón af meintri siglingastefnu báts, fundi gúmmibáts og meints reks gúmmibátsins byggt á vindi og straumum hefur staðarákvörðun slyss talin vera $64^{\circ}18,3'N$ og $22^{\circ}18,6'V$ og slystími um kl. 12:05;
- að haldin vegalengd frá Reykjavík mælist 14,6 sml, og miðað við brottfarar-tíma kl. 10:05, hefur meðalhraði (haldinn) verið 7,3 hn. Hraði fyrri hluta leiðarinnar hefur verið heldur meiri og seinni hluta leiðarinnar heldur minni, nálægt 7 hn;
- að vindátt og veðurhæð á slysstundi með hliðsjón af nálægum veður-athugunarstöðvum hefur verið metin sem 194° , vindhraði 14,8 m/s, sem eru 7 gömul vindstig, eða allhvass vindur. Tilsvarandi hefur sjór verið metinn sem sjór 5, eða allmikill sjór;
- að samkvæmt upplýsingakerfi Siglingastofnunar Íslands um veður og sjólag, byggt á upplýsingum frá ölduduflri vestur af Garðskaga, upplýsingum frá samfelldum mælingum frá sjálfvirkri veðurathugunarstöð á Garðskagavita dagana á undan, auk annarra upplýsinga sem kerfið byggir á, fæst eftirfarandi mat: Ölduhæð á slysstað hefur að öllum líkindum verið samþland af úthafsöldu og vindöldu. Úthafsaldan hefur verið um 3,8-4,8 m há með meðalsveiflutíma innan við 10 sek og stefnu um 230° . Vindalda hefur komið úr suðaustri, um 160° , um 1,2-1,4 m há með sveiflutíma 4,5-5 sek. Samanlöögð ölduhæð hefur því verið á bilinu 4,0-5,0 m með tvítoppa orkuróf (tvísjáva) á ofangreindum sveiflutímum. Þegar tvær mismunandi öldustefnur koma saman eru meiri líkindi á ólögum en annars;
- að miðað við haldna stefnu báts, um 314° rv., og skilgreinda vindstefnu 194° , er vindur að koma undir 120° á bakborða miðað við haldna stefnu, og sjór að meðaltali undir svipuðu horni. Það er því á mörkum þess að vera þvert, eða aftan við þvert. Þetta þýðir það að skipið fær drift sem þarf að leiðréttta með örfáum gráðum yfir í bak;
- að sveiflutími úthafsöldunnar á slysstað hefur verið metinn innan við 10 sekúndur, hér reiknað með um 9,0 sek. Þá hefur sveiflutími báts verið metinn 4,3 sek, og er þar byggt á mældum veltutíma í hallaprófunarástandi með leiðréttingu fyrir hleðsluástandi er hann fórst. Miðað við vind og sjó um 24° aftan við þvert, 7 hn siglingahraða, fæst að mætingartími öldu er um 10,0 sek. Það gefur sveiflutímahlutfall (bátur/alda) upp á 0,43, sem er óhagstætt gagnvart veltuhreyfingum, auk þess sem við bætist áhrif geigunar, snúnings um lóðréttan ás;
- að stöðugleiki bátsins við brottför úr höfn stóðst engan veginn kröfur, ef undanskilin er málmiðjuhæðin GM. Þannig er flatarmál undir réttiarmsboglínunni aðeins um 2/3-hlutar af kröfum, og hámarks réttiarmur aðeins rúmlega helmingur af kröfum. Við 66 gráðu hallahorn er réttiarmur orðinn neikvæður;
- að samþykkt stöðugleikagögn bátsins gefa útreiknað hleðslutilvik, brottför úr höfn, þar sem nánast öll stöðugleikagildi eru fullnægjandi. Munur á þessu útreiknaða hleðslutilvikni og meintu hleðslutilviki er látið var úr höfn í síðstu sjóferðina er þessi: Stöðugleiki bátsins í hallaprófun ofmetinn, þyngd báts reiknuð of lítil, þyngdarpunktur reiknaður of framarlega og of neðarlega. Bætt við netaleggjara eftir breytingar og gerð stöðugleikagagna 1995. Brennsluolíutankar ekki fullir. Enginn ís í lest, gögn gera ráð fyrir 0,5 tonnum. Veiðarfæri á þilfari mun þyngri í reynd en gögn gera ráð fyrir, eða tæplega 1,8 tonn í stað 0,7 tonn;
- að á siglingu báts bætist við vindálag og bleytusöfnun á dekki, sem rýrir frekar stöðugleikaástand bátsins, auk þess sem við bætist sigling í öldum með tilheyrandi veltuhreyfingum sem gefur ýmist betri eða verri réttiarmsboglínu;
- að tiltölulega mikill hraði báts, miðað við aðstæður, og sight með sjálfstýringu á, skapar frekar óhagstæðari skilyrði;

- að fríborð bátsins á siglingu hans var einungis tæpir 20 sm þar sem það var minnst, aftan við lestarlúgu, sem þýðir að aðeins þarf um 6-7° veltu í hvort borð til að taka sjó inn á þilfar;
- að þegar skipstjóri var að losa gúmmibjörgunarbátinn varð hann þess áskynja að sjór var byrjaður að fossa inn að aftanverðu, hálfs metra sjór yfir loftinntaki á vélarúms-stigahúsi og netatrossur á kafi í sjó;
- að gúmmibjörgunarbáturinn var staðsettur uppi á vélarúms-stigahúsi, og þurfti skipstjóri að synda að honum, auk þess sem erfiðlega gekk að losa hann úr sylgju;
- að skipstjóri notaði ekki neyðarrofa sjálfvirkrar tilkynningaskyldu, þar sem að hans sögn gafst enginn tími til þess, þurfti að halda honum inni í 15 sekúndur til að boð bærust;
- að björgunarbúningar voru geymdir í lúkar undir stýrishúsi;

Nefndarálit

Nefndin telur ástæðu slyssins vera að haldið var í róður við slæm veðurskilyrði og stöðugleika bátsins var ábótant.

Veðurstofan varaði við stormi. Sjóferð var fram haldið þótt sjólag færi versnandi eftir því sem utar dróg og bátar af þessari stærð almennt ekki á sjó. Auk veðurhæðar og slæms sjólags eru meðvirkandi þættir þessir: Vindur og sjór undir óhagstæðu horni (þvert/aftan við þvert), sem skapar á siglingu báts geigun um lóðréttan ás með tilheyrandi beitingu stýris; óhagstætt sveiflutímhahlutfall báts með öldu sem hann mætir, sem ásamt því að báturinn var ekki búinn slingurbrettum skapar djúpar og tíðar veltur; lítið fríborð og möguleg bleytusöfnun á þilfari (netakassi, opið bólfbærakar); beiting báts (hraði og sjálfstýring á), ólag á síðu aftan til bakborðsmegin og ekki síst ófullnæggjandi stöðugleiki.

Tillögur í öryggisátt

Nefndin telur að sjóslys þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt:

1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sjómenn taki mið af fyrirliggjandi spám um veður og sjólag.
2. Nefndin vill sérstaklega benda á gildi upplýsingakerfa um veður og sjólag eins og Siglingastofnun Íslands rekur.
3. Nefndin telur að ástæða sé til að eftir nýsmíði og breytingar á bátum í þessum stærðarflokki fari fram vigtun í landi til að tryggja sem best réttar þungastærðir.
4. Nefndin telur að endurskoða þurfi þær þungatölur sem notaðar eru í stöðugleikagögnum fyrir þyngdir veiðarfæra um borð í bátum sem þessum, þar sem þær virðast í mörgum tilvikum of lágar.
5. Nefndin bendir á að ástæða sé til að skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að auðvelda framsetningu stöðugleikagagna fyrir minnstu bátana.
6. Nefndin vekur sérstaka athygli á því að mikilvægt sé að björgunarbúningar, sem kveðið er á um að séu um borð, séu á aðgengilegum stað.
7. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fleiri en ein útgönguleið sé fær úr stýrishúsi og þaðan sé unnt að komast út í björgunarbúningum.
8. Nefndin bendir á nauðsyn þess að breyta þarf neyðarrofa á sjálfvirkum tilkynningaskyldubúnaði þannig að augnablikks handtak nægi til að gangsetja neyðarboð.
9. Nefndin bendir á að óheppilegt sé að staðsetja gúmmibjörgunarbát aftantil á frambyggðum báti.
10. Nefndin telur æskilegt að öll skráningarskyld skip með heilsárs haffæri skuli búin frífljótandi neyðarsendum.