

Nr. 145 / 09 Börkur frændi NS 55***Fær á sig sjó og hvolfir, einn skipverji ferst***

Skipaskr.nr. 1516
 Smíðaður: Skagaströnd 1978, plast
 Stærð: 11,1 brl. 14,9 bt.
 Mesta lengd: 11,87 m Skráð lengd: 11,45 m
 Breidd: 3,67 m Dýpt: 1,44 m
 Vél: Ford Mermaid 90kW, 1989
 Fjöldi skipverja: 2



Börkur frændi ©Emil Páll Jónsson

Gögn:
 Lögregluskýrslur
 Gögn RNS

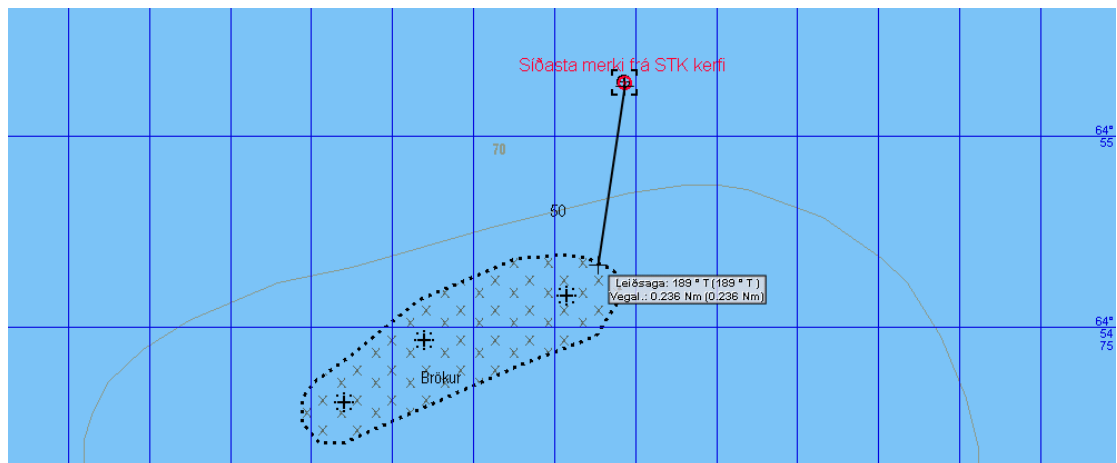
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

Atvikalýsing:

Þann 16. desember 2009 var Börkur frændi NS 55 á siglingu NA af Skróð. Veður: NV 10 m/sek. (Veðurstöð á Vattarnesi) norður fall og nálægt fjöruliggjanda.

Börkur frændi NS fór frá Vopnafirði um kl. 21:00 þann 15. desember áleiðis til Reykjavíkur. Kl. 07:29 morguninn eftir þegar báturinn var staddur samkvæmt STK ferilvöktunarkerfi á stað, 64°55'080N og 013°33'819V kom síðasta sending frá honum og er skráð réttvísandi stefna hans 189.8° og sigldur hraði 7,1 hnútar. Miðað við þessa staðsetningu átti Börkur frændi NS þá eftir 0,236 sjómílu í Brökur sem er rúmlega eina sjómílu NA af Skróð.



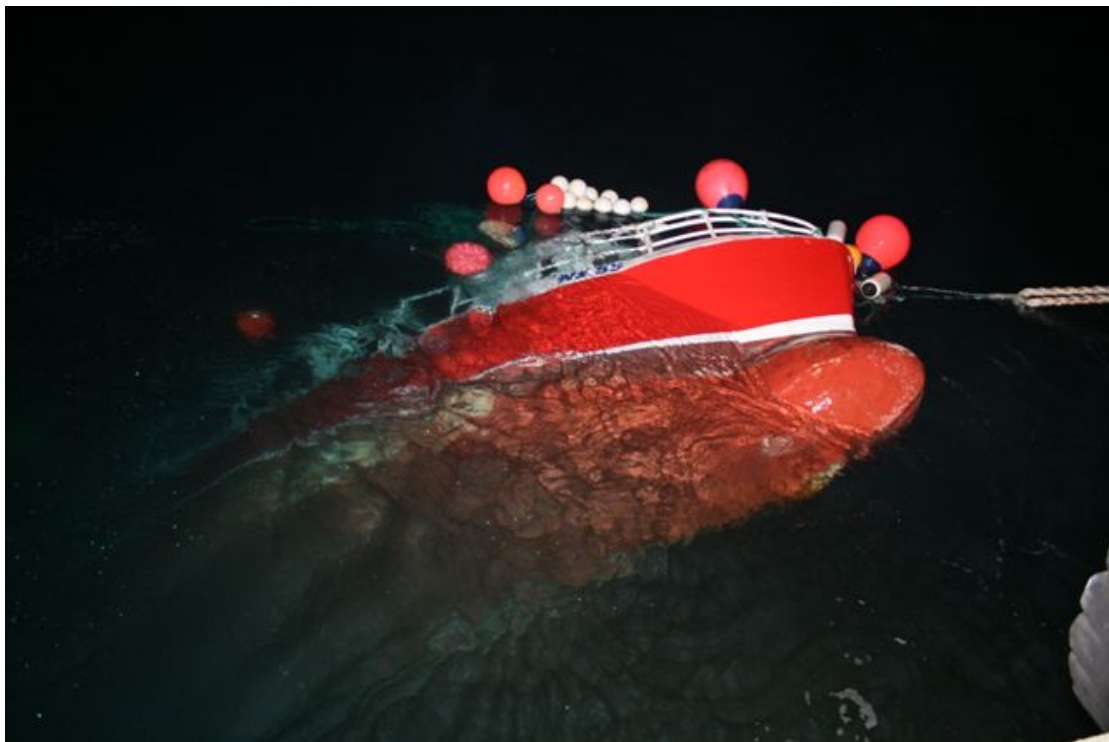
Kortið sýnir Brökur og staðsetningu bátsins kl. 07:29 frá STK kerfi ásamt stefnu hans.

Samkvæmt þessum leiðarreiðingum hefur Börkur frændi NS siglt inn fyrir dýptarlínu Brökur um tveimur mínútum eftir síðustu STK merkjasendingu eða um kl. 07:31. Samkvæmt lýsingu skipverjans reis allt í einu upp mikið grunnbrot yfir bátinn með þeim afleiðingum að honum hvolfdi snögglega og fylltist af sjó.

Báðir bátsverjarnir voru í stýrishúsinu þegar atvikið átti sér stað og lokuðust þeir þar inni í loftrými þegar sjór flæddi þar inn. Á gólfi stýrishússins var lúga í vélarúm og hafði hún opnast þegar bátnum hvolfdi en annar bátsverjinn gat híft sig þar upp og aðstoðað hinn þangað upp. Þegar bátsverjarnir voru komnir upp í vélarýmið hækkaði sjávaryfirborðið þar og báturinn fór að halla. Öðrum þeirra tókst að kafa niður í stýrishúsið og komast í smá loftrými en hinn varð eftir. Sá sem komst í stýrishúsið fann glugga sem hann náði að komast út um og upp á síðu bátsins. Hann krafsaði niður um opinn gluggann og skömmu síðar flaut þar út björgunarbúningur sem hann komst í.

Eftir það voru skipverjarnir í sambandi sín á milli um tíma en þrátt fyrir hvatningu treysti bátsverjinn, sem var inn í bátnum, sér ekki til að reyna að komast út. Bátsverjinn sem komst út fór í gúmmíbjörgunarbát, skaut upp neyðarmerkjum og taldi sig hafa sett neyðarsendi í gang.

Um kl. 09:30 kom fiskibáturinn Beta VE að gúmmíbjörgunarbátnum skammt frá flaki Barkar frænda NS og bjargaði bátsverjanum. Skipulögð leit var gerð að bátsverjanum sem var saknað á svæðinu þrátt fyrir að hann væri talinn lokaður inn í bátnum. Börkur frændi NS fannst á stað, 64°54'15N og 013°32'76V eða 0,78 sml. SA af Brökum.



Börkur frændi NS kominn til Fáskrúðsfjarðar marandi í kafi©Lögreglan

Peir sem komu til bjargar reyndu að ná sambandi við skipverjann sem hafði orðið eftir inn í bátnum en án árangurs. Kafarar voru sendir á staðinn en ekki var talið ráðlegt að kafa inn í flakið til leitar sökum aðstæðna og Börkur frændi NS því dreginn til inn í Fáskrúðsfjörð á grynna vatn. Þar fóru kafarar niður og sáu lík skipverjans inn í vélarúminu en ekki var unnt að ná því fyrr en báturinn var hífður á land.

Við fyrstu skoðun á bátnum voru ekki sjáanlegar ákomur á honum og ekki að sjá neinn leka en annar helmingur lestarlúgu á þilfari hafði farið af.



Börkur frændi NS kominn á land ©Lögreglan

Björgunarferlið:

- Kl. 07:29 Síðasta staðsetningaboð í STK kerfi frá Berki frænda NS (BF)
- Kl. 07:38 Viðvörðun fór af stað hjá Vaktstöð siglinga í ferilvöktunarkerfi STK um að staðsetningarboð höfðu ekki borist frá BF. Reynt var að endurræsa samband við landstöð sem gat tekið um 20 mín eða meira.
- Kl. 08:00 Endurræsing bar ekki árangur og reynt að ná sambandi við BF á VHF neyðar- og uppkallsrás 16, tilkynningarás 9 og vinnurás skipa VHF 10. Einnig var reynt að hringja í símanúmer um borð í BF. Tveir bátar voru samkvæmt STK kerfinu á svæðinu og reynt var að ná sambandi við þá og kallað út til skipa. Haft var samband við hafnir á svæðinu.
- Kl. 08:40 Samband náðist við Dögg SF 18 sem var staðsett SA af Skrúð. Bátsverjar kváðust hafa séð rauð ljós en töldu þau hafa verið í landi. Bent var á að Beta VE 36 sé nær landi.
- Kl. 08:49 Samband var haft við Betu VE sem hafði einnig séð rauð ljós. Hún var beðin um að halda á staðinn og einnig Dögg SF.
- Kl. 08:51 Útkall F1 Rauður.

- Kl. 08:55 Útkall BRAVÓ á þyrlu. Nærstaddir bátar beðnir um að halda á svæðið og dráttarbáturinn Vöttur kallaður út.
- Kl. 09:00 Svæðisstjórn björgunarsveita á Austurlandi fékk allar upplýsingar.
- Kl. 09:07 Björgunarsveitir fóru út á Vattarnes með slöngubáta til sjósetningar.
- Kl. 09:10 Björgunarskipið Hafbjörg fór frá Neskaupsstað.
- Kl. 09:25 Bátsverjar á Betu VE og björgunaraðilar á Vattarnesi sáu neyðarblys.
- Kl. 09:31 Beta VE kom að björgunarbátnum frá Berki frænda NS á stað, 64°54'34N og 013°31'64V. Einum manni bjargað og eins var saknað.
- Kl. 10:00 Þyrla beðin um að sækja kafara á Höfn.
- Kl. 11:25 Kafarar komnir á staðinn með b/s Hafbjörgu. Ekki var talið ráðlegt að kafa undir bátinn.
- Kl. 13:31 Dráttarbáturinn Vöttur byrjaði að draga flakið af Berki frænda NS til Fáskrúðsfjarðar. Týndi bátsverjinn var talinn vera í flakinu.
- Kl. 16:17 Dráttarbáturinn Vöttur í mynni Fáskrúðsfjarðar. Staðfest að bátsverjinn sem saknað var væri látinn í vélarúmi bátsins.
- Kl. 18:00 Komið með flakið til Fáskrúðsfjarðar og hafist handa við að hífa það á land.
- Kl. 21:05 Flak Börks frænda NS komið á land.

Við rannsókn kom fram:

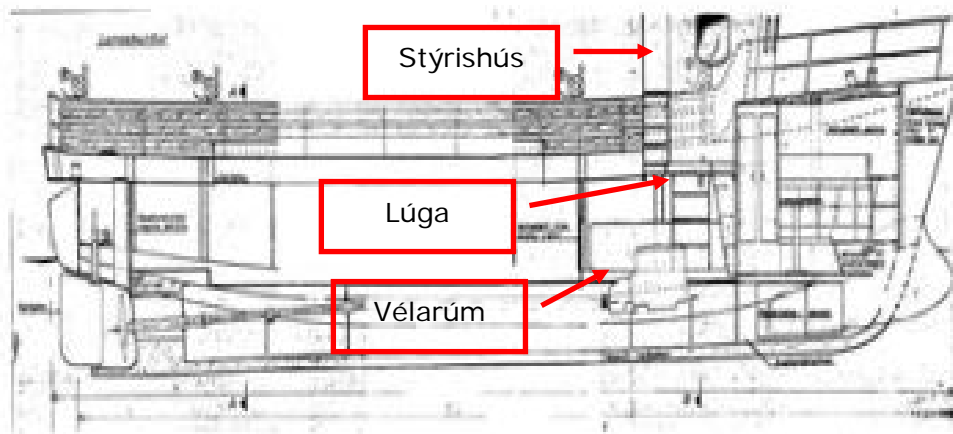
- að fram kom bæði hjá aðilum hjá Siglingastofnun og fyrrverandi eiganda að báturinn væri gott sjóskip með mikinn og góðan stöðugleika. Hann hafði verið notaður á dragnótaveiðum með gálga og krana á þilfari sem höfðu verið fjarlægðir. Stöðugleikagögn fyrir bátinn eru til frá 24. febrúar 1997 eftir lengingu bolsins og sýna þau góðan stöðugleika. Stjórnborðsmegin vantaði slinkubretti en talið er að það hafi breytt litlu fyrir stöðugleika bátsins;
- að siglingatæki bátsins voru fartalva af gerðinni ACER Travel Mate, líklega með hugbúnað fyrir kortagrunn af gerðinni Navtrek 97 frá Nobeltek. Hún var tengd við GPS KODEN KGP-98 staðsetningartæki. Bæði tækin voru send til sérfræðings en engar upplýsingar náðust úr þeim um siglinguna vegna skemmda. Ekki var ratsjá í bátnum;
- að vandræði voru með tengingu tölvunnar við GPS og var fenginn rafvirki á staðnum til að koma því í lag. Við prófun á búnaðinum í prufusiglingu virtist hann virka ágætlega;
- að sjókort sem um ræðir eru:

- | | | |
|------------|----------------------------------|------------------------------------|
| - Kort 25. | Ísland austurhluti. 1:750.000, | útgefið 1995, Datum Hjörsey |
| - Kort 71. | Digranes – Stokksnes. 1:300.000, | útgefið 1980, Datum Hjörsey |
| - Kort 8. | Miðausturland. 1:250.000, | Landmælingar Íslands, útgefið 1994 |

Kort 25 og 71 eru frá Sjósmælingum Íslands

Samkvæmt upplýsingum frá sérfræðiaðila er vitað að mismunur á datum WGS1984 og Hjörsey 1955 er um 33m (18fm) og liggur frá SA til NV, hafi GPS verið stilltur á datum WGS 84 þá gæti ofangreindur mismunur verið til staðar í siglingaforritinu þar sem sjókortin eru í datum Hjörsey 1955.

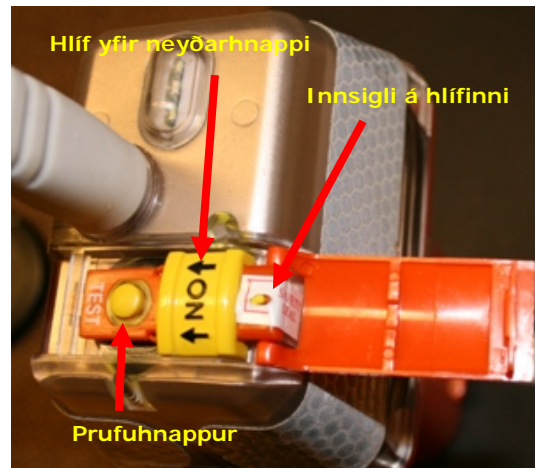
- að athugað var hvort truflanir gætu hafa verið á GPS kerfinu á þessum degi. Í ljós kom að engar aðvaranir voru á vegum NOAA (The National Oceanic and Atmospheric Administration) hvað varðar líklegar truflanir af segulstormi í himingeimnum;
- að um borð voru önnur eftirtalin siglingatæki: Dýptarmælir - Furuno Color Sounder ES-1050 og var rofi stilltur á ON. Plotter – JRC Color NWU-800 og var hann stilltur á OFF. Sjálfstýring – Navitron stillt á ON. Um borð var einnig talstöð – Sailor Compact VHF RT 2048 og sjálfvirkur staðsetningabúnaður STK;
- að báturinn var lítið lestaður. Við brottför frá Vopnafirði voru olútankarnir, sem eru síðutankar í skut, fylltir en þeir tóku samtals um 1800 lítra af olú. Í lest skipsins voru sjö fiskikör í skorðum með 10 línuböllum ásamt línuspili sem bundið var vel niður að sögn skipstjóra. Fyrirverandi eigandi taldi að körin hefðu verið átta. Á veðurþilfari var aðeins línureнна og hún bundin föst. Fyrirverandi eigandi hafði tekið á festingum á lestarlúgunni og fullyrti að hún hefði verið vel hert niður;
- að bátsverjinn sagði að mjög gott veður hafi verið á leiðinni en þegar komið var suður undir Seley bar á lítilsháttar undiröldu. Veður á Seley kl. 07:00 var austan 1-3 m/s og hiti 6,7°C;
- að bátsverjarnir höfðu skipt með sér siglingavöktum og sá sem komst af hafði tekið við vakt kl. 03:00 og verið til kl. 07:00 en þá hafði félagi hans tekið við. Þeir voru saman í stýrishúsinu eftir það og sá sem komst lífs af leit á klukkuna kl. 07:15 en þá var dýpið um 130 metrar og fjarlægð í Skrúð um 1,5 til 2 sml. Um þetta leyti kom brot á bakborðssíðuna og kastaði bátnum nokkuð til;



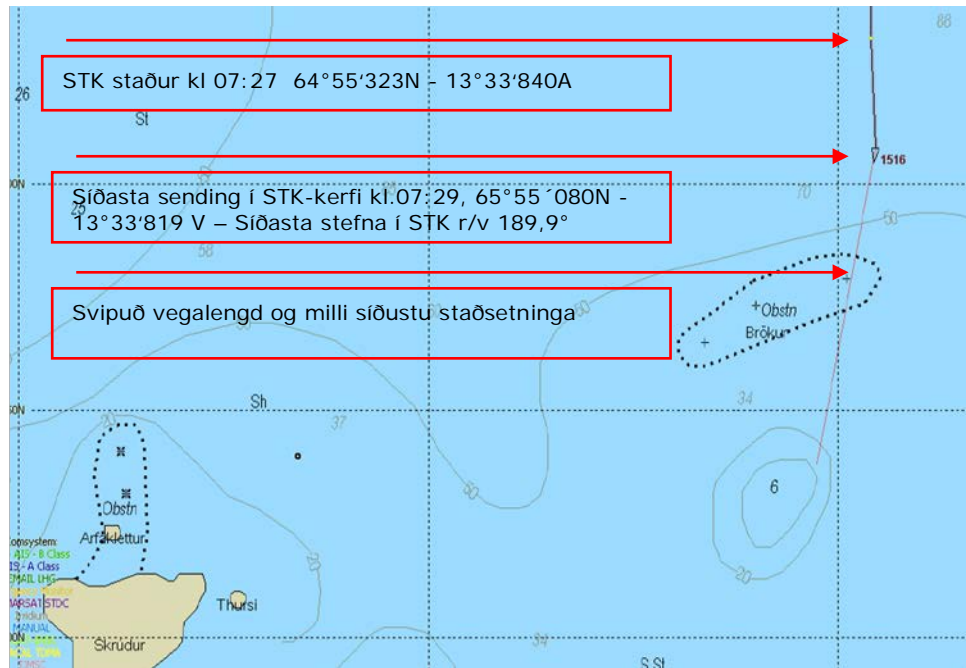
- að ljóst þykir að bátnum hafi verið siglt inn á grunnsævi við Brökur þar sem hann fékk á sig mikið grunnbrot og hvolfdi. Samkvæmt lýsingu bátsverjans hafði alda risið upp nokkrum metrum fyrir framan bátinn, skolið á honum og hann lagst á stjórnborða;
- að fram kom að ætlunin hafi verið að sigla um 2,5 til 3,0 sml. fyrir austan Skrúð (um 1 sml. austan við Brökur) þegar stefnan var sett um kl. 07:00 við Seley. Samkvæmt því hefði r/v stefna átt að vera a.m.k. 168° en samkvæmt leiðarreikningi STK kerfisins er haldin meðalstefna bátsins frá kl. 07:00 um 185° eða um 17° mismunur. Bátsverjinn kvaðst hafa þekkt til

Braka og séð þær merktar í kortagrunninum og þeir ætlað að varast svæðið;

- að þegar bátnum hvolfdi féllu bátsverjarnir niður á stýrishúsloftið og höfuð þeirra skullu saman. Þegar þeir rönkuðu við sér stóðu þeir á loftinu í myrkri og vélin gekk áfram þar til sjór náði inn í sprengirými hennar;
- að bátsverjinn kvaðst hafa farið inn í lúkarinn til að leita að björgunarbúningum en þar var allt að fyllast af sjó og dró félagi hans hann aftur inn í stýrishúsið til að leita eftir útgönguleið. Vegna þrýstings á stýrishúshurðina gátu þeir ekki opnað hana og hrökkludust upp í vélarrúmið sem var opið fyrir ofan. Þeir héldu til í loftrýminu þar til höfuð þeirra voru komin upp í kjalsogið;
- að þegar bátsverjinn komst niður í stýrishúsið var eins og ljósgeislar lýstu upp rýmið. Hann sá gluggana og opnaði einn en hann lokaðist tvisvar áður en hann náði að festa gluggann. Hann sat fastur í glugganum en höfuðið náði upp á yfirborðið öðru hvoru svo hann náði lofti og gat losað sig;
- að eftir að bátsverjinn komst út náði hann að tala við féлага sinn í gegnum súðina og hvatti hann að koma líka en á meðan var hann að fálma eftir honum inn um gluggann;
- að sjósleppibúnaður gúmmíbjörgunarbátsins virkaði en hylkið festist undir mastri og vantstögum. Bátsverjinn gat losað um festuna eftir að hafa kafað og náði að hefja uppblástur bátsins. Gúmmíbjörgunarbáturinn kom upp á hvolfi svo snúa varð honum við til að komast í hann;
- að eftir að bátsverjinn komst í björgunarbátinn kvaðst hann hafa kveikt á handblysi. Hann kvaðst hafa skotið öllum nema einu neyðarblysi upp;
- að bátsverjinn taldi sig hafa kveikt á neyðarsendinum í gúmmíbjörgunarbátinum, sem var af gerðinni GME, en hann var ekki viss um að sendirinn hafi farið í gang. Neyðarsendirinn sýndi ekki þau ljós sem bátsverjinn taldi sendinn eiga að sýna. Samkvæmt upplýsingum frá Vaktstöð siglinga komu engin merki frá sendinum og við skoðun kom í ljós að hann hafði ekki verið gangsettur. Mátti sjá að innsigli (Safety Seal) var órofið. Innsiglið er límband sem rifnar þegar ræsirofinn, sem á stendur ON, er rennt til hliðar yfir hnapp sem merktur er TEST;
- að Börkur frændi NS datt út úr STK eftir kl. 07:29 og var þá á 7,1 hnúta höldnum hraða með síðustu stefnu r/v. 190°. Með tilliti til fyrri sendinga átti næsta sending að berast 2 ½ mínútu seinna. Miðað við óbreytta stefnu og hraða hefði báturinn verið kominn inn á grunnsævi við Brökur (*sjá kort*);
- að ekkert neyðarkall barst frá bátinum þar sem ráðrúm gafst ekki til að styðja á neyðarhnapp STK-tækisins;



Neyðarsendir gúmmíbjörgunarbáts



- að innbyggð er níu mínútna seinkun í STK kerfinu svo ekki varð vart við að báturinn hafði dottið út fyrr en kl. 07:38. Tók þá við endurræsingarferli kerfisins í 20 mínútur sem ekki skilaði tilætluðum árangri. Kl. 08:04 var reynt að hafa samband við bátinn í talstöð og síma í um 40 mínútur og jafnframt var haft samband við nærliggjandi báta og hafnir. Í þessu ferli kom fram hjá tveimur bátum að þeir hefðu séð rauð ljós í Vattarnesi sem þeir töldu hafa verið afturljós á bifreiðum. Þegar fyrir lá að Börkur frændi NS skilaði sér ekki í skylduna kl 08:51 voru bátarnir beðnir um að sigla í átt að ljósunum sem þeir sáu áður. Þá var lýst yfir neyðarstigi útkall F1 Rauður;
- að það liðu u.þ.b. 80 mín. frá því að bátum hvolfdi þar til björgunaraðilar voru kallaðir út og um 40 mín. síðar kom fyrsti báturinn á vettvang. Hjá Vaktstöð siglinga (VSS) voru um kl. 07:00 262 bátar í STK ferilvöktunarkerfinu á sjó og fór fjölgandi. Fram kom að við þessar aðstæður getur verið mjög erilsamt hjá vakthafandi aðilum hjá VSS því algengt sé að bátar missi samband við landstöðvar og þá aðallega þegar þeir skipta milli einstakra landstöðva. Í samantekt á tímabilinu september til nóvember 2009 voru að meðaltali 44 viðvaranir á klst. frá bátum hjá VSS;
- að á siglingu Barkar frænda NS höfðu boð þrívégis hætt að berast um STK ferilvöktunarkerfið. Fyrst undan Glettinganesi kl. 02:16 í 19 mínútur, kl. 03:26 í 13 mínútur og kl. 04:56 frá Norðfjarðarhorni að Gerpi í 42 mínútur. Merki komu svo sjálfkrafa inn aftur eftir að kerfið hafði endurræst sig eins og áður er lýst;
- að þegar báturinn hafði verið hífður á land sást að stjórnstöng vélar var á hægagangi og skrúfustjórn á frákúpluðu. Ekki er staðfest að slegið hafi verið af vélinni;
- að önnur lestarlúgan hafði rifnað af og línurennan sem var bundin á þilfarinu og handrið á skutgafli var horfið;
- að á kili bátsins hafði verið drag sem vantaði þegar hann var tekinn á land. Í ljós kom að rífið var úr boltagötum dragsins og láu rifurnar aftur. Ekki er

vitað hvenær dragið hefur farið af en fyrri eigandi var þess fullviss að við brottför frá Vopnafirði hafi það verið á.

Nefndarálit:

Orsök þess að bátnum hvolfdi var sú að honum var siglt inn á grunnsævi við Brökur og hann fékk á sig grunnbrot.

Nefndin telur hugsanlegt að skekkja í staðsetningabúnaði bátsins hafi orðið til þess að báturinn hafi verið utan áætlaðrar siglingaleiðar.

Nefndin telur að tíminn sem leið frá síðustu boðum um STK ferilskráningarkerfið frá bátnum og þar til að útkalli björgunarsveita kom sé með öllu óviðunandi.

Sérstök ábending:

Nefndin ítrekar að ekki eru öll rafræn siglingakort viðurkennd sem öruggur siglingabúnaður.

Tillaga í öryggisátt:

RNS telur sýnt að STK ferilvöktunarkerfið á þessu svæði hafi ekki uppfyllt þær væntingar sem til þess eru gerðar og gerir eftirfarandi tillögu í öryggisátt:

Nefndin beinir því til Siglingastofnunar Íslands að við væntanlegar breytingar á ferilvöktun skipa með niðurlagningu STK kerfisins og innleiðingu AIS vöktunar (Automatic Identification System) verði tryggt að ekki verði slíkar gloppur í vöktuninni eins og raun varð á í þessu tilfalli.