

Nr. 17-061 S 042 Jökull NS 73***Eldur og sekkur***

Skipaskr.nr. 6373
Smíðaður: Flateyri 1982 plast
Útgerð: Garðar Smári Björgvinsson
Stærð: 4,6 brl. 4,2 bt.
Mesta lengd: 8,32 m *Skráð lengd:* 7,85 m
Breidd: 2,2 m *Dýpt:* 1,4 m
Vél: Yanmar 140 kW 2004
Fjöldi skipverja: 1



Jökull©Hilmar Snorrason

Gögn:
Lögregluskýrsla
Gögn RNSA

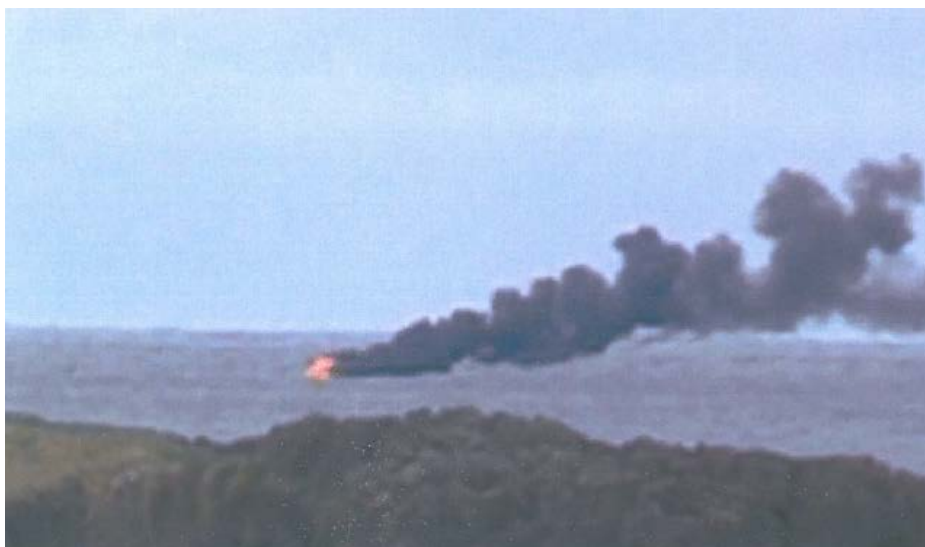
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2018 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K Jónssyni og Hirti Emilssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 18. maí 2017 var Jökull NS 28 á siglingu frá Vopnafirði. Veður: NNV 6 m/s.

Um kl. 19:45 kom upp eldur í vélarúmi bátsins og óskaði skipstjóri eftir aðstoð. Björgunarsveit var kölluð út og bátar á svæðinu beðnir um að fara á staðinn.

**Mynd 1 Jökull alelda séð frá landi**

Skipstjórinn komst í gúmmíbjörgunarbát og var bjargað um borð í Hólma NS 56 sem var fyrstur á vettvang. Fóru þeir með skipbrotsmanninn til hafnar. Þegar björgunarskipið Sveinbjörn Sveinsson kom á staðinn logaði Jökull stafna á milli og hófu þeir slökkvistörf.



Mynd 2 Myndin sýnir slökkviaðgerðir björgunaraðila

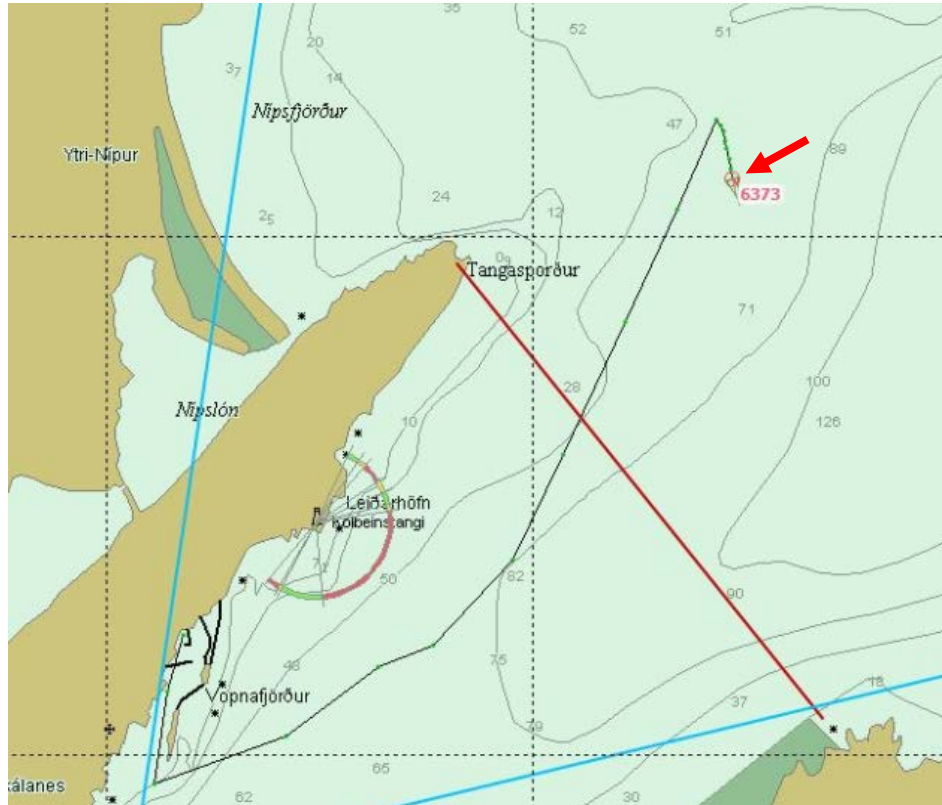
Reynt var að draga Jökul í land en hann sökk um kl. 21:15 á stað, 65°46'008N og 014°43'970V.



Mynd 3 Jökull eftir slökkviaðgerðir og skömmu áður en hann sökk

Við rannsókn kom fram:

- að samkvæmt ferilskráningu Vaktstöðvar siglinga (VSS) var fyrsta merkið frá bátnum kl. 19:07 og það síðasta kl. 19:45 (sjá mynd 4);



Mynd 4 Ferilskráning frá VSS og síðasta merkið (Rauð ör)

- að báturinn hafði verið í húsi um veturinn og var sjósettur þennan dag;
- að skipstjórinn kvaðst hafa verið að prófa bátinn og veiðarfæri áður en hann hæfi strandveiðar. Hann hafði sett á fulla ferð u.þ.b. fimm mínútum eftir að hann lagði úr höfn;
- að skipstjórinn kvaðst hafa verið staddur í stýrishúsinu þegar hann sá svartan reyk stíga frá vélarúminu. Við athugun sá hann töluverðan eld stjórnborðsmegin í því og lokaði hann því strax og hleypti svo úr kolsýruslökkvikerfi vélarúmsins. Það virtist ekki hafa virkað neitt því þegar hann opnaði var ennþá einhver eldur sem þá magnaðist og tæmdi hann þá úr einu duftslökkvitæki á eldinn. Eftir það var ekki við neitt ráðið að sögn skipstjóra;
- að skipstjórinn reyndi að kalla á aðstoð á VHF rás 16 en fékk engin svör. Hringdi hann þá í Landhelgisgæsluna sem hvatti hann til að yfirgefa bátinn;
- að skipstjórinn fór í björgunarbúning og sjósetti gúmmibjörgunarbátinn. Fram kom hjá skipstjóra að það hefði gengið vel.
- að í vélarúminu voru tveir rafgeymar, annar fyrir vél og hinn fyrir neyslu. Báðir voru u.þ.b. tveggja ára gamlir. Fyrir ofan rafgeymana var tveggja ára gamall vaktbúnaður;
- að skipstjóri gat ekki gert sér grein fyrir af hverju eldurinn kviknaði. Hann hafði ekkert heyrt, né fundið lykt eða séð eitthvað óeðlilegt;

- að hæfærissskírteini fyrir bátinn hafði verið gefið út 18.11.2016 og gildi til 7.9.2017. Gildistími vél- og rafmagnskoðunar var frá 7.9.2016 til 7.9.2018;
- að skipstjórinn hafði átt bátinn í sjö ár.

Nefndarálit:

Nefndin ályktar ekki í málinu enda eldsupptök ókunn.

Nefndin bendir á að þegar kolsýruslökkvikerfi eru notuð er það algjör forsenda að halda því rými, sem kerfinu er hleypt á, lokuðu og einangruðu þar til aðstoð berst eða bátur kominn í land. Með opnun á vélarýminu var súrefni hleypt að eldinum sem þá magnaðist svo að ekki var við neitt ráðið þrátt fyrir að handslökkvitæki hafi verið notað.