

Rannsóknarnefnd sjóslysa
Icelandic Marine Accident Investigation Board

Björgunarpáttur sjóslyss:

Svanborg SH-404
ferst við Svörtuloft
7. des. 2001

Mars
2003

Rannsóknarnefnd sjóslysa

Icelandic Marine Accident Investigation Board

Björgunarbáttur sjóslyss:

Svanborg SH 404
ferst við Svörtuloft
7. des. 2001

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. mars 2003 af Inga Tryggvasyni, Emil Ragnarssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Agústssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

TILGANGUR ÞESSARAR SKÝRSLU ER EKKI AÐ SKIPTA SÖK EÐA ÁBYRGÐ OG SKAL HENNI EKKI BEITT SEM

SÖNNUNARGAGNI Í OPINBERU MÁLI.

EFNISYFIRLIT

1.0 INNGANGUR	3
----------------------	----------

2.0 GÖGN	4
-----------------	----------

3.0 AÐDRAGANDI SLYSSINS – ÓSK UM AÐSTOÐ	4
--	----------

4.0 AÐGERÐIR UM BORO Í SVANBORGU SH	5
--	----------

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:	7
------------------------	---

5.0 FYRSTU VIÐBRÖGÐ BJÖRGUNARAÐILA	8
---	----------

6.0 LANDHELGISGÆSLA ÍSLANDS (LHG)	8
--	----------

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:	10
------------------------	----

7.0 BJÖRGUNARSVEITIR (BSV)	11
-----------------------------------	-----------

7.1 B/B BJÖRG	11
----------------------	-----------

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:	11
------------------------	----

7.2 BJÖRGUNARSVEITIR Á LANDI	12
-------------------------------------	-----------

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:	14
------------------------	----

8.0 VARNARLIÐIÐ, VL	16
----------------------------	-----------

9.0 VEÐUR	16
------------------	-----------

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:	17
------------------------	----

10.0 AÐRIR HJÁLPARAÐILAR Á VETTVANGI	17
---	-----------

<u>11.0 TILKYNNINGARSKYLDAN ÍSLENSKRA SKIPA (TSK)</u>	18
VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:	18
11.1 EFLING TSK OG STK	18
<u>12.0 VIRKAR STJÓRNSSTÖÐVAR</u>	19
<u>13.0 BJÖRGUNARFERLIÐ – TÍMASETNINGAR/AÐGERÐIR</u>	19
<u>14.0 UM BORD Í SVANBORGU SH 404</u>	24
VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:	26
<u>15.0 SAMANTEKT TÍMA FRÁ NEYÐARKALLI AÐ BJÖRGUN</u>	27
<u>16.0 NEFNDARÁLIT:</u>	28
<u>17.0 ATRIÐI TIL SÉRSTAKRAR SKOÐUNAR:</u>	28
<u>18.0 TILLÖGUR TIL ÚRBÓTA OG/EÐA ÖRYGGISÁTT:</u>	29
<u>19.0 LOKAORÐ</u>	30
<u>20.0 EFNISYFIRLIT VIÐAUKA</u>	31

(RNS 107 /01)

Björgunarpáttur sjóslyss**Svanborg SH 404 ferst við****Svörtuloft 7. des. 2001.****Þrír menn farast, einum er bjargað****1.0 Inngangur**

Samgönguráðuneytið fór þess á leit við rannsóknarnefnd sjóslysa með bréfi dags. 8. júlí 2002, tilv. SAM02070010/366, að björgunarpáttur sjóslyssins þegar Svanborg SH 404 fórst við Svörtuloft þann 7. desember 2001 yrði rannsakaður sérstaklega. Lokaskýrsla (mál nr. 107/01) vegna slyssins var afgreidd á fundi nefndarinnar 10. maí 2002. Skýrsla þessi snýr aðeins að rannsókn nefndarinnar á björgunarpætti slyssins.

Á fundi nefndarinnar þann 23. ágúst 2002 var efni bréfsins tekið fyrir og ákveðið að verða við beiðni ráðuneytisins og var starfsmönnum falið að afla frekari gagna um björgunarferlið. Á fundi nefndarinnar þann 20. okt. 2002 var afgreidd tillaga að bréfum til hlutaðeiganda aðila, sem komu að björgun skipverja, svo og til sérfræðinga Veðurstofu Íslands og óskað eftir greinargerðum frá þeim. Þeim sem sent var bréf voru eftirtaldir aðilar:

Landhelgisgæsla Íslands
Slysavarnardeildin Björg (áhöfn björgunarbátsins Björg) Hellissandi
Slysavarnarfélagið Landsbjörg, björgunarsveit - Svæði 5
Ásbjörn Óttarsson og Aðalsteinn Kristófersson, Hellissandi
Veðurstofa Íslands

Efni bréfanna til hvers aðila fór eftir eðli og aðkomu hvers og eins að málinu og fylgja greinargerðirnar skýrslu þessari. Ofangreindir aðilar svo og Siglingastofnun Íslands, samgönguráðuneytið og Siglingaráð fengu drög að skýrslu þessari til umsagnar og gafst kostur á því að gera athugasemdir við efni hennar. Athugasemdir bárust aðeins frá LHG og Ásbirni Óttarssyni og fylgja þær með í viðauka skýrslunnar.

Rannsóknarnefnd sjóslysa mun við rannsókn þessa reyna að staðsetja sig út frá sjónarhóli skipbrotsmannanna um borð í Svanborgu SH og leitast við að skoða möguleika þeirra til að komast af.

Það skal tekið skýrt fram að með þessari skýrslu er ekki verið að leita að sök neins aðila, enda er það ekki hlutverk nefndarinnar, heldur einungis verið að komast að því hvaða lærdóm megi draga af björgunaraðgerðum í kjölfar þessa slyss. Í skýrslunni er leitast við að draga saman heildarmynd af björgunarferlinu og greina hvað telst hafa farið úrskeiðis, hvað hefði mátt fara betur, koma á framfæri hvað hefur nú þegar verið gert og koma með tillögur til úrbóta. Þess vegna er gengið að málinu með nokkuð

beinum hætti hvort sem það á við það sem gerðist hjá björgunaraðilum eða um borð í hinu nauðstadda skipi.

Rannsóknarnefnd sjóslysa gerir sér það vel ljóst að allir þeir sem að þessu björgunarferli komu voru að heilum hug að gera sitt besta. Þessi umfjöllun er því í anda þess “að vera vitur eftir á”.

Skammstafanir sem notaðar eru í skýrslunni:

- TSK = Tilkynningarskylda íslenskra skipa
- STK = Sjálfvirka tilkynningarskyldukerfi skipa
- TFA = Reykjavíkurradíó
- LHG = Landhelgisgæsla Íslands
- BSV = Björgunarsveitir Slysavarnarfélagsins Landsbjargar
- VL = Varnarliðið á Keflavíkurflugvelli
- RNS = Rannsóknarnefnd sjóslysa

2.0 Gögn

Skýrsla þessi er byggð á eftirlarandi gögnum auk samtala við fjölda aðila.

- ✓ Skýrsla TSK vegna Svanborgar SH
- ✓ Skýrsla Svæðisstjórnar björgunarsveita á svæði 5
- ✓ Skýrsla stjórnstöðvar LHG
- ✓ Lögregluskýrslur
- ✓ Ljósmyndir af vettvangi
- ✓ Skýrsla flugdeildar LHG
- ✓ Skýrsla þyrlusveitar VL
- ✓ Skýrsla skipherra v.s. Ægis
- ✓ Greinargerð yfirstjórnar LHG
- ✓ Greinargerð áhafnar b.b. Bjargar
- ✓ Greinargerð Svæðisstjórnar –svæði 5
- ✓ Greinargerð Veðurstofu Íslands
- ✓ Greinargerðir fyrstu manna á vettvangi
- ✓ Gögn RNS

3.0 Aðdragandi slyssins – ósk um aðstoð

Að morgni 7. desember 2001 fór Svanborg SH 404 frá Ólafsvík til veiða út af Snæfellsnesi. Veður var gott um morguninn en aðvaranir um slæmt veður þegar liða tæki á daginn voru sendar út fyrir þetta svæði. Veðurspáin gerði ráð fyrir vestlægri átt og er það sú átt sem sjómenn á svæðinu segja að geti gefið góða fiskigengd. Skipverjar vissu af þessari veðurspá en ætluðu að ná nokkrum köstum áður en veðrið versnaði.

Um kl. 17:15 hafði skipstjóri Svanborgar SH samband við skipstjóra á Steinunni SH, sem stödd var í Skarðsvík um 1,5-2 sml austur af Öndverðanesi. Þeir höfðu verið í sambandi fyrr um daginn og ljóst að skipverjar á Steinunni SH vissu að Svanborg SH væri á svokallaðri Sandbrún, sem er veiðisvæði skammt frá landi vestur af Snæfellsnesi. Þetta veiðisvæði er næst landi um 0,3 sml og “dýpra kast” er um 1,5 sml frá landi og þar var Svanborg SH við veiðar. Skipverjar á Steinunni SH fengu upplýsingar um að Svanborg SH hafi fengið gott kast en sterturinn slitnað og

skipverjar væru búnir að festa belginn til að freista þess að draga það sem eftir var í voðinni inn fyrir Öndverðanes. Á þessum tíma var veður farið að versna verulega af vestri með mikilli ofankomu og óskaði skipstjóri Svanborgar SH eftir því að Steinunn SH kæmi á móti sér. Skipverjar á Steinunni SH voru á þessum tíma að taka inn voðina frá síðasta kasti.

Um kl. 17:30 hafði skipstjóri Svanborgar SH aftur samband við Steinunni SH og tilkynnti að þeir væru búnir að skera frá sér belginn. Þá voru skipverjar á Steinunni SH að ljúka við að ganga frá nóttinni og um það bil að halda til móts við Svanborgu SH. Skömmu síðar eða þegar Steinunn SH var við Öndverðarnesið, kallar skipstjóri Svanborgar SH til Steinunnar SH og sagði að Svanborg SH hefði fengið á sig brot en allt væri í lagi. Á þessum tíma var Svanborg SH undir stöðugum áföllum og öðru hverju var reynt að keyra upp í veðrið vegna þess hve mikill halli í stjórnborða myndaðist við að hafa veðrið á bakborðshliðina. Um kl. 17:42 kallaði skipstjóri Svanborgar SH aftur í Steinunni SH og skýrði frá því að aðalvél skipsins hefði stöðvast. Skipstjóri Steinunnar SH tilkynnti ástandið þegar í stað til TFA og óskaði eftir þyrllu til aðstoðar.

Samskipti á milli skipanna fóru fram á VHF rás 8 en á rás 16 eftir að skipstjóri Steinunnar SH hafði óskað eftir aðstoð.

Þrátt fyrir tilraunir tókst ekki að koma aðalvél Svanborgar SH í gang. Í skipinu voru tvær ljósavélar og önnur í gangi sem stöðvaðist en ekki er vitað hvers vegna. Fljótlega tókst að koma ljósavél aftur í gang en ekki er vitað hvort um var að ræða sömu ljósavél og áður var í gangi.

Við þessar aðstæður sem Svanborg SH var komin í var það helsta von skipverja til að forðast strand að það tækist að gangsetja aðalvél aftur.

4.0 Aðgerðir um borð í Svanborgu SH

Skal nú reynt að lýsa viðbrögðum skipverja um borð í Svanborgu SH frá því ljóst var að í vandræði stefndi og að neyðarástand hafði skapast. Einnig verður velt vöngum yfir því hvað hefði hugsanlega getað breytt stöðu mála og þar á meðal möguleikum skipverja til að komast af.

Það má fullyrða að nokkrir samverkandi þættir hafi orðið til þess að svo illa fór sem raun bar vitni. Góð veiði (u.þ.b. 10-12 tonn eftir í poka), sterturinn slitnaði, veður versnaði og síðast en ekki síst, aðalvél stöðvaðist.

Fyrsta beiðni um aðstoð frá Svanborgu SH kom um kl. 17:15 þegar skipstjóri óskaði eftir því að Steinunni SH yrði siglt á móti Svanborgu SH. Þetta var um það bil hálfri klukkustund áður en veruleg hætta var á ferðum en ljóst að aðstæður voru orðnar þannig hjá skipinu að skipstjóri var farnir að huga sérstaklega að öryggi þess og þar með skipverja. Skipverjar á Steinunni SH þurftu 15 til 20 mín til að ljúka við að gera skipið klárt til siglingar. Á þessari stundu var skipverjum á Steinunni SH ekki ljóst í hvað stefndi. Ef þeir hefðu vitað það má leiða líkur að því að skipverjar á Steinunni SH hefðu brugðist fyrr við og hugsanlega komist að Svanborgu SH fyrr eða um það

bil kl. 18:00. Ekki er ljóst hvort það hefði breytt einhverju en á þessum tíma var Svanborg SH föst fyrir legufærum.

Spurning er hvort við þessar aðstæður hefði verið rétt að setja aðra aðila í viðbragðsstöðu. Umræða manna um hik á því hvort og/eða hvenær rétti tíminn sé að kalla eftir þyrllu eða annarri aðstoð er athyglisverð og full ástæða til að skoða mjög vel. Nefndin telur að sé það tilfellið að menn veigri sér við því að kalla út björgunaraðila í viðbragðsstöðu fyrr en í verulegt óefni er komið sé það mjög alvarlegt og í engu tilfelli réttlætanlegt. Kl. 17:47 eða 32 mín eftir að Svanborg SH var í raun komin í vandræði það skipstjóri Svanborgar SH skipverja á Steinunni SH að koma á móti sér. Ef í þessari stöðu hefðu verið kallaðir út björgunaraðilar í viðbragðsstöðu má leiða líkur að því að það hefði getað breytt stöðu mála.

Áhöfnin ýtti á neyðarhnapp STK (sjálfvirka tilkynningarskyldukerfið) og það skipstjóra á Steinunni SH að óska eftir aðstoð björgunaraðila í gegnum TFA (Reykjavíkurradíó). Fljótlega eftir að hættuástand skapaðist fóru skipverjar í björgunarbúninga. Fram hefur komið að illa gekk að ná þeim úr pakkingum sem þeir voru í. Um var að ræða plastumbúðir sem eru með ákveðinni afrifunaropnun (en samt ekki nógu áberandi) þar sem klippt er upp í skarð sem skipverjar virðast ekki hafa áttað sig á. Nefndin bendir á að nauðsynlegt er að menn kynni sér vel með hvaða hætti björgunarbúningar eru pakkaðir og hvernig eigi að opna þá til að koma í veg fyrir erfiðleika á neyðarstundu. Það skal þó tekið fram að skipverjarnir voru reyndir sjómenn og höfðu sótt námskeið hjá Slysavarnarskóla sjómanna.

Nefndin telur að aðalorsök slyssins sé án efa sú að aðalvél Svanborgar SH stöðvaðist. Ekki er hægt að fullyrða um hvort mögulegt hafi verið að gangsetja hana aftur. Árangurslausar tilraunir til gangsetningar vélarinnar gefa vísbendingu um alvarlega bilun en ekki er vitað hvort skipverjar gerðu sér grein fyrir hvers eðlis hún var. Þó virðist sem skipverjar hafi talið litlar líkur á því að þeim tækist að gangsetja aðalvélina eða það of tímafrekt og því reynt frekar aðrar leiðir til að komast af. Nefndin telur athyglisvert að ekki hafi komið fram í samskiptum manna við skipverja á Svanborgu SH hvers eðlis bilunin í aðalvél kynni að vera. Nefndin bendir á mikilvægi þess, verði því við komið, að sem mestar upplýsingar um orsakir bilunar séu fengnar allt frá fyrstu mínútu.

Skipverjar komu út akkerum og gekk það nokkuð vel, en betur þó með stjórnborðsakkerið en bakborðsakkerið stóð á sér og þurfti barefli til að losa það. Þó ekki sé hægt að gera ráð fyrir að legufæri ráði við að halda bát við þessar erfiðu aðstæður hefði það þó líklega skipt máli að ekki var hægt að koma þeim út svo til samtímis. Miðað við þá staðreynd að annað akkerið hélt um tíma má gera ráð fyrir að meiri tími hefði gefist fyrir björgunaraðila af sjó að komast í námunda við hið nauðstadda skip ef bæði akkerin hefðu farið út samtímis.

Akkerisfestingar Svanborgar SH voru samsettar úr 16mm og 8m langri keðju sem fest var við krókinn en síðan tók við 16mm vír inn á trommlunni. Margir hafa efast um ágæti þessa búnaðar og talið að vír sé ekki heppilegur í miklum átökum og hættara sé að hann láti frekar undan eins og í þessu tilfelli. Ljóst er að mikill núningur og átök eru á akkerisfestingum í klussi við mikil átök og því má gera ráð fyrir að vír haldi síður en keðja. Í þessu tilfelli er ekki ljóst hvar festingin gaf sig. Ekki er heldur vitað hvað mikið var komið út af vírnum í akkerunum en mikilvægt var í þessu tilfelli að

setja út eins mikið og mögulegt var til að fá betri festu, mýkri átök og minna skurðarhorn á virinn í klussi. Nefndin dregur í efa að við þessar aðstæður hefði nokkurt skip getað tryggt sig fast með legufærum sínum þrátt fyrir annarskonar búnað en Svanborg SH var búin.

Skipverjar settu út tvo gúmmibjörgunarbáta en misstu annan fljótlega en einn skipverja náði að halda hinum bátnum við skipshlið. Erfitt er að gera sér í hugarlund hvaða möguleikar hefðu hugsanlega falist í að getað bjargað sér á gúmmibjörgunarbát. Verður að telja að helsta vonin hafi verið sú ef náðst hefði að festa gúmmibjörgunarbát í annað akkerið með einhverjum hætti. Hugsanlega hefði það dugað til að halda honum föstum. En ekki er hægt að gera ráð fyrir að þetta hafi verið hægt við þessar aðstæður nema með mikilli forsjálmi og að búnaður sem til þurfti hafi verið til staðar og reiðu. Jafnframt að slík aðgerð hefði verið æfð.

Eftir að Svanborg SH rak upp komust þrír skipverjar upp á brúarþak. Þaðan var helst von til þess að hægt væri að ná til þeirra úr þyrlu. Skipstjórinn hafði meðferðis neyðarhandtalstöð sem honum tókst að nota í skamman tíma. Hann náði að fá upplýsingar um komutíma björgunaraðila að því að talið er. En strax eftir það misstu menn samband og eftir það vissu skipbrotsmenn ekki neitt hvað fram fór utan skips. Þeir vissu ekkert um þær tafir sem urðu vegna þess að þyrla LHG bilaði né um hugsanlega björgun frá landi. Þegar langt var komið fram yfir þann tíma sem skipbrotsmenn höfðu fengið uppgesinn um komutíma þyrlu eru skiljanleg þau viðbrögð að gera eitthvað í því skyni að komast af. Fáeinir metrar voru upp í klettana og ekki óeðlilegt í ljósi þess að vita ekkert um stöðu mála hjá björgunaraðilum að skipbrotsmenn gerðu tilraun til að ná til lands af sjálfsdáðum. Sú spurning hefur vaknað hvort þeir hafi farið úr björgunarbúningum því ætla má að mjög erfitt hafi verið fyrir þá að athafna sig í þeim við þessar aðstæður. Það hefur komið fram hjá skipverjanum sem komst af að erfitt hafi verið að fóta sig eftir að þeir voru komnir í björgunarbúningana.

EKKI er vitað hvers vegna neyðarhandtalstöð skipverja hætti að virka en spurning er hvort neyðarhandtalstöðvar séu almennt nægjanlega vatnsheldar. Nefndin lítur á þetta atriði mjög alvarlega þar sem það var mjög mikilvægt fyrir skipbrotsmenn að vera í fjarskiptasambandi við björgunaraðila.

Rétt er að undirstrika mikilvægi þess að björgunaraðilar, sem eru næst vettvangi, tali áfram til hins nauðstadda þó að hann virðist sambandslaus. Alltaf er möguleiki á að talstöðin virki aðra leiðina.

Við rannsókn kom fram:

- að sterturinn sem var úr “Dynexi” ofurtógi hefur sennilega slitnað vegna mikilla átaka og/eða nudds þegar reynt var að reyna keyra upp í veðrið með pokann á síðunni;
- að skipstjórinn hafði reynt að sprengja pokann með því að haga siglingu þannig áður en hann fékk ráðleggingar um að skera pokann frá sér;
- að um leið og aðalvélin stöðvaðist skipaði skipstjóri mönnum í björgunarbúninga. Þetta gerði hann áður en hann fór niður í vél til að reyna að gangsetja aðalvélina aftur. Af þessu má álykta að á ferð sinni hafi bátinn

drifið af leið og þegar skorið var á pokann hafi báturinn verið kominn mjög nálægt landi;

- að báturinn var skorðaður við klettana en losnaði fljótlega eftir að skipverjarnir tveir komu fram á til að freista þess að ná til lands;
- að þegar báturinn lá skorðaður með stefnið fast við klettavegginn voru um það bil 2m upp á klettsbrúnina af lunningu Svanborgar SH;
- að skipverjarnir tveir gerðu tilraun til að komast upp á brúarpakið eftir að þeir höfðu skoðað möguleikana á að ná til lands en það tókst ekki vegna veðurs, sjógangs og hreyfingar;
- að skipverjar höfðu ekki möguleika á að vekja athygli á sér;
- að samkvæmt mati skipverjans sem komst af hefði verið hægt að ná til skipverjanna sem voru fram á bátum frá landi á meðan hann var skorðaður;
- að sögn þess sem komst af voru gallarnir sem björgunarsveitarmenn sáu og flutu á þilfarinu sjóvinnugallar skipverja;
- að ekki er víst að aðstaðan á brúarpakinu hefði tryggt öryggi allra skipverjanna. Skipverjinn sem eftir var á brúarpakinu náði að skorða sig milli masturs og spyrna í gúmmibátagálgann en þar hefðu að mati hans örugglega tveir menn getað verið.

5.0 Fyrstu viðbrögð björgunaraðila

Í köflunum hér á eftir er viðbrögðum og aðgerðum allra björgunaraðila lýst frá því að ljóst var að í vandræði stefndi og þar til neyðarástand skapaðist ásamt vangaveltum um hvað hefði hugsanlega getað breytt framvindu mála.

Nefndin telur að nokkrir samverkandi þættir hafi orðið til þess að hnökror urðu á björgunarferlinu. Slæmt veður, óvissa björgunarsveita um nákvæma staðsetningu Svanborgar SH, þungur búnaður björgunarsveitarmanna, erfið leið á slyssað (1,7 km og úfið hraun), bilun í þyrilu LHG, ekki voru reglur um að senda hjálparbeiðni til VL strax og upplýsingarstreymi ábótavant.

Rétt er að taka það skýrt fram að þrátt fyrir mjög slæmar aðstæður þá lögðu allir björgunaraðilar, eins og ávallt, hiklaust af stað og með það eitt að leiðarljósi að gera allt sem í þeirra valdi stæði til að gera sitt besta við björgunina.

6.0 Landhelgisgæsla Íslands (LHG)

Fyrstu viðbrögð eftir að skipstjóri á Steinunni SH kom áleiðis stöðu mála til TFA og TSK voru að kalla út LHG með þyrilu og björgunarsveitir á Snæfellsnesi.

Þyrluáhöfn LHG var á þessum tíma komin á bakvakt og eru henni ætlaðar allt að 60 mínútur til að komast í loftið við þessar aðstæður. Reyndin varð sú að þyrilan var komin í loftið eftir 36 mínútur og verður það að teljast gott miðað við það sem gefið er út sem viðmiðunartími. Á þessum tíma dags er umferð mjög þung í Reykjavík og svo var í þetta sinn. Það að þyrluáhöfn á bakvakt hefur ekki í útkalli ALFA heimild til forgangsaksturs vekur spurningar. Má ætla að í þessu tilfelli hafi það haft þau áhrif

að áhöfnin komst ekki eins fljótt út á flugvöll og annars hefði verið. Hefði áhöfnin verið komin fyrir út á flugvöll hefði þýrlan væntanlega komist fyrir í loftið.

Nefndin telur eðlilegt að líta á þýrlusveitir LHG sem eitt “sjúkraflutningatækja” sjómanna sem ættu að vera búnar, og með tilskilin leyfi, til forgangsakstur í umferðinni til að komast sem fyrst að björgunartæki sínu.

Undirbúningur flugsins gekk mjög vel sem fólst m.a. í að afla veðurupplýsinga á þremur svæðum, þ.e. brottfararstað, flugleiðinni og slysstað, leggja inn flugáætlun til flugturns, klæða sig í björgunarfátnað ásamt öryggisbúnaði, lesta þýrluna viðeigandi búnaði miðað við eðli útkalls og gera fyrirflugsskoðun á þýrlunni. Sérstakt verklag þurfti til að ræsa hreyfla TF-LIF vegna mikillar veðurhæðar en veður í Reykjavík á þessum tíma var V-átt, 25 til 30 m/sek og dimm el.

Þrátt fyrir að á þessum tíma hafi ekki verið reglur fyrir því hjá LHG að senda út hjálparbeiðni til varnarliðsins var ákveðið að gera það í þetta skipti. Það var að vísu gert 27 mínútum eftir að þýrlusveit LHG var kölluð út. Nú hafa verið settar verklagsreglur um að varnarliðsþýrlur (sem fara aldrei færri en tvær í útkall) verði einnig ávallt kallaðar út og er það vel.

Þýrluáhafnir LHG voru ekki með nætursjónauka á þessum tíma en úr því hefur verið bætt. Nefndin bendir á mikilvægi þess að búnaður björgunaraðila sé til sífelldrar skoðunar og það sé ávallt tryggt að hann sé sá besti sem völ er á, á hverjum tíma. Þá telur nefndin að þýrlusveit LHG eigi ávallt að vera í viðbragsstöðu en ekki aðeins á bakvakt.

Þegar TF-LIF átti eftir um 10 mínútna flug að slysstað eða kl. 19:19 bilaði þýrlan þannig að hún gat ekki athafnað sig við björgunaraðgerðir. Miðað við stöðu mála þá um borð í Svanborgu SH hefði þýrlan að öllum líkindum ekki getað bjargað nema skipverjanum sem var á brúarpakinu þó hún hefði komist á slysstað. Þessi ályktun er dregin af því að á þessari stundu voru hinir tveir niðri á þilfari og virtust ekki hafa færi á að komast upp á þakið aftur vegna aðstæðna. Ekki er heldur útilokað að þeir hafi verið farnir fyrir borð á þessum tíma. Nefndin ítrekar að ekki er hægt að fullyrða neitt um þetta atriði.

Fram hefur komið að stjórn björgunarmála á Hellissandi óskaði eftir því að send yrði flugvél á svæðið til að vinna sem flugendurvarp fjarskipta. Samkvæmt upplýsingum LHG var það sameiginleg ákvörðun yfirmanns LHG og fulltrúa BSV á Hellissandi að það væri ekki nauðsynlegt og hefði ekki breytt miklu miðað við stöðu mála. Þessu atriði er gerð betri skil síðar í skýrslu þessari.

Þýrluáhöfn LHG vissi ekki að b/b Björg væri á svæðinu. Nefndin telur að það þurfi að vera vel skilgreindar verklagsreglur á milli allra aðila sem koma að björgun. Mjög mikilvægt er að skilningur og þekking á möguleikum, starfslagi og starfsreglum hvors annars og gott samband leiði þetta saman í heild. Í þessu tilfelli má draga þann lærdóm að nauðsynlegt sé fyrir alla aðila á vettvangi að vita hvaða verkfæri, tæki og mannafla þeir hafi tiltækan til að geta unnið sem liðsheild. Þó að deila megi um hvaða áhrif þetta hafi haft í þessu tilfelli er það mat nefndarinnar að þetta geti skipt sköpum við björgunarstörf.

Þáttur LHG í leit á vettvangi eftir að ljóst var að aðeins einn skipverja virtist hafa komist af hefur gefið tilefni til vangaveltna. Fullkannað var að mati þyrluáhafnar að ekki væri um líf að ræða í björgunarbúningum þeim sem voru í sjónum og yfirgaf þyrlan svæðið í framhaldi af því. Það hefur komið fram að annað skip átti í erfiðleikum austur af landinu og það er mat nefndarinnar að þarna hafi því verið um eðlilega forgangsroðun að ræða.

Við rannsókn kom fram:

- að það tók 38 mínútur að koma þyrlu í loftið þrátt fyrir erfiðar aðstæður vegna veðurs. Útgefinn útkallstími þyrlunnar eru 60 mínútur utan dagvinnutíma;
- að þyrluáhöfn býr allt að 14 km frá flugvelli;
- að veðurhæð á þessum tíma var vestan 50 til 65 hnútar og dimmél. Hámarks vindhraði samkvæmt flughandbók er 65 hnútar til að leyfilegt sé að gangsetja TF-LIF (orðin of mikil veðurhæð skv. flughandbók VL);
- að stefnan var tekin á stað eftir upplýsingum frá TFA;
- að vinnuregla LHG var sú að í flestum tilfellum var ekki gert ráð fyrir að þyrla VL þurfi að koma til við björgun. Í gildi var samstarfssamningur við VL frá 6. des. 1990 sem kallast "Operating Instruction And Guidelines". Á grundvelli þessa samnings hefur LHG óskað eftir aðstoð þyrlu VL þegar verkefni hafa krafist þess. Var það gert á grundvelli faglegs mats starfsmanna LHG. Í þetta skipti voru aðstæður þannig að ákveðið var að leita til VL;
- að eftir þetta slys var ákveðið að breyta vinnureglu LHG og óskað eftir því að þyrla VL sé í viðbragðsstöðu um leið og þyrla LHG, ef aðstæður eru tvísýnar;
- að ef þyrlusveit VL hefði verið ræst út samkvæmt nýju verklagsreglunum hefði hún komist á strandstaðinn um kl. 20:03 eða á svipuðum tíma og björgunarmenn á landi. Þessi ályktun er sett fram með hliðsjón af raunverulegum viðbragðstíma, sem var 1,5 klst;
- að ef þyrla LHG hefði ekki bílað hefði hún náð á strandstað um kl. 19:30. Ekki er ljóst hvort hún hefði getað athafnað sig þá vegna veðurs en fram kom hjá björgunarsveitarmönnum að skyggni hefði verið að lagast um það leyti sem þeir voru að komast á strandstaðinn eða um kl. 20:00. Það skal tekið fram að kl. 18:58 var veðurlýsing frá Steinunni SH þannig að skyggni væri þokkalegt;
- að eins og fram er komið varð skipverjinn sem komst af var við mannaferðir á klettabrún um kl. 20:00. Hann taldi sig hafa heyrt í félögum sínum 10-15 mín. (óljóst, sagði við björgunarsveitamenn á bjargbrún 20 mín) áður en setti fyrirvara um rétt tímaskyn. Þá voru þeir í vari við afturpíl stýrishús og komust ekki upp á þakið. Það er því ljóst að í þessari stöðu hefði þyrlan eingöngu haft fáeinar mínútur til að bjarga þremur mönnum við þessar aðstæður. Auk þess var staðsetning tveggja þeirra þessa stundina ekki til þess fallin að hægt væri að ná til þeirra. Ekki er unnt að leggja mat á möguleika þeirra til að ná upp á þakið í ljósi þess að þyrla væri komin;
- að bilunin í þyrlunni átti rætur sínar að rekja í stöðugleikakerfi hennar. Bilun í þessu kerfi lýsir sé þannig að útilokað er að fara í hangflug vegna þess að erfitt er að halda þyrlunni í jafnvægi þar sem hún leitar stöðugt til hægri og vinstri á víxl. Bilun í stjórnþækjum þyrlu er talin til alvarlegustu bilana og á þessari stundu vissu þyrluflugmennirnir ekki nákvæmlega hversu alvarleg hún var;

- að ekki var önnur þyrluáhöfn tiltæk á hina þyrluna þ.e. TF-SIF;
- að þyrluáhöfn var í fjarskiptasambandi og hlustun á eftirtalda aðila: Stjórnstöð LHG, flugstjórn, varnarliðsþyrlunar, leitarstjórn á Snæfellsnesi, báta á leitarsvæðinu og leitarmenn á vettvangi;
- að TF-SIF var í hangflugi yfir björgunarbúningunum (face down) í sjónum í 5-10 mín eða þar til fullvissa var um ekkert lífsmark. Þá voru 3-4 grunnbrot fyrir utan staðinn og enginn möguleiki á neinni björgun;
- að flugstjóri tók þá ákvörðun að kalla ekki þessa stöðu út á notuðum tíðnum af tillitssemi við aðstandendur.

7.0 Björgunarsveitir (BSV)

Stjórnun björgunaraðgerða var í höndum svæðisstjórnar Svæði 5 í umboði sýslumanns og var hún staðsett í björgunarstöð á Hellissandi og síðan vettvangsstjórn á vettvangi. Auk þess starfaði hún í umboði og með aðstoð opinberra aðila s.s. TFA í Reykjavík og landstjórn björgunarsveita.

7.1 B/b Björg

Hjá björgunarsveitunum urðu fyrstu viðbrögð hjá björgunarbátnum (b/b) Björgu sem fór frá Rífi um 10 mínútum eftir útkall. Áhöfnin hafði samband við TSK í síma og talstöðvarsamband við Steinunni SH og fékk upplýsingar sem þá lágu fyrir.

Þetta verður að telja mjög góð viðbrögð en eru að sjálfsögðu ekki sjálfgefin. Á þessari stundu voru menn til að manna bátinn staddir í námunda við hann og gátu því brugðist svo skjótt við. Það sama má segja hér um að setja megí björgunaraðila fyrir í viðbragðsstöðu þegar eitthvað óvenjulegt er á ferðinni eins og í þessu tilfelli.

Fram hefur komið að upplýsingar um ferðir b/b Bjargar bárust ekki til LHG og þó að það hafi líklega ekki breytt neinu er ljóst að þarna er atriði sem þarf að færa til betri vegar. Nefndin telur að samvinna björgunaraðila nái ekki takmarki sínu nema þeir viti hvor af öðrum. Það hlýtur að vera hlutverk stjórnunaraðila að samræma og koma réttum og þýðingarmiklum upplýsingum á milli aðila á vettvangi.

Við rannsókn kom fram:

- að ekki náðist að setja inn tæki til ferilsskráningar b/b Bjargar í ferðinni;
- að erfitt var að skrá atvik og tímasetningar vegna veðurs og mikillar hreyfingar á bátnum og þurfti einn maður að vera við það ef vel átti að vera;
- að sex menn voru í áhöfn b/b Bjargar og nokkrir þeirra óvanir bátnum. Þeir voru t.d. sjóveikir og illa virkir fyrir bragðið;
- að fjölmiðlar höfðu truflandi áhrif. Nokkru sinni var hringt í bátinn á meðan leit stóð yfir;
- að til er búnaður sem hægt er að setja í björgunarbáta eins og b/b Björg til að taka upp og tímasetja öll samskipti;

- að ekki er skilgreint hver átti að koma upplýsingum um ferðir bátsins til annarra aðila s.s. LHG;
- að ekki þótti ráðlegt, vegna veðurs og staðsetningar, að senda b/b Björgu á strandstað til að reyna að ná til þeirra sem þylusveit LHG taldi sig sá í sjónum. B/b Björg komst næst bjarginu um 0,4 sml sem eru um 740 m en áætluð staðsetning á því sem TF-SIF sá í sjónum var um það bil 70 m frá landi.

7.2 Björgunarsveitir á landi

Svæðisstjórn björgunarsveitanna var kölluð út kl. 17:52 og kl. 18:01 var útkall rauður kominn á allar björgunarsveitir á norðanverðu Snæfellsnesi. Vel gekk að manna aðgerðina og komast að Skálasnagavita þrátt fyrir búnað og slæmt veður. Vegna óvissu sem virtist ríkja með staðsetningu Svanborgar SH fór björgunarsveitin eftir röngum upplýsingum í stað þeirra upplýsinga sem bárust frá TSK um staðsetningu Svanborgar SH sem allan tímann sýndi rétta staðsetningu.

Það er mat sumra manna á vettvangi að björgunarmenn á landi hafi komið um 30 mín seinna á slysstað en ella vegna þess að upplýsingar annara aðila en TSK voru rangar. Ef þetta mat er rétt má ætla að björgunarsveitirnar hefðu annars komist á strandstað um kl. 19:30 sem líklega hefur verið um fimmtán mínútum áður en tveir skipverja fóru fyrir borð. Eins og áður hefur komið fram er það byggt á mati skipverjans sem komst af að um 10-15 mínútur hafi liðið frá því hann varð síðast var við félagu sína og þar til hann sá ljós á klettabrúninni, en hann setur fyrirvara um rétt tímaskyn.

Á vettvangi voru nokkrir aðilar sem tilheyrðu ekki björgunarsveitunum en höfðu komið þangað til aðstoðar. Auk þess var fljótlega orðin töluverð umferð almennings sem kominn var á staðinn, jafnvel með börn, sem að mati björgunarveitarmanna gerði stöðuna erfiðari en ella. Nefndin telur nauðsynlegt að lögregla takmarki aðgengi óviðkomandi aðila að slysstað, sé hún á staðnum. Eðlilegt er að settar verði verklagsreglur hvað þetta varðar í samræmi við það sem gerist í aðgerðum lögreglu, slökkviliðs o.s.fr.v. Þessar verklagsreglur þyrftu að innihalda aðgerðir björgunarsveitarmanna í þessa veru sé lögregla ekki á staðnum eða hún ekki komin. Þá þyrfti að vera til einhver búnaður til slíks s.s. borðar og/eða aðrar áberandi hindranir.

Það hefur einnig komið fram að ágangur fjölmiðla hafi haft truflandi áhrif á vettvangi. Ítrekað var hringt í björgunaraðila frá fjölmiðlum og er það mat nefndarinnar að það sé mjög alvarlegur hlutur og það þurfi að skoða sérstaklega. Nefndin telur nauðsynlegt að björgunaraðilar fái frið fyrir fjölmiðlafólki við björgunarstörf. Nefndin telur mikilvægt að björgunaraðilar og fjölmiðlar komi sér upp sameiginlegum reglum um með hvaða hætti upplýsingum sé komið til fjölmiðla þannig að þeir aðilar sem á vettvangi eru fái frið til að sinna björgunarstörfum.

Þegar ljóst var að björgunarsveitarmenn voru að fara í ranga átt var snúið við. Aðilar sem ekki voru í björgunarsveitinni fóru á undan og urðu fyrstir til að finna Svanborgu SH enda lausir við burð á búnaði. Þeir áttuðu sig þá á að þeir stóðu yfir slysstað en ekki með neitt í höndunum til björgunaraðgerða ef þær voru mögulegar. Meðal þeirra fyrstu var björgunarsveitarmaður með talstöð, en hún bilaði. Þeir þyrftu því að senda

mann til baka til að leiðbeina björgunarsveitarmönnum á staðinn. Það er mat nefndarinnar að við svona aðstæður sé eðlilegt að göngumenn með góð fjarskiptatæki og lágmarksbúnað gangi á undan aðilum með þyngri búnað til að geta leiðbeint þeim.

Það er álit nefndarinnar að björgunaraðilar megi ekki líta framhjá upplýsingum úr staðsetningakerfi STK um staðsetningu slysstaða.

Fjarskipti á milli stjórnstöðvar og göngumanna voru nokkuð erfið og handtalstöðvarnar ekki þær bestu sem völ var á. Það átti aðallega rætur að rekja til hávaða í veðri og í ljós kom að handtalstöðvarnar þoldu illa seltuna, en sjávardrífur gengu stöðugt yfir göngumenn. Talstöðvarsambandið milli björgunarsveitabíreiðanna og göngumanna var ágætt. NMT símkerfið virkaði þokkalega en álag á því var mikið. Einnig hefur komið fram að almenningur var mikið með og notaði GSM síma.

Það mun vera vinnuregla hjá björgunarsveitum við aðstæður sem þessar að óska eftir flugendurvarpi í gegnum Landsstjórn björgunarsveita sem koma þeim óskum áleiðis til flugmálastjórnar. Þessi endurvarpi er í eigu sveitanna og er staðsettur í flugvél flugmálastjórnar. Í þetta skipti var óvanur maður á vakt hjá flugmálastjórn og greip hann til þess ráðs að koma þessum óskum til LHG sem synjaði þessari ósk vegna skips sem var í vandræðum austur af landinu. Einnig hafði stjórn LHG áhyggjur af flugumferð á svæðinu. Ekki er ljóst á hvaða stundu þessi samskipti áttu sér stað því þau koma hvorki fram í ferilskráningu BSV né LHG. Á þessu atriði hefur verið tekið og það tryggt að vakthafandi aðili hjá flugmálastjórn þekki þessar reglur til hlítar.

Aðalatriðið er hins vegar hvort þörf hafi verið á slíku endurvarpi. Það er mat manna hjá BSV að það hefði litlu breytt á þeim tíma sem björgunarferlið stóð sem hæst en samt hefði verið þörf fyrir betra samband á staðnum. Í skýrslu BSV kemur fram að þeir hafi óskað eftir færanlegu endurvarpi frá Hvammstanga seinna um kvöldið eða kl. 23:06. Nefndin telur að hvernig sem þessi ákvörðun var tekin um að senda ekki flugendurvarp, og þó að það hefði einungis verið til að tryggja góð fjarskipti, hafi það verið röng ákvörðun að gera það ekki þar sem sannarlega voru hnókrar á fjarskiptasambandi á vettvangi. Eins og áður segir var LHG á þessum tíma að fylgjast með öðru skipi sem átti í vandræðum en mögulega hefði það verið samræmanlegt, það er að velja forgang verkefna í lofti.

Til að bæta fjarskiptasamband á svæðinu hefur Slysavarnarfélagið Landsbjörg ákveðið að setja upp endurvarpa fyrir björgunarsveitirnar í lóranmastrið á Gufuskálum. Að mati nefndarinnar eru góð fjarskipti einn af lykilþáttum í björgunarferlum og mega ekki bregðast. Það er álit nefndarinnar að gera þurfi úttekt á fjarskiptum á afskekktum stöðum og gera áætlun um hvernig leysa eigi fjarskiptamál ef neyðarástand skapast.

Nefndin telur að það sé með öllu óviðunandi að BSV á Íslandi hafi ekki þann besta búnað sem völ er á. Við þessar aðstæður voru þær búnar talstöðvum sem ekki voru vatnsheldar heldur „skvettufríar“ eins og sagt er og urðu fjórar handtalstöðvar ónýtar. Til eru talstöðvar sem myndu henta íslenskum aðstæðum betur en eins og oft áður er það kostnaður sem þar hefur áhrif.

Nefndin telur að mikið álag og aðrir þættir sem hafa truflandi áhrif á fjarskiptasambandið megi ekki verða til þess að hnökrar séu á sambandi á milli björgunaraðila. Nú eru komnir fram kostir eins og TETRA-kerfi sem er sambyggt síma- og talstöðvarkerfi, sem að mati nefndarinnar er vert að skoða fyrir björgunarsveitir í landinu sem fyrst.

Þegar skip strandar á afskekktum stað þar sem ekki er hægt að nota nein flutningstæki kemur í ljós hve mikilvægt er að björgunarbúnaður sé meðfærilegur og sem léttastur. Í greinargerð Svæðisstjórnar 5 kemur þetta fram sem tillaga til úrbóta. Göngumenn eru með fluglínubúnað sem nánast er óbreyttur frá upphafi vega og nefndin tekur undir það að tími sé kominn til að gera endurbætur á honum og/eða að fá búnað sem er úr léttari efni til verkefna sem þessa.

Í greinargerð Svæðisstjórnar 5 kemur einnig fram tillaga um að gera göngustíg sem einnig yrði fær fyrir björgunarbifreiðar á þessu svæði. Út af Snæfellsnesi eru veiðisvæði sem eru mjög stutt frá landi. Nefndin leggur ekki sérstakt mat á það í þessari skýrslu hvort gera eigi vegslóða þarna eða gera eitthvað annað s.s. að koma fyrir einhverjum sérstökum búnaði á þessu svæði. Í þessu sambandi tekur nefndin fram að það eru margir staðir á landinu sem erfitt er að komast að hvað þá í ofsavæðri eins og þarna var.

Við rannsókn kom fram:

- að allt tiltækt lið lögreglu og heilsugæslu var strax virkjað;
- að svæðisstjórnin stjórnaði aðgerðum í umboði sýslumanns sem einnig var í stjórnstöð. Stjórnunin var í hans höndum í samræmi við MRCC Coastal;
- að tveir svæðisstjórar voru komnir í stjórnstöðina á Hellissandi aðeins níu mínútum eftir að Svæðisstjórn var kölluð út;
- að veður, færð og einkabifreiðar töfðu för björgunarsveitamanna út að Skálasnagavita. Undir venjulegum kringumstæðum eru menn 30-40 mín að fara þessa leið en í þessu tilfelli voru þeir um klukkustund og voru fyrstu samskipti við þá kl. 19:23;
- að björgunarsveitir fengu ekki réttar upplýsingar frá Steinunni SH um staðsetningu strandstaðar. Ljóst er að STK kerfi Svanborgar SH var alltaf í gangi og reyndist vera óskekkt en bar ekki saman við aðrar upplýsingar um staðsetningu skipsins. Þegar BSV komu að Skálasnagavita sáu þeir einnig hvar Hákon EA var að lýsa upp fjöruna fyrir norðan vitann. Björgunarsveitarmenn töldu að sá ljósangur hafi e.t.v. villt um fyrir sumum þeirra;
- að vakthafandi starfsmaður TSK gaf björgunarsveitunum ávallt upp þá staðsetningu sem STK gaf til kynna um staðsetningu Svanborgar SH;
- að hugsanlega hefði verið hægt að ná til skipbrotsmannanna á þilfarinu með einhverjum hætti t.d. kaðli, ef björgunarmenn hefðu náð á staðinn um það leyti sem þeir voru staddir þar;
- að björgunarsveitarmenn voru að koma á misjöfnum tíma og því lentu ekki allir í því að fara í ranga átt;
- að stjórn björgunarsveitanna á Hellissandi tók af skarið með að staðsetja strandstað eftir ábendingum TFA;

- að þegar björgunarsveitarnir komust á strandstaðinn var veður orðið skaplegra og sáu þeir bátinn en kl. var þá 20:10. Má leiða að því líkum að á þessari stundu hafi björgunartilraunir úr lofti getað hafist, en eins og áður segir er þetta atriði óljóst;
- að aðstæður voru mjög slæmar og áttu menn fullt í fangi með að standa uppréttir á staðnum auk þess sem vindhvirflar mynduðust við bjargbrúnina sem mynduðu óvæntar og hættulegar breytingar á vindátt;
- að fluglínubúnaður björgunarsveitanna er þungur og ill meðfærilegur við svona aðstæður.
- að ekki var með skipulögðum hætti sendur björgunarsveitarmaður/menn á undan með fjarskiptabúnað til leitar og láta aðra aðila vita um vettvang;
- að ekki er vegslóði á þessum stað sem tafði björgunarsveitarnir við að komast á strandstað, auk þess þurftu þeir að bera björgunarbúnað yfir hrjóstugt land;
- að fjarskipti voru frekar erfið á milli stjórnstöðvar á Hellissandi og göngumanna. Ástæður þess voru hávaði í veðri og hvað handtalstöðvarnar þoldu illa seltu;
- að NMT farsímasamband var gott en álag of mikið;
- að ágangur fjölmiðla skapaði óþægindi og var ótímabær á fyrstu stigum aðgerða. Stöðugt var hringt í björgunarbifreiðar á vettvangi sem lokaði fyrir nauðsynleg samskipti milli þeirra og stjórnstöðvar;
- að vegna aðstæðna átti að setja fluglínubúnað upp á óhefðbundinn hátt. Líflína var gerð klár til að strengja hana yfir brú Svanborgar SH sem hugsanlega gat gert skipbrotsmanni kleift að húkka sig í. Síðan stóð til að strengja línuna og lyfta manninum og láta hann renna til björgunarmanna á neðri enda hennar;
- að samkvæmt greinargerð svæðisstjórnar björgunarsveita var óskað eftir að flugvél með endurvarpa á staðinn en hún var ekki send. Einnig kemur fram að það hefði ekki haft áhrif á möguleika skipverja til að komast af;
- að björgunarsveitarmenn reyndu að lýsa vel með sterku ljósi inn í stýrishús Svanborgar SH til að fullvissa sig að enginn væri þar. Verið gat að mennirnir hefðu leitað skjóls inn í húsinu. Ekki virtist neinn gluggi vera brotinn, einn var opinn og ekki var hægt að sjá mikinn sjó þar inni;
- að leitað var strax í fjörunum kringum strandstað;
- að fulltrúar björgunarsveitanna vilja að aðeins sé ein stjórnstöð leitar- og björgunar;
- að eftir hvert atvik er haldinn ítarlegur rýnifundur svæðisstjórna BSV þar sem farið er yfir björgunarferli með það að leiðarljósi að gera úrbætur á því sem kann að hafa farið afлага;
- að björgunarsveitirnar vinna eftir svokölluðu SÁBF kerfi (Stjórnun, Áætlanir, Bjargir, Framkvæmd). Aðeins einn maður í einu er stjórnandi en fleiri geta verið í öðrum þáttum kerfisins. Í þessu tilfelli virkaði kerfið ekki rétt því samskipti við LHG virðast hafa verið framkvæmd af öðrum en stjórnanda. Á þessu hefur verið tekið og verklag skilgreint betur við stjórnun. Rétt er að taka fram að þetta hafði ekki nein áhrif á björgunaraðgerðir en sýnir hvernig björgunarsveitirnar vinna að málum sínum eftir björgunaraðgerðir;
- að fram kom hjá stjórn björgunarsveitanna að samstarf og samskipti við varðskip hafi verið gott en enginn samskipti voru við þyrilu og stjórn LHG sem m.a. hefði neitað um upplýsingar til stjórnenda og sýslumanns. Þessi

fullyrðing er ekki í samræmi við það sem fram kemur í greinargerðum LHG og ljóst að áður nefnt SÁBF kerfi virkaði ekki rétt í stjórnstöð á þessum tíma og menn muna ekki eftir öllum samskiptum. Einnig hefur komið fram að samskipti voru við þyrlu á strandstað og á Rífsflugvelli.

Nefndin telur, þó að það hafi ekki haft áhrif á björgunarferlið í sjálfu sér í umrætt sinn, að auka þurfi samvinnu og bæta samskipti milli aðila sem koma að björgunarmálum.

8.0 Varnarliðið, VL

Eins og fram hefur komið var það ekki vinnuregla LHG að biðja um aðstoð frá VL en vegna alvarleika málsins var óskað eftir aðstoð í umrætt sinn. Fram hefur komið að þetta var gert kl. 18:15 og það tók Varnarliðsþyrlurnar um 90 mínútur að komast í loftið. Það er ljóst að þó leitað hefði verið eftir aðstoð varnarliðsins á sama tíma og þyrlusveitar LHG hefðu þyrlur varnarliðsins ekki komist á staðinn fyrr en kl. 19:55. Samkvæmt þeim upplýsingum sem fyrir liggja má draga þá ályktun að það hafi verið um seinan fyrir mennina tvo sem höfðu farið af brúarþakinu. Fram kemur að það var ekki fyrr en að LHG ítrekar ósk um aðstoð frá VL eða um kl. 18:37 að haft er samband við flugmanninn eða um kl. 18:40. Ekki er ljóst hvers vegna það tók um 25 mín að kalla í flugmanninn og áhöfnina.

Þó veður hafi verið mjög vont hefur ekkert komið sem bendir til þess að sérstakir hnökrar hafi verið á ferlinu eftir að þyrluáhöfn var kölluð út. Áhöfnin þurfti tíma til að fara yfir væntanlegt flug og taka eldsneyti. Hitastig var nokkuð hagstætt því þyrlan var ekki búin afsingarbúnaði en til að forðast ísingu reyndu þeir að fljúga fyrst í átt til Reykjavíkur og þaðan vestur. Skyggni var þá og lengst af um 1-1,5 sjómílur en þegar þeir áttu um 20 sjómílur eftir lagaðist skyggnið og varð um 5 sjómílur. Þeir komu á slystað um kl. 20:25 og var veður þá á staðnum vestlægur (280°) og um 32-33 m/sek (63 hn). Strax voru hafnar aðgerðir við að ná skipverjanum á brúarþakinu og var því lokið kl. 20:55. Það er því ljóst að það tók um 25 mín að ná skipverjanum enda aðstæður mjög erfiðar.

Nefndin telur að björgunin sé mikið afrek og sýni vel hvað björgunaraðilar eru tilbúnir að leggja sig í mikla hættu við störf sín. Eftir þetta slys hefur starfsreglum um útkall til VL verið breytt eins og áður hefur komið fram.

9.0 Veður

Stór þáttur í því hvernig fór í þessu slysi var veðrið. Það er ekki hægt að líta framhjá því að veðurspá fyrir daginn var mjög slæm og það vissi áhöfnin á Svanborgu SH. Að visu höfðu þeir ekki ástæðu til að ætla að um sérstaka og snögga veðrabreytingu yrði að ræða eins og raun bar vitni. Þó gáfu aðvaranir um slæmt veður til kynna að veður gæti versnað snögglega.

Við rannsókn kom fram:

- að veðurspá var mjög slæm fyrir þetta svæði síðdegis þennan dag. Veðurspá frá kl. 06:44: um morguninn var V og SV 20-25 m/sek. með skúrum eða éljum, kl. 10:08: V og SV 23-30 m/sek og skúrir síðdegis, kl. 12:47 SV 23-30 m/sek;
- að veðrabreytingin sem átti sér stað má telja til sérstakrar upptöku en að við henni má búast á þessum árstíma. Samkvæmt upplýsingum frá Veðurstofu Íslands verða veðrabreytingar eins og 7. desember 2001 að meðaltali einu sinni á ári á Íslandi, þ.e. á einhverjum hluta landsins og stendur yfir í u.þ.b. 3 klst;
- að veðrabreytingar með svipuðum hætti á þessu svæði voru 2. feb. 1999, 8. okt. 1996, 12. feb. 1993, 24. feb. 1992, 23. jan. 1992, 3. jan. 1991 og 11. feb. 1989;
- að samkvæmt áliti Veðurstofunnar getur svona veðrabreyting verið sérstök í huga manna sem fáir verða varir við oft á ævinni;
- að Veðurstofa Íslands er búin veðurratsjá sem má nýta mun betur með auknum búnaði. Fram kom að möguleikar hennar eru miklir en kostnaðarsamir. Ekki er hægt að fylgjast með veðurkerfum, þ.e.a.s. það er ekki hægt að fylgjast tæknilega með hvernig þau eru að hegða sér né stilla inn viðvaranir um það;
- að Veðurstofa Íslands hefur ekki aðgang að ratsjárkerfi varnarliðsins sem um árábil hefur haft möguleika á að fylgjast vel með veðurkerfum fyrir SV hluta landsins.

Nefndin telur nauðsynlegt að búnaður Veðurstofu Íslands verði færður í það horf sem best getur talist.

10.0 Aðrir hjálparaðilar á vettvangi

Eins og fram hefur komið voru fleiri aðilar á vettvangi en björgunarsveitarmenn. Fram kemur í greinargerð þeirra að þeir hafi allir verið saman komnir að Skálasnagavita kl. 19:15 en nokkrir þeirra höfðu mætt fyrr og höfðu tekið þátt í leit í norður. Á þessum tíma var ljóst að staðsetning strandstaðar væri um 1700 m suður af vitanum. Þessir aðilar héldu á undan björgunarsveitarmönnum, létu þeim eftir að bera búnaðinn og voru því fljótari í förum. Þrátt fyrir það voru þeir um 45 mín á staðinn sem skýrist m.a. af því að þeir voru að leita í leiðinni. Um kl. 20:00-20:05 voru allir þessir aðilar komnir á strandstað, þrír af þeim fóru á móts við björgunarsveitarmenn, einn fór niður á syllu og náði sambandi við skipbrotsmann. Hann fékk þær upplýsingar frá skipverjanum að hann væri einn eftir um borð.

Þeir sem voru fyrstir á vettvang áttuðu sig á að þeir voru án nokkurs búnaðar. Nefndin telur það sannast vel í þessu tilfelli hvað fjarskiptamál eru mikilvæg og gera eigi allt til þess að þau verði hnökralaus í framtíðinni.

11.0 Tilkynningarskyldan íslenskra skipa (TSK)

Munur var á staðsetningu sem upp var gefin til björgunarsveitarmanna, annarsvegar frá Steinunni SH og hinsvegar frá TSK og tafði það björgunarsveitirnar við að komast á strandstaðinn. Nefndin telur að af þessu slysi megi draga þann mikilvæga lærdóm að ef sendingar STK eru enn í gangi frá nauðstöddum bát megi ekki líta framhjá þeim.

Við rannsókn kom fram:

- að þrátt fyrir nokkuð góðan búnað TSK er þó margt eftir til að gera hann enn betri. Það er t.d. ekki hægt að ferilskrá “plotta” endurvarp nema það sendi stöðugt. Einungis sitja eftir á skjá þeirra punktar sem sýna síðustu sendingar sem koma frá STK kerfi viðkomandi skips.

Nefndin telur að gera þurfi endurbætur á búnaði TSK svo hægt verði að setja “plott” á endurvarp og til öryggis að fylgja líklegu ferli þess og hraða. Ef af einhverjum ástæðum STK kerfi Svanborgar SH hefði ekki sent áfram hefði vitneskja um staðsetningu hennar að öllum líkindum verið lengur á reiki en raun bar vitni.

11.1 Efling TSK og STK

Nú er það svo að íslenskir sjómenn hlusta á veðurspár en lenda síðan ítrekað í vandræðum vegna veðurs. Fyrir kemur að veðurspár ganga ekki eftir og leiðir það til óánægju þeirra sem tillit hafa tekið til hennar. “*Sjómenn segja hiklaust að ef þeir færu alltaf eftir veðurspám þá færu þeir aldrei á sjó.*” Það er því ljóst að hyggjuvitið er oft tekið fram fyrir hugsanlegt veðurútlit og því er það mat nefndarinnar að mikil þörf sé á skilvirkara upplýsingastreymi varðandi veðurfar til sjómanna.

Nefndin telur að mjög áhugaverð tækifæri liggi í Sjálfvirkri Tilkynningarskyldukerfi íslenskra skipa (STK). Það er nú orðið svo öflugt og góð fjarskiptatenging tæknilega á milli skipa og TSK að það gefur mikla möguleika í því að bæta öryggi skipa á sjó hvað veðurfarslegar upplýsingar varðar.

Að frumkvæði RNS og í samvinnu við samgönguráðuneytið hafa nú þegar farið fram viðræður um eflingu STK við fulltrúa frá Slysavarnarfélaginu Landsbjörgu, Tilkynningarskyldu íslenskra skipa, Veðurstofu Íslands og Siglingastofnun Íslands. Hugmyndin gengur út á að efla STK kerfið og gera TSK virkari í þjónustu við sjófarendur með vöktun á veðurfari í gegnum veðurstöðvar sem þeir síðan geta komið áleiðis til skipa á vásvæði.

Þetta mál er á frumstigi en það sem RNS hefur lagt til grundvallar í umræðunni eru eftirfarandi atriði:

- að þegar veðurútlit er slæmt skal setja veðurathugunarstöðvar á viðkomandi svæðum á siritun, ekki senda eingöngu á klst. fresti;
- að tengja STK við þessar stöðvar til að geta fylgst með breytingum á veðurhæð og aðvara sjófarendur á viðkomandi svæði;
- að tengja STK við ratsjárstöðvar Veðurstofu og/eða Varnarliðsins;

- að virkja stærri skip á hafi úti, t.d. á Reykjanes hrygg um að senda skilgreindar veðrabreytingar;
- að hafa innhringinúmer sjófarenda til STK til að fá upplýsingar;
- að setja út veðurdufl á valinn stað SV í hafi;
- að koma upp veðrupplýsingarskjá í öllum vigtarhúsum á landinu. Þessum búnaði þyrfti að koma þannig fyrir að sjómenn sæju upplýsingarnar þó svo að enginn væri í húsinu;

Allt eru þetta hugmyndir um aukna virkni STK sem gefur að mati nefndarinnar einstaka möguleika. TSK er með á skjá flestalla báta sem eru á sjó og yrði því nokkurskonar útvörður og gæti látið báta vita um stöðu mála á einstökum veðurstöðvum.

Í flugi (SIGMET) er virkt öryggis- og viðbragðskerfi sem allir aðilar taka þátt í. Verði flugmaður var við eitthvað í háloftunum sem hann var ekki búinn að fá upplýsingar um s.s. ísingu eða ókyrrð hefur hann upplýsingaskyldu um það. Ekkert sérstakt ástands eða annað kerfi er til hjá sjómönnum.

12.0 Virkar stjórnstöðvar

Virkar stjórnstöðvar voru tvær:

- Stjórnstöð LHG.
- Stjórnstöð BSV á svæði 5 á Rífi í samráði við sýslumann.

Það er álit nefndarinnar að öll samræming á leitar- og björgunarstarfi á Íslandi geti ekki annað en orðið þessu starfi til framdráttar. Því miður er hægt að finna fyrir því að ekki ríkir fullkominn skilningur á starfi hvors annars. Í hita leiksins eins og í þessu tilfelli er óskað eftir flugendurvarpi og LHG veit ekki um björgunarbát á staðnum þó að í þessu tilfelli hafi hvorugt skipt einhverjum sköpun við björgunina. Alvarlegast er þó að staðsetning strandstaðar hafi ekki gengið betur til manna en raun ber vitni. Það er því ljóst að hér er tilefni til lærdóms og mikilvægt að auka samvinnu á flestum ef ekki öllum sviðum björgunar á neyðarstundu.

Fjarskiptasamband var gott á milli allra aðila á rás 16 VHF á strandstað en verra samband var á milli björgunarsveitarmanna og stjórnstöðvar björgunarsveitanna á Rífi.

13.0 Björgunarferlið – tímasetningar/aðgerðir

Til að gefa gefa betri mynd af björgunarferlinu fara hér á eftir samandregnar tímasetningar aðgerða sem þekktar eru. *Hafa skal í huga að ekki var um samstilltar klukkur að ræða og því geta tímaskráningar verið ónákvæmar innbyrðis í ferlinu.*

Tími	Atvik
(17:42)	Svanborg SH verður vélarvana.

17:43	Svanborg SH hefur samband við Steinunni SH sem kemur stöðu mála áleiðis til TFA á VHF rás 9 og biður um þyrlu. TFA óskar eftir að skip fari yfir á VHF rás 16.
17:45	TSK hefur samband við LHG og segir að þörf sé á þyrlu. TSK hefur samband við 112 og óskar eftir útkalli á Björgunarsveitum á Snæfellsnesi. Útkall rauður á sjó.
17:45-47	LHG heyrir í Svanborgu SH á VHF rás 16 sem kallar út Mayday. Gefur upp staðsetningu 64°50,819'N og 24°02,323'V. Segir að skipið sé að reka upp og þeir þurfi aðstoð strax. Nærstödd skip við Svanborgu SH: Steinunn SH, - 3,0 sml. Sighvatur Bjarnason/TFVH, - 45 mín. Örn/TFGI, - 45-60 mín. Hákon/TFOJ, - 45-60 mín. Polar Siglir – 17 sml. Sveinbjörn Jakobsson/TFBB – úti fyrir Hellissandi. Varðskip, 70 sml.
17:48	LHG. Þyrlusveit kölluð út, útkall ALFA Útkall á B/B Björg
17:52	Svæðisstjórn Björgunarsveita kölluð út.
17:56	Steinunn SH á eftir 2,4 sml. Svanborg SH tilkynnir að hún sé komin með akkeri út og það haldi eins og er. Staður: 64°50,845'N og 24°01,988'V. Fram kom að lélegur vír væri á akkerinu. Steinunn SH gefur upp veður: V-20 m/sek og éljahraglandi, skyggni 200m.
17:58	B/B Björg leggur úr höfn frá Rifi og lætur TSK vita um sig og fær upplýsingar um að Svanborg reki upp að Hraunvör. Nær talstöðvarsambandi við Steinunn SH og fær upplýsingar um veður og sjólag.
17:59	Svanborg SH tilkynnir að annað akkerið sé slitið og að hitt taki aðeins í.
18:00	Steinunn SH á eftir 2 sml. og ítrekar beiðni um þyrlu. Skipverjar á Svanborgu SH sjá ljósin á Steinunni SH.
18:01	Útkall RAUÐUR hjá björgunarsveitum. 92 menn. Tveir menn komnir í stjórnstöð á Hellissandi.
18:05	TSK kallar í Svanborgu SH og athugar stöðu mála. Fram kom að akkerið héldi en í sömu andrá tilkynnir hún að það sé slitið. Svanborg laus og rekur í átt að landi.

18:10	Steinunn SH segir Svanborgu SH komna aðeins norður fyrir Skálasnagavita og alveg upp í Bjargið.
18:11	Stjórnstöð kallar út í gegnum neyðarlínu að björgunarsveitin Sæbjörg fari strax af stað með fluglínubúnað.
18:12	Steinunn SH segir Svanborgu SH beint út af Skálasnagavita.
18:13	Steinunn SH er kominn á staðinn og í viðbragsstöðu. En getur ekki aðhafst neitt, nema að lýsa upp strandstað þegar að til kæmi.
18:14	TSK kallar út staðsetningu skv. STK 64°50,50'N og 24°01,50'V og ítrekar að það séu fjórir menn um borð.
18:15	Steinunn SH sér enn ljós um borð í Svanborgu SH LHG óskar eftir þyrluaðstoð frá JRCC. Svanborg SH skellur í Klettunum, einn maður fer útbyrðis.
18:17	Steinunn SH hættir að sjá ljós Svanborgar SH Skipið strandað í klettavík, ljós slökkna og neyðarljós koma inn.
18:20	Steinunn SH telur að Svanborg SH sé fyrir norðan Skálasnagavita. Sem reyndist ekki rétt.
18:23	Björgunarsveitin Björg fer af stað með fluglínutæki.
18:24	Haft samband við Neyðarlínu og óskað eftir útkalli á sjúkrabifreiðar og lækna frá Ólafsvík og Grundarfirði. Sjúkrabifreið og læknir frá Ólafsvík voru á Akranesi. Sjúkrabifreið og lækni var komið fyrir við Skálasnaga og öðrum í viðbragð við Rífsflugvöll.
18:26	TF LIF fer frá Reykjavík. Áætlaður flugtími 45 mín.
18:28	Steinunn SH tilkynnir eftir skipverjum á Svanborgu SH að skipið sé í klettunum og berjist þar utan í. Einn skipverji farinn útbyrðis.
18:29	LHG tilkynnir að þyrla verði á staðnum eftir hálfa klst.
18:37	LHG ítrekar beiðni um þyrlu til JRCC.
18:39	Steinunn SH er í sambandi við Svanborgu SH. Þrír skipverjar enn um borð og eru komnir upp á brúarþak og spyrja um komutíma þyrlu. LHG gefur upp komutíma þyrlu kl. 19:11, en mikill mótvindur tefur fyrir henni. Einn maður farinn útbyrðis. Síðasta samband við skipbrotsmenn.
18:43	Björgunarsveit á leið niður afleggjara að vitanum.

18:53	LHG óskar eftir veðurupplýsingum. Steinunn SH segir SV 22-24 m/sek. og skyggni ágætt, hún sjái vitann vel.
18:58	Veðurlýsing frá Steinunni SH til TF-LIF: 22-25 m/sek og þokkalegt skyggni.
19:01	TFA gefur út staðsetningu skv. STK kerfi Svanborgar SH: 64°50,54'N og 24°01,47'V. Steinunn SH kemur upplýsingunum til björgunarsveita.
19:15	Menn og björgunarsveitarmenn samankomnir við Svörtuloftsvita og héldu suður með bjarginu.
19:18	Steinunn SH telur sig sjá blikkandi ljós sunnan við vitann, sem hún telur vera strandstaðinn.
19:19	TF-LIF þarf að snúa við vegna bilunar. (10 mín. eftir á slysstað) TSK sendir út sömu staðsetningu skv. merkjum frá Svanborgu SH LHG ræsir út menn til að gera TF-SIF tilbúna til flugtaks.
19:23	Björgunarsveit við Skálasnagaafleggjara
19:30	TSK sendir út miðun og fjarlægð á milli Svanborg SH og Steinunnar SH eftir STK beggja skipanna. Rétt miðun frá Steinunni SH er r.v. 107° fj. 2,2 sml. Steinunn SH gefur upp stað á Svanborgu SH: 64°51,01'N og 24°02,09'V. Ekki sami staður og STK kerfi Svanborgar SH gefur upp.
19:37	Björgunarsveitarmenn leggja af stað gangandi með fluglínutæki frá vitanum.
19:38	TSK kallar út stað. Steinunn SH gefur upp staðsetningu Svanborgar SH á 64°50,81'N
19:40	B/B Björg kominn á strandstað. Í samráði við björgunarsveitarmenn var skotið upp hvítum leitarblysum til að lýsa upp staðinn og til að auðvelda leitarflokkum að finna staðinn.
19:43	TSK ítrekar stað Svanborgar SH, 64°50,54'N og 24°01,47'V, sem er 2 km suður af vitanum.
19:44	LHG segir v/s Ægi, sem var staðsett norður af Gróttu (fjarlægð um 70 sml.), að halda á strandstað.
19:45	Þyrla fer frá Keflavík. Áætlaður flugtími 40 mín. (kl. 20:25)
19:52	Svanborg SH sendir út neyðarkall STK tæki á stað 64°50,54'N og 24°01,47'V. TFA sendir út MAYDAY RELAY. Getur gerst en er

	óskýrt af hverju það á sér stað. TF-LIF lendir í Reykjavík. Staðfest bilun í stjórnbúnaði.
20:00	TF-SIF fer frá Reykjavík. Áætlaður komutími kl. 20:45. B/B Björg (0,6 sml frá landi) skýtur upp leitarblysi sem fer með vindinum of norðarlega. Ákveðið að fara sunnar og nær landi. Tveir menn í landi koma á staðinn og sjá bátinn.
20:02	Sex menn komnir á staðinn og sjá aðeins einn mann um borð í Svanborgu SH. Gefa björgunarsveit og bátum á svæðinu merki um að Svanborg SH sé fundinn með því að sveifla og blikka vasaljósum. Einn fer niður á syllu og nær sambandi við einn skipbrotsmann sem tilkynnir strax að hann sé einn eftir. Í framburði skipverjans seinna sagðist hann ekki hafa heyrt í hinum tveimur í um það bil 10-15 mín þegar hann varð var við komu manna á bjargbrún. (Óljóst og setur fyrirvara um rétt tímaskyn)
20:07	Annað neyðarkall kemur frá tækjum Svanborgar SH, sami staður.
20:10	Fyrstu björgunarsveitarmenn koma á klettabrún við strandstað. Strax hafist handa við að undirbúa björgun frá landi ef að með þyrfti og leita í næsta nágrenni
20:15	B/B Björg (0,4 sml. frá landi) skýtur um leitarljósi.
20:25	Varnarliðsþyrlla komin á strandstað. Undirbýr hífingu.
20:29	Steinunn SH gefur upp veður: SV 17-20 m/sek og bjart.
20:42	TF-SIF biður björgunarsveitarmenn að skjóta ekki línu á meðan varnarliðsþyrllan sé að hífa. Sigmaður fer niður að Svanborgu SH
20:45	TF-SIF kemur á strandstað.
20:55	Varnarliðsþyrllan búin að ná einum manni. Skipverjinn tilkynnir strax að hann hafi verið einn eftir um borð.
21:00	TF-SIF sér endurskin um 50 m frá Svanborgu SH. Í ljós kom að um tvo björgunarbúninga á floti var að ræða á grúfu og enga hreyfingu í þeim þær 5-10 mín sem þeir voru yfir þeim. Ekki ljóst hvort menn voru í þeim eða hvort þeir voru tómir.
21:07	TF-SIF lendir á bjargbrún til að tala við björgunarsveitamenn og meta aðstæður.
21:12	Neyðarmerki frá STK tæki Svanborgar SH?
21:13	Nærstödd skip halda inn fyrir Öndverðarnes.

	B/B Björg lónar í 0,6 til 1,0 sml frá landi og leitar með landinu.
21:15	TF-SIF heldur til frekari leitar að skipbrotsmönnum ásamt varnarliðsþyrlunum, bæði í Svanborgu SH og umhverfis hana. Björgunarsveitarmenn reyna að ósk þyrlusveita að lýsa niður á Svanborgu SH og á brú hennar. Notaður "NightVision" en sjá enga hreyfingu.
21:16	Síðasta tilkynning frá STK tæki Svanborgar SH.
21:25	Önnur varnarliðsþyrla kemur á staðinn.
21:42	Þyrlur ákveða að lenda á Rífi.
21:51	TF-SIF tilkynnir að þeir og varnarliðsþyrlurnar séu búnir fara í tvígang yfir Svanborgu SH og ekkert hafi sést. Hélt til Rífs.
22:03	Þyrlur lenda á Rífi. Hætta leit.
22:15	b/b Björg telur ekki leitarskilyrði á sjó og heldur til hafnar. Komin til hafnar á Rífi kl. 23:20.
22:34	Björgunarsveitarmenn telja að maður sé fastur í veiðafærum um borð. Sjá í raun sjógalla.
	LEITARSTARF

Ljóst er að um það bil 34 mínútum eftir að aðalvél Svanborgar SH stöðvaðist var skipið strandað og lá undir áföllum þar sem það hafði skorðast í lítilli klettavík.

14.0 Um borð í Svanborgu SH 404

Á eftirfarandi töflu eru samandregnar tímasetningar samskipta frá Svanborgu SH ásamt helstu aðgerðum skipverja um borð:

Tími	Ferill
17:15	Svanborg SH hefur samband við Steinunni SH. Fram kemur að þeir höfðu fengið gott kast en sterturinn slitnað og skipverjar sett belginn fastan og ætlaði skipstjórinn að freista þess að slefa voðinni inn fyrir Öndverðarnes. Veður var farið að versna mikið og skipstjóri á Svanborgu SH biður Steinunni SH að koma á móti sér. Mikil snjócoma. Gera sjóklárt á Svanborgu SH. Steinunn SH er að taka voðina og gera sjóklárt.

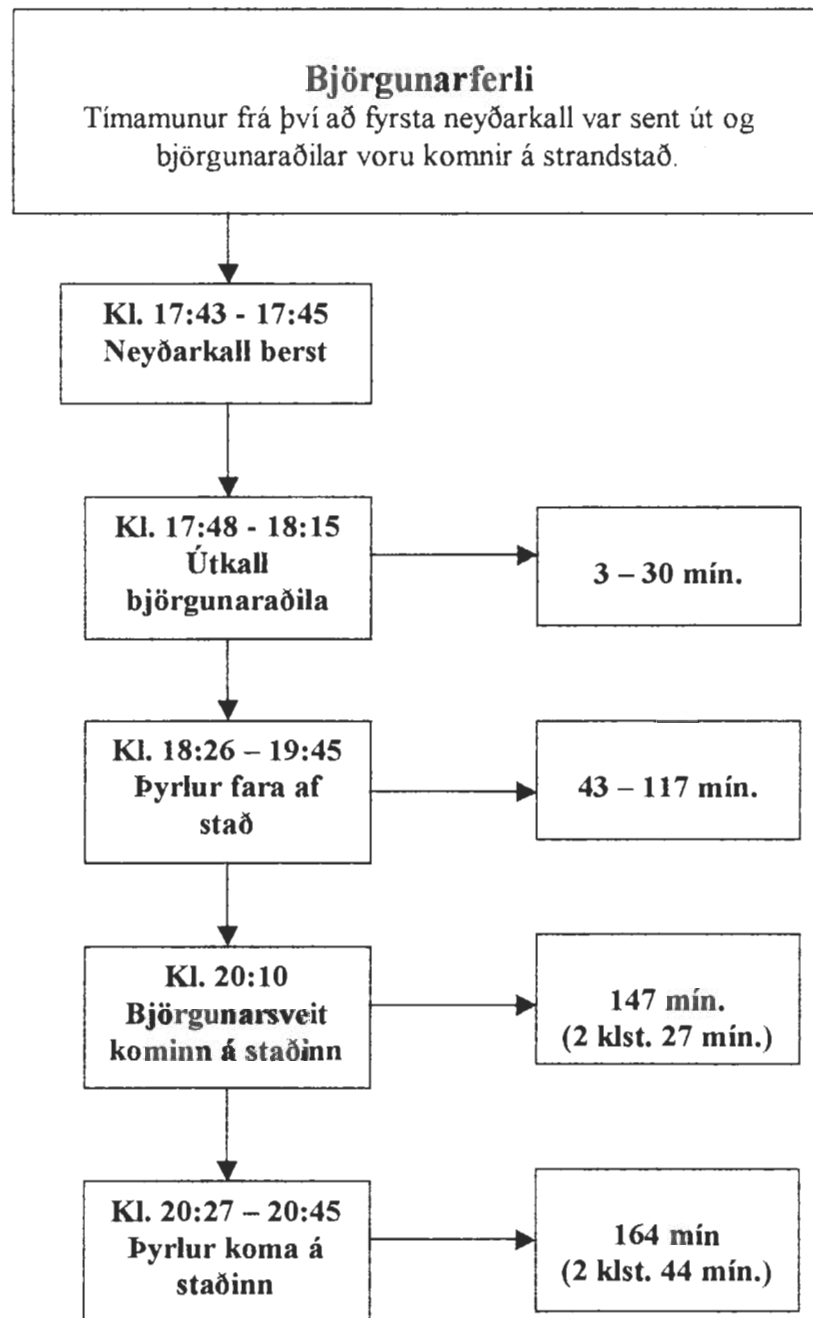
17:15 til 17:??	Aðili sem staddur er á SV-landi hefur símasamband við Svanborgu SH og segir honum að veður sé orðið mjög slæmt á því svæði. Skipstjóri Svanborgar SH segir honum að hann sé að reyna að sprengja pokann en viðmælandi hans segir honum að skera frá og koma sér fyrir Nesið.
17:30	Svanborg SH hefur samband við Steinunni SH sem er að ljúka við að ganga frá voðinni og gera sjóklárt. Skipverjar á Svanborgu eru búnir að skera frá sér belginn. Steinunn SH heldur af stað fyrir Nesið.
17:??	Svanborg SH hefur samband við Steinunni SH sem var við Öndverðarnesið og segir skipverjum að þeir hafi fengið á sig brot en allt væri í lagi
17:42	(Mjög stutt frá síðasta samtali) Svanborg SH hefur samband við Steinunni SH á VHF rás 8 og tilkynnir að aðalvél hafi stöðvast.
17:43	Steinunn SH hefur samband við TFA á VHF rás 9 og tilkynnir ástandið og þörf sé á þyrlu.
17:45	Svanborg SH er komin í samband á VHF rás 16 og sendir út neyðarkall.
17:45 til 18:17	Áhöfnin fer í björgunarbúninga. Erfiðlega gengur að ná björgunarbúningum úr þéttum plastumbúðum. Ekki tekst að koma aðalvél í gang. Báðir björgunarbátar settir út, annar týnist hinum haldið við síðuna. Ljósavél stöðvast. Ljósavél sett inn aftur. Óljóst hvort það var sama vél. Legufæri halda ekki.
18:17	Skipið strandað og skorðast í klettavík, ljós loga. Einn skipverji lendir útbyrðis. STK virkar áfram.
18:40	Skipverjarnir þrír sem eftir voru komnir upp á brúarþak og bíða björgunar. Skipstjóri var með neyðartalstöð og hefur samband við Steinunni SH. Fá upplýsingar um að 20 mín. séu í þyrlu. (Síðasta sambandið frá skipbrotsmönnum)
19:??	Skipið fast á milli kletta. Tveir skipverjar yfirgefa brúarþak og reyna að ná til lands af sjálfsdáðum en tekst ekki. Komast ekki aftur á brúarþak og leita skjóls fyrir aftan stýrishúsið. Skipverjar eru í stöðugu kallsambandi.
19:45 til 19:50	Skipverjinn á brúarþaki heyrir ekki lengur í félögum sínum eftir að mikið ólag reið yfir bátinn. 10-15 mín. (tímaskyn ónákvæmt) síðar sá skipverjinn til mannaferða á klettabrún.

20:46 til 20:55	Skipverjanum bjargað af brúarpakinu af varnarliðsþyrilu.
21:16	Síðasta tilkynning frá STK kerfi Svanborgar SH.

Við rannsókn kom fram:

- að erfiðlega gekk að taka plast utan af björgunarbúningum;
- að efasemdir eru um ágæti T-búnaðar á rennulás á björgunarbúningum. Um er að ræða gúmmistykki til að auðvelda mönnum að ná gripi til að renna rennulás upp til að loka búningnum;
- að um kl. 18:17 lendir Svanborg SH í klettinum og strandar, eða 34 mín eftir neyðarkall. Þessa ályktun má draga af upplýsingum um staðsetningu skipsins skv. STK kerfi kl. 18:14 og hvenær ljós hverfa fyrir augum skipverja á Steinunni SH;
- að á sama tíma og skipið strandar fer einn skipverji útbyrðis;
- að Svanborg SH skorðaðist á milli kletta og virðist hafa verið nokkuð stöðug þar þrátt fyrir mikið álag;
- að skipið virðist hafa verið skorðað þar til u.þ.b. kl. 19:45-19:50 eða um það bil eina og hálfa klst. eða þar til skipverji hættir að heyra í félögum sínum 10-15 mín áður en hann sér til mannaferða á bjargbrún kl. 20:00;
- að neyðarhandtalstöð hætti að virka á neyðarstundu;
- að enginn búnaður er á brúarpaki til að veita mönnum einhverja hjálp við svona aðstæður. T.d. neyðarblys, tóg til að festa sig og/eða að binda sig saman, hnífur o.s.fr.v.
- að skipverjarnir komust ekki upp á þakið aftur vegna erfiðra aðstæðna;
- að kl. 19:57 kemur neyðarmerki frá Svanborgu SH frá STK kerfi hennar. Neyðarmerki eiga ekki að koma frá STK búnaði nema að ýtt sé á rofa á tækinu. Dæmi eru um að hann hafi farið í gang þegar mannlaus bátur sökk í höfn.
- að mjög nálægt 2 klst liða frá því að neyðarkall er sent og aðeins einn skipverji er eftir.

15.0 Samantekt tíma frá neyðarkalli að björgun



16.0 Nefndarálit:

Rannsóknarnefnd sjóslysa telur ekkert hafa komið fram við þessa sérstöku rannsókn nefndarinnar á björgunaraðgerðum þegar Svanborg SH fórst 7. desember 2001 sem bendi til þess að einhverjir þeir þættir, sem þó voru ekki í fullkomnu lagi, hafi orðið til þess að minnka líkur þeirra sem fórust á að komast af. Hins vegar telur nefndin ljóst að nokkur atriði hefðu mátt vera í betra lagi, sbr. tillögur til úrbóta. Í því sambandi verður hins vegar að hafa í huga hve aðstæður til björgunar í þessu tilfelli voru gífurlega erfiðar aðallega vegna veðurs.

17.0 Atriði til sérstakrar skoðunar:

Í skýrslu þessari eru einstök atriði sem nefndin telur vert að skoða sérstaklega (bæta úr). Hér á eftir er samantekt á þeim með tilvísun í blaðsíðutal í skýrslunni.

Nefndin telur:

- að skilaboð til sjómanna þurfi að vera skýr um að þeir láti sem fyrst vita um mögulegt hættuástand (bls. 6)
- að nauðsynlegt er að sjómenn kynni sér vel opnunarbúnað umbúða björgunarbúninga (bls. 6)
- að það sé áhyggjuefni að neyðarhandtalstöðvar gáfu sig á neyðarstundu (bls. 7)
- að þylrusveitir LHG eigi að hafa heimild til forgangsaksturs í umferðinni (bls. 9)
- að þylrusveit LHG sé ávallt til staðar en ekki aðeins á bakvöktum (bls. 9)
- að vel skilgreindar verklagsreglur eigi að vera á milli þeirra aðila sem koma að björgun (bls. 9)
- að nauðsynlegt er að takmarkað sé aðgengi almennings að slysstað (bls. 12)
- að björgunaraðilar fái frið fyrir fjölmiðlum við björgunaraðgerðir (bls. 12)
- að vissir aðilar BSV með léttari búnað gangi á undan þeim sem eru með þyngri búnað (bls. 13)
- að ekki sé litið framhjá upplýsingum úr staðsetningarkerfi STK um staðsetningu slysstaðar (bls. 13)
- að senda hefði átt flugvél með endurvarp á vettvang (bls. 13)
- að góð fjarskipti séu mikilvæg og þau þurfi að skoða sérstaklega á afskekktum stöðum (bls. 13)
- að tryggt verði að björgunaraðilar hafi ávallt þann **fullkomnasta búnað** sem völ er á hverju sinni (bls. 13)
- að endurbætur þurfi að gera á fluglínubúnaði (bls. 14)
- að bæta þurfi samvinnu og samskipti björgunaraðila (bls. 16)
- að bæta og efla þurfi búnað Veðurstofu Íslands (bls. 18)
- að mikilvægt sé að bæta búnað TSK þannig að allir möguleikar hennar verði nýttir (bls. 18)
- að samræma stjórn leitar og björgunar og það sé tryggt að aðeins einn aðili fari með stjórnun á slysstað hverju sinni (bls. 19)

18.0 Tillögur til úrbóta og/eða öryggisátt:

Eins og fram hefur komið í skýrslunni eru nokkur atriði þar sem álit nefndarinnar er jafnframt útlagt sem tillögur til úrbóta og/eða öryggisátt. Einnig má sjá í greinargerðum í viðauka tillögur þeirra aðila sem nefndin leitaði til en nefndin hefur ekki tekið afstöðu til þeirra allra né gert þær að sínum.

Eftirfarandi eru tillögur RNS:

1. Að gerðar verði leiðbeinandi verklagsreglur fyrir sjómenn um mat á hættu- og neyðarástandi. Nefndin leggur til að í slíkum reglum verði ákvæði um upplýsingaskyldu sjómanna og aðila í samskiptum við þá um eðli og orsök ástands.
2. Að þyrlusveitir LHG verði á stöðnum vöktum allan sólarhringinn en ekki aðeins á bakvöktum. Jafnframt hafi þyrluáhöfn LHG rétt til forgangsaksturs í umferðinni á neyðarstundu.
3. Að við björgunarstörf verði það forgangsverkefni þeirra aðila sem það á við hverju sinni að láta þá vita sem í neyð eru staddir að vitað sé um þá.
4. Að vel skilgreindar verklagsreglur verði settar um upplýsingastreymi m.a. varðandi búnað og mannafla allra aðila við björgunarstörf.
5. Að björgunarsveitir og/eða viðurkenndir björgunaraðilar fá heimild og búnað til að takmarka aðgengi almennings og fjölmiðla að vettvangi sé lögregla ekki komin á vettvang.
6. Að búnaður og tækjabúnaður LHG, TSK, BSV og Veðurstofu Íslands sé ávallt sá besti fánlegi og viðurkenndur sem slíkur.
7. Að möguleikar Tilkynningarskyldu íslenskra skipa verði nýttir eins og kostur er sem gagnvirkt upplýsinga- og aðvörunarkerfi til skipa.
8. Að samræma þurfi stjórn leitar- og björgunarstarfa. Jafnframt verði ákveðið með skýrum hætti hver fari með yfirstjórn björgunaraðgerða á neyðarstundu.
9. Að opnunarbúnaður á björgunarbúningum verði skoðaður sérstaklega með það í huga að breyta hugsanlega leiðbeiningum um opnun þeirra verði talin ástæða til þess.

19.0 Lokaorð

Rannsóknarnefnd sjóslysa ítrekar að skýrsla þessi um björgunarferlið þegar Svanborg SH 404 fórst var gerð samkvæmt sérstakri beiðni samgönguráðuneytisins. Hlutverk nefndarinnar var hvorki í þessu tilfelli né öðrum að leita að sök eða ábyrgð neins aðila sem hlut eiga að máli. Jafnframt ítrekar nefndin að skýrsla þessi á ekki heldur að gefa öðrum tilefni til þess að varpa ábyrgð á einhvern sérstakan aðila enda ljóst að allir gerðu sitt besta og allir stefndu að sama marki.

Nefndin væntir þess að rannsókn þessi megi verða til þess að bætt verði úr þeim hnökrum sem sannanlega voru til staðar þannig að á neyðarstundu megi treysta því að allar aðgerðir séu markvissar og stefni allar í sömu átt. Jafnframt verði tryggt að allir björgunaraðilar hafi ávallt þann besta búnað sem völ er á hverju sinni.

20.0 Efnisyfirlit viðauka

Meðfylgjandi gögn eru í viðauka:

Viðauki 1

- ❑ Bréf samgönguráðuneytisins til rannsóknarnefndar sjóslysa.

Viðauki 2

- ❑ Bréf rannsóknarnefndar sjóslysa til LHG
- ❑ Greinargerð Landhelgisgæslu Íslands
- ❑ Greinargerð flugdeildar Landhelgisgæslu Íslands
- ❑ Lög nr. 25/1967 um Landhelgisgæslu Íslands
- ❑ Reglur nr. 207/1990 um skipulag og yfirstjórn leitar og björgunar á hafinu og við strendur Íslands ásamt reglugerðarbreytingu nr. 119/1995.
- ❑ Starfsreglur sjóbjörgunarstöðva frá 1990
- ❑ Athugasemdir við drög skýrslunnar

Viðauki 3

- ❑ Bréf rannsóknarnefndar sjóslysa til BSV svæði 5
- ❑ Svæðistjórn björgunarsveita svæði 5: Svör við spurningum RNS
- ❑ Önnur samantekt vegna strands Svanborgar SH 404
- ❑ Starfsreglur svæðisstjórna Björgunarsveita
- ❑ Starfsreglur Landsstjórnar Björgunarsveita
- ❑ Bréf rannsóknarnefndar sjóslysa til áhafnar b/b Björgu Hellissandi
- ❑ Greinargerð áhafnar b/b Björg

Viðauki 4

- ❑ Bréf rannsóknarnefndar sjóslysa til fyrstu manna á vettvang.
- ❑ Greinargerð vegna 7. des. 2001, þegar mb Svanborg SH ferst við Svörtuloft.
- ❑ Athugasemdir við drög skýrslunnar

Viðauki 5

- ❑ Bréf rannsóknarnefndar sjóslysa til Veðurstofu Íslands
- ❑ Veðurlag þann 7. des. 2001

Viðauki 1

- Bréf samgönguráðuneytisins til rannsóknarnefndar sjóslysa.



SAMGÖNGURÁÐUNEYTIÐ

Hafnarhúsinu við Tryggvagötu 150 Reykjavík

kennitala: 550269 - 1639

sími: 545 8200, bréfsími: 562 1702,

netfang: postur@sam.stjr.is,

veffang: <http://www.stjr.is/sam>

Rannsóknarnefnd sjóslysa
Ingi Tryggvason, formaður
Flugstöðinni
340 STYKKISHÓLMUR

Tilvísun:

SAM02070010/366

8. júlí 2002

HSK/--

Í framhaldi af fundi í ráðuneytinu hinn 4. þ.m. með formanni og framkvæmdastjóra rannsóknarnefndar sjóslysa, þar sem m.a. var rætt um þær athugasemdir sem Siglingaráð hefur gert við rannsókn og niðurstöður nefndarinnar á því atviki þegar M.b.Svanbjörg SH 404 verður vélarvana og ferst við Svörtuloft hinn 7. desember 2001, sbr. skýrslu nefndarinnar dags. 10. maí 2002, leggur ráðuneytið til að björgunarpáttur sjóslyssins verði sérstaklega tekinn til rannsóknar af nefndinni.

Ráðuneytinu er ljóst að það hefur ekki heimild til að gefa nefndinni fyrirmæli um endurupptöku máls eða um meðferð og afgreiðslu einstakra mála. Hins vegar þykir ráðuneytinu rétt að koma á framfæri við nefndina því áliti sínu, sem reyndar kom fram á fyrrgreindum fundi, að telja verði eðlilegt og beinlínis æskilegt að nefndin afli sér gagna og ef til vil frekari upplýsinga um björgunarpátt þessa sjóslyss og leggi mat á efni þeirra og mikilvægi við endanlega niðurstöðu rannsóknar þess.

F. h. r.

Jón Birgir Jónsson

Halldór S. Kristjánsson

Viðauki 2

- Bréf rannsóknarnefndar sjóslysa til LHG
- Greinargerð Landhelgisgæslu Íslands
- Greinargerð flugdeildar Landhelgisgæslu Íslands
- Lög nr. 25/1967 um Landhelgisgæslu Íslands
- Reglur nr. 207/1990 um skipulag og yfirstjórn leitar og björgunar á hafinu og við strendur Íslands ásamt reglugerðarbreytingu nr. 119/1995.
- Starfsreglur sjóbjörgunarstöðva frá 1990
- Athugasemdir við drög skýrslunnar



Stykkishólmur 23. okt. 2002/jai

Landhelgisgæsla Íslands
Hafsteinn Hafsteinsson forstjóri
Seljavegi 32
101 Reykjavík

Björgunarferli þegar Svanborg SH fórst við Svörtuloft þann 7. des. 2001

Með vísan í meðfylgjandi bréf frá samgönguráðuneytinu til rannsóknarnefndar sjóslysa (RNS), tilv. SAM02070010/366, dags. 8. júlí 2002. Eins og fram kemur í bréfinu hefur þessi verið óskað að rannsóknarnefnd sjóslysa rannsaki björgunarþátt sjóslyssins þegar að Svanborg SH varð vélarvana og fórst við Svörtuloft með þeim afleiðingum að þrír af fjórum skipverjum fórust. Í væntanlegri samantekt og skýrslu okkar um málið teljum við eðlilegt að þeir björgunaraðilar sem komu að þessu hörmulega slysi fái tækifæri til að greina frá atburðarrásinni frá sínu sjónarhorni og hvaða lærdóm megi draga af henni. Góðfúslega greinið RNS frá eftirfarandi:

Stjórn og verklagsreglur björgunarstöðvar LHG

Það sem leitað er eftir umfram það sem kom fram í ferilskýrslum Björgunarstjórnstöðvar Landhelgisgæslu Íslands, þylusveitar og varðsups eru eftirfarandi atriði:

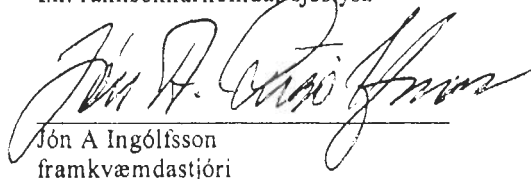
- ✓ Stjórn aðgerða á vettvangi ásamt leitarstarfi daganna á eftir.
- ✓ Mat á aðstæðum ásamt mögulegum skýringum á tímasetningum.
- ✓ Fjarskipti á milli aðila á slyssað og önnur samskipti.
- ✓ Verklagsreglur LHG í útkalli ALFA þ.e. með "ýtrasta forgangi" og hvernig til tókst í þessu tilfelli.
- ✓ Verklagsreglur LHG um beiðni aðstoðar frá þylusveit varnarliðsins og reglur þeirra um útköll.
- ✓ Sérstaka greinargerð viðkomandi þylusveitar LHG. *Má gjarnan vera unnin í samvinnu við þylusveit varnarliðsins ef svo ber undir. Æskilegt er að fram komi stöðumat á aðstæðum, vinnureglur varðandi veðurfar o.s.frv. ásamt öðru sem þessir aðilar vilja koma á framfæri.*
- ✓ Bilun í þylunni TF-LIF.
- ✓ Búnaður þylu og/eða þörf á búnaði í tilfelli sem þessu.

Einnig er óskað eftir mati á því hvort eitthvað hefði betur mátt fara ásamt þeim hugsanlegum atriðum sem þið viljið koma á framfæri varðandi málið. Einnig þeir þættir sem þið teljið að skipt geti máli við rannsókn málsins og hugsanlegum tillögum í öryggisátt

Við viljum minna á að RNS er ekki frekar en í öðrum málum að leita eftir sök eða ábyrgð í þessu máli heldur einungis að vinna með það að leiðarljósi að koma í veg fyrir að óæskilegir orsakabættir endurtaki sig. Það er því ykkar ákvörðun hvað af þeim upplýsingum sem þið látið okkur í té séu trúnaðarmál og hvað ekki, en gott væri að það yrði aðskilið og merkt sem slíkt.

Formlegt svar óskast eigi síðar en 02. des. 02. Drög að lokakýrslu verður send embætti þínu til umsagnar.

Með kveðju,
f.h. rannsóknarnefndar sjóslysa


Jón A. Ingólfsson
framkvæmdastjóri



Rannsóknarnefnd sjóslysa
Jón Ingólfsson framkvæmdastjóri
Flugstöðin Stykkishólmi
340 Stykkishólmi

LHG/239/5.5/DS/SSK/sig
Reykjavík 5. desember 2002.

Efni: Greinargerð Landhelgisgæslu Íslands um leitar- og björgunarstörf þegar
m/b SVANBORG SH-404, sknr. 2344, fórst við Svörtuloft á Snæfellsnesi
þann 7. desember 2001.

Samkvæmt beiðni Rannsóknarnefndar sjóslysa með bréfi dags. 23. október 2002 gerir
Landhelgisgæslan grein fyrir eftirfarandi atriðum:

1. *Stjórn og verklagsreglur björgunarstjórnstöðvar Landhelgisgæslu Íslands*

Við stjórn björgunaraðgerða fer stjórnstöð Landhelgisgæslunnar eftir starfsreglum
sjóbjörgunarstjórnstöðva sem settar eru með stoð í reglum um skipulag og yfirstjórn
leitar og björgunar á hafinu og við strendur Íslands nr. 207/1990 sbr. breytingu á þeim
með reglum nr. 119/1995. Reglur þessar eru settar með hliðsjón af lögum um
Landhelgisgæslu Íslands nr. 25/1967 og að höfðu samráði við Landhelgisgæslu
Íslands, Póst- og símamálastofnun (nú Landssíma Íslands) og Slysavarnarfélag Íslands
(nú Slysavarnarfélagið Landsbjörg).

Samkvæmt starfsreglunum sem settar voru í desember 1990 og gefnar út af yfirstjórn
leitar og björgunar á hafinu og við strendur Íslands, er sjóbjörgunarstjórnstöðvum
Landhelgisgæslu Íslands og Slysavarnarfélagsins falin ábyrgð á samhæfingu og
umsjón með leitar- og björgunaraðgerðum, hvorri á sínu svæði. Hlutverk
strandarstöðva Landssímans er að tryggja hlustvörslu á alþjóðlegum neyðartíðnum,
annast neyðarfaraskipti og stjórna þeim eftir því sem hentar. Þær eru jafnframt
tengiliður á milli sjóbjörgunarstjórnstöðvar og vettvangstjóra.

Lögreglustjórar, hver í sínu umdæmi, fara með yfirstjórn leitar og björgunaraðgerða á
landi samkvæmt 3. mgr. lögreglulaga nr. 90/1996. Í sömu málsgrein er kveðið á um
að ráðherra setji reglur um samstarf lögreglu og björgunarsveita.

Í stjórnstöð Landhelgisgæslunnar er vakt allan sólarhringinn. Daginn sem Svanborg
fórst voru tveir menn á vakt í stjórnstöðinni, aðalvarðstjóri og varðstjóri. Forstjóri
stofnunarinnar var einnig á staðnum. Yfirmaður gæsluframkvæmda var kallaður út.
Hver og einn vakthafandi varðstjóri hefur heimild til að kalla út þyrlu þegar þurfa
þykir og þarf ekki að biða eftir heimild yfirmanns til þess.



2. Stjórn aðgerða á vettvangi ásamt leitarstarfi dagana á eftir

Í Svanborgarslysini var stjórn aðgerða á öllu leitar- og björgunarsvæðinu á ábyrgð fleiri en eins aðila eins og gert er ráð fyrir í 5. gr. starfsreglna sjóbjörgunarstjórnstöðva frá desember 1990. Að mati Landhelgisgæslunnar voru engir hnökrar á samstarfi við lögreglu og svæðisstjórn / vettvangsstjórn Slysavarnarfélagsins Landsbjargar á meðan björgunaraðgerðir stóðu yfir. Samstarf við Varnarliðsþyrluáhafnir var einnig gott. Landhelgisgæslan stjórnaði sínum björgunartækjum, þyrlum og varðskipi og var í góðu sambandi við björgunarmiðstöð svæðisstjórnarinnar á Hellissandi. Sýslumaður, sem lögreglustjóri á staðnum, var einnig í sambandi við svæðisstjórn Slysavarnarfélagsins Landsbjargar í björgunarmiðstöðinni.

Varðskipið Ægir tók þátt í leitinni og stjórnaði leitarskipum á sjó laugardaginn 8. desember og sunnudaginn 9. desember, sjá skýrslu skiperra v/s Ægis dags. 12. desember.

Þyrlan TF-SIF tók þátt í leitinni laugardaginn 8. desember, sunnudaginn 9. desember og miðvikudaginn 12. desember, sjá flugskýrslur viðkomandi daga.

3. Mat á aðstæðum ásamt mögulegum skýringum á tímasetningum

Föstudaginn 7. desember 2001 kl. 17:45 heyrðu vakthafandi varðstjórar í stjórnstöð Landhelgisgæslunnar á rás 16 að Svanborg SH-404 átti í erfiðleikum við Snæfellsnes. Ekki var sent út eiginlegt neyðarkall þ.e. MAYDAY. Þyrla Landhelgisgæslunnar var þegar kölluð út. Öllum var ljóst að um neyðarástand var að ræða. Skipverjar um borð í Svanborgu væru í bráðri hættu og þyrftu á tafarlausri hjálp að halda.

Frá útkalli sem var kl. 17:48 liðu 38 mínútur þar til þyrlan var komin í loftið kl. 18:26 skv. tímasetningu stjórnstöðvar Landhelgisgæslunnar. Flugáhöfnin miðar við tíma skv. klukku í GPS-tæki þyrlunnar og skv. því var flugtak kl. 18:24 og var útkallstími skv. því **36 mínútur**. Verður það að teljast góður viðbragðstími miðað við aðstæður. Að mati Landhelgisgæslunnar er tímasetning flugáhafnar réttari þar sem klukkan í GPS-tækinu skráir sjálfvirktt inn tímann þegar þyrlan lyftist af jörðu og á sama hátt tímann þegar þyrlan snertir jörðu.

Þyrluáhöfn er ekki stödd á flugvelli á bakvaktinni en þar er hún aðeins á dagvinnutíma og þegar um skipulagt flug er að ræða á öðrum tímum. Á dagvinnutíma er miðað við 30 mínútna útkallstíma en utan dagvinnutíma er miðað við að útkallstími sé ekki lengri en 60 mínútur. Reynslan sýnir þó að meðalviðbragðstími (innan og utan dagvinnutíma) þyrluáhafna Landhelgisgæslunnar er um 32 mínútur.

Áhafnar meðlimir búa í allt að 14 km. fjarlægð frá flugvelli og getur það tekið þá um 20 mínútur að komast í flugskýli eftir útkall. Einnig er rétt að geta þess að flugliðar Landhelgisgæslunnar hafa ekki forgang í umferð og engin auðkenni á bílum sínum en óskað hefur verið eftir því við dómsmálaráðuneytið. Er útkall átti sér stað vegna Svanborgar var veður mjög slæmt í Reykjavík (30-36 hnútar eða 16,5-19,6 m. á sek.

kl. 18:00 skv. upplýsingum frá Veðurstofu Íslands) en það hefur áhrif á umferðarhraða. Einnig var útkallið á mesta annatíma í umferðinni í Reykjavík, milli kl. 17 og 18 á föstudegi.

Eftir að á flugvöllinn er komið þarf að kanna veðurfarslegar aðstæður, menn þurfa að klæðast flugbúningum og gera flugáætlun. Á meðan sú vinna fer fram undirbúa flugvirki, sem er í áhöfninni, og aðstoðarmaður hans þyrluna fyrir flugið og koma henni út úr skýlinu. Er Svanborgarslysið átti sér stað var veðurhæð slík að það var á mörkum þess að hægt væri að gangsetja þyrluna og þyrfti, skv. flughandbók, að beita sérstökum aðferðum til þess sem taka lengri tíma en gangsetning við venjulegar aðstæður.

Þrátt fyrir að þyrlur Landhelgisgæslunnar hefðu aldrei bilað í útkalli var ákveðið til öryggis og umfram það sem venjulegt er að kalla út þyrlur Varnarliðsins (sjá svar við spurningu 6).

TF-LÍF bilaði á leið til slysstaðar kl. 19:19 og varð því frá að hverfa. Strax var hafist handa við að undirbúa TF-SIF. Þegar TF-LÍF kom til Reykjavíkur var búið að ræsa upp TF-SIF og fór sama áhöfnin með öðrum flugstjóra með henni. Flugtak var kl. 20:00 eða 10 mínútum eftir að TF-LÍF lenti á Reykjavíkurlugvelli.

Frá því að biluninnar varð vart kl. 19.19 og þar til TF-SIF fór í loftið kl. 20:00 leið 41 mínúta. Búið var að kalla út þá áhöfn sem var á bakvakt, áhöfn TF-LÍF, og óvíst að hægt hefði verið á svo skömmum tíma að ná í aðra áhöfn sem var í fríi á þessum tíma. Ákveðið var að flugstjóri TF-LÍF yrði eftir á flugvelli til að vera til staðar og gangsetja og prufa vélina ef tækist að finna bilunina og gera fljótlega við hana því ekkert var vitað um hver yrði framvinda mála á Snæfellsnesi. Einnig var flutningaskip í erfiðleikum vegna veðurs SA af landinu, en TF-LÍF var eina þyrlan sem átti möguleika á að koma til aðstoðar þar ef á þyrfti að halda. TF-LÍF var ekki komin í lag fyrr en um miðnætti.

4. Fjarskipti milli aðila á slysstað og önnur samskipti

a. Fjarskipti milli aðila á slysstað

Fjarskipti milli björgunareininga Landhelgisgæslunnar og stjórnstöðvar stofnunarinnar voru að mati Landhelgisgæslunnar hnökralaus. Það sama á við um fjarskipti milli björgunareininga Landhelgisgæslunnar og svæðisstjórnar á Hellissandi þar sem Þróstur Kristófersson var í forsvari.

Þyrlur Landhelgisgæslunnar notuðu ýmsar tíðnir (flug-, skipa- og björgunarsveita) til fjarskipta og voru einnig í fjarskiptum við þyrlur Varnarliðsins.

Ósk um flug með endurvarpa á svæðið kom frá aðila á vegum Slysavarnarfélagsins Landsbjargar í Reykjavík. Þá hafði Landhelgisgæslan strax samband við Þróst í björgunarmiðstöð svæðisstjórnarinnar og í samráði við hann var talið ónauðsynlegt að senda endurvarpa á svæðið vegna björgunaraðgerða. Auk þess var í undirbúningi hjá Landhelgisgæslunni að senda flugvél til hjálpar nauðstöddu flutningaskipi djúpt út af suðausturlandi.

Varðskipið ÆGIR tók þátt í leit 8. – 9. desember. Skv. skýrslu skipherrans á varðskipinu ÆGI voru helstu samskiptaleiðir við Líknarhúsið, þar sem aðgerðir voru samræmdar, um NMT- eða GSM-farsíma en einnig á rás 10 VHF. Skip á sjó og nokkrir landflokkar notuðu einnig rás 10 VHF. Einnig mun svæðisstjórn hafa verið í sambandi við landflokka um endurvarpa björgunarsveita (endurvarpa 3). Þegar þýrlan TF-SIF var á svæðinu var varðskipið í sambandi við hana í gegnum VHF endurvarpa Landhelgisgæslunnar á Snæfellsjökli.

Fjarskiptastöðin í Gufunesi hefur upplýsingar um á hvaða rásum fjarskipti frá Svanborg og nærstöddum bátum fóru fram í aðdraganda slyssins.

b. Önnur samskipti

Heyrst hafa athugasemdir frá björgunarsveitarmönnum á björgunarbátum Björgu vegna þess að þeir heyrðu það seint að þeirra mati að flugáhöfn Landhelgisgæslunnar hafi séð tvö lík í björgunarbúningum nálægt slyssað Svanborgar. Staðreyndin var sú að áhöfnin sá tvo björgunarbúninga um kl. 21:00 í sjónum u.þ.b. 50 metra frá bátum. Óvíst er hvort nokkur var í þeim á þessum tíma, og voru þeir á grúfu eins og kallað er (facing down). Þýrluáhöfnin vildi ekki kalla þessar upplýsingar út á rás 16 sem aðstandendur skipbrotsmanna geta hlustað á. Þýrlan var í hangflugi (hover) á staðnum í 5-10 mínútur og fullvissuðu allir áhafnarmeðlimir sig um að ekkert lífsmark væri þarna. Ekki var hægt að ná líkunum/björgunarbúningunum upp í þýrluna vegna veðurs og aðstæðna á staðnum. Þýrluáhafnir Varnarliðsins voru látnar vita af þessu.

Í flugskýrslu segir að tveir menn hafi sést í sjónum en eftir á að hyggja má segja að óvarlegt hafi verið að fullyrða það í flugskýrslunni þar sem engan veginn var hægt að greina hvort hér var um menn eða einungis björgunarbúninga að ræða.

TF-SIF lenti á flugvellinum á Rífi kl. 22:03 og var þá sýslumanni og yfirmanni svæðisstjórnar tilkynnt um þetta. Landhelgisgæslunni er ekki kunnugt um hversu langur tími leið frá því að svæðisstjórn bárust þær upplýsingar þar til aðrir björgunarmenn fengu vitneskju um þær. (sjá meðfylgjandi greinargerð flugdeildar LHG frá 30. nóvember 2002).

5. Verklagsreglur Landhelgisgæslunnar í útkalli Alfa þ.e. með ýtrasta forgangi og hvernig til tókst í þessu tilfelli

Landhelgisgæslan rekur sjálfstætt útkallskerfi á UHF og eru sendar fyrir það staðsettir í turni Hallgrímskirkju og á Rjúpnahæð en móðurstöð kerfisins er í stjórnstöð Landhelgisgæslunnar við Seljaveg í Reykjavík.

Þýrluáhöfn er kölluð út með útkallskerfi LHG og allir áhafnarmeðlimir, auk aðstoðarmanns í flugskýli staðfesta að þeir hafi heyrt útkallið með því að svara kalli með númeri stöðvar sinnar. Varðstjóri í stjórnstöð skráir niður hverjir svara til staðfestingar á því að allir hafi heyrt útkallið. Á þeim tíma sem hér um ræðir voru einnig send boð á símboða, en allir flugliðar og aðstoðarmenn í skýli höfðu símboða og var hægt að senda boð til allra í einu. Nú eru GSM símar varaleið í útkalli þar sem símboðakerfið hefur verið lagt niður.

Útkallslyklum Landhelgisgæslunnar er skipt í þrennt: ALFA, BRAVO og CHARLIE. Þeir hafa neðangreinda þýðingu:

Útkall CHARLIE: Viðkomandi hringi í síma sem gefinn er upp í kallinu.

Útkall BRAVO: Mætið á vinnustað.

Útkall ALFA: Neyðarútkall, mætið á vinnustað strax.

Eins og fram kemur í svari við spurningu 3, liðu 36 (38) mínútur frá útkalli þar til þyrlan var komin í loftið þrátt fyrir ofsaveður. Þyrlusveitin er ekki staðsett á flugvellinum utan dagvinnutíma og slysið átti sér stað á föstudegi á því tímabili sem umferð er hvað mest í Reykjavík auk þess sem veður var slæmt og það hefur einnig áhrif á umferðarhraða. Eins og áður segir er miðað við að útkallstími sé ekki lengri en 60 mínútur utan dagvinnutíma.

6. *Verklagsreglur Landhelgisgæslunnar um beiðni aðstoðar frá þyrlusveit varnarliðsins og reglur þeirra um útköll*

Sérstakur samstarfssamningur var gerður við Varnarliðið á Íslandi árið 1990. Hann var gerður í beinu framhaldi af samningi milli Varnarliðsins og Utanríkisráðuneytisins fyrir hönd ríkisstjórnarinnar um samstarf og samvinnu Landhelgisgæslunnar og Varnarliðsins. Í þeim samningi er m.a. kveðið á um að Landhelgisgæslan sé tengiliður Varnarliðsins við íslenska viðbragðsaðila á sviði leitar og björgunar.

Varnarliðið átti frumkvæði að því að aðeins yrði einn tengiliður á sviði leitar og björgunar við Varnarliðið. Áður fyrir mátti heita að hver sem er gæti hringt þangað og óskað eftir aðstoð björgunareininga og var þá tilviljun háð hversu brýnar hjálparbeiðnir voru. Þetta gat orðið til þess að þyrlusveit varnarliðsins fór í léttvægt verkefni miðað við aðstæður og var því ekki til staðar þegar raunveruleg þörf var á hennar aðstoð.

Í samningnum er eftirfarandi ákvæði:

“2. (NU) THE ICG AS CENTRAL POINT OF CONTACT FOR MARITIME SAR OPERATIONS

SPECIFIC PROCEDURES

The IDF will maintain contact with the ICG on Maritime Search and Rescue (SAR) matters. The IDF anticipates that other Icelandic SAR organizations will channel their activities including requests for IDF support for actual SAR operations and for SAR exercises, through the ICG. To enhance this cooperation the following procedures are promulgated:

- a. The ICG will notify the IDF (Joint Rescue Coordination Center (JRCC) Keflavik) daily of the following matters:
 - (1) When ICG aircraft are launched on SAR missions.
 - (2) When ICG SAR helicopters on any mission pass beyond two hours or more flight time from Reykjavik.
 - (3) When ICG aircraft are posted overnight at locations outside of Reykjavik.

- (4) Crew duty limitations.
- (5) Aircraft limitations.”

Á sama hátt tilkynnir Varnarliðið Landhelgisgæslunni ef þyrilusveit þeirra er af einhverjum ástæðum ekki tiltæk til björgunarstarfa.

Það er í verklagsreglum stjórnstöðvar LHG að upplýsa björgunarstjórnstöð varnarliðsins um gang mála þegar þyrilur LHG fara í útkall og er þar farið eftir framangreindum samningsákvæðum. Í þessu tilfelli gerði Landhelgisgæslan meira en að tilkynna Varnarliðinu um málið eins og gert er ráð fyrir í samningnum því að sérstaklega var óskað eftir aðstoð þess. Það var gert **kl. 18:15** og sú beiðni ítrekuð kl. 18:37.

Landhelgisgæsla Íslands ber ábyrgð á öllum leitar- og björgunaraðgerðum á íslensku leitar- og björgunarsvæði vegna sjófarenta á hafinu nema hvað varðar hernaðarlega aðila frá Bandaríkjunum eða aðildarþjóðum NATO. Varnarliðið hefur oft og tíðum veitt aðstoð við björgun sjófarenta við Ísland. Það skal þó tekið fram að Varnarliðið er hér á landi fyrst og fremst vegna hernaðarlegra þarfa og til að veita aðstoð/björgun vegna hermanna. Verkefni Varnarliðsins fara ekki alltaf saman við þarfir Landhelgisgæslunnar.

Oft og tíðum er TF-LÍF eina úrræðið til björgunar hér við land því að hún getur flogið 270 sjómíllur á haf út. Mesta langdrægni þyrila Varnarliðsins, HH 60G, miðað við eðlilegar aðstæður eru eftirfarandi:

a) Með auka eldsneytisgeymum inni í þyrilunum (þeir minnka burðarþol þyrilunnar) er langdrægi þeirra 218 sml frá eldsneytistökustað miðað við hálfrar klukkustundar aðgerðartíma á vettvangi.

b) Með auka eldsneytisgeymum inni í þyrilunum (þeir minnka burðarþol þyrilunnar) er langdrægi þeirra 190 sml frá eldsneytistökustað miðað við klukkustundar aðgerðartíma á vettvangi.

Varnarliðið fer í gegnum svokallað áhættumat (operational risk assessment) fyrir hvert flug og er langdrægni innan áðurnefndra takmarkana áætluð miðað við aðstæður hverju sinni. Þetta á við hvort sem er um eina eða tvær þyrilur að ræða. Yfirmaður 85. flugsveitar bandaríska flughersins (þ.e. yfirmaður flugflota USAF á Íslandi) tekur endanlega ákvörðun um hvort eða hversu langt ein eða fleiri þyrilur eru sendar í leitar- og björgunarflug hverju sinni innan áðurnefndra takmarkana. Byggir ákvörðun hans á fyrrnefndu áhættumati.

Ef eldsneytisvél er stödd á Keflavíkurflugvelli er hægt að fljúga mun lengra með tilliti til flugtima áhafnanna. Nú orðið er eldsneytisvél ekki staðsett hér að staðaldri heldur einungis í láni (frá yfirstjórn bandaríska herafans) á ákveðnum tímabilum.

7. *Sérstök greinargerð þylusveitar Landhelgisgæslunnar. Má gjarnan vera unnin í samvinnu við þylusveit varnarliðsins ef svo ber undir. Æskilegt er að fram komi stöðumat á aðstæðum, vinnureglur varðandi veðurfar o.s.frv. ásamt öðru sem þessir aðilar vilja koma á framfæri.*

Sjá meðfylgjandi greinargerð flugdeildar Landhelgisgæslunnar til yfirmanns gæslufrankvæmda og skýrslur Varnarliðsins sem þegar hafa verið sendar Rannsóknarnefnd sjóslysa.

Fulltrúi Varnarliðsins hefur óskað eftir því að beiðnum um frekari upplýsingar er varða leitar- og björgunaraðgerðir vegna Svanborgar verði beint til Varnarmálaskrifstofu Utanríkisráðuneytisins sem sér um samskipti íslenskra aðila við Varnarliðið og málefni þess sem falla ekki undir fyrirfram gerða samninga. Í raun hefur Varnarliðið þegar veitt mjög ítarlegar upplýsingar um málið.

8. *Bilun í þyrlunni TF-LÍF*

Sjá meðfylgjandi greinargerð flugdeildar Landhelgisgæslunnar til yfirmanns gæslufrankvæmda.

9. *Búnaður þyrlu og /eða þörf á búnaði í tilfelli sem þessu*

Ljóst er að nætursjónaukar komu að góðum notum þegar þyrla Varnarliðsins bjargaði einum skipverja Svanborgar við afar erfiðar aðstæður. Landhelgisgæslan hafði barist fyrir því að fá slíka sjónauka þegar slysið varð og hafið söfnun fyrir þeim. Sjónaukarnir komu til landsins í september 2001 en þá átti m.a. eftir að breyta lýsingu í stjórnborði þyrlanna og þjálfar áhafnir í notkun þeirra svo þeir gætu komið að notum við björgunarstörf. Að mati Landhelgisgæslunnar er óvíst að skortur á nætursjónaukum hefði komið að sök í þessu tilfelli, þ.e. ef þyrla Landhelgisgæslunnar hefði náð á slyssað á undan Varnarliðsþyrlunni en fullvíst er að nætursjónaukar eru til mikilla bóta og auka öryggi við björgunarstörf að nóttu til og þegar skyggni er slæmt.

Varðandi annan búnað, þá hefur Landhelgisgæslan óskað eftir að starfsmenn í þyrluáhöfnum Landhelgisgæslunnar fái forgangsljós á bifreiðar sínar og er það til athugunar í dómsmálaráðuneytinu. Að mati Landhelgisgæslunnar yrði það til bóta og gæti stýtt viðbragðstíma í neyðartilfellum.

10. *Mat á því sem betur hefði mátt fara ásamt þeim hugsanlegum atriðum sem Landhelgisgæslan vill koma á framfæri varðandi málið*

- a. *Það sem betur hefði mátt fara í þessu tiltekna slysi*

Það er hörmuleg tilviljun að TF-LÍF bilaði einmitt í þessu útkalli því að hún hefur verið mjög áreiðanleg í rekstri frá því að hún var keypt árið 1995. Slíkar bilanir er aldrei hægt að sjá fyrir og fyrirbyggja með vissu.

Þyrlur Landhelgisgæslunnar fá mjög gott viðhald og fara í reglulegar skoðanir eftir sérstöku viðhaldskerfi.

- a) eftir hvert flug
- b) eftir ákveðinn flugstundafjölda
- c) á fyrirfram ákveðnum tíma í hverjum mánuði.

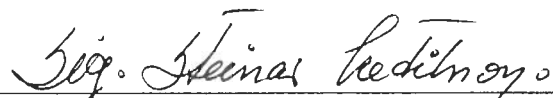
b. Það sem má betur fara varðandi sjóbjarganir almennt

Hvað varðar sjóbjarganir almennt, þá hefur Landhelgisgæsla Íslands um árabíl bent á hagkvæmni og nauðsyn þess að sjóbjörgunarstjórnstöð Landhelgisgæslunnar og sjóbjörgunarmiðstöð Slysavarnarfélagsins Landsbjargar, Tilkynningarskylda íslenskra skipa, væru sameinaðar í eina öfluga sjóbjörgunarstjórnstöð ásamt því að annast neyðarhlustun vegna skipa. Landhelgisgæslan gerir ráð fyrir því í tillögum sínum að sjóstjórn björgunarsveita yrði þáttakandi í umræddri sjóbjörgunarstjórnstöð. Þá yrðu samlegðaráhrif af því að fyrirhuguð vaktstöð siglinga yrði einnig hluti af sjóbjörgunarstjórnstöðinni. Með því móti væri upplýsingum um sjóbjörgunareiningar og skipaferðir með tilliti til leitar og björgunar á hafinu komið á einn stað með tilheyrandi hagræðingu varðandi vinnuferli og skipulag.

Landhelgisgæslan hefur í þessu sambandi boðið aðstöðu í höfuðstöðvum sínum en stofnunin telur afar mikilvægt að björgunarstjórnstöð sem sérhæfð er í samræmingu aðgerða á sjó sé starfrækt sjálfstætt með öryggishagsmuni sjófarenda að leiðarljósi. Þar yrði sjóbjörgun forgangsverkefni og menn með þekkingu á sjómennsku og siglingum væru þar við stjórn. Að sjálfsgöðu yrði það í samstarfi við aðrar björgunarmiðstöðvar sem starfa á tengdum vettvangi þegar svo ber undir.

Frumvarp um vaktstöð siglinga, sem nú er til umræðu á Alþingi, veldur Landhelgisgæslunni áhyggjum því þar er gerð tilraun til að stofna enn einn milliliðinn í leitar- og björgunarbýðunustu vegna sjófarenda. Vaktstöð siglinga er í frumvarpinu ætlað hlutverk sem stjórnstöð Landhelgisgæslunnar hefur sinnt og er reiðubúin að sinna í félagi við Slysavarnarfélagið Landsbjörgu og Siglingastofnun. Ef frumvarpið verður samþykkt óbreytt eykur það kostnað og veldur tvíverknaði. Það veldur því að viðbragðstími lengist þar sem upplýsingar eru ekki tiltækar á sama stað og björgunareiningum er stjórnað frá.

Landhelgisgæslan fagnar því að ákveðið hefur verið að smíða varðskip fyrir stofnunina því að öryggi sjófarenda eykst með fleiri varðskipum. Landhelgisgæslan leggur einnig áherslu á að fjárveitingar til stofnunarinnar geri henni kleyft að þjóna landsmönnum öllum með björgunartækjum sínum, þyrlum og varðskipum um ókomna tíð.



Sigurður Steinar Ketilsson yfirm. gæsluframkv.



Dagmar Sigurðardóttir lögfr.



Reykjavík 30. nóvember 2002.

Til : Yfirmanns gæsluframkvæmda.

Frá : Flugdeild LHG.

Efni: M/B Svanborg SH-404 fórst við Svörtuloft á Snæfellsnesi.

Greinargerð flugdeildar.

Föstudaginn 7. desember 2001 fórst m/b Svanborg SH-404 við Svörtuloft á Snæfellsnesi

Kl 1748 kallaði stjórnstöð LHG vakthafandi þyrluáhöfn út með ALFA útkalli. Þrátt fyrir að umferð væri þung á þessum tíma, og eins og marg oft hefur komið fram hafa áhafnir þyrlunnar ekki forgangsljós í ALFA útköllum, gekk áhöfninni nokkuð vel miðað við aðstæður að koma sér út á flugvöll.

Undirbúningur flugsins gekk greiðlega fyrir sig, en í honum felst meðal annars.

1. Öflun veðurupplýsinga á brottfarastað, á flugleiðinni og á slysstað.
2. Leggja inn flugáætlun til flugturns.
3. Klæða sig í björgunargalla, ásamt öryggisbúnaði.
4. Bæta við búnaði í þyrluna ef með þarf eftir eðli útkalls.
5. Gera fyrirflugsskoðun á þyrlunni.

KL 1817 var byrjað að ræsa hreyfla þyrlunnar TF- LIF en vegna þess hve vindur var mikill þurfti að beita sérstöku verklagi (vindur yfir 30 hnúta) við gangsetninguna, sem tekur lengri tíma en við flestar aðstæður.

Veður í Reykjavík á þessum tíma var V-átt 50 til 65 hnútar, og dimm él.

En hámarks vindraði samkvæmt flughandbók til að leyfilegt sé að gangsetja TF-LIF eru 65 hnútar.

Til upplýsinga þá hefði Varnarliðið ekki mátt, samkvæmt flughandbók, gangsetja sínar þyrlur við þessar aðstæður.

Kl 1824 var flugtak frá Reykjavík

Haldið var beint á slysstað í 1000 feta hæð. Þrátt fyrir mikla ókyrrð í lofti gekk ferðin vel.

Kl 1919 varð bilun í þyrlunni á stað 64°36.7 N og 023°47.0 V.

Bilunin varð í stöðuleikakerfi (roll control/ferilstýri) sem lýsti sér þannig að erfitt var að halda þyrlunni í jafnvægi og leitaði hún stöðugt til vinstri og hægri á víxl. Þar sem erfitt var að hafa fullkomna stjórn á þyrlunni og útilokað var að fara í hangflug og var því snúið við til Reykjavíkur.

Viðkomandi aðilar voru upplýstir um ástandið.



Kl 1947 lent í Reykjavík.

Þegar ljóst varð að komið hefði upp bilun í TF-LIF og hún þyrfti að snúa við til Reykjavíkur var ákveðið að reyna að senda TF-SIF á slysstað. Jaframt var talið rétt að flugstjórinn á TF-LIF yrði eftir í Reykjavík til að vera til staðar og gangsetja og prufa TF- LIF ef tækist að finna bilunina og gera við fljótlega, en það var talið bráðnauðsynlegt því ekkert var vitað hver yrði framvinda mála á Snæfellsnesi, ennfremur var flutningaskip í erfiðleikum vegna veðurs SA af landinu, en TF-LIF var eina þyrlan sem átt möguleika á að koma því til aðstoðar ef á þyrfti að halda. Var síðan annar flugstjóri kallaður út, en aðrir í áhöfn fóru yfir í TF-SIF þegar TF-LIF lenti.

Kl 1952 voru hreyflar TF-LIF stöðvaðir í Reykjavík

Kl 1953 var TF-SIF gangsett

Kl 2000 var flugtak TF-SIF frá Reykjavík

Fljótlega eftir flugtak var haft samband við varnarliðsþyrluna sem lögð var af stað á tíðni Flugstjórnarinnar í Reykjavík en Flugstjórnarmiðstöðin bað þyrlurnar um að sjá um eigin aðskilnað og mættu þær nota flugstjórnabylgjuna til þess . Þar sem mjög dimmél gengu yfir og varnarliðsþyrlan sem flaug í 1000 feta hæð var ekki mjög langt frá var ákveðið að TF-SIF lækkaði flugið niður í 500 fet. Þegar varnarliðsþyrlan nálgast slysstaðinn sá áhöfnin mikið af ljósum frá bátum sem voru á svæðinu. Þar sem áhöfn varnarliðsþyrlunnar var útbúin nætursjónaukum, myndi það gera sjónaukana óvirka ef lýst yrði með ljóskastara á þá. Bað varnarliðsþyrlan TF- SIF að koma þeim skilaboðum til bátanna ef mögulegt væri og var það gert á rás 16 VHF

Kl 2044 kom TF-SIF á slysstað og vr farið í hangflug aftan við varnarliðsþyrluna sem var í hangflugi yfir slysstaðnum.

Kl 2050 sást hvar varnarliðsþyrlan hífir einn skipbrotsmann um borð til sín. Skömmu síðar kallaði varnarliðsþyrlan í TF-SIF og bað um að verða leyst af, þar sem björgunarspilið hafði bilað hjá þeim, jaframt sögðu þeir að þeir hefðu einungis séð einn mann á brúarþaki bátsins. Farið strax í hangflug yfir bátnum og reynt að lýsa upp stýrishúsið og næsta umhverfi, það skal tekið fram að TF- SIF var hvorki útbúin nætursjónaukum eða sjálfvirkum hangflugs (auto hover) kerfi. Um kl 2100 sást endurskin í sjónum u.þ.b. 50 metra frá bátnum. Þyrlan var færð í hangflugi yfir staðinn og flugið lækkað niður í 5 metra hæð yfir hæstu brotum. Í ljós kom að um 2 björgunargalla var að ræða, hvort menn væru í þeim er ómögulegt að fullyrða þar sem þeir snéru með höfuðið niður í sjóinn allan tímann og ekkert lífsmark sást í þær 5-10 mínútur sem TF-SIF var yfir þeim. Voru allir áhafnarmedlimi sammála um að ekkert lífsmark sæist og ekki var réttlætanlegt að slaka sigmanni niður í grunnbrotin þar sem ekkert lífsmark sást. Varnarliðsþyrlunni var tilkynnt á flugtíðni "two bodies face down" og þeir beðnir um að reyna að staðfesta það.

Það skal tekið fram að orðtakið (“face down” er alþjóðleg skýring á því ef höfuðið snýr niður og ekkert lífsmark sést á viðkomandi persónu sem leitað er af í sjó eða á vatni.)

Flugstjóri TF-SIF tók þá ákvörðun að kalla ekki út á tíðnum báta og björgunarsveita um fund þeirra.

Ástæðurnar eru eftirfarandi:

1. Enginn möguleiki var fyrir aðra að nálgast staðinn, en að minnsta kosti 3 til 4 grunnbrot voru fyrir utan staðinn (tveir menn sem höfðu þekkingu á sjómennsku voru í áhöfn þýrlunnr).
2. Líklegt var talað að aðstandendur fylgdust með fjarskiptum, en stutt var síðan spurðist út um slysið.
3. Ákveðið að fara frekar seinna inn á Rif og tilkynna leitarstjórn og lögreglu um fundinn.

Var síðan leit haldið áfram.

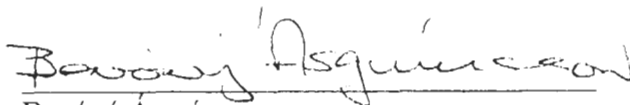
Kl 2203 Lenti TF-SIF og varnarliðsþýrlan á Rifi og skýrðu yfirmanni leitarstjórnar á svæðinu og sýslumanni frá leitinni.

Að gefnu tilefni vill undirritaður að eftirfarandi komi fram.

Áhöfn TF-SIF var í fjarskiptasambandi við eftirtalda aðila og hlustaði á viðskipti þeirra meðan á aðgerðum stóð.

1. Stjórnstöð Landhelgisgæslunnar
2. Flugstjórn
3. Varnarliðsþýrlurnar
4. Leitarstjórn á Snæfellsnesi
5. Báta á leitar svæðinu
6. Leitarmenn á vettvangi.

Bilunin í TF-LIF fannst seinna um kvöldið og var skipt um varahlut og framkvæmd reynslu uppkeyrsla.



Benóný Ásgrímsson
Yfirflugstjóri

Lög um Landhelgisgæslu Íslands

1967 nr. 25 22. apríl

■ **1. gr. Landhelgisgæslan** er ríkisstofnun með varnarþing í Reykjavík, og er markmið hennar:

a. Að hafa með höndum almenna löggæslu á hafinu umhverfis Ísland, jafnt innan sem utan landhelgi.

b. Að veita hjálp við björgun manna úr sjávarháska eða á landi, svo og að annast aðkallandi sjúkraflutninga, ýmist á eigin spýtur eða í samvinnu við Slysavarnafélag Íslands eða aðra aðila, sem að björgunarstörfum vinna.¹⁾

c. Að aðstoða eða bjarga bátum eða skipum, sem kunna að vera strönduð eða eiga í erfiðleikum á sjó við Ísland, ef þess er óskað.

d. Að veita afskekktum stöðum eða byggðarlögum nauðsynlega hjálp eða aðstoð, þegar eðlilegar samgöngur bregðast af ófyrirsjáanlegum orsökum, svo sem vegna hafiss, snjóalaga, ofviðra eða annarra náttúruhamfara.

e. Að sjá um sjómælingar og taka þátt í hafrannsóknnum, fiskirannsóknnum, botnrannsóknnum, svo og öðrum vísindastörfum, eftir því sem ákveðið kann að verða hverju sinni.

f. Að tilkynna, fjarlægja eða gera skaðlaus reköld, tundurdufl, sprengjur eða aðra hluti, sem sjófarendum eða almenningi getur stafað hætta af.

g. Að aðstoða við framkvæmd almannavarna, almennrar löggæslu, lækna-, toll- og vitapjónustu, eftir því sem aðstæður leyfa eða ákveðið kann að verða sérstaklega.

h. Að tilkynna tafarlaust Skipaskoðun ríkisins, ef vart verður við, að brotin eru lög um eftirlit með skipum eða brotnar reglugerðir, sem settar eru samkvæmt þeim, eða telji hún ástæðu til að ætla, að skip sé ekki haffært.

¹⁾Rg. 207/1990, sbr. 119/1995.

Stjórn.

■ **2. gr.** Dómsmálaráðherra hefur með höndum yfirstjórn allrar starfsemi Landhelgisgæslunnar og gefur út nauðsynlegar reglugerðir eða fyrirmæli um almenna stjórn ýmissa þátta hennar.

■ **3. gr.** [Ráðherra skipar forstjóra til fimm ára í senn til þess að stjórna Landhelgisgæslunni, svo og til að vera ráðherra til aðstoðar um allt er lýtur að málefnum hennar.]¹⁾

¹⁾L. 83/1997, 14. gr.

■ **4. gr.** Forstjóri ræður starfslið Landhelgisgæslunnar, yfirmenn svo og almenna starfsmenn, og ákveður starfssvið þeirra í samræmi við þarfir stofnunarinnar, sérþekkingu þeirra og réttindi.

□ Dómsmálaráðherra setur nánari fyrirmæli um ráðningu starfsliðs að fengnum tillögum forstjóra.

Starfsmenn.

■ **5. gr.** [Skipshafnir varðskipa fara með lögregluvald þegar þær annast eða aðstoða við löggæslu.]¹⁾

□ Skipverjar á varðskipum Landhelgisgæslunnar skulu lögskráðir. Þó skal heimilt að flytja skipverja milli skipa eða í önnur störf, enda sé lögskráningarstjóra tilkynnt um þær breytingar.

¹⁾L. 90/1996, 43. gr.

■ **6. gr.** Um réttindi starfsmanna til ákveðinna starfa fer að lögum og reglugerðum, sem um þau efni fjalla, svo sem atvinnuréttindi skipherra, stýrimanna, vélstjóra og flugstjóra.

■ **7. gr.** Starfsmenn Landhelgisgæslunnar mega hvorki gera verkfall né taka þátt í verkfallsboðunum.

■8. gr. Við störf sín skulu starfsmennirnir bera einkennisbúninga eftir reglum, sem dómsmálaráðherra setur.

Laun og kjör.

■9. gr. Laun og kjör þeirra starfsmanna Landhelgisgæslunnar, sem vinna að staðaldri í landi, skulu vera samkvæmt lögum um kjarasamninga opinberra starfsmanna eða stéttarfélagssamningum viðkomandi starfsmanna.

■10. gr. Laun og kjör þeirra starfsmanna, sem vinna að staðaldri við störf á sjó eða í lofti, skulu vera í samræmi við kjarasamninga viðkomandi stéttarfélaga, eftir því sem við á, eða eftir sérstökum samningum stéttarfélaga við stjórn Landhelgisgæslunnar.

■11. gr. Ef starfsmenn vinna ýmist í landi, á sjó eða í lofti, skulu laun þeirra ákveðast eftir aðalstarfi þeirra, en önnur kjör samkvæmt því starfi, sem þeir sinna hverju sinni.

■12. gr. [Nú fær skip eða loftfar Landhelgisgæslunnar laun fyrir björgun verðmæta og fer þá um ráðstöfun björgunarlauna eftir ákvæðum laga, þó svo að hlutur áhafnar skiptist að rétttri tiltölu miðað við föst mánaðarlaun hvers og eins. Hlutur Landhelgisgæslunnar af björgunarlaunum rennur í Landhelgissjóð.]¹⁾

¹⁾L. 76/1986, 1. gr.

■13. gr. Um tryggingar starfsmanna skal fara eftir lögum um almannatryggingar og viðkomandi kjarasamningum. Forstjóra skal heimilt að tryggja sérstaklega þá starfsmenn, sem mjög áhættusöm verk eiga að vinna.

■14. gr. Sérhver starfsmaður skal ganga undir læknisskoðun hjá trúnaðarlækni Landhelgisgæslunnar einu sinni á ári, eða oftár ef þörf þykir.

Varðskip, gæsluflugvélar og útbúnaður.

■15. gr. Landhelgisgæslan gerir út varðskip, gæsluflugvélar og önnur farartæki, sem nauðsynleg kunna að vera vegna gæslu landhelginna eða annarra þarfa, sbr. 1. gr., og geta tækin annaðhvort verið eign Landhelgissjóðs, annarra ríkisstofnana, eða tekin á leigu.

□...¹⁾

¹⁾L. 64/2001, 1. gr.

■16. gr. Skip og flugvélar Landhelgisgæslunnar skulu auðkennd með skjaldarmerki Íslands á áberandi stað. Varðskipin skulu einkennd nafni, en gæsluflugvélar með skrásetningareinkennum. Forstjóri ákveður í samráði við dómsmálaráðherra lit og önnur einkenni. Ekki skulu þau bera sérstakt heimilisfang.

Landhelgissjóður Íslands.

■17. gr. Í sjóð, er nefnist Landhelgissjóður Íslands, skal renna sektarfé og andvirði upptækra verðmæta vegna brota gegn fiskveiðilöggjöfnni, og enn fremur björgunarlaun, svo sem segir í 12. gr. laga þessara.

■18. gr. Sjóðnum skal varið til að koma upp strandgæsluskipum eða öðrum varanlegum tækjum til þarfa Landhelgisgæslunnar. Þó getur fjárveitingavaldið ákveðið, að hluta af árlegum tekjum og vöxtum sjóðsins megi verja til rekstursútgjalda Landhelgisgæslunnar.

■19. gr. Dómsmálaráðherra hefur á hendi stjórn sjóðsins. Skal ávaxta fé hans í Landsbankanum. Reikningur hans skal birtur árlega með öðrum reikningum ríkisstofnana.



Reglur

um skipulag og yfirstjórn leitar og björgunar á hafinu og við strendur Íslands.

Tilgangur.

1. gr.

Tilgangur reglna þessara er að koma á samræmdri yfirstjórn leitar- og björgunarstarfs við strendur Íslands og á hafsvæðinu umhverfis landið í samræmi við alþjóðasamning um leit og björgun á hafinu frá 27. apríl 1979.

Yfirstjórn.

2. gr.

Yfirstjórn leitar og björgunar á hafinu og við strendur landsins skal skipuð þremur fulltrúum, tilnefndum af Landhelgisgæslu Íslands, Póst- og símamálastofnun og Slysavarnafélagi Íslands, einum fulltrúa frá hverjum aðila. Fulltrúar aðila gegna formennsku til skiptis, til eins árs í senn, samkvæmt nánara samkomulagi.

Yfirstjórnin skal hafa aðaladsetur hjá Landhelgisgæslunni.

3. gr.

Yfirstjórn skal koma saman í hlutaðeigandi stjórnstöð til að samræma aðgerðir, einkum þegar upp koma atvik sem kalla á umfangsmiklar aðgerðir við leit eða björgun, og ella þegar hún telur ástæðu til. Hún getur og ákveðið, ef ástæða er til, hvaða stjórnstöð skuli stjórna leitar- og björgunaraðgerðum. Ef yfirstjórnin er ekki sammála um hvernig staðið skuli að aðgerðum sker fulltrúi Landhelgisgæslunnar úr ágreiningi.

4. gr.

Yfirstjórn skal sjá um að samdar verði nánari reglur um skipulagningu leitar og björgunar á hafinu og við strendur landsins, þ.á m. um meðferð neyðartilkynninga, í samræmi við ákvæði alþjóðasamningsins um leit og björgun á hafinu og önnur tilmæli Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar.

Stjórnstöðvar.

5. gr.

Landhelgisgæsla Íslands og Slysavarnafélag Íslands reka hvor fyrir sig sjöbjörgunarstjórnstöð. Þær fara með stjórn leitar- og björgunaraðgerða, hvor á sínu svæði, samkvæmt nánari ákvæðum í reglum þessum.

Umráðasvæði stjórnstöðvanna afmarkast þannig að stjórnstöð Slysavarnafélagsins annast aðgerðastjórn meðfram strönd landsins og á svæðinu næst henni en stjórnstöð Landhelgisgæslunnar annast aðgerðastjórn á hafinu þar fyrir utan.

6. gr.

Þegar stjórnstöð Landhelgisgæslunnar eða Slysavarnafélagsins berst neyðartilkynning skal hún tafarlaust hefja aðgerðir á sínu umráðasvæði, eftir því sem við á, og gera hinn viðvart. Hvor stjórnstöð um sig skal jafnan láta hina fylgjast grannt með öllum aðgerðum sem hún stjórnar. Jafnframt skal tilkynna hlutaðeigandi lögreglustjóra um atvik.

7. gr.

Náin tengsl skulu vera milli stjórnstöðva Landhelgisgæslunnar og Slysavarnafélagsins annars vegar og stjórnstöðvar Flugmálastjórnar fyrir leit og björgun loftfara hins vegar. Einnig skal vera náð samband milli stjórnstöðvanna og fjarskiptastöðvarinnar í Gufunesi og annarra strandarstöðva sem hafa á hendi stjórn fjarskipta. Tilkynningaskylda íslenskra skipa skal í neyðartilvikum miðla upplýsingum um ferðir skipa eftir því sem þörf krefur.

Aðgerðastjórn.

8. gr.

Í stjórnstöð skal vera aðgerðarstjóri sem stjórnar aðgerðum þegar um er að ræða minniháttar atvik án þess að yfirstjórn sé kölluð til. Yfirstjórn getur, ef ástæða er til, falið aðgerðarstjóra að samræma leitar- og björgunaraðgerðir í umbodi yfirstjórnar.

9. gr.

Yfirstjórn/aðgerðarstjóri getur óskað eftir aðstoð stofnana, björgunar- og hjálparveita og einkaaðila og skulu þeir hafa aðstöðu fyrir fulltrúa sína í stjórnstöð. Þessir fulltrúar skulu vera yfirstjórn/aðgerðarstjóra til ráðgjafar og annast tengsl við eigin björgunareiningar eða stofnanir, eftir því sem við á.

10. gr.

Stjórnstöð skal í hverju tilviki tilnefna vettvangsstjóra sem stjórnar aðgerðum á vettvangi. Ef þessu verður ekki við komið tilnefna björgunaraðilar vettvangsstjóra í samræmi við starfsreglur sem gilda um stjórn leitar og björgunar.

Almenn ákvæði.

11. gr.

Aðgerðarstjóri skal að lokinni aðgerð gefa yfirstjórn skriflega skýrslu um framkvæmd hennar. Yfirstjórn skal, ef hún telur ástæðu til, efna til fundar með fulltrúum þeirra aðila sem tekið hafa þátt í leit og björgun, svo og öðrum þeim sem hlut geta átt að máli.

12. gr.

Yfirstjórn skal árlega efna til fundar með fulltrúum þeirra aðila sem veita aðstoð við leit og björgun, svo og fulltrúum annarra aðila sem fara með öryggismál á sjó, þar sem fjallað skal um helstu björgunaraðgerðir og hvaða lærdóm megi af þeim draga með það að markmiði að auka öryggi á sjó. *Sjá bryggingu ng - nr. 119/95*

13. gr.

Reglur þessar öðlast þegar gildi. ~~Þær skulu endurskoðaðar fyrir 1. júní 1993.~~

14. gr.

Reglur þessar eru settar með hliðsjón af lögum um Landhelgisgæslu Íslands, nr. 25 22. apríl 1967, og að höfðu samráði við Landhelgisgæslu Íslands, Póst- og símamálastofnun og Slysavarnafélag Íslands.

Dóms- og kirkjumálaráðuneytið, 16. maí 1990.

Óli Þ. Guðbjartsson.

Ólafur W. Stefánsson.

15. febrúar 1995

Nr. 119

REGLUGERÐ

um breytingu á reglum um skipulag og yfirstjórn leitar og björgunar
á hafinu og við strendur Íslands, nr. 207 16. maí 1990.

1. gr.

12. gr. orðist svo:

Yfirstjórn skal árlega efna til fundar með fulltrúum þeirra aðila sem veita aðstoð við leit og björgun, svo og fulltrúum annarra aðila sem fara með öryggismál á sjó, þar sem m.a. skal fjallað um helstu björgunaraðgerðir og hvaða lærdóm megi af þeim draga með það að markmiði að auka öryggi á sjó, þ. á m. hvort ástæða sé til að breyta reglum um skipulagningu leitar og björgunar, sbr. 4. gr.

Yfirstjórn skal almennt fylgjast með þróun mála á sviði leitar og björgunar og gera, ef ástæða þykir til, tillögur um breytingar á reglum þessum.

2. gr.

2. málsl. 13. gr. falli brott.

3. gr.

Reglugerð þessi sem sett er með hliðsjón af lögum um Landhelgisgæslu Íslands, nr. 25 22. apríl 1967, og að höfðu samráði við Landhelgisgæslu Íslands, Póst- og símamálastofnun og Slysavarnafélag Íslands, öðlast þegar gildi.

Dóms- og kirkjumálaráðuneytið, 15. febrúar 1995.

Þorsteinn Pálsson.

Ólafur W. Stefánsson.



Sjóbjörgunarstjórnstöð
Landhelgisgæslunnar

Tilvísun vor: LHG/186 GB/sm

Tilvísun yðar:

Dagsetning: 19. desember 1990

Með vísun til 4. gr. reglna um skipulag og yfirstjórn leitar og björgunar á hafinu og við strendur Íslands frá 16. maí 1990, sendist sjóbjörgunarstjórnstöðinni hér með starfsreglur sjóbjörgunarstöðva, sem út er gefnar af yfirstjórn leitar og björgunar í des. 1990.

Með starfsreglunum er sjóbjörgunarstjórnstöðvum Landhelgisgæslu og Slysavarnafélagsins falin ábyrgð á samhæfingu og umsjón með leitar- og björgunarframkvæmdum, hvorri á sínu svæði. Sjóbjörgunarstöðvunum ber þó að hafa nána samvinnu sín á milli með það að markmiði að verða þeim að liði, sem lenda í hrakningum á hafi úti og kynnu að þurfa á aðstoð að halda, eins fljótt og auðið er.

Gunnar Bergsteinsson
formaður yfirstjórnar

STARFSREGLUR SJÓBJÖRGUNARSTÖÐVA.

- 1.1 Aðalaðsetur yfirstjórnar leitar og björgunar á hafinu og við strendur Íslands er hjá Landhelgisgæslunni.
- 1.2 Sjóbjörgunarstöðvar eru tvær og skiptast umráðasvæði þeirra á eftirfarandi hátt:
 - .1 stjórnstöð Slysavarnafélagsins annast aðgerðarstjórn meðfram strönd landsins og á svæðinu næst henni.
Heiti stöðvarinnar á ensku er MRCC REYKJAVÍK (COASTAL)
 - .2 stjórnstöð Landhelgisgæslunnar annast aðgerðarstjórn á hafinu þar fyrir utan.
Heiti stöðvarinnar á ensku er MRCC REYKJAVÍK (OCEANIC)
- 1.3 Við sérstakar aðstæður getur hvor stjórnstöðin sem er falið hinni að taka við stjórn aðgerða. Þetta leysir þó ekki stjórnstöðina, sem aðgerðir hóf undan ábyrgð.
- 1.4 Þegar varðskip eða loftför Landhelgisgæslunnar fara með vettvangsstjórn eru þau undir stjórn hennar.
- 1.5 Áður en hætt er meiriháttar leitar- og björgunaraðgerð skulu sjóbjörgunarstöðvarnar hafa samráð við yfirstjórn leitar og björgunar.
- 1.6 Að lokinni aðgerð skal viðkomandi sjóbjörgunarstöð gefa yfirstjórn skriflega skýrslu um framkvæmd hennar.
- 1.7 Sjóbjörgunarstöðvarnar skulu mánaðarlega senda yfirstjórn dagbókarútdrátt varðandi þau tilvik, sem upp hafa komið og tengjast leit og björgun á eða við sjó.

2.1 Það er hlutverk strandarstöðva P&S að tryggja hlustvörslu á alþjóðlegum neyðartíðnum, annast neyðarfjarškipti og stjórna þeim eftir því sem hentar. Þær eru jafnar tengiliður milli sjóbjörgunarstöðvar og vettvangsstjórnar Strandarstöð sem tekur á móti neyðarskeyti ber að:

- .1 tilkynna tafarlaust sjóbjörgunarstöð Landhelgisgæslunnar eða Slysavarnarfélagsins.
- .2 útvarpa eftir því sem aðstæður krefjast á einni eða fleiri neyðartíðnum, eða annarri viðeigandi tíðni til að upplýsa skip.
- .3 senda á undan slíkum sendingum viðeigandi vekjaramerki nema það hafi verið gert áður.
- .4 gera síðan þær ráðstafanir sem réttmæt yfirvöld hafa ákveðið.

.2 Við móttöku upplýsinga um skip í sjávarháskan ber viðkomandi sjóbjörgunarstöð tafarlaust að:

- .1 meta upplýsingarnar, ákveða háskastig og gera nauðsynlegar ráðstafanir.
- .2 láta hina sjóbjörgunarstöðina vita og fylgjast með aðgerðum.
- .3 ákveða (hafa samráð) við upphaf aðgerða hvor sjóbjörgunarstöðin fer með stjórn.

3. Háskastig.

3.1 Þegar gripið er til aðgerða, skal greina milli eftirfarandi háskastiga:

- .1 Óvissu stig.
 - .1 þegar skip hefur ekki komið fram á ákvörðunarstað; eða
 - .2 þegar skip hefur ekki komið fram á fyrirfram ákveðnum stað eða tilkynnt sig.

.2 Viðbúnaðarstig.

- .1 Þegar tilraunir til að ná sambandi við skipið hafa ekki borið árangur, eða fyrirspurnir til hlutaðeigandi aðila eftir óvissustigi; eða
- .2 Þegar upplýsingar hafa borist sem gefa til kynna að sjóhæfni skips sé takmörkuð, þó ekki svo alvarlegar að líkur séu á neyðarástandi.

.3 Neyðarstig.

- .1 Þegar staðfestar upplýsingar hafa borist um að skip eða einhver maður sé í alvarlegri og yfirvofandi hættu og þarfnist tafarlausrar aðstoðar; eða
- .2 Þegar ítrekaðar tilraunir til að hafa samband við skip hafa reynst árangurslausar og frekari fyrirspurnir benda til þess að skipið sé í nauðum statt eftir viðbúnaðarstig; eða
- .3 Þegar upplýsingar hafa borist sem benda til þess að sjóhæfni skipsins hafi skaðast svo mikið að um neyðarástand sé að ræða.

4. Vinnureglur sjóbjörgunarstöðva á háskastigi.

- 4.1 Þegar lýst hefur verið yfir óvissustigi, á sjóbjörgunarstöðin að hefja eftirgrennslan um öryggi skipsins eða lýsa yfir viðbúnaðarstigi.
- 4.2 Þegar lýst hefur verið yfir viðbúnaðarstigi, á sjóbjörgunarstöðin að auka eftirgrennslan um skipið sem saknað er, boða viðkomandi leitar- og björgunaraðila og hefja aðgerðir samkvæmt grein 4.3, eins og nauðsynlegt er í ljósi kringumstæðna í hverju einstöku tilfeli.
- 4.3 Þegar lýst hefur verið yfir neyðarstigi á sjóbjörgunarstöðin að:
 - .1 hefja aðgerðir í samræmi við fyrirmæli í viðauka I.
 - .2 áætla óvissu í staðsetningu skipsins og ákveða umfang leitarsvæðis, þegar við á.
 - .3 ef mögulegt er tilkynna eiganda skipsins eða umboðsmanni og upplýsa hann um framvindu mála.

- .4 tilkynna öðrum björgunarstjórnstöðvum sem tengjast málinu eða leita þyrfti til um aðstoð
- .5 óska fljótlega aðstoðar loftfara, skipa eða annara sem ekki eru beint í björgunarbýðustu, með það í huga, að í flestum neyðartilvikum á hafi úti,eru nálæg skip mjög mikilvægir aðilar í leitar- og björgunaraðgerðum.
- .6 gera viðtæka áætlun um framkvæmd aðgerða samkvæmt þeim upplýsingum sem fyrir liggja og senda slíka áætlun til leiðbeiningar stjórnendum sem tilnefndir hafa verið samkvæmt greinum 8 og 9.
- .7 breyta eins og nauðsyn krefur í ljósi aðstæðna þeim leiðbeiningum sem gefnar hafa verið í grein 4.3.6;
- .8 tilkynna ræðismanni eða viðkomandi sendiráði eða; ef um flóttamann eða ríkisfangslausann mann er að ræða, viðkomandi alþjóðastofnun.
- .9 tilkynna slysarannsóknastofnun eins og við á; og
- .10 tilkynna loftfari, skipi eða öðrum aðilum nefndum í grein 4.3.5 í samráði við stjórnendur tilnefnda samkvæmt grein 8 eða 9, eftir því sem við á, þegar aðstoðar þeirra er ekki lengur óskað. Skipum skal eftir atvikum tilkynnt um strandarstöð, sem þá sendir út sameiginlega tilkynningu til allra.

4.4 Upphaf leitar og björgunaraðgerða þegar staður skipsins er óþekktur.

4.4.1 Þegar lýst er yfir háskastigi vegna skips sem saknað er, gildir eftirfarandi:

- .1 þegar sjóbjörgunarstöð hefur verið tilkynnt um háskastig og hún veit ekki hvort aðrar stöðvar hafa gert viðeigandi ráðstafanir, á hún að taka á sig þá ábyrgð að hefja viðeigandi aðgerðir, og ráðfæra sig við nærliggjandi stöðvar með það að markmiði að tilnefna eina stöð sem tæki að sér aðgerðarstjórn þegar í stað.
- .2 nema annað sé ákveðið í samkomulagi milli hlutaðeigandi stöðva, á stöðin sem tilnefnd er til þess að taka við stjórn, að vera sú stöð sem ábyrg er fyrir því hafsvæði sem skipið var á samkvæmt síðustu staðsetningu sem það sendi; og

- 3 sé þess þörf, á stöðin sem stjórnar leitar- og björgunaraðgerðum eftir að neyðarstigi hefur verið lýst yfir, að upplýsa aðrar hlutaðeigandi stöðvar um allar kringumstæður neyðarástandsins og frekari framvindu mála.

4.5 Upplýsingar til skipsins, sem leiddi til yfirlýst háskastigs

- 4.5.1 Sjóbjörgunarstöðin sem ábyrg er fyrir björgunaraðgerðum er ábyrg fyrir því að upplýsingar um leitar- og björgunaraðgerðir sem hún hefur hafið, berist til skipsins, sem leiddi til útgefins háskastigs, þegar því verður við komið.

5. Samstjórn tveggja eða fleiri aðila.

- 5.1 Þegar stjórn aðgerða á öllu leitar- og björgunarsvæðinu er á ábyrgð fleiri en eins aðila, á hver aðili fyrir sig að gera viðeigandi ráðstafanir í samræmi við áætlun eða leiðbeiningar sem vísað er til í viðauka I.2 við reglur þessar, þegar þess er óskað af stjórnstöð svæðisins.

6. Leit hætt og björgunaraðgerðir afturkallaðar, leitarhlé.

6.1 Óvissustig og viðbúnaðarstig.

- 6.1.1 Þegar sjóbjörgunarstöð er tilkynnt að háski sé ekki lengur yfirvofandi á óvissu- eða viðbúnaðarstigi, ber henni að tilkynna það hverju því yfirvaldi, björgunareiningu eða aðila sem boðaður hefur verið eða tilkynnt um ástandið.

6.2 Neyðarstig.

- 6.2.1 Þegar sjóbjörgunarstöð er tilkynnt af skipinu sem er í neyð eða aðrar staðfestar upplýsingar borist að um háska sé ekki lengur að ræða á neyðarstigi, ber henni að gera nauðsynlegar ráðstafanir til að hætta leitar-og björgunaraðgerðum og tilkynna hverju því yfirvaldi, björgunartæki eða aðila sem boðaður hefur verið eða tilkynnt um ástandið.

6.2.2 Þegar úrskurðað hefur verið að leit skuli stöðvuð á neyðarstigi, ber sjóbjörgunarstöð að gera hlé á leitar- og björgunaraðgerðum og tilkynna það hverju því yfirvaldi, björgunartæki eða aðila sem boðaður hefur verið eða tilkynnt um ástandið. Upplýsingar sem síðar berast ber að meta og hefja aftur leitar- og björgunaraðgerðir, þegar réttlætanlegt þykir á grundvelli þeirra upplýsinga.

6.2.3 Þegar úrskurðað hefur verið á neyðarstigi að frekari leit sé árangurslaus, ber sjóbjörgunarstöð að ljúka leitar- og björgunaraðgerðum og tilkynna hverju því yfirvaldi, björgunartæki eða aðila sem boðaður hefur verið eða tilkynnt um ástandið. Samanber lið 1.5

7. Samræming leitar- og björgunaraðgerða á vettvangi.

7.1 Athafnir eininga sem þátt taka í leitar- og björgunaraðgerðum, hvort sem það eru björgunar- eða hjálpareiningar, skulu samræmdar til að tryggja hámarks árangur.

8. Útnefning vettvangsstjóra og starfssvið hans.

8.1 Þegar björgunareiningar halda til leitar- og björgunaraðgerða, ber að tilnefna eina þeirra sem vettvangsstjóra svo fljótt sem auðið er, og helst áður en þær koma á tilgreint leitarsvæði.

8.2 Hlutaðeigandi sjóbjörgunarstöð ber að útnefna vettvangsstjóra. Ef það er ekki framkvæmanlegt ber viðkomandi einingum að koma sér saman um vettvangsstjóra.

8.3 Áður en vettvangsstjóri hefur verið tilnefndur, ber fyrstu einingunni sem kemur á athafnasvæðið að takast á hendur skyldur og ábyrgð vettvangsstjóra.

8.4 Vettvangsstjóri er ábyrgur fyrir eftirfarandi verkefnum ef þau hafa ekki verið framkvæmd af hlutaðeigandi sjóbjörgunarstöð:

- .1 ákveða líklegastan stað þess sem leitað er að, möguleg frávik á þeirri stöðu, og leitarsvæði;
- .2 ákveða bil milli leitareininga til öryggis þeim.

- .3 ákveða viðeigandi leitarmynstur fyrir einingarnar sem þátt taka í leitinni og úthluta leitarsvæðum til einstakra eininga eða flokka.
- .4 fela passandi einingum björgunarstörf, þegar það sem leitað hefur verið að er fundið; og
- .5 samhæfa tengsl á leitar- og björgunarsvæði.

8.5 Vettvangsstjóri er einnig ábyrgur fyrir eftirfarandi:

- .1 gefa sjóbjörgunarstöð sem stjórnar leitar- og björgunaraðgerðum reglulega skýrslu.
- .2 tilkynna fjölda og nöfn þeirra sem af komast til sjóbjörgunarstöðvar sem stjórnar leitar og björgunaraðgerðum, láta stöðinni í té nöfn og ákvörðunarstaði eininga með skipbrotsmenn um borð, tilkynna hverjir séu um borð í hverri einingu og leita frekari aðstoðar frá stöðinni þegar þess er þörf, t.d. sjúkraflutnings alvarlega slasaðra.

9. Tilnefning leitarstjóra og starfssvið hans.

- 9.1 Ef björgunareining (þar með talin herskip) eru ekki tiltæk til að takast á hendur skyldur vettvangsstjóra en verslunarskip eða önnur skip taka þátt í leitar- og björgunaraðgerðum, ber þeim að sameinast um að tilnefna eitt þeirra sem leitarstjóra.
- 9.2 Leitarstjóra skal tilnefna eins fljótt og auðið er og helst áður en komið er á tilgreint leitarsvæði.
- 9.3 Leitarstjóri skal taka á sig eins margar skyldur og hann er fær um, af þeim sem nefndar eru í greinum 8.4 og 8.5.

10. Fyrstu viðbrögð.

- 10.1 Hverjum þeim aðila sem fær vitneskju um neyðartilfelli ber að gera allar þær ráðstafanir til hjálpar sem hann er fær um, og tilkynna öðrum aðilum sem komið gætu til aðstoðar jafnframt því að tilkynna sjóbjörgunarstöð á svæðinu þar sem atvikið hefur átt sér stað, t.d. um næstu strandarstöð.

11. Leitarsvæði.

- 11.1 Leitarsvæðum, sem ákvarðast samkvæmt greinum 4.3.2, 8.4.1 eða 9.3, getur vettvangsstjóri eða leitarstjóri breytt eins og við á, en honum ber að tilkynna sjóbjörgunarstöð um gerðir sínar og tilgreina ástæður.

12. Leitarmynstur.

- 12.1 Leitarmynstrum, sem ákvarðast samkvæmt greinum 4.3.6, 8.4.1 eða 9.3, getur vettvangsstjóri eða leitarstjóri breytt sé þess þörf, en honum ber að tilkynna sjóbjörgunarstöð um gerðir sínar og tilgreina ástæður.

13. Leit ber árangur.

- 13.1 Þegar leit hefur borið árangur ber vettvangsstjóra eða leitarstjóra að beina heppilegustu einingunni til björgunar eða að útvega aðra aðstoð
- 13.2 Þar sem við á, ber þeim einingum sem þátt tóku í björguninni að tilkynna vettvangsstjóra eða leitarstjóra fjölda og nöfn skipbrotsmanna sem þau hafa um borð, hvort allir hafi bjargast, hvort viðbótaraðstoðar sé óskað t.d. við sjúkraflytninga, og ákvörðunarstað eininga.
- 13.3 Vettvangsstjóra eða leitarstjóra ber að tilkynna sjóbjörgunarstöð tafarlaust þegar leit hefur borið árangur.

14. Leit er árangurslaus.

- 14.1 Leit skal eigi ljúka fyrr en öll eðlileg von er úti um að finna megi fólk á lífi
- 14.2 Sjóbjörgunarstöðin sem stjórnar leitar- og björgunaraðgerðum er að öðru jöfnu ábyrg fyrir því að leit sé lokið. Samanber lið 1.5
- 14.3 Á fjarlægum hafsvæðum utan björgunarsvæða sjóbjörgunarstöðva, eða þar sem stöðin sem stjórnina hefur er ekki í stakk búin til að stjórna leitar- og björgunaraðgerðum, getur vettvangsstjóri eða leitarstjóri ákveðið að leit sé lokið. Skal hann þá tilkynna það viðkomandi stjórnstöð eða yfirvöldum um næstu strandarstöð.

STARFSREGLUR SJÓBJÖRGUNARSTÖÐVA

VIÐAUKI I

UNDIRBÚNINGUR.

I.1 Upplýsingabörf.

I.1.1 Sérhverri björgunarmiðstöð ber að hafa tiltækar nýjustu upplýsingar sem skipta máli fyrir leitar og björgunaraðgerðir hver á sínu svæði, þar á meðal upplýsingar um:

- .1 björgunareiningar;
- .2 hver önnur opinber eða einkatæki og búnað, þar á meðal flutningatæki og eldsneytisbyrgðir sem líkleg væru til að koma að notum við leitar og björgunaraðgerðir;
- .3 fjarskiptaleiðir sem grípa gæti þurft til í leitar og björgunaraðgerðum;
- .4 nöfn, síma, telex og telefaxnúmer umboðsmanna skipa, ræðismanna, alþjóðastofnana og annarra stofnanna sem gætu aðstoðað við að afla mikilvægra upplýsinga um skip;
- .5 stað, kallmerki, varðtíma og tíðnir allra fjarskiptastöðva sem gæti þurft að nýta í leitar og björgunaraðgerðum;
- .6 stað, kallmerki, varðtíma og tíðnir strandarstöðva sem útvarpa veðurspám og viðvörðunum fyrir leitar og björgunarsvæðið;
- .7 stað og varðtíma þjónustuaðila sem halda hlustvörslu og á hvaða tíðnum er hlustað;
- .8 hluti sem líklegir eru til að vera teknir í misgripum fyrir óstaðsett eða ótilkynnt brak;
- .9 staði þar sem neyðarbúnaður, sem varpa má úr loftfari, er geymdur.

- I.1.2 Hver björgunarmiðstöð ætti að hafa aðgang að upplýsingum um stað, stefnu, hraða og kallmerki eða einkenni skips á sínu svæði sem gæti aðstoðað skip eða menn í sjávarháska. Þessar upplýsingar ber að geyma annaðhvort á björgunarmiðstöðinni eða hafa þær aðgengilegar þegar þeirra er þörf.
- I.1.3 Hafa ber kort í stórum mælikvarða á hverri björgunarmiðstöð til að sýna eða skrá á upplýsingar varðandi leitar og björgunaraðgerðir á svæði hennar.

I.2 Framkvæmdaáætlanir og leiðbeiningar.

- I.2.1 Hverri björgunarmiðstöð ber að útbúa eða hafa til reiðu nákvæma áætlun eða leiðbeiningar til að vinna eftir, við leitar- og björgunaraðgerðir á sínu svæði.
- I.2.2 Í áætlunum eða leiðbeiningum ber að tilgreina tilhögun á eldsneytistöku og annari þjónustu, að því marki sem mögulegt er fyrir skip, loftför og önnur farartæki sem notuð eru í leitar- og björgunaraðgerðum, þar á meðal þeirra sem önnur ríki leggja til.
- I.2.3 Í áætlunum og leiðbeiningum ætti að vera tilgreint í smáatriðum um athafnir, sem framkvæmdar skulu af þeim, sem þátt taka í leitar- og björgunaraðgerðum á svæðinu, þar á meðal:
- .1 hvernig á að framkvæma leitar og björgunaraðgerðir;
 - .2 notkun fjarskiptakerfa og stöðva sem til eru;
 - .3 aðgerðir sem gera skal í samvinnu við aðrar björgunarmiðstöðvar, eftir því sem við á;
 - .4 leiðir til að gera skipum á sjó og flugvélum á flugi viðvart;
 - .5 skyldur og vald starfsfólks sem tilnefnt er til leitar og björgunaraðgerða;
 - .6 möguleg tilfærsla tækja vegna veðurs eða annarra aðstæðna;
 - .7 leiðir til að komast yfir nauðsynlegar upplýsingar sem varða leit og björgun, svo sem tilkynningar til sjófarenda, veðurfregnir, veðurspár og sjólag.

- .8 leiðir til að fá viðeigandi aðstoð frá öðrum björgunarmiðstöðvum, t.d. skip, loftför, mannafla eða búnað.
- .9 leiðir til að aðstoða björgunarskip eða önnur skip til móts við skip í neyð, og;
- .10 leiðir til að leiðbeina loftfari sem neyðist til að votlenda, til móts við skip.

I.3 Viðbúnaður björgunareininga.

- I.3.1 Sérhver björgunareining skal að vera viðbúin í samræmi við verkefni sitt og ber henni að upplýsa viðkomandi björgunarmiðstöð um viðbragðsstöðu sína.



Rannsóknarnefnd sjóslysa
Jón A. Ingólfsson framkvæmdastjóri
Flugstöðin Stykkishólmi
340 Stykkishólmi

LHG/036//5.5 /DS/SSK/sig
Reykjavík 7. mars 2003

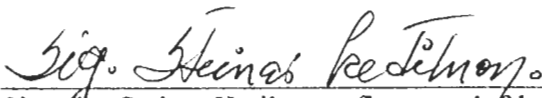
Efni: Athugasemdir við drög að skýrslu RNS um björgunarferlið þegar Svanborg SH 404 fórst við Svörtuloft 7. desember 2001.

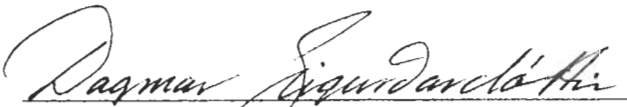
Landhelgisgæslan telur skýrslu Rannsóknarnefndarinnar mjög greinargóða og þarfa. Hún varpar skýru ljósi á atburðarásina. Landhelgisgæslan gerir eftirfarandi athugasemdir:

1. Í skýrsludrögum er lagt til að þylusveitir Landhelgisgæslunnar fái heimild til forgangsaksturs í umferðinni. Landhelgisgæslan hefur á undanförunum árum óskað eftir heimild til slíks við dómsmálaráðuneytið og er erindið í athugun.
2. Með skírskotun til 3. kafla í greinargerð Landhelgisgæslunnar tók 36 mínútur að koma þyrlunni í loftið en ekki 38 mínútur eins og fram kemur á bls. 8 og 10 í skýrsludrögum.
3. Það myndi auka öryggi ef þylusveit Landhelgisgæslunnar yrði ávallt til staðar á flugvelli, ekki aðeins á bakvöktum. Landhelgisgæslan er sammála þessari athugasemd en þetta hefur í för með sér að bæta þarf við þremur þyrluáhöfnum með tilheyrandi kostnaði.
4. Verklagsreglur LHG varðandi beiðni um aðstoð varnarliðsins eru í samræmi við samstarfssamning við varnarliðið dags. 6. febrúar 1990 en sá samningur kallast „OPERATING INSTRUCTIONS AND GUIDELINES“ og er undirritaður af forstjóra Landhelgisgæslunnar og yfirmanni varnarliðsins á Keflavíkurflugvelli. Í kafla 6 í greinargerð Landhelgisgæslunnar er gerð grein fyrir þeim reglum sem gilda. Í gegnum tíðina hefur Landhelgisgæslan óskað eftir aðstoð þyrla varnarliðsins þegar verkefni hafa krafist þess í samræmi við þennan samning. Það hefur verið gert á grundvelli faglegs mats starfsmanna Landhelgisgæslunnar. Sú verklagsregla hefur verið tekin upp að ávallt er kallað strax á þyrlur varnarliðsins til aðstoðar þegar aðstæður eru tvísýnar.
5. Varðandi flugendurvarpa er vísað til 4. kafla í greinargerð Landhelgisgæslunnar á bls. 3-4.



6. Varðandi kafla 8 um varnarliðið skal tekið fram að í skýrslunni virðist gæta þess misskilnings að þyrlusveit varnarliðsins hafi ekki farið eftir flughandbók varðandi veðurhæð er þyrla þess var gangsett. Það er talið alvarlegt brot af hálfu flugmanns ef hann fer ekki eftir reglunum og er ekki vitað til þess að þær hafi verið brotnar er þyrla varnarliðsins var gangsett. Samkvæmt upplýsingum Landhelgisgæslunnar var þyrla varnarliðsins gangsett þegar veðurhæð var undir 40 hnútum og er það leyfilegt. Í skýrslu flugdeildar Landhelgisgæslunnar til yfirmanns gæslufrákvæmda kemur hins vegar fram, að aðrar reglur gildi um veðurhæð þegar þyrlur eru ræstar hjá varnarliðinu en hjá Landhelgisgæslunni. Það skýrist af tegund og búnaði vélanna.


Sigurður Steinar Ketilsson yfirm. gæslufrkv.


Dagmar Sigurðardóttir lögfr.

Viðauki 3

- Bréf rannsóknarnefndar sjóslysa til BSV svæði 5
- Svæðistjórn björgunarsveita svæði 5: Svör við spurningum RNS
- ▣ Önnur samantekt vegna strands Svanborgar SH 404
- Starfsreglur svæðisstjórna Björgunarsveita
- ▣ Starfsreglur Landsstjórnar Björgunarsveita
- Bréf rannsóknarnefndar sjóslysa til áhafnar b/b Björgu Hellissandi
- Greinargerð áhafnar b/b Björg



Stykkishólmur 23. okt. 02/jai

**Slysavarnafélagið Landsbjörg
Björgunarsveit - Svæði 5
Stangarhyl 1
110 Reykjavík**

Björgunarferli þegar Svanborg SH fórst við Svörtuloft þann 7. des. 2001

Með vísan í meðfylgjandi bréf frá samgönguráðuneytinu til rannsóknarnefndar sjóslysa (RNS), tilv. SAM02070010/366, dags. 8. júlí 2002. Eins og fram kemur í bréfinu hefur þess verið óskað að rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) rannsaki björgunarþátt sjóslyssins þegar Svanborg SH varð vélarvana og fórst við Svörtuloft með þeim afleiðingum að þrír affjórur skipverjum fórust. Í væntanlegri samantekt og skýrslu okkar um málið teljum við eðlilegt að þeir björgunaraðilar sem komu að þessu hörmulega slysi hafi tækifæri til að greina frá atburðarrásinni frá sínum sjónarhóli og hvaða lærdóm megi draga af henni. Góðfúslega greinið RNS frá eftirfarandi:

Stjórn og verklagsreglur björgunarsveita

Það sem leitað er eftir umfram það sem kom fram í ferilskýrslum björgunarsveitarinnar er eftirfarandi atriði:

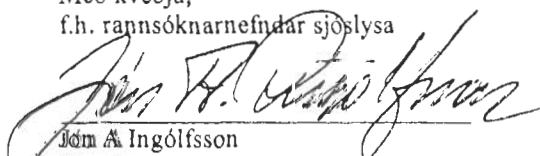
- ✓ Lýsing á því hvernig gekk að komast á slysstað. Hvað gekk vel og hvað hefði mátt fara betur.
- ✓ Fyrirliggjandi upplýsingar um staðsetningu Svanborgar og hugsanlegar tafir vegna þeirra.
- ✓ Stjórnun aðgerða á vettvangi og á leitarstarfi daganna á eftir.
- ✓ Mat á aðstæðum og möguleikum sveitarinnar til björgunar.
- ✓ Fjarskipti á milli aðila á slysstað og önnur samskipti.
- ✓ Búnaður sveitarinnar á slysstað og möguleikar hennar við þessar aðstæður.

Einnig er óskað eftir mati á því hvort eitthvað hefðibetur mátt fara ásamt þeim hugsanlegum atriðum sem þið viljið koma á framfæri varðandi málið. Einnig þeir þættir sem þið teljið að skipt geti máli við rannsókn málsins og hugsanlegum tillögum í öryggisátt

Við viljum minna á að RNS er ekki frekar en í öðrum málum að leita eftir sök eða ábyrgð í þessu máli heldur einungis að vinna með það að leiðarljósi „að koma í veg fyrir slys um borð í skipum og að öryggi til sjós megi aukast, sbr. 3. mgr. 1. gr. laga nr. 68/2000. Það er því ykkar ákvörðun hvað af þeim upplýsingum sem þið látið okkur í té séu trúnaðarmál og hvað ekki, en gott væri að það yrði aðskilið og merkt sem slíkt.

Formlegt svar óskast eigi síðar en 02. des. 02. Drög að lokakýrslu verður send björgunarsveitinni til umsagnar.

Með kveðju,
f.h. rannsóknarnefndar sjóslysa


Jón A. Ingólfsson
framkvæmdastjóri



SLYSAVARNAFÉLAGIÐ
LANDSBJÖRG

Rannsóknarnefnd sjóslysa
Flugstöðin Stykkishólmi
340 Stykkishólmi

Reykjavík, 27. nóvember 2002

EFNI: SVAR VIÐ BRÉFI FRÁ 23. OKTÓBER VEGNA SVANBORG SH 404

Meðfylgjandi er svar við erindi Rannsóknarnefndar sjóslysa frá 23. október síðastliðinum. Erindið var sent áfram til svæðisstjórnar björgunarsveita á svæði 5, sem fyrir hönd Slysavarnafélagsins Landsbjargar stýrði aðgerðum á svæðinu.

Ef óskað eftir frekari upplýsingum, vinsamlegast hafið samband við undirritaðan.

Með kveðju

Þorsteinn Þorkelsson
Sviðsstjóri björgunarsviðs
Slysavarnafélagið Landsbjörg

Meðfylgjandi: Svæðisstjórn björgunarsveita svæði 5, Svanborg SH 404



Svæðisstjórn
björgunarsveita
svæði 5.



Svanborg SH 404
Opinber rannsókn

Svör við spurningum RNS.

Svanborg SH 404

Bréf frá rannsóknarnefnd Sjóslýsa (RNS) dagsett 23.10.2002, með vísan í bréf frá samgönguráðuneytinu dagsettu 8.7.2002.

Þar er óskað eftir svörum við sex spurningum, og mati á því hvort eitthvað hefði mátt fara betur.

Svör við spurningum RNS.

1. Vel gekk að komast að Skálasnagavita, bílfært, þaðan að strandstað varð að ganga um það bil 1,7 km yfir úfið hraun með þungan búnað, tvenn fluglínutæki gekk frekar hægt vegna veðurs.
2. Samkvæmt sjálfvirkri tilkynningarskyldu var staðsetning 64°50,54 og 24°01,47, bátur taldi staðinn aðeins norðar.
3. Stjórnun björgunaraðgerða var í höndum svæðisstjórnar sem staðsett var í björgunarstöð á Hellissandi, vetvangsstjórn var á veetfangi. Um dagana á eftir er vísað í skýrslu svæðisstjórnar og kort sem þar eru.
4. Aðstæður voru mjög slæmar til björgunar. Björgunarsveitarmenn sáu einn mann um borð þegar þeir komu á staðinn. Fluglínutæki voru sett upp á óhefðbundinn hátt. Líflínan vaar gerð klár til þess að strengja hana yfir brú bátsins þannig að skipsbrotsmaðurinn sem var á brúnni gæti mögulega húkkað krók á björgunargallanum á línuna, síðan átti að strekkja línuna þannig að maðurinn rynni til björgunarmanna sem höfðu komið sér fyrir á klettasnös.
5. Fjaarskipti voru frekar erfið milli stjórnstöðvar og göngumanna, bæði vegna hávaða í veðri og hvað handtalstöðvar þoldu illa seltu sem stöðugt gekk yfir menn, farsímasamband (NMT) var þökkalegt en álag mikið, talstöðvarsamband milli stjórnstöðvar og bíla við Skálasnagavita var ágætt og úr bílum við göngumenn. Flugendurvarpi sem ssvæðisstjórn bað um kom ekki yfir svæðið. Samskipti við varðskip voru mjög góð.
6. Tvenn fluglínutæki voru á slysstað ásamt sigbúnað, sjúkrabúnaði og öryggisbúnaði björgunarmanna, mat á möguleikum getur aldrei orðið annað en ágiskun en vísað til svars við lið 4.
7. Sjá nánar í skýrslu svæðisstjórnar.

Tillaga til úrbóta.

Það sem þarf að gera er að útbúa léttaari og meðfærilegri fluglínutæki, en þau hafa verið nánast óbrétt frá að þau voru fyrst tekin í notkun. Nú eru komin ný efni í köðlum og þess háttar, sem eru léttari og sterkari en það sem nú er notað, en björgunarsveitir hafa því miður ekki fjárhagslegt bolmagn til þess að þróa nýjan búnað en eru tilbúnar að vinna að þróun og prófunum ef einhver gæti kostað það efni sem til þarf og einnig ef kaupa þarf vinnu sérfræðinga til verksins. Verki þessu þarf að hraða sem mest.

Hvað gekk vel.

Vel gekk að manna aðgerðina, kallaðar voru út allar björgunarsveitir á norðanverðu Snæfellsnesi með “ ÚTKALL RAUÐUR “ sem er hraðasta útkall hjá björgunarsveitum og þýðir að heimilt er fyrir björgunarsveitir að nota forgangsakstur á leið á slysstað. Svæðisstjórn var kölluð út kl: 17.52 og voru fyrstu menn mættir í hís á Hellissandi kl: 18.01, sjá nánar í skýrslu svæðisstjórnaar.

Tillögur til úrbóta á svæðinu.

Það sem helst væri hægt að gera til að auka öryggi og hraða við björgunaraðgerðir á svæðinu er að gera göngustíg (bílfærann fyrir björgunarbíla) með bjarginu frá Skálasnagavita og suður úr og einnig frá Skálasnagavita að vegslóða að Öndverðanesi.

Það sem gert hefur verið til úrbóta.

Ákveðið hefur verið að koma upp endurvarpa fyrir bjrgunarsveitir efst í lóranmastrið á Gufuskálum, og kemur það til með að bæta fjarskiptasamband mikið á svæðinu. Endurvarpi þessi er eign Slysavarnarfélagsins Landsbjaargar.

Hvað hefði mátt ganga betur.

Þegar beðið var um endurvarpa í flugvéel yfir svæðið var því svarað játandi en eitthvað kom í veg fyrir að úr því yrði og fékk svæðisstjórn ekki að vita það fyrr en allt of seint. Ástæður þess eru óskiljanlegaar, vegna þess að flugvél sú sem er með endurvarpa flýgur er það hátt að hún hefur engin áhrif á aðra flugumferð. Þetta er atriði sem má aldrei endur taka sig. Sjá nánar skýrslu svæðisstjórnar.

Lokaorð svæðisstjórnar björgunarsveita á svæði 5.

Svæðisstjórn finnst sjálfsagt og eðlilegt að svara þeim spurningum sem fram koma í bréfi RNS, en viljum benda á að svör við þeim flestum eru í skýrslu okkar og dagbók sem send vaar RNS að loknum aðgerðum.

Þar sem í bréfinu er talað um “björgunarsveitina” viljum við ítreka að margaar björgunarsveitir komu að aðgerð þessari eins og fram kemur í skýrslu svæðisstjórnaar og unnu þær allar undir stjórn svæðisstjórnar.

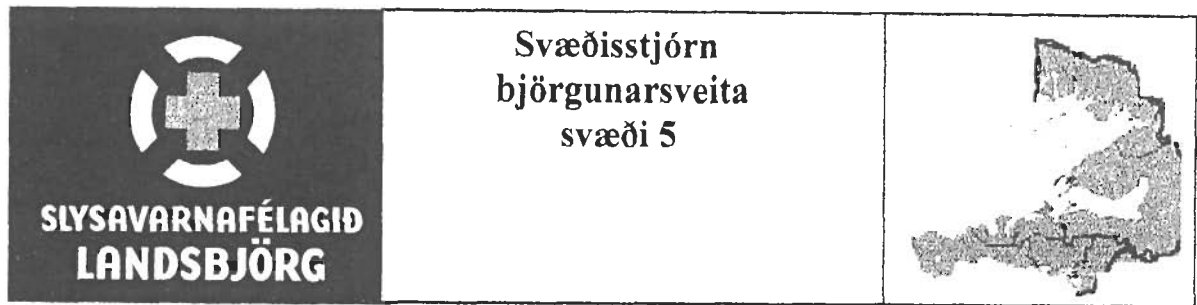
Svæðisstjórn á svæði 5 óskar eftir skriflegum upplýsingum um hvaða aðilum voru send samsvarandi bréf um rannsókn á þessari aðgerð.

Tilgangur rannsóknar?

Svæðisstjórn björgunarsveita á svæði 5 óskar eftir því að fá upplýsingar um hvaða tilgangur er með rannsókn þessari, þar sem tekið er fram að ekki sé verið að leita eftir sök eða ábyrgð í þessu máli.

Fyrir hönd svæðisstjórnar á svæði 5, Baldur Gíslason formaður svæðisstjórnar.

—



Samantekt vegna strands Svanborgar SH 404.

Í þessari samantekt er byggt á gögnum dagbókar svæðisstjórnar 5. Atriði sem óskað er eftir og ekki koma fram í dagbók eru fyrst og fremst byggðar á mati viðkomandi.

Atriði sem RNS óskar að komi fram og kalla á getgátur eru ekki teknar til umfjöllunar.

Föstudaginn 7 des. 2001 voru björgunarsveitir kallaðar út vegna báts sem átti í erfiðleikum skammt frá landi við Svörtuloft á Snæfellsnesi. Útkallið barst áhöfn b/b Bjargar 17.48 en svæðisstjórn 17.52. Í áhöfn b/b Bjargar var þá Davíð Óli Axelsson svæðisstjórnarmaður. Ingi Hans Jónsson úr Grunddarfirði einnig í svæðisstjórn 5 er þá staddur á Hellissandi. Ingi fór þá strax í stjórnstöð björgunarsveitarinnar á Hellissandi. Örn Ármann úr Grundarfirði svæðisstjórn 5 var staddur stutt frá og kom í stjórnstöð 18.01. Stjórn aðgerðarinnar er þá komið á strax á frumstigi. Fyrir liggur að veður er afleitt, báturinn með dautt á vél og er að reka upp í bjargið. Upplýsingaár sem stuðst er við eru fyrst og fremst frá skipstjórum á vetvangi. Fyrstu viðbrögð stjórnenda eru að skipuleggja björgun og voru björgunarsveitir sendar með fluglínutæki í átt að Skálasnagavita. Fyrir lá að við elilegar aðstæður taki björgunarsveitir ca. 30 – 40 mín. að komast á staðinn. Því er ekkert látið tefja það að menn komist sem fyrst í námunda við mögulegann strandstað. Á meðan er stjórnstöð í Reykjavík TFA í sambandi við skipstjórnann á Steeinunni SH og kemur fram í því samtali kl: 18.10 að Svanborg sem komin er allveg upp í bjargið fyrir norðan Skálasnagavita kl: 18.12 telur sami að báturinn sé beint úti fyrir vitanum og þeir geti ekkert gert. Kl: 18.14 kallar TFA út staðsetningu 64°50,50 og 24°10,50 sem fengin var úr STK tæki Svanborgar. Þá er ítrekað að 4 menn séu um borð. Veður og færð hömluðu för björgunarmanna, einnig var eitthvað um að einkabílar björgunarmanna og annara festust og orsökuðu einhverjar tafir. Rétt er að fram komi að í byggðarlögum eins og Hellissandi eru fjölmargir fyrrverandi björgunarsveitarmenn sem koma í aðgerðir og hjálpa. Oft er um að ræða einstaklinga sem búa yfir miklilli þekkingu og geta veitt ómetanlega hjálp. Aslengt er hins vegarað þeir mæti í aðgerð án vitundar stjórnenda. Mat á töfum af þessum sökum verður ekki metin en ljóst er að fyrstu ssamskipti stjórnstöðvar við björgunarmenn við Skálasnagavita fóru fram kl: 19.23 og má því ljóst vera að það tók björgunarmenn um eina klukkustund að komast að Skálasnagavita. Akvegur liggur að Skálasnagavita og björgunarmenn urðu því að komast þangað hvar svo sem báturinn væri strandaður við bjargið. Skömmu eftir að björgunarmenn fóru úr húsi fá stjórnendur í stjórnstöð staðfestingu á staðarákvörðun. Í stjórnstöð er þá kominn Baldur Gíslason svæðisstjórnarmaður og Pétur H Magnússon skipstjórnarmaður. Þeir setja staðsetninguna út í kort og telja bátinn strandaðann 1,7 km fyrir sunnan Skálasnagavita. Vetvangsstjórn á bjarginu var þá í höndum svæðisstjórnarmanna Magnúsar Emanúelssonar og Arnar Ármanns. Stjórnstöð biður þá um að fara með björgunarmenn suður bjargbrúnina auk þess sem leitað er staðfestingar stjórnstöðvar Tfa á staðsteningunni. Kl: 19.57 heyrir maday frá STK tæki Svanborgar. Kl: 20.10

koma fyrstu björgunarmenn á strandstað, þeir sjá þá aðeins einn mann um borð'. Veður var þá orðið skaplegra og sáu menn allan bátinn. Björgunarmenn gátu kallast á við skipverjann sem hafði skorðað sig á þaki bátsins. Hann hafði þá ekki orðið var félaga sinna í "20 mín". Á strandstað undirbjuggu björgunarmenn björgun með því að leggja líflínu fyrir vikina og hugðust strengja hana yfir bátinn og ná þannig til skipverjans á þaki bátsins. En til þess þurfti ekki að koma því þýrla VL var komin á veffang kl: 20.27.

Svæðisstjórnir starfa í umboði og með aðstoð opinberra viðbragðsaðila eins og í þessu tilfelli stjórnstöðvar TFA í Reykjavík, lögreglu á Snæfellsnesi og landstjórnar björgunarsveita. Öll þau aðföng og aðstoð sem svæðisstjórnir þurfa utan svæðis biðja þær landsstjórn að annast. Í þessu tilfelli var þess óskað við landsstjórn að hún annaðist aukið útkall og útvegaði flugendurvarpa. Flugendurvarpi hefði tryggt betra samband stjórnenda og skapað björgunarmönnum aukið öryggi. Sinjun á flugendurvarpa skapaði því öryggisleysi og torvelaði okkur nokkuð eðlileg samskipti. Sinjunin hafði engin áhrif á lífsbjargandi þætti aðgerðarinnar þar sem engin slys urðu á björgunarmönnum. Í þessari aðgerð var allt tiltækt björgunarlið og búnaður virkjaður nema nefndur endurvarpi.

Varðandi umhverfi, aðstæður og samstarf er erfitt að meta ýmsa þætti og kalla aðeins á getgátur.

Rétt er að eftirfarandi komi fram:

1. Sá vafi sem í upphafi lék á staðsetningu bátsins hafði engin áhrif á aðgerðina þar sem björgunarmenn þurftu að fara þessa leið sem er sú eina auk þess sem örugg staðsetning er komin þegar björgunarmenn koma á bjargið.
2. Aðeins einn maður var um borð þegar fyrsta mögulega björgun frá landi var til staðar.
3. Gott samstarf var við varðskip en engin samskipti voru við þýrlu og stjórnstöð LHG neitaði stjórnendum (I H J) og einnig sýslumanni um upplýsingaar.
4. Upplýsingar um tvo menn (flotgalla) á reki fyrir utan strandstað bárust svæðisstjórn eftir að þýrlan lenti á Rífsflugvelli. Þá var b/b Björg lögð af stað í land enda ekkert mögulegt að gera. Þýrlu menn töldu þessa menn/galla vera á þriðju báru. Þeir gátu ekkert fullyrt um hvort um menn eða tóma galla væri að ræða þar sem gallarnir voru á grúfu. Þriðja bára á þessu svæði gæti verið 70 metra frá bjarginu. B/b Björg komst næst bjarginu 0,4 mílu (um 700 m) hefðu þessar upplýsingar borist á meðan b/b Björg var á staðnum hefðum við látið hann biða þar. Þrátt fyrir að allt rek bæði vind- og straumrek væri norður með landinu.
5. Allt tiltækt lið lögreglu, heilsugæslu og safnaða var strax virkjað. Samstarf allra þessara var með miklum ágætum. Það er starfsvenja hjá svæðisstjórn 5 að gera sóknarpresti aðvart ef ástæða þykir til og var það gert.
6. Fréttir fjölmiðla sköpuðu okkur óþægindi og voru ótímabærar á fyrstu mínútum aðgerðar. Ásamt því að fjölmiðlar hringdu stöðugt í björgumarbíla á bjarginu og lokuðu því fyrir nauðsynleg samskipti stjórnstöðvar við bílana.
7. Aðstæður reyndu á ýrustu kröfur til björgunarmanna.
8. Í öllum aðgerðum starfar svæðisstjórn í umboði viðkomandi yfirvalds. Þegar svæðisstjórn hefur skilað skýrslu sinni telur hún sig hafa lokið því verki sem henni var falið., Því verður framvegis vísað á viðkomandi yfirvald í rannsókn sem þessari.



Fh. Svæðisstjórnar björgunarsveita á svæði 5, Baldur Gíslason

Starfsreglur svæðisstjórna björgunarsveita

Starfsreglur svæðisstjórna björgunarsveita eru settar í samræmi við starfsreglur Landsstjórnar björgunarsveita, sem stjórn Slysavarnafélagsins Landsbjargar setur.

Skipun svæðisstjórna

1. Innan hvers svæðis sem afmarkað er af Landsstjórn björgunarsveita, skal starfa svæðisstjórn. Í henni eru fulltrúar björgunarsveitanna, sem á svæðinu starfa, a.m.k. einn fulltrúi frá hverri sveit. Skipa skal a.m.k. sex menn í svæðisstjórn óháð fjölda björgunarsveita á svæðinu.
2. Björgunarsveitir á einstökum svæðum skipa menn í svæðisstjórnir og skal það gert eigi síðar en 31. maí ár hvert.
3. Stefnt skal að því að allir fulltrúar í svæðisstjórn hafi fengið menntun í skipulagningu leitar- og björgunarstarfa svo og hafi réttindi vettvangsstjóra samkvæmt skipulagi Almannaþingarinnar.
4. Svæðisstjórnir bera sérstök einkenni sem Landsstjórn ákveður.

Verkefni svæðisstjórna

5. Svæðisstjórn fer með stjórn leitar- og björgunaraðgerða sem boðað er til innan svæðisins f.h. Landsstjórnar. Ef heimasveit ræður ein við staðbundið verkefni getur hún unnið það í samráði við svæðisstjórn. Ef björgunarsveitir innan viðkomandi svæðis ráða ekki við verkefni, má ekkert hindra að aðstoðar verði leitað til Landsstjórnar.
6. Svæðisstjórn hefur samráð við lögreglufyrirvöld um aðgerðir eftir því sem við á.
7. Hlutverk svæðisstjórna í starfi Almannaþingarinnar er eins og hér segir:

7-A Hlutverk svæðisstjórna björgunarsveita á áfallssvæði er að annast eftirtalin verkefni fyrir lögreglustjóra/almannavarnanefnd, samkvæmt beiðni hverju sinni.

7-A-1 Boða og virkja björgunarsveitir til aðgerða innan viðkomandi stjórnsýsluumdæmis.

7-A-2 Hraðkönnun á ástandi og afleiðingum þess atburðar sem orðið hefur og upplýsingagjöf til lögreglustjóra/almannavarnanefndar um það samkvæmt skipulagi þar um.

- 7-A-3 Aðstoða við að setja upp og reka vettvangsstjórnstöð á áfallssvæði undir stjórn vettvangsstjóra sem lögreglustjóri skipar.
- 7-B Svæðisstjórnir utan áfallssvæðis annast í umboði Almannavarna ríkisins og Landsstjórnar björgunarsveita eftirtalin verkefni samkvæmt beiðni hverju sinni:
- 7-B-1 Boða og virkja björgunarsveitir til aðgerða utan viðkomandi svæðis.
- 7-B-2 Setja upp og stjórna ytri biðsvæðum björgunarsveita.
- 7-B-3 Önnur aðstoð á áfallssvæði samkvæmt beiðni Landsstjórnar hverju sinni.
8. Svæðisstjórn skal ákveða hvernig hún skuli boðuð út, hvar hún komi saman og tilkynna það Landsstjórn. Ef aðstæður krefjast, þá getur svæðisstjórn ákveðið fleiri en einn samkomustað. Svæðisstjórnarmenn bera ábyrgð á því að ávallt liggi fyrir vitneskja um lengri forföll þeirra eða brottför af svæðinu. Skal Landsstjórn og viðkomandi yfirvöldum tilkynnt ef boðunarkerfi breytist við þetta.
9. Þegar svæðisstjórn stjórnar samræmingu björgunaraðgerða tilnefnir hún vettvangsstjóra svo fljótt sem auðið er. Áður en vettvangsstjóri hefur verið tilnefndur ber fyrsta þjálfaða björgunaraðilanum sem á vettvang kemur að takast á hendur skyldur og ábyrgð vettvangsstjóra. Vettvangsstjóri er ábyrgur fyrir eftirfarandi verkefnum:
- 1) Ákveða vettvang og möguleg frávik.
 - 2) Ákveða leitarsvæði og verkefni björgunaraðila.
 - 3) Skipar stjórnendur yfir einstök verkefni.
 - 4) Ábyrgur fyrir reglulegri skýrslugjöf til Landsstjórnar, ásamt lokaskýrslu eftir að aðgerðum er lokið.
- Landsstjórn setur nánari reglur um skyldur og starfssvið vettvangsstjóra. Landsstjórn útbýr eyðublöð til skýrslugerðar fyrir svæðisstjórn.
10. Í bráðatilvikum geta fulltrúar í svæðisstjórn eða forystumenn björgunarsveita hafið útkall strax og vitneskja liggur fyrir, en samtímis skal kalla út svæðisstjórn. Tilkynna skal Landsstjórn öll útköll svæðisstjórna strax og fyrstu aðgerðir eru hafnar.
11. Kallmerki svæðisstjórnar er svæðisstjórn og staðarnafn. Svæðisstjórn fær til liðs við sig starfsfólk eftir þörfum. Hún skráir og heldur saman öllum gögnum um aðgerðir. Að loknum aðgerðum skal skila skýrslu til Landsstjórnar á eyðublöðum þar um. Þá gefur hún eftir atvikum út fréttatilkynningar til björgunarsveita og fjölmiðla meðan á aðgerðum stendur og í lok þeirra.
12. Eftir meiriháttar aðgerðir skal svæðisstjórn boða til umræðufundar með forystumönnum björgunarsveitanna. Einnig skal hún koma saman hvernær sem einhver björgunarsveit starfandi á svæðinu æskir þess og eigi sjaldnar en tvisvar á ári. Boða skal til funda alla fulltrúa svæðisstjórnarinnar. Rita skal fundargerð.

13. Svæðisstjórn skal vinna viðbragðsáætlun, sem taki meðal annars til leitar- og björgunarskipulags á sínu svæði í samstarfi við björgunareiningar. Í þeirri áætlun komi fram hvernig hefja skal aðgerðir, hver fari með stjórnvald og hvernig svæðisstjórn skal virkjuð. Þá skal svæðisstjórn kynna áætlunina og tryggja að hún sé tiltæk í öllum björgunarstöðvum svæðisins og hjá Landsstjórn björgunarsveita. Svæðisstjórn getur leitað til Landsstjórnar með aðstoð við gerð áætlana.
14. Svæðisstjórn skal alltaf hafa samráð við Landsstjórn varðandi flutning milli svæða á mannskap, tækjum, búnaði, hundum og öðru því er samtökin hafa yfir að ráða.
15. Komi upp ágreiningur innan svæðisstjórnar eða milli svæðisstjórna skal beina honum til Landsstjórnar til úrskurðar.

Reykjavík, 2. október 1999

F.h. stjórnar Slysavarnafélagsins Landsbjörg,
Ólafur Proppé

Starfsreglur Landsstjórnar Björgunarsveita

Stjórn Slysavarnafélagsins Landsbjörg, skipar fyrir 1. september ár hvert, a.m.k. 8 menn í Landsstjórn björgunarsveita og tilnefnið formann að fengnum tillögum frá Landsstjórn.

Hlutverk Landsstjórnar

1. Landsstjórn fer með yfirstjórn allra björgunaraðgerða á landi og sjó fyrir hönd Slysavarnafélagsins Landsbjörg.
2. Fulltrúar í Landsstjórn skulu skiptast á um að vera á bakvökum, þannig að a.m.k. einn Landsstjórnarmaður geti komið í stjórnstöð Landsstjórnar fyrirvaralaust. Ávallt skulu liggja fyrir upplýsingar hjá útkallssíma hver er á bakvakt.
3. Landsstjórn skal skipta landinu í leitar- og björgunarsvæði í samráði við heimamenn og hafa forgöngu um skipan svæðisstjórna. Hún skal og semja drög að starfsreglum fyrir svæðisstjórnir, er síðan séu lagðar fyrir stjórn Slysavarnafélagsins Landsbjörg til samþykktar. Þessar starfsreglur má útfæra nánar í samræmi við aðstæður á hverjum stað. Skal það þá gert í samráði við Landsstjórn.

Sérstakur aðgerðastjórnarhópur, sem er nefndur Sjóstjórn björgunarsveita aðstoðar björgunarmiðstöð MRCC-Coastal við skipulagningu leitar og björgunar á sjó samanber sérstakar starfsreglur um Sjóstjórnina. Almenn gilda sömu reglur um svæðisstjórnir og Sjóstjórn í starfsreglum Landsstjórnar.

4. Landsstjórn hefur eftirlit með að svæðisstjórnir starfi eftir settum reglum um Landsstjórn og svæðisstjórnir.
5. Það skal vera aðalregla að berist leit á landi niður á fjörur eða út á sjó, þá skal stjórn vera áfram í höndum Landsstjórnar eða svæðisstjórnar svo fremi að það stangist ekki á við "Reglur um skipulag og yfirstjórn leitar og björgunar á hafinu og við strendur Íslands".
6. Þegar Landsstjórn er að störfum skal hún bera sérstök auðkenni, sem hún ákveður sjálf. Ennfremur ákveður hún auðkenni fyrir svæðisstjórnir.
7. Landsstjórn sker úr ágreiningi, sem upp kann að koma innan svæðisstjórna.

Stjórnstöð Landsstjórnar björgunarsveita

8. Landsstjórn björgunarsveita hefur yfir að ráða sérstakri stjórnstöð og hefur sérstakan útkallssíma. Vaktmaður útkallssímans ákveður háskastig og boðar Landsstjórn, svæðisstjórnir og björgunareiningar skv. eftirfarandi reglum:

Óvissustig (grænn):

Framkvæmir eftirgrennslan í samráði við Landsstjórn. Óvíst er að atvikið komi til kasta björgunarsveita eða svæðisstjórna. Hér er ekki átt við smærri atvik eins og t.d. að draga upp bíla eða könnun einstakra björgunarmanna á neyðarljósum eða hliðstæð atvik.

Viðbúnaðarstig (gulur):

Tilkynnir Landsstjórn og kallar út í samráði við hana þær björgunareiningar og svæðisstjórnir, sem settar skulu í viðbúnaðarstöðu.

Hættustig (rauður):

Kallar út björgunareiningar, viðkomandi svæðisstjórnir og boðar Landsstjórn

9. Bakvakt Landsstjórnar tekur ákvörðun um hvenær stjórnstöðin er virkjuð. Formaður Landsstjórnar fer með verkstjórn í stjórnstöðinni í aðgerðum ef hann er á staðnum, annars vakthafandi Landsstjórnarmaður eða annar, sem þeir tilnefna.
10. Þegar Landsstjórn er að störfum, þá skal stjórnstöðin vera sérstaklega merkt henni og vera lokuð öðrum en þeim sem er þar starfa.
11. Hlutverk stjórnstöðvar Landsstjórnar er fyrst og fremst að aðstoða vettvangs- og svæðisstjórnir við störf þeirra og vera þeim til ráðuneytis. Sé um umfangsmiklar aðgerðir að ræða, svo sem þegar þær spanna fleiri en eitt svæði, eða ef svæðisstjórn á af einhverjum ástæðum erfitt með að anna verkefninu, þá getur Landsstjórn ákveðið að yfirtaka stjórnina og skal hún þá tilkynna það formlega öllum viðkomandi aðilum.
12. Þegar Landsstjórn stjórnar samræmingu björgunaraðgerða tilnefnir hún vettvangsstjóra svo fljótt sem auðið er. Áður en vettvangsstjóri hefur verið tilnefndur ber fyrsta þjálfaða björgunaraðilanum sem á vettvang kemur að takast á hendur skyldur og ábyrgð vettvangsstjóra. Vettvangsstjóri er ábyrgur fyrir eftirfarandi verkefnum:
 1. Ákveða vettvang og möguleg frávik.
 2. Ákveða leitarsvæði og verkefni björgunaraðila.
 3. Skipar stjórnendur yfir einstök verkefni.
 4. Ábyrgur fyrir reglulegri skýrslugjöf til Landsstjórnar, ásamt lokaskýrslu eftir að aðgerðum er lokið.Landsstjórn setur nánari reglur um skyldur og starfssvið vettvangsstjóra. Landsstjórn útbýr eyðublöð til skýrslugerðar fyrir svæðisstjórn.
13. Landsstjórn fær til liðs við sig starfsfólk eftir þörfum.
14. Allar aðgerðir skulu skráðar og haldið saman öllum gögnum um aðgerðir.

15. Landsstjórn gefur út fréttatilkynningar eftir atvikum til fjölmiðla á meðan á aðgerðum stendur og í lok þeirra. Verkstjóri í stjórnstöð ber ábyrgð á sambandi við fjölmiðla.

Reykjavík, 2. febrúar 2002

F.h. stjórnar Slysavarnafélagsins Landsbjörg,
Jón Gunnarsson



Stykkishólmur 23.okt.02/jai

Slysavarnadeildin Björg
B.t. skipstjóra og áhafnar B.b. Björg
360 Hellisandur

Björgunarferli þegar Svanborg SH fórst við Svörtuloft þann 7. des. 2001

Með vísan í meðfylgjandi bréf frá samgönguráðuneytinu til rannsóknarnefndar sjóslysa (RNS), tilv. SAM02070010/366, dags. 8. júlí 2002. Eins og fram kemur í bréfinu hefur þess verið óskað að rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) rannsaki björgunarpátt sjóslyssins þegar að Svanborg SH varð vélarvana og fórst við Svörtuloft með þeim afleiðingum að þrír af fjórum skipverjum fórust. Í væntanlegri samantekt og skýrslu okkar um málið teljum við eðlilegt að þeir björgunaraðilar sem komu að þessu hörmulega slysi fái tækifæri til að greina frá atburðarrásinni frá sínu sjónarhorni og hvaða lærdóm megi draga af henni. Góðfúslega greinið rns frá eftirfarandi:

Stjórn og verklagsreglur björgunarsveita

Það sem leitað er eftir umfram það sem kom fram í ferilskýrslum björgunarsveitarinnar eru eftirfarandi atriði:

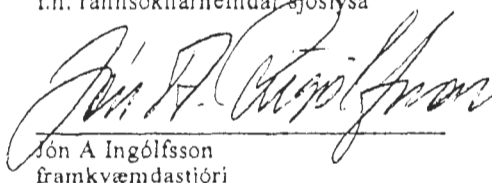
- ✓ Stjórn aðgerða á vettvangi og samstarf milli aðila.
- ✓ Mat á aðstæðum frá ykkar sjónarhóli og tímasetningar.
- ✓ Fjarskipti á milli aðila á slysstað svo og önnur samskipti, þ.e. við hverja var haft samskipti meðan á aðgerðum stóð.

Einnig er óskað eftir mati á því hvort eitthvað hefði betur mátt fara ásamt þeim hugsanlegum atriðum sem þið viljið koma á framfæri varðandi málið. Einnig þeir þættir sem þið teljið að skipt geti máli við rannsókn málsins og hugsanlegum tillögum í öryggisátt

Við viljum minna á að RNS er ekki frekar en í öðrum málum að leita eftir sök eða ábyrgð í þessu máli heldur einungis að vinna með það að leiðarljósi að koma í veg fyrir að óæskilegir orsakapættir endurtaki sig. Það er því ykkar ákvörðun hvað af þeim upplýsingum sem þið látið okkur í té séu trúnaðarmál og hvað ekki, en gott væri að það yrði aðskilið og merkt sem slíkt.

Formlegt svar óskast eigi síðar en 02. des. 02. Drög að lokakýrslu verður send björgunarsveitinni til umsagnar.

Með kveðju,
f.h. rannsóknarnefndar sjóslysa


Jón A. Ingólfsson
framkvæmdastjóri

Björgunarferli Bb Bjargar þegar Svanborg SH fórst við Svörtuloft þann 7.des.2001

Kl 17:48 Útkall kom á B/B Björg

Kl 17:58 fer Björg úr höfn á Rífi, haft var samband við Tilkynningarskylduna í síma til að fá nánari upplýsingar, Tilkynningarskyldan gefur okkur upp að m/b Svanborg reki í átt að Hraunvör og að Steinunn SH sé á leiðinni til Svanborgar og sé í talstöðvar sambandi við hann. Fjarskipti m/b Steinunnar heyrðust vel en ekkert heyrðum við í Svanborg. Haft var talstöðvarsamband við Steinunni um að við værum á leiðinni og fengum upplýsingar um veður og sjólag einnig að Steinunn teldi sig sjá ljósin á Svanborg.

Kl 18:17 Steinun SH lætur vita að ljósin séu slokknuð á Svanborgu.

Kl 18:45 ca, Kallar Steinunn að Svanborg sé að reka upp í bjargið.

Kl 19:20 ca, Eftir talstöðvaramtal Steinunnar og Sveinbjarnar Jakobsonar SH kallar Sveinbjörn SH í Tilkynningarskylduna og fær uppgafna staðsetningu Svanborgar Samkvæmt STK tæki skipsins, 64°50,54 N 24°01,47 V sem passar vel við fyrstu staðsetningu sem gefin var út (Hraunvör)

Kl 19:40 B/B Björg komin út af strandstað. Haft var samband við Örn Ármann í Bjsv Klakk sem staðsettur var á bjargbrún og ákveðið var að skjóta upp hvítum leitarblysum í samráði við leitarflokka í landi til að lýsa upp svæðið, tilgangurinn var að auðvelda leitarflokki að finna bátinn, vorum við beðnir um að biðja með að skjóta upp blysunum vegna þess að leitarmenn voru ekki komnir að alla leið á staðinn.

Kl 20:00 ca, Fórum 0,6 sml frá landi og skutum upp einu blysi sem barst með vindi of norðanlega. Ákveðið var í samráði við Örn Ármann að fara sunnar og nær landi og skjóta upp öðru blysi.

Kl 20:15 Fórum upp á 0,4 sml í landið og skutum upp blysi, en þar var mjög vont sjólag og þurfti að sæta lagi á milli brota til að hleypa manni út til að skjóta upp.

Kl 20:20 Reynt var að fara nær landi til að senda upp fleiri blys en þá kom beiðni frá Tilkynningarskyldu um að senda ekki fleiri blys á loft, vegna þess að þyrlla frá Varnarliðinu væri að koma á staðinn og væru þeir með nætursjónauka sem ekki þyldu ljós, einnig voru önnur skip beðin um að slökkva á leitarkösturum.

Kl 20:30 Andæft uppi 0,6 sml út af strandstað.

Kl 21:13 Önnur skip Steinunn SH, Hákon ÞH, Örn KE, halda inn fyrir Öndverðarnes. B/B Björg lónar 0,6 til 1,0 sml frá landi, með leitarljós uppi, norður fyrir Öndverðarnes.

Kl 22:15 Leitarskilyrði mjög slæm, ákveðið að halda til hafnar.

Kl 23:20 Komnir í höfn á Rífi.

Fyrirspurn.

Þegar við á b/b Björg vorum komnir í land og upp í björgunarstöðina Líkn á Hellissandi var okkur sagt að þyrlan frá Landhelgisgæslunni hefði séð 2.lík í flotgöllum á þriðju báru út af slysstað m/b Svanborgar á tilteknum tíma þá um kvöldið, á þeim sama tíma vorum við á björgunarbátum fyrir utan Öndverðarnes en við vorum ekki látnir vita af þessu af einhverjum ástæðum.

Þar sem þyrlan sá þessi lík á þriðju báru út frá slysstað var ófært fyrir öll skip að fara, en ef þyrlan hefði getað fylgst með hvert þau færu, hefðum við kannski getað nálgast þau í samvinnu við þyrluna ef þau hefðu rekið norður fyrir Öndverðarnes.

Hver ástæðan var fyrir því að við vorum ekki látnir vita af þessu á Björginni veit ég ekki en gott væri að fá upplýsingar um eftirfarandi:

1. Er þetta vinnuregla hjá Landhelgisgæslunni
2. Treystir Landhelgisgæslan ekki dómgreind skipstjórnarmanna á björgunarbátum við slíkar aðstæður
3. Vissi þyrlan ekki af Björginni á staðnum.

Með fullri virðingu virðingu fyrir þyrluáhöfn og Landhelgisgæslunni.

Páll Stefánsson. Skipstjóri á b/b Björg.

Athugasemdir.

Stjórn aðgerða.

Eftir að bb Björg kom á vettvang var unnið í samstarfi við önnur skip á svæðinu og björgunaraðila í landi.

Eins og áður hefur komið fram voru aðstæður til aðgerða á sjó mjög erfiðar, nánast óframkvæmanlegar vegna veðurs og sjólags, þar af leiðandi voru aðgerðir takmarkaðar, nema að reyna að lýsa upp strandstað með svifblysum í samráði við vettvangsstjórn í landi.

Tillaga um öryggisatriði.

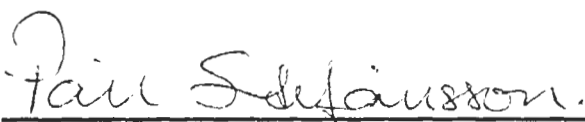
Undirritaðir hafa allta tíð efast um þau legufæri sem voru í m/b Svanborgu og systurskipum einnig eru slík legufæri í mörgum öðrum skipum (Ankeri + 1-2 liðir af keðju + vír) þó svo að vírinn hafi sama brotþol og keðjan (eða meiri) þá hefur vír sem þaninn til hins ýtrasta ekkert núningsviðnám í klussi eða föstum hjólum í stefni ef átak kemur aðeins til hliðar vegna þess að það er alltaf einhver teygja í vír sem nær þá að sagast í klussinu. Ef að þarf að nota vír í legufæri þá þyrfti vírinn að vera í hangandi blökk eða höfð keðja næst skipinu.

Í því veðri og sjólagi sem var þegar m/b Svanborg fórst voru legufæri skipsins alls ófullnægjandi.

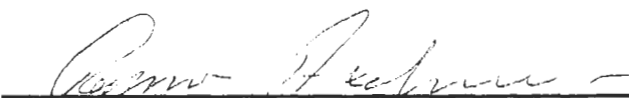
Legufærin hefðu þurft að duga í lengri tíma en nokkrar mínútur.

Björgunarbúningar Svanborgar (Viking búningar)

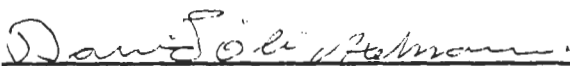
Á búningunum eru rennilásar með T-stykki sem gott er að ná taki á þegar rennilásnum er rennt upp, en að sama skapi mjög varasamur ef menn lenda í neti þá getur T-stykkið fest og gallin opnast eða T-stykkið slitnað af og eiðilagt rennilásinn þá geta menn ekki rennt upp aftur með ófyrirsjáanlegum afleiðingum. Betra væri að hafa góða lykkju.



Páll Stefánsson Skipstjóri B/B Björg.



Reynir Axelsson Stýrimaður B/B Björg.



Davíð Óli Axelsson Vélstjóri B/B Björg.

Viðauki 4

- ❑ Bréf rannsóknarnefndar sjóslysa til fyrstu manna á vettvang.
- Greinargerð vegna 7. des. 2001, þegar mb Svanborg SH ferst við Svörtuloft
- ❑ Athugasemdir við drög skýrslunnar



Stykkishólmur 23.10.02/jai

Ásbjörn Óttarsson
Háarifi 19, Rífi
360 Hellisandi

Björgunarferli þegar Svanborg SH fórst við Svörtuloft þann 7. des. 2001

Með vísan í meðfylgjandi bréf frá samgönguráðuneytinu til rannsóknarnefndar sjóslysa (RNS), tilv. SAM02070010/366, dags. 8. júlí 2002. Eins og fram kemur í bréfinu hefur þess verið óskað að rannsóknarnefnd sjóslysa rannsaki björgunarþátt sjóslyssins þegar Svanborg SH varð vélarvana og fórst við Svörtuloft með þeim afleiðingum að þrír af fjórum skipverjum fórust. Í væntanlegri samantekt og skýrslu okkar um málið teljum við eðlilegt að þeir aðilar sem komu með einhverjum hætti að þessu hörmulega slysi fái tækifæri til að greina frá atburðarrásinni frá sínu sjónarhorni og hvort einhvern lærdóm megi að draga af. Góðfúslega greinið frá eftirfarandi:

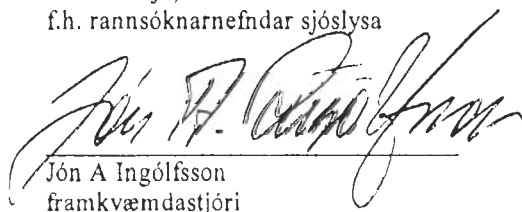
Fyrstir á vettvang

Þar sem þú og Aðalsteinn Kristófersson frá Ólafsvík voru fyrstir á vettvang slyssins teljum við áriðandi að þið, mynduð taka saman greinargerð um aðdraganda, tímasetningar hvenær þið komuð á staðinn, aðkomu og ykkar mat á aðstæðum á slysstað. Hér er eingöngu um sjálfstæða lýsingu ykkar að ræða og hugsanlegt mat sem hlutlausra aðila þar sem þið tengist ekki skipulagðri björgunarstarfsemi og voruð ekki vettvangi sem slíkir.

Við viljum minna á að RNS er ekki frekar en í öðrum málum að leita eftir sök eða ábyrgð í þessu máli heldur einungis að vinna með það að leiðarljósi að koma í veg fyrir „slys um borð í skipum og að öryggi til sjós megi aukast“, sbr. 3. mgr. 1. gr. laga nr. 68/2000. Það er því ykkar ákvörðun hvað af þeim upplýsingum sem þið látið okkur í té séu trúnaðarmál og hvað ekki, en gott væri að það yrði aðskilið og merkt sem slíkt.

Formlegt svar óskast eigi síðar en 02. des. 02.

Með kveðju,
f.h. rannsóknarnefndar sjóslysa


Jón A. Ingólfsson
frankvæmdastjóri

Greinargerð vegna 7. des. 2001, þegar MB Svanborg SH ferst við Svörtuloft.

Greinargerð þessi er unnin af 5 félögum, Lúðvíki Smárasyni, Ásbirni Óttarssyni, Presti Albertssyni, Aðalsteini Kristóferssyni og Hjálmari Kristjánssyni. Birgir Jóhannsson var einnig okkar á meðal en kom ekki að gerð þessarar greinargerðar.

Í upphafi skal þess gertið að enginn okkar kemur á sama tíma á leitarsvæðið milli Svörtulofta og Öndverðaness. Vegna þessa hefjum við þessa greinargerð þegar við höfum allir hist við Svörtuloftavita um kl. 19:15.

Áætlaðar tímasetningar og atburðarás

19:15 Allir samankomnir við Svörtuloftavita eftir að staðfest staðsetning strandstaðar hefur borist til leitarmanna. Staðfestur strandstaður hefur líklega borist út um kl. 19:00, þ.e. að skip sé um 1800 m. fyrir sunnan Svörtuloftavita. Þegar búið var að skipa öllum búnaði þ.e. fluglínutækjum og því sem þeim tilheyrir á mannskapinn var lagt af stað suðureftir.

19:25 Á þessum tímapunkti kemur sú staða upp að við þessir sex félagar tökum okkur út úr. Við látum öðrum eftir að bera búnaðinn. Ástæðan var sú að flokkurinn komst mjög hægt yfir með þungar birgðar við erfiðar aðstæður. Fannst okkur rétt að fara hraðar yfir og leggja meiri áherslu á að finna bátinn. Athygli skal vakin á því að við þessir sex félagar virðumst taka þessa ákvörðun á svipuðum tímapunkti án þess að hafa samráð um það.

Þegar við erum komnir c.a. 100 – 200 metrum fram fyrir aðal hópinn áttum við okkur á því að við erum sex félagar sem höfum slitið okkur út úr hópnum. Þá förum við að vinna sem ein heild þ.e. förum tveir og tveir saman suður eftir bjarginu. Þannig háttar til að bjargið er þverhnipt og vogskorið og förum við sitt á hvað út á bjargbrúnina og lýsum niður. Á ákveðnum tímapunkti sem við vitum ekki hver er ákveðum við að leita eftir olíulykt og förum að fara mun hraðar yfir. Við förum að finna olíulykt c.a. 100 – 150 metrum áður en við komum að bátnum.

20.00 Aðalsteinn Kristófersson og Birgir Jóhannsson sjá bátinn. 2 – 5 mínútum síðar erum við allir sex komnir á staðinn. Báturinn var inni í litilli vík uppljómaður og valt mjög mikið þegar brotin skulu á honum. Þegar við komum á staðinn er aðeins einn maður sjáanlegur uppi á brúarþaki bátsins. Okkur virtust engin merki vera um að aðrir menn væru í eða við bátinn. Fyrstu viðbrögð okkar eftir að við finnum bátinn eru að reyna að gefa leitarmönnum og bátum, sem voru töluvert norðan við strandstaðinn, merki um að báturinn væri fundinn. Merkin gáfum við með því að sveifla og blikka ljósum. Eina tækin sem við höfðum til að gefa til kynna að báturinn væri fundinn voru vasaljósin okkar. Mjög fljótlega c.a. 5 mín eftir að við finnum bátinn hlaupa þrír okkar til baka til móts við leitarmenn sem voru með fluglínutækin. Við höfum sennilega mætt þeim eftir c.a. 10 mínútur. Á sama tíma fer einn maður niður á sillu ofan við bátinn til að kanna aðstæður og ná sambandi við skipverjan sem var uppi á brúarþakinu. Skýrði hann strax frá því að ekki væru fleiri um borð. Þegar hér er komið sögu fer annar maður

niður og hefja þeir strax að ræða hvernig væri hugsanlega hægt að bjarga manningunni ef ekki væri mögulegt að bjarga honum með þyrlu. Jafnframt leituðu þeir í lítilli vík sem er c.a. 10 metrum sunnar.

- 20:20 Leitarflokkurinn með fluglínutækin kemur á brúnina við bátinn og er þá strax farið að útbúa björgun úr landi ef með þyrfti.
Við sjáum ekki ástæðu til að tíunda nákvæmlega hvernig það átti að fara fram þar sem það hefur áður komið fram í skýrslum um málið.
- 20:27 Þyrla kemur yfir bátinn, hangir smá stund yfir honum fer svo frá en kemur svo aftur og bjargar manningunni..

Hér líkur sameiginlegri greinargerð okkar. Ef óskað er frekari upplýsinga þá vinsamlega hafið samband við undirritaða.

Lindur V. Smarason
Fljóttu Ólafsson
Ágætis Kristján
Þórtur Albrektsson
Ágætis Kristján

Ásbjörn Óttarsson
Greinargerð vegna 7. desember 2001

Um kl. 18.00 fór ég niður á bryggju á Rífi og frétti þar að mb. Svanborg ætti í erfiðleikum út af Svörtuloftum. Eftir að hafa fengið þær fréttir fór ég strax heim. Þar hafði ég skipti á bílum og lagði af stað út á Öndverðanes. Þegar ég kom út á Hellissand, keyrði ég fram á björgunarsveitarbílinn frá Hellissandi. Keyrði á eftir honum út á Öndverðanes. Á keyrslu minni út á Öndverðanesið hringdi ég í Egil Þráinsson skipstjóra á mb. Sveinbirni Jakobssyni og spurði hann hversu alvarlegt ástandið væri. Sagði hann mér að báturinn væri kominn mjög nálægt bjarginu eða jafnvel kominn upp í bjargið nálægt Skálasnagavita. Einnig sagði hann mér að einn maður hefði fallið útbyrðis. Þegar ég kom þar sem vegurinn skiptist út á Öndverðanes og að Skálasnagavita, voru björgunarsveitarmenn frá Ólafsvík þar niður á bjarginu og bátarnir þar fyrir utan að lýsa á bjargið. Þar fór ég út úr bílnum og lagði af stað í átt að bjargbrúninni, ég hafði ekki gengið nema örfáa metra þegar ég mætti Aðalsteini Kristóferssyni frá Ólafsvík, sem sagði mér að báturinn væri sunnar. Eftir að hafa fengið þær upplýsingar fór ég suður að Skálasnagavita og leitaði bjargið til baka norður um. Þegar ég var kominn þar sem ég hafði hitt Aðalstein Kristófersson upphaflega og hafði ekki enn orðið var við bátinn, sá ég bíl koma keyrandi eftir veginum, hljóp í veg fyrir hann og fékk að hringja um borð í mb. Sveinbjörn Jakobsson og ræddi þar við skipstjórann Egil Þráinsson. Tjáði ég honum að ég væri búinn að fara með bjarginu frá Skálasnagavita að gatnamótunum án þess að verða var við bátinn. Spurði ég hann hvort eitthvað frekar væri vitað um nákvæma staðsetningu Svanborgar. Hafði hann samband við einhvern í talstöðinni og sagði mér síðan að báturinn væri ca. 1.700 metra fyrir sunnan Skálasnagavita. Það næsta sem ég geri er að biðja bílstjóra bílsins sem ég hafði stoppað, að keyra mig að Skálasnagavita. Þar hitti ég fullt af mönnum og kom ég þessum upplýsingum til þeirra.

Það sem gerist eftir þetta vísa ég til sameiginlegrar greinargerðar.

Eftir að þyrflan hafði bjargað manninum og slakað honum niður á bjargið fór ég upp af syllunni. Ég fór með hópnum sem fylgdi manninum að Skálasnagavita og þaðan heim.

Ásbjörn Óttarsson

Greinargerð Hjálmars Kristjánssonar.

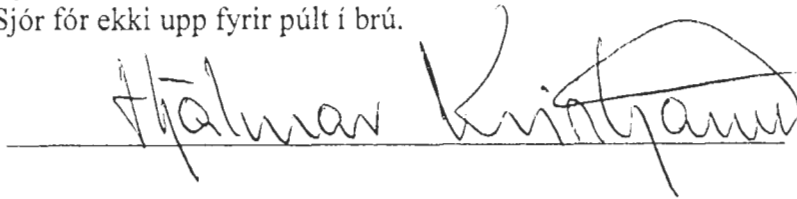
Föstudaginn 7. desember kl 18:17 er ég hjá Sigurjóni Bjarnasyni í Ólafsvík. Heyrum við þá þar að Svanborg SH ætti í miklum erfiðleikum og væri að reka upp í Svörtuloft. Þetta heyrum við í talstöð hjá S.B.

Ég fer strax heim með hraði, tek dóttur úr bílnum, sæki gúmmígalla og gönguskó og fer út í Líkn. Ingi Hans er þar við annan mann. Ég tek eitthvað af fatnaði og fer síðan af stað. Hitti Sverrir Pálmarsson og fer hann með mér og tökum við fatnað á Gufuskálum, síðan á fulla ferð út á Nes. Tefjumst aðeins í Skarðsvík. Nokkrir bílar komnir út á Nes, við fórum út að Brugghelli. Bátar eru að lýsa allt upp þar fyrir norðan. Það er talað um að báturinn sé fyrir norðan Svörtuloftavita. Menn eru um allt á bjargbrúninni, við sjáum ekkert. Ég færi mig nær Svörtuloftavitanum og hitti þar Ásbjörn Óttarsson og fleiri.

Það sem gerist næst má sjá í sameiginlegri skýrslu.

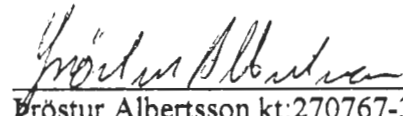
Eftir að þyrlan er farin fer ég niður á klappirnar við bátinn. Ég og Svanur Tómasson liggjum þar og horfum um borð í bátinn. Þá sjáum við einn flotgalla flæktan undir voðunum aftast við spilin. Við vorum sannfærðir um að hann væri tómur.

Öll neyðarljós voru kveikt í bátnum, enginn gluggi í brú virtist brotinn. Einn opinn. Sjór fór ekki upp fyrir púlt í brú.



Greinargerð

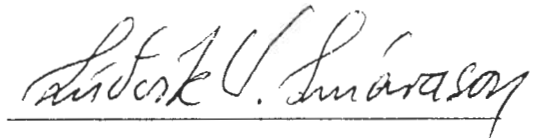
Aðdragandinn að því að ég var staddur á slys stað. Ég er meðlimur í björgunar sveitinni Björg á Hellissandi en fékk ekki út kall þennan dag hvorki á bátinn eða sveitina. Hilmar skipstjóri á Gunnari B hringir í mig kl 18:10. Segir mér að Svanborg eigi í vandræðum útaf Svörtuloftum, segir mér að koma út eftir og taka Stefán kokk með. Við erum komnir þangað um kl 19:00 þá er verið að vísa öllum 1800 metra suður af vitanum og fer ég af stað fyrst með þeim sem að voru með Björgunar búnaðinn það gekk svo hægt að mér fannst þannig að ég tek mig úr hópnum og hitti Ása og Hjálmar. Vísa ég núna í sameiginlega skírslu okkar.


Þróstur Albertsson kt: 270767-3629

Greinargerð Lúðvíks Smárasonar.

Þegar ég kem heim úr vinnu um kl.18:40. frétti ég af erfiðleikum Svanborgar og dreif mig strax út í Björgunarstöðina Líkn á Hellissandi. Þaðan fékk ég far með félögum úr björgunarsveitinni frá Grundarfirði, að ég held. Þegar við erum komnir að Gufuskálum heyrum við í talstöðinni að báturinn sé strandaður um 1800 metra sunnan við Svörtuloftavita. Þá strax kom sú spurning upp hjá okkur í bílnum hvort styttra væri að ganga á staðinn með því að keyra í Beruvík og ganga þaðan. Við töldum það lengra og því var haldið rakið út á Svörtuloft. Þangað vorum við komnir um 15 mín. síðar. Þá voru menn einmitt að drífa sig af stað með fluglínutækin og það sem þeim tilheyrði.

Það sem næst gerist er lýst í sameiginlegu greinargerðinni.



Lúðvík Smárasón

Með fylgjandi greinagerð Aðalsteins Kristóferssonar v/ strands Svanborar sh

07/11 2001 klukkan 18:01 fékk ég Aðalsteinn Kristófersson boð í gegnum gsm síman minn um að bátur væri í vanda úti á sjó. Ég kom mér í gallann og var komin í Mettubúð í Ólafsvík um klukkan 18:06 og var ég með þeim fyrstu á staðinn ekki man ég hversu margir menn fóru með okkur í bílnum en við gerðum okkur klára og rukum af stað. Við keyrðum sem leið lá beint út á Hellissand og komum við í stjórnstöðin sem er staðsett í húsnæði Líknar Hellissandi ekki var nema einn maður mættur þar að mig minnir og engi lykill að herberginu þar sem öll fjarskiptin áttu að fara fram

(við fórum því af stað án þess að hafa fengið staðsetningu bátsins)

Þegar við komum á staðinn voru bátar að lýsa norðanverðu við vitann og menn að tala saman í talstöðina, bæði við skipstjóra Svanborgar og innbyrðis um hvernig ætti að leita, En engin staðsetning var komin í loftið sem við heyrðum en alltaf var talað um það að strandið hefði átt sér stað fyrir norðan vitann. Ég greip með mér vasaljós og hljóp af stað og byrjaði að leita ásamt nokkrum öðrum sem voru í bílnum og leitaðist við að athuga þá staði sem bátarnir voru að lýsa upp. (Við eyddum dýrmætum tíma) Ég var ekki ánægður með það að hafa ekki fengið staðsetningu Svanborgar þannig að ég fer aftur að bílnum og ræddi það við bílstjórann og annan sem var í bílnum og við köllum í skylduna og fáum upp staðsetningu sem var 1,8 km frá vitanum í suður átt. Við keyrum að vitanum og þá er kl 19:00

Það sem á eftir kemur er á meðfylgjandi blaði sem fimm menn settust yfir og rituðu á blað sameiginlega.

Aðalsteinn Kristófersson



Rannsóknarnefnd sjóslysa
b.t. Jóns Ingólfssonar
Stykkishólmi

Efni : Athugasemdir við drög að skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa um björgunarbátt sjóslýssins er Svanborg SH-404 fórst.

Í upphafi vil ég þakka fyrir skýrsluna en um leið vil ég gera eftirfarandi athugasemdir.

Á bls. 9, í fimmtu málsg., er fjallað um það þegar þyrlan þurfti að snúa við vegna bilunar. Þar er dregin sú ályktun að hefði þyrlan ekki bilað og komist á staðinn, þá hefði hún að öllum líkindum ekki getað bjargað nema skipverjanum sem var á brúarþakinu.

Þessa ályktun er mjög varasamt að draga og betra að láta óhreyfða. Ógerningur er að segja til um hvað þyrluáhöfnin hefði getað gert hefði hún komist alla leið.

Á bls. 10, í fimmta punkti, er fjallað um vinnureglur LGH.

Athugasemd mín við þessa vinnureglu er sú að miðað við þær aðstæður sem voru bar strax að kalla út þyrlu VL.

Á bls 10, í áttunda punkti, kemur fram að ekki sé ljóst hvort þyrlan hefði getað athafnað sig vegna veðurs kl 19:30.

Athugasemd mín við þetta er sú að þessi veðrabreyting sem fjallað er um átti sér ekki stað eins og kemur fram neðst á bls 21.

Á bls. 14 er einnig sambærileg fullyrðing, þ.e. í 10 punkti.

Á bls 28, í lið 17 öðrum punkti, segir að sjómenn þurfi að kynna sér betur opnunarbúnað björgunarbúninga (einnig á bls. 6 í þriðju málsgrein).

Athugasemd mín við þetta er að skipverjarnir voru allir þrautreyndir og höfðu sótt viðeigandi námskeið. Vil ég meina að þökkun búninganna sé ábótavant og er nauðsynlegt að skoða það.

Á bls 16 má lesa það út úr umfjöllun að ekki hefði skipt máli þó þyrlur VL hefðu verið kallaðar út samtímis þyrlu LHG, það hefði hvort sem er verið um seinan að bjarga mönnunum sem farið höfðu af brúarþakinu.

Hefur í þessu sambandi verið kannað hvaða áhrif það hefði haft á gangsetningu þyrlanna m.t.t. veðurhæðar á Keflavíkurlugvelli ef beiðnin hefði borist fyrr?

Í ljósi þess sem rannsókn björgunarbáttarins hefur leitt, vaknar sú spurning hjá mér hvort ekki sé rétt að Rannsóknarnefnd sjóslysa endurvinni lokaskýrsluna (Mál 107/01) sem afgreidd var á fundi hennar 10. maí 2002.

Virðingarfyllst,

Ásbjörn Óttarsson

Viðauki 5

- ❑ Bréf rannsóknarnefndar sjóslysa til Veðurstofu Íslands
- ❑ Veðurlag þann 7. des. 2001



Stykkishólmur 23. okt. 02/jai

**Veðurstofa Íslands
Magnús Jónsson veðurstofustjóri
Bústaðavegi 9
108 Reykjavík**

Veðurfar þann 7. des. 2001 þegar Svanborg SH fórst við Svörtuloft

Með vísan í meðfylgjandi bréf frá samgönguráðuneytinu til rannsóknarnefndar sjóslysa (RNS), tilv. SAM02070010/366, dags. 8. júlí 2002. Eins og fram kemur í bréfinu hefur þess verið óskað að rannsóknarnefnd sjóslysa rannsaki björgunarþátt sjóslyssins þegar Svanborg SH varð vélarvana og fórst við Svörtuloft á Snæfellsnesi með þeim afleiðingum að þrír af fjórum skipverjum fórust. Í væntanlegri samantekt og skýrslu okkar um málið teljum við eðlilegt að veigamiklir áhrifaþættir s.s. veður séu teknir til sérstakrar skoðunar. Góðfúslega greinið með formlegum hætti frá eftirfarandi:

Veðurspá, veðurskráningu og breytingu veðurs þann 7. des. 2002

Ljóst er að veðurspá dagsins var mjög slæm og hún gekk eftir. Spurningar hafa vaknað um hversu óvenjulega skjót veðrabreytingin varð þennan dag og er það skoðun margra að þarna hafi verið um sérstök veðrabrigði að ræða. Það er því ósk okkar að Veðurstofan fyrir sitt leyti gefi okkur faglegar upplýsingar um umræddan dag með sérstöku tilliti til áðurnefndra atriða fyrir þetta svæði, árstíma o.s.fr.v.

Einnig óskum við eftir upplýsingum um úrkomumælingar þ.e. upplýsingar frá veðurathugunarstöðvum á þessu svæði þennan dag. Áriðandi er að fram komi sem best fram tímasetningar úrkomubelta sem gengu yfir svæðið frá kl. 17:00 til kl. 21:00 en allar upplýsingar eru vel þagnar.

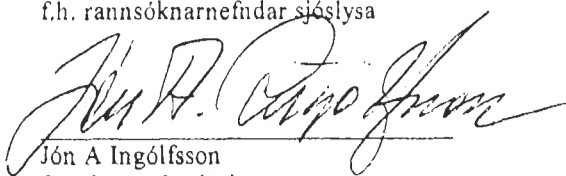
Annað:

Það væri einnig vel þegið ef það væri eitthvað, að mati Veðurstofunnar, sem betur hefði mátt fara og/eða þið viljið koma á framfæri við okkur og þið teljið að skipt geti máli við rannsókn okkar og mögulegum tillögum í öryggisátt.

Við viljum minna á að RNS er ekki frekar en í öðrum málum að leita eftir sök eða ábyrgð í þessu máli heldur einungis að vinna með það að leiðarljósi „að koma í veg fyrir slys um borð í skipum og að öryggi til sjós megi aukast“, sbr. 3. mgr. 1. gr. laga nr. 68/2000. Það er því ykkar ákvörðun hvað af þeim upplýsingum sem þið látið okkur í té séu trúnaðarmál og hvað ekki, en gott væri að það yrði aðskilið og merkt sem slíkt.

Formlegt svar óskast eigi síðar en 02. des. 2002.

Með kveðju,
f.h. rannsóknarnefndar sjóslysa


Jón A. Ingólfsson
framkvæmdastjóri



Rannsóknarnefnd sjóslysa
Flugstöðinni Stykkishólmi
340 Stykkishólmi

Dags. 5. desember 2002
Tilv. 210/4931/TJ/KG

Varðar veðurlag þ.7. des. 2001 þegar Svanborg SH fórst við Svörtuloft

Spurt er um hversu óvenjulegt veðurlag var umræddan dag. Svárið er tvíþætt, annars vegar má líta á vindhraðann einn og sér, en hins vegar hin snöggu veðrabrigði þegar hvessti úr logni í rokstorm á mjög stuttum tíma. Gufuskálar eru sú veðurstöð sem næst er þeim stað sem skipskaðinn varð og er trúlegt að vindafar þar gefi góða mynd af ástandinu skammt frá landi. Vindhraði yfir sjó er þó oftast ívið meiri en yfir landi, en á móti kemur að vindhraði á veðurstöðvum er mældur í 10 m hæð frá yfirborði jarðar og dregur úr honum eftir því sem hæð er lægri.

Vindhraði einn og sér

Þó vindhraði hafi orðið mikill þennan dag (mest 26,5 m/s) getur hann samt ekki talist afbrigðilegur. Mesti 10-mínútna vindhraði sólarhringsins hefur verið meiri en 26 m/s þrjá daga á ári að meðaltali á Gufuskálum þann tíma sem sjálfvirka stöðin hefur verið í gangi (frá 1994). Vindhviður fara upp fyrir 35,5 m/s (hámark 7. des. 35,9 m/s) að jafnaði 5 sinnum á ári á Gufuskálum. Á árunum 1971 til 1994 var mönnuð stöð með vindhraðamæli á Gufuskálum. Vindur (10-mínútna meðaltal) fór þar að meðalali 7 sinnum á ári yfir 26 m/s.

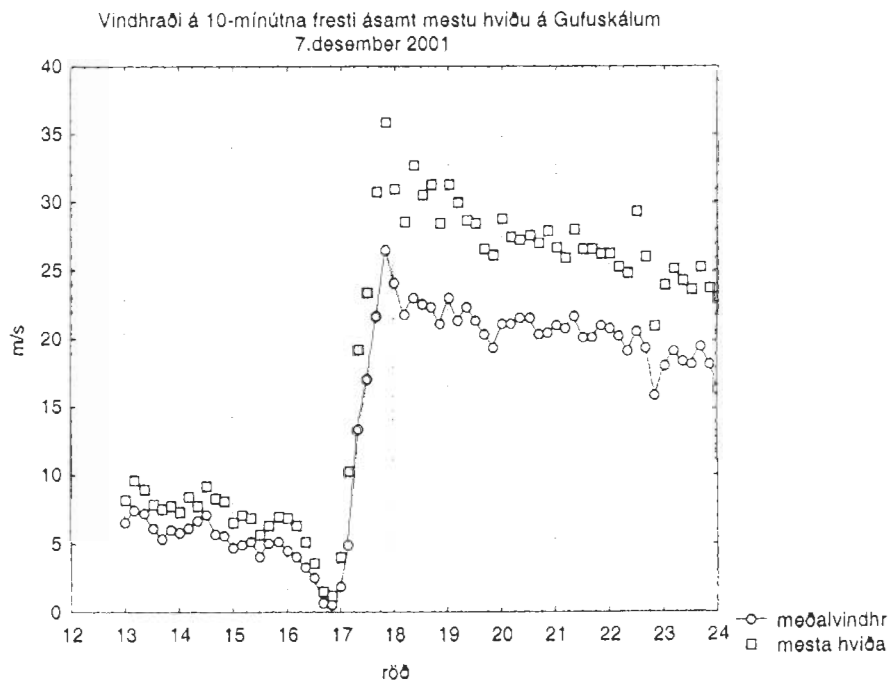
Veðrabrigði

Rétt er að veðrabrigði voru mjög skörp þennan dag eins og nánar verður rakið að neðan. Erfiðara er að meta nákvæmlega hversu óvenjuleg þau voru. Ekkert illviðri er nákvæmlega eins og annað en þó sýnir lausleg athugun að sambærileg skilyrði virðast koma fyrir við suðvestur- og vesturströnd landsins a.m.k. einu á ári. Er þá miðað við snöggar loftþrýstibreytingar samfara miklum vindi af suðvestri eða vestri. Í stöku ári gerist það 2 til 3 sinnum, en önnur ár alls ekki. Í flestum tilvikum er mesta snerpan í veðrunum bundin við 1 til 2 sjóveðurspásvæði Veðurstofunnar. Líkur eru því á að nokkur ár geti liðið milli þess að á móta atburður eigi sér stað á ákveðnum stað. Almennt eru líkur á illviðrum langmestar á tímabilinu frá því í síðari hluta nóvember og fram undir miðjan mars. Þar sem dagróðrabátar eru ekki á sjó nema hluta þess tíma (t.d. oft ekki nema hluta sólarhrings) og líkur á veðrabrigðum eru jafnar á nóttu sem degi eru líkur á því að ákveðinn bátur (eða menn) verði fyrir veðri af þessu tagi enn minni. Líklegt er að sumir sjómenn sjái veðrabrigði af þessu tagi sjaldan á starfsævinni, jafnvel þó þau geti ekki beinlínis talist sjaldgæf á miðunum í heild. Aðrir lenda í þeim hvað eftir annað. Rétt er að benda á að litlu minni veður, hættuleg smábátum og bátum nærri landi eru mun algengari.

Yfirlit um veðurlag á Gufuskálum 7. desember 2001

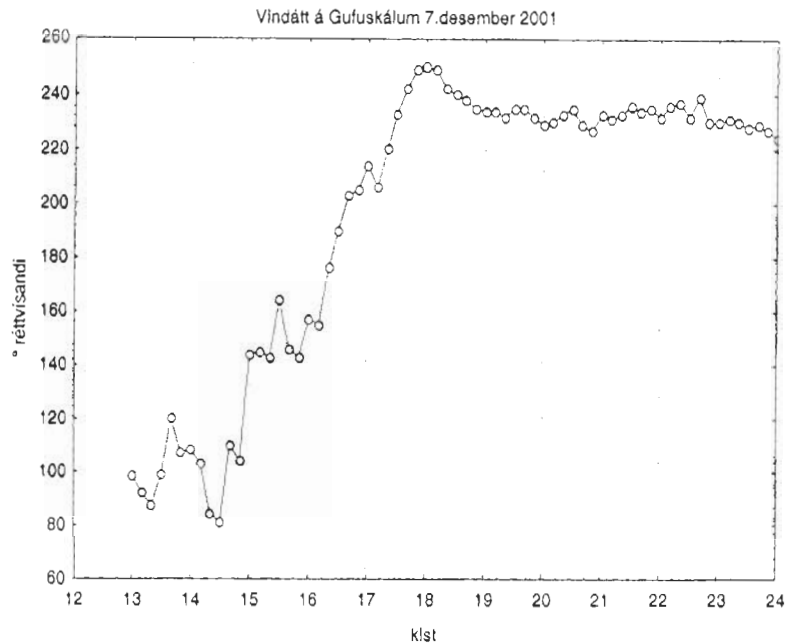
Myndirnar sem fylgja sýna veðurlag á Gufuskálum 7. desember 2001, sú fyrsta sýnir vindhraða og má sjá að vindur var hægur allt fram yfir kl. 17, en þá var nærri því logn. Milli kl. 17:10 og 17:20 hvessti snögglega og jókst vindur þá á skammri stundu upp í 26,5 m/s hámark milli kl. 17:40 og 17:50 og komu jafnframt miklar vindhviður, sú mesta mældist 35,9 m/s. Kl. 18 hafði dregið lítillega úr vindi og síðan minnkaði hann hægt og bítandi þegar á kvöldið leið og fór um 22:30 niður fyrir 20 m/s.

Vindátt er sýnd á mynd 2. Þar kemur fram að áttin fór að snúast úr austri í suðaustur um kl. 15:00 og var komin í suðsuðvestur um kl. 17:00 þegar vindur var hvað hægastur, en snerist síðan í vestsuðvestur og stóð úr þeirri átt þegar hvassast var, en eftir 18:30 varð áttin heldur suðvestlægari.



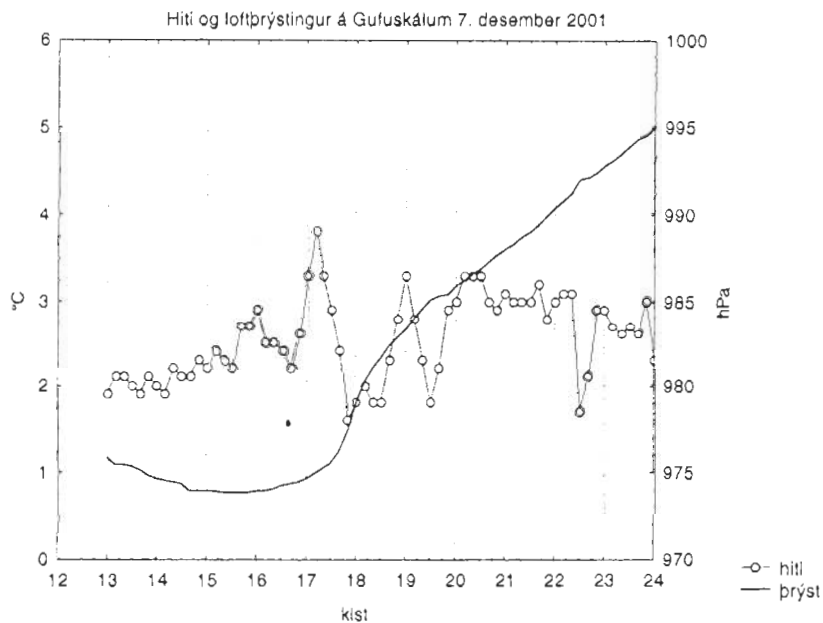
Mynd 1

Vindhraði á Gufuskálum frá kl. 13 til 24 þ. 7. desember 2001. Heildregna línan sýnir meðalvindhraða á 10-mínútna fresti, en ótengdir kassar mestu hviðu á sama tíma. Meðalvindhraðinn var mestur kl. frá kl. 17:41 til 17:50. 26,5 m/s og mesta hviða var einnig á sama tíma, 35,9 m/s.



Mynd 2

Vindátt á Gufuskálum frá kl. 13 til 24 þ.7. desember 2001, vindstefnan er í gráðum réttvísandi.



Mynd 3

Hiti (blá lína) og loftþrýstingur (rauð lína) á Gufuskálum eftir hádegi 7. desember 2001.

Á mynd 3 má sjá gang hita og loftþrýstings á sama tíma og fyrri myndir sýna. Hitinn var býsna jafn mestallan daginn, þó hæstur rétt áður en hvessti og féll þá um 2°C . Þær sveiflur sem komu eftir það

eru sennilega tengdar úrkomu. Hiti í úrkomu er oft heldur lægri en í þurru sé loft ekki alveg rakamettað. Með góðum vilja má því telja líklegt að úrkoman hafi verið tiltölulega samfelld milli kl. 18 og 19 og að langt él (eða skúr) hafi gert um kl. 19:30 og enn hafi komið talsvert él (skúr) um kl. 22:30. Rétt er þó að taka þessum ágískunum með nokkurri varúð þar sem engar rakamælingar eru gerðar á Gufuskálum.

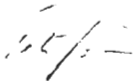
Loftþrýstingur var lægstur milli kl. 15 og 16, hækkaði nokkuð milli 16 og 17 en síðan mjög mikið eftir það og um meir en 5 hPa á rúmri hálfri klukkustund. Þetta er mikið en langt í frá því að vera einstakt.

Reikna má með því að særok sé nokkuð samfelld þegar vindur er meiri en 20 til 25 m/s.

Niðurstöður

Þó vindhraði umræddan dag teljist einn og sér ekki óvenjulegur voru veðrabrigði hins vegar með þeim hætti að óvenjulegt getur talist miðað við heildarverutíma hvers einstaklings á sjó. Sumir sjómenn munu þó hafa lent í ámóta veðrabrigðum oftar en einu sinni.

Virðingarfyllst,



Trausti Jónsson,
veðurfræðingur