



## Skýrsla um sjóslys



Mál nr.: **03016**

Nafn skips: **Brekkunes ÍS 110 / 7398**

Dagsetning: **11. maí 2016**

Staðsetning: **66°37'951N og 023°40'712V - Vestfirðamið**

Atvik: **Hvolfir og banaslys**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum

## Nr. 030 / 16 Brekkunes ÍS 110

### Hvolfir og banaslys

Skipaskr.nr. 7398 Útgerð: Brekkunes ehf  
Smíðaður: Hafnarfirði 1992 trefjaplast  
Stærð: 6,41 brl. 5,92 bt.  
Mesta lengd: 8,61 m Skráð lengd: 8,59 m  
Breidd: 2,59 m Dýpt: 1,53 m  
Vél: Volvo Penta, 117,60 kw, árg:2004  
Fjöldi skipverja: 1



Brekkunes ÍS © Ómar Jónsson

#### Gögn:

Lögregluskýrslur  
Gögn RNSA

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. ágúst 2017 af Geirprúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K Jónssyni og Hirti Emilssyni

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

#### Atvikalýsing:

Þann 11. maí 2016 var strandveiðibáturinn Brekkunes ÍS 110 á siglingu á Vestfjarðamiðum. Veður: SV 8-10 m/s og ölduhæð: 3,0-3,5 m

Brekkunes fór frá Súðavík áleiðis á miðin um kl. 05:00 um morguninn. Kl. 08:10 þegar báturinn var staddur á stað, 66°37'951N og 023°40'712V eða um 18 sjómílur NV af Straumesi datt hann út úr vöktunarkerfi Vaktstöðvar siglinga (VSS).

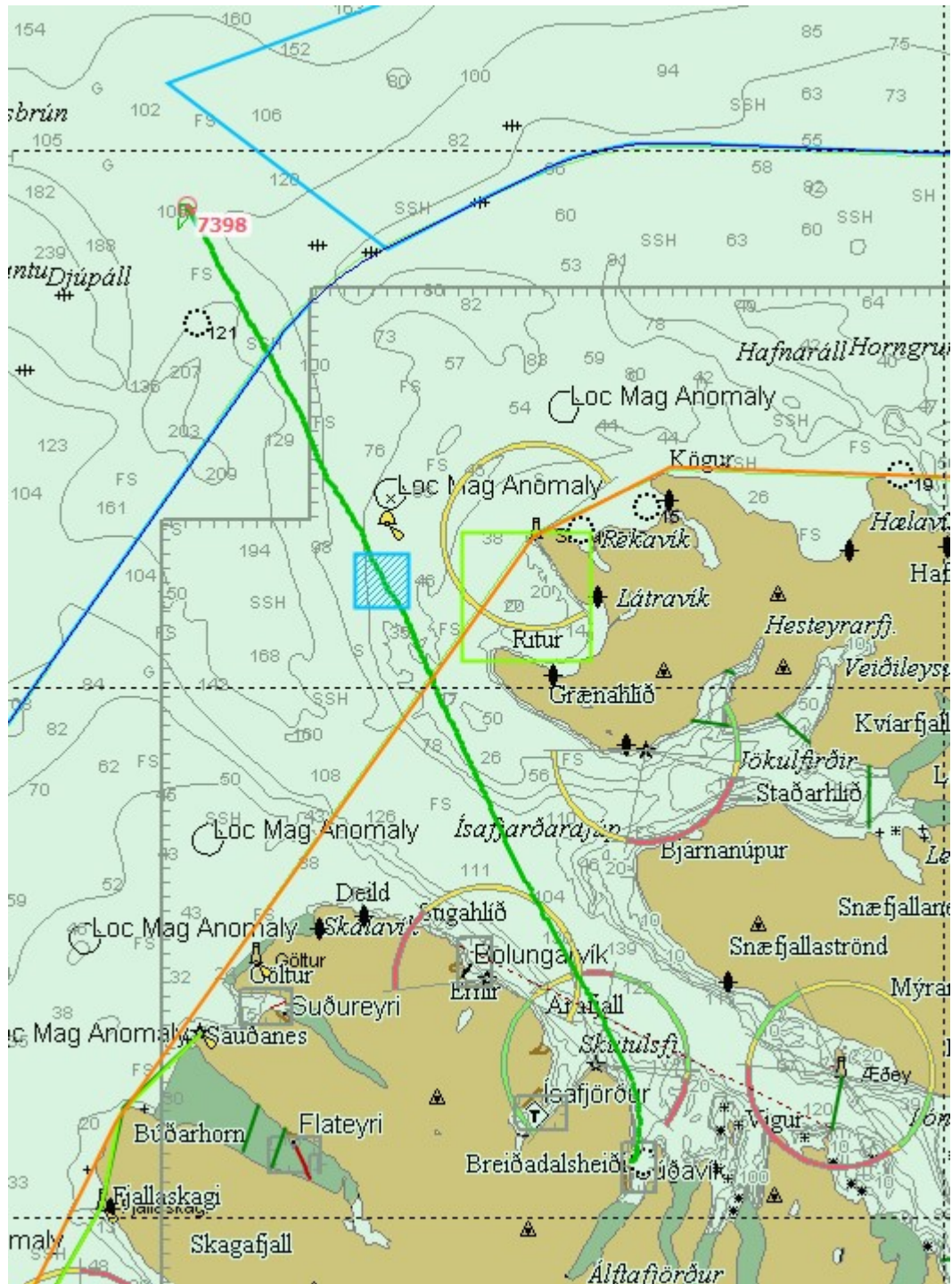
Þar sem ekki tókst að ná sambandi við Brekkunesið var björgunarskipið Gunnar Friðriksson kallað út til leitar auk báta á svæðinu og þyrla LHG fór einnig frá Reykjavík.



Mynd I Brekkunes ÍS fannst á hvolfi

Um kl. 10:00 fannst Brekkunesið á hvolfi á stað 66°37'7N og 023°40'4V og kl. 10:55 fannst skipverjinn í sjónum. Hann var síðar úrskurðaður látinn.

Björgunarskipið Gunnar Friðriksson dró Brekkunesið á hvolfi til hafnar í Bolungarvík.

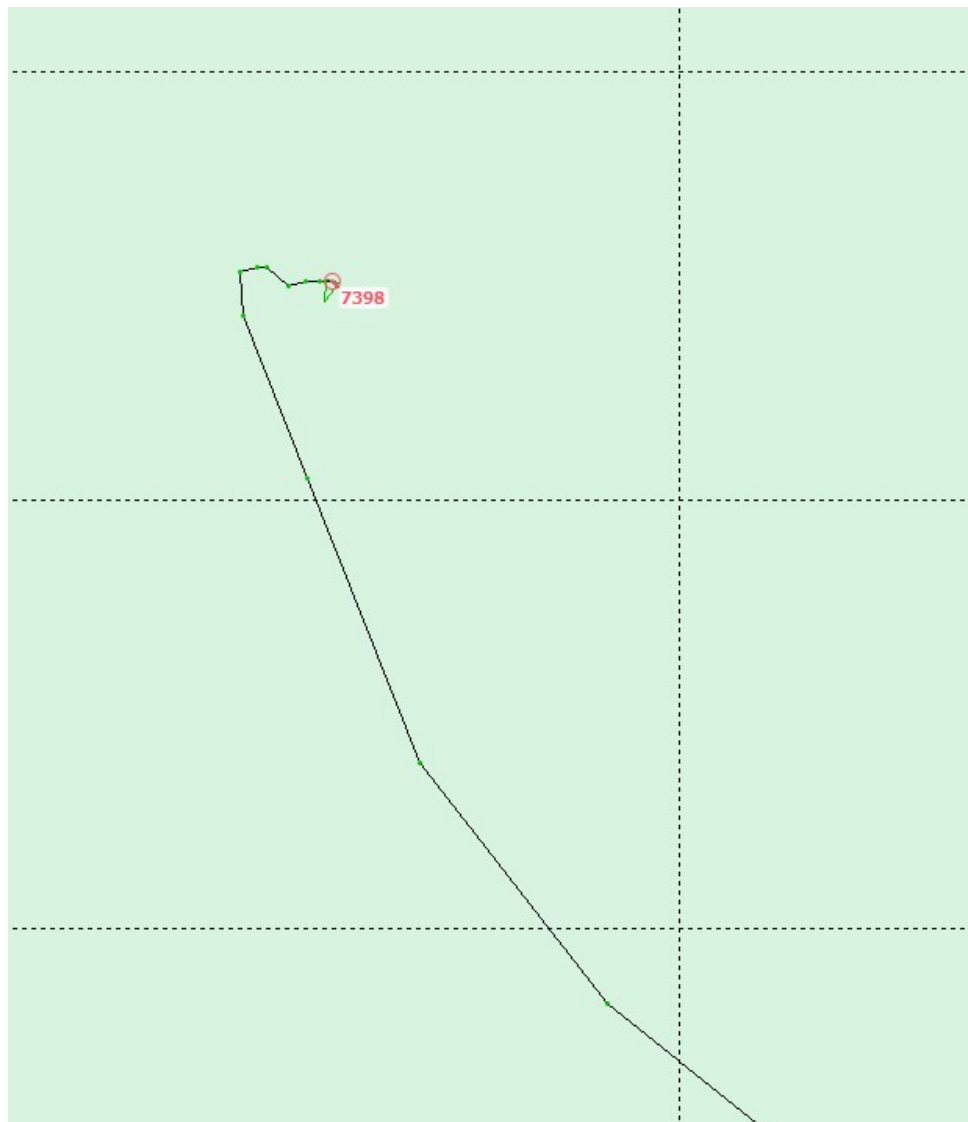


Mynd II Sýnir feril Brekkunes frá Suðavík og slystað

### Við rannsókn kom fram:

- að ekki er vitað nákvæmlega hvað gerðist en allir aðilar sem rætt var við voru á einu máli um að aðstæður á þessu svæði hafi verið slæmar fyrir bát af þessari stærð og höfðu því skipstjórar á öðrum bátum valið að halda ekki á þessi mið;

- að samkvæmt ferilskráningu VSS komu tvö merki frá bátnum á mínútu. Hann hafði lagt úr höfn kl. 04:53. Kl. 05:50 minnkar hann hraðann úr u.þ.b. 17-18 hnúta ferð í 12-13 hnúta ferð þegar hann var um 5 sml suður af Rit. Á siglingunni eftir það var sigld stefna u.þ.b. 330° og á skráningunni sést að hreyfing bátsins er oftast en ekki með 10° - 20° stefnubreytingar á milli merkja og jafnvel meira;
- að kl. 08:05 virðist eitthvað gerast því stefnur breytast og ferðin minnkar úr meðalhraðanum 10,7 hnútar í um 5 hnúta kl. 08:07 og mælist ferðlaus kl. 08:08. Á mynd III má sjá síðustu ferilskráningu fyrir Brekkunesið og þar sést að báturinn tekur stefnubreytingu til norðurs kl. 08:06 og síðan til austurs í framhaldi af því. Síðasta ferilskráningin er kl. 08:10 og hafði þá báturinn mælst ferðlaus í 2-3 mín. Kl. 08:20 fór LHG/VSS og bátar á svæðinu að grennslast fyrir um Brekkunesið á VHF 16 og með hringingu í GSM síma;



**Mynd III Síðustu ferilskráningar Brekkunes**

- að samkvæmt **Straumnesdufli** var öldu- og sjólag eins og fram kemur í eftirfarandi töflu:

Dags., Tími	Kennialda [m]	Meðalsveiflutími [s]	Öldulengd [m]
11.5.2016 10:00	2,7	6,8	73
11.5.2016 09:00	3,1	7,0	76
11.5.2016 08:00	3,5	7,4	86
11.5.2016 07:00	3,6	7,2	81
11.5.2016 06:00	3,8	7,2	81

- að þeir sem leitað var til og þekkja þetta svæði við þessar veðurastæður, þungur sjór og vindur, voru sammála um að Brekkunesið hefði ekki átt erindi á svæðið. Í þessum aðstæðum voru óvæntar stórar brjótandi bárur (holbárur) og fram kom að mikilvægt var að haga keyrslunni eftir aðstæðum á þessum bát. Brekkunesið var með öflugra vél og gekk allt að 22 hnúta. Fram kom einnig að suðurfall og suðvestan vindátt geti myndað mjög krappar öldur;
- að við skoðun á flaki Brekkuness eftir að það hafði verið tekið á land kom í ljós að inngjöfin var á núll þ.e.a.s. slegið af og og kúplað frá;
- að talsverð ákoma var á hliðarglugga á stýrishúsinu bakborðsmegin sem bendir til að báturinn hafi fengið á sig þungan sjó. Einnig hafði gúmmíbjörgunarbáturinn á þakinu fengið á sig högg og gengið nokkuð til;



Mynd IV Ákoman á bátnum og gúmmíbjörgunarbáturinn

- að í ljós kom að Brekkunesið hafði fengið rekakkerið (fallhlíf) í skrúfuna en það hefur ekki gerst þegar báturinn var á fullri ferð því einungis voru fáir hringir af henni utan um öxulinn. Skrúfan hefur sennilega náð til tógsins þegar hún var að stöðvast;
- að um borð voru þrjú tóm fiskikör í lest (3x25 kg) og eitt kar á þilfari með 120 – 150 kg af ís;
- að gúmmíbjörgunarbátur losnaði ekki frá bátnum eftir að honum hvolfdi né þegar hann var dreginn í land. Samkvæmt mælingum RNSA bendir allt til að

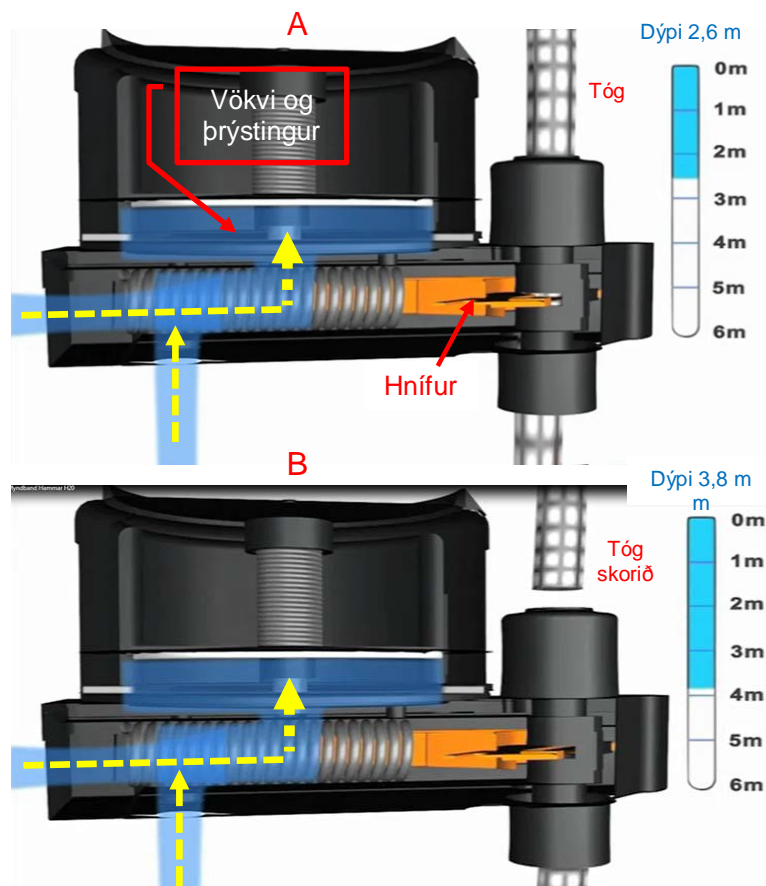
sjósleppibúnaðurinn hafi einungis náð að fara á u.þ.b. 2,5 m dýpi sem reyndist ekki nægjanlegt (*sjá mynd VI*) til að losa festingar bátsins;

- að ekki var fjarlosunarbúnaður fyrir sjósleppibúnaðinn í stýrishúsi heldur einungis handlosun við gúmmíbjörgunarbatinn sjálfan;
- að sjósleppibúnaðurinn var af gerðinni HAMMAR H20 R (*mynd V*) og samkvæmt merkingu á honum var gefin upp virkni hans á 1,5 - 4,0 m dýpi;
- að við prófun á honum kom í ljós að hann opnaði eðlilega á bilinu 3,0 - 3,5 m dýpi. Fyrst var prófað niður á 3,0 m dýpi en við það virkaði hann ekki og síðan á 3,5 m en á því bili virkaði hann. Þessi niðurstaða var í samræmi við virkni sjósleppibúnaðarins frá framleiðanda þ.e.a.s. það byrjar að leka inn í hann á um 1,5 m dýpi og nauðsynlegum þrýstingi náð á 3,0 – 3,5 m dýpi;



Mynd V Sleppibúnaðirinn

- að *mynd VI* sýnir sneiðmynd af HAMMAR sjósleppibúnaði og hvernig hann virkar. Myndirnar voru klipptar út úr myndbandi frá framleiðanda og þar sást greinilega að búnaðurinn byrjar að virka á 1,5 m og hnífurinn klippir tógið við 3,5 m:



Mynd VI A sýnir virkni við 2,6 m og B við 3,8 m dýpi

- að samkvæmt dagbók VSS datt Brekkunesið út úr ferilskráningakerfinu kl. 08:10. Eftirfarandi tafla sýnir björgunarferlið samkvæmt henni í grófum dráttum:

Tími:	Aðgerð:
08:20	Kerfið gaf merki um að Brekkunes hefði ekki skilað sér aftur í vöktun (10 mín)
08:21	Hringt í síma, rangt númer, viðkomandi ekki um borð
08:32	Ítrekað kallað á VHF 16 og það gert allan tíman
08:39	Haft samband við fiskibátinn Fríðu Dagmar 2817
08:43	Ítrekað reynt að hringja og kalla á VHF 16 ásamt skipum á svæðinu
08:50	30 mín. Viðmiðunartími liðinn. Aðgerð breytt úr hættu í neyðarástand
08:59	Þyrla LHG kölluð út
09:00	Togskipið Bjartur 1278 fenginn til að sigla í átt að síðasta þekkta punkti
09:05	Björgunaraðilar og björgunarskip höfðu verið kallaðar út
09:38	Þyrla LHG fer í loftið
10:03	Fríða Dagmar finnur Bakkanesið á hvolfi
10:55	Skipstjóri finnst

- að vísbendingar bentu til að skipstjórinn hafði setið í stólnum við stjórnstök bátsins þegar mikið högg hefur komið á hann en sjáanlegir áverkar á þeim látna studdu það;
- að dánarorsök skipstjórans var drukknun.

### Nefndarálit:

Nefndin telur líklegast að báturinn hafi fengið á sig straumhnút og sjó sem leiddi til þess að honum hvolfdi. Nefndin telur að aðstæður hafi verið vanmetnar bæði hvað varðar sjólag og sigldan hraða.

Nefndin telur óásættanlegt að gúmmíbjörgunarbátar losni ekki frá skipum ef þeim hvolfir. Í ljósi fleiri atvika af þessu tagi ítrekar nefndin tillögu í öryggisátt í máli nr. 07215 sem send var Samgöngustofu 20. febrúar 2017 sem er eftirfarandi:

*„Að þegar verði hafin endurskoðun á reglum um losunar- og sjósetningarbúnað um borð í íslenskum skipum og heildarúttekt á þeim búnaði sem er í notkun í dag. Þar verði skoðað sérstaklega hvort núverandi búnaður sé að skila björgunarförum á þann hátt sem til er ætlast. Nefndin telur nauðsynlegt að búnaðurinn sé þannig gerður að gúmmíbjörgunarbátar losni frá skipum ef þeim hvolfir óháð stærð þeirra.“*