

**Nr. 041 / 14 Eldey BA 96****Leki og sekkur**

Skipaskr.nr. 7349  
Smíðaður: Hafnarfirði 1992 plast  
Stærð: 6,81brl. 5,11bt.  
Mesta lengd: 9,16 m Skráð lengd: 7,95 m  
Breidd: 2,61 m Dýpt: 1,75 m  
Vél: Perkins 255 kW 2001  
Fjöldi skipverja: 1



Eldey ©Skip.is

**Gögn:**  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. apríl 2015 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, 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 7. maí 2014 var Eldey BA 96 á strandveiðum um 25 sml vestur af Patreksfirði. Veður: N 3-5 m/sek, þykk undiralda.

Eldey var búin að vera á veiðunum í um klukkustund þegar skipstjóri veitti því athygli að orka til handfærarúlla fjaraði út. Hann ætlaði að gangsetja vélina en ekkert rafmagn virtist þá vera á stjórnstækjum hennar eða startaranum. Hann opnaði þá niður í vélarúmið og sá þá að sjór var komin upp á miðja vélina og rúllu- og startrafgeymar komnir á kaf. Hann lyfti því neyslugeymum upp úr geymslukassanum, þar sem ekki var fallið yfir þá, til að hafa rafmagn til fjarskipta. Eftir að hafa lokað fyrir botnloka að kælingu vélarinnar fann hann að lögn að spúldælu var alveg komin í sundur og streymdi sjórinn þar inn. Þegar hann tók á lokanum brotnaði handfangið af og ekki tókst að loka honum.

Skipstjóri kallaði á aðstoð kl. 12:54 og kom Dósi 6305 fyrstur á vettvang kl. 13:23 en þá var Eldey mjög sjósigin. Þá var fengin dæla úr öðrum bát en ekki tókst að gangsetja hana. Eldey sökk kl. 14:21 á stað, 65°44,47N og 024°56,04V.

**Við rannsókn kom fram:**

- að skipstjóri taldi að spúldælan hafi verið með 2'' stútum og var tengd með u.þ.b. fimm sm löngum vírofnum gúmmibarka í botnlokann. Hann sagðist ekki hafa getað brotið upp á barkann þar sem hann var svo stuttur. Hann hafi ekki heldur getað troðið upp í stútin til að stemma stigu við innstreyminu enda sá hann ekki kranann því það var djúpt niður á hann;
- að skipstjóri taldi að vírinn í barkanum á milli botnloka og sjódællunnar hafi verið haugryðgaður og þess vegna hafi hann farið í sundur;
- að skipstjóri sagði að botnlokinn hafi verið ryðfrír kúluloki. Handfang botnlokans, var úr einhverskonar ál eða zinkblöndu, sem var greinilega

orðið mjög tært og molnað niður við átökin. Hann hafði reynt að koma töng á spindil lokans, til að loka fyrir innstreymið, en án árangurs;

- að vélarúmið var frá skut og fram á aftara lestarþil. Því var lokað á þilfari með tveimur álhlerum sem loka mátti vatnspétt. Skipstjóri sagðist því hafa talið að vélarúmið væri vatnspétt en þegar á reyndi kom í ljós að tvö 2'' rör fyrir lagnir voru fram í lestina og rann því austurinn í nokkru magni fram í hana. Einnig var 3'' gat í þilfari yfir stýrisás fyrir neyðar stýrissveif;
- að undir plittum yfir lest voru slagvatnsrennur sem lágu aftur í skuthornin og út um austurop en þeim var hægt að loka með kúlulokum. Skipstjóri sagðist hafa lokað öðrum lokanum en hinn hafi verið alveg fastur og því hafi sjór runnið frítt þar inn eftir að báturinn var orðinn sjósiginn;
- að í „Heildarlista skoðuna“ fyrir bátinn var bolskoðun framkvæmd 27. febrúar 2012 og gilti til 27. febrúar 2014. Botnlokar voru skoðaðir 20. júní 2011 og gilti skoðunin til 20. júní 2015. Skipstjóri benti á að hann hafi haft undanþágu til skamms tíma og botnlokar verið með fullgilda skoðun. Bráðabirgða haffærisskírteini var gefið út 30. apríl 2014 og gilti það til 27. maí 2014;
- að báturinn hafði gilda vélaskoðun án athugasemda enda var skoðun framkvæmd 22. apríl 2014 og gilti til 22. apríl 2016. Í Skoðunarhandbók fyrir vélaskoðun kemur fram að botnlokar og lagnir til kælingar á vélum ásamt sjó og austurbúnaði séu skoðunarskyldar. Í „Skoðunarvottorði vélaskoðunar“ bátsins kemur fram í liðunum „Sjódæla dekk“ og „Botnlokar“, að bæði þessi atriði hafi verið skoðuð og engar athugasemdir gerðar;
- að í skoðunarvottorði vélaskoðunar kemur fram að „Viðvörðun um sjó í vél“ var skoðuð án athugasemda;
- að austuraðvörðun var í bátnum og sagði skipstjóri að það hefði aldrei reynt á hana og því vissi hann ekki hvort hún pípti og þá hversu hátt eða hvort hún gæfi bara ljósaðvörðun. Í þetta skipti hafi verið lokað inn í stýrishúsið og hann hafi ekki heyrt í aðvörðun út á dekkið ef hún þá virkaði. Þegar hann opnaði inn í stýrishúsið var rafmagn farið af vélarstjórnuninni en þaðan kom straumur á austuraðvörðunina;
- að tvær lensidælur voru í bátnum og voru þær tengdar við rúllugeymasettið og urðu því óvirkar þegar geymarnir fóru á kaf í sjó. Tvær handdælur voru á þilfari og var önnur fyrir vélarúm. Þær voru ekki notaðar þar sem skipstjóri einbeitti sér að því að hefta innstreymi;
- að skipstjórinn sagði að honum hefði ekki dottið í hug að reyna lokun á sjóinntakinu utan frá s.s. eins og að draga dúk fyrir það. Hann hafi verið of upptekinn af öðrum aðgerðum.

### ***Nefndarálit:***

Nefndin telur orsök þess að báturinn sökk hafa verið lélegt ástand á sjólögnum.

### ***Sérstök ábending:***

Nefndi bendir á skyldur skipstjóra að halda skipi sínu í góðu ásigkomulagi og að eftirlit sé haft reglulega með ástandi á sjóinntökum.