

Skýrsla

Rannsóknarnefndar sjóslysa

fyrir árið 2002



Mynd: 330 SKV BODÖ

Útgefið af Rannsóknarnefnd sjóslysa 2005
Forsíðumynd: Guðrún Gísladóttir KE 15 á strandstað

Skýrslum rannsóknarnefndar sjóslysa skal ekki beitt sem sönnunargögnum í opinberum málum,
sbr. 1. mgr. 12. gr. laga nr. 68/2000.

Markmið sjóslysarannsókna skv. lögum þessum er að greina orsakabætti sjóslysa
í því skyni einu að koma í veg fyrir að slys af sömu,
eða sambærilegum orsökum endurtaki sig.

Prentun og umsjón: OFFSETJÖLRITUN HF.

EFNISYFIRLIT

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA (RNS) OG STARFSEMI 2002	7
ATVIK TILKYNNNT TIL RNS 2002	8
TILKYNNINGAR UM SLYS OG ÓHÖPP 2002	11
YFIRLIT UM MÁL SEM KOMIÐ HAFI TIL RNS FRÁ 1993 TIL 2002	12
SLYS Á FÓLKI	13
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR	14
ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 1993 – 2002	16

ÁREKSTUR Á MILLI SKIPA:

1. NR. 027 / 02 Hólmsteinn GK 20 / Rafn KE 41	18
2. NR. 104 / 02 Rífsari SH 70 / Þerna SH 350	19

ÁSIGLINGAR:

1. NR. 009 / 02 Gullborg SH 338	19
2. NR. 073 / 02 Carlsberg, farþegaskip	20
3. NR. 102 / 02 Reynir GK 177	21

ELDUR UM BORD:

1. NR. 013 / 02 Siggí Magg GK 355	21
2. NR. 014 / 02 Grettir SH 104	22
3. NR. 088 / 02 Austurborg SH 56	22
4. NR. 098 / 02 Brekey BA 236	23

KÖFUNARSLYS:

1. NR. 112 / 02 Köfunarslys í Kleifarvatni	24
--	----

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

1. NR. 033 / 02 Röst SH 134	29
2. NR. 034 / 02 Egill Halldórsson SH 2	29
3. NR. 097 / 02 Sandafell ÍS 82	30

SKIP SEKKUR:

1. NR. 015 / 02 Bjarmi VE 66	31
2. NR. 030 / 02 Bára ÍS 66	37
3. NR. 060 / 02 Dögg ÍS 54	37
4. NR. 111 / 02 Aron ÞH 105	39
5. NR. 123 / 02 Kristján S SH 23	46
6. NR. 149 / 02 Ice Bear LGXT3	48

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:

1. NR. 016 / 02 Baldur 2044	49
2. NR. 084 / 02 Guðrún Gísladóttir KE 15	50
3. NR. 094 / 02 Elding II	54
4. NR. 103 / 02 Neptúnus ÞH 361	56
5. NR. 125 / 02 Sigurvon BA 55	57

SLYS Á BÁTUM UNDIR 12 BRL:

1. NR. 045 / 02 Guðbjörg ÍS 46	57
2. NR. 048 / 02 Sundaborg RE 53	58
3. NR. 049 / 02 Herkúles SF 125	59
4. NR. 063 / 02 Ásborg BA 84	60

5. NR. 091 / 02	Kristbjörg ÍS 225	61
6. NR. 092 / 02	Jórunn ÍS 40 OG Sjófugl ÍS 220	61
7. NR. 095 / 02	Twistur SH 152	61
8. NR. 089 / 02	Ása SU 91	62
9. NR. 101 / 02	Margrét ÍS 42	62
10. NR. 105 / 02	Sif RE skemmtibátur	63
11. NR. 134 / 02	Narfi SU 680	64

SLYS Á NETA-, SKEL OG LÍNUBÁTUM:

1. NR. 003 / 02	Hafnarberg RE 404	64
2. NR. 004 / 02	Sædis HF 60	65
3. NR. 017 / 02	Guðfinnur KE 19	66
4. NR. 018 / 02	Valdimar GK 195	67
5. NR. 032 / 02	Sigþór ÞH 100	67
6. NR. 041 / 02	Grundfirðingur SH 24	68
7. NR. 042 / 02	Grundfirðingur SH 24	69
8. NR. 046 / 02	Steinunn SF 10	69
9. NR. 059 / 02	Áskell EA 48	71
10. NR. 061 / 02	Stefnir ÍS 28	72
11. NR. 065 / 02	Páll Jónsson GK 7	72
12. NR. 082 / 02	Sæfari ÁR 170	73
13. NR. 093 / 02	Albatros GK 60	74
14. NR. 139 / 02	Kristinn Friðriksson SH 3	74

SLYS Á NÓTAVEIÐISKIPUM:

1. NR. 039 / 02	Júpiter ÞH 61	75
-----------------	---------------	----

SLYS Á TOGVEIÐISKIPUM:

1. NR. 007 / 02	Sveinbjörn Jakobsson SH 10	75
2. NR. 010 / 02	Höfrungur III	76
3. NR. 011 / 02	Freri RE 73	77
4. NR. 012 / 02	Farsæll SH 30	78
5. NR. 019 / 02	Friðrik Sigurðsson ÁR 17	78
6. NR. 021 / 02	Barði NK 120	79
7. NR. 022 / 02	Kaldbakur EA 1	80
8. NR. 024 / 02	Sléttanes ÍS 808	81
9. NR. 029 / 02	Örfirisey RE 4	81
10. NR. 035 / 02	Sturla GK 12	82
11. NR. 037 / 02	Venus HF 519	82
12. NR. 044 / 02	Baldvin Þorsteinsson EA 10	83
13. NR. 062 / 02	Málmey SK 1	84
14. NR. 064 / 02	Sigurbjörg ÓF 1	85
15. NR. 069 / 02	Ásbjörn RE 50	86
16. NR. 070 / 02	Hrafn Sveinbjarnarson GK 255	87
17. NR. 071 / 02	Hrafn Sveinbjarnarson GK 255	87
18. NR. 074 / 02	Hríseyjan EA 410	88
19. NR. 076 / 02	Helgi SH 135	89
20. NR. 077 / 02	Hamar SH 224	89
21. NR. 079 / 02	Hólmaborg SU 11	90
22. NR. 080 / 02	Hrafn Sveinbjarnarson GK 255	91
23. NR. 090 / 02	Ottó N. Þorláksson RE 203	92

24. NR. 096 / 02	Brettingur NS 50	92
25. NR. 113 / 02	Hásteinn ÁR 8	93
26. NR. 122 / 02	Hoffell SU 80	93
27. NR. 124 / 02	Reykjaborg RE 25	94
28. NR. 132 / 02	Venus HF 519	95
29. NR. 137 / 02	Venus HF 519	96

SLYS ÞEGAR BROTSJÓR LENDIR Á SKIPI:

1. NR. 020 / 02	Málmey SK 1	96
-----------------	-------------	----

ÖNNUR SLYS:

1. NR. 006 / 02	Bravó SH 543	97
2. NR. 066 / 02	Togarinn Pescaberbes 2 / olúskipið Kyndill	98
3. NR. 067 / 02	Brúarfoss	99
4. NR. 086 / 02	Lagarfos	100
5. NR. 087 / 02	Goðafoss	101
6. NR. 106 / 02	Arnarfell	101
7. NR. 110 / 02	Dettifoss	102
8. NR. 116 / 02	Brúarfoss	102
9. NR. 118 / 02	Brúarfoss	102
10. NR. 126 / 02	Brúarfoss	103
11. NR. 128 / 02	Sandafell ÍS 82	104
12. NR. 145 / 02	Brúarfoss	104

FORMÁLI.

Í upphafi árs 2002 hafði rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) komið sér fyrir á nýrri starfsstöð í flugstöðinni í Stykkishólmi. Þá bættist einnig við nýr starfsmaður hjá nefndinni Guðmundur Lárusson fulltrúi. Er það í fyrsta skipti sem nefndin hefur tvo fasta starfsmenn í fullu starfi. En það var ljóst þegar lögin um rannsóknir sjóslysa tóku gildi 1. september 2000 að ekki yrði hjá því komist að bæta við starfsmanni. Eftir að lögin tóku gildi annast RNS sjálf sínar rannsóknir en frumrannsóknir mála fara oft fram í samvinnu við lögreglu. Þá leitar nefndin stundum til sérfræðiaðila við rannsóknir mála.

Ég hef oft sagt og segi enn að eitt slys til sjós sé einu slysi of mikið. Enginn aðili sem kemur að sjósókn má hafa þá skoðun að slys sé fylgifiskur sjósóknar. Nefndarmenn og starfsmenn RNS vilja hafa sem minnst að gera við að rannsaka slys og hvetja alla sem að málum koma til að gera allt sem í þeirra valdi stendur til að koma í veg fyrir sjóslys. Hins vegar höfðu nefndarmenn og starfsmenn RNS ærinn starfa árin 2002 og 2003 við að vinna upp málahala, sem m.a. hafði komið til vegna tafa á reglulegri starfsemi nefndarinnar við flutning á starfsstöð hennar í Stykkishólmi.

RNS og starfsmenn hennar geta haft nægan starfa þó ekki komi til slys og má þar t.d. nefna rannsóknir á „nærri því slysum“. En það er mjög mikilvægt að sjómenn og aðrir sem verða vitni að „nærri því slysum“ tilkynni það til RNS og þeirra aðila sem eiga að sjá um að öryggismál séu í lagi um borð í skipum. Því rannsóknir hafa leitt í ljós að eftir ákveðinn fjölda „nærri því slysa“ verður slys. Ef menn grípa í taumana þegar „nærri því slys“ verður má örugglega koma í veg fyrir töluverðan fjölda slysa.

Það eru fyrst og fremst sjómenn sjálfir sem verða að vera vakandi fyrir þeim hættum sem á vegi þeirra verða við hin mikilvægu störf til sjós. Sjómenn eiga að gera þá skilyrðislausu kröfu til útgerðarmanna og annarra sem hlut eiga að máli að sífellt sé unnið að því að tryggja öryggi þeir-

ra eins og best má verða á hverjum tíma. Öryggismál eiga ávallt að vera í fyrirrúmi og enginn má láta mikilvægi þeirra framhjá sér fara.

Ef menn ætla að koma í veg fyrir slys skipta forvarnir og þar með nýliðafræðsla miklu máli. En það verða allt of mörg slys vegna þess að menn kunna einfaldlega ekki til verka. Þar hefur þá skort á að nýjum mönnum og jafnvel vönum mönnum sem koma í nýtt vinnuumhverfi sé kennt til verka með öruggum hætti. Það á enginn að hefja störf til sjós án þess að viðkomandi hafi hlotið fræðslu um vinnubrögð og annað sem máli kann að skipta við störf þeirra. Það gengur jafnvel enginn til starfa á skrifstofu án þess að kunna til verka og hvers vegna á það þá að gerast til sjós þar sem hætturnar eru mun fleiri og alvarlegri.

Hvernig væri nú að allir sem koma að málum sjómanna og útgerðar settu sér það takmark að útrýma slysum til sjós. Standa ekki allar líkur til þess að þá myndi sjóslysum fækka til muna.

Að lokum vil ég þakka nefndarmönnum og starfsmönnum RNS fyrir ánægjulegt samstarf á árunum 2002 og 2003. Sérstakar þakkir vil ég færa Emil Ragnarssyni, sem lét af nefndarmennsku á árinu 2003, fyrir hans störf í þágu sjóslysarannsókna á Íslandi.

Fyrir hönd RNS votta ég öllum sem um sárt eiga að binda eftir sjóslys á árunum 2002 og 2003 samúð nefndarinnar.

Ingi Tryggvason
formaður RNS

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA (RNS) 2002

Rannsóknarnefnd sjóslysa starfar á grundvelli laga um rannsóknir sjóslysa nr. 68/2000. Nefndin starfar, frá gildistöku laganna, sjálfstætt og óháð stjórnvöldum, öðrum rannsóknaraðilum, ákærvaldi og dómstólum. Nefndin heyrir stjórnsýslulega undir samgönguráðherra.

Nefndin er skipuð fimm mönnum en þeir eru:



Formaður Ingi Tryggvason
héraðsd.lögm,
Borgarnesi



Emil Ragnarson
skipaverkfræðingur
Reykjavík



Hilmar Snorrason
skipstjóri og skólastjóri
Reykjavík



Pétur Ágústsson
skipstjóri
Stykkishólmi



Pálmi K Jónsson
vélfraðingur
Ísafirði



Jón A. Ingólfsson



Guðmundur Lárusson

Tveir starfsmenn eru tveir í fullu starfi fyrir RNS. Framkvæmdastjóri er Jón A. Ingólfsson skipstjóri og rekstrarfræðingur og fulltrúi er Guðmundur Lárusson skipstjóri og fyrrverandi útgerðarmaður. Guðmundur kom til starfa eftir áramótin 2002.

STARFSEMI RNS 2002

Árið 2002 komu 149 mál til nefndarinnar og voru það heldur fleiri mál en undanfarin tíu ár. Skýringin á því er sú viðleitni starfsmanna nefndarinnar við að fá menn til að sinna tilkynningum um slys til nefndarinnar betur en áður. Til þessa má rekja a.m.k. 35 mál. Að því undanskildu má segja að um meðalár hafi verið að ræða.

Á árinu 2002 voru haldnir 9 fundir og í árslok var búið að afgreiða 61 mál frá því ári. Einnig var lokið við að afgreiða ólokin mál ársins 2000 (19 af 116 málum) og 2001 (106 af 121 málum). Samanlagt var því fjallað um og lokið við að afgreiða 186 mál á árinu.

Um áramót voru 88 mál óafgreidd frá árinu 2002.

Heimilisfang:

Flugstöðin

340 Stykkishólmur

Sími: 552 5105

Fax: 551 5152

Tölvupóstur: rannsjo@skyrr.is

Vefur: www.rns.is



Aðstaða RNS í Stykkishólmi

ATVIK TILKYNNNT TIL RNS 2002

Alls bárust 149 tilkynningar um óhöpp til RNS árið 2002, þar af gerðust 131 atvik á því ári. Tilkynningar um óhöpp komu aftur til ársins 1998. Eðli málsins samkvæmt er erfitt að gera svona gömlum atvikum skil.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
2.júlí 1998	Hafberg GK 377	Fiskiskip	229	Slys á fólki
29. ágúst 1998	Sléttanes ÍS 808	Fiskiskip	1067	Slys á fólki
18. maí 1999	Egill SH 195	Fiskiskip	139	Slys á fólki
7. janúar 2000	Hrísey EA 410	Fiskiskip	626	Slys á fólki
15. febrúar 2000	Sturla GK 12	Fiskiskip	276	Slys á fólki
20. október 2000	Dettifoss V2PM8	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
28. október 2000	Hrafn Sveinbjarnarson GK 255	Fiskiskip	1028	Slys á fólki
17. janúar 2001	Vestmannaey VE 54	Fiskiskip	923	Slys á fólki
26. febrúar 2001	Bergur VE 44	Fiskiskip	966	Slys á fólki
3. júní 2001	Hrafn Sveinbjarnarson GK 255	Fiskiskip	1028	Slys á fólki
8. júní 2001	Grundfirðingur SH 24	Fiskiskip	255	Slys á fólki
17. ágúst 2001	Antares VE 18	Fiskiskip	859	Ásigling
24. september 2001	Kópur GK 175	Fiskiskip	357	Slys á fólki
2. október 2001	Friðrik Sigurðsson Ár 17	Fiskiskip	270	Slys á fólki
4. október 2001	Skógarfoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
10. október 2001	Herjólfur	Ferja	3354	Slys á fólki
21. nóvember 2001	Þorsteinn GK 16	Fiskiskip	209	Slys á fólki
26. nóvember 2001	Málmey SK 1	Fiskiskip	1470	Slys á fólki
4. janúar 2002	Hrappur sk.nr.7471	Dýpkunar- og vinnuskip	406	Slys á fólki
6. janúar 2002	Sólfari RE26	Fiskiskip	208	Slys á fólki
8. janúar 2002	Páll Jónsson GK-7	Fiskiskip	395	Slys á fólki
10. janúar 2002	Hafnarberg RE-404	Fiskiskip	113	Slys á fólki
12. janúar 2002	Sædis HF-60	Fiskiskip	275	Slys á fólki
13. janúar 2002	Ásbór RE-395	Minni fiskibátur	5	Annað tjón
13. janúar 2002	Bravó SH-543	Flutningaskip	1126	Slys á fólki
15. janúar 2002	Sveinbjörn Jakobsson SH-10	Fiskiskip	109	Slys á fólki
15. janúar 2002	Selfoss V2JA9	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
22. janúar 2002	Gullborg SH-338	Fiskiskip	103	Vélarbilun
23. janúar 2002	Höfrungur III AK-250	Fiskiskip	1521	Slys á fólki
23. janúar 2002	Freri RE-73	Fiskiskip	1723	Slys á fólki
29. janúar 2002	Mánafoss ELWQ2	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
1. febrúar 2002	Málmey SK 1	Fiskiskip	1470	Slys á fólki, sk.v. veðurs
2. febrúar 2002	Signý SK 64	Fiskiskip	2,28	Sekkur
6. febrúar 2002	Farsæll SH-30	Fiskiskip	273	Slys á fólki
9. febrúar 2002	Kópur GK 175	Fiskiskip	357	Slys á fólki
14. febrúar 2002	Siggi Magg GK-355	Fiskiskip	70	Eldur
15. febrúar 2002	Grundfirðingur SH 24	Fiskiskip	255	Slys á fólki
20. febrúar 2002	Arnarfell	Flutningaskip	6297	Slys á fólki
21. febrúar 2002	Guðfinnur KE 19	Fiskiskip	75	Slys á fólki
23. febrúar 2002	Bjarmi VE 66	Fiskiskip	53	Sekkur, banaslys
23. febrúar 2002	Valdimar GK 196	Fiskiskip	569	Slys á fólki
25. febrúar 2002	Örfirisey RE 4	Fiskiskip	1845	Slys á fólki

ATVIK TILKYNNT FRH.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
27. febrúar 2002	Baldur TFAL	Ferja	645	Strand
28. febrúar 2002	Grettir SH 107	Fiskiskip	291	Eldur
3. mars 2002	Barði NK 121	Fiskiskip	909	Slys á fólki
3. mars 2002	Kaldbakur EA-301	Fiskiskip	1330	Slys á fólki
6. mars 2002	Bára ÍS 66	Fiskiskip	25	Sekkur
10. mars 2002	Sæfari ÁR 170	Fiskiskip	159	Slys á fólki
12. mars 2002	Hólmsteinn GK 20	Fiskiskip	48	Ásigling
13. mars 2002	Guðmundur Jensson SH 117	Fiskiskip	94	Slys á fólki
17. mars 2002	Mánafoos ELWQ3	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
19. mars 2002	Sigbór ÞH 100	Fiskiskip	217	Slys á fólki
22. mars 2002	Röst SH 134	Fiskiskip	31	Leki
25. mars 2002	Egill Halldórsson SH 2	Fiskiskip	114	Leki
25. mars 2002	Júpiter ÞH 61	Fiskiskip	1033	Slys á fólki
25. mars 2002	Dettifoss V2PM8	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
27. mars 2002	Selfoss V2JA9	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
27. mars 2002	Páll Jónsson GK-7	Fiskiskip	395	Slys á fólki
2. apríl 2002	Venus HF 519	Fiskiskip	1779	Slys á fólki
3. apríl 2002	Guðbjörg ÍS 46	Minni fiskibátur	6	Ásigling
3. apríl 2002	Grundfirðingur SH 24	Fiskiskip	255	Slys á fólki
5. apríl 2002	Lagarfoss	Flutningaskip	6670	Slys á fólki
6. apríl 2002	Sava Lake	Flutningaskip	2030	Strand
19. apríl 2002	Dettifoss V2PM8	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
19. apríl 2002	Dettifoss V2PM8	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
20. apríl 2002	Baldvin Þorsteinsson	Fiskiskip	1906	Slys á fólki
20. apríl 2002	Ásbjörn RE 50	Fiskiskip	652	Slys á fólki
22. apríl 2002	Herkúles SF 125	Minni fiskibátur	7,33	Leki
24. apríl 2002	Slöngubátur	Slöngubátur	0	Annað tjón
24. apríl 2002	Sundaborg RE 53	Minni fiskibátur	5	Slys á fólki
24. apríl 2002	Dettifoss V2PM8	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
26. apríl 2002	Stefnir ÍS 28	Fiskiskip	668	Slys á fólki
29. apríl 2002	Steinunn SF 10	Fiskiskip	457	Slys á fólki
30. apríl 2002	Dögg ÍS 054	Fiskiskip	20	Sekkur
4. maí 2002	Margrét ÍS-42	Minni fiskibátur	6	Strand
6. maí 2002	Helgi SH 135	Fiskiskip	243	Slys á fólki
7. maí 2002	Áskell EA 48	Fiskiskip	1236	Slys á fólki
10. maí 2002	Sigurbjörg ÓF 1	Fiskiskip	893	Slys á fólki
11. maí 2002	Goðafoss V2PM7	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
13. maí 2002	Málmey SK 1	Fiskiskip	1470	Slys á fólki
21. maí 2002	Hrafn Sveinbjarnason GK 255	Fiskiskip	1028	Slys á fólki
22. maí 2002	Ásborg BA 84	Minni fiskibátur	15	Strand
23. maí 2002	Pescabernes Dos	Fiskiskip	1816	Slys á fólki

ATVIK TILKYNNNT FRH.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
25. maí 2002	Hólmaborg SU 11	Fiskiskip	1682	Slys á fólki
27. maí 2002	Sunna SI 67	Fiskiskip, slöngubátur	996	Annað tjón
27. maí 2002	Hamar SH 224	Fiskiskip	344	Slys á fólki
2. júní 2002	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
8. júní 2002	Carlsberg	Farþega- og skemmtibátur	36	Ásigling
9. júní 2002	Krístún ÍS-72	Minni fiskibátur	6	Ásigling
9. júní 2002	Austurborg SH-56	Fiskiskip	49	Eldur
11. júní 2002	THOR veitingaskip	Farþega- og skemmtibátur	615	Ásigling
18. júní 2002	Guðrún Gísladóttir KE 15	Fiskiskip	2626	Sekkur
19. júní 2002	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
20. júní 2002	Dettifoss V2PM8	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
23. júní 2002	Kristbjörg ÍS-225	Minni fiskibátur	6	Ásigling
26. júní 2002	Jórunn ÍS140	Minni fiskibátur	6	Ásigling
29. júní 2002	Brúarfoss V2PS8	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
3. júlí 2002	Ása SU-91	Minni fiskibátur	1,64	Sekkur
4. júlí 2002	Ottó N. Þorláksson RE-203	Fiskiskip	879	Slys á fólki
24. júlí 2002	Brettingur NS-50	Fiskibátur	901	Slys á fólki
3. ágúst 2002	Skógarfoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
5. ágúst 2002	Goðafoss V2PM7	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
9. ágúst 2002	Elding II	Farþega- og skemmtibátur	29,65	Strand
9. ágúst 2002	Sif 6319 skemmtibátur	Farþega- og skemmtibátur	4,49	Strand
25. ágúst 2002	Benjamín SH-208	Fiskibátur	52	Slys á fólki
26. ágúst 2002	Tvistur SH-152	Minni fiskibátur	7,01	Eldur
27. ágúst 2002	MánafoSS ELWQ2	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
28. ágúst 2002	Dettifoss V2PM8	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
29. ágúst 2002	Sandafell ÍS-82	Fiskibátur	111	Leki
3. september 2002	Kleifarvatn	Köfunarslys		Slys á fólki
4. september 2002	Reynir GK-177	Fiskibátur	46	Strand
5. september 2002	ReykjaborG RE 25	Fiskiskip	107	Annað tjón
6. september 2002	Hásteinn ÁR-8	Fiskiskip	180	Slys á fólki
10. september 2002	Brekey BA-236	Fiskibátur	22	Eldur
11. september 2002	Selfoss V2JA9	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
14. september 2002	Neptúnus PH-361	Fiskibátur	729	Strand
18. september 2002	Rifsari SH-70/Þerna SH-350	Fiskibátur	98	Ásigling
23. september 2002	Brúarfoss V2PS8	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
23. september 2002	Hoffell SU-80	Fiskiskip	1293	Slys á fólki
29. september 2002	Albatros Gk-60	Fiskiskip	348	Slys á fólki
30. september 2002	Aron PH-105	Fiskiskip	211	Sekkur
30. september 2002	Eldhamar GK-13	Fiskiskip	251	Skemmist í drætti
3. október 2002	Brúarfoss V2PS8	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
4. október 2002	Brúarfoss V2PS8	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
6. október 2002	Venus HF-519	Fiskiskip	1779	Slys á fólki
14. október 2002	MánafoSS ELWQ2	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
14. október 2002	Sandafell ÍS-82	Fiskiskip	111	Slys á fólki

ATVIK TILKYNNNT FRH.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
16. október 2002	Kristján S. SH-23	Minni fiskibátur	15	Sekkur
16. október 2002	Brúarfoss V2PS8	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
22. október 2002	Sigurvon RE-64	Fiskiskip	224	Strand
5. nóvember 2002	Jötunn 2487 dráttarbátur	Dýpkunar- og vinnuskip	42	Ásigling
5. nóvember 2002	Dettifoss V2PM8	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
8. nóvember 2002	Narfi SU-680	Minni fiskibátur	5,92	Strand
21. nóvember 2002	Venus HF-519	Fiskiskip	1779	Slys á fólki
22. nóvember 2002	Kristinn Friðriksson SH	Fiskiskip	151	Slys á fólki
25. nóvember 2002	Brúarfoss V2PS8	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
27. nóvember 2002	Dettifoss V2PM8	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
3. desember 2002	Mánafoss ELWQ2	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
3. desember 2002	Hrafn GK-111	Fiskiskip	1067	Slys á fólki
15. desember 2002	Ljósafoos HO4909	Flutningaskip	2517	Slys á fólki
17. desember 2002	Brúarfoss V2PS8	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
19. desember 2002	Brúarfoss V2PS8	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
19. desember 2002	Skógafoss V2XM	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
31. desember 2002	Ice Bear LGXT3	Flutningaskip	1305	Sekkur

Eins og fram hefur komið hefur kynningarstarf af ýmsum toga gert það verkum að fleiri mál eru nú að berast til RNS. Árið 2002 komu 149 mál til nefndarinnar og liggur aukningin á milli ára í að fleiri tilkynningar eru að berast um slys á sjómönnum. Helst ber að þakka það lögregluembættum um allt land, Landhelgisgæslunni og Tilkynningarskyldu íslenskra skipa. Í töflu I og II má sjá sundurliðun atvika sem bárust RNS á árinu 2002.

TILKYNNINGAR UM SLYS OG ÓHÖPP 2002

Tafla I - Eftir tegund skipa og köfunarslys	
Dýpkunar- og vinnuskip	2
Ferjur	2
Fiskiskip	76
Flutningaskip	38
Köfunarslys	1
Minni fiskibátar	13
Oliuskip	0
Rannsóknarskip	0
Farþega- og skemmtibátar	4
Slöngubátar	2

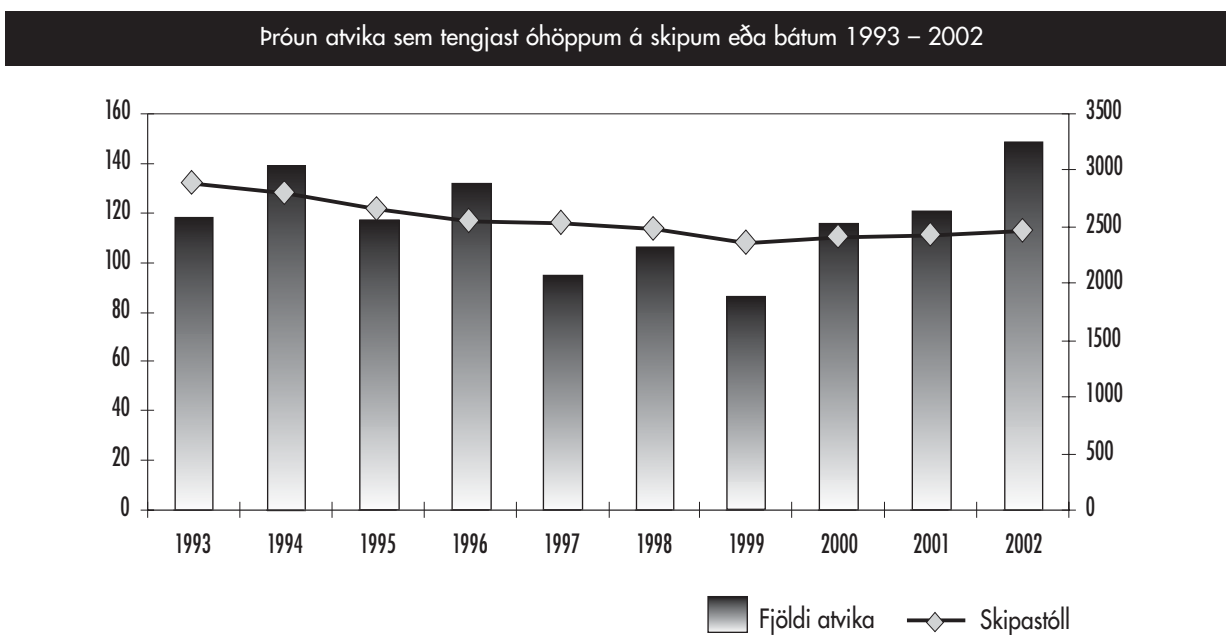
Tafla II - Skipting atvika			
Annað tjón	4	Leki	4
Ásigling	10	Sekkur	9
Banaslys	2	Skemmdir v/veðurs	1
Eldur	5	Slys á fólki	100
Farmtjón	0	Strand	10
Köfunarslys	1	Vélarbilun	1

YFIRLIT UM MÁL SEM KOMIÐ HAFU TIL RNS 1993 – 2002

Eftirfarandi töflur og gröf sýna þróun einstakra atvika sem borist hafa RNS á árunum frá 1993 til 2002. Á töflu III er skipting á eðli mála á þessu tímabili

Tafla III - Eðli mála										
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Skip sekkur	14	10	17	6	7	8	4	10	6	4
Skip strandar	27	28	19	17	10	14	7	14	10	11
Árekstur	7	5	7	11	4	2	8	6	11	7
Eldur um borð	4	14	12	11	7	6	3	8	15	5
Leki að skipi	3	3	1	1	1	0	0	3	1	5
Annað	13	6	3	12	6	10	7	8	8	12
Slys á fólki	41	69	56	65	55	63	56	64	63	103
Dauðaslys	9	4	2	9	5	3	1	3	7	2
Samtals:	118	139	117	132	95	106	86	116	121	149

Á myndinni hér að neðan má sjá þróun allra atvika sem tengjast óhöppum á skipum eða bátum. Miðað er við öll skráð íslensk skip, þilfarsskip og opna báta.

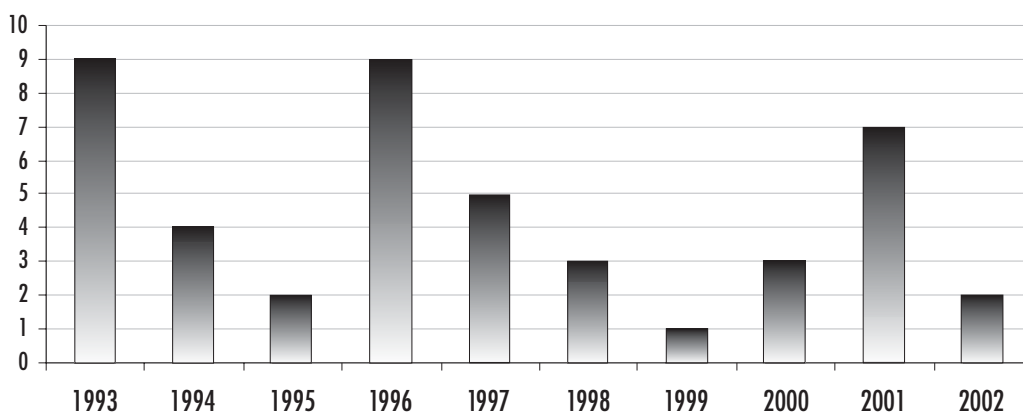


Fjöldi íslenskra skráðra skipa										
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Þilfarsskip	1107	1095	1021	998	990	978	955	1014	1067	1135
Opnir bátar	1784	1708	1639	1553	1534	1506	1396	1398	1361	1329
Samtals:	2891	2803	2660	2551	2524	2484	2351	2412	2428	2464

SLYS Á FÓLKI

Á mynd I eru banaslys sem orðið hafa á íslenskum sjómönnum. Hæst bera árin 1993, 1996 og 2001. Árið þessum árum létust samtals 25 sjómenn og má rekja flest þeirra til þegar skip fórust.

Mynd I - Banaslys 1993 – 2002



Í febrúar 2002 fórust tveir sjómenn þegar fiskibáturinn Bjarmi VE 66 (mál nr. 015/02) fórst á siglingu um það bil þremur klst. eftir að hann lét úr höfn frá Vestmannaeyjum. Tveir skipverjar björguðust í þessu sjóslysi.

SLYS Á SJÓMÖNNUM 1993 – 2002

Samkvæmt lögum um rannsóknir sjóslysa ber skipstjóra skylda að tilkynna atburði til rannsóknarnefndar sjóslysa þrátt fyrir að tilkynnt sé einnig til Tryggingastofnunar ríkisins (TR). Eins og tafla IV sýnir hefur verið mikill misbrestur á því en hlutfall tilkynntra mála til RNS hefur þó verið að aukast undanfarin þrjú ár.

Tafla IV - Tilkynnt mál til TR og RNS 1993 – 2002

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Tryggingastofnun ríkisins (TR)	505	473	417	436	388	378	381	361	348	413
Rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS)	41	69	56	65	55	63	56	64	63	103
Samtals:	8%	15%	13%	15%	14%	17%	15%	18%	18%	25%

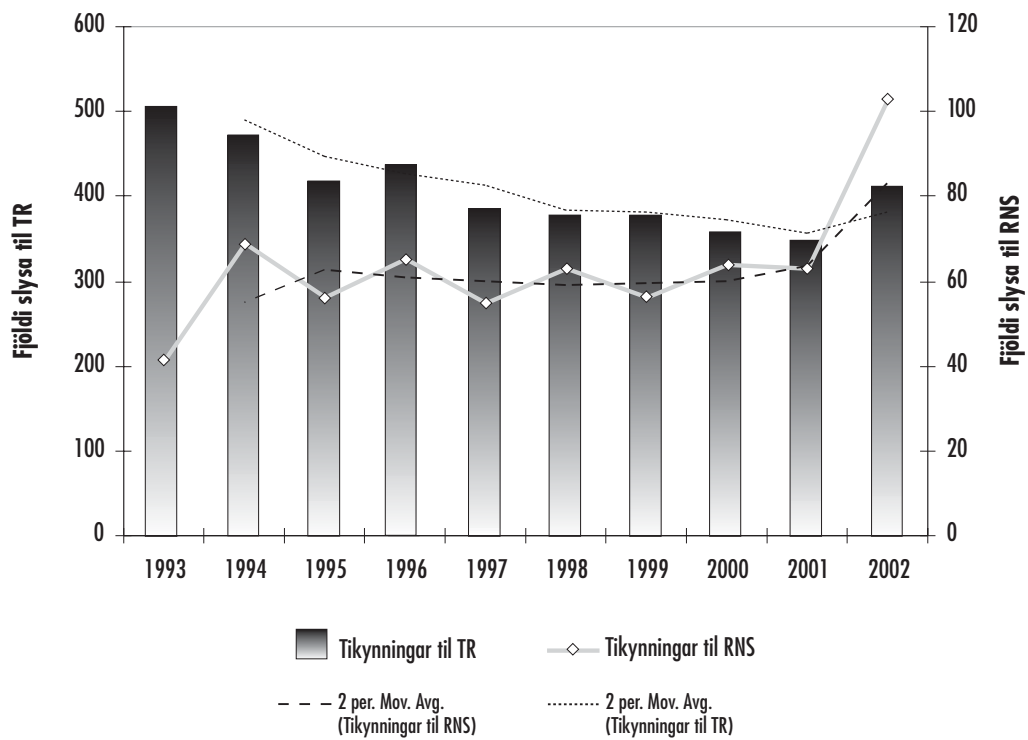
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR

Rannsóknarnefnd sjóslysa hefur fengið ljósrit af tilkynningum til Tryggingastofnunar ríkisins og flokkað þær. Á eftirfarandi töflu er sundurliðun á slysum á sjómönnum sem bárust TR á árunum 1993 – 2002.

Yfirlit um slys á mönnum skv. tilkynningum til Tryggingastofnunar ríkisins										
ATBURÐUR	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Banaslys:	9	4	2	9	5	2	2	1	11	4
Skip ferst eða strandar	5	1	0	5	4	1	0	1	3	4
Maður fellur fyrir borð	1	1	1	2	1	1	1	0	0	0
Af öðrum örsökum	3	1	1	2	0	0	1	0	8	0
Brunaslys:	1	1	9	2	1	2	2	1	8	2
Eldur um borð	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
Af völdum efna	0	0	3	0	0	0	0	0	2	1
Af völdum sjóðandi vökva	1	1	3	2	1	1	2	1	3	1
Af öðrum orsökum	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0
Slys við vindur:	166	151	123	140	121	135	122	102	88	82
Lendir inn á vindu	3	8	0	1	2	3	3	5	0	6
Klemmist af völdum hífinga	18	26	24	29	17	25	28	19	18	17
Eitthvað slæst til við hífingu	73	67	62	73	65	53	47	44	37	29
Festingar á blökkum o.fl.	14	11	10	2	7	9	2	4	6	5
Varð á milli, klemmist	58	39	27	35	30	45	42	30	27	25
Af öðrum orsökum:	329	317	283	285	261	239	255	257	259	325
Skurður eða stunga	58	48	43	39	31	29	24	31	20	30
Slys vegna brotsjóa	9	12	5	9	11	7	13	14	8	4
Rann til á þílfari og féll	112	82	101	90	107	107	103	51	55	80
Slys við störf í vélarúmi	14	5	1	6	7	1	3	1	7	5
Slys við störf í lest	17	29	18	26	18	4	9	17	20	13
Slys við löndun afla	10	8	6	5	2	0	0	1	2	1
Slys við losun/ lestun á flutn.skipunum	3	2	0	5	1	0	0		19	10
Slys við að fara frá eða koma um borð	9	13	7	0	3	0	0	1	5	13
Slys við landfestar	6	4	6	8	3	0	0	2	5	1
Slys við fall í stiga	6	18	16	18	13	18	14	12	15	23
Tognun í baki	13	21	17	9	10	17	8	8	12	9
Tognun á útlím	4	5	12	7	4	2	17	10	16	15
Slys ótilgreind og óskráð	68	70	51	63	51	54	64	109	75	121
Samtals skráð slys:	505	473	417	436	388	378	381	361	348	413

Mynd II sýnir þróun slysa á sjómönnum á árunum 1993 til 2002, fjölda þeirra og hreyfingu meðaltals. Myndin sýnir einnig mismunin á þeim tilkynningum sem bárust til RNS annarsvegar og TR hinsvegar.

Mynd II - þróun slysa á sjómönnum 1993 – 2002

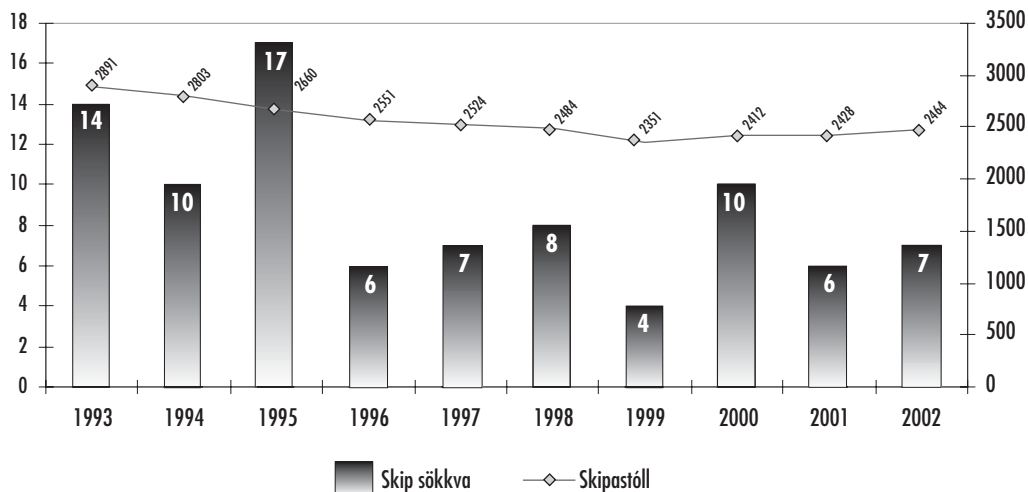


ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 1993 – 2002

SKIP SÖKKVA

Á mynd III er fjöldi þeirra skipa og báta sem hafa sökkið á síðastliðnum tíu árum í samanburði við fjölda skráðra skipa, þilfars- og opinna báta. Hæst bera árin 1993, 1994, 1995, 1998 og 2000.

Mynd III - skip sökkva 1993 – 2002



Árið 2002 sukku 7 skip og bátar sem gefur að líta á neðangreindum lista. Númer hvers máls í gögnum RNS er fremst til að auðvelda leit. Eitt af þessum málum (14902) er eðli sínu samkvæmt ekki á mynd III þar sem um var að ræða erlent skip. Annað atvik árið 2002 er ekki í mynd III, en kemur fram í töflu II um skipingu atvika. Þar hvolfði bátur og var dreginn í land.

(01502) Bjarni VE 66, sökk á siglingu NV af Þrídröngum þar sem tveir af fjórum skipverja fórust.

(03002) Bára ÍS-66, sökk í höfninni á Súðavík

(03602) Signý SK 64, sökk í höfninni á Sauðárkrók

(06002) Dögg ÍS-54, strandaði og sökk í Ísafjarðardjúpi

(08402) Guðrún Gísladóttir KE 15, strandaði og sökk við Lofoteneyjar í Noregi

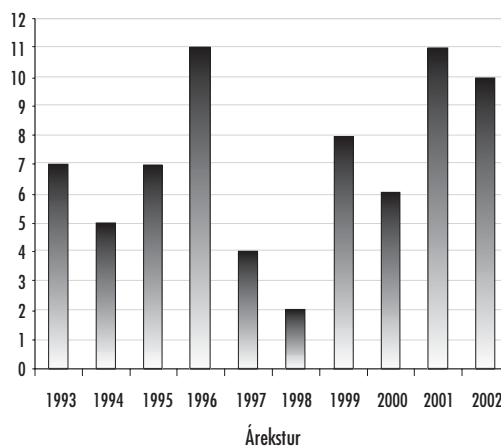
(11102) Aron ÞH 105, sökk við rækjuveiðar norður af Grímsey

(12302) Kristján S. SH 23, sökk á siglingu út af Dritvík

(14902) Ice Bear, norskt flutningaskip sökk austur af landinu.

Í aðeins einu óhappinu (01502) urðu banaslys en í öllum hinum varð mannbjörg.

Mynd IV - árekstur 1993 – 2002



ÁREKSTUR OG ÁSIGLINGAR

Á mynd IV kemur fram árekstrar á milli skipa og aðrar ásiglingar sem orðið hafa á árunum 1993–2002 og einhver tjón hafa hlotist af. Hæst bera árin 1996, 2001 og 2002. Lítil breyting er á milli áranna 2001 og 2002.

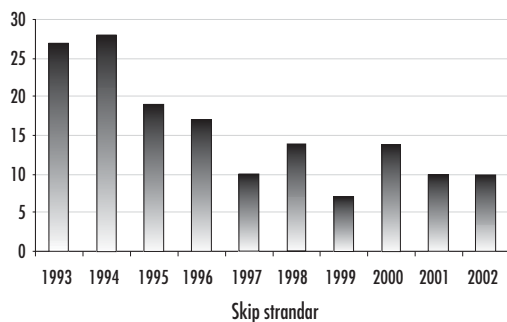
SKIP STRANDA OG/EDA TAKA NIÐRI

Á mynd V kemur fram þau atvik þar sem skip eða bátar hafa strandað eða tekið niðri á árunum 1993 – 2002. Eins og fram kemur hefur þessum atvikum farið fækkandi ef miðað er við árin í upphafi þessa tímabils. Á þessari mynd eru ekki talinn þau atvik þar sem skip strönduðu og sukku í kjölfarið. Sem dæmi má nefna þá er atvikið þegar Guðrún Gísladóttir KE strandaði og sökk í Noregi ekki talið með hér heldur í mynd III.

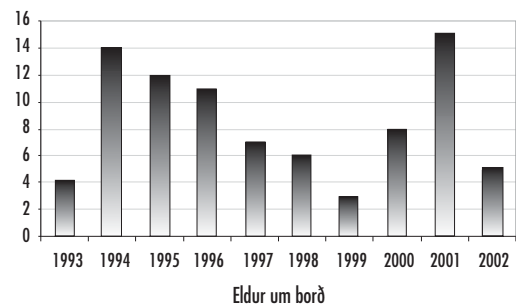
ELDUR UM BORD

Á mynd VI er samanburður þegar eldur verður laus í skipum og bátum á árunum 1993 – 2002.

Mynd V - skip strandar 1993 – 2002



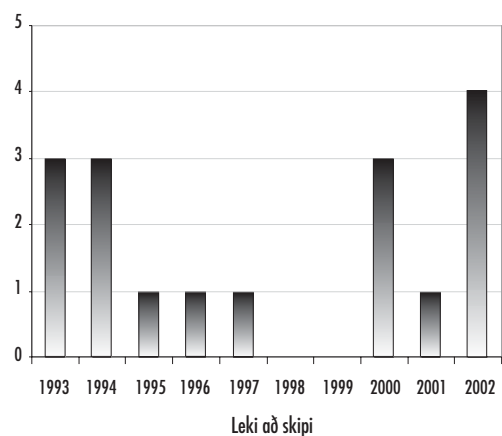
Mynd VI - eldur um borð 1993 – 2002



LEKI

Á mynd VII sést þróun og samanburður um leka á árunum 1993 – 2002. Aukning á óvæntum leka um borð í skipum, sérstaklega vélarúmum, hefur verið sérstakt áhyggjuefni RNS og gerði hún því tillögur til öryggisáttar um leka aðvörunarkerfi í þurrými. Sigingastofnun Íslands þáð málefni til sérstakrar skoðunnar. Eins og áður eru lekar sem orsökkuðu það að skip sökk ekki á þessu grafi. Hér eru einungis lekar sem vart var við og RNS hefur spurnir af.

Mynd VII - leki 1993 – 2002



ÁREKSTUR Á MILLI SKIPA:

Nr. 027 / 02

1. Hólmsteinn GK 20 siglir á Rafn KE 41 á miðunum



Hólmsteinn GK 20.
Skipaskr.nr. 573. Smíðaður:
Hafnarfirði, 1946, eik. Stærð:
43 brl. 48 bt. Mesta lengd:
19,72 m Skráð lengd: 16,80
m. Breidd: 4,93 m. Dýpt: 2,30
m. Vél: GM 177 kW. Fjöldi
skipverja: 5



Rafn KE 41. Skipaskr.nr. 7212.
Smíðaður: Hafnarfirði 1990,
plast. Stærð: 5,9 brl. 5 bt.
Mesta lengd: 7,89 m. Skráð
lengd: 7,89 m Breidd: 2,66 m.
Dýpt: 1,02 m. Vél: Volvo Penta
119 kw. Fjöldi skipverja: 1

GÖGN:

Lögregluskýrsla og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. mars 2002 var Hólmsteinn GK-20 að netaveiðum í Miðnessjó. Veður: NA gola, sólskin.

Um kl. 11:00 var sólin nýkomin upp yfir Keili og Miðnesheiði. Lokið var drætti einnar trossunnar og ætlaði skipstjóri að færa hana grynna eða um hálfa lengd sína. Siglt var á hálfrí ferð í SA og slegið meira af ferðinni, snúið til bakborða til að láta drekann fara og leggja í NV. Rétt eftir að snúningur hófst birtist bátur undan stjórnborðs bógnum. Skipt var á fulla ferð aftur á bak og svaraði skrúfan vel og minnkaði ferð, en stefnið rakst á bátinn miðjan.

Báturinn sem siglt var á reyndist vera Rafn KE-41, 7212, plastbátur af Sómagerð og var hann á reki á handfæraveiðum. Rafn KE-41 var að veiðum

um morguninn vestur af Garðskaga. Þegar fór að halla fram á morguninn var haldið nokkuð sunnar og í Miðnessjó og færum rennt. Skipstjóriinn sá til Hólmsteins sem var að draga netatrossu skammt frá. Bátinn rak í góðviðrinu og skipstjóri var í önnum við að sinna færunum þegar Hólmsteini var siglt á stjórnborðssíðuna á Rafn.

Kannaðar voru skemmdir á báðum bátunum en engar skemmdir voru á Hólmsteini. Skemmdir á Rafni voru á stjórnborðssíðu en enginn leki kom að bátnum. Báðir bátarnir héldu áfram veiðum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjar á Hólmsteini voru nýbúnir að draga trossu og ætlaði skipstjóri að leggja á sama stað en færa hana um hálfa lengd sína austar eða nær landi
- að útsýni úr brú Hólmsteins er truflað af tækjum í brúnni, sem byrgja útsýni til bakborða frá þeim stað sem skipstjóri stóð
- að blint horn er úr stjórnborðs stýrihúsglugga yfir bakborðsbóg, vegna þess að skotstóll með gúmmíbjörgunarbat er bakborðsmeginn á hvalbak
- að skipstjóri stóð í þessum glugga og fylgdist með siglingunni
- að eftir að drætti lauk var snúið til bakborða og siglt á hálfrí ferð til að komast í lagningarstöðu með færið og baujuna í eftirdragi
- að skipstjóriinn á Hólmsteini hafði ekki orðið var við bát í námunda við sig
- að ákoman var stjórnborðsmegin rétt aftan við stýrihús Rafns, við spilfestinguna
- að hvorugur bátanna var með dagmerki uppi til merkis um að þau væru að fiskveiðum
- að ekki náðist í skipstjóra né útgerðamann Rafns KE

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu óhappsins vera þá að ekki hafi verið gætt fyllstu varúðar við siglingu Hólmsteins, m.a. með tilliti til þess að útsýni úr brú Hólmsteins var takmarkað vegna tækja í brú og björgunarbúnaðar á hvalbak.

Nefndin minnir á að skip að fiskveiðum eigi að hafa uppi viðeigandi dagmerki.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin bendir á mikilvægi þess að óhindrað útsýni sé úr brú / stýrishúsi skipa og að við árlegar skoðanir skipa að þessir þættir séu skoðaðir og gerðar athugasemdir ef útsýnið er skert.

Nr. 104 / 02

2. Rifsari SH 70 / Þerna SH 350 Árekstur á miðunum á Breiðafirði



Þerna SH 350. Skipaskr.nr. 2314.
Smiðaður: Hafnarfirði 1998, plast.
Stærð: 6,80 brl. 5,75 bt. Mesta
lengd: 9,05 m. Skráð lengd: 7,97
m. Breidd: 2,92 m. Dýpt: 1,18 m.
Vél: Cummins 184 kW
Fjöldi skipverja: 2



Rifsari SH 70 Skipaskr.nr. 1856
Smiðaður: Gdansk, Pólland
1987, stál. Stærð: 81 brl., 98 bt.
Mesta lengd: 25 m. Skráð lengd:
22 m. Breidd: 6,00 m, Dýpt: 3,00
m.
Vél: Caterpillar 459 kW
Fjöldi skipverja: 5

Gögn:

Lögregluskýrslur og ljósmyndir

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. september 2002 var Þerna SH 350 á línuveiðum 6–7 sml norður af Rífi. Veður: Hægvíðri og sléttur sjór.

Um kl. 08:00 höfðu skipverjar á Þernu lokið við að leggja línuna og gert klárt á þilfarinu til að draga hana aftur. Þegar þessu lauk fóru þeir niður í lúkar fremst í bátnum og annar lagðist til hvílu en skipstjórinn fór að setja vatn í pott sem hann ætlaði að sjóða. Þeir ætluðu að láta reka um

stund áður en dregið yrði aftur. Fljótlega varð báturinn fyrir miklu höggi. Þegar skipverjar komu upp á þilfar sáu þeir Rifsara SH 70 þar sem hann lónaði við hlið þeirra en hann hafði siglt á Þernu SH 350.

Rifsari SH 70 hafði farið til veiða og var á siglingu í norður stefnu frá Rífsbauju. Skipstjórinn sem var við stjórnvölinn sat í skipstjórastólnum og var að tala í síma. Að sögn skipstjórans sá hann ekki Þernu SH þar sem hún hafi borið í gluggapóst og frammastur fyrr en rétt áður en skipin skulu saman. Skipstjórinn náði að draga úr ferð með því að breyta stjórn tökum í fulla ferð afturábak, en svo lítið var bilið á milli bátanna að árekstri var ekki forðað.

Rifsari fylgdi Þernu til hafnar á Rífi. Skemmdir á Rífsara voru litlar sem engar en töluverðar á Þernu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að línuspil ásamt stjórnborðslunngu brotnuðu inn á dekkið og rífa kom niður undir þilfarslínu, stýrishúsið hafði gengið til og sprungið og innréttingar og fleira losnað úr bátnum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök árekstursins er aðgæsluleysi við stjórn Rífsara SH 70.

ÁSIGLINGAR:

Nr. 009 / 02 Gullborg SH 338

1. Ásigling, siglir á flotbryggju og skemmir fjóra báta í Ólafsvíkurhöfn



Gullborg SH 338. Skipaskr. nr. 490.
Smiðaður: Nyborg, Danmörk, 1946/-
Eik. Stærð: 94 brl. 103 bt. Mesta
lengd: 25,40 m. Skráð lengd: 23,09
m. Breidd: 6,22 m. Dýpt: 3,30 m.
Vél: MWM 287 kW. Fjöldi skipverja:
5

Gögn:

Lögregluskýrslur, ljósmyndir og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2002 af Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Um kl. 20:10 þann 22. janúar 2002 var Gullborg SH 338 að koma til hafnar í Ólafsvík. Veður: NA stinningskaldi og frost.

Til stóð að leggja skipinu utan á bát við Norðurtanga sem er vestast í höfninni. Skipstjórinn kvaðst hafa siglt rólega og þegar hann nágaðist fyrirhugað legupláss kúplaði hann frá vél og skipti yfir í afturábak til að stöðva ferð skipsins. Þegar hann ætlaði að skipta aftur í áfram virkaði skiptinginn ekki og vélin hélt áfram að vinna á afturábak stöðu og skipið að bakka. Þar sem ekki var samband milli brúar og vélarúms lét skipstjóri skipvraja á þilfari vita hvað væri um að vera og hljóp síðan niður í vélarúm til að láta vélstjóra, sem þar var, vita og aðstoða við að lagfæra bilunina. Í ljós kom að slaki hafði myndast á vírunum sem stjórna skiptingunni og gátu þeir í sameiningu með því að toga í hann komið þessu til að virka niðri í vélarúmi en ekki í brú. Á meðan á þessu stóð rak skipið skutinn í flotbryggju við Suðurgarðinn og skemmdi hana talsvert auk þess sem fjórir smábátar urðu fyrir mismiklum skemmdum.

Ekki var hægt að stjórna skipinu úr brú og með því að hafa stýrimann og háseta til að bera boð á milli brúar og vélarúms var skipinu lagt að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekkert samband, sími e.þ.h. var frá brú við vélarúm
- að ekki var framkvæmd prófun á stjórn tökum áður en komið var til hafnar
- að skiptingin er þannig uppbyggð að stjórn tækin í brú eru handfang, sem fest er á hjól með spori fyrir vír sem gengur niður í vél, þar sem hann fer tvo hringi um slétt hjól og til

baka upp í brú. Vírinn er samsettu í vélarúminu með stagstrekkingara, til að strekkja vírinn

- að skipstjóri n hafi ekki fundið þegar skipið lenti á flotbryggjunni og bátunum sem þar lágu

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en bendir á mikilvægi þess að stjórn búaður sé reyndur áður en skip athafna sig innan hafnar, gott og öruggt samband sé við vélarúm og að akkeri séu höfð í tiltæku ástandi ef eittvað fer úrskaiðis.

Nr. 073 / 02 Carlsberg, farþegaskip

2. Skipstjóri ölvaður við stjórn skipsins



Carlsberg, farþegaskip. Skipaskr.nr. 2241. Smiðaður: Stál, AMAL, SVÍPJÓÐ, 1956. Stærð: brl. 38 bt. 36. Mesta lengd: 18,20 m. Skráð lengd: 16,30 m. Breidd: 4,05 m. Dýpt: 2,95 m. Vél: Volvo Penta Fjöldi skipverja: 2

GÖGN:

Lögregluskýrslur og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. júní 2002 lagði skemmtisiglingabáturinn Carlsberg úr höfn í Reykjavík með 17 farþega til skoðunar-og sjóstangaveiðiferðar. Við siglingu úr höfninni lenti skipið utan í Láru RE-88.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að augljós græn málning Carlsbergs sat eftir á Láru RE
- að skipstjóri Carlsbergs reyndist ölvaður við komu til hafnar seinna um kvöldið

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 102 / 02 Reynir GK 177

3. Siglir á brimvarnargarðinn á Húsavík

Reynir GK 177. Skipaskr.nr. 1105. Smíðaður: Stykkishólmi 1970, eik. Stærð: 51 brl. 46 bt. Mesta lengd: 20,00 m. Skráð lengd: 18,00 m. Breidd: 5,00 m. Dýpt: 2,00 m. Vél: Caterpillar 300 kW Fjöldi skipverja: 2



GÖGN:

Lögregluskýrsla og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 4. september 2002 var Reynir GK 177 á leið inn til Húsavíkurhafnar. Veður: Myrkur. Um tvöleitið um nóttina þegar var báturinn að koma að höfninni og urðu skipverjar ekki varir, fyrr en of seint, við brimvarnargarðinn sem er vestan við Norðurgarð. Skipstjórinn reyndi að bakka en það var of seint.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn hafði einu sinni komið til Húsavíkurhafnar löngu áður og þekkti því ekki til hafnarinnar
- að leiðin í siglingatölvu bátsins inn til hafnarinnar var samkvæmt gömlu siglingaleiðinni inn í höfnina og sker hún brimvarnargarðin miðjan
- að skipstjórinn sá ekki bauju við enda brimvarnargarðsins
- að töluverðar skemmdir urðu á bátnum
- að skipstjórinn hafði ekki samband við hafnarstarfsmenn og lét vita um ferðir sínar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

ELDUR UM BORD:

Nr. 013 / 02 Siggí Magg GK 355

1. Eldur laus í bátnum í Grindarvíkurhöfn



Siggí Magg GK 355. Skipaskr. nr. 733. Smíðaður: Strandby, Danmörku, 1958/-. Eik. Stærð: 71 brl. 70 bt. Mesta lengd: 23,13 m. Skráð lengd: 20,48 m. Breidd: 5,73 m. Dýpt: 2,80 m. Vél: Caterpillar 313 kW Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrsla og ljósmyndir

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Pann 14. febrúar 2002 lá Siggí Magg GK 355 utan á bát á Svíragarði í Grindarvíkurhöfn.

Um kl. 21:11 var tilkynnt til lögreglunnar í frá fjarskiptamiðstöð að eldur væri laus um borð í Siggá Magg. Mikinn reyk lagði upp frá kabyssuröri og var greinilega reykur fram í lúkarum.

Skipstjórinn kom á staðinn og sagðist hafa verið um borð í bátnum um hádegisbilið þennan dag og þá kveikt upp í kabyssuni og látið hana brenna litla olíu sem var á henni. Þegar hann yfirgaf bátinn um kl. 14:00 tók hann eftir því að slökknað hefði á kabyssunni og við snertingu fundið rörið frá henni var kalt.

Eldurinn hafði læst sig í þili á milli lúkars og lestar og þurfti að rífa kabyssuna frá veggnum svo og blikk klæðningu bak við hana til að komast að honum. Nokkrar skemmdir urðu á þilinu og af völdum reyks.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skrífað var niður í olíustilli inn á kabyssuna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli þar sem ekki er vitað um eldsupptök.

Nr. 014 /02 Grettir SH 104

2. Eldur frá feitispotti í eldhúsi



Grettir SH 104. Skipaskr.nr. 182. Smíðaður: Avaldsnes, Noregi, 1963/11, Stál. Stærð: 210 brl. 291 bt. Mesta lengd: 28,95 m. Skráð lengd: 26,92 m. Breidd: 8,10 m. Dýpt: 6,27 m. Vél: Mirreles Blackst 515 kW. Fjöldi skipverja:

GÖGN:

Lögregluskýrslur, dagbók skipsins, ljósmyndir og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2002 af Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 28. febrúar 2002 var m.s.Grettir að netaveiðum á Flákanum á Breiðafirði. Veður: V-4 m/sek., frost.

Þegar búið var að draga fjórar trossur, um kl 11:00, var langur kippur í næstu trossu og notaði matsveinn þann tíma til að undirbúa hádegisverð, sem snæða átti að lokinni fimmtu trossu. Eftir að dráttur á henni var hafinn taldi matsveinninn að hann hafi slökkt undir pottum á eldavélinni og fór til vinnu við drátt trossunnar. Skömmu síðar kom viðvörðun um bruna frá bruna-viðvörðunarkerfi skipsins sem gaf til kynna að eldur væri í eldhúsi skipsins. Jafnframt fann skipstjóri reykjarlykt upp í brú. Kallað var í matsveinninn og honum sagt að maturinn væri að brenna. Matsveinninn hljóp aftur í eldhús og kom að þar

sem eldur logaði í feitispotti á eldavélinni. Eldurinn teygði sig upp í innréttinguna fyrir ofan. Greip hann slökkvitæki og réðst að eldinum með því. Á meðan undirbjuggu aðrir skipverjar reyk-köfun til að fást við eldinn og kláruðu þeir slökkvi-starfið eftir að matsveinninn hafði kæft eldinn að mestu.

Skipið var reykræst og klárað að draga netin áður en haldið var til lands.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að matsveinninn áttaði sig á því á leið aftur í eldhús að kveikt væri undir feitispottinum
- að þegar hann kom í eldhúsdýrnar varð sprenging og eldur gaus uppúr feitispottinum
- að mánuði áður hafi áhöfnin staðið að slökkviaefingu í samvinnu við Slökkvilið Stykkishólms
- að skipverji var settur á vakt á brunastað á meðan skipverjar kláruðu netadráttinn

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir á þá sjálf-sögðu reglu að aldrei sé skilin eftir feiti í potti á heitri eldavél.

Nr. 088 / 02 Austurborg SH 56

3. Eldur í lúkar við bryggju



Austurborg SH 56. Skipaskr.nr. 1075. Smíðaður: Stykkishólmi, 1969. Stærð: 47 brl. 49 bt. Mesta lengd: 20,00 m. Skráð lengd: 18,00 m. Breidd: 5,00 m. Dýpt: 2,00 m. Vél: Caterpillar 247 kW

GÖGN:

Lögregluskýrslur, brunaskýrsla löggildingarstofu og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. júlí 2002 var Austurborg SH 56 í höfn á Ólafsvík og lá utan á öðrum bát.

Tveir skipverjar höfðu verið um borð um kvöldið og um kl. 23:00 fara þeir í land með skipstjóranum sem hafði komið til þeirra. Skipverjarnir voru staðsettir í húsi þar sem vel sást til bátsins og um kl. 23:30 sást að óeðlilegur ljósgrár reykur kom frá bátinum og var strax kallað á slökkvilið. Skipverjarnir urðu með fyrstu mönnum á staðinn og ljóst strax að reykurinn kom frá lúkarnum og hófu þeir strax aðgerðir við að reyna að slökkva eldinn.

Þeir fundu ekki slökkvitæki aftur í skipinu og tóku þá vatnsslöngu á bryggjunni og hófu að sprauta niður um loftlúgu, eldavélarör og niður niðurganginn í lúkarinn. Vegfarandi lagði til að skipverjarnir mundu skrúfa fyrir olíuna að eldavélinni og fóru þeir þá niður í vélarúm og drap á ljósavél og þar með öllu rafmagni. Slökkvilið tók svo við og réð niðurlögum eldsins. Miklar skemmdir urðu í lúkarnum af völdum elds, reyks og vatns.

Einn skipverjinn fék snertu af reykeirun við slökkvistarfið. Einnig fékk slökkviliðsmaður reykeirun og voru báðir sendir á sjúkrahús á Akranesi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kveikt hafði verið á sjónvarpi (nýlegt tæki) þegar skipverjar yfirgáfu bátinn
- að sjónvarpið hafði dottið í gólfið nokkru áður og brotnað á horni. Það hafði verið lagfært með límbandi ("tape")
- að rannsakaðir voru eftirtaldir hlutir hjá Löggildingarstofu: Sjónvarpstæki, leikjatölva og myndlykill. Við athugun kom í ljós að eldurinn hafði ekki kviknað út frá þessum tækjum og bráðnun á þeim var utan frá
- að bruninn var mestur fremst í bátinum, kojubríkur þar illa farnar og eldur hafði

verið í bekk og kojubrík stb. megin og kojuljós fyrir efri kojurnar

- að samkv. áliti sérfræðings voru möguleg eldsupptök í efri kójum stb. megin og ekki unnt að sjá hvað getur hafa orsakað þau
- að ekki voru að sjá miklar brunaskemmdir frá gólfi
- að vindlingar voru að öllu jöfnu reyktrir í lúkarnum

NEFNDARÁLIT:

Nefndin treystir sér ekki til að álykta um orsök eldsins en hvetur menn til skilja ekki við báta sína nema að ganga vel úr skugga um að eldhætta sé sem minnst og taka sjónvörp o.fl. úr sambandi.

Nr. 098/02 Brekey BA 236

4. Reykur í lúkar er skipið lá við bryggju



Brekey BA 236.
Skipaskr.nr. 1890.
Smiðaður: Stál, Ísafirði,
1988/4. Stærð: brl. 11.
bt. 22. Mesta lengd:
14,00 m. Skráð lengd:
13,00 m. Breidd: 3,00 m.
Dýpt: 1,00 m. Vél:
Caterpillar 147 kW

GÖGN:

Lögregluskýrsla, ljósmyndir og gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10 september 2002 lá Brekey BA 236 mannlauus við bryggju í Patreksfjarðarhöfn. Tilkynnt var um reyk úr framskipinu. Slökkvilið mætti á staðinn og drap á eldavél en að sögn slökkviliðs lagði reyk frá vélinni og reykfyllti rýmið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fyrirkomulag í skipinu er ekki hefðbundið því neðan þilja er vélarrúm fremst í skipinu

og þar fyrir aftan er lúkar með eldhúskróki, borðstofu og hvílum skipverja

- að reykrör kom upp úr þilfari fyrir framan brú, ekki rauk úr því og virtist kalt viðkomu en það reyndist síðan stíflað
- að eldur komst ekki út úr olíueldavél en þykkan reykt lagði frá henni
- að hæðartankur fyrir olíu á eldavélina var í vélarrúmi og þar var loki á lögninni sem lokað var fyrir að beiðni slökkviliðs
- að olíulögn var búin blöndungi sem miðlaði olíu inn í eldhólf

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu reyksins vera stíflu í reykröri frá eldavélinni.

Nefndin bendir mönnum á mikilvægi þess að huga vel að umbúnaði kynditækja.

KÖFUNARSLYS:

Nr. 112 / 02 Köfunarslys í Kleifarvatni

1. Þrír kafarar hætt komnir

GÖGN:

Lögregluskýrslur, skýrsla löntæknistofnunar og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. september 2002 voru þrír kafarar, hér eftir nefndir kafarar A, B og C, í Kleifarvatni að æfa djúpköfun til undirbúnings fyrir hellaköfun. Tilgangur ferðarinnar var að kynna köfnunarefniseitrun (Nitrogen Narcosis) sem kafari verður fyrir við djúpköfun og kallast oft djúphafsgleði. Kafari A fór fyrir hópnum og hafði hann og kafari C séð um þá skipulagningu sem hafði átt sér stað.

Veður: Skýjað og kaldi þannig að vatnið gáraði en ekki mynduðust öldur, farið að rökkva. Skyggni í Kleifarvatni er yfirleitt um 1–2 m og lítill straumur.

EFTIRFARANDI UPPLÝSINGAR ERU UM MENNTUN OG REYNSLU KAFARANNA:

Kafari A:

Menntun/reynsla: Hóf að stunda áhugaköfun 1978, með Master Diver réttindi frá NAUI frá 1995 sem gefur réttindi til að skipuleggja og stjórna köfunum áhugakafara sem lokið hafa námi sem slíkir. Kafanir ekki skráðar á árunum 1978–1994 en skráðar kafanir eftir það um 150 þar af 14 árið 2002.

Kafari B:

Menntun/reynsla: Með Open Water Diver réttindi frá PADI, útgefin 09.06.02 auk mikils lesturs um kafanir. Reynsla um 30 kafanir.

Kafari C:

Menntun/reynsla: Með Open Water Diver réttindi frá PADI, útgefin 1999 og Advanced Open Water Diver frá PADI 2002. Var með 35 skráðar kafanir.

Um kl. 19:20 komu kafararnir þrír að Kleifarvatni ásamt konu eins þeirra og tveimur börnum. Ákveðið hafði verið að kafa frá stað norðan megin við vatnið sem einn þeirra þekkti vel til. Syntu þeir eftir yfirborðinu um það bil 200 m út í vatnið í stefnu ca 150° frá landi og voru þá komnir á móts við 300 m langa aflíðandi brekku sem hófst á þessum stað á um 8-9 m dýpi og endaði í um 70 m dýpi. Það var mat A, sem þekkti aðstæður, að með því að fara niður í svona vel aflíðandi halla mundi það hafa jákvæð áhrif á stjórn hraðans á niðurleiðinni.

Köfunin hófst um kl. 19:58 á völdum stað og var kafað niður á um 16 m dýpi og farið eftir botninum og áætlað að fara með þessum hætti á 50 m dýpi. Þegar komið var á um 48 m dýpi fór kafari B að finna fyrir áhrifum Nitrogen Narcosis,

eða djúphafsgleði sem lýsir sér eins og ölvunar-áhrif á kafara og getur skert dómgreind í samræmi við áhrifarstig þess. Ekki er ólíklegt að þetta ástand hafi af einhverju leyti einkennt hina tvo kafarana líka.

Ekki ber framburði aðila nákvæmlega saman um einstök atriði þegar á þetta dýpi var komið en ljóst að kafararnir enduðu á um 56 m dýpi um það bil 25 mín eftir að köfun hófst. Á þessari stundu varð kafari C loftlaus og fór hann til kafara A og fékk hjá honum loft sem tókst vel þrátt fyrir þessa alvarlegu stöðu sem upp var komin. Hafin var uppferð og eftir 5-10 m fór eitthvað úrskeiðis hjá kafara C og fór uppstigning að verða of hröð fyrir hann og kafara A enda með lunga frá honum. Kafari B sá hvað var að gerast og greip fast í hina. Við það voru þeir búnir að yfirfæra flotkraft hvers annars saman og eftir það varð ekkert við ráðið um uppferð og varð hún of hröð fyrir þá alla upp á yfirborðið.

Allir höfðu loft á leiðinni upp og voru með meðvitund þegar þeir komu upp á yfirborðið. Kafari A spyr hina tvo hvort ekki sé allt í lagi og svöruðu þeir því til að svo væri. Þar sem kafari C var loftlaus gat hann ekki blásið út vesti sitt úr lofthylkinu og bentu kafari A honum á að blása í það með munni sem hann gerði og var kafari B við hlið hans á meðan. Kafari A gerði þeim grein fyrir að þetta mundi kosta meðferð í afþrýstiklefa á sjúkrahúsi jafnvel þó engin einkenni væru um köfunarveiki.

Á leiðinni til lands héldu þeir ekki hópinn og dró á milli þeirra. Kafari A fór í átt að bifreið sinni en kafarar B og C reyndu að halda stystu leið til lands. Bæði kafarar A og B segjast hafa orðið þess varir að eitthvað var að hjá kafara C, hann hætti að synda og höfuð hans fór á kaf. Um það sem gerðist í framhaldinu greinir aðila mikið á um en þó er ljóst að kafari C var orðinn meðvitundarlaus og þurfti á fyrstu hjálp að halda.

Til að ná símasambandi og kalla eftir aðstoð þurfti kafari B að keyra um 4 km frá staðnum og komu lögregla og sjúkrabílar á vettvang auk þess

sem þyrlla Landhelgisgæslunnar var kölluð út og var ekið með kafarana á hentugan lendingarstað fyrir hana. Þyrllan flutti alla kafarana á sjúkrahús og við komuna þangað fengu þeir súrefnisgjöf úr svokölluðum gleraugum og um tveimur klst. síðar gat viðeigandi meðferð hafist í afþrýstiklefa.

Afleiðingarnar voru þær að bæði kafarar A og B fengu einkenni þrýstifallsveiki og kafari C fékk einkenni lungnarofs sem er alvarlegri gerð köfunarveiki og getur leitt til varanlegs skaða eða jafnvel dauða. Hann fékk stíflu í vinstri heila og mænu og þurfti á endurhæfingu að halda og ekki fulljóst um varanlegan skaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ákveðið hafði verið allan tímann að kafa niður á um 40-50 m dýpi og höfðu kafararnir mismunandi reynslu til þess. Aðeins kafari A (er með NAUI réttindi sem miðast við köfun að 40 m) hafði reynslu á miklu dýpi en kafarar B (samkvæmt skráðum réttindum hafði hann leyfi til fara niður á 18 m en hann stundaði "námskeið" sem gaf honum réttindi til að fara niður á 40 m dýpi) og C (hafði réttindi til 30 m köfunar) höfðu hvorki þjálfun né mikla reynslu til að framkvæma köfun af þessari gráðu
- að kafararnir virðast ekki hafa gert sér grein fyrir áhrifum Nitrogen Narcosis
- að samkvæmt framburði kafara B og C litu þeir á kafara A sem kennara í þessari köfun en kafari A segir svo ekki vera. Fram kom hjá honum að hann hefði ekki réttindi sem slíkur
- að í "loggbók" kafara C hafði hlutverki A verið breytt í nokkrum tilvikum úr því að vera "Instructor" í "Buddy" af óljósum ástæðum
- að ekki hafði verið gerð köfunaráætlun eða skriflegar áætlanir fyrir ferðina. Í köfunaráætlun er m.a.:
 - a) gert ráð fyrir að á köfunarstað fari allir kafarar yfir búnað hver annars og samræmi köfunina sjálfa
 - b) fyrirfram ákveðið skipulag sem allir kafararnir þurfa að samþykka og fylgja í öllum atriðum eftir, svo sem hversu djúpt á að kafa, hámarks-tími köfunar, með hvaða lágmarksþrýsting á að

- halda á yfirborðið, hver leiðir köfunina os.fr.v.
- að köfunarbúnaðurinn sem kafararnir notuðu við köfunina virtist vera í góðu ásigkomulagi en líkur eru á að aftöppunarventill á búningi kafara C hafi staðið á sér á uppleið með þeim afleiðingum að hún varð of hröð
 - að kafararnir voru þrír og virtu með því ekki öryggi í áhugaköfun sem byggist á að tveir kafarar fylgjast hvor með öðrum og minnka líkur á að einn verði útundan
 - að kafarar B og C fóru yfir búnað hvor annars en ekki var farið sameiginlega yfir búnað hjá kafara A
 - að kafararnir virtust ekki hafa gert sér grein fyrir hversu mikið loftmagn þeir þyrftu til að framkvæma fyrirhugaða köfun. Ekki var reiknað út hvað mikið loft hver og einn þurfti né hversu stór lofthylki og fjölda þurftu til. Hvorki kafarar B og C höfðu t.d. aukaloftbirgðir né annað lunga sem mælt er fyrir í djúpköfun dýpri en 30 m. Gert hafði verið ráð fyrir að þeir fengju loft hjá kafara A í köfuninni eða í afþrýstistoppi í lok köfunar sem er ekki eðlilegt við skipulagningu við köfun sem þessa, enda litið á það sem neyðarúrræði
 - að kafari A var best búinn til fararinnar og hafði meiri loftbirgðir en kafarar B og C. Loftbirgðir hans voru á tveimur hylkjum en þó ekki aðskilin í tvö sjálfstæð kerfi eins og mælt er til við djúpköfun. Kafari C verður loftlaus, kafari B er kominn með lágan þrýsting eða um 40 bör, kafari A hafði, skv. loggbók, eftir um 64 bör á hylkjunum (óljóst, við skoðun voru 37 bör eftir á hylkjunum)
 - að ekki var hafður bátur til staðar ef eitthvað færi úrskaiðis. Töluverð vegalengd var frá landi og að staðnum sem djúpköfunin átti sér stað
 - að búnaður kafara A var: **Dragt:** Neopran 8 mm þurrdragt og bómullar undirfatnaður. **Lofllind:** Tvö samtengt ál 11 ltr. 225 bara lofthylki (síðast þrýstiprófuð 10/98), fullhlaðin og voru búinn varaloftloka sem ekki var notaður. **Flotjöfnunarvesti:** Dive Rite Superwings TM / Trans Pac sem var í góðu ásigkomulagi en var ekki með sérstaka lofllind. **Öndunarbúnaður:** Posidon Cyclon

- 300 með tveimur kröfulokum. Ekki var til dagbók yfir viðhald á öndunarbúnaðinum. **Dýptar- og tímatökubúnaður:** Tvær köfunartölva, US Diver Aqualung Scan Metric og NiTek 3 frá Dive Rite. **Annar búnaður:** Tveir hnifar, annar á hægri öxl og hinn á Hþ loftsöngu að loftmæli. Lyftibelgur og línuhjól. Búnaðurinn var misslitinn en allur í góðu lagi.
- að búnaður kafara B var: **Dragt:** Þurrdragt. **Lofllind:** Eitt ál 11 ltr. 225 bara lofthylki (síðast þrýstiprófað 09/97), fullhlaðið og við skoðun voru 40 bör eftir. **Flotjöfnunarvesti:** N-Diver Guardian sem var í góðu ásigkomulagi en var ekki með sérstaka lofllind. **Öndunarbúnaður:** Sherwood Blizzard með tveimur kröfulokum. **Dýptar- og tímatöku-búnaður:** Ein köfunartölva, UWATEC SmartTrak. Búnaðurinn var allur í góðu lagi.
 - að búnaður kafara C var: **Dragt:** Þurrdragt. **Lofllind:** Spiro Aqualung 15 lítra 225 bar stál lofthylki fullhlaðið. (síðast þrýstiprófað 03/98) **Flotjöfnunarvesti:** Sea Quest sem var í góðu ásigkomulagi en var ekki með sérstaka lofllind. **Öndunarbúnaður:** Aqualung Spiro Artic með tveimur kröfulokum. **Annar búnaður:** Handljós Technicub Vega 2 og hníf á vinstri öxl. Búnaðurinn var allur í góðu lagi.
 - að allur búnaðurinn var í góðu lagi en viðhaldsskráning ekki til staðar né vottun frá viðurkenndum þjónustuaðilum
 - að samkvæmt upplýsingum frá Vinnueftirliti ríkisins voru skráðar reglur ekki til um þrýstiprófun á þrýstihylkjum á árinu 2002 heldur notast við vinnureglur sem tóku mið af erlendum reglum. Fyrir árið 2002 var ráðlagt að hylkin væru skoðuð að innan á 2,5 ára fresti og full skoðun með þrýstiprófun á a.m.k. fimm ára fresti. Það kom fram að þrýstiprófun er mikið álag á hylkin. Frá árinu 2002 hefur verið tekið mið og bent á ISTN staðla (nr. 1802 og 1968) fyrir ál- og stálhylki sem kveða á um innri skoðun á 2,5 ára fresti og fulla skoðun á 5 ára fresti
 - að ferðin upp á yfirborðið tók um 1–2 mín í stað 58 mín sem telst eðlilegt fyrir þessa djúpköfun
 - að eftir að kafari C missir meðvitund á yfir-

borði var blýbelti ekki fjarlægt af honum né björgunaraðilanum til að auðvelda flutning og blástur

- að ekki höfðu verið gerðar ráðstafanir um að kalla á hjálp ef eitthvað kæmi upp á. Kafari B ók um 4 km leið til að ná GSM sambandi en í bifreið kafara A var talstöð og NMT sími
- að kafari C hafði orð á mögulegri bilun á útblástursventli (SI TECH, low profile 11000, automatic variable volume exhaust valve) vegna hraða hans upp á yfirborðið. Mæling var því gerð hjá lðntæknistofnun á loftflæði í gegnum ventililinn. Í því skyni var samband þrýstifalls yfir ventilinn í mm vatnssúlu og flæðis í gegnum hann var ákvarðað. Flæði var leiðrétt með tilliti til loftþrýstings og hitastigs í nL/mín (normallítrar á mín) eins og kveðið er á í leiðarvísi með ventli, sbr. fylgiskjal. (Sjá einnig meðfylgjandi gröf) Eftirfarandi niðurstöður fengust:

- Prýstifall við 10 nL/mín skurðpunkt var 27-28 mm á mínus stillingu (minimum counter clockwise). Skv. leiðarvísi á þrýstifall að vera undir 30 mm og skilyrðið er því uppfyllt.
- Prýstifall við 10 nL/mín skurðpunkt er um 360 mm á plús stillingu (maximum clockwise). Skv. leiðarvísi á þrýstifall að vera undir 400 mm og skilyrðið er því uppfyllt.
- Prýstifall við 10 nL/mín skurðpunkt er um 28 mm á plús stillingu opinn (maximum clockwise – manual override). Skv. leiðarvísi á þrýstifall að vera undir 30 mm og skilyrðið er því uppfyllt.

Hvað virkni varðar virðist ventillinn uppfylla þessi þrjú skilyrði. Ekki var hægt að framkvæma mælingu eftirfarandi atriða.

- að prófa fjórða skilyrðið um hvort leki er innan við 2 nL/klst við 200 mm þrýsting og á plús stillingu, en skv. mælikúrfu er rennsli ekkert við þennan þrýsting og ventill virðist hegða sé eðlilega að því leyti.
- að gera undirþrýstingsprófun.

BJÖRGUNARFERLIÐ:

- að lækni sjúkrabíls notaði NMT síma kafara A á slysstað til að kalla eftir þyrlu;
- að fram kom skv. mati hagsmunaaðila kafara

eftirfarandi hnökrar á björgunarferlinu:

1. að kafarar A og B fengu ekki meðhöndlun með súdefnisgjöf á staðnum heldur fyrst á sjúkrahúsinu, þrátt fyrir að ljóst var að þeir höfðu gengið í gegnum sama ferli og kafari C
2. að súdefnisgrímur sjúkrabifreiða hefðu ekki verið réttar, til væru grímur sem gæfu hærra hlutfall súdefnis
3. að það tók um 3,5 klst frá því að kallað var fyrst eftir hjálp um kl. 21:00 þar til kafararnir voru komnir í afþrýstiklefa um kl. 00:30 og tilfinning manna var að áhöfn afþrýstiklefa var ekki sett í viðbragðsstöðu
4. að köfunartölvu hefði ekki verið komið til sjúkrahússins.

VIÐ ATHUGUN Á ÞESSUM ATRIDUM ERU EFTIRFARANDI SKÝRINGAR:

1. Tvær sjúkrabifreiðar, lögregla og þyrla komu á vettvang skömmu eftir að tilkynning barst um slysið og fengu kafararnir eftir það meðhöndlun samkvæmt ákvörðunum lækna.
2. að allt súdefni sem notað er bæði á sjúkrahúsum og í sjúkrabifreiðum er 100%;
3. að verklagsreglur sjúkrahússins um útkall til mönnunar á afþrýstiklefa og meðferðar sjúklings eru eftirfarandi:
 - a) Tveir lækmar og einn tækimaður eru með kalltæki eða farsíma og eiga tveir þeirra að vera til taks á hverjum tíma. Eðlilegur útkalls-tími er 15–30 mín og 15–30 mín tekur að fara yfir öryggisatriði og hefja meðferð. Fyrirmælin eru að útkall sé um leið og tilkynning berst um köfunarslys.
 - b) Samkvæmt upplýsingum frá LHS Fossvogi er almenna reglan sú að gerðar eru lágmarksrannsóknir á sjúklingi þ.e. lungnamynd, tekin blóðgös og blóð í blóðprufur ásamt skoðun læknis. Þetta á að taka um 15-45 mín. Skilyrði þess að meðferð geti hafist er að sjúklings séu "stabilir" í lífsmörkum þannig að ekki sé hætt á hjarta-eða öndunarstoppi. Í þessu tilfelli var ástand eins kafarans mjög óstöðugt, mikil einkenni frá taugakerfi, öndunarbílun og skert meðvitund á gjörgæslu. Hann var ekki fluttur í klefann fyrr en hann var talinn þola flutning.
 - c) Í þessu tilviki voru tafir í útkalli vegna þess

að skipt hafði verið um kalltækjakerfi þessa sömu nótt en hafði þó ekki áhrif á starfrækslu klefans. Hinsvegar þurfti að útvega hjúkrunarfræðing með reynslu til að veita öndunaraðstoð inn í klefanum meðan á meðferð stóð. Einhverjar tafir urðu við það og einungis fannst einn sem stóð vaktina í 5 klst án afleysingar.

4. Samkvæmt heimildum Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins þá komu tvær köfunartölvur með sjúklingum á sjúkrahús. Lögregla lagði hald á köfunartölvur, sem var gagnrýnt. Við athugun á mikilvægi hennar á umönnunarstað þ.e. sjúkrahúsi eins og í þessu tilfelli er að hún er ekki nauðsynleg. Nákvæmar upplýsingar um köfunina þ.e. lengd hennar og frávik frá reglum um hana eru ekki nauðsynlegar til að ákveða eða stjórna meðferð sjúklinga. Hún miðast við einkenni og fer eftir ákveðnum viðurkenndum alþjóðareglum. Lengd meðferðar fer eftir hvort einkenni koma til baka þegar áætlaðri meðferð er lokið. Í mörgum tilfellum hafa starfsmenn klefans þekkingu og reynslu sem kafarar.

- að það tók þyrluna 25 mín að komast í loftið sem telst eðlilegur útkallstími;
- að þyrlan er ekki búin jafnþrýstibúnaði og verður því að halda sig innan 1000 feta lofthæðar með köfunarveikan einstakling;
- að á síðustu 11 árum hafa 39 einstaklingar hlotið meðferð í súrefnisklefanum, eða að meðaltali tæplega 4 á ári. Árið 2000 voru það 7 slys, ekkert slys árið 2001, 3 slys árið 2002 og 3 slys árið 2003.
- að samkvæmt upplýsingum sjúkrahússins hafði stór hluti starfsfólks slysadeildar, gjörgæsludeildar og lyflækningasviðs ekki fengið viðeigandi fræðslu um notkunargildi og hættur tengdar afþrýstiklefanum. Vegna þess gætti nokkurs óöryggis um verka-og hlutverkaskiptingu milli starfsstétta og deilda sjúkrahússins. Úr þessu hefur verið bætt, haldnir fræðslufundir og verklegar þjálfanir auk þess sem árleg þjálfun fyrir nýtt starfsfólk hefur tekið gildi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er sú að enginn kafaranna hafði hlotið þjálfun í köfun á því dýpi sem þeir ætluðu sér og fóru niður á. Ekki voru nægar loftbirgðir, fyllsta öryggis ekki gætt og ekki gerð viðeigandi ferðaáætlun fyrir köfunina. Það er því eðlilegt að álykta sem svo að menn hafi ekki gert sér fyllilega grein fyrir hvað þeir voru að fara út í né hugsanlegum afleiðingum djúpköfunar.

Nefndin telur að hnökrar hafi verið á verklagi á sjúkrahúsinu en ekki er sýnt að það hafi haft nein áhrif fyrir utan óþægindi. Fram hefur komið að tekið hefur verið á þessum þáttum.

Nefndin beinir því til kafara að virða í hvívetna allar reglur og góð vinnubrögð varðandi köfun og gera allar þær ráðstafanir sem mögulegar eru til að tryggja fullt öryggi við jafn hættulega iðju og köfun er, sé ekki rétt að henni staðið.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að vinnuhópur verði myndaður með þátttöku hagsmunaaðila og sérfræðinga á sviði köfunar. Eftirfarandi atriði verði m.a. tekin til ítarlegrar skoðunar.

- a) Hvort setja eigi þyrlu tafarlaust í viðbragðstöðu þegar um köfunarslys er að ræða.
- b) Hvort kafarar eigi alltaf að vera með skilgreindan lágmarks súrefnisbúnað meðferðis og þjálfaðan aðstoðarmann við allar kafanir.
- c) Fjarskiptasamband sé vel tryggt á köfunarstað.
- d) Hvort mögulegt sé að kafarar tilkynni allar kafanir til ákveðins aðila áður en köfun hefst.
- e) Hvort kafarar eigi að fara reglulega í nákvæma læknisskoðun hjá læknum með sérþekkingu á þessu sviði.

LEKI KEMUR AÐ SKIPI:

Nr. 033 / 02 Röst SH 134

1. Leki að bátnum í Grundarfjarðarhöfn



Röst SH 134
Skipaskr.nr. 1317. Smíðaður:
Skagaströnd, 1973/-. Eik.
Stærð: 30 brl. 31 bt. Mesta
lengd: 17,40 m. Skráð lengd:
15,18 m. Breidd: 4,48 m.
Dýpt: 2,05 m. Vél: Cummins
224 kW

GÖGN:

Lögregluskýrsla, gögn nefndarinnar, skýrsla og ýmis gögn frá Siglingastofnun Íslands

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. nóvember 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. mars 2002 var Röst SH 134 við bryggju í suðurhöfninni í Grundarfirði.

Um kl. 11:40 þegar vélstjóri og stýrimaður voru á leið til skips og sáu þá tilsýndar að báturinn var orðinn mjög siginn. Þeir fóru um borð og litu niður í vélarúmið og sáu að mikill sjór var kominn í skipið. Þeir höfðu strax samband við hafnarvörð og hann kallaði á slökkvilið staðarins og óskaði eftir að þeir kæmu með dælur að skipinu sem þeir og gerðu.

Eftir að dælingu var lokið kl. 12:40 fór slökkviliðið af vettvangi og eftir að skipið hafði verið létt að aftan lak ekkert meira.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki er ljóst hvar lekin var
- að farið var með skipið í slipp, og þrátt fyrir ítarlega leit fannst ekki neitt sem bent gæti á ástæðu fyrir lekanum
- að eftir þetta var sett önnur sjálfvirk dæla um borð „vaktari“

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að þar sem ekki fannst ástæða fyrir lekanum geti hún ekki ályktað í þessu máli.

Nr. 034 / 02 Egill Halldórsson SH-2

2. Sjór rennur inn í skipið í Ólafsvíkurhöfn



Egill Halldórsson SH-2
Skipaskr.nr. 1458. Smíðaður:
Stál, Seyðisfirði, 1976. Stærð:
101 brl. 114 bt. Mesta lengd:
26,92 m. Skráð lengd: 23,90
m. Breidd: 5,90 m. Dýpt:
3,10 m. Vél: Caterpillar 313
kW. Fjöldi skipverja: 6

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósmyndir og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. mars 2002 kom Egill Halldórsson SH-2 til hafnar í Ólafsvík úr veiðiferð. Aflaum var landað, skipið þrifið og fært í legupláss utan á Egil SH 195. Egill Halldórsson var fjórða skip í röðinni og var yfirgefið eftir frágang.

Upp úr kl. 07:00 þann 26. mars 2002 urðu menn, er fóru um hafnarsvæðið, þess varir að Egill Halldórsson var orðin óeðlilega siginn í sjó. Haft var samband við skipsstjóra skipsins og honum tjáð hvernig komið var. Hann hringdi í neyðarlínuna og óskaði eftir að Slökkvilið Ólafsvíkur væri kallað út til að dæla sjó úr skipinu. Kl. 07:38 mætti slökkviliðið til dælingar úr skipinu og lauk því kl. 10:30

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að öll netin sem voru í sjó um daginn voru dregin inn og voru í skipinu
- að friðborð var minna en endranær og lá skipið aftur vegna netanna

- að lensað var að öllu jöfnu úr lest með sérstakri brunndælu og var henni stjórnað sjálfvirk með flotrofa. Lagt var frá henni upp með afturpili lestar og til bakborða upp við þílfar gegnum einstefnuloka, keiluloka, og út um bakborðssíðu nokkuð fyrir neðan þílfar, en fyrir neðan sjávarborð
- að eftir að lokið var við löndun var lest skipsins þrífín en við það stíflaðist sigti yfir lensibrunni í lestinni þannig að flotrofi lensidæluunnar ræsti hana ekki
- að eftir að sigtið var þrifið fór dælan í gang og dældi úr lestinni hindrunarlaust
- að skipið var þurrausið áður en skipverjar yfirgáfu það
- að einstefnulokinn var keiluloki þar sem keilan þrýstist frá útfallinu undan þrýstingi vatnsins frá dælunni, en sjór á ekki að komast inn í skipið vegna lokunar keilunnar
- að samkvæmt reglum á svona lögn að vera tekin upp í slaufu upp fyrir sjávarborð og í þessu tilfelli ætti slaufan að vera tekin upp úr þílfari áður en hún er tekin út úr síðu
- að eftir að dælingu var lokið úr skipinu kom í ljós að sjór rann inn í lestina því keilulokinn við síðuna stóð á sér
- að flotrofi virkaði ekki nema hann væri hristur;
- að skömmu eftir að slökkviliðið hóf dælingu úr skipinu lagðist það um 35 til 40° í stjórnborða og hékk í festum Egils
- að meðan skipið lá með slagsíðu rann sjór aftur í stjórnborðsgang, niður í vélarrúm um óþéttar hurðir og einnig flæddi sjór upp um hálf opið niðurfall í ganginum en því var hægt að loka handvirk með síðuloka
- að allir botn- og síðulokar skipsins voru teknir upp í slipp í júní s.l., yfirfarnir af skoðunar- mönnum S.Í. og taldir í lagi

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur megin orsök óhappsins vera hönnunargalla á lensilögn úr lest. Meðvirkandi þættir voru þeir að einstefnuloki stóð á sér og flotrofi við austurdælu bilaði.

Nr. 097 / 02 Sandafell ÍS 82

3. Sjór kemur í vélarrúm við bryggju



Sandafell ÍS 82
Skipaskr.nr. 1812. Smíðaður:
Gdansk, Pólandi, 1988.
Stærð: 90 brl. 111 bt. Mesta
lengd: 25,93 m. Skráð lengd:
23,47 m. Breidd: 6,00 m.
Dýpt: 3,00 m. Vél: Caterpillar
456 kW Fjöldi skipverja: 6

GÖGN:

Lögregluskýrslur og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. ágúst 2002 lá Sandafell ÍS 82 við Óseyrarbryggju í Hafnarfirði.

Einn skipverji sem hafði verið í landi kom um borð um kl. 01:30 og var staddur í vistarverum áhafnarinnar þegar viðvörðunarbjalla fór í gang. Hann taldi í fyrstu að þetta hefði verið reyskynjari vegna þess að hann var að nota eldunarbúnað. Hann fór upp í brú til að slökkva á viðvörðunarbjöllum en það gekk ekki svo að hann ákvað að fara niður í vélarrúm og kanna hvort ekki væri allt í lagi. Þegar þangað kom reyndist vélarrúmið vera orðið hálffullt af sjó. Einnig sá hann að það rauk annað hvort frá ljósvél eða rafmagnstöflu.

Skipverjinn hafði samband við eiganda og komu hann og vélstjóri skipsins á vettvang ásamt menn frá Slökkviliði höfuðborgarsvæðisins og aðstoðuðu við að dæla frá vélarrúminu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eigandinn hafði keypt bátinn tveimur vikum áður og síðan þá hafði hann gert ýmsar bragabætur á honum þ.m.t. að skipta um aðalvél og laga lensidælur o.fl.

- að orsök lekans átti rætur sínar að rekja til þess að ekki voru grófsíur framan við lensirör þannig að gamlar pakkningar, sem hafði verið hent niður í kjöl, komst í rörið og náði að festast undir keilu í loka. Þetta gerði það að verkum að lokinn virkaði ekki sem skildi og sjór náði að flæða um hann
- að deginum áður hafði einnig komið sjór inn í vélarúmið en skipverjar hefðu náð að dæla því út. Talið er að sá leki hafi verið af sömu orsökum og seinni
- að skv. upplýsingum frá fyrrverandi vélstjóra til núverandi vélstjóra þá hafði hann notað grófsíur. Þær voru af einhverjum ástæðum ekki við rörið þegar nýir eigendur tóku við skipinu
- að sjór hafði komist í ræsikerfi aðalvélar, rafgeyma og neðst í rafmagnstöflu;
- að lekaviðviðvörðun var í vélarúminu en virkaði ekki. Viðvörðunin sem fór í gang var frá bruna-viðvörðunarkerfi í vélarúmi vegna þess að reykur hafði myndast frá rafmagnstöflu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur menn til að huga vel að því að óhreinindi séu ekki í kjöl sem valdið geta óhappi sem þessu. Einnig hvetur nefndin menn til að huga vel að grófsíum og skoða ástand lekavara.

SKIP SEKKUR:

Nr. 015 / 02 Bjarmi VE 66

1. Ferst á siglingu NV af Þrídröngum, tveir skipverja farast, en tveir bjargast.



Bjarmi VE 66
Skipaskr.nr. 1103. Smíðaður á Seyðisfirði 1970 úr stáli.
Stærð: 58 btl, 53 BT. Mesta lengd 22,30m. Skráð lengd: 19,33 m. Breidd: 4,80m, Dýpt: 2,45m. Vél: Caterpillar 300 kW, árgætt 1994. Fjöldi skipverja: 4

GÖGN:

Lögregluskýrslur; skýrsla frá Tilkynningaskyldu;

skýrslur LHG; endurrit sjóprófs; teikningar; rannsókn VER skiparáðgjöf ; skýrslur Veðurstofunnar; gögn frá Siglingastofnun og Rannsókn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni. (Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins)

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

ATVIKALÝSING:

Laugardaginn 23. febrúar 2002 um kl. 08:20 sigldi m/b Bjarmi VE 66 út frá Vestmannaeyjarhöfn áleiðis til Grindavíkur. Veður í Vestmannaeyjum N 4-5 vindstig og talsverður sjór.

Siglt var milli Heimaeyjar og Faxaskers með stefnu norðan við Þrídranga. Skipstjóri tilkynnti sig til Tilkynningaskyldunnar um farsíma. Eftir um það bil einnar klukkustundar siglingu, eða um kl. 09:30, hafði skipstjóri farsímasamband við land og var allt í lagi um borð.

Um borð í Bjarma VE 66 var búnaður sem átti að senda sjálfvirk tilkynningar um staðsetningu bátsins með reglulegu millibili, svonefnt STK-kerfi. Síðasta tilkynning frá bátinum var móttækin kl. 10:35 á stað 63°35,3N og 20°47,4V.

Á siglingu bátsins var skipstjóri í stýrishúsi við stjórnun bátsins, stýrimaður og vélstjóri dvöldu um hríð hjá honum í stýrishúsinu, en matsveinn var í káetu undir aðalþilfari afturskips.

Um 15 mínútum fyrir slysið fór vélstjóri í vélarrúm, en það er innangengt úr stýrishúsi, og var þar allt í lagi.

Laust fyrir kl. 11:00 var skipstjórinn einn í stýrishúsi en hinir þrír í káetu. Verða þeir þá varir við það að skipið tekur hæga bakborðsveltu sem það náði ekki að rétta sig úr, halli jókst stöðugt, og skammur tími leið þar til það var komið á hliðina.

Stýrimaðurinn hraðaði sér strax upp í stýrishús, en

kallaði síðan til hinna tveggja að koma þangað strax. Vélstjórinn fór fyrst en síðan matsveinninn og áttu þeir í erfiðleikum með að komast upp káetustigann sökum halla.

Þegar vélstjórinn kom upp í stýrishús var skipstjórinn búinn að skjóta út gúmmíbjörgunarbáti sem var á þilfarshúsi aftan við stýrishúsið. Vélstjórinn ýtti stutt á neyðarrofa sjálfvirkar Tilkynningaskyldu og yfirgaf stýrishúsið síðastur á eftir matsveininum, út um stýrishúshurð stjórnborðsmegin. Þeir áttu báðir í erfiðleikum með að klifra út sökum bakborðshalla.

Öllum skipverjunum fjórum tókst að komast þurrum fótum í gúmmíbjörgunarbátinn, en áttu í erfiðleikum með að losa líflínuna frá þar sem þeir fundu ekki strax hnifinn. Eftir að þeir höfðu skorið á hana kom í ljós að það var önnur tengilína milli skips og björgunarbáts, sem einnig var skorið á, og þá fyrst fór bátinn að reka frá skipinu.

Síðar urðu þeir varir við að báturinn var að sökkva og þegar þeir aðgættu hverju sætti kom í ljós að radarmastrið hafði lent ofan á bátnum og sprengt hann. Þeir náðu að hanga á bátnum en síðan kom alda og hvolfdi honum og lentu skipbrotsmennirnir allir í sjónum. Þrír þeirra náðu að komast upp á bátinn aftur en ekkert sást til skipstjórans.

Skipbrotsmenn urðu varir við að gúmmíbjörgunarbátur á hvalbak blés upp, en þeir náðu ekki til hans.

Um kl. 13:01 kom þyrla Landhelgisgæslunnar, TF-SIF, að uppblásnum mannlausum gúmmíbjörgunarbáti á stað 63°34,47'N og 21°00,60'V.

Um kl. 13:10 kom TF-SIF að illa uppblásnum gúmmíbjörgunarbáti. Báturinn maraði í yfirborðinu á hvolfi og voru tveir skipbrotsmenn ofan á bátnum. Þeir voru híðir upp í björgunarlykkju með sigmanni og voru komnir í þýrluna kl. 13:17.

Um kl. 13:22 náði TF-SIF þriðja skipbrotsmann-

inum úr sjónum, en ekkert lífsmark var með honum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að allir skipverjar voru í sinni fyrstu ferð á Bjarma og voru að sigla honum til nýs eiganda
- að báturinn var lengdur árið 1987 og árið 1990 var smíðað nýtt stýrishús á bátinn, byggt inn í fremsta hluta þilfarshúss sem fyrir var og því verulega lyft
- að undangenginni búnaðar- og vélskoðun í maí-júní 2001 var gefið út haffærisskírteini fyrir bátinn með gildistíma til 11. maí 2002
- að athugasemdir voru frá maí-júní 2001 varðandi neyðarútgang úr vistarverum, púströr á ljósavél, liðka upp loka, og þá var gerð athugasemd við skyndiskoðun í október 2001 um að björgunaræfing hafi ekki verið skráð og nýliðafræðsla ekki farið fram
- að byrðingur bátsins var þykktarmældur í september 1999 og samkvæmt mælingunni kom skrokur ágætlega út að því er virðist, engar kvaðir. Botnskoðun (lokar o.þ.h.) fór fram í maí 2001. Báturinn var nýkominn úr slipp (febrúar 2002) þar sem hann var öxuldreginn og botnmálaður
- að samþykkt stöðugleikagögn fyrir bátinn voru frá janúar 1990 að undangenginni stýrishús-breytingu á bátnum. Gögn byggðu á hallaprófun í janúar 1990
- að fyrir liggja eldri stöðugleikagögn fyrir bátinn, frá febrúar 1987, að undangenginni hallaprófun í febrúar 1987, þ.e. gögn sem unnin voru eftir lengingu á bátnum
- að ítarleg rannsókn á meintum breytingum á bátnum frá árinu 1990 gefa þá niðurstöðu að hann hafi þyngst um 5-6 tonn, eða um 7%. Þyngdarpunktur lóðrétt hefur færest tæpa 5 sm niður, sem skýrist að mestu af því að bætt var við 2,5 tonna kjölfestu í bátinn neðarlega
- að meintur léttiskipsþungi báts á slysstundu er 82,68 tonn, þyngdarpunktur langskips 9,31 m frá aftari lóðlínu og þyngdarpunktur lóðrétt rúmlega 2,07 m
- að birgðir um borð voru um: 6260 lítrar af

brennsluolíu (5,380 tonn); 2000 lítrar af ferskvatni (2,000 tonn); smurolíukjölfesta (0,900 tonn); 12 plastfiskikör af 660-lítra gerð í lest (0,612 tonn); 60 net í lestarkörum (2,664 tonn); 43 net í búri aftur á skut (1,911 tonn); 7 plastfiskikör af 660-lítra gerð á þilfari (0,357 tonn); 50 drekar í 4 körum á þilfari (1,500 tonn); bólfæri í kari á þilfari og í lest (0,900 tonn); belgir, baujustangir o.þ.h. í búri (0,300 tonn); tvö pör af hlerum á þilfari (1,440 tonn); búnaður á þilfari, þ.e. mót-tökukar, þvottavél og netaborð (0,700 tonn). Þá er ótalinn þungi áhafnar, vista og búnaðar (0,800 tonn)

- að framangreind hleðsla gefur 19,464 tonn og að viðbættri eiginþyngd báts upp á 82,680 tonn hefur meint særými báts er hann lagði úr höfn verið 102,144 tonn. Umrædd hleðsla gefur eftirfarandi djúpristur miðað við grunnlínu: Að aftan 2,007 m, miðskips 2,011 m og að framan 2,014 m, þ.e. nánast kjölrétt skip
- að fyrirkomulag hleðslu á þilfari var með þeim hætti að fiskikör á þilfari voru opin, stór fiskmóttaka með nokkuð vindfang upp á netaborði, og tvö hlerapör úti við bakborðs lunningu sem gaf um 2ja gráðu slagsíðu í bak
- að misvísandi upplýsingar komu fram um austurop (opin/lokuð), en unnt var að loka flestum þeirra með hlerum
- að klukkan 9:00 um morguninn voru N 4 vindstig (7,1 m/s) á Stórhöfða og talsverður sjór (sjór 4). Veðurspá fyrir Suðvesturmið, sem lesin var kl. 22:10 þ. 22.2., svo og kl. 01:00, 04:30 og 06:45 þ. 23.2. var: NA 13-18 m/s (6-8 vindstig), eða stinningskaldi upp í hvassviðri
- að sögn vélstjóra voru um 4-5 vindstig að norðaustan við Ysta-Klett er þeir lögðu af stað, hafi versnað á leiðinni, en hann hafi ekki orðið var við að það hafi verið slæmt
- að eftir að leitar- og björgunarferli fór af stað fengust upplýsingar um veður á og nálægt slysstað, þær fyrstu tæpum hálf tíma eftir slysið upp á 35 hn vind, og síðari upplýsingar gáfu um 30-40 hn vind, og mjög samhljóða sem

NA-stæður, og upplýsingar um sjó almennt sem 4-6 stig. Þá fengust upplýsingar frá Tý um lofthita á frá -4,3 til -5,5°C og sjávarhita á bilinu +5,3-+5,9°C

- að á siglingu bátsins frá Vestmannaeyjum var skipstjóri í stýrishúsi og sjálfstýring notuð á siglingu
- að kl. 10:57 heyrir Varðskipið Týr dauft neyðarkall á VHF-rás 10, sem síðar kom í ljós að var frá Bjarma VE
- að um kl. 10:59 er varðskipinu snúið austur og ákveðið að hefja eftirgrennsan þrátt fyrir óskýrt neyðarkall. Þá er Herjólfur um 5 sml. NV af varðskipinu, og dauft endurvarp kemur fram á ratsjá í 8,5 sml. fjarlægð á VNV-leið á um 8 sml. ferð
- að með hliðsjón af meintri siglingastefnu báts, frá Faxaskeri í tilkynninga-skyldupunkt, réttvísandi stefna 298°, staðsetningarpunktum mannlusa gúmmíbjörgunar bátsins og rekstefnu hans 240° rv., fæst meintur slysstaður sem: 63°36,4'N og 20°52,9'V. Þá hefur slystími verið ákvarðaður kl. 10:56, þ.e. tími sem báturinn kantrar, og er þar byggt á neyðarkalli og hröðum aðdraganda þess að stýrishús er yfirgefið. Dauft endurvarp sem Týr greinir laust fyrir 11:00 fellur nánast saman við þennan punkt
- að haldin vegalengd frá Vestmannaeyjum í meintan slysstað mælist um 20,81 sml., og miðað við brottfarartíma kl. 08:20, hefur meðalhraði (haldinn) verið 8,0 hn. Miðað við tilkynningaskyldupunkt kl. 10:35 er vegalengd þaðan í meintan slysstað um 2,80 sml., og með tímamun upp á 21 mínútu hefur haldinn hraði verið nákvæmlega 8,0 hn. Týr greinir dauft endurvarp um kl. 10:56 á 8 hn ferð, sem síðar virðist snúa austur (hægja á sér) og hverfa um kl. 11:06
- að vindátt og veðurhæð á slysstundu með hliðsjón af veðurlýsingu björgunarfara á svæðinu, veðurspá, sérfræðialiti veðurfræðings, svo og öldudufli suður af Stórhöfða, hefur verið metin sem 45° (NA), vindhraði 18 m/s (35 hn), sem eru 8 gömul vindstig, eða hvassviðri. Tilsvarandi hefur sjór

- verið metinn sem sjór 5, eða allmikill sjór
- að samkvæmt upplýsingakerfi Siglinga- stofnunar Íslands um veður og sjólag, byggt á upplýsingum frá öldudufli suður af Stórhöfða, hefur ölduhæð þar verið um 3,7 m og sveiflutími öldu um 9 sekúndur kl. 11:00, þegar Bjarmi VE ferst
 - að miðað við haldna stefnu báts, um 298° rv., og skilgreinda vindstefnu 45°, er vindur að koma undir 107° á stjórnborða miðað við haldna stefnu, og sjór (vindaldan) að meðaltali undir svipuðu horni. Það er því þvert á skip. Þetta þýðir það að skipið fær drift sem þarf að leiðrétta með örfáum gráðum yfir í stjórn, þ.e. stýrð stefna sem dæmi 302° rv., ef gengið er út frá 4° og vindur og vindalda undir 103° horni
 - að miðað við meðaltals sveiflutíma öldu á slysstað um 9,0 sek, vind og sjó um 13° aftan við þvert, 8,0 hn siglingahraða, fæst að mætingartími öldu er um 9,6 sek. Sveiflutími báts við brottför hefur verið metinn um 5,7 sek, sem gefur þá sveiflutímahlutfall (bátur/alda) upp á 0,59, sem er óhagstætt gagnvart veltuhreyfingum, auk þess sem við bætist áhrif geigunar, snúnings um lóðréttan ás
 - að stöðugleiki bátsins við brottför úr höfn stöðst kröfur. Hins vegar var óæskileg slagsíða á bátnum í bakborða
 - að á siglingu báts bætist við vindálag og bleytusöfnun (krapa-/klakasöfnun) á dekki, sem rýrir frekar stöðugleikaástand bátsins, auk þess sem við bætist sigling í öldum með tilheyrandi veltu og öðrum hreyfingum sem gefur ýmist betri eða verri réttiarmsboglínu
 - að miðað við 35 hnúta vind 13 gráður aftan við þvert á stjórnborða, meint vindfang báts, hefur vindurkraftur þvert á skip verið um 1,4 tonn og skapað um 3,4 tonnmetra hallavægi, sem leiðir af sér um 4,3 gráðu slagsíðu í bak miðað við kjölrétt ástand
 - að til viðbótar við meinta slagsíðu, rúmar 2 gráður í bak, þegar báturinn lét úr höfn, hefur slagsíða verið 6-7 gráður í bak, sem þýðir að báturinn hefur oltið mun lengra í bakborða en stjórnborða. Undir það tekur annar skipverja sem bjargaðist
 - að tiltölulega mikill hraði báts, miðað við aðstæður, og siglt með sjálfstýringu á, skapar frekar óhagstæðari skilyrði
 - að fríborð bátsins á siglingu hans var einungis um 37 sm þar sem það var minnst, við framhlið yfirbyggingar, sem þýðir að aðeins þurfti um 10° veltu í hvort borð til að taka sjó inn á þilfar
 - að þrátt fyrir hægan vind í Vestmannaeyjum í þessari átt, var mikils vinds farið að gæta nálægt Þrídröngum, og skipið búið að sigla í um 11/2-2 klst í stöðugri ágjöf þegar slysið varð
 - að við aðeins 2ja tonna sjó á opið þilfar, sem lá þá að mestu í „brunni“ á um 2,5 metra löngum kafla milli reisnar afturskips og lestarlúgu í breidd skips, gat orðið umtalsverð skerðing (óheft yfirborð) á stöðugleika skipsins
 - að sökum verulegrar bb-slagsíðu á siglingu skipsins gat skipið í bakborðsveltu tekið sjó inn um aðalausturop framan við reisnina
 - að einhver ísingarmyndun var á siglingaleið skipsins og urðu skipbrotsmenn varir við klaka á yfirbyggingu er þeir yfirgáfu skipið
 - að við rannsókn málsins hafa verið settar fram þrjár tilgátur um hvað leiddi til þess að skipið missti skyndilega stöðugleika:
 - a) leki að bátnum
 - b) sjóinnátökur á siglingu báts og lokuð austurop
 - c) sjóinnátökur á siglingu báts og opin austurop
- Tilgáta a) gengur út frá því að á siglingu bátsins hafi skyndilegur leki komið að honum með þeirri virkni að sjór hafi meira lagst í bakborða, auk myndunar óhefts vökvayfirborðs, sem leiddi til þeirrar skerðingar í stöðugleika að réttivægi bátsins náði ekki að yfirvinna bakborðsveltu. Tilgáta b) gengur út frá því að sjór hafi safnast á dekki varanlega á ýmsum stöðum á þilfari, auk þess að mynda óheft vökvayfirborð á þilfari og báturinn ekki náð að hreinsa sig vegna lokaðra austuropa á skjólborðum. Tilgáta c) gengur út frá því að sjór hafi safnast á dekki varanlega á ýmsum stöðum á þilfari, auk þess að mynda óheft vökvayfirborð á þilfari og báturinn ekki náð að hreinsa sig þrátt fyrir opin austurop á skjólborðum

- að í samanburði á þessum þremur megin tilgátum er tekið fyrir að hve miklu leyti þær virðast ganga upp gagnvart ástandi skips, aðstæðum og aðgerðum sem upp komu í sjóferðinni. Hér eru tekin fyrir staðfest atriði eins og: hleðsla og sjóbúningur skips, hvað var vitað um stöðu austuropa, aðstæður á siglingaleiðinni, beiting skips, stjórn tök og aðgerðir í gangi, ástand og viðhald á skrokk og austurbúnaði
- að kl. 11:07 hafa varðskipsmenn á Tý samband við Tilkynningaskylduna og upplýsa um mögulegt neyðarkall á rás 10. Vakthafandi varðstjóri upplýsti að ekkert óvenjulegt væri að sjá, enginn horfinn af skjánum. Hann beðinn um að athuga nærstödd skip og hafa samband við þau og sagt frá bátum sem voru að vinna á rás 10 austan við Eyjar. Sömu samskiptum lýst af Tilkynningaskyldunni (kl. 11:08) þannig: Varðskip sem stöð er 11 sml VNV við Vestmannaeyjar hefur samband þar sem þeir hafi heyrt kallað á rás 10, mayday-mayday-erum að sökkva. Telja að þetta gæti verið austan við Eyjar, spyrja hvort einhvern vanti þar. Skyldumaður segir að engan vanti. Ætla að fara að tala við skip á svæðinu
- að kl. 11:24 var aftur haft samband við Tilkynningaskylduna og þar ennþá allt eðlilegt. Voru þá fengin nöfn nokkurra báta sem voru að veiðum SA af Vestmannaeyjum og ákveðið að byrja að hafa samband við þá. Sömu samskiptum lýst af Tilkynningaskyldunni (kl. 11:24) þannig: Varðskip hefur aftur samband og spyr hvort skyldan hefði frétt eitthvað, segir 30-35 hnúta vind á svæðinu. Vakt Tilkynningaskyldu segir engan vestan við Vestmannaeyjar. Þegar hér var komið sögu var leitað eftir skipum sem ekki voru í sjálfvirka kerfinu með það fyrir augum að hafa samband við þau
- að kl. 11:52 hefur Týr samband við Skálafell ÁR 50 en skipið var á netaveiðum um 20 sml austan Vestmannaeyja. Skipstjóri skipsins var með opið á rás 10 á umræddum tíma en heyrði ekkert óvenjulegt. Í þessu símtali segir skipstjóri Skálafells ÁR frá Bjarma VE, sem lá við bryggju í Vestmannaeyjum kvöldið áður, og ætlun skipstjóra Bjarma VE að fara með bátinn til Grindavíkur, auk þess sem skipstjóri Skálafells ÁR tjáði varðskipsmönnum frá viðvörðunum hans til skipstjóra Bjarma VE um vont veður kvöldið áður. Þegar þessar upplýsingar lágu fyrir var strax hringt í farsíma Bjarma VE, eða kl. 11:58, og kom þá í ljós að slökkt var á farsímanum
- að kl. 12:00 var haft samband við Tilkynningaskylduna og spurst fyrir um Bjarma VE og hvort hann hafi látið úr höfn frá Vestmannaeyjum fyrr um morguninn. Varðstjórinn staðfesti að Bjarmi VE hefði látið úr höfn kl. 08:30 og sagði síðan að Bjarmi VE hefði dottið út úr STK kerfinu kl. 10:44 á stað 63°35,3'N og 20°47,4'V. Í framhaldi af því haft samband við stjórnstöð LHG og upplýst um gang mála og þeir beðnir um að ræsa strax út mannskap á þyrilu. Sömu samskiptum er lýst af Tilkynningaskyldunni (kl. 11:59) þannig: Týr hefur samband og spyr um Bjarma VE, þar sem varðskipsmenn höfðu spurnir af því að hann hafi farið út frá Vestmannaeyjum. Varðskipsmenn höfðu reynt að hringja í skipið en ekki náð sambandi. Í ljós kemur að Bjarmi VE hafði dottið út úr STK-kerfinu kl. 10:44 og höfðu skilaboð um það komið á skjá STK kl. 10:52
- að kl. 12:06 hefur Týr samband við gæsluna og tilkynnir að Tilkynningaskyldan hafi tilkynnt Tý að um kl. 10:44 hafi Bjarmi VE horfið af skjá á stað 63°35,3'N og 20°47,4'V
- að meðal reka bar mikið á tómun fiskikörum og var fylgst sérstaklega með reki hluta af varðskipsmönnum
- að skv. upplýsingum frá Tilkynningaskyldunni var STK-tæki Bjarma VE mjög óstöðugt og þurfti í 29 tilfellum að hringja í skipið á árinu 2001 og hafði dottið 5 sinnum út eftir að skipið lagði úr höfn umræddan morgun
- að skipstjóri notaði ekki neyðarbylgju (16) á VHF-stöðinni og í daufri neyðarsendingu sem numin var af varðskipinu Tý heyrðist ekki neitt auðkenni á skipinu sem var í neyð
- að skipstjóri notaði ekki neyðaröfrofa sjálfvirkar tilkynningaskyldu, en vélstjóri ýtti á rofann

þegar hann yfirgaf stýrishúsið. Það leiddi ekki til þess að stjórnstöð í landi næmi boð um neyð

- að björgunarbúningar (4 stk) voru geymdir á aðgengilegum stað í stýrishúsi, auk björgunarbúninga (2 stk) aftur í þilfarshúsi, en skipverjar gerðu ekki tilraun til að nálgast þá enda töldu þeir sig ekki hafa tíma til þess
- að eftir sjósetningu gúmmibjörgunarbátsins áttu skipverjar í erfiðleikum með að finna hníf til að skera á fangalínu og skáru óvart á rekakkerislínu í stað hennar. Þar sem ekki tókst að skera á fangalínu nógu fljótt stórskemmdist gúmmibjörgunarbáturinn við skipshlið og varð rekald fyrir skipbrotsmenn, og veitti þeim ekki skjól fyrir vindi, kulda og ágjöf
- að aðgengi að gúmmibjörgunarbáti á hvalbak var ekki upp á það besta sökum fyrirkomulags hleðslu á þilfari, hann losnaði frá skipi heill með rekakkeri úti, en skipverjar náðu ekki til hans
- að ekki var reynt að kveikja á neyðarsendi, né heldur neyðarblysum eða neyðarflugeldum

Þess skal getið að nefndin lét vinna ítarlega skýrslu um sjóslys þetta, með sérstakri áherslu á stöðugleika- og hleðsluástand bátsins.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu slyssins vera slæmt veður á siglingaleið bátsins og óheppilega hleðslu þegar lagt var úr höfn. Í upphafi ferðar var slagsíða á bátnum sökum hleðslu, opin fiskikör á þilfari, net aftur á skut sem gátu tekið í sig bleytu, auk fiskmóttöku sem jók vindfang, auk þess sem fríborð var tiltölulega lítið.

Á siglingu bátsins við þessar aðstæður hafa verið til staðar talsverðar veltuhreyfingar á bátnum, auk annara hreyfinga. Vindur þvert á stjórnborða jók bakborðs slagsíðuna sem fyrir var á bátnum, þannig að báturinn tók til þess að gera stuttar veltur í stjórn en langar í bak. Austurop bakborðsmegin miðskips gat tekið sjó inn á þilfar, auk þess sjós sem kom vegna stöðugar ágjafar sem var yfir lunningu bátsins á löngum kafla. Einungis þurfti um tvö tonn af sjó á þilfari til þess að skerða stöðugleikann umtalsvert. Á siglingu bátsins

ágerðist þessi söfnun, auk sjós sem safnaðist í netabúr og opin kör, þrátt fyrir að þau væru án tappa. Þá var til staðar einhver ísingarmyndun (klaki) á yfirbyggingu ofantil.

Hægfara skerðing í málmiðjuhæðinni GM þegar á leið sjóferðina minnkaði réttiarminn, hægði á veltuhreyfingum, þannig að báturinn gat farið að nálgast sveiflutímahlutfall 1.0, þ.e. samtíð með öldunni. Að síðustu myndun óhefts yfirborðs milli lunninga miðskips, hefur leitt til þess að báturinn fór í hæga bakborðsveltu, sem hann náði ekki að rétta sig úr. Sigling í öldum þar sem réttiarmsboglínan er að sveiflast til úr betra í verra ástand, auk beitingar stýris geta hafa aukið á veltuna. Við um 30 gráðu horn er báturinn farinn að taka sjó inn yfir lunningu miðskips, en við slík horn koma óhjákvæmilega viðbótar hallaáhrif frá illa sjóbúinni hleðslu.

Nefndin bendir á að hægt hefði verið að velja grynri siglingaleið með hliðsjón af þeirri vindátt sem þarna ríkti. Þá má telja að ókunnugleiki skipstjórnarmanna á bátnum hafi skipt máli í því sambandi, því þetta var þeirra fyrsta sigling á honum.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur að sjóslys þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt:

1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sjómenn taki mið af fyrirliggjandi spám um veður og sjólag.
2. Nefndin bendir á að ástæða sé til að skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að auðvelda framsetningu stöðugleikagagna fyrir minnstu bátana.
3. Nefndin vekur sérstaka athygli á gildi björgunarbúninga, og þjálfun í að klæðast þeim.
4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar klæðist strax flotgöllum þegar sýnt er að skipverjar megi búast við því að þurfa að yfirgefa skipið, og því verður við komið.
5. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skip í neyð sendi út neyðarkall á réttum talstöðvarásam.
6. Nefndin vill ítreka fyrri ábendingar um

að Siglingastofnun Íslands fylgi því eftir að björgunaræfingar séu haldnar.

7. Nefndin bendir á að breyta þarf neyðar-rofabúnaði á sjálfvirkum tilkynningaskyldubúnaði þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu.

8. Nefndin bendir á nauðsyn þess að fríttfljótandi neyðarbaujur verði teknar upp í öllum skipum undir 24 m í skráningarlengd.

9. Nefndin telur að rekakkerislína og fangalína í gúmmíbjörgunarbátum eigi að vera aðgreindar með mismunandi lit.

Nr. 030 / 02 Bára ÍS 66

2. Sekkur í höfninni á Súðavík.



Bára ÍS 66. Skipaskr.nr. 1148. Smíðaður: Eik, Fáskrúðsfirði, 1971. Stærð: 25 brl. 25 bt. Mesta lengd: 17,30 m Skráð lengd: 16,50 m Breidd: 4,50 m. Dýpt: 1,90 m. Vél: Caterpillar 237 kW Fjöldi skipverja: 2

GÖGN:

Lögregluskýrslur, myndir. og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Hilmar Snorrasyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. mars 2002 kl.07:00 fór Bára ÍS-66 til rækjuveiða í Ísafjarðardjúpi.

Þegar leið á daginn kom upp bilun í spúlkerfi skipsins þegar lögn á þilfarinu fór í sundur. Brugðist var við biluninni með því að nota lensidæluna til að fá sjó á dekk. Ekki virtist þessi breyting hafa áhrif á annað og var veiðiferð dagsins lokið og komið í höfn á Súðavík um kl. 20:00. Afla var landað, skipið þrifið, þurrausið og yfirgefið kl. 20:45 eftir að vél var stöðvuð. Að

morgni 7. mars var skipið sokkið við bryggju á Súðavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bæði austurdæla og spúldælan eru reimdrifnar frá aðalvél
- að viðbrögð við biluninni voru þau að opna fyrir slaufu að soghlið spúldælu og botnkрана skipsins að soggrein austurdælu
- að slaufan var ætluð til vara svo hægt væri með góðu móti að nota spúldæluna til austurs ef austurdælan bilaði
- að ætlast er til að lokað væri fyrir botnkрана ef nota þyrfti spúldæluna sem lensidælu, annars virkar hún ekki sem slík
- að ekki var full lokað fyrir soggrein úr lest og því var opið niður úr botnloka og aftur í lensibrunn í lestinni
- að rafdrifnar brunndælur eru í vélarrúmi og í lest sem stjórnað af flotrofum, og taka þær rafmagn af neti skipsins
- að á meðan lensidælan gekk, og dældi sjó á þilfar, rann lítil sem enginn sjór aftur í lest um soglögna
- að rafmagnsdælan sá um að halda lestinni þurri á meðan rafmagn var á skipinu
- að þegar vélin var stöðvuð stöðvaðist dælan og sjór hafði greiðari aðgang inn í skipið

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að mistök í skiptingu loka í vélarrúmi hafi orðið til þess að sjór átti greiðan aðgang inn í skipið sem kom ekki fram fyrr en vél var stöðvuð og rafmagn tekið af skipinu.

Nr. 060 / 02 Dögg ÍS-54

3. Skipið strandar og sekkur í Ísafjarðardjúpi



Dögg ÍS-54 Skipaskr.nr. 1228 Smíðaður: Eik, Skagaströnd, 1972. Stærð: 21 brl. 20 bt. Mesta lengd: 15,20 m Skráð lengd: 13,68 m Breidd: 3,89 m. Dýpt: 2,02 m Vél: Cummins 221 kW Fjöldi skipverja: 2

GÖGN:

Lögregluskýrslur, gögn Siglingastofnunar og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmarí Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Pétur Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 30. apríl 2002 var Dögg ÍS 54 á leið til lands í Súðavík af rækjumiðunum í Ísafjarðardjúpi. Vél stöðvaðist vegna stíflu í brennsluolíu-kerfi. Á meðan verið var að hreinsa stífluna úr olíu-kerfinu og gangsetja að nýju rak skipið í átt að landi. Akkeri var látið falla en það hélt ekki. Var þá kallað til nærstaddra báta og beðið um aðstoð. Á meðan rak skipið upp í fjöru og tók niðri við Systatanga undir Fölna. Örn ÍS dró Dögg úr fjörunni en Fengsæll ÍS dró bátinn áleiðis til hafnar eða þar til vél komst í gang að nýju. Skipinu var þá siglt fyrir eigin vélaflí í höfn.

Þann 14. maí 2002 um kl. 17:30 var haldið úr höfn í Súðavík áleiðis til Ísafjarðar til að taka skipið í slipp til skoðunar eftir atvikið sem áður er getið. Skömmu eftir brottför urðu skipverjar varir við að rafdrifin austurdæla, sem stjórnað var af flotröfa, hafði ekki undan að ausa skipið. Bætt var við dælum en þær virtust ekki hafa undan lekanum og sökk skipið um kl. 20:48. Skipverjar komust í gúmmíbjörgunarbát og var síðan bjargað um borð í björgunarskipið Gunnar J. Friðriksson.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að olíustíflan orsakaðist af mettun í síu
- að á olíulögninni að aðalvél voru tvær síur, grófsía og fínsía. Skipt var um þær báðar, en skipt hafði verið um þær nokkru áður að sögn skipstjóra
- að sögn skipstjóra tók lengri tíma að lofthæma olíulögn frá olíuverki að „spísum“ (spíssarör) en hann ætlaði og var hann því lengi að koma vélinni í gang að nýju
- að 19. september 2001 var bolur og þilfar

skipins skoðað, tróð yfirfarið og bætt í eftir þörfum

- að eftir niðurtökuna í fjörunni, varð að sögn skipstjóra vart við leka á skipinu og var hann meiri á siglingu en þegar það var ferðlaust
- * að eftir þetta atvik var skipinu haldið til veiða eftir því sem gæftir leyfðu
- að lekin ágerðist og var atvikið tilkynnt til tryggingafélagsins þann 13. maí og ákveðið að taka skipið í slipp til skoðunar
- að atvikið var ekki tilkynnt rannsóknarnefnd sjóslysa né Siglingastofnun
- að skipið sökk rúmum þremur klukkutímum eftir brottför frá Súðavík og eftir um 6 sml. siglingu
- að vegalengd hefðbundinnar siglingaleiðar á milli hafnanna er um 10 sml.
- að sögn skipstjóra var siglt á 4 til 5 hnúta hraða
- að sögn skipstjóra bætti hann 1 1/2" Jabsco dælu við austurinn eftir að vart varð við að sjálfvirka rafmagnsdælan hafði ekki undan lekanum. Þessi dæla var að öllu jöfnu notuð sem spúldæla og tengd í botnkranana í gegnum skiptiloka, „L“ (ellkranan), og einnig í tvo austurbrunna í vélarrúmi;
- að álíka „L“ kranar hafa sýnt að þeir geta staðið opnir á þrjá vegu:
- að sögn skipstjóra var ekki hægt að hafa bæði opið á botnkranann og lensilögn því mikla nákvæmni þarf til að stilla á hvert fyrir sig þannig að dælan virki
- að sögn skipstjóra dældu báðar dælurnar austrinum fyrir borð
- að handdæla var á þilfari en var ekki notuð
- að sögn skipstjóra var vél stöðvuð þegar sjór í vélarrúmi var kominn upp fyrir miðja vél því þá var skipið orðið svo svagt að erfitt var að stýra því
- að kl. 21:40 var kallað út neyðarkall á rás 16 og beðið um aðstoð þar sem mikill leki væri kominn að skipinu og það orðið véla-vana, en þá hafði aukinn leki staðið í um tvær klukkustundir
- að á meðan verið var að senda neyðarkall missti skipið stöðugleika, lagðist á bakborðshlið og sökk fljótlega niður að aftan

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ekki unnt að álykta um orsakir lekans. Nefndin telur það óeðlileg vinnubrögð að ekki hafi verið óskað aðstoðar eða sent út neyðarkall fyrir en tveimur tímum eftir að leki fór að aukast í bátnum.

Nr. 111 / 02 Aron ÞH 105

4. Sekkur við rækjuveiðar norður af Grímsey, mannbjörg.



Aron ÞH 105. Skipaskr.nr. 2333. Smíðaður: Danmörk 1990, stál. Innfluttur 1998. Stærð: 127 brl. 211 bt. Mesta lengd: 25,45 m. Skráð lengd: 23,28 m. Breidd: 7,0 m. Dýpt: 5,90 m. Vél: Caterpillar 666 kW. Fjöldi skipverja: 5

GÖGN:

Lögregluskýrslur; endurrit sjóprófs; teikningar; stöðugleikagögn frá SÍ; gögn RNS og sérfræðiskýrsla

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. október 2003 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 30. september 2002 var Aron ÞH 105 á rækjuveiðum í svokallaðri "Paradísarholu" sem er um 26 sml. norður af Grímsey. Veður: Hægviðri, léttskýjað og örlítill kvika.

Mánudaginn 25. september 2002 um miðjan dag lét Aron ÞH 105 úr höfn á Húsavík til veiða á rækju úti fyrir Norðurlandi. Fyrstu tvo sólarhringana var skipið við veiðar á svonefndu nótasvæði. Á þriðja degi slitnaði togvír og eftir viðgerð var haldið á miðin norður af Grímsey. Rétt fyrir miðnætti 29.9. var trollið híft, og gengið frá afla sem var rétt rúm 200 kg, og síðan kippt í um tvo tíma, og trollið látið fara um kl. 02:00-

02:30 í svonefndri Paradísarholu. Allir skipverjar nir voru við köstun trollsins.

Stýrimaður tók við vaktinni, en skipstjóri gekk til náða. Ásamt stýrimanni stóð vélstjóri vaktina, en vélavörður lauk sinni vakt fljótlega eftir að kastað var og gekk til náða. Vélstjórinn lauk við að dæla upp á dagtank sem byrjað var á áður en kastað var um nóttina. Jafnframt athugaði hann með magn á bakborðs-vélarúmstanki sem dælt var inn á um sérstakan síubúnað af hinum forðageymunum. Eftir það fór vélstjóri upp í borðsal að horfa á sjónvarp.

Vélstjóri fór aftur niður í vélarúm um kl. 04:00 þ. 30.9., og setti lensingu fyrir lest í gang, svonefnda jektordælu. Fór umgang um vélarúmið, síðan aftur í verkstæði um neyðarlúgu á afturpili vélarúms, og þaðan upp í spilrími þar sem togvindurnar eru og smurði í vírastýri og spil. Eftir að vélstjóri lauk þessum verkum fór hann aftur upp í borðsal. Allt var tíðindalaust hjá stýrimanni, en á milli kl. 05:00 og 05:30 fór hann niður úr brúnni, kom við í borðsal og kíkti fram á millipilfar, og var allt eðlilegt þar. Stýrimaður fylgdist með togveiðunum og öðrum tækjum í brúnni og um kl. 06:00 slökknaði á siglingatækjunum og neyðarlýsing kom á. Í framhaldi af því fór stýrimaður niður og hitti þar vélstjóran og uppgötva þeir að mikið magn af sjó er komið í vélarúm. Stýrimaður kannaði ástand í lest og sá að þar var kominn allmikill sjór. Vélstjóri fór strax niður í vélarúm, drap á ljósavél, síðan á aðalvél og í framhaldi af því reyndi hann að skrúfa fyrir bakborðsbotnloka fyrir vélar, en varð frá að hverfa sökum kulda. Eftir að hafa klætt sig betur fór hann aftur niður og reyndi að skrúfa fyrir stjórnborðsbotnloka fyrir vélar. Eftir að hafa klæðst flotgalla gerði hann enn tilraunir til að loka botnlokum en án árangurs, fann ekki þar til gerða sveif til að loka þeim.

Eftir að stýrimaður hafði kannað ástand í lest kom hann við í skipstjóraklefa á leið sinni upp í brú, en þá var skipstjóri farinn úr klefa, hafði vaknað af sjálfsdáðun við að dauðt var á vélum, og þeir hitust upp í brú. Í framhaldi af því vakti stýrimaður

undirmenninna tvo sem voru í klefa til hliðar og rétt undir brú. Vélavörður fór strax niður að vélarúmsdyrum og hitti þar vélstjóra sem var að undirbúa síðustu ferð sína niður í vélarúm, en matsveinn fór upp í brú.

Skipstjóri kallaði á nærstödd skip, og kl. 06:16 kallaði hann á Vestmannaeyjar-radíó og lét vita af stöðu mála og óskaði eftir dælum frá landi. Eftir að vélstjóri og vélavörður voru komnir í brú var öll áhöfnin þar saman komin. Skömmu síðar fór matsveinn niður í eldhús til að fá sér kaffibolla, og heyrði þá gutla í vatni. Hann fór strax upp í brú og lét vita, og fóru þá vélstjóri og vélavörður niður og sáu að sjór var kominn inn í skutrými, þ.e. á verkstæði og þvottahús sb-megin við það. Þeir fóru þegar upp í brú aftur og tilkynntu lekann. Í framhaldi af því fyrirskipaði skipstjóri að allir skyldu klæðast björgunarbúningum, jafnframt því að láta skera á togvírana, fyrst sb-vír og síðan bb-vír, loka lúgum og sjósetja björgunarbátana tvo.

Um kl. 07:00 kom Sæpór EA 101 (1291) að skipi og var þá búið að skera á báða togvírana og sjósetja báða björgunarbátana. Þá var kominn stb-halli á skipið, ekki mikill, og skipið sígur rólega að aftan. Fljótlega eftir að Sæpór EA kom að Aroni PH var ákveðið að undirmennirnir tveir syntu yfir í Sæpór EA, og skömmu síðar yfirgáfu yfirmennirnir þrír Aron í björgunarbáti og byrjuðu að róa frá skipinu, og voru síðan dregnir um borð í Sæpór. Lagðist þá Aron á sb-hliðina, kominn á kaf að aftan og seig hratt niður en stefnið stóð upp úr í nokkrar sekúndur.

Aron PH sökk rétt fyrir kl. 07:30 á stað: 66(58,30'N og 17(56,18'V á um 440 m dýpi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að helstu breytingar á skipinu frá upphafi voru: Breytingar í Póllandi árið 1999, þ.e. skutlenging og aftasta hluta neðra þilfars (svelgþilfars) lokað; smíðaðir nýir toggálgar og settar bobbingarennur á efra þilfar sb-megin við brú framundir stefni; vindubúnaður endurskipulagður ásamt vökvakerfi, staðset-

ningu vindna breytt og settar nýjar vindur í skipið; sett nýtt sjóinntak fyrir sjó-/slökkvidælur skipsins. Þá var sett nýtt skolpkerfi eftir breytingar í Póllandi, þ.e. sérstakur klósett-tankur með tannhjóladaelu og kúluloka, tengt sérbotnloka sem fyrir var í skipi, og sett um 2,2 tonna viðbótar kjölfesta á framan-verðan kjöl í desember 2001

- að undangenginni búnaðar- og vélskoðun í janúar 2002 var gefið út haffærisskrteini fyrir skipið, dagsett 9. janúar 2002, með gildistíma til 27. desember 2002
- að samkvæmt yfirliti skoðana voru engar athugasemdir frá skoðunum í janúar 2002;
- að byrðingur skipsins var þykktarmældur í desember 1998 og voru engar athugasemdir gerðar
- að síðasta bolskoðun fór fram á skipinu í janúar 2002. Botn- og síðulokar voru þá skoðaðir, með gildistíma til 7.1. 2004. Í þessari slíptöku var skipið botnhreinsað, málað og sinkað
- að ýmsar endurbætur höfðu verið gerðar á sjólögnum í skipinu, bæði í Póllandi og hjá verktökum hér innanlands
- að stöðugleiki skipsins var mjög góður, en stöðugleikagögn byggðu á nýlegri hallaprófun, frá október 1999, með tilheyrandi útreikningum á hleðslutívikum
- að birgðir um borð er látið var úr höfn voru: fullir brennsluolíutankar, um 23550 lítrar (20,018 tonn); fullur bb-ferskvatnstankur, um 5736 lítrar (5,736 tonn); sjókjölfesta í stafnhylki (5,846 tonn); um 110 stk 430 lítra fiskikör (4,510 tonn), mestmegnis í lest en einnig á efra þilfari og uppi á brú; ís í fiskikörum og stíum (áætlað um 10,000 tonn). Þá er ótalin þungi veiðarfæra, troll og hlerar o.fl. (um 6,800 tonn), og áhöfn og vistir og búnaður (1,500 tonn)
- að eiginþyngd skipsins var 235,37 tonn, og með framangreindum þunga upp á 54,41 tonn var særými skips 289,78 tonn. Umrædd hleðsla gaf mótaða djúpristu miðskips um 3,30 m miðað við grunnlínu og stafnhalla aftur upp á 0,04 m

- að skipið var með 2200 möskva rækjutroll og 1650 kg hlera
- að skipið var að toga á um 240 faðma dýpi með um 500 faðma af togvír úti, togferð um 2,1 hn. Miðað við olíunotkun hefur álag verið metið um 615 hö, eða 68%
- að gengið út frá upplýsingum um álag á vél, skrúfubáttum skips o.fl., hefur meint togváraátak verið reiknað út 2x3,93 tonn. Miðað við toghorn, togdýpi og víralengd úti fæst að dráttarmótstaða trollsins hefur verið um 6,60 tonn og lóðrétt víraátak 2,13 tonn í hvorn togvír
- að miðað við skip á togi um kl. 04:00 að morgni 30.9., lætur nærri að notuð brennslu-olía hafi verið um 10,72 tonn og notað ferskvatn metið um 4,12 tonn. Afli um borð hefur annars vegar verið gefinn sem afrúnnuð tala, um 9 tonn, og hins vegar hversu margar raðir/hæðir var búið að fylla, framan frá talið. Magn rækju er metið sem 46 kör, um 205 kg í kari, eða samtals 9,430 tonn. Þá er gert ráð fyrir um 1,00 tonni í ísbráðnun. Þá er gert ráð fyrir frádragi vegna veiðarfæra, trollið sjálft (um 3,00 tonn) komið útbyrðis og hlerar (3,30 tonn), ásamt 2x500 föðmum af togvír (2,72 tonn). Á móti kemur um 2x2,13 tonna lóðrétt átak í togblakkir. Þetta hleðslutilvik gefur mótaða djúpristu miðskips um 3,21 m og stafnhalla aftur upp á 0,12 m. Málmiðjan GM er um 0,477 m
- að í lest voru fiskikör af svonefndri 460-gerð, utanmál 1220x1030x580mm, þyngd 41 kg. Stæði fyrir kör í botnfleti voru 31, sjö mögulegar raðir á langvegin og frá þremur til fimm á þvervegin, og hægt að stúfa í þrjár hæðir, þannig að alls tók lestin 93 kör. Í síðum voru hliðarbil fyrir ís. Til að auðvelda vinnu í lest var hluti kara utan lestar, en algengt var að í skipinu væru um 120 kör alls
- að rúmtak lestar hefur verið reiknað út að vera um 115 m³, reiknað út miðað við mismunandi vatnslínur, þ.e. mismunandi hátt vökvaborð í lest. Í meintu hleðslutilviki hér að framan um kl. 04:00 þann 30.9. er reiknað með 84 fiskikörum, samtals efnisrúmtak um 9,24 m³, 9,00 tonnum af ís, samtals rúmtak 10,00 m³, og 9,430 tonnum af rækju, samtals rúmtak 11,788 m³. Samtals rúmtak innihalds 31,028 m³. Rúmtak þetta hefur einnig verið reiknað út við mismunandi vatnslínur, þ.e. mismunandi hátt vökvaborð í lest
- að hliðstætt hefur vélarúm skipsins verið reiknað út fyrir mismunandi vatnslínur, þ.e. mismunandi hátt vökvaborð í vélarúmi, og tekið mið af því hvar stærstu hlutir í frádragi eru, svo sem aðalvél, gír og aflúrtaksbúnaður, síðutankar, burðarvirki, lagnir, annar vélbúnaður o.þ.h.
- að svonefnt skutrými hefur verið reiknað út á hliðstæðan hátt, þ.e. verkstæði/stýrisvélarými, gangur og þvottahús sb-megin
- að ef lestin væri full af sjó gætu rúmast þar um 82 tonn af sjó. Hliðstætt tæki vélarúm um 72 tonn af sjó, og svonefnt skutrými um 68 tonn
- að stöðugleiki skipsins fer í fyrstu batnandi með vaxandi vökvahæð í vélarúmi og lest, sem stafar af þunga neðantil í vélarúm og lest og litlu óheftu vökvayfirborði þar, en óhefta vökvaborðið eykst ef og þegar sjór er kominn yfir efstu kararaðir í lest og yfir aðalvél í vélarúmi. Þá getur skutrýmið gefið umtalsvert óheft yfirborð þegar fer að flæða inn í það. Þannig er stöðugleikinn áþekkur og betri miðað við að ekki streymi frekar inn í lest, borið saman við hleðslutilvik á togi. Ef hins vegar er áframhaldandi streymi inn í lest slaknar stöðugleikinn heldur
- að allan þann tíma sem meint sjósöfnun í vélarúm, lest og skutrými hefur staðið yfir er veður eins og best er á kosið, hægviðri en smá undiralda. Það eru því ekki miklar veltuhreyfingar á skipi
- að upphaflega samþykktá teikningin af austurkerfi skipsins sýnir rafdrifna austurdælu sem tengist austurkistu um stofngrein (60 mm()) fremst í vélarúmi, og þaðan sjö greinar (2") með lokanlegum einstreymislukum. Frá „afturstefnisgeymi“ (skutrými), frá vélarúmi, frá sitt hvorum austurbrunni á milliþilfari, frá milliþilfari að framan og stafnhylki (sama grein

með skiptilokum), frá lest framan við aðalrest og frá austurbrunni aftast í lest. Fyrir utan tvær rafdrifnar aðaldælur í vélarúmi voru tvær rafdrifnar brunndælur fyrir aðgerðarpílfar og tvær rafdrifnar brunndælur fyrir spílrými, auk lensijektors fyrir lest

- að upphaflega slökkvi-, spúl- og kælivatnskerfi skipsins sýnir tvö sjóinntök, eitt í hvorri síðu, með 100 mm (4"), eða 125 mm (5") tengilögn á milli. Frá þeirri tengilögn eru þrjár greinar með lokum og síum, ein að ábyggðri sjókælivatnsdælu aðalvélar, ein að hjálparvél, og ein að sjó- og slökkvidælum
- að í skipinu var svonendur jektor til að lensa lest, og mun hafa verið í skipinu er það var keypt til landsins 1998. Lögn (2") frá áðurnefndri sjódælu (sjódælum), sem staðsett var framantil í vélarúmi, lá í gegnum þil sem aðskilur vélarúm og lest, fram og upp í gegnum lest, upp á millipílfar þar sem jektor með tilheyrandi lokum er staðsettur. Söggrein frá jektor lá niður í austurbrunn aftast í lest, en um þrýstigreim jektors fór sjórinn um barka niður í austurbrunn á millipílfari. Til að koma sjónum útbyrðis var sett í gang brunndæla á millipílfari sem dældi sjónum útbyrðis um fasta lögn. Unnt var að gangsetja sjódælu (sjódælur) á millipílfari
- að í breytingum í Póllandi 1999 var sett sérsjóinntak sb-megin nálægt sjóinntaki sem fyrir var. Inn á þetta sjóinntak voru áðurnefndar sjódælur tengdar, meint afköst sjódælu 20-30 m³/klst eftir mótþrýstingi
- að fram kom hjá vélstjóra að á umræddri sjólögn frá vélarúmi upp á millipílfar hafi verið svonefnd Straub-tengi (klemmutengi) og hafi verið slæm reynsla af þeim. Tvö tengi hafi verið í lest
- að fram kom hjá vélstjóra að oft hafi komið fyrir að inntak jektordæluinnar stíflist af einhverjum óhreinindum, m.a. slógi, lifur eða slíku, þá sé lokað fyrir lögn út af jektordæluinni og renni þá sjór til baka um inntak hennar og skjóti stíflunni úr
- að affall frá sturtum, vöskum og niðurföllum í íbúðum og svonefndu þvottahúsi sb-megin

aftantil í skipi, var leitt niður í vélarúmskjals og (engir kranar á lögnum), sem gerði það að verkum að lensa þurfti vélarúm oft á dag

- að í vélarúmi var nemabúnaður sem gaf viðvörðun um sjósöfnun. Flotrofinn í vélarúminu var staðsettr í næstaftasta bandi, framan við skutpípuna, mjög stutt í lekaviðvörðunarnemann kæmi leki þar
- að í brúnni var tafla fyrir viðvörðunarbúnað vélar og önnur tafla fyrir annan viðvörðunarbúnað, svo sem sjó í vélarúmi o.fl
- að stýrimaður, sem var í sínum 4. tór, segir að viðvörðunarbúnaður fyrir vatn í vélarúmi hafi alltaf annað slagð gert vart við sig og hafi búnaðurinn verið vel virkur og í þeim tilfellum hafi vélstjóri verið látinn vita um hvað væri að. Að hans sögn kom engin viðvörðun fram um vatn í vélarúmi er rafmagn fór af
- að sögn vélstjóra kom upp atvik veturinn á undan þar sem fór í sundur kæliör fyrir öxulþétti í skutpípu, og var kominn talsverður sjór í vélarúm, upp fyrir palla. Viðvörðun fór ekki í gang
- að sögn vélstjóra kom upp annað atvik veturinn á undan, er Straub-tengi fór í sundur á lögn frá sjódælu að vélarúmspili, og dældist sjór nokkuð hratt inn í vélarúm. Í þessu tilviki fór viðvörðun um sjósöfnun í gang
- að þriðja tilvik nefnir vélstjóri (var þá í fríi), þar sem fór í sundur sjórör frá aðalbotngrein upp í ljósavél, fór í sundur vegna tæringar
- að fyrrverandi vélstjóri sem var hvað lengst á skipinu minnst þess að einu sinni hafi komið gat á lögn, svona nálarauga á rústfrítt rör fyrir spúl
- að fyrrverandi stýrimaður nefnir eitt tilvik þar sem þurfti að fara í land vegna þess að lensi eða sjórör bilaði, og skipstjóri (hafði verið á skipinu í tæp 3 ár) minnst eins tilviks þar sem rör eða hosa fór í sundur
- að veturinn á undan kom upp leki inn í sb-fer-skvatnstank vegna tæringar, botntankur undir lest sem liggur aftur að vélarúmspili. Viðgerð fór fram um áramótin 2001-2002, og að sögn vélstjóra (í fríi viðkomandi tór) sem fylgdi með viðgerðinni var soðin bót (10x30 sm)

neðan úr tanknum á móts við slorrennu.

Viðgerð þessi entist í stuttan tíma (um eða innan við hálfan mánuð), sem kom fram í menguðu vatni og var hann því ekki notaður meira

- að vélstjóri nefnir að þeir hafi í framhaldi orðið varir við slorlykt inn í vélarúm og leiðir að því líkum að hugsanlega hafi tæring leitt í vélarúmspil og skapað samgang á milli vélarúms og lestar
- að vélstjóri getur um mikla útleiðslu, bæði í 220 og 24 voltunum, en meira hjá forvera sínum. Hjá fyrrverandi vélstjóra kom fram að útleiðsla hafi aðallega komið fram í kösturum uppi á þilfari;
- að fram kom hjá verktakafyrirtæki sem annaðist lagnaviðgerðir á tímabili að skipt hafði verið út rörum í slökkvikerfi (sjór upp á dekk) og sett ryðfrí í staðinn. Þá voru endurnýjaðar lagnir í tengslum við kælingu vélbún-aðar, en ekki endurnýjaðar austurlagnir
- að á afturþili vélarúms var lúga sem veitti aðgang að verkstæði/stýrisvélarými, þaðan var innangengt í sb-gang og frá honum í þvottahús í sb-síðu. Opið var úr þvottahúsi fram í sb-gang, óvís með lokun milli sb-gangs og verkstæðis, svo og sb-gangs og aðgerðarpilfars. Úr verkstæði/stýrisvélarými var innangengt aftur í spilrími og úr því upp á veðurpilfar um lúgu fyrir miðju. Þá voru víralúgur, sitt hvoru megin við niðurgöngu-lúguna, beint uppi af togvindunum, og á þeim hulsur til að hindra sjó inn í spilrími. Lúga á vélarúmspili var opin er leki uppgötvaðist, og henni var ekki lokað, lúga frá verkstæði/stýrisvélarými aftur í spilrími var opin en henni lokað, en ekki tókst að loka lúgu úr spilrími upp á veðurpilfar. Lúgur í framskipi (veðurpilfar, millipilfar) voru meira og minna lokaðar að sögn, og þeim sem voru opnar var lokað
- að hvað viðkemur mögulegum samgangi á milli rýma um lagnir þá eru þessar helstar: Milli lestar og vélarúms um austurlögn í gegnum ventlakistu, og sjölögn sem var í notkun; milli vélarúms og skutrýmis um frárennislögn frá þvottahúsi niður í kjalsog og austurlögn frá vélarúmi í verkstæði/stýrisvélarými um

„afturstefnisgeymi“; og milli vélarúms og íbúða um frárennislögn frá íbúðum niður í kjalsog

- að fram hefur komið að vatnspétt þil sem afmarkar vélarúm að aftan hafi verið með op inn í „afturstefnisgeymi“ og úr honum um op í gólfi á verkstæði/stýrisvélarými. Þetta atriði er hins vegar fremur óljóst
- að við samkeyrslu á aðgerðar-/atvikalýsingum skipverja eftir að hættuástand uppgötvað, fjarskiptasamskiptum við land og nærstödd skip, dagbókarfærslum og vitnaskýrslu skipstjóra Sæþórs EA 101, sem kom að Aroni ÞH kl. 07:00, fylgdist með þróuninni eftir það þar til Aron ÞH sökk um kl. 07:30, er dregin upp mynd af aðgerðum skipverja með meintri tímasetningu, meintri þróun sjósöfnunar í skipi og svörunar í legu
- að lagt hefur verið mat á sjóhæð í vélarúmi annars vegar, byggt á lýsingu vélavörðar, og lest hins vegar, byggt á lýsingu stýrimanns. Vélavörður lýsir því, þar sem hann stendur í dyragættinni eftir að hann er vakinn, að sjór hafi n*ð um 1/4-hlua upp á aðalvél að framanverðu, en framhlið aðalvélar er við framkant vélarúmsstiga. Byggt er á nákvæmri teikningu á staðsetningu aðalvélar og niðurfærslugírs, staðsetningu botnloka og meintri gólfhæð. Stýrimaður lýsir því þannig að þar sem hann horfir niður í lest um smálúgu á lestarlúgu hafi sjór rétt flotið yfir neðstu karahæð, sem er 5. röð framan frá talið. Byggt er á meintri þykkt einangrunar og steypu í lestarbotni ofan á tanktopp, 58 sm háum körum, og að fljóti nálægt 1/5-hluta upp á 2. kararöð. Stýrimaður er að skoða ástand í lest nokkrum mínútum áður en vélavörður leggur sitt mat á vökvaborð, og er tekin eins konar meðaltími, settur kl. 06:16. Í ljós kemur þegar meint vökvaborð í þessum tveimur rýmum er teiknað inn fæst nánast sama vökvaborð, sett í hæðina 1,92 m yfir grunnlínu. Eins og fram kom í hleðslutilviki um kl. 04:00 um nóttina þá var skipið nánast án stafnhalla, þannig að sjór er að leggjast í skipið samsíða grunnlínu
- að reiknuð eru út hleðslutilvik miðað við

áframhaldandi þróun innstreymis í nokkrum þrepum, þ.e. vökvaborð komið í gólfhæð verkstæðis/stýrisvélarrymis, upp í neðri brún lúgu á afturbili vélarúms, vélarúm orðið fullt og tilsvareandi vökvaborð í skutrymi, og skutrymi fullt. Annars vegar er reiknað með að ekki verði frekari sjósöfnun í lest frá því sem var kl. 06:16, og hins vegar að vökvaborð í lest hækki til jafns við vélarúm

- að miðað við að vökvaborð hafi náð neðri brún lúgu á vélarúmsþili um kl. 06:33 (kominn sjór í skutrymi) og að skutrymi (án spilrymis) sé fullt um kl. 07:25, fæst meint innrennsli í skipið í rúmmetrum (tonnum) á klukkustund. Niðurstaðan er sú að innrennsli er um 98 tonn/klst miðað við að ekki renni meira inn í lest en var til staðar um kl. 06:16, en um 192 tonn/klst ef vökvaborð heldur áfram að hækka í lest, eða fast að tvöfalt meira
- að settir eru í fyrstu fram allmargir möguleikar á sjósöfnun í vélarúmi og lest, skipt í tvo meginflokka, þ.e. annars vegar byrðingsleki og hins vegar leki um sjóinntök og tilheyrandi lagnir, þar með talið að lensijektor sem var í gangi hafi ekki sinnt hlutverki sínu. Niðurskurður á tilgátum leiðir til eftirfarandi tveggja tilgátna um hvað leiddi til hinnar miklu sjósöfnunar í vélarúm og lest skipsins. Í fyrsta lagi tilgáta I): Byrðingur í vélarúmi gefur sig, óþétt þil; í öðru lagi tilgáta II): Sjóbotnlokagrein fyrir aðalvél gefur sig, óþétt þil
- að tilgáta I gengur út frá því að einhvern tímann eftir kl. 04:00, eftir að vélstjóri er síðast í vélarúmi, til kl. 06:00, myndist gat á byrðingi í vélarúmi, þannig að sjór streymir í umtalsverðu magni inn í vélarúm, og síðan inn í lest þegar ákveðinni vökvahæð er náð í vélarúmi. Þetta innrennsli í vélarúm metið að lágmarki um 98 tonn/klst, sbr. áður. Um kl. 06:08-06:12 þegar sjór í rýmum uppgötvast er magn um 22 tonn í vélarúmi og um 13 tonn í lest, samtals tæp 36 tonn
- að tilgáta II gengur út frá því að einhvern tímann eftir kl. 04:00, eftir að vélstjóri er síðast í vélarúmi, til kl. 06:00, hafi sjóbotnlokagrein fyrir aðalvél gefið sig, þannig að

sjór streymir í umtalsverðu magni inn í vélarúm, og síðan inn í lest þegar ákveðinni vökvahæð er náð í vélarúmi. Þetta innrennsli í vélarúm metið að lágmarki um 98 tonn/klst, sbr. áður. Um kl. 06:08-06:12 þegar sjór í rýmum

- uppgötvast er magn um 22 tonn í vélarúmi og um 13 tonn í lest, samtals tæp 36 tonn
- að í samanburði á þessum tveimur megin tilgátum er tekið fyrir að hve miklu leyti þær virðast ganga upp gagnvart ástandi skips, aðstæðum og aðgerðum sem upp komu í veiðiferðinni. Hér eru tekin fyrir staðfest atriði eins og: hvaða stjórn tök og aðgerðir voru í gangi; hvernig voru aðstæður og beiting skips; ástand og viðhald á skrokk og sjókæli-, spúl- og austurbúnaði; að sjór er að safnast jafnt og þétt í vélarúm og lest á tiltölulega stuttum tíma (einhverjar mínútur, 1–2 klst) og án þess að skipverjar verði varir við og án þess að hafa slagsíðuáhrif á skip; að sjór uppgötvast í vélarúmi og skömmu síðar í lest á tímabilinu 06:08-06:12 eftir að rafmagn fór af skipi; að með miklum líkum má meta vatnsborð áþekkt í þessum tveimur rýmum; að magn í vélarúmi við uppgötvun leka var um 22 tonn og í lest um 13 tonn, samtals tæp 36 tonn; að sjór var ekki til staðar í vélarúmi rúmum tveimur tímum áður; að sjór var ekki til staðar í lest um 6 tímum áður; að austurdæla (jektordæla) var stillt inn á austurbrunn aftast í lest
- að ef jektordælan hefur vegna bilunar í lögnum og/eða rangra stjórnataka dælt sjó inn í rými skipsins, og samgangur um 2" lensirör milli lestar og vélarúms, gæti fast að 40 tonna sjór í þessum rýmum staðist miðað við afköst dælu
- að framvinda leka eftir kl. 06:16 er af allt annarri stærðargráðu, og skýringa á honum ekki að leita í keyrslu sjódælanna tveggja sem í gangi voru á tímabilinu 04:00 til rúmlega 06:00, þ.e. jektordæla eða sjókælidæla aðalvélar, eða innrennsli í gegnum þær eftir að dælur missa afl
- að vélstjóri, er hann fór niður í vélarúm eftir að leki uppgötvaðist, hafði engin áhrif á

framvindu leka. Hann lokaði ekki fyrir neina loka, hann hafði ekki nein áhrif á meintan samgang um vélarúmspil, sem var til staðar er sjór í skipi uppgötvast (meint vökvaborð svipað), lekasamgangur ætti því að vera til staðar eftir að rafmagn fór af skipi og drepíð á vélum

- að vélstjóri telur að hann hafi verið vakinn upp úr kl. 06:00, þar sem hann var hálfðottandi inn í borðsal, af stýrimanni
- að stýrimaður, eftir að rafmagn slær út upp úr kl. 06:00 og hann fer niður, telur sig hafa mætt vélstjóra í vélarúmsdyrum þar sem hann var að undirbúa sig að fara niður í vélarúmið
- að við skoðun á tilgátum hefur ekki verið nefnt sérstaklega að nemi í vélarúmi gaf ekki viðvörðun, né heldur nemi í lest, sem allt bendir til þess að hafi verið í skipinu. Viðamikil úttekt meðal vélstjórnarmanna sem höfðu verið á skipinu gáfu til kynna að virkni vélarúmsnema hafi verið sérlega góð. Um það vitnar einnig stýrimaður skipsins, samanber áður
- að lensing var skilin eftir eftirlitslaust í um 2 tíma eftir að hún var gangsett um kl. 04:00 um nóttina
- að athugasemdir höfðu verið gerðar við kaup á skipinu til landsins um að það vantaði síðu-loka fyrir lensijektor
- að engin tilraun var gerð til að gangsetja vararafal skipsins, sem var vökvaknúinn
- að sögn vélstjóra var innkúplun/stjórnun vökvafals í kafi og hluti rafmaganstöflu einnig og því engin ástæða að gera tilraun til gangsetningar.

Þess skal getið að nefndin lét vinna ítarlega skýrslu um sjóslys þetta, með sérstakri áherslu á stöðugleika- og hleðsluástand skips og rannsókn á sjósöfnun í rými skipsins og streymi á milli.

NEFNDARÁLIT:

Rannsókn á þeim atburði að skipið sökk leiðir til eftirfarandi niðurstöðu:

Út frá vitnisburði skipverja um vökvahæð í vélarúmi og lest með tengingu við tæknilegar stærðir skips, fyrirkomulag kara og þyngdir í lest, fæst

með góðri nálgun að nánast áþekk vökvahæð hefur verið í þessum tveimur rýmum um kl. 06:16 sem meðaltalstími lekauppgötvunar. Samkvæmt útreikningum hefur sjómagn samtals í þessum rýmum verið fast að 40 tonnum á þessum tíma.

Meint þróun leka með tilheyrandi innstreymi upp úr kl. 07:00, þegar Sæþór EA 101 kemur að skipi, er sú að um 93 tonn hafi bæst í skipið á tæpum 50 mínútum, svarandi til um 114 tonn/klst innrennslis. Á þessum tímapunkti má ætla að vélarúm hafi verið orðið fullt, um 10 tonn hafi bæst við í lest og um 35 tonn samtals í verkstæði/stýrisvélarými, þvottahús og sb-gang, með tilheyrandi slagsíðu, eða nálægt 5{.

Frekara innstreymi síðustu 20-25 mínúturnar sem Sæþór EA var við skipið leiðir til þess að skutrymi nær fyllist, og í framhaldi af því beinist lekainnstreymið inn í sb-gang með hratt vaxandi sb-slagsíðu, þar sem opin hurð var inn í sb-gang og þvottahús úr verkstæði/stýrisvélarými, sem allt bendir til að hafi ekki verið lokað.

Ljóst má vera að leki sem uppgötvaðist í vélarúmi og lest var í áþekkri hæð upp úr kl. 06:00 gat ekki sökkt skipinu, þótt hann þróaðist áfram í þá átt að fylla umrædd rými. Skipið stóðst það vel stöðugleikalega séð að bæði vélarúm og lest fylltust.

Óeðlilegt má telja að það hafi getað skapast áþekk vökvahæð í vélarúmi og lest, til þess þurfti samgang af ákveðinni stærðargráðu.

Það sem var meðvirkandi við að sökkva skipinu var opinn samgangur milli vélarúms og skutrymis; annars vegar um opna lúgu sem ekki var lokað, og/eða samgangur um önnur op á skutpili sem átti ekki að vera til staðar. Með tryggt vatnspétt skutpil milli vélarúms og skutrymis, var frekari framþróun leka stöðvuð; með hurð milli verkstæðis/stýrisvélarýmis og þvottahúss og sb-gangs lokaða, ásamt því að hefta innrennslis í þvottahús upp um frárennslislagnir, hefði ekki skapast sú slagsíða sem setti skipið á hliðina; með lúgu niður í spílrymi og víralúgur lokaðar hefði

ekki getað streymt inn það magn sem sökkti skipinu endanlega.

Ljóst má vera að sú stærðargráða innrennslis sem hér er sett fram þýðir að meint op hefur þurft að vera allt að 5,5-6" í þvermál, eða tvö rúmlega 4" op í þvermál. Meintar stærðir í sjóbotnlokakerfi skipsins, þ.e. botnlokar, tengigrein milli botnloka, síuhús o.þ.h., eru af slíkri stærðargráðu miðað við fyrirliggjandi upplýsingar sem eru þó misvísandi.

Lekinn sem fyrst kom í ljós virðist af öðrum toga. Ef hann hefur í upphafi verið af áðurnefndri stærðargráðu, hefur hann aðeins varað í um 15–20 mínútur, og til þess að byggst geti upp áþekk vökvahæð í vélarúmi og lest þarf verulega stórt innrennslisop að vera til staðar á þili milli vélarúms og lestar.

Staðfestar upplýsingar vitna um meinta legu skips gefa til kynna að það hækkaði ekki til jafns í lest eins og vélarúmi. Þannig virðist ákveðin mótsögn í framvindu leka.

Þær tilgátur sem settar eru fram við rannsókn málsins og bornar saman gefa ekki þá niðurstöðu að einhver ein rökrétt tilgáta skýri hvað olli þeim leka sem varð skipinu að aldurtíla.

Rannsókn málsins leiðir hins vegar til þeirrar niðurstöðu að haffæri skipsins hafi verið stórlega ábótavant hafi skutpil verið rofið. Nefndin telur að eftir að leki kom í ljós hafi aðgerðir skipverja verið ómarkvissar, hugsanlega vegna vanmats á aðstæðum. Það, ásamt vissum búnaðarþáttum sem voru aðfinnsluverðir leiðir til þess að ýmsar tillögur eru gerðar til úrbóta.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur að sjóslýs þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt:

1. Að strangt eftirlit þurfi að vera með því að vatnspétt þil í skipum standist kröfur sem til þeirra eru gerðar.
2. Að mikilvægt sé að vatnspéttur lokunarbúnaður innan skips milli hólfa og utanskips að

hinum ýmsu rýmum uppfylli kröfur um vatnspéttanleika og fljótvirkt sé að grípa til lokunar rýma. Þetta á einnig við um víralúgur.

3. Að merkingar séu á hurðum (lúgum) sem eiga að vera lokaðar til sjós.
4. Að viðvörunarbúnaður fyrir sjó í rýmum sé tekinn til endurskoðunar hvað viðkemur hönnun, viðurkenningu slíks búnaðar, reglulegum prófunum og eftirlits með slíkum búnaði.
5. Að áréttað sé mikilvægi þess, m.a. í væntanlegri langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, um hvað beri að varast og hvernig á að standa að austri frá rýmum. Sérstaklega ber að varast sjálfvirkan austur í lengri tíma án vöktunar á rými eða mælingar á vökvahæð í brunni.
6. Að athuga þurfi hvort lensing sem einungis er möguleg með rafmagni sem millistig í drifkerfi sé fullnægjandi.
7. Að endurskoða ber lensikerfi sem byggja á lensijektor sem dælir í brunn á aðgerðarþilfari, þaðan sem sérstök brunndæla dælir útbyrðis.
8. Sjóslýs þetta gefur tilefni til að skerpa á reglum um viðbúnaðarstig, hvernig bregðast skal við í tilviki eins og þessu þar sem umtalsverður sjór er kominn í tvö meginrými skipsins.

Nr. 123 / 02 Kristján S SH 23 / 1214

5. Sekkur á siglingu út af Dritvíkurflögum



Kristján S SH 23 / 1214.
Skipaskr.nr. 1214. Smíðaður:
Seyðisfirði, 1972/-. Eik. Stærð:
12 brl., 15 bt. Mesta lengd:
13,50 m Skráð lengd: 12,00 m
Breidd: 3,37 m Dýpt: 1,29 m
Vél: Ford Mermaid 200 kW
(271 hð) Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. október 2002 var Kristján S. SH 23 kominn að Snæfellsnesi á leið frá Reykjavík til Grundarfjarðar. Veður: A 5-6 m/sek, lítilsháttar vindbára.

Kristján S. fór frá Reykjavík um kl. 21:00 og hélt áleiðis til Grundarfjarðar. Veður var gott en þegar komið var á mót við Akranes fór veður að versna og var kominn NA 10-11 m/sek og talsverð alda. Skipstjórinn stjórnaði siglingunni og þurfti hann að beita bátnum á norður stefnu til að fá sjóinn meira á kinnunginn og halda sigldri stefnu. Vegna veðurs notaði hann ekki fulla orku á vél og var haldinn hraði um það bil 6-7 hnútar, í stað 8 hnúta sem var full ferð við góðar aðstæður. Skipstjórinn var einn í stýrishúsi frá miðnætti og hafði hinn skipverjinn farið fram í lúkar og lagt sig þar. Veður fór batnandi eftir því sem báturinn nálgast Malarrif og fór niður í golu og vindbáru.

Á ímabilinu kl. 07:30 til 07:45 þegar Kristján S. nálgast Dritvíkurflögurnar og skipstjórinn að búa sig undir stefnubreytingu til norðurs fyrir Svörtuloft, varð hann var við að hleðsluljós í mælaborði kviknaði. Hann opnaði lúgu niður í vélarúmið og sá þá að sjór var kominn í rýmið og náði yfirborð hans upp á miðja aðalvél og rafallinn við vélina við það að komast undir sjó. Skipstjórinn kúplaði vélinni frá en drap ekki á henni. Hann fór rakleiðis fram í til að ræsa hinn skipverjann en þá var kominn sjór í lúkarinn og virtist hæðin á honum vera u.þ.b. eitt fet. Í beinu framhaldi settu skipverjar út gúmmíbjörgunarbát og gekk það vel.

Skipstjórinn reyndi að nota VHF talstöð til að kalla á aðstoð en sá þá að ljósaborð hennar blikkaði sem gaf til kynna minnkandi straum. Hann mundi eftir að hann væri með GSM síma fram í lúkar og sótti hann en síminn náði ekki stöð á þessum stað. Hann mundi ekki eftir NMT símanum í stýrishúsinu fyrr en um kl. 07:45 þegar sonur hans hringdi í hann til að athuga hvernig gengi. Þrátt fyrir þverrandi straum þá gat sonur skipstjórans numið að ekki væri allt í lagi. Hann hringdi í móður sína sem hafði samband við bróður sinn um borð í skipi sem var á svæðinu sem reyndi að kalla á

Kristján S. en án árangurs. Kl. 07:55 er síðan staðfest upphringing frá dóttur skipstjórans til Tilkynningarskyldunnar (TSK) sem spyr um bátinn og segir frá stöðu mála. Í framhaldi af því reynir TSK að hafa samband við bátinn en án árangurs. Haft var samband við nærstödd skip og óskað eftir að þau athuguðu málið ásamt því að kölluð var út björgunarsveitin Björg á Rífi sem sendi björgunarbát af stað. Þegar fyrsti báturinn kom á staðinn voru skipbrotsmennirnir í gúmmíbjörgunarbát en Kristján S. var þá sokkinn. Skipbrotsmennirnir höfðu skotið upp neyðarflugeldum og kvektu á neyðarblysi þegar þeir sáu bát nálgast.

Skipbrotsmennirnir voru nokkuð vel á sig komnir þegar þeim var bjargað af Gísla SH 721 en síðan teknir um borð í björgunarskipið Björg sem flutti þá til hafnar á Rífi og var komið þangað kl. 10:25.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að Kristján S. hvarf af skjá TSK kl. 08:24 og síðasta merki frá honum var á stað 64°44,5'N og 24°00,39'V.
- að síðasta merki frá STK (sjálfvirka tilkynningarskyldukerfið) í bátnum var kl. 08:08 og næsta merki átti að koma frá kerfinu kl. 08:24
- að skv. veðurgögnum var vindhraði um nóttina í Staðarsveit frá 5-12 m/sek og fór vaxandi undir Hafnarfjalli frá kl. 02:00, frá 4 m/sek. upp í 16 m/sek. til kl. 06:30
- að skipstjórinn kvaðst hafa litið niður í vélarúm af og til (óreglulega) um nóttina og hafði litið þar niður um það bil klst. áður en vart varð við lekann
- að ekki var lekaviðvörðunarkerfi af neinu tagi í bátnum
- að ein segulkúpluð lensidæla var í vélarúminu sem var gangsett með rafmagni og var stjórnbúnaður í stýrishúsi
- að ekki var svokallaður "mjatlari" um borð;
- að skipverjar reyndu að nota handdælu sem staðsett var fyrir aftan stýrishús en sáu að það hafði ekkert að segja
- að skipverjar sjósettu gúmmíbjörgunarbát,

köstuðu björgunarbúningum sínum í hann og fóru síðan í björgunarvesti

- að skipverjar gleymdu að nota neyðarrofa STK
- að skipverjar áttu í erfiðleikum með björgunarvestin þar sem ólar þeirra voru í stystu stöðu og að þeirra sögn óþjál að losa þar um;
- að báturinn stundaði sjó á Svæði 1 og því var ekki laus neyðartalstöð í stýrishúsi
- að skipverjar höfðu bundið gúmmíbjörgunarbátinn við bátinn bæði með fangalínu og rekakkerislínu
- að skipbrotsmenn skáru óvart á báðar línurnar þegar þeir losuðu bátinn og voru því rekakkerislausir þegar þeir voru lausir
- að mikill veltungur var á leiðinni og áreynsla á bátinn
- að sögn skipstjóra tók hann ekki sjó inn á sig á leiðinni
- að ekki þurfti að slá frekar af á leiðinni vegna veðurs
- að sögn skipstjórans var ástand gott á bol bátsins og hann hafði síðast farið á þurt í október 2001
- að samkvæmt skoðunarskýrslum frá Siglingastofnun hafði verið gerð bolskoðun án athugasemda ári áður
- að báturinn var á leið til netaveiða á Breiðafirði og í lestinni voru því fjórar trossur með fjórum netum í hverri trossu (ca. 1 tonn)
- að annar búnaður sem fylgdi veiðarfærunum var ekki um borð en hann átti að flytja með bifreið vestur
- að sögn skipstjóra var bátnum s.l. sumar siglt á óþekktan hlut. Ekki kom leki að bátnum við þetta og að sögn skipstjórans var það hans mat að höggið hafi ekki verið þess eðlis að grípa þyrfti til sérstakra ráðstafana vegna þess
- að skipstjóri bátsins hefur leitt líkur að því að kælivatnslögn frá vél hafi gefið sig
- að einstefnuloki var út í síðu og rústfrír kúluloki.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að það hafi þurft töluverðan leka til þess að báturinn sykki á svo skömmum tíma sem

raun ber vitni en treystir sér ekki á grundvelli fyrirbyggjandi gagna að fullyrða um ástæðu óhappsins.

Nr. 149 / 02 M.v. Ice Bear LGXT3,
norskt flutningaskip

6. Sekkur austur af landinu



M.v. Ice Bear LGXT3
Smiðaður: 1969, stál.
Stærð: 1305 bt. 391 nt.
Mesta lengd: 60,35 m.
Breidd: 12 m. Dr: 5,05 m.
Vél: MAK Diesel 1600
Fjöldi skipverja: 6

GÖGN:

Gögn RNS, endurrit sjóprófs og Rapport 97

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Aðfararnótt 31. desember 2002 var norska flutningaskipið M.v. Ice Bear statt um það bil 70 sml austur af landinu á leið sinni frá Neskaupsstað til Naantali í Finnlandi. Veður: Logn og suðaustan undiralda.

M.v. Ice Bear hafði látið úr höfn um kl. 13:20 deginum áður og var með sildarfarm. Farmurinn var ó.100 tonn af síld eða ca. 880 tonn. Upp úr miðnætti fór skipstjórinn (sem var á vakt til kl. 02:00) að finna að skipið var orðið eitthvað stíflara en það hafði verið án þess að gefa því einhvern sérstakan gaum. Um kl. 01:00 um nóttina fékk skipið skyndilega á sig um 10°-15° 15-20° bakborðshalla og mjög fljótlega eftir það, jókst hann hratt í um 25°-30° 30-40° halla. Við athugun kom í ljós að tölverður sjór var kominn í lestina, sjáanlegur leki var með síðuporti. Í lest 6 höfðu tunnur farið af stað eftir því sem hásetinn segir en ekki var vitað um ástand farms í öðrum lestarrýmum.

Skipverjar hófust strax handa við að dæla frá brunninum undir hliðaropinu með lausri dælu en sogbarki frá henni var settur niður í brunninn. Með þessu náðist að hreinsa upp allan sjóinn sem kominn var í brunninn og eftir það var dælan látin ganga á hálfum afköstum til að halda í við það sem lak inn með síðuportinu. Ekki var dælt með föstum dælum skipsins þar sem þær voru notaðar til að dæla sjó inn í skipið en ekki var hægt að dæla í tanka og lensa samtímis. Skipstjórinn sagði vélstjóranum að dæla í stb. 1,2,3,4 tanka á móti hallanum. Þessir tankar taka um 120 tonn samtals. Í framhaldi af þessu fór skipið að rétta sig af og var slagsíðan kominn í um 20°. Þá var stefnan sett í áttina til lands og var siglt á um 7–8 hnúta ferð. Eftir um 2–3 klst jókst hallinn aftur og bensíndrifna dælan bilaði við að saga upp í sig lausa járnhluti. Þegar vélstjórinn hafði lokið við dælingu í kjölfestugeyma og ætlaði að reyna að dæla frá brunninum við hliðaropið og frá lest númer 2 en dælurnar drógu að hans sögn bara loft.

Skipstjórinn hafði haft samband við Noreg í gegnum gerfitunglasíma, tilkynnti ástandið, óskaði eftir aðstoð og dælum. Hann skipaði mönnum í björgunarbúninga auk þess sem settir voru út gúmmí-björgunarbátar. Yfirgáfu þeir skipið enda var mikil slagsíða þá á skipinu.

Áhöfnin var búinn að vera um það bil 20 mín. í bátunum þegar að þyrta Landhelgisgæslunnar, TF-LÍF kom á staðinn. Þyrta hafði lagt af stað til skipsins um kl. 02:00 og haft viðkomu á Hornafirði til eldsneytistöku. Um kl. 07:00 var öll áhöfnin kominn um borð í þyrta heilu og höldnu og fór hún með skipbrotsmennina til Reykjavíkur.

Björgunarskipið Hafbjörg fór frá Neskaupsstað með dælur til skipsins en ekki kom til að þeirra nyti við vegna annara ráðstafanna sem útgerð skipsins gerði. MV Ice Bear sökk tæpum sólarhring síðar á stað 64°35'N og 11°10'V.

NEFNDARÁLIT:

Um var að ræða erlent skip með erlendri áhöfn utan íslensks skipstjóra. Sjópróf vegna málsins fór fram í Noregi. Nefndin skoðaði málið en með vísan til þessa telur hún ekki ástæður til að rannsaka málið nánar og ályktar ekki í því. Rannsókn málsins er vísað til viðeigandi rannsóknaraðila í Noregi.

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:

Nr. 016 / 02 Baldur 2044 /
Breiðarfjarðarferja

1. Skipið strandar við vesturenda Þorkelseyjar í Skáleyjalöndum



Baldur 2044. Skipaskr.nr. 2044. Smíðaður: P. & E. Akranesi 1990/4, stál. Stærð: 301 brl. 645 bt. Mesta lengd: 39,00 m. Skráð lengd: 37,50 m. Breidd: 9,02 m. Dýpt: 6,06 m. Vél: Caterpillar 1990/04, 1413 hð, 1038 kW. Fjöldi skipverja: 6

GÖGN:

Lögregluskýrslur, dagbókarúrdráttur, ljósrit af sjó-korti, gögn úr gæðahandbók skipsins og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Hilmar Snorrasyni. (Pétur Ágústsson sat hjá við afgreiðslu málsins)

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. febrúar 2002 var Breiðarfjarðarferjan Baldur á siglingu í lagnaðaris inn til Skáleyja. Veður: NA-gola og skyggni gott.

Um kl. 12:30 var skipið á hægri ferð á leið eftir dagmerkjum í áttina inn að Þorkelseyjarsundi. Eftir ábendingum frá ábúenda Skáleyja var beygt til bakborða í átt að vesturenda Þorkelseyjar og inn í vök sem þar var. Þegar skipið var rétt komið

inn í vökina jók það lítillega ferðina vegna þess að mótstaða íssins hvarf og strandaði skipið skammt vestur af eyinni. Skrufuskurður var strax settur á fullt afturábak.

Neyðaráætlun var sett í gang og unnið eftir henni ásamt aðgerðum til að losa skipið með því að flytja kjölfestu til í því og fyrir borð. Tilraunir til að losa skipið báru ekki árangur fyrr en það hafði fallið að og losnaði skipið kl. 14:50.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sjókort af svæðinu eru afar takmörkuð og siglingar mikið til byggðar á reynslu og staðþekkingu manna
- að íslausar vakir voru á stöku stað
- að skipið þurfti að komast í vök þar sem hægt væri að komast á léttbáti skipsins til lands í Ystu-Langey
- að bændurnir í Skáleyjum voru í símasambandi við skipstjóra Baldurs og leiðbeindu honum, þar sem þeir stóðu upp á hól í Ystu-Langey
- að vök var við Ystu-Langey og fram á leiðina
- að vök var norður af Þorkelsey, sem bændur sáu, en ísspöng landföst við hana vestanverða sem þeir sáu ekki
- að í þessa vök óskuðu bændur eftir að skipið kæmi í
- að skipstjóri taldi að verið væri að tala um vökina sem skipið var að koma í og taldi að það væri of grunnt að sigla nær Þorkelseyjaranda, en bændur fullvissuðu hann um að nægjanlegt dýpi væri;
- að símasamband úr GSM síma var afar slæmt og slitnaði hvað eftir annað og að sögn leiðsögumanns í landi telur hann að það hafi orðið til þess að leiðbeiningarnar brengluðust eða komust ekki til skila í tæka tíð
- að sögn leiðsögumanns í landi horfði hann á hvað verða vildi en náði ekki að vara við hættunni
- að misskilningur var á milli skipstjóra og bænda því þeir áttu við vökina norðan við Þorkelsey en skipstjóri var að tala um vökina vestan við eyinna

- að skipið var komið of innarlega eftir miðinu til að beygja
- að fjara var upp úr kl. 13:30 við Þorkelsey

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök strandsins megi rekja til misskilnings milli skipstjóra og leiðsögumanns í landi.

Nr. 084 / 02 Guðrún Gísladóttir KE 15

2. Strandar og sekkur við Lofoteneyjar í Noregi



Guðrún Gísladóttir KE 15. Skipaskr.nr. 2413. Smíðaður: Huangpu, Kína 2001 Stærð: 1301 brl. 2626 bt. Mesta lengd: 71,48 m Skráð lengd: 64,30 m Breidd: 14 m Dýpt: 9,65 Vél: Bergen Diesel 5299 kW. Fjöldi skipverja: 20

GÖGN:

Endurrit sjóprófa og gögn RNS

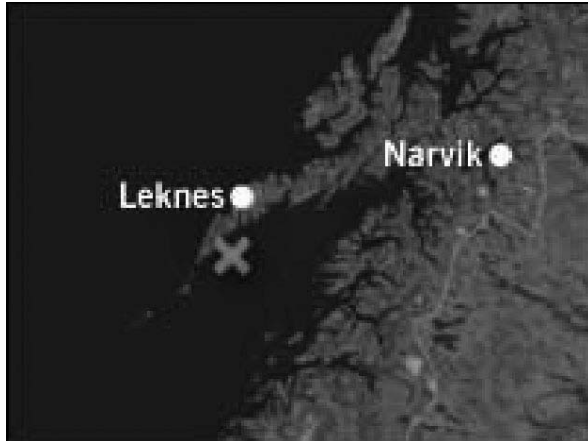
Lokaskýrslu afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. júní 2002 var Guðrún Gísladóttir á siglingu í sundinu Nappstraumen við Lófóteyjar í Norður-Noregi á leið til Leksnes til löndunar á síld. Veður: Hægviðri og ládautt.

Skipið hafði verið á síldveiðum austarlega í lögsögu Svalbarða. Skipið var komið með 870 tonn af frystum síldarflökum sem landa átti í Leksnes eins og gert hafði verið tæpum tveimur vikum áður. Skipstjórinn hafði kynnt sér möguleika á að stytta siglinguna til hafnar um 30 sjómílur með því að fara um Nappstraumen sund. Til þess hafði hann yfir að ráða nýjustu útgáfu af sjókorti af svæðinu. Til að gæta alls öryggis hafði hann fengið upplýsingar frá leiðsögumanni í Noregi,



Strandstaðurinn

Í gegnum útgerðarstjóra skipsins, um að leiðin væri mjög greiðfær en nefnir þó að þeir bendi mönnum ekki sérstaklega á að fara þessa siglingaleið.

Siglingin í gegnum Nappstraumen sundið gekk vel og þegar komið u.þ.b. 2,4 sml. vestur af Svinö var haldin leið (sjá mynd 2) sem styttri siglinguna um 3,8 sml. miðað við rétta siglingaleið. Samkvæmt sjókorti átti dýpið að vera minnst 14 m á þessari völdu siglingaleið. Djúprista skipsins var 8 m framan og aftan.

Skipstjórinn var sjálfur við stjórn skipsins og stóðust dýptartölur lengst af samkvæmt dýptarmælingum nákvæmlega eins athugað hafði verið fyrir ferðina og verið sett í siglingaáætlun. Hann hafði minnkað ferðina og sigldi einungis á 6 hnúta ferð. Eftir um það bil 1,3 sml. siglingu steytti skipið skyndilega á grunninn og strandaði á stað 68°02'59N og 13°29'5A (sjá mynd 2). Skipstjórinn leit strax á dýptarmælinn og sá að grynnt hafði mjög snögglega. Aðalvélin drap á sér við strandið og skipstjórinn kúplaði frá.

Mynd 2 (Sjókort nr. 72) Strandstaður Guðrúnar Gísladóttur, blá lína var valin siglingaleið og græn lína er siglingaleið samkvæmt norska lóðsinum.

Samkvæmt sjókorti átti ætluð siglingaleið að vera 29-40 m djúpur allur á því svæði þar sem skipið strandaði en reyndist einungis vera 5-6 m á kafla. Ljóst var strax að gat hafði komið á skipið og sjór fossaði inn í það. Mikill stjórns-

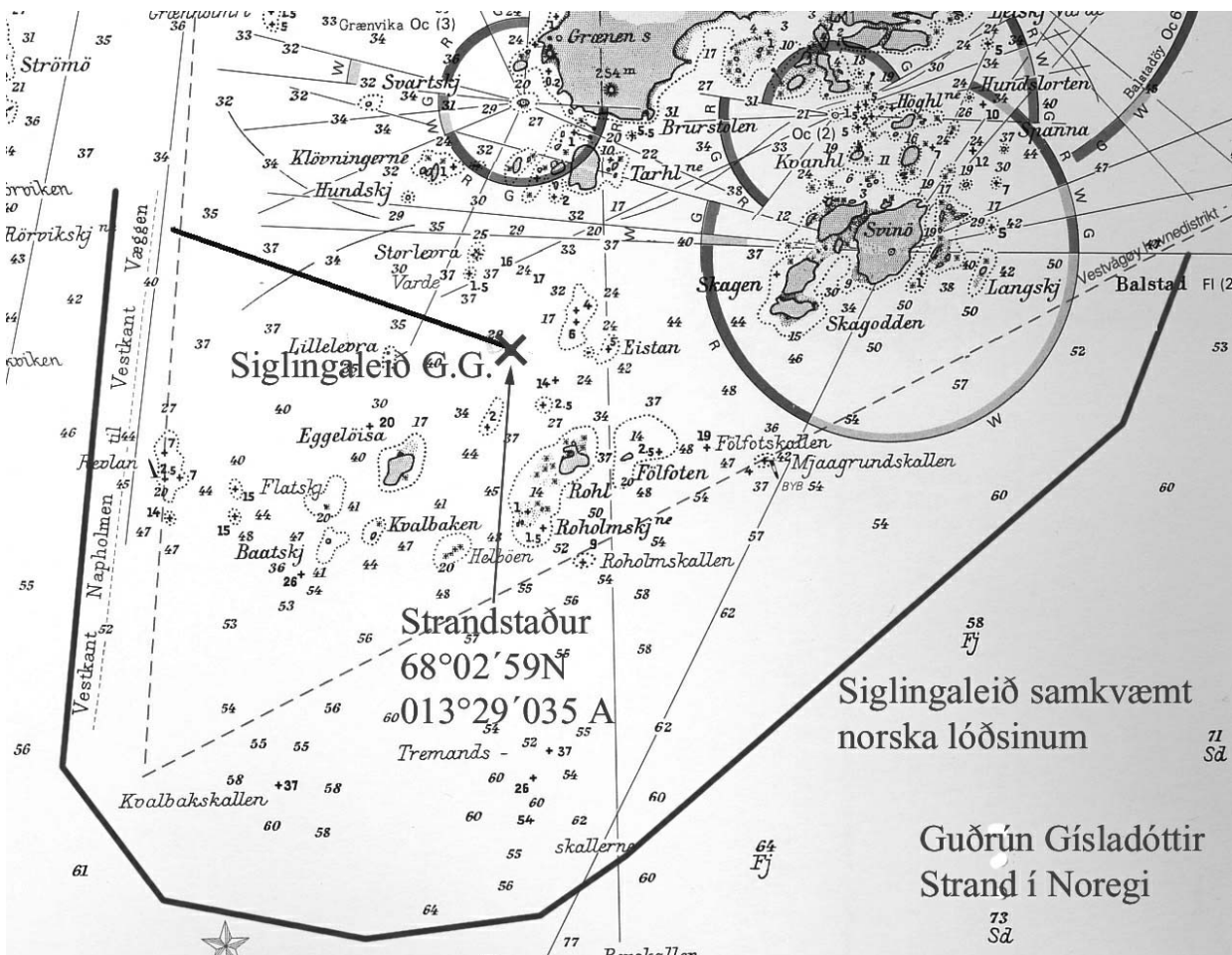
borðshalli kom hratt á skipið og var óttast um tíma að það mundi velta alveg.

Sent var út neyðarkall og óskað eftir afkastamikilum dælum og björgunarbátar settir út. Um tuttugu mínútum eftir strandið var öll áhöfnin komin í björgunarbáta. Fljótlega eftir það sáu menn að skipið var hætt að síga á hliðina og var þá komið með 45° halla þegar það stöðvast.

Skipverjarnir voru teknir um borð í varðskip rúmum hálf tíma eftir að þeir yfirgáfu skipið

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að siglingin var með eftirfarandi hætti:
- Farið var eftir nýjustu útgáfu af sjókorti nr. 72 og gerð siglingaáætlun áður en ferðin um sundið hófst
- Siglingaáætlun hafði verið sett í "plotter" og farið nákvæmlega eftir henni ásamt því að sérstök athugun var gerð á leiðinni um að allar merkingar og dýptartölur bæru saman við það sem fram kom í sjókorti
- Að mati skipstjórans var valin dýpsta slóðin fyrir siglinguna
- Þegar siglt hafði verið austur og suður af Hyseholmen um kl. 09:00 á norskum tíma var ferð minnkuð í 4 hnúta og var þeirri ferð haldið þar til komið var austur af Grenholmen. Þá var talið að erfiðasti hluti þeirra leiðar væri að baki og sett á 11 hnúta ferð
- Áður en komið var að skerinu Revlan sem er við enda siglingaleiðarinnar um Nappstraumen og fara þarf suður fyrir var stefnan sett á milli Storlevra og Lillelevra, í leið sem samkvæmt sjókorti átti að vera með dýpi á milli 15-40 m dýpi. Ferðin var minnkuð í 6 hnúta og samkv. siglingaáætlun var valið að hafa grynnta hluta þeirrar leiðar (ca 14 m) rétt um stjórnsborða. Eftir að hafa siglt framhjá þessu grunninn var stefnan mitt á milli Eystan og Følfoten
- Siglingaleiðin sem skipstjórinn valdi var í rauðum geira (67°) á vitanum í Svinö. Á vitanum voru hvítir geirar sitt hvorum megin við rauða geirann, annarsvegar 3° breiður



Mynd: 2

Myndin sýnir siglingaleið og strandstað Guðrúnar Gísladóttur.

norðan megin og 116° sunnan megin. (sjá mynd af sjókorti) Samkvæmt upplýsingum frá norskum aðilum var þetta siglingasvæði ekki notað nema þá helst af minni bátum og mjög kunnugum heimamönnum

- Skipið strandaði um kl. 10:47 eftir um 1,3 sml. siglingu á þessari leið
- að samkvæmt ákvæðum í norskum reglum (forskrift § 18) er erlendum skipum ekki heimilt að sigla á Nappstraumen svæðinu nema með lóðs. Eina undantekningin frá þessu ákvæði er að viðkomandi skipstjóri fái skriflega heimild til þess frá yfirvöldum
- að samkvæmt framburði lóðsýfirvalda á svæðinu, "KYSTVERKET NORDLAND" (NORDLAND SJÖTRAFIKKAVDELING), kom fram að samband hafði verið haft við þá

seinniparts dags 16. júní af fulltrúa skipsins og farið fram á leyfi til að sigla siglingaleið fyrir vestan LEKSNES. Þar sem óskinn fór í sér siglingu utan venjulegrar siglingaleiðar gat viðkomandi ekki gefið leyfi. Til þess þurfti leyfi frá staðarlóðs sem væri kunnugur svæðinu auk leyfi yfirhafnsögumanns. Viðkomandi var því beðin um að hafa samband aftur eftir kl. 22:00 um kvöldið til að hægt yrði að svara þessu en það var ekki gert. Skipið hafði því ekki leyfi til að sigla inn Nappstraumen

- að það kom einnig fram að hefði fulltrúi skipsins haft samband eins og um var talað hafði sú ákvörðun verið tekin að leyfa skipinu ekki siglingu inn Nappstraumen heldur að sigla Moskenesstraumen
- að samkvæmt upplýsingum frá "Kystverket

Nordland" og "Kystvaktskvadron Nord" ásamt kunnugum og reyndum aðilum á þessu svæði sigla stærri skip og bátar ekki þá leið sem skipstjóri Guðrúnar Gísladóttur valdi sér eftir að hann var kominn í gegnum Nappstraumen. Þó töldu menn að minni fiskibátar með kunnugum stjórnendum væru að sigla þarna

- að auk skipstjóra var yfirst./1. stýrimaður á stjórnþalli á siglingunni en hann hafði farið niður til að gefa 2. stýrimanni fyrirmæli þegar skipið strandaði
- að vakthafandi vélstjóri hafði samband við brúnna eftir strandið frá frystivélarúminu og tilkynnti um mikinn leka í "Astik" rýmið og sá einnig leka inn í frystivélarýmið í þann mund sem hann yfirgaf rýmið
- að þremur klst. eftir strandið var fjara. Um 1,5 m munur var á flóð og fjöru þennan dag;
- að lestun skipsins var um 300 tn olía og 870 tn fryst síldarflök. Samtals var særými skipsins um 4000 tn
- að grunnið (ca 6 m) sem skipið lenti á var ekki sjókorti (nr. 72), sem hafði verið keypt fyrir ferðina. Þetta fékk skipstjórinn staðfest um borð í varðskipinu sem tók skipbrotsmennina um borð. Fram hefur komið að einstaka fiskisjómenn á svæðinu vissu af þessu grunni
- að skipstjórinn hafði farið áður til Leksnes og var vanur siglingu í Norska skerjagarðinum, án leiðsagnar. Hann hafði þó ekki farið um Nappstaumen áður
- að björgunarbúnaður um borð virkaði sem skyldi
- að um kl. 21:30 um kvöldið þegar skipið var orðið kjölrétt fóru skipstjórinn og vélstjórinn um borð og skoðuðu skipið og gengu um nær allt skipið. Þeir sáu þá sjó í frystivélarými en komust ekki til að skoða í astikrými og vacuumdælurými sökum ammoniaksmengunar. Hurðin á astikrýminu lá yfir í frystivélarýmið

og vacuumrýmið var fyrir ofan frystivélarýmið. Þá var sjór í síðu kælitönkum, stjór og bak, eftir áhöfnina þar sem verið var að hreinsa

þá á siglingunni. Ekki var neinn sjó að sjá í frystilestum

- að venjuleg hurð var á astikrýminu og ekki vatnsþétt
- að opin lúga var stjórnborðsmegin frammí í skipinu sem var upp á milli rýma (mannop). Einnig var stigi í skipinu miðskipa sem var með op á milli þessa rýma
- að kafað var við skipið eftir strandið. Kafarinn sem fór niður kannaði skemmdir og sagði þær óverulegar en væru á astikrými
- að olútankar voru sitt hvoru megin við astikrýmið en þegar skipið var orðið rétt og búið að toga mikið í skipið varð vart við olíuleka
- að þegar skipið var rétt fóru skipstjórinn og vélstjórinn auk manna frá Sjøvejen og Tromsø að dæla með dælum frá skipum á vettvangi og dælum úr landi úr kætilestunum. Það var gert þannig að settur var barki niður um mannop og búið að dæla langleiðina úr stjórnborðslestunum og var c.a. 1/4 eftir í þeim. Þegar verið var að dæla úr bakborðslestunum datt skipið yfir á stjórnborðshliðina en lítið var búið að dæla þaðan þegar þetta gerðist. Á þessum tíma höfðu lúgurnar voru opnaðar á veðurþilfarinu og voru menn að gera sig klára til að setja á sig grímur til að fara að lúgunni frammí og loka henni þegar skipið datt
- að lítilsháttar sjór var í vélarúminu og vætlaði yfir neðstu plittin. Sá sjór kom framan frá en hann kom þá leið eftir gangi og í gegnum óvatnshelda hurð og þaðan niður í stjórnklefa meðan skipið lá á hliðinni
- að skipstjórinn og vélstjórinn lokuðu öllum dyrum og lúgum, nema lúgu á dælurýminu sem þeir vissu að væri opin og náðu ekki til. Ætlunarverkið var einnig að fá

rafmagnstengingu um borð frá öðru skipi og setja af stað dælur skipsins en þeir urðu frá að hverfa vegna mikillar Amoniaks loftmengunar

- að skipið sökk þrátt fyrir að fyrstu athuganir á skemmdum virtust sýna að tjón hafi ekki orðið svo mikið að hætta yrði á að skipið sykki
- að dráttarbátur hafði reynt að toga í skipið og hugsanlega eitthvað hreyft það.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök strandsins vera þá að skipstjóri tók ranga ákvörðun um val á siglingaleið. Hann sigldi skipinu utan venjulegrar siglingaleiðar og í rauðum ljósgeira siglingavita á Svinö sem gaf til kynna að um væri að ræða varhugavert svæði.

Nefndin hefur ekki rannsakað sérstaklega hvers vegna skipið sökk svo skyndilega meðan á björgunaraðgerðum stóð en að öllum líkindum hefði skipið ekki átt að sökkva hefði verið rétt staðið að málum.

Nr. 094 / 02 Elding II - farþegaskip

3. Strandar á Engeyjarri



Elding II - farþegaskip
Skipaskr.nr. 7489.
Smíðaður: HALMATIC
1987, trefjaplast. Stærð:
25,85 brl. 29,65 bt.
Mesta lengd: 15,34 m.
Skráð lengd: 14,71 m
Vél: CATERPILLAR 350,74
kW Fjöldi skipverja: 3
Fjöldi farþega: 22

GÖGN:

Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. ágúst 2002 var Elding II á leið inn til Reykjavíkurhafnar úr hvalaskoðunarferð með 22 farþega um borð.

Elding II var í sinni fjórðu ferð þennan dag. Siglt hafði verið frá Reykjavík í hvalaskoðunarferð sem endaði í Keflavík þar sem teknir voru nýir farþegar, 22 að tölu til skoðunarferðar. Ferðin hófst kl. 20:20 og var haldið í Garðsjó.

Á leið til hafnar tók skipstjórinn, sem hafði verið að sinna öðrum störfum, við stjórn bátsins þegar 4 sml. voru eftir í Gróttu. Hann tók stefnu miðað við að vera vel norður af 7 baujunni til að vera öruggur af Akureyjarfirfinu. Þegar hann tók við voru tveir farþegar sitjandi fyrir aftan stýrið. Allan tímann var bátnum handstýrt. Þegar komið var inn undir 7 baujuna þá beygði skipstjórinn rólega inn og skömmu síðar dúraði niður sjólagið þannig að hann setti sjálfstýringuna á með stefnu beint í hvíta geirann á Engey. Þegar Sjómannaskólavitinn varð hvítur þá beygði skipstjórinn á þann vita. Ákvað hann að vera vel af Eyjagarðinum þar sem honum hafði þótt græna baujan þar vera oft daufa og

vildi því vera viss um að fá hana ekki á síðuna. Einnig vildi hann vera frír af Eyjagarðinum þar sem hann hafði oft orðið fyrir því að út frá garðinum kæmu ýmsir skemmtibátar á ferð.

Þegar þar var komið voru farþegarnir búnir að borða, búið að hita kaffi og kakó þannig að móða var komin inn á rúðurnar í stýrishúsinu sem truflaði skipstjórann sem og ljós í farþegarýmnum. Skipstjórinn sagðist hafa litið á plotterinn þegar hann var að koma í Engeyarvitann hvítann og þá hafi ferðin á bátnum verið 16,1 hnútur. Eftir það fylgdist hann ekki með plotternum. Þegar báturinn var kominn á sjálfstýringuna og með stefnuna á Sjómannaskólann fór skipstjórinn að undirbúa komu til hafnar. Hann hætti að fylgjast með Sjómannaskólavitanum þegar hringt var í bátinn og hann svaraði símanum. Þegar samtalinu lauk bárust spurningar frá farþegunum sem sátu fyrir aftan hann sem voru að spyrja um langferðabifreiðina og fannst honum að hann hefði fengið lítinn frið til að stjórna bátnum á þessum tíma. Þá fór hann að huga að því að hafa símasamband við langferðabifreið þá sem taka átti á móti farþegunum og að undirbúa að stilla VHF talstöðina á rás 12 til að kalla á hafnarverði en stöðin hafði verið á rás 16. Átti hann eftir að finna símanúmer langferðabifreiðarinnar en var ekki byrjaður á því. Fararstjóri var að sinna öðrum farþegum í rými fyrir neðan skipstjórann og annar skipverji var farinn að huga að landfestum. Einnig var skipstjórinn farinn að huga að undirbúningi að fara upp á efri brú við að taka höfn sem var starfsvenja á þessum bát.

Allt í einu sá skipstjórinn eitthvað framundan sem hann kannaðist ekki við. Kvaðst hann hafa litið svo á að hann hefði um tvennt að velja, þ.e. að setja á fulla ferð aftur á eða kúpla frá sem hann gerði. Tók hann þá ákvörðun í ljósi þess að með því að setja á ferð aftur á hefði það eflaust valdið því að farþegar hefðu fallið um og meitt sig. Á myndinni sést ferli Eldingar II fyrir strandið og hvar hún strandar svo á Engeyarri.

Áhöfnin hófst strax handa við að kanna hvort ein-

hverjir hefðu meiðst og síðan kallaði skipstjórinn í höfnina og tilkynnti hvernig komið væri. Síðan var kannað hvort leki hefði komið að bátnum, eldur kviknað eða hvort spilliefni hefðu borist út. Allt virtist í lagi og farið var í að róa farþega. Gengið var í björgunarstörfin samkvæmt neyðaráætlun Eldingar II. Skipstjórinn hafði síðan samband við rekstarstjóra útgerðinnar og björgunarsveitina Ársæl, sem mætti á staðinn og tók farþegana.

Töluverðar skemmdir urðu á bátnum. Lekur kom að olíutanka og í ljósavélarými sem er fyrir aftan olíutankinn. Skemmdir urðu á skrúfu og botni auk þess sem kjölur rifnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn lagðist í um 30° í bakborða eftir strandið
- að haldnar höfðu verið reglubundnar æfingar áhafnarinnar sem einnig hafði sótt námskeið í stjórnun farþega;
- að allar aðgerðir voru fúmlausar og farþegar voru strax settir í björgunarvesti;
- að skipstjóri þurfti mikið að sinna síma meðan á ferð stóð;
- að nokkrir farþegar voru bæði reiðir og sárir eftir áfallið;
- að á bol bátsins var nafn ekki í samræmi við skráningu bátsins. Á bol skipsins stóð einungis Elding í stað Eldingar II.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök strandsins vera aðgæsluleysi skipstjóra.

Nefndin telur óviðunandi að utanaðkomandi áreiti sé svo mikið á stjórnanda báts sem raun bar vitni. Þá bendir nefndin á að stjórnandi báts eigi fyrst og fremst að sinna skyldu sinni við stjórn hans og fá til þess fullnægjandi vinnufrið.

Nr. 103/02 Neptúnus ÞH 361

4. Skipið strandar á siglingu inn til Grindavíkur



Neptúnus ÞH 361.
Skipaskr.nr. 1504.
Smíðaður: Stál, Karlstad,
Svíþjóð, 1978/1, Stærð:
brl. 556 bt. 729. Mesta
lengd: 53,78 m. Skráð
lengd: 47,62 m. Breidd:
9,5 m. Dýpt: 7,3 m. Vél:
Wichmann 1545 kW,
1978. Fjöldi skipverja: 5

GÖGN:

Lögregluskýrslur, kort og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. maí 2003 af Emil Ragnarssyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Rétt fyrir hádegi 14. september 2002 var Neptúnus ÞH 361 á leið til hafnar í Grindavík. Veður: SA golukaldi, þokuloft og suðaustan undiralda.

Skipið var komið á lokastefnu inn til hafnarinnar. Skipstjóri taldi sig í fyrstu vera kominn í rennuna en fannst samt að hann væri of vestarlega í henni og breytti stefnu til stjórnborða. Skömmu eftir stefnubreytinguna tók skipið niðri nokkrum sinnum og strandaði svo á Sundaboða austan við rennuna.

Björgunarskipið Oddur V. Gíslason og dráttarbáturinn Villi komu Neptúnusi til aðstoðar. Með sameiginlegu vélarafla allra skipanna tókst að ná Neptúnusi af strandstað og sigldi hann sjálfur inn til hafnarinnar. Töluverðar skemmdir urðu á botni skipsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var lestað 900 tonnum af kolmunna og því með mikla djúpristu
- að flóð var kl. 11:42 í Grindavík, flóðhæð

2,7m

- að staður var tekinn áður en lokastefna var sett inn rennuna
- að sögn skipstjóra sá hann einungis annað leiðarmerkið vegna þoku en hann sá báða hafnargarðana rétt áður en skipið strandaði
- að skipstjóri kvaðst ekki hafa haft uppfærða slóð í siglingaforritinu inn rennuna þar sem hún hafi tapast úr plotternum vegna rafmagnsleysis í hafnarlegu
- að ekki var haft samband við hafnaryfirvöld fyrir komu til hafnar
- að skipstjóri taldi að skipið væri of vestarlega í rennunni en hann byggði það álit sitt á því sem hann sá af kennileitum í landi og athugasemdum stýrimanns í þá veru
- að skipstjóri hafði farið um höfnina eins síns liðs í einhver skipti áður, síðast nokkrum dögum fyrir strandið
- að skipstjóri treysti ekki ratsjá og áttavita fullkomlega eftir að hann hafði komist að misræmi á staðsetningu á milli GPS og radarmiðunar við Þrídranga skömmu áður (Þrídrangaviti er GPS mældur að sögn Sjómælinga Íslands)

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins má rekja til mistaka skipstjóra við stjórn skipsins. Þá átelur nefndin að skipstjóri skyldi ekki óska eftir aðstoð hafnaryfirvalda þar sem hann hvorki treysti ratsjá né áttavita við siglingu til hafnar í takmörkuðu skyggni.

Nefndin bendir skipstjórarmönnum á að stefna skipum sínum ekki í tvísýnu þegar siglingatækjum er ekki fyllilega treystandi.

Nr. 125 / 02 Sigurvon BA 55

5. Strandar í innsiglingunni að Sandgerði



Sigurvon BA 55. Skipaskr.nr. 1343. Smíðaður: Akureyri, 1974, stál. Stærð: 142 brl. 224 bt. Mesta lengd: 31,22 m Skráð lengd: 28,20 m Breidd: 6,70 m Dýpt: 5,60 m Vél: MWM 563 kW. Fjöldi skipverja: 6

GÖGN:

Lögregluskýrsla og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. maí 2003 af Emil Ragnarssyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 22. október 2002 var Sigurvon BA 55 á leið inn til Sandgerðishafnar.

Veður: Gott.

Sigurvon hafði verið á veiðum við Malarrið og ráðgert að vera í höfn í Sandgerði um nóttina. Þegar báturinn var við ytri baujustaur á leið sinni inn í höfnina strandaði hann í vestari kanti innsiglingarennunnar (sjá mynd).

Þjörgunarbátur kom á staðinn og náði að draga Sigurvon af strandstað og til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var á 3ja hnúta ferð þegar hann strandaði
- að skipstjóri var við stýri og hafði talið sig vera í miðri rennunni og á 15 faðma dýpi
- að hann hafði ekki komið þarna með skip áður
- að skipstjóri hafði samband við hafnarstjóra og tilkynnt komu sína og fékk upplýsingar hjá honum um innsiglinguna. Vegna ókunnugleika kvaðst hann ekki hafa vitað um innsiglingamerkin fyrir leiðina sem hann var á

- að á móts við ytri baujuna festist stýrið í stjórnborða. Við athugun kom í ljós að rafmagnsbilun í stýri orsakaði það að stýrið festist í um 20° í stjórnborða. Á leið til hafnar hafði önnur sjálfstýringin bilað vegna þess að vökví hafði komist í rafmagnsbox. Hin sjálfstýringin ásamt handstýri virkaði eðlilega þar til báturinn var kominn í innsiglingarennuna
- að sjólekinn hafði komið í gegnum lúgu á afturskipi þar sem "þjóðinn" voru tekin niður. Það kom í ljós að lúgan var lokuð en óþétt og sjór náði að leka niður í litlum mæli þó
- að skipstjórinn hafði ekki sjókort af innsiglingunni heldur GPS plotter sem síðar kom í ljós að var ekki réttur
- að við köfun komu í ljós skemmdir á skrufblaði og ákoma á stýri
- að ekki fór fram viðgerð á skipinu heldur var því haldið áfram til veiða um sinn eftir að það strandaði

NEFNDARÁLIT:

Örsök strandsins var bilun í stýrisbúnaði vegna þess að sjór hafði komist í rafmagnsbox fyrir rafmagnsstýringu.

SLYS Á BÁTUM UNDIR 12 BRL:

Nr. 045 / 02 Guðbjörg ÍS 46

1. Skipið siglir á ísfleka og leki kemur að því



Guðbjörg ÍS 46. Skipaskr.nr. 2482. Smíðaður: Akranesi, 1988/-. Plast. Stærð: 9 brl. 6 bt. Mesta lengd: 9,12 m. Skráð lengd: 7,75 m. Breidd: 3,20 m. Dýpt: 1,35 m Vél: Cummins 187 kW Fjöldi skipverja: 2

GÖGN: Lögregluskýrslur, ljósmyndir (ljósrit), veðurgögn og gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. apríl 2002 um kl. 06:30 var Guðbjörg ÍS 46 á leið í róður frá Ísafirði. Veður: Breytileg átt 1,6-3,2 m/sek., hitastig +3,9°.

Um kl. 06:45 var báturinn staddur um það bil 0,5 sml. NA af Hnífsdalsbryggju og nýlega hafði verið sett á fulla ferð. Skyndilega kom högg fram- an á bátinn og sjór fór að leka inn í hann að framan. Skipverjar sáu að þeir hefðu siglt á ís- fleka sem þeir höfðu ekki séð fyrr en eftir ásigling- una. Líóst var strax að um töluverðan leka var að ræða og siglt var inn að bryggju á Hnífsdal. Haft var samband við lögreglu og beðið um aðstoð slökkviliðs með dælur. Kafari sem mætti á staðinn kannaði skemmdir og komu þá í ljós tvö göt, bakborðs- og stjórnborðsmeginn á bóg bátsins undir sjólinu. Eftir að götin höfðu verið þétt með því að blása upp tvo belgi í þeim var bátnum siglt til Ísafjarðar í fylgd annars báts. Þar var hann hífður á land til viðgerða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mikið var af smáum ísflekum í Skutulsfirði þegar að óhappið átti sér stað sem að öllum líkindum höfðu myndast í botni Skutulsfjarðar, nánar tiltekið frá Engi- og Tungufellsá
- að brún ísflekanna var mjög hvöss og hættu- leg plastbátum
- að siglt var með minnkaðri ferð út fjörðinn vegna íssins og skipverjar töldu sig vera komna á auðann sjó
- að þessi ísfleki marraði rétt undir yfirborði og sást ekki þó að skyggni væri gott og sjólaust

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur skip- stjórnarmenn til að hafa sérstakar gætur á þeim svæðum sem hætt er að sjó leggi.

Nr. 048 / 02 Sundaborg RE 53

2. Siglir á taug og skipverji slasast



Sundaborg RE 53.
Skipaskr.nr. 2194.
Smíðaður: Runavík,
Færeyjum, 1993/-.
Plast.Stærð: 5 brl. 5 bt.
Mesta lengd: 8,78 m.
Skráð lengd: 7,99 m.
Breidd: 2,46 m. Dýpt:
1,10 m. Vél: Volvo Penta
77 kW Fjöldi skipverja: 2

GÖGN:

Lögregluskýrsla og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. apríl 2002 var Sundaborg RE 53 á siglingu norðan við Engey á leið í Þerney. Veður: Hægviðri og gott skyggni.

Milli kl. 19:00 og 20:00 þegar báturinn var staddur um 350m VNV af Geldinganesi lenti hann á taug sem marraði í kafi og fór hún í skru- funa. Mikið högg kom á bátinn og farþegi kastaðist fram í og lenti á höfðinu og rotaðist. Hann var fluttur á slysadeild aumur á höfði og hálsi. Töluverðar skemmdir urðu á bátnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að taugin var 50 mm nylon tóg og marraði endi hennar ómerktur í sjónum ca. 100 m frá festu hans
- að taugin hafði verið merkt með belg en hann hafði slitnað frá henni og rekið upp í Viðey
- að vonlaust var að sjá taugina, þó að skyggni og sjólag hafi verið gott
- að taugin var í eigu verktaka og var þarna vegna verkefna hans en hafði legið þarna ónotuð frá árinu áður
- að eigandinn setti merkingar á taugina strax eftir óhappið

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur alla þá sem vinna við neðansjávarstörf að ganga þannig frá öllum þáttum að hætta stafi ekki af fyrir sjófarendur.

Nefndin hvetur einnig hafnaryfirvöld og/eða aðra kaupendur að svona þjónustu að sjá til þess að ítrustu varúðar sé gætt.

Nr. 049 / 02 Herkúles SF 125

3. Sjór kemst í vélarúm

Herkúles SF 125.
Skipaskr.nr. 1770.
Smíðaður: Akureyri,
1986, plast. Stærð: 7,51
brl. 7,33 bt. Mesta lengd:
8,87 m. Skráð lengd:
8,78 m. Breidd: 3,07 m.
Dýpt: 1,58 m. Vél: Sabre
88 kW Fjöldi skipverja: 3

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósmyndir og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. maí 2003 af Emil Ragnarssyni, Himari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. apríl 2002 var Herkúles SF 125 á veiðum með þorskanet um 3 sml norður af Ólafsvík.

Búið var að draga fyrstu trossuna og verið á siglingu að næstu trossu. Skyndilega fóru gaumljós að blikka í aðvörunarkerfi í stýrishúsi auk þess sem hljóðmerki gaf til kynna að eldur væri laus í vélarúmi. Skipstjórinn kallaði til skipverja á þilfari og bað hann að opna hurðina að vélarúminu og athuga ástandið þar. Mikill sjór var þá kominn í vélarúmið og að aðalvélin nær því komin í kaf. Skipstjórinn stöðvaði siglinguna en drap ekki á aðalvél en í sama mund tóku skipverjar eftir því að enginn sjór kom úr spúlslängunni. Stöðvuðu þeir þá þegar spúldæluna og kom í ljós að slangan hafði losnað frá rörbút sem

kom niður úr þilfarinu stjórnborðsmegin við aðalvélinu.

Skipverjum tókst að dæla sjónum úr vélarúminu að mestu með handvirkri þilfarsdælu en hún bilaði. Eftir að skipt hafði verið um öryggi fyrir rafmagnslensidælu var hægt að ljúka dælingu frá vélarúminu og sigla til hafnar. Nokkrar skemmdir urðu í vélarúminu auk þess sem sjór komst í olíu á vél og gír.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slangan var fest með tveimur hosuklemmum sem voru mjög ryðgaðar og brotnuðu þær báðar með þeim afleiðingum að slangan rann af rörinu
- að ekki var lekaviðvörðun í bátnum

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök óhappsins vera skortur á eftirliti og viðhaldi lagna í skipinu. Nefndin bendir á að frágangur á sjólögnum verður ávallt að vera undir eftirliti svo og á mikilvægi lekavara, sem í þessu tilfelli hefði getað komið í veg fyrir fjárhagslegt tjón.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands láti fara fram athugun á lekaviðvörunum almennt í bátum og skipum. Sú athugun verði meðal annars látin ná til virkni og gerða slíks búnaðar. Jafnframt leggur nefndin til að lekaviðvörunarbúnaður verði skyldaður í öll þurrými skipa.

Nr. 063 / 02 Ásborg BA-84

4. Rekur upp á boða suður af Oddleifsey á Breiðafirði



Ásborg BA-84.
Skipaskr.nr. 1185.
Smíðaður: Eik, Seyðisfirði,
1971. Stærð: 12 brl. 15 bt.
Mesta lengd: 13,50 m.
Skráð lengd: 12,00 m.
Breidd: 3,37 m. Dýpt: 1,29 m.
Vél: Caterpillar 132 kW.
Fjöldi skipverja: 3

GÖGN:

Lögregluskýrslur og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni. Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 22. mars 2002 var Ásborg BA-84 á grásleppuveiðum inn á norðanverðum Breiðafirði. Veður: NA-23 m/sek.

Vegna veðurs var leitað hlés við Oddleifsey og grásleppunet lögð meðfram eyjunni í skjóli. Þegar lokið var við að leggja næst síðustu trossuna hvessti mjög skyndilega og bátinn bar af leið með þeim afleiðingum að hann lenti á boða og sat þar fastur.

Báturinn náðist ekki út þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir enda farið að falla út. Enginn leki kom að bátinum. Tilkynningaskyldunni var send tilkynning um strandið en ekki var talin nauðsyn á aðstoð, heldur var beðið eftir að félli að. Um miðnætti kom Flatey BA á strandstað til aðstoðar og um kl. 04:00 losnaði Ásborg af boðanum. Bátinum var siglt til hafnar að Brjánslæk fyrir eigin vélarafl.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hafsvæðið þar sem skipið strandaði er ómælt og ekki kortlagt og því varhugavert nema staðkunnugum mönnum
- að skipstjórinn taldi sig kunnugan á þessum

slóðum

- að skipstjórinn ákvað að leggja trossurnar í skjóli til að forða þeim af þilfarinu vegna veðurs áður en siglt var í land
- að boðinn er stór steinn sem stendur á tiltölulega sléttum botni, en allt nánasta umhverfi er grunnt
- að vindur fór upp í 30 m/sek. þegar bátinn dreif upp á boðann

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu óhappsins vera aðgæsluleysi við siglingu bátsins á varhugaverðu svæði í vondu veðri.

Nr. 091 / 02 Kristbjörg ÍS 225

5. Rekst á bryggju



Kristbjörg ÍS 225.
Skipaskr.nr. 2225.
Smíðaður: Hafnarfirði,
1994. Plastbátur. Stærð: 6 brl. 6 bt. Mesta lengd: 9,35 m. Skráð lengd: 8,24 m. Breidd: 2,77 m. Dýpt: 1,36 m. Vél: Volvo Penta 163 kW. Fjöldi skipverja: 2

GÖGN:

Lögregluskýrsla og ljósmyndir

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 23. júní 2002 var Kristbjörg ÍS 225 við bryggju á Flateyri.

Löndun var nýlokið og verið að þrifa bátinn og vél í gangi. Skipverjar veita því ekki eftirtekt að slanga sem notuð var við þriffin kræktist í gírskiptinguna stjórnborðsmeginn í bátinum. Þegar þeir ætluðu að draga slönguna upp á bryggjuna hrökk vélin í gír, sleit taug sem báturinn var bundin með og keyrði stjórnlaust og með töluverðu afli á

útskot á bryggjunni. Við þetta brotnaði stefni bátsins.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en bendir á að þarna hefði illa getað farið og hvetur menn til að ganga þannig frá vél og /eða gírskiptingu að svona geti ekki komið fyrir.

Nr. 092 / 02 Jórunn ÍS 140 / Sjófugl ÍS 220

6. Árekstur í höfn



Jórunn ÍS 140 Skipaskr.nr.: 2368. Smíðaður: Hafnarfirði 1999 Plast Stærð: 8,00 brl; 6,00 bt Lengd: 9,24 m Breidd: 2,93 m Dýpt: 1,20 m Vél: Yanmar 257,00 kW Fjöldi skipverja:



Sjófugl ÍS 220 Skipaskr.nr.: 2209 Smíðaður: Gdansk Póllandí 1990 Plast Stærð: 5,00 brl; 7,00 bt Lengd: 9,97 m Breidd: 2,87 m Dýpt: 1,11 m Vél: Deutz Vetus 121,00 kW

GÖGN:

Lögregluskýrsla og ljósmyndir

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. júní 2002 var Jórunn ÍS 140 að sigla inn í höfnina á Bolungarvík.

Áætlað var að leggja að Lækjarbryggju sunnan megin við bryggjuendan þar sem Sjófugl ÍS lá. Þegar skipstjórinn ætlaði að setja í bakk kúplaði vélin ekki frá og rakst stefni Jórunnar í stefni Sjófugls. Við áreksturinn kom sprunga í stefni Jórunnar og handrið á stefni Sjófugls beyglaðist og brotnaði ásamt að kantur rispaðist.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en bendir á að góð vinnuregla er að prófa stjórnbúnað áður en komið er í höfn.

095/02 Tvistur SH 152

7. Eldur laus í lúkar við bryggju



Tvistur SH 152. Skipaskr.nr. 1803. Smíðaður: Plast, Hafnarfirði, 1987/6, Stærð: 5,98 brl. 7,01 bt. Mesta lengd: 9,78 m. Skráð lengd: 9,19 m. Breidd: 2,68 m. Dýpt: 1,17 m. Vél: Yanmar 93 kW. Fjöldi skipverja:

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósmyndir og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. maí 2003 af Emil Ragnarssyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. ágúst 2002 lá Tvistur SH 152 við bryggju í Grundarfjarðarhöfn og hafði legið þar um tíma.

Skipstjóri og jafnframt eigandi hafði farið um borð og kveikt upp í eldavél í lúkar og fór síðan í vélarúm til að huga þar að búnaði. Eftir nokkra viðdvöl fór hann í land. Þegar hann kom um borð aftur var mikill reykur fram í skipinu og höfðu nærstaddir kallað á slökkvilið sem komu á sama tíma á vettvang. Slökkviliðsmenn réðu fljótt niðurlögum eldsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eldavél í lúkar var hefðbundin olíueldavél af minnstu gerð (Sólo) með sjálftrektu brunahólf og undir henni var nokkuð djúp panna til að taka við olíulekum
- að eldavélin stóð þannig í þönnunni að still-

anlegt trekkspjald sem er framan á henni var þétt upp við hlið pönnunar og gat því varnað hindrunarlausu loftsteymi inn í brunahólfíð

- að eldhólfíð var sóthreinsað áður en kveikt var upp í eldavélinni og hurð á stýrishúsi var lokað eftir að kveikt hafði verið upp í henni;
- að dæla hélt uppi þrýstingi á olíulögin sem lá að vélinni og endaði lögnin í öryggisloka, sem tengdur var bræðivari, og þar um blöndung sem miðlaði olíu inn í eldhólfíð
- að öryggisaffall er frá blöndunginum og taldi skipstjóri að það lægi niður í olútanka, en aðrar upplýsingar benda til þess að það hafi legið niður í kjalsog
- að slökkviliðsmaðurinn sem réðst fyrstur að eldinum sá eld við eldavélina
- að ekki er ljóst hvaða stilling var á blöndungi eftir að kveikt var upp í eldavélinni, en skipstjóri telur að flotloki hafi staðið á sér í blöndungnum
- að eldur hafði breiðst út undir olíupönnuna, undir hvíluna og fram eftir langbandi í síðunni þar sem olía hafði runnið

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að eldsupptök megi rekja til of mikils olíustreymis inn í eldhólfíð. Við þetta hafi eldsneytisbollinn í eldhólfinu yfirfyllt, olían runnið undir eldhólfíð og síðar út um trekkspjaldið og tekið með sér eldinn út úr eldavélinni.

Nr. 089 / 02 Ása SU 91

8. Fær á sig sjó og hvolfir



Áki kemur með Ásu til hafnar

Ása SU 91. Skipaskr.nr. 9831. Smíðaður: Færeyjum 1976, opinn bátur úr trefjaplasi. Stærð: 1,32 brl. 1,64 bt. Mesta lengd: 5,94 m. Skráð lengd: 5,66 m. Breidd: 1,65 m. Dýpt: 0,76 m. Vél: EVENRUDE 6 kW Fjöldi skipverja: 1

GÖGN:

Lögregluskýrsla og ljósmyndir og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. júlí 2002 var Ása SU 91 á leið til Breiðdalsvíkur úr veiðiferð. Veður: SA gola, gráð.

Þegar báturinn var á leið sinni rétt vestan við Refsker kom kvika undir aftanverðan bátinn með þeim afleiðingum að báturinn fékk slagsíðu og sjór fór að leka inn í hann. Skyndilega hvolfði bátnum en skipverjinn komst fljótlega á kjöl og gat vakið athygli vegfarenda í landi á sér með handaveifum.

Farþegabáturinn Áki, sem var staddur á Breiðdalsvík, var fenginn til að fara og sækja skipverjann og kom hann einnig með Ásu marandi í kafi í togi til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um 5-600 kg var af fiski um borð í tveimur körum
- að veður var gott en báturinn var innan um boða og sker sem orsakað geta óvæntar öldur
- að lunningar höfðu verið hækkaðar en ekki mótorstokkur fyrir utanborðsmótor sem var fyrir framan miðju í bátnum. Þetta gerði það að verkum að lægsti punktur fríborðs var inn í bátnum

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að hleðsla bátsins hafi orðið til þess að fríborð hafi ekki verið nægjanlegt til að taka þessa óvæntu veltu.

Nr. 101 / 02 Margrét ÍS 42

9. Strandar á Flateyrarodda



Margrét ÍS 42. Skipaskr.nr. 2442. Smíðaður: Hafnarfirði 2000, plast. Stærð: 7 brl. 6 bt. Mesta lengd: 9,49 m. Skráð lengd: 7,98 m. Breidd: 2,94 m. Dýpt: 1,09 m. Vél: Volvo Penta 197 kW. Fjöldi skipverja: 2

GÖGN:

Lögregluskýrslur og ljósmyndir

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. maí 2002 var Margrét ÍS 42 á leið til hafnar á Flateyri úr veiðiferð. Veður: Hægviðri og sléttur sjór.

Báturinn hafði verið á veiðum á Patreksfjarðarflóa og var með um 7,6 tonn af afla sem að mestu var í lest en hluti á þilfari. Skipstjórinn var sofandi og var annar skipverji sem stjórnaði siglingunni frá því lagt var af stað heim á leið. Áætlaður siglingatími var um 4-5 klst. Þegar um 20–25 mínútna sigling var eftir sofnaði stjórnandinn í skipstjórastólum og hrökk upp við það að báturinn var strandaður á Flateyrarodda og vél stöðvaðist.

Skip var fengið til að draga bátinn af strandstað og inn í höfnina. Töluverðar skemmdir urðu á bátnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að róið hafði verið stíft undanfarna daga. Innivera og hvíld var ekki nema um 5–6 klst. áður en haldið var í aðra veiðiferð
- að vegna þreytu og syfju skipstjóra hafði hinn skipverjinn leyst hann af hólmi við stjórnvölinn og tekið landstímið
- að stjórnandi bátsins hafði vakað í a.m.k. 16 klukkustundir fyrir strandið

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er sú að stjórnandi bátsins sofnaði við stjórn hans sem rekja má til of mikils vinnuálags skipverja

Nr. 105 / 02 Sif RE — skemmtibátur

10. Strandar við Sandgerði

Sif RE. Skipaskr.nr. 6319. Smíðaður: FJORD PLAST 1982. Stærð: 4,88 brl. 4,49 bt. Mesta lengd: 7,26 m. Skráð lengd: 7,16 m. Breidd: 2,83 m. Dýpt: 1,27 m. Vél: VOLVO PENTA 119 kW. Fjöldi skipverja: 2

GÖGN:

Lögregluskýrsla

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. ágúst 2002 var skemmtibáturinn Sif RE á siglingu suðvestur af Sandgerði. Veður: Hægviðri.

Sif RE var að koma frá Þorlákshöfn og var á leið til Reykjavíkur. Skipverjar voru þar með að ljúka hringferð um landið. Þegar þeir voru á siglingu suðvestur af Sandgerði og að sögn skipstjóra u.þ.b. 1,0-1,5 sml frá landi sigldu þeir, að mati skipstjóra á "skernibbu". Kastað var út akkeri en að sögn skipstjórans hafði bátinn rekið eitthvað suður áður en komið var til þeirra og hnit voru teknir.

Báturinn var dreginn til hafnar í Sandgerði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki er ljóst hvar báturinn lenti
- að skipverjar fundu þaralykt rétt áður en þeir sigldu á skerið

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til meiri aðgæslu við stjórn báta.

Nr. 134 / 02 Narfi SU 680

1.1. Strandar í Stöðvarfirði



Narfi SU 680. Skipaskr.nr. 2485.
Smiðaður: Hafnarfirði 2001, plast.
Stærð: 7,09 brl. 5,92 bt. Mesta lengd:
9,49 m. Skráð lengd: 8,02 m. Breidd:
2,97 m. Dýpt: 1,22 m. Vél: Yanmar
276 kW. Fjöldi skipverja: 2

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósmyndir, údráttur úr leiðarabók
Álftafells og ljósrit af sjókorti með siglingaleið

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. maí 2003 af
Emil Ragnarssyni, Himari Snorrasyni, Inga
Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. nóvember 2002 var Narfi SU 680
á leið inn á Stöðvarfjörð til að leggja línu. Veður:
Logn, rigning.

Narfi hafði farið til veiða frá Stöðvarfirði um
kl. 03:30–04:00 um morguninn. Skipverjar
höfðu lokið við að leggja 24 balar út af
Kambanesi og ætluðu að leggja afganginn, sem
voru 8 balar inn í firðinum. Á siglingunni inn á
fjörðinn voru báðir skipverjar í stýrishúsi og var
hásetinn í stól bakborðsmegin og dottandi.
Skipstjórinn var við stjórn bátsins og man eftir því
að hann var kominn í mynni Stöðvarfjarðar og var
að beygja bátinum áleiðis inn fjörðinn.
Skipstjórinn man síðan ekki eftir sér fyrr en hann
vaknaði við mikla skruðninga og var þá báturinn
strandaður sunnanmegin í firðinum. Var klukkan
þá um 06:00. Strax var athugað hvort leki hefði
komið að bátinum og reyndist svo ekki vera.

Kallað var eftir aðstoð í gegnum Nesráðið og var
Álftafellið, sem var við bryggju á Stöðvarfirði,
fengið til að fara á staðinn. Skipverjar á Álftafelli
skutu úr línubyssu til Narfa og taug var komið á
milli skipanna. Um kl. 07:00 náðist að draga
bátinn af strandstað og að bryggju. Reyndist
Narfi talsvert skemmdur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn strandaði á stað: 64°49'03N
og 13°53'03V, sem er fjörunni um 1,3 ml
fyrir innan Kambanes
- að ferð bátsins þegar að hann strandaði
var um 10–11 hnútar
- að skipstjórinn hafði sofið í 4,5 klst. áður en
hann vaknaði til ferðarinnar kl. 03:00. Hann
hafði þá ekki farið á sjó í viku vegna brælu
- að við stefnubreytingar fór báturinn alltaf
meira í það borðið sem beygt var í en tilefni
stóð til og þegar hann kom til baka var sjálf-
stýringin endanlega stillt á valda stefnu.
Skipstjórinn telur sig hafa sofnað áður en
hann gat náð að leiðrétta stefnuna með fyrr-
greindum hætti
- að eftir því sem næst verður komist hefur skip-
stjórinn verið búinn að gleyma sér í um 6–7
mín

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er sú að skipstjóri sofnaði við
stjórn bátsins. Nefndin bendir á að svo virðist
vera að skipstjóri og raunar báðir skipverjarnir
hafi ekki verið nægjanlega vel hvildir þegar þeir
héldu í ferðina ef tekið er tillit til þess að tæpar
þrjár klst voru liðnar frá því að þeir vöknudðu þar
til þeir sofna út frá stjórnun bátsins.

SLYS Á NETA, SKEL OG LÍNUBÁTUM:

Nr. 003 / 02 Hafnarberg RE 404

1. Skipverji slasast við netalög



Hafnarberg RE 404.
Skipaskr.nr. 1855. Smiðaður:
Gdansk, Póllandi, 1988/-.
Stál. Stærð: 86 brl. 113 bt.
Mesta lengd: 25,94 m. Skráð
lengd: 23,18 m. Breidd: 6,00
m. Dýpt: 3,00 m. Vél:
Caterpillar 459 kW. Fjöldi
skipverja: 6

GÖGN:

Lögregluskýrsla, údráttur úr leiðarabók og gögn
RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002

af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Hilmar Snorrasyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. janúar 2002 var Hafnarberg RE 404 á netaveiðum út af Stafnesi. Veður: SV 3-5 m/sek.

Verið var að leggja netin aftur af skutnum og unnu þrír skipverjar við það verk. Einn skipverjinn var staðsettur á netadekki afturá en aðrir uppi á bátadekki og frammá dekki. Skipverji stóð fyrir framan netastíuna, sem verið var að leggja úr og var síðasta netið að renna út þegar hann fann skyndilega að það hertist að fætinum og öskraði á stopp. Skipstjóri var í brú og hafði sjónvarpsmyndavél og hátalarakerfi í gangi hjá sér. Hann heyrði öskrið og leit á skjáinn og sá þar að skipverjinn á skutnum hafði flækt fót í sjertanum eða einhverju og setti á fulla ferð afturábak.

Skipverjinn sá að fóturinn var fastur í brjósti á trossunni. Áður en skipið stöðvaðist, brotnaði þriðja borð uppstillingarinnar á netastíunni og við það losnaði fótur skipverjans og netabrjóstið ásamt netinu skaust út.

Hugað var að skipverjanum og var hann illa fót-brotinn. Skorið var á netin og sett á fulla ferð til hafnar í Sandgerði þaðan sem hinn slasaði var fluttur á sjúkrahús í Reykjavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið er með yfirbyggða og lokaða ganga og skut, en opið vinnuþilfar
- að þrír skipverjar sáu um lögnina, einn var við að láta drekann fara og sá um að réttur sjerti færi aftur á, annar var upp á bátadekki og sá um færin og baujuna en þriðji var aftur á og sá um að hnýta sjertann í rétt net
- að í skutnum var uppstilling, sem afmarkaði tvær stíur sem netin voru niðurlögð í
- að á milli borða á uppstillingunni voru kubbar sem voru tæpir 3 cm sem voru til að mynda rifu svo eðlileg lensing gæti átt sér stað
- að neðsti endi hverrar trossu var tekinn til

geymslu og settur á milli ákveðinna borða í stíunni, þar til viðkomandi sjerti var hnýttur í netið áður en lagning hófst

- að sögn skipverja hafi sjertinn verið hnýttur í neðsta net trossunnar, sem ekki átti að leggja
- að þegar síðasta net rann út, var sjertinn ekki hnýttur í það en endinn lafði ásamt brjóstinu út á milli uppstillingafjalanna og stóð skipverjinn inn í brjóstinu
- að hinn slasaði hefur efasemdir um að rangt hafi verið hnýtt saman en hefur ekki aðra skýringu
- að skipverji sem var staddur á bátadekki stökk niður á skut og sá að drekinn hékk í trossunni sem ennþá var um borð og skar á blýtein hennar. Varð skipið þá laust frá veiðarfærunum

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur líklegustu orsök slyssins vera þá að sjertinn hafi verið hnýttur í ranga trossu.

Nr. 004 / 02 Sædis HF 60

2. Skipverji slasast við netadrátt



Sædis HF 60. Skipaskr.nr. 89. Smíðaður: Flekkefjord, Noregi, 1963/10, Stál. Staerð: 179 brl. 275 bt. Mesta lengd: 36,50 m. Skráð lengd: 32,83 m. Breidd: 6,72 m. Dýpt: 5,72 m. Vél: Caterpillar 671 kW. Fjöldi skipverja: 12

GÖGN:

Lögregluskýrsla, ljósmyndir og skýrslur nefndarinnar

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. nóvember 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. janúar 2002 var Sædis HF 60 á netaveiðum um 13-14 sml. norður af Öndverðar-nesi. Veður: 5 til 10 m/sek.

Verið var að draga netin og var skipverji á rúllunni og sinnti hann þeim störfum sem því tilheyrði. Skipverjinn var að taka snúning af teinunum en festist á milli þeirra og dróst upp á netaborðið og heilan hring um spilið að dráttarkarlinum. Hann rakst sjálfur í útsláttarrofann og stöðvaði spílkerfið.

Skipinu var snúið strax til hafnar í Ólafsvík og skipverjanum komið undir læknishendur. Við skoðum kom í ljós að þumalfingur hægri handar var brotinn, hryggjaliður brákaður og víða skrámaður og marinn á líkama.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lítið var í netunum og þau dregin inn á mikilli ferð
- að til þess þurfti hann að taka utan um annan teininn og fá slaka á hann til að fá blýteininn undir á dráttarskífunni
- að skipverjinn var staðsettur þar sem auðvelt var á ná til útsláttarrofans
- að nokkru áður hafði verið settur útsláttarrofi við rúlluna og voru þá þrír neyðarrofar á spílkerfinu
- að spilið var nálægt miðju skipi og gott rými var til athafna
- að hinn slasaði var skipstjóri skipsins

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þess að farið var með hendur í veiðarfæri án þess að hægja á hífingu á meðan.

Nr. 017 / 02 Guðfinnur KE-19

3. Skipverji slasast á hendi við netadrátt



Guðfinnur KE-19. Skipaskr.nr. 1371. Smiðaður: Stál, Seyðisfirði, 1974. Stærð: 78 brl. 75 bt. Mesta lengd: 24,68 m. Skráð lengd: 23,14 m. Breidd: 5,20 m. Dýpt: 2,10 m. Vél: Scania 359 kW. Fjöldi skipverja: 7

GÖGN:

Lögregluskýrsla og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Hilmarí Snorrasyni og Péturí Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. febrúar 2002 var Guðfinnur KE-19 að netaveiðum á Flákanum á Breiðafirði.

Veður: Kaldi eða stinningskaldi.

Verið var að draga netin og var einn af skipverjum að störfum við rúlluna og ætlaði að taka teinaklárt. Við þetta starf flæktist fiskigoggur, sem hann hélt á, í netinu og lenti á aftara kefli rúllunnar. Við það reif fiskigoggurinn litla finger vinstri handar næstum af.

Dráttur var stöðvaður strax og hugað að hinum slasaða. Haldið var til Ólafsvíkur með slasaða og þaðan var hann fluttur á sjúkrahús í Reykjavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var "rúllumaður" og var að gera teinana klára inn á rúlluna
- að sökum vinds feyktist netið aftur með síðu skipsins
- að goggurinn skaust úr höndum hans og sló hann í litla finger og baugfinger vinstri handar
- að rúllumaðurinn var vanur þessum störfum

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera aðgæsluleysi og skipverjinn hafi ekki verið viðbúinn því að netið feyktist til og náði að krækjast í fiskigogginn.

Nr. 018 / 02 Valdimar GK 195

4. Skipverji slasast er trekt fellur á hann



Valdimar GK 195.
Skipaskr.nr. 2354. Smíðaður:
Stál, Noregi, 1982. Stærð:
344 brl. 569 bt. Mesta
lengd: 41,63 m. Skráð lengd:
38,00 m. Breidd: 8,50 m.
Dýpt: 6,55 m. Vél: Callesen
508 kW (690 hð). Fjöldi
skipverja: 14

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósmyndir og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Hilmarí Snorrassyni og Péttri Ágústssyni. Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 23. febrúar 2002 var Valdimar GK-195 á línuveiðum í Grindavíkurdýpi. Veður: ANA-25-30 m/sek.

Um kl. 18:00 var verið að ljúka við að ganga frá afla eftir að veiðum hafði verið hætt vegna veðurs. Þrír skipverjar voru að störfum í lestinni að snúast um nær fullt lifrakar sem stóð upp á öðru tómu. Þeir ætluðu að reyna að ná tóma karinu undan en ofan í lifrarkarinu var endi barka sem kom úr trekt upp í mannop í lestarlúgunni.

Einn skipverjinn var að bogra undir trektinni, annar tók um barkann og lyfti honum upp úr lifrarkarinu og færði hann yfir í annað kar. Skyndilega féll trektin niður um lúguopið og lenti ofan á baki skipverjans. Skipverjinn féll við og fann til sársauka í mjóbakinu.

Hlúð var að honum og hann lagður fyrir og gefin verkjalyf. Á miðnætti hafði honum lítið skánað. Haft var samband við lækni á slysadeild sem ráðlagði skipstjóra að koma með þann slasaða til skoðunar. Haldið var til Grindavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að trektin var höfð til að flytja lifur og hrogn niður í lest í gegnum barka sem var á enda hennar
- að trektin var höfð í mannopi í lúguloki á millipilfari skipsins og soðin þar föst í plötu sem náði út yfir karm mannsins
- að trektin var ekki fest niður í mannopið, heldur lá hún ofan á karmi opsins og náði platan sem hún var soðin í út yfir karminn á alla vegu
- að trektin gat ekki fallið niður í lest nema á einn veg, þ.e. að smeygjast niður horn í horn á karminum
- að eftir slysið var platan stækkuð og kemst trektin ekki lengur niður um opið;
- að trektin hafði ekki áður fallið niður í lest svo vitað sé

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að ástæða slyssins hafi verið ófullnægjandi hönnun sem nú hefur verið lagfærð.

Nr. 032 / 02 Sigbór ÞH-100

5. Skipverji slasast við netalögn



Sigbór ÞH-100. Skipaskr.nr. 185. Smíðaður: Stál, Marstrand, Svíþjóð. 1963 Stærð: 169 brl. 217 bt. Mesta lengd: 33,68. Skráð lengd: 29,66 m. Breidd: 6,73 m. Dýpt: 5,94 m. Vél: Caterpillar 626 kW. Fjöldi skipverja: 9

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósrit úr dagbók skipsins og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmarí Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. mars 2002 var Sigbór ÞH-100

að netaveiðum á Breiðafirði. Veður: Austan ó til 7 vindstig, sjólítið.

Verið var að leggja fyrstu trossuna kl. 08:15 í Grundarfjarðarbrún. Seinni drekinn var farinn og þá festist hnútur í kverk lagningarlúgunnar. Einn skipverji steig fram og ætlaði að lempa fyrir, en lenti inn í bugt færinsins, sem herti strax að. Kallað var í kallkerfi til skipstjóra hvernig komið var og setti hann skrufuna á fullan skurð afturá. Skipverjinn náði að velta sér úr bugtinni og losa sig þannig.

Siglt var með hinn slasaða til hafnar og honum komið til læknis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið er yfirbyggt með lagningarlúgu bakborðsmegin
- að eftir lagningu trossunnar festist hnútabúnt drekans, færinsins og sjertans í kverk lagningarlúgunnar
- að við festuna strektist á sjertanum og um leið og skipverji ætlaði að losa hnútinn, losnaði hann sjálfur með þeim afleiðingum að færið skaust af stað með miklum krafti og kræktist ein bugt um fót hans
- að skipverji sem var í aðgerð stjórnborðsmegin á þilfarinu lét brú vita í gegnum kallkerfi skipsins;
- að skrufa skipsins var látin vinna á fullu afli afturábak til að taka ferð af
- að hinn slasaði gat losað sig sjálfur úr bugtinni með því að velta sér úr henni

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera aðgæsluleysi slasaða. Nefndin minnir á þá aðgæslu sem nauðsynlegt er að hafa við lagningu neta og skipverjar reyni ekki að grípa inn í þegar veiðarfæri sem eru að renna út festast.

Nr. 041 / 02 Grundfirðingur SH-24

6. Skipverji slasast við netadrátt.



Grundfirðingur SH-24.
Skipaskr.nr. 1202. Smíðaður:
Stál, Garðabæ, 1972. Stærð:
151 brl. 255 bt. Mesta
lengd: 35,37 m. Skráð lengd:
32,20 m. Breidd: 6,70 m.
Dýpt: 5,55 m. Vél:
Caterpillar 578 kW Fjöldi
skipverja: 9

GÖGN: Lögregluskýrslur, ljósmyndir og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. júní 2001 var Grundfirðingur SH-24 að netaveiðum á Breiðafirði.

Þegar verið var að draga síðustu trossuna voru ónýt net tekin úr henni. Þau voru dregin í gegnum rör upp á veðurþilfar með dráttarkarli sem þar var. Við þetta unnu tveir skipverjar, annar á neðra þilfari sem liðkaði fyrir netunum upp í rörið, hinn á efra þilfari og dró hann af dráttarkarlinum og lagði netin jafnóðum niður í kör á þilfarinu. Skipverjinn sem var niðri festi höndina í netunum og dróst handleggurinn upp í rörið. Hann vakti athygli á hvernig komið var með því að kalla og berja með úrgreiðslugogg í rörið. Hífling var þá stöðvuð og slakað til að losa skipverjann.

Siglt var með hinn slasaða til lands þar sem honum var komið til læknis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hinn slasaði var stjórnborðsmegin við úrgreiðsluborðið og sá um að netin sem verið var að taka úr umferð færu upp á veðurþilfar í gegnum rör sem var fyrir aftan hann
- að slasaði var að greiða fisk úr netinu og var að berjast við að ná honum áður en hann færi upp í rörið en þá var höndin föst í netinu

þegar hann ætlaði að taka hana til sín

- að vinstri hendi flæktist í netinu og dróst upp í rörið
- að skipstjórinn heyrði í honum og kallaði í manninn til að stöðva dráttinn
- að þegar loksins var stoppað þá var slasaði kominn á loft og höndin öll komin upp í rörið
- að sögn núverandi skipstjóra eru úrgangsnætti ekki lengur tekin til geymslu upp á veðurpílfar heldur dregin í kör á vinnupílvari

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera aðgæsluleysi þeirra sem við verkið unnu. Nefndin ítrekar að skipverjar gæti ítrustu varúðar þegar unnið er við veiðafæri og vindur sem eru í gangi.

Nr. 042 / 02 Grundfirðingur SH-24

7. Skipverji fellur í stiga vélarrúms og slasast



Grundfirðingur SH-24.
Skipaskr.nr. 1202. Smíðaður:
Stál, Garðabæ, 1972. Stærð:
151 brl. 255 bt. Mesta
lengd: 35,37 m. Skráð lengd:
32,20 m. Breidd: 6,70 m.
Dýpt: 5,55 m. Vél:
Caterpillar 578 kW Fjöldi
skipverja: 9

GÖGN: Lögregluskýrslur, ljósmyndir og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. apríl 2002 var ms. Grundfirðingur SH-24 að netaveiðum í Flákakantinum á Breiðafirði. Veður: SA 8 til 10 m/sek., ölduhæð 1 m.

Verið var að leggja netin og var yfirvélstjóri ekki við þau störf heldur ætlaði hann í vélarrúm til að gæta að vélum. Er hann steig í efsta þrep stigans skrifaði honum fótur, féll niður um stigaopið og

lenti á herðunum á vélarrúmspöllum.

Hinn slasaði lá um stund, í vélarrúminu, til að jafna sig áður en hann gat komist upp í brú til að gera aðvart um slysið. Lokið var við að leggja netin en síðan haldið til hafnar með hinn slasaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að af vélarreisn og niður á palla vélarrúmsins eru 225 cm
- að stigi niður í vélarrúm er með 9 cm framstig og 24 cm uppstig
- að engin hálkuvörn er á þrepum
- að vélarrúms reisnin er afskaplega lítil og þröng þarna upp á pallinum, sé farið úr hurðinni og í stigann
- að slasaði var ekki búinn að ná handfesta á neinu áður en hann sté í stigaprepið en lítillhandfesta er fyrir ofan stigann
- að slasaði steig með hæl í efsta þrep stigans, og missti strax fótanna
- að á leiðinni niður rákust fætur hans í rafmagnstöfluna, sem er byggð ofan á olíutanki og við það snérist hann við í fallinu og lenti á herðunum niður á gólfi, með fæturnir uppi á olíutanknum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir á mikilvægi þess að stigar séu öryggir m.a. með góðum hálkuvörnum í þrepum.

Nr. 046 / 02 Steinunn SF 10

8. Skipverji slasast við netalögn



Steinunn SF 10. Skipaskr.nr.
1416. Smíðaður: Mandal,
Noregi, 1975/-, stál. Stærð:
347 brl. 475 bt. Mesta
lengd: 43,57 m. Skráð lengd:
39,11 m. Breidd: 8,20 m.
Dýpt: 6,50 m. Vél:
Wichmann 920 kW Fjöldi
skipverja: 11

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósrit úr leiðarabók, ljósmyndir og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmarí Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. apríl 2002 var Steinunn SF 10 á netaveiðum á svokallaðri Klöpp sem er 9 sml. austur af Ingólfshöfða. Veður: NNV 14-17 m/sek., talsverður sjór eða kröpp vindbára.

Lokið var við að draga sjö trossur við Ingólfshöfða og byrjað að leggja þær austur á Klöpp. Tveir skipverjar voru á millipilfari við drekalúguna bakborðsmegin þar sem færi og drekar voru í þremur körum, en trossurnar voru staðsettar í netakassa aftur á skut. Seinni drekinn var farinn og seinna færið farið að renna út og var u.þ.b. tveir þriðju hlutar (60 faðmar) þess komið út. Flækja kom á færið sem kom upp úr karinu og flæktist það við færið á næstu trossu sem einnig byrjaði að dragast út. Bauja og svokallaður "hundur" á baujubandinu, sem tengdust næstu trossu, fóru af stað og slógust utan í annan skipverjann.

Til að koma í veg fyrir að falla ofan á flækt færið, sem var að renna út, tók skipverjinn ósjálfrátt skref fram og steig þá með vinstri fótinn ofan í lykkju sem hafði myndast á seinna færinu og hertist að. Við það sviptist hann upp af pilfarinu og í átt að lúgunni. Öskruðu báðir skipverjarnir til skipstjórans að bakka, sem hann gerði en þá hafði hann orðið þess var að færin voru flækt. Eftir að skipstjórinn fór að bakka náði skipverjinn að setja vinstri fótinn inn fyrir lúgukarminn og skorða sig og forða því að dragast út. Hinn skipverjinn reyndi fyrst að hjálpa hinum slasaða með höndunum en þegar það gekk ekki náði hann í hníf og gat með snarræði skorið á færið. Þegar því lauk hafði skipverjinn að mestu leiti dregist út um lúgugatið, hékk aðeins á annarri hendi og fætinum í karminum.

Eftir að skipverjanum hafði verið hjálpað inn var hann lagður á netaborðið og þaðan inn í stakkageymslu. Strax var kallað eftir þyrilu með lækni og siglt á móti henni. Við athugun kom í ljós að

skipverjinn var mikið slasaður og fóturinn nánast af. Hinn slasaði var kominn í þyrilu rúmum tveimur klukkustundum eftir slysið. Ekki var hægt að bjarga fæti hans.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að leggja á 6,5 hnúta ferð með vindinn á stb. bóginn
- að skipstjóri var með myndavél og hátalara-kerfi í brú og sá hvað fram fór
- að netalúgan er framarlega á millipilfarinu, þar inn af er netaspilið og fyrir innan það er netaborðið (ca. 4m) sem liggur skáhalt inn á mitt pilfarið. Fyrir endanum á borðinu að aftan voru átta fiskikör, tvö tóm og sex með nýjum netum. Bakborðsmeginn við netakörin voru þrjú 1000 ltr. kör sem var raðað langsum eftir skipinu. Í tveimur voru færin geymd en drekarnir í einu og var það gegnt lagningarlúgunni. Fyrir framan drekakarið voru baujur, belgir og hundar geymdir
- að sögn slasaða var nokkuð þröngt á millipilfarinu því fyrir vertíðina var búið að færa færin og drekana þangað niður af afturskipinu. Netin sjálf voru í búi á afturskipi
- að sögn skipstjóra hafði vinnuplássið ekki minnkað. Sjö trossur höfðu áður verið staðsettar á millipilfarinu en þeim hafði verið skipt upp á dekk afturá og baujunum, belgunum og hundunum komið fyrir niðri til hægræðingar og til að auka öryggi
- að mati hins slasaða hefði meira pláss mátt vera fyrir baujurnar, belgina og hundana og auðvelt að gera breytingar til að bæta vinnu-aðstöðuna á millipilfarinu, sem einnig kæmi í veg fyrir slys af þessum toga. Það gæti verið gert með því að færa fiskimóttöku og aðgerðaraðstöðu fram á fremra millipilfar, sem er á að giska um 40m² og var ónotað rými
- að eftir slysið er sett yfirbreiðsla úr nótagarni á milli færaanna í körunum og að mati skipstjóra og slasaða er það mikið til bóta
- að ef skipverjinn hefði ekki náð með snarræði að skorða sig í lúguopinu hefði líklega farið ver
- að báturinn var með tólf trossur eða 180 net

á vertíðinni

- að hinn slasaði hafði verið um þrjú ár á bátnum
- að sýnt er að skipverjinn sem var á þilfarinu ásamt slasaða sýndi mikið snarræði við að bjarga félaganum sínum við þessar aðstæður

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök óhappsins vera þá að færið flækist vegna ófullnægjandi frágangs.

Nefndin telur rétt brugðist við með því að breyta verklagi og yfirbreiðsla hafi verið sett á milli færanna til að koma í veg fyrir að svona komi fyrir aftur.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

1. Nefndin telur að þar sem tækifæri er til að auka og bæta vinnuáðstöðu um borð í skipum eigi að skoða þá möguleika alvarlega. Með framkvæmd áhættumats sem skylt er að gera (sjá reglugerð nr. 786/98 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum) munu skipverjar eiga auðveldara með að greina hættusvæði áður en slys verður.
2. Nefndin leggur til að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.

Nr. 059 / 02 Áskell EA 48

9. Skipverji fellur niður um lúgu á fiskmóttöku



Áskell EA 48. Skipaskr.nr. 1807.
Smiðaður: Ulsteinvik, Noregi,
1987/12. Stál. Stærð: 821
brt. 1236 brt. Mesta lengd: 57,45
m. Skráð lengd: 50,69 m.
Breidd: 12,50 m. Dýpt: 7,75 m.
Vél: Bergen Diesel 2208 kW.
Fjöldi skipverja: 16

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósrit úr skipsdagbók, framburður slasaða og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

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

Atvikalýsing:

Þann 7. maí 2002 var Áskell EA 48 á rækjuveiðum á Dornbanka. Veður: Hægviðri, bjart og sjólítið (nánast sléttur sjór).

Um morguninn kl. 11 var trollið látið fara. Um kl. 14 voru hásetar við undirbúning á aðgerðarþilfari. Var komið að því að gera lausfrystinn klárann og þurfti aðstoð vélstjóra til þess. Leita þurfti að honum og fannst hann síðan ósjálfbjarga niðri í fiskmóttöku á millipilfarinu. Hann hafði verið að gera við tjakka sem lyfta upp mótökulúgu og hafði sett planku þvert yfir opið til þess að standa á við verkið.

Fljótlega varð ljóst að skipverjinn þurfti að komast undir læknishendur og var siglt með hann til Ísafjarðar þaðan sem var hann fluttur með flugvél til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að enginn annar skipverji vissi um vinnu vélstjórans við tjakkinn
- að vélstjórinn hafði oft framkvæmd svona viðgerðir með þessum hætti
- að plankinn var 5x2 tommur og hafði verið lagður þvert yfir lúguopið
- að sögn vélstjórans náði plankinn vel út fyrir beggja megin opsins, en var laus að öðru leyti
- að sögn vélstjórans tók skipið veltu með þeim afleiðingum að plankinn rann til og hann féll niður um lúguna og lenti niðri á millipilfari.
- að fallið var um 150–160 cm
- að hinn slasaði hafði starfað sem vélstjóri á skipinu í fjórtán ár
- að sögn skipstjórans vissi hann ekki að þetta væri ógert. Tjakkurinn var til viðgerðar í síðustu inniveru
- að skipstjórinn hafði séð að lúgan var opin og hélt að það stæðu yfir þríf á henni vegna viðgerðarinnar
- að öryggisbelti var til um borð

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins séu þær að ekki voru gerðar nægar varúðarráðstafanir við umrætt verk. Nefndin telur að festa hefði átt plankann tryggilega auk þess að nota viðeigandi öryggisbelti þegar vinna fer fram í mikilli hæð. Alltaf má gera ráð fyrir óvæntum hreyfingum skips.

Nr. 061 / 02 Stefmir ÍS-28

10. Skipverji slasast við að falla á göngu á þilfarinu.



Stefmir ÍS-28. Skipaskr.nr. 1451. Smíðaður: Stál, Flekkefjord, Noregi, 1976. Stærð: brl. 431 bt. 668. Mesta lengd: 49,85 m. Skráð lengd: 44,93 m. Breidd: 9,50 m. Dýpt: 6,60 m. Vél: MaK 1310 kW Fjöldi skipverja: 7

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósrit úr dagbók skipsins og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. apríl 2002 var Stefmir ÍS-28 að rækjuveiðum í Vikinu NA af Horni. Veður: NA 10–15 m/sek. og þungur sjór.

Að morgni þegar trollið var komið inn kom í ljós að það var mikið rífið. Viðgerðir stóðu yfir allan daginn og var lónað upp í og látið reka á meðan á slóðinni. Um kl. 21:00 var einn skipverji, sem vann að viðgerðunum, að ganga aftur trollþilfarið til að hífa í pokagilsinn. Hann hugðist stíga út af þilfarinu og í gegnum hlið á lunningunni inn í síðuganginn stjórnborðsmeginn, en féll viðstöðulaust fram fyrir sig og lenti með vinstri öxl á þilfarinu og höfuð utan þilið á lásakompunni á móti.

Hinn slasaði komst á hnén aftur og veitti því athygli að vinstri handleggurinn lá máttlaus aftur á

bak. Hann leið meðvitundarlaus útaf vegna sárs auka á handleggnum og öxlinni. Félagar hans báru hann inn af þilfarinu til skoðunar og siglt var með hann til hafnar eftir að haft var samband við lækni á Ísafirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að veiði í síðasta holi var mikið blönduð loðnu
- að hált var á þilfarinu vegna loðnunar, krapa og ísingarskænis, en hitastig var frost eða rétt um frostmark
- að hinn slasaði var vel búinn til fótanna, í öryggisstígvélum sem ekki eru talin hál að öllu jöfnu þar sem fita eða olía er á þilfari
- að stígvélin geta aftur á móti verið hál þegar gengið er á ís
- að hinn slasaði var með hjálm á höfði, reimdan niður fyrir höku
- að 52 cm hár þröskuldur er í hliðinu inn í síðuganginn, þannig að hinn slasaði þurfti að lyfta fætinum hátt upp til að stíga inn fyrir
- að hinn slasaði telur sig hafa runnið til á þeim fætinum sem hann stóð á og við það misst jafnvægi og jafnvel rekið tána í þrepið

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 065 / 02 Páll Jónsson GK-7

11. Landfesti slitnar þegar verið var að færa skipið við bryggju



Páll Jónsson GK-7. Skipaskr.nr. 1030. Smíðaður: Stál, Deest, Hollandi, 1967. Stærð: 316 brl. 395 bt. Mesta lengd: 43,90 m. Skráð lengd: 40,36 m. Breidd: 7,60 m. Dýpt: 6,30 m. Vél: Grená 662 kW Fjöldi skipverja: 8

GÖGN:

Lögregluskýrsla og högn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. mars 2002 lá Páll Jónsson GK 7 um miðjan viðlegukant Miðgarðs í Grindavíkurhöfn. Verið var að landa úr skipinu og sáu starfsmenn útgerðar úr landi um það. Enginn skipsmaður var um borð. Komið var að því að ísa skipið, en til þess þurftir að færa skipið vestur eftir kantinum. Löndunarmenn voru í endum um borð og á bryggju, en starfsmaður útgerðar stjórnaði skipinu í brú. Skipinu var siglt með hægustu ferð vestur með kantinum og var "springnum" komið á vestasta polla kantsins. Stjórnandinn kúplaði frá en þá virkaði ekki afturátak eins og hann ætlaði og skipið hélt viðstöðulaust áfram og sleit „springinn“, með þeim afleiðingum að tveir starfsmenn urðu fyrir honum og slösuðust. Skipinu var siglt einn hring í höfninni og lagt að á eðlilegan hátt og fastbundið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnandi skipsins við færsluna hafði 30 BRL skipstjórnarréttindi, A.-1 og 750 kW. yfirvelstjórnarréttindi, VS.-3
- að annað skip var bundið utan á skipið;
- að landfestartóg voru í góðu lagi
- að skipið var búið skiptiskrúfu
- að stjórnandi taldi að afturátak hafi bilað
- að engar bilanir hafa fundist í skiptingu skrúfu, fyrir eða eftir atvikið

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök óhappsins vera vanmat á aðstæðum við stjórn skipsins. Nefndin áttelur að mönnum sem ekki eru með tilskilin réttindi sé falin stjórnun skipa við færslu í höfnum.

Nr. 082/02 Sæfari ÁR 170

12. Skipverji fellur í sjóinn á milli skipa í höfn



Sæfari ÁR 170. Skipaskr.nr. 1964. Smíðaður: Gdansk, Póllandi, 1988/11. Stærð: brl. 103 bt. 159. Mesta lengd: 27,48 m. Skráð lengd: 23,47 m. **Breidd: 6,00 m. Dýpt: 5,20 m. Vél: Caterpillar 465 kW. Fjöldi skipverja: 8**

GÖGN:

Lögregluskýrslur og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. mars 2002 var Sæfari ÁR 170 að láta úr höfn til netaveiða um kl. 04:00 frá Skarfaskersbryggju í Þorlákshöfn.

Skipverji losaði landfestar á bryggjunni og aðrir tóku þær um borð og gengu frá. Skipverjinn á bryggjunni sá fram á að hann kæmist ekki um borð vegna síðuhæðar skipsins yfir bryggjuna. Hann tók þá það til bragðs að fara um borð í nærstaddan bát til að komast þannig um borð í skip sitt. Er hann hugðist stíga yfir í Sæfara, sem var að leggja að, rann hann til með þeim afleiðingum að hann féll í sjóinn á milli skipanna. Skipverjinn synti að bryggju þar sem hann náði handfestu og var honum bjargað upp af skipsfélögum sínum köldum og örmagna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að háflóð var kl.04:09 og flóðhæð 2,5m
- að skipverjinn telur sig hafa runnið til á lunningunni þegar hann hugðist stíga yfir í skip sitt
- að nýlega hafði snjóað og því snjófól yfir öllu og lunningin hál
- að fjarlægð á milli skipanna var ætlaður af vitnum um 0,5 til 1 m og hafði skipið örlítið framskrið

- að skipverjinn man ekkert fyrir en hann var kominn á kaf í sjóinn og sá ekkert þegar honum skaut upp aftur vegna þess að lambhúshetta á höfði hans hafði farið fyrir augun

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök óhappsins vera þá að ekki voru gerðar viðeigandi ráðstafanir til að hægt væri að komast um borð í skipið með greiðum hætti t.d. með notkun leiðara.

Nr. 093 / 02 Albatros GK 60

13. Skipverji slasast við fall



Albatros GK 60. Skipaskr.nr. 1052. Smíðaður: Flekkelfjord, Noregi, 1967. Stærð: 257 brl. 348 bt. Mesta lengd: 37,64 m. Skráð lengd: 34,42 m. Breidd: 7,60 m. Dýpt: 6,10 m. Vél: Mirreles Blackst 707 kW. Fjöldi skipverja: 14

GÖGN:

Lögregluskýrsla og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. september 2001 var Albatros GK 60 á veiðum. Veður: Hægviðri og sjólítið.

Skipverji var að störfum á þilfari við að ganga frá línu á rekka. Þegar rekkinn var orðinn fullur þurfti hann að ýta honum til með fótunum svo að hægt væri að koma öðrum fyrir. Vegna umfangs línunnar þurfti hann að troða henni þangað sem hún var geymd til að koma annari línu að. Til þess að þetta tækist þurfti hann að stíga upp á járníð sem heldur línunni á sínum stað sem er u.þ.b. 40 cm hátt. Til að ná betri spyrnu reyndi hann að halda sér í skúffu, sem hann hélt að væri föst, en hún

reyndist laus án þess að hann gerði sér grein fyrir því. Skipverjinn missti takið og féll aftur fyrir sig með þeim afleiðingum að höfuð hans rakst í vegg ásamt að meiðast á mjöðm og í baki.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn vissi ekki að skúffan væri laus og útdraganleg

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 139 / 02 Kristinn Friðriksson SH 3

14. Skipverji verður fyrir aðvífandi broti úr skurðaskífu slípirokks



Kristinn Friðriksson SH 3. Skipaskr.nr. 1846. Smíðaður: Ísafirði, 1987/10. Stærð: 104 brl. 151 bt. Mesta lengd: 25,91 m. Skráð lengd: 21,84 m. Breidd: 6,38 m. Dýpt: 5,45 m. Vél: Caterpillar 526 kW, 1987. Fjöldi skipverja: 7

GÖGN:

Lögregluskýrslur og ljósrit úr dagbók skipsins

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. nóvember 2002 var Kristinn Friðriksson að skelveiðum Norður af Bjarneyjum á Breiðafirði.

Búið var að taka inn plógana og verið að sturta úr þeim í móttökusílóid þegar vír ókláraðist á annarri gilstrommlunni á brúarþaki. Einn skipverja var kvaddur til að skera í sundur gilsvírinn og notaði hann slípirokk með skurðarskífu. Hann var búinn að skera einn þátt vírsins af sex þegar skurðarskífan brotnaði og brotið skaust út í höfuð annars skipverja sem nýkomin var á þilfar og stóð

við lestarlúgukarm.

Skipverjinn fékk áverka í andlit og á vinstra auga.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM:

Nr. 039 / 02 Júpíter PH-61

1. Skipverji slasast við háþrýstipvott



Júpíter PH-61. Skipaskr.nr. 130. Smíðaður: Stál, Bremerhaven, Þýskalandi, 1957 Stærð: 747 brl. 1033 bt. Mesta lengd: 64,50 m. Skráð lengd: 56,83 m. Breidd: 9,75 m. Dýpt: 7,68 m. Vél: Wärtsilä 1943 kW. Fjöldi skipverja: 15

GÖGN:

Lögregluskýrsla og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. mars 2002 lá Júpíter PH-61 við Svíragarð í Grindavíkurhöfn.

Yfir stóðu þrif eftir lok loðnuvertíðar. Einn skipverji var að þvo loðnuskilju með háþrýstibyssu. Við vinnuna féll skipverjinn við og bunan lenti á vinstri fæti hans. Bunan skar í sundur stígvél skipverjans og hlaut hann áverka á rist. Hinn slasaði var færður til læknis til aðhlynningar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við verkið var notuð háþrýstidæla frá landi
- að sögn eiganda er dælan venjulega keyrð á 320 til 350 bar þrýstingi
- að bunan tekur málningu af hlutum ef stúturinn er minna en einn metri frá
- að ekkert öryggi var á byssunni, hægt var

að sprauta úr henni og nota aðra höndina

- að ekki er hægt að hafa stjórn á byssunni nema halda henni með báðum höndum
- að hinn slasaði stóð upp á neti sem strengt var yfir fiskiskilju
- að hann féll við vegna ótrausts undirlags og sleppti vinstri hendi af byssunni til að styðja sig

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu slyssins aðgæsluleysi slasaða þar sem hann stóð ekki traustum fótum. Þá bendir nefndin á að öflugur háþrýstibúnaður er hættulegur og ber að umgangast hann með mikilli gát.

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM:

Nr. 007 / 02 Sveinbjörn Jakobsson SH 10

1. Skipverji slasast þegar verið var að kasta snurvoð



Sveinbjörn Jakobsson SH 10. Skipaskr.nr. 260 Smíðaður: Esbjerg, Danmörku, 1964/-, Eik. Stærð: 103 brl. 109 bt. Mesta lengd: 27,83 m. Skráð lengd: 24,53 m. Breidd: 6,43 m. Dýpt: 3,20 m. Vél: Mirreles Blackst 364 kW Fjöldi skipverja: 5

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósmyndir og skýrslur RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. nóvember 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. janúar 2002 var Sveinbjörn Jakobsson SH 10 á snurvoð í Sandabrunn skammt frá Öndverðarnesi. Veður: NA 12-15 m/sek., talsverð alda.

Verið var að kasta út veiðarfærinu og var seinna tógið bakborðsmeginn að renna út. Skipverji stóð

bakborðsmeginn við fiskmóttökuna og rann tógið út frá spilinu og í gegnum blökk sem var föst á lestarlúgu og um rúllu neðarlega á vélarhúskappanum og í gegnum blökk á gálga á skut. Á tóginu var samsetning með lásum og þegar hún rann aftur þilfarið kom slinkur á tógið og slógust lásarnir í ökkla skipverjans.

Sígt var strax með skipverjann til hafnar í Ólafsvík og við skoðun kom í ljós að hann var ökklabrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að leiðinlegt veður var þegar verið var að kasta og mikil hreyfing
- að slaki kom á tógið sem rann aftur eftir þilfarinu og lagðist það niður á þilfarið milli alda
- að stór alda kom undir skipið og kastaði því til og strekkist þá á tóginu, sem kastaðist til stjórnborða og upp
- að samsetningin á tógunum eru tveir snurvodalásar (vargakjaffar) og segulnagli ásamt tveimur "patentlášum"(reknaglalášum)
- að tógin eru 24 mm. vírmanilla
- að engin hlíf er við tógin, hvorki stjórnborðs- eða bakborðsmegin, þar sem þau fara framhjá aðgerðaborðinu
- að ekki hafi verið ráðgert að setja upp hlífar fyrir tógin þar sem talið var að með því að setja upp hlífar um allt þilfarið væri ekki ásættanlegt þar sem þær yrðu fyrir og þarfnist stöðugs viðhalds

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að vinnuöryggi skipverja hafi ekki verið tryggt.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin bendir á nauðsyn þess að hlífar séu settar upp þar sem menn þurfa að standa við vinnu sína, því að í flestum tilfellum standa menn í aðgerð á meðan tógin eru að renna út.

Nr. 010 / 02 Höfrungur III Ak 250

2. Skipverji slasast þegar togvír slitnar



Höfrungur III Ak 250.
Skipaskr.nr. 1902. Smíðaður:
Kristiansund, Noregi, 1988/-.
Stál. Stærð: 784 brl.1521 bt.
Mesta lengd: 55,60 m. Skráð
lengd: 47,52 m. Breidd: 12,80
m. Dýpt: 8,00 m. Vél:
Wichmann 3000 kW. Fjöldi
skipverja: 27

GÖGN:

Lögregluskýrslur, rannsóknarskýrsla, afrit skipspapíra og skýrslur RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. nóvember 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni. Hilmar Snorrason sat hjá við afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 23. janúar 2002 var Höfrungur AK 250 á togveiðum á Reyðarfjarðardýpi. Veður: NA 8-10 m/sek.

Um kl. 09:40 var verið að taka inn trollið og ljúka við að hífa inn togvíra og hlerar að komast í gálga. Byrjað var á því að hífa stjórnborðs hlerann alveg upp í blökk, gengið frá honum og bremsa sett á það togspil. Síðan átti að ganga með sama hætti frá bakborðs hleranum en hann kom skakkur upp og þurfti að slaka honum aðeins niður og hífa hann í gálgann að nýju. Þegar hlerinn var kominn upp að nýju slitnaði togvírinn úr hleranum og slóst fram eftir dekkinu bakborðsmeginn.

Tveir skipverjar stóðu bakborðsmeginn á efsta dekki rétt fyrir aftan togspilið þeim megin og biðu þess að hlerinn kæmi í gálgann til að getað lásað úr. Sá skipverji sem var aftar fékk togvírinn í andlitið og féll í fangið á þeim sem fyrir aftan hann stóð og virtist hann hafa misst meðvitund um tíma. Ástand hans leit ekki vel út eftir höggið og talið að hann gæti verið brotinn á fót og í andliti.

Hlúð var að hinum slasaða og skipinu siglt til hafnar á Neskaupsstað og hinum slasaða komið undir læknishendur. Við skoðun kom í ljós að nokkrar tennur höfðu brotnað og gera þurfti aðgerð á andliti hans.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vanur maður stjórnaði togspili úr brú
- að um var að ræða 32mm vír, þriggja mánaða gamlan, splæstan saman í auga með kósa í auganu
- að vírinn var í mjög góðu ásigkomulagi og auðsjáanlega nýlegur
- að splæst var nýtt auga á vírinn þremur vikum áður, eða þann 2. janúar 2002
- að vírinn slitnaði í auganu framan við kósann
- að sögn skipverjans sem stjórnaði spilinu var ekkert athugavert við þessa hífingu
- að þremur dögum áður hafði stýrimaður athugað vírana, splæsin og lásana. Þá virtist allt vera í lagi
- að í síðustu tveimur ferðum skipsins hafði segulnagli ekki verið lásaður á milli togvírs (m/kósa) og toghlera. Skipstjórinn hafði fengið þær upplýsingar að það fyrirkomulag væri betra fyrir vírinn. Það kæmi í veg fyrir að það snérist ofan af vírnum og hann myndi endast lengur
- að eftir óhappið var fyrri fyrirkomulag tekið upp aftur þ.e.a.s. segulnagli var lásaður á milli
- að í síðustu veiðiferð hafði kósi skemmt þætti í togvír
- að sögn skipstjóra slitnaði vírinn vegna þess að bogi kom á kósann með þeim afleiðingum að hann brotnaði og skar vírinn í sundur

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu þess að togvírinn slitnaði sé sú að kósinn skemmdist í blökkinni og skar vírinn í sundur.

Nr. 011 / 02 Freri RE 73

3. Skipverji slasast við töku veiðarfæris



Freri RE 73. Skipaskr.nr. 1345.
Smíðaður: San Juan, Spáni,
1973/12, Stál. Stærð: 1065
brl. 1723 bt. Mesta lengd:
78,90 m. Skráð lengd: 71,00
m. Breidd: 11,60 m. Dýpt: 7,90
m. Vél: Wärsilä 3680 kW.
Fjöldi skipverja: 24

GÖGN:

Lögregluskýrsla og skýrslur RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. nóvember 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 23. janúar 2002 var Freri RE 73 á togveiðum. Veður: 10-15 m/sek.

Verið var að hífa inn trollið og var skipverji að setja stroffu utan um belginn. Híft var í meðan skipverjinn hélt utan um stroffuna með þeim afleiðingum að vinstri hendi hans þ.e. handarbak og finger klemmdist á milli stroffunnar og belgsins. Siglt var í land og skipverjanum komið undir læknishendur og við skoðun kom í ljós að hann var bólgin en óbrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hífing var stöðvuð til að slá á belginn til að hífa seinni færana
- að merkjagjafir til spilmanns voru með handarhreyfingum þegar átti að stöðva
- að ómarkvissar merkjagjafir voru við hífingar
- að langt er frá spilstjórn í afturkanti brúar og aftur að skutrennuloku eða um 60 metrar

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök óhappsins vera ómarkviss samskipti skipverja við spilstjórnanda og bendir á mikilvægi þess að ávallt séu notaðar staðlaðar merkjagjafir við stjórnun spila.

Nr. 012 / 02 Farsæll SH 30

4. Skipverji slasast við trolltöku



Farsæll SH 30. Skipaskr.nr. 1629. Smíðaður: Seyðisfirði, 1983/-. Stál. Stærð: 178 brl. 237 bt. Mesta lengd: 29,49 m. Skráð lengd: 26,16 m. Breidd: 7,00 m. Dýpt: 5,70 m. Vél: Caterpillar 671 kW Fjöldi skipverja: 8

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósmyndir og údráttur úr leiðar-bók

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2002 af Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. febrúar 2002 var Farsæll SH 30 á togveiðum norður af Bjargi. Veður: NA 14-17 m/sek og svolítill sjór.

Lokið var við að taka inn trollið. Stjórnborðsgils var fastur í festingu (járnkeng) á skjóllborða innan við skutrennuhlið. Trollið var ekki alveg klárt þar sem lás í dauðalegg var brotinn. Á meðan verið var að vinna við lagfæringu á þessu tók skipið dýfu og skipverjinn sem stjórnaði hífingu féll afturábak án þess að detta alveg þar sem hann hélt sér í stjórnstöng fyrir gilsaspilinn. Við þessa jafnvægisröskun tók hann í stb. stjórnstöngina og hífði í með þeim afleiðingum að járnkengurinn sem stb. gilsinn var festur í gaf sig. Gilsinn, með lásinn og krók á endanum, þeyttist fram eftir skipinu og lenti á glugga aftan á brúnni, þar sem stýrimaður stóð og fylgdist með vinnu á pilfari.

Einn skipverji stóð við stb. gilsinn og studdi sig við hann þegar hífðist í hann. Skipverjinn kastaðist í dekkið og skaddaðist á vinstri hendi auk meiðsla í andliði sem ekki er ljóst hvort hafi orsakast af gilsinum eða við fallið í pilfarið.

Siglt var strax með hinn slasaða til hafnar í Grundarfirði og honum komið undir læknishendur.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að spilmaður var óviðbúinn hreyfingu skipsins, ekki með örugga handfestu og tók óvart í stjórnstöng skipins.

Nr. 019 / 02 Friðrik Sigurðsson ÁR-17

5. Skipverji slasast er sleppikrókur slæst í hendi hans.



Friðrik Sigurðsson ÁR-17. Skipaskr.nr. 1084. Smíðaður: Stál, Garðabæ, 1969/10, Stærð: 162 brl. 270 bt. Mesta lengd: 35,99 m. Skráð lengd: 33,59 m. Breidd: 6,70 m. Dýpt: 5,50 m. Vél: Stork 475 kW (645 hð). Fjöldi skipverja: 6

GÖGN:

Lögregluskýrslur og ljósrit úr dagbók skipsins

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. nóvember 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. október 2001 var Friðrik Sigurðsson ÁR-17 að dragnótaveiðum á Örafagrunni, á svokallaðri Eyri sem er ó sml. austur af Ingólfshöfða. Veður: NA kaldi, lítill sjór.

Á tímabilinu milli kl. 15:30 og 16:00 var verið að kasta dragnótinni. Tveir skipverjar höfðu það hlutverk að sjá um tógin og koma nótinni út. Fyrri tógið var farið og nótin kominn út og komið að því að pokinn væri látinn fara, en hann hékk í sleppikrök bakborðsmegin aftur af skipinu. Sleppikrókurinn festist í riðlinum og strektist fljótlega á gilsinum. Annar skipverjanna brá við og skar á möskvana, sem fastir voru í króknum. Við að skera á möskvana slóst krókurinn í hendi hans. Eftir skoðun á hendi hinn slasaða var veiðum hætt og siglt til Hafnar á Hornafirði þar sem hinum slasaða var komið til læknis. Skoðun læknis leiddi í ljós að bresta var í handarbeini og blætt hafði inn á liði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að netariðill hafði flækst á sleppikrókinn, við að belgnum var kastað út
- að krókurinn hékk í gils aftur af skipinu og sleppiband var í hnakka hans
- að þegar riðillinn slæst yfir krókinn var mikið af nóttinni kominn út og stíkkaði fljótlega á þannig að hann hékk bæði í gilsinum og hnakkabandinu
- að þegar að seinni klafinn var að fara út og skipverjinn skar á riðilinn, slóst krókurinn í hendi hans
- að lásarnir á klafanum slóust í hendi hins slasaða þegar hann teygði sig í að skera á riðilinn

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 021 / 02 Barði NK-120

6. Skipverji slasast við að láta trollið fara

Barði NK-120.
Skipaskr.nr. 1536. Smíðaður:
Flekkefjord, Noregi, 1979, stál.
Stærð: 508 brl. 909 bt. Mesta
lengd: 53,45 m. Skráð lengd:
48,20 m. Breidd: 10,50 m.
Dýpt: 6,85 m. Vél: Wichmann
1730 kW (2350 hð). Fjöldi
skipverja: 25

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósmyndir og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Hilmarí Snorrasyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. mars 2002 var bv. Barði NK-120 að togveiðum SA af landinu. Veður: VSV 7 til 9 vindstíg, mikill sjór og ágjöf á veðurpílfari. Verið var að láta bakborðstrollið fara á miðunum austur af Stokksnesi. Á pílfarinu voru fjórir skipverjar og

bátismaður stjórnaði spilum í brú. Upp úr hádegi var trollið sett út og búið að hífa það og bobbin-galengjuna aftur með byssuspilinu

Þegar gúmmilengjan var nýkomin af stað aftur eftir pílfarinu stöðvaðist útrennsli. Netamaðurinn stóð bakborðsmegin við trollrennuna og sá að yfirnetið var flækt á brotinni trollkúlu þannig að trollið gat rífnað ef það hefði verið látið fara þannig. Hann taldi víst að spilmaðurinn hefði stöðvað útslökun þess vegna og fór því að greiða úr flækjunni. Þegar hann steig vinstri fæti út um hlið á lunningunni og var að teygja sig í netið reið alda undir skipið og trollið rykkti í gúmmilengjuna.

Fótur netamannsins rann með netinu aftur og skorðaðist í lensportu en hællinn var fastur í trollnetinu. Einnig lenti gúmmihoppari á fætinum og skipverjinn fótbrotnaði. Hinn slasaði náði að losa fótinn en féll inn fyrir lunninguna þar sem félagar hans hlúðu að honum. Veidafæri voru tekin inn og siglt til Neskaupstaðar með slasaða þar sem honum var komið undir læknishendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að notkun byssunnar var lokið og trollið farið að toga gúmmilengjuna aftur pílfarið
- að stjórnandi spilanna í brú hafði grandara-vindurnar á fríslökun þannig að grandararnir drógust út af tromlunum eftir því sem trollið togaði gúmmilengjuna aftur
- að útrennsli gúmmilengjunnar stöðvaðist vegna þess að slaki kom á trollið í öldudal
- að netamaður taldi að stjórnandi grandara-spilana hefði einnig séð flækjuna á trollkúlunni og stöðvað útslökun, hann steig því með vinstri fæti inná trollpílfarið
- að spilmaður veitti ekki athygli flækjunni sem var á trollkúlunni fyrr en netamaður steig inn á trollpílfarið
- að hann teygði sig eldsnöggt til að slá spilunum inn og stöðva útslökun en á sama tíma rykkti trollið í lengjuna þegar skipið fór upp úr öldudalnum
- að trollið færðist aftur um einn til tvo metra
- að ekki eru bremsur á grandaraspilunum. Slaki var á gröndurunum eftir síðustu færslu lengjunnar og jafnframt var spilmaður að setja

- vindurnar inn á sama tíma og þær gáfu eftir
- að samskipti milli skipverja og spilmanns fóru fram í gegnum kallkerfi eða með handarbendingum
 - að nýtt samskiptakerfi var komið í hjálm skipverjans á þilfari, en það var ekki notað í þessu tilfelli. Hinn slasaði kvaðst ekki vita hvernig það virkaði

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera samskiptaleyfi netamanns og spilmanns. Nefndin bendir á að netamaður átti að ganga úr skugga um við spilmann að búið væri að stöðva útsökun og spilmaður að tryggja að enginn slaki væri á gröndurum.

Nr. 022 / 02 Kaldbakur EA-1

7. Skipverji slasast við að fá gilskrók í öxlinu.



Kaldbakur EA-1. Skipaskr.nr. 1395. Smíðaður: Stál, San Juan, Spáni, 1974/10. Stærð: 941 btl. 1.330 bt. Mesta lengd: 68,66 m. Skráð lengd: 59,86 m. Breidd: 11,60 m. Dýpt: 7,50 m. Vél: MaK 2*1044 kW. Fjöldi skipverja: 18

GÖGN:

Lögregluskýrslur, myndir og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Hilmar Snorrassyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. mars 2002 var bv. Kaldbakur EA-1 að togveiðum austur af landinu. Veður: SV 15-18 m/sek.

Verið var að taka trollið og var hífingu fyrri færslu belgsins lokið með stjórnborðsgils. Stóð yfir hífing síðari færslunnar með bakborðsgils. Einn skipverji

var að draga stjórnborðsgilsinn aftur til að ganga frá honum í geymslustöðu. Spilmaður stjórnaði gilsavindunum úr spilhúsi stjórnborðsmeginn aftarlega á skipinu. Honum var litið fram eftir skipinu til að gæta að stjórnborðsgilsinum, sem hann var að slaka. Skipstjóri vissi að pokinn færi að koma og gekk aftur í brú. Hann rýndi út um miðjan gluggann og teygði sig í rofann til að slaka skutrennulokunni niður. Á örskotsstund sá hann að eitthvað slitnaði, hann vék sér til hliðar og snéri frá glugganum. Stroffa sem var utan um belginn slitnaði og bakborðsgilskrókurinn þeyttist með miklu afli fram eftir skipinu og inn um gluggann í afturkanti brúar. Lenti krókurinn í öxl skipstjórans sem snéri baki í gluggann. Féll hann í gólfið og lá þar þegar að var komið.

Yfirstýrimaður tók við stjórn skipsins og hélt til Neskaupsstaðar þar sem hinum slasaða var komið undir læknishendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að pokinn með um 7 tonnum var kominn upp að skutrennulokunni
- að stjórnaði í brú stjórnaði skutrennulokunni sem var byrjuð að renna niður
- að stroffan fyrir pokagilsinn var í skjóli við skutrennulokuna og var haldið af tveimur skipverjum á meðan belgurinn var hífður inn
- að stjórnun gilsspila fer fram í spilhúsi aftarlega á efra þilfari stjórnborðsmegin
- að einn skipverji reyndi að vekja athygli spilmanns á að hífing stefndi í óefni
- að báðir gilsar voru úr 28 mm Dynex ofurtógi með kósa í auga, reklás og króki og léku í blakkarhjólum yfir afturkanti brúar
- að stroffan, sem var úr Dynex ofurtógi, var nokkuð dregin um miðjuna þar sem hún slitnaði

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að stroffan var slitin og pokinn hífður upp í skutrennulokann sem enn var uppi.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að gengið sé úr skugga um það að allt sé tilbúið áður en híft er.

Nr. 024 / 02 Sléttanes ÍS 808

8. Skipverji fer með höndina í ískvörn

Sléttanes ÍS 808.
Skipaskr.nr. 1628. Smíðaður:
Akureyri, 1983/-. Stál. Stærð:
680 brl. 1067 bt. Mesta lengd:
61,76 m. Skráð lengd: 58,86 m.
Breidd: 9,76 m. Dýpt: 6,74 m.
Vél: Wichmann 1472 kW
(2000 hö). Fjöldi skipverja: 25

GÖGN:

Lögregluskýrslur og ljósrit úr skipsdagbók

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. nóvember 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. ágúst 1998 var Sléttanes ÍS 808 á veiðum á Halamiðum. Veður: NA 8 m/sek. Skipverji var á vakt í vélarúmi þegar hann er beðinn að athuga með ís sem skilaði sér ekki niður á vinnsludekkið. Hann fór og athugaði stöðuna í ísklefanum og kom í ljós að nægur ís var þar en einhver stífla hefði myndast í búnaðinum sem skammtaði hann niður á vinnsludekkið. Hann reyndi að losa um stífluna en án árangurs og fór í töflukassa til að slökkva á ísflutningakerfinu, sem gert er með þremur rofum. Eftir það fer hann aftur til að reyna að losa stífluna í ísskammtaranum. Hann var að bjástra við þetta með hægri hendinni og fær skyndilega högg á hana og dró hana að sér. Hann hafði þá misst framan af löngutöng. Einhver af öðrum skipverjunum hafði sett ískerfið í gang án þess að vita af honum við þetta starf. Siglt var með skipverjann til hafnar á Bolungarvík til lækni meðferðar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 029 / 02 Örfirisey RE 4

9. Skipverji slasast við að taka trollið

Örfirisey RE 4. Skipaskr.nr. 2170. Smíðaður: Stál, Kristiansund, Noregi, 1988. Stærð: 940 brl. 1845 bt. Mesta lengd: 65,47 m. Skráð lengd: 57,67 m. Breidd: 12,80 m. Dýpt: 8,00 m. Vél: Wichmann 3000 kW (4076 hö). Fjöldi skipverja: 27

GÖGN:

Lögregluskýrsla og afrit skipsdagbókar

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Hilmari Snorrassyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. febrúar 2002 var bv. Örfirisey RE-4 að togveiðum á Eldeyjarbanka. Veður: A - 20 m/sek. Verið var að taka trollið og átti að fara að lása úr bakstroffunni. Einn skipverji beygði sig yfir skutrennulunnguna eftir bakstroffunni „skottið“ og hafði náð taki á henni. Féll hann yfir lunnguna og niður í skutrennuna og lenti á bakinu. Hinn slasaði sleptti ekki bakstroffunni fyrr en félagar hans höfðu náð honum upp. Búið var um hinn slasaða á sjúkrahöllum og settur á hann hálskragi. Siglt var til lands eftir að skipstjóri hafði ráðfært sig við lækni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn féll 2 til 3 metra
- að skipverjinn var ekki í líflínu
- að sögn skipstjórans voru skipverjar með líflínu í vondu veðri
- að hinn slasaði var með „Jofa“ hjálm sem að hans sögn gerði það að verkum að ekki fór verr
- að hinn slasaði féll þegar óvænt hreyfing kom á skipið
- að hinn slasaði var vanur togarasjómaður
- að þegar hinum slasaða hafði verið náð upp var stýrimaður kominn í flotbúning

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir á gildi líf lína þar sem notkun á þeim verður við komið.

Nr. 035 / 02 Sturla GK-12

10. Skipverji slasast við að láta trollið fara



Sturla GK-12. Skipaskr.nr. 1612. Smíðaður: Stál, Wallsend, Bretlandi 1974. Stærð: 297 brl. 276 bt. Mesta lengd: 35,87 m. Skráð lengd: 31,92 m. Breidd: 8,32 m. Dýpt: 4,90 m. Vél: Bergen Diesel 729 kW (990 hð). Fjöldi skipverja: 10

GÖGN:

Lögregluskýrslur og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. febrúar 2000 var Sturla GK-12 að togveiðum í Röstinni. Veður: NA-4 vindstig. Verið var að láta trollið fara og við það unnu fjórir skipverjar á þilfari. Einn skipverjanna veitti því athygli að upphalarakeðjan fyrir bakstroffuna hafði slegist undir hlerann. Hann ætlaði að sveifla henni upp fyrir hann og tók utan um keðjuna en þá slóst hún yfir handlegg hans og jafnframt því að það strektist á henni. Hægri hendi hans festist milli keðjunnar og hlerans. Félagar hans á þilfari létu spilmann vita og hífði hann í grandarana til að slaki kæmi á keðjuna, svo höndin losnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að láta trollið fara í fyrsta hal eftir að komið var á miðin
- að áður en strektist á keðjunni ætlaði skipverjinn að sveifla henni upp fyrir hlerann en það mistókst
- að eftir að hafi mistekist einu sinni var keðjunni sveiflað aftur í sama tilgangi en þá varð

hægri handleggur á milli keðju og hlerans lunningar meginn

- að spilmaður vissi ekki af þessum aðgerðum á meðan þær stóðu yfir

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að skipverjinn gekk ekki úr skugga um að óhætt væri að framkvæma umrætt verk. Þegar skipverjar sjá að eitthvað fer afлага ber þeim að láta þá er stjórna spilbúnaði vita áður en þeir hlaupa til og „redda“ málum.

Nr. 037 / 02 Venus HF-519

11. Skipverji slasast við háþrýstipvott



Venus HF-519. Skipaskr.nr. 1308. Smíðaður: Stál, San Juan, Spáni, 1973. Stærð: 1156 brl. 1779 bt. Mesta lengd: 77,53 m. Skráð lengd: 69,22 m. Breidd: 11,60 m. Dýpt: 7,50 m. Vél: MaK 2355 kW. Fjöldi skipverja: 27

GÖGN:

Lögregluskýrsla, ljósmynd og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. apríl 2002 var Venus HF 519 á sigling af miðunum í Barentshafi. Veður: SSV- 8 m/sek. Skipverjar voru að þrífa á vinnsluþilfari og einn skipverji að þvo með háþrýstibyssu. Hann stöðvaði byssuna, sleppti annarri hendi af henni og hugðist snúa við plastbakka. Hann beygði sig fram og við það herti hann höndina lítillaga um byssuna um leið og jafnvægi byssunnar raskaðist við að stúturinn seig lítillaga niður. Skyndilega sprautaðist háþrýstibúnan af fullri orku út um stútinn. Skipverjinn hafði ekki möguleika að halda byssunni með annarri hendi og endaði með því að byssan lenti í andliti hans með þeim

afleiðingum að tvær tennur brotnuðu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sprautubýssan er á samhæfðu háþrýstikerfi, sem er lagt um skipið og eru byssurnar tengdar inn á kerfið með hraðtengjum á því svæði sem verið er að vinna á hverjum tíma
- að kerfið vinnur á 120-150 bar þrýstingi og er sami þrýstingur á öllu kerfinu
- að hver byssa er án þrýstiminnkara og hafa skipverjar ekki færi á að stjórna þrýstingi við það sem þeir eru að þrifa í hvert sinn
- að byssa með þessum þrýstingi er óviðráðanleg með annarri hendi og hættuleg nánasta umhverfi
- að byssurnar eru ekki með öryggisbúnaði þannig að það þurfi báðar hendur til að sprauta en til eru byssur á markaði með slíkum búnaði

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að óvarlega hafi verið staðið að verki í þessu tilfelli. Öflugur háþrýstibúnaður er hættulegur og ber að umgangast hann af mikilli gát. Nefndin telur nauðsynlegt að stjórnendur setji skriflegar vinnureglur um notkun tækja. Í þessu tilfelli gætu leiðbeiningar m.a. kveðið á um að leggja skuli frá sér byssustútin og ganga úr skugga um að hann fari ekki af stað í veltingi eða halda á honum þannig að engin hætta sé á að þrýst sé á gikkinn.

Nr. 044 / 02 *Baldvin Þorsteinsson EA 10*

12. Skipverji slasast við lyftu



Baldvin Þorsteinsson EA 10.
Skipaskr.nr. 2165. Smíðaður:
Flekkefjord, Noregi, 1992/11,
Stál. Stærð: 995 brl. 1906 bt.
Mesta lengd: 66,60 m. Skráð
lengd: 59,90 m. Breidd: 12,60
m. Dýpt: 8,00 m. Vél:
Wichmann 2640 kW (3587
hð). Fjöldi skipverja: 22

GÖGN:

Tilkynning frá útgerð ásamt skráningu í leiðarbók Lögregluskýrslur, ljósmyndir, gögn frá SÍ, gögn frá útgerð og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga

Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. apríl 2002 var Baldvin Þorsteinsson EA 10 á grálúðuveiðum á Hampiðjutorginu. Veður: SSA 6-8 m/sek, sjólítið.

Skipið hafði verið fimm daga á sjó og skipverjar voru að störfum við pökkun á vinnslupílvari. Skipverji hafði það starf að slá úr ásamt fleiru, þar á meðal að sækja umbúðir niður í frystigeymslu og koma þeim upp á þilfarið. Til að koma umbúðunum á milli þilfara var notuð þar til gerð lyfta (mynd 1) sem var hífð með talíu (með taug úr keðju) sem einnig var notuð til að opna lúguna á milli þilfaranna. Skipverjinn sem var einn við þetta starf byrjaði á að opna lúguna, húkkaði síðan í lyftuna og gekk niður í frystigeymsluna. Þar lestaði hann lyftuna, fór upp aftur og hífði hana síðan upp á vinnslupílvarið. Hóf hann að losa lyftuna og við það þurfti hann að fara inn á lyftuna til að ná í umbúðirnar. Féll lyftan skyndilega niður í frystilestina og einnig skipverjinn. Skipverjinn slasaðist en komst af sjálfsdáðum upp á vinnslupílvar þar sem hann kallaði á aðstoð skipfélaga sinna. Var hinn slasaði með áverka á höfði og handlegg. Þar sem sýnt var að um alvarlega áverka var að ræða var kallað eftir aðstoð þyrilu sem flutti þann slasaða á sjúkrahús. Við skoðun kom í ljós að gera þurfti mikla aðgerð á handleggnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fallhæðin var 380 cm (frá lúgubrun og niður á frystigeymslugólf)
- engin vitni voru að slysinu og hinn slasaði gat ekki gert sér grein fyrir hvernig hann slasaðist á handleggnum
- að eins og mynd 2 sýnir, þá var krókurinn í lyftuna skorinn lás
- að mynd 3 sýnir slánna sem króknum var húkkað í en hún er að stærstum hluta ferköntuð (40x40mm) en með sívölum bita í henni miðri
- að engin önnur ummerki voru á búnaðinum nema að krókurinn hefði húkkast úr, enda var

hann uppi. Á mynd 3 er króknum stillt upp eins og talið er að hann hafi aflagast með einhverjum hætti og síðan misst gripið. Ólíklegt er að hann hafi getað misst gripið ef hann hafi legið í sívala hlutanum eins og honum var ætlað nema að mikil hreyfing hafi komið til

- að hinn slasaði efast um þessa tilgátu, en hefur ekki aðra skýringu
- að ekki voru neinar öryggisfestingar fyrir lyftuna á vinnslupílfinu sem tryggðu að hún gæti ekki fallið niður heldur var treyst á að krókurinn héldi
- að reklás eða „patent lás“ var á sívala hlutann á slánni (sjá mynd 3). Auga hans er það þröngt að hann leikur einungis á þessum hluta. Gert hefur verið ráð fyrir að krókur taliunar sjálftrar, sem er með öryggisbúnaði, hafi átt að húkkast beint í lásin, en þá hefði ekki verið hægt að húkka í grindina ofan frá
- að lyftan gekk til í brautunum þegar hún var stödd á vinnslupílfari, enda var neðsti hluti hennar tiltölulega lítið í brautunum og efri hluti hennar í einni taug
- að þegar maður var staddur inn í lyftunni var hún á hreyfingu eftir því hvar stigið var
- að misjafnt var hvort einn eða tveir ynnu þetta verk. Að sögn slasaða þurfti að bera sig öðruvísi að starfinu þegar einn væri í því að kasta umbúðunum út úr lyftunni í stað þess að rétta þær öðrum
- að lyftan hafði verið sett um borð árið 1999 vegna ítrekaðra óska skipverja;
- að lyftan er í heilli braut og gat því ekki hreyfst vegna hreyfinga skipsins þegar hún var niðri
- að lyftan hafði verið hönnuð og framleidd af útgerðaraðilum skipsins
- að engin gögn um lyftuna né úttekt var að finna hjá Siglingastofnun. (Skv. 7. tölulið (7.4.4) reglna nr. 185/1995 um vistarverur áhafna fiskiskipa, öryggi og aðbúnað í vinnu- og vinnslurýmum, eru ákvæði um leyfi Siglingastofnunar fyrir lyftur í gömul skip sem ekki eru í lokuðu rými)
- að skipverjinn var búinn að vera á skipinu frá

því það kom nýtt til landsins árið 1992

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur líklegustu orsök óhappsins vera þá að krókurinn hafi húkkast af annaðhvort vegna þess að hann hafi ekki verið á réttum stað eða vegna hreyfingar á lyftunni nema að bæði þessi atriði hafi komið til.

Nefndin hefur áður á talið það fyrirkomulag að nota tilsagaðan lás sem krók og bendir á að að slíkir hlutir eru búnaður sem hvorki eru smíðaðir né samþykktir til þeirra nota sem hann var ætlaður til í þessu tilfelli.

Nr. 062 / 02 Bv. Málmey SK-1

13. Skipverji slasast þegar trollpoki fellur á hann



Málmey SK-1. Skipaskr.nr. 1833. Smíðaður: Stál, Flekkefjord, Noregi, 1987. Stærð: 883 brl. 1470 bt. Mesta lengd: 56,50 m. Skráð lengd: 54,40 m. Breidd: 12,60 m. Dýpt: 7,70. Vél: Wärtsilä 2200 kW. Fjöldi skipverja: 27

GÖGN:

Lögregluskýrslur og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. maí 2002 var bv. Málmey að togveiðum á Reykjaneshrygg.

Veður: NV 13 m/sek.

Við töku síðasta halsins í túrnun rífaði belgurinn frá. Mannaður var léttbátur og belgnum og pokanum bjargað með um 20 tonna afla. Þegar lokið var að losa aflann úr pokanum hékk hann uppi í afturgálganum í afturgils og belgurinn hékk í framgils og var strekktur fram eftir skipinu.

Skipverjar voru við vinnu á pílfari við að taka

niður aflann og ganga frá veiðarfærum. Tveir skipverja stóðu á trollþilfarinu við pokann. Þar sem pokinn hékk í afturgilsinum var krókurinn hífður í gegnum blökkina og hluti pokans fylgdi með. Þegar komið var að því að slaka honum niður húkkaðist krókurinn úr pokastroffunni og pokinn féll niður á annan skipverjann, sem bograði við vinnu sína á þilfarinu. Hann féll saman og fram fyrir sig með höfuð milli fóta.

Hinn slasaði var færður á sjúkrabörum inn í íbúðir skipsins til aðhlynningar. Með tilliti til líðan hins slasaða var skipinu siglt á hagstæðustu ferð til hafnar þar sem honum var komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gilskrókar voru opnir
- að krókurinn og pokastroffan voru hífð í gegnum gilsblökk afturgálgans og niður á átt að gilsvindunni
- að hluti belgsins og pokans fóru sömu leið inn og niður í gegnum blökkina
- að byrjað var að slaka á afturgilsvindunni og híft í belginn fram með framgilsinum
- að skipverjinn féll á þilfarið á sitjandann og fram fyrir sig með höfuð og herðar kýlt niður á milli fóta og féll hann svo á bakið ofaná „gárurnar“ á þilfarinu
- að brugðist var við þessu slysi með því að skipta um alla opna króka í gilsnum og setja króka með öryggislokun
- að sögn skipverja hafði verið farið fram á að opnum krókum yrði skipt út fyrir lokaða en ekki orðið við þeirri beiðni

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að slaki hafi komið á afturgilsinn og um opinn gilskrók var að ræða.

Nefndin bendir öllum stjórnendum á nauðsyn þess að nota króka með öryggislokun, alls staðar þar sem því verður við komið.

Samkvæmt reglugerð nr. 786/1998 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum segir um skyldu starfsmanna að þeir eigi að upplýsa vinnuveitanda og/eða þá starfsmenn sem hafa sérstöku

hlutverki að gegna við vernd öryggis og heilsu án tafar um allar aðstæður við vinnu þar sem ljóst má telja að öryggi og heilsu sé bráð hætta búin og um alla ágalla á fyrirkomulagi sem ætlað er til verndar.

Samkvæmt ummælum skipverja hafa þeir uppfyllt þessa skyldu sína en fulltrúar vinnuveitanda, skipstjóri og hans yfirmenn, hafa ekki sinnt skyldu sinni til úrbóta samkvæmt ofangreindri reglu

Nr. 064 / 02 Sigurbjörg ÓF-1

14. Skipverji slasast við vinnu í vélarrúmi



Sigurbjörg ÓF-1. Skipaskr.nr. 1530. Smíðaður: Stál, Akureyri, 1979. Stærð: 516 brl. 893 bt. Mesta lengd: 54,98 m. Skráð lengd: 48,91 m. Breidd: 10,26 m. Dýpt: 6,90 m. Vél: Wärtsilä 1985 kW. Fjöldi skipverja: 26

GÖGN:

Lögregluskýrsla, dagbók skipsins og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. maí 2002 var Sigurbjörg ÓF 1 á siglingu úti fyrir Vestfjörðum. Veður: Hægvíðri Yfirvélstjóri var að renna öxul í rennibekk í vélarrúmi skipsins. Hann var klæddur vinnuvettlingum við störf. Öxullinn náði að grípa í vettlinginn á vinstri hendi vélstjórans og dró hana snögg um öxulinn þar til hann hætti að snúast. Skipverjinn náði að teygja sig í rofa rennibekksins og stöðva hann.

Hinn slasaði náði að losa höndina úr rennibekknun hjálparlaust og tilkynnti skipstjóra um óhappið. Skipinu var snúið til Flateyrar þar sem hinum slasaða var komið til læknis á Ísafirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að renna öxul úr hausara í fiskvinnslulínu á vinnsluþilfari
- að renna þurfti utan af öxlinum og snérist hann með patrónu bekkjarins
- að rennibekkurinn "slúðraði" á reimunum og stöðvaðist því partrónan, þegar átakið þyngdist
- að tauvettlingarnir sátu þétt á höndum vélstjórans
- að skipverjinn lagði höndina á öxulinn og greip hann í tavið og snéri upp á höndina um þrjá fjórðu hringi
- að eftir skoðun hjá lækni var ekki talið að höndin eða handleggurinn væri brotinn en frekari skoðunar væri þörf og hinn slasaði fór um borð í skipið aftur í Bolungarvík

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu slyssins vera aðgæsluleysi hins slasaða.

Nr. 069 / 02 Ásbjörn RE-50

15. Skipverji slasast er fiskikar fellur á hann



Ásbjörn RE-50. Skipaskr.nr. 1509. Smiðaður: Stál, Flekkefjord, Noregi, 1978. Stærð: 442 brl. 652 bt. Mesta lengd: 49,86 m. Skráð lengd: 44,93 m. Breidd: 9,50 m. Dýpt: 6,60 m. Vél: Werkspoor 1450 kW. Fjöldi skipverja: 13

GÖGN:

Lögregluskýrslur og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. apríl 2002 var Ásbjörn RE-50 að togveiðum. Veður: Gott. Skipverjar voru að ganga frá afla til ísingar í lest

skipsins. Þeir stóðu á lestargólfinu og voru að moka ís úr kari í önnur kör sem stóðu einnig á gólfinu. Þar sem skipverjar stóðu við ísmoksturinn féll tóm fiskikar ofan á mjóbak og lendar eins þeirra. Sá slasaði hélt til í lestinni á meðan hann var að jafna sig og þar til að hann treysti sér með aðstoð upp úr lestinni. Þá var atvikið tilkynnt til skipstjóra og þeim slasaða gefin verkjalyf.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fjórar karahæðir voru í lestinni og að öllu jöfnu voru efstu körin tóm en ís geymdur í neðri körum, þar til afli er settur í þau
- að þegar afli er tekinn niður er ísi stráð í neðstu körin í gólfinu, sem standa í reglulegum röðum
- að skömmu áður hafði kari í fjórðu röð verið reist upp, til að koma fyrir færibandinu fyrir
- að karið sem féll niður datt fyrst niður á neðri karastæðurnar sem stóð á lestargólfinu og svo á bak skipverjans
- að körin eru 440 lítra rúmmáls að innan og tæplega 50 kg að eiginþyngd
- að megin skorðun (sjóbúnaður) kara í eftir stæðum er þannig að niður úr "fótum" þeirra er um 3 cm innfelld brík, sem gengur niður í neðra karið
- að það er venja að reisa upp kör þegar orðið er þröngt í lestinn til að koma færibandinu fyrir og eru þau ekki sjóbúin sérstaklega nema þegar vont er veður
- að karið sem féll var fjarlæggt ofan af hinum slasaði og átti hann bágt með andardrátt fyrst á eftir og var hann látinn stjórna bandinu með fjarstýringu á meðan hann var að jafna sig

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök óhappsins vera þá að kar var laust. Nefndin minnir á, að þó að umhverfið virðist stöðugt, er skipið laust og alltaf má búast við óvæntum hreyfingum. Nefndin leggur til að þessu vinnulagi verði breytt og skráðar vinnureglur settar þar um.

Nr. 070 / 02 Hrafn Sveinbjarnarson GK-255

16. Skipverji slasast við vinnu í lest skipsins



Hrafn Sveinbjarnarson GK-255.
Skipaskr.nr. 1972. Smíðaður:
Stál, Flekkefjord, Noregi,
1988/10. Stærð: 390 brl. 1028
bt. Mesta lengd: 47,90 m.
Skráð lengd: 39,30 m. Breidd:
11,00 m. Dýpt: 7,45 m. Vél:
Deutz 1850 kW. Fjöldi skip-
verja: 24

GÖGN:

Lögregluskýrsla og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. júní 2001 var Hrafn Sveinbjarnarson GK-255 að veiðum á Kötlugrunni. Veður: VSV-10 til 18 m/sek, mikill sjór.

Einn skipverja var að taka á móti og stafla kössum með frosnum fiski í frystilest skipsins. Í einni veltu sem skipið tók féll kassastæðan fram og á skipverjann þar sem hann stóð við vinnu sína. Hann reyndi að forða sér en átti ekki undankomu auðið og lentu kassar úr efstu röðinni á mjóbaki hans. Skipverjinn kallaði eftir aðstoð og fór til hvílu eftir að hafa fengið bólgueyðandi verkjalyf.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hver kassi var 28 kg
- að kassastæða hafði myndast sem var að sögn vitna innan við 2 m á hæð þegar byrjað var að raða á gólfið til að stalla stæðuna
- að færibönd flytja kassana á þann stað þar sem þeim er raðað
- að kössunum er staflað í raðir um 4 til 5 m að lengd, þversum í lestina, og hver röð kláruð áður en byrjað er á annarri til að varna því að hliðarsláttur komi á farminn
- að sögn skipstjóra var erfitt að standa að verki í steisnum

- að venjulega eru raðirnar stallaðar fram eða aftur og forðast að myndist lóðréttar stæður sem gætu fallið fram fyrir sig vegna hreyfingar skipsins
- að gæðakerfi er í þróun fyrir skipið
- að verklagsreglur um stúfun farms og vinnu í lest hafa ekki verið gerðar en vinna á eftir venjulegu þekktu verklagi
- að stýrimaður telur ástæðu þess að stúfun farms hafi verið með þessum hætti þá að þetta var að sumarlagi og búið að vera mjög gott veður í marga daga og menn því orðnir værukærir

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök óhappsins vera þá að stúfun farms hafi ekki verið framkvæmd eins og eðlilegt megi teljast til sjós. Nefndin bendir á að alltaf eigi að ganga þannig frá farmi í lest að hann ógni ekki öryggi manna sem þar eru staddir. Eins og áður hefur komið fram er í gangi vinna við að smíða og koma á alhliða öryggisstjórnunarkerfi í þessu skipi sem er nýmæli í íslenskum fiskiskipum. Nefndin hvetur alla skipstjórnarmenn til að kynna sér gæðastjórnunarkerfi.

Nr. 071 / 02 Hrafn Sveinbjarnarson GK-255

17. Skipverji slasast við vinnu á vinnslupilfari skipsins



Hrafn Sveinbjarnarson GK-255.
Skipaskr.nr. 1972. Smíðaður:
Stál, Flekkefjord, Noregi,
1988/10. Stærð: 390 brl. 1028
bt. Mesta lengd: 47,90 m. Skráð
lengd: 39,30 m. Breidd: 11,00
m. Dýpt: 7,45 m. Vél: Deutz
1850 kW. Fjöldi skipverja: 24

GÖGN:

Lögregluskýrslur og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 28. október 2000 var Hrafn Sveinbjarnarson GK-255 að togveiðum á Skeiðarárdýpi. Veður: SA-8 til 13 m/sek, þó nokkur sjór og veltingur.

Skipverjar voru að störfum á vinnslupílvari og var einn þeirra að taka frosin fiskflök úr plötufrystum. Við vinnu sína notaði hann vagn til að stafla fiskpönnunum á til að flytja þær til úrsláttar. Þegar hann var búinn að hlaða vagninn fullan og ætlaði að keyra hann til fóru pönnurnar að skríða út af vagninum. Hann kallaði félagi sína til aðstoðar og komu nokkrir og reyndu að ýta pönnunum inn á vagninn þar sem þær voru farnar að skaga út af honum ofan á skorðunum. Skipið tók veltu og í einni svipan runnu pönnur út af vagninum. Einn skipverja náði ekki að forða sér undan pönnustaflanum og lentu margar þeirra á honum þar sem hann féll á vegg sem brotnaði undan pönnustaflanum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að plötufrystarnir taka 48 pönnur (hver þanna vegur 28 kg) og sömuleiðis vagninn
- að vagninn var fulllestaður og heildarþyngd farmsins á honum var um 1-1,3 tonn
- að hæð borðplötu vagnsins er stillanleg og hægt er að renna hverri pönnu í frystitækin beint af vagninum eða úr þeim á vagninn;
- að skorður (öryggishlið) til sjóbúnaðar eru á vagninum til að varna því að pönnurnar renni út af honum og eru þær stillanlegar
- að skorðurnar þurfa að vera "læstar" (en þær voru það ekki í þetta skiptið) við vagninn til að þær fylgi með hæðarstillingu vagnsins, ef svo er ekki sitja skorðurnar eftir
- að vagninn var í hæstu stöðu þegar búið var að taka úr efstu hillu tækisins þar sem skorðurnar voru ekki "læstar" sátu þær eftir og stafllinn á borði vagnsins stóð upp fyrir þær. Við þessar aðstæður átti pönnustaflinn greiða leið út af vagninum vegna hreyfingar skipsins
- að þessi búnaður hafði verið í skipinu um tvo mánuði
- að engin formleg kennsla hafði farið fram í meðferð vagnsins né voru leiðbeiningar til um notkun hans.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þekkingar-og reynsluleysi þess sem vann við að stafla á vagninn og stjórna honum. Nefndin bendir á mikilvægi þess að mönnum sé kynnt meðferð og leiðbeint um notkun tækja um borð.

Nr. 074 / 02 Hríseyjan EA-410

18. Skipverji verður fyrir steini, sem var í trollinu



Hríseyjan EA-410. Skipaskr.nr. 1307. Smíðaður: Stál, Muroran, Japan, 1973. Stærð: 462 brl. 626 bt. Mesta lengd: 47,10 m. Skráð lengd: 42,10 m. Breidd: 9,50 m. Dýpt: 6,50 m. Vél: Niigata 1472 kW. Fjöldi skipverja: 12

GÖGN:

Lögregluskýrslur. og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. janúar 2000 var Hríseyjan EA-410 að togveiðum á Reykjaneshrygg. Veður: NV-10 til 14 m/sek.

Búið var að taka trollið og afla niður í móttöku. Með aflanum kom stór steinn og stóð hann á fiskmóttökulúgunni. Steinninn var klæddur í neta-poka til að alls öryggis væri gætt þar sem hífa átti hann út í síðu til geymslu. Þegar búið var að slá pokagilsinum á netpokann og skipverjinn sem það gerði var kominn frá og út í síðu að lunningunni. Steinninn var hífður upp en við hreyfingar skipsins kom sláttur á hann og var honum þá slakað á lúguna aftur. Þegar steinninn settist á lúguna valt hann eða rann til hliðar og lenti á fót eins skipverjans sem sá ekki hvað verða vildi. Steinninn lenti á hnésbót hans og kramdi fótinn að lunningunni. Við áfallið missir skipverjinn meðvitund.

Hinum slasaða var hjálpað inn í íbúðir og fékk aðhlynningu en varð óvinnufær það sem eftir var af veiðiferðinni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hinn slasaði var á leið að sækja annan gils til að húkka honum einnig á steininn til að minnka hættu á slætti á heisinu
- að framgilsinum var stjórnað frá stjórnstækjum stjórnborðsmeginn afturá og ætlaði skipverjinn sem slasaðist að stjórna honum;
- að sögn slasaða var hann ekki búinn að gefa spilmanni merki um að hífa
- að sögn spilmanns hafði hinn slasaði gefið merki um hífingu
- að hinn slasaði stjórnaði vinnu á þilfarinu
- að tjáskipti á milli spilmanns og þeirra sem sögðu til fóru almennt fram með handa-hreyfingum eða í mæltu máli
- að pokagilsinn er í langskurðarflæti skipsins en stjórnborðsgilsinn er stjórnborðsmegin við langskurðarflöt skipsins

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera misskilning á milli slasaða og spilmanns sem leiddi til óríðabærrar hífingar.

Nr. 076 / 02 Helgi SH 135

19. Skipverji slasast á hönd



Helgi SH 135. Skipaskr.nr. 2017. Smíðaður: Ísafirði, 1989/-, Stál. Stærð: 143 brl. 243 bt. Mesta lengd: 25,95 m. Skráð lengd: 24,38 m. Breidd: 7,50 m. Dýpt: 5,60 m. Vél: Caterpillar 671 kW. Fjöldi skipverja: 9

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósrit úrskipsdagbók, ljósmyndir og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. janúar 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni. Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð

og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 6. maí 2002 var Helgi SH 135 á veiðum með botnvörpu á svokölluðu Flákahorni á Breiðafirði. Veður: S - 10 m/sek. og vestan hvika. Eftir um þriggja tíma tog var hífð og var botnvarpan að mestu kominn inn. Búið var að hífa fjórar færur af belgnum og aðeins fimmta og síðasta eftir. Einn skipverjinn var að fara með bakborðsgilsinn aftur fyrir og var verið að slaka út af gilsavindunni. Allt í einu ókláraðist tógið á vindunni og grófst undir vafninga. Þá var skipverjinn kominn aftur að sjóhliði með krókinn og var óviðbúinn því að í stað þess að fá slaka, hífðist í og tógið strektist. Við það húkkaðist krókurinn í bakborðslunninguna með þeim afleiðingum að vinstri hendi hans kipptist aftur og varð á milli gilskróksins og hennar.

Skipstjórinn sem var við stjórn spilsins úr brú sá strax hvað gerðist og slakaði á tóginu. Skipverjanum voru gefin verkjalyf og siglt með hann til hafnar á Rífi. Skipverjinn slasaðist illa á vinstri hendi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en ítrekar mikilvægi þess að sérstök gát sé höfð við allar hífingar.

Nr. 077 / 02 Hamar SH 224

20. Skipverji slasast þegar hann flækist í „rússa“



Hamar SH 224. Skipaskr.nr. 253. Smíðaður: Selby, Bretlandi, 1964/-, Stál. Stærð: 244 brl. 344 bt. Mesta lengd: 37,22 m. Skráð lengd: 34,32 m. Breidd: 7,62 m. Dýpt: 5,98 m. Vél: Lister Blackston 736 kW. Fjöldi skipverja: 8

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósmyndir, skýringateikning af trolli og gögn RNS. Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. maí 2003 af

Emil Ragnarssyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

ATVIKALÝSING:

Þann 27. maí 2002 var Hamar SH 224 á togveiðum á Vestfjarðarmiðum, nánar tiltekið um 14 sml. vestur af Blakknesi. Veður: NA 3–4 m/sek. og sjólítið.

Verið var að láta trollið fara. Pokanum og belgunum hafði verið sleppt af stjórnborðssíðunni og voru þeir komnir aftur fyrir skipið. Siglt var áfram á hægri ferð og beygt til stjórnborða. Rússinn rann út undir eftirliti eins skipverja og átti að vera klárt að kasta síðustu bugtunum yfir gálgahornið. Skipverjinn var um það bil að koma sér fyrir upp á polla til þessa verks í þeim tilgangi að ná meiri hæð. Hann steig með vinstri fótinn upp á pollann og var að lyfta þeim hægri þegar tvær bugtir slógust utan um hægri fót hans. Það strektist strax á rússanum og reyndi skipverjinn að halda um hann með vinstri hendi og náði taki á togvírnum með þeirri hægri. Skipstjóri setti á fulla ferð aftur á en þegar tekist hafði að stöðva skipið var skipverjinn kominn hálfur út fyrir lunningu. Félagar hans komu honum til aðstoðar og losuðu bugtirnar af fætinum. Hinn slasaði var illa tognður á fæti og bólginn. Eftir að skipstjóri hafði ráðfært sig við lækni var ákveðið að búa um áverkana um borð þar til komið væri til hafnar í lok ferðarinnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að toggálgarnir voru á sitt hvoru skuthorni skipsins og tengdir saman með styrktarbita þvert yfir skipið
- að uppi á hvorum gálga voru vinnuljós á endum þeirra
- að rússinn vildi festast á vinnuljósinu ef bugt á rússanum var ekki sveiflað inn fyrir ljósið
- að stjórnborðsljósið hefur nú verið fært nær miðju gálgans og því þarf ekki lengur að kasta rússanum yfir það
- að vinnureglan var sú að eftir að belgurinn og pokinn höfðu verið hífðir fram á síðu með rússanum var hann dreginn aftur á skipið og endanum kastað yfir styrktarbitann, lásað í höfuðlínuna og afgangurinn af rússanum

hringaður niður undir stjórnborðs gálgann.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins voru ófullnægjandi vinnuaðferðir auk slæmra staðsetningar á ljóskastara.

Nefndin telur að með þeim breytingum sem gerðar voru á staðsetningu ljóskastara hafi minnkað líkur á því að svona slys endurtaki sig. Mikilvægt er að skipverjar séu ávallt að meta þær hættur sem felast í störfum þeirra og hvort með einföldum aðferðum eða breytingum megi eyða slysaðættum um borð.

Nr. 079 / 02 Hólmaborg SU 11

21. Skipverji slasast þegar verið var að innbyrða dælubarka



Hólmaborg SU 11. Skipaskr.nr. 1525. Smíðaður: Stál, Uddevalla, Svíþjóð, 1978/12. Stærð: brl. 1181 bt. 1682. Mesta lengd: 73,38 m. Skráð lengd: 67,00 m. Breidd: 12,00 m. Dýpt: 7,85 m. Vél: Wärtsilä 5520 kW. Fjöldi skipverja: 15

GÖGN:

Lögregluskýrslur og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. maí 2002 var Hólmaborg SU 11 að kolmunveiðum með flottrolli. Veður óþekkt.

Búið var að ganga frá trollinu, notkun fiskidælu var lokið og búið að lása í sundur dælubarkanum. Næloníóg var fest í enda barkans og hann dreginn fram með síðunni til að ná honum inn um rúllukefa í lunningunni. Þegar verið var að ná inn enda barkans, slitnaði falurinn og skaust fram og slóst endinn í höfuð eins skipverjans um leið og hann fór út úr kefanum. Við höggið féll skipverjinn á þilfarið.

Félagar hans komu honum til aðstoðar og studdu hann í sjúkraklefa þar sem hann var lagður fyrir og hugað að meiðslum hans. Eftir samráð við lækni var beðið um aðstoð þyrilu til að koma skipverjanum á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnborðsmegin ofan á lunningunni skammt aftan við fremri snurpugálga er opin kefi, en aftan og framan í honum er rúllukefli. Kefinn er ætlaður fyrir barkann þegar hann er dreginn inn eða slakað út
- að falurinn, sem notaður var til að ná enda barkans fram með síðunni og inn fyrir, var úr 16 mm nýlegu nælontógi og var það samansett með tveimur snurvoðarlásnum (G lásnum) splæstum í tógið sitt hvoru megin við lásana
- að falurinn lá frá spili sem staðsett var nálægt miðju skipi, nokkuð fyrir aftan kefann og um þilfarsblökk niður undir þilfari, en þar myndaðist um 60° beygja fram í kefann
- að þar sem falurinn rann um kefann dróst hann utan í festingu aftara keflis
- að vitni ber að samsetningin á falnum var komin að þilfarsblökkinni er innri endi tógsins slitnaði, um 30 sm frá lásnum eða á enda splæsins
- að aukið hafði verið afl á spilinu til að ná enda barkans inn fyrir lunningu, er tógið slitnaði
- að skipið var í veltu til bakborða er tógið slitnaði
- að hinn slasaði var með hjálm að Jofa-gerð, sem náði niður fyrir eyru og niður fyrir efstu hálsliði og hlífði hann því öllu höfðinu fyrir utan andlit

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu óhappsins vera þá að styrkleiki tógsins hafi ekki verið nægjanlegur miðað við álag.

Nefndin bendir sjómönnum á að varast að standa í „skotlínu“ fals undir álagi komist þeir hjá því.

Nr. 080 / 02 Hrafn Sveinbjarnarson GK 255

22. Skipverji slasast þegar troll-grandari slæst í hann



Hrafn Sveinbjarnarson GK-255.
Skipaskr.nr. 1972. Smíðaður:
Stál, Flekkefjord, Noregi,
1988/10. Stærð: 390 brl. 1028
br. Mesta lengd: 47,90 m.
Skráð lengd: 39,30 m. Breidd:
11,00 m. Dýpt: 7,45 m. Vél:
Deutz 1850 kW. Fjöldi skip-
verja: 24

GÖGN:

Lögregluskýrsla og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. maí 2002 var Hrafn Sveinbjarnarson GK 255 á veiðum suður af Stórhöfða. Veður: Hægviðri.

Verið var að hífa inn trollið þegar annar grandarinn skaust yfir "uggann" sem heldur gröndurum aðskildum með þeim afleiðingum að slóst í fót eins skipverjans. Fengið var björgunarskip til að sækja skipverjann koma honum undir læknishendur.

Skipverjinn meiddist lítillega á hné og var frá í nokkrar ferðir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að beygja skipinu þegar óhappið átti sér stað, sennilega vegna annars skips að sögn skipverjans

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

090/02 Ottó N. Þorláksson RE 203

23. Gilskrókur slæst í höfuð eins skipverjans



Ottó N. Þorláksson RE 203.
Skipaskr.nr. 1578. Smíðaður:
Garðabæ, 1981/6. Stærð: brl.
485 bt. 879. Mesta lengd:
57,00 m. Skráð lengd: 50,00
m. Breidd: 10,30 m. Dýpt: 7,30
m. Vél: MaK 1619 kW. Fjöldi
skipverja: 17

GÖGN:

Lögregluskýrsla og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. júlí 2002 var Ottó N. Þorláksson á veiðum og var nýbúinn að láta trollið fara.

Veður: Gott.

Skipverjar voru að ganga frá og sjóbúa á þilfari. Skipt var um leiðara og þeir gömlu sjóbúnir og var verið að húkkað gilsinum úr þeim. Einn skipverja ætlaði að vippa króknum út í síðu en hann lenti í höfði annars skipverja sem missti meðvitund um stund.

Trollið var híft aftur og snúið með hinn slasaða til hafnar og komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að krókurinn var áætlaður um 2,5 til 3 kg að þyngd
- að skipverjinn sem húkkaði króknum úr kastaði honum aftur fyrir sig að sögn viðstaddra
- að sögn skipverjans ætlaði hann að vippa króknum út í síðu en hann gerði sér ekki grein fyrir að félagi hans stóð fyrir aftan hann

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en bendir mönnum á að kasta ekki hlutum frá sér nema að athuguðu máli og enginn sé í veginum.

Nr. 096 / 02 Brettingur NS 50

24. Skipverji slasast í vinnslusal



Brettingur NS 50. Skipaskr.nr.
1279. Smíðaður: Niigata,
Japan, 1973. Stærð: 582 brl.
901 bt. Mesta lengd: 57,46 m.
Skráð lengd: 53,28 m. Breidd:
9,50 m. Dýpt: 6,50 m. Vél:
Niigata 1691 kW. Fjöldi
skipverja: 17

GÖGN:

Lögregluskýrslur, útdráttur úr leiðarbók og ljósmyndir

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. júlí 2002 var Brettingur NS 50 á veiðum nyrst í Rósagarðinum. Veður: Gott og sjólaust.

Tveir skipverjar voru að hreinsa lúðuhousa á vinnsluþilfari. Þegar því var lokið var færibaldið sett á fulla ferð afturábak í þeim tilgangi að spúla það og þrífa. Annar skipverjinn fór að sprauta vatni í fiskikarið en sá þá að einn lúðuhous hafði farið á efra færibaldið og lent á færibandinu sem hann stóð við og festist í stálplötu við enda þess. Hann ætlaði að grípa í hausinn og henda honum frá en þá reif færibaldið í vísifingur hægri handar og hann festist í því og síðan á milli þess og plötunnar. Skipverjinn náði ekki til öryggisrofans og kippti að sér hendinni. Við það varð vettlingurinn eftir ásamt fremsta hluta vísifingurs.

Siglt með skipverjann til Neskaupsstaðar þar sem hann gekkst undir læknaðgerð.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að færibaldið er úr rústfríu stáli með 2,3 cm möskvastærð
- að bilið á milli enda færibandsins og plötu sem er við endann var 0,9 cm
- að fjarlægðin frá hinum slasaða að öryggisrofanum voru 3 m.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu slyssins vera aðgæsluleysi hins slasaða, að stöðva ekki færibandið áður en hann freistaðist til þess að „redda“ málum.

Nr. 113 / 02 Hásteinn ÁR 8

25. Skipverji slasast við vinnu í lest

Hásteinn ÁR 8. Skipaskr.nr. 1751. Smíðaður: Karlstad, Svíþjóð, 1984, stál. Stærð: 113 brl. 180 bt. Mesta lengd: 24,95 m. Skráð lengd: 21,55 m. Breidd: 7,10 m. Dýpt: 5,63 m. Vél: Caterpillar 578 kW, 1990. Fjöldi skipverja: 8

GÖGN:

Lögregluskýrsla. Útdráttur úr leiðarabók og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. maí 2003 af Emil Ragnarssyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni. Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 6. september 2002 var Hásteinn ÁR 8 á dragnótaveiðum um 10 sml suðaustur af Ingólfshöfða. Veður: NA 17-20 m/sek og nokkur veltingur. Þegar verið var að kasta út snurvoðinni á um 8–10 hnúta ferð þurfti að taka fjórar 90° beygjur. Í einni beygjunni kom mikil velta á bátinn með þeim afleiðingum að safnkar með um 200 kg af fiski í fór af stað í lestinni. Skipverji, sem var einn niðri í lest og var að flokka fisk eftir stærð í viðeignadi kör, stóð í kari sem stóð á lestargólfinu en safnkarið var í annarri hæð og ofan á öðru kari. Skipverjinn sá hvað verða vildi og reyndi að öllum mætti að ýta á móti safnkarinu og forða því að það lenti á fótum hans þar sem hann stóð í karinu. Safnkarið lenti ofan í karinu þar sem skipverjinn stóð án þess að lenda á honum, en við átökin við karið tagnaði hann á hægri handlegg. Handleggurinn bólgnadi upp neðan við olnboga auk þess sem skipverjinn fann til eymsla og máttleysis. Veiðiferðin var kláruð og komst skipverjinn til læknis tveimur dögum seinna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kör voru á öllum botni lestarinnar og að hluta í annarri hæð. Þetta var samkvæmt venjulegum vinnuaðferðum og ekki hafði komið til að körin hreyfðust áður
- að safnkarið var um það bil hálft af fiski og samkv. áliti slasaða hafði það ekki setið nógu vel þar sem ís í karinu undir var of mikill
- að eftir óhappið hafa skipverjar varað sig á lestun karanna í neðri röðum þannig að ekki sé sett of mikið í körin

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er sú að safnkarið sat ekki nógu vel í karinu sem var undir vegna hleðslu þess. Nefndin vekur athygli sjómanna á mikilvægi þess að kör sitji rétt þannig að þau geti ekki runnið til og valdið slysum.

Nr. 122 / 02 Hoffell SU 80

26. Skipverji klemmist á togvindu

Hoffell SU 80. Skipaskr.nr. 2345. Smíðaður: Hoogezand í Hollandi 1981. Stærð: 674 brl. 1293 bt. Mesta lengd: 61,14 m. Skráð lengd: 59,6 m. Breidd: 9,5 m. Dýpt: 7,0 m. Vél: MaK, 2940 kW, 1993. Fjöldi skipverja:

GÖGN:

Lögregluskýrslur og ljósmyndir

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 23. september 2002 var Hoffell SU 80 úti á Fáskrúðsfirði. Verið var að gera skipið klárt til síldveiða og verið að taka nýja togvira um borð. Ný hafið var að taka vír upp á stjórnborðs togvinduna sem er staðsett fyrir aftan og neðan við brúna. Tveir skipverjar voru staddir fyrir framan vinduna og höfðu það starf að fylgjast með að

vírinna færi rétt inn á hana og höfðu til þess sleggjú. Þegar tveir vafningar voru komnir inn á vinduna lagðist vírin ekki rétt og fór upp á víravafninginn. Skipverjinn sagði að búið hafi verið að stöðva vinduna og hann lagt hendina ofan á víravafninginn og hugðist búa sig undir að lagfæra vírin. Félagi hans þótti þessi handstaða ekki góð og greip til hans en í sama mund rann vírin til, small niður og vinstri hendi skipverjans varð á milli.

Skipverjinn var sendur strax til læknis og við athugun kom í ljós að hann hafði misst aðeins framan af vísifingri og löngutöng.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um var að ræða 32 mm stálvír
- að skipið var keyrt með 15% skurði á skrófu og með 7 tonna togátaki til að halda vírnum mátulega strektum
- að ekki var sjónlína frá stjórnanda togvindunar og stjórnækja hennar í brú
- að ekki var talstöðvarsamband á milli stjórnaða vindunnar og skipverja sem voru við hana í þetta sinn. Fram kom að öryggishjálmar áhafnar voru búnir tal- og hlustunarbúnaði sem ekki var í sambandi en yfirleitt í notkun. Í stað þess var skipstjóri með milli-stjórnun þ.e. að segja stjórnanda vindunar til
- að vírastýringin var ekki notuð vegna þess að skipverjum þótti hún ekki skila hlutverki sínu sem skildi
- að skipverjinn var vanur sjómaður og verið á skipinu um tíma
- að skipverjum greinir á um hvort togvindan hafi verið stopp eða ekki

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til að sýna ýtrustu varkárni við allt sem lítur að notkun spila og að viðbrögð, verklag og merkjagjafir séu fyrirfram vel skilgreind.

Nr. 124 / 02 Reykjaborg RE 25

27. Þilfarskrani rifnar af festingu, skipverji fellur fyrir borð



Reykjaborg RE 25. Skipaskr.nr. 2325. Smíðaður: Ísafirði, 1998 stál. Stærð: 72 brl. 107 bt. Mesta lengd: 21,88 m. Skráð lengd: 19,65 m. Breidd: 5,5 m. Dýpt: 2,92 m. Vél: Cummins 351 kW, 1998. Fjöldi skipverja: 6

GÖGN:

Lögregluskýrslur. endurrit sjóprófs. ljósmyndir, skýrsla löntæknistofnunar og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. maí 2003 af Emil Ragnarssyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. september 2002 var Reykjaborg RE 25 á dragnótaveiðum á Faxaflóa. Veður: NA 13 m/sek og þungur sjór.

Skipverjar voru að taka inn pokann og notuðu til þess þilfarskrana. Búið var að taka inn einn poka og annar var rétt kominn úr sjó þegar að kvika kom og menn heyrðu smell. Skipverjinn sem stjórnaði krananum sá strax hvað var að gerast og kallaði til félaga sinna að kraninn væri að brotna. Allir skipverjar nema einn heyrðu í honum og forðuð sér. Þrátt fyrir ítrekuð köll heyrði hann ekki aðvörunina. Þilfarskraninn lagðist á rekkverkið og lenti á spilinu og sló skipverjann í bakið með þeim afleiðingum að hann féll í sjóinn. Skipstjórinn brást strax við og fór niður með lunn-ingunni og í sjóinn og hélt sér í rimla í lensportinu og náði til skipverjans þar sem hann lá á grúfu í sjónum. Skipstjórinn missti takið á honum en í sama mund rankaði skipverjinn við sér og náði að grípa utan um kranann þar sem hann lá með síðunni. Skipverjinn náðist um borð marinn og aumur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í pokanum voru um 400-500 kg. Fimm til sex tonn höfðu verið í öllu halinu
- að þilfarskraninn hafði verið álsoðinn við festingarnar á þilfarinu
- að samkvæmt niðurstöðum rannsóknar löntæknistofnunar kemur eftirfarandi fram:
 - i. Brotið hafði átt sér stað í álsuðu sem er kverksuða milli undirstöðuplatna á dekki og plötu sem boltuð er í kranann
 - ii. Við sjónskoðun komu í ljós verulegir suðugallar.
 - iii. Hægt er að staðfesta að suðan uppfyllti ekki gæðakröfur staðalsins ÍST EN 30042 flokk C.
 - iv. Í brotsári suðu komu sérstaklega fram loftbólur og samsuðugallar. Þykkt suðunnar (a-mál) mældist víða 2-4 mm sem er væntanlega of lítið miðað við það álag sem hér er um að ræða. Þrátt fyrir suðugallana er ekki hægt að fullyrða að þeir séu einu orsakir brotsins
- að þilfarskraninn hafði öryggisbúnað sem virkaði þannig að ef honum var misboðið hífði hann ekki eða slakaði út. Slíkt átti ekki við í þessu tilfelli
- að þilfarskraninn var vökvakrani af gerðinni Bonfingllioli Spa (P 7500/2M) og með heildarlyftigetu við 2 metra útdregna bómu 3750 kg og við 9 metra útdregna bómu 830 kg
- að þegar óhappið varð var kraninn að sögn skipstjóra um það bil hálf útdreginn
- að undirstöðuplötur sem brotnuðu höfðu verið soðnar fastar hér á landi
- að skipverjinn var með JOFA hjálm á höfðinu. Þessi gerð hjálma er heil skel yfir höfuð og nær yfir eyru. Að sögn skipverjans taldi hann sig ekki heyra illa með þennan höfuðbúnað en þó væru hljóð frekar dempuð. Hann gat ekki gefið skýringu á því að hann heyrði ekki aðvörunarköllin í þetta skipti
- að sögn skipstjórans finnst honum menn ekki heyra nægjanlega með þessa tegund hjálma. Viðurkennd tegund JOFA hjálma fyrir sjómenn var samþykkt til innflutningsaðila af Siglingastofnun 2. des. 1998 og með gildistíma til 1. des. 2003
- að skipverjar voru ekki í flotvinnufatnaði

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur megin orsök óhappsins vera suðugalla. Augljóst er að mikil átök geta verið á krananum við hífingar og til viðbótar koma hreyfingar skipsins sem auka átök verulega á undirstöður hans.

Nr. 132 / 02 Venus HF-519

28. Skipverji slasast á spili

Venus HF-519. Skipaskr.nr. 1308. Smíðaður: Stál, San Juan, Spáni, 1973. Stærð: 1156 brl. 1779 bt. Mesta lengd: 77,53 m. Skráð lengd: 69,22 m. Breidd: 11,60 m. Dýpt: 7,50 m. Vél: MaK 2355 kW. Fjöldi skipverja: 27

GÖGN:

Lögregluskýrsla og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. maí 2003 af Emil Ragnarssyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. október 2002 var Venus HF 519 á veiðum í Barentshafi. Veður: Gott og sjólítið. Skipverji var að vinna við aftara "loftstakkspil" sem er miðskips á veðurþilfari og ætlaði að fara að hífa í höfuðlínustykki. Hann var að slaka ofurtógi (dynex) út af spilinu og hélt með hægri hendi um stjórnstöngina og um tógið með hinni. Bugt myndaðist og flækti tógið á spilinu, við það snérist skyndilega ferill gilsins úr því að slaka og í það að dragast inn á tromlu þess. Skipverjinn varaði sig ekki á þessu og drógt vinstri hendi hans að spilinu og festust þrír finger inn á spilinu áður en honum tókst að stöðva það. Skipverjinn klemmdi nokkuð illa þrjá finger, tveir finger brotnuðu og liðband slitnaði. Skipverjinn varð strax óvinnufær og en komst ekki til læknis fyrr en 15 dögum seinna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um borð eru tvö svonefnd "loftstakkspil" sem notuð eru til minni hífinga t.d. til að hífa í vængi o.fr.v.
- að hinn slasaði sagði ekkert óeðlilegt að einn maður væri í þessu verki
- * að skipt var um tóg á spilinu eftir óhappið og sett öryggisslá fyrir til að koma í veg fyrir að svona endurtæki sig

Nefndarálit:

Orsök slyssins eru óvarleg vinnubrögð hins slasaða.

Nefndin telur að í sumum tilvikum sé óvarlegt að sami maður hífi með annari hendi og hafi hina til afdráttar af spili.

Nr. 137 / 02 Venus HF-519.

29. Skipverji slasast við hífingar



Venus HF-519. Skipaskr.nr. 1308. Smíðaður: Stál, San Juan, Spáni, 1973. Stærð: 1156 brl. 1779 bt. Mesta lengd: 77,53 m. Skráð lengd: 69,22 m. Breidd: 11,60 m. Dýpt: 7,50 m. Vél: MaK 2355 kW. Fjöldi skipverja: 27

GÖGN:

Lögregluskýrsla, útdráttur úr leiðarabók og ljósmyndir

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. nóvember 2002 var Venus HF 519 á siglingu um 20 sml suður af Malarrífi og á leið til Reykjavíkur úr veiðiferð. Veður: SA 5 m/sek. Tveir skipverjar voru að koma grandararúllu fyrir á þar til gerðu "statífi" á bátapílvari stjórnborðsmegin og notuðu til þess þilfarskrana sem annar þeirra stjórnaði með stjórnboxi en hinn hafði hönd á hífinu. Grandararúllan vildi ekki falla niður í statíf-

ið en skipverjinn sem aðstoðaði reyndi að hjálpa til með því að spyrna í hana með fótunum og með stuðningi af rekkverki á bátapílvari sem snýr að trollpílvari. Skipverjinn sem stjórnaði krananum hífði í rúlluna og með þessu tvennu kom slinkur á hana með þeim afleiðingum að skipverjinn sem var í spyrnunni kastaðist yfir rekkverkið. Lenti hann niðri á togpílvari með bakið á bobbingagarði. Skipverjinn stóð sjálfur upp en fann mikið til í baki og var fluttur á sjúkrahús við komu til hafnar, rúmlega tveimur tímum síðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fallið var 3,10 m. Hæðin á milli þilfara var 2,10 m en rekkverkið var 1,0 m.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir á að sjómenn gæti ávallt varúðar þegar erfiðleikar sem þessi koma upp. Með því að notast við "reddingar" við vinnuna í þeirri von að komast hjá því að breyta verklagi við vinnuna eru menn að bjóða hættunni heim og því berskjaldaðir fyrir slysum sem ekki gera boð á undan sér.

SLYS ÞEGAR BROTSJÓR LENDIR Á SKIPI:

Nr. 020 / 02 Málmey SK-1

1. Skipið fær á sig sjó og verður fyrir skaða.



Málmey SK-1. Skipaskr.nr. 1833. Smíðaður: Stál, Flekkefjord, Noregi, 1987. Stærð: 883 brl. 1470 bt. Mesta lengd: 56,50 m. Skráð lengd: 54,40 m. Breidd: 12,60 m. Dýpt: 7,70. Vél: Wärtsilä 2200 kW. Fjöldi skipverja: 27

GÖGN:

Lögregluskýrslur, ljósmyndir og vettvangsskoðun.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Hilmar Snorrasyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Föstudaginn 1. febrúar 2002 var Málmey SK-1 á siglingu af miðunum á Hampiðjutorgi. Veður: NA-20 m/sek

Vegna veðurs var siglt á hægri ferð og höfðu skipverjar ekki lokið vinnu við frágang aflans neðanþilja. Um kl. 19:40 þegar skipið var stöð 60 sml. r.v. 270º af Bjargtöngum, reis upp harður straumhnútur og lenti á bakborðskinnung skipsins og aftur eftir síðunni og yfir það aftan við brú. Skipið lagðist undan þunganum á stjórnborðshlið.

Við áfallið lagðist byrðingur inn, þiljur gengu til, gluggar brotnuðu og töluverður sjór komst inn í vistarverur skipverja. Sjórinn óð einnig yfir bátadekk og aftur eftir skipinu, eyðilagði björgunarbátastóla, tók með sér bátana og stjórnborðs flotvörpuhlerann úr festingum. Sjór fór einnig niður um loftinntök niður í vélarrúm.

Afleiðingar veltunnar sem fylgdi eftir brotinu voru meðal annars þær að sumir skipverjar köstuðust langar leiðir á vinnslupílfinu og slasaðist a.m.k. einn þeirra sem kastaðist þvert yfir skipið.

Skipinu var haldið upp í sjó og vind á meðan lagfæringar voru gerðar og það gert sjóklárt að nýju og haldið í var undir Jökli. Komið var til Hafnarfjarðar undir miðnætti laugardagsins 2. febrúar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mati tveggja skipverja lagðist skipið allt að 70º
- að sterkra sjávarfallastrauma gætir langt út af Bjargtöngum
- að kl. 19:40 var sterkt norðurfall
- að nokkrum dögum eftir atvikið þegar fulltrúi nefndarinnar skoðaði vettvang hafði atvikið ekki verið fært í skipsdagbók

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur skipstjórnarmenn að gæta sérstakrar varúðar við siglingu skipa á þessu hafsvæði við svona aðstæður.

Nefndin bendir á skyldur skipstjórnarmanna um færslur atvika sem þessa í skipsdagbók.

ÖNNUR SLYS:

Nr. 006 / 02 Bravó SH 543

1. Skipverji fellur í stiga og fótbrotnar



Bravó SH 543. Skipaskr.nr. 1268. Smíðaður: Gdynia, Póllandí, 1972/11, Stál. Stærð: 857 brl. 1126 bt. Mesta lengd: 67,92 m. Skráð lengd: 61,35 m. Breidd: 11,30 m. Dýpt: 7,30 m. Vél: Mirreles Blackst 1596 kW. Fjöldi skipverja: 7

GÖGN:

Lögregluskýrsla og útdráttur úr leiðarabók

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmarí Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Pann 13. janúar 2002 var Bravó SH 543 á siglingu um 70 sml. suður af Færeyjum á leið til Aberdeen. Veður: V 8 m/sek., sjólitíð og skýjað. Skipstjórinn hafði verið á vakt um nóttina og stýrimaður var tekinn við vaktinni. Um kl. 06:00 var hann á leið til klefa síns sem var á gangi á næstu hæð fyrir neðan brú. Hann var á leið niður stigann þegar hann misstígur sig og féll niður á gólf íð á ganginum með hægri fótinn á undan sér. Haldið var áfram til Aberdeen og var komið þangað daginn eftir. Við rannsókn þar kom í ljós að skipstjórinn var tvíbrottinn á hægri fæti.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 066 / 02 Togarinn Pescaberbes 2 / olúskipið Kyndill

2. Skipverjar verða fyrir dráttartaug sem slitnar á milli skipa

Pescaberbes 2. IMO.nr. 8610849. Smíðaður: Stál, Vigo, Spánn 1988. Stærð: 1638 bt. Mesta lengd: 72,22 m. Breidd: 12,15 m. Dýpt: 7,35 m. Vél: Deutz 1618 kW. Fjöldi skipverja:

GÖGN:

Lögregluskýrslur. gögn úr SMS Kyndils og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 23. maí 2002 var skuttogarinn Pescaberbes 2, sem siglir undir spænskum fána, að togveiðum á Reykjanes hrygg. Veður: NA 0 til 8 m/sek.

Verið var að undirbúa að taka olíu úr olíu-flutningaskipinu Kyndli. Togarinn átti að halda á ákveðinni stefnu og 2,5-3 hnúta ferð samkvæmt fyrirmælum frá Kyndli.

Eftir tengingu skipanna með dráttartaug kom í ljós að Pescaberbes 2 sigldi á meiri ferð en Kyndill og var kominn upp undir skut hans. Í samráði á milli skipanna var dregið af afli aðalvélar Pescaberbes 2 og breikkaði bilið hratt á milli þeirra. Skyndilega strektist á dráttartauginni sem slitnaði með þeim afleiðingum að hún skaust með miklu afli yfir í Pescaberbes 2. Taugin lenti á framskipinu, aftur yfir brú þess og aftur með skipinu.

Skipverjar sem voru að störfum á framskipi Pescaberbes 2 þegar dráttartaugin slitnaði urðu fyrir henni og slösuðust. Skipinu var þegar snúið til Íslands og kallað eftir þyrlu til að sækja skipverjann sem slasaðist mest. Þyrla frá Varnarliðinu tók skipverjann og flutti hann til Keflavíkur. Hinum slasaða var síðan komið á slysadeild í Reykjavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að dráttartaugin var 80 mm nælontóg, 100 metra löng með 30 mm silkivirsleggjum á endum, sem lásað var saman með Tansberg-lásnum sem höfðu 120 tonna brotþol
- að augu vírleggjanna voru stungin saman (splæst)
- að Pescaberbes 2 hafði sömu stefnu og Kyndill en stefnan lá bakborðsmegin við Kyndil
- vírleggurinn sem festur var í Kyndil var 8 metra langur en hinn sem festur var í Pescaberbes 2 var 10 metra langur
- að vírleggurinn slitnaði í broti sem myndaðist í kefa á skut Kyndils
- að í öryggisstjórnunarkerfi Kyndils (VRL 0719) kemur eftirfarandi fram við tengingu skipa út í sjó: að hún skapi sem minnsta hættu, fastsetningabúnaður fari ekki í skráfu skipsins, ávallt skal hafa það mikið bil á milli skipa að ekki sé hætt á árekstri, óheimilt er að leggjast utan á skip utan hafna og að áður en tenging hefst að tryggt sé að samskipti á milli skipa séu örugg
- að skipstjóri Kyndils telur sig hafa farið eftir vinnureglum um stefnu og hraða
- að ekki eru upplýsingar um hvort öryggisstjórnunarkerfi var í togaranum
- að ekki liggja fyrir skýrslur af skipverjum Pescaberbes 2

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að atvikið megi rekja til þess að ferð skipanna var ekki nægjanlega samræmd fyrir tengingu.

Nr. 067 / 02 Brúarfoss V2PS8

3. Skipverji fær aðskotahlut í auga við viðhaldsvinnu í vélarrúmi



Brúarfoss V2PS8. IMO. nr. 8914568. Smíðaður: Stærð: 7.676 bt. Mesta lengd: Breidd: Vél: Fjöldi skipverja:

GÖGN:

Afrit dagbókar skipsins, gögn úr SMS kerfi skips og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 31. maí 2002 var ms. Brúarfoss á siglingu í Norðursjó.

Einn af vélstjórum skipsins var að vinnu við smíðar á verkstæði í vélarrúmi og notaði við það m.a. slípirokk. Við vinnu sína fékk hann aðskotahlut í hægra auga.

Augað var skolað með vatni en skipverjinn var með særindi í auga í tvo daga og jafnaði sig eftir það.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var með andlitshlíf fyrir augum og andliti sem var á hjörum á hjálmi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir á að andlitshlífar veita ekki fullnægjandi vörn þegar unnið er með verkfæri eins og slípirokk. Nota ber lokað hlífðargleraugu við slíka vinnu.

086 / 02 Lagarfoss V2XO

4. Skipverji slasast er hann fær trékassa í höfuðið



Lagarfoss V2XO
IMO.nr.830333
Stærð: brl. 6.670

GÖGN:

Ljósrit úr dagbók skipsins, gögn úr öryggisstjórnarkerfi skipsins og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. maí 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. apríl 2002 var Lagarfoss við lestun í Reykjavíkurhöfn. Viðgerðarmenn frá landi voru að vinna ýmsar smáviðgerðir og þar á meðal við þilfarskrana. Þeir voru að slaka niður í kaðli krossviðskassa undan síum úr þilfarskrananum og létu hann falla síðustu tvo metrana. Skipverji sem var á gangi á þilfarinu varð undir kassanum með þeim afleiðingum að hjálmurinn hans féll af höfði hans og skipverjinn féll í þilfarið og rak höfuðið utan í lúgukarm.

Skipverjinn fékk skurð á höfuðið og var sendur á slysadeild til aðhlynningar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að viðgerðarmaðurinn slakaði kassanum fyrst í kaðli niður á enda hans og að hans sögn lét hann síðan kassann falla um tvo metra
- að sögn viðgerðarmannsins lagðist hann á magann til að ná kassanum sem neðst og hrópaði aðvörun um að hann ætlaði að láta kassann falla, en heyrði engin viðbrögð
- að kassinn komst ekki niður um stigaganginn inn í kranafætinum
- að skipverjinn gekk undir viðgerðarstaðinn óafvitandi um hættuna en hann vissi ekki um hann í krananum, en vissi að viðgerðamennirnir höfðu verið að vinni á skipinu en hélt að þeir væru allir farnir í land
- að kassinn lenti í höfði og síðar á hægra læri hans
- að hinn slasaði notaði ekki hökuólina á hjálmnum
- að í öryggisstjórnunarkerfi (SMS) skipsins er ekki tekið á því þegar menn eru við vinnu í (mikilli) hæð og aðrir eru í störfum fyrir neðan, óafvitandi um hættur.

NEFNDARÁLIT:

Örsök óhappsins var óaðgæsla viðgerða-

mannsins við að losa sig við umbúðir án þess að tryggja það að enginn væri nálægur og í hættu. Nefndin leggur til að settar séu sérstakar merkingar á þilfar svo ljóst sé að unnið sé að viðgerð og hætta sé á að eitthvað falli niður. Nefndin telur að þetta atriði eigi erindi í öryggis-stjórnunarkerfi skipa.

Nr. 087 / 02 Goðafoss –VI

5. Skipverji meiðist á fæti



Goðafoss – VI
IMO nr.
9086796

GÖGN:

Slysaskýrsla og úrdráttur úr leiðarabók

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. júní 2002 var Goðafoss við bryggju á Grundartanga.

Verið var að hífa inn bakborðs landgang og setja hann á pláss. Þegar landgangurinn var u.þ.b. í 1,5 m hæð frá bryggju slitnaði spilvírinn með þeim afleiðingum að landgangurinn féll niður á bryggjuna. Einn skipverji stóð í landganginum og var að fína af honum handriðsstangir. Skipverjinn féll með landgangnum og lenti með hægri fótinn á milli landgangsins og skips. Skipverjinn slasaðist á fæti.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu óhappsins vera röng vinnubrögð.

Nefndin áttelur þau vinnubrögð að skipverjar séu látnir vinna við frágang á landgang meðan á hífingu stendur. Nefndin beinir því til skipstjórnar-

manna að huga vel að ástandi víra enda sé þeim það skylt.

Nr. 106 / 02 Arnarfell

6. Skipverji klemmist á fæti



Arnarfell

GÖGN:

Slysaskýrsla frá skipi

Afgreitt á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. febrúar 2002 var Arnarfell stöð í Rotterdam.

Verið var að lesta á 5 lúgu (Bay 18) og lokið við að lesta fyrstu hæðina. Hásetar þurftu að fara upp á gámaskóðuna á lúgunni til að setja þar gámaskó fyrir næstu stæðu. Til að komast upp var notaður „twistlocksgámur“ til að hífa þá þangað með landkrana og þannig var í þessu tilfelli. Einn skipverji var að búa sig til að fara upp í hann þegar gámurinn rann til á lúgunni og varð hægri fótur hans undir honum. Fóturinn klemmdist mjög illa fram við tær. Skipverjanum var komið til læknis og þurfti að taka framan af stórutá.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var í öryggisskóm með stáltá. Við atvikið klemmdist hún saman
- að gámurinn hafði staðið á stæði fyrir gámaskó og runnið til af því.

NEFNDARÁLIT:

Málið er skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsókna.

Nr. 110 / 02 Dettifoss – V

7. Skipverji fær sápu í andlit og augu



Dettifoss – V

GÖGN:

Slysaskýrsla frá skipi og úrdráttur úr leiðarbók

Afgreitt á fundi 14. apríl 2003 af Emill Ragnarsyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 28. ágúst 2002 var Dettifoss – V á siglingu á milli Hamborgar og Aarhus.

Skipverji var að vinna við háþrýstipvott á þilfari þegar slanga á þrýstikút losnaði af með þeim afleiðingum að sápa (OFURGÁMUR) sprautaðist úr kútnum yfir hann. Skipverjinn fór strax í sturtu og reyndi að skola höfuð og augu vel. Vegna sviða í augum var hann sendur til læknis við komu til hafnar í Aarhus.

NEFNDARÁLIT:

Málið er skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsókna.

Nr. 116 / 02 Brúarfoss

8. Skipverji slasast er hann fær slípirokk í andlitið



Brúarfoss V2PS8
IMO. nr. 8914568
Stærð: 7.676 bt

GÖGN:

Slysaskýrsla frá skipi

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. maí 2003 af Emil Ragnarsyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. október 2002 var einn skipverja að vinna við ryðhreinsun með slípirokk. Skipverjinn missti vald á slípirokknum og lenti hann í andliti hans

Hinn slasaði varð fyrir áverkum í andliti. Stýrimaður gerði að sárum skipverjans.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hinn slasaði var búin hlífðargleraugum og með hjálm á höfði
- að ekki eru leiðbeiningar um eiginleika og notkun slípirokka í öryggisstjórnunarkerfi (SMS) skipsins

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur sjómenn til að gæta varúðar við notkun slíkra handverkfæra. Nefndin telur að verklagsreglur um notkun hættulegra verkfæra eigi heima í öryggisstjórnunarkerfum skipa.

Nr. 118 / 02 Brúarfoss

9. Skipverji slasast við að fá slípirokk í höndina



Brúarfoss V2PS8
IMO. nr. 8914568
Stærð: 7.676 bt

GÖGN:

Slysaskýrsla frá skipi, gögn úr SMS kerfi skipsins og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. maí 2003 af Emil Ragnarsyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 23. september 2002 var skipverji að viðhaldsstörfum og var að skipta um glussaslöngu á krana. Hann hugðist skera slönguna í sundur með slípirokk með skurðarskífufu. Þegar hann beitti skífunni að slöngunni skaust hún til og lenti í vinstri lófa hans þar sem hann hélt utan um slönguna. Skipverjinn hlaut skurð í lófann sem þurfti að sauma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar skera átti slönguna í sundur festist skurðarskífan í slöngunni;
- að ekki var hægt að ná slöngunni af með öðrum verkfærum vegna tæringar;
- að ekki eru leiðbeiningar um eiginleika og notkun slípirokka í öryggisstjórnunarkerfi (SMS) skipsins;

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera óvarleg vinnubrögð hins slasaða að beita slípirokki á þann hátt að halda honum einungis með annarri hendi. Ávallt skal gæta öryggis við notkun slípirokka og hafa báðar hendur á þeim við notkun.

Nefndin telur að verklagsreglur um notkun hættulegra verkfæra eigi heima í öryggisstjórnunarkefnum skipa.

Nr. 126 / 02 Brúarfoss

10. Sjálfvirkur gámaskór fellur á skipverja



Brúarfoss V2PS8
IMO. nr. 8914568
Stærð: 7.676 bt

GÖGN:

Slysaskýrsla frá skipi og gögn RNS
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2003 af

Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. október 2002 var Brúarfoss við lestun í Rotterdam. Veður: SV 5 m/sek.

Skipverji var að sjóbúa gáma á veðurþilfari (Bay-10) sem verið var að lesta. Landkrani var að lesta gám í aðra hæð á lúguna í námunda við hann með hangandi sjálfvirkum gámaskó (auto lock). Kranamaðurinn hitti illa á gámostæðið með þeim afleiðingum að einn gámaskórinn losnaði úr gámnum og kastaðist niður á þilfarið og lenti í hægri upp handlegg skipverjans. Við þetta myndaðist mikið mar frá olnboga og upp á öxl.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var í viðurkenndum öryggisbúnaði þ.e. með öryggishjál og í skófatnaði sem búinn var stáltá
- að gámaskórinn sem féll úr gámnum kastaðist 3-5 m út frá honum áður en hann lenti
- að gámaskórinn var af nýrri gerð sem reynist mjög vel en nauðsynlegt er að varast. Að sögn skipverjans kemur það fyrir 10–20 sinnum í hverri ferð að þetta gerist en það fer alfarið eftir færni kranamanns.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en leggur til að gerðar verði verklagsreglur um vinnu skipverja nálægt svona hífingum og bendir á að skipverjar skulu gæta sérstakrar varúðar meðan verið er að setja gáma í stæður með slíkum gámaskóm.

Nr. 128 / 02 Sandafell ÍS 82

11. Skipverji fellur af bryggju niður á þilfar



Sandafell ÍS 82. Skipaskr.nr. 1812. Smíðaður: Gdansk, Pólland, 1988/8. Stærð: 89,5 brl. 111 bt. Mesta lengd: 25,93 m. Skráð lengd: 23,47 m. Breidd: 6,00 m. Dýpt: 3,00 m. Vél: Caterpillar 456 kW, 1988.

GÖGN:

Lögregluskýrslur og ljósmyndir.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 14. október 2002 lá Sandafell ÍS 82 við bryggju í Ólafsvíkurhöfn.

Löndun afla var lokið og skipverjarnir sem unnu að lönduninni á bryggjunni hugðust fara um borð. Einn skipverja ætlaði að fara niður fríholti-lengjuna og sté fram á fríholt sem nam við bryggjubrún. Við það gaf fríholtið eftir og hann féll viðstöðulaust fram fyrir sig en náði taki á slánni á pokastýringunni sem dró úr fallinu. Skipverjinn lenti á bakinu á þilfarinu og á blóðgunarstúti (trekt sem er í boxaloki í þilfarinu).

Hinn slasaði var fluttur á sjúkrahús til aðhlynn-ingar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fallið var um 4 til 5 m niður á þilfar skipsins
- að sláin fyrir pokastýringuna var reyst í lóð-rétta stöðu og féll hún niður þegar skipverjinn greip um hana
- að fríholtið var rífið og seig því frá bryggju-kantinum þegar stígið var á það
- að stigi var innbyggður í bryggjuna þar sem skipið lá

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en brýnir fyrir mönnum að nota stiga þar sem þeir eru fyrir hendi. Bryggjufríholt geta orðið fyrir mikilli ánauð og erfitt að sjá fyllilega í hvernig ástandi þau eru.

Nr. 145 / 02 Brúarfoss

12. Heit olía sprautast á skipverja og hann brennist



*Brúarfoss V2PS8
IMO. nr. 8914568
Stærð: 7.676 bt*

GÖGN:

Slysaskýrsla frá skipi, gögn úr SMS kerfi skipsins og gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2003 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. desember 2002 lá Brúarfoss í Straumsvíkurhöfn.

Vélstjóri var að vinna við viðgerð á nema fyrir hæðaraðvörun á blöndunarkút svartolíulagnar aðalvélar. Hann var búinn að setja neman í aftur eftir viðgerð þegar í ljós kom að hún var ekki full-nægjandi. Þegar hann tók neman úr aftur til áframhaldandi meðferðar sprautaðist allt í einu heit olía yfir hann.

Hinn slasaði brenndist á höfði, hálsi og öxl. Brunasárin voru kæld niður og hann sendur á sjúkrahús í Reykjavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að blöndunarkúturinn er til að blanda annarri olíutegund (dísellolíu) inn á lögnina þegar skipt er yfir á dísellolíu og öfugt, en var ekki notaður

sem slíkur í þetta skipti

- að þrýstingur á kerfinu er um 4 bör og hitastig olíu við kútinn 90o til 110°C
- að venjulegt vinnuferli við að taka nemann úr kútnum er að loka hann af á lögninni sitt hvoru megin við kútinn, losa af þrýstinginn með aflestunarloka (þessir lokar eru spjaldalokar, kúlulokar) og á hún þá að vera þrýstingslaus
- að svartolía er mjög þung olía og erfitt að koma að kælingu á brunasárum sem hún veldur þar sem erfitt er að fjarlægja hana af hörundinu
- að í þessu tilfelli var svartolían um það bil 90° til 110°C. Hiti olíunnar inn á vélina er 130°C
- að sögn yfirvélstjóra var ekkert sem benti til annars en að eðlilega hafi verið staðið að því að taka nemann úr í síðara skiptið. Hann sagði einnig að þetta hafi mikið verið skoðað hvað hafi getað farið úrskeiðis en ekki væri fullnægjandi niðurstaða á því, nema að hugsanlega hafi lofttappi náð að myndast og náð að hindra eða trufla eðlilega aflestun kútsins

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.