

Skýrsla

Rannsóknarnefndar sjóslysa

fyrir árið 2005



Mynd: Hilmar Snorrason

Útgefið af Rannsóknarnefnd sjóslysa 2006
Forsíðumynd: Harpa hífið úr sjó (11505)

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

Markmið sjóslysarannsóknna 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.

EFNISYFIRLIT

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA (RNS) OG STARFSEMI 2005	6
ATVIK TILKYNNNT TIL RNS 2005	9
TILKYNNINGAR UM SLYS OG ÓHÖPP 2005	13
TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT	14
YFIRLIT UM MÁL SEM KOMIÐ HAFNA TIL RNS FRÁ 1996 TIL 2005	15
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR	18
ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 1996 – 2005	21

ELDUR UM BORD:

1. NR. 012 / 05 Grímsnes GK 555	24
2. NR. 024 / 05 Valur GK 6	25
3. NR. 032 / 05 Breki KE 61	25
4. NR. 060 / 05 Wiesbaden GDY 179	26
5. NR. 134 / 05 Sigurvin GK 119	27
6. NR. 157 / 05 Ásdís SH 300	27

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

1. NR. 001 / 05 Gunnbjörn ÍS 302	28
2. NR. 007 / 05 Bjarni Sæmundsson RE 30	29
3. NR. 042 / 05 Oddeyrin EA 210	30
4. NR. 160 / 05 Guðmundur Jensson SH 717	31

SKIP SEKKUR:

1. NR. 021 / 05 Jökulfell	32
2. NR. 069 / 05 Hildur ÞH 38	32
3. NR. 072 / 05 Gideon	35
4. NR. 115 / 05 Harpa, skemmtibátur	35

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:

1. NR. 028 / 05 Grundfirðingur SH 24	40
2. NR. 030 / 05 Grímsnes GK 555	41
3. NR. 040 / 05 Jaxlinn	42
4. NR. 067 / 05 Smáey VE 144	43
5. NR. 070 / 05 Særún	44
6. NR. 110 / 05 Baldur Breiðafjarðarferja	44
7. NR. 123 / 05 Hafnarey SF 36	45
8. NR. 161 / 05 Hringur SH 153	46
9. NR. 164 / 05 Polydefkis P	46

SLYS Á BÁTUM UNDIR 12 BRL.:

1. NR. 008 / 05 Særið SH 25	47
2. NR. 009 / 05 Magnús KE 46 / Gláður ÍS 421	48
3. NR. 044 / 05 Portland VE 197	48
4. NR. 045 / 05 Guðbjörg ÍS 46	49
5. NR. 050 / 05 Völusteinn ÍS 89	49
6. NR. 061 / 05 Litlanes ÞH 52	50
7. NR. 063 / 05 Ásdís Ólöf SI 23	51
8. NR. 068 / 05 Von RE 3 / Skvísa KÓ 234	52
9. NR. 074 / 05 Halldóra KÓ 2	53
10. NR. 085 / 05 Ísberg SH 58	53

11. NR. 086 / 05	Muggur KE 57	54
12. NR. 088 / 05	Milla SH 234	55
13. NR. 090 / 05	Hælsvík GK 350	56
14. NR. 092 / 05	Kópur	57
15. NR. 102 / 05	Eyjólfur Ólafsson GK 38	58
16. NR. 120 / 05	Þjóðbjörg GK 110	58
17. NR. 132 / 05	Gefjun KE 19	59
18. NR. 149 / 05	Ritur ÍS 22	60
19. NR. 158 / 05	Kögur ÍS 40	60
20. NR. 065 / 05	Hrund BA 87	61
21. NR. 094 / 05	Gugga SH 80	62

SLYS Á NETA-, SKEL OG LÍNUBÁTUM:

1. NR. 018 / 05	Grundfirðingur SH 24	63
2. NR. 033 / 05	Magnús SH 205	64
3. NR. 048 / 05	Sæborg ÞH 55	64
4. NR. 071 / 05	Portland VE 97	65
5. NR. 130 / 05	Rífsnes SH 44	66

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM:

1. NR. 029 / 05	Hoffell SU 80	66
-----------------	---------------	----

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM:

1. NR. 002 / 05	Þorvarður Lárusson SH 129	67
2. NR. 003 / 05	Beitir NK 123	68
3. NR. 005 / 05	Áskell EA 48	69
4. NR. 014 / 05	Kitti BA 741	70
5. NR. 015 / 05	Hamar SH 224	71
6. NR. 017 / 05	Guðmundur í Nesi RE 13	71
7. NR. 025 / 05	Þór HF 4	72
8. NR. 031 / 05	Baldur Karlsson Ár 6	73
9. NR. 034 / 05	Arnar Ár 55	74
10. NR. 036 / 05	Ljósafell SU 70	74
11. NR. 041 / 05	Haukur EA 76	75
12. NR. 043 / 05	Björgvin EA 311	76
13. NR. 051 / 05	Snorri Sturluson VE 28	77
14. NR. 052 / 05	Rán HF 42	78
15. NR. 056 / 05	Breki KE 61	79
16. NR. 058 / 05	Þerney RE 101	80
17. NR. 064 / 05	Reginn Ár 228	80
18. NR. 066 / 05	Þorsteinn BA 1	81
19. NR. 082 / 05	Stefnir ÍS 28	81
20. NR. 083 / 05	Smáey VE 144	82
21. NR. 084 / 05	Arnar Ár 55	82
22. NR. 099 / 05	Sigurvin GK 119	83
23. NR. 100 / 05	Akureyrin EA 110	84
24. NR. 111 / 05	Haukur EA 76	84
25. NR. 114 / 05	Þorsteinn ÞH 360	85
26. NR. 118 / 05	Bjarni Sæmundsson RE 30	86
27. NR. 122 / 05	Júlíus Geirmundsson ÍS 270	86
28. NR. 135 / 05	Vestmannaey VE 54	87

29. NR. 136 / 05	Bjögúlfur EA 312	88
30. NR. 137 / 05	Guðmundur Jensson SH 717	88
31. NR. 150 / 05	Baldvin Njálsson GK 400	89
32. NR. 152 / 05	Hringur SH 535	90
33. NR. 155 / 05	Kaldbakur EA 1	91

SLYS VIÐ LÖNDUN, LOSUN OG LESTUN:

1. NR. 013 / 05	Þórunn GK 97	91
2. NR. 057 / 05	Dettifoss	92
3. NR. 105 / 05	Baldur	93
4. NR. 144 / 05	Arnarfell	93

SLYS VEGNA BROTSJÓA:

1. NR. 019 / 05	Magni	94
2. NR. 023 / 05	Grundfirðingur SH 24	95
3. NR. 140 / 05	Akrafell	96

ÖNNUR SLYS:

1. NR. 075 / 05	Lagarfoss	96
2. NR. 077 / 05	Hjalli	97
3. NR. 126 / 05	Vamos	97
4. NR. 162 / 05	Hásteinn ÁR 8	99

ÖNNUR TILVIK:

1. NR. 010 / 05	Siggi Bjarna GK 5	99
2. NR. 016 / 05	Dettifoss	100
3. NR. 020 / 05	Brúarfoss	102
4. NR. 035 / 05	Húsey ÞH 382	102
5. NR. 038 / 05	Huginn VE 55	103
6. NR. 053 / 05	Herjólfur	104
7. NR. 079 / 05	Lagarfoss	104
8. NR. 080 / 05	Hoffell SU 80	105
9. NR. 091 / 05	Herjólfur / Þórir SF 77	105
10. NR. 093 / 05	Víkingur	106
11. NR. 097 / 05	Svala	107
12. NR. 113 / 05	Selur I	108
13. NR. 165 / 05	Guðrún Jakobsdóttir EA 144	109
14. NR. 167 / 05	Ásdís SH 300	110

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA (RNS) 2005

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
Ingigr Tryggvason
héraðsd.lögm,
Borgarnesi



Hilmar Snorrason
skipstjóri og skólastjóri
Reykjavík



Pétur Ágústsson
skipstjóri
Stykkishólmi



Pálmi K. Jónsson
vélfræðingur
Ísafirði



Agnar Erlingsson
skipaverkfræðingur
Reykjavík



Jón A. Ingólfsson



Guðmundur Lárusson

STARFSMENN

Starfsmenn RNS eru Jón A. Ingólfsson framkvæmdastjóri og Guðmundur Lárusson fulltrúi. Aðsetur RNS er í Stykkishólmi.



Aðstaða RNS í Stykkishólmi

Heimilisfang:

Flugstöðin

340 Stykkishólmur

Sími: 552 5105

Fax: 551 5152

Tölvupóstur: rannsjo@skyrr.is

Vefur: www.rns.is

STARFSEMI RNS 2005

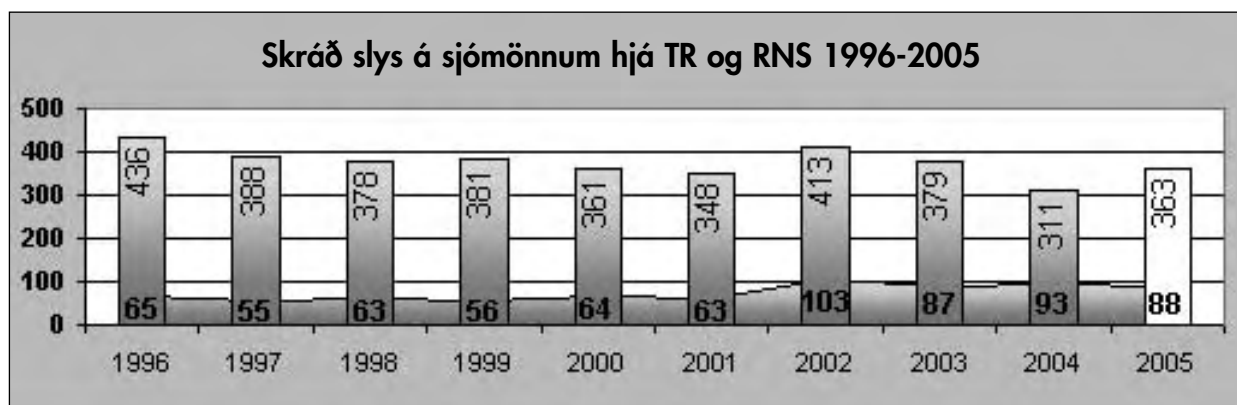
Á árinu 2005 voru haldnir sex fundir hjá RNS og 178 mál afgreidd. Skýrslur sem hefur verið skilað með nefndarálitum voru 88 en ekki var ályktað í 89 málum. Einu máli var vísað frá. Skilað var til Siglingastofnunar Íslands 4 tillögum í öryggisátt og verður vikið nánar að því síðar.

Tilkynnt og skráð mál hjá nefndinni hafa aldrei verið fleiri eða 168. Af þessum málum var aðeins eftir að afgreiða 27 um áramót. Á töflunni má sjá grófa flokkun á eðli mála ársins 2005 í samanburði við síðastliðin tíu ár.

Yfirlit um mál til RNS frá 1996-2005										
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Skip sekkur	6	7	8	4	10	6	4	7	16	7
Skip strandar	17	10	14	7	14	10	11	7	16	16
Árekstur	11	4	2	6	6	11	7	4	3	9
Eldur um borð	11	7	6	8	8	15	5	3	5	10
Leki að skipi	1	1	0	3	3	1	5	6	10	7
Annað	12	6	10	8	8	8	12	20	9	28
Slys á fólki	65	55	63	64	64	64	103	85	89	88
Dauðaslys	9	5	3	3	3	7	2	2	3	3
Samtals:	132	95	106	86	116	116	149	149	121	168

Mesta fjölgun mála síðastliðin fjögur ár er undir liðnum Slys á fólki en þar er að skila sér áttak nefndarinnar í að ná til aðila og gott samstarf við lögregluþyriföld. Eins og fram kemur í töflunni eru eðli mála eins og í meðalári nema að áberandi er að eldur um borð og ýmsir árekstrar virðast ætla að verða hástökkvarar ársins. Undir liðnum Annað eru skráð þau mál sem ekki falla undir flokkun í þessari töflu og má þar nefna atvik þegar skip fengu í skrúfunu og voru dregin til hafnar, bilanir í búnaði, skemmdir vegna veðurs, farmskemmdir o.fl.

Þrjú banaslys hafa orðið á árinu. Skipverji lést er hann varð á milli toghlera og gálga á veiðum á Faxaflóa og tveir bátsverjar létust í slysi þegar skemmtibátur sigldi á sker innan hafnarsvæðis Faxaflóahafna. Auk þessara banaslysa fórst annar erlendra skipverja um borð í bandarískri skútu á milli Íslands og Grænlands.



Tilkynnt slys á sjómönnum til Tryggingastofnunar ríkisins (TR) á árinu 2005 voru 363 en voru 311 allt árið 2004. Það ár var talsvert undir meðaltali árunna á undan sem var 397. Eins og sjá má á samanburðartöflu á tilkynntum slysum á sjómönnum til TR er ljóst að stærstur hluti aðila er ekki að virða tilkynningarskyldu sína til RNS samkvæmt ákvæðum laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa.

Af 168 skráðum málum ársins hjá RNS voru 44 eða 26% tekin úr fjölmiðlum, 54 eða 32% komu frá lögregluembættum á landinu, 48 eða 28% komu frá útgerð og skipstjórum en þess ber að gæta að 31 af þeim málum komu frá tveimur útgerðum. Landhelgisgæslan og Vakstöð siglinga voru saman með 9 eða 6%, aðrir voru með 13 eða 8%.

Til að reyna að hafa áhrif á þetta gaf RNS út upplýsingarit á árinu um starfsemi nefndarinnar, áherslur, meðferð mála og skyldur aðila. Nefndin telur mjög mikilvægt að ná til allra atvika á sjó og vista þau í gagnagrunn RNS til notkunar á tölulegum upplýsingum í framtíðarvinnu við að auka öryggi til sjós.

Á árinu 2005 var gefin út prentuð skýrsla RNS fyrir árin 2002 og 2003. Skýrslurnar eru gefnar út saman og í sama broti og skýrslurnar fyrir 2000 og 2001 sem kom út á síðasta ári. Stefnt er að ljúka útgáfu skýrsla RNS með þessum hætti þar til komið verði að árlegri útgáfu. Hægt er að nálgast útgefnaðar prentaðar skýrslur á PDF formi á öflugum vef RNS ásamt öllum lokaskýrslum og tilkynnta atvika til nefndarinnar.

RNS leggur mikla áherslu á að vinna mál hratt og að afgreiðsla einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði. Ljóst er að það er ekki raunhæft í öllum tilfellum en vel hefur tekist til við að ná fram þessu markmiði. RNS er hins vegar ljóst að til þess að árangur verði af starfi hennar verða allir sem hlut eiga að máli að leggja þar sitt af mörkum og þá ekki síst sjómenn.



Stýrið dottið af Dettifossi (01605) © LHG.

SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNS ÁRIÐ 2005

Eins og fram hefur komið voru 168 málefni skráð hjá RNS árið 2005, þar af gerðust 149 atvik á því ári. Öll atvik sem berast RNS eru skráð, flokkuð og hægt að sjá þau á vefnum. Valin málefni eru gefin út á prenti. Eftirfarandi tafla sýnir skráð atvik.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
22. sept. 03	Kitti BA 741	Fiskiskip	33	Slys á fólki
3. feb. 04	Bjarni Ólafsson AK 70	Fiskiskip	1593	Annað tjón
1. júl. 04	Áskell EA 48	Fiskiskip	1236	Slys á fólki
5. ágúst 04	Helgafell	Flutningaskip	6259	Slys á fólki
28. ágúst 04	Ljósafell SU 70	Fiskiskip	253	Slys á fólki
10. sept. 04	Beitir NK 123	Fiskiskip	1031	Slys á fólki
10. sept. 04	Grundfirðingur SH 24	Fiskiskip	255	Slys á fólki
2. okt. 04	Haukur - flutningaskip	Flutningaskip	193	Annað tjón
7. okt. 04	Þór HF 4	Fiskiskip	1999	Slys á fólki
25. okt. 04	Bjarni Sæmundsson RE 30	Rannsóknarskip	822	Leki
30. okt. 04	Þorvarður Lárusson SH 129	Fiskiskip	251	Slys á fólki
5. nóv. 04	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
20. nóv. 04	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
24. nóv. 04	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
27. nóv. 04	Arnarfell	Flutningaskip	6259	Slys á fólki
6. des. 04	Arnarfell	Flutningaskip	6259	Slys á fólki
13. des. 04	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
20. des. 04	Sveinbjörn Jakobsson SH 10	Fiskiskip	109	Slys á fólki
31. des. 04	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
3. jan. 05	Gunnbjörn ÍS 302	Fiskiskip	263	Leki
3. jan. 05	Grundfirðingur SH 24	Fiskiskip	255	Slys á fólki
4. jan. 05	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
6. jan. 05	Magnús SH 205	Fiskiskip	226	Slys á fólki
8. jan. 05	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
12. jan. 05	Særif SH 25	Minni fiskibátur	14	Ásigling
12. jan. 05	Magnús KE 46	Minni fiskibátur	14	Ásigling
15. jan. 05	Grímsnes GK 555	Fiskiskip	22	Eldur
19. jan. 05	Þórunn GK 97	Fiskiskip	92	Slys á fólki
25. jan. 05	Siggi Bjarna GK 5	Fiskiskip	116	Vélarbilun
27. jan. 05	Hamar SH 224	Fiskiskip	344	Slys á fólki
28. jan. 05	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Annað tjón
31. jan. 05	Guðmundur í Nesi RE 13	Fiskiskip	2424	Slys á fólki
2. feb. 05	Magni, dráttarbátur	Fiskiskip	76	Slys á fólki
4. feb. 05	Ásgrímur S Björnsson	Annað	41	Ásigling
5. feb. 05	Arnarfell / Herjólfur	Flutningaskip	8830	Ásigling
7. feb. 05	Jökulfell - erlent	Flutningaskip	2469	Sekkur
15. feb. 05	Grundfirðingur SH 24	Fiskiskip	255	Strand
16. feb. 05	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
17. feb. 05	Hoffell SU 80	Fiskiskip	1293	Slys á fólki
20. feb. 05	Valur GK 6	Fiskiskip	217	Eldur
22. feb. 05	Portland VE 97	Fiskiskip	77	Slys á fólki
24. feb. 05	Arnar ÁR 55	Fiskiskip	320	Slys á fólki
25. feb. 05	Þorsteinn SH 145	Fiskiskip	195	Slys á fólki
25. feb. 05	Grímsnes GK 555	Fiskiskip	277	Strand
26. feb. 05	Baldur Karlsson ÁR 6	Fiskiskip	308	Slys á fólki
26. feb. 05	Huginn VE 55	Fiskiskip	2392	Slys á fólki

ATVIK TILKYNNT FRH.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
27. feb. 05	Breki KE 61	Fiskiskip	924	Eldur
27. feb. 05	Arnarfell	Flutningaskip	8830	Slys á fólki
28. feb. 05	Breki KE 61	Fiskiskip	924	Slys á fólki
2. mar. 05	Húsey ÞH382	Fiskiskip	635	Vélarbilun
9. mar. 05	Jaxlinn	Flutningaskip	2065	Strand
10. mar. 05	Haukur EA 76	Fiskiskip	271	Slys á fólki
10. mar. 05	Arnar ÁR 55	Fiskiskip	320	Slys á fólki
11. mar. 05	Lagarfoss	Flutningaskip	7869	Slys á fólki
11. mar. 05	Völusteinn ÍS 89	Minni fiskibátur	6	Strand
12. mar. 05	Oddeyrin EA 210	Fiskiskip	498	Vélarbilun
14. mar. 05	Björgvin EA 311	Fiskiskip	1142	Slys á fólki
15. mar. 05	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
15. mar. 05	Guðbjörg ÍS 46	Minni fiskibátur	14	Strand
16. mar. 05	Portland VE 197	Minni fiskibátur	12	Vélarbilun
21. mar. 05	Sæborg ÞH 55	Fiskiskip	36	Slys á fólki
30. mar. 05	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
31. mar. 05	Þerney RE 101	Fiskiskip	1899	Slys á fólki
3. apr. 05	Rán HF 42	Fiskiskip	1199	Slys á fólki
3. apr. 05	Helgafell	Flutningaskip	8830	Slys á fólki
10. apr. 05	Snorri Sturluson VE 28	Fiskiskip	1464	Slys á fólki
11. apr. 05	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
16. apr. 05	Herjólfur - ferja	Farþega- og skemmtiskip	3354	Vélarbilun
18. apr. 05	Sæfari	Farþega- og skemmtiskip	367	Slys á fólki
21. apr. 05	Breki KE 61	Fiskiskip	924	Vélarbilun
22. apr. 05	Belbek erl. flutn.skip	Flutningaskip	3817	Ásigling
23. apr. 05	Garðar afi ÍS 157	Minni fiskibátur	4	Ásigling
25. apr. 05	Baldur - ferja	Fiskiskip	645	Slys á fólki
25. apr. 05	Þorsteinn BA 1	Fiskiskip	71	Slys á fólki
26. apr. 05	Rífsnes SH 44	Fiskiskip	372	Slys á fólki
27. apr. 05	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
28. apr. 05	Benni SF 66	Minni fiskibátur	8	Slys á fólki
1. maí 05	B/b Hjalli Ólafsvík - BSV	Annað		Slys á fólki
1. maí 05	Wiesbaden	Fiskiskip	3017	Eldur
4. maí 05	Litlanes ÞH 52	Minni fiskibátur	6	Vélarbilun
8. maí 05	Reginn ÁR 228	Fiskiskip	30	Slys á fólki
9. maí 05	Ásdís Ólöf SI 23	Minni fiskibátur	6	Sekkur
16. maí 05	Hrund BA 87	Minni fiskibátur	6	Eldur
17. maí 05	Særún 2427	Fiskiskip	194	Strand
18. maí 05	Von RE 3 / Skvísa KÓ 234	Minni fiskibátur	13	Ásigling
19. maí 05	Smáey VE 144	Fiskiskip	327	Strand
20. maí 05	Hildur ÞH 38	Fiskiskip	21	Sekkur
25. maí 05	Gídeon YLAD Lettlandi	Fiskiskip	1536	Sekkur
25. maí 05	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
27. maí 05	Ölver ÍS 49	Minni fiskibátur	6	Annað tjón
27. maí 05	Halldóra KÓ 2	Minni fiskibátur	6	Vélarbilun
31. maí 05	Goðafoss	Fiskiskip	14664	Slys á fólki

ATVIK TILKYNNT FRH.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
10. júní 05	Arnar ÁR 55	Fiskiskip	320	Slys á fólki
12. júní 05	Hoffell SU 80	Fiskiskip	1293	Vélarbilun
12. júní 05	Magnús á Felli SH 177	Minni fiskibátur	6	Ásigling
13. júní 05	Lagarfoss	Flutningaskip	7869	Farmtjón
20. júní 05	Stefnir ÍS 28	Fiskiskip	668	Slys á fólki
24. júní 05	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
27. júní 05	Smáey VE 144	Fiskiskip	327	Slys á fólki
27. júní 05	Freyr ÞH 1	Fiskiskip	275	Slys á fólki
1. júlí 05	Ísborg SH 58	Minni fiskibátur	4	Sekkur
3. júlí 05	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
5. júlí 05	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
5. júlí 05	Hælsvík GK 350	Minni fiskibátur	8	Eldur
6. júlí 05	Ísleifur VE 63	Fiskiskip	756	Slys á fólki
7. júlí 05	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
7. júlí 05	Muggur KE 57	Minni fiskibátur	3	Strand
8. júlí 05	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
8. júlí 05	Skógafoss	Minni fiskibátur	5503	Slys á fólki
12. júlí 05	Herjólfur - ferja / Þórir SF 77	Farþega-og skemmtiskip	3354	Annað tjón
15. júlí 05	Vestmannaey VE 54	Fiskiskip	933	Slys á fólki
19. júlí 05	Skaftafell	Flutningaskip	4078	Ásigling
19. júlí 05	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
21. júlí 05	Kópur - óskráður	Annað		Eldur
22. júlí 05	Víkingur - farþegabátur	Farþega- og skemmtiskip	25	Annað tjón
26. júlí 05	Baldur - ferja	Farþega- og skemmtiskip	645	Strand
27. júlí 05	Gugga SH 80	Minni fiskibátur	4	Strand
28. júlí 05	Helgafell	Flutningaskip	8830	Slys á fólki
1. ágúst 05	Svala, skúta	Farþega- og skemmtiskip	10	Annað tjón
1. ágúst 05	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
4. ágúst 05	Sigurvin GK 119	Fiskiskip	27	Slys á fólki
4. ágúst 05	Akureyrin EA 110	Fiskiskip	1310	Slys á fólki
9. ágúst 05	Muggur SF 172	Minni fiskibátur	6	Vélarbilun
11. ágúst 05	Eyjólfur Ólafsson GK 38	Minni fiskibátur	6	Strand
15. ágúst 05	Baldur - ferja	Farþega- og skemmtiskip	645	Slys á fólki
15. ágúst 05	Sóley SH 124	Fiskiskip	201	Slys á fólki
21. ágúst 05	Sigurður Þorkelsson ÍS	Minni fiskibátur	7	Annað tjón
23. ágúst 05	Gunnar afi SH 474	Minni fiskibátur	15	Vélarbilun
1. sept. 05	Haukur EA 76	Fiskiskip	271	Banaslys
1. sept. 05	Baldvin Njálsson GK 400	Fiskiskip	1199	Slys á fólki
4. sept. 05	Þorsteinn ÞH 380	Fiskiskip	1835	Vélarbilun
7. sept. 05	BBC Rheiderland	Flutningaskip	13066	Ásigling
8. sept. 05	Selur – dýpkunarprammi	Dýpkunar-og vinnuskip	131	Vélarbilun
10. sept. 05	Harpa – skemmtibátur	Farþega- og skemmtiskip		banaslys
10. sept. 05	Þjörgúlfur EA 312	Fiskiskip	658	Slys á fólki
10. sept. 05	Þjarni Sæmundsson RE 30	Rannsóknarskip	822	Slys á fólki
15. sept. 05	Stefnir ÍS 28	Fiskiskip	668	Slys á fólki
20. sept. 05	Þjóðbjörg GK 110	Minni fiskibátur	9	Leki
21. sep. 05	Júlíus Geirmundsson ÍS 270	Fiskiskip	1402	Slys á fólki
22. sep. 05	Hafnarey SF 36	Fiskiskip	221	Strand
24. sept. 05	Sigurvin GK 119	Fiskiskip	27	Eldur

ATVIK TILKYNNT FRH.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
27. sept. 05	Vamos- erlend skúta	Farþega- og skemmtiskip	13	Banaslys
27. sept. 05	Kaldbakur EA 1	Fiskiskip	1330	Slys á fólki
27. sept. 05	Haukur EA 76	Fiskiskip	271	Vélarbilun
30. sept. 05	Akureyrin EA 110	Fiskiskip	1310	Vélarbilun
1. okt. 05	Milla SH 234	Minni fiskibátur	6	Annað tjón
1. okt. 05	Gefjun KE 19	Minni fiskibátur	15	Vélarbilun
4. okt. 05	Guðmundur Jensson SH 717	Fiskiskip	190	Slys á fólki
15. okt. 05	Akrafell	Flutningaskip	7769	Farmtjón
19. okt. 05	Sóley SH 124	Fiskiskip	201	Slys á fólki
22. okt. 05	Dröfn RE 35	Fiskiskip	185	Vélarbilun
25. okt. 05	Hákon EA 148	Fiskiskip	3003	Vélarbilun
26. okt. 05	Ritur ÍS 22	Minni fiskibátur	14	Sekkur
30. okt. 05	Óli Hall HU 14	Fiskiskip	229	Vélarbilun
31. okt. 05	Hringur SH 535	Fiskiskip	746	Slys á fólki
11. nóv. 05	Ásdís SH 300	Fiskiskip	22	Eldur
11. nóv. 05	Páll á Bakka ÍS 505	Fiskiskip	146	Vélarbilun
13. nóv. 05	Kögur ÍS 40	Minni fiskibátur	9	Vélarbilun
22. nóv. 05	Arnar SH 300	Fiskiskip	259	Slys á fólki
25. nóv. 05	Guðmundur Jensson SH 717	Fiskiskip	190	Leki
2. des. 05	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
3. des. 05	Hringur SH 153	Fiskiskip	474	Strand
15. des. 05	Hásteinn ÁR 8	Fiskiskip	180	Slys á fólki
15. des. 05	Ásdís SH 300	Fiskiskip	22	Vélarbilun
17. des. 05	Tjaldur SH 270	Fiskiskip	688	Slys á fólki
17. des. 05	Polydefhis P. erlent skip	Flutningaskip	8351	Strand
28. des. 05	Guðrún Jakobsdóttir EA 144	Fiskiskip	59	Vélarbilun
29. des. 05	Örvar HU 2	Fiskiskip	1243	Vélarbilun



Gugga á strandstað © Lögreglan

SUNDURLIÐUN SKRÁÐRA ATVIKA 2005

Í töflu I, II og III má sjá sundurliðun atvika sem bárust RNS á árinu 2005 eftir tegund skipa og málefna.

Tafla I - Eftir tegund skipa og köfunarslys

Björgunarskip	1
Dýpkunar- og vinnuskip	1
Farþega- og skemmtibátar	6
Ferjur	4
Fiskiskip	86
Flutningaskip	39
Köfunarslys	0
Minni fiskibátar	28
Rannsóknarskip	2
Slöngubátar	1
Farþega- og skemmtibátar	4

Tafla II - Skipting atvika

Ásigling	10
Banaslys	3
Eldur	9
Farmtjón	2
Leki	4
Sekkur	7
Skemmdir v/veðurs	0
Slys á fólki	87
Strand	14
Vélarbilun	24
Efnaslys	0
Annað tjón	9

TAFLA III						
Skipting atvika	Farþega- og skemmtibátar	Minni Fiskibátar	Flutningaskip	Önnur fiskibskip	Rannsóknarskip	Annað
Ásigling		5	4			1
Banaslys	3			1		
Eldur		2		6		1
Farmtjón			2			
Leki		1		2	1	
Sekkur	1	3	1	2		
Skemmdir vegna veðurs						
Slys á fólki	2	2	28	53	1	1
Strand	1	5	2	6		
Vélarbilun	1	7		15		1
Efnaslys						
Annað tjón	3	3	2	1		

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Eins og áður segir hefur nefndin gert fjórar tillögur í öryggisátt á árinu til Siglingastofnunar Íslands. Þessar tillögur eru eftirfarandi ásamt málanúmerum:

(01205) Grímsnes GK 555, eldur í lúkar í höfn

- Nefndin taldi ástæðu til vegna endurtekinna bruna út frá olíueldavélum að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á uppsetningu og frágangi slíkra tækja um borð í skipum.

(06505) Hrund BA 87, eldur um borð

- Vegna tíðra bruna í smábátum lagði nefndin til að Siglingastofnun Íslands kannaði möguleika á föstum slökkvibúnaði í vistarverum þeirra.

(04304) Baldvin Þorsteinsson EA 10, fær í skráfuna og strandar

- Að Landhelgisgæsla Íslands fái til umráða sem fyrst dráttar- og björgunarskip að þeirri stærð sem getur dregið sem flest skip sem eru í siglingum við strendur landsins.

(08104) Kiran Pacific strandar út af Straumsvík

1. Að viðeigandi úttekt verði gerð á sjómerkingum fyrir þetta svæði. Í þeirri vinnu leggur nefndin til að í sjókort verði settar merktar siglingaleiðir fyrir djúprist skip og sérstaklega verði athugaðir möguleikar á að sett verði bauja á grunnið vestur af Valhúsagrunni.
2. Að strangt eftirlit verði með því að skipstjórnendur uppfylli ákvæði hafnarreglugerða um tilkynningaskyldu.
3. Að sérstök viðurlög verði tekin upp varðandi óeðlilegar tafir á tilkynningum um óhöpp skipa.

Hægt er að nálgast þessar skýrslur á vef RNS og tengjast þaðan inn á vefsvæði á vef Siglingastofnunar Íslands til að sjá afgreiðslu stofnunarinnar á þessum tillögum nefndarinnar.

YFIRLIT UM MÁL HJÁ RNS 1996 – 2005

Á töflu IV sést samanburður síðastliðinna tíu ára á þeim málefnum sem RNS hefur verið með til rannsóknar, 1996-2005.

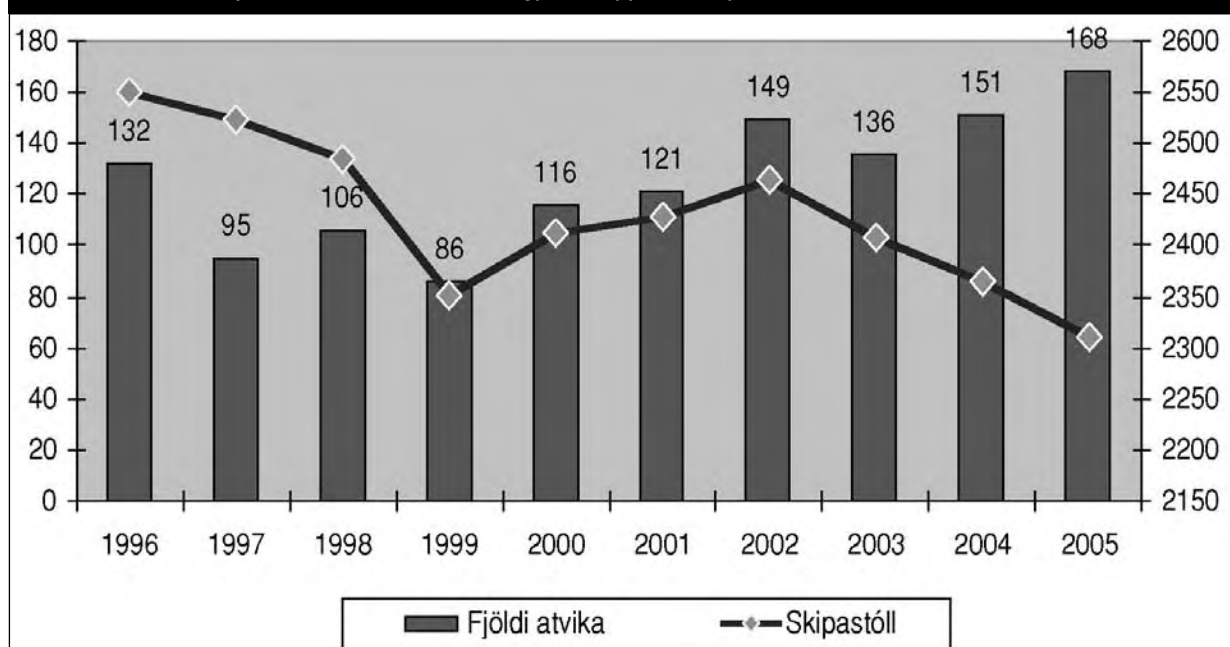
Tafla IV - Eðli mála

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Skip sekkur	6	7	8	4	10	6	4	7	16	7
Skip strandar	17	10	14	7	14	10	11	7	16	16
Árekstur	11	4	2	8	6	11	7	4	3	9
Eldur um borð	11	7	6	3	8	15	5	3	5	10
Leki að skipi	1	1	0	0	3	1	5	8	10	7
Annað	12	6	10	7	8	8	12	20	9	28
Slys á fólki	65	55	63	56	64	63	103	85	89	88
Dauðaslys	9	5	3	1	3	7	2	2	3	3
Samtals:	132	95	106	86	116	121	149	136	121	168

Eins og fram kemur í töflunni eru eðli mála eins og í meðalári nema að áberandi er að eldur um borð og ýmsir árekstrar eru hástökkvarar ársins. Undir liðnum Annað eru skráð þau mál sem ekki falla undir flokkun í þessari töflu og má þar nefna atvik þegar skip fengu í skrúfunu og voru dregin til hafnar, bilanir í búnaði, skemmdir vegna veðurs, farmskemmdir o.fl.

Á mynd I 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.

Mynd I - Þróun atvika sem tengjast óhöppum á skipum eða bátum 1996 – 2005



Fjöldi íslenskra skráðra skipa

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Þilfarsskip	998	990	978	955	1014	1067	1135	1135	1128	1128
Opnir bátar	1553	1534	1506	1396	1398	1361	1329	1273	1237	1183
Samtals:	2551	2524	2484	2351	2412	2428	2464	2408	2365	2311

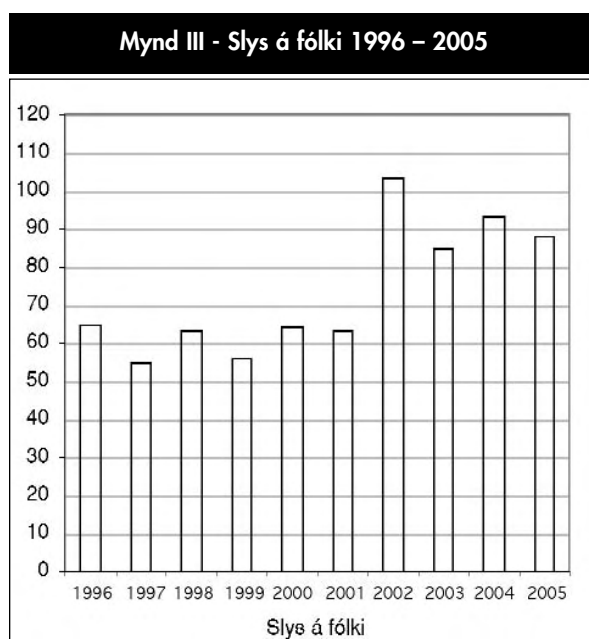
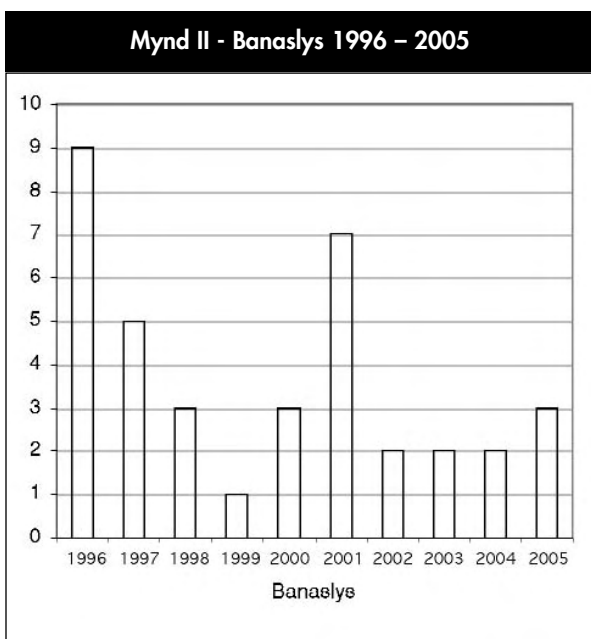
SLYS Á SJÓMÖNNUM

Þrjú banaslys voru á árinu. Skipverji lést er hann varð á milli toghlera og gálga á veiðum á Faxaflóa og tveir bátsverjar létust í slysi þegar skemmtibátur sigldi á sker innan hafnarsvæðis Faxaflóahafna.

Auk þessara banaslysa fórst annar erlendra skipverja um borð í bandarískri skútu á milli Íslands og Grænlands.

Á mynd II kemur fram þau banaslys sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 1996-2005. Á mynd III kemur fram þau slys á sjómönnum sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 1996-2005.

Aukninguna á milli áranna 2001 og 2002 má rekja til átaks RNS við að ná til fleiri aðila um tilkynningu slysa.



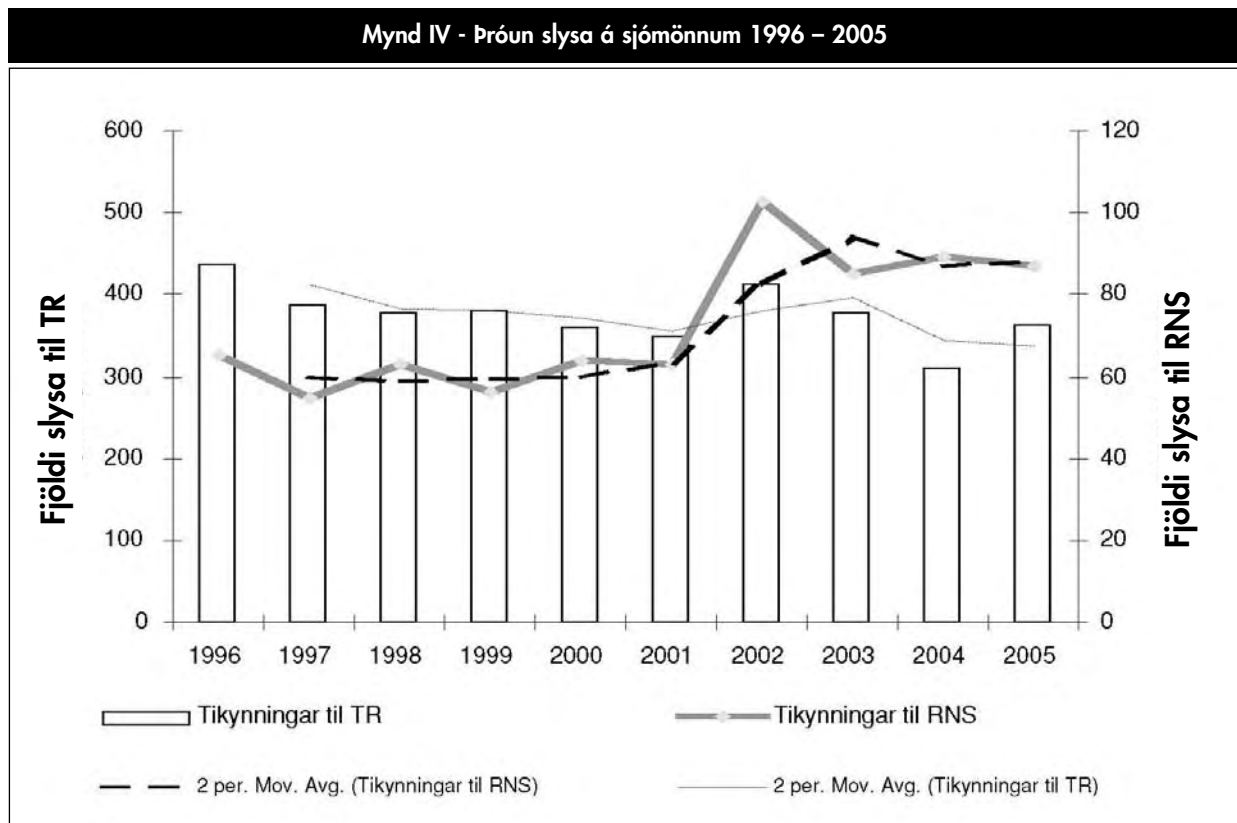
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR

Eins og á undanförnum árum kemur aðeins hluti þeirra mála er varða slys á sjómönnum til RNS miðað við tilkynnt slys til Tryggingastofnunar ríkisins (TR). En eins og áður hefur komið fram hefur hlutfall tilkynnttra slysa til RNS verið að hækka og á árinu 2005 fékk RNS til sín um 24% af tilkynntum slysum til TR. Á tíu ára tímabili hefur meðaltalið verið stighækkandi með hverju ári og er nú komið í um 20%. Árið 2004 var meðaltal tíu ára um 17%. Á töflu V sést fjöldi þeirra mála sem skráð hafa verið á árunum 1996 - 2005 hjá TR og RNS.

Tafla V - Tilkynnt mál til TR og RNS 1996 – 2005										
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tryggingastofnun ríkisins (TR)	436	388	378	381	361	348	413	379	311	363
Rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS)	65	55	63	56	64	63	103	85	89	87
Samtals:	15%	14%	17%	15%	18%	18%	25%	22%	29%	24%

Eins og fram kemur í töflunni þá voru tilkynnt slys á sjómönnum til TR 363 á árinu og er það aukning frá árinu á undan. Meðaltal tilkynntra slysa til TR á ári síðastliðin 10 ár eru 376. Þetta ár er því nálægt meðaltali þessara ára og ennþá er þetta um það bil 6% af öllum sjómönnum, sem er of mikið. Markmið RNS er að ná til sín og skrá öll atvik enda skylda allra aðila að tilkynna öll óhöpp og slys á sjó til hennar.

Mynd IV sýnir þróun slysa á sjómönnum 1996 til 2005, fjölda þeirra og hreyfingu meðaltals hjá TR og RNS.



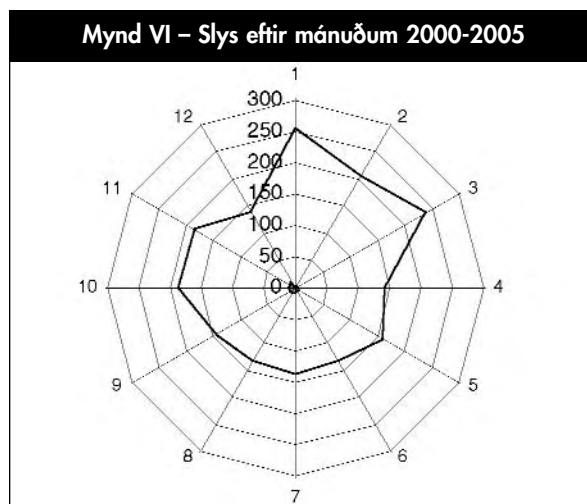
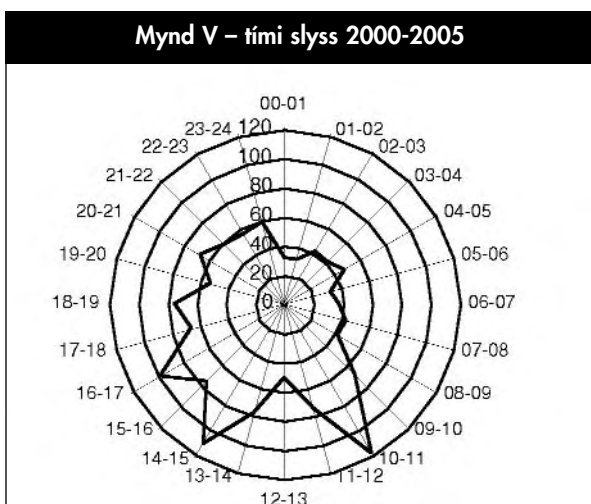
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR 2004-2005

RNS hefur eftir ljósritum af tilkynningum til Tryggingastofnunar ríkisins um slys á sjómönnum reynt að flokka þessi óhöpp til að komast að eðli þeirra. RNS hefur hingað til birt þetta í fjölda atvika en fyrir árin 2004 og 2005 voru upplýsingarnar frá TR ekki í samræmi við heildarfjölda tilkynninga á þessum árum. Það var því ákveðið að greina tilkynningarnar eins og hægt var og setja þær fram með hlutfallslegum hætti. Á töflu VI er hlutfallsleg sundurliðun atvika fyrir árin 2004 - 2005 í samanburði við meðaltal áranna 1993-2003.

Tafla VI - Atvik	2004	2005	meðaltal 1993-2003
Brunaslys af völdum sýru og annarra efna	0,4%	0,4%	0,2%
Dauðaslys – maður fellur fyrir borð	0,4%	0,4%	0,2%
Dauðaslys – Við vindur o. f.	0,0%	0,4%	0,2%
Ekki um borð	4,1%	7,3%	0,2%
Fallslys	25,7%	26,6%	21,4%
Slasaðist við að fara að eða frá skipi	0,8%	1,3%	1,3%
Slasaðist við fall í stiga	4,9%	2,1%	3,8%
Slasaðist við landfestar	0,4%	0,4%	0,8%
Slasaðist við losun / lestun / sjóbúnað kaupskips	0,4%	0,0%	1,2%
Slasaðist við störf í lest	4,1%	1,7%	4,2%
Slasaðist við störf í vélarúmi	1,2%	2,6%	2,3%
Slys vegna brotsjóa	1,2%	2,6%	0,2%
Slys við vindur – eitthvað slæst til við hífingu	12,7%	9,4%	12,9%
Slys við vindur – festingar á blökkum o. fl. bilar	1,2%	1,3%	1,7%
Slys við vindur – klemmist af völdum hífinga	4,5%	5,2%	5,2%
Slys við vindur – lendir inn á vindu	2,0%	0,4%	0,7%
Tognun á útlím	4,1%	6,0%	2,3%
Tognun í baki	0,8%	3,0%	3,0%
Verður á milli – klemmdist	6,5%	13,7%	8,8%
Verða fyrir skurði eða stungu	13,1%	6,0%	8,6%
Við fiskvinnsluvélar	0,8%	0,4%	1,5%
Önnur slys ekki áður tilgreind	10,6%	11,2%	18,3%

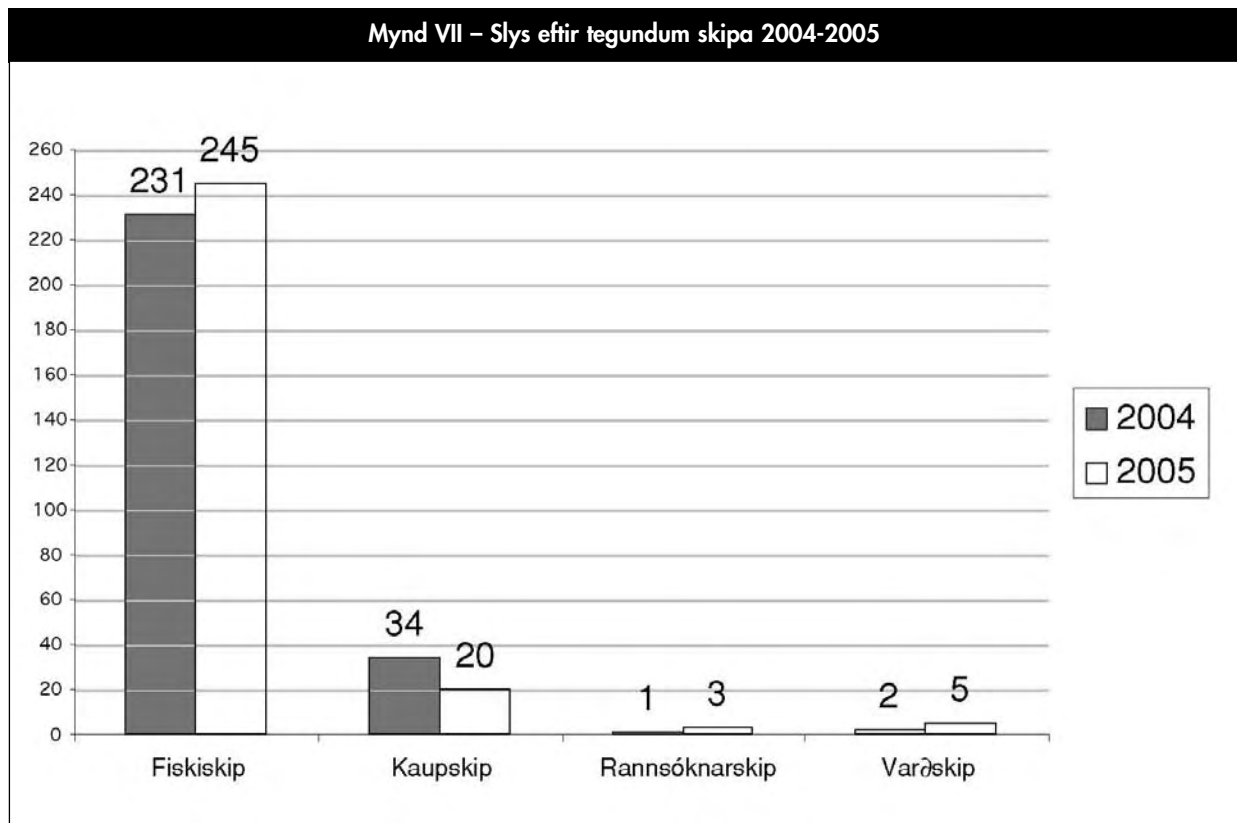
TÍMI SLYSS OG SLYS EFTIR MÁNUÐUM

Á myndum V og VI má sjá samantekt á hvernig slys á sjómönnum skiptast niður á tíma sólarhrings og hvenær ársins þau gerast á árunum 200-2005.



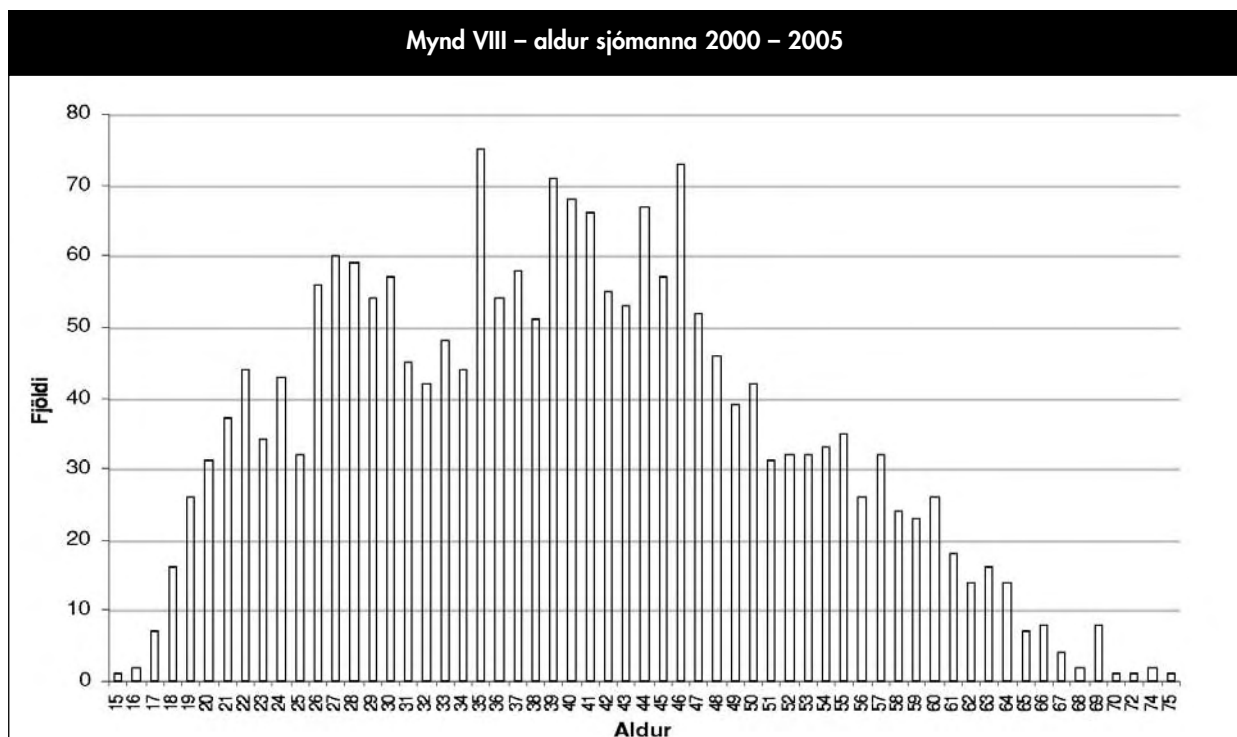
SLYS EFTIR TEGUNDUM SKIPA

Á mynd VII má sjá hvernig slys á sjómönnum skiptast eftir tegundum skipa á árunum 2004 - 2005.



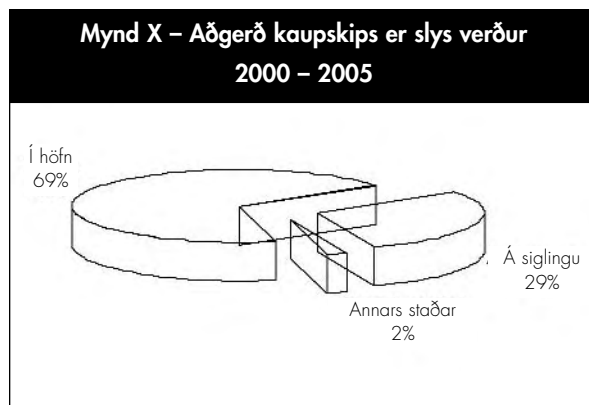
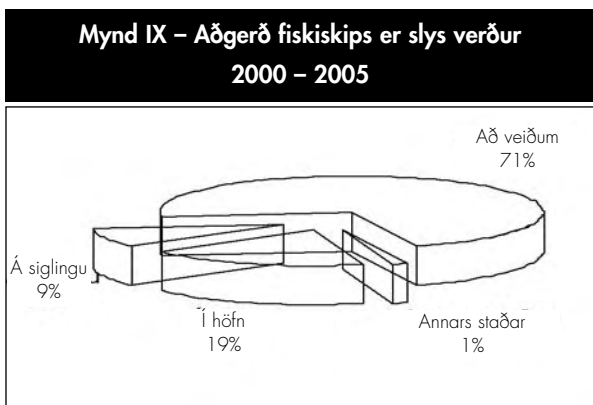
SLYS EFTIR ALDRI SJÓMANNA

Á mynd VIII kemur fram aldursdreifing sjómanna sem slösuðust á árunum 2000 - 2005.



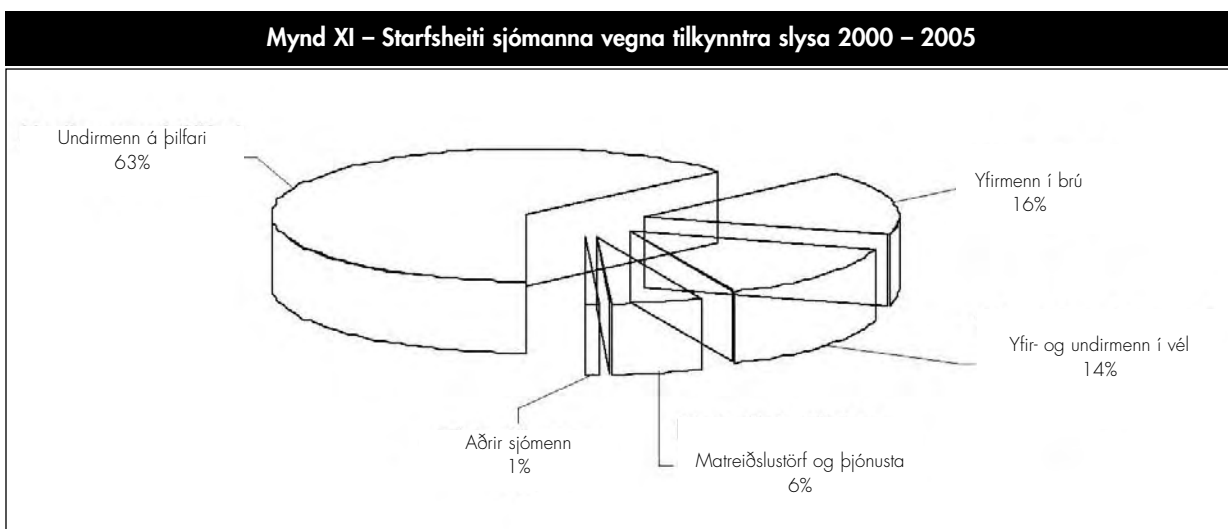
AÐGERÐ SKIPA ÞEGAR SLYS VERÐA

Á myndum IX og X kemur fram við hvaða aðgerðir fiskiskip og kaupskip eru þegar slys á sjómönnum verða á árunum 2000-2005.



SLYS EFTIR STARFSHEITUM

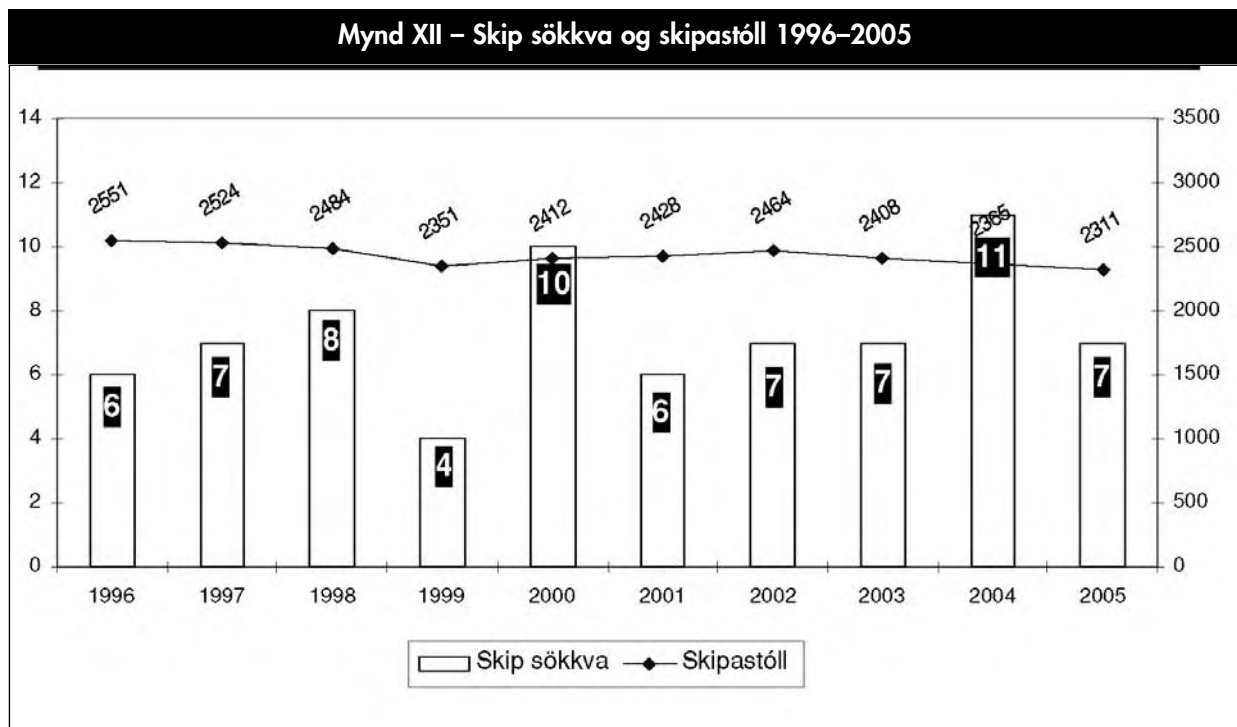
Á mynd XI kemur fram hlutfall starfsheita á slösuðum sjómönnum á árunum 2000 til 2005



ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 1996 - 2005

SKIP SÖKKVA

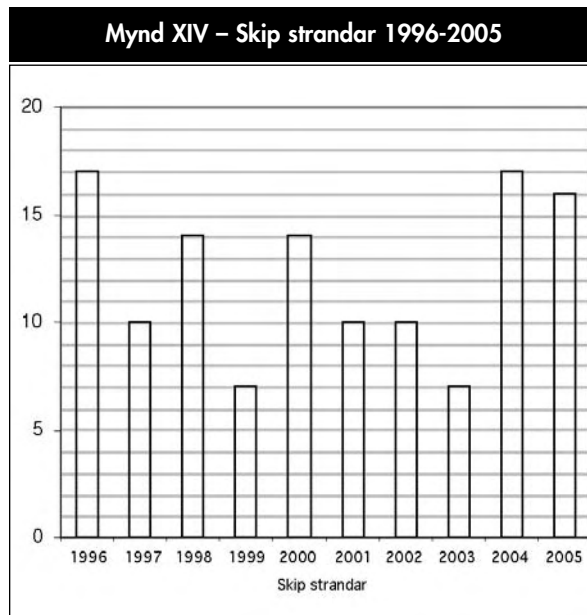
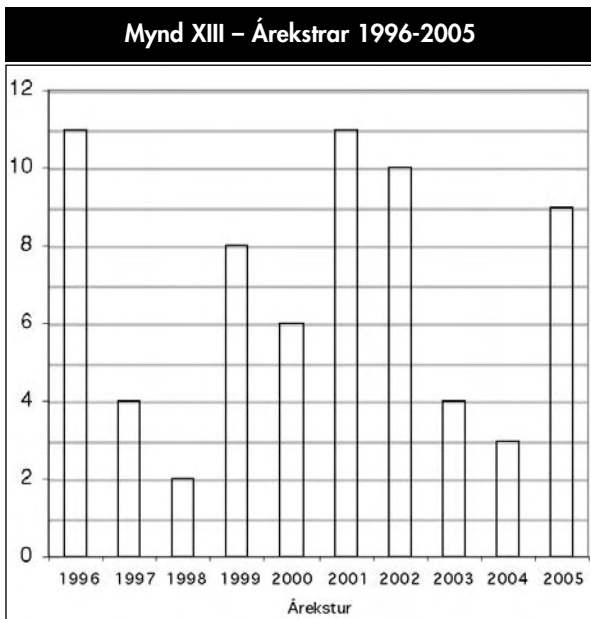
Á mynd XII er samanburður um fjölda skipa sem RNS hefur skráð og rannsakað sem sökkva á árunum 1996 - 2005. Einnig má sjá til fróðleiks línurit um þróun skipastóls á Íslandi á sama tíma.



Á eftirfarandi lista eru nöfn og málsnúmer skipa sem sukku:

- (02105) Jökulfell, sekkur NA af Færeyjum. Sex erlendir sjómenn farast.
- (06305) Ásdís Ólöf SI 23, leki og sekkur á línuveiðum. Mannbjörg.
- (06905) Hildur PH 38, leki og sekkur. Mannbjörg.
- (07205) Gídeon, leki og sekkur á Flæmska hattinum. Mannbjörg.
- (08505) Ísborg SH 58, farmur fór af stað og sekkur. Mannbjörg.
- (11505) Harpa - skemmtibátur, strandar og sekkur. Tveir farast.
- (14905) Ritur ÍS 22, sekkur í Sandgerðishöfn.

Mál Jökulfells (02105) og Gídeons (07205) voru rannsökuð frá fánaríkjum skipanna en RNS aðstoðaði rannsóknaraðila við það. Þessi mál voru skráð hjá RNS vegna íslenskra hagsmuna þ.e. farms í öðru tilfelli og í hinu var hluti áhafnar íslenskur. Mál Jökulfells er lokið og er hægt að nálgast lokaskýrslu rannsóknaraðila á PDF formi á vef RNS. Mál Gídeons var ekki lokið þegar þessi skýrsla fór í prentun.



ÁREKSTUR OG ÁSIGLINGAR

Á mynd XIII kemur fram árekstrar á milli skipa og aðrar ásiglingar sem orðið hafa á árunum 1994 – 2003 og einhver tjón hafa hlotist af. Hæst bera árin 1996, 2001 og 2002. Ánægjulegur munur er á milli árana 2002 og 2003 þar sem fjöldi atvika fer úr 10 í 4.

SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI

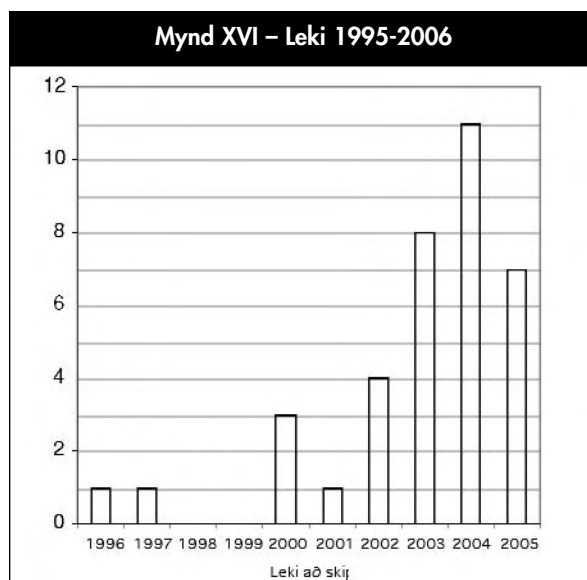
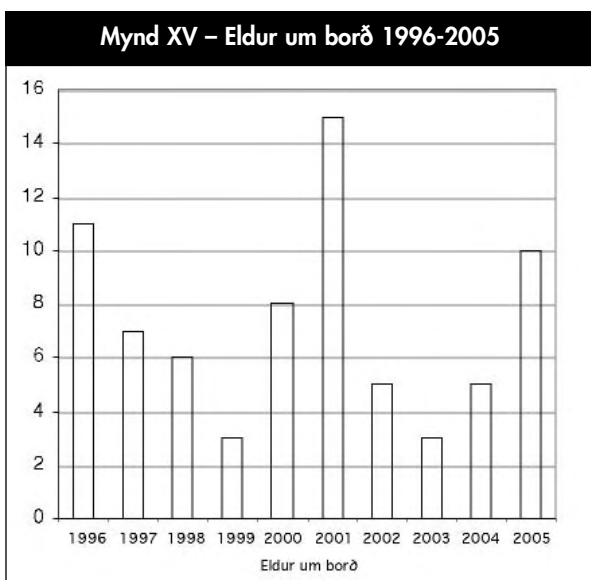
Á mynd XIV koma fram þau atvik þar sem skip eða bátar hafa strandað eða tekið niðri á árunum 1996 - 2005 og eitthvert tjón hefur hlotist af. Eins og fram kemur hefur þessum atvikum fjölgað mikið síðustu tvö ár ef miðað er við árin 2001 - 2003.

ELDUR UM BORÐ

Á mynd XV koma fram þau atvik þar sem eldur varð laus og samanburður milli árana 1996 - 2005. Eins og fram kemur hefur þessum atvikum verið að fjölga síðustu tvö ár miðað við árið 2003.

LEKI

Á mynd XVI koma fram þau atvik þar sem óvæntur leki kom upp og samanburður milli árana 1996 - 2005. Eins og fram hefur komið hefur RNS haft áhyggjur af fjölgun lekatilfella og gerði tillögu í öryggis-átt um leka aðvörun í öll skip. Það er því ánægjulegt að sjá jákvæða þróun á árinu 2005.



LOKASKÝRSLUR RNS

2005

**HÉR Á EFTIR ERU VALDAR LOKASKÝRSLUR FRÁ ÁRINU 2005
ATHYGLI ER VAKINN Á AÐ HÆGT ER AÐ NÁLGAST ÖLL MÁLIN
Á VEF RNS,
WWW.RNS.IS**

ELDUR UM BORD

Nr. 012 / 05 Grímsnes GK 555

1. Eldur í lúkar



Grímsnes © Gunnar H. Jónsson

Grímsnes GK 555.
Skipaskr.nr. 1849. Smíðaður:
Seyðisfirði 1987, stál.
Stærð: 16,13 brl. 21,62 bt.
Mesta lengd: 14,54 m.
Skráð lengd: 13,90 m. Breidd:
3,61 m. Dýpt: 1,90 m. Vél:
Caterpillar 1987, 110 kW.
Fjöldi skipverja: 0.

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 15. janúar 2005 lá Grímsnes GK 555 við bryggju í Njarðvík. Veður: Hægviðri.

Þegar skipverjar mættu til skips til að fara í róður urðu þeir varir við að eldur var laus í framskipi. Þeir hringdu á slökkvilið sem kom og náði að slökkva eldinn á skömmum tíma.

Við skoðun kom í ljós að eldurinn hafði leikið um lúkarinn aftast bakborðsmegin, í lofti hans og leit að upp ganginn í stýrishúsið. Vegna mikils hita og sóts urðu miklar skemmdir á innréttingum og tækjum í brú

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eldur virtist hafa verið í kringum eldavélina, sem var súgkynt Sóló eldavel og stóð hún í horni bakborðsmegin við niðurgang í lúkarinn. Svæðið við vélina var nánast allt stálklætt á trélektum;
- að „Refleks“ olíuskammtari var við eldavélina og er hann búinn þremur tengistútum Einn fyrir olíu að honum, annar fyrir olíu út úr honum og inn í brennsluhólfið, þriðji stúturinn er fyrir yfirfall af flotholtsrýminu ef bilun verður í búnaði

skammtarans. Framleiðandi ætlast til að yfirfallsstúturinn tengist í leiðslu sem leggja á að olíutank eða soratank, sem verður að standa neðar en olíuskammtarinn. Í staðinn var tengt stutt rör í stútin og hefði því olía lekið niður, á stálklæðninguna undir vélinni, ef bilun kæmi upp í skammtaranum;

- að þegar rannsókn stóð yfir var búið að rífa allt innan úr framskipinu og þar á meðal eldavélina, en að sögn eiganda var eldavélin þverstæð í lúkarnum (þvert á langskurðarflið skipsins) og snéri loftlúgan yfir til stjórnbörða. Olíuskammtarinn var framan við eldavélina og því í langskurðarfleti skipsins og eldhólsins en þar var hann festur á stáltein á vinstri hlið hennar. Þetta fyrirkomulag var skoðað í einu af systurskipi Grímsness GK;
- að framleiðandi olíuskammtarans ráðleggur að hann sé framan við eldhólfið og í sama langskurðarfleti og skipið. Mörkuð hæð olíuskammtarans er hæfileg 10 mm ofar en botn olíubollans í eldhólfinu. Þá ráðleggur framleiðandi góða loftræstingu að eldavélinni og að menn forðist að nota útsogstúður. Hann bendir á að við góða brennslu á einum lítra af olíu þurfi 10 m³ af lofti;
- að skipinu var alveg lokað nema það var loftræstirör upp úr stýrishúspaki en engin loftræsting opin beint niður í lúkar;
- að skipverjar báru að olíuskammtarinn hafi verið við hlið eldavelarinnar. Ef svo hefur verið þá hefur hann verið í um 20 sm fjarlægð frá olíubollanum. Það verður til þess að erfiðara er að halda ákveðinni hæð olíunnar í honum ef slagsíða er á skipinu. Með þessu fyrirkomulagi er það því sýnilegt að staðsetning olíuskammtarans er ekki heppileg en ekki liggja fyrir upplýsingar um það hvort skipið var kjölrétt eða með slagsíðu. Bakborðsslagsíða hækkar yfirborð olíunnar í olíubollanum í réttu hluffalli hallahorns og fjarlægð olíuskammtarans frá olíubollanum.

NEFNDARÁLIT:

Í ljósi fyrirliggjandi upplýsinga er ekki er hægt að segja til um hvers vegna kviknaði í út frá eldavélinni.

Nefndin setur fram þá tilgátu að olía hafi náð að flæða út úr virkri eldavélinni. Í því sambandi telur hún líklegt að olíuskammtarinn á eldavélinni hafi verið bilaður og/eða að léleg loftræsting að henni hafi haft áhrif á hvernig fór.

Nefndin beinir því til skipverja skipa, með búað þar sem eldur er notaður, að þeir hugi vel að því að góð loftræsting sé að honum, búaður þar að lútandi í lagi og rétt upp settur.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur ástæðu til vegna endurtekinna bruna út frá olíueldavélum að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á uppsetningu og frágangi slíkra tækja um borð í skipum.

Nr. 024 / 05 Valur GK 6

2. Eldur laus í skipinu í höfn



Valur © Ægir Stefánsson

Valur GK 6. Skipaskr.nr. 185
Smiðaður: Svíþjóð 1963, stál.
Stærð: 169,1 brl. 217,5 bt.
Mesta lengd: 33,68 m.
Skráð lengd: 29,66 m.
Breidd: 6,73 m. Dýpt: 5,94 m.
Vél: Caterpillar, 626 kW, 1983
Fjöldi skipverja: 7.

Gögn: Lögregluskýrslur Skýrsla Löggildingarstofu Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Pann 20. febrúar 2005 lá Valur GK 6 við Norðurgarð í Sandgerði.

Skipið kom til hafnar um kl. 16:00 vegna bilunar í spildælu og fóru allir skipverjar frá borði nema tveir vélstjórar sem urðu eftir vegna viðgerða á dæluinni. Eftir að hafa losað stykki frá henni um kl. 17:00 fóru þeir með það frá borði til viðgerðar. Skipið var mannlaust eftir það og var áætluð brottför þess eftir viðgerð eða kl. 22:00.

Rúmlega kl. 20:00 varð vegfarandi var við mikinn reyk sem lagði frá Val GK og kallaði hann til slökkviliðs og lögreglu sem komu fljótlega á staðinn. Talsverðan eld var að sjá stjórnborðsmegin á milliþilfari undir brú skipsins. Skömmu eftir að slökkvilið kom á staðinn komu vélstjórararnir til baka.

Slökkvistarfið gekk erfiðlega þar sem illa gekk að komast að eldinum. Auk slökkviliðs var björgunarskipið Hannes Hafstein notað við slökkvistarfið. Slökkvistarfi lauk um kl. 02:30 og urðu verulegar skemmdir á skipinu. Eftir athugun á skemmdum var ekki talið borga sig að gera við Val GK og hann því talinn ónýtur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki var hægt að sjá nákvæmlega hvar eldsupptök höfðu átt sér stað en rannsóknin beindist, að gefnu tilefni, sérstaklega að stakkageymslu og matsal;
- að tveir rafmagnshitafnar úr matsalnum og rafmagnshitablásari úr stakkageymslunni voru sendir til skoðunar til Löggildingarstofu. Niðurstaða hennar var að ekkert benti til bilunar í þeim;
- að skipverjarnir höfðu ekki verið að nota suðutæki eða slípirokk við viðgerðarvinnuna.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna treystir nefndin sér ekki til að álykta um orsök þess að eldur varð laus.

Nr. 032 / 05 Breki KE 61

3. Eldur um borð í Njarðvíkurhöfn



Breki © Guðmundur Stefánsson

Breki KE 61. Skipaskr.nr. 1459.
Smiðaður: Akureyri 1976, stál.
Stærð: 599 brl. 924 bt.
Mesta lengd: 59,15 m.
Skráð lengd: 53,47 m.
Breidd: 9,5 m. Dýpt: 6,95 m.
Vél: MAN B&W 1766 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 13.

Gögn: Lögregluskýrslur. Myndir. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pétri Ágústssyni, 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 27. febrúar 2005 var Breki KE 61 við bryggju í Njarðvík.

Einn skipverji var um borð og varð hann var við að brunaviðvörðunarkerfið fór í gang. Hann fór upp í brú til að athuga hvaðan boðin kæmu og síðan niður í stakkageymslu þar sem hann fann eld og mikinn reyk. Hann greip til handslökkvitækja og sprautaði á eldinn innan við hurðina úr fjórum tækjum sem voru við hendina. Að því loknu hljóp hann í land og hringdi í Neyðarlínuna.

Brunavarnir Suðurnesja komu fljótlega á vettvang, slöktu eldinn og reykræstu skipið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vettlingapurkarinn var staðsettur framarlaga í rýminu bakborðsmegin en samfestingar héngu á snögum á veggnum stjórnborðsmegin og virtist skipverjanum eldurinn vera báðu megin við hurðina ásamt loftinu, en síður innar í rýminu en þar héngu sjógallar;
- að þegar vettvangur var skoðaður eftir að búið var að slökkva eldinn kom í ljós að slökkt hafði verið á vettlingapurkarinum;
- að skipstjóri sagðist alltaf slökkva á vettlingapurkara þegar komið var í höfn. Svo var einnig í þetta skipti;
- að löggildingastofa var fengin til að skoða purrkarann og tók hún hann í land til rannsóknar. Við rannsókn kom fram að engin bilun var í honum og engar raflagnir brunnar inni í honum, einungis var um eldskemmdir að ræða utan á honum;
- að samkvæmt gögnum málsins er sýnilegt að kviknað hefur í fatnaði sem hékk á snögum í stjórnborðssíðu en ekki er víst að eldsupptök hafi verið þar. Það sem hékk á fremstu tveimur snögunum brann mest og þar var klæðningin

brunninn inn í einangrun. Eldur komst einnig í annan fatnað en minna eftir því sem aftar dró.

- að yfir loftið fremst í rýminu lá rafmagnslögn sem endaði í rafmagnsinnstungu í stjórnborðssíðu. Hún hafði fallið niður eftir að kapalskór hennar brunnu. Ekki var annað að sjá en að lögnin hafi brunnið utan frá því innri einangrun virtist í lagi og enginn varnarbúnaður sló út í rafkerfinu. Vettlingar í neðri túðum vettlingapurkarans brunnu minna eða sviðnuðu aðeins en í þeim efri brunnu þeir meira eða alveg;
- að skipstjóri og annar skipverji höfðu verið um borð um einni klukkustund áður en eldsins varð vart. Að sögn skipstjóra höfðu þeir gengið um þetta svæði og ekki orðið varir við neitt athugavert. Hann tók fram að hvorugur þeirra reykti.

NEFNDARÁLIT:

Orsök brunans er ókunn en gögn benda til þess að rafmagn hafi ekki valdið honum.

Nr. 060 / 05 Wiesbaden GDY 179

4. Eldur í rafmagnstöflu



Wiesbaden GDY-179. Heima-
höfn: Gdynia Póllandi.
Smiðaður Þýskaland 1971,
stál. Stærð. 3.017 brl.
Fjöldi skipverja 28.

Wiesbaden © Þorgeir Baldursson

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pétri Ágústssyni, 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 1. maí 2005 var Wiesbaden GDY 179 að togveiðum á Reykjaneshrygg. Veður: Gott. (Erlent skip, hluti áhafnar íslenskl).

Um miðjan dag höfðu skipverjar nýlokið við að hífa og var trollið komið inn fyrir. Vélstjóri var að skipta um öryggi í rafmagnstöflu í vaktlefa í véla-

rúmi. Í sama mund varð skammhlaup í töflunni og eldblossi þaut fram og framhjá vélstjóranum án þess að lenda í honum á neinn hátt. Eldurinn slokknaði strax af sjálfum sér en rafmagn sló strax út af skipinu með þeim afleiðingum að stöðva þurfti aðal- og ljósavél. Nokkrir kaplar nálægt svæðinu sviðnuðu.

Eftir að skipið hafði verið um það bil 14 klst. á reki tókst vélstjórunum að tengja rafmagn fram hjá töflunni og setja vélar í gang. Siglt var til Hafnarfjarðar til frekari viðgerða. Skipt var um öll öryggi í feltinu og aðliggjandi kapla. Öll taflan var hreinsuð og hert upp á tengingum í henni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að öryggjahaldari hafði brotnað;
- að óhreinindi voru í töflunni, aðallega ló og fita auk þess sem hún var orðin gömul. Tími var kominn á reglulegan þrífnað á henni og var það verkefni komið á verkefnalista. Ekki er hægt að fullyrða með öyggjandi hætti hvað orsakaði skammhlaupið, óhreinindi eða aðrar ástæður;
- að allar dætur s.s. sjókælar á aðal- og ljósavél voru rafmagndrifnar. Auk þess varð ræsi-loftsdælan óvirk og þurftu skipverjar að nota litla neyðarhanddælu til að ná upp ræsilofti.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 134 / 05 Sigurvin GK 119

5. Bilun í eldavél, lúkar fyllist af reyk



Sigurvin © Tryggvi Sigurðsson

Sigurvin GK 119.
Skipaskr.nr. 1201. Smíðaður:
Fáskrúðsfirði 1972, eik.
Stærð: 28,0 brl. 27,0 bt.
Mesta lengd: 17,28 m.
Skráð lengd: 15,41 m.
Breidd: 4,52 m. Dýpt: 1,84 m.
Vél: Scania 1993, 229 kW.
Fjöldi skipverja: 4.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, 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 24. september 2005 var Sigurvin GK 119 við bryggju í Grindavík.

Upp úr kl. 23:00 varð vart við reyk frá bátnum og var slökkvilið kallað á staðinn. Reykkafarar fóru niður í lúkar og lokuðu fyrir olíurennslu að olíuskammtara fyrir eldavél. Eldur hafði ekki náð að læsa sig í þiljur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um borð var olíueldavél með rafmagnsloftblásara framan við afturpil lúkars. Pilið var timburpil með ál hitavörn. Olíuskammtarinn var festur bakborðsmegin utan á eldavélina og á olíulögninni var öryggisloki, stjórnað af vír og bræðivara. Reykrör kom úr eldavélinni upp með þilinu og síðan inn í vélarúm. Það var óeinangrað að þilinu og rauðglóandi þegar að var komið. Í vélarúmi var það einangrað með asbest vafningi;
- að reykafarar slökkviliðsins töldu að glóð hefði komist í timburpilið og rifu því hitavörninna frá. Við þríf kom í ljós að eldur hafði ekki myndast;
- að í ljós kom að loftblásari fyrir eldavélina hafði bilað.

NEFNDARÁLIT:

Örsök reykfyllingarinnar var að loftblásari bilaði og trekkur inn í eldavélina stöðvast.

Nr. 157 / 05 Ásdís SH 300

6. Eldur í lúkar í höfn



Ásdís © Jón Sigurðsson

Ásdís SH 300.
Skipaskr.nr. 1149.
Smíðaður: Vestmannaeyjum
1971, eik Stærð: 14,3 brl.
22,3 bt. Mesta lengd: 13,56 m.
Skráð lengd: 13,47 m.
Breidd: 3,97 m. Dýpt: 1,4 m.
Vél: Scania, 134 kW, 1981.
Fjöldi skipverja: ?

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasynti.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. nóvember 2005 var Ásdís SH 300 við bryggju á Raufarhöfn. Veður: Hægviðri.

Skipstjórinn var á leið til skips um morguninn þegar hann mætti vegfaranda sem tjáði honum að kviknað væri í bátnum og hann hefði kallað á slökkvilið. Þegar skipstjórinn kom að bátnum lagði mikinn reyk upp úr lúkar og reykri. Hann sá að eldur var í lofti lúkarsins við reykri frá eldavél.

Skipstjórinn náði til slökkvitækis í lúkarnum en vegna hita sótti hann vatnsslöngu af bryggjunni og náði að slökkva eldinn að mestu. Slökkvilið Raufarhafnar kom á staðinn og lauk við að slökka eldinn með því að senda reykkafera niður í rýmið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að á olíulögn að eldavélinni var stillikrani og kvaðst skipstjórinn hafa stillt á minnstu stillingu áður en hann fór frá bátnum daginn áður;
- að eldavélin var súgkynt og því enginn blásari við hana. Stillanleg loftlúga hafði verið fjarlægð og ekki hægt að stilla loftflæði í eldhólf-ið;
- að til loftræstingar kvaðst skipstjóri alltaf skilja aðra hurðina í göngukappanum eftir opna. Í þetta skiptið var hún einnig opin;
- að reykrið var óeinangrað og lá inni í loftventli sem náði upp á mitt rörið ofan þilfars. Neðan þilfars var það samsett og var sprunga á samsetningu við vélina. Slökkviliðsmenn töldu að eldur hafi komist þar í klæðningu;
- að ekki sáust skemmdir á setubekk sem lá að eldavélinni, hún hafði því ekki hitnað óeðlilega.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur líklegt að eldsupptök hafi verið í eldavél í lúkarnum. Líkur eru á að olíumettaður

eldsmatur hafi myndast í reykri vegna of mikils loftflæðis í eldhólf vélarinnar.

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

Nr. 001 / 05 Gunnbjörn ÍS 302

1. Sjór kemst í skipið



Gunnbjörn © mbl/Hafþór

Gunnbjörn ÍS 302. Skipa-skr.nr. 1686. Smiðaður: Njarðvík 1984, stál. Stærð: 131,3 brl. 263 bt. Mesta lengd: 28,95 m. Skráð lengd: 25,47 m. Breidd: 6,98 m. Dýpt: 5 m. Vél: MTU-DDC 700kW, árg. 2000.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. maí 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pétri Ágústssyni, 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. janúar 2005 var Gunnbjörn ÍS 302 við bryggju á Flateyri. Veður: 24 m/s

Skipverjar á nærliggjandi bátum veittu halla á skipinu athygli og að rafmagn hafði slegið út. Einn þeirra fór um borð til að athuga ástandið. Þegar hann kom niður á vinnsluþilfarið var stjórnborðs lensibrunnur fullur og að auki þó nokkur austur kominn inn á þilfarið. Hann hafði samband við eigendur og gangsetti síðan ljósavél eftir leiðsögn. Eftir að hann sló inn rafmagn ræstist sjálfkrafa austursdælan í stjórnborðs austurbrunni og lensaði út öllum sjó á skömmum tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stórviðri hafði geisað með mikilli snjókomu undanfarna daga og snjór hafði safnast í nokkrum mæli á skipið. Þá hallaði vindur skipinu til stjórnborða, svo þilfarslína fór undir sjávarfirborð;

- að slorrenna lá frá aðgerðarþilfarinu fyrir borð og fór slóglúga frá henni undir sjávaryfirborð við hallann. Á lögninni var renniloki sem gat lokað henni. Reyndist lokinn óþéttur. Ofan við lokann var klapploki á spindli í gegnum lögnina og var spindilfóðringin óþétt þegar sjór náði upp í hana;
- að í ljós kom að landtengingarkapall hafði skemmst og rafmagn slegið af skipinu. Rafmagnsleysið olli því að sjálfvirka lensidælan á aðgerðarþilfarinu varð óvirk;
- að útgerð skipsins hafði fengið vaktmann á staðnum til að hafa eftirlit með skipinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að rafmagn fór af skipinu.

Nr. 007 / 05 Bjarni Sæmundsson RE 30

2. Leki, tæring í lokum



Bjarni Sæmundsson © Jón Sigurðsson

*Bjarni Sæmundsson RE 30S.
Skipaskr.nr. 11315 miðaður:
Bremerhaven Þýskalandi 1970,
stál. Stærð: 446,6 brl.
822,0 bt. Mesta lengd: 55,88 m.
Skráð lengd: 50,26 m. Breidd:
10,6 m. Dýpt: 7,0 m.
Vél: Deutz x 3, 1593 kW 2003.
Fjöldi skipverja: 21.*

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. maí 2005 af Inga Tryggvassyni, Hilmar Snorrassyni, Pétur Ágústssyni, 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 25. október 2004 var Bjarni Sæmundsson RE 30 á siglingu fyrir Austfjörðum.

Vélstjóri var í eftirlitsferð í vélarúmi varð var við að leki var kominn að loka á kællilögn frá vél nr. 2. Haldið var til hafnar á Eskifirði og var lokinn tekinn frá og reyndist hann mikið tærður. Skipt var um loka.

Þann 27. október 2004 kom viðvörðun um austur í vélarúmi og við eftirgrennslan á orsökum fannst

leki á loka á lögn frá vél nr. 3. Haldið var inn til Fáskrúðsfjarðar þar sem lokinn var tekinn frá og reyndist hann eins og hinn, mikið tærður. Sambærilegur loki á vél nr. 1 var tekinn frá til skoðunar og var hann einnig mjög mikið tærður. Skipt var um báða lokana og fenginn skoðunarmaður til að þykktarmæla síðulokann á sameiginlegri lögn.

Eftir að skipið kom til Reykjavíkur var fengin kafari til að loka fyrir lögnina og skipt um síðulokann. Í framhaldi af því var ákveðið að þegar skipið færi í slipp í apríl n.k. yrði skipt um alla þessa loka og settir lokar með betri tæringarvörnum eða úr efni sem hentaði lögnunum betur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í vélarúmi eru þrjár díselvélar og hver með sjálfstæðu kælikerfi sem endar í sameiginlegri lögn að síðuloka. Hverri grein frá varmaskipti er hægt að loka með stopploka þegar viðkomandi vél er ekki í notkun. Einnig eru stopplokar á aðstreymi hverrar greinar frá botnloka;
- að síðulokinn er boltaður á flangs sem soðinn er á síðuna, neðan sjólinu;
- að ofangreindir lokar eru úr steypustáli, óvarðir fyrir tæringu, nema lokarnir á aðrennslinu en yfirvélstjóri taldi að þeir væru húðaðir tefloni;
- að lagnir frá botnloka að síðuloka eru úr sjókopar;
- að skipt var um vélar í skipinu og þá var skipt út öllum þessum lögnum og lokum. Í staðinn fyrir loka með koparhúsi voru settir lokar úr steypustáli. Skipið var tekið aftur í notkun á miðju ári 2003. Lokarnir höfðu því verið í notkun í um 16 mánuði þegar þeir fóru að leka;
- að þykktarmæling var framkvæmd á Fáskrúðsfirði;
- að sögn yfirvélstjóra hefur ekki þurft að skipta um koparloka sem eru í skipinu og eru orðnir 35 ára;
- að tveir botnlokar fæða kælisjóinn á vélarnar og er annar notaður í einu;
- að sögn yfirvélstjóra eru 23 botnlokar í skipinu;

- að allir botnlokar og síðulokar eru boltaðir á flangs, sem soðinn er á súðina eða sjóskáp;
- að vélfræðingarnir um borð tengdu jarðsamband yfir sjólokanna sem hafði borið góðan árangur í tæringavanda í öðru skipi stofnunarinnar. Þetta var gert meðal annars vegna þess að sjölögn er rofinn með gúmmímúffu til að taka við hreyfingu vélar, sem er á púðum. Með jarðsambandinu var komið í veg fyrir að sjór væri leiðniberi;
- að sjálfvirk austuraðvörðun er í öllum þurrýmum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er bráðatæring vegna óæskilegra samsetningar á ólíkum efnum.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Í ljósi alvarleika málsins vill nefndin beina því til umsjónaraðila að fylgjast vel með ástandi sjólagna og vali á efni í þær.

Nr. 042 / 05 Oddeyrin EA 210

3. Vélarvana, leki og dregin til hafnar



Oddeyrin EA 210. Skipaskr.nr. 1046. Smíðaður: Noregi 1967, stál. Stærð: 335 brl. 498 bt. Mesta lengd: 49,96 m. Skráð lengd: 45,86 m. Breidd: 7,62 m Dýpt: 6,15 m. Vél: Alpha Diesel 1080 kW, 1989 Fjöldi skipverja: 4.

Oddeyrin © Jónína Guðmundsdóttir

Gögn: Tjónstilkynning frá skipi. Úrdráttur úr dagbók. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 12. mars 2005 var Oddeyrin EA 210 á siglingu út af SA ströndinni. Veður: N 15 m/s og jókst í 18 m/s þegar leið á kvöldið, talsverður sjór.

Skipið fór frá Grindavík fyrir hádegi daginn áður með um 750 tonn af loðnuhrati til Seyðisfjarðar. Kl. 15:00 þegar skipið var stöðvað af Papey dró niður í aðalvél og hún stöðvaðist. Nokkrum mínútum síðar stöðvaðist einnig ljósavél. Við athugun kom í ljós að dagtankur hafði tæmst.

Vélstjórar komu handdælu fyrir, dældu inn á dagtankinn og lofttæmdu eins og þeir gátu ólíulagnir að ljósavélinni. Ekki tókst að gangsetja hana og ræsiloffbirgðir voru á þrotum.

Um kl. 17:00 óskuðu skipverjar eftir aðstoð Brettings NS 50 og kl. 19:30 var Oddeyrin EA komin í tog áleiðis til Fáskrúðsfjarðar. Um kl. 03:00 þann 13. mars fannst skipverjum skipið vera að þyngjast að framan en treystu sér ekki til að athuga hverju sætti vegna veðurs og sjógangs, enda stutt eftir í fjarðarmynnið og til hafnar.

Kl. 05:00 var Oddeyrin EA komin að bryggju á Fáskrúðsfirði og þegar skipverjar litu niður í framrymi kom í ljós um eins meters djúpur sjór þar auk þess sem asdikrymi var fullt. Fengin var lítil dæla frá hafnaryfirvöldum og þar sem ekki var ljóst hvenær dælur skipsins kæmust í gang voru einnig fengnar dælur frá slökkviliði staðarins. Erfiðlega gekk að koma þeim í gang vegna rafmagnsmála. Einnig gekk illa að koma rafmagni á skipið þar sem landrafmagnskapall var á kafi í sjó í framrymi.

Oddeyrin EA var losuð á Fáskrúðsfirði, henni siglt síðan til Grindavíkur og kom þangað 15. mars þar sem viðgerð var gerð á sjólokum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ástæða þess að dagtankur tæmdist var að dæluhjól í „Jabsco-dælu“, sem dælir upp á hann, var ónýtt. Viðvörðunarkerfi fyrir lágmarkshæð í dagtanknum var í lagi en ekki nógu hávært til að skipverjar yrðu hennar varir. Það var ekki hluti af öðru viðvörðunarkerfi í vélarúmi. Eftir að skipt hafði verið um dæluhjól og loftþrýstingur kominn á bar ekki á neinum vandræðum;
- að skipverjar þurftu að notast við þessa „Jabsco-dælu“ í þessari ferð þar sem brennslu-

olíuskilvindan var ekki nothæf. Hún hafði stað-
ið óhreyfð í hér um bil eitt ár og varahlutir af
skornum skammti;

- að búið var að leggja skipinu og ákveða að
selja það til niðurrifs. Skipið var tekið í notkun
vegna þess að loðnuverksmiðjan í Grindavík
eyðilagðist í eldi og forða þurfti hráefnum frá
skemmdum. Skipið var tekið í slipp áður en
lagt var í ferðina, lokar yfirfarnir og fengið haf-
færnissskírteini;
- að hvorug ljósavéla var með rafstarti og ekki
hægt að dæla upp lofti handvirk;
- að sjórinn sem komst í framskipið virtist hafa
komist í gegnum lensilagnir á millipilfari, bæði
stjórnborðs- og bakborðsmegin. Ryðflögur
höfðu fest sig undir keilum í einstefnulokum;
- að báðir vélstjórnarnir í ferðinni voru óvanir
skipinu;
- að sjálfvirku dælurnar virkuðu á leiðinni til
baka. Töluvert minna kom inn af sjó og ekkert
í asdikrými. Það virtist muna miklu þegar skip-
ið var í togi og dróst niður að framan heldur
en þegar það var orðið létt og lyfti sér meira
á báru.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að aðal- og ljósavél stöðvuðust má
rekja til bilunar í dælubúnaði.

Orsök lekans í framskipinu var sú að ryðflögur
komust í sjólokana og náðu að halda þeim opn-
um.

Nr 160 / 05 Guðmundur Jensson SH 717

4. Sjór kemst í skipið



Guðmundur Jensson © Alfons Finnsson

Guðmundur Jensson SH 717.
Skipaskr.nr. 1426. Smiðaður:
Stál, Seyðisfirði 1975.
Stærð: 115,3 brl. 190 bt.
Mesta lengd: 29,65 m.
Skráð lengd: 26,15 m.
Breidd: 5,9 m Dýpt: 5,3 m.
Vél: Caterpillar 526 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 5.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggva-
syni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni, 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 25. nóvember 2005 var Guðmundur Jens-
son SH 717 við Norðurgarð í Ólafsvík.

Skipið kom úr róðri daginn áður en þegar skip-
verjar mættu til skips um kl. 10:00 næsta morgun
var mikill sjór í því. Kallað var á slökkvilið Snæ-
fellsbæjar sem kom með dælur og dældi úr skip-
inu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið hafði ekki verið landtengt við þessa
bryggju áður. Vélstjóri sem tengdi var nýr um
borð gætti ekki að því að fasaröð í rafmagns-
kló frá skipinu var önnur en í innstungunni á
bryggjunni, þrátt fyrir viðvörðunarljós um það í
vélarúmi. Þetta olli öfugum snúning á dælumót-
or;
- að vegna olíutöku var slagsíða til bakborða
og við það fór útrás safntanks á kaf. Á lögn-
inni var einstefnuloki (blöðkuloki). Skipverjar
höfðu notað töluvert vatn áður en þeir yfirgáfu
skipið og safntankurinn var nær fullur. Flotrofi
ræsti dæluna til að tæma tankinn en öfugur
snúningur dælumótorsins dældi inn í hann þar
sem síðulokinn var opinn. Sjór flæddi því um
yfirföll, niður í káetu og vélarúm. Dælingin
stöðvaðist þegar rafmagn fór af byggðarlag-
inu. Þá var sjór um það bil 10 cm neðan við
dælumótorinn og kominn upp á miðja aðalvél;
- að einstefnulokinn var skoðaður eftir atvikið og
virtist hann stirður og stóð opinn;
- að allir sjólokar voru yfirfarnir og lagfærðir fyr-
ir ári.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var öfug fasaröð eftir að raf-
magn var sett á bryggjutengilinn.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur hafnaryfirvöld á landinu að sam-
ræma fasaröð rafmagnstengla til skipa.

SKIP SEKKUR

Nr. 021 / 05 Jökulfell

1. Hvolfir og sekkur. Sex skipverjar fórust



Jökulfell © Hilmar Snorrason

Jökulfell IMO. nr. 8820303.
Smiðaður: Fredrekshavn
Danmörku 1989, stál.
Stærð: 2469 GT.
DWT 3223 mt. Mesta lengd:
87,05 m. Breidd: 14,50 m.
Vél: ME MAK 8MU 453 C,
2400 kW árg 1989.
Fjöldi skipverja: 11.

Gögn: RNS.

Málið afgreitt á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvassyni, Hilmar Snorrassyni, Pétur Ágústssyni, 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.

ATVIKIÐ:

Þann 7. febrúar 2005 var Jökulfell á leiðinni frá Liepaja í Lettlandi til Reyðarfjarðar með um 2000 tonn af stáli. Veður: SV 15 m/s, skyggni gott og ölduhæð um 6 m.

Um kl. 20:00 barst neyðarkall frá skipinu sem þá var stöðvað um það bil 60 sml NA af Færeyjum. Jökulfelli hvolfdi og sökk um kl. 22:00. Fimm skipverjum var bjargað en sex fórust. Um borð voru átta eistneskir skipverjar og þrír rússar.

RANNSÓKN SJÓSLYSSINS:

Þar sem skipið var skráð á eyinni Mön (Isle of Man) var rannsókn atviksins gerð af Isle of Man Marine Administration. (www.gov.im/dti/marine-admin/)

IMMA lauk rannsókn sinni á slysinu í desember 2005. helstu niðurstöður eru: Að mikill veltingur hefði valdið því að farmur færðist til or sakaði slagsíðu. Við áframhaldandi velting hefði þetta fljótlega aukist þar til skipið var komið á hliðina og sökk. Þá era þeir m.a. athugasemdir við sjóbúning á stálinu þar sem notaðar voru spansettur (webbing lashing straps) í stað víra.

Lokaskýrslu IMMA er hægt að nálgast á vef RNS á PDF formi.

Nr. 069 / 05 Hildur ÞH 38

2. Leki, sekkur



Hildur © Jón Sigurðsson

Hildur ÞH 38 Skipaskr.nr. 1311.
Smiðaður: Eik, Fáskrúðsfirði,
1973 Stærð: 16,8 brl. 20,8 bt.
Mesta lengd: 13,89 m.
Skráð lengd: 13,4 m.
Breidd: 3,74 m. Dýpt: 1,61 m.
Vél: Caterpillar, 147 kW, 1987.
Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur. Endurrit úr sjóprófi. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvassyni, Hilmar Snorrassyni, Pétur Ágústssyni, 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 20. maí 2005 var Hildur ÞH 38 á pistilfirði og hélt sjó. Veður: NA 10 m/s og talsverður sjór.

Skipverjarnir sátu í stýrishúsinu þegar vélin fór að hiksta og stöðvaðist síðan. Skipstjóri opnaði vélarúmslúguna og leit niður, en þar blasti við honum austur sem gekk yfir vélina og virtist hún vera komin á kaf. Hann fór niður á palla en fór fljótlega upp aftur. Allt rafmagn var farið af tækjum og ekki hægt að senda neyðarkall.

Skipstjórinn sendi skipverjann að sækja björgunarbúningana niður í lúkarinn og fór og athugaði niður í lest. Sjór var kominn í lestina svo að fiskikörin flutu. Skipverjarnir klæddust björgunarbúningum og tóku í handfang fyrir losunarbúnað gúmmíbjörgunarbáts sem var í stýrishúsi, en búnaðurinn virkaði ekki. Hildur ÞH var fallin fyrir vind, byrjaði að hallast og lagðist á stjórnborðssíðuna. Skipverjar komust upp á stýrishús en náðu ekki að sprengja upp gúmmíbjörgunarbátinn.

Skipverjarnir syntu frá Hildi ÞH sem hvolfdi og sökk síðan niður með skutinn á undan. Þeir náðu til fiskikara sem flutu á sjónum og héldu í stroffu á þeim. Nokkru síðar skaut upp öðrum gúmmíbjörgunarbátum uppblásnum og náðu skipverjarnir að

komast um borð í hann. Skipstjórinn gangsetti neyðarsendi bátsins.

Kl. 11:42 stöðvuðust sendingar á STK merkjum frá Hildi ÞH án þess að neyðarkall bærisk. Kl. 12:30 námu farþegaflugvél og radarstöð Varnarliðsins neyðarsendingar á neyðartíðninni 121,5 MHz sem síðan reyndist koma frá stað, 66°27,04'N og 15°34,47'V. Boðin bárust gegnum flugumsjón til Vaktstöðvar siglinga sem kom þeim áfram til viðbragðsaðila kl. 12:43. Kölluð var út þyrta, björgunarbátar á svæðinu og nærliggjandi skip beðin um að fara til aðstoðar. Björgunarskipið Gunnbjörg fann gúmmíbjörgunarbátinn kl. 14:50 og bjargaði skipbrotsmönnum. Voru frekari aðgerðir afturkallaðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að á meðan skipið bar nafnið Skálafell ÁR kom upp eldur í því árið 1999. Þá var skipt um alla innviði í framskipi. Lagnir í vélarrúmi voru endurnýjaðar, bæði sjólagir og lensilagnir. Botnlokar, sem voru opnir, voru eldri og ekki vitað um aldur þeirra en voru taldir vera frá 1973. Þeir voru teknir upp, hreinsaðir og sætin rennd. Skipt var um gegnumtök út úr síðu fyrir lensingu og kælisingu;
- að skipverjar höfðu verið í vélarrúmi í nær þrjár klukkustundir um morguninn vegna viðgerða á spilkúplingu sem hafði snuðað við netadráttinn. Eftir að hafa reynt spilið höfðu þeir farið inn í stýrishús. Þeir höfðu verið þar í um það bil eina klst þegar vélin stöðvaðist;
- að skiptar skoðanir voru á því hvort lögn fyrir sjókælingu á vél var 1 1/2" eða 2", en sjódælan var 1 1/2" Jabscodæla reimdrifin af vél. Lögnin að henni lá frá botnloka stjórnborðsmegin yfir til bakborða aftan við vél og fram með henni bakborðsmegin. Nokkrar hosusamsetningar voru á lögninni og talið var að skrúfaður fittings hafi verið einnig á henni. Hún var að sjá í mjög góðu ástandi að sögn skipstjóra og útgerðamanns. Hosa fyrir framan dælu var frekar „drusluleg“ að sögn skipstjóra. Lögnin með heita kælisingum lá út úr hitaskiptinum bakborðsmegin og á henni var léleg

hosa að sögn skipstjóra. Lögnin fór undir palla og út í síðu ofan sjólinu;

- að frá botnkrana bakborðsmegin fyrir aftan vél lá 1 1/2" til 2" lögn fyrir spúl fram með vélinni og yfir til stjórnborða í 1 1/2" Jabscodælu. Þessi hluti lagnarinnar var að sögn mjög ryðgaður og ljótur að sjá en efni í honum var heildregið svart stál samsett með flöngsum og suðubeygjum. Talið var að hosutenging hafi verið á lögninni fremst við vélina. Skipverjar stóðu meira eða minna á þessari lögn þegar þeir unnu að viðgerð á kúplingunni. Spúldælan stóð beint fyrir framan vélina og var reimdrifin af sameiginlegum öxli með spildælunni og var því ræst um leið og hún. Lögnin lá frá dælunni undir palli til bakborða, upp með stig anum, í gegnum spilólúkæli og upp undir stýrishúsgólf. Á lóðréttu hlutanum var hosusamsetning. Lögnin lá síðan aftur og í gegnum hálfdekkið út á þilfar. Sá hluti lagnarinnar frá dælu og út á þilfar var samsettur með skrúfuðum fittings og nýlegri en hinn hlutinn;
- að sögn fyrrverandi skipstjóra hrökk spúllögnin alveg í sundur á snitti við samskeyti þegar hún fjögurra ára þ.e. tveimur árum fyrir atvikið;
- að bakborðsmegin við vél var 1 1/2" Jabscodæla fyrir lensingu úr vélarrúmi. Hún var reimdrifin af vélinni og stjórnað af segulkúplingu úr stýrishúsi. Lensibrunnur var aftast í vélarrúminu og lá lögnin út úr síðunni bakborðsmegin ofan sjólinu. Lensað var með þessari dælu síðast eftir að drætti lauk milli kl. 07:00 og 08:00;
- að fremst í lest var lensibrunnur og í honum var rafmagnsdæla tengd flotrofa sem beintengdur var á rafgeymasett. Að sögn skipstjóra virkaði flotrofinn ekki. Lyfta þurfti undir hann til að hefja dælingu eftir þríf. Hann hafði reynt að gera við þetta en það ekki tekist;
- að um veturinn hafði farið burðarlega á skrúfuöxli í lestinni og þá byrjaði að leka nokkuð með öxulþéttingu, sem var tólgarþétti. Eftir viðgerð á legunni var hert upp á þéttinu og stöðvaðist þá lekinn að mestu. Skipstjórinn kvaðst hafa hert fjórum sinnum á því frá þeim tíma og gætt þess að herða hæfilega;

- að menn voru ekki sammála um leka á skrokki. Útgerðamaður sagði að einhver leki vildi ávallt koma þegar siglt var í brælu. Fyrirverandi skipstjóri sagði að það hafi ekki þurft að slá tróði í skrokkin þau fimm ár sem hann hafi verið með skipið. Einungis hafði smávegis verið slegið í við afturstefni, kjöl og í bóg fyrir ofan sjólinu. Hann taldi að ástand skrokksins hafi verið gott nema að sveigja á skrokki hafi valdið tíðum bilunum á burðarlegum í lest;
- að skipstjóri taldi að það hafi þurft að lensa svona tvisvar til fjórum sinnum úr vélarrúminu því austurinn sást ekki fyrir en hann kom í vélarrúmsdamminn. Engin austuraðvörðun var í skipinu;
- að klósett útfall var út úr síðu bakborðsmeginn fyrir ofan sjólinu;
- að tvö rafgeymasett voru í skipinu. Stjórnborðsmeginn fremst í vélarrúminu á upphækkun ofan palla voru startgeymar fyrir vélina. Bakborðsmeginn á móti voru neyslugeymar. Ekki fengust fullnægjandi upplýsingar um hvort eingöngu startari hafi verið á startgeymasetti eins og ætti að vera og þá önnur neysla á neyslugeymasettinu. Fyrirverandi skipstjóri sagðist hafa orðið rafmagnslaus á neyslusettinu þegar hleðsla bilaði. Þá hafi einhver tæki verið með fulla virkni eins og talstöð og fleira sem hann mundi ekki hvað var. Hann taldi að rafmagn hafi þá komið frá startgeymum;
- að útgerðamaður sagði að öll tæki hafi fengið rafmagn af neyslugeymasetti.
- að sögn sérfræðings Siglingastofnunar Íslands eiga öll tæki eins og sjálfvirka tilkynningar-skyldutækið (STK), talstöðvar og stýrisbúnaðar að fá rafmagn frá neyslugeymasetti. En hann tekur fram að það hafi þekkst að einstök tæki hafi fengið rafmagn frá startgeymasetti. Hann segir stofnunina hafa gefið út leiðbeiningar um tengingar allra tækja af neyslugeymum nema ræsingu vélar. Reglugerðir séu ekki nægjanlega skýrar hvað þetta varðar;
- að sögn skipverja stöðvaðist vélina ekki fyrir en sjór flaut yfir hana. Rafall var utan á henni og að sögn rafvirkja hefði hann getað hætt framleiðslu nokkuð fyrir. Hann hafði þess vegna

möguleika á að fella spennuna á geymasettinu fljótt, sem hafði áhrif á sendingu STK tækisins, en það hætti sendingum kl. 11:42;

- að tveir gúmmíbjörgunarbatar voru um borð. Báðir bátarnir voru á stýrishúspakinu og var rekkverkið opið þar sem þeir sátu. Annar var 4 manna Víking bátur sem sat í stól bakborðsmegin og búin sjóstýrðum losunarbúnaði af gerðinni Thanner. Búnaðurinn virkaði og skaut bátum upp eftir að skipið sökk. Hinn var 6 manna DSB bátur og var hann í sæti stjórnborðsmegin með fjarstýringu úr stýrishúsi og sjóstýrðum losunarbúnaði af gerðinni Berwyn NK 7 (ekki skotgálgi). Þessi gúmmíbjörgunarbátur skilaði sér ekki upp þegar báturinn sökk og hefur ekki fundist;
- að gildistími skoðunarskýrteina var í lagi en samkvæmt skoðunarskýrslu virtist handvirki losunarbúnaðurinn ekki hafa verið skoðaður. Skoðunarmaður segir að það hafi gleymst að færa þá skoðun í skýrsluna við síðustu skoðun. Skýrslan var undirrituð án athugasemda af fulltrúa skoðunarstofu þrátt fyrir þessa vankanta;
- að fangalína gúmmíbjörgunarbátsins, af Víking gerð, var búin veikum hlekk sem slitnaði við uppdrif bátsins. Fangalínan var óslitin þegar gúmmíbjörgunarbáturinn var bjargað.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna treystir nefndin sér ekki til álykta um orsök þess að báturinn sökk.

Nefndin setur fram þá tilgátu að sjólögn fyrir spúl hafi farið í sundur. Til stuðnings þeirri tilgátu bendir nefndin á að lögnin var sögð í slæmu ástandi og aðeins verið skipt um hluta hennar þegar hún fór í sundur tveimur árum fyrir óhappið.

Nefndin telur mjög alvarlegt að annar gúmmíbjörgunarbáturinn hafi ekki losað frá skipinu þrátt fyrir að hann hafi verið búinn bæði handvirku og sjóstýrðum losunarbúnaði.

Nr. 072 / 05 Gideon

3. Eldur í vélarúmi, leki og sekkur

Gideon © Hilmar Snorrason

Gideon Skipaskr.nr. ??
 Smíðaður: ?????
 Stærð: brl. bt.
 Mesta lengd: Skráð lengd:
 Breidd: Dýpt:
 Vél:
 Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Gögn. RNS.

Afgreitt á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, 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.

ATVIKIÐ:

Þann 25. maí 2005 var togveiðiskipið Gideon á veiðum á Flæmska hattinum út af Nýfundnalandi. Áhöfn: 12 Lettar og 3 íslendingar. Veður: Hægviðri

Um kl. 16:00 hafði skipstjóri Gideons samband á VHF rás 69 við skipverja á Pétri Jónssyni RE 69 og tilkynnti að eldur hefði orðið laus tveimur klukkustundum áður en nú væri kominn leki að skipinu og það væri að sökkva. Skipverjar á Pétri Jónssyni RE sendu út neyðarkall og fóru til Gideons. Allir skipverjar skipsins voru komnir um borð í Pétur Jónsson RE um kl. 18:00. Gideon sökk um kl. 22:00.

RANNSÓKN SJÓSLYSSINS:

Þar sem skipið var skráð á Lettlandi er rannsókn sjóslyssins undir stjórn þarlendra rannsóknaraðila. RNS hefur aðstoðað þá eftir óskum.

Þegar niðurstöður rannsóknar liggja fyrir mun RNS birta þær.

Nr. 115 / 05 Harpa, skemmtibátur

14. Siglt á sker og sekkur, tveir farast

Harpa © NN

Harpa, skemmtibátur. Skipaskr.nr. Erl. skráning.
 Smíðaður: Noregi 2005,
 plast. Mesta lengd: 9,9 m.
 Skráð lengd: Breidd: 3,20 m.
 Dýpt: Fjöldi skipverja: 5.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS. Skýrsla LHG. Skýrsla Landsbjargar. Skýrsla VSS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrason, 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.

(Athugasemdir við drög að lokaskýrslu bárust frá ríkislögreglustjóra, Slysavarnarfélaginu Landsbjörg, Vaktstöð siglinga og Jónasi Garðarssyni. Nefndin tók að hluta tillit til athugasemdanna við afgreiðslu lokaskýrslu.)

ATVIKALÝSING:

Aðfararnótt 10. september 2005 var skemmtibáturinn Harpa á siglingu innan hafnarsvæðisins í Reykjavík. Veður: SA 8-13 m/s, skyggni slæmt, lítilsháttar þoka og rigning. Um borð var skipstjóri og fjórir farþegar þar af eitt barn. Ölduhæð 1-1,5 meter úti á Sundunum.

Sigling I:

Skipverjar lögðu í skemmtiferð á Hörpu frá aðstöðu Snarfara í Sundahöfn kl. 20:04 að kvöldi 9. september. Siglt var norður Kleppsvík, inn í Sundahöfn og með ströndinni inn í gömlu höfnina þar sem snúið var við. Þaðan var siglt austur fyrir Viðey, fyrir Geldinganes og í Þerneyjarsund. Þangað kom Harpa um kl. 20:40. Til stóð að leggjast að aðstöðu Snarfara en vegna veðurs/hreyfingar var lagst fyrir akkeri á sundinu. Meðal siglingahraði ferðarinnar var 19 hnútar, mesti hraði var 31 hnútur.

Sigling II:

Kl. 22:14. Hörpu siglt frá Þerneyjarsundi áleiðis að bryggjuhverfinu í Grafarvogi og lagst þar að bryggju kl. 22:50. Meðal siglingahraði ferðarinnar var um 5,8 hnútar, mesti hraði var 18 hnútar.

Sigling III:

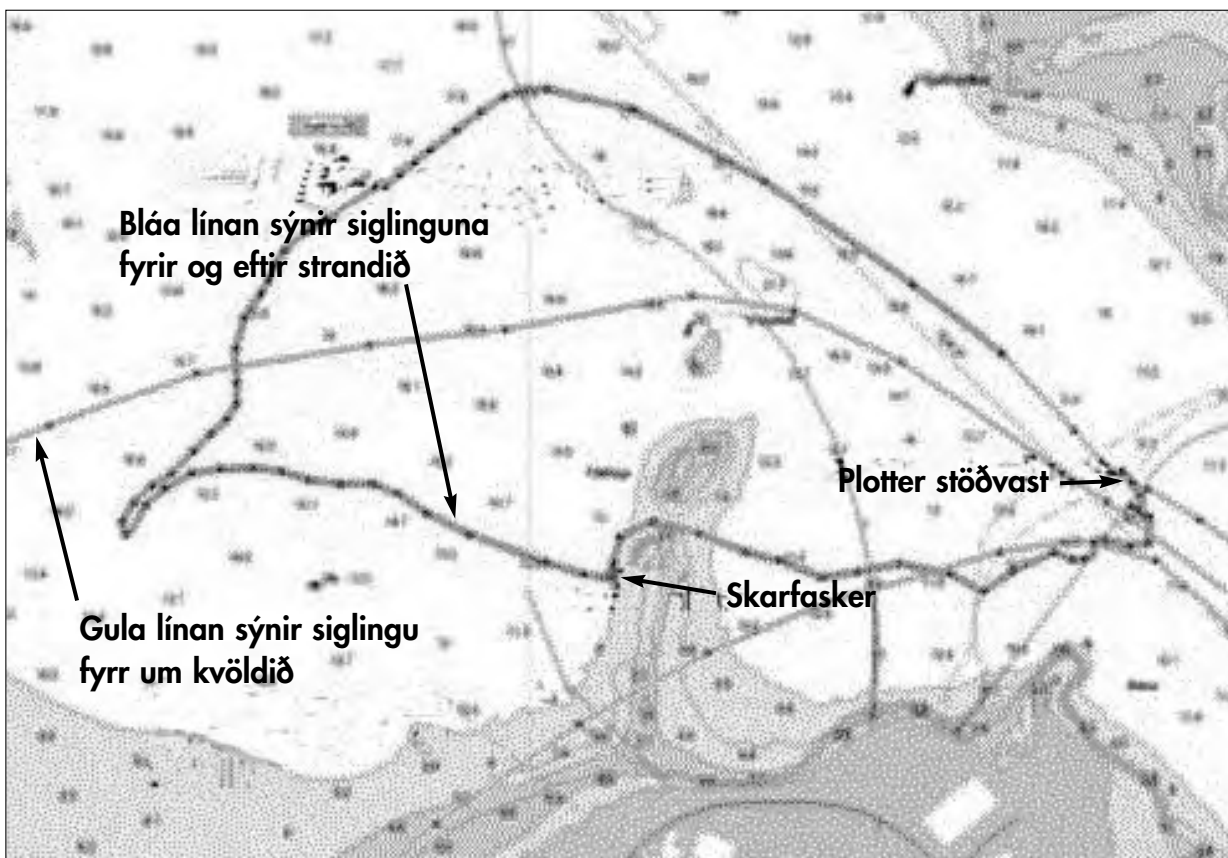
Kl. 00:41 til 01:31. Hörpu siglt frá Grafarvogi, norður Kleppsvík, um Sundahöfn og inn á ytri höfnina. Meðal siglingahraði ferðarinnar var um 7 hnútar, mesti hraði var 25 hnútar.

Kl. 01:31. Hörpu snúið og haldið áleiðis til Sundahafnar. Siglt var á um það bil 3ja hnúta ferð til kl. 01:36 þegar ferðin var aukin. Milli mælinga siglingatækis kl. 01:37-01:38 náði hraði Hörpu 17 hnútum. Samkvæmt siglingatækinu er hraðaskráning kl. 01:38 bæði 17 hnútar og 0,4 hnútar.

Kl. 01:38. Hörpu siglt á Skarfasker á stað, 64°09,490'N og 21°52,902'V á 17 hnúta ferð.



Efri myndin sýnir Skarfasker og neðri myndin ákomuna.



Kl. 01:57. Hörpu siglt frá Skarfaskeri með ýmsum stefnum fyrir skerið og í austur átt um það bil 700 metra áleiðis til Sundahafnar.

Kl. 02:04. Harpa komin á rekstefnu til NV. Rek-hraði um 1,2 hnútur á klst.

Kl. 02:05. Hættir GPS siglingatölva (plotter) að rita.

Kl. 03:12. fann lögreglan Hörpu á hvolfi og var þremur bátsverjum bjargað af kili og úr sjónum. Björgunarbáturinn Gróa P kom á vettvang í sama mund. Þeir sem björguðust fóru síðan um borð í björgunarskipið Ásgrím S Björnsson. Síðar um nóttina fannst einn bátsverji látinn inn í bátnum og annars var saknað.

Tveir bátsverjar sem komust af voru nokkuð slasaðir. Skipstjórinn var tví lærbrotinn og með fleiri áverka.

BJÖRGUNARFERLI:

Frá því að Harpa lenti á Skarfaskeri kl. 01:38 og þar til 01:49 komu engar upplýsingar frá bátnum hvorki um talstöð né síma. Hringt var fyrst úr bát-um kl. 01:49:45 og var símasamband öðru hvoru við bátsverja allt til 02:27:42 eða í u. þ. b. 38 mínútur. Þrír símar voru notaðir af bátsverjum. Aldrei kom kall frá talstöð bátsins á þessu tímabili. Atburðarás samskipta var eftirfarandi:

Kl. 01:49:45. Sími úr símkerfi OG Vodafone. Lengd samtals 0:36 mínútur. Bátsverji hafði samband við Neyðarlínuna 112 (NL) og tilkynnti að þau væru á bát og hann væri sennilega að sökkva. Biður um björgun. Staðsetning var óljós en fram kom að þau væru einhvers staðar út af Sundahöfn, Reykjavíkurhöfn og þar sem Hrafn Gunnlaugsson ætti heima (*Hrafn Gunnlaugsson býr á Laugarnestanga*). NL óskar ítrekað eftir sambandi við skipstjóra en án árangurs. Grunur vaknar um ölvun á vettvangi.

Kl. 01:55:43. NL lætur lögreglu, slökkvilið og Vaktstöð siglinga (VSS) vita um atvik á sjó milli Reykjavíkurhafnar og Sundahafnar. Tekur fram að staðsetning og ástand sé óljóst.

Kl. 02:04:24. NL sendir út útkallsboðun á eina björgunarsveit, Ársæl. Sent er út eftirfarandi SMS útkall til áhafnar björgunarskips Slysavarnafélagsins Landsbjargar Ásgríms S Björnssonar: „Útkall- F1 rauður, bátur á reki í Sundahöfn, ófær um að komast í land“ Nokkrir bátsverjar í áhöfn Gróu Pétursdóttur voru á úthringikeðju björgunarskipsins Ásgríms og fengu einnig boðin og mættu í bæki-stöð þar sem Gróa P. var geymd.

Kl. 02:05:44. Sími úr kerfi Símans. Lengd samtals 0:27. Miðunarlína á símann næst. Staðsetning ítrekuð frá skipverja, á Sundunum og í Sundahöfn. Beðið um björgun.

Kl. 02:10:04. Sími með frelsisnúmer, óskráður. Ekki hægt að miða út. Skipverji tilkynnir að báturinn sé sokkinn, ítrekar óskir um björgun. NL óskar eftir staðsetningu. Skipverji gefur upp staðsetningu þar sem Viðeyjarferjan fari og fyrir utan Viðey, ljós þar sjáist. Engey einnig nefnd og bátsnafnið kemur fram.

Kl. 02:17:00. Björgunarbáturinn Gróa Pétursdóttir kominn á flot á Seltjarnarnesi með þrjá skipverja um borð. Hafa samband við VSS til að fá frekari upplýsingar. Upplýsingarnar voru þær að líklega væri um drukkið fólk að ræða í vandræðum. Þau væru rétt hjá nefndum aðila í Laugarnesi og sjái Engey, ljósin í Viðey og farþegaskip í Sundahöfn. Báturinn heiti Harpa og finnist ekki á skrá.

Kl. 02:18:16. Sími með frelsisnúmer, óskráður. Fram kom að skipverjar hefðu verið fimm um borð. Tveir væru dánir. Staðsetning ítrekuð fyrir utan Sundahöfnina.

Kl. 02:20:00. Björgunarbáturinn Gróa Pétursdóttir leggur af stað frá Bakkavör, Seltjarnarnesi. Reiknað er með að siglingin taki 10 til 15 mínútur. Upplýsingar til Gróu P. óljósar.

Kl. 02:24:00. B/b Ásgrímur S Björnsson leggur af stað úr Reykjavíkurhöfn.

Kl. 02:25:29. Sími með frelsisnúmer, óskráður. Báturinn sagður sokkinn. Staðsetning ítrekuð, Sundahöfn við Viðey.

Kl. 02:25. VSS kallar í björgunarbátinn Gróu Pétursdóttur sem er þá út af Gróttu og fær að vita að þeir eigi u.þ.b. 10 mínútur eftir á staðinn. Þeim var tjáð að báturinn sé líklegast að sökkva og GSM sími hafi verið mældur út á milli Viðeyjar og Engeyjar.

Kl. 02:25. VS hefur samband við hafnsögumann hjá Reykjavíkurhöfn vegna skemmtibáts í vandræðum. Hafnsögubáturinn Jötunn leggur af stað. Landhelgisgæsla Íslands (LHG) hefur ræst út þyrlu. B/b Gróa Pétursdóttir og b/b Ásgrímur S Björnsson komnir á svæðið.

Kl. 02:27:42. Allt símasamband við bátsverja Hörpu rofnar.

Kl. 02:30. Útkall Alfa á þyrlu LHG.

Kl. 02:37:00. VSS hefur samband við B/b Ásgrím S. Björnsson og upplýsir að NL segi að bátsverjar á Hörpu sjái ljósin í Viðey, Engey og Sundahöfn. Björgunarskip láta vita að þau séu með blikkandi ljós til auðkenningar fyrir fólkið en símasamband næst ekki við bátsverja Hörpu.

Kl. 02:40:00. Skipverjar á b/b Ásgrími S. Ásgrímssyni tilkynna að björgunarvesti hafi fundist.

Kl. 03:03. Fleiri björgunaraðilar kallaðir út að ósk björgunarsveitar.

Kl. 03:04. Þyrlan TF SIF fer í loftið en lendir aftur
kl. 03:15 til að setja upp nætursjónauka.

Kl. 03:06. Vaktmaður Snarfara kallar á Hörpu á VHF-rás 16.

Kl. 03:12. Lögreglubátur finnur Hörpu á hvoli. Þrír bátsverjar á kili, tveir týndir. Gróa Pétursdóttir kemur á sama tíma að flakinu. Kafarar frá slökkviliði höfuðborgarsvæðisins á leið út á flugvöll um borð í þyrluna TF-SIF.

Kl. 03:29. Þyrlan TF-SIF fer í loftið með tvo kafara.

Kl. 03:35. TF-SIF setur kafarana í land í Viðey þar

sem slöngubátur sækir þá. TF-SIF gerir yfirborðsleit á slysstað og með strönd Viðeyjar. Vaktmaður Snarfara kallar og býður fram aðstoð við leitarstörf. Björgunarbátar frá Kópavogi og Hafnarfirði á leið til aðstoðar. B/b Gróa Pétursdóttir tilkynnir að Harpa sé sokkin. Gefur LHG upp staðsetningu: 64°10', 107°N og 21°52,411'V en Gróa lét akkeri falla þar sem báturinn sökk.

Kl. 03:50. Skipverjar á b/b Ásgrími S Björnssyni óska eftir heildarútkalli kafara á A svæði.

Kl. 04:31. Einn bátsverji finnst látinn um borð.

Kl. 04:47. TF-SIF leggur af stað frá Reykjavíkurflugvelli út í Viðey með þrjá kafara frá björgunarsveitinni í Hafnarfirði.

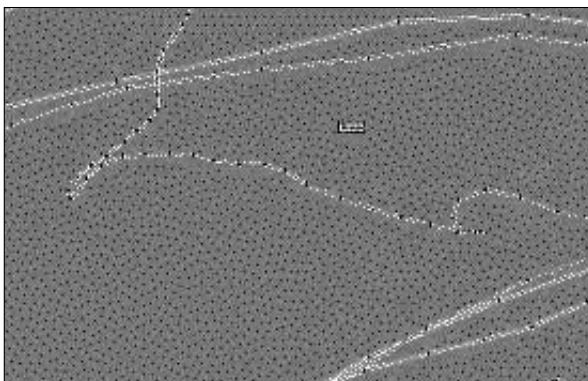
Umfangsmikil leit fór fram næstu daga eftir slysið að þeim sem saknað var. Hann fannst á þeim stað þar sem Harpa sökk um kl. 16:00 þann 17. september eða átta dögum eftir slysið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn er norsk smíðaður skemmtibátur af gerðinni SKILSÖ. Hann var skráður hjá Small Ship Register í Bretlandi og ótryggður;
- að eins og myndin sýnir voru miklar bol-skemmdir á bátnum og innréttingar voru einnig mikið skemmdar;
- að skipstjóri var undir áhrifum áfengis;
- að báturinn var búinn kompás, GPS siglingatölvu með plotter án korts (*sjá mynd*), dýptarmæli og talstöð. Ekki var ratsjá um borð;
- að við skoðun sýndu allir mælar í stjórnborði núll stillingu nema olúgjöf sem var stillt á hægustu ferð áfram;
- að öryggisbúnaður um borð var fjögurra manna gúmmíbjörgunarbátur sem var staðsettur í vélarúmi og 5 björgunarvesti voru um borð;
- að aldrei kom kall frá VHF talstöð Hörpu;
- að Skarfasker er ekki merkt með siglingamerki-um;
- að ekki hafa komið fram skýringar á því hvers vegna stjórnandi bátsins ákvað að sigla honum frá skerinu og fyrst það var gert þá leið



Ákoman á stefni Hörpu.



Myndin sýnir ferilskráninu í plotter bátsins eins og hún birtist um borð. Eins og sjá má sýndi hann ekki land eða önnur kennileiti.

sem farin var í stað þess að sigla stystu leið að landi;

- að fyrsta símtalið kom frá farsíma sem ekki var hægt að staðsetja innan kerfis NL. Samkvæmt upplýsingum NL birtist þá á skjá neyðarvarðar götukort sem sýndi heimili rétthafa símans;
- að samkvæmt upplýsingum símafyrirtækisins hafði það tæknimenn á bakvakt til að veita miðunarþjónustu í neyðartilvikum á einni mínútu. NL sagði þetta ekki rétt vera og að slíkt tæki mun lengri tíma. Fyrirtækin luku samningum um þessi atriði strax eftir atvikið;
- að í samtali frá Hörpu kl. 02:01, sem stóð í 4:41 mín., kom afdráttarlaust fram að báturinn væri að sökkva;
- að eins og áður hefur komið fram fengu björgunaraðilar kl. 02:04:24 „F1 útkall rauður“ sem er forgangsútkall og táknar fólk í lífshásk. Textaboð útkallsins var ekki í samræmi við aðstæður og aðeins talað um bát á reki sem væri ófær um að komast í land. Var það

mat viðbragðsaðila að textinn hefði dregið úr alvarleika boðsins án þess að það virðist hafa haft áhrif á viðbragðstíma;

- að 1:24 mín. eftir útkall björgunarsveitar eða kl. 02:05:44 fékkst miðunarlína á GSM síma frá mastri í Laugarásnum en þeim upplýsingum var ekki skilað til björgunaraðila fyrr en um það bil 20 mínútum síðar. Björgunaraðilar fengu þá þær upplýsingar að miðunin væri á milli Engeyjar og Viðeyjar. Hið rétta var að miðunin var á Vesturey Viðeyjar og samkvæmt athugun kom í ljós að hún sýndi rétta stefnu á bátinn;
- að skipstjóri á Ásgrími S Björnssyni reyndi strax eftir útkallið að leita frekari upplýsinga hjá NL en allar upplýsingar voru mjög óljósar. Þá var reynt að hafa samband við VSS en þar kom fram að málið væri enn hjá NL. Í annarri tilraun við NL fengust þær upplýsingar að ölvun væri um borð í bátinum, einhver vélarbilun og/eða erfiðleikar við að komast í land. Í þriðju hringingu skipstjórans til NL var óskað eftir lögreglu í útkallið en þá var honum ráðlagt að hringja sjálfur í hana. Hringja þurfti í þrjú símanúmer til að ná sambandi við varðstjóra lögreglu;
- að ekki var ljóst við upphaf björgunaraðgerða að hverskonar bát var verið að leita. Upplýsingar um það komu frá vaktmanni Snarfara um kl. 03:06;
- að lögreglan var einungis með svokallað Tetra samskiptakerfi sem hentaði ekki í þessu tilfelli þar sem allir aðrir björgunaraðilar voru með samskipti á neyðarrásum á VHF tíðnum eins og alþjóðareglur kveða á um varðandi slys á sjó;
- að NL sér um að boða út björgunarsveitir eftir verklagsreglu stofnunarinnar. Fram kom að gerð hafði verið boðunaráætlun milli SL og lögreglu fyrir einu til tveimur árum sem átti að gilda fyrir tiltekin tilvik um slys á sjó á svæði 1. Þessari boðunaráætlun hafði verið komið til NL en hún ekki verið sett inn í boðunarkerfi hennar. Samkvæmt henni hefði átt að kalla út svæðisstjórn auk þess sem landstjórnin átti að fá vitneskju um hvað um var að vera. Eftir slysið var boðunaráætlunin sett inn í kerfi NL;

- að þegar fulltrúar viðbragðsaðila komu fyrst saman reyndust stjórnunar- og ábyrgðarþættir aðgerða óljósir. Ríkislögreglustjóri segir að vakthafandi varðstjóri hafi strax tekið við stjórnun þegar lögreglan kom á vettvang;
- að svo virðist sem samskiptaörðugleikar innan VSS á þessum tíma hafi valdið því að mikilvægar upplýsingar bárust ekki til björgunaraðila um leið og þær lágu fyrir. VSS segir að óljósar upplýsingar og fyrirspurnir hafi borist til mismunandi starfsstöðva innan VSS sem varð til þess að heildarsýn á atvikið og alvarleika þess varð varðstjórum VSS ekki ljós fyrr en um kl. 02:24;
- að mati allra viðbragðsaðila hefði átt að virkja samhæfingarstöð strax í upphafi björgunaraðgerða til að tryggja rétt upplýsingastreymi. Samkvæmt upplýsingum NL hefur nú verið úr þessu bætt;
- að óljóst virtist vera hvaða aðili færi með stjórn leitar- og björgunaraðgerða innan hafnar-svæðisins;
- að í upphafi leitar að þeim sem var saknað voru ekki notuð sjókort í stjórnstöð SL en úr því bætt þegar á leið. Sjókort þ.e. pappírskort og á tölvutæku formi voru hins vegar til hjá VSS og í samhæfingarstöð;
- að annar kafaranna sem komu fyrst á staðinn varð loftlaus þegar hann kom niður á botn (16 metra) þrátt fyrir að hafa athugað búnaðinn í þyrlunni. Ekki er ljóst hvers vegna þetta átti sér stað en tilgáta er um að gríman hafi legið illa og lekið eftir að skrífað var frá loftinu í þyrlunni. Hávaði og aðrar aðstæður hafi þá komið í veg fyrir að það hefði uppgötvast;
- að samkvæmt upplýsingum frá NL drógu allir viðbragðsaðilar mikilvægan lærdóm af þessu atviki og hafa sammælst um að lagfæra alla þá hnökra sem urðu á ferlinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er stórkostlegt gáleysi við stjórn bátsins og verulegar líkur eru á því að þar hafi ölvunarástand skipstjóra skipt verulegu máli.

Nefndin telur að það hafi verið röng ákvörðun að sigla bátnum frá skerinu.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin beinir því til stjórnvalda sem fara með leitar- og björgunarmál að taka afdráttarlaust af allan vafa um það hver fer með stjórnun þessara mála á hafnar-svæðum.

Nefndin telur mjög mikilvægt að aðilar innan björgunarmiðstöðvar í Skógarhlíð tryggji að samstarf þeirra á neyðarstundu sé hnökralaust og í samræmi við gildandi reglur og fyrirmæli.

Nefndin bendir á að í þessu tilfelli hefði strax átt að boða út svæðisstjórn björgunarsveita og kalla út þyrlu LHG.

Nefndin telur að samræma þurfi fjarskiptabúnað leitar-, björgunar- og stjórnunaraðila á svæðinu.

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI

Nr. 028 / 05 Grundfirðingur SH 24

1. Tekur niðri á Grundarfirði



Grundfirðingur © Ægir Stefánsson

Grundfirðingur SH 24. Skipaskr.nr. 1202 Smíðaður: Garðabæ 1972, stál. Stærð: 150,8 brl. 255,0 bt. Mesta lengd: 35,37 m. Skráð lengd: 32,02 m. Breidd: 6,7 m. Dýpt: 5,55 m. Vél: Caterpillar, 578 kW, 1998. Fjöldi skipverja: 9.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 15. febrúar 2005, um kl. 03:00, var Grundfirðingur SH 24 að halda úr höfn frá Grundarfirði. Veður: SSV 20-27 m/s og meira í hviðum.

Keyrt var í stjórnborðsspring og skuturinn tekinn frá bryggjunni til að komast út fyrir Sæþór EA sem lá

í leguplássi austur. Skipstjóri setti á fulla ferð aftur á þegar hann taldi sig geta bakkað austur með hafnargarðinum. Þegar hann var kominn út af Sæþóri EA kom sterk vindhviða á stjórnborðskinnung og við það féll skipið hratt undan. Skipið stefndi þá á grjótgarðinn við enda hafnargarðsins og áður en tókst að stöðva skriðið rakst skuturinn upp í grjótið og vélin stöðvaðist.

Skipið losnaði strax úr grjótinu, vél komið í gang að nýju og kom þá í ljós að stýrið lá í skrúfunni og stöðvaði hana. Skipið var því stjórnlaust og rak út úr höfninni. Maður á bryggjunni sá atvikið og ræsti út áhöfn Sæþórs EA. Greiðlega gekk að kom út bakborðsakkeri Grundfirðings SH en það hélt ekki. Það þá skipstjóri Grundfirðings SH skipstjóra Sæþórs EA að koma þeim til aðstoðar og dró hann skipið að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að Grundfirðingur SH lá í leguplássi ofarlega upp með Stóragarði en Sæþór EA lá rétt fyrir ofan enda bryggjunnar. Í leguplássi Grundfirðings var ekki hægt að keyra skutinn nægjanlega nálægt vindi eins og æskilegt hefði verið að sögn skipstjóra;
- að skipið bakkar mikið til stjórnborða og telur skipstjóri að það þurfi yfir 20 sek./m. vind til að það fari að bakka upp í vindinn vegna byggingalags;
- að skipið var búið skiptiskrúfu og bakkar því til stjórnborða vegna snúningsáttar hennar og skrufan er um 1/7 af lengd skipsins fyrir framan skut;
- að við bakborðsakkerið var einn liður af keðju og 50 faðmar af vír. Þegar dráttartaug var komin á milli skipanna var um 0,7 sml. í fjöruna;
- að sögn skipstjóra var stjórnborðsakkeri tilbúið til að falla þegar hann taldi þörf á og að það hamlaði ekki aðkomu Sæþórs EA;
- að daginn eftir var skipið dregið í slipp og þar kom í ljós að skrúfa, skrúfuöxull, stýri, stýrisstammi og hæll höfðu orðið fyrir skemmdum. Ákomur voru einnig á skut og stefni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var vanmat á aðstæðum og stíðleiki skipsins við stjórn þess.

Nr. 030 / 05 Grímsnes GK 555

2. Strandar við Hópsnes



Grímsnes © Jón Sigurðsson

Grímsnes GK 555 Skipaskr.nr. 0089 Smíðaður: Noregi 1963, stál
Stærð: 179 brl. 277 bt.
Mesta lengd: 36,05 m.
Skráð lengd: 32,83 m.
Breidd: 6,72 m. Dýpt: 5,72 m.
Vél: Caterpillar 1985, 671 kW.
Fjöldi skipverja: 7.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pétri Ágústssyni, 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 25. febrúar 2005 var Grímsnes GK 555 á siglingu frá Njarðvík til Grindavíkur. Veður: Logn og ládaútt.

Þegar skipið var komið suður fyrir Reykjanes setti skipstjóri stefnu á Hópsnesvitann með sjálfstýringu. Skipið strandaði á hleinum undir Hópsnesvitanum en skipstjórinn taldi sig í fyrstu vera á Sundboða í innsiglingunni.

Eftir að skipið hafði verið í fjörunni nokkurn tíma lyfti bára því og losnaði það þá að framan. Skipverjum tókst að ná skipinu lausu af strandstað og sigla því til hafnar í Grindavík. Við skoðun komu í ljós töluverðar skemmdir á botni skipsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki var sent út neyðarkall og kom Björgunarskipið Árni í Tungu að Grímsnesi í fjörunni undir Hópsnesvita og stóð þá skipið að framan. Kallað hafði verið í skipið og kom Reykjavíkurradíó inn í samskiptin og sendi út hjálparbeiðni;

- að í dagbók skipsins voru engar tímasetningar skráðar. Þar var aðeins skráð að skipið hefði strandað á Sundboða;
- að mjög misvísandi upplýsingar fengust frá skipverjum um varðstöðu og aðdraganda strandsins. Skipstjórinn kvaðst hafa verið einn á stjórnþalli og sofnað en fram kom að fleiri hefðu verið þar og varað hann við siglingunni;
- að sögn skipverja lagðist skipið fyrst nær 30° til bakborða og rétti sig og lagðist svo enn meira til stjórnborða. Þá kom fram að stafn-halli hafi verið svo mikill að nær flæddi inn um lagningarlúgu á skut;
- að yfirvélstjóri kvaðst hafa stöðvað vélina eftir beiðni skipstjóra og tekið þátt í leit að mögulegum leka. Enginn leki fannst að skipinu og þegar hreyfing kom á skipið var vélin ræst að nýju;
- að lögreglu var ekki tilkynnt um strandið en kom á bryggjuna eftir að skipið kom að. Ekki voru teknar skýrslur af skipverjum við komu til hafnar.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga treystir nefndin sér ekki til segja til um orsök þess að skipið strandaði.

Nefndin telur það áhæðisvert að viðeigandi aðilum hafi ekki verið tilkynnt strax um atvikið til að tryggja sem best öryggi áhafnar og skips.

Nr. 040 / 05 Jaxlinn

3. Strandar á Skutulsfirði



Jaxlinn á strandstað © BB

IMO 771 2896. Skipaskr.nr. 2636.
Smiðaður: Löland Vest 1979, stál.
BRL 493,68 BRT 2065,39.
Mesta lengd: 77,20 m.
Skráð lengd: 72,25 m.
Breidd: 14 m. Dýpt: 9,39 m.
Vél: Wichmann 1470 kW, 1978.
Fjöldi skipverja: 7.

Gögn: Gögn RNS. Lögregluskýrslur.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 9. mars 2005 var flutningaskipið Jaxlinn á Ísafirði. Djúprista: 4,95 m framan og 5,20 m að aftan. Veður: SSV 8-13 m/s.

Jaxlinn hafði komið til Ísafjarðar kl. 06:15 og lagst að bryggju í gömlu höfninni við Pollinn. Eftir að vinnu lauk þar um kl. 10:40 átti að færa skipið yfir í Sundahöfn til losunar á gámum. Þegar skipið var komið að innstu bauju í siglingarennunni setti skipstjórinn stýrið hart í bakborða en það svaraði illa. Hann setti þá á fulla ferð afturábak en við það missti hann stjórn á skipinu og rann það upp í sandfjöruna á móts við innri enda flugvallarins og festist þar. Fjara var um kl. 14:00 og var því útfall á þessum tíma.

Skipstjórinn hafði samband við hafnaryfirvöld og lét vita hvernig komið var. Hafnaryfirvöld létu lögregluna vita og ræstu út björgunarsveit og fóru hafnsögubáturinn Þytur og björgunarskipið Gunnar Friðriksson og reyndu að taka í Jaxlinn en án árangurs. Aðgerðum var hætt um kl. 11:50 og ákveðið að reyna seinna um daginn.

Haft var samband við útgerð togarans Páls Páls-sonar ÍS 102 og óskað eftir að þeir yrðu til taks kl. 18:00. Á þeim tíma átti að vera útséð um hvort Jaxlinn kæmist af strandstað fyrir eigin vélar-afli. Dælt var úr kjölfestugeymum að framan og í geyma í afturskipi. Samkvæmt þessu átti útreiknuð djúprista að vera 2,75 m að framan og 0,40 m að aftan.

Um kl. 16:00 var björgunarskipið fengið til að halda við Jaxlinn vegna vinds og síðan var sett taug á milli skipanna. Kl. 16:58 var Jaxlinn laus af strandstað. Engar skemmdir urðu á skipinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri taldi ástæður strandsins vera vanmat á straum og vindi;
- að samkvæmt gögnum málsins var vindstefna

206° til 212° og vindhraði á svæðinu um 8 m/sek og upp í 13,5 m/sek í hviðum;

- að skipstjórinn taldi sig hafa siglt á 3ja-3,5 hnúta ferð að baujunni og skipið hafi verið á um 2ja hnúta ferð þegar það strandaði. Strax eftir strandið náði hann að bakka um það bil 2 metra;
- að þar sem skipið strandaði á móts við innstu bauju er rennan um 60 m breið;
- að ekki var um aðra skipaumferð að ræða þegar óhappið átti sér stað;
- að ekki var hafnsögumaður um borð. Fram kom að skipstjóri hafði munnlega heimild frá hafnarstjóra til að sigla sjálfur um höfnina þar sem hann fullgilti skilyrðum hennar þar um;
- að skipið var með um það bil 550-600 tonn af farmi, um 150 tonn í lest og 450 tonn á þilfari;
- að eftir strandið var strax ljóst að bíða yrði eftir flóði til að losa skipið. Að sögn skipstjóra voru skemmdir ekki sjáanlegar og ekki varð vart við leka. Gengið var úr skugga um að vatnspéttar hurðir og lúgur væru lokaðar og þéttar auk þess sem sjóbúnaður á farmi var yfirfarinn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var vanmat skipstjóra á aðstæðum.

Nr. 067 / 05 Smáey VE 144

4. Ásigling á Faxasker, stjórnandi sofnar



Smáey © Tryggvi Sigurðsson

Smáey VE 144. Skipaskr.nr. 2433 Smíðaður: Kína 2001, stál. Stærð: 209 brl. 327 bt. Mesta lengd: 28,87 m. Skráð lengd: 26,04 m. Breidd: 9,17 m Dýpt: 6,05 m. Vél: Yanmar 700 kW, 2001. Fjöldi skipverja: 13.

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 19. maí 2005 var Smáey VE 144 á leið frá miðunum út af Stafnesi til Vestmannaeyja. Veður: NNA 3-4 m/s, gott skyggni.

Var stýrð stefna r.v. 115° í átt að Vestmannaeyjum og ganghraði um 10 hnútar. Yfirstýrimaður var einn á siglingavaktinni og tók við henni kl. 21:00 um kvöldið þegar skipið var stöð undan Grindavík. Skipverjar komu af og til upp í brú á vaktinni, síðast vélstjóri um kl. 02:30. Skömmu eftir að vélstjórinn fór niður aftur sofnaði stýrimaðurinn. Hann vaknaði síðan við að skipið sigldi á Faxasker um kl. 03:15 um nóttina án þess að festast.

Við höggið vaknaði skipstjórinn og fór þegar á stjórnvall. Ákveðið var að bakka skipinu frá skerinu og haft samband við Vestmannaeyjaradíó og óskað aðstoðar.

Eftir að skipverjar höfðu kannað mögulegan leka var aðstoð afþökkuð og skipinu siglt til hafnar í Vestmannaeyjum. Í ljós komu talsverðar skemmdir á stefni þess og var það frá veiðum í tvær vikur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stýrimaðurinn kvaðst ekki hafa verið þreyttur. Hann hafði verið vakandi í um það bil 10 klst;
- að siglingatölva var í gangi en ekki ratsjá;
- að ekki var sérstakur vökustaur í brúnni. Hægt var að setja inn aðvörun um endurvarp á ratsjá en það hafði ekki verið gert. Eftir óhappið er þessi búnaður ávallt notaður á siglingu;
- að það var vani fyrir óhappið að skipstjórnendur væru einir á stjórnvall en eftir óhappið var settur útvörður með stýrimanni á vakt á siglingum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að skipstjórnandi sofnaði við stjórn.

Nefndin tekur fram að það voru rétt viðbrögð að tilkynna strax um atvikið og setja björgunaraðila í viðbragðsstöðu.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin vekur athygli skipstjórnenda á ákvæðum alþjóðasiglingareglna um vaktstöðu og útvörð á siglingavakt.

Nr. 070 / 05 Særún

5. Tók niðri á Breiðafirði



Særún © Hilmar Snorrason

Særún. Skipaskr.nr. 2427.
Smiðaður: Noregi 1978, ál.
Stærð: 193 brl. 194 bt.
Mesta lengd: 28,15 m.
Skráð lengd: 25,92 m.
Breidd: 9 m. Dýpt: 2,48 m.
Vél: MTU (2) 1.618 kW, 1987.
Fjöldi skipverja: 4.
Fjöldi farþega: 17.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni. (Pétur Ágústsson tók ekki þátt í afgreiðslu þessa máls).

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. maí 2005 var farþegaskipið Særún á skemmtisiglingu við suðureyjar Breiðafjarðar. Veður: NA 3-5 m/s, bjartviðri og lítill straumur inn fjörðinn.

Særún fór frá Stykkishólmi kl. 13:55 með 17 farþega í svokallaða suðureyjaferð. Kl. 15:35 var komið að Steindaklettum í mynni Hvammsfjarðar. Siglt var norður fyrir og inn fyrir klettana og síðan rólega suður með þeim og stöðvað í lygnu syðst við þá. Varða á klettunum var á stjórnborða. Á meðan á leiðsögn skipstjóra stóð snérist skipið í hringstraum á lygnunni þannig að skuturinn snéri að klettunum og barst nær þeim. Um kl. 15:40 heyrðist hátt skraphljóð og í ljós kom að skuturinn var alveg við klettinn. Skipstjórinn taldi í fyrstu að skuturinn hefði numið við hann og setti áfram á bakborðsvél. Þegar skipið færðist hægt frá klettinn

um heyrðist samskonar hljóð aftur. Skipverjar prófðu strax vélar, stýri og skrúfur og virtist allt í lagi. Særún kom úr ferðinni til hafnar í Stykkishólmi kl. 16:15.

Seinna varð vart við titring í skipinu við vissa keyrslu. Við skoðun kom í ljós að bakborðsskrúfa var skemmd þannig að skipta þurfti um hana.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn var vanur skipinu og þessu svæði;
- að það var ekki venja skipstjórans að stöðva þarna eins lengi og gert var í þetta skiptið. Einnig var það óvenjulegt að skutnum var snúið að klettinum;
- að báðar skrúfur voru á stopp;
- að sögn skipstjóra var hann með megin athygli við leiðsögn um fugla og þar sem enginn straumur var gætti hann ekki að því að skipið seig hægt nær landi í hringstraumnum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er óaðgæsla við stjórnun skipsins.

Nefndin hvetur skipstjórarmenn að hafa ávallt í fyrirrími öryggi skips, farþega og áhafnar.

Nr. 110 / 05 Baldur Breiðarfjarðarferja

6. Tók niðri á Brjánslæk



Baldur © Hilmar Snorrason

Baldur Breiðarfjarðarferja. Skipaskr.nr. 2044. Smiðaður: P. & E. Akranesi 1990, stál. Stærð: 301 brl. 645 bt. Mesta lengd: 39,20 m. Skráð lengd: 37,13 m. Breidd: 9,20 m. Dýpt: 6,60 m. Vél: Caterpillar 1990, 1038 kW. Fjöldi farþega: 32. Fjöldi skipverja: 8.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni. (Pétur Ágústsson 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 26. júlí 2005 var Baldur að koma að bryggju á Brjánslæk. Fjara, djúprista 3,8 metrar. Veður: Hægviðri.

Þegar verið var að beita skipinu við sjóvarnargarðinn lenti það of nálægt honum og tók niðri að aftan. Kafað var við skipið en ekki sáust teljandi skemmdir. Í ljós kom að skipið hafði snert botn á svokölluðum stjórnborðþríðni sem liggur frá kili og að stýri til varnar því og skrúfunni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar skipstjórinn var að stýra skipinu inn fyrir garðinn setti hann stýrið í bakborða í stað stjórnborða;
- að skipstjórinn hafði tileinkað sér að fara mjög nálægt garðinum vegna sandrifs sem hann taldi vera um 40 metra SA af honum. Hann taldi sig hafa lent á því einu sinni. Ekki eru til aðrar upplýsingar um þetta sandrif;
- að skipstjórinn taldi að ef hann hefði farið fjær garðinum hefði hann ekki rekið skipið niður. Hann ætlaði að breyta verklagi sínu og fara framvegis fjær garðinum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að skipið tók niðri voru mistök skipstjóra við stjórnun skipsins.

Nr. 123 / 05 Hafnarey SF 36

7. Tók niðri á Hornafirði, skemmdir

Hafnarey © Tryggvi Sigurðsson

Hafnarey SF 36. Skipa-skr.nr. 1738. Smíðaður: Danmörku 1983, stál. Stærð: 138,7 brl. 221 bt. Mesta lengd: 28,96 m. Skráð lengd: 26,35 m. Breidd: 6,8 m. Dýpt: 5,72 m. Vél: Grenaa 596 kW, 1983. Fjöldi skipverja: 9.

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, 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 22. september 2005 var Hafnarey SF 36 að koma til hafnar á Höfn á Hornafirði. Veður: A 10-13 m/s, rigning.

Samkvæmt venju átti að leggja skipinu að Álaugarbryggju en þegar það nálgadist hana kom í ljós að dýpkunarpramminn Soffía lá ljóslítill í legu á milli hafnargarðs og bryggjunnar. Skipstjórinn ákvað að sigla norður fyrir Soffíu. Þegar hann var samsíða henni sá hann hvar dælurörin lágu til norðurs og síðan til austurs upp í hafnargarðinn og lokuðu leiðinni að bryggjunni. Hann reyndi að bakka frá aftur en við það leitaði skuturinn upp í vindinn og í átt að garðinum. Skipið tók niðri á grynningum inn af honum en þrátt fyrir verulega minni stjórnhæfni tókst að koma því að bryggju.

Daginn eftir var kafað við skipið og skemmdir skoðaðar. Í ljós kom að stýrið gerði að til stjórnborða en lítið til bakborða. Við skoðun á stýrisvél kom í ljós að stýrisöxullinn var snúinn um 25°. Ekki var um aðrar skemmdir að ræða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að dýpkunarpramminn var mannlaus og ekki með viðeigandi ljósmerki samkvæmt siglingareglum. Einungis var á prammanum rautt blikkljós en aðilar voru ekki sammála um hvort þau voru eitt eða tvö. Auk ljósanna voru belgir frá prammanum til vesturs;
- að hafnaryfirvöld höfðu ekki látið skipið vita um legu dæluröranna og skipstjóri ekki kynnt sér aðstæður í höfninni;
- að heimaaðilar þurfa ekki að tilkynna umferð sína um höfnina en eiga að vera í sambandi við dýpkunarskipið þegar það er mannað á daginn. Síma-vakt er við höfnina allan sólarhringinn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins eru ófullnægjandi upplýsingar frá höfninni og vöntun á siglingamerkjum á prammanum.

Nr. 161 / 05 Hringur SH 153

8. Strandar í Eyra-sundi



Hringur © Útgerð

*Hringur SH 153.
Skipaskr.nr. 2685.
Smiðaður: Skotlandi 1997, stál.
Stærð: 473,91 brl. 473,91 bt.
Mesta lengd: 28,68.
Skráð lengd: 23,95.
Breidd: 9,30 m. Dýpt: 5,15 m.
Vél: MaK 745 kW, 1997.
Fjöldi skipverja: 4.*

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyni.

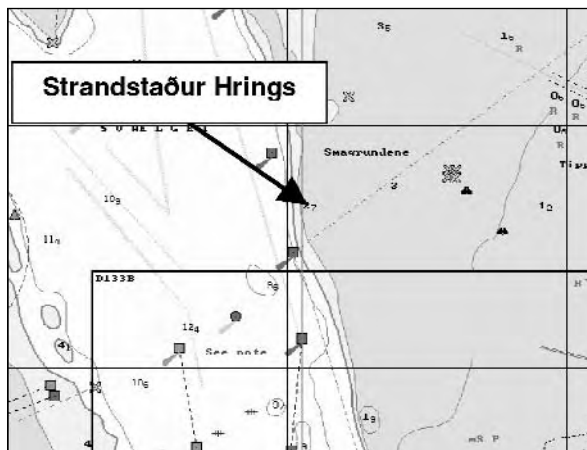
Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 3. desember 2005 var Hringur SH 153 á siglingu í Eyra-sundi við Danmörku. Veður: SA 2 m/s, skyggni ágætt. Djúprista framan 3,9 m og 5,8 m að aftan.

Siglt var eftir leiðarmerkjum í Eyra-sundi. Á öndverðri stefnu kom stórt skip og var ákveðið að víkja betur til stjórnborða. Eftir að skipin höfðu næst tóku skipverjar eftir því að bauja sem átti að vera á stjórnborða var komin á bakborða og of seint að bregðast við því. Strandaði Hringur SH kl. 03:10 á stað, 55°39'606N og 12°42'132A, dýpi 2,7 m.

Ekki kom leki að skipinu. Haft var samband við Vakstöð siglinga á Íslandi og óskað eftir aðstoð. Danska strandgæslan kom á staðinn skömmu eftir strandið. Eftir samráð við tryggingafélag skipsins var fenginn danskur dráttarbátur, Sigyn, til að koma Hring til aðstoðar. Eftir að dönsk yfirvöld höfðu tekið afrit af gögnum og olíusýni var gefin heimild til að draga skipið af grunni. Var Hringur kominn á flot um kl. 11:10 og siglt fyrir eigin vélarafla til Kaupmannahafnar þar sem kafari var fenginn til að kanna botn og skrúfu skipsins. Í ljós komu lítilsháttar skemmdir á öllum skrúfublöðum og á veltikili. Eftir skoðunina var gefin heimild frá flokkunarfélagi að halda áfram för til Íslands.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tveir skipverjar voru í brúnni, yfirstýrimaður og fyrsti vélstjóri, þegar skipið strandaði;
- að sjálfstýring var notuð. Fram kom að sjálfstýringin væri ekki góð og stýrði illa. Skipt var um hana við komuna til Íslands;
- að ákveðið hafði verið að vera vel frá skipinu sem verið var að mæta vegna stærðar þess.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var óaðgæsla við stjórn skipsins.

Nr. 164 / 05 Polydefkis P

9. Strandar við Grundartanga



Polydefkis © PNN

*Polydefkis P.
IMO: 8122608.
Smiðaður: Japan 1983.
Stærð: 8351 BT.
Mesta lengd: 120,25 m.
Breidd: 20 m.
Dýpt: 11,20 m.
Fjöldi skipverja: 18.*

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. desember 2005 var gríska stórflutningaskipið Polydefkis P að koma frá New Orleans

til Grundartanga með 6.600 tonn af kolum. Djúprista framan: 5,2 m og aftan: 7,1 m. Veður: SSV 13-20 m/s

Hafnsögumaður var um borð og þegar skipið nálgast bryggjuna átti að setja vélina í afturábak svaraði hún ekki. Hafnsögubáturinn Leynir reyndi að stöðva skipið en var of kraftlítill til þess. Akkeri var sett út en það stöðvaði ekki framskrið skipsins og strandaði það kl. 22:06 í fjörunni við bryggjuna.

Leki kom að stb. botntanki nr. 1. Fjórir dráttarbatar náðu skipinu á flot aftur um kl. 05:25 og var það komið að bryggju kl. 06:20. Við köfun kom í ljós gat á botni og dældir í kringum það.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri skipsins gerði athugasemdir við hvað dráttarbaturinn væri aflítill (14 tonn) og hann hefði ekki gott sjókort af svæðinu. Hann hefði fengið ljósrít hjá hafnsögumanninum;
- að vélin var snarvend og skipstjórinn kvaðst hafa prófað hana áður en hann kom í lóðsinn og þá hefði allt reynt í lagi. Hann hafði varð að hafnsögumanninn við því að vélin væri sein að skipta. Ekki er ljóst hvers vegna vélin stóð á sér.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á BÁTUM UNDIR 12 BRL.

Nr. 008 / 05 Særif SH 25

1. Ásigling í höfninni á Rífi



Særif © Gísli Gíslason

Særif SH 25. Skipaskr.nr. 2289. Smíðaður: Hafnarfirði 1998, plast. Stærð: 11,4 brl. 13,9 bt. Mesta lengd: 11,30 m. Skráð lengd: 11,25 m. Breidd: 3,54 m. Dýpt: 1,68 m. Vél: Cummins 1998, 187 kW. Fjöldi skipverja: 2.

Málið afgreitt á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, 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 12. janúar 2005 var Særif SH 25 að koma úr róðri í Rifshöfn. Veður: A gola.

Skipstjórinn hugðist leggja að bryggjunni fyrir aftan Matthías SH 21 en þegar hann ætlaði að bakka til að stöðva framskriðið skipti gírin ekki í afturábak enn þess í stað jók vélín snúning áfram. Nokkrum andartökum síðar rakst báturinn á Matthías SH 21 og stefndi svo út í höfnina þar til skipstjórinn stöðvaði vélina og gat stýrt að annarri bryggju. Hann kom bátinum í fyrirhugað legu-pláss með því að ræsa vélina og stöðva hana á víxl.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn viðgerðamanns sem kallaður var til að huga að gírnum virtist vera stíðleiki í rafstýrðum skiptiloka sem stjórna snúningsátt gírsins. Rafmagnsyfirlæsla er á stjórn tökum og eru tvær segulspólur sem breyta snúningsátt gírsins. Viðgerðamaður kvað þær hafa virkað fullkomlega. Skoðaðar voru síur við gírin en ekkert athugavert var við þær en olían virtist ekki alveg rakafrí. Skipt var um síur, olíu og settur nýr skiptiloki í gírin og virkaði hann eftir það eðlilega. Viðgerðamaðurinn bar að mikið væri af samskonar gírnum í notkun og væri þessi bilun einsdæmi;
- að stjórnun vélar og gírs er samhfæð í handfangi í stýrishúsi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 009 / 05 Magnús KE 46 - Glaður ÍS 421

2. Árekstur á miðum



Magnús © Jón Sigurðsson

Magnús KE 46. Skipaskr.nr. 1381. Smíðaður: Hafnarfirði 1974, fura og eik. Stærð: 10,8 brl. 13,9 bt. Mesta lengd: 11,7 m. Skráð lengd: 11,57 m. Breidd: 3,36 m. Dýpt: 1,27 m. Vél: Powamarine 1974, 88 kW. Fjöldi skipverja: 1.



Glaður © Jón Sigurðsson

Glaður ÍS 421. Skipaskr.nr. 2529. Smíðaður: Akranes 2001, plast. Stærð: 6,4 brl. 5,2 bt. Mesta lengd: 8,86 m. Skráð lengd: 7,96 m. Breidd: 2,64 m. Dýpt: 1,09 m. Vél: Caterpillar 2001, 186 kW Fjöldi skipverja: 1.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokasýrsla afgreidd á fundi 9. maí 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 12. janúar 2005 var Magnús KE 46 á siglingu grunnt undan Óshlíð í Ísafjarðardjúpi. Veður: A 3 til 4 m/sek, bjart og úrkomulaust.

Skipstjóri Glaðs ÍS 421 hafði lagt línuna undan Óshlíðinni og lét reka. Þegar skipstjórinn hugðist fara að draga kom mikið högg á bátinn. Hafði Magnúsi KE þá siglt á fullri ferð á skut Glaðs ÍS.

Gat kom inn í flothylki á skut Glaðs ÍS en aðrar skemmdir ekki finnanlegar. Aðeins rispur voru sjáanlegar á stefni Magnúsar KE.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að skipstjóri Glaðs ÍS hafði lagt línuna sigldi hann af veiðisvæðinu en var kominn aftur á svæðið. Var hann búinn að láta reka í um 15 mínútur við lóðarbelginn;
- að Magnús KE var á siglingu frá Bolungarvík til Ísafjarðar;
- að skipstjóri Magnúsar KE kvaðst ekki hafa séð til ferða Glaðs ÍS;

- að áreksturinn mun hafa átt sér stað um kl. 16:00;
- að sögn skipstjóra Glaðs ÍS voru siglingaljós bátsins tendruð, en hann sá aldrei til ferða Magnúsar KE;
- að haffæriskírteini Magnúsar KE gildi til 30. nóvember 2004;
- að atvinnuréttindi skipstjóra Magnúsar KE voru útrunnin.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er ófullnægjandi varðstaða um borð í Magnúsi KE.

Nr. 044 / 05 Portland VE 197

3. Vélarvana, dreginn til hafnar



Portland © Tryggvi Sigurðsson

Portland VE 197. Skipaskr.nr. 2497. Smíðaður: Hafnarfirði 2001, plast Stærð: 11,3 brl. 11,7 bt. Mesta lengd: 11,08 m. Skráð lengd: 11 m. Breidd: 3,12 m. Dýpt: 1,28 m. Vél: Caterpillar 254 kW, 2001. Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 16. mars 2005 var Portland VE 197 á siglingu frá Vestmannaeyjum til Grundarfjarðar. Veður: NNA 10-14 m/s.

Um kl. 01:30 þegar báturinn var við Öndverðanes stöðvaðist vélin fyrirvaralaust og byrjaði hann strax að reka. Skipverjar athuguðu olíusíur og sáu þá að ekkert olíustreymi var að þeim. Þeir töldu möguleika á olíuleysi og kl. 01:50 óskaði skipstjóri eftir aðstoð. Björgunarskipið Björg 2542 var send frá Rifshöfn til bátsins og dró það hann til hafnar. Bátarnir voru komnir í höfn kl. 05:50.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þetta var fyrsta ferð nýrra eiganda og voru þeir óvanir bátnum;
- að í ljós kom þegar vélin stöðvaðist að rafgeymar voru ónýtir. Spenna féll fljótt og siglingatæki og fjarskiptabúnaður hættu að virka;
- að í ljós kom að næg olía var um borð en olíulögn var stífluð í þrengingu á henni við samsetningu;
- að eigandinn taldi að við smíði bátsins hefði lokið á olíutanknum verið þétt með silikon kitti og þegar lokið hafi verið hert aftur hefði kittið lekið niður í tankinn og hangið í þunnum og mislöngum þráðum niður í hann. Með tímanum hafi þeir losnað og stíflað lögnina.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var stífla í olíulögn.

Nr 045 / 05 Guðbjörg ÍS 46

4. Tók niðri í Ísafjarðarhöfn

Guðbjörg © bb

Guðbjörg ÍS 46. Skipaskr.nr. 2646. Smíðaður: Hafnarfirði 2004, plast. Stærð: 11,05 brl. 14,44 bt. Mesta lengd: 11,60 m. Skráð lengd: 11,19 m. Breidd: 3,72 m. Dýpt: 1,41 m. Vél: YANMAR 314,10 kW, 2004. Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. mars 2005 var Guðbjörg ÍS 46 á leið út frá Ísafirði á línuveiðar. Veður: SV 5-10 m/s, myrkur.

Skipstjórinn stýrði bátnum út á þilfari með stýripinna en hinn skipverjinn var að ganga frá landfestartógi fyrir aftan hús stjórnborðsmegin. Á siglingunni tók báturinn skyndilega niðri á grjótagarðinum við Mávagarðinn í Sundahöfn.

Siglt var aftur að bryggju og var báturinn tekinn á land til skoðunar. Í ljós komu skemmdir á stefni hans fyrir neðan sjólinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn þurfti að slá út línuspilinu og taldi að hann hefði sennilega rekið sig í stýripinnann með þeim afleiðingum að báturinn beygði til bakborða. Hann taldi einnig að myrkur og þilfarsljósabúnaður hafi komið í veg fyrir að hann tæki eftir því hvað væri að gerast;
- að fram kom að umræddur stýripinni væri vel stífur en verður síðan frekar laus eftir einhverja notkun og þarfnast þá lagfæringar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn tók niðri var óaðgæsla við stjórnun hans.

Nr. 050 / 05 Völusteinn ÍS 89

5. Bilun í stýrisbúnaði, strandar

Völusteinn © Jón Sigurðsson

Völusteinn ÍS 89. Skipaskr.nr. 2207. Smíðaður: Hafnarfirði 1993, plast. Stærð: 6,1 brl. 5,92 bt. Mesta lengd: 7,95 m. Skráð lengd: 7,9 m. Breidd: 3,06 m. Dýpt: 1,45 m. Vél: Cummins 187 kW, 1998. Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. mars 2005 var Völusteinn ÍS 89 á leið á línuveiðar út af Garðskaga. Veður: Hægvíðri, myrkur og stórstraumsfjara.

Skipverjar höfðu lagt af stað frá Kópavogi upp úr miðnætti og þegar þeir voru við innsiglingarbauju til hafnarinnar sló sjálfstýringu út. Við athugun kom

í ljós að öryggi við hana hafði farið. Eftir að skipt hafði verið um það var hún sett inn aftur og á fulla ferð. Siglingaleiðin var mjög þröng. Skipstjórinn beygði sig niður til að loka rafmagnstöflunni, sem var rétt framan við skipstjórnarstólinn og tók ekki eftir að sjálfstýringunni sló aftur út. Báturinn beygði af leið og strandaði um kl. 01:00 í sandfjöru á norðanverðu Álftanesi.

Skipstjórinn lét strax vita og fékk nærstaddan bát Hafey KÓ til að koma á staðinn. Um kl. 03:00 losnaði báturinn af strandstað af sjálfsdáðum og óskemmdur. Þá kom í ljós að leki var með gúmmiþéttingu á stefnirörinu og hélt hann því til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ástæða þess að öryggi sló út var að við athugun á vélarúminu fyrir brottför hafði skipstjórinn rekið sig óaðvitandi í rofa fyrir spúldælu og hún farið í gang. Rofinn var staðsettur í lúgunni í vélaganginum og var á sama öryggi og sjálfstýringin. Dælan hafði gengið þurr og sprengt öryggið í bæði skiptin;
- að ástæða þess að leki var með stefniröri var að hosuklemma hafði dregist til. Ekki er talið að það hafi tengst strandinu;
- að báturinn var á 8-9 hnúta ferð þegar hann strandaði;
- að báturinn var búinn siglingatölvu og radar. Bæði tækin voru í gangi og í lagi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var sú að öryggi fyrir sjálfstýringu sló út og óaðgæsla við stjórn bátsins.

Nr. 061 / 05 Litlanes PH 52

6. Vélarvana, dreginn til hafnar



Litlanes © Guðbergur Rúnarsson

Litlanes PH 52. Skipaskr.nr. 2160. Smíðaður: Hafnarfirði 1982, plast Stærð: 6,37 brl. 5,94 bt. Mesta lengd: 9,1 m. Skráð lengd: 8,9 m. Breidd: 2,42 m. Dýpt: 1,1 m. Vél: Yanmar 140 kW, 1998. Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pétur Ágústssyni, 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 4. maí 2005 var Litlanes PH 52 á siglingu norður af Þórshöfn á Langanesi. Veður: NV 10-12 m/s

Báturinn varð skyndilega vélarvana þegar aðalvél stöðvaðist af óþekktum ástæðum. Þar sem álandsvindur var köstuðu skipverjar út akkeri og hélt það. Þá tilkynntu þeir um ástand. Björgunarsveit var kölluð út og var hún rétt ókomin á staðinn þegar hjálparbeiðni var afturkölluð. Draupnir PH 180 kom að Litlanesi PH og taug var komið á milli bátanna. Eftir að dráttartaugin var tengd fór vélin í gang og var tauginni þá sleppt. Eftir skamma stund stöðvaðist vélin aftur og var dráttartauginni þá komið fyrir aftur og ekki sleppt fyrr en komið var til hafnar á Þórshöfn, þrátt fyrir að vélin fór í gang aftur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að um var að ræða stíflu í olíulögn. Lögnin hafði legið í um það bil tíu ár frá olíuhylkinu fram í bátnum og undir pall í stýris húsinu þar sem stjórnandi hans stóð. Hún hafði klemmst þar og smá saman lokast undan þunganum;
- að sett var ný olíulögn og frágangi á henni breytt.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að aðalvél stöðvaðist var að olíulögn klemmdist og stíflaðist.

Nr. 063 / 05 Ásdís Ólöf SI 23

7. Leki og sekkur. Mannbjörg



Ásdís © Jón Sigurðsson

Ásdís Ólöf SI 23. Skipaskr.nr. 2094. Smíðaður: Brándheimi, Noregi. 1990 Stærð: 4,68 brl. 5,88 bt. Mesta lengd: 9,39 m. Skráð lengd: 8,54 m. Breidd: 2,6 m. Dýpt: 1,05 m. Vél: Perkins 123 kW, 1998. Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 9. maí 2005 var Ásdís Ólöf SI 23 á línuveiðum um 7 sjómílur vestur af Sauðanesi við Siglufjörð. Veður: SSV 2 - 7 m/s.

Ásdís Ólöf SI 23 fór frá Siglufirði milli kl. 14:00 til 15:00 deginum áður eða þann 8. maí með 15 línubjóð. Róðurinn gekk nokkuð vel nema að skipverjar slitu einu sinni en voru búnir að draga og ganga frá aflanum milli kl. 01:00 til 01:30 um nóttina.

Þegar þeir ætluðu að halda til hafnar setti skipstjórinn stýrið til stjórnborða og setur á um 2/3 ferð áfram. Við það setti skutinn niður og bakborðshalli kom á bátinn. Hann setti á fulla ferð með stýrið hart í bakborða og ætlaði að rétta bátinn þannig en það tókst ekki og báturinn hélt áfram að sökkva. Skipverjinn reyndi að kasta út fiski af þilfarinu en það breytti engu.

Skipverjinn fór í að sjósetja gúmmíbjörgunarbát og skipstjórinn sendi neyðarkall um STK kerfið og á VHF rás 16. Kvaðst hann hafa heyrt í Siglufjörðurradíó en þeir ekki heyrt í sér. Hann hafði lítinn tíma til athafna í stýrishúsinu þar sem sjór var farinn að flæða þar inn. Hann lokaði og skálkaði hurðina á stýrishúsinu og fór ásamt skipverjanum í

gúmmíbjörgunarbátinn. Þeir sáu til bifreiðar í landi og skutu upp neyðarflugeldi.

Kl. 01:54 barst neyðarskeyti um STK kerfið til Tilkynningarskyldunnar frá bátnum sem gaf upp stað 66°11,27N og 19°13,29V. Neyðarlínan sendi boð á björgunarbátinn Sigurvin TFSK og björgunarsveitina Stráka kl. 02:31.

B/b Sigurvin var kominn á slysstað kl. 02:57 og bjargaði skipbrotsmönnum úr gúmmíbjörgunarbátnum auk þess að taka Ásdísi Ólöfu SI í tog þar sem hún maraði í kafi með stefnið upp úr.

Bátarnir komu til hafnar á Siglufirði kl. 08:34 þar sem Ásdís Ólöf SI var hífð á land. Báturinn var talinn ónýtur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að báturinn var hífður í land var megnið af aflanum enn í lest. Hann var vigtaður og reyndist vera 2720 kg. Lestin opnaðist þegar báturinn var hífður og hluti aflans lak út. Skipstjóri taldi að samtals hafi aflinn um borð verið um 3,4 tonn. Enginn ís var um borð. Áætlaður þungi í bátnum hefur verið tekinn saman samkvæmt eftirfarandi töflu:
- að skipstjóri þekkti ekki til burðargetu bátsins en nokkrum dögum áður hafði hann landað rúmlega 5 tonnum án þess að það hefði komið að sök, þrátt fyrir nokkra brælu, 8-13 m/s;
- að í ljós kom að ekki var til útgefið hleðsluskirteini fyrir bátinn. Samkvæmt útreikningi frá Siglingastofnun Íslands (SÍ) væru hleðslumerki fyrir bátinn 0,26 m frá þilfari miðskips. Það þýðir að hámarkshleðsla fyrir bátinn væri 4.100 kg og þar af 700 kg á þilfari. Hjá SÍ er því viðmiðun fyrir þunga í lest (með ís)

Einingar	Tegund	Þ. pr. ein.	Þungi
15	Línubjóð	30	450 kg
9	Álkör í lest	25	335 kg
1	200 ltr. kar á þilfari	15	15 kg
500	Ltr. olía	0,85	425 kg
	Afli í lest		3200
	Afli á þilfari		150 kg
2	Skipverjar	100	200 kg
	Annar búnaður		50 kg
	Samtals um borð		4715 kg

3.400 kg. Ekki var ís um borð og samkvæmt þessum útreikningi hefur báturinn verið fullhlaðinn þegar hann sökk;

- að skipstjóri hafði litið niður í vélarúm áður en lagt var í ferðina, hann þurfti að slá inn rafmagni. Þetta gerði hann í gegnum litlu lúguna;
- að sjór fór að flæða fljótlega yfir borðstokkinn. Ekki fannst við skoðun annar utanaðkomandi leki að vélarúmi;
- að skipverjar töldu sennilega skýringu á að sjór komst í vélarúm vera þá að stóra lúgan (tvískipt) niður í það hefði ekki verið vel lokað, eitthvað hefði orðið á milli. Þeir höfðu nokkrum dögum áður þurft að gera við miðstöðina og farið þá um hana niður í vél. Ofan á lúguna er síðan sett gúmmímotta sem gerir það að verkum að illa sést hvort hún sé illa niðri en hægt að sjá það ef vel var að gáð. Fram kom að það hefði gerst áður en því þá veitt eftirtekt tímalega;
- að fram kom að lúgan hefði getað verið óþétt frá viðgerðinni á miðstöðinni en sjálfvirka dælan haft undan því sem lak niður í vélarýmið, nema í þetta skipti;
- að sögn skipverja fór farmur ekki af stað. Afli og kar á þilfari var staðsett bakborðsmegin og þeir höfðu veiðarfæri stjórnborðsmegin á móti;
- að skipverjar höfðu heyrt stutt viðvörunarhljóð frá vél skömmu áður en bátnum var að beygt í land og sett á ferð. Þeir tengdu þetta hljóð ekki neinu sérstöku. Skipstjóri var við stjórnstökin úti á þilfari og sá því engin aðvörunarljós;
- að sjálfvirk dæla var í vélarúmi sem dældi út bakborðsmegin en stjórnstökin eru stjórnborðsmegin. Skipverjar urðu ekki varir við hvort hún hefði verið að dæla eða ekki;
- að við komuna í land var mikill sjór í stýrishúsi þrátt fyrir að það var lokað og skálkað aftur, vélarúm og lest voru full af sjó. Lestarlúga var skálkuð en mannop niður í lest og vélarúm opin. Fiskur var niður í vélarúmi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að tveir samverkandi þættir hafi valdið því að báturinn sökk. Annars vegar hafi sjór komist niður í vélarúm í gegnum lúgu á þilfari og hinsvegar hafi báturinn verið ofhlaðinn.

Nefndin beinir því til skipstjórnarmanna að þeir hugi að þéttleika skipa sinna áður en lagt er úr höfn.

Nefndin ítrekar fyrir skipstjórnarmönnum að þeir kynni sér burðargetu báta sinna.

Nr. 068 / 05 Von RE 3 / Skvísa KÓ 234

8. Ásigling í höfn



Von © Jón Sigurðsson

Von RE Skipaskr.nr. 1857.
Smíðaður: Stykkishólmi 1987,
fura Stærð: 9,63 brl. 12,9 bt.
Mesta lengd: 11,06 m.
Skráð lengd: 10,94 m.
Breidd: 3,49 m. Dýpt: 1,26 m.
Vél: Caterpillar 110 kW,
1987. Fjöldi skipverja: 1.



Skvísa © Hilmar Snorrason

Skvísa KÓ Skipaskr.nr. 6418 Smíðaður:
Hafnarfjörður 1982, plast.
Stærð: 3,9 brl. 3,7 bt.
Mesta lengd: 8,08 m.
Skráð lengd: 7,25 m. Breidd: 2,28 m.
Dýpt: 1,25 m. Vél:
Volvo Penta 117 kW, 1997.
Fjöldi skipverja: 1.

Gögn: Lögregluskýrsla. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Péttri Ágústssyni, 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 18. maí 2005 voru Von RE 3 og Skvísa KÓ 234 í Reykjavíkurhöfn. Veður: N 3-5 m/s.

Von RE var að koma úr róðri og ætlaði skipstjórninn að leggja bátnum undir löndunarkranann við Faxagarð. Þegar hann ætlaði að hægja á ferðinni kúplaði ekki frá þannig að báturinn lenti harkalega á bakborðssíðu Skvísu KÓ þar sem hún lá við bryggjuna. Töluverðar skemmdir urðu á Skvísu KÓ, sprunga kom á plastskelina sem náði niður að sjólinu á móts við afturhornið á stýrishúsinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að loft var á lögninni fyrir stjórnbúnað sem olli því að það kúplaði ekki frá. Í róðrinum hafði

lögnin fyrir stjórnbúnað frá stýrishúsi og aftur í vél farið í sundur. Um var að ræða vökva-stjórnæki sem fyllt voru af frostlögslöndu undir þrýstingi. Skipverjinn hafði gert við bilunina og reynt ítrekað að lofttæma lögnina;

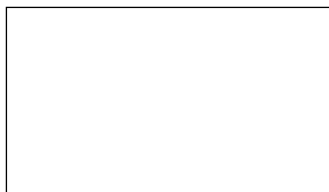
- að af varúðarástæðum kvaðst skipverjinn hafa siglt mjög varlega um höfnina og látið bátinn renna um tíma. Þegar um það bil bátslengd var í Skvísuna KÓ var báturinn alveg stopp og þurfti að gefa aðeins áfram. Þegar hann ætlaði að stöðva aftur virkaði stjórnbúnaðurinn ekki;
- að Von RE er um það bil 17 tonn að þyngd og um borð voru um 300 kg af fiski.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var að lofttappi í lögn stjórnbúnaðar kom í veg fyrir að stjórnök virkuðu sem skildi.

Nr. 074 / 05 Halldóra KÓ 2

9. Vélarvana, dregin til hafnar



Halldóra KÓ 2. Skipaskr.nr. 6740. Smíðaður: Hafnarfirði 1986, plast Stærð: 6,38 brl. 5,83 bt. Mesta lengd: 8,64 m. Skráð lengd: 8,54 m. Breidd: 2,58 m. Dýpt: 1,51 m. Vél: Volvo Penta 147 kW, 1992. Fjöldi skipverja: 1.

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvassyni, Hilmar Snorrassyni, Pétur Ágústssyni, 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 27. maí 2005 var Halldóra KÓ 2 á siglingu Breiðafirði á leið til Bolungarvíkur. Veður: NV gola, bjart og lítill sjór.

Um kl. 06:00 varð báturinn vélarvana á stað um 1,5-2 sjómílur suður af Látrabjargi. Skipverjinn óskaði eftir aðstoð og fór björgunarskipið Vörður frá Patreksfirði á staðinn og kom það að Halldóru KÓ um kl. 08:10. B/s Vörður tók bátinn í tog til

Patreksfjarðar og voru þeir komnir þangað um kl. 10:00.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að nýleg reim fór við vatnsdælu og alternator. Það fór að sjóða á vélinni án þess skipverjinn varð þess var strax því viðvörðunarkerfi sem var í bátum virkaði ekki;
- að plaströr í vatnsgangi hafði bráðnað og hélt því vélinn ekki vatni þrátt fyrir að skipt var um reim.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur skipstjórnendur til að huga vel að ástandi viðvörðunarkerfa.

Nr. 085 / 05 Ísborg SH 58

10. Afli rennur til á þilfari, báturinn sekkur en næst í land



Ísborg © Halþór Hreiðarsson

Ísborg SH 58. Skipaskr.nr. 6571. Smíðaður: Hafnarfirði 1984, plast Stærð: 4,8 brl. 3,9 bt. Mesta lengd: 7,7 m. Skráð lengd: 7,09 m. Breidd: 2,52 m. Dýpt: 1,44 m. Vél: Mercruiser, 131 kW, 1994. Fjöldi skipverja: 1.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvassyni, Hilmar Snorrassyni, Pétur Ágústssyni, 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 1. júlí 2005 var Ísborg SH 58 á siglingu suður af Malarriði á leið til lands á Arnarstapa. Veður: NA 8 m/s, nokkur undiralda og veltingur.

Ísborg SH var á handfæraveiðum suður af Malarriði og var með um 1.700-1.800 kg af fiski um borð, þar af um eitt tonn á þilfari í fjórum fullum körum. Tvö kör bundin í sitt hvorri síðu. Upp úr kl. 18:00 þegar báturinn var um 2,2 sjómílur í r/v 100° frá Malarriði eða 64°30N og 23°43V kom

los á körin stjórnborðsmegin. Skipstjórinn reyndi að færa þau til og festa en þegar hann var við það losnuðu þau og fóru út í bakborðssíðuna. Annað karið losnaði alveg en hitt hékk enn í sjóbúningsbandinu. Voru þá öll körin komin aftast í það borð og verulegur halli kominn á bátinn.

Skipstjórinn hafði sett stefnuna upp í vindinn og reynt að létta bátinn með því að henda út fiski en við það jókst hallinn og fór báturinn að súpa ákaft sjó inn yfir borðstokkinn.

Skipstjórinn sá hvað verða vildi og hraðaði sér fram í stýrishús og reyndi að keyra bátinn upp en það bar ekki árangur. Ísborgin SH sökk en maraði á hlið í kafi. Skipstjórinn náði að komast í flotbjörgunarbúning og skjóta upp neyðarflugeldum. Hann náði einnig að koma gúmmíbjörgunarbátum í sjóinn en blés hann ekki út.

Bárður SH var nærstaddur og heyrði í VHF talstöð að eitthvað væri að sá í sama mund neyðarflugeld. Sett var strax á fulla ferð á staðinn og kom hann skömmu síðar að Ísborgu SH og stóð þá skipstjórinn á flakinu. Bárður lagðist að Ísborgu SH og tók skipbrotsmanninn um borð.

Taug var sett í flakið og það dregið til hafnar en hún slitnaði tvisvar á leiðinni. Bátarnir komu til hafnar á Arnarstapa kl. 20:25 og var þá strax hafist handa við að hífa flakið á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að körin á þilfari voru 4 x 380 ltr. og voru fest með 10 mm færatógi;
- að sjódæla fór í gang en hafði ekki undan;
- að skipverjinn gleymdi að þrýsta á neyðarhnapp STK kerfisins;
- að samkvæmt viðurkenningaskírteini frá Siglingastofnun Íslands var samþykkt hleðsla fyrir bátinn ekki yfir 2.400 kg (þar með talið fólk, búnaður, vél og eldsneyti). Samkvæmt upplýsingum skipstjórans var eftirfarandi þungi um borð:

Einingar	Tegund	Þ. pr. ein.	Pungi
1	Afli		1800 kg
1	Aðalvél		584 kg
4	380 ltr. kör	29	116 kg
400	Ltr. olía	0,85	340 kg
3	DNG rúllur	25,5	76 kg
1	Skipverji	100	100 kg
	Annar búnaður		50 kg
	Samtals um borð		3066 kg

- að skipstjórinn taldi burðargetu bátsins vera 3,9 tonn. Fram kom að hann hefði mest tekið 2,2-2,3 tonn af afla um borð í bátinn;
- að skipverjinn hafði farið á sjó um kl. 05:00 um morguninn og hafði því verið á sjó í um það bil 13 klst.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn sökk var að farmur á þilfari var ekki nægjanlega festur og báturinn ofhlaðinn.

Nr 086 / 05 Muggur KE 57

11. Strandar á Skaga



Muggur © Jóhann G. Jóhannsson

Muggur KE 57. Skipaskr.nr. 6103. Smíðaður: Plast, Rubbestadnes Noregi, 1978. Staerð: 4,0 brl. 3,4 bt. Mesta lengd: 7,5 m. Skráð lengd: 6,91 m. Breidd: 2,26 m. Dýpt: 1,36 m. Vél: Yanmar, 140 kW, 1999. Fjöldi skipverja: 1.

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Péturí Ágústssyni, 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 7. júlí 2005 var Muggur KE 57 á siglingu til hafna á Skagaströnd. Veður: Hægviðri.

Muggur KE fór til handfæraveiða út af „Skalla“ kl. 22:21 kvöldið áður. Vegna veðurspár fyrir svæðið ákvað skipverjinn um kl. 15:00 að halda

til hafnar. Hann setti stefnu og setti sjálfstýringuna á. Um kl. 16:00 strandaði báturinn í grýttri fjör-
unni á Stráksnesi undir Króksbjargi, á stað
65°23,48'N og 20°23,23'V.

Skipverjinn hafði samband við ættingja sem lét
Tilkynningarskylduna vita. Björgunarskipið Hún-
björg frá Skagaströnd var kallað út. Húnbjörg fór
á strandstaðinn og dró Mugg KE á flot um kl.
18:00 og síðan til hafnar. Bátarnir voru komnir til
Skagastrandar um kl. 19:00. Leki kom að bátnum
og var hann strax tekinn á land. Í ljós kom að
Muggur KE var nokkuð skemmdur undir sjólinu
bakborðsmegin, þar á meðal 40 sm sprunga,
skrúfa löskuð og stefnisrör.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn hafði sofnað við stjórnina.
Hann hafði verið um 17 klst. í ferðinni án
þess að hvílast auk þess sem hann hafði farið
í um 8 klst veiðiferð, kl. 10:30 til 18:10
deginum áður. Hann hafði því vakað samfelt
a.m.k. í 29 klst.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er sú að stjórnandi bátsins sofn-
aði við stjórn hans.

Nefndin telur að svona löng varðstaða án hvíldar
sé ámælisverð.

Nr 088 / 05 Milla SH 234

12. Slæmt ástand í lögnum sjókælingar



Milla © Jón Sigurðsson

Milla SH 234. Skipaskr.nr. 2321.
Smiðaður: Plast Hafnarfirði
1999. Stærð: 7,3 brl. 5,9 bt.
Mesta lengd: 9,65 m.
Skráð lengd: 8,04 m.
Breidd: 2,93 m Dýpt: 1,1 m.
Vél: Cummins, 187 kW, 1999

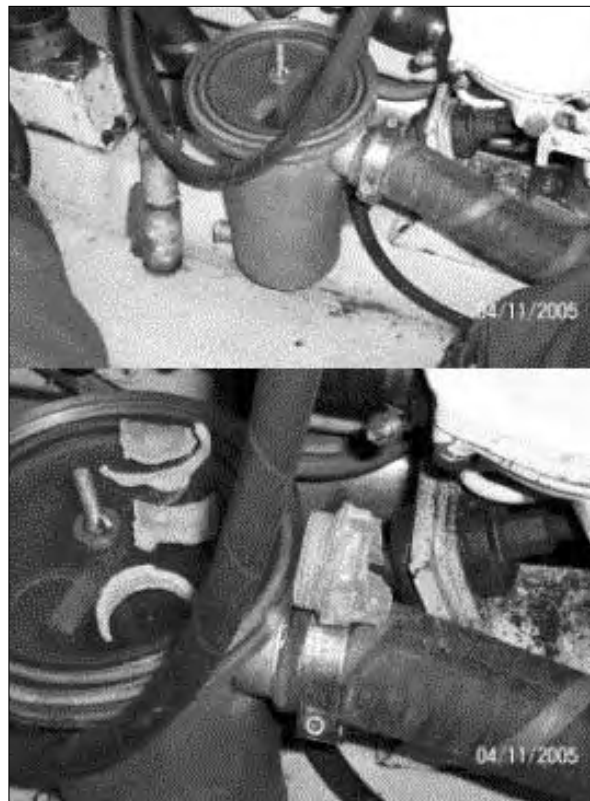
Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga
Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari
Erlingssyni og Júlíusi Skúlasynti.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. október 2005 var Milla SH 234 við
bryggju í Grundarfirði.



Myndirnar sýna tenginguna við síuhúsið.

Verið var að taka aðalvélinu úr bátnum og af-
tengja sjólagnir. Þegar tekið var í lögnina sem var
að síuhúsinu brotnaði hún óvænt í samsetningun-
ni. Það sama gerðist þegar verið var að afteng-
ja síuhúsið sjálft frá lögninni að vélinni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í báðar tengingar síuhússins voru skrúfaðir
koparnipplar sem voru með renndum rifflum á
stútum fyrir barka (gúmmílagirnir). Ekki var hægt
að fylgjast með ástandi þeirra þar sem
barkarnir huldu þá alveg;
- að síuhúsið var úr rústfríu stáli;
- að það voru koparnipplarnir sem molnuðu í
sundur við snertingu (sjá neðri mynd). Ekki
virtist um tæringu eða efnisrýrnun að ræða.
Ekki er ljós efnasamsetning nipplanna;

- að báturinn hafði verið í eigu sama aðilans og ljóst að tengin höfðu ekki verið skoðuð áður;
- að Milla SH 300, sem hefur skipaskrárnúmer 2321, er síðasti báturinn sem smíðaður er í röð báta frá sama aðila og er númeraröðin órofin frá skipaskrárnúmeri 2313. Skoðaðir voru fjórir bátar af þessari gerð:

Blossi ÍS 125, sk.nr. 2320. Samskonar búnaður og féll hann í sundur þegar aftengja átti barkann frá stútnum.

Júlía SI 62, sk.nr. 2319. Samskonar búnaður, en koparnipplarnir virtust vera í góðu ástandi. Eigandi fjarlægði þá.

Sær NK 8, sk.nr. 2318 og Magnús á Felli SH 177, sk.nr. 2317. Ekki koparnippill í síustútunum, barkarnir festir með klemmu beint upp á stútana.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ljóst að þessi samsetning á málum og ekki saman.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur ástæðu til að leggja til eftirfarandi tillögu í öryggisátt:

Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill er notaður með ryðfríu efni í sjókælilögnum.

Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka aðvörun vegna þessa til bátaeigenda, skoðunarmanna og skipasmiða.

Nr. 090 / 05 Hælsvík GK 350

13. Bruni í vélarúmi



Hælsvík © Jón Sigurðsson

Hælsvík GK 350. Skipaskr.nr. 2361. Smíðaður: Hafnarfirði 1999, plast. Stærð: 8,9 brl. 8,2 bt. Mesta lengd: 9,48 m. Skráð lengd: 9,47 m. Breidd: 2,96 m. Dýpt: 1,2 m. Vél: Cummins 187 kW, 1999 Fjöldi skipverja: ?

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pétri Ágústssyni, 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 5. júlí 2005 var Hælsvík GK 350 við bryggju í smábátahöfninni á Djúpavogi.

Hælsvík GK hafði legið ónotuð um tíma í höfninni. Um kl. 20:00 var undirbúningur hafinn við að færa bátinn utan á annan bát í höfninni. Umsjónarmaður var kominn um borð en von var á skipstjóra. Umsjónarmaðurinn hafði tekið landtengingu úr sambandi, fært til kör á þilfarinu og leyst allar landfestar nema eina. Hann fór niður í vélarúm til eftirlits en heyrði þá suð, eins og verið væri að rafsjóða, koma frá kassa út í stjórnborðssíðu sem innihélt rofa fyrir neyðargangsetningu aðalvélar. Hann hraðaði sér upp úr vélarúminu til að afla sér upplýsinga um staðsetningu höfuðrofa fyrir rafkerfi bátsins. Þegar hann var rétt kominn í fyrstu tröppu á stiganum varð mikill hvellur og vélarúmið fyllt af reyk og eldur varð laus.

Við hvellinn fékk umsjónarmaðurinn mikið högg á hægri lærið en hélt ferð sinni áfram upp úr vélarúminu. Hann náði í slökkvitæki í stýrishúsinu og fór með það niður í vélarúmið og tæmdi það á eldinn við rofann sem hafði sprungið en það virtist ekkert hafa að segja. Annar aðili kom að og reyndi að setja CO2 slökkvikerfi bátsins í gang en þá kom í ljós að það lak með lokanum á flöskunni. Í ljós kom að þéttingu vantaði á tenginguna. Búin var til þétting á staðnum og slökkvikerfið sett af stað aftur. Það virkaði þá vel og var eldurinn slökktur með því. Töluverðar brunaskemmdir urðu í vélarúminu, sérstaklega á rafkerfi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að rofinn sem sprakk var fyrir raflagnir frá ræsirafgeymum fyrir aðalvél og neyslurafgeyma. Ef rafmagn þrýtur af ræsirafgeymi er

hægt að nota neyslurafgeyma til að gangsetja vél;

- að fram kom að viðvarandi leki var frá veðurpílari niður í vélarúm sem hafði valdið vandræðum með sjálfstýringuna. Búnaður hennar var staðsettur skammt frá rofanum sem sprakk;
- að mati aðila er líklegasta orsök óhappsins skammhlaup í rofanum vegna raka;
- að gengjurnar á tengirónni gengu ekki upp á stút CO₂ slökkvikerfisins. Tengiróin var of lítil en henni hafði verið þröngvað upp á stútin með þeim afleiðingum að hluti hans var orðinn kjagaður og skemmdur. Það hafði ekki tekist að botnskrúfa rónna við tengingu;
- að við búnaðarskoðun í júní 2004 var ekki gerð athugasemd við tengingu CO₂ slökkvikerfisins. Eftir brunann var slangan tekin frá og send í burtu. Hún var því ekki við kerfið þegar búnaðarskoðun var gerð í ágúst 2005 og án athugasemda;
- að báturinn hafði legið óhreyfður í 12 daga.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur sennilegustu orsök þess að eldur varð laus að skammhlaup hafi orðið í höfuðrofa vegna rakamyndunar við hann.

Nr. 092 / 05 Kópur

14. Eldur um borð í landi



Kópur. Skipaskr.nr. óskráður.
Smíðaður: Hafnarfirði, Plast.
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd: 5,99 m.
Skráð lengd: m.
Breidd: m Dýpt: 2,32 m.

Á brunastað © bb

Gögn: Lögregluskýrsla. Ljósmyndir Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 20. febrúar 2006 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 21. júlí 2005 var Kópur upp á landi á Ísa-firði. Veður: NA 2-3 m/s, skýjað og lofthiti 16°.

Vegfarendur urðu varir við að reyk lagði frá stýrishúsi bátsins þar sem hann stóð á vagni nálægt öðrum bátum. Þeir höfðu samband við lögreglu, sem kom fljótlega en þá hafði eldurinn brotist út um glugga á stýrishúsinu. Slökkviliðið kom á staðinn og náði fljótlega tökum á eldinum.

Öll yfirbyggingin náði að brenna ásamt innviðum í framskipi og vélakassi í afturskipi var mikið skemmdur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var búinn að standa á landi í mánuð;
- að þegar vegfarendur komu að bátnum var einungis að sjá eld í stýrishúsi og virtist hann hafa logað um stund. Þeir sáu engar mannaferðir við bátinn;
- að sögn eiganda var stýrishús bátsins læst en ekki var vandalaust að kroppa upp hleypijárn-ið. Hann hefði sjálfur gert það þegar hann var lyklalaus. Eftir brunann stóð læsingin opin;
- að eigandinn kvaðst hafa slegið út rafmagn af bátnum. Höfuðrofa, sem var bakborðsmegin aftast í vélarúmi, hafði verið slegið út;
- að ekki fóru allar rafmagnstengingar um höfuðrofann. Lensidæla var tengd á plúspól á höfuðrofa rafgeymismegin en mínuspóll var tengdur beint á lensidælu. Rafmagn lá því á skiptirofa (auto, manual, O) í stjórnborði í stýrishúsi og ekkert öryggi var fyrir lögnina. Eigandinn kvaðst hafa slökkt á rofanum svo straumur lægi ekki á lögn að dælu auk þess að hafa tekið negluna úr svo ekki væri þörf á dælunni þegar rigndi. Eftir að slökkvistarfi lauk fór lensidælan í gang og var því rafmagn á lögnum í framskipi. Klippt var þá á allar raflagnir við rafgeymi þar sem rofi dælnnar var brunninn;
- að hurðin á stýrishúsinu hafði fallið á vélarúmskappann og borið eld að honum;
- að loftræsting í stýrishúsinu var lítil og sennilega töluverður raki í því.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 102 / 05 Eyjólfur Ólafsson GK 38

15. Strandar á Straumnesi



Eyjólfur Ólafsson © Jón Sigurðsson

*Eyjólfur Ólafsson GK 38.
Skipaskr.nr. 2175.
Smíðaður: Hafnarfirði 1992,
plast. Stærð: 6,11 brl. 5,98 bt.
Mesta lengd: 8,92 m.
Skráð lengd: 7,92 m.
Breidd: 3,08 m. Dýpt: 1,4 m.
Vél: Cummins 1997, 187 kW.
Fjöldi skipverja: 2.*

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. ágúst 2005 var Eyjólfur Ólafsson GK 38 á siglingu frá Súgandafirði fyrir Straumnes. Veður: Hægviðri.

Stefna hafði verið sett fyrir Straumnes þegar komið var út úr Súgandafirði og sjálfstýring sett á. Skipstjórinn var á siglingavakt.

Skipstjórinn sofnaði og hrökk upp við að höfuð hans rakst utan í hliðarrúðu á stýrishúsinu og sá strax að þeir voru komnir í fjörubrot. Hann setti strax í afturábak en það var of seint og kom mikið högg á bátinn þegar hann strandaði á Straumnesi.

Skipstjórinn náði að losa bátinn með því að bakka og ætlaði að sigla til Bolungarvíkur. Hann vakti skipverjann sem svaf í lúkarnum en sá þá að mikill leki var kominn að bátnum að framan. Hann ákvað að sigla strax upp í fjöru en vegna lekans gat hann ekki valið hentugan stað til þess.

Fjarskiptabúnaður bátsins var óvirkur en skipverjar gátu látið vita af sér í gegnum GSM síma. Reykjavík radió barst hjálparbeiðni kl. 03:12 og hafði samband við Norðurljós ÍS 3, sem var skammt undan og fór á staðinn, en komst ekki að bátnum. Björgunarskipið Gunnar Friðriksson kom

einnig á staðinn og náði skipbrotsmönnum. Þegar féll að flaut Eyjólfur Ólafsson GK og var hann dreginn frá fjörunni og eftir nokkurn undirbúning var hann dreginn afturábak til Bolungarvíkur. Bátarnir voru komnir þangað um kl. 13:00 og var Eyjólfur Ólafsson GK hífður strax á land. Hann var mikið skemmdur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt ferilskráningu kl. 03:07 frá STK (sjálfvirkri tilkynningaskyldu) var hraði bátsins 4,373 m/s eða 8,5 hnútar þegar hann sigldi upp í fjöru í fyrra skiptið. Kl. 03:16 er ferilskráning aftur komin upp í fjöru innar á nesinu. STK tækið hélt áfram sendingu eftir það;
- að skipverjar höfðu verið að koma frá Keflavík og komið við á Suðureyri til að taka vistir. Skipstjóri taldi sig hafa verið óþreyttan við brottför þaðan en hann hafði staðið meirihluta siglingarinnar frá Keflavík;
- að GPS staðsetningartæki með plotter var í bátnum og var með aðvörunarbúnaði. Skipstjóri hafði ekki lært að setja hann inn;
- að dýptarmælir var í gangi. Hann var með aðvörunarkerfi en það hafði ekki verið gert virkt. Ekki er ljóst hvort ratsjá hafi verið í gangi en hún er einnig með aðvörunarkerfi;
- að skipstjórinn taldi að raki hefði slegið rafmagni af fjarskiptabúnaði;
- að suðurfall var og kann það að hafa haft áhrif á haldna stefnu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var stjórnanandi bátsins sofnaði á vaktinni.

Nefndin hvetur skipstjórnamenn til að tileinka sér þann öryggisbúnað sem er í siglingatækjum.

Nr. 120 / 05 Þjóðbjörg GK 110

16. Leki, dreginn til hafnar



Þjóðbjörg © Jón Sigurðsson

Þjóðbjörg GK 110. Skipaskr.nr. 1958. Smíðaður: Svíþjóð 1988, plast. Stærð: 5,86 brl. 8,73 bt. Mesta lengd: 9,97 m. Skráð lengd: 9,92 m. Breidd: 2,86 m. Dýpt: 1,14 m. Vél: Ford Mermaid, 156 kW, 1988 Fjöldi skipverja: 1.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasynti.

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

ATVIKALÝSING:

Pann 20. september 2005 var Þjóðbjörg GK 110 látin reka um 13 sml. NV af Sandgerði. Veður: NV 6 m/s.

Eftir að línan var lögð fór skipverjinn niður í lúkar og hallaði sér á bekkinn. Þegar líða tók á morguninn varð hann var við að sjóaðvörun var komin í gang og vélin ekki lengur í gangi. Sjór var kominn í lúkarinn og við athugun aftur í vélarrúmi kom í ljós að mikill austur var kominn í það. Skipverjinn ræsti austurdælurnar og fór að leita lekans en fljótlega féll rafmagnsspennan og kallaði hann þá eftir aðstoð með VHF á rás 9.

Reykjavíkurradíó TFA heyrði kallið og kl. 09:19 sendi það út neyðarkall á VHF rás 16 og var þyrta kölluð út kl. 09:26. Fyrstu skip komu til aðstoðar kl. 09:52 og tók Óli Gísli GK 112 Þjóðbjörgu GK í tog og neyðarkallið afturkallað. Skömmu síðar kom varðskip með dælur og dældi sjónum út. Björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein tók við drættinum til Sandgerðis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar búið var að dæla úr bátnum kom í ljós að lok á sjósiu fyrir sjókælingu vélar hafði losnað og stafaði lekinn frá því;
- að fyrir sjókælingu á vél var botnloki sem er 1 1/2" og er sjósían skrúfuð á hann en þessi búnaður er úr kopar. Lok sjósiunnar er fest á tvo skrúfteina upp úr húsinu og hert niður með spaðaróm en annar skrúfteinninn gengur inn í klofa á lokinu. Þannig að þegar sían er tekin úr til hreinsunar er nægjanlegt að losa upp á rónum og draga lokið til hliðar. Skipstjóri segir að það þurfi að gera reglulega;
- að sjóinntak fyrir spúlinn er einnig í vélarúmi;

- að lekaviðvörunarbúnaður var í vélarrúminu með gaumljósi og hljóðbúnaði í stýrishúsi;
- að skipstjóri taldi að sjór hafi komst í skolloftsgrein vélarinnar og stöðvað hana þar sem hann var kominn það hátt í rýminu;
- að skipstjóri taldi að rafgeymar hafi verið komnir á kaf þegar hann ræsti lensidælurnar;
- að búið er að setja splittaðar rær (rær með nælonsplitti í skrúfgangi) til að herða niður lokið á síuhúsinu.
- að samkvæmt skýrslu Landhelgisgæslunnar var útkall ALFA á þyrta 7 mín eftir að neyðarkallið barst TFA/TSK. Fram kom að upplýsingar um atvikið bárust LHG vegna bollalegginga TFA/TSK um það „hvernig breyta ætti lorantölum í brd & lgd“. Þessir þrír aðilar eru staðsettir í sama rými með aðstöðu sína.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans var að spaðarær sem festu niður lok á sjósiuhúsi losnuðu.

Nefndin hvetur menn til að aðgæta reglulega mikilvægar festingar á lokum og þéttingum á lögnum.

Nefndin vill áréttast sérstaklega að skipstjórar noti ávallt alþjóða neyðarrásina VHF 16 til neyðarkalls.

Nr. 132 / 05 Gefjun KE 19

17. Vélarbilun, dregin til hafnar



Gefjun © Jón Sigurðsson

Gefjun KE 19. Skipaskr.nr. 1920. Smíðaður: Seyðisfirði 1988, stál. Stærð: 10 brl. 14,6 bt. Mesta lengd: 11,87 m. Skráð lengd: 11,42 m. Breidd: 3,6 m. Dýpt: 1,9 m. Vél: Daewoo, 117 kW, 2000. Fjöldi skipverja: 3.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 1. október 2005 var Gefjun KE 19 á siglingu um 18 sml norður af Skaga. Veður: SV 10 m/sek.

Gefjun KE hafði verið á línuveiðum og eftir að drætti lauk síðdegis var haldið til hafnar en skömmu síðar heyrðist hávaði úr vélarrúmi og báturinn missti afl. Við athugun kom í ljós að gírin hafði bilað og viðgerð á staðnum ekki möguleg.

Skipstjóri óskaði eftir aðstoð Sædísar SI 19 og var taug tengd á milli bátanna en hún slitnaði fljótlega eftir að dráttur hófst. Þar sem betra tóg var ekki í bátunum hafði skipstjórinn samband við Vaktstöð siglinga og óskaði eftir björgunarskipi á staðinn. Björgunarskipið Húnabjörg kom til aðstoðar og dró Gefjun KE til Skagastrandar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að dráttartóg Gefjunar KE hafði verið tekið í land um sumarið;
- að vél Gefjunar KE var frá árinu 2000 en skipt hafði verið um gír um einu og hálfu ári fyrir atvikið;
- að sögn viðgerðaraðila voru tannhjól og lagerar brotnir og kúplingsdiskar slitnir. Hann taldi orsökina mætti rekja til mikils álags á gír línu-báta. Hann lagði til að svokallaður snuðventill yrði settur við nýja gírin til að mýkja átök við skiptingar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til að huga reglulega að vélbúnaði sem er undir sérstöku álagi.

Nr. 149 / 05 Ritur ÍS 22

18. Sekkur við bryggju í Sandgerðis-höfn



Ritur © Jón Sigurðsson

Ritur ÍS 22. Skipaskr.nr. 612.
Smiðaður: Hafnarfirði 1962.
Eik og fura. Stærð: 10,1 brl.
14,1 bt. Mesta lengd: 12,02 m.
Skráð lengd: 11,81 m.
Breidd: 3,26 m. Dýpt: 1,26 m.
Vél: Lister 65 kW, 1977.

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvassyni, Hilmari Snorrassyni, Pétri Ágústssyni, 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 25. október 2005 var Ritur ÍS 22 við bryggju í Sandgerði. Veður: N 10-20 m/sek.

Þegar hafnarverðir komu að bátnum að morgni 26. október var hann sokkinn og hékk í festum. Báturinn var hífður upp á bryggju og kom þá í ljós að fúi í einu borði hafði orsakað það að hann sökk.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn hafði legið í höfninni í þrjú ár, mest án umhirðu eiganda. Hafnarstarfsmenn höfðu staðið fyrir því að landtengd rafmagnsdæla hafði verið sett um borð og fylgst með bátnum, síðast deginum áður. Þá virst ekkert óeðlilegt við bátinn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en ljóst er að orsök þess að báturinn sökk er vanhirða eiganda.

Nr. 158 / 05 Kögur ÍS 40

19. Vélarvana, dreginn til hafnar



Kögur ÍS 40. Skipaskr.nr. 2656.
Smiðaður: Reykjavík / Ísafjörður
2005, plast. Stærð: 9,2 brl.
9,4 bt. Mesta lengd: 10,01 m.
Skráð lengd: 9,99 m.
Breidd: 3,03 m. Dýpt: 1,38 m.
Vél: Volvo Penta, 296 kW,
2005. Fjöldi skipverja: 1.

Kögur © Jón Sigurðsson

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvassyni, 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:

Pann 13. nóvember 2005 var Kögur ÍS 40 siglingu um 7 sjómílar NV af Hælavíkurbjargi. Veður: NV 5-8 m/s, sjólítið.

Skipverjinn var hættur veiðum og hafði sett á ferð í land. Fljótlega eftir að heimsiglingin hófst kom mikið högg á skrúfuna og báturinn varð vélarvana. Skipverjinn óskaði eftir aðstoð um kl. 17:00 og var björgunarskipið Gunnar Friðriksson sent frá Ísafirði til aðstoðar. Dró Gunnar Friðriksson bátinn til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn gat ekki sagt til um hvað fór í skrúfuna en taldi það mögulega hafa verið rekadrumb eða spýtu miðað við ákomuna á skrúfunni;
- að við höggið brotnaði öxullinn í sundur, upphengjan gekk upp og girinn gaf sig.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er ókunn.

Nr 065 / 05 Hrund BA 87

20. Eldur og sekkur, mannbjörg

Hrund © Jón Sigurðsson

Hrund BA 87. Skipaskr.nr. 7403. Smíðaður: Hafnarfirði 1995, plast. Stærð: 7,48 brl. 5,94 bt. Mesta lengd: 9,02 m. Skráð lengd: 8,44 m. Breidd: 2,69 m. Dýpt: 1,75 m. Vél: Perkins 123 kW, 1995. Fjöldi skipverja: 1.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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:

Pann 16. maí 2005 var Hrund BA 87 á línuveiðum á Patreksfjarðarflóa. Veður: NV 3-5 m/s, sjólítið og bjart.

Hrund BA var siglt úr höfn á Patreksfirði um miðnætti og kom á miðin um 25 sjómílar NV af Blakknesi um kl. 03:00, með 12 línubala. Skipverjinn hafði sett sjálfstýringuna á og sigldi með um fjögurra hnúta hraða við línulögnina. Þegar hann var að byrja að leggja úr sjötta línubalanum tók hann eftir að dökkleytan reykt lagði út úr stýrishúsinu. Hann reyndi þá að stöðva bátinn með því að nota stjórntæki rétt fyrir aftan húsið en þau virkuðu ekki.

Vegna elds og reyks lagði skipverjinn ekki í að reyna að ná í slökkvitæki sem var niðri í vistarveru framarlega í stýrishúsinu. Hann opnaði þá vélarlúguna, en við það féll hann aftur fyrir sig, rak höfuðið í þvottakarið og vankaðist. Honum tókst að drepa á aðalvélinni, losa gúmmíbjörgunarbátinn ofan á stýrishúsinu og koma honum í sjóinn og blása hann upp.

Skipverjinn yfirgaf Hrund BA og stökk í gúmmíbjörgunarbátinn. Í stökkinu lenti hann í opi bátsins með bringuna á flothring hans og hálfur útbyrðis. Við höggið missti hann andann um stund. Hann hafði ekki náð að láta vita af sér en setti neyðarsendi í gang um borð í gúmmíbjörgunarbátinum auk þess að skjóta upp neyðarblysi.

BJÖRGUNARFERLI:**Kl. 04:47**

Tilkynnti Seifur BA 17 til Vaktstöð siglinga að hann sjái mikinn reyk á Patreksfjarðarflóa.

Kl. 04:55

Tilkynnti Ljufur BA 302 til LHG að Hrund BA væri alelda á stað, 65°56'N og 25°10'V

Kl. 05:00

Ljufur BA hafði samband við LHG og er þá næstur Hrund BA eða um 3-4 sjómílar frá honum og stefni til hans. Hrund BA dettur út úr STK.

Kl. 05:09

Tilkynntir Ljufur BA að hann sjái rauðan neyðarflugeld frá staðnum.

Kl. 05:16

Ljufur BA er búinn að bjarga skipbrotsmanninum, sem var nokkuð þrekaður en ekki í neinni hættu. Hrund BA alelda.

Áætlaður siglingatími til Patreksfjarðar er ein klst. og 45 mínútur.

Kl. 07:17

Ljúfur BA kemur til hafnar á Patreksfirði.

Kl. 12:00

Tilkynntu bátar á Patreksfjarðarflóa að sprenging hefði orðið á þeim slóðum þar sem Hrund BA hefði verið. Siglt var á staðinn og var Hrund BA þá sokkin. Ólíubrák sást og tveir lóðabelgir merktir í bátnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í stýrishúsinu var reykskynjari og ekki vitað betur en hann væri í lagi. Skipverjinn heyrði ekki í honum þó að hurðin væri á krók;
- að um borð var SOLO elda- og hitunarvél sem var í gangi. Hún var staðsett niðri í vistarveru, bakborðsmegin. Skipverjinn taldi sennilega skýringu á eldsupptökum vera frá henni. Hún hefði samt verið skoðuð í búnaðarskoðun í febrúar og var þá í fullkomnu lagi og ekki orðið vart við neinar bilanir í henni;
- að olíugeymir fyrir eldavélina og aðalvélina var fram í, undir þilfari í vistarveru;
- að sögn skipverjans var rafmagnskerfi bátsins í góðu lagi;
- að eitt slökkvitæki var um borð og var það staðsett fram í vistarveru sem var fremst í stefni. Lítilsháttar hæðarmunur var á þilfari hennar og stýrishússins;
- að spúlslanga virkaði ekki eftir að drepíð hafði verið á vélinni;
- að ekki er til nákvæm staðsetning flaks Hrundar BA.

NEFNDARÁLIT:

Samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum hefur nefndin ekki forsendur til að segja til um hvers vegna eldur varð laus.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Vegna tíðra bruna í smábátum leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands kanni möguleika á föst- um slökkvibúnaði í vistarverum þeirra.

Nr. 094 / 05 Gugga SH 80

21. Strandar, stjórnandi sofnar



Gugga á strandstað © Lögreglan

Gugga SH 80.
Skipaskr.nr. 6412.
Smíðaður: Hafnarfirði 1982,
plast. Stærð: 5,34 brl. 4,33 bt.
Mesta lengd: 7,59 m. Skráð
lengd: 7,49 m. Breidd: 2,49 m.
Dýpt: 1,51 m. Vél: Volvo Penta
108,9 kW, 1995. Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, 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 27. júlí 2005 var Gugga SH 80 á siglingu til hafnar í Grundarfirði. Veður: Logn og sjólaust.

Skipverjar höfðu verið á handfæraveiðum norðan megin í Bjarnareyjarál. Eftir rúmlega sólarhrings útiveru eða um kl. 08:00 var lagt af stað til hafnar í Grundarfirði og var skipstjóri á siglingavaktinni til 08:30. Tók þá hinn skipverjinn við stjórn og skipstjóri gaf honum upp stefnuna en skipstjóri fór og lagði sig.

Þegar báturinn var kominn fyrir Krossnes sofnaði stjórnandi hans og vaknaði við að báturinn strandaði rétt fyrir kl. 10:00. Hann var þá staddur í malarfjöru rétt fyrir sunnan Setberg, austan megin í firðinum.

Skipstjórinn vaknaði við strandið og lét vita um það. Mundi SH kom á staðinn kl. 11:15 og dró hann Guggu SH á flot og til hafnar á Grundarfirði um kl. 12:00.

Gugga SH var tekin strax á land og kom þá í ljós að hún var talsvert skemmd. Ákomur voru á botni stjórnborðsmegin, gafl á skut hafði gliðnað, botnstykki gengið inn í bátinn og leki þar. Skrúfan var ónýtt, laskað hældrif og flapsi stjórnborðsmeginn dottinn af. Einnig voru skemmdir í lest en rör sem hélt þilfarinu uppi losnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var á 10-11 hnúta ferð þegar hann strandaði;
- að um borð voru 8-900 kg af fiski;
- að þeir voru búnir að fara tvo róðra. Róðrarnir tóku um 1-1,5 sólarhring;
- að um borð voru þrjár rúllur og einn maður gat sinnt þeim. Skipverjar skiptust á vöktum, 3-4 klst. í senn, +/- 1 klst. Skipverjinn sem sofnaði hafði sofið frá kl. 04:00-08:00;
- að skipverjinn sem var við stjórn var réttindalaus. Hann hafði ekki mikla reynslu á sjó en hafði einu sinni verið á grásleppuveiðum auk tímabundinna starfa á sjó s.l. vetur;
- að siglingaleiðin var vel merkt inn í siglingatölvu sem skipverjinn kunni að fara eftir. Aðvörunarkerfi var í tölvunni en það ekki notað;
- að fram kom hjá skipstjóra að megin tilgangur þess að þeir væru tveir um borð, væri að fyrirbyggja langar vökur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn strandaði var að stjórnandi hans sofnaði við stjórn.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Í ljósi tíðra óhappa sem hafa orðið þegar einn maður hefur verið á siglingavakt og sofnað telur nefndin ástæðu til að gera eftirfarandi tillögu í öryggisátt:

Að Siglingastofnun Íslands skoði kosti þess að viðurkenndur vökubúnaður „Vökustaur“ verði skyldaður um borð í öll sjóför þar sem einn maður standi siglingavakt enda sé ekki annar viðvörunarbúnaður til staðar.

SLYS Á NETA-, SKEL- OG LÍNUBÁTUM

Nr. 018 / 05 Grundfirðingur SH 24

1. Skipverji slasast við að stíga á hníf

Grundfirðingur © Jósef Ágírfel Stefánsson

Grundfirðingur SH 24.
Skipaskr.nr. 1202. Smíðaður:
Stál, Garðabæ, 1972.
Stærð: 150,8 brl. 255,0 bt.
Mesta lengd: 35,38 m.
Skráð lengd: 32,02 m.
Breidd: 6,7 m. Dýpt: 5,55 m.
Vél: Caterpillar, 578 kW, 1998.
Fjöldi skipverja: 9.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 10. september 2004 var Grundfirðingur að línuveiðum á Látragrunni. Veður: SA 8-13 m/s.

Á vaktaskiptum var einn skipverja inn í stakkageymslunni við að afklæðast hlífðarfötum og á leið í morgunmat. Þegar hann var kominn með vinstri fót úr stígvélinu, steig hann niður og lenti með fótinn á hníf sem hafði skorðast í gólfgrindinni, með skaftið niður og hnífsblaðið upp. Við þetta fékk hann 2,5 sm sár á fótinn sem var djúpt og náði inn að beini.

Skipstjóri lokaði sárinu með þremur sporum. Slasaði fór til læknis þegar komið var til hafnar í Grundarfirði fjórum dögum síðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði hafði gengið inn í stakkageymsluna og að þessu svæði og að hans mati hefði hann átt að verða var við hnífinn ef hann hefði verið fastur í grindinni þá. Næg birta var í stakkageymslunni;
- að slasaði var búinn að girða buxurnar niður að stígvélunum eins og hann geymdi þær í

stakkageymslunni og lyft vinstri fæti upp úr til að klæða sig úr hægra stígvéli. Þegar hann steig niður lenti hann með ilina beint ofan á hnífsblaðið;

- að skipsfélagi slasaða hafði misst hnífinn úr hulstri án þess að verða þess var. Hnífurinn hafði lent með skaftið niður á milli í gólfgrind sem var 2-3 sm gólfi og skorðast þar;
- að hnífurinn var af sænskri gerð og algengur að sögn slasaða. Hann væri í plasthulstri sem hann er þrykktur í til festingar. Skipverjar voru með hnífana öfuga undir hlífðarstakki og festu þá með einangrunarbandi við axlaböndin. Þeir sækja þá undir stakkinn til að þurfa ekki að fara með þá um hálsmálið. Slasaði sagðist einnig hafa verið með svona hníf en ekki treyst á festuna í hulstrinu. Til að tryggja hana hafði hann vafið einangrunarbandi um skaftið. Við það sat hnífurinn vel fastur að hans sögn;
- að skipverjinn sem missti hnífinn hafði nýlega skipt um hníf og hafði vafið einangrunarbandi um skaftið, við blaðið. Að hans sögn hafði hann ekki sett nægjanlega mikið af einangrunarbandi en eftir óhappið bætti hann töluverðu við og sat þá hnífurinn betur. Hann hafði ekki lent í því áður að missa hnífinn, þrátt fyrir litla vafningu;
- að ekki var mikil hreyfing á skipinu;
- að skipverjinn var vanur sjómaður og hafði verið á næturvaktinni þ.e. vakandi frá miðnætti og þar til slysið varð um kl. 06:30. Skipverjar voru að koma frá því að taka fyrstu lögn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er að hnífur var ekki nægjanlega fastur í hulstri.

Nefndin hvetur menn til að gæta vel að festu hnífa sinna og nota öll ráð til að tryggja geymslu þeirra.

Nr. 033 / 05 Magnús SH 205

2. Skipverji sker sig á hendi



Magnús © Halþór Hreiðarsson

Magnús SH 205. Skipaskr.nr. 1343. Smíðaður: Akureyri 1974, stál. Stærð: 141.9 brl. 226.2 bt. Mesta lengd: 31.45. Skráð lengd: 28.2. Breidd: 6.7 m. Dýpt: 5.6 m. Vél: MWM 563 kW, 1973/2. Fjöldi skipverja: 6.

Gögn: Lögregluskýrslur

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. maí 2005 af Inga Tryggvassyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 6. janúar 2005 var Magnús SH 205 á netaveiðum á Breiðafirði. Veður: Hægviðri, sjólítið.

Skipverji var að slægja þorsk þegar hann skar sig á vinstra handarbaki og niður á vísifingurinn. Bundið var um sárið og hélt skipverjinn áfram störfum. Tólf dögum seinna fór að grafa í sárinu og leitaði hann til læknis. Skipverjinn var níu daga frá vinnu vegna þessa.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til að huga vel að góðu hreinlæti í kringum opinn sár.

Nr. 048 / 05 Sæborg PH 55

3. Skipverji fellur á þilfari



sæborg © Jósef Ægir Stefánsson

Sæborg PH 55. Skipaskr.nr. 1475. Smíðaður: Akureyri 1977, eik. Stærð: 40,1 brl. 36 bt. Mesta lengd: 18,8 m. Skráð lengd: 17 m. Breidd: 4,8 m. Dýpt: 2,23 m. Vél: Caterpillar, 300 kW, 1988. Fjöldi skipverja: 4.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, 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:

Pann 21. mars 2005 var Sæborg PH 55 að netaveiðum á Axarfirði. Veður: Logn og gráð.

Eftir að netadrætti lauk tók einn skipverja efst í netarúlluna og ætlaði að vega hana inn fyrir borðstokkinn en féll aftur fyrir sig og lenti á bakið á kant úrgreiðsluborðsins.

Slasaði fann til mikils sársauka í bakinu og ákvað skipstjóri að sigla til Kópaskers og koma honum undir læknishendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði stóð á palli sem var um 120x50 sm og 25 sm hár. Hann var ekki viss um hvort hann missti takið á netarúllunni og stigið þess vegna út fyrir pallinn, eða öfugt;
- að slasaði taldi að stærri pallur mundi afra annarri vinnu á þilfarinu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 071 / 05 Portland VE 97

4. Skipverji fær meltu og gall í auga



Portland © Tryggvi Sigurðsson

Portland VE 97. Skipaskr.nr. 2101. Smíðaður: Njarðvík 1990, stál. Stærð: 34,4 brl. 77 bt. Mesta lengd: 19,12 m. Skráð lengd: 17,28 m. Breidd: 4,8 m. Dýpt: 4,18 m. Vél: Volvo Penta 220 kW, 1990. Fjöldi skipverja: 4.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, 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:

Pann 22. febrúar 2005 var Portland VE 97 á netaveiðum fyrir austan Vestmannaeyjar Veður: Hægviðri, lítill sjór.

Skipverji sem var í aðgerð á þorski fékk innihald kviðarhols (gall) í vinstra auga. Strax var reynd skolun með vatni og skolað af og til þar til komið var til hafnar. Við komuna leitaði skipverjinn til læknis sem taldi að skolun væri fullnægjandi aðgerð og ekkert gert frekar.

Vegna aukinna þjáninga leitaði skipverjinn aftur til læknis og fékk lyf til að bera í augað. Premur dögum síðar var hann sendur til augnsérfræðings og kom þá í ljós að hornhimnan var illa brennd og sjón komin niður í 10-15% á þessum tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn líffræðings hjá Hafrannsóknarstofnun er gall sterkasti meltingavökvi magans og má því ætla að það hafi brennt augað;
- að augnaskolunarglas er ekki hluti lyfjakistu fyrir skipið;
- að um einhverja varanlega sjónskerðingu verður að ræða hjá slasaða.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nefndin hvetur sjómenn til að skoða einnig þann möguleika að nota hlífðargleraugu við hættulegar aðstæður.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndinni þótti rétt að leita til sérfræðings á sviði augnlækninga og fékk eftirfarandi upplýsingar um viðbrögð við fiskgalli í auga:

1. Aðalatriðið er að skola fljótt úr auganu með miklu vatni eða jafnvel sjó. Skola þarf í a.m.k. klukkustund þegar um er að ræða basíska vökva sem eru með hátt pH gildi, eins og gall.
2. Eftir að upphafsskolun er lokið má skola með ísótópísku saltvatni (0,9% NaCl) eða öðrum saltvatnslausnum sem ætlaðar eru til vökvagjarfar í æð.

3. Nauðsynlegt er að hreinsa föst efni úr auganu ef þau eru til staðar. Í flestum tilfellum skolast þau úr við vatnsbaðið.
4. Mælt er með því að skipstjórnendur hafi samband við augnlækni og fái leiðbeiningar um meðferð.
5. Mælt er með að þeir sem taka á móti sjúklingum á sjúkrahúsum með svona áverka eigi helst að mæla pH gildi í auganu.

Nr. 130 / 05 Rífsnes SH 44

5. Skipverji slasast á hendi



Rífsnes SH 44. Skipaskr.nr. 1136. Smíðaður: Noregi 1968, stál. Stærð: 236,7 brl. 372 bt. Mesta lengd: 38,05 m. Skráð lengd: 35,42 m. Breidd: 7,78 m. Dýpt: 6,25 m. Vél: Caterpillar, 746 kW, 1980 Fjöldi skipverja: ?

Rífsnes © Gunnar H. Jónsson

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, 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 26. apríl 2005 var Rífsnes SH 44 að línuveiðum á Flákanum á Breiðafirði um 35 sml NA af Rífi. Veður: Logn.

Verið var að draga línuna og einn skipverji að færa fullan línurekka til þegar annar endi hans féll í þilfarið. Í fallinu varð þumalfinger hægrí handar skipverjans fyrir honum. Slasaði hélt áfram vinnu sinni þrátt fyrir eymsli og bólgu sem sótti í fingerinn.

Þegar komið var í land eftir tvo sólahringa leitaði slasaði læknis og síðar á slysadeild. Hann var illa tagnaður en einnig voru liðbönd og liðfestingar ónýtt.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í skipinu er Mustad línubeitningavél með tilheyrandi búnaði. Línurekkinn sem um ræðir er notaður til geymslu línunnar milli lagna. Fullur línurekki er um 200 kg og er geymdur á

tveimur vögnum og er raðað skipulega í stjórnborðsiðunni;

- að hver línurekki er 3ja metra langur stálvinkill, festur á álskúffu sem til endanna fellur yfir 100 mm langt plastspor, en það er 10 mm að hæð og fest á hvorn vagn. Á meðan verið er að fylla rekkann er hann festur við rekkann fyrir framan. Þegar rekki fyllist er honum lokað til endanna, losaður frá fremri rekkannum og vögnunum með honum rennt á pláss;
- að talið er að sveigja geti komið á rekkana ef mikil þyngd kemur á annan endann sem valdið getur því að hinn endinn vindist upp af sporinu;
- að skipverjar álitu að brautin hafi ekki legið fyllilega upp í álskúffunni þegar skipverjinn ætlaði að renna henni út í síðu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til þess að línurekkinn sat ekki tryggilega á sporinu að aftan.

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM

Nr. 029 / 05 Hoffell SU 80

1. Skipverji slasast við fall á þilfari



Hoffell SU 80 Skipaskr.nr. 2345. Smíðaður: Holland 1981, stál. Stærð: 673.6 brl. 1293 bt. Mesta lengd: 61.14 m. Skráð lengd: 56.9 m. Breidd: 9.5 m. Dýpt: 7.0 m. Vél: MaK 1993, 2940 kW. Fjöldi skipverja: 13.

Hoffell © Þorgeir Baldursson

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. maí 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pétri Ágústssyni, 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 17. febrúar 2005 var Hoffell SU 80 að fara út frá Þorlákshöfn og var rétt kominn út fyrir garðinn. Veður: Hægviðri.

Skipverjar voru nýbúnir að landa og voru að gera klárt til nótaveiða. Einn skipverja ætlaði að fara að ná í granna vírinn af „aulanum“ sem fer í snurpuvírinn þegar hann skyndilega féll á vinstra hné á þilfarið.

Strax var ljóst að um alvarlegt óhapp var að ræða og var snúið inn til Þorlákshafnar aftur og slasaða komið til læknis. Í ljós komu slæmir áverk- ar á hné þar sem sinar og vöðvi slitnuðu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki var búið að þrifa þilfarið eftir löndun- ina. Ekki er alveg ljóst hvað varð til að skip- verjinn féll en álit manna er að grútur hafi ver- ið á þessu svæði;
- að skipið var búið að vera um 21/2 sólar- hring í höfn. Slasaði var í afleysingum á skip- inu, mjög vanur sjómaður, óþreyttur og vel fyrir kallaður;
- að slasaði var í góðum öryggisstígvélum sem höfðu reynst honum vel og með hjálm;
- að í nóvember 2003 (mál nr. 007/04) varð fallslys um borð í skipinu sem leiddi til sérstak- ar ábendinga um að þilför yrðu háлкуvarin. Það hafði verið gert að hluta, þ.e. einungis á afturskipi en ekki fram á. Fram kom hjá skip- stjóra að verið væri að kanna nýtt efni til að háлкуverja þilför.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nefndin fagnar því að í skoðun séu kostir til að auka öryggi skipverja um borð í þessum efnum. Nefndin vísar til sérstakra ábendinga í máli nr. 007/04.

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM

Nr. 002 / 05 Þorvarður Lárusson SH 129

1. Skipverji slasast við hífingu



Þorvarður Lárusson SH 129.
Skipaskr.nr. 1622.
Smíðaður: Ísafirði 1982, stál.
Stærð: 179,8 brl. 250,6 bt.
Mesta lengd: 28,89 m.
Skráð lengd: 26,9 m.
Breidd: 7,24 m. Dýpt: 6,05 m.
Vél: Grenaa 1981, 659 kW.
Fjöldi skipverja: 9.

Þorvarður Lárusson © Jón Sigurðsson

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokasýrsla afgreidd á fundi 9. maí 2005 af Inga Tryggva- syni, Hilmar Snorrasyni, Pétri Ágústssyni, 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 30. október 2004 var Þorvarður Lárusson SH 129 að togveiðum vestur af landinu. Veður: NV 8 m/sek.

Verið var að láta trollið fara og var lengjan kom- in út að mestu þegar bakborðsgrandaravír festist á tromlunni. Til að losa festuna var keðjuvasi sett- ur utan um báða grandarana og híft í með bak- borðs gils. Einn skipverja veitti því athygli að höf- uðlínan fór undir lengjuna og var að rífa skverinn. Skipverjinn fór því fram á þilfarið aftan við brú til að segja spilmanni til við að hífa lengjuna yfir til stjórnborða með stjórnborðs grandaravindunni. Spilmaður taldi sig taka í stjórnborðs stjórnstöng grandaraspilsins en fyrir mistök tók hann í stjórn- stöng stjórnborðsgilsvindu með þeim afleiðingum að gilsinn sleit keng sem gilskrókurinn var fastur í. Krókurinn skaust fram þilfarið og lenti í baki skip- verjans sem féll í þilfarið.

Slasaða var komið til hjálpar þar sem hann lá andstuttur í þilfarinu. Ákveðið var að taka trollið og sigla með slasaða til lands þar sem honum var komið til læknis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var nýlega komið í eigu útgerðar og skipverjar því ekki vanir búnaðinum;
- að stjórnun vindanna var í afturkanti brúar. Stjórnlokum er raðað í pörum í eina röð í stjórnborðið. Fyrst koma grandaravindurnar svo togvindrarnar og næst gilsvindurnar en síð- ast er flottrollsvindan og akkerisvindan. Allar stjórnstangir eru merktar með svörtu lettri á hvíttri plötu;
- að allar stjórnstangirnar eru eins bæði að hæð og lögun;

- að dimmt var að kvöldi og lýsing í brú lítil til að tryggja betra útsýni úr brúnni;
- að falir gilsanna voru 22 til 25 mm Dynex tóg með króki, reklás og sylgju sem er um augað á tóginu. Gilskróknum var húkkað beint í keng sem soðinn var ofan á lunninguna við skutrennuna. Samskonar fyrirkomulag var á bakborðsgilsinum;
- að eftir slysið var kengurinn soðinn aftur á lunninguna. Báðum megin voru splæstar tvær stroffur, önnur styttri og grennri en hin. Ætlast er til að ef grennri stroffan slitnar taki sverari við svo ráðrúm gefist til að stöðva hífingu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að hífing var í rangt spil.

Nefndin fagnar því að brugðist var við vanbúnaði gilsanna á viðeigandi hátt með því að setja stroffu með veikum hlekk á milli þeirra og kengsins. Nefndin vekur athygli sjómanna á mikilvægi þess að hafa slitspotta á milli gilskróka og kengja í lunningum til að tryggja sem best öryggi ef mistök verða við hífingar eins og hér átti sér stað.

Nefndin beinir því til skipstjórnarmanna, séu þeir óvanir búnaðinum eins og í þessu tilfelli, að þeir geri viðeigandi ráðstafanir til að auðvelt sé að aðgreina stjórnstangir við hífingar við lítil birtuskilyrði.

Nr. 003 / 05 Beitir NK 123

2. Skipverji slasast þegar leiðari slæst til



Beitir © Hilmar Snorrason

*Beitir NK 123. Skipaskr.nr. 226.
Smiðaður: Þýskalandi 1958, stál.
Stærð: 756 brl. 1031 bt.
Mesta lengd: 66,24 m.
Skráð lengd: 60,50 m.
Breidd: 10 m. Dýpt: 7,58 m.
Vél: Wärtsilä 1979, 1943 kW.
Fjöldi skipverja: 12.*

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Lokasýrsla afgreidd á fundi 9. maí 2005 af Inga Tryggvassyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 10. september 2004 var Beitir NK 123 að kolmunaveiðum með flotvörpu 63°16'N og 12°05V. Veður: Hægviðri

Verið var að taka trollið og átti að fara að hífa pokann fram á síðu með leiðurum í stertinn og rússann. Tveir skipverjar höfðu komið leiðurunum út fyrir borðstokkinn og fylgdust með þeim, en þegar rússanum sló ekki frá skipinu leit annar þeirra út fyrir lunningu til að sjá hverju sætti. Leiðarinn skaust þá upp með síðunni og lenti á höfði skipverjans sem rotaðist og kastaðist í þilfarið.

Nærstaddur skipverji hlúði að slasaða þar til hann rankaði við sér og var honum þá komið inn. Veifarfarin voru tekin inn strax og haldið til hafnar og slasaða komið til læknis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var með hjálm og virtist leiðarinn hafa lent á honum miðað við ummerki sem sáust á honum;
- að sögn slasaða var hann minnislaus frá því byrjað var að hífa í togvira til að taka holið og þar til hann kom í land um morguninn. Slasaði telur að hann hafi verið að gæta að því hvers vegna leiðaranum sló ekki frá skipinu eftir að gefið var merki með flautunni;
- að slasaði hafði margra ára reynslu til sjós og á veiðum með flotvörpu;
- að sögn slasaða voru margir afleysingamenn með litla reynslu um borð;
- að pokinn er leystur alveg frá belgnum og hífður, með stertinum, fram í fremri snurpugálga og þar er fiskidælan sett í pokann til að dæla aflanum. Einnig er hann hífður með rússanum upp í aftari snurpugálga;
- að tveir sleppikrókar eru fyrir leiðarana, annar er „geymslu“ sleppikrókur á síðunni til að hindra að leiðararnir geti slegið undir skipið og í skrúfunu. Hinn er afturá skut og heldur í stroffu í fremri enda pokans á meðan pokinn er leystur frá belgnum og þar til skipinu hefur verið hagrætt, svo óhætt sé að sleppa honum og

hífa fram eftir. Rússaleiðarinn er lásaður í þessa stroffu;

- að þegar undirbúningi við að hífa pokann fram á síðuna er lokið og skipstjóri hefur hagrætt skipinu gefur hann merki með skipsflautunni um að sleppa úr sleppikrókunum og byrja má að hífa í leiðarana;
- að sleppikrókurinn, sem var afturá og hélt í pokann, stóð á sér og hélt því pokanum og rússaleiðaranum föstum. Leiðarinn lá því enn með síðunni og aftur á skut þegar híft var í hann en sló ekki frá síðunni þegar skipinu var snúið til stjórnboða.
- að sögn slasaða hafði ekki borið á því að þessi sleppikrókur ætti til að opnast ekki;
- að afli í pokanum var 110 tonn;
- að eftir slysið var þessi þáttur starfanna áhættugreindur og í framhaldi af því var verklagsreglum breytt í þá veru að nú má ekki hífa í leiðarana fyrr en séð er að þeir hafi slegið frá skipinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er að sleppikrókur stóð á sér og slasaði stakk höfðinu út fyrir borðstokkinn þegar híft var í leiðarann.

Nefndin fagnar því að breytt hefur verið verklagi og bendir skipstjórnendum jafnframt á að þeim sé skylt að framkvæma áhættugreiningu á störfum um borð samkvæmt reglugerð um öryggi og hollustuhætti, sbr. reglugerð nr. 786/1998.

Nr. 005 / 05 Áskell EA 48

3. Skipverji slasast við að klemma sig



Áskell © Óþekktur

Áskell EA 48. Skipaskr.nr. 1807.
Smiðaður: Ulsteinvik Noregi
1987, stál. Stærð: 821 btl.
1236 bt. 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. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. maí 2005 af Inga Tryggvassyni, Hilmarí Snorrassyni, Pétur Ágústssyni, 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 1. júlí 2004 var Áskell EA 48 að hefja veiðar með flotvörpu á Rauða torgi. Veður: ???

Skipverjar voru að undirbúa veiðarnar og þrír þeirra unnu við að slá aftari snurpugálga út fyrir stjórnborðssíðuna. Einn þeirra fór upp á lunningu til að ná til splittis, sem náðist ekki að lyfta nægjanlega, og toga það svo hægt væri að slá gálganum út. Gálginn var færður út með glussaafli og þegar hann kom í ytra sæti varð langatöng hægrihandar skipverjans á milli.

Hlúð var að slasaða og bundið um fingurinn til bráðabirgða. Skipinu var þegar snúið til lands, þar sem slasaða var komið til læknis. Við læknisskoðun kom í ljós að nögl fingursins hafði farið af og fremsta kjúka var brotin.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að aftari snurpugálgi er notaður til að hífa hlaupara í rússanum þegar pokinn er hífður fram á síðu til að dæla aflanum úr honum. Armi í gálganum er slegið út og hangir blökkinn í honum. Arminum er slegið út eða inn eftir atvikum og getur hann snúist um það bil 70 til 80° á láréttum fleti í gálganum. Þessi snúningur er vökvadrifinn;
- að splitti er til að festa arminn í viðkomandi stöðu. Splittið situr í baulum sem eru fyrir ofan og neðan arminn og á efri enda þess er soðið handfang. Handfangið er nokkuð stór hringur sem rakst í trissuna og varnaði því að splittið gæti gengið upp í efri bauluna. Splittið stóð því fyrir arminum og hafði bognað og gat ekki snúist. Handfangið gekk ekki upp með blökkinni eins og það hafði gert áður en splittið bognaði;
- að sérstakur búnaður eða uгла var til að lyfta splittinu upp þegar færsla armsins á sér stað. Uglan var soðin ofan á gálgann og í henni hangir trissa en falur trissunnar er festur í handfangið. Færsla splittisins þarf að vera nákvæm. Hún má ekki vera of lítil því þá er

splittið fyrir arminum eins og gerðist í þetta skipti. Ef splittið fer of hátt er hætta á því að það fari upp úr efri baulunni og þá þarf að senda mann upp til að koma því fyrir að nýju;

- að sögn eins skipverja skipti hann um blökk og lás trissunnar tveimur árum áður og kvaðst hann hafa sett samskonar búnað þannig að hæð trissunnar breyttist ekkert. Ekki var að sjá að ugla hafi bognað;
- að eftir slysið var smíðað nýtt splitti og soðið mun minna auga fyrir falinn;
- að lunningin var tvískipt, heil að neðan og rör yfir henni;
- að slasaði steig upp á neðri hluta lunningarinnar til að ná til splittisins. Hann studdi hægri hendi á neðri hluta armsins og teygði vinstri hendi yfir hann til að ná til splittisins;
- að færsla armsins var út og í átt til slasaða þar sem hann stóð á lunningunni;
- að skipið var á ferð þegar skipverjinn stóð upp á lunningunni;
- að sá sem stjórnaði tilfærslunni á gálganum sá ekki að slasaði var með hönd á gálganum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er vanbúnaður við færslu arms á snurpugálga og óaðgæsla.

Nr. 014 / 05 Kitti BA 741

4. Skipverji slasast á fæti við dragnótaveiðar



Kitti © Jón Sigurðsson

Kitti BA 741
Skipaskr.nr. 1470.
Smíðaður: Hafnarfirði 1976, eik.
Stærð: 29,69 brl. 33 bt.
Mesta lengd: 18,52 m.
Skráð lengd: 17,18 m.
Breidd: 4,79 m Dýpt: 2,20 m.
Vél: Caterpillar 269 kW, 1976.
Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur. Skipsdagbók Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgangi á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 22. september 2003 var Kitt BA 741 að dragnótaveiðum í Álfamýradýpi í Arnarfirði. Veður: N 1-3 m/s og lítillsháttar undiralda.

Þegar verið var að kasta nótinni og seinni grandarinn byrjaði að renna út stóð annar skipverji inni í bugt á neðri grandara sem herptist að fætinum. Grandarinn kippti skipverjanum nánast fyrir borð en hann náði handfestu þar til skipið var stöðvað og losnaði þá fóturinn úr bugtinni.

Slasaða var hjálpað inn í stýrishús, haft samband við lækni, sem ráðlagði að koma með hann strax á sjúkrahús er til hafnar væri komið. Veiðarfærin voru þegar innbyrt og haldið til Bíldudals. Eftir skoðun læknis á fætinum var slasaða leyft að fara heim en morguninn eftir var hann lamaður öðrumegin á líkamanum. Hann var fluttur með sjúkraflugi á sjúkrahús í Reykjavík þar sem í ljós kom að vegna mars á hálsæð olli það blóðtappa sem fór í heila.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar komið var undir lok dagsins og lítill afli verið fréttist af fiski í „Dýpinu“ og var haldið á staðinn til að ná kasti fyrir myrkur;
- að neðri grandarinn er 18 mm vírmanila og var hringaður niður á þilfarið fyrir köstun;
- að eftir að skipverjinn hafði lásað stjórnborðs tóginu í stjórnborðsgrandarana tók hann aðeins í nótina þar sem hann taldi að flækja væri að fara út. Síðan hraðaði hann sér yfir í bakborðssíðu til að koma pokanum fyrir borð en að hans sögn var pokinn nánast rifinn úr höndunum á honum vegna ferðar á skipinu. Í því herptist grandarinn að fætinum og þegar stígvélið dróst af fætinum drógust buxurnar einnig niður og axlaböndin þrengdu að hálsi og herðum;
- að sögn skipstjóra var kúplað frá á meðan lásað var saman og síðan sleppti hann úr sleppikróknum og nótin byrjaði að renna út. Fór hann þá inn í stýrishús, kúplaði að og keyrði á meðan nótin var að renna út. Þegar skipstjóri heyrði öskur skipti hann í afturábak til

að stöðva, kúplaði svo frá og hraðaði sér aftur á;

- að báturinn er afturbyggður og var lítill íveruklefi í afturhluta stýrishúss og við hlið þess var skýli í bakborðsganginum. Þetta fyrirkomulag hindraði alveg að skipstjóri gæti séð hvað fór fram aftur á;
- að slysið varð á milli kl. 19:00-19:30, farið að bregða birtu, lýsingar vinnuljósa ekki farið að gæta og því skuggsýnt á þilfarinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var sú að hinn slasaði steig inn í bugt.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin beinir því til sjómanna að gæta sérstakrar varúðar þegar yfirsýn stjórnenda er takmörkuð af einhverjum ástæðum.

Nr. 015 / 05 Hamar SH 224

5. Skipverji slasast við fall í lest



Hamar © Jósef Ægir Stefánsson

Hamar SH 224. Skipaskr.nr. 253.
Smíðaður: Selby Bretlandi 1964,
stál. Stærð: 243,8 brl. 344 bt.
Mesta lengd: 37,22 m.
Skráð lengd: 34,32 m.
Breidd: 7,62 m. Dýpt: 5,98 m.
Vél: Lister Blackstone 736 kW,
1976 Fjöldi skipverja: 8.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Péttri Ágústssyni, 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:

Pann 27. janúar 2005 var Hamar SH 224 að togveiðum í Kolluál. Veður: SV 0 m/s og dálítill veltingur.

Skipverjar höfðu lokið við að ganga frá afla síðast hols. Tveir voru á leið upp úr lest og hugðust

fara upp um fremri lestarlúgu, sem var opin. Annar þeirra stóð upp í efsta kari í lúgukarminum og hélt með annarri hendi í karminn. Hinn hugðist vega sig upp á körin og taldi sig ná taki í lúgukarminum en í staðinn greip hann í handlegg félagasíns, sem gaf eftir og við það missti hann takið og féll aftur fyrir sig.

Slasaði kom með hægri síðu niður á kör sem raðað var á lestartöglfið og við það missti hann andann stundarkorn en þegar hann hafði náð jafnvægi á öndun komst hann með aðstoð upp úr lestinni. Eftir að komið var til hafnar morguninn eftir leitaði slasaði læknis og kom þá í ljós að tvö rifbein voru brotin.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þriggja kara hæð var undir lúgunni, þau voru 460 lítra svo kölluð 1/2 kör;
- að stigi og mannop var fremst í lestinni en karastæða var aftan við hann;
- að enginn laus stigi var til staðar til uppgöngu um lestarlúguna.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að ekki var leitað öruggrar uppgöngu.

Nr. 017 / 05 Guðmundur í Nesi RE 13

6. Skipverji slasast á hendi



Guðmundur í Nesi © Hilmar Snorrason

Guðmundur í Nesi RE 13.
Skipaskr.nr. 2626.
Smíðaður: Stál, Tomrefjord Noregi,
2000. Stærð: brl. 1315.
bt. 2424,4. Mesta lengd: 66 m.
Skráð lengd: 59,43 m.
Breidd: 14 m. Dýpt: 8,67 m.
Vél: Wärtsilä, 5520 kW, 2000.
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Péttri Ágústssyni, 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:

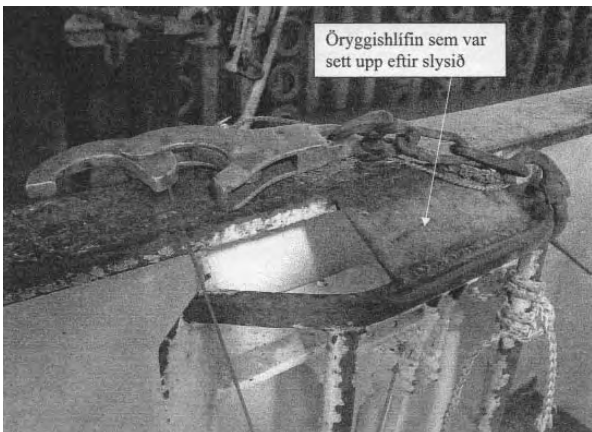
Þann 31. janúar 2005 var Guðmundur í Nesi að togveiðum á Hampiðjutorginu djúpt vestur af landinu. Veður: SSV 12-14 m/sek.

Kl. 16:20 var verið að taka trollið, búið að hífa bakstroffurnar upp og húkka þeim í sleppikrókinn. Einn skipverja sá um það bakborðsmegin og þar sem töf varð á að strekkt væri í grandaralengjuna aftur í sleppikrók losaði hann falinn á upphalaraspilinu úr bakstroffunni. Hringaði hann falinn niður með hægri hendi um leið og hann slakaði spilinu með vinstri hendi. Þegar híft var í bakborðsgrandarann strekktist á lengjunni og sleppikrókurinn lagðist fram með lunningunni og ofan á vinstri hönd skipverjans. Hann hafði samkvæmt venju stungið henni niður um op á ramma er umlykur stjórnstangir spilsins.

Skipverjinn handarbaksbrotnaði og greipin á milli þumal- og vísifingurs skarst upp. Hlúð var að slasaða, trollið tekið og siglt áleiðis til lands. Óskað var eftir þyrlu og kl. 19:29 var slasaði kominn um borð í hana og honum komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bakstroffan er 22 mm keðja;
- að stjórnstangir upphalaraspilsins eru staðsett- ar innan á skutrennulunngu, þar sem röra- rammi umlykur þær til hlífðar. Hann var allur opinn og hægt að ná til þeirra lóðrétt að ofan og lárétt til hliðar;
- að sleppikrókurinn sem á að halda uppi bak- stroffunni aftur á skipinu hangir í keðjubút sem



Sleppikrókurinn og stjórnborðið.

er festur í aftari stoð hlífðarrammans og liggur því oftast yfir hann;

- að sögn slasaða er vinnuferlið þannig að þegar búið er að hífa upp bakstroffuna og húkka henni í sleppikrókinn er híft í grandarann og strekkt í bakstroffuna meðal annars til að taka af snúninga og snurður sem vilja koma á skottið. Þetta er gert án hiks og falnum á upphalaraspilinu ekki slakað fyrr en þetta er búið. Í þetta skipti varð einhver bið á að híft væri í grandarann svo slasaði sá ekki ástæðu að standa aðgerðalaus og biða en leiddi ekki hugann að því að honum væri hætta búin þegar strekkt væri í;
- að daginn eftir slysið var plata soðin yfir meginhluta opsins á rammanum og komið í veg fyrir stjórnun spilsins ofan frá. (sjá mynd).

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óheppilegur umbúnaður á stjórnstækjum samfara fljótfærnislegum vinnubrögðum um slasaða.

Nefndin bendir stjórnendum á að þeir eigi að áhættugreina vinnuumhverfið og bæta þar úr sem þurfa þykir eða setja fram skriflegar verklagsreglur þar sem endurbætur búnaðar koma ekki að gagni.

Nr. 025 / 05 Þór HF 4

7. Skipverji slasast við fall



Þór HF 4. Skipaskr.nr. 2549.
Smiðaður: Frederikshavn Dan-
mörku 1998, stál.
Stærð: 1094.0 brl. 1999.0 bt.
Mesta lengd: 57.8.
Skráð lengd: 51.02.
Breidd: 13.5. Dýpt: 8.12.
Vél: MAN B&W Alpha, kW 2940,
6-1998, Fjöldi skipverja: 26.

Þór © Jón Sigurðsson

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, 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:

Pann 7. október 2004 var Þór HF 4 að togveiðum á Vesturdjúpi. Veður: 8 - 9 m/s.

Verið var að taka trollið og var óregluleg hreyfing á skipinu vegna þess. Einn skipverji var að raða fiskipönnum í frystitæki. Hann var að lyfta einni pönnunni í um það bil höfuðhæð þegar hann rann til og féll aftur fyrir sig með hana í fanginu. Hann lenti með neðri hluta baksins á stálbraut á þilfarinu fyrir pönnuvagn en efri hlutinn lenti á plastgrind. Vegna eymsla gat slasaði ekki haldið áfram sömu störfum og fékk verkjalyf. Slasaði fór til læknis þegar komið var til hafnar og þurfti síðan á lyfjameðferð að halda.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hver þanna með karfa vóg 25 til 28 kg;
- að slasaði stóð á milli brauta sem pönnuvagninn var dreginn eftir. Hann kvaðst hafa misst jafnvægið vegna óreglulegrar hreyfingar á skipinu og annað hvort runnið til í slori eða stigið á 8 mm vír sem notaður var til að draga pönnuvagninn eftir brautinni;
- að vagnbrautin var gerð úr tveimur 10 sm stálbitum sem stóðu á stöðum um 24 sm frá þilfarinu og 95 sm á milli þeirra. Plastgrindur sem áttu að vera á milli þeirra voru ekki notaðar. Mjög ólíkar skoðanir voru á milli aðila um notagildi og festingar þeirra við ólíkar aðstæður. Eftir óhappið var fyrirkomulagi þeirra breytt og þær felldar niður í svæðið á milli brautanna og eftir það standa brautarsporin um 10 sm upp fyrir grindurnar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var ófullnægjandi vinnuaðstaða.

Nefndin fagnar því að endurbætur hafi verið gerðar.

Nr. 031 / 05 Baldur Karlsson ÁR 6

8. Skipverji slasast á hendi

Baldur Karlsson © Ægir Stefánsson

Baldur Karlsson ÁR 6S.
Skipaskr.nr. 1652.
Smiðaður: Póllandi 1984, stál.
Stærð: 222 brl. 308 bt.
Mesta lengd: 32,73 m.
Skráð lengd: 29,14 m.
Breidd: 8 m. Dýpt: 6,32 m.
Vél: Sulzer 618 kW, 1984.
Fjöldi skipverja: 7.

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pétri Ágústssyni, 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:

Pann 26. febrúar 2005 var Baldur Karlsson ÁR 6 á togveiðum um 30 sjómíllur út af Hornafirði. Veður: Hægviðri og gráð.

Þegar verið var að toga í kantinum við Hornarfjarðargrunn hafði trollið náð að festast í botni. Um kl. 05:30 þegar búið var að losa úr festunni og hlerarnir komnir í gálga kom í ljós að bakstroffa bakborðshlerans hafði flækst í stjórnbórðshlerann. Yfirstýrimaður kúplaði frá skrufunni, fór úr brúnni og aftur á gálga til að stjórna aðgerðum. Hann hugðist festa stjórnbórðshlerann með keðju, sem var til þess ætluð, teygði sig því út fyrir hlerann og ætlaði að bregða henni í gegnum sjóstreymisop á honum. Annar skipverji var tilbúinn að taka við henni og setja fast en byrðin sem hékk í hleranum hreyfði við honum og hann féll að lunngunni með þeim afleiðingum að vinstri handleggur hans lenti á milli.

Slasaði kom sér inn, ræsti skipstjórnann og var blæðing stöðvuð með að setja snarvöndul um handlegginn. Skipstjóri kallaði eftir aðstoð og fékk leiðbeiningar um meðhöndlun á slasaða en hélt þegar áleiðis til lands.

Þyrla var send áleiðis til skipsins en var snúið frá vegna annars útkalls. Komið var til Hornafjarðar um kl. 08:30 og var slasaði fluttur á heilsugæslustöð og síðan með sjúkraflugi til Reykjavíkur. Við skoðun kom í ljós að báðar framhaldleggspíurnar brotnuðu og skurður kom á handlegginn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki var óalgengt að hlerarnir flæktust saman við losun úr festum;
- að þegar stjórnborðshlerinn var hífður í gál-gann hékk bakborðshlerinn í honum ásamt trollinu. Bakborðsvírnum hafði verið slakað til að greiða úr flækjunni;
- að á hleranum var festiauga sem var aðgengi-legt frá þilfarinu og var oftast notað til að festa hlerann upp við þessar aðstæður, en ekki var hægt að komast að því í þetta skiptið þar sem bakstroffan úr bakborðshlera lá þar yfir;
- að sögn slasaða hafði hann hlaupið til umræddra verka þar sem hann taldi óvana menn standa að því.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er óaðgæsla slasaða.

Nefndin hvetur stjórnendur að leita allra leiða til að auka öryggi manna við óvenjulegar aðstæður.

Nr. 034 / 05 Arnar ÁR 55

9. Skipverji slasast á hendi



Arnar © Jón Sigurðsson

Arnar ÁR 55. Skipaskr.nr. 1056
Smiðaður: Rosendal Noregi
1967, stál Stærð: 237,4 brl.
320,0 bt. Mesta lengd: 38,7 m.
Skráð lengd: 34,99 m.
Breidd: 7,35 m. Dýpt: 5,96 m.
Vél: Caterpillar 671 kW, 1990.
Fjöldi skipverja: 11.

Gögn: Dagbók skipsins. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. maí 2005 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, 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 24. febrúar 2005 var Arnar ÁR 55 að dragnótarveiðum vestur af Eldeyjaboða. Veður: Hægviðri og sjólaust.

Skipverji var að vinna á millipilfari og beygði sig eftir fiski sem var á pallinum á þilfarinu og til stuðnings tók hann um skolrör sem lá yfir skóflufæriband. Við þetta náði ein skófla bandsins að klemma þumalfingur hans á hægri hendi og skar þvert yfir liðinn auk þess að skafa holdið að nögl.

Saumuð voru fjögur spor í fingur slasaða og honum gefin verkjalyf. Hann varð óvinnufær um tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fleiri skipverjar höfðu nærri því slasast vegna skolrörsins;
- að skolrörið þjónaði engum tilgangi og var fjarlægð strax eftir óhappið.

NEFNDARÁLIT:

Málið hefur verið skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsóknar.

Nr. 036 / 05 Ljósafell SU 70

10. Skipverji slasast er gils slitnar



Ljósafell © Fskifélag Íslands

Ljósafell SU 70. Skipaskr.nr. 1277. Smiðaður: Stál, Muroran Japan, 1973. Stærð: 549,3 brl. 253,2 bt. Mesta lengd: 55,9 m. Skráð lengd: 51,53 m. Breidd: 9,5 m. Dýpt: 6,5 m. Vél: Niigata. 1691 kW, 1988 Fjöldi skipverja: 15.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, 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 28. ágúst 2004 var Ljósafell SU 70 að togveiðum í Berufjarðarárlum. Veður: Hægviðri, sjólaust.

Verið var að hífa pokann þegar gilsinn slitnaði. Samkvæmt framburði slasaða, sem stjórnaði spilinu, hrundi tógið niður á hægri öxl hans. Skipverjinn tilkynnti ekki öðrum í áhöfninni um slysið fyrr en seinna en þeir mundu eftir að tógið slitnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um var að ræða 28 mm yfirfléttað DYNEX ofurtóg sem slitnaði við kósa sem lásaður var í krók. Tógið var um það bil tveggja ára gamalt og hafði komið tilbúið með splæst auga með kós frá framleiðanda;
- að þungi byrðarinnar í hífingu var um það bil 2-300 kg og spilið hafði 4 tonna fullt átak. Nýtt tóg er gefið upp fyrir 60 tonna átak;
- að slasaði kvaðst hafa híft að miklu afli í pokann til að hrista úr honum aflann sem var í belgnum. Hann taldi krókinn ekki hafa verið kominn í blökk;
- að pokinn var allur kominn upp þegar tógið gaf sig;
- að ítrekað í hífingum lenti krókurinn/augað í blökk og særði tógið. Skipverjar höfðu verið varaðir við þannig hífingum en þrátt fyrir það var það að koma fyrir. Ekki höfðu verið gerðar neinar sérstakar ráðstafanir til að hindra þetta með einhverjum búnaði;
- að slasaði stóð við spilið undir palli þar sem tógið fór um stýrisblökk og var um það bil 1,5 meter frá henni að spili og um 1,2 meter inn undir að stjórnstönginni. Slasaði stóð með bakið í blökkina og með hægri hönd á stjórnstöng. Hægri öxl hans var fjær falllínu tógsins og þurfti það því að falla yfir meter inn undir pallinn til að lenda í þeirri öxl. Fram komu efasemdir um að þetta gæti gerst;
- að slasaði var með hjálm og að sögn slasaða slóst tógið við hann í fallinu áður en það lenti á öxlinni;
- að ekki var skipt um víra eða tóg með kerfisbundnum hætti heldur fór það eftir mati hverju sinni. Eftir óhappið var skipt um tóg og fram kom að skipverjar hafa meira varann á við eftirlit á ástandi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 041 / 05 Haukur EA 76

11. Vinduslys, skipverji missir fót



Haukur © Hilmar Snorrason

Haukur EA 76. Skipaskr.nr. 0236.
Smíðaður: Trondheim, Noregi
1963, stál. Stærð: 142 brl.
271 bt. Mesta lengd: 35,86 m.
Skráð lengd: 30,52 m.
Breidd: 6,90 m. Dýpt: 5,77 m.
Vél: Stork 736 kW.
Fjöldi skipverja: 8.

Gögn: Lögregluskýrslur. Dagbók skipsins. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, 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 10. mars 2005 var Haukur EA 76 um 15 sml vestur af Stafnesi. Veður: VNV 15 til 18 m/s.

Skipverjar voru að undirbúa trollið um kl. 13:05 til að láta það fara eftir að hafa verið á siglingu af Austfjarðamiðum. Verið var að draga rússann af grandaravindu fram á skipinu. Einn skipverja var fyrir aftan hana, dró tógið ofan af henni og hringaði rússann niður við fætur sér. Skipstjóri



Myndin sýnir frambilfarið og spilið þar sem slysið varð.

stjórnaði vindunni frá stjórn tökum aftan til í brú. Hann sá hvorki vinduna né skipverjann en stöðvaði öðru hvoru til að athuga hvernig gengi.

Við eina hífingu heyrði hann öskur frá þilfarinu og stöðvaði vinduna. Við athugun sá hann að skipverjinn var fastur við nára inn á tromlunni. Skipverjar náðu slasaða úr tromlunni og færðu hann aftur fyrir brú. Stöðvuðu þeir blæðingu en í ljós kom að fótur hafði slitnað af fyrir neðan hné.

Skipstjóri kallaði eftir aðstoð þyrilu og fékk ráðleggingar lækni um meðferð á slasaða. Þyrila Varnaliðsins kom yfir skipið um kl. 14:00 og flutti hinn slasaða á sjúkrahús í Reykjavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að flestir skipverjar voru komnir upp og unnu á afturþilfari. Tveir skipverjar áttu að vinna starfið við vinduna fram á og var annar þeirra ekki kominn á staðinn, hann átti að stjórna vindunni. Fram kom að hann hefði verið á leiðinni fram eftir þilfarinu bakborðsmegin við brú;
- að tvö pör af grandaravindum eru fram á hlífðarþilfari, rétt fyrir aftan bóg. Á botntrolli var önnur vindan bakborðsmegin og ytri vindan stjórnborðsmegin notaðar undir grandarana. Innri vindan stjórnborðsmegin var einungis notuð undir rússann. Kjarninn var mjög grannur, snúningur vindunnar frekar hægur og að sögn skipverja var auðvelt að draga niður af henni;
- að í rússanum var 35 mm nylontóg og 30-40 faðmar að lengd með klof (brók) í endann sem fer næst trollinu og kom fyrst niður af tromlunni. Brókin og samsetningin var komin af vindunni en einfalda tógið hafði grafist á milli og var fast á henni. Tógið dróst því inn aftur og fótur slasaði annað hvort flækst í samsetningunni eða brókinni. Hluti fótarsins sem slitnaði af lá í bugt á samskeytum klofans, grafinn niður í vafninga á tromlunni;
- að slasaði hafði staðið um það bil 1-1,5 m fyrir aftan vinduna sem að sögn skipverja væri venja vegna þyngdar tógsins. Þeir sögðu einnig að ekkert væri því til fyrirstöðu að vera fjær;

- að stjórnun vindunnar væri yfirleitt við þær sjálfar. Eftir slysið var þetta gert að ófrávikjanlegri reglu;
- að nokkur veltingur var á skipinu en að sögn slasaða átti hann ekki í neinum erfiðleikum með að standa ölduna.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var sú að tógið grófst niður í vafninga á tromlunni sem varð til þess að það fór að dragast inn á hana aftur án þess að stjórnandi hennar yrði þess var.

Nefndin átelur verklag við vindur þar sem sjálf-sagðar reglur um öruggar hífingar voru ekki hafðar að leiðarljósi.

Nr. 043 / 05 Björgvin EA 311

12. Skipverji slasast á hendi



Björgvin © Páll Ásgeirsson

Björgvin EA 311. Skipaskr.nr. 1937 Smíðaður: Flekkefjord Noregi, 1988
Stærð: 498.8 brl. 1142.0 bt.
Mesta lengd: 50.53 m.
Skráð lengd: 48.48 m.
Breidd: 12.0 m Dýpt: 7.3 m.
Vél: Deutz 1988, 1850 kW.
Fjöldi skipverja: 20.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 14. mars 2005 var Björgvin EA 311 á togveiðum austarlega á Síðugrunni eða um 1.5 sml. SV af Meðallandssandi. Veður: ANA 1.5 m/s, sjólítið miðað við vindstyrk.

Skipið var á fyrsta degi á miðunum og voru skipverjar að láta trollið fara. Verið var að hífa það aftur í rennuna með byssuvírnum. Sleppikróknum hafði verið húkkað í pokann og síðan aftur í bobbingalengjuna og átti einn skipverja að toga

í kaðalinn sem festur var við hann til að losa hann. Vel gekk að losa hann úr pokanum en þegar skipverjinn ætlaði að toga í kaðalinn til að losa byssukrókinn úr bobbingalengjunni var hann fastur. Krókurinn rann niður skutrennuna og við það strektist snögg og mikið á kaðlinum sem skipverjinn hélt ennþá í. Kaðallinn slóst til og utan í lunningu við rennuna með þeim afleiðingum að skipverjinn klemmdist illa á fingrum beggja handa.

Stjórnandi spilsins í brú hafði góða yfirsýn yfir vinnusvæðið og sá að krókurinn hafði ekki losnað. Stöðvaði hann spilið strax svo að ekki færi meira út af trollinu. Hann vissi ekki að það hafði orðið slys fyrr en slasaði kom á stjórnspall og tilkynnti það.

Ákveðið var að taka trollið um borð og stefna sett í land. Haft var samband við land og þyrta LHG, sem var við æfingar á svæðinu, sótti slasaða og kom honum á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var vanur og búinn að vera á skipinu í um það bil 10 ár;
- að venja var að menn slepptu kaðlinum þegar svona kom upp. Að sögn slasaða taldi hann sig hafa reynt of lengi að losa krókin því þegar það tók í kaðalinn féll hann við og greip fastar um hann sem hald;
- að skipverjar funduðu um atvikið og þar kom m.a. fram að um nýjan sleppikrök var að ræða og ekki sömu gerðar og sá sem fyrir var. Það fólst í því að nýi krókurinn var boginn inn fyrir 90° (sjá mynd) og þurfti meira átak til



að losa hann úr byrðinni. Eldri krókurinn hafði verið 90° boginn;

- að kaðallinn fyrir sleppikrókinn var festur beint í keng á endanum. Eftir óhappið var settur slitendi milli kengsins og tógsins sem á að slitna við óeðlilegt átak á honum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að skipverjinn náði ekki að sleppa kaðlinum.

Nefndin fagnar því að skipverjar hafi farið saman yfir atvikið og gert ráðstafnir til að koma í veg fyrir að þetta gerðist aftur.

Nr. 051 / 05 Snorri Sturluson VE 28

13. Skipverji slasast þegar gils slæst í hann



Snorri Sturluson © Hilmar Snorrason

Snorri Sturluson VE 28. Skipaskr.nr. 1328. Smíðaður: San Juan Spáni 1973, stál. Stærð: 1096 btl. 1464 bt. Mesta lengd: 74,62 m Skráð lengd: 65,86 m. Breidd: 11,60 m. Dýpt: 7,50 m Vél: Wärtsilä 1995, 2460 kW. Fjöldi skipverja: 27.

Gögn: Lögregluskýrsla Dagbók skipsins Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

ATVIKALÝSING:

Þann 10. apríl 2005 var Snorri Sturluson VE 28 á togveiðum í Skeiðarárdýpi. Veður: S 5 m/sek, síðan N 10 m/s og þungur sjór.

Skipverjar voru að taka trollið um kl. 00:30 og voru að hífa í aðra færú á belgnum þegar stroffan á honum slitnaði og trollið rann út. Við þetta slóst gilsinn fram eftir þilfarinu með þeim afleiðingum að krókurinn á honum lenti í vinstra herðablað eins skipverjans og kastaði honum á grindverk í stjórnborðssíðu. Aðrir skipverjar á trollþilfarinu gátu forðað sér en slasaði hafði verið að lása leiðara úr grandara og snéri baki í hífinguna þegar stroffan slitnaði.

Slasaði lá á þilfarinu með áverka á andliti. Skipverjar losuðu um hjálm hans og settu hann undir höfuðið til að létta á öndun. Slasaði var síðan borinn á börum inn í skipið.

Skipstjóri óskaði eftir aðstoð þyrlu og fékk leiðbeiningar læknis um umönnun slasaða. Þyrla LHG var ekki tiltæk en þyrla frá VL (Varnaliðinu) var send og var hún komin yfir skipið kl. 05:15. Þá hafði veður versnað og komið í N 10 m/s.

Vegna veðurs gekk illa að koma sigmanni niður í skipið og var aðgerðum þyrlunnar yfir skipinu lokið kl. 06:25. Vegna lítills eldsneytis og veðurs þurfti þyrlan að lenda á Keflavíkurflugvelli og var slasaði fluttur þaðan til Reykjavíkur með sjúkrabifreið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stroffan var úr 26 til 28 mm Dynex tógi. Báðum endum hennar var húkkað upp á gilskrókin;
- að gilsinn var úr 28 mm Dynex tógi og með 5-10 kg krók í endanum. Blakkirnar á þilfari voru fyrir ofan trollþilfarið, á þili fyrir aftan flottrollstromluna og stóð slasaði fyrir neðan þær;
- að ekki var um óeðlilega hífingu að ræða sem gaf tilefni til að stroffan slitnaði, en þungur sjór var og gat því belgurinn rykkt í hana;
- að ekki er ljóst hvort það var krókurinn í gilsinum eða stroffan sem slóst í slasaða og kastaði honum til;
- að stroffan sem slitnaði var tekin í geymslu en samkvæmt upplýsingum frá lögreglu glataðist hún við löndun að sögn stýrimanns;
- að stroffan var gamall gils en úr ódregnum (óslitnum) hluta hans en ekki var vitað um aldur hennar. Skipverjar voru ekki sammála um ástand hennar og varð það allt frá því að vera slæmt og í góðu lagi Fram kom að stroffurnar væru yfirfarnar reglulega og þær endurnýjaðar sem farið er að sjá á. Stroffurnar voru flestar samskonar og gilsarnir, þ.e. 28 mm Dynex með 3,7% teygju við átak;
- að eftir slysið hringaðist tóg niður við hlið slasaða og var álitnið að það hafi verið gilsinn

sem gat bent til að meira kast hafi verið á honum en uppgæfin teygja gefur til kynna. Vitni að óhappinu telur hinsvegar að teygjan á stroffunni hafi orsakað að gilsinn skaust svona eins og raun bar vitni;

- að sögn skipstjóra gaf þyrluáhöfn fyrirmæli um að slasaði skyldi fluttur strax út á þilfar þrátt fyrir ósk hans um annað. Áhöfnin reyndi að búa eins vel um slasaða og kostur var. Langur athafnatími þyrlunnar og mikil úðun af sjó frá henni gerði það að verkum að hann blotnaði og varð mjög kaldur;
- að eftir slysið voru vinnubrögð endurskoðuð um borð. Trixum átti ekki að lása úr meðan verið var að hífa belginn inn og skipverjar á þilfarinu áttu að forðast að vera í skotlínu gilsanna ef þeir slitnuðu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er sú að stroffa slitnaði en nefndin treystir sér ekki til að fullyrða hvers vegna.

Nefndin fagnar þeim breytingum sem skipverjar hafa gert á verklagi sínu við störf á þilfarinu til að auka öryggi sitt.

Nefndin hvetur aðila við svona aðstæður að sjá til þess að slösuðum mönnum sé haldið eins þurrum og heitum og kostur er.

Nr. 052 / 05 Rán HF 42

14. Skipverji slasast á baki við vinnu á hlera



Rán © Björn Valur Gíslason

Rán HF 42. Skipaskr.nr. 2182.
Smiðaður: Vigo Spáni 1990, stál.
Stærð: 598 brl. 1199 bt.
Mesta lengd: 51,45. Skráð lengd: 45,84 Breidd: 11,9 m.
Dýpt: 7,23 m. Vél:
Wärtsilä 2200 kW, 1991.
Fjöldi skipverja: 24.

Gögn: Lögregluskýrslur. Dagbók skipsins Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, 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:

Pann 3. apríl 2005 var Rán HF 42 að togveiðum á Reykjanesgrunni. Veður: NA 5 m/s.

Um kl. 14:30 var verið að láta trollið fara og voru grandararnir að renna út. Einn skipverja hélt í annan enda „aumingjans“ þar sem hann rann á sylgju á grandaranum. Lás á grandaranum fór fram úr skipverjanum og festist í sylgunni, rykkti í skipverjann og kippti honum niður á hnén en losnaði síðan. Við þetta snérist upp á skipverjann og hann fann til sársauka og fannst eitthvað bresta í bakinu. Skipverjinn reis á fætur og náði að vera á undan næsta lás og lása „aumingjanum“ í hlerann. Atvikið var tilkynnt skipstjóra en slasaði taldi sig þó ekki óvinnufæran. Daginn eftir var hann orðinn óvinnufær og gefið verkjalyf.

Þegar skipið kom til hafnar þann 6. apríl fór slasaði til lækis og kom í ljós að brjósk í hryggjarlið hafði rifnað og skaddað taug sem olli máttleysi í fæti.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að grandararnir voru þrefaldir samsettir með lásun (patentlásun);
- að auminginn (neðra hleraskott) er keðjustubb-ur með sylgju uppi á grandaranum sem fylgir honum upp á grandaratromluna. Þegar slakað er út af henni þarf að færa hann aftur eftir skipinu til að lása honum í hlerann. Menn þurfa að halda fast um hann til að missa hann ekki því þá þarf að hífa trollið upp aftur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er sú að lás á grandara húkkaðist í sylgju „aumingjans“ sem rykkti í slasaða.

Nr. 056 / 05 Breki KE 61

15. Vélarbilun, dreginn til hafnar

Breki KE 611. Skipaskr.nr. 1459.
Smíðaður: Akureyri 1976, stál.
Stærð: 599 brl. 924 bt.
Mesta lengd: 59,15 m.
Skráð lengd: 53,47 m.
Breidd: 9,5 m. Dýpt: 6,95 m.
Vél: MAN B&W 1766 kW,
1987 Fjöldi skipverja: 13.

Breki © Guðmundur Stefánsson

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pétri Ágústssyni, 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:

Pann 21. apríl 2005 var Breki KE 61 að togveiðum á Læstabanka, 62°34'N og 25°45'V. Veður: SA 8 m/s.

Yfirvélstjóri var niðri í vélarúmi og veitti því athygli að farið var að heyrast óvenju mikið í kælivatnsdælu aðalvélar. Hann hafði samband við skipstjóra og óskaði eftir að þegar væri híft. Þegar 55 faðmar voru eftir af vír úti stöðvaði yfirvélstjóri aðalvélinu eftir að kælivatn fór að leka í meira mæli úr dælunni og smurolúdælan hafði stöðvaðast.

Vélstjórnarnir könnuðu bilunina og þegar hún lá fyrir var ákveðið að láta draga skipið til hafnar í Vestmannaeyjum. Haft var samband við Akureyrina EA 110 sem kom til þeirra um kl. 18:30 og var dráttartaug komið á milli skipanna. Dráttartaugin slitnaði einu sinni á leiðinni en að öðru leyti gekk ferðin áfallalaust til Vestmannaeyja. Lóðsinn tók við Breka fyrir utan höfnina og var Breki KE kominn að bryggju um kl. 17:15 daginn eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að framan á vélinni eru 3 dælur sem eru í hring um demparahjólið og eru drifnar af tannhjólakransi á demparahjólínu. Þessar dælur eru kælivatnsdæla, sjókælidæla, smurolúdæla einnig er rafdrifin varadæla fyrir annað hvort kælivatn eða kælisjó sem hægt var að skipta á milli notkunar möguleika með skiptilokum;
- að yfirvélstjóri taldi að orsök bilunar megi rekja til þess að kúlulega í kælivatnsdælu hafi gefið sig og kúlurnar farið af stað. Við það hefur öxulinn brotnað en drifhjólíð haldið áfram að skrölta á kransinum og skemmt hann. Drifhjól smurolúdælunnar hafði losnað af ásnum og pakkdósir í vatnsdælunni skemmst. Kælivatnið þá flætt inn á vélina;

- að yfirvélstjóri telur að í neyð hefði mátt gangsetja vélina aftur eftir að skemmdu dælurnar hefðu verið fjarlægðar og skipt um smurólíu. Vara kælivatnsdælan var óskemmd og vara smurólíudælan var rafdrifin og hafði farið í gang þegar hin bilaði og smurólíuþrýstingur féll;
- að þessar dælur eru teknar upp á um þriggja ára fresti og þá ævinlega skipt um legur. Fram kom að það var farið að nálgast svona upptekt.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunar má rekja til þess að kúlulega í kælivatnsdælu gaf sig og olli frekari skemmdum.

Nr. 058 / 05 Þerney RE 101

16. Skipverji slasast á hendi



Þerney © Hilmar Snorrason

Þerney RE 101. Skipaskr.nr. 2203 Smíðaður: Kristiansund N. Noregi 1992. Stærð: 1199 brl. 1899 bt. Mesta lengd: 64.0 m. Skráð lengd: 57.5 m. Breidd: 13.0 m. Dýpt: 8.85 m. Vél: Wärtsilä 2460 kW, 1992/2 Fjöldi skipverja: 28.

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, 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 31. mars 2005 var Þerney RE 101 á togveiðum á Vesturdjúpi. Veður: S 5-10 m/s, sjólitíð.

Skipverjar voru að láta trollið fara þegar einn skipverjinn greip um upphalarakeðju þegar verið var að hífa upp bakstroffuna með þeim afleiðingum að hann klemmdist á milli keðjunar og króksins.

Miklir áverkar urðu á litla fingri á vinstri hendi þannig að ákveðið var að sigla með slasaða strax í land til Keflavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var í annarri veiðiferð á skipinum en var mjög reyndur sjómaður. Hann taldi að um fljótfærni hans hefði verið um að kenna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til að gæta sín vel við allar hífingar.

Nr 064 / 05 Reginn ÁR 228

17. Skipverji slasast við hífingu



Reginn ÁR 228. Skipaskr.nr. 1102. Smíðaður: Ísafirði 1970, stál. Stærð: 34,8 brl.30,4 bt. Mesta lengd:16,88 m. Skráð lengd:15,46 m. Breidd: 4,4 m. Dýpt: 2,89 m Vél: Mitsubishi 220 kW, 1985 Fjöldi skipverja: 3.

Reginn © Jón Sigurðsson

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, 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 8. maí 2005 var Reginn ÁR 228 við bryggju í Þorlákshöfn.

Skipið hafði verið á dragnótaveiðum í klukkustundar siglingu frá Þorlákshöfn þegar bilun varð í dragnótartromlunni og sigla þurfti til lands. Þegar komið var í höfn var dragnótin tekin niður af tromlunni á þilfarið og hún losuð úr festingum til að hífa hana í land. Skipverjar notuðu bryggjukrana við það og hafði króknum verið húkkað í keðju á tromlunni. Eftir að hún varð laus og híft lítillaga í hana sporðreistist hún og féll til með þeim afleiðingum að hún rakst utan í öxl eins skipverjans.

Farið var með slasaða til lækni og var hann óvinnufær í nokkrar vikur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að dragnotartromlan var hífð í land einu sinni til tvisvar á ári og var þá notuð sérstök stroffa til þess. Hún var ekki notuð í þetta skipti af ókunnum ástæðum;
- að ástæða þess að til var sér búnaður til hífinga á tromlunni var að hún var þyngri öðru megin vegna „rótórsins“ á henni. Þegar híft var í keðjuna var óhjákvæmilegt annað en að hún félli til eins og hún gerði;
- að sögn slasaða var hann ekki með hjálm. Hann sagði að það væri eins og víðar að þeir væru til en ekki notaðir.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er að ekki var notaður réttur búnaður til verksins og vanmat á aðstæðum.

Nr. 066 / 05 Þorsteinn BA 1

18. Skipverji slasast við höfuðhögg

Þorsteinn © Valgerður Sigurðardóttir

Þorsteinn BA 1. Skipaskr.nr. 1979.
Smiðaður: Garðabæ 1989, stál.
Stærð: 29.9 brl. 71.0 bt.
Mesta lengd: 19.99 m.
Skráð lengd: 18.62 m.
Breidd: 4.5 m. Dýpt: 4.05 m.
Vél: Caterpillar 2001, 336 kW.
Fjöldi skipverja: 4.

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, 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 25. apríl 2005 var Þorsteinn BA 1 á dragnotaveiðum á Breiðafirði. Veður: Logn og sjólaust.

Skipverjar voru að undirbúa kast og leggja niður nótina, sem slakað var af nótarkeflinu. Einn skipverja var að draga í höfuðlínuna þegar slaki kom á hana með þeim afleiðingum að ein flotkúlan slóst í höfuð hans. Hann hneig vankaður niður á

þilfarið og ekki var hægt að ná sambandi við hann. Haft var samband við lækni sem ráðlagði að farið væri með hann í land.

Þegar Þorsteinn BA kom til Ólafsvíkur um kl. 19:00, tók læknir á móti slasaða og tók það ráð að senda hann til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var ekki með öryggishjál. Jofa hlífðarhjálmur voru til um borð fyrir áhöfnina, en að sögn slasaða lítið notaðir fyrr en eftir slysið. Þá voru settar reglur um notkun þeirra;
- að slasaði hafði byrjað á sjó um það bil tveimur mánuðum áður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að flotkúla slóst til.

Nefndin ítrekar mikilvægi þess að notaðir séu öryggishjálmur við störf sem þessi.

Nr. 082 / 05 Stefir ÍS 28

19. Skipverji slasast við hífingar

Stefir © Jón Sigurðsson

Stefir ÍS 28. Skipaskr.nr. 1451.
Smiðaður: Noregi 1976, stál.
Stærð: 431 brl. 668 bt.
Mesta lengd: 49,85 m.
Skráð lengd: 44,93 m.
Breidd: 9,5 m. Dýpt: 6,6 m.
Vél: MaK 1310 kW, 1976.
Fjöldi skipverja: 13.

Gögn: Lögregluskýrslur. Skýrsla skipstjóra.

Afgreitt á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, 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 20. júní 2005 var Stefir ÍS 28 á togveiðum á „læsta banka“ á Reykjaneshrygg. Veður: N 5 m/s, sjólítið.

Um kl. 08:20 voru skipverjar að láta trollið fara þegar snúningur kom á toppvæng og slitlegginn bakborðsmegin að framan. Til að ná snúningnum af var notaður pokagils. Einn skipverja ætlaði að húkka krók úr keðju en krókurinn rann til á keðjunni með þeim afleiðingum að hægri þumalfingur varð á milli.

Töluverðir áverkar voru á fingrinum og í samráði við lækni var siglt áleiðis til lands. Um kl. 14:20 kom TF-SIF óvænt að skipinu og tók hinn slasaða. Hún hafði verið á æfingaflugi á svæðinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki er ljóst hvers vegna krókurinn rann til á keðjunni;
- að skipverjinn var mjög vanur þessum störfum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 083 / 05 Smáey VE 144

20. Skipverji fellur og slasast á andliti



Smáey VE 144. Skipaskr.nr. 2433. Smíðaður: Kína 2001, stál Stærð: 209 brl. 327 bt. Mesta lengd: 28,87 m. Skráð lengd: 26,04 m. Breidd: 9,17 m. Dýpt: 6,05 m. Vél: Yanmar 700 kW, 2001. Fjöldi skipverja: 13.

Smáey © Tryggvi Sigurðsson

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 27. júní 2005 var Smáey VE 144 á togveiðum út af Ingólfshöfða. Veður: Hægvíðri, sjólitíð

Skipverjar voru að vinna við að koma afla niður í lest í gegnum rennu. Þeir höfðu látið karalok á

milli tveggja kara og hvíldi rennan á því. Skipverji stóð í kari í þriðju hæð og tók við aflanum á lokið. Hann ætlaði að færa sig til og fara hinum megin við rennuna og fór á fjórum fótum upp á lokið til þess. Við það fór lokið af stað og skipverjinn féll niður á þilfarið en á leiðinni rakst andlit hans á karabrún á kari sem stóð á þilfarinu. Við það fékk hann mikla áverka á munni.

Haft var samband í land og var björgunarskipið Ingibjörg frá Hornafirði kallað út og siglt var á móti honum. B/s Ingibjörg tók slasaða og flutti hann til Hornafjarðar. Í ljós kom að ein tönn brotnaði og sex aðrar skekkust illa þannig að hann þurfti í aðgerð. Einnig kom stór skurður á vör sem þurfti að sauma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- slasaði var mjög vanur sjómaður og hafði verið lengi á skipinu;
- að vanalega var lokið (móttakan) sett á kar en ekki á milli þeirra, og voru skipverjar að vinna sig upp í að geta gert það.
- að ekki var vanalegt að skipverjar væru með hjálm við vinnu í lestinni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur aðila að ganga úr skugga um að svæði sem þeir fara um séu örugg yfirferðar.

Nr 084 / 05 Arnar ÁR 55

21. Skipverji slasast á andliti



Arnar ÁR 55. Skipaskr.nr. 1056. Smíðaður: Rosendal Noregi 1967 stál. Stærð: 237,4 brl. 320,0 bt. Mesta lengd: 38,7 m. Skráð lengd: 34,99 m. Breidd: 7,35 m. Dýpt: 5,96 m. Vél: Caterpillar 671 kW, 1990 Fjöldi skipverja: 10.

Arnar © Jón Páll Ásgeirsson

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 10. júní 2005 var Arnar ÁR 55 á dragnóta-veiðum út af Skaftafellsfjöru. Veður: V 3-5 m/sek, sjólaust en töluverður straumur.

Skipverjar voru að reyna að taka bauju sem hafði lent þvert út frá skipinu með því að kasta kröku á milli belgjanna. Ekki tókst að draga belgina upp þar sem skipið hafði rekið frá þeim. Krakan var sett föst, skipinu bakkað og slaki tekinn inn jafnóðum. Einn skipverja, sem stóð fyrir framan stjórnborðstromluna, reyndi að setja haka í baujubandið en náði því ekki upp. Annar skipverji færði sig aftur fyrir tromluna, tók við hakanum og náðist þá að losa krökuna. Annar skipverji ætlaði síðan að kasta henni á milli belgja en við það lenti hún í andlit eins skipverjans með þeim afleiðingum að tönn brotnaði við rót og úr annarri auk áverka á munni. Slasaði varð ekki óvinnufær.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að krakan var um það bil 2-3 kg. Í ljós kom að tógið í henni hafði óklárast og við kastið kom hún til baka;
- að skipverjinn var með hjálm og lenti krakan í honum. Að mati skipverja var það til þess að ekki fór verr.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins voru ógætileg vinnubrögð þar sem tógið var óklárt.

Nr. 099 / 05 Sigurvin GK 119

22. Gils slæst í andlit skipverja



Sigurvin © Tryggvi Sigurðsson

Sigurvin GK 119. Skipaskr.nr. 12015. Smíðaður: Eik, Fáskrúðsfirði 1972. Stærð: 28,0 brl. 27,0 bt. Mesta lengd: 17,28 m. Skráð lengd: 15,41 m. Breidd: 4,52 m. Dýpt: 1,84 m. Vél: Scania 1993, 229 kW. Fjöldi skipverja: 4.

Gögn: Lögregluskýrslur, Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, 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 4. ágúst 2005 var Sigurvin GK 119 að veiðum með dragnót um 4 sml út af Vík í Mýrdal. Veður: Hægviðri.

Verið var að taka nótina rétt fyrir kl. 11:00 og stóð yfir hífing pokans fram á síðu og var henni stjórnað í brú. Einn skipverja stjórnaði útsökun nótartromlunnar jafnóðum og tók í gilsinn. Honum fannst að nótin stæði föst og leit hann út fyrir borðstokkinn en í því skaust gilsinn fram eftir síðunni og krókurinn lenti í andlit hans.

Slasaði hneig niður en missti ekki meðvitund. Skipverjar aðstoðuðu og hlyntu að slasaða og óskaði skipstjóri aðstoðar við að flytja slasaða í land. Björgunarsveitin Víkverji sendi hjólabátinn Skaftfelling VS 6 til að sækja slasaða en sjúkrabíll flutti hann síðan á sjúkrahús í Reykjavík.

Afleiðingar slyssins eru sprungur og brot á kinnbeini, skurðir í andliti og sjónskemmdir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tveir skipverjar unnu við að ná aflanum niður í pokann og við það er nótin undin upp á tromlu aftur á bátinum og aflinn þurrkaður úr belgnum í pokann. Til að hífa pokann um borð er hann dreginn fram á síðu með gilsinum en jafnóðum slakaði hinn slasaði belgnum út af nótatromlunni en annar skipverji ýtti gjörðinni fyrir gaflhornið á skutnum;
- að slasaði var aðeins búinn að vera rúman sólarhring um borð en hafði verið á dragnóta-veiðum á öðru skipi í um þrjá mánuði;
- að slasaði sagði að sér hafi ekki verið sérstaklega kynnt vinnutillögun um borð í bátinum né varaður við sérstökum hættum;
- að sögn skipstjóra strektist á gilsinum og var það verk slasaða að slaka á nótatromlunni

eftir þörfum og taldi hann að slasaði hefði slakað um leið og hann stakk höfðinu út fyrir borðstokkinn;

- að slasaði var með hjálm á höfði.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til óvarkárni slasaða.

Nefndin bendir á þá skyldu skipstjóra að leiðbeina nýliðum um störf þeirra, sbr. 8. gr. sjómannalaga. Þá beinir nefndin því til skipstjóra að framkvæma áhættugreiningu á störfum um borð samkvæmt reglugerð um öryggi og hollustuhætti, nr. 786/1998.

Nr. 100 / 02 Akureyrin EA 110

23. Skipverji slasast við fall í stiga



Akureyrin © Óskar Þór Halldórsson

Akureyrin EA 110. Skipaskr.nr. 1351. Smíðaður: Stál, Syviggrend Noregi 1968. Stærð: 902,2 brl. 1310 bt. Mesta lengd: 69,74 m. Skráð lengd: 63,66 m. Breidd: 10,21 m. Dýpt: 7 m. Vél: Berger Diesel, 1987, 2205 kW. Fjöldi skipverja: 26.

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 4. ágúst 2005 var Akureyrin EA 110 að togveiðum á Halamiðum. Veður: NA 15 m/s, dálítill sjór.

Um kl. 18:45 þegar skipið var statt um 50 sjómílur NV af Skutulsfirði var skipverji á leið upp stiga sem lá frá neðri stakkageymslu þegar hann fékk aðsvíf, féll við og niður stigann. Hann missti meðvitund og var óskað eftir aðstoð þyrilu.

Þyrlan var kominn til skipsins kl. 20:46 og lenti hún með slasaða í Reykjavík um kl. 22:30. Slas-

aði fékk áverka á höfuð og var nokkurn tíma að ná sér.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var ekki vanur sjómaður. Hann hafði aðeins verið tvo daga á þessu skipi;
- að slasaði hafði verið sjóveikur, þreyttur og ekki haft mikla matarlyst;
- að slasaði féll eftir aðsvíf efst í stiganum. Hann taldi fallið hafa verið um það bil 2-3 metra.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur skipstjórnendur til að huga að ástandi og heilsu sjóveikra skipverja.

Nr. 111 / 05 Haukur EA 76

24. Banaslys á togveiðum



Haukur © Jón A. Ingólfsson

Haukur EA 76. Skipaskr.nr. 0236. Smíðaður: Trondheim, Noregi 1963, stál. Stærð: 142 brl. 271 bt. Mesta lengd: 35,86 m. Skráð lengd: 30,52 m. Breidd: 6,90 m. Dýpt: 5,77 m. Vél: Stork 736 kW, 1989. Fjöldi skipverja: 9.

Gögn: Lögregluskýrslur. Dagbók skipsins. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 1. september 2005 var Haukur EA 76 á togveiðum um 28 sml vestur af Garðskaga. Veður: N 8 m/s, undiralda.

Skipverjar höfðu haldið til togveiða frá Hafnarfirði að kvöldi 31. ágúst. Þeir höfðu kastað einu sinni en verið mestan tímann við leit. Skipverjar voru að



Myndin sýnir hvernig skipverjinn stóð. (Sviðsett mynd).

taka trollið í annað sinn eftir 3-4 klst. tog og sá skipstjóri um hífinguna í brú. Hlerarnir voru komnir upp í gálga. Síðan hífði hann í grandarana og hífing í þá var um það bil hálfnuð en þeir voru um 50 m langir.

Þrír skipverjar voru stjórnborðsmegin og unnu saman að því að koma rússanum frá spili í síðunni fyrir krana og síðan fyrir gálgann til að tengja við pokann til að hífa hann á síðuna. Einn skipverja steig upp á lunningu (Sjá mynd. Hlerinn var ekki í þeirri stöðu sem myndin sýnir heldur nánast lóðréttur) og lagðist á toghlerann til að taka á móti rússanum sem annar sveiflaði til hans. Skipverjanum tókst ekki að ná rússanum í fyrsta kasti en náði honum í annarri tilraun. Allt í einu kom hreyfing á hlerann og skipverjinn varð á milli hans og gálgans. Hann féll síðan inn á þilfarið meðvitundarlaus. Þetta gerðist um kl. 20:45 á stað 68°10'N og 23°44'V.

Skipstjórinn stöðvaði strax hífinguna og fór til slasáða. Skipverjinn andaði þá og púls fannst. Skipstjórinn fór aftur á stjórnþall og hafði samband við Landhelgisgæslu Íslands og óskaði eftir þylu. Þylan kom til skipsins um kl. 21:35 með lækni og var skipverjinn þá látinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að áhöfnin var mjög vön sjómennsku en ný á þessu skipi. Skipverjar voru að kynna skipinu, þróa verklag og handbrögð um borð;

- að áhöfninni var ekki ljóst hvernig umrætt verk hafði áður verið unnið;
- að skipstjórinn hafði reynt að fá skipverja, sem var vanur skipinu með í ferðina en það hafði ekki tekist;
- að hlerinn sem var um 1,5 tonn að þyngd og hékk einungis í togvírnum. Hann var því nokkuð laus fyrir hreyfingum skipsins;
- að við fyrra kast skipverja höfðu þeir fengið í skrúfunu og þurft að fá kafara frá landi til að skera úr henni. Þeir hefðu þá viðhaft svipuð handbrögð en við aðrar aðstæður. Þá var ekki verið að hífa í grandarana;
- að skipið hafði verið um tíma í viðgerð og allt tekið í gegn. Skipstjórinn taldi ástand þess og búnaðarins gott;
- að skipverjar voru vel hvildir;
- að hinn látni var með öryggishjálmi;
- að vinnulýsing var góð á þilfarinu. Sjónarhorn stjórnanda hífingar í brú er ekki gott aftur með skipinu stjórnborðsmegin og ekkert til bakborða;
- að eftir slysið var fenginn 5 metra stjaki fyrir þann sem tók á móti byssubandinu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 114 / 04 Þorsteinn ÞH 360

25. Fær í skrúfunu og gír brotnar



Þorsteinn © Kristján Kristjánsson

Þorsteinn PH 360. Skipaskr.nr. 1903. Smíðaður: Stál, Ulsteinvik Noregi 1988. Stærð: 1086,1 brl. 1834,9 bt. Mesta lengd: 70,1 m. Skráð lengd: 64,9 m. Breidd: 12,5 m. Dýpt: 7,74 m. Vél: Berger Diesel 1988, 2208 kW Fjöldi skipverja: 24.

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 4. september 2005 var Þorsteinn ÞH 380 að togveiðum í Síldarsmugunni. Veður: Logn þegar óhappið var. Veður versnaði um kvöldið og varð NV 25 m/s

Þegar verið var að hífa trollið lentu leiðararnir fyrir poka í skrufunni. Við það brotnaði gírinn og eldur varð laus. Vélstjórnarnir stöðvuðu aðalvélinu og gátu slökkt eldinn með handslökkvitækjum. Einn vélstjóranna fékk ónot fyrir brjóstið. Skipverjar tóku trollið um borð og síðan var látið reka.

Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og Ingunn AK, sem var á heimleið, snéri við til Þorsteins ÞH. Taug (ofurtóg) var sett á milli skipanna en hún slitnaði eftir um hálf tíma drátt. Þá var togvírinn frá Ingunni AK settur á milli skipanna og var Þorsteinn ÞH dreginn til Akureyrar. Skipin komu þangað kl. 13:30 þann 8. september.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eldur hafði kviknað í gírolúnni þegar gírinn brotnaði;
- að líklegt þótti að vélstjórinn hefði fengið snert af reykeitrin.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 118 / 05 Bjarni Sæmundsson RE 30

26. Skipverji fær toghlera í höfuðið



Bjarni Sæmundsson © Jón Sigurðsson

Bjarni Sæmundsson RE 30.
Skipaskr.nr. 1131 Smíðaður:
Bremerhaven 1970, stál Stærð:
776,6 brl. 822,0 bt. Mesta
lengd: 55,88 m. Skráð lengd:
50,26 m. Breidd: 10,3 m. Dýpt:
7,0 m. Vél: Deutz x 3, 1,593 kW,
2003Fjöldi skipverja: ?

Gögn: Slysáttilkynning frá skipi. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí 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 10. september 2005 var Bjarni Sæmundsson RE 30 í rannsóknarleiðangri á Grænlands-miðum. Veður: Logn, 2 m ölduhæð.

Skipverjar voru að láta flottroll fara þegar bakborðshlerinn slóst í höfuð eins skipverja með þeim afleiðingum að hann slasaðist lítillega á enni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnandi spilsins hafði slakað út án þess að öryggiskeðjan væri tekinn af hleranum. Skipverjinn sem slasaðist var kominn að hleranum til að losa keðjuna þegar hífð var í til að fá slaka til þess. Slasaði hafði ósjálfrátt stigið eitt skref aftur og frá sem að hans sögn breytti miklu um afleiðingar atviksins;
- að slasaði var með öryggishjál en hlerinn lenti undir skyggni hans;
- að enginn sérstakur sagði til við stjórnun spilsins og fjarskipti ekki notuð við hífinguna;
- að um borð voru til handstöðvar til samskipta en þær voru ekki notaðar við þessar aðgerðir þar sem það hefti þann sem ber þær.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er samskiptaleyfi á milli aðila og ótímabær slökun.

Nefndin hvetur stjórnendur til að sjá til þess að viðurkenndar merkjagjafir séu notaðar við allar hífingar eða að komið verði upp fjarskiptum í hjálum skipverja við spilstjórnendur.

Nr. 122 / 05 Júlíus Geirmundsson ÍS 270

27. Skipverji slasast við fall er sjór kemur á hann



Júlíus Geirmundsson © Halldór Sveinbjörnsson

Júlíus Geirmundsson ÍS. 270.
Skipaskr.nr. 1977.
Smíðaður: Póllandi 1989, stál
Stærð: 771,6 brl. 1402,0 bt.
Mesta lengd: 57,58 m.
Skráð lengd: 54,24 m.
Breidd: 12,2 m. Dýpt: 7,5 m.
Vél: Wärtsilä, 1989, 2460 kW
Fjöldi skipverja: 25.

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, 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 21. september 2005 var Júlíus Geirmundsson ÍS 270 að togveiðum á Vestfjarðamiðum. Veður: NA 10 m/s, nokkur kvika.

Um klukkan 11:00 var verið að láta trollið fara og fór einn skipverja út á trollþilfarið til að lása skottinu í aumingjann á grandara. Hann sá að stór alda kom upp rennuna, slepti skottinu og reyndi að forða sér inn í ganginn en náði aðeins handfestu á lunningunni áður en sjórinn náði honum og hann missti fótfestuna. Skipverjinn kastaðist fram eftir, lenti hann utan í lunningunni og niður í þilfarið. Hann gat haldið sér meðan þilfarið hreinsaðist aftur.

Skipverjinn reyndi að halda áfram vinnu en vegna vaxandi vanlíðunnar var siglt með hann til Bolungarvíkur. Komið var með slasaða þangað síðdegis 23. september. Við skoðun kom í ljós að vöðvar í baki og síðu voru slitnir, sprungur í mjaðmagrind auk innri blæðingar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var um það bil 2-3 metra frá skutrennuloku og var ekki með öryggislínu. Að hans sögn var hún ekki notuð inni á trollþilfarinu þegar veður var gott eins og í þetta skipti, en hún alltaf notuð aftur á hlera;
- að sögn skipverjans hafði hann fylgst með öldum fyrir aftan skipið og talið óhætt að fara inn á trollþilfarið. Hann hafði ekki orðið var við að skuturinn féll niður í öldudal og ölduskafli komst beint upp í skutrennuna;
- að skipverjinn var í sjófötum með belti með sylgju til að festa öryggislínu og með öryggishjálmi með innbyggðu fjarskiptakerfi;
- að skutrennulokan var opin til að varna því að grandarnir rynnu til og lentu á skipverjum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að alda kom óvænt inn á trollþilfarið.

Nr. 135 / 04 Vestmannaey VE 54

28. Skipverji slasast á hendi



Vestmannaey © Trygvi Sigurðsson

Vestmannaey VE 54. Skipaskr.nr. 1273. Smíðaður: Muroran Japan 1972/12, stál Stærð: 636 brl. 933 bt. Mesta lengd: 59,9 m. Skráð lengd: 55,50 m. Breidd: 9,50 m. Dýpt: 6,50 m. Vél: Niigata 1691 kW, 1988 Fjöldi skipverja: 26.

Gögn: Lögregluskýrsla. Údráttur úr dagbók Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, 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 15. júlí 2005 var Vestmannaey á VE 54 togveiðum út af Mýrargrunni. Veður: SV 2-6 m/s.

Skipverji var að raða fisk í flökunarvél þegar söðuloddur kræktist í fellingunni á vinnuvettlingi og undir hring sem hann bar á vinstri hendi. Hann dróst inn í vélina en áður en höndin lenti í hnífum vélarinnar náði hann til öryggisrofa og gat stöðvað vélina. Hann var fastur með hendina inn í vélinni og náði annar skipverji að snúa vélinni til baka með handvirkri færslu og losa hann.

Í ljós kom að hringurinn hafði skafið holdið fram á fremstu kjúku. Haft var samband við lækni og haldið til Hornafjarðar. Hafnsögubáturinn Björn lóðs var fenginn til að koma á móts við skipið og taka við slasaða. Slasaði var kominn í aðhlynningu um það bil fjórum klst. eftir slysið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að flökunarvélin var af gerðinni Baader 189. Söðlarnir sem flytja fiskinn inn í vélina voru nýlegir og oddur hvass. Þeir sitja á belti og er færslan hröð. Eftir að fiskur er kominn af stað inn í vélina þrýstast klöppur ofan á hann og halda honum föstum. Þessar klöppur gerðu það að verkum að slasaði varð fastur;

- að sögn slasaða eru vettlingarnir nokkuð stamir og telur að þess vegna hafi náð að koma felling á hann sem söðuloddurinn náði að grípa í. Hann sagði að hringurinn hafi setið mjög þétt á fingrinum og fallið inn í holdið;
- að slasaði var vanur að vinna við þessa vél og var búinn að vera á skipinu í 10 ár;
- að til að snúa vélinni handvirkir er sveif sett á öxul í kúplingunni;
- að öryggisrofinn er lárétt stöng sem er í um 40 sm fjarlægð frá hnífunum;
- að í öryggisbæklingi fyrir vélina eru sérstakar leiðbeiningar um flaksandi eða of stóran vinnufatnað og hringi á fingrum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að söðuloddur náði að festast í hring á fingri.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn að sjá til þess að skipverjar kynni sér vel öryggisfyrirmæli véla og eftir þeim sé farið. Nefndin beinir því til sjómanna sem vinna við fiskvinnslutæki, víra og tóg að hafa ekki hringa á höndum meðan þeir eru við störf.

Nr. 136 / 05 Björgúlfur EA 312

29. Fiskikör falla á skipverja



Björgúlfur © Hilmar Snorrason

Björgúlfur EA 312. Björgúlfur EA 312. Skipaskr.nr. 1476. Smíðaður: Stál, Akureyri, 1977. Stærð: 424,4 brl. 658 bt. Mesta lengd: 49,85 m. Skráð lengd: 44,88. Breidd: 9,5 m. Dýpt: 6,6 m. Vél: Wichmann 1546 kW, 1976 Fjöldi skipverja: 13.

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. september 2005 var Björgúlfur EA 312 að togveiðum í Þverálshorni Veður: NA 17-18

m/s.

Skipverjar voru í lest að ísa afla í fiskikör og ganga frá. Um kl. 21:00 tók skipið djúpa stjórnbörðseltu svo að karastæður í bakborðssíðu féllu og varð einn skipverja undir fjórum körum. Hann náði að komast af sjálfsdáðum undan farginu og upp á millipilfar þar sem áverkar voru kannaðir.

Veidafæri voru tekin um borð og haldið til hafnar með slasaða. Björgúlfur EA var kominn til hafnar á Ísafirði um kl. 03:45 um nóttina.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tveir skipverjar voru að vinna hvor í sinni síðu í lestinni;
- að í lestarbotni var eitt fast lag af körum. Lok voru sett á þau fyrir skipverja til að standa á við að setja í kör í næstu hæðir;
- að botnlagið nær ekki út í síðu vegna fláans á lestinni. Því var smíðaður pallur sem tekur fláann af og síðustæðan hvílir á, þar eru því 3 kör í hæð en 4 í gólfstæðum;
- að þriggja hæða karastæða, svo til full af fiski, stóð á pallinum en eitt tómt kar var ofan á botnstæðunni og lá að síðuhleðslunni. Skipverjinn stóð við hliðina á tóma karinu og ofan á botnstæðunni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til rangra vinnubragða við að raða körum í lestinni. Áður en farið var í að fylla síðukörin átti að vera búið að setja fullt kar/kör ofan á botnstæðuna til að skorða af síðustæðuna.

Nefndin beinir því til skipverja að þeir tryggi vinnuumhverfi sitt sem best.

Nr. 137 / 05 Guðmundur Jensson SH 717

30. Sleppikrókur slæst í skipverja



Guðmundur Jensson © Alfons Finnsson

Guðmundur Jensson SH 717. Skipaskr.nr. 1426. Smíðaður: Stál, Seyðisfirði 1975. Stærð: 115,3 brl. 190 bt. Mesta lengd: 29,65 m. Skráð lengd: 26,15 m. Breidd: 5,9 m. Dýpt: 5,3 m. Vél: Caterpillar 526 kW, 1987 Fjöldi skipverja: 5.

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasynti.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. október 2004 var Guðmundur Jensson SH 717 að dragnótaveiðum á Breiðafirði. Veður: ANA 7-10 m/s.

Skipverjar voru að kasta nótinni, stjórnborðstógið var farið og hékk í sleppikrók. Þegar lokið var við að lása í nótina fór skipverji að króknum til að taka öryggissplitti úr króknum áður en hann færði sig til hliðar í þeim tilgangi að kippa í spottan og opna krókinn. Um það og hann losaði öryggissplittið opnaðist krókurinn og skaust inn að skipinu og í andliti skipverjans.

Krókurinn lenti fyrir neðan nef skipverjans og braut gómbeinið svo tennur losnuðu. Þar sem nótin var farin út var seinna tógið keyrt út, híft og haldið til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sleppikrókurinn hangir í 108 sm langri keðju sem fest er í efra framhorn toggálgans stjórnborðsmegin. Í öryggissplitti (R-splitti) er fest tóg sem er um 50 til 70 sm langt, en hinn endi þess í króklókuna sem fellur yfir krókodinn. Það er því sama snærið sem togað er í þegar splittið er tekið úr. Krókurinn er opnaður með því að kippa króklókunni fram af krókodinum;
- að slasaði kvaðst hafa þurft að standa til hliðar við krókinn til að taka splittið úr honum og svo hafi hann alltaf fært sig fram til að fá betra átak í að opna hann;
- að beiðni lögreglu var netagerðamaður fenginn til að skoða krókinn. Hann taldi krókinn í góðu lagi en aðeins slitinn sem ekki hefði átt að hafa áhrif á notkun hans. Hann taldi að þar sem splittið væri til að krókurinn opnaðist ekki gæti þetta gerst þegar það hefði verið tekið úr.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að sleppikrókurinn opnaðist óvænt.

Nefndin telur það fyrirkomulag að hafa sama tógið í öryggissplitti og krókopnun sé varhugavert og geti skapað hættu.

Nr. 150 / 05 Baldvin Njálsson GK 400

31. Skipverji slasast á fingri



Baldvin Njálsson © Páll Ásgeirsson

Baldvin Njálsson GK 400.
Skipaskr.nr. 2182.
Smíðaður: Vigo Spáni 1990.
stál. Stærð: 598 brl. 1199 bt.
Mesta lengd: 51,45.
Skráð lengd: 45,84.
Breidd: 11,9 m. Dýpt: 7,23 m.
Vél: Wärtsilä 2200 kW, 1991.
Fjöldi skipverja: 26.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasynti

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. september 2005 var Baldvin Njálsson GK 400 að togveiðum út af Vestfjörðum. Veður: NNA 13-18 m/s.

Skipverjar voru að látið trollið fara en einn endi af bakstroffu á bakborðshlera hafði lent inn um lensport og festist. Reynt var að nota upphalargils við að ná slaka á keðjuna en án árangurs. Skipverji var við að losa krókinn úr keðjunni þegar skyndilega tók í hana og klemmdist baugfingur vinstri handar á milli lunningar og gilskróksins.

Þegar vettlingur skipverjans var fjarlægður kom í ljós að klippst hafði framan af fremsta köggli. Trollið var híft og siglt með slasaða til Ísafjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bakstroffan lá niður með skutrennu-lunningunni og hafði einn endi hennar slegist

- inn um lensport áður en henni var sleppt niður úr sleppikróknum og skorðaðist endahlekkur í verk þess. Keðjan sat föst þegar tók í hana;
- að þegar skipverjar náðu ekki að losa keðjuna með gils upphalaraspilsins var ætlunin að sækja aflmeiri gils til verksins. Þrír skipverjar voru að losa krókinn úr keðjunni, tveir héldu henni uppi til að ná slaka og einn ætlaði losa krókinn. Þeir sem héldu keðjunni misstu takið og við það klemmdist slasaði;
 - að slasaði var á stjórnborðshlera en fór yfir til bakborða hinum til aðstoðar;
 - að eftir slysið var öll bakstroffan tekin inn til að losa keðjuendann úr festunni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins eru óvarleg vinnubrögð skipverja.

Nr. 152 / 05 Hringur SH 535

32. Skipverji slasast á hendi



Hringur © Jón Páll Ásgeirsson

Hringur SH 535. Skipaskr.nr. 1473 Smíðaður: Stál, Gdynia, Póllandi 1977. Stærð: 488 brl. 746 bt. Mesta lengd: 51,82 m. Skráð lengd: 44,71 m. Breidd: 10,76 m. Dýpt: 6,96 m. vél: Sulzer Cegielski 1.619 kW, 1977 Fjöldi skipverja: 15.

Gögn: Lögregluskýrslur Ljósmyndir Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyri.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 31. október 2005 var Hringur SH 535 á togveiðum á Halamiðum. Veður: NA 14-17 m/s.

Skipverjar voru að taka trollið og voru tveir þeirra í hvorri síðu við að slaka trixkeðjunum út af spilunum eftir notkun. Keðjan bakborðsmegin hafði klemmst föst á trommlunni og skipverji fór upp á

spilpallinn til að ná betra taki á henni þegar hann slakaði. Hann tók um stjórnstöngina og ætlaði að rykkja í keðjuna með annarri hendi og slaka með hinni. Kom þá bakborðsvelta á skipið með þeim afleiðingum að hann féll á stöngina og vinstri hendi hans hífðist inn á spilið áður en hann gat sleppt keðjunni.

Skipverjinn gat losað hendina úr spilinu og farið á stjórnspall. Við skoðun kom í ljós að þrír finger voru mjög illa farnir. Haft vart samband við lækni, trollið tekið inn og siglt til hafnar á Ísafirði. Slasaði var fluttur þaðan með sjúkraflugi til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að trixspilin standa á pöllum aftan við grandaraspilin og utan við bobbingarennuna. Þau snúa inn að miðskipi að blökk fyrir trixkeðjuna;
- að slasaði stóð á pallinum fyrir framan spilið og var því stjórnstöng þess bakborðsmegin við hann;
- að sögn slasaða var hann búinn að reyna að losa keðjuna með báðum höndum áður en hann fór upp á pallinn. Hann hafði ekki reynt að hífa hana lausa með því að setja hana fasta;
- að slasaði kvaðst hafa gert eins og hann hafði séð hina skipverjanna gera við svipaðar aðstæður;
- að slasaði var ekki vanur sjómaður og var þetta þriðja ferð hans um borð. Hann hafði ávallt sinnt þessu starfi en þetta hafði ekki komið fyrir áður;
- að skipstjóri segir að slasaða hafi verið kennd vinnubrögðin við trixspilið en slasaði segir að það hafi ekki verið gert.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins eru röng vinnubrögð og vinnulag.

Nefndin bendir á að gerð verði áhættugreining sbr. reglugerð nr. 786/1998 um öryggi og hollustuhætti auk þess sem skýrar verklagsreglur verði gerðar.

Nr. 155 / 05 Kaldbakur EA 1

33. Skipverji slasast við landfestar



Kaldbakur © Þorgeir Baldursson

Kaldbakur EA 1. Skipaskr.nr. 1395. Smíðaður: Spáni 1974, stál Stærð: 941,2 brl. 1330 bt. Mesta lengd: 68,66 m. Skráð lengd: 59,86 m. Breidd: 11,6 m. Dýpt: 7,5 m. Vél: MaK 2090 kW, 1973. Fjöldi skipverja: 18.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasynti.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. september 2005 var Kaldbakur EA 1 að fara frá bryggju á Eskifirði. Veður: Hægviðri, bjart.

Við brottför frá Eskifirði voru tveir skipverjar við landfestar á skut skipsins og voru þeir sitt í hvorum gangi. Bakborðmegin voru tveir afturendar og var skipverjinn búinn að ná öðrum inn, en hann hafði staðið fastur í bryggjunni og hafði tafið verkið. Þegar hann ætlaði að sleppa síðari endanum var sá orðinn mikið strekktur þar sem skipstjóri hafði byrjað að keyra skipið frá bryggjunni. Sló skipverjinn tveimur törnum af pollanum og ætlaði síðan að forða sér frá. Slóst þá endinn í vinstri hendi hans með þeim afleiðingum að hann þurfti að fara á sjúkrahús. Hann reyndist óbrotinn en marinn og bólginn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar skipverjinn var að losa afturendann var samtímis verið að keyra skipið frá bryggjunni og tógið orðið strekkt. Þegar losnaði um tógið á pollanum hrökk það til og sló skipverjann.
- að slasaði sagðist hafa í hugsunarleysi slegið tveimur „törnum“ af pollanum og þá ekki litist á og ætlað að hörfa en var of seinn;
- að skipstjóri sagði að kallerfi hafði ekki verið

notað í mörg ár. Eftir slysið voru notaðar handstöðvar á skut til samskipta;

- að sögn skipstjóra taldi hann að endamaðurinn á bryggjunni sem hann sá til hafi losað annan endann og svo labbað afturá og losað hinn. Skipstjórinn sá ekki pollann afturá skipinu en honum fannst að slaki væri kominn á svo hann byrjaði að keyra skipið frá bryggjunni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var ótímabær keyrsla á skipinu frá bryggju og samskiptaleysi á milli brúar og skuts.

Nefndin bendir skipstjórum á að tryggja ávallt að landfestar séu komnar inn áður en byrjað er að keyra frá bryggju.

SLYS VIÐ LÖNDUN, LOSUN OG LESTUN

Nr. 013 / 05 Þórunn GK 97

1. Skipverji slasast á fæti



Þórunn © Jón Sigurðsson

Þórunn GK 97. Skipaskr.nr. 363. Smíðaður: Hollandi 1955, stál Stærð: 80,6 brl. 91,99 bt. Mesta lengd: 24,60 m. Skráð lengd: 21,96 m. Breidd: 5,6 m Dýpt: 2,75 m. Vél: Cummins 1986, 400 kW Fjöldi skipverja: 6.

Gögn: Lögregluskýrslu ljósmyndir Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, 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 19. janúar 2005 var Þórunn GK 97 við bryggju við Suðurgarð í Sandgerði. Veður: Hægviðri.

Skipverjar unnu við löndun og var einn þeirra á bryggjunni að taka á móti fiskikörum. Við hífingu var bóma bátsins notuð. Þegar hann ætlaði að stýra tveimur fiskikörum á bryggjuna rann hann til

á hálu bryggjugólfinu með þeim afleiðingum að hægri fótur hans lenti undir þeim þegar slakað var. Spilmaðurinn lyfti körunum þegar í stað og losnaði þá fóturinn.

Slasaði var fluttur á sjúkrahús og við skoðun kom í ljós að hann var tábrottinn auk annarra áverka.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mikið krap var á bryggjunni;
- að kantur og vatnsstútar eru á bryggjukantinum en að sögn skipstjóra nær bóman langt inn á bryggjuna og í engum tilfellum er hætt á að körin lendi á bryggjukantinum. Í þessu tilfelli stóð sjór hátt og lunningin var í sömu hæð og bryggjan;
- að tvö 330 l kör voru í hverri hífingu og var heildarþyngd hennar um 700 kg;
- að sögn slasaða var hann að stýra heysinu niður svo það snéri rétt fyrir lyftarann og átti svo að húkka krókunum úr því, en hann var ekkert að toga í það;
- að slasaði var í stígvélum með stáltá, en heysið lenti ofan við stálbogann;
- að sögn skipstjóra og slasaða var mikill krap og hálka á bryggjunni. Ljósmyndir af vettvangi staðfestu það.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til hálku á bryggjunni.

Nr. 057 / 05 Dettifoss

2. Skipverji slasast á hendi



Dettifoss © Hilmar Snorrason

Dettifoss MO nr. 9086801.
Smiðaður: Frederikshavn,
Danmark 1995. Stærð:
17.042 DW.
Mesta lengd: 165,60 m.
Breidd: 28,60 m Dýpt: 8,95 m.
Vél: MAN B&W 7S60MC
14.800 kW, 1995.
Fjöldi skipverja: 13.

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi. Úrdráttur úr leiðarbók. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pétri Ágústssyni, 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 11. apríl 2005 var Dettifoss við bryggju í Rotterdam. Veður: Hægvíðri

Skipverji vann við lestun á lúgu nr. IV og var að laga gámaskó í hangandi gám þegar honum var skyndilega slakað með þeim afleiðingum að vinstri hönd hans klemmdist á milli. Skipverjinn var strax sendur á sjúkrahús og í ljós kom að litlifyingur og baugfingur höfðu kramist illa.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnandi kranans fékk tilsögn í gegnum talstöð frá lúgumanni (báðir hollenskir) sem staddur var um borð og við hlið slasaða. Lúgumaðurinn sagði kranamanninum að bíða en hann slakaði gámnum án skýringa;
- að verið var að hífa gám á milli annarra gáma og hafði það gengið frekar illa. Nokkrum sinnum hafði verið slakað niður án þess að gámaskórnir hittu. Við þetta aflagaðist gámaskórinn og féll úr gámnum, sem slasaði ætlaði að laga;
- að samkvæmt upplýsingum frá hollensku vinnu-eftirliti, „Social Affairs And Employment“, var ekki talinn ástæða, að svo stöddu, til að rannsaka þetta mál þar sem þetta slys hafði ekki alvarlegar afleiðingar fyrir slasaða. Fulltrúar útgerðar skipsins fóru fram á að erlenda fyrirtækið bætti vinnubrögð sín við afgreiðslu skipanna;
- að slasaði var með hjálm og í öryggisskóm;
- að ekki var tekin skýrsla af kranamanni né lúgumanni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er ótímabær slökun á gámi.

Nr. 105 / 05 Baldur

3. Skipverji slasast við fall



Baldur © Halþór Hreiðarsson

Baldur Skipaskr.nr. 2044.
Smiðaður: P. & E. Akranesi
1990, stál Stærð: 301 brl
645 bt Mesta lengd: 39,20 m.
Skráð lengd: 37,13 m.
Breidd: 9,20 m. Dýpt: 6,60 m.
Vél: Caterpillar 1990, 1038
kW. Fjöldi skipverja: 6.

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni. Pétur Ágústsson 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 15. ágúst 2005 var Baldur við bryggju í Stykkishólmi. Veður: ANA 3-5 m/s, mikil flóð-hæð.

Skipið var nýkomið að bryggju og var skipverji að hífa gám í land. Þegar gámurinn var kominn út fyrir skipið slakaði hann honum hiklaust niður en við það lenti hann á öryggishjálmi og öxl starfsmanns á bryggju þannig að hann féll niður.

Stjórnandi kranans sá ekki hvað hafði gerst og hélt slökun áfram en náði að stöðva hana í tíma vegna aðvarana frá fólki á vettvangi. Gámurinn stöðvaðist um 2-3 sm yfir liggjandi mannum.

Slasaði fór til læknis eftir atvikið og kenndi sér meins í hálsi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gámurinn var talinn vera um 2-300 kg að þyngd;
- að bryggjumaðurinn var með öryggishjálmi, í öryggisskóm og klæddur viðurkenndu og áberandi vinnuvesti;
- að samkvæmt venju var kranamaður við landfestar á afturskipi við komu til hafnar. Hann átti að taka inn eina festina sem bryggjumaður

slepti af polla og lempaði til hans. Þá hafði bryggjumaður lokið starfi sínu við landfestar og hafið vinnu við lestun og losun. Í þetta skipi beið skipverjinn ekki eftir að þessu starfi lauk og hóf hífingar;

- að enginn sérstakur var til að segja kranamanni til en fram kom að skipstjóri gerði það þegar hann kom því við
- að samkvæmt öryggishandbók skipsins skal við hífingar, ef kranamaður sér ekki til þess sem hann er að hífa, nota staðlaðar kranabendingar;
- að stjórnborðsblásari var í gangi en hávaði frá honum gerir það að verkum að maður á bryggju heyrir ekki hvort kraninn er í gangi;
- að samkvæmt öryggishandbók skal vélstjóri draga úr hraða loftræstiþlásara við komu til hafnar. Í þetta skiptið var það ekki búið;
- að svipað atvik hafði gerst skömmu áður;
- að eftir atvikið hefur vinnureglan verið sú að landfestartógið er tekið inn áður en hífing hefst.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er óvarleg hífing án tilsagnar.

Nefndin hvetur skipstjórnamenn til að virða í hvívetna reglur um öruggar hífingar.

Nr. 144 / 05 Arnarfell

4. Skipverji slasast við hífingu



Arnarfell © Samskip

Arnarfell. Skipaskr.nr. 9306005.
Smiðaður: Hamborg 2005, stál.
Stærð: 8830 GT 11143 DWT.
Mesta lengd: 137,53 m.
Breidd: 21,55 m. Dýpt: 8,50 m.
Vél: MAN 7 L 48/60 B, 8400 KW
Fjöldi skipverja: 11.

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, 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 27. febrúar 2005 var Arnarfell við bryggju í Varberg í Svíþjóð.

Verið var að lesta gáma á þilfar og við það notaður búnaður frá landi. Þegar verið var að hífa gám í aðra hæð brotnaði ein stýringin (flaug) úr gámagriplu (spreader) og féll á einn skipverja. Stýringin lenti á höfði hans, háls, öxl og baki með þeim afleiðingum að hann rotaðist.

Skipverjinn var sendur á sjúkrahús þar sem í ljós kom að hann hafði axlarbrotnað auk annarra áverka.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stýringin var talin vera um 60-70 kg og féll úr um það bil 3,5 - 4 metra hæð;
- að slasaði var með hjálm og ljóst að það skipti miklu máli um afleiðingar slyssins;
- að slasaði taldi sig ekki hafa staðið óeðlilega nálægt hífingunni;
- að slasaði hafði orðið var við fyrr um daginn að kranamaður hafði fest gámagripluna í grindum (cellum) fyrir gáma í lestinni og taldi hugsanlegt að það hefði orsakað veilu í henni. Hann sagði einnig að gámagriplunni hefði verið breytt með því að sjóða á stýringuna. Það hefði verið gert vegna nýs fyrirkomulags frá gamla skipinu yfir á nýja skipið. Eftir slysið var ný gámagripla tekin í notkun;
- að slasaði taldi að breytingar sem gerðar höfðu verið á gámagriplunni hefðu verið „kolólöglegar“.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til þess að stykki brotnaði úr gámagriplu.

Nefndin vekur sérstaka athygli á því að hjálmur þess slasaða skipti sköpum um að draga úr afleiðingum slyssins.

ATHUGASEMD:

Þar sem atburðurinn gerðist í erlendri höfn hafði nefndin ekki möguleika á að skoða gripluna með það fyrir augum að komast að því hvers vegna það hefði gerst.

SLYS VEGNA BROTSJÓA

Nr. 019 / 05 Magni

1. Fær á sig brotsjó, skipverji slasast



Magni Skipaskr.nr. 2267.
Smíðaður: Gorincher Hollandi
1996, stál Stærð: 57,7 brl.
76 bt. Mesta lengd: 19,18 m.
Skráð lengd: 17,74 m.
Breidd: 5,98 m Dýpt: 2,8 m.
Vél: Cummins x 2, árg. 1996, 896
kW Fjöldi skipverja: 3.

Magni eftir óhappið © Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pétri Ágústssyni, 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 2. febrúar 2005 var dráttarbáturinn Magni á siglingu út Hvalfjörð frá Grundartanga til Reykjavíkurhafnar. Veður: V 10-11 m/s og 18 m/s í hviðum, talsverður sjór, myrkur, skúrir en gott skyggni og aðfall.

D/b Magni hafði verið að aðstoða skip á Grundartanga og var því lokið kl. 18:25. Þá var lagt af stað til Reykjavíkur og siglt í fyrstu á ó hnúta hraða þar sem skilyrði voru góð. Skipstjórinn var við stýrið. Þegar utar dró fór veður og sjólag að versna og var þá dregið úr ferð og siglt á 4 hnútum.

Um kl. 18:45 þegar Magni var á móts við bæinn Gröf í Skilmannahreppi sást brjóta úr báru framundan og skipstjórinn setti á hægustu ferð. Skömmu seinna reis upp sjór fyrir framan bátinn og skall á stýrishúsinu með þeim afleiðingum að miðgluggi, sem var með innibbyggða hverfirúðu, brotnaði og töluverður sjór komst inn í stýrishúsið. Brot úr glugganum lenti á skipstjóranum og skarst hann illa í andliti. Hinir skipverjarnir tveir voru aftar í stýrishúsinu og sluppu með skrámur.

Skipverjar rufu allan straum af bátnum þar sem sjór hafði komist í tæki og búnað en stýri og báð-

ar aðalvélar voru í lagi. Annar skipverji tók við stjórn, snéri bátnum og sigldi honum til hafnar á Grundartanga þar sem sjúkrabifreið beið og flutti slasaða á sjúkrahús.

Tjón varð siglingatækjum og innréttingum í brú auk þess sem sjór fór niður í íbúðir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt sjávarfalla og áhlaðandaupplýsingum við Akranes 2. febrúar voru sjávarföll kl. 17:00 1,18 m, kl. 18:00 1,06 m og kl. 19:00 1,17 m. Aðfall var því tiltölulega nýhafið þegar óhappið varð;
- að skipstjórinn var meðvitaður um veðrið fyrir utan og ætlaði að haga siglingunni samkvæmt því. Hann sigldi með minnkaðri ferð vegna þess að báturinn hafði fengið fyllu skömmu áður en óhappið gerðist;
- að skipverjar gátu ekki gefið upp nákvæma staðsetningu þar sem þetta gerðist en skipstjórinn hafði skömmu áður litið í ratsjónna og þá voru 2,3 sm. í Hnausaskersbauju. Ekki er ljóst hvað þeir voru langt undan landi en samkvæmt sjókorti er nokkuð um botnkanta og misdýpi á þessu svæði sem að öllum líkindum hafði áhrif á myndun brotsins;
- að eftir óhappið hafði skipstjórinn heyrt að þetta siglingasvæði gæti verið varhugavert í svona veðrum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er að brotsjór kom á bátinn.

Nr. 023 / 05 Grundfirðingur SH 24

2. Sjór kemur á skipið, skipverji slasast



Grundfirðingur © Jósef Ágírfir Stefánsson

Grundfirðingur SH 24. Skipa-skr.nr. 1202 Smíðaður: Garðabæ 1972, stál. Stærð: 150,8 brl. 255,0 bt. Mesta lengd: 35,37 m. Skráð lengd: 32,02 m. Breidd: 6,7 m. Dýpt: 5,55 m. Vél: Caterpillar, 578 kW, 1998 Fjöldi skipverja: 9.

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pétri Ágústssyni, 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. janúar 2005 var Grundfirðingur SH 24 að línuveiðum út af Flákanum norður af Öndverðanesi. Veður: A 20 m/s og sjólítið miðað við vindhraða.

Þegar verið var að draga línuna stóð einn skipverji í rúlluopinu stjórnborðsmeginn og var að afgogga fiskinn af línunni. Hann veitti því ekki athygli að sjór reis upp og skall inn í opið og kastaði honum til með þeim afleiðingum að hann lenti með höfuðið í lúgukarminum á rúlluopinu.

Skipverjinn rotaðist við höggið og féll inn á þilfar-ið þar sem félagar hans komu honum til hjálpar. Drætti var þegar hætt og haldið til hafnar á Grundarfirði þar sem slasaða var komið til læknis. Fyrir utan höfuðáverka kom í ljós slæm tognun í baki.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var nýtekinn við starfinu í lúgunni. Hann var óvanur þessum veiðum og hafði byrjað á bátnum túsinn áður. Hann var þó vanur sjómaður en verið mest á togveiðum. Hann kom á vakt tveimur klst. fyrir óhappið;
- að skipverjinn var ekki með hjálm;
- að veðrið hafði verið að versna en ekki kominn mikill sjór Sjór hafði ekki verið að koma upp í lúguna áður en óhappið gerðist. Skipstjóri hafði verið að velta fyrir sér að fara að hætta veiðum vegna veðurútlits;
- að skipverjar höfðu haft frauðplasthlíf við hendina til að verja karminn en illa var hugsað um að koma því fyrir, sérstaklega ef það féll af;
- að samskonar óhöpp höfðu gerst nokkrum sinnum en þá verið um minniháttar slys að ræða;

- að samkvæmt mælingu var hæðin upp í karminn frá þilfari 1,64 m. Skipstjórinn sagði að oft hefði verið rætt um þessa lúgu og hvað hægt væri að gera við hana. Byggt hefði verið yfir bátinn og hún væri of há og í raun of framarlega á síðunni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er að slasaði stóð upp úr óvarinni síðulúgu og fékk á sig sjó.

Nefndin telur að skipverjinn hefði átt að vera með hlífðarhjálms og stjórnendur skipsins hefðu átt að sjá til þess að umhverfið væri sem öruggast.

Nr. 140 / 05 Akrafell

3. Farmtjón



Akrafell Skipaskr.nr. 9294965.
Smiðaður: 2004.
Stærð: 7769 GT.
Mesta lengd: 142,96 m.
Breidd: 18,25 m.
Dýpt: Vél: 4320 kW.

Akrafell © Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasynti.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. október 2005 var Akrafell við Skotland á leiðinni frá Hollandi til Íslands. Veður: SSV 20-28 m/s, ölduhæð (S) 6-7 m.

Vegna veðurs var skipinu siglt með minnkaðri ferð og stefnum eftir aðstæðum. Vegna átaka brast sjóbúnaður á járnrottum sem voru á gámafleti í lestinni og fóru af stað með þeim afleiðingum að þær lentu á öðrum gámi sem laskaðist mikið.

Við komuna til Reykjavíkur þann 16. október kom í ljós að fosfórsýra (UN 1805) hafði lekið úr

gámnum og komist í aðra vöru. Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins var kallað út til hreinsunar en þurfti að bíða meðan losun fór fram á hluta farmsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gámurinn sem laskaðist innihélt 13,1 tonn af vöru. Við hlið hans stóð fleti með 30,5 tonn af járnrottum í tveimur stæðum og höfðu einungis verið sjóbúnar með strekkiborðum. Strekkiborðarnir á annarri stæðunni slitnuðu svo hún lagðist á gáminn og braut sig inn í hann;
- að sjóbúnaður á farmi var framkvæmdur af hafnarstarfsmönnum í Rotterdam;
- að ekki fengust upplýsingar um fjölda strekkiborða sem notaðir voru né slitþol þeirra;
- að gámurinn sem laskaðist var merktur aðvörunarmerkingum nr. 4, 8 og 9 um hættulegan varning (IMDG);
- að sjóbúnaður á krana sem hafði einnig verið á fleti hafði gefið sig með þeim afleiðingum að eitthvert tjón hlaut af.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var ónógur sjóbúningur á farmi.

ÖNNUR SLYS

Nr 075 / 05 Lagarfoss

1. Skipverji slasast við fall



IMO 9085601 Smiðaður:
Japan 1995, stál Stærð:
brl. 7869 bt. Mesta lengd:
129,75 m. Breidd: 22 m.
Dýpt: 11 m.
Vél: MAN 6965 kW.
Fjöldi skipverja: 18.

Lagarfoss © Hilmar Snorrason

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi. Skýrsla slasaða.

Málið afgreitt á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Péttri Ágústssyni, 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 11. mars 2005 var Lagarfoss við bryggju í Vestmannaeyjum.

Hleðslustjórinn (supercargo) um borð var á leið í eftirlit með frystigámum á nr. I lúgu. Þegar hann var í sundinu á milli nr. I og II lúgu steig hann óvart með hægri fót niður á milli lúghleranna með þeim afleiðingum að hnéð lenti við járnbrún og hitt hnéð ofan á nr. II lúghlerann. Hann féll fram fyrir sig og skall þungt með kjálkann á öxlina. Slasaði var óbrotinn en fann til mikilla eymsla auk skaða á tönn. Hann varð ekki óvinnufær.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að dýptin á milli lúganna var um það bil einn meter;
- að mjög dimmt var í umræddu sundi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til að fara varlega um illa lýst þilför.

Nr. 077 / 05 Hjalli

2. Ásigling og slys á æfingu

Mesta lengd: 6 m.
Vél: Yanmar utanborðsvélar,
2x60 hp. Fjöldi skipverja: 7.

B/b Hjalli © Sæferðir

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Pétri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni. (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 1. maí 2005 var b/b Hjalli á björgunaræfingu með unglingadeild BSV Dreka fyrir utan höfnina í Ólafsvík. Veður: NA 1-2 m/s.

Í ráði var að fara með tólf unglinga í bátaæfingu við höfnina og í fyrstu ferðina var farið með fimm þeirra. Tveir leiðbeinendur voru um borð. Strax í upphafi ferðarinnar var einn unglinganna settur undir stýri undir leiðsögn. Fljótlega stöðvaðist annar mótörinn og var stöðvað til að kanna orsök þess. Bátinn rak á meðan að innsiglingarbauju og tveir unglingana tóku á það ráð að synda að henni og klifra upp á hana. Bátinn rak áfram.

Í ljós kom að eldsneytisslanga hafði losnað og eftir viðgerð var æfingunni haldið áfram. Skömmu seinna þegar verið var að æfa og ljúka svokallaðri átta beygju tekur stjórnandinn (unglingur) of gleyða beygju og stefndi beint á baujuna. Þegar um 10-20 metrar voru eftir í hana sá leiðbeinandinn hvað verða vildi, greip í stýrið og hægði á ferð en í sama mund tók stjórnandinn á móti og lenti báturinn á baujunni sem brotnaði í spón. Unglingarnir tveir sem voru á baujunni stukku af henni í sitt hvora áttina rétt áður en báturinn lenti á henni. Þegar baujan brotnaði kastaðist brakið af henni í allar áttir og lenti á þeim með þeim afleiðingum að annar þeirra brotnaði á tveimur fingrum auk annarra áverka á sköflung og rist. Tennur í hinum löskuðust.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt leiðbeinanda var báturinn á 12-14 hnúta ferð þegar hann lenti á innsiglingarbaujunni. Ekki urðu skemmdir á bátnum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er að bátaæfing með óvana stjórnendur var ekki haldinn á hreinu svæði.

Nr. 126 / 05 Vamos

3. Fær á sig sjó og fer á hliðina. Banaslys

Skipaskr.nr. 1046186
Smíðaður: Frakklandi 1988,
stál Stærð: 13 BT.
Mesta lengd: 10,5 m.
Breidd: 3,65 m.
Vél: ?
Fjöldi skipverja: 2.

Vamos © NN

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvassyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 27. september 2005 var bandaríska segl-skútan Vamos um 90 sjómílur NV af Straumnesi á leið til Reykjavíkur. Veður: N 14-32 m/s. (Samkvæmt veðurríta á Straumnesi).

Skipverjar fóru frá Siglufirði þann 8. ágúst 2005 til Scoresbysund á Grænlandi og komu þangað 12. sama mánaðar. Eftir að hafa siglt þar um sigldu þeir frá d'Aunabay á austurströnd Grænlands þann 26. september áleiðis til Reykjavíkur. Veður var gott í fyrstu en versnaði þegar komið var fjær ströndinni.

Skipverjarnir skiptu með sér siglingavöktum, 2 til 3 klst. í senn hvor og síðustu vaktaskipti voru um kl. 22:00. Vindur hafði þá aukist og var kominn í 15-20 m/s.

Um kl. 00:15 fékk skútan á sig sjó með þeim afleiðingum að hún lagðist á hliðina og mastur brotnaði. Skútan rétti sig aftur. Neyðarkall barst um gervihnött til stjórnstöðvar LHG kl. 02:17 og fór þyrlla, TF-LIF í loftið kl. 05:40 og var komin á staðinn um kl. 08:30. Veður þá NA 50-55 hnútar Vel gekk að ná skipverjanum um borð í hana en skipverjinn sem hafði verið við stjórn skútunnar hafði fallið útbyrðis. Hans var leitað en hann fannst ekki og var talinn af.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

Þetta sjóslys er utan lögsögu RNS enda um erlendan seglbát að ræða og atvikið gerðist fyrir utan íslenkst hafsvæði. RNS fékk lögreglu til að taka skýrslu af skipbrotsmanninum auk þess að hann gerði sérstaka skýrslu um atvikið. Þar kemur m.a. fram:

- Að um kl. 18:00 um kvöldið var seglum fækkað og enn frekar um kl. 22:00. Ganghraði eftir það var um 7 hnútar.

- Að óvæntur hnútur, ekki í vindstefnu (cross sided), hefði komið á skútuna og hún lagst meira en 90° og jafnvel allt að 120° í borðið.
- Að þegar skipverjinn sem var neðanþilja kom upp á þilfar sá hann ekki félagan sinn. Hann hefði heyrt nafn sitt kallað og barst hljóðið úr vindstefnu.
- Að skipverjinn reyndi að gangsetja vél en fékk strax í skrúfuna og varð því að láta af þeim áformum.
- Að skipverjinn heyrði áfram um stund félagan sinn kalla til sín en hafði engin tæk á að koma honum til hjálpar.
- Að sjávarhiti var samkvæmt mælum um borð í skútunni +1°C.
- að um borð í skútinni var eftirfarandi búnaður:
4-6 manna björgunarbátur
björgunarvesti
vinnuflotbúningar
björgunarhringur
líflínur,
- Að skipverjarnir töldu ekki ástæðu til að nota líflínurnar þar sem þeir þurftu aðeins að færa sig um á afmörkuðu svæði sem var stjórnrýmið og þaðan niður í bátinn.
- Að báðir skipverjar vissu um veðurspánna og þeir tekið sameiginlega ákvörðun að leggja í ferðina.
- Að skipinu var stýrt með svokölluðu Aries vindstýri (sjá mynd).
- Að báðir skipverjarnir höfðu langa reynslu af skútum. Skipstjórinn var starfandi fiskimaður og verið skútusiglingamaður í 15 ár en sá sem fórst starfaði á olíuborpöllum og hafði átt skútu s.l. 8 ár.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.



Nr. 162 / 05 Hásteinn ÁR 8

4. Skipverji slasast við fall úr stiga



Hásteinn © Tryggvi Sigurðsson

Hásteinn ÁR 8. Skipaskr.nr. 1751. Smíðaður: Svíþjóð 1984, stál. Stærð: 133,4 brl. 180,4 bt. Mesta lengd: 24,95 m. Skráð lengd: 22,18 m. Breidd: 7,1 m. Dýpt: 4,7 m. Vél: Caterpillar 80 kW, 1984. Fjöldi skipverja: 8.

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Drög að lokaskýrslu afgreidd á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, 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 15. desember 2005 var Hásteinn ÁR 8 við bryggju í Þorlákshöfn. Veður: Logn og þurrviðri.

Járnsmiðir voru að breikka tromlu sem staðsett var uppi á gálganum á skutnum. Skipverji var með þeim og málaði það sem járnsmiðirnir höfðu lokið við. Notuðu bæði járnsmiðirnir og skipverjinn lausan álstiga sem færður var til eftir þörfum. Þegar járnsmiðirnir höfðu lokið störfum hélt skipverjinn áfram að mála. Var hann í þann mund að ljúka við það þegar stiginn rann undan honum og skipverjinn féll niður á þilfarið.

Slasaða tókst að kalla til járnsmiðanna sem voru komnir í land og komu þeir honum til aðstoðar. Hann reyndi síðan sjálfur að aka á sjúkrahús en vegna mikillar blæðingar og verkja þurfti hann að stöðva bifreið sína og kalla eftir aðstoð.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að álstiginn var með mjúkum og riffluðum endum. Hann hafði ekki verið festur á neinn hátt;
- að þilfarið var nýmálað og án allrar hálkvarnar;
- að slasaði taldi að stiginn hafi verið minna reistur á þessari stundu en áður og þess vegna hafi hann runnið undan honum;

- að skjólbörðið sem slasaði lenti á var úr stálplötu, rafsoðið á þilfarið og um 40 sm hátt með rafsoðnu rúnjárn á efri kanti;
- að stiginn var 3 metra langur en hæðin af þilfari og upp á efri brún gálga var 2,80 metrar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að stiginn var laus.

Bendir nefndin á að aldrei skulu notaðir lausir stigir við vinnu um borð í skipum hvort heldur skip liggji við bryggju eða séu laus. Sjómenn eiga ávallt að tryggja að stigir séu tryggilega bundnir og festir áður en farið er upp í þá.

ÖNNUR TILVIK

Nr. 010 / 05 Siggí Bjarna GK 5

1. Vélabilun, stífla í olíulögn



Siggí Bjarna © Útgerð

Siggí Bjarna GK 5. Skipaskr.nr. 2454. Smíðaður: Kína 2001, stál. Stærð: 94,7 brl. 115,9 bt. Mesta lengd: 21,5 m. Skráð lengd: 19,25 m. Breidd: 6,4 m. Dýpt: 3,2 m. Vél: Cummins 1999, 448 kW. Fjöldi skipverja: 6.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, 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 25. janúar 2005 var Siggí Bjarna GK 5 á útleið frá Sandgerði. Veður: SV 6 m/s og talsverður sjór.

Þegar skipið var komið út að bauju stöðvaðist aðalvélin án nokkurra aðvörunar og án þess að vélstjóri hefði tök á að halda henni inni. Við þetta varð skipið stjórnlaust og fékk skipstjórinn nærstatt skip, Sjöfn NS 123, til að taka það fyrst í tog. Síðan tók Freyja GK 364 við og dró Siggí Bjarna GK til hafnar.

Eftir að skipið var komið að bryggju tókst að koma vélinni í gang.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að aðalvélin var keyrð á flotaolíu. Við skoðun á olíukerfinu kom í ljós að stífla hafði náð að myndast efst í síuhúsi annarrar grófsíunnar þar sem einstefnulokinn, sem varnar bakflæði, er. Skipið hafði legið um tíma í höfn í köldu veðri og var það mat vélstjórans að vax hafi náð að myndast í kaldri olíunni og sest að einstefnulokanum;
- að engin hitagjafi var í vélarúminu annar en ylurinn frá aðalvélinni. Slaufa var á miðstöðvarkerfi skipsins í kælikerfi vélarinnar og var hitakerfið látið hringrás á vélinni í höfn. Kælikerfi aðalvélarinnar sá að mestu um hitun skipsins þegar hún var í gangi. Að öðru leyti sá rafmagnstúpa um hitun miðstöðvarkerfisins;
- að daghyllki var í síðu vélarúmsins. Stutt lögn með loka var að grófsíum, „Racor“ model 75/1000 FXC systrasíur. Önnur sían var keyrð í einu og hafði 681 lítra rennslisgetu á klst. Frá henni var lögn inn á olíukerfi vélarinnar sem myndar hringrás til brennslu og kælingar á „spísum“;
- að fjórir olíubirgðargeymar voru um borð. Skuttankur, sem var óskiptur þvert yfir skutinn, botntankur var undir íbúðum í framskipi og tveir síðutankar. Annar þeirra var skiptur og hluti hans notaður sem daghyllki. Loftun úr olíutönkum var á efrapilfari og á aðalpilfari úr skutgeymi;
- að sögn vélstjóra hafði aldrei orðið vart við vatn eða sjó í olíunni sem telja mætti óeðlilegt;
- að hitablásari var settur upp í vélarúminu til að halda hita að dagtanki og olíulögnum þegar skipið var í höfn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin treystir sér ekki til að fullyrða um orsakir óhappsins.

Nr. 016 / 05 Dettifoss

2. Missir stýri á siglingu



Dettifoss © Hilmar Snorrason

Dettifoss. IMO nr. 9086801.
Smiðaður: Frederikshavn Danmark
1995, stál. Stærð: 17.042 DW
Mesta lengd: 165,60 m.
Breidd: 28,60 m. Dýpt: 8,95 m.
Vél: MAN B&W 7S60MC 14.800.
kW, 1995 Fjöldi skipverja: 13.

Gögn: Úrdráttur úr leiðarbók Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvassyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni, 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:

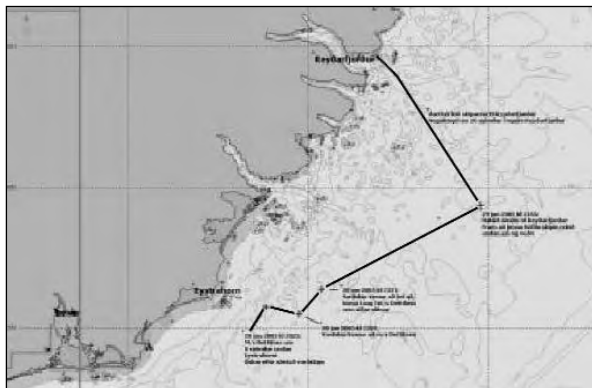
Þann 28. janúar 2005 var Dettifoss á siglingu frá Reykjavík til Eskifjarðar. Djúprista: fr. 6,0 m, aft. 7,50 m. Veður: VSV 14-20 m/sek.

Klukkan 19:25 þegar skipið var statt um 8 sml. austur af Eystrahorni kom mikið högg á það. Eftir það hætti stýri þess að virka og skipið varð stjórnlaut. Skipstjóri hafði samband við útgerð og óskaði að leitað væri eftir aðstoð varðskipa. Varðskipið Týr kom á staðinn um kl. 22:00 en hann var í um 20 sml fjarlægð frá Dettifossi.

Áður en taug var komið milli skipanna reyndu varðskipsmenn að sjá hvort stýrið væri enn á skipinu og virtist svo vera. Taug var komið á milli skipanna en fljótlega varð ljóst að varðskipið réði ekki við aðstæður, bæði vegna stærðar skipsins og



Eins og sjá má er meginhluti stýrisblaðs skipsins brotinn af.



Kortið sýnir feril skipanna frá Eystrahorni til Eskifjarðar.



Primus © maritimephoto.

veðurastæðna. Þess var þá óskað að varðskipið Ægir kæmi einnig til aðstoðar og því beðið átekta.

Varðskipið Ægir kom á staðinn um kl. 09:20 daginn eftir. Þá rak skipin undan sjó og vindi. Í birtingu kom í ljós að stýrisblaðið var brotið af rétt fyrir neðan stýrisstamma festinguna. Sjá mynd sem tekin var af skipverjum á varðskipinu Ægi. Einungis var um einn meter eftir af stýrisbúnaði Dettifoss og gátu varðskipsmenn sent myndirnar um borð í skipið og til hlutaðeigandi aðila. Veðurhæð kl. 10:00 var SV 22 m/s og var ákveðið að leyfa skipunum að reka austur fyrir Hvalbak. Skipin voru komin þangað um kl. 13:00 og var þá ákveðið að varðskipið Týr myndi reyna að koma Dettifossi á rétta stefnu til Eskifjarðar eða til norðvesturs. Kl. 15:11 þegar skipin voru á stað $64^{\circ}41.8'$ og $013^{\circ}02.9'$ var orðið ljóst að Týr gat ekki stjórnað Dettifossi á stefnu og því ákveðið að dráttartaugar Ægis yrðu settar í stefni Týs. Kl. 15:52 voru bæði varðskipin byrjuð að toga í Dettifoss.

Um kl. 18:00 eftir að dráttartóg höfðu slitnað nokkrum sinnum og veður versnað, var komið í SSV 20-24 m/s af landi var ákveðið að fresta frekari aðgerðum þar til það gengi niður. Um kvöldið fór veðurhæðin í SSV 28-32 m/s. Dettifoss tók af og til miklar hliðarveltur. Í aðgerðunum fór dráttartaug sem slitnaði frá varðskipunum í aftari hliðarskrúfu Dettifoss og gerði hana óvirka.

Eftir hádegi þann 30. janúar hafði veður gengið niður og var dráttartaugum komið á milli skip-

anna. Dettifoss var tengdur í skutinn á varðskipinu Tý, sem var svo tengdur í skut Ægis. Tengingu milli skipanna var lokið kl. 14:55 og tókst varðskipunum að draga Dettifoss áleiðis til Eskifjarðar.

Þegar komið var með skipið inn undir Hólmanes voru kafarar sendir til að skoða ástand á skrúfum Dettifoss áður en lagst yrði að bryggju. Í ljós kom að bugt af dráttartógi hafði lent í aftari hliðarskrúfu og einnig voru nokkrir hringir vafðir um aðalskrúfu skipsins. Kl. 00:30 þann 31. janúar var skipinu lagt að bryggju á Eskifirði með aðstoð varðskipins Týs. Tógið var þá hreinsað úr skrúfunum.

Fenginn var erlendur dráttarbátur, Primus, til að draga Dettifoss til Hollands. Primus kom til Eskifjarðar 2. febrúar og lagði af stað með Dettifoss til Rotterdam daginn eftir. Skipin voru komin þangað 9. febrúar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að rafsuðugallar höfðu verið á aðgengilokum að festiró stýrisáss. Þar sem lokan er hluti af byggingarstyrk stýrisblaðsins ollu þessir gallar veikleika í blaðinu (vísað er í mál RNS nr. 017/04 þegar Helgafell missti stýri fyrir utan Stavanger í Noregi 1. febrúar 2004. Við skoðun á systurskipi Helgafells, Arnarfelli, kom í ljós sami galli);
- að Helgafell, Arnarfell og Dettifoss, voru öll smíðuð hjá Ørskov Staalskibsværft í Frederikshavn, Danmörku og með sams konar stýrisbúnaði, svipuðum vélum, gir og skrúfubúnaði (B &

W Alpha). Tvö fyrrnefndu voru í Bureau Veritas (BV) klassa en Dettifoss var í Det Norske Veritas klassa (DNV);

- að gerð var sprunguleit á stýri systurskips Dettifoss, Goðafoss, en engar sprungur fundust.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var rafsúðugalli á aðgengilokum að festiró stýrisáss. Ljóst er að aðgengilok voru hluti af byggingastyrk stýrisblaðsins og ollu þessir gallar því veikleika í blaðinu.

Nefndin minnir á tillögu hennar í öryggisátt í máli nr. 043/04 um þörf Landhelgisgæslu Íslands á viðeigandi dráttar- og björgunarskipi fyrir sjófar- endur við Ísland.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin beinir því til Siglingastofnunar Íslands að taka þennan veikleika í hönnun stýranna upp við flokkunarfélög.

Nefndin bendir á að neyðarstýring var ekki reynd áður en skipið var tekið í tog. Það er mat nefndarinnar að það hefði mátt reyna að nota varðskip til neyðarstýringar með því að hengja það aftan í Dettifoss, sem var með fullt vélarafli, eins og gert var þegar skipin voru komin inn á Reyðarfjörð.

Nr. 020 / 05 Brúarfoss

3. Skipverji verður fyrir sjóbúnaðarskafti og slasast



Brúarfoss © Hilmar Snorrason

Brúarfoss. MO.nr. 8914568
Smíðaður: Fredrikshavn, Danmörku, 1992. Stærð: 7.676 BT. Mesta lengd: 126,63 m. Breidd: 20,53 m. Dýpt: 10,70 m. Vél: MAK 8M 552C 5400 kW. Fjöldi skipverja: 11.

Gögn: Öryggiskerfi skips Údráttur úr leiðarbók.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. maí 2005 af Inga Tryggvassyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni, 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. desember 2004 var Brúarfoss við bryggju í Shelburne NS USA. Veður: S 3 m/s, rigning.

Skipverji vann við sjóbúnað farms þegar sjóbúnaðarskaft rakst harkalega í hægri síðu hans. Vegna eymsla var hann sendur til læknis sem taldi hann óbrotinn og vinnufæran.

Á heimleið kvartaði slasaði undan eymslum og óbreyttri liðan. Við komu til hafnar í Reykjavík fór slasaði til læknis og kom þá í ljós sprunga í rif-beini auk þess sem flís frá brotinu snerti brjósk. Hann var óvinnufær um tíma.

NEFNDARÁLIT:

Málið hefur verið skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsókna.

Nr. 035 / 05 Húsey PH 382

4. Vélarvana, dregin til hafnar



Húsey © Olgeir Sigurðsson

Skipaskr.nr. 1346 Smíðaður: Vigo Spáni 1973, stál, Stærð: 451,3 brl. 634,7 bt. Mesta lengd: 47,55 m. Skráð lengd: 40,9 m. Breidd: 9,5 m. Dýpt: 6,5 m. Vél: MAN - Bazan, 1251 kW, 1973 Fjöldi skipverja: 6.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvassyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 2. mars 2005 var Húsey PH 382 á siglingu norður af Mánáreyjum út af Tjörnesi. Veður: Gott, en slæm veðurspá.

Húsey PH varð vélarvana og var rækjuskipið Aldrey PH 380 fengið til að draga skipið til hafnar á Húsavík. Það gekk nokkuð vel og tók ferðin um 9 klst. Skipin voru komin í höfn á sjötta tímanum þann 3. mars.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að spenna sem hélt stimpilbolta bilaði og svarf komst í smurólúsiur og smurþrýstingur féll;
- að þetta hafði ekki komið fyrir áður og að sögn vélstjórans væri þetta mjög sjaldgæft. Hann hafði þó heyrt um það erlendis frá;
- að skipta varð um stimpil, slíf, bolta og spennur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök vélarbilunarinnar var að spenna sem hélt stimpilbolta bilaði.

Nr. 038 / 05 Huginn VE 55

5. Skipverji slasast í lest

Huginn © Tryggvi Sigurðsson

Huginn VE 55. Skipaskr.nr. 2411 Smiðaður: Chile 2001, stál Stærð: 1136 brl. 2392 bt. Mesta lengd: 68,25 m. Skráð lengd: 61,21 m. Breidd: 14 m Dýpt: 9,65 m. Vél: MaK 2001, 4320kW. Fjöldi skipverja: 18.

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, 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 26. febrúar 2005 var Huginn VE 55 við bryggju í Vestmannaeyjum.

Skipverjar voru að ferja vinnupall í hlutum af bryggjunni og niður í lest vegna breytinga sem átti að fara að framkvæma þar. Tveir skipverjar voru við lúguopið og annar stjórnaði hífingu með fjarstýringu. Þrír skipverjar voru niðri í lestinni.

Búið var að hífa hliðarnar á pallinum niður og verið að hífa stangirnar. Annar skipverjinn á lúgunni tók eftir því að stangirnar voru ekki vel

tryggar í stroffunni og varaði kranamanninn við. Kranamaðurinn kallaði þá niður í lestina um að menn vörðu sig og vera ekki undir. Hann fylgdist síðan með heisinu og tók ekki eftir að tveir skipverjanna í lestinni höfðu misskilið kallið og fært sig úr skjóli og undir heisið. Þeim hafði heyrst kallað til þeirra að taka frá það sem þegar var búið að hífa niður.

Þegar heisið var yfir lúgunni féllu stangirnar úr stroffunni og niður í lestina með þeim afleiðingum að stangir lentu á einum skipverjanum og utan í annan án þess að slasa hann. Slasaði var fluttur á slysadeild með áverka á baki og herðablaði. Hann varð óvinnufær um tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að hífa ó álstangir;
- að slasaði var sá eini sem ekki var með hjálm niðri í lestinni, en í öryggisskóm;
- að stjórnandi hífingarinnar kvaðst hafa kallað „farið þið frá“ en skipverjarnir í lestinni töldu hann vera að kalla „takið þetta frá“;
- að blásari var í gangi og hávaði í lestinni;
- að slasaði var búinn að vera tæpt ár á skipinu;
- að skipverji sló á stangirnar á bryggjunni;
- að það hafði hvarflað að stjórnanda hífingarinnar að hætta við hífingu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er að ekki var gengið tryggilega frá heisinu og það ekki lagfært fyrir hífingu niður.

Nefndin bendir á þá sjálfsögðu skyldu manna að nota viðeigandi öryggisbúnað við vinnu sem þessa, sbr. reglugerð nr. 786/1998 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum.

Nr. 053 / 05 Herjólfur

6. Fær í skrófuna í Vestmannaeyjum



Herjólfur © Hilmar Snorrason

Herjólfur Skipaskr.nr. 2164.
Smíðaður: Norway 1992, stál.
Stærð: 2222,4 brl. 3354 bt.
Mesta lengd: 70,7 m.
Skráð lengd: 67,6 m.
Breidd: 16,0 m. Dýpt: 10,7 m.
Vél: Man B&W 5400 kw, 1992
Áhöfn: 14 Farþegar: 76.

Gögn: Gögn RNS. Lögregluskýrslur. Dagbók skipsins.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, 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 16. apríl 2005 var Herjólfur að leggja að Básaskersbryggju í Vestmannaeyjum. Veður: SA 22 m/sek.

Um kl. 15:45 þegar verið var að bakka skipinu upp með bryggjunni og búið að koma framenda á bryggjupolla stöðvaðist skyndilega stjórnborðs aðalvélin. Fljótlega kom í ljós að eitthvað hafði farið í skrófuna. Skipstjórinn óskaði strax eftir aðstoð dráttarbátsins Lóðsins sem kom og aðstoðaði Herjólf að bryggju.

Við athugun kom í ljós að fríhotalengja með fimm dekkjum var í skrófunni og var kafari fenginn til að hreinsa úr henni og af öxlinum. Engar skemmdir voru sjáanlegar og ekkert óeðlilegt kom í ljós við prófun á skrófubúnaðinum daginn eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið er búið tveimur skrófum og tveimur stýrum og standa skrófurnar nokkuð utarlega á botninum. Í höfnum er báðum skrófum beitt mikið;
- að djúprista skipsins að aftan var 4,20 m og samkvæmt hafnarkorti er dýpi á meðalstórstraumsfjöru við Básaskersbryggju 6,4 m. Fjara var kl. 16:56 en atvikið varð 69 mínút-

um fyrir þann tíma, straumur hálf stækkaður og reikna má með að dýpi hafi verið um 7 m;

- að í vikunni fyrir atvikið kváðust skipverjar hafa bent hafnarverði á að keðjur væru slitnar í fríhotalengjum á bryggjunni;
- að sögn skipstjóra hafði starfsmaður hafnarinnar tjáð honum að í vikunni á undan hefðu tvær dekkjalengjur slitnað niður í lagi skipsins og nýjar lengjur verið settar í þeirra stað. Ekki hefði verið búið að slæða þær upp sem slitnuðu niður. Ekki er ljóst hvort um sömu lengjur var að ræða;
- að fríholtin eru fest með keðju í bryggjupilið en laus að neðan og ná í engum tilfellum niður undir skrófu skipsins;
- að yfir 5000 dekkjafirholt eru í höfninni og að sögn hafnaryfirvalda er erfitt að hafa eftirlit með þeim, þ.e. hvar slitnar auk þess sem erfitt er að finna þau í botni þar sem þau verpast fljótt í sandi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að fríhotalengja, sem fallið hafði laus frá bryggjupili, sogaðist í stjórnborðskrófuna.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin bendir á mikilvægi þess að hafnir séu hreinar og hvetur til reglulegs eftirlits og hreinsunar á þeim til að svo megi verða. Sérstaklega þarf að gæta að svæðum þar sem reikna má með miklu botnróti frá skrófum skipa.

Nr 079 / 05 Lagarfoss

7. Ammoniakleki í farmi



Detlifoss © Hilmar Snorrason

Lagarfoss MO 9085601
Smíðaður: Japan 1995, stál.
Stærð: brl. 7869 bt.
Mesta lengd: 129,75 m.
Breidd: 22 m. Dýpt: 11 m.
Vél: MAN 6965 kW.
Fjöldi skipverja: 18.

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, 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 11. júní 2005 var Lagarfoss á leið frá Immingham í Bretlandi til Reykjavíkur.

Þegar skipið var stött undan ströndum Skotlands urðu skipverjar varir við ammoníakleka úr gámi á þilfarinu.

Samkvæmt upplýsingum frá rekstraraðila skipsins var ástæða lekans að hlífðarlok yfir krönum á umbúðum hafði verið illa fest af sendanda.

NEFNDARÁLIT:

Málið hefur verið skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsókna.

Nr. 080 / 05 Hoffell SU 80

8. Bilun í stýrisbúnaði, dreginn til hafnar



Hoffell © Þorgeir Baldursson

Hoffell SU 80 Skipaskr.nr. 2345
Smíðaður: Holland 1981, stál.
Stærð: 673,6 brl. 1293 bt.
Mesta lengd: 61,14 m.
Skráð lengd: 56,9 m.
Breidd: 9,5 m. Dýpt: 7,0 m.
Vél: MaK 1993, 2940 kW.
Fjöldi skipverja: 13.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Péttri Ágústssyni, 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 12. júní 2005 var Hoffell SU 80 að veiðum austan við Þórsbanka. Veður:

Bilun varð í stýrisbúnaði og festist stýrið í borði. Togveiðiskipið ljósafell SU 70 var fengið til að fara á móts við Hoffell SU og taka það í tog til hafnar. Eftir að stýrið var losað úr borði gekk ferðin vel til Fáskrúðsfjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gormar í „shut out“ lokum voru brotnir. Auk þess var annar öryggislokin brotinn og einn gormur í hinum farinn. Ekki er ljóst hvernig þetta gerðist en menn höfðu tekið eftir að ef aðeins önnur stýrisvélin var inni hreyfðist stýrið óeðlilega hægt en allt virtist eðlilegt þegar báðar voru virkar. Leitað hafði verið eftir hugsanlegri bilun en ekki fundist;
- að tilgáta var sett fram um að notkun á báðum stýrisdælum til að auka hraða stýrisblaðsins hafi með tímanum orsakað aukna bilun í lokum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að stýrisbúnaður bilaði var að gormar í lokum gáfu sig.

Nr. 091 / 05 Herjólfur / Þórir SF 77

9. Nærri því árekstur



Herjólfur © Hilmar Snorrason

Herjólfur Skipaskr.nr. 2164.
Smíðaður: Noregi 1992, stál.
Stærð: 2222,4 brl. 3354 bt.
Mesta lengd: 70,70 m. Skráð lengd: 67,60 m. Breidd: 16 m.
Dýpt: 10,70 m. Vél: MAN B&W. 5400 kW, 1992 Fjöldi skipverja: 15 Fjöldi farþega: 56. Fjöldi bíla: 20.



Þórir © Hilmar Snorrason

Þórir SF 77. Skipaskr.nr. 91. Smíðaður: Noregi 1956, stál Stærð: 198,81 brl. 306 bt. Mesta lengd: 37,77 m. Skráð lengd: 34,27 m. Breidd: 7,11 m. Dýpt: 5,90 m. Vél: Caterpillar 671 kW, 1985. Fjöldi skipverja: 8.

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. desember 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Péttri Ágústssyni, 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 12. júlí 2005 var Herjólfur að koma til Þorlákshafnar og Þórir SF 77 á útleið úr höfninni eftir löndun. Veður: SV 8 m/s.

Skipstjórar skipanna vissu ekki af hvor öðrum og um kl. 18:45 mættust þeir óvænt í hafnarmynninu. Það stefndi í árekstur en þeim tókst að forða því að með því að beita vélum í fulla ferð afturábak.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hafnarmynnið er 100 metra breitt. Að sögn hafnaryfirvalda birgir Suðurvarnargarðurinn mönnum á bátum og skipum sýn;
- að samkvæmt hafnarverði hafði Herjólfur tilkynnt komu sína 10 mín. áður en hann kom til hafnarinnar og óskað upplýsinga um aðra umferð. Hann fékk þær upplýsingar að leiðin væri greið;
- að hafnarvörður kvaðst hafa heyrt skipstjórnarmenn á Herjólfri reyna að kalla á Þóri SF á VHF rás 12 en án árangurs. Skipstjóri Herjólfss kvaðst ekki hafa náð sambandi við hafnarvörð á sömu rás eftir atvikið. Hann kvaðst hafa talað við hafnarstjóra um það auk þess að óska eftir því að fylgst yrði betur með umferð;
- að Herjólfur hefur forgang í höfninni og öðrum skipum gert að gefa honum nær undantekningalaust svigrúm en hann verður samt að hafa varann á þar sem mikið er um aðkomubáta sem oft tilkynna ekki komur né brottfarir til hafnarinnar;
- að Þórir SF var búinn að vera í höfninni um það bil 6 klst. við löndun. Áætluð brottför var kl. 19:00 en þar sem allir voru mættir til skips var farið fyrir eða kl. 18:40. Skipstjóri tilkynnti ekki um ferðir sínar til hafnarvarðar;
- að Þórir SF var á 3-4 hnúta ferð þegar hann varð var við Herjólf. Ekki fengust upplýsingar um hraða Herjólfss;
- að sögn skipstjóra hafði verið lækkað í VHF stöðinni án þess að hann hefði orðið þess var. Honum fannst Herjólfur vera á mikilli ferð;
- að reglur hafnarinnar um siglingahraða og tilkynningarskyldu eru skv. reglugerð nr. 326/2004. Hámarkshraði er 4 hnútar og þeir sem fara um höfnina eiga að tilkynna það hafnaryfirvöldum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þessa nærri því óhapps er samskiptaleysi innan hafnarsvæðisins.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin hvetur skipstjórnendur til að ganga úr skugga um að talstöð sé vel virk og tilkynna komu sína og brottfarir til hafna.

Nefndin hvetur hafnaryfirvöld til að ganga eftir því að reglur hafnarinnar séu virtar í hvívetna.

Nr. 093 / 05 *Víkingur*

10. Skemmdir í hellasiglingu



Víkingur © Hilmar Snorrason

*Víkingur. Skipaskr.nr. 7227.
Smiðaður: Hafnarfirði 1989,
plast Stærð: 18,87 brl. 25,43 bt.
Mesta lengd: 14,95 m.
Skráð lengd: 14,73 m.
Breidd: 3,78 m. Dýpt: 1,80 m.
Vél: VolvoPenta 368 kW, 2005.
Fjöldi skipverja: 2.
Fjöldi farþega: 24.*

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar 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 22. júlí 2005 var farþegaskipið *Víkingur* á skemmtisiglingu við Vestmannaeyjar. Veður: Hægviðri, þokuslæðingur og hægur sjór.

Siglt var inn um „dyr“ Kafhellis, sem snýr til austurs í Hænu, ein af smáeyjum Vestmannaeyja. Sjór var sléttur en við op að vestanverðu er um 10-14 metra dýpi. Þegar snúa átti bátnum í hellinum greip straumur hann og ýtti honum að bergveggnum. Nöf á honum lenti á handriði bakborðsmegin og beygði það, þverslá skorðaðist og ljóskastari rifnaði af.

Erfiðlega gekk að ýta bátnum frá veggnum en sumir farþegar reyndu að hjálpa til og náði skipstjóri að sigla bátnum út úr hellinum. Nokkrir farþegar urðu skelkaðir og börn brustu í grát.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að frá upphafi þessara skemmtisiglinga hefur það verið hluti ferðar að fara í Káfhelli en atvik sem þetta hafði aldrei gerst áður. Að sögn skipstjóra eru svona straumköst ekki algeng í hellinum;
- að báturinn var búinn fjórum 20 manna gúm-míbjörgunarbatum, tveir hvorum megin. Að sögn skipstjóra var góður aðgangur að tveimur þeirra ef ver hefði farið;
- að áhöfnin var þjálfuð í hópstjórnun;
- að sögn skipstjóra var áhöfnin „í fullkomnum björgunarvestum til að geta brugðist við óvæntum atburðum“;
- að mati skipstjórans var hvorki öryggi skips, áhafnar né farþega ógnað. Það hefði verið hægt að koma gúmmíbjörgunarbat með fólki út úr hellinum með árum ef illa hefði farið;
- að í upphafi ferðar er farþegum ávallt kynnt hvar björgunarvesti eru staðsett;
- að fjarskiptasamband er í hellinum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var að skipstjóri missti stjórn á bátinum vegna óvænts straums.

Nr 097 / 05 Svala

11. Í hrakningum á úthafi

Svala hífð á land í Þorlákshöfn © NNon

Svala. Skipaskr.nr. 1840.
Smíðaður: Sadleryachts 1987.
Stærð: brl. 10,50 bt.
Mesta lengd: 10,29 m.
Skráð lengd: Breidd: 3,20 m.
Dýpt: 1,40 m. Vél:
Volvo Penta, 1987, 21 kW.
Fjöldi skipverja: 4.

Gögn: Landhelgisgæsla Íslands Gögn RNS Sérfræðiálit.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. febrúar 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar 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 1. ágúst 2005 var seglskútan Svala á siglingu frá Færeyjum til Íslands. Veður: S - SV 13-17

m/s (25 til 34 hnútar á vindmæli bátsins), ölduhæð áætluð 7-10 m.

Skipverjar fóru frá Vestmannahöfn í Færeyjum kl. 17:00 deginum áður og var siglt fyrir vél og seglum til kl. 14:00. Eftir það var siglt fyrir seglum. Vindur fór vaxandi og var þá genúan (stór fokka) tekin niður og siglt einungis á stór-seglinu.

Í eftirmiðdaginn var komin allhvass vindur og átti stjórnandi bátsins í erfiðleikum með að halda stefnu til að fá hæfilegan vind í seglið. Á einni bárunni snérist Svala upp í vind og seglið lagðist til bakborða (stagvent). Þetta gerðist aftur og slóst þá seglið með miklu afli til stjórnborða. Við það rifnaði lykkja fyrir skautið í bómuendanum, festingar fyrir bómatalíur losnuðu frá þilfarinu og bönd slitnuðu.

Skipverjar ræstu vél og reyndu að halda skútunni upp í veðrið á meðan reynt var að koma böndum á bómuna og stórseglið fellt. Þegar verið var að vinna við seglbúnaðinn stöðvaðist vélin og var ástæðan talin ólíuleysi.

Skipverjar höfðu samband við Landhelgisgæslu Íslands til að fá upplýsingar um veðurhorfur fyrir svæðið. Vegna óvissu um stöðuna óskuðu skipverjar kl. 22:00 eftir aðstoð LHG til að yfirgefa skútuna.

Kl. 22:47 lagði TF-LIF af stað til Svölu sem þá var á stað 62°27,9 N og 12°13,5 V og var flugleiðin um 277 sml. Kl. 02:00 var búið að ná öllum skipverjum um borð í þyrluna. Þá var veður að ganga niður. TF-LIF kom til Reykjavíkur klukkan 5:17 um nóttina.

Björgunarskipið Hafbjörg frá Neskaupstað lagði af stað að morgni 2. ágúst til að sækja skútuna sem þá var talin um 130 sjómílar austur af landinu. Fiskibáturinn Ársæll Sigurðsson ÁR fann skútuna þann 4. ágúst og tók hana í tog. Um líkt leyti kom b/b Hafbjörg á svæðið. Ársæll Sigurðsson dró Svölu til Þorlákshafnar þar sem hún var hífð á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að Svala var eins masturs seglbátur með hjálparvél. Hjálparvélin var talin nota 2 ltr/klst við 1500 snúninga. Olíubirgðir við brottför frá Vestmannahöfn voru 100 ltr í olíutanknum og 50 ltr í brúsum. Þegar báturinn fannst aftur á reki var vélin í hægagangi;
- að eftir útreikninga eins bátsverja var ljóst að ekki var um olíuskort að ræða og mældist olíutankur tæplega hálfur. Var bætt olíu á tankinn og tókst þá að koma vélinni í gang á ný.
- að seglbúnaður skútunnar var stórsegl og stór-fokka (genúa);
- að ekki fannst rekakkeri þegar til þurfti að taka áður en skútan var yfirgefin. Skipverjar settu út tóg til að minnka rek og fá hana upp í vind;
- að sögn formanns var stórseglið ekki minnkað með því að taka rif í það eftir að veður versnaði. Reynt var að haga því þannig að það reyndi sem minnst á búnaðinn og jafnvel látið blakta;
- að stjórnandi mundi ekki stýrða kompásstefnu en vindur hafi staðið undir 40° horni á bakborða og seglið var hagað í 10° til stjórnborða;
- að samkvæmt framburði skipverja sem einnig var á vakt, en var niðri þegar atvikið varð, var ölduhæð 7-10 m og vindur um 10° aftan við þvert á bakborða. Segli var hagað verulega til stjórnborða og því langt í skautinu. Hann taldi sig hafa fundið á hreyfingum bátsins að honum hafi slegið undan vindi til stjórnborða og þá hafi seglið farið skart til bakborða (kúvent). Skömmu seinna hafi seglið skolið með enn meiri krafti til stjórnborða (kúvent aftur) og þá hafi allt slitnað úr bómunni;
- að allir skipverjar voru óvanir úthafssiglingum og flestir lítt vanir siglingum á skemmri leiðum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að reynsluleysi skipverja hafi átt mestan þátt í þessum hrakningum. Í því ljósi telur nefndin það hafa verið rétt ákvörðun að leita eftir aðstoð.

ANNAÐ:

Nefndin fékk sérfræðing í siglingu seglskipa til að fara yfir þær upplýsingar sem lágu fyrir frá skipverjum. Í áliti hans kemur meðal annars fram að miðað við vindstyrk hefði átt að setja tvö rif í seglið. Þá bendir hann einnig á að æskilegt sé að hafa um borð stormfokku, rekakkeri, fokku og stórsegl til vara.

Nr. 113 / 05 Selur I

12. Vélarvana vegna olíustíflu



Selur © Alfons Finnsson

Selur. Skipaskr.nr. 5935
Smiðaður: Seyðisfirði 1977, stál.
Stærð: 132,02 brl.
130,78 bt. Mesta lengd:
32,17 Skráð lengd: 30,53.
Breidd: 6,50 m. Dýpt: 2,40 m
Vél: Volvo Penta 2004, 199 kW.
Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. september 2005 var Selur I á siglingu í fylgd með færeyskum dráttarbat, sem var með gröfupramma í togi á leið til Skagastrandar. Veður: Hæg breytileg átt.

Þegar komið var skammt austur fyrir Hornbjarg komu fram gangtruflanir í aðalvél Sels I og var hún stöðvuð. Skipverjar skiptu á milli olíusía og ræstu aðalvélinu aftur en hún gekk mjög illa eftir sem áður og var við það að stöðvast. Um kl. 19:00 var hún stöðvuð og töldu skipverjar að stífla væri í olíulögnum.

Skipstjórinn taldi vera suðaustur rek á skipinu og stutt í land. Hann óskaði eftir aðstoð björgunarskipisins Húnabjargar og gaf upp staðsetningu sem var um 2 sjómílar austnorðaustur af Horni.

Björgunarskipið Húnabjörg kom til Sels I um kl. 24:00 og var dráttartaug komið á milli skipanna og Selur I dreginn til hafnar á Skagaströnd. Skipin komu til hafnar um kl. 08:00 um morguninn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að báðar RACOR olíusíurnar voru stíflaðar og takmarkað rennsli í gegnum þær. Sýnilegt ryð og önnur föst óhreinindi voru í þeim;
- að engin merki fundust um hindranir í olíulögnum;
- að Racor síu settið er af gerðinni 75/1000 með afkastagetu 681 l/klst. hver sía. Á milli síanna er skipt með skiptiloka auk þess sem hægt er að nota þær saman. Í hvoru húsi var 30 mikrona element af gerðinni 2020 PM-OR. Ekki var tregðumælir á síuhúsinu sem segir til um ástand síunnar né vatnsviðvörðun í gruggglasi;
- að varasíur voru til um borð en þær voru ekki notaðar;
- að við skoðun á skipsskjöllum kom fram ósamræmi í gögnum Siglingastofnunar Íslands (SÍ). Samkvæmt haffærissskírteini er skipið skráð „sem opið prammi á hafsvæði STK“, með gildistíma til 27. júlí 2006. Í athugasemdum frá 1996 kom fram undanþága frá reglum um búnað skipsins sem þýddi að skipið mátti ekki sigla utan hafnarsvæðis án fylgdar annars skips. Þetta skerðingarákvæði hefur fallið út án þess að fram komi að breytingar hafi verið gerðar á búnaði skipsins í samræmi við breytt haffærissskírteini.

NEFNDARÁLIT:

Orsök gangtruflana var að báðar grófsíurnar voru stíflaðar af óhreinindum. Eftirlit með þeim hefur því verið ábótavant.

Nr. 165 / 05 Guðrún Jakobsdóttir EA 144

13. Vélarvana, dregin til hafnar



Björgunarskápurinn Sigurvin að koma með Guðrúnu Jakobsdóttur til hafnar í Siglufirði mbl.is/Steingrímur Kristinsson

Guðrún Jakobsdóttir EA 144.
Skipaskr.nr. 1968.
Smíðaður: Noregi 1987, stál
Stærð: 59,67 brl. 59 bt.
Mesta lengd: 19,47 m.
Skráð lengd: 18 m. Breidd: 5,57 m. Dýpt: 3,34 m.
Vél: SCANIA 280 kW, 1995
Fjöldi skipverja: 4.

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvassyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni, 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. desember 2005 var Guðrún Jakobsdóttir EA 144 á leið til dragnótaveiða út frá Siglufirði. Veður: Hægviðri.

Þetta var fyrsta veiðiferð skipsins hjá útgerðinni og þegar komið var út í fjörðinn heyrðust brothljóð úr vélarúmi, vélin gekk illa og kófreykti. Skipstjóri stöðvaði hana þegar með stöðvunarrofa í stýris-húsi og hafði samband í land og óskaði aðstoðar.

Björgunarskipið Sigurvin var sent á staðinn og tók Guðrúnu Jakobsdóttur EA í tog og voru skipin komin til Siglufjarðar um það bil tveimur klst. síðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun á vélinni kom í ljós að hringir á tveimur stimplum höfðu brotnað;
- að við rannsókn málsins kom fram að alvarleg vélarbilun hefði átt sér stað skömmu áður. Báturinn var nýlega keyptur og verið að sigla honum til heimahafnar þegar vélin bilaði á leiðinni. Skipið komst þá hjálparlaust inn til Patreksfjarðar og við skoðun kom í ljós að stimpilhringir höfðu brotnað á einum stimpli. Þetta var lagfært og aðrir stimplar þjöppu-

mældir. Samkvæmt mati viðgerðaraðila var ástand vélarinnar samt sem áður slæmt og hann hafði varað eigendur við því;

- að fram kom hjá kaupanda bátsins að það hefðu fylgt upplýsingar frá seljanda um að vél-in væri nýupptekin og hann hefði staðið óhreyfður í um það bil sex mánuði;
- að skipstjóri kvað akkerisbúnað hafa verið í lagi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök vélabilunarinnar var slæmt ástand vélarinnar.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur menn til að fullvissa sig um að vél-búnaðar sé í lagi áður en lagt er úr höfn.

Nr. 167 / 05 Ásdís SH 300

14. Vélarvana, dregin í land



Ásdís © Jón Sigurðsson

Ásdís SH 300. Skipaskr.nr. 1149. Smíðaður: Vestmanna-eyjum 1971, eik. Stærð: 14,3 brl. 22,3 bt. Mesta lengd: 13,56 m. Skráð lengd: 13,47 m. Breidd: 3,97 m. Dýpt: 1,4 m. Vél: Scania, 134 kW, 1981 Fjöldi skipverja: ?

Gögn Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Er-lingssyni og Júlíusi Skúlasyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. desember 2005 var Ásdís SH 300 á siglingu liðlega 0,5 sml N af Súlum í Pistilfirði. Veður: NV allt að 20 m/s.

Skömmu fyrir kl. 15:00 stöðvaðist aðalvélin og hafðist ekki í gang aftur. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og kom björgunarbáturinn Gunnbjörg til aðstoðar. Taug var komin á milli bátanna um kl. 15:28 og var Ásdís SH dregin til Raufarhafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að stífla var í grófsíu við olíu-birgðatank. Föst efni úr tanknum höfðu sest í sí-una og stíflað olíuflæðið;
- að afköst síunnar áttu að vera 120 ltr./klst. Hún var af gerðinni W. Lösing, D 4320, KWA 20B;
- að á vélinni voru tvær fínsíur sem voru hreinar. Vél-in eyðir um 23 lítrum á klst. í fullri keyrslu og viðmiðun er að grófsía eigi að vera 3,5 sinnum eyðslan eða í þessu tilfelli að lágmarki um 80 ltr./klst;
- að olíubirgðatankar eru síðutankar og var fremur lítil olía á þeim. Ekkert mannop eða annað op var á þeim til að hreinsa þá;
- að eftir atvikið var bætt inn settank (hæðart-ank) á olíulögnina sem hægt er að hleypa sora undan og hreinsa hann. Í næstu slipptöku er í ráði að hreinsa eldri birgðatanka;
- að auk stíflunnar reyndist startari einnig bilað-ur;
- að rek var meðfram landinu en ekki ljóst hver hraðinn var. Talið var auðvelt að grípa til legu-færa ef rek hefði verið óhagstætt.

NEFNDARÁLIT:

Orsök vélstöðvunar var stífla í olíusíu vegna óhreininda úr birgðatanki.

Nefndin hvetur menn til að hafa gott og reglulegt eftirlit með olíusíum og gruggkútum á olíulögnnum.