

Skýrsla

Rannsóknarnefndar sjóslysa

fyrir árið 2004



Útgefið af Rannsóknarnefnd sjóslysa 2006
Forsíðumynd: Baldvin Þorsteinsson EA 10 á strandstað (04304)

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

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

Prentun og umsjón: OFFSETJÖLRITUN HF / LETURPRENT EHF.

EFNISYFIRLIT

FORMÁLI	6
RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA (RNS) OG STARFSEMI 2002	7
ATVIK TILKYNNINT TIL RNS 2004	10
SUNDURLIÐUN SKRÁÐRA ATVIKA	13
TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT	14
YFIRLIT UM MÁL SEM KOMIÐ HAFI TIL RNS FRÁ 1995 TIL 2004	17
SLYS Á FÓLKI	18
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR	18
ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 1993 – 2004	22
LOKASKÝRSLUR RNS 2004	25

ÁSIGLINGAR:

1. NR. 077 / 04 Hermann Sibum	26
2. NR. 118 / 04 Dutsh Sun / Séra Jón	26
3. NR. 127 / 04 Baldvin Þorsteinsson EA 10	27
4. NR. 151 / 04 Snorri afi SH 117	28

ELDUR UM BORD:

1. NR. 068 / 04 Bjarni Ólafsson AK 70	28
2. NR. 128 / 04 Ósk KE 5	29

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

1. NR. 079 / 04 Sæbjörg ST 7	30
2. NR. 082 / 04 Börkur NK 122	31

SKIP SEKKUR:

1. NR. 066 / 04 Sigurbjörg KE16	32
2. NR. 076 / 04 Gústi í Papey SF 188	33
3. NR. 096 / 04 Eyrarröst KE 25	35
4. NR. 100 / 04 Björgvin ÍS 468	36
5. NR. 104 / 04 Silver	38
6. NR. 105 / 04 Kópnes ST 46	40

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:

1. NR. 008 / 04 Svanur	43
2. NR. 031 / 04 Mánafoss	44
3. NR. 043 / 04 Baldvin Þorsteinsson EA 10	46
4. NR. 048 / 04 Ingimundur SH 335	53
5. NR. 051 / 04 Vilhelm Þorsteinsson EA 11	54
6. NR. 056 / 04 Frár VE 78	56
7. NR. 070 / 04 Hernes	57
8. NR. 081 / 04 Kiran Pacific	60
9. NR. 097 / 04 Náttfari	61
10. NR. 114 / 04 Gunnbjörn ÍS 302	63

SLYS Á BÁTUM UNDIR 12 BRL.:

1. NR. 003 / 04 Húni KE 4	64
2. NR. 010 / 04 Sigurvin GK 61	66
3. NR. 014 / 04 Sírrý ÍS 94	68
4. NR. 029 / 04 Þorleifur EA 88	69

5. NR. 042 / 04	Fylkir KE 102	70
6. NR. 044 / 04	Þorskur SH 79	71
7. NR. 055 / 04	Hafðís GK 92	71
8. NR. 067 / 04	Hafbjörg ST 77	72
9. NR. 069 / 04	Svanborg VE 52	73
10. NR. 072 / 04	Sæunn HF 82	75
11. NR. 073 / 04	Hrönn BA 70	75
12. NR. 074 / 04	Máni ÁR 70	77
13. NR. 080 / 04	Stígandi ÍS 181	78
14. NR. 088 / 04	Ás HF 146	79
15. NR. 102 / 04	Fjarki ÍS 44	79
16. NR. 113 / 04	Bjarni G. BA 8	80
17. NR. 116 / 04	Bárður SH 181	81
18. NR. 119 / 04	Gunna ÍS 419 / Gunnar Leó ÍS 63	82
19. NR. 125 / 04	Guðbjartur SH 45	83
20. NR. 139 / 04	Stella NK 12	83
21. NR. 140 / 04	Sædís SH 138	84

SLYS Á NETA-, SKEL OG LÍNUBÁTUM:

1. NR. 001 / 04	Eldhamar GK 13	84
2. NR. 026 / 04	Magnús SH 205	86
3. NR. 038 / 04	Sæfari ÁR 170	87
4. NR. 050 / 04	Aðalvík SH 443	88
5. NR. 087 / 04	Sæmundur SH 85	88
6. NR. 107 / 04	Þórir SF 77	89
7. NR. 024 / 04	Svanur RE 45	90
8. NR. 089 / 04	Sunnuberg NS 70	91
9. NR. 091 / 04	Harpa VE 25	91
10. NR. 093 / 04	Sigurður VE 15	92
11. NR. 121 / 04	Júpiter PH 363	93
12. NR. 137 / 04	Grindvíkingur GK 606	94

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM:

1. NR. 004 / 04	Björgvin EA 311	95
2. NR. 006 / 04	Frosti PH 229I	95
3. NR. 007 / 04	Hoffell SU 80	96
4. NR. 009 / 04	Þerney RE 101	97
5. NR. 011 / 04	Þorsteinn Baldvinsson EA 10	98
6. NR. 016 / 04	Arnar HU 1	99
7. NR. 028 / 04	Eykon RE 19	100
8. NR. 033 / 04	Venus HF 519	100
9. NR. 034 / 04	Venus HF 519	101
10. NR. 037 / 04	Baldvin Þorsteinsson EA 10	102
11. NR. 039 / 04	Stígandi VE 77	102
12. NR. 040 / 04	Baldvin Þorsteinsson EA 10	103
13. NR. 046 / 04	Friðrik Sigurðsson ÁR 17	103
14. NR. 053 / 04	Hringur SH 535	103
15. NR. 075 / 04	Hringur SH 535	104
16. NR. 090 / 04	Þorsteinn BA 1	105
17. NR. 122 / 04	Sólbakur EA 7	105

18. NR. 123 / 04	Guðmundur í Nesi RE 13	106
19. NR. 124 / 04	Jón á Hofi ÁR 62	107
20. NR. 126 / 04	Hólmatindur SU 1	108
21. NR. 131 / 04	Baldur ÁRna ÞH 222	108
22. NR. 136 / 04	Sólbakur EA 7	110
23. NR. 147 / 04	Klængur ÁR 20	111
24. NR. 152 / 04	Harðbakur EA 3	111

ÖNNUR SLYS:

1. NR. 015 / 04	Mánafoss	112
2. NR. 021 / 04	Dettifoss	113
3. NR. 059 / 04	Snorri Sturluson VE 28	113
4. NR. 061 / 04	Polar Siglir GR 650	114
5. NR. 078 / 04	Brúarfoss	115
6. NR. 086 / 04	Skógafoss	116
7. NR. 098 / 04	Gugga	116
8. NR. 109 / 04	Brúarfoss	116
9. NR. 138 / 04	Mikael 1	117

ÖNNUR TILVIK:

1. NR. 017 / 04	Helgafell	118
2. NR. 027 / 04	Sóley / Guðbjörg Kristín RE 92	119
3. NR. 030 / 04	Antares VE 18 / Sunnutindur SU 59	121
4. NR. 052 / 04	Óveður á Skagaströnd	121
5. NR. 103 / 04	Léttabátur (Zodiac)	122
6. NR. 108 / 04	Pétur afi SH 374	123
7. NR. 115 / 04	Páll Pálsson ÍS 102	124
8. NR. 148 / 04	Sigurvin SH 119	125

FORMÁLI

Árin 2004 og 2005 voru hefðbundin ef svo má segja hjá rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS). En slys og önnur óhöpp til sjós eru enn allt of mörg en eins og ég hef áður sagt er eitt slys einu slysi of mikið. Það á að vera kappsmál allra sem að sjósókn koma að gera allt sem í þeirra valdi stendur til að koma í veg fyrir slys. Þá er það einnig mikilvægt að þegar slys verður að þá dragi menn lærdóm af því og sjái til þess að sambærilegt slys verði ekki aftur.

Á undanförnum árum og áratugum hefur orðið mikil breyting á sjósókn við Íslandsstrendur. Skipaflotinn hefur tekið miklum breytingum og sömuleiðis allur búnaður um borð í skipum. Slíka þróun verða þeir sem að málum koma að nýta til að tryggja öryggi þeirra sem starfa út á sjó og gera um leið störf á þeim vettvangi eftirsóknarverð. Á undanförnum misserum hefur heyrst að sífellt erfiðara reynist að fá reynda og góða menn til starfa á sjó. Starfsmannaveltan um borð í skipum og þá ekki síst fiskiskipum sé því mikil. Ef þetta er rétt er þessi þróun mjög slæm. En við þurfum á því að halda að fá reynslumikla og trausta menn í áhafnir íslenskra skipa. En góð áhöfn er besta leiðin til að koma í veg fyrir slys. Nú á tímum er mikið rætt um æskudýrkun en fullyrða má að hún sé ekki heppileg þegar kemur að því að manna íslenska skipaflotann. Því er afar mikilvægt að þeir sem stýra málum á þessum vettvangi sjái til þess að vinna til sjós verði ávallt eftirsóknarverð en stór hluti þess er að tryggja mönnum öruggt starfsumhverfi.

Gott er fyrir alla, sjómenn sem aðra, að hafa sem fjölbreyttasta reynslu. Því reynsla á einu sviði nýtast undantekningarlaust á öðrum vettvangi. Eins og kunnugt er starfa hér á landi einnig rannsóknarnefndir flug- og umferðarslysa og vill svo til að þær eru með starfsstöðvar á sama stað. Ég held að það gæti verið eftirsóknarvert að RNS yrði einnig með sömu starfsstöð. Þá mætti t.d.

samnýta ýmsan búnað og aðstöðu. Þá er ekki útilokað að það mætti sameina þessar nefndir. Alla vega teldi ég eðlilegt að skoða þann kost gaumgæfilega. En slíka sameiningu mætti eflaust út færa á ýmsan hátt að lokinni ítarlegri skoðun hvað þetta varðar. Tel ég því ástæðu til að skora á stjórnvöld og þá aðallega samgönguráðherra að taka þetta atriði til vandlegrar skoðunar. Allt sem verða má til þess að efla rannsóknir slysa og þar með vonandi fækka þeim er mjög mikilvægt að skoða ítarlega. En þegar að slysum kemur er það aðeins eitt sem skiptir máli þ.e. að fækka þeim og helst útrýma

Að lokum vil ég þakka nefndarmönnum og starfsmönnum RNS fyrir ánægjulegt samstarf á árunum 2004 og 2005.

Fyrir hönd RNS votta ég öllum sem um sárt eiga að binda eftir sjóslys á árunum 2004 og 2005 samúð nefndarinnar.

Ingi Tryggvason
formaður RNS

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA (RNS) 2004

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
Ingri 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 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 2004

Tilkynningar og skráning á málefnum til nefndarinnar hafa ekki verið fleiri frá upphafi starfsemi hennar. 152 málefni voru skráð hjá RNS á árinu 2004 en meðaltal síðastliðna 10 ára eru um 117 mál á ári. Það merkir þó ekki að um fleiri slys hafi verið að ræða heldur er um að ræða betri og skilvirkari tilkynningar frá ýmsum aðilum til nefndarinnar. RNS hefur undanfarin ár verið með sérstakt kynningarátak sem ljóst er að er að skila árangri.

Á árinu hafa verið haldnir átta fundir og 116 málum hefur verið skilað með nefndarátliti, ekki ályktað í 74 málum og skilað inn til Siglingastofnunar 15 tillögum í öryggisátt. Eftir var að vinna um 30 mál sem skráð hafa verið hjá nefndinni í árslok.

Á árinu var gefin út prentuð skýrsla RNS fyrir árin 2000 og 2001. Hingað til hafa skýrslurnar verið gefnar út nokkrum árum eftir og eru áform um að breyta því sem fyrst og gefa þær út árlega. Skýrslurnar fyrir 2000 og 2001 voru að þessu sinni gefnar út í sama broti og með breyttu sniði. Í fyrsta skipti voru þær gefnar út í stækkuðu broti og er það von nefndarinnar að það mælist vel fyrir. Reiknað er með að skýrslur fyrir árin 2002 og 2003 verði gefnar út í mars og verði þær með sama sniði. Á árinu 2006 verði skýrslur fyrir 2004 og 2005 gefnar út og eftir það þ.e. 2007 verði svo komið að árskýrslur verði gefnar út árlega.

Í október 2004 var sóttur árlegur fundur hjá MAIIF (Marine Accident Investigators International Forum) í Höfðaborg í Afríku. Fundinn sóttu í þetta sinn 56 aðilar frá 35 löndum. Umræða var um mikilvægi góðra tengsla rannsóknaraðila í rannsóknum sjóslysa á tímum þar sem umhverfis- og öryggismál væru alltaf að verða flóknari. Með þessum félagsskap er rutt úr vegi mörgum hindrunum rannsóknaraðila í alþjóða-umhverfi siglinga. Ýmis önnur vandamál voru rædd t.d. rannsóknir á atvikum þar sem fánaríki skips er annað en viðkomandi strandríki. Þar kemur helst til traust almennings á erlendri rannsókn, kostnaður við rannsóknir eftir að ákvörðun er tekin um hver leiði rannsókn o.s.fr.v.

Á árinu var hafin vinna við tengingu RNS við gæða- og boðunarkerfi 112 (Neyðarlínuna) og vakstöð siglinga vegna atvika sem tengjast bátum, skipum (laus för) og köfun í sjó eða vötnum.

VEFSÍÐA RNS FORMLEGA OPNUÐ

Vefsíða rannsóknarnefndar sjóslysa (**rns.is**) var formlega opnuð á starfsstöð nefndarinnar í Stykkishólmi 23. sept. 2004. Samgönguráðherra Sturla Böðvarsson opnaði síðuna að viðstöddu um 50 manns enda um merkilegan áfanga að ræða í starfi nefndarinnar. Menn binda miklar vonir við að hin nýja vefsíða eigi eftir að koma að miklu gagni í framtíðinni.

Vefsíða nefndarinnar hefur verið í smíðum allt frá árinu 2001 og hefur verið reynt að vanda mjög til smíði hennar. Nefndinni þótti því ástæða til að bjóða góðum gestum til að vera viðstaddir opnun hennar. Á myndinni má sjá hluta gestanna, þ.e. samgönguráðherra, nefndarmenn, hluta varamanna og starfsmenn samgönguráðuneytisins, sem voru á staðnum. Lengst til hægri er Kári Húnfjörð sem hefur „smíðað“ síðuna fyrir nefndina.



Frá opnun vefsins. Talið frá vinstri, Agnar Erlingsson nefndarmaður, Hilmar Snorrason nefndarmaður, Júlíus Skúlason varanefndarmaður, Pétur Ágústsson nefndarmaður, Oddur Einarsson samgönguráðuneyti, Sturla Böðvarsson samgönguráðherra, Ingi Tryggvason formaður RNS, bak við hann er Símon Már Sturluson varanefndarmaður, Jón A. Ingólfsson framkvæmdastjóri, Pálmi K. Jónsson nefndarmaður, Guðmundur Lárusson fulltrúi, Ragnhildur Hjaltadóttir ráðuneytisstjóri, Kári Húnfjörð hönnuður vefsíðunnar.

www.rns.is

SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNS 2004

Eins og fram hefur komið voru 152 málefni skráð hjá RNS árið 2004, þar af gerðust 138 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 - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
27. sept. 02	Stígandi VE	Fiskiskip	1448	Slys á fólki
6. jan. 03	Húni KE 4	Minni fiskibátur	5,8	Sekkur
15. jan. 03	Börkur NK 122	Fiskiskip	1440	Leki
7. jún. 03	Bjarni Ólafsson AK 70	Fiskiskip	1593	Eldur
16. okt. 03	Hringur SH 535	Fiskiskip	746	Slys á fólki
14. nóv. 03	Harðbakur EA 3	Fiskiskip	1330	Slys á fólki
16. nóv. 03	Hoffell SU 80	Fiskiskip	1293	Slys á fólki
25. nóv. 03	Sæmundur SF 85	Fiskiskip	65	Slys á fólki
27. nóv. 03	Þorsteinn BA 1	Fiskiskip	71	Slys á fólki
1. des. 03	Frosti PH 229	Fiskiskip	622	Leki
6. des. 03	Grindvikingur GK 606	Fiskiskip	1899,8	Slys á fólki
7. des. 03	Björgvin EA 311	Fiskiskip	1142	Slys á fólki
10. des. 03	Grindvikingur GK 606	Fiskiskip	1899,8	Slys á fólki
10. des. 03	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
2. jan. 04	Hringur SH 535	Fiskiskip	746	Slys á fólki
4. jan. 04	Eldhamar GK 13	Fiskiskip	251	Slys á fólki
6. jan. 04	Sirry ÍS 94	Fiskiskip	5,9	Eldur
14. jan. 04	Óveður á Skagaströnd	Minni fiskibátur	(5)	Sekkur
16. jan. 04	Baldvin Þorsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Slys á fólki
17. jan. 04	Þerney RE	Fiskiskip	1899	Annað tjón
17. jan. 04	Baldvin Þorsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Slys á fólki
18. jan. 04	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
19. jan. 04	Friðrik Sigurðsson ÁR 17	Fiskiskip	270	Slys á fólki
19. jan. 04	Mánafoos	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
20. jan. 04	Baldvin Þorsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Slys á fólki
21. jan. 04	Svanur	Flutningaskip	1516	Strand
21. jan. 04	Mánafoos	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
21. jan. 04	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
23. jan. 04	Venus	Fiskiskip	1779	Slys á fólki
23. jan. 04	Sigurvin GK 61	Minni fiskibátur	12,6	Sekkur
25. jan. 04	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
28. jan. 04	Arnar HU 1	Fiskiskip	1854,4	Slys á fólki
28. jan. 04	Goðafoss	Flutningaskip	14664S	Slys á fólki
29. jan. 04	Baldvin Þorsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Slys á fólki
30. jan. 04	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
31. jan. 04	Sóley - Guðbjörg Kr	.Dýpkunar- og vinnuskip	1705	Annað tjón
1. feb. 04	Helgafell	Flutningaskip	6259	Vélarbilun
2. feb. 04	Venus	Fiskiskip	1779	Slys á fólki
8. feb. 04	Venus	Fiskiskip	1779	Slys á fólki
9. feb. 04	Baldvin Þorsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Slys á fólki

ATVIK TILKYNNT FRH.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
9. feb. 04	Green Freeser	Flutningaskip	5084	Slys á fólki
11. feb. 04	Svanur RE 45	Fiskiskip	1335	Slys á fólki
11. feb. 04	Þorleifur EA 88	Minni fiskibátur	19,7	Slys á fólki
13. feb. 04	Magnús SH 205	Fiskiskip	226,2	Strand
16. feb. 04	Eykon RE 19	Fiskiskip	186,7	Slys á fólki
16. feb. 04	Sunnutindur SU / Antares VE	Fiskiskip	859	Annað tjón
16. feb. 04	Vigri RE 71	Fiskiskip	2157	Slys á fólki
18. feb. 04	Mánafoos	Flutningaskip	4450	Strand
18. feb. 04	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
19. feb. 04	Sæfari ÁR 170	Fiskiskip	159	Slys á fólki
21. feb. 04	Mánafoos	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
26. feb. 04	Baldvin Þorsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Slys á fólki
26. feb. 04	Þorvarður Lárusson SH 129	Fiskiskip	217,5	Slys á fólki
1. mar. 04	Baldvin Þorsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Slys á fólki
4. mar. 04	Fylkir KE 102	Minni fiskibátur	15,6	Banaslys
8. mar. 04	Þorskur SH 79	Minni fiskibátur	18,6	Slys á fólki
9. mar. 04	Baldvin Þorsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Strand
12. mar. 04	Ingimundur SH 335	Fiskiskip	458	Strand
16. mar. 04	Vilhelm Þorsteinsson EA 11	Fiskiskip	3239	Slys á fólki
19. mar. 04	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
20. mar. 04	Aðalvík SH 443	Fiskiskip	319	Slys á fólki
26. mar. 04	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
29. mar. 04	Vilhelm Þorsteinsson EA 11	Fiskiskip	3239S	trand
1. apr. 04	Hafðís GK 92	Minni fiskibátur	3,71	Strand
6. apr. 04	Daðey GK 777	Minni fiskibátur	14,79A	nnað tjón
7. apr. 04	Frár VE 78	Fiskiskip	259	Strand
14. apr. 04	Mánafoos	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
18. apr. 04	Snorri Sturluson VE 28	Fiskiskip	1464	Annað tjón
19. apr. 04	Maggi litli	Minni fiskibátur	2,82	Slys á fólki
20. apr. 04	Kcl. Banshee	Flutningaskip		Strand
21. apr. 04	Polar Siglir	Fiskiskip		Slys á fólki
22. apr. 04	Gugga	Farþega- og skemmtibátur		Slys á fólki
22. apr. 04	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
25. apr. 04	Máni ÁR 70	Minni fiskibátu	r16,1	Slys á fólki
30. apr. 04	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
30. apr. 04	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
13. maí. 04	Grafskipið Vestmannaey	Fiskiskip	49,92	Strand
13. maí. 04	Sigurbjörg KE 16	Fiskiskip	23,7S	ekkur
17. maí. 04	Hafbjörg ST 77	Minni fiskibátur	9,2	Sekkur
18. maí. 04	Guðmundur í Nesi RE 13	Fiskiskip	2464,4	Slys á fólki
18. maí. 04	Mánafoos	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
25. maí. 04	Svanborg VE 52	Minni fiskibátur1	5	Sekkur
26. maí. 04	M/S Hernes	Flutningaskip	4924	Strand

ATVIK TILKYNNNT FRH.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
26. maí. 04	M/S Lómur	Flutningaskip		Slys á fólki
28. maí. 04	Sæunn HF 82	Minni fiskibátur	4,7	Vélarbilun
1. jún. 04	Hermann Sibum	Flutningaskip	2446	Ásigling
2. jún. 04	Hrönn BA 70	Minni fiskibátur	5,2	Sekkur
4. jún. 04	Gústi í Papey SF 188	Fiskiskip	117	Sekkur
7. jún. 04	Mánafoos	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
19. jún. 04	Sæbjörg 1054	Fiskiskip	176	Leki
22. jún. 04	Harpa VE 25	Fiskiskip	636	Slys á fólki
22. jún. 04	Stígandi ÍS 181	Minni fiskibátur	4,1	Banaslys
26. jún. 04	Kiran PacificF	lutningaskip	46973	Strand
30. jún. 04	Sævaldur ÞH 216	Minni fiskibátur	6,765	lys á fólki
1. júl. 04	Mánafoos	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
2. júl. 04	Bjarni G BA 8	Minni fiskibátur	4,97	Strand
9. júl. 04	Sunnuberg NS	Fiskiskip	1288	Slys á fólki
11. júl. 04	Sigurður VE 15	Fiskiskip	1228	Slys á fólki
12. júlí 04	Sædís SH 138	Minni fiskibátur	4,1	Slys á fólki
15. júlí 04	Mánafoos	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
21. júlí 04	Brimrún	Farþega- og skemmtibátur	193	Slys á fólki
3. ágúst 04	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
3. ágúst 04	Léttibátur			Annað tjón
4. ágúst 04	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
7. ágúst 04	Villi	Dýpkunar- og vinnuskip	26,2	Slys á fólki
8. ágúst 04	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
11. ágúst 04	Eyrarröst KE 25	Minni fiskibátur	5,06	Eldur
12. ágúst 04	Náttfari	Farþega- og skemmtibátur	57	Strand
21. ágúst 04	Sæberg SH 475	Minni fiskibátur	5,99	Strand
22. ágúst 04	Bjarni Sæmundsson RE 30	Rannsóknarskip	822	Slys á fólki
25. ágúst 04	Brúarfoss	Flutningaskip	7760	Slys á fólki
26. ágúst 04	Björgvin ÍS 468	Fiskiskip	25,6	Sekkur
26. ágúst 04	Fjarki ÍS 44	Minni fiskibátur	5,75	Sekkur
26. ágúst 04	Gunna ÍS 419, 7533	Minni fiskibátur	4,1	Ásigling
30. ágúst 04	Silver	Farþega- og skemmtibátur		Sekkur, banaslys
2. sept. 04	Kópnes ST 46	Fiskiskip	201	Sekkur
3. sept. 04]	Jaxlinn	Flutningaskip	2065	Slys á fólki
4. sept. 04	Mikael 1	Fiskiskip	292	Slys á fólki
5. sept. 04	Þórir SF 77	Fiskiskip	306	Slys á fólki
6. sept. 04	Pétur afi SH 374	Minni fiskibátur	18	Annað tjón
10. sept. 04	Hólmátindur SU 1	Fiskiskip	1103	Slys á fólki
19. sept. 04	Skúli Fógeti			Vélarbilun
24. sept. 04	Baldvin Þorsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Ásigling
24. sept. 04	Dutch Sun	Flutningaskip	2997	Ásigling
25. sept. 04	Ósk KE 5	Fiskiskip	24,76	Eldur
27. sept. 04	Gunnbjörn ÍS 302,	Fiskiskip	263	Strand

ATVIK TILKYNNNT FRH.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
27. sept. 04	Páll Pálsson ÍS 102	Fiskiskip	849	Vélarbilun
28. sept. 04	Bárður SH 181, 1954	Minni fiskibátur	9,98	Leki
30. sept. 04	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
8. okt. 04	Sólbakur EA 7	Fiskiskip	728	Slys á fólki
9. okt. 04	Júpiter ÞH 363	Fiskiskip	1278,12	Slys á fólki
12. okt. 04	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
14. okt. 04	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
15. okt. 04	Jón á Hofi ÁR 62	Fiskiskip	334	Slys á fólki
16. okt. 04	Guðbjartur SH 45	Minni fiskibátur	14,7	Annað tjón
26. okt. 04	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
2. nóv. 04	Baldur Árna ÞH 222	Fiskiskip	230,1	Slys á fólki
5. nóv. 04	Sólbakur EA 7	Fiskiskip	728	Slys á fólki
9. nóv. 04	Klængur ÁR 20	Fiskiskip	298,7	Slys á fólki
10. nóv. 04	Bjarni Sæmundsson RE 30	Fiskiskip	822	Slys á fólki
16. nóv. 04	Stella NK	Minni fiskibátur	11,9	Vélarbilun
18. nóv. 04	Guðmundur Jensson SH 717	Fiskiskip	190	Eldur
23. nóv. 04	Grindvíkingur GK 606	Fiskiskip	1899,8	Slys á fólki
26. nóv. 04	Jóna Eðvalds SF	Fiskiskip	1221,4	Annað tjón
2. des. 04	Jaxlinn	Flutningaskip	2065	Ásigling
4. des. 04	Jaxlinn	Flutningaskip	2065	Slys á fólki
6. des. 04	Þórunn GK 97	Fiskiskip	91,99	Slys á fólki
20. des. 04	Sigurvin SH 119	Fiskiskip	27	Vélarbilun
21. des. 04	Snorri afi SH 117	Fiskiskip	27	Ásigling

Eins og fram hefur komið hefur kynningarstarf af ýmsum toga gert það verkum að fleiri mál eru að berast RNS. Helst ber að þakka það lögregluembættum um allt land, Landhelgisgæslunni og Tilkynningarskyldu íslenskra skipa.

SUNDURLIÐUN SKRÁÐRA ATVIKA 2004

Í töflu I, II og III má sjá sundurliðun atvika sem bárust RNS á árinu 2004 eftir tegund skipa og málefna.

Tafla I - Eftir tegund skipa og köfunarslys

Dýpkunar- og vinnuskip	2
Ferjur	2
Fiskiskip	73
Flutningaskip	41
Köfunarslys	0
Minni fiskibátur	26
Oliuskip	0
Rannsóknarskip	1
Farþega- og skemmtibátur	4
Slöngubátur	0

Tafla II - Skipting atvika

Ásigling	6
Banaslys	2
Eldur	5
Farmtjón	0
Leki	4
Sekkur	11
Skemmdir v/veðurs	5
Slys á fólki	89
Strand	16
Vélarbilun	6
Annað	9

SUNDURLIÐUN SKRÁÐRA ATVIKA 2004, FRH.

Skipting atvika	Farþega- og skemmtibátar	TAFLA III			
		Flutningaskip	Minni fiskibátar	Önnur fiskiskip	Annað
Ásigling		3	1	2	1
Banaslys			2		
Eldur			1	4	
Farmtjón					
Leki			1		
Sekkur	1				
Skemmdir vegna veðurs					
Slys á fólki	2	32	6	47	2
Strand	1	5	3	7	
Vélarbilun		1	2	2	1
Efnaslys					
Annað			3	4	2

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2004

Eins og áður segir gerði RNS 15 tillögur í öryggisátt á árinu til Siglingastofnunar Íslands. Þessar tillögur eru eftirfarandi ásamt málánúmerum: (Athugið að tvær síðustu tölurnar tákna ártalið og eru málin í skýrslum tengdum þeim)

(11202) Köfunarslys í Kleifarvatni, þrír kafarar hætt komnir við köfun

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

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

(01403) Draupnir GK 39 fær inn á sig sjó og hvolfir, tveir menn bjargast

Nefndin telur ófært að skipstjórnarmenn þekki ekki til burðargetu báta sinna. Hún beinir því til Siglingastofnunar Íslands að þegar verði gerðar úrbætur gangvart bátum sem ekki hafa í dag viðurkenningskríteini þar sem fram kemur leyfileg hleðsla eins og reglugerðir kveða á um.

01503 Hælsvík GK 350, fær inn á sig sjó í veiðiferð og leki í flotkassa

Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri sérstaka athugun á bátum sem búnir eru flotkössum með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.

06103 Bryndis SU 288, skipverji slasast við gassprengingu

Nefndin telur ástæðu til með hliðsjón af slysi þessu sem og öðrum alvarlegum slysum vegna gasleka að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.

(10203) Harðbakur EA 3, skipverji klemmist við hífingar

Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að það sé í þeirra verkahring að tryggja öryggis skipverja við vinnu þ.m.t. að sjá um að búnaður sé sem öruggastur. Lokaðir gilsakrókar tryggja öryggi fyrir skipverja og því mikilvægt að þeim verði komið fyrir hvar sem það er mögulegt.

(10503) Sturla GK 12, tekur niðri í innsiglingunni í Grindavík

Í ljósi tíðra óhappa á þessum stað leggur nefndin til að hafnaryfirvöld og Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sett verði á þessa grynningu varanlegt sjómerki með ljósmerki.

(10703) Þorsteinn EA 810, leki í vélarúmi

1. Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri strax sérstaka athugun á ástandi skipa sem eru með sambærilega hönnun.
2. Nefndin leggur til að reglubundnar þykktarmælingar verði á lögnum tengdum þessari hönnun.

(12503) Hólmarrinn SH 114, farmur kastast til og báturinn sekkur

Í ljósi þeirra upplýsinga að menn séu að lokast inni í bátum sínum þegar kör fara fyrir hurðir vill nefndin benda á hversu alvarlegar afleiðingar það getur haft. Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands beiti sér fyrir því að skylt verði á skipum, þar sem hættu er á slíku, séu tvískiptar hurðir.

(12603) Sjöfn VE 32, skipverji slasast við hífingar á togveiðum

Nefndin leggur til að skylt verði að allur lyftibúnaður verði merktur með hámarks lyftigetu (SWL). Nefndin leggur til við Siglingastofnun Íslands að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.

(00904) Þerney RE 101, óhapp við sjósetningu léttbáts

Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að leggja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt:

1. Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð.
2. Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru slíkum bátum.

(01004) Sigurvin GK 61, fær á sig brotsjó og fer á hliðina

Nefndin telur ástæðu til að eftirfarandi atriði verði tekin til skoðunar:

1. Að hafnaryfirvöld á hverjum stað verði skylt að koma, með viðeigandi hætti, öllum öryggisupplýsingum til viðskiptavina sinna. Þá verði skipstjórnendum einnig skylt að bera sig eftir upplýsingum og fara eftir.
2. Að öll skip og bátar beri að láta vita um fjölda í áhöfn við brottför til Tilkynningarskyldu íslenskra skipa.
3. Nefndin leggur til að öll íslensk skip skuli búin björgunarbúningum fyrir alla skipverja. Komi þeir í stað kröfunnar um vinnuflotbúninga.

(03104) Mánafoss tekur niðri í Vestmannaeyjum

Nefndin telur ástæðu til eftirfarandi tillagna í öryggisátt fyrir höfnina í Vestmannaeyjum.

1. Að endurskoðuð verði öll siglinga- og leiðarmerking til hafnarinnar. Nefndin telur að regluleg endurskoðun á siglingamerkjum sé bæði eðlileg og nauðsynleg og hún taki þá mið af breyttu umhverfi svo sem umferð, skipakosti, umhverfismálefnum og ekki síst öryggisþáttum.
2. Að skoðaðir verði möguleikar á að færa sjólagirnir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar.

(05104) Vilhelm Þorsteinsson EA 11, tekur niðri í Grindavík

Til að tryggja megi sem best öryggi skipa, áhafna þeirra og draga úr mengunarhættu telur RNS eðlilegt að hafnaryfirvöld á hverjum stað setji ófrávíkjanlegar verklagsreglur um skipaumferð. Þær taki mið af öruggum samskiptum, veðri, skyggni, ölduhæð, dýpi, breytingu á dýpi vegna ytri aðstæðna og breytingu á djúpristu vegna siglingarhraða.

(05904) Snorri Sturluson VE 28, þrír skipverjar hætt komnir við sjósetningu á léttbát

Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að ítreka (sjá mál nr. 009/04) eftirfarandi tillögur í öryggisátt:

1. Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð.
2. Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru slíkum bátum.

(06104) Polar Siglir GR 650, skipverji slasast við fall

Nefndin leggur til að gerð verði veggspjöld þar sem sjómenn eru minntir á öryggisatriði s.s. eins og við notkun lausra stiga um borð í skipum.

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.



Mál nr. 07604: Gústi í Papey SF 188 sekkur 4. júní 2004©Jakob Valdimar Kárasen Árbak EA

YFIRLIT UM MÁL SEM KOMIÐ HAFU TIL RNS 1995-2004

Á töflu IV sést samaburður síðastliðinna tíu ára á þeim málefnum sem RNS hefur verið með til rannsóknar, 1995-2004.

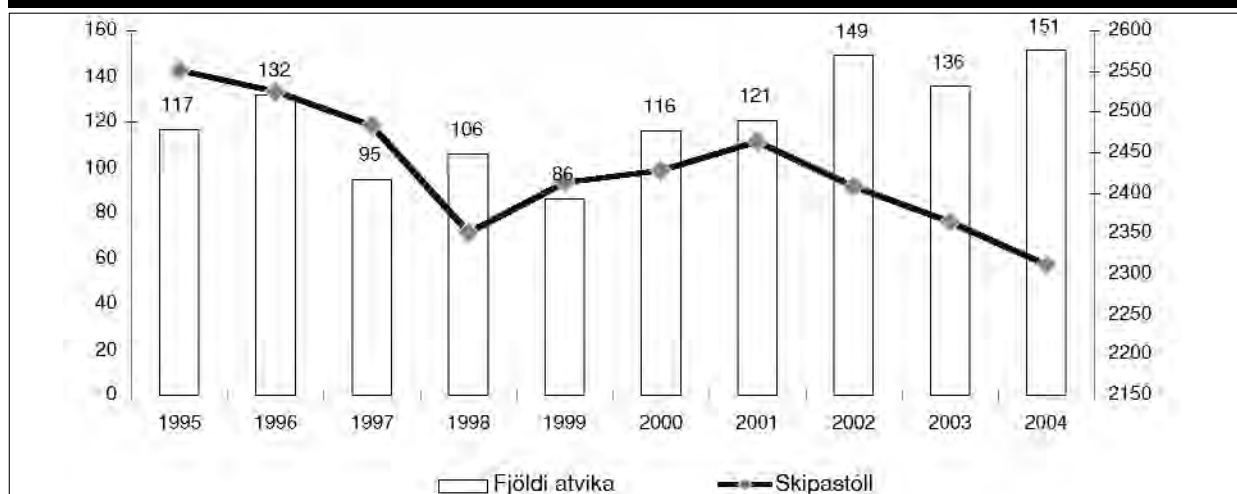
Tafla IV - Eðli mála

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Skip sekkur	17	6	7	8	4	10	6	4	7	16
Skip strandar	19	17	10	14	7	14	10	11	7	16
Árekstur	7	11	4	2	8	6	11	7	4	3
Eldur um borð	12	11	7	6	3	8	15	5	3	5
Leki að skipi	1	1	1	0	0	3	1	5	8	10
Annað	3	12	6	10	7	8	8	12	20	9
Slys á fólki	56	65	55	63	56	64	63	103	85	89
Dauðaslys	2	9	5	3	1	3	7	2	2	3
Samtals:	117	132	95	106	86	106	121	121	136	151

Eins og fram kemur í töflunni er talsverð aukning á atvikum þegar skip sekkur, strandar og leki kemur að því. Í sex tilfellum af sextán þegar bátar hafa sokkið á árinu var um óvæntan leka að ræða í vélarúmi. Önnur tilfelli voru vegna strands, elds og óveðurs þar sem fimm bátar sukku í höfninni á Skagaströnd. RNS hafði sérstakar áhyggjur af þessum tíðu lekavandamálum í skipum sem gerir jafnvel ekki vart við sig fyrr en allt er um seinnan. Hún hefur því gert tillögu í öryggisátt um leka aðvörðun í öll skip og er Siglingastofnun Íslands með það málefni til úrvinnslu.

Á mynd I hér að neðan má sjá þróun allra atvika hjá RNS miðað við er við öll skráð íslensk skip, þilfarskip og opna báta.

Mynd I - Fjöldi atvika og skipastóll 1995-2004



Fjöldi skráðra skipa og báta 1995-2004

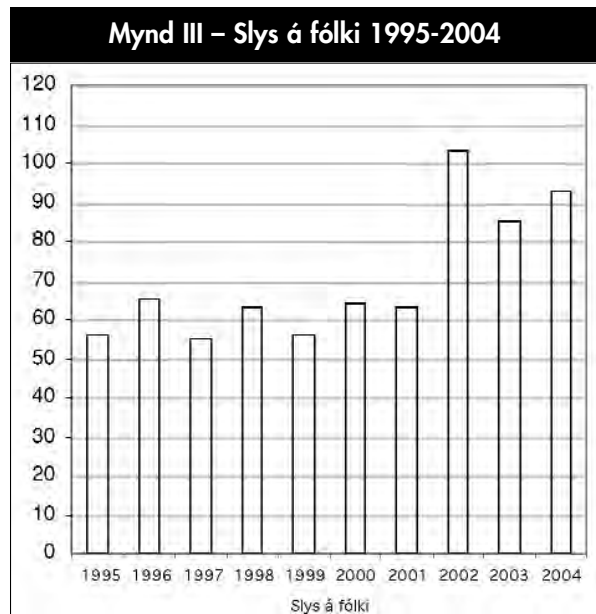
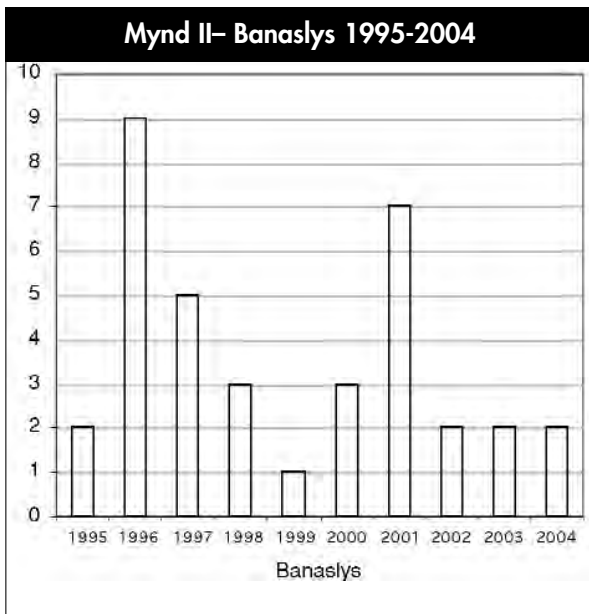
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Þilfarsskip	1.021	998	990	978	955	1.014	1.067	1.35	1.135	1.18
Opnir bátar	1.639	1.553	1.534	1.506	1.396	1.398	1.361	1.329	1.273	1.237
Samtals:	2.660	2.551	2.524	2.484	2.351	2.412	2.428	2.464	2.408	2.365

SLYS Á FÓLKI

Þrjú dauðsföll voru á árinu, eitt þegar bátsverji fór útbyrðis með veiðarfærum og drukknaði og annað þegar maður fannst látinn í sjó við bát sinn í höfn. Ekki eru ljós dánarorsök hans. Þá lést annar skipverjinn á kanadískri skútu sem sökk á Faxaflóa vegna óþekkts leka, hinum var bjargað.

Á mynd II kemur fram þau banaslys sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 1995-2004.

Á mynd III kemur fram þau slys á sjómönnum sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 1995-2004. 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

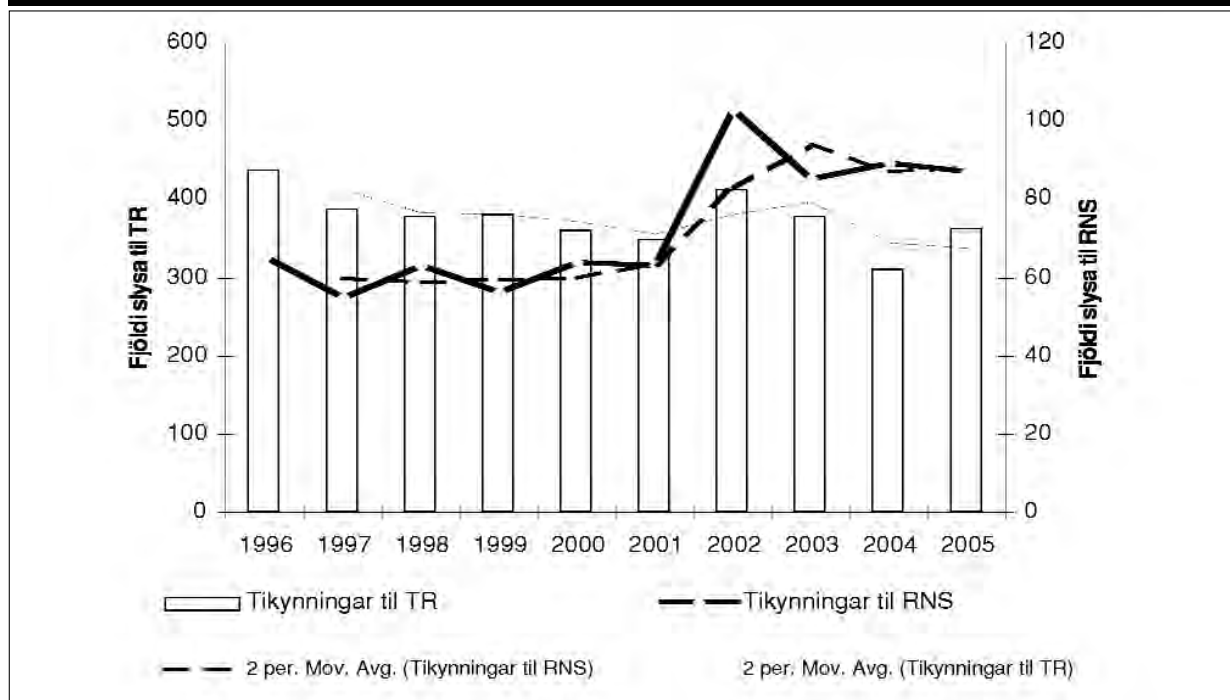
Eins og á undanförnum árum kemur aðeins hluti þeirra mála er varða slys á sjómönnum til RNS miðað við tilkynnt slys til Tryggingastofnunar ríkisins (TR). En eins og áður hefur komið fram hefur hlutfall tilkynnta slysa til RNS verið að hækka og á árinu 2004 fékk RNS til sín um 30% af tilkynntum slysum til TR. Á tíu ára tímabili er meðaltalið um 17%. Á töflu V sést fjöldi þeirra mála sem skráð hafa verið á árunum 1995 – 2004 hjá TR og RNS.

Tafla V – Tilkynnt mál til TR og RNS 1995 – 2004										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
(TR)	417	436	388	378	381	361	348	413	379	311
(RNS)	56	65	55	63	56	64	63	103	85	89
Samtals:	13%	15%	14%	17%	15%	18%	18%	25%	22%	29%

TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR

Eins og fram kemur í töflu V þá voru tilkynnt slys á sjómönnum til TR 311 á árinu og er það talsvert minna en árin á undan. Meðaltal tilkynnta slysa til TR á ári síðastliðin 10 ár eru 397. Þetta er ánægjuleg þróun en samt er þetta um það bil 5 – 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 á árunum 1996 til 2005, fjölda þeirra og hreyfingu meðaltals. Myndin sýnir einnig mismunin á þeim tilkynningum sem bárust til RNS annarsvegar og TR hinsvegar.

Mynd IV – Þróun slysa á sjómönnum 1996-2005



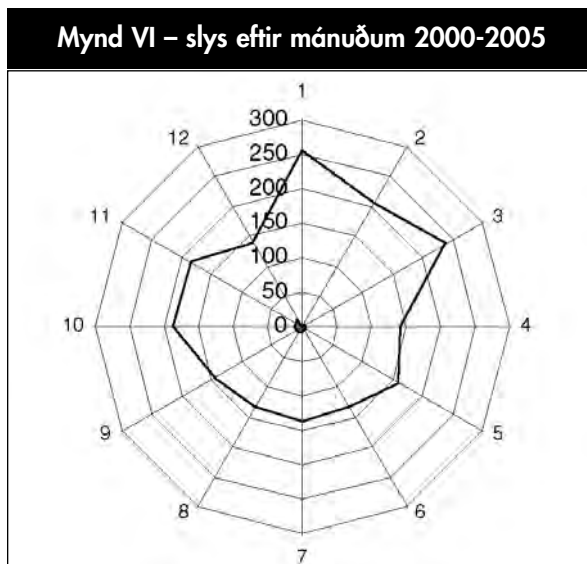
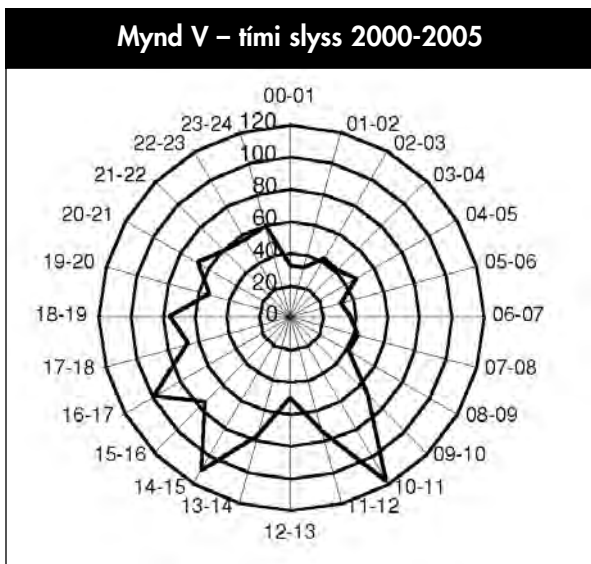
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR 2004 - 2005

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 áruna 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 brotsjóða	1,2%	2,6%	0,2%
Slus 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%
Verð 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%

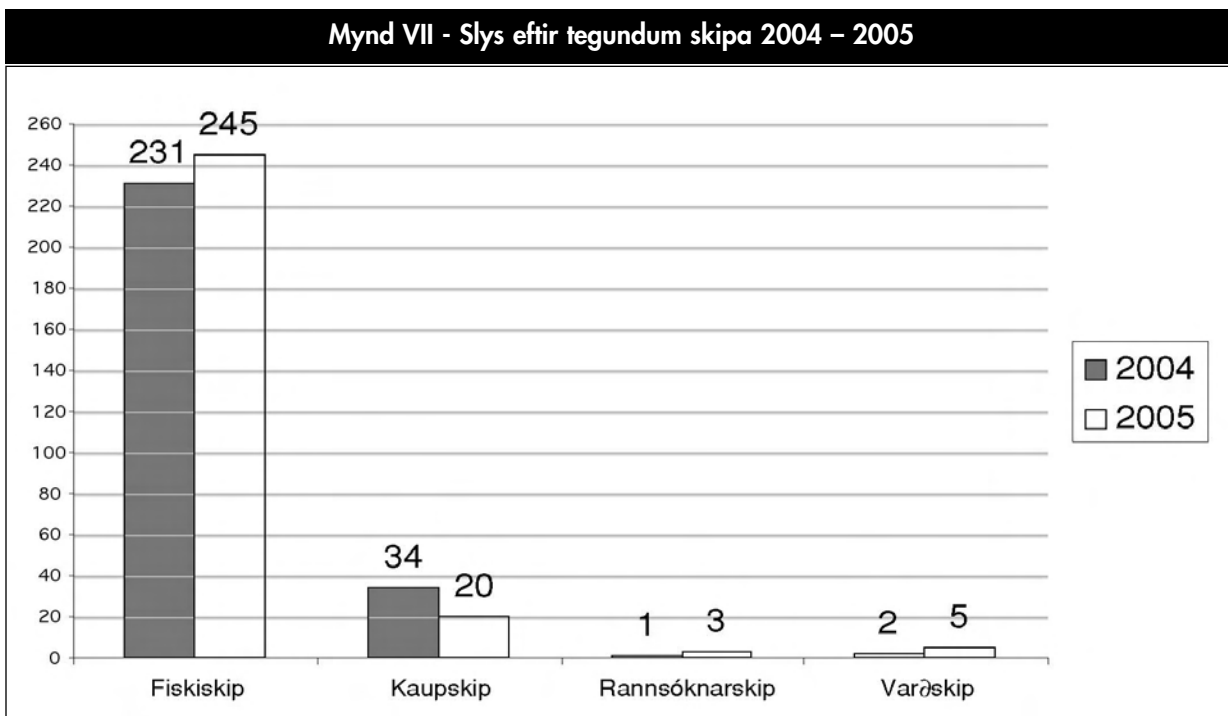
TÍMI SLYSS OG SLYS EFTIR MÁNUÐUM

Á myndum V og VI má sjá samantekt á hvernig slys á sjómönnum skiptast niður á tíma sólarhringsins og hvenær ársins þau gerast á árunum 2000-2005.



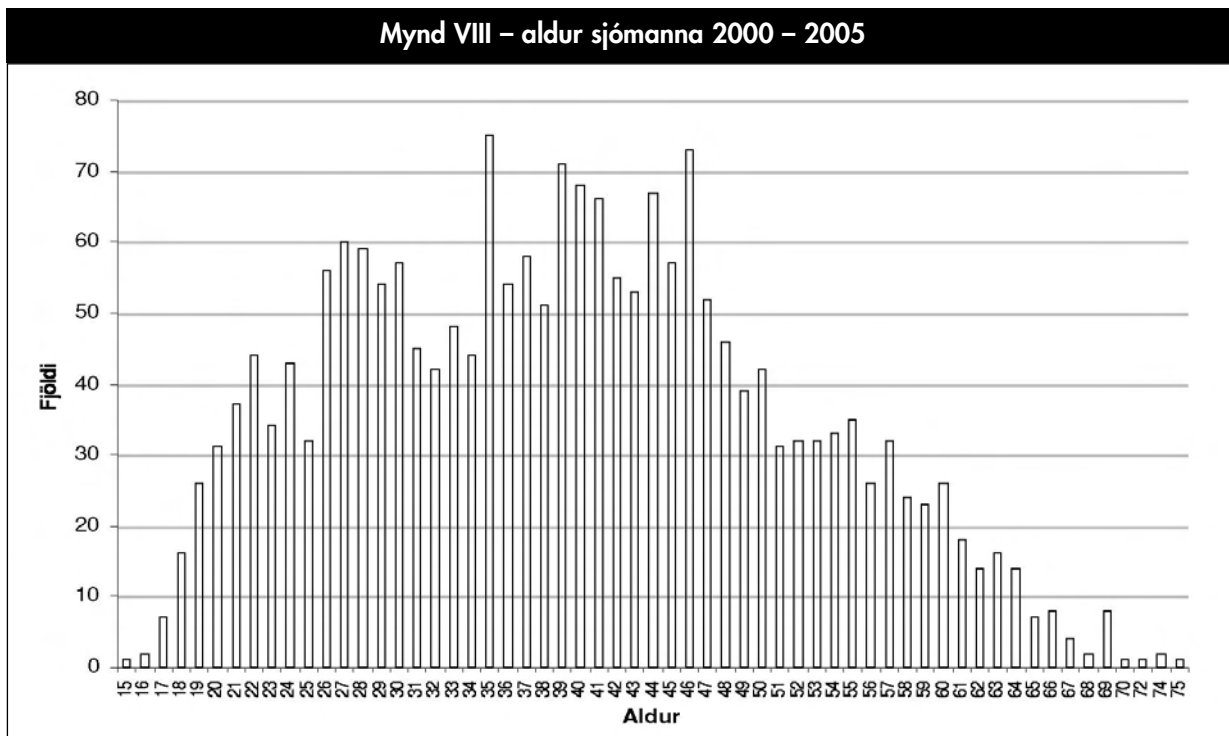
SLYS EFTIR TEGUNDUM SKIPA

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



SLYS EFTIR ALDRI SJÓMANNA

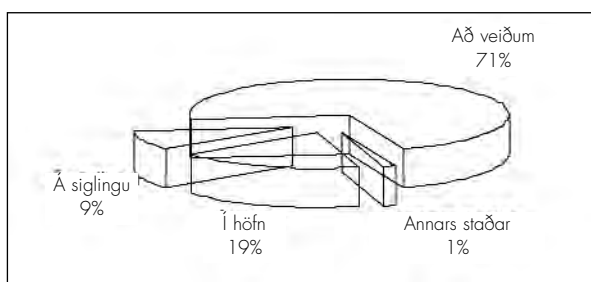
Á mynd VIII kemur fram aldursdreifing sjómanna sem slösuðust á árunum 2000 - 2005.



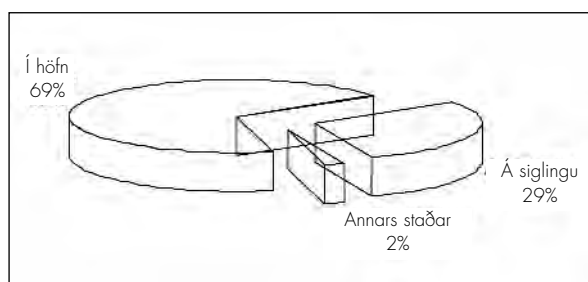
AÐGERÐ SKIPA ÞEGAR SLYS VERÐA

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

Mynd IX – aðgerð fiskiskips er slys verður 2000–2005

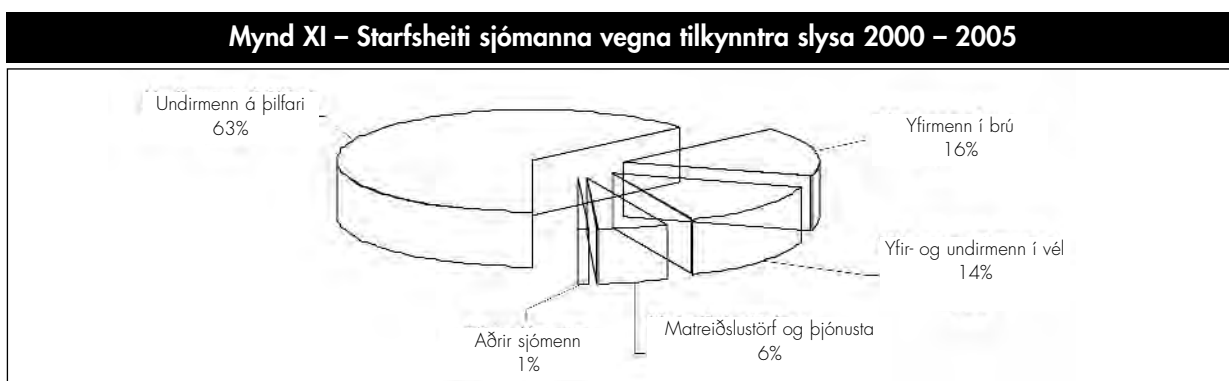


Mynd X – aðgerð kaupskips er slys verður 2000–2005



SLYS EFTIR STARFSHEITUM

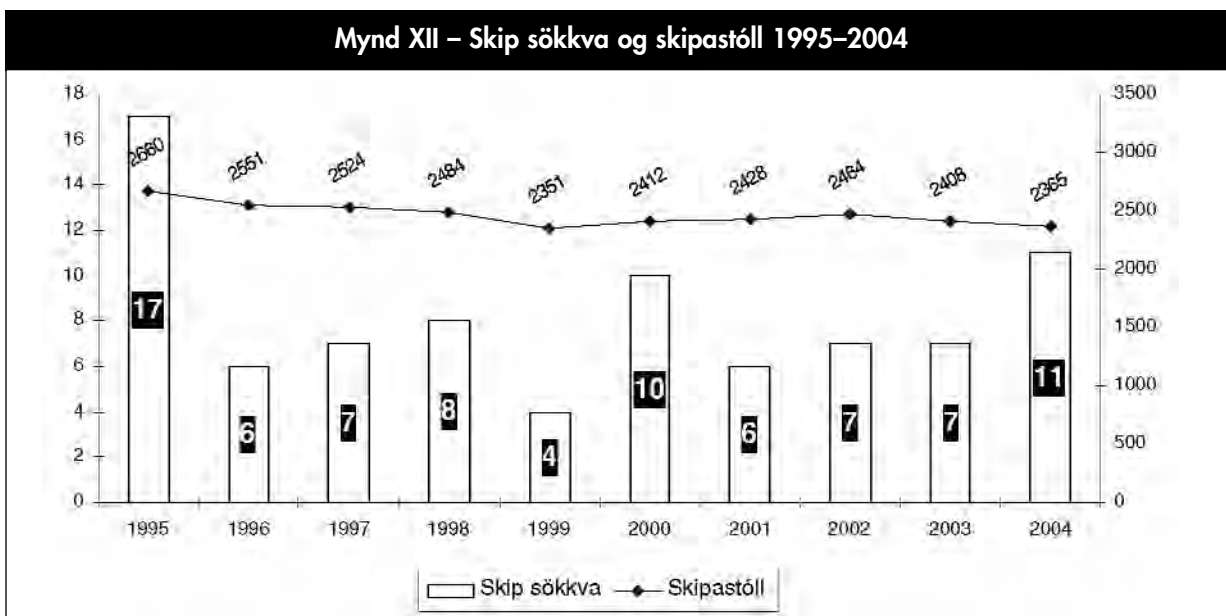
Á mynd XI kemur fram hlutfall starfsheita á slösuðum sjómönnum á árunum 2000 til 2005.



ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 1995 – 2004

SKIP SÖKKVA

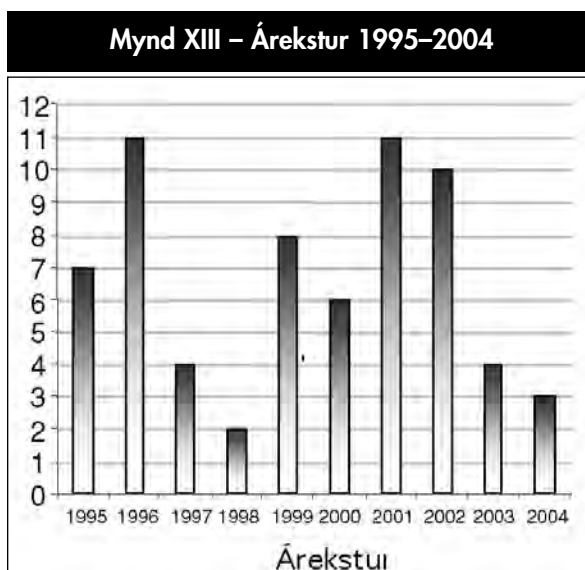
Á mynd XII er samburður um fjölda skipa sem RNS hefur skráð og rannsakað sem sökkva á árunum 1995 – 2004. Einnig má sjá til fróðleiks línurit um þróun skipastóls á Íslandi á sama tíma.



- (00304) Húni KE 4 sökk í veiðiferð en náðist í land.
 (06604) Sigurbjörg KE 16 sökk vegna óþekkts leka í vélarúmi.
 (06704) Hafbjörg ST 77 sökk eftir að hafa tekið niðri en náðist í land.
 (06904) Svanborg VE 52 sökk vegna óþekkts leka í vélarúmi.
 (07304) Hrönn BA 70 sökk vegna ofhleðslu.
 (07604) Gústi í Papey SF 188 sökk vegna óþekkts leka í vélarúmi.
 (09604) Eyrarröst KE 25 sökk vegna elds.
 (10004) Björgvin ÍS 468 sökk vegna óþekkts leka í vélarúmi.
 (10204) Fjarki ÍS 44 sökk vegna óþekkts leka í vélarúmi.
 (10404) Silver, erlend skúta sökk vegna veðurs.
 (10504) Kópnes ST 46 sökk vegna óþekkts leka í vélarúmi.
 (05204) Auk þessarar báta sukku fimm bátar í höfninni á Skagaströnd í janúar vegna slæms veðurs. Það voru: Katrín HU 110, Nótt SH 250, Þórunn Ósk GK 105, Hinrik GK 34 og Skarfaklettur BA 322. Þeir náðust allir á land.

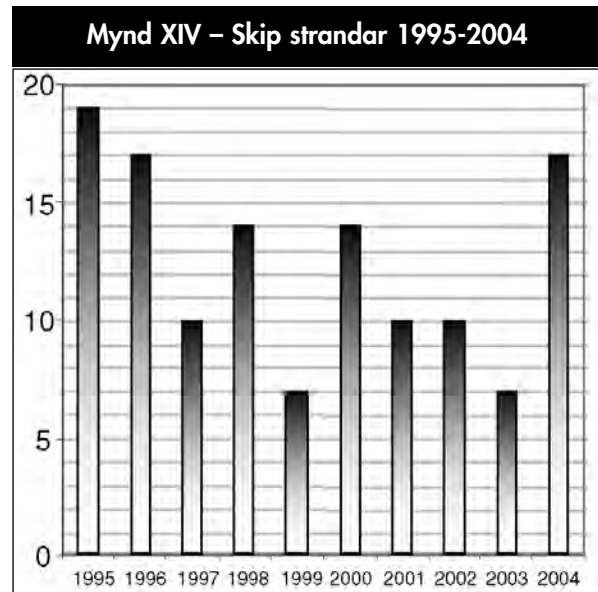
ÁREKSTUR OG ÁSIGLINGAR

Á mynd XIII kemur fram árekstur á milli skipa og aðrar ásiglingar sem hafa orðið á árunum 1995 – 2004 og einhver tjón hafa hlotist af. Ánægjulegt er að sjá að þessi tegund óhappa er á undanhaldi. Einungis 3 atvik voru skráð hjá RNS á árinu 2004.



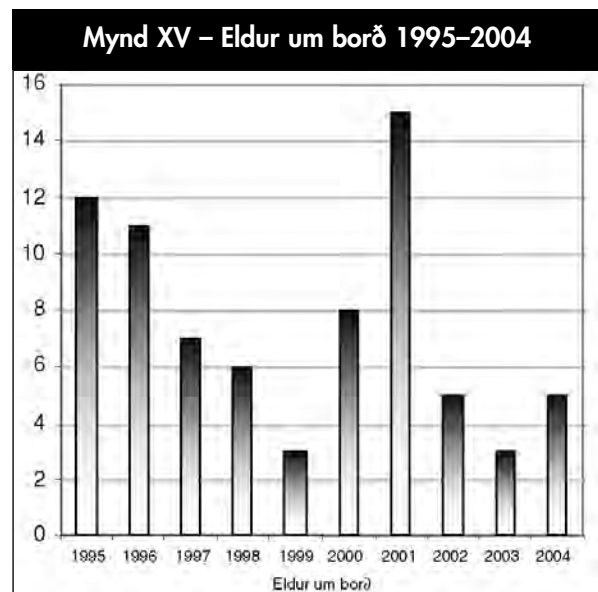
SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI

Á mynd XIV kemur fram þau atvik þar sem skip eða bátar hafa strandað eða tekið niðri á árunum 1995 – 2004. Eins og fram kemur fjölgaði þessum atvikum um rúmlega helming á milli áranna 2003 og 2004 eða úr 7 í 16.



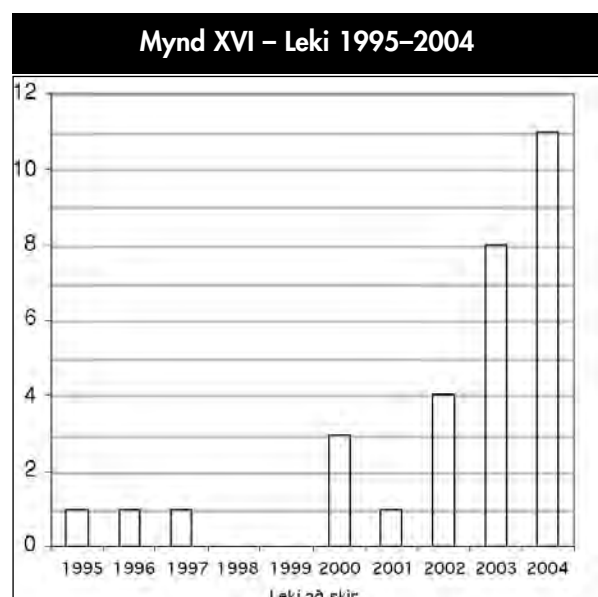
ELDUR UM BORÐ

Á mynd XV kemur fram þau atvik þar sem eldur varð laus og samanburður milli áranna 1995 – 2004.



LEKI

Á mynd XVI kemur fram þau atvik þar sem óvæntur leki kom upp. Eins og fram hefur komið hefur RNS áhyggjur af þessari þróun. Hún hefur því gert tillögu í öryggisátt um leka aðvörun í öll skip og er Siglingastofnun Íslands með það málafni til úrvinnslu.



LOKASKÝRSLUR RNS

2004

**HÉR Á EFTIR ERU VALDAR LOKASKÝRSLUR FRÁ ÁRINU 2004
ATHYGLI ER VAKINN Á AÐ HÆGT ER AÐ NÁLGAST ÖLL MÁLIN
Á VEF RNS**

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA 2004

ÁSIGLING

Nr. 077 / 04 Hermann Sibum

1. Ásigling á bryggju á Grundartanga



Hermann Sibum © Öþekktur

Hermann Sibum. Smíð-
að: 1998 Heimahöfn:
St. Johns, Antigua
IMO 9171096
Stærð: 2446 GRT
Mesta lengd: 87,97 m
Breidd: 12,90 m
Vél: 1500 kW

Gögn: Lögregluskýrsla. Ljósmyndir. Skýrsla skipstjóra Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. nóvember 2004 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 1. júní 2004 var flutningaskipið Hermann Sibum að leggja að bryggju á Grundartanga. Veður: Hægviðri.

Hermann Sibum hafði legið við akkeri á Maríuhöfn í rúman sólarhring og beðið eftir bryggju-plássi því annað skip var við losun þar sem vinna átti við skipið. Skipstjórinn hafði óskað eftir leyfi hafnaryfirvalda, í gegnum umboðsmann, um að fá að leggja skipinu sjálfur að bryggju við útkantinn og bíða þar. Það leyfi var veitt þar sem skipstjórinn var að koma þarna í fjórða skiptið og veður mjög hagstætt og skipið vel búíð.

Um kl. 17:35 þegar verið var að leggja skipinu að bryggju rakst það harkalega með bakborðsbóg utan í hana með þeim afleiðingum að miklar skemmdir urðu á henni og skipinu. Pera skipsins gekk inn í bryggjupilið og bógurinn á kantinn sem sprakk á nokkrum kafla. Gat kom á peru skipsins, akkeriskluss gekk upp úr bakkaþilfari og akkeriskeðjubremsa rifnaði frá því. Einnig var vart við smáleka inn í stafnhylki.

Óhappið var tilkynnt til lögreglu og hafnaryfirvalda morguninn eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að útkanturinn liggur í 30° og 210° og er 250 m langur. Hafnarstarfsmenn voru ekki við komu skipsins að bryggju;
- að samkvæmt skýrslu skipstjóra var stefna skipsins við áreksturinn 337° og hefur því lent á bryggjunni undir 53° horni. Einnig kom fram að skipið hafi verið á tveggja hnúta ferð. Það er mat hafnaryfirvalda að ferðin á skipinu, miðað við skemmdir, hafi verið meiri eða um þriggja til fjögurra hnúta ferð;
- að samkvæmt skýrslu skipstjóra var skipið laust og sett á hægustu ferð kl. 17:14 að staðar tíma (LMT), stöðvað kl. 17:30, kl. 17:31 hálf ferð afturábak, kl. 17:32 full ferð afturábak, kl. 17:33 áfram full ferð afturábak og ferð skipsins var þá sjö hnútar. Kl. 17:34 fer ferð skipsins loks að minnka og er áfram bakkað á fullu í tvær mínútur í viðbót eða til kl. 17:36 þegar skipið lenti á bryggjunni á tveggja hnúta ferð. Samkvæmt þessu hefur skipið verið á hægustu ferð í sextán mínútur og reynt að bakka á fullri ferð í fjórar mínútur eina mínútu á hálfri ferð afturábak;
- að ekki er ljóst hvers vegna atvikið var ekki tilkynnt strax;
- að eftir þetta óhapp hafa hafnaryfirvöld tekið upp þá verklagsreglu að leyfa ekki skipum að fara án hafnsögumanns að bryggju nema skipstjórar þeirra séu vel kunnugir.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins eru mistök við stjórnun skipsins.

Nr. 118 / 04 Dutch Sun / Séra Jón

2. Ásigling í Skagastrandarhöfn



Dutch Sun © Útgerð

M/S Dutch Sun. IMO.nr. 9192612.
Smíðaður: Slóveníu 1999, stál.
Stærð: 4432 DW bt. 2997.
Mesta lengd: 99,9 m.
Skráð lengd: 95,3 m.
Breidd: 12,8. Dýpt: 7,55.
Vél: Deutz MWM 2550 kW.
Fjöldi skipverja: 7.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni.



Séra Jón © Hilmar Snorrason

Séra Jón RE 163.
Skipaskr.nr. 2012
Smíðaður: Plast, Guernsey,
Bretlandi, 1988.
Stærð: brl. 11,4 bt. 11,3.
Mesta lengd: 10,6 m.
Skráð lengd: 10,18 m.
Breidd: 3,52 m. Dýpt: 1,5 m.
Vél: Perkins, 123kW, 1999.

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

ATVIKALÝSING:

Pann 24. september 2004 var hollenska flutningaskipið Dutch Sun að leggja að Sægarði í Skagastrandarhöfn. Veður: S 8 m/s.

Leggja átti skipinu með bakborðshlið að hafnargarðinum og var springur kominn í land. Taldi skipstjóri hann vera fastann og byrjaði að keyra í hann. Springurinn gaf hinsvegar stöðugt eftir þrátt fyrir fyrirmæli skipstjórans um annað. Til að forða því að lenda á hafnargarðinum hætti hann að keyra og við það byrjaði skipið að reka frá bryggjunni vegna golunnar og að Ásgarði þar sem Séra Jón RE lá við festar. Um borð í Dutch Sun var hafnsögumaður.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vegfarandi sagði skipið hafa rekist utan í Séra Jón RE;
- að við skoðun kom í ljós skemmd á afturhorni Séra Jóns RE og leki að flothylki;
- að skipstjórinn Dutch Sun hélt því fram að skipið hefði ekki rekist utan í bátinn;
- að hafnsögumaður kvaðst hafa gripið inn í og sett vél á fulla ferð áfram þegar hann sá hvað verða vildi. Hann sagði skipstjórann hafa verið inni í miðri brú skipsins og með alla athygli við að láta áhöfn fara að fyrirmælum sínum;
- að skipstjórinn var þjóðverji en aðrir áhafnar meðlimir voru Rússar og Úkraínurnar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 127 / 04 Baldvin Þorsteinsson EA 10

3. Siglir á bryggju á Neskaupstað



Baldvin Þorsteinsson © Kristján Kristjánsson

Baldvin Þorsteinsson EA 10.
Skipaskr.nr. 2212. Smíðaður:
Stál, Flekkefjord Noregi 1994.
Stærð: 1.514 brl. 2.968 bt.
Mesta lengd: 85,85 m.
Skráð lengd: 76,18 m.
Breidd: 14 m. Dýpt: 8,6 m.
Vél: MaK, 4 500 kW, 1994.
Fjöldi skipverja: 16.

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:

Pann 24. október 2004 var Baldvin Þorsteinsson EA 10 að koma í höfn á Neskaupstað. Veður: NV 10 m/sek.

Skipstjórinn hugðist leggja skipinu að loðnu-bryggju en við það rakst skipið með peruna í stálþilið auk þess sem bryggjukantur brotnaði. Gat kom á stálþilið og fyllingarefni lak út í höfnina. Ekki sáust skemmdir á skipinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hægt var að hafa öll stjórnþök skipsins í þremur stjórnborðum sem hvert um sig hefur rofa (in command) sem yfirtekur virkni hvers búnaðar fyrir sig;
- að sögn skipstjóra taldi hann sig hafa tekið stjórnþökin til sín yfir í stjórnborð í stjórnborðs-síðu en svo reyndist ekki vera og varð honum það ekki ljóst fyrr en hann varð þess var að skipið minnkaði ekki ferð eftir að hann skipti skráfuskurði í afturátak. Hann taldi að þessi mistök hafi seinkað aðgerðum til að minnka ferð svo að ekki varð við ráðið og skipið hafi á meðan leitað til stjórnborða eftir að skurður var settur á núll og þar til öruggum stjórnþökum var komið á í stjórnborðs stjórnborði;
- að skipstjórinn taldi sig einnig hafa verið á of mikilli ferð og fjarlægð misreiknuð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins voru mistök í stjórnun skipsins.

Nr. 151 / 04 Snorri afi SH 117

4. Siglir á bryggju í Ólafsvíkurhöfn



Snorri afi © Guðlaugur Albertsson

Snorri afi SH 117. Skipaskr.nr. 1373. Smíðaður: Eyk, Akureyri 1974. Stærð: 29,0 brl. 27,0 bt. Mesta lengd: 17,47 m. Skráð lengd: 15,74 m. Breidd: 4,3 m. Dýpt: 2,08 m. Vél: Cummins 261 kW, 1987. Fjöldi skipverja: 3.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. desember 2004 var Snorri afi SH 117 að koma úr róðri til Ólafsvíkur. Veður: NA 12 m/s og veltingur áður en komið var til hafnar.

Þegar skipið nálgast bryggjuna ætlaði skipstjórinn að setja á afturábak rauf (svaraði) gírskiptingin ekki en þess í stað jókst snúningur á vélinni. Við það jókst ferð skipsins, með þeim afleiðingum að það rakst harkalega í bryggjuna.

Töluverðar skemmdir urðu á skipinu við áreksturinn, efsti hluti hádekkisins brotnaði og þilfarið opnaðist niður í lúkar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnæki í stýrihúsi voru samhæfð hraðastillingu vélar og kúplingu gírs. Yfirfærsla er framkvæmd með vökvatækni. Tenging stjórnækja og gírstangar er með tengistöng sem smellt er á þau með kúlutengingu og smellu;
- að skipstjóri kvaðst hafa verið að vinna í vélarrúmi á landstíminu skömmu áður en komið var í höfn. Hann taldi sennilegt að hann hefði þá rekið sig óafvitandi í stöngina á milli

gírstangar og arms á yfirfærslutjakk, en hann var í gólfhæð og án hlífar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er að tenging í stjórnækjum hafði farið úr sambandi.

ELDUR UM BORD

Nr. 068 / 04 Bjarni Ólafsson AK 70

1. Eldur í rafmagnstöflu



Bjarni Ólafsson © Hreiðar Olgeirsson

Bjarni Ólafsson AK 70. Skipaskr.nr. 2287. Smíðaður: Noregi 1978, stál. Stærð: 984,2 brl. 1593 bt. Mesta lengd: 71,61 m. Skráð lengd: 64,2 m. Breidd: 11,6 m. Dýpt: 8,0 m. Vél: Wichmann árg. 1988, 4412 kW. Fjöldi skipverja: 17.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. nóvember 2004 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 7. júní 2003 var Bjarni Ólafsson AK 70 á kolmunaveiðum djúpt NA af landinu. Veður: Óþekkt.

Eldur kom upp í fremsta hluta rafmagnstöflu í framvélarúmi út frá höfuðrofa fyrir ljósavél nr. 3 sem var staðsettur í sama rými. Gat kom á bakhlið töflunnar og náði aðal eldurinn að komast í hlífðardúk sem varði töfluna ef sjórör færi að leka.

Vel gekk að ráða niðurlögum eldsins og var notað til þess Halon slökkvikerfið. Um fimm mínútur liðu frá því að eldurinn kviknaði og hann var slökktur. Töluverðar skemmdir urðu vegna eldsins, hita og sóts.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að framvélarúmið var staðsett fremst í skipinu, á millipilfari neðan aðalpilfars. Rafmagnstaflan var fyrir framskip og staðsett stjórnborðsmegin í rýminu;
- að skipverjar töldu að rafalarofinn hefði gefið sig annaðhvort vegna of mikils álags eða hann staðið fastur. Skammhlaup varð til jarðar og eldur myndaðist.

NEFNDARÁLIT:

Örsök eldsins var skammhlaup í höfuðrofa fyrir ljósavél.

Nr 128 / 04 Ósk KE 5

2. Eldur laus

Ósk © Mbl.

Skipaskr.nr. 2500.
Smíðaður: Plast, Reykjavík 2004.
Stærð: brl. 18,84. bt. 24,76.
Mesta lengd: 13,84 m.
Skráð lengd: 13,79 m.
Breidd: 4,2 m. Dýpt: 1,47 m.
Vél: Caterpillar, 2* 187 kW,
2003. Fjöldi skipverja: 3.

Gögn: Lögregluskýrsla. Skýrsla Löggildingarstofu 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 25. október 2004 var Ósk KE 5 að neta-veiðum um 15 sml norður af Garðskaga. Veður: N 8 m/sek.

Skipverjar voru að draga og um kl. 16:00 heyrðu þeir að brunaviðvörðunarkerfi skipsins fór í gang. Við eftirgrennslan sást hvar reykur og eldur var í stýrishúsinu. Gripið var til slökkvitækis og það tæmt á eldinn. Jafnframt var reynt að kalla eftir hjálp með talstöðinni en án árangurs. Mikill reykur gaus upp og var þá stýrishúsinu lokað til að stemma stigu við loftflæði að eldinum og vélstjóri sló rafmagn af skipinu. Skipverjar opnuðu þá gúmmíbjörgunarbátahylki til að ná til neyðarsendis sem þeir ætluðu að gangsetja en þá sáu þeir til báts á siglingu sem þeir veifuðu til.

Happadís KE 83 var á landleið og vissi skipstjóri af Ósk KE að veiðum á svæðinu. Þegar hann sá mann veifa báðum höndum fram á Ósk KE vék hann af stefnunni til að aðgæta hverskyns var. Þegar komið var að Ósk KE var honum sagt hvað komið hefði fyrir og var óskað eftir að Ósk KE yrði dregin til hafnar. Komið var fyrir dráttartaug og hafinn dráttur kl. 17:30. Þegar komið var undir Hólmsbergið varð vart við bilun í kælikerfi vélar Happadísar KE og tók þá björgunarbátur björgunarsveitarinnar við drættinum til hafnar í Keflavík.

Þegar reykkafari frá Brunavörnum Suðurnesja fór inn í stýrishúsið reyndist eldurinn slokknaður og var framskipið þá reykraest.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipverja var sjáanlegur eldur í stjórn-púlti stjórnborðsmegin við rafmagnstöfluna;
- að skipverjar náðu ekki til björgunarbúninganna vegna hita og reyks;
- að sögn vélstjóra lagði mikinn reyk aftur í vélarúm eftir kapalbrautum úr framskipi. Reykurinn var það mikill að vélstjórinn þurfti tvær at-lögur til að slá út rafmagninu;
- að skipið var nýlegt og skráð 16. febrúar 2004;
- að sögn skipstjóra komu viðgerðarmenn nokkrum sinnum til viðgerða og lagfæringa eftir að róðrar hófust. Rafverktaki hafði t.d. tengt handljós þegar pera brann yfir í kastaranum og lagfært ljós í lest. Hann hélt að rafverktakinn hafi gert eitthvað fleira en hann mundi ekki hvað það var. Vélstjórinn staðfesti í meginatriði um frásögn skipstjóra og sagði jafnframt að lagfærð hafi verið hleðsla á öðrum rafalnum. Skipstjóri sagði að skipt hafi verið um lensidælu en hún verið tengd inn á lögnina sem fyrir var;
- að haffæriskirteini var gefið út með athugasemdum frá 14. febrúar 2004 til 21. maí 2004 þegar fullnægt var öllum settum kröfum. Þann dag sem óhappið varð var því haffæriskirteinið orðið athugasemdarlaust og með gildistíma til 30. janúar 2005;
- að ekki fannst úttektarskýrsla vegna rafmagnskoðunar á bátinum hjá Siglingastofnun Íslands

en samkvæmt heildarlista skoðana var rafmagnsskoðun tekin út án athugasemda 13. febrúar 2004 og er sögð gilda til 13. febrúar 2008. Samþykktar rafmagnsteikningar eru dagsettar 7. janúar 2004;

- að Löggildingastofa var fengin til að framkvæma rannsókn á rafmagnstöflunni og lögn um að henni. Úr rannsóknarskýrslu hennar kemur meðal annars fram eftirfarandi: „Í töflunni var 2,5q vír tengdur inn á tengibretti með 35q vír sem fæðir töfluna. Engin yfirálagsvörn er fyrir þennan vír eða skammhlaupsvörn önnur en fyrir fæðingu töflunnar. Merki voru um bráðnun á enda grenni vírsins. Ekki er vitað hvað hann fæddi. Úr víraflækjunni sem fylgdi töflunni voru vírar sem greinilega hafa verið snúnir saman og ekki er vitað fyrir hvað þeir eru.“ Niðurstaða skýrslunnar var eftirfarandi: „Greinilegt er á framansögu að gerðar hafa verið breytingar á töflunni. Líklegast er að bilun hafi orðið á 2,5q vír sem tengdur var með 35q að töflu. Ummerki eru um bilun á þeim streng. Ekki er vitað fyrir hvað vírar eru, sem eru snúnir saman.“
- að þrátt fyrir ýtarlega eftirgrennslan hefur ekki tekist að fá upplýsingar hvað umræddur 2,5q vír fæddi;
- að rafverktakinn kvaðst ekki hafa tengt neitt í töflu eftir að rafmagnsskoðun fór fram annað en grannan gúmmikapal til bráðabirgða fyrir handljós, þegar ljóskastarinn bilaði og átti lögnin að vera þar til varahlutir lægju fyrir. Lögnin var tengd með mínus pólnum á stofnlögn töflunnar en plúsinn tekinn í gegnum öryggi. Lögnin var tekin beint út úr töflunni og handljósið venjulega geymt á gólfinu í stýris húsinu. Í skýrslu Löggildingastofu kemur eftirfarandi fram: „Frá vari í töflunni er tengdur gúmmikapall sem er fyrir handljós sem notað var úti á dekki“. Þessi staðhæfing fellur að lýsingu rafverktakans og dregur skýrslan engar ályktanir um að kapallinn sé orsök brunans. Aðspurður sagði vélstjórinn að bruninn hafi ekki verið út frá þessum kapli í handljósið;
- að rafverktaki taldi að átt hefði verið við rafmagnskerfið. Meðal annars hafi verið sýnilegt að losað hafi verið upp á lögnum og hafi þær

ekki verið eins áferðafallegar og þegar hann lauk lagningu þeirra. Einnig hafi vírum verið snúið saman.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin tekur undir þá niðurstöðu Löggildingarstofu um að líklega sé orsök brunans sú að bilun hafi orðið á 2,5q vír sem tengdur var með 35q að töflu.

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

Nr. 079 / 04 Sæbjörg ST 7

1. Lekir í vélarúmi



Sæbjörg © Halþór Hreiðarsson

Gögn: Gögn RNS.

Sæbjörg ST 7. Skipaskr.nr. 1054. Smíðaður: Akranesi 1967, stál. Stærð: 101 brl. 176 bt. Mesta lengd: 26,95 m. Skráð lengd: 25,2 m. Breidd: 5,96 m. Dýpt: 5,65 m. Vél: Caterpillar 2001, 485 kW. Fjöldi skipverja: 4.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. júní 2004 var Sæbjörg ST 7 á rækjuveiðum í Skagafjarðardýpi. Veður: SV 4 m/sek.

Skipverjar voru rétt búnir að láta trollið fara aftur þegar neyðarbjalla fyrir eld eða leka fór í gang. Við athugun kom í ljós að aðvörin var frá leka vara í kjalsogi vélarúms og nokkur austur kominn í það. Reynt var að setja lensidælu af stað en hún dældi ekki og var hafist handa við að gera við hana. Skipstjórinn kallaði eftir aðstoð og fengin var rafdrifin dæla frá nærstöddum bát, Kópnesi ST 46.

Við dælingu fannst leki á sjölögn fyrir smurolíukæli aðalvélar. Lokað var fyrir botnloka og lekinn stöðvaður. Skipverjar höfðu hreinsað stíflu í lögnum aðal lensidælu og gátu þurrkað rýmið.

Frekari aðstoð var afturkölluð og skemmdin á lögninni rafsóðin til bráðabirgða og siglt til hafnar til viðgerðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að einn botnloki var í vélarúmi og var hann festur á súðina. Frá honum var aðal sjólögn úr svörtu heildregnu stálröri yfir 3" að sverleika, sem greinist í neyslusjó fyrir spúl og grein er fæðir smurólúkæli gírs. Þessi grein er boltuð á flangsi á aðalsjólögnina og voru báðar flangs-skífurnar úr renndu plötustáli;
- að leki kom að greininni að smurólúkælinum þar sem rafsúða við flangsinn gaf sig vegna tæringar. Lögnin var að sverleika 1" úr galvanseruðu vatnsröri að síuhúsi sem var úr ryðfríu stáli. Þessi lögn var um það bil sjö ára gömul;
- að ástæðan fyrir að lensidæla virkaði ekki var vegna stíflu í ventlakistu. Í ljós kom að ýmis óhreinindi voru í henni því engin sía var á lögninni fyrir neðan ventlakistuna, en sía var fyrir ofan hana framan við lensidælu;
- að enginn opinn samgangur var frá vélarúmi við önnur rými í skipinu;
- að strax og skipstjóri fékk vitneskju um að sjór væri kominn í vélarúm kallaði hann eftir aðstoð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans var að rafsúða á sjólögn gaf sig vegna tæringar af óþekktum orsökum.

Nefndin undirstrikar gildi lekavara eins og var í þessu skipi. Þá vill nefndin benda á gott fordæmi sem skipstjóri sýndi með að kalla strax eftir aðstoð.

Nr. 082 / 04 Borkur NK 122

2. Leki í dælurými



Borkur © Jón P. Árnason

Borkur NK 122 Skipaskr.nr. 1293. Smíðaður: Prándheimi Noregi, 1968. Stærð: 949,1 brl. 1440 bt. Mesta lengd: 67,47 m. Skráð lengd: 61,17 m. Breidd: 10,9 m. Dýpt: 8,05 m. Vél: Caterpillar 1999, 5420. kW Fjöldi skipverja: 15.

Gögn: Gögn RNS.

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:

Í janúar 2002 var Borkur NK 122 við bryggju og verið að landa úr skipinu.

Skipverjar urðu varir við að austur hafði safnast í brunn dælurýmis og fóru að leita að leka, sem reyndist vera úr smá sprungu í súðinni sem dreitlaði smávegis úr. Klárað var að landa og skipið gert ferðbúið til Akureyrar í slipp til að gera við skemmdina.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn vélstjóra á austurbrunnur í dælurými að vera þurr; annars lekur einhversstaðar, úr rörum eða síðu, það er mikið í húfi að allt sé þétt þegar skipið er fulllestað. Það fer því fram lekaleit þegar austur kemur fram í brunnum;
- að viðgerð fór fram hjá Slippstöðinni 25. og 26. janúar 2002. Í skýrslu flokkunarfélags skipsins kemur fram að fyrir ofan hyrnu á bandi 57 hafði myndast tæringarhola í byrgðingsplötuna svo smá gat út úr súðinni. Skipt var um tæplega fermetra stóra byrgðingsplötu ásamt tilheyrandi hluta bands 57. Skoðunarmaður skoðaði vandlega bol skipsins með tilliti til fyrri skemmdar og reyndist hann í góðu lagi, enda mikill meirihluti bolsins síðan 1999 en nokkrar plötur í fram og afturenda eru upprunalegar og var gatið í eldri plötu;
- að rafræn austurvöktun var í öllum rýmum skipsins.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SKIP SEKKUR

Nr. 066 / 04 Sigurbjörg KE 16

1. Leki og sekkur, mannbjörg



Sigurbjörg © Halþór Hreiðarsson

Sigurbjörg KE 16. Skipaskr.nr. 1129. Smiðaður: Fáskrúðsfirði 1970, eik. Stærð: 17 brl. 23,7 bt. Mesta lengd: 14,3 m. Skráð lengd: 13,71 m. Breidd: 4,07 m. Dýpt: 1,59 m. Vél: Volvo Penta 1974, 220 kW. Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. maí 2004 var Sigurbjörg KE 16 á netaveiðum í Reykjanesröst. Veður: NA 3-5 m/s, lítill sjór og skyggni gott.

Skipverjar höfðu nýlokið við að leggja netatrossu og voru að sigla að þeirri næstu. Annar skipverjinn hafði á siglingunni farið fram í lúkar til að halla sér og var skipstjórinn einn í brú.

Um kl. 18:30 tók skipstjórinn eftir því að mikill leki var kominn að skipinu á stað rétt fyrir norðan Reykjanesröstina. Við athugun kom í ljós að töluverður sjór var kominn í vélarúm og einnig um 60 sm aftast í lest.

Skipstjórinn kallaði til skipverjans og bað hann að koma með björgunarbúninga upp á þilfar. Skömmu seinna náði sjórinn að reimum á vélinni og fór að ausast yfir rafmagnstöfluna með þeim afleiðingum að rafmagn fór af skipinu og dælan í vél stöðvaðist. Sjór komst síðan að túrbínu og við það dró niður í vélinni. Kom þá mikill svartur reykur kom úr skorsteini. Skipstjórinn stöðvaði aðalvélinu og skipverjar skutu upp neyðarblysum til að vekja athygli á sér.

BJÖRGUNARFERLI:

Mummi GK 121 var nærstaddur og tóku skipverjar eftir að mikinn reyk lagði frá Sigurbjörgu KE og héldu strax áleiðis í átt til hennar. Einnig sáu þeir að neyðarblysi var skotið upp og settu þeir þá á fulla ferð á staðinn. Kl. 19:15 lét skipstjórinn á Mumma GK Tilkynningaskylduna vita að Sigurbjörg KE væri að sökkva á stað 63°47'N og 22°46'V. Kl. 19:18 hvarf Sigurbjörg KE af skjá STK.

Um kl. 19:27 tókst skipverjum á Mumma GK að bjarga skipverjunum og fara með þá til Grindavíkur.

Björgunarbátur Bsv. Þorbjörns í Grindavík, Árni í Tungu, kom einnig á staðinn með dieselknúna dælu og fóru tveir björgunarsveitarmenn með hana um borð í Sigurbjörgu KE. Báturinn var þá með nokkra stjórnborðsslagsíðu en ekki mikill sjór á þilfari nema á kvikunni. Mannop niður í lest var þá opið ásamt dyrum á stýrishúsi.

Þeim tókst ekki að koma dælunni í gang auk þess sem fylla kom inn á þilfarið og slagsíðan jókst. Mönnunum tókst að koma sér frá borði áður en báturinn valt og sökk kl. 20:46 á stað 63°46'44N og 22°44'98.

Dæla björgunarsveitarinnar fór niður með bátnum auk þess sem b/b Árni í Tungu skaddaðist þegar fiskkar rakst utan í hann. Björgunarskipið Oddur V. Gíslason kom einnig á staðinn skömmu eftir að Sigurbjörg KE sökk. Björgunarbátarnir tóku með sér nokkur fiskkör og færi frá bátnum, sem flutu á sjónum, til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjar ræstu ekki neyðarsendi STK kerfisins um borð né létu vita um ástandið í talstöð. Allt bendir til að frá því lekans varð vart og þar til vitneskja um atburðinn barst í land frá skipstjóra Mumma GK hafi liðið 45 mínútur;
- að báðir gúmmíbjörgunarbátar Sigurbjörgu KE flutu upp og blésu út eftir að hún sökk;
- að sögn skipstjóra settu þeir „Jabsco“ dælu í vélarúmi í gang og við athugun sá hann að

hún dældi ásamt sjálfvirkri dælu í lest, en þær höfðu ekki undan lekanum;

- að skipverjar gátu ekki staðsett lekann en skipstjórinn gat sér til um að hugsanlega hafi hann verið frá stefniröri. Skipstjórinn hafði keypt bátinn fjórum mánuðum áður og hafði einungis skoðað ástand botns í fjöru og ekki séð neitt óeðlilegt við hann. Ekki hafði orðið vart við neinn leka fram að þessu. Hann hafði verið með bátinn í viðgerð í um tvo mánuði. Skipstjórinn hafði verið um allar lensilagnir og sett sjálfvirk rafmagnsdæla í lest. Eftir það hafði báturinn verið í notkun í tæpa tvo mánuði;
- að samgangur var á milli rýma þ.e. lestar og vélarrúms með skrúfuöxlinum;
- að sögn skipverja voru um 250-300 kg af fiski um borð en engin veiðarfæri.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirliggjandi gagna treystir nefndin sér ekki til að álykta um orsök lekans.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Að gefnu tilefni hvetur nefndin þá sem verða varir við óeðlilegan leka að tilkynna það strax til fjar-skiptastöðva auk þess að gangsetja neyðarsendingar STK kerfisins.

Nr. 076 / 04 Gústi í Papey SF 188

2. Leki og sekkur, mannbjörg



Papey © Sverrir Aðalsteinsson

*Papey SF 188. Skipaskr.nr. 483.
Smiðaður: Þýskaland 1957, stál.
Stærð: 70,38 brl. 117,0 bt.
Mesta lengd: 23,14 m.
Skráð lengd: 21,17 m.
Breidd: 5,68 m. Dýpt: 4,85 m.
Vél: Caterpillar 1981, 313 kW
Fjöldi skipverja: 3*

Gögn: Lögregluskýrslur. Myndupptaka. Ljósmyndir 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 4. júní 2004 var Gústi í Papey SF 188 á siglingu um 6-7 sml SA af Fontinum á Langanesi, á leið til Húsavíkur. Siglingahraði: 7-8 hnútar. Veður: Hæg NA átt og undiralda.

Gústi í Papey SF fór frá Seyðisfirði kl. 11:50 deginum áður þar sem skipið hafði verið í slipp í þrjá daga. Á Húsavík var ætlunin að ná í veiðafæri.

Um kl. 14:00 varð skipstjórinn var við á veltunni að lítilsháttar vatn, sem lyktaði eins og slagvatn var milli lestar og vélarrúms. Fylgst var með þessu og virtist það ekki aukast. Athugað var í lestina og var hún þurr.

Rétt fyrir kl. 21:00 fór rafmagnið af skipinu og fór vélstjórinn niður í vélarúm og varð þá þess var að sjór streymdi inn í það. Skipstjórinn fór einnig niður til vélstjórans og tókst þeim að skrúfa fyrir alla botnloka sem voru opnir. Þrátt fyrir það hélt lekinn áfram.

Skipstjórinn fór þá á stjórnvall og reyndi að kalla á skip sem hann vissi að væri á eftir þeim en það svaraði ekki. Kl. 21:00 kallaði hann á Nesradíó og tilkynnti hvað um var að vera og gaf upp staðsetningu.

Skipverjar reyndu áfram að gera sér grein fyrir ástæðum lekans í vélarúminu og athuguðu hvort sjór væri kominn í lest og svo reyndist vera. Skipstjórinn gekk úr skugga um að lúgur væru vel lokaðar og var ákveðið að áhöfnin myndi yfirgefa skipið. Skipverjar fóru í flotbjörgunarbúning.

Árbakur EA 5 hafði komið að Gústa í Papey SF kl. 21:05 og lónaði í námunda við hann. Kl. 21:30 var áhöfnin á Gústa í Papey SF sótt á léttbát frá Árbak EA og var hún kominn um borð í hann nokkrum mínútum síðar.

Kl. 22:10 var farið með skipstjóranum um borð í Gústa í Papey SF aftur þar sem svo virtist sem hann væri hættu að síga. Sá möguleiki var ræddur að draga skipið nær landi áleiðis að björgunarsveitum sem höfðu ætlað að koma frá Raufarhöfn og Vopnafirði. Skipstjórinn sá að sjórinn

hafði aukist mikið um borð auk þess sem mikill stjórnbörðshalli var kominn á það. Kl. 22:15 þótti ljóst að ekkert væri hægt að gera og yfirgaf skipstjórinn skipið aftur.

Kl. 23:02 sökk Gústi í Papey SF 188 á stað, 66°17,011N og 14°25,255V, á 161,43 metra dýpi. Skipbrotsmenn og skipverjar á Árbak EA týndu upp hluti sem ráku upp s.s. bjarghringi og annan gúmmíbjörgunarbatinn sem sleit sig frá skipinu. Hinn gúmmíbjörgunarbaturinn kom ekki upp eins og hann hefði átt að gera.

Árbakur EA hélt áleiðis til Akureyrar og kom skipið þangað um hádegis daginn eftir með skipbrotsmenn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var í eigu fimmta aðilans frá því að það kom til landsins í febrúar-mars árið 1957. Á því höfðu verið gerðar ýmsar breytingar en engar síðastliðin fjögur ár, þ.e.a.s. þann tíma sem það var í umsjá síðasta eiganda. Skipið hafði eingöngu verið á togveiðum;
- að skipið hafði verið tekið úr slipp á Seyðisfirði kl. 09:00 deginum áður og hafði því verið á floti í um 36 klst. áður en lekans varð vart. Skipið hafði verið í slipp í um það bil fjóra daga þar sem fram fór botnhreinsun, botnmálun, bolskoðun ásamt upptekt á tveimur botnlokum, fjórum síðulokum og einum klósettloka;
- að þegar skipið var tekið upp í slippinn kom í ljós að ekkert var eftir af álfórarskautum nema um það bil 10-20% af tveimur sem voru í sjóinntaki. Einnig voru öll skaut á utanborðskælum alveg búin. Álfórarskautin voru sett öll ný í janúar 2002;
- að áður en skipið var sjósett fannst örlítið smit á einum utanborðskælinum og við smökkun var ljóst að þetta var greinilega kælivatn. Skipstjórinn vildi ekkert gera í þessu og kvað þetta hafa verið svona þegar skipið var í slippnum í janúar 2002;
- að við sjósetningu fylgdust yfirvélstjóri og starfsmenn náð með því hvort botnlokarnir væru þéttir og reyndist það vera. Farið var yfir

austurkistu og lensilagnir, sem virtust einnig í lagi. Yfirvélstjóri fylgdist með lokunum í einhvern tíma eftir brottför án þess að sjá neitt óeðlilegt;

- að tvær lagnir lágu undir steypu lestargólfinu og voru fyrir lensingu stafnhylkis og rýminu undir lúkarnum. Brunnur var aftast í lestinni og lá lögn frá honum aftur í austurkistu;
- að um kl. 16:00 varð vélstjórinn var við lítinn leka, í formi smá vatnsbunu, sem kom frá gati á þilinu stjórnbörðsmegin framan við aðalvél. Hann og skipstjórinn skoðuðu þetta, litu fram í lest og smöktuðu vatnið. Það var nokkuð fúlt og ekki hægt að segja hvort um sjó eða ferskvatn var að ræða. Þeir ályktuðu sem svo að um frárennsli frá vöskum hefði verið að ræða þar sem einhver vandræði höfðu verið með það;
- að þrír vaskar og eitt salerni voru um borð og lokar við það;
- að rými sem lágu að vélarúminu voru lest og káetur áhafnar;
- að ekki höfðu komið upp vandmál með lagnir síðastliðin fjögur ár;
- að í janúar 2002 var settur í skipið utanborðskælir fyrir ljósavél. Þá var það einnig þykktarmælt án athugasemda, öxuldregið og skipt um fóðringar í stefnisröri;
- að ekki var neinn viðvörunarbúnaður vegna sjósöfnunar um borð;
- að rafmagn á sjó var knúið með ljósavél. Í landi var skipið tengt landrafmagni;
- að ekki voru nein veiðarfæri um borð nema toghlerar voru í gálga og vírarúllur í lest. Annað um borð var um 3000 ltr. af hráolíu, 300-400 ltr. af smurolíu og um 3000 ltr. af vatni;
- að sögn eiganda var ekki vitað um nein eldri áföll, s.s. leka, leka á milli rýma, tæringu, rafmagnsútleiðslu, ásiglingu né aðrar skemmdir sem skýrt gæti lekann;
- að skipverjar sáu ekki hvar sjóinnstreymið var og gátu ekki áttað sig á hvort það gæti talist mikið eða lítið;
- að skipið hafði ekki verið gert út síðan í byrjun september 2003. Það hafði legið við bryggju og tengt landrafmagni. Að sögn eiganda var fylgst með því daglega;

- að dælur voru síðast notaðar í byrjun maí þegar skipið var þrifið og málað, bæði innan- og utanborðs;
- að vélstjórinn hafði verið síðast niðri í vélarúmi upp úr kl. 19:00 og varð þá ekki var við neitt óeðlilegt. Hann hafði sérstaklega athugað undir palla og skoðað lokana;
- að aðalvélin var með lokað kælikerfi en ljósa-vél tók kælingu í gegnum sjóinntak. Þessu inn-taki var lokað eins og öðrum lokum eftir að lekinn uppgötvaðist;
- að skipið var búið tveimur gúmmíbjörgunar-gálgum með sjálfvirkum sleppibúnaði sem voru ekki af sömu tegund. Á myndbandi af atburð-inum sést að aðeins annar þeirra virkaði sem skildi og báturinn skilaði sér upp. Að sögn skipstjóra var það gálginn bakborðsmeginn sem brást. Þar var gálgi sem settur var nýr árið 2000. Skipstjórinn sagði að þessi búnaður og önnur öryggistæki hafi alltaf verið skoðað samkvæmt kröfum um slíkt;
- að skipstjórinn, sem var jafnframt eigandi, var einnig með vélstjórnarréttindi. Hann hafði verið allan tíman á skipinu en aðrir í áhöfn voru óvanir því. Yfirvélstjóri var viðstaddur alla vinnu í vélarúmi í slippnum;
- að skipverjar notuðu ekki neyðarhnapp sjálf-virka tilkynningarskyldukerfis STK.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin treystir sér ekki til á grundvelli fyrirliggjandi gagna að fullyrða um ástæðu þess að skipið sökk.

Nefndin telur að ástand fórnarskautanna bendi til þess að útleiðsla hafi verið í rafkerfi skipsins.

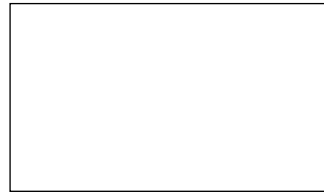
Nefndin ítrekar mikilvægi þess að í öllum þurrým-um sé lekaviðvörðunarkerfi.

SÉRSTÖK ATHUGASEMD:

Nefndin telur það mjög alvarlegt að aðeins annar sleppibúnaðurinn virkaði eins og gert er ráð fyrir. Vegna þessa hefur nefndin áformað að fara með neðansjávarmyndavél niður að flaki bátsins en það hefur dregist af ýmsum ytri ástæðum. Leiðir sú rannsókn í ljós að sleppibúnaðurinn hafi ekki virkað sem skildi mun nefndin fjalla sérstaklega um það atriði.

Nr. 096 / 04 Eyrarröst KE 25

3. Brennur og sekkur



Eyrarröst KE 25. Skipaskr.nr. 6876. Smíðaður: Trefjar 1987, plast. Stærð: 5,77 brl. 5,06 bt. Mesta lengd: 7,99 m. Skráð lengd: ??.

Breidd: 2,62 m. Dýpt: 1,47 m.

Vél: Perkins 1987, 62 kW.

Fjöldi skipverja: 1.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. ágúst 2004 var Eyrarröst KE 25 á handfæraveiðum um 7 sjómílur VNV af Garðskaga. Veður: Hægvíðri, norðurfall.

Skipverjinn fór á sjó frá Keflavík um kl. 09:00 um morguninn og hélt út fyrir Garðskaga þar sem hann fann lóðningu og hóf veiðar. Á siglingunni notaði hann sjálfstýringu á hluta leiðarinnar en síðustu tvær sjómílurnar handstýrði hann vegna bilunar í henni.

Hann lét reka meðan á veiðum stóð en hafði vél í gangi út af rafkerfinu í bátnum og öll tæki í stýrishúsi voru í gangi. Hann hafði lokað hurðinni að stýrishúsinu og sett tvö 280 ltr. fiskikör að henni.

Eftir að hafa veitt um 40-50 kg af fiski heyrði skipverjinn þrjá ókunna smelli en hugsaði ekki frekar um það. Skömmu seinna fór reykskynjari í stýrishúsinu í gang og skipverjinn tók körin frá hurðinni og opnaði hana. Um leið og hún opnaðist kom mikill þrýstingur innan frá á hurðina þannig að hún skall með miklu afli á andlit skipverjans. Skipverjinn kastaðist aftur fyrir sig og endaði á miðfærarúllu bakborðsmeginn, sem kom í veg fyrir að hann færi útbyrðis. Við þetta missti hann andann og vankaðist. Hann sá mikinn og kolsvartan reyk leggja frá stýrishúsinu.

Vegna reyksins lagði hann ekki í að reyna að ná til gúmmíbjörgunarbáts á þakinu heldur hófst handa við að fálma með gogg eftir flotbjörgunarbúningi sem var ofan á skáp inn í stýrishúsinu. Þetta tókst og vegna reyksins hörfaði hann aftur í skut til að klæða sig í björgunarbúninginn en þoldi ekki við og þurfti að fara í sjóinn áður en var alveg kominn í búninginn. Í sjónum tókst honum að fullklæða sig í björgunarbúninginn og hélt sér síðan í neyðarstigann á skutnum.

Skipverjinn sá ekki til elds fyrir en hann var kominn í sjóinn og varð báturinn fljótlega logandi stafna á milli. Skipverjinn hélt sig í námunda við bátinn þar til hjálp barst.

BJÖRGUNARFERLI:

Skipverjanum hafði ekki gefist tóm til að senda út neyðarkall en um kl. 12:35 lét íbúi í Sandgerði vita um reyk úti á sjó auk þess sem önnur fiskiskip á svæðinu sáu hann einnig. Sjálfvirk merki frá Eyrarröst KE hurfu af skjá STK um svipað leyti og voru skip og bátar á svæðinu beðinn um að skyggjast vel um og tilkynna ef eitthvað frekar kæmi í ljós.

Kl. 12:48 var Grímsnes GK 555 komið að Eyrarröst KE og náði skipbrotsmanninum um borð og var hann nokkuð blautur. Eyrarröst KE 25 sökk um kl. 12:57 á stað 64°05,959N og 22°48,552V.

Þyrla frá Varnarliðinu hafði verið send á vettvang en þegar hún kom á staðinn var búið að bjarga skipverjanum.

Við skoðun hjá lækni kom í ljós að skipverjinn hafði tognað á mjaðmarlið, var víða marinn og með sjóntruflanir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn gat ekki gefið neina skýringu á eldsupptökum en taldi líklegast að kviknað hefði í út frá rafmagni. Bilun í sjálfstýringu hafði verið að gera vart við sig og lýsti sér þannig að stýrinu sló í annað borðið og festist þar. Stýrisdælan fyrir stýrið var í lokuðum skáp í stýrishúsi;

- að jafnstraumur var um borð í bátnum. Skipstjórinn, sem jafnframt var eigandi, hafði átt bátinn í um eitt ár og á þeim tíma hafði hann komið fyrir nýjum tækjum og búnaði. Sett hafði verið í bátinn GPS staðsetningartæki, JRS Plotter, sjálfstýribúnaður, vifta og miðstöð. Að sögn eiganda hafði rafvirkjameistari tengt og gengið frá öllum þessum búnaði. Rafvirkjameistarinn hafði ekki gert athugasemdir við annað ástand á rafkerfi;
- að gúmmíbjörgunarbáturinn var staðsettur framarlega á stýrishúsi og að sögn skipverjans átti hann ekki möguleika á að ná honum fyrir reyk;
- að fram kom hjá skipverjanum að honum gekk illa að ná björgunarbúningnum úr plastumbúðunum og taldi sig hafa verið í mikilli hættu þarna því eldurinn hefði borist mjög hratt um bátinn;
- að skipverjinn hafði hurðina yfirleitt opna en í þetta sinn hafði hann komist í fisk og þurft að færa til kör;
- að þeir „smellir“ sem skipverjinn heyrði áður en reykskynjarinn fór af stað líktust því að eitthvað hefði verið að slá inn og út;

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga treystir nefndin sér ekki til að álykta um orsök eldsupptaka.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur skipverja að kynna sér vel leiðbeiningar við opnun lofttæmdra plastumbúða á björgunarbúningum. Það hefur ítrekað komið fyrir að menn lendi í sömu aðstæðum og skipverjinn á Eyrarröst KE.

Nr. 100 / 04 Björgvin ÍS 468

4. Leki og sekkur



Björgvin © Guðmundur S. Valdimarsson

Björgvin ÍS 468. Skipaskr.nr. 1353 Smíðaður: Hafnarliði 1974, eik Stærð: 18,6 brl. 25,6 bt. Mesta lengd: 14,65 m. Skráð lengd: 14,21 m. Breidd: 4,09 m. Dýpt: 1,77 m. Vél: Scania 151 kW, 1984. Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgangið á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvassyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. ágúst 2004 var Björgvin ÍS 468 á veiðum með dragnot í Nesdýpi, um 15 sml. vestur af Barða. Veður: Logn og ládautt.

Skipverjar höfðu lokið við að taka og ganga frá um helmingi af fimm tonna afla úr fyrsta togi en hinn hlutinn var enn í belgnum á síðunni. Á meðan á þessu stóð var skipið látið reka.

Skipverjar tóku eftir að gangtruflanir byrjuðu í aðalvélinni og fór skipstjórinn til að athuga hvað um væri að vera. Þegar hann leit niður í vélarúmið sá hann að það var ljóslost og sjór kominn í það sem náði upp undir loftsiú á aðalvélinni.

Skipstjórinn sagði skipverjanum að sækja björgunarbúninga fram í lúkar og var þá einnig kominn sjór í hann. Til að léttu bátinn slepptu þeir niður belgnum en fóru síðan í björgunarbúningana og sjósettu gúmmíbjörgunarbátinn. Kl. 10:11 ræsti skipstjórinn neyðarmerki STK og þeir yfirgáfu bátinn. Þegar þeir réru frá honum sáu þeir svartan og síðan hvítan reyk leggja frá skorsteini og aðalvél in stöðvaðist. Þeir heyrðu einnig að reynt var að hafa samband við þá, bæði í gegnum síma og talstöð.

Steinunn ÍS 817 var skammt undan og var hún búinn að bjarga skipbrotsmönnum kl. 10:38 og var þá aðeins stefni Björgvins ÍS upp úr sjó. Björgvin ÍS sökk kl. 10:58 á stað 66°03'23N og 24°24'13V. Steinunn ÍS hélt til Þingeyrar með mennina og gúmmíbjörgunarbátinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn hafði farið niður í vélarúm fyrir brottför úr höfn eða um kl. 05:00 og svo aftur um einni klukkustund áður en komið var á mið-

inn. Hann sá þá ekkert óeðlilegt í vélarúminu;

- að kælihlögn á aðalvél var með heildregnum rörum á opnum botnlöka. Ekki er vitað um ástand hennar né sverleika en talið að hún hafi verið frá 1984. Skipstjóri taldi að hósusamsetning hafi verið á lögninni milli stál- og koparlagnar, næst vélinni;
- að lensing frá vélarúmi og lest var með reimdrifinni sjódælu (JEKTOR) á aðalvélinni og var hún alltaf í gangi á meðan að vél gekk. Jektorinn var staðsettur upp undir þilfari þar sem þrýsti- og soglögn lágu saman. Fráfall lá út úr síðu á efsta plankaumfari. Skipverjar kváðust ekki hafa tekið eftir hvort einhverjar breytingar voru á fráfallinu;
- að lagnir Jektorskerfisins voru úr galvanhúðuðum rörum með skrúfuðum (snittuðum) samsetningum. Ekki var vitað um ástand þeirra né sverleika. Að sögn fyrri eiganda hafði samsetning við hné gefið sig og dælan þá dælt inn í bátinn. Ástæðu þess taldi hann hafa verið vegna ofherslu;
- að 24 V sjálfvirk rafmagnslensidæla með flotröfa var í aftari kjalsogi, fyrir aftan gir og ekki annað vitað en hún hafi verið í lagi. Steypt var á milli banda undir vél og gir sem skipti kjalsoginu í aftari og fremri svelt. Hægt var að skipta Jektor búnaði á milli svelga;
- að sögn eiganda og skipaskoðunnarmanna var byrðingur í góðu ástandi. Ákvæði um eftirlit var í eftirlitsbók skipsins með nýlegum planka í efsta umfari stjórnbörðsmeginn, sem var gallaður en hann var fyrir ofan sjólinu. Aldrei hafði verið skipt um tróð og ekki vitað betur en það hafi verið í góðu ástandi;
- að sögn eiganda voru þrír botnlökar. Ekki eru til upplýsingar um að þeir hafi verið endurnýjaðir;
- að sögn skipstjórans var ekki sérstök lekaviðvörðun í skipinu og kvað það ekki geta hafið farið framhjá sér ef svo væri, einungis hefði verið gaumljós við sjálfvirku rafmagnsdæluna. Hann sagði sjósöfnun í vélarúmi algenga vegna þrifa á lest. Í skoðunarskýrslum fyrir skipið á árunum 1995, 2001, 2002 og 2003 kom fram að „Viðvörðun um sjó í vél“

hafi verið um borð og án athugasemda. Í skoðunarskýrslu fyrir árið 2000 er ekki að sjá að þessi búnaðarskoðun hafi ekki farið fram. Ekki fengust skoðunarskýrslur fyrir önnur ár á þessu tímabili;

- að annar skipverjinn heyrði í viðvörðunarkerfi eftir að hann yfirgaf skipið, sem hann taldi vera frá aðalvél;
- að spúlslanga var í gangi og tengd í þvottakar á þilfari. Skipverjar urðu ekki varir við þrýstfall á henni;
- að í lest var 2 til 3 tonn af fiski í um 6 til 7 fiskikörum. Tíu 380 ltr. kör voru í lestinni og tvö kör með ís á þilfari. Tekið hafði verið úr öðru þeirra;
- að í skipinu voru um 700 lítrar af olíu þegar það sökk.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga getur nefndin ekki sagt til um orsök lekans sem varð til þess að báturinn sökk.

Nr. 104 / 04 Silver

5. Leki, sekkur og einn skipverji ferst



Silver. Smíðaður: 1973,
smíðaðefni tré
Mesta lengd: 36,5 fet.
Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn

RNS.

Lokaskýrsla afgangið á fundi 9. maí 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 30. ágúst 2004 var kanadíska seglskútan Silver á siglingu út af Faxaflóa á leið til Reykjavíkur.

ur. Veður: S 19-24 m/s, ölduhæð 6-7 m.

Silver fór frá L'Anse Aux Meadows á Nýfundnalandi 11. ágúst áleiðis til Íslands. Upphaflega var farið frá Toronto í Kanada 23. júní og átti að sigla um Færeyjar, Hjaltealandseyjar og enda í Norgei.

Um kl. 02:00 aðfararnótt 30. ágúst var skútan stödd vest-suð-vestur af Reykjanesi þegar vindur tók að aukast úr suð-austri og snérist síðan fljótlega til suðurs. Skipverjar settu upp tvö segl, eitt að framan og eitt að aftan og sigldu áfram til austurs.

Skútan hafði lekið frá því haldið var frá Nýfundnalandi. Höfðu skipverjar dælt alla leiðina en vissu ekki hvaðan lekinn kom. Ein 1.500 gallon/klst dæla hafði haft undan honum. Á þessum tíma var lekinn að aukast og settu skipverjar þá aðra dælu inn sem dældi 3.700 gallon/klst. Upp úr kl. 15:00 tók annar skipverjinn eftir að lekinn hafði enn aukist og sjór kominn upp fyrir stærri sjódælu. Hann setti þá inn þriðju dæluna, 1.100 gallon/klst og voru þá dæluafköstin orðin samtals 6.300 gallon/klst (23.800 ltr/klst) og allar dæluur bátsins í gangi.

Þegar hér var komið var staðsetning þeirra samkvæmt GPS, 44 sml suður af Snæfellsnesi var ölduhæð orðin 6-7 m og sterkur vindur af suðri. Skipverjar tóku þá ákvörðun um að sigla til norðurs og leita hafnar á Snæfellsnesi. Þeir könnuðu dæluurnar og sáu að dæluurnar tvær stjórnborðsmegin unnu ekki eins og til stóð, önnur virkaði lítill og stóra dælan hafði stöðvast. Í ljós kom að vegna tæringar hafði tenging í rafmagnstöflu fyrir stærri dæluna gefið sig og gat annar skipverjinn lagfært hana. Ekki tókst að koma minni dælunni í gang aftur. Á þessari stundi var dýpt vatnsins orðin um það bil 2 fet.

Skipstjórinn reyndi að senda út neyðarkall á rás 16 á VHF en fékk ekkert svar. Á meðan hringdi hinn skipverjinn í gegnum IRIDIUM gerfihnattasíma til föður síns í Kanada, gaf honum upp staðsetningu og vildi að haft yrði samband við Landhelgisgæslu Íslands og óskað eftir aðstoð. Í fram-

haldi af því undirbjuggu þeir að yfirgefa skútuna með því að gera björgunabát tilbúinn auk þess sem annar skipverjinn fór í flotbúning og björgunarvesti yfir hann en skipstjórinn hafði tekið björgunarvesti til handagagns.

Ekki tókst að blása upp björgunarbátinn þrátt fyrir að tekist hefði að opna hylki hans og draga ítrekað í fangalínuna. Um kl. 16:50 til 17:00 sökk skútan og fóru skipverjarnir í sjóinn. Tókst skipverjanum sem var í flotbúningnum að koma björgunarvestinu á skipstjórnann eftir að þeir lentu í sjónum og ákváðu þeir að halda sér saman á reki og bíða björgunar.

Landhelgisgæsla Íslands fékk tilkynningu um aðstæður Silver um kl. 17:00 í gegnum björgunarmiðstöð RCC í Halifax. RCC náði að miða út síma skipverjanna og láta LHG vita. TF-LIF kölluð út og fór hún í loftið kl. 17:28. Fimm mínútum síðar héldu björgunarskipin Hannes Þ. Hafstein frá Sandgerði og Björg á Rífi til slysstaðarins. Þá voru nálæg skip beðin um að halda strax áleiðis á staðinn. TF-LIF fann mennina í sjónum kl. 18:14 á stað 64°25,75N og 24°17,70V og var hífingu lokið kl. 18:20. Veður var þá SA 20-25 m/s, ölduhæð 4-5 m og skyggni 2 km.

TF-LIF lenti með skipbrotsmenn við flugskýli LHG kl. 19:06. Læknir í þyrlunni úrskurðaði skipstjórnann látinn en hinn skipverjinn var kaldur en annars vel á sig kominn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um borð var fjögurra manna gúmmíbjörgunarbátur sem var staðsettur fyrir utan stýrishúsið bakborðsmegin, fjórir flotbúningar sem geymdir voru í skáp í aðalkáetu stjórnborðsmegin í uppgangi og níu björgunarvesti í skáp bakborðsmegin;
- að skipverjar vissu ekki um veðurspá fyrir svæðið;
- að ekki hafði staðið til að þeir hefðu viðkomu á Íslandi og enginn hér á landi vissi um ferðir þeirra;
- að þeir höfðu verið í vandræðum með elds-

neytið á vélinni. Það voru ljósar flögur í henni. Þeir hreinsuðu olíuna sjálfir með því að sía hana áður en þeir notuðu hana. Þeir tóku olíuna á Nýfundnalandi og voru olíubirgðir nægar. Vélknúði sjódæluna og hlóð rafgeyminn;

- að skipverjar höfðu haft áhyggjur af leka allan tímann. Ein dæla af þremur hafði þó haft undan (dældi 1.500 US gallon á klst eða 5.600 ltr/klst) allt þar til skömmu fyrir slysið;
- að skipverjar vissu aldrei hvar lekinn var en höfðu getið sér til að skrokkurinn hefði gengið eitthvað til út af sjógangi. Báturinn hafði aldrei farið út á opið haf áður og hafði verið mest í að talið var 3ja metra ölduhæð áður en lagt var í þessa ferð;
- að þegar þeir höfðu viðkomu á Nýfundnalandi þurftu þeir að vera tvær vikur með skútuna á þurru eftir að þeir höfðu orðið varir við leka á kili. Skipverjarnir gerðu sjálfir við lekann og eftir að þeir settu á flot var leki á meðan báturinn þétti sig en eftir það var hann betri en áður;
- að Silver var tekinn upp árið 2003 í Port Sanders og var allur yfirfarinn. Auk þess var skútan tekin upp áður en þeir héldu í ferðina. Skútan var ekki skoðuð af sérfræðingi heldur gerðu skipverjar það sjálfir;
- að um fimm mínútum eftir að skipverjar lentu í sjónum fór skipstjórinn að finna fyrir einkennum ofkælingar og um 40 til 60 mín eftir það missti hann meðvitund;
- að dánarorsök skipstjórnans var drukknun. Samverkandi þáttur er ofkæling.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en telur ljóst að skútan sökk vegna óþekkts leka.

Nefndin telur það áhyggjuefni að erlendis kemmtibátar séu komnir inn á íslenskt hafsvæði og á leið til hafnar án þess að viðeigandi yfirvöld viti um það.

Nr. 105 / 04 Kópnes ST 46



Kópnes © Ægir Stefánsson

6. Sekkur vegna leka

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS. Endurrit sjóprófs.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. september 2004 var Kópnes ST 46 að rækjuveiðum í Húnaflóadýpi. Veður ANA 8-10 m/sek., samsvarandi sjór.

Veiðum var hætt þegar rökkvaði, trollið tekið og gengið frá afla, sem reyndist lítill vegna bilunar í trolli við smáfiskaskilju. Skipverjar gengu til náða nema yfirvélstjóri sem tók við rekvakt. Hann fór í vélarúm um miðnætti til eftirlits og til að skrifa í dagbók. Að hans sögn virtist allt vera í lagi og enginn austur í vélarúminu.

Þegar leið á nóttina veitti yfirvélstjórinn því athygli að draga fór niður í aðalvél og þyngdi á hægagangi hennar. Hann fór þegar í vélarúm til eftirlits og mætti honum þá sjór, sem kominn var upp að miðpöllum. Hann gerði skipstjóra strax aðvart en fór síðan í vélarúm aftur en þá hafði aðalvél stöðvast. Opnaði hann þá fyrir lensingu og kom af stað annarri lensidælunni.

Þá opnaði hann niður í kjalsog með því að fjarlægja gólfplötu til að ná til botnloka sem var fyrir sjó (spúl) stjórnborðsmegin og lokaði fyrir hann. Veruleg hreyfing var á austrinum í vélarúminu og nokkur bakborðsslagsíða. Vélstjórinn treysti sér ekki til að ná til fleiri loka vegna þessa. Vegna

veltings gekk austurinn upp í rafmagnstöfluna stjórnborðsmegin, sló þá út rafmagni í skipinu og neyðarlýsing tók við. Vélstjórinn sá þá ekki ástæðu til að vera lengur niðri.

Þegar skipstjóri var vakinn fór hann niður og leit niður í vélarúm en fór síðan upp í brú eftir að hafa vakið vélavörðinn. Hann kallaði á Siglufjörðurráð íó TFX kl. 04:49 og sagði frá hvernig komið væri. Skömmu síðar tilkynnti hann að rafmagni hefði slegið út og skipverjar væru að yfirgefa skipið.

Vakthafandi stýrimaður á Kaldbaki EA 1 heyrði hjálparbeiðnina og lét TFX vita um að hann sæi Kópnes ST í innan við 10 sml. fjarlægð og væri búinn að setja stefnu á skipið á mestu ferð. Lokið var við að bjarga mönnunum úr gúmmíbjörgunarbát kl. 05:33 á stað 66°33'017N og 20°35'090V. Skipstjóri Kaldbaks EA 1 ákvað að bíða og sjá hvað verða vildi en Kópnesið ST virtist síga jafnt og þétt í sjó. Seint á níunda tímanum fór Kópnes ST að síga hraðar í sjó, kjölrétt niður á skutinn, og var sokkið kl. 09:07 á stað 66°33'023N og 20°46'020V. Var siglt til Siglufjarðar þar sem skipbrotsmennirnir voru settir á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið sökk á 115 fm dýpi á utanverðu Kolkugrunni;
- að leitað var að frífljótandi neyðarbauju skipsins í um 30 mínútur en hún fannst ekki;
- að skipið hafði verið í eigu þriggja útgerða í 44 ár. Fyrstu eigendur og þeir sem létu smíða skipið var Hreyfi hf. á Húsavík sem átti skipið í 6 ár. Skipið var síðan í eigu Fiskanes hf. í 35 ár og komst þá í eigu Kópnes ehf. sem átti það í 3 ár og þar til það sökk;
- að skipt var um vél 1977 og einnig um allar sjó- og lensilagnir í vélarúmi. Samkvæmt teikningu frá þeim tíma voru sett 21/2" (76,14 4,5) rör samansett á flöngsum í sjólagir aðalvélar frá botnventli í gegnum hitaskipti og út um síðuventil í bb. Önnur sjó og lensirör voru lögð úr 2" (60,3*4,0);
- að sögn vélstjóra, sem starfaði bæði hjá fyrri og síðasta eiganda skipsins, var skipt um allar

sjó- og lensilagnir haustið 1999 er skipið lá við bryggju í Hafnarfirði. Gögn frá vélsmiðju virðast staðfesta það. Ekki var vitað um aldur botnloka og sjóinntaka;

- að sögn yfirvélstjóra voru botnlökar boltaðir á flangs sem soðinn var á 20 sm langt rör og soðið í botnplötuna. Þeim vélstjórum sem starf- að höfðu á skipinu bar ekki saman um fyrir- komulag er þetta varðaði. Samkvæmt upphaf- legri teikningu var gert ráð fyrir að flangs væri soðinn á tvöfalda botnplötu og 2" botnlokinn að skrufast þar á flangsinn;
- að við skoðun á þremur bátum sem smíðaðir voru í Noregi á árunum 1960 til 1964 kom í ljós að í þeim öllum voru botnlökar á stút upp af botnplötu og stóðu lóðrétt í rýminu. Hvað varðar þéttleika káeturýmis var í tveimur skip- anna meiri eða minni samgangur í gegnum niðurföll eða lensingu úr rýminu, en einu hafði verið mjög mikið breytt og var það ekki skoð- að með tilliti til þessara vankanta;
- að lensing úr káetu var upphaflega með hefð- bundnum hætti um stjórnborðs austurkistu en samkvæmt teikningu var þessu breytt 1977 og eftir það var hægt að hleypa austri niður í vélarúm um lóðloka. Enginn af síðustu vélstjór- um kannaðist við lóðlokann. En fyrrverandi yfir- vélstjóri taldi að lensað hafi verið úr káetunni í gegnum lensikistu í vélarúmi, eins og upphaf- leg teikning bendi til. Samgangur hafi verið úr stýrisvélarúmi niður í káetu, en drenlagn mun hafa verið lögð þaðan í svelg hennar. Hann sagði að niðurföll úr vöskum hefðu legið niður í vélarúmssvelg án hindrana;
- að handlaugar í káetu voru orðnar stíflaðar og var brugðið á það ráð að leggja nýja lögn frá einni og var hún tengd í lögnina þar sem aðallögnin var tekin gegnum gólfið;
- að skipt var um klósettsíðuloka 1997, en kló- settið var á aðalþilfari og ekki lokað sérstak- lega fyrir lögnina áður en skipið var yfirgefið;
- að þykktarmæling var gerð á bol í Njarðvík 4. des 2000. Skipt var um tvær litlar plötur í botni vélarúms í fremri lensisvelg. Þykktarmæ- ling átti að fara fram í næstu upptöku;
- að aftara vélarúmsþil er á bandi 14 en aftur undir káetugólfi er öxulgangur aftur að bandi

10. Fremra þil er á bandi 27 en fram úr því er tekinn skápur stb. við kjöl og fram í lestina fyrir asdiktstautinn. Frá botni skápsins og í kringum stautinn í lestinni var steinsteypa;

- að skipt var um asdiktæki 1992 og eftir að skipið hætti síldveiðum 1993 var stautur tækis- ins ekkert notaður;
- að vélarúmshurð var „skellihurð“ sem lokaði ekki vatnspétt og þröskuldur var mjög lágur;
- að rafmagnstafla var út í stb. síðu fyrir miðju vélarúmi en viðkvæmir hlutar inn í henni voru í um 1,5 m. frá lofti vélarúms. En taflan stóð á sama tanktoppi og aðalljósavélin en neðri brún loftinntaks á vélinni var innan við einn metri frá lofti. Lofthæð er innan við 2 m á tanktoppnum;
- að allir síðulokar og lagnir að þeim voru sýni- legar nema þar sem þær fóru undir gólf og taldi vélstjóri að leki á þeim hefði ekki farið framhjá sér;
- að steipt var í kjalsög frá bandi 10 (fremri endi stefnisrörs) og fram að gír við band 13 og einnig var steipt undir vél frá bandi 18 að bandi 24 en engin steypa var fyrir framan það og fram í þil á bandi 27. Ekkert var steipt í kjalsogið undir kasthjól og gír á bandabili 13 til 18;
- að olíutankar eru í síðum vélarúms og eru 2,7m á milli þeirra þar sem aðalvélin er ásamt göngupöllum sitt hvoru megin við hana. Stjórnborðsmegin ná síðutankarnir frá bandi 14, aftara vélarúmsþil, fram á band 18 frá lofti niður í botn. Framan við band 18 er ann- ar tankur fram í fremra vélarúmsþil, band 27, á tanktoppnum er aðalljósavélin og raf- magnstaflan. Bakborðsmegin eru tankar frá botni upp í loft fram á bandabil 21, þaðan fyrir framan er þurrými, 1/2 bandabil, og frá bandi 22 er smurolíutankur fram í þil. Innþil hans er 100 sm á hæð upp á tanktopp eins og stjórnborðsmegin;
- að bakborðsmegin við aðalvél, undir pöllum, eru tveir varmaskiptar, annar til kælingar á kælivatni hennar en hinn er smurolíukælir. Þarna er einnig sjósía ásamt sjólögnum að og frá varmaskiptunum. Að sögn vélstjórans var „zink“ í 1" kopartöppum í kæluum og eru

- þeir gegnum boraðir með 12 mm gati;
- að botnlokar og sjóinntök til kælingar aðalvélar eru í bandabili 15 í báðum síðum og liggur lögn í sjósiu bakborðsmegin;
 - að botnlokar fyrir annan sjó eru í bandabili 19 í báðum síðum og voru lagnir úr 21/2" rörum. Einnig var stjórnborðsmegin 3" botnlöki festur á innfelldan sjóskáp;
 - að við hlið klósettloka var 1" botnlöki og lá 1/2" fittingslögn að kælipressu;
 - að á aðalþilfari var vatnspétt hurð fram úr stjórnborðshliðargangi opin og „boxalok“ í þilfarinu 12" í þvermál var opið. En í opið var sett stór netakúla til að varna slysum;
 - að í júní árið 2002 var skipið tekið í slipp til viðhalds og viðgerða m.a. yfirfarnir botn- og síðulokar ásamt því að botn var zinkaður og málaður. Tveimur árum síðar, eða í júlí 2004, var skipið tekið í slipp vegna skrúfuviðgerða og var þá allt zink horfið og festingar berar;
 - að sögn vélstjóra var það nokkuð algengt að útleiðsla kæmi fram á útleiðsluljósum en það var alltaf brugðist við því strax og það lagfært. Hann gat ekki sagt hversu lengi þannig var ástatt þegar hann var í fríi;
 - að fríljótandi neyðarbauja var af Jotrun gerð staðsett stjórnborðsmegin á rekkverki brúar og sjósleppibúnaður (hnífur) var af Hammer gerð og líftími til 2005. En eins og áður segir kom neyðarbauja ekki fram;

- að um borð var eftirfarandi þungi;
- að samkvæmt ljósmyndum sem teknar voru af skipinu kæfði ljósavélin á sér á upp úr kl. 07:43 þegar sést að hvítur mökkur kemur upp úr útblástursröri ljósavélar. Loftinntak vélarinnar var áætlað 60 til 80 sm neðan þilfars;
- að miðað við óheftan leka inn í vélarúmið sekkur skipið niður á skammdekk áður en vélarúm fyllist, án þess að innri leki væri til staðar. Þar með átti sjór greiða leið í önnur rými skipsins auk innri leka;
- að skipstjóri Kaldbaks EA 1 ákvað að senda ekki sína skipverja um borð í skipið og stofna þeim í óþarfa hættu.
- að hinn björgunarbátur Kópness var einnig tekinn um borð í Kaldbak EA;
- að mönnun skipsins var ekki í samræmi við gildandi reglur.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin getur ekki á grundvelli fyrirbyggjandi gagna fullýrt um orsök þess að leki kom að skipinu.

Fjöldi eininga	Tegund einingar	Þyngd á einingu	Samtals þyngd
2	Hlerar	1250	2500
2000	Vir 22 mm 550 fm á 2 trommum	1.75	3500
1	lengjan (bobbingar og fótrepipið)	1200	1200
1	trollið (belgurinn, skiljan og pokinn)	2000	2000
	Búnaður á milliþilfari (þvottakar, færirb.)		300
4500	Olía í skuttanka gasolía	0.85	3825
4300	Olía í stb. aftari síðutanka gasolía	0.85	3655
3500	Olía í stb. fremri síðutanka gasolía	0.85	2975
4300	Olía í bb aftari síðutanka gasolía	0.85	3655
3000	Olía í bb mið síðutanka gasolía	0.85	2550
3000	lífa í bb fremri síðutanka smurolía	0.9	270
	Vatn		16000
	Afli, rækja 350		
25	380 l kör full af ís	230	5750
45	380 l tóm kör í lest	42	1890
	Samtals þyngdir í kg		50420

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI

Nr. 008 / 04 Svanur

1. Strandar við Grundartanga



Svanur © HilmarSnorrason

Svanur RE 45.
Skipaskr.nr. 2530.
Smíðaður: Noregi 1988, stál
Stærð: 864.0 brl. 1335.0 bt.
Mesta lengd: 60.2 m.
Skráð lengd: 54.24 m.
Breidd: 11.0 m Dýpt: 8.0 m.
Vél: Wärtsilä 1988, 250 kW.
Fjöldi skipverja: 16.

Gögn: Lögregluskýrslur. Skip skjöl. Údrátt úr leiðarbók. Skýrsla skipstjóra. Ljósrit af sjókorti Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. júní 2004 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 21. janúar 2004 var flutningaskipið Svanur að koma til Grundartanga. Veður: Hægvíðri.

Þegar skipið var að nálgast höfnina sá skipstjórinn að skip lá við bryggjuna að útkantinn og hafði hann þá samband við verksmiðjuna og fékk staðfest að viðlega hans við austurkantinn væri laus. Vegna skipsins við útkantinn þurfti hann að breyta fyrirhugaðri komu að sinni legu sem var að snúa við endann til suðausturs og bakka upp með bryggjunni. Skipstjórinn ákvað þá að sigla norðaustur fyrir bryggjuna og taka snúning þar í hæfilegri fjarlægð og hugðist láta straum sjá um að leggja skipinu að bryggjunni með stjórnborðssiðu að.

Skipstjórinn tók nokkuð stóran sveig fyrir innan bryggjuna og stýrimaður fram á skipinu sagði honum til með fjarlægðir eftir auganu. Samkvæmt síðustu tilmælum stýrimannsins átti skipið að vera í um 60 m frá „Síló húsi“, 150 m suðaustur af bryggjuhorni og 35 m frá landföstum kletti. Með þær upplýsingar ætlaði skipstjórinn að beygja

skipinu til bakborða en það snérist ekki heldur rak til lands og strandaði um kl. 19:30 á stað 64°21.627N og 021°46.5V. Reynt var að losa skipið með eigin vélarafl en það tókst ekki og fjaraði undan skipinu á þessum stað.

Dælt var úr skuthylki og fjórum stjórnborðs- og bakborðskjölfestutönkum. Tveir dráttarbátar voru fengnir til að draga skipið á flot. Skipið var komið á flot aftur kl. 04:26 morguninn eftir og virtist það við skoðun óskemmt.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að djúprista skipsins var að framan 1,8 m og aftan 3,0 m;
- að siglingahraði var 1,5-1,7 hnútar;
- að skipstjórinn var einn á stjórnþalli þegar skipið strandaði;
- að bakborðsakkeri var tilbúið til notkunar og siglingatæki voru í gangi og í lagi við komu til hafnar;
- að stjórnþúnaður hafði verið á hægri ferð („Dead slow“) síðustu 10 mín. áður en skipstjórinn ætlaði að snúa skipinu fyrir utan bryggjuna. Skipstjórinn hafði sett vélina (snarvend) á stopp en aftur á hægri ferð þegar hann tók eftir því að skipið beygði ekki. Hann taldi að vélin hefði verið í stopp stöðu í um það bil 30-60 sek;
- að skipstjórinn taldi ástæðu óhappsins vera þá að hann hafi siglt í stærri sveig út af bryggjunni (sjá mynd) en fyrirhugað var. Hann taldi einnig að sjávarfalla-straumur hefði átt hlut að máli;
- að skipið strandaði í leir- og sandfjöru. Nokkrum metrum fyrir framan og aftan skipið var grjótbót og sker;
- að skipstjórinn hafði mikla reynslu sem skipstjóri. Hann hafði þrisvar sinnum áður komið með þetta skip og fjögur skipti með annað stærra til Grundartanga. Hafnaryfirvöld á Grundartanga töldu skipið ekki þurfa hafnarsöguþjónustu vegna reynslu skipstjórans.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er röng stjórnun skipsins og vanmat á aðstæðum.

Nr. 031 / 04 Mánafoss

2. Skipið tekur niðri í innsiglingunni í Vestmannaeyjum



Mánafoss © Hilmar Snorrason

Mánafoss.
Skipaskr.nr. 11083.
Smiðaður: Kína 1999.
Stærð: 4.450 brl.
Lengd: 100,6 m.
Breidd: 18,80 m.
Áhöfn: 12.

Gögn: Úrdráttur ú leiðarbók. Tjónskýrsla frá skipi.
Endurrit sjóprófs. Kort/teikning. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. nóvember 2004 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 18. janúar 2004 var Mánafoss á leið út frá Vestmannaeyjum. Veður: S 7 m/s, hiti 9°C og súld. Djúprista: 5,5 m að framan og 6,0 m að aftan. Fjöruliggjandi var kl. 22:53.

Mánafoss fór frá bryggju kl. 23:15 og var skipstjóri einn á stjórnþalli við stjórnþök. Kl. 23:25 þegar skipið var komið út fyrir hafnargarð tók yfirstýrimaður, sem var nýkominn á stjórnþall, eftir að rauða baujan var of mikið á stjórnborða. Hann lét skipstjórnann vita sem beygði strax til stjórnborða. Í beygjunni slóst afturendi skipsins að Heimakletti, með þeim afleiðingum að skipið kenndi grunn og varð vélaravana og stjórnlaust.

Mikill reykur kom upp í vélarúmi og brunaviðvörðunarkerfið fór í gang. Um tíma héldu skipverjar að eldur hefði orðið laus í vélarúmi og var brugðist við í samræmi við neyðaráætlun skipsins og reyk-kafarar undirbúnir þar sem óttast var að vélstjóri væri lokaður niðri í vélarúmi. Fljótlega kom í ljós

að svo var ekki og reykurinn stafaði frá núningi frá gúmmíum á rafal sem hafði farið á milli gírs og vélar við að skipið kenndi grunn. Eftir að aðalvél var stöðvuð fór reykurinn minnkandi í rýminu.

Skipið sem var laust rak áfram stjórnlaust (mynd á næstu síðu) útfyrir rauðu baujuna á Skansfjöru, utan í Skansfjöru og áfram út fyrir Klettsnefið. Þar rakst stefnið í bergið í vikinni suður af Bónða.

Skipverjar fóru í lestar til að athuga hvort leki væri sjáanlegur en svo var ekki. Hófust þeir þá handa við að taka á móti dráttarbát sem óskað hafði verið eftir að kæmi skipinu til aðstoðar.

BJÖRGUNARFERLI:

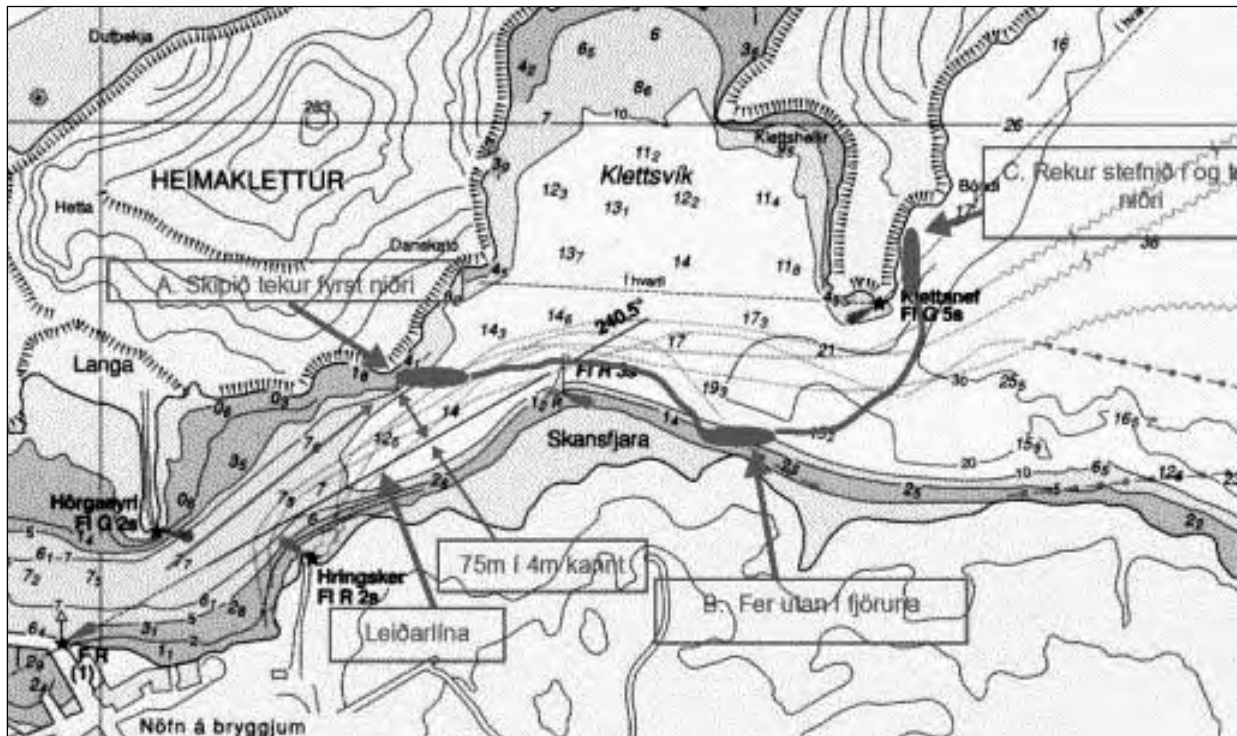
Þegar skipið lagðist utan í Skansfjöruna kallaði skipstjóri á Vestmannaeyjahöfn og óskaði eftir aðstoð dráttarbáts til að freista þess að ná skipinu til hafnar aftur. Mjög fljótt tókst að manna dráttarbátinn Lóðsinn með þremur mönnum og var hann kominn að skipinu um hálf tíma eftir að skipið tók fyrst niðri eða kl. 23:44. Þá var Mánafoss kominn austur fyrir Klettsnefið. Lóðsinn tók taug (landfestartóg) frá Mánafossi út úr stjórnborðsklussi en hún slitnaði fljótlega. Önnur taug var tekin frá Mánafossi og dugði hún til að draga skipið úr frekari hættu og inn til hafnar.

Við þessar aðgerðir skemmdist Lóðsinn lítillega við að slást undir kinnung Mánafoss þegar seinni taugin var tekin.

Kl. 00:47 var búið að binda Mánafoss við Binnabryggju í Vestmannaeyjum.

SKEMMDIR:

Eftir að Mánafoss var kominn að bryggju var fenginn kafari til að skoða skemmdir. Í ljós kom að skrufa skipsins hafði tekið niðri og var illa farin, eitt blaðið var alveg farið af, tvö blöð illa farin en eitt virtist í lagi. Stýri var einnig laskað. Dældir og rispur voru á stjórnborðssíðu og botn dældaður aftur við skut. Botnstykki dýptarmælis hafði farið af, sjáanlegar skemmdir voru á perustefni og mikill olíuleki úr skutpípu.



Myndin sýnir ferli Mánafoss, samkv. lýsingu skipstjóra.

Um 2000 tonna farmur var í skipinu þegar þetta gerðist. Mánafoss var dreginn til Reykjavíkur og þaðan til viðgerðar á Akureyri.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn var mjög reyndur og hafði oft farið þarna um við svipaðar aðstæður. Hafnsögumaður var ekki um borð þar sem skipstjórinn hafði heimild hafnarinnar fyrir að sigla um höfnina án hafnsögumanns sökum reynslu sinnar. Þetta var munnlegt leyfi sem sótt var um af hálfu útgerðar skipsins fyrir hans hönd;
- að skipstjórinn kvaðst ávallt hafa yfirstýrimann hjá sér í brú við stjórnun skipsins til öryggis;
- að skipstjóri var sjálfur við stýrið og taldi skipið vera á um 5 hnúta ferð sem sé besta stjórnhæfnisferð þess. Hann mat stjórnhæfni skipsins mjög góða;
- að staðsetning skipstjóra við stýrið var fyrir miðju skipinu. Hann kvaðst þar hafa góða yfirsýn fram en enga aftur. Hann sá rauðu Skansfjörubaujuna vel á siglingunni en misreiknaði afstöðu til hennar;
- að fram kom hjá yfirstýrimanni í sjóprófum að þegar hann kom á stjórnspall var skipið við

Hörgeyrina og var skipstjórinn að beygja þar fyrir. Tók hann þá eftir að skipstjórinn beygði allt of mikið í bakborða og sagði honum að rauða baujan væri allt of mikið á stjórn. Fannst honum sem skipið stefndi á klettinn. Skipstjórinn beygði þá strax til stjórnborða og fór yfirstýrimaðurinn út á brúarvæng og sagði að skipið væri að lenda á klettinum í því að skipið kenndi grunn;

- að skipstjórinn notaði aldrei leiðsögumerki við siglingu út úr höfninni. Fram kom hjá hafnsögumanni hafnarinnar að hann notaði ekki leiðsögumerkin við slíkar aðstæður. Eftir að hafnargarði sleppti var siglt eftir Skansfjörubaujunni (rauð) auk þess sem grænt ljós er á Klettsnefi. Bæði merkin sáust vel við þessar aðstæður;
- að umræða hefur átt sér stað um að sett yrði ljós í Heimaklett en ekki hefur formlega verið beðið um að svo yrði gert. Skipstjóri Mánafoss taldi mikla ástæðu til að þarna væri viðeigandi ljós til að merkja klettinn;
- að fram kom hjá skipstjóra að mikil lýsing væri inn á höfninni og skyndilegt myrkur væri varhugavert og lítill tími fyrir augu til að venjast myrkurinu sem tæki við þegar siglt væri út úr

höfninni. Við athugun kom í ljós að um 500 m (fimm skipslengdir) voru frá þeim stað sem ljós-um slepti og þar sem skipið tók niðri. Miðað við uppgefna 5 hnúta ferð tók það skipið 3 mínútur að fara þessa leið;

- að um 75 metrar (sjá mynd) eru frá leiðarlínu að 4 metra grunnkanti við Heimaklett. Mána-foss var því, miðað við breidd skipsins, kominn um 65 metra NV út úr línunni;
- að akkeri voru ekki höfð í viðbragðsstöðu. Að sögn skipstjóra taldi hann það ekki ráðlegt enda ónothæf vegna lagna (sjá mynd) á botni innsiglingarinnar. Þarna liggja tvær vatnsleiðslur, tvær rafmagnsleiðslur og ljósleiðari;
- að vitað er af hrúni úr Heimakletti sem er sjáanlegt á fjöru. Faglegar athuganir höfðu ekki verið gerðar á því hversu mikið hefur fallið úr klettinum. Síðustu dýptarmælingar á innsiglingunni voru gerðar 1994;
- að nefndin lét kafa við Heimaklett í júní og fundu kafarar þá skrufublaðið, sem brotnaði af þegar skipið tók niðri. Það reyndist á 9, 2 metra dýpi og á stað 63° 26' 835 N og 20° 15' 550 V. Þessi staðsetning er um það bil 10 metra frá klettinum (sjá mynd) og því ljóst að skipið var komið út úr leiðarlínu. Var varla ákomu að sjá á skrufublaðinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er vanmat skipstjóra á afstöðu skipsins til leiðarlínu út úr höfninni og til rauðu innsiglingarbaujunnar þegar skipinu var siglt út úr höfninni.

Nefndin ítrekar fyrri ályktanir sínar í sambærilegum atvikum þar sem hún átelur það verklag, sem virðist vera orðið algengt, að skipstjóri sé við stýrið á varhugaverðum leiðum og/eða aðstæðum þegar og þar sem þörf er á góðri yfirsýn og árvekni.

Nefndin telur óheppilegt að skip geti ekki notað akkeri í neyð vegna neðansjávar-lagna.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur ástæðu til eftirfarandi tillagna í öryggisátt fyrir höfnina í Vestmannaeyjum.



Kafari staðsettur yfir skrufublaði.

1. Að endurskoðuð verði öll siglinga- og leiðarmerking til hafnarinnar Nefndin telur að regluleg endurskoðun á siglingamerkjum sé bæði eðlileg og nauðsynleg og hún taki þá mið af breyttu umhverfi svo sem umferð, skipakosti, umhverfismálefnum og ekki síst öryggisþáttum.
2. Að skoðaðir verði möguleikar á að færa sjólagirnir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar.

Nr. 043 / 04 Baldvin Þorsteinsson EA 10

3. Fær nótna í skrufuna, rekur að landi og strandar



Baldvin Þorsteinsson © Þorgeir Haraldsson

Baldvin Þorsteinsson EA 10
Skipaskr.nr. 2212.
Smíðaður: Flekkefjord.
Noregur 1994. Stærð: 1512 brl.
2968 bt. Mesta lengd: 85.85 m.
Skráð lengd: 79.29 m.
Breidd: 14 m. Dýpt: 8.6 m.
Vél MaK, 4500 kW.
Fjöldi skipverja: 16.

Gögn: Lögregluskýrsla. Endurrit sjóprófs. Skýrsla Víkverja. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2005 af Inga Tryggvasyni, 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 9. mars 2004 var Baldvin Þorsteinsson EA 10 á loðnuveiðum ásamt fleiri skipum fyrir utan Skarðsfjöru á Meðallandsbugt. Veður: SA 11 m/s, þoka, 8°C og norðurfall. Háflóð kl. 07:30. Baldvin Þorsteinsson EA fór frá Seyðisfirði um kl. 08:30 um morguninn, hélt suður með Austfjörðum og kom á svæðið við Skarðsfjöruna um kl. 23:00 um kvöldið. Voru þá nokkur skip á veiðum þar.



Baldvin Þorsteinsson EA 10 á strandstað.
© Jón A. Ingólfsson.

Um kl. 03:00 voru skipverjar um það bil hálfnaðir að draga nótina, í síðasta kasti áður en halda átti til löndunar, þegar hún flæktist í skrúfu skipsins. Um borð í skipinu voru um 1.800 tonn af loðnu.

Bjarni Ólafsson AK 70 var fenginn til að reyna að toga í Baldvin Þorsteinsson EA, fyrst með tvöföldu landfestartógi en það slitnaði eftir nokkrar mínútur. Landfestartógið var frá Baldvini Þorsteinssyni EA. Þá var komið snurpuvír á milli skipanna en við að reyna að toga gaf spilið sig um borð í Bjarna Ólafssyni AK. Baldvin Þorsteinsson EA rak því stjórnlaust að landi. Snurpuvírinn var frá Bjarna Ólafssyni AK.

Við þessar aðgerðir tók Bjarni Ólafsson AK niðri auk þess sem brot kom á skipið með þeim afleiðingum að einn skipverja slasaðist. Hann kastaðist til á þilfarinu og lenti illa með þeim afleiðingum að hann bólgnadi á hendi.

Baldvin Þorsteinsson EA strandaði um kl. 05:05 á stað 63°33'N og 17°53,147V sem var um 0,3 sml frá landi og 3,3 sml NA af Skarðsfjöruvita. Vel gekk að ná skipverjum frá skipinu með þyrllu LHG.

TÍMASETNINGAR OG ATVIKASKRÁNING:

- 03:12 Skipstjóri Baldvins Þorsteinssonar EA-10 tilkynnir að skipið hafi fengið nótina í skrúfunu á stað 63°31.5N 017°53.2V sem var um 1,8 sml frá landi. Veður: SSV 25 hnútar og 2m ölduhæð. Bjarni Ólafsson AK-70 reynir að koma línu yfir í Baldvin Þorsteinsson EA.
- 03:22 LHG í sambandi við Baldvin Þorsteinsson EA. Illa gekk að koma línu á milli skipanna. Notast við hliðarskrúfu.
- 03:28 LHG – Útkall „BRAVO“
- 03:38 Varðskip upplýst um stöðu mála.
- 03:40 Stjórnstöð varnarliðsins á Keflavíkurflugvelli JRCC og Reykjavík Radíó TFA látið vita um stöðu mála
- 03:46 Baldvin Þorsteinsson EA – landfestartóg slitnaði, reynt að koma annarri taug fyrir.
- 03:47 Þyrlla LHG TF-LIF ræst út. Reynt var (kl. 04:02) að fá þyrllu frá JRCC með en hún gat ekki farið í loftið fyrr en kl. 06:30.
- 03:49 Samband við Baldvin Þorsteinsson EA – Hliðarskrúfur halda engu. Gengur ekkert að ná línu úr Bjarna Ólafssyni AK.
- 04:15 Neyðarlínan upplýst og hún lætur lögregluembætti staðarins vita um ástandið. – TFA – Ræsir út björgunarsveitir.
- 04:20 Útkall rauður á svæði 16, Landsbjörgu. Björgunarsveitirnar Vikverji og Kyndill.
- 04:26 TF-LIF flugtak. ETA 06:00 á strandstað. – Baldvin Þorsteinsson EA búinn að taka niðri.
- 04:35 Baldvin Þorsteinsson EA. – Taug slitnar.
- 04:45 Fyrstu björgunarsveitarmennirnir fara frá Vik.

- 04:59 Baldvin Þorsteinsson EA er kominn inn fyrir ytri brimgarðana. Lætur akkeri falla.
- 05:13 Baldvin Þorsteinsson EA strandaður á stað 63°33.17N - 017°53.14V. Brýtur ekki mikið á honum.
- 05:30 Þyrta JRCC fer í loftið. ETA um kl 07:30.
- 05:30 Björgunarsveit fer frá Klaustri.
- 05:35 Vestmanneyjaflugvöllur BIVM beðinn um að athuga eldsneyti fyrir þýrlur.
- 05:36 TÝR á leið á strandstað. Siglir á 10 hnúta hraða, í miklum sjó.
- 05:41 Baldvin Þorsteinsson EA upplýstur um að þýrta komi um kl. 06:10. Skipið með bæði akkeri úti, hálfþýtur, báðir hlerar úti. Vindur 60° á borð.
- 05:44 Vestmanneyjaflugvöllur tilkynnir að ekkert þýrta eldsneyti sé til hjá þeim.
- 06:01 Fyrstu björgunarsveitir komnar á strandstað. Þýrta LHG biður um lágmarks ljósanotkun í landi.
- 06:04 Hugmyndir LHG um að létta skipið. Skipverjar á Baldvin Þorsteinsson EA mæla ekki með því.
- 06:05 Þýrta LHG komin yfir strandstað – óskar eftir ákvörðun um mannaflutninga.
- 06:07 Ákveðið að áhöfnin verði hífð um borð í þýrta LHG.
- 06:17 Þýrta LHG ítrekar minni ljósanotkun í fjörunni.
- 06:25 TF-LIF byrjuð að hífa skipbrotsmenn frá borði.
- 06:30 Stjórnstöð á Klaustri mönnuð og allir björgunarsveitarmenn komnir í fjöru.
- 06:45 14 manns úr áhöfn komnir um borð í þýrta LHG.
- 06:48 Allir skipverjar komnir um borð í TF-LIF. Fer með þá í fjöruna.
- 06:50 Haft samband við RNS.
- 06:56 TF-LIF fer af stað til Víkur með 11 skipverja. Skipstjóri og fjórir aðrir skipverjar verða eftir á strandstað.
- 07:05 Vegna veðurs er ákveðið að fara með alla til Víkur en ekki á Kirkjubæjarklaustur.
- 07:06 Baldvin Þorsteinsson EA snýr með stefni út.
- 07:12 Landhelgisgæsla tilkynnir að varðskip verði á staðnum eftir 5-6 klst. Segir að ekki verði þörf á mannskap í landi þegar farið verði að losa skipið.
- 07:20 TF-LIF lent á Vík með 11 skipbrotsmenn.
- 07:46 Skipstjóri og fjórir úr áhöfn yfirgefa strandstað, fara með bsv. til Víkur.
- 08:13 Flestir úr bsv. fara af vettvangi. Fimm menn eftir á strandstað.
- 14:40 Eigendur skips fara á strandstað.

Svæðisstjórn bsv. hafa yfirumsjón með vöktum á strandstað að beiðni lögreglu og eigenda skipsins.

BJÖGUNARFERLIÐ:

Eigendur og útgerðaraðilar Baldvins Þorsteinssonar EA höfðu yfirumsjón með björgunaraðgerðum.

Dagur 1. (9. mars 2004)

Björgunarsveitir Slysavarnafélagsins Landsbjargar frá Vík í Mýrdal, Kirkjubæjarklaustri og Álfaveri ásamt TF-LÍF þýrta Landhelgisgæslunnar komu á strandstað við Skarðsfjöruna. Vindur stendur að landi.

Varðskip á leið á strandstað og ætlar að reyna að draga Baldvin Þorsteinsson EA á flot á flóðinu síðdegis. Háflæði við Skarðsfjöru var klukkan 19:15. Varðskipið var væntanlegt á strandstað um hádegðið.

Veðurspáin fyrir svæðið er ekki of góð. Spáð var sunnan og suðvestan 10 til 15 m/s og átti að hvesa um kvöldið.

Dagur 2. (10. mars 2004)

Varðskip átti að reyna að ná Baldvini Þorsteinssyni EA af strandstað á kvöldflóðinu.

Útgerðarfélag og tryggingaraðili skipsins semja við norskt fyrirtæki um leigu á sérhæfðu dráttarskipi, Normand Mariner, til að draga Baldvin Þorsteinsson EA af strandstað.

Normand Mariner lagði af stað frá Bergen kl. 10:00 að íslenskum tíma og sigldi á 15 mílna hraða. Áætlaður siglingatími til Íslands var um tveir og hálfur sólarhringur.

Norska dráttarskipið „Normand Mariner“:

Dráttarskipið Normand Mariner var í eigu Solstad Supply og hafði Seabrokers Chartering AS í Nor-egi milligöngu um leiguna. Normand Mariner var af gerðinni Ulstein A101 og var 82 metra langt og 20 metra breitt. Það var með samtals 23.478 hestafla vélar, sem gefa 282 tonna togátak frá skrufum þess. Skipið var einnig búið tveimur hliðarskrufum að framan 1100 kW og 1200 kW og tveimur að aftan, hvor um sig 880 kW. Skipið var með tvær dráttarvindur, 400 tonna og 500 tonna, þrjá þilfarskrana, tvær hjálparvindur hvor með um 170 tonna átaki og ýmsan annan sér-



TF-LIF © Baldur Sveinsson



TÝR © Hilmar Snorrson



Normand Mariner © NN



Eitt tækjanna á strandstað © Jón A. Ingólfsson

hæfðan búnað. Skipið var búið svokölluðu Dynamic Position System stýrikerfi, sem heldur skipinu stöðugu á ákveðnum stað.

Einnig var samið um leigu á 2.500 m löngu dráttartógi, sem þoldi 800 tonna átak. Þetta er tóg, sem flýtur á sjónum og er í 500 m lengjum, sem lásaðar eru saman með sérstökum búnaði. Tógið kom með Normand Mariner.

Kl. 14:30 óskar eigandi skipsins að björgunarveitir komi með bát og fluglínutæki á strandstað.

Aðili frá rannsóknarnefnd sjóslysa kom á strandstað, til ræða við aðila og skoða aðstæður. Veður hamlar björgunaraðgerðum og þeim frestað.

Dagur 3. (11. mars 2004)

TF-LIF fer með ellefu skipverja um borð í Baldvin Þorsteinsson EA kl. 16:15. Skipið skoðað, geng-

ið frá öllu lauslegu og línu skotið í land. Aðgerðum frestað um kl. 17:00.

Dagur 4. (12. mars 2004)

TF-SIF fer með skipverjanna út í skipið kl. 14:15. Skipverjarnir vinna að undirbúningi björgunar. Norski dráttarbáturinn, Normand Mariner, keminn á staðinn.

Björgunarsveitir flytja tóg frá Bakkakoti að strandstað. Trossur fluttar út í norska dráttarbátinn, Normand Mariner. Einn skipverja fer um borð í dráttarbátinn. TF-SIF flytur mannskap í land kl. 19:45. Aðgerðum hætt um kl. 23:00.

Dagur 5. (13. mars 2004)

Björgunarsveitarmenn leggja af stað á strandstað kl. 08:00 en þurfa að bíða við Bakkakot til kl. 13:00 vegna sandstorms á strandstað.

TF-SIF fer með skipverjana út í skipið kl. 13:40. Skipverjarnir vinna að undirbúningi björgunar. Lögreglan lokar aðgengi almennings inn á svæðið.

Tóg flutt frá Bakkakoti á strandstað.

Dagur 6. (14. mars 2004)

TF-SIF fer með skipverjana út í skipið kl. 08:00. Skipverjar koma dráttarkeðjum fyrir í klussi og festa þær í stálsamlöku. Því lokið á hádegis. Nótin skorin úr skrófunni.

Þyrlan notuð til flytja togvír í fjöruna. Dráttartaugin tekin og tengd um borð í Baldvin Þorsteinsson EA. Hún átti að þola 450 tonna átak. Byrjað að reyna að draga skipið á flot á kvöldflóðinu eða upp úr kl. 23:00.

Aðili frá rannsóknarnefnd sjóslysa kom og fylgdist með á strandstað.

Dagur 7. (15. mars 2004)

Norska dráttarbátur Normand Mariner tókst að draga Baldvin Þorsteinsson EA um 300 m um kl. 00:30. Hluta úr loðnufarmi dælt fyrir borð til að léttu skipið. Taugin slitnaði við um það bil 180 tonna átak kl. rúmlega 01:00. Ekki tókst að koma dráttartauginni fyrir aftur. Veðurspá góð.

Tóg flutt frá Bakkakoti á strandstað.

Dagur 8. (16. mars 2004)

Baldvin Þorsteinsson EA færðist nær landi og snérist þannig að stefnið var í átt að land. Öllum sjó og loðnufarmi dælt í sjóinn. Dráttartaug komið fyrir.

Dagur 9. (17. mars 2004)

Norska dráttarbátur Normand Mariner tókst að draga Baldvin Þorsteinsson EA á flot upp úr kl. 02:00. Byrjað var að snúa skipinu í fjörunni upp úr kl. 01:00.

Það tókst að ná Baldvini Þorsteinssyni EA á flot upp úr kl. 02:00.

Björgunarsveitir hreinsuðu fjöruna og var því lokið um kl. 17:00.

Tæki sem komu að verkinu frá björgunarsveitum voru m.a. torfærubifreið, stjórnstöðvarbifreið, bátur, 3 sett af sjóbjörgunarbúnaði og handtalstöðvar.

Allan tímann sem skipið var á strandstað vöktuðu björgunarsveitarmenn úr björgunarsveitunum Víkverja, Kyndli og Lífgjöf skipið.

EFTIRMÁLI OG SKEMMDIR:

Ákveðið var í fyrstu að draga Baldvin Þorsteinsson EA til Eskifjarðar en frá því var horfið þegar skipin voru lögð af stað og haldið til Noregs. Baldvin Þorsteinsson EA var dreginn til Monkstad í Noregi og var komið þangað þann 19. mars 2004. Skipið var tekið í flotkví hjá Míklebust skipasmíðastöðinni rétt við Álasund.

Í ljós kom að stálplata ofan á stýri var beygð og sveigð upp á við þannig að stýrið virkaði ekki. Töluverð vinna var einnig við gír og kúplingu.

Sjópróf voru haldin á Akureyri þann 25. mars 2004, mál nr. P-/2004 að beiðni Samherja hf., útgerðarfélag skipisins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var við loðnuveiðar á 20 faðma dýpi;
- að við veiðarnar var notuð 55 faðma nót;
- að skipstjórinn hafði verið við störf í brú í 17 til 18 tíma þegar skipið strandaði;
- að í skipinu voru um 500 þúsund lítra olíubirgðir;
- að ekki var til dráttarskip á landinu til að draga skip af þessari stærð af þessum strandstað auk þess var annar búnaður til slíks ekki tiltækur;
- að fyrir dómi (við sjópróf) lýsti skipstjóri atburðarrásinni með eftirfarandi hætti: Að þeir hefðu komið á svæðið um kl. 23:00, hann hefði ekki skráð það nákvæmlega í dagbókina. Þá voru skip þarna fyrir á veiðum og hann hefði ákveðið að bíða eftir birtingu því það hefði verið betri veiði þarna yfir birtutímann. Einnig

ætlaði hann að sjá til hvernig viðraði. Þeir hefðu svo byrjað veiðar þarna kl. 08:00 að morgni og voru að kasta sjötta kasti, samkvæmt tímaskráningu, kl. 23:30 um kvöldið. Þá voru þeir á stað 63°31'158N og, 17°53'141V. Áður en þeir köstuðu hefðu þeir, eins og alltaf, farið hringinn yfir svæðið sem þeir kasta á og skoðað lóðninguna. Ákveðið var að kasta þarna og var kastað þarna vestan við suður og á 20-25 faðma botndýpi þegar byrjað var. Eftir að þeir voru búnir að draga ca 1/3 af nóttinni var skipið með skutinn upp í vindinn og aðalvélina á afturákeyrslu en þá missti hliðarskrúfan án skýringa skyndilega afl tímabundið á bakborðskeyrslu. Hann setti hana augnablik yfir í stjórnborða og aftur til baka og í báðum tilfellum virkaði hún edlilega. Við þetta snerist skipið og var með vindinn á bakborðssiðuna og eftir skamma stund var allt komið í skrúfunu. Hann kallaði strax út á vinnurásinni sem var VHF rás 11 og lét nærstödd skip vita hvað hafði gerst og fljótlega kom Bjarni Ólafsson AK til þeirra því hann var aðeins um 2-300 faðma fyrir aftan þá. Þeir hófust þegar handa við að koma fastsetningartógi milli skipanna og gekk það tiltölulega vel. Fljótlega eftir að þeir byrjuðu að toga slitnaði önnur stroffan. Skipið var farið að þokast aðeins af stað í drættinum þegar hin slitnaði líka. Þá var farið í að gera kláran snurpúvur en það gekk frekar erfiðlega að koma honum á milli skipanna. Hann hafði samband við Landhelgisgæsluna (LHG) strax þegar nótin var komin í skrúfunu og var það kl. 03:12. Þegar búið var að koma vírnum frá Bjarna Ólafssyni AK og hann gat byrjað að toga þá fór rör á spili hjá honum. Þeir settu bremsu á en hún hélt ekki og þá settu þeir keðjuvasa á vírinn en þá slitnaði hann. Þá var skipið komið í fyrstu grynninguna og aðeins farið að taka niðri. Eftir þetta segist skipstjóri hafa verið í stöðugu sambandi við LHG og reyndi að átta sig á því hvernig hægt væri að stýra skipinu upp í fjöruna. Það hafi verið svolítil brot úti á fyrstu grynningunni. Hann setti út hleranna samkvæmt ráðleggingum yfirmanns gæsluframkvæmda LHG og hann lagði einnig

til að reynt yrði að setja stefnið upp í fjöruna. Á þessum tíma var skipstjóri einnig kominn í samband við björgunarsveit (BSV). Honum hafi fundist sjálfum að betra væri að hafa stefnið út og nota afturpunga til að koma í veg fyrir að það færi ofarlega í sandinn. Hann hefði því látið akkeri fara þegar skipið fór yfir fyrstu grynninguna og byrjaði þá skipið að snúast á rólegum snúningi og hann endaði með skutinn í strand. Akkerið hélt ekki heldur sneri það aðeins skipinu. Eftir að hafa tekið aftur niðri strandaði skipið á stað 63°33,17N og 17°53,14V. Hann var ekki með tímann skráðann á strandinu. Honum hafi verið sagt að björgunarsveitirnar væru komnar niður á sandinn og þyrfa á leiðinni. Á þessum tíma var megnið af áhöfninni komin á stjórnþall og beðið var eftir komu þyrlunnar. (Mál nr. P-1/2004)

- að verið var að hífa nótna með kraftblökkinni. Skipverjar við blökkina tóku eftir að hífing fór að þyngjast og fljótlega þurfti að hætta henni. Nótin var ekki óklár í blökkinni;
- að engin skýring var á því af hverju aftari hliðarskrúfan missti afl. Verið var að beita henni til bakborða, frá nóttinni. Í ljós kom eftir að skipið var komið á land að grannur endi var í skrúfunni en ekki er vitað hvort það var ástæða fyrir aflmissinum. Önnur hugsanleg skýring er sú að loðnupoki hafi farið undir kjölinn og upp með bakborðssiðunni og lokað fyrir innsog skrúfunnar. Fram kom að lóðlína frá blökk og aftur í skrúfu hafi verið um 20-30m;
- að heildarafl hliðarskrúfunnar var 800 kW þegar allt var í lagi;
- að lega skipsins þegar nótin fór í skrúfunu var þannig að skuturinn var upp í veðrið og 40° skurður á skrúfunni;
- að skipið var farið að snerta botninn þegar ákveðið var að setja út bæði akkerin. Skipstjóri taldi það ekki ráðlegt fyrr þar sem skip var fyrir framan við björgunarsörf;
- að skipstjórinn hafði ekki fengið veiðarfæri í skrúfu áður;
- að til að koma björgunarbúnaði fyrir þurfti að skera annað akkerið burtu, hitt hafði slitnað;
- að hægt var að nota spil og krana fram á

skipinu og hafði það að mati skipverja úrslita-áhrif á að hægt var að koma æskilegum björgunarbúnaði fyrir;

- að til að koma fyrir öflugum festingum í skipið voru sverar keðjur frá dráttarbátum settar í akkeriskluss báðum megin. Þær voru hvor um sig 12 m langar, 1,5 tn að þyngd og með um 500 tn. slitþol. Að mati skipverja hefðu þær þurft að vera lengri en lengdin takmarkaðist af burðargetu þyrilu LHG. Til að koma keðjunum fyrir þurfti að slaka þeim niður um bæði akkeriskluss og hífa þær upp á lunningu til að tengja þær við dráttartaugar. Til þessa verks var notaður kraninn fram á bakka og akkerisspilið. Þetta verk tók um það bil 2 klst;
- að til að festa keðjurnar í klussinu þurfti að skera burtu akkerisklemmur. Þetta var gert til að koma fyrir tveimur sérsníðnum stálsamlökum sem keðjurnar voru festar í. Þessar stálsamlök voru hvor um sig 800 kg. Undir stálsamlökurnar voru settar 14mm fódhringar yfir klussið á þilfari til að dreifa átaki. Þyrilu LHG kom með stálsamlökurnar um borð og setti þær á þilfarið. Við þetta verk notuðu skipverjar krana og akkerisspil. Þetta verk tók um það bil 2 klst. Samanlagt tók það um það bil 4 klst. að koma fyrir æskilegum búnaði um borð í Baldvini Þorsteinssyni EA, þ.e. tveimur keðjum og festingum fyrir þær í, sem annarsvegar kom með norska dráttarskipinu og hinsvegar þurfti að sérsníða í vélsmíðju;
- að dráttarskipið var með Polyester tóg, slitþol 800 tn, 18-20% teygning og sekkur (leigutóg). Það var fest við keðjulegg við dráttarbát. Tógið var síðan sett einfalt í hanafót sem tengdur var í Baldvin Þorsteinsson EA. Í hanafætinum var í fyrstu 2x8" vír, u.þ.b. 25m langir, síðan tók við 2x8m DYNEX tóg, yfirfléttað og síðast 2x10m DYNEX óyfirfléttað sem fest var í keðjurnar um borð. Óyfirfléttaða DYNEX tógið slitnaði og var ástæðan talin sú að það hafði verið sett mislangt. Eftir það var vírin tengdur beint í keðjurnar eins og skipverjar á dráttarbátum vildu gera strax. Við það gekk að draga skipið af strandstað;
- að fenginn var línuflokkur með öflug tæki frá

Landsvirkjun til að taka inn 7,5 km af missverri tildráttartaug þannig að hægt var að koma aðal dráttartaug fyrir aftur í skipið eftir að sú fyrri slitnaði;

- að dráttarbáturinn þurfti 60-70 tonna togátak til að taka yfirvarp og strekkja á taugunum. Varðskipin Týr og Ægir eru með 60 tonna togátak hvort sem mesta átak;
- að yfirstýrimaður af Baldvini Þorsteinssyni EA og aðili frá Hampiðjunni voru samtals í 5 daga við splæsingar og vinnu um borð í dráttabátum. Þeir splæstu allt sem þurfti að splæsa. Skipverjar á dráttarbátum unnu ekki með þessum hætti og vildu einungis nota lása og patent tengingar. Það gekk ekki þar sem huga þurfti að blökkum o.s.frv.;
- að áhöfn á dráttarbát voru 11 manns. Dráttarbáturinn var í sínu fyrsta verkefni við að draga skip. Skipið hafði verið notað við þjónustu við olíuborpalla;
- að fengin var verktaki frá fyrirtækinu G. Hjálmarsson ehf á Akureyri til að vinna og stjórna aðgerðum ásamt verkefnum á strandstað. Fyrsta verkefni hans var að leggja um 15 km veg að strandstaðnum og til þess þurfti að skera niður skurði og laga kanta. Einungis hafði verið slóði þarna fyrir. Leiðin niður að strandstað varð fljótlega illfær vegna aurs;
- að til vinnunnar í fjörunni þurfti að kalla til fimm stórar jarðýtur og tvær beltagröfur, samtals um 100 tonn og mannaðar vönum mönnum. Vélarnar voru notaðar við jarðvinnu og að snúa skipinu. Fytja þurfti til um það bil 10-20 þúsund rúmmetra af efni áður en hægt var að nota tækin við verkið. Þrátt fyrir mikla jarðvinnu var erfitt að koma taugum á sinn stað og nokkrum sinnum slitnaði;
- að eftir að aðgerðum lauk var mikil vinna við allan frágang á svæðinu. Hreinsa þurfti víra, kaðla, kefli og fleira sem notað var, samtals um 40-50 tonn og koma því af staðnum. Lagfæra þurfti um það bil 12-15 km af vegum og slóðum.

NEFNDARÁLIT:

Örsök þess að skipið strandaði var sú að það fékk veiðarfæri í skráfunu.

Nefndin telur að löng varðstaða skipstjóra hafi ekki verið til fyrirmyndar og ekki til þess fallin að auka á öryggi skips og áhafnar.

Nefndin telur að þetta óhapp sýni vel mikinn vanmátt í neyð stærri skipa við strendur landsins. Skip sem fara um lögsögu Íslands hafa farið stækkandi á undanförunum árum og eru vaxin yfir þann björgunarbúnað sem tiltækur er á landinu.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur skipstjórnar- og útgerðarmenn að gera sérstakar verklagsreglur um að koma viðeigandi dráttartaug frá skipi og sjá til þess að áhöfn verði þjálfuð þar að lútandi.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur ástæðu til að draga lærdóm af þessu óhappi. Hefði ekki verið um að ræða sterkbyggða skipagerð hefðu afleiðingar óhappsins getað orðið mun alvarlegri.

Í því ljósi vill nefndin setja fram eftirfarandi tillögu í öryggisátt:

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

Nr. 048 / 04 Ingimundur SH 335

4. Strandar við Grundarfjörð

Ingimundur © Hermann Aðalsteinsson

Ingimundur SH 335. Skipa-skr.nr. 1506. Smíðaður: Ísa-firði 1978, stál
Stærð: 293.8 brl. 458.0 bt.
Mesta lengd: 40.98 m.
Skráð lengd: 36.1 m.
Breidd: 8.6 m. Dýpt: 6.5 m.
Vél: Alpha Diesel 1978,
1280 kW Fjöldi skipverja: 4.

Gögn: Lögregluskýrslur Skýrsla björgunarsveitar. Skýrsla Sjó-björgunarmiðstöðvar. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pétur Ágústssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. mars 2004 lagði Ingimundur SH 335 úr höfn á Grundarfirði áleiðis til Njarðvíkur. Veður: SA 9-13 m/s og sjólitíð.

Ingimundur SH 335 var laus frá bryggju um kl. 18:15 og var siglt með minnkaðri ferð og á sjálfstýringu út fjörðinn. Á siglingunni sló sjálfstýringu tvívegis út og um tíu mínútum eftir að skipstjórinn hafði sett stefnuna inn í seinna skiptið, strandaði skipið á Vesturboða, norður af Krossnesvita. Við strandið hallaðist skipið mikið til bakborða.

Skipstjórinn hafði kl. 19:16 samband við fyrri eiganda skipsins og tjáði honum hvernig komið var. Eftir það hafði hann samband við Neyðarlínuna í gegnum síma og óskaði eftir aðstoð. Neyðarlínan ræsti út björgunarsveitarmenn í Björgunarsveitinni Klakki kl. 19:37.

Strax eftir strandið fóru vélstjóri og stýrimaður um allt skip í leit að hugsanlegum leka auk þess að dýpla botntanka. Enginn leki fannst að skipinu og olía lak ekki frá því. Ekki tókst að ná skipinu af strandstað fyrir eigin vélarafl og ákveðið að bíða eftir að það félli meira að. Var bógskrúfa notuð til að halda skipinu á ákveðinni stefnu.

Kl. 20:14 afturkallaði skipstjóri Ingimundar SH aðstoð og tilkynnti að skipið væri flotið af skerinu. Ekki þurfti að beita aðalvél við að losa skipið heldur einungis bógskrúfu. Kl. 20:32 var Ingimundur SH á fríum sjó og hélt áfram ferð sinni til Njarðvíkur. Hringur SH 535 sem látið hafði úr höfn úr Grundarfirði skömmu áður fylgdi Ingimundi SH út fyrir Snæfellsnes.

Þegar Ingimundur SH var kominn í slipp í Njarðvíkur þann 13. mars komu aðeins í ljós rispúr á kjöl. Við skoðun á aðalvél kom í ljós að þrír véla-boltar á undirstöðum voru brotnir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið hafði legið lengi í höfn og var nýlega selt. Starfsmenn nýrra eiganda voru að sigla því til Njarðvíkur til viðgerða;
- að skipið hafði ekki gilt hæfærisskírteini og ekki hafði verið gengið frá lögskráningu;
- að áður en lagt var úr höfn kvaðst skipstjóri hafa gengið úr skugga um að öll siglingatæki og annar búnaður væru í lagi. Í skipinu var ratsjá, GPS staðsetningartæki og siglingatölva (MacSea). Öll þessi tæki voru í gangi og eftir strandið var staðsetningartækið borið saman við tækin um borð í Hring SH. Þeim bar saman. Seguláttaviti var síðast leiðréttur 23.3. 2002;
- að rétt fyrir brottför fór rafmagnið af skipinu og að sögn skipstjóra þurfti að ræsa öll tækin að nýju. Við það fór leiðin út fjörðin, sem búið var að setja út í siglingatölvunni, út. Leiðin var ekki sett inn aftur. Skipstjóri taldi sig vel staðkunnugan og siglt þarna um marg oft áður;
- að fjara var kl 16:35 og töluvert aðfall fyrir strandið með þungum ASA straumi sem gat borið skipið af leið ef ekki var gert ráð fyrir honum í siglingunni;
- að Vesturboðabauja er rauð og er siglingaleiðin vestan við hana. Skipverji sem kom í brú rétt um það leyti sem skipið strandaði telur að baujan hafi verið á bakborða eða beint framundan í stað þess að vera á stjórnbörða;
- að fram komu efasemdir um að baujan væri heppilega staðsett. Samkvæmt vitaskrá átti Vesturboðabauja að vera á stað 64°59,6'N og 23°22,3'V. Baujan var tekin upp 11. maí 2004, og var staðsetning hennar þá rétt samkvæmt skránni eða 64°59.595'N og 23°22.272'V. Baujan var sett út aftur á nýjan stað 64°59.285'N 23°22.146'V og er nú staðsett SV af boðanum en ekki NV af honum, eins og áður var;
- að óhappið var ekki tilkynnt um talstöð heldur, eins og áður hefur komið fram, um síma til Neyðarlínu sem kallaði út viðkomandi björgunarsveit. Tilkynningarskylda íslenskra skipa var því um tíma ókunnugt um ástandið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er óaðgæsla við stjórnun skipsins á varhugaverðu svæði. Nefndin telur að bilanir í rafmagni og í sjálfstýringu hefði átt að hvetja stjórnanda skipsins til að sýna sérstaka árvekni við siglinguna.

Nr. 051 / 04 Vilhelm Þorsteinsson EA 11

5. Tekur niðri og strandar í Grindavík



Vilhelm Þorsteinsson © Þorgeir Baldursson

Vilhelm Þorsteinsson EA 11 Skipa-skr.nr. 2410. Smíðaður: Pólland / Noregur 2000, stál.
Stærð: 1632.5 brl. 3239.0 bt.
Mesta lengd: 78.96 m.
Skráð lengd: 69.34 m.
Breidd: 15.94 m. Dýpt: 9.5 m.
Vél: Wärtsilä árg. 2000,
5520 kW. Fjöldi skipverja: 15.

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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 29. mars 2004 var Vilhelm Þorsteinsson EA 11 á leið inn til löndunar í Grindavík. Djúprista var mest að framan, 8,8 m. Veður: ASA 6 m/s, ölduhæð 2,5 m á bauju en slétt í innsiglingarleið.

Hafnsögumaður var um borð og leiðbeindi við siglinguna inn í höfnina. Þegar skipið var stöð á milli bakborðsleiðarmerkja, sem eru rauðu staurarnir í innsiglingunni, tók það tvisvar niðri og fundu skipsmenn tvö þung högg koma á það með stuttu millibili. Skipið stöðvaðist ekki við þetta og var haldið áfram.

Þegar skipið kom að hafnarmynninu við Svíragarð var byrjað að bakka til að hægja á ferðinni. Við þetta leitaði afturskipið til bakborða og náðu hliðarskrúfur ekki að forða því að framendinn fór út fyrir rennuna og skipið strandaði.

Með því að bakka og nota hafnsögubátinn ásamt björgunarbátinn Odd V. Gíslason til að ýta á stjórnbörðshliðina tókst að losa skipið og komst

það sjálft að bryggju. Skipið hafði verið fast í um 20 mín.

Við skoðun kom í ljós að skemmdir voru óverulegar en einhverjar dældir voru framan á kilinum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að farmur skipsins var um 2500 tonn af kolmunna;
- að skipstjóri var sjálfur við stýri og taldi skipið hafa verið á 4,5-5 hnúta ferð. Samkvæmt upplýsingum frá skipstjóra stýrir skipið ekki ef það er á minni ferð og sé með litla stjórnshæfni þegar skrifuskurður sé kominn eitthvað niður fyrir 20%;
- að samkvæmt upplýsingum frá hafnaryfirvöldum lá ljóst fyrir áður en sigling skipsins til hafnarinnar hófst að minnsta dýpi væri 9,05 m. Smástreymt var og háflóð. Loftþrýstingur var mjög hár og hafði lækkað flóðhæð um 15 cm, eða úr um 2,5 m í 2,35 m. Samkvæmt þessu var gengið út frá að aðeins um 25 cm væri frá dýpsta hluta skipsins að yfirborði sjávarbotns;
- að samkvæmt upplýsingum frá hafnaryfirvöldum var skipstjórinn kunnugur höfninni og vaktmaður í stjórnstöð hafði gert honum grein fyrir aðstæðum áður en siglingin hófst. Verklagsreglur hafnarinnar kveða á um að gera skuli skipstjórnarmönnum fulla grein fyrir öllum aðstæðum þ.e. dýpi (meginreglan sú að aldrei sé minna en 50-60 cm undir kjöl skips í innri rennu og innan hafnar), vindi, ölduhæð og öðru sem máli skiptir í sambandi við siglingu skips. Á grundvelli þessara reglna tekur skipstjóri, sem sé kunnugur aðstæðum, ákvörðun um hvort hann telur aðstæður viðunandi;
- að skipstjórinn kvaðst ekki hafa fengið upplýsingar frá vaktmanni hafnarinnar um óhagstæðar breytingar á sjávarhæð vegna hás loftþrýstings. Hann kvaðst því hafa litið svo á að dýpið væri í samræmi við flóðtöflur;
- að ekki var gert ráð fyrir aukningu á djúpristu vegna hraða skipsins. Samkvæmt útreikningum Siglingastofnunar Íslands hefur aukning á djúpristu vegna hraða skipsins „Squat“ í ytri rennu verið um það bil 30 cm. Þetta þýðir að djúpristan

hefur í raun verið um 9,09 m en ekki 8,80 m miðað við áður uppgefinn hraða.

Þetta skýrir hvers vegna skipið tók niðri í ytri rennu þar sem dýpið var einungis 9,05 m.

(Rétt er að taka fram að í útreikningum SÍ eru notaðar forsendur annarrar tegundar skipa en ekki er ástæða til að ætla að það breyti miklu eða nokkru. Þetta er því lagt fram sem raunhæf nálgun þar sem þetta skýrir óhappið);

- að innri siglingarennan, þar sem skipið strandaði, er einungis 35 m breið sem merkir að aðeins 9,5 m voru á hvort borð fyrir skipið og því ljóst að ekki mátti mikið út af bera við stjórn tök þess;
- að skipstjórinn taldi víst að skemmdirnar sem urðu á botninum hefðu komið þegar skipið tók niðri í fyrstu tvö skiptin utar í rennunni;
- að hafnsögumaðurinn var með mikla reynslu við höfnina;
- að þar sem skipið tók niðri voru tveir „nabbar“ sem fundust við mælingu með „Multibeam“ tækni í febrúar s.l. Þarna á að dýpka um 60 cm. Hafnaryfirvöld tóku mið af þessu þegar dýpið var sagt 9,05 m;
- að skipstjóri taldi að þegar hann kæmi inn í höfnina myndu hliðarskrúfur skipsins ekki virka sökum lítils dýpis og skipið myndi fara utan í;
- að hafnsögumaðurinn sagði að algengast væri að þegar dregið væri úr ferð skipa með að knýja vélar aftur á að þá snérust þau til bakborða með skutinn. Það hefði gerst í þetta skipti.

NEFNDARÁLIT:

Örsök þess að skipið tók niðri er sú að meginregla hafnarinnar um dýpi undir kjöl var ekki virt og jafnframt gerði skipstjóri ekki ráð fyrir aukningu á djúpristu vegna hraða þess.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Til að tryggja megi sem best öryggi skipa, áhafna þeirra og draga úr mengunarhættu telur RNS eðlilegt að hafnaryfirvöld á hverjum stað setji ófrávikjanlegar verklagsreglur um skipaumferð. Þær taki mið af öruggum samskiptum, veðri, skyggni, ölduhæð, dýpi, breytingu á dýpi vegna ytri aðstæðna og breytingu á djúpristu vegna siglingarhraða.

Nr. 056 / 04 Frár VE 78

6. Strandar í Vestmannaeyjum



Frár VE 78. Skipaskr.nr. 1595
Smíðaður: Skotland 1977, stál.
Stærð: 171.8 brl. 259.0 bt.
Mesta lengd: 25.99 m.
Skráð lengd: 24.77 m.
Breidd: 7.2 m. Dýpt: 6.03 m.
Vél: Stork Werkspoor 1988,
575 kW. Fjöldi skipverja: 10.

Frár © Tryggvi Sigurðsson

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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 7. apríl 2004 var Frár VE 78 á siglingu inn til hafnar í Vestmannaeyjum. Veður: Hæg norðan átt, sjólaust og skyggni ágætt.

Skipið hafði verið á togveiðum í Grindarvíkur-dýpi og stýrimaður tók við stjórn siglingar um kl. 00: 30. Hann var einn á stjórnþalli þegar skipið nálgadist höfnina í Vestmannaeyjum. Þegar komið var að Klettsnefinu tók hann sjálfstýringuna af og handstýrði á stefnu norður fyrir innsiglingar-baujuna út af Klettsvíkinni. Hann fór síðan í kallkerfið til að kalla á áhöfnina til að gera klárt fyrir komu til hafnar. Til þess þurfti hann að fara aftast í brúnna sem var um 6-8 skref.

Þegar stýrimaðurinn snéri sér að siglingunni aftur varð hann þess áskynja að skipið hafði beygt um 50° í bakborða og stefndi upp í Skannsfjöruna suður af Klettsnefinu. Hann sló af og kúplaði frá en skipið strandaði í fjörunni um kl. 04:15 og fékk á sig um 15° bakborðshalla.

Skipstjórinn vaknaði við að skipið strandaði og fór strax upp í brú. Þar var nokkuð fát á mönnum og einn skipverja taldi að gat hefði komið á skipið og það væri í hættu. Skipstjórinn sagði áhöfninni að fara strax í flötbjörgunarbúninga auk þess sem björgunarbátur var settur út. Hann kallaði í

Vestmannaeyjaradíó og óskaði eftir aðstoð dráttar-báts.

Dráttarbáturinn Lóðsinn kom fljótlega á staðinn og dráttartaug var komið á milli skipanna og var hún fest við bakborðs togvírinn. Eftir að Lóðsinn byrjaði að toga í Frá VE lagðist skipið um 24° yfir í stjórnborða auk þess sem togspilið gaf eftir vír. Um 66 faðmar af vír drógust út af spilinu og var þá togið stöðvað og dráttartauginni komið fyrir stjórnborðsmegin inn í skutrennuna og þar í gegnum kluss og á polla.

Eftir að beðið hafði verið eftir að það félli betur að, náðist að draga Frá VE á flot kl. 05:45 og fór Lóðsinn með hann út fyrir Klettsnefið. Lóðsinn tók síðan skipið á stjórnborðssíðuna og fór með það þannig inn til hafnar.

Við nánari skoðun á skipinu kom í ljós að ekki hafði komið leki að því, en miklar skemmdir voru á slingurbretti stjórnborðsmegin og bolur talsvert dældaður.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stýrimaðurinn var mjög vanur skipinu og hafði verið á því í mörg ár;
- að siglingahraði skipsins var um 8,5 hnútar þegar óhappið varð;
- að stýrimaðurinn taldi sennilegast að hann hefði rekið sig í stýripinnan þegar hann fór í kallkerfið;
- að ekki komu í ljós nein ummerki um bilun í stýrisbúnaði;
- að eftir óhappið er skipstjóri alltaf við stjórnvöl-inn þegar komið er að eða farið frá höfnum. Hann hefur bæði stýrimann og vélstjóra með sér við þær aðstæður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins virðist vera að stýrið var sett óafvitandi í ranga stöðu og stjórnandi fór frá stjórn án þess að fullvissa sig um að allt væri í lagi.

Nefndin fagnar breyttu verklagi við töku hafna.

Nr. 070 / 04 *Hernes*

7. Strandar í innsiglingunni í Þorlákshöfn



Hernes © Mbl.

*Hernes. IMO nr. 7926095.
Heimahöfn: Kýpur.
Smíðaður: Japan 1980.
Stærð: 4924 GT.
Mesta lengd: 110,52 m.
Breidd: 17,5 m
Vél: Mitsubishi 3312 kW,
snarvenda.
Fjöldi skipverja: 12.*

Gögn: Gögn RNS. Dýptarmælingar. Skýrsla skipstjóra. Lög-regluskýrslur.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. maí 2004 kl. 12:00 lauk m/v *Hernes* lestun á 6840 mt af vikri í Þorlákshöfn. Djúprista framan 7,1 m og aftan 7,0 m. Flóð í höfninni var kl. 10:44 og smástreymt. Veður: SA (143°) 5-9 m/s og undiralda, vaxandi þegar leið á daginn.

Laust fyrir hádegið fór hafnsögumaður um borð og ræddi við skipstjórann um brottför og hvort að hann treysti sér að fara án hans. Eftir að hafa farið yfir málin saman ákvað skipstjóri að sigla strax eftir að lestun lauk. Í samráði þeirra var ákveðið, vegna súgs fyrir utan höfnina, að hafnsögumaður yrði ekki um borð í skipinu heldur leiðbeinti því frá hafnsögubátum Ölver.

Kl. 12:30 lagði *Hernes* frá bryggju með bakborðsakkeri úti og um 3,5 lið af keðju í sjó. Fljótlega eftir að skipið var laust og það skriðið að eins fram tók það niðri að framan og var fast en skipstjórinn gat losað það með því að bakka. Eftir það var akkeri híf inn og fyrstu siglingu hagað eftir því. Vel gekk að taka akkerið inn. Um það bil þegar stjórnborðs bógurinn var rétt kominn út fyrir eystri hafnargarðinn setti skipstjóri stýrið hart til stjórnborða og á hálfa ferð áfram. Vindurinn á



Lóðsinn og Ölver við *Hernes* á strandstað
© mbl.is/Jón Svavarsson.

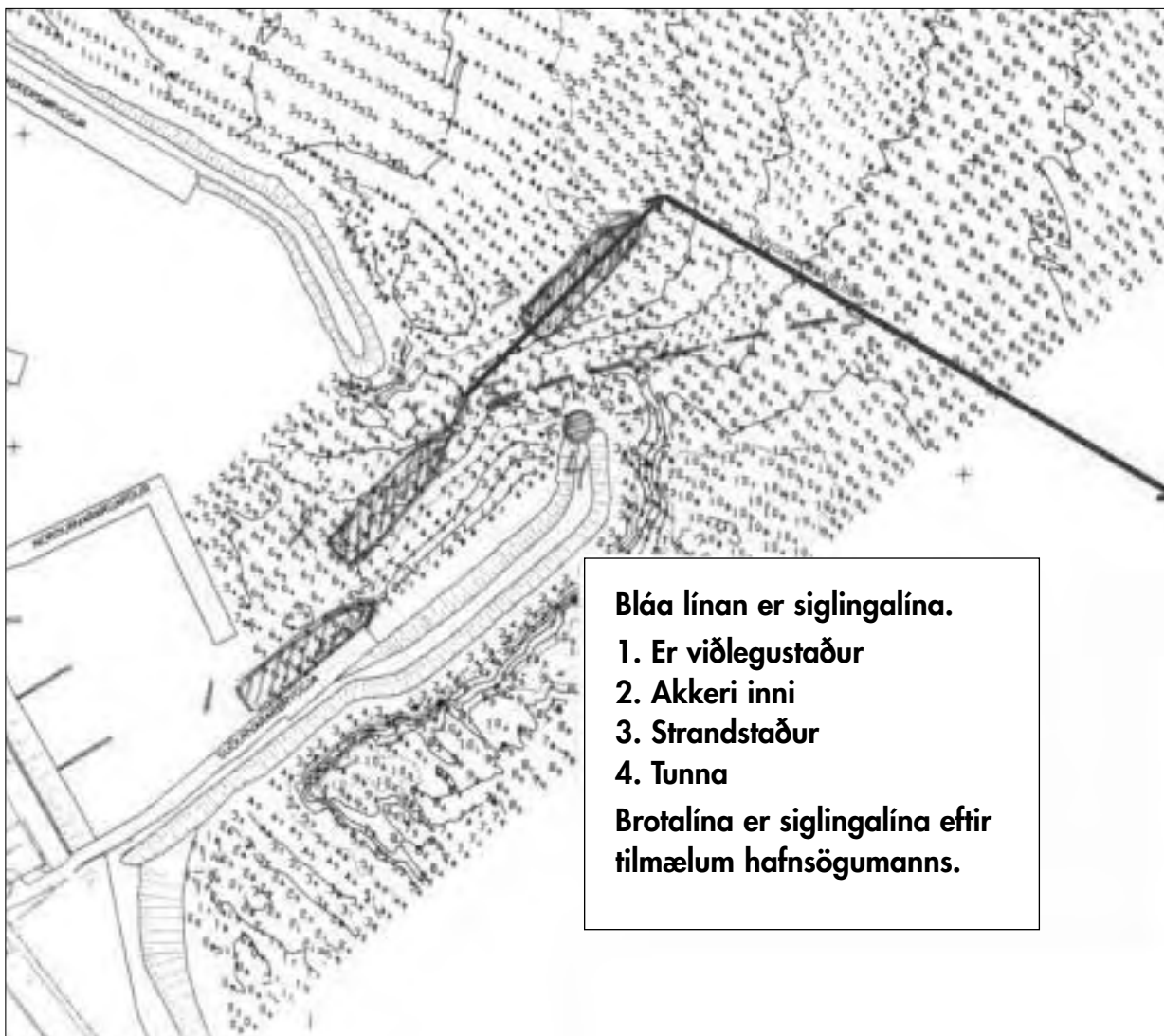
stjórnborðs bóginn gerði það að verkum að skipið beygði seint og illa. Hafnsögubáturinn hafði fylgt skipinu bakborðsmegin við það.

Þegar *Hernes* var komið út fyrir hafnarmynnið og norður af svokallaðri „Tunnu“ (endi eystri hafnargarðs) tók það niðri að aftan með þeim afleiðingum að skipið hætti að beygja og það missti ferð. Við þetta fauk framendi þess undan vindinum og lagðist skipið síðan utan í grunn kl. 12:55 rétt fyrir utan hafnarmynnið með stefnið til norðurs. Hafnsögubáturinn reyndi að ýta við skipinu, bæði að aftan og framan auk þess sem reynt var að bakka því lausu en allt kom fyrir ekki, skipið sat fast.

BJÖRGUNARAÐGERÐIR:

Óskað var eftir aðstoð dráttarbátsins Lóðsinn frá Vestmannaeyjum og um kl. 20:00 hafði verið komið taug milli hans og *Hernes*. Lóðsinn reyndi að draga *Hernes* og hafði náð að færa stefni hans um 45° um stjórnborða en aukinn vindur og sterkari alda kom í veg fyrir að honum tækist þetta. Taug hafði einu sinni slitnað.

Varðskipið Týr hafði lagt af stað úr Reykjavík kl. 14:24 og var komið á vettvang kl. 19:40. Þá var Lóðsinn með „trossu“ og vír í stefni *Hernes* og var að reyna að draga hann af strandstað. Þar sem um þrjár klukkustundir voru í flóð sem var kl. 23:11 var ákveðið að tengja varðskipið til björgunar. Vindur hafði aukist og veltubrim, auk þess var sterkt austurfall á strandstað. Um kl. 20:55 var hafist handa við tengja skipin og var Ölver notað



ur til að koma taugum og lásum á milli þeirra við erfiðar aðstæður. Hernes hafði færest lengra upp í fjöruna auk þess sem mikill sjógangur var við skut þess gerði mönnum erfitt fyrir.

Um kl. 22:59 var lokið við að koma taugum í skut Hernes frá varðskipinu og slaka út 2x29 m af 40mm vírleggjum, 200 fm af 80mm dráttartógi, 2x120 fm af 36 mm Dynex ofurtógi og 75fm af 40 mm dráttavír.

Á meðan hafði Lóðsinn reynt að toga í skipið en án nokkurs árangurs og kl. 21:46 var taug hans úr stefni Hernes sleppt. Kl. 23:00 var sett taug úr stefni varðskipisins í Lóðsinn til að nota hann sem öryggisskip fyrir það og halda því á dráttarstefnu.

Kl. 23:03 byrjaði varðskipið að toga í Hernes.

Kl. 23:11 slitnaði taugin á milli varðskipisins og Lóðsins. Kl. 23:14 var búið að koma annarri taug (landfestartrossu) á milli dráttarskipanna.

Kl. 23:16 byrjaði Hernes að losna og tveimur mínútum síðar var það laust eftir að hafa færest til og lent í grjóti við nýja brimvarnargarðinn. Varðskipið hélt síðan Hernes upp í sjó og vind á meðan skemmdir voru kannaðar.

Við fyrstu athugun kom í ljós að stýrið virkaði bara í annað borðið. Það var því ákveðið að varðskipið tæki Hernes í tog til Hafnarfjarðar. Dráttarbúnaði var komið fyrir í stefni Hernes og það dregið þangað. Skipin komu til Hafnarfjarðar 27. maí um kl. 15:00 og Hernes bundið við bryggju þar kl. 16:05.

SKEMMDIR:

Við nánari skoðun komu í ljós miklar skemmdir, dældir og göt á um 70 m kafla á bol skipsins bakborðsmeginn á móts við ballest tanka nr. 3 og 4, auk skemmda á stýri. Einnig voru þrjár rifur sem lágu upp skipsskrokkinn þannig að sjór náði að leka í lestar nr. 3 og 4.

Skipið var losað í Hafnarfirði og vegna sjólekans í lestum nr. 3 og 4 var um 1500 tonn af farminum ónýtur. Skipið var dregið þann 6. júní til Póllands til viðgerðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn var í sinni fyrstu ferð til hafnarinnar sem skipstjóri en hafði komið all oft til hennar sem stýrimaður. Hann var búinn að vera um 5 ár á skipinu;
- að aðalvél Hernes var snarvend og skipið án bógskrúfu;
- að sögn skipstjórans hafði aðgerðin að hífa inn akkeri við brottförina ekki áhrif á það að skipið strandaði;
- að sögn skipstjórans lét skipið vel að stjórn þrátt fyrir stafnhalla fram. Sérstakur rómaður var við stýrið;
- að það var mat skipstjórans að SA vindurinn hafi orðið til þess að skipið rak of norðanlega og að það beygði seint;
- að um hafði verið rætt af umboðsmanni skipsins að skipið skyldi ekki fara úr höfn fyrr en einni klst. fyrir flóð um kvöldið. Það tók lengri tíma en skipstjóri og hafnsögumaður höfðu reiknað með að trimma til farminn í lúgukarmi, loka lúgum og skálka, tollafgreiða skipið út, taka landgang, sleppa landfestum og taka inn akkeri;
- að þar sem skipið tók fyrst niðri var 5 m dýpi á meðalstórstraumsfjöru miðað við mælingar frá 27-28. apríl 2004. Flóðhæð kl. 1300 var +1,97m og hafði lækkað 0,35m frá kl. 1044. Dýpi á þessum stað var því um 6,97m;
- að vegna vinnu við höfnina hafði verið tekið eftir breytingum á botni utan hafnargarða. Ferjan Herjólfur tók niðri á fjörliggjanda um 100m austur af Tunnunni þann 20. mars og

aftur þann 6. apríl, þá norðarlega í innsiglingunni. Djúprista Herjólfur er 4,0m. Eftir þetta og síðan mælingarnar í apríl var skipstjóri Herjólfur ætlað að fara austur en vant var þ.e. nær Tunnunni;

- að samkvæmt dýptarmælingum frá Siglingastofnun Íslands og útgefnum upplýsingum þeirra frá 4. maí kom í ljós mikil grynnkun á innsiglingalínu norður af Tunnu til austurs og vesturs sem nam 1,2m frá febrúar til apríl 2004. Dýpkunarskip (Perla) var byrjað að dýpka en hafði ekki getað athafnað sig í innsiglingunni vegna kviku. Það hafði því verið við vinnu innan hafnarinnar þar sem einnig hafði safnast fyrir mikill sandur;
- að við komu Hernes til hafnarinnar þann 25. maí var hafnsögumaður um borð og samkvæmt upplýsingum frá hafnaryfirvöldum var skipstjóri þá sýnt hvar nýr sandbakki lá og hann varaður við honum. Við brottförina var skipstjóri skipsins gert að beygja strax til stjórnborða þegar stefnið bæri við Tunnuna. Þar var dýpið á þessum tíma um 8,0 m og dýpkaði fljótt;
- að samkvæmt upplýsingum frá hafnaryfirvöldum var sigling Hernes út úr höfninni ekki í samræmi við þeirra leiðsögn. Hafnsögumaður hefði kallað og áréttað til skipstjóra að beygja hart í stjórnborða þegar hann sá að stefnið var að skríða út fyrir Tunnuna;
- að samkvæmt upplýsingum frá umboðsmanni reyndi skipstjórinn að fara sem næst tunninni og hafði því sett stýrið hart í stjórnborða í tíma. En þyngsli skipsins, stutt vegalengd (70-80m) og óhagstæðar ytri aðstæður hefðu komið í veg fyrir æskilega hreyfingu þess.

NEFNDARÁLIT:

Samverkandi þáttur í því að skipið strandaði er að mati nefndarinnar sá að þunghlöðnu skipi var siglt út úr höfninni við óhagstæða sjávarstöðu.

Nefndin telur einnig, í ljósi mikilla breytinga á dýpi, að hafnaryfirvöld hefðu átt að setja út bráðabirgðar sjómerkingar við hættusvæði og/eða að staðsetja hafnsögubát sem æskilega merkingu fyrir skipið.

Nr. 081 / 04 *Kiran Pacific*

8. Strandar út af Straumsvík



*Kiran Pacific.
MO nr. 7713149.
Smiðaður: 1986.
Stærð: 46.973 BT.
Mesta lengd: 193 m.
Fjöldi skipverja: 21*

Kiran Pacific © Jón A. Ingólfsson

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. júní 2004 var stórflutningaskipið *Kiran Pacific* að koma frá Bandaríkjunum með um 34.000 tonn af súráli til Straumsvíkur. Djúprista skipsins var 11,2 m að framan og 11,35 m að aftan. Veður: ASA 10-15 m/s og skyggni gott.

Um morguninn hafði veðurhæðin verið að fara yfir 20 m/s í austlægri átt því var ákveðið að *Kiran Pacific* legðist fyrir akkeri á akkerislegu-svæði Hafnarfjarðarhafnar. Skipstjórinn hafði fengið uppgefinn legustað frá umboðsmanni skipsins á 64°04'N og 022°02'V sem er 1,7 sjómílu SA frá Valhúsabauju á 25-30 m dýpi.

Þegar skipið nálgaðist akkerisleguna strandaði það um kl. 17:35 á grynningum (8,6 m) vestur af Valhúsagrunni, á stað 64°04,7N og 022°08,8V Skipið sat fast rétt fyrir framan miðlínu og með stefnuna í austur.

Þrjú göt komu á skipið og sjór komst í stafnhylki og sjótank í bakborðs- og stjórnborðsmeginn auk annarra botnskemmda á afturskipi. Milli kl. 01:00-02:00 urðu skipverjar á dráttarbátnum Hamri, sem var við mælingar og myndatöku við skipið, varir við að skutur skipsins hreyfðist til bakborða. Hamar var þá fenginn til að ýta á skipið til að koma því í rétta stöðu en var fljótlega látinn

hætta því. Skipið snérist um 50-60° á strandstað í átt að grynningunum og virtist það ekki hafa neinar afleiðingar.

Fulltrúar skipafélagsins fengu sérhæfða aðila frá Hollandi til að stýra björgunaraðgerðum. Ákveðið var að dæla lofti í leku kjölfestutanka skipsins og var vinna við það hafin þegar skipverjar á dráttarbátnum Hamri sáu á siglingatækjum að *Kiran Pacific* fór að hreyfast norður eftir grynningunum, þrátt fyrir að þeir teldu að djúpristan hefði ekki breyst. Þeir létu vita af þessu og voru þá fengnir til að taka í skipið og var það laust af strandstað á háflóði um kl. 14:20 þann 28. júní.

Skipið lagðist að bryggju í Straumsvík og var losað þar. Eftir bráðabirgðarviðgerðir hélt skipið utan til frekari viðgerða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri lét ekki viðeigandi aðila í landi vita um strandið. Vitneskja um strandið kom í gegnum þriðja aðila til hafnaryfirvalda, sem var staddur erlendis, um þremur klst. eftir strandið. Hafnaryfirvöld tilkynntu það strax til Landhelgisgæslunnar;
- að sögn skipstjóra var skipið á um 2ja hnúta ferð þegar það strandaði;
- að skipstjórinn var að koma til landsins í fyrsta skiptið;
- að við skoðun á sjókorti skipsins (British Admiral nr. 2734/2004, sem er sama og íslenskt kort nr. 36) hafði verið dregin leiðarlína frá Garðskaga að akkerislegu. Samkvæmt kortinu höfðu verið settar út staðsetningar og voru þær allar fyrir norðan leiðarlínu. Grunnið var vel merkt á sjókortinu;
- að sögn skipstjóra hafði verið sett siglingaáætlun í GPS leiðsögutæki, sem ekki hefði gefið aðvörunarmerki við siglingu utan leiðar;
- að á siglingunni höfðu auk GPS tækisins verið tvær ratsjár í gangi. Öll siglingatæki og gýró-áttaviti voru í góðu lagi;
- að skipstjórinn kvaðst hafa vitað um þetta grunn Hann taldi vind og hugsanlegan straum hafa borið skipið af leið;
- að um 400 tonn af olíu var í skipinu;

- að þetta grunn er vel skilgreint í öllum helstu hafnarupplýsingaritum um aðkomu skipa til hafnarinnar. Sérstaklega eru skip með djúpristu yfir 7 m vöruð við grunninu;
- að bakvakt er allan sólarhringinn hjá Hafnarfjarðarhöfn. Í hafnarupplýsingum er gefinn upp VHF rás (14) og farsími bakvaktar og ber sjófarendum að láta höfnina vita a.m.k. tveimur klst. fyrir komu á hafnarsvæðið. Þetta var ekki gert. Höfnin fékk símtal frá umboðsmanni skipsins um að skipið væri lagst við akkeri og reyndi hafnarstarfsmaður að ná sambandi á VHF rás 14, án árangurs. Hafnarfjarðarhöfn fékk síðar símtal frá aðila sem var staddur erlendis um að skipið væri strandað og leki kominn að stafnhylki;
- að samkvæmt upplýsingum frá Hafnarfjarðarhöfn er umferð skipa með djúpristu yfir 7 m síðustu þrjú árin (35 mánuði) á þessu svæði, 75 skip eða 2-3 skip á mánuði að meðaltali.

Athugasemdir bárust frá Siglingastofnun Íslands en þær gáfu ekki tilefni til breytinga á skýrslu nefndarinnar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er aðgæsluleysi við stjórnun skipsins. Nefndin telur, sérstaklega í ljósi þess að skipstjóri hafi vitað um grunnið og öll siglingatæki í lagi, að hér hafi verið um alvarleg mistök við stjórnun skipsins að ræða.

Nefndin átelur einnig að skipstjóri tilkynnti ekki yfirvöldum strax um strandið til að hægt hafi verið að gera nauðsynlegar varúðarráðstafanir vegna hugsanlegrar hættu á umhverfisspjöllum. Bendir nefndin á að skipstjóri hafi því í engu fylgt fyrir-mælum í olíumengunarvarnaráætlun IOPP um tilkynningar vegna hættu á mengun frá skipinu.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Þar sem djúprist skip, og jafnvel með ókunnuga skipstjórnendur, koma án sérstakrar leiðsagnar inn fyrir grunnið þar sem skipið strandaði telur nefndin ástæðu til að setja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt:

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.

Nr. 097 / 04 Náttfari

9. Strandar við Lundey



Náttfari © Óskar Þór Halldórsson

Náttfari. Skipaskr.nr. 993.
Smiðaður: Stykkishólmi 1965,
eik. Stærð: 60,5 brl. 57 bt.
Mesta lengd: 22,97 m.
Skráð lengd: 20,05 m.
Breidd: 5,28 m. Dýpt: 2,7 m.
Vél: Cummins 1980, 269
kW. Fjöldi skipverja: 4.
Fjöldi farþega: 77.

Gögn: Lögregluskýrslur Skýrsla útgerðar 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. ágúst 2004 var Náttfari á skemmti- og skoðunarsiglingu með farþega á Skjálfandaflóa, skammt frá Lundey. Veður: Hægviðri, þoka og lá-dautt.

Náttfari var með 77 ferðamenn og þegar komið var upp undir Lundey var slegið af vélarafli til að sýna farþegum fuglalíf við eyjuna ef þeir sæju til hennar vegna þokuslæðu sem lá við hana. Skipstjóri hafði augun með röst sem lá vestur með eyjunni, en í henni var fuglager auk þess sem hann vonaðist til að sjá höfrunga. Laust fyrir kl. 19:00 tók skipið skyndilega niðri og standaði á grynningu r/v norður úr Lundey, um það bil 320

faðma. Skipstjóri reyndi að bakka skipinu og losa það af grynningunni en án árangurs.

Skipstjóri sendi skipverja til að kanna leka en bolurinn virtist þéttur. Hann lét nærstaddan hvalaskoðunarbát, Bjössa Sör, vita um ástandið auk þess sem hann hafði samband við Siglufjörðurradíó og bað um aðstoð björgunarsveitar. Útgerðin sendi léttbát og hvalaskoðunarbátinn Knörrinn á staðinn.

Ákveðið var að koma farþegum um borð í önnur skip og fóru þeir um borð í Bjössa Sör og Knörrinn. Til að ferja farþegana voru notaðir slöngubátar útgerðar og björgunarsveitar. Um kl. 20:15 var búið að ferja alla frá borði nema skipstjóra og vélstjóra.

Um kl. 20:50 tókst að losa skipið af strandstað með aðstoð Sæunnar PH og slöngubáts björgunarsveitar. Skipinu var siglt inn til Húsavíkur og við skoðun reyndist það óskemmt.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn vissi af þessum grynningum norður úr eyjunni án þess þó að vita um nákvæma staðsetningu þeirra. Þetta virtist samt koma honum á óvart;
- að skipstjóri notaði ekki mið né siglingatæki á siglingunni. Skyggni var til landsins. Ratsjá, dýptarmælir og GPS plotter voru í gangi og í lagi. Fram kom að ratsjain var ekki notuð við stjórnina þar sem hún var bakborðsmegin og ekki gott að sjá á hana í birtu. Skipstjóri hafði skömmu fyrir strandið litið á dýptarmæli og reyndist dýpi þá vera um 14 faðmar;
- að vegna þokuslæðu við eyjuna taldi skipstjórinn að fjarlægðaskyn sitt hafi raskast auk þess sem hann taldi sig vera að nálgast eyjuna vestar en raun var;
- að samkvæmt upplýsingum frá skipstjóra Náttfara strandaði báturinn um kl. 18:45 en að þessi tími gat hlaupið á einhverjum mínútum til eða frá. Samkvæmt samantekt á tímasetningum eru atvik eftirfarandi:

- Kl. 18:45 Náttfari strandar. Samkvæmt upplýsingum og leiðarrekningi frá hvalaskoðunarbátum Faldi, fór hann frá Lundey um kl. 18:53-18:55 og hafði séð til Náttfara í hvalaskoðun rétt austan við grynningarnar.
- Kl. 19:00 Hvalaskoðunarbáturinn Bjössi Sör, sem var í námunda við Náttfara, fékk upplýsingar um ástandið frá honum.
- Kl. 19:02 Útgerðaraðili skipsins fékk upplýsingar um strandið frá leiðsögumanni um borð kl. 19:02. Hann hringdi í framhaldi af því til skipstjóra.
- Kl. 19:05 Leiðsögumaður segist hafa hringt strax í útgerð, fyrst í framkvæmdastjóra og síðar í aðila á skrifstofu kl. 19:05. Þetta styður útskrift símafyritækisins.
- Kl. 19:15 Sjómaelingarbáturinn Baldur, sem var staddur austur undir Mánáreyjum, heyrði á VHF rás 16 samskipti um að skip væri í vandræðum.
- Kl. 19:17 Vestmannaeyjaradíó lét Neyðarlínuna vita um Náttfara. Gaf upp ranga staðsetningu.
- Kl. 19:19 Starfsmaður útgerðar hringdi í lögregluna, hann var þá á leiðinni á strandstað einn á slöngubát. Ekki fengust upplýsingar um stærð bátsins en fram kom að hann hefði verið 3ja til 8 manna.
- Kl. 19:23 Vakstöð siglinga skráði strandið eftir upplýsingum frá strandstöð.
- Kl. 19:30 Neyðarlínan boðaði björgunarsveitir út með SMS boðkerfi.
- Kl. 19:40 LHG hafði samband við Náttfara og fékk uppgengið að 77 farþegar væru um borð og 3 skipverjar.
- Kl. 19:53 Hvatti Landhelgisgæslan (LHG) skipstjóra til að flytja farþega frá borði.
- Kl. 20:10 Heyrði LHG á rás 16 VHF að allir farþegar (77) væru komnir heilir á húfi frá borði. 10 farþegar fóru um borð í Bjössa Sör og 66 um borð í Knörrinn ásamt 2 leiðsögumönnum. Sagt kl. 20:15 í dagbók skipsins.
- Kl. 20:50 Samkvæmt dagbók losaði skipið af strandstað.
- Kl. 21:20 Bjössi Sör kom til Húsavíkur.
- Kl. 21:45 Náttfari kom til Húsavíkur.

- að samkvæmt framanskráðri tímasetningu og ef litið er fram hjá tímasetningu skipstjóra, liðu a.m.k. 15 mínútur þar til strandstöð fékk vitneskju um strandið og björgunaraðgerðir gátu hafist. Að sögn skipstjóra hafði hann samband við Siglufjörðurradíó og lét vita af aðstæðum og bað um aðstoð björgunarsveitar;
- að leiðsögumaður tók það upp hjá sjálfum sér að hringja í útgerð og tilkynna henni um strandið;

- að útgerðarmaður lét manna annan farþega-bát útgerðar, Knörrinn, til að senda á strandstað. Auk þess hafði hann sent slöngubát eins og fram hefur komið. Slöngubáturinn var með utanborðsmótor og árar en án áttavita og annars öryggisbúnaðar. Skipverjinn var í björgunarvesti, með síma og talstöð. Lenti hann í villu og þurfti að snúa við og finna landsýn aftur til að geta haldið áfram för;
- að tveir hvalaskoðunarbátar voru á svæðinu. Annar þeirra var Bjössi Sör og fékk hann vitneskju um ástandið frá Náttfara á lokaðri rás. Hinn var Faldur sem fékk upplýsingar frá bát við Flatey. Faldur var staddur þvert af innsiglingavitanum við Húsavík rétt fyrir kl. 19:20 og hafði siglt á 8 hnúta ferð. Samkvæmt þessari staðsetningu hafði hann siglt um 3,3 sjómílar frá því að hann yfirgaf svæðið við Lundey;
- að samkvæmt upplýsingum frá þjónustuaðila var unnið við ratsjóna í Náttfara þann 23. júlí og síðan ekki aftur fyrr en skipt var um ratsjá í honum um haustið;
- að fyrstu upplýsingar til LHG frá strandstöð kl. 19:19 voru að 77 farþegar væru um borð. Um svipað leyti fengu þeir upplýsingar frá útgerð um að 47 farþegar væru um borð auk áhafnar;
- að svo virðist sem staðsetning Náttfara hafi verið á reiki. Samkvæmt upplýsingum frá LHG var strandstaður, uppgjafinn í gegnum strandstöðvar, 66°06'N og 17°22'V en reyndist vera um tveimur sjómílum norðar;
- að samkvæmt farþegaleyfi skipsins hafði það heimild til að taka 80 farþega og vera þá með fjögurra manna áhöfn;
- að sögn leiðsögumanna var almenn ró yfir farþegum allan tímann en nokkrir þeirra sýndu þó merki um ótta. Þeir voru allir látnir klæðast björgunarvestum og haldið ofan þilja undir eftirliti þar til ákveðið var að rýma skipið. Athygli vakti hjá leiðsögumönnum að samferðafólk vildi vera saman við að yfirgefa skipið;
- að samkvæmt eftirlitsbók voru björgunaræfingar haldnar samkvæmt neyðaráætlun. Fyrir utan eitt skipti var ekki skráð í eftirlitsbók hvaða æfingar voru gerðar á björgunaræfingum. Aldrei

var skráð hvaða skipverjar voru þátttakendur í þeim. Niðurstöður æfinganna voru ekki skráðar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er alvarleg óaðgæsla skipstjóra við stjórn skipsins. Nefndin telur að allar aðstæður hefðu átt að kalla fram meiri árvekni við staðsetningu þess gagnvart hættusvæði.

Nefndin átelur að skipstjóri hafi ekki sent strax út neyðarkall á neyðartíðni og gert allar aðrar viðeigandi ráðstafanir þ.e. að kalla til nærstaddra skipa eftir aðstoð og koma boðum til björgunar aðila til að tryggja öryggi farþega og áhafnar. Tilkynningar um óhappið bárust seint, illa og ómarkvisst til rétttra aðila.

Þá telur nefndin það alvarlegt gáleysi að haldið var til aðstoðar á illa útbúnum slöngubát við þessar aðstæður.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin vill vekja sérstaklega athygli á því að áhafnir farþegaskipa og báta eiga að leitast við að aðskilja ekki ættingja og samferðafólk við rýmingu þar sem slíkt getur valdið óþarfa ótta.

Nefndin hvetur skipstjórnendur til að skrá með nákvæmum hætti hvað fer fram á björgunaræfingu og hverjir taka þátt í henni.

Nr. 114 / 04 Gunnbjörn ÍS 302

10. Strandar í Skutulsfirði



Gunnbjörn © BB

Gunnbjörn ÍS 302. Skipa-skr.nr. 1686. Smíðaður: 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.

Málið afgreitt á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. september 2004 var Gunnbjörn ÍS 302 að koma til Ísafjarðar. Veður: Logn og létt skýjað.

Gunnbjörn ÍS var rétt að koma að bryggju, Ásgeirsgarði þegar skipstjórinn heyrði að togarinn Páll Pálsson ÍS 102 væri vélavana í Sundahöfninni og ákvað hann að sigla áleiðis til hans. Þegar hann var að sigla í rennunni lenti hann of innarlega í siglingamerkjum með þeim afleiðingum að hann lagðist utan í sandbakka og sat þar fastur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn var vanur að fara um Sundið og kvað þetta vera yfirsjón við stjórnök;
- að skipið stóð í 40-50 mín. og losnaði af sjálfsdáðum.

NEFNDARÁLIT:

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

SLYS Á BÁTUM UNDIR 12 BRL.

Nr. 003 / 04 Húni KE 4

1. Sjór kemst í bátinn og hann sekkur en var bjargað til lands



Húni © RNS

Húni KE 4. Skipaskr.nr.7357.
Smíðaður: Hafnarfirði 1992.
Stærð: brl. 6.2 bt. 5.8.
Mesta lengd: 8.59 m.
Skráð lengd: 8.56 m.
Breidd: 2.57 m. Dýpt: 1.54 m.
Vél: Cummins 187 kW, 1999.
Fjöldi skipverja: 1.

Gögn: ögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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 6. janúar 2004 var Húni KE 4 á siglingu til Kópavogshafnar af miðunum vestur af Vestra-

hrauni í Faxaflóa. Veður: Hægviðri og minnkandi kvika.

Húni KE fór til línuveiða frá Kópavogi um klukkan kl. 04:00 um morguninn og var drætti lokið á milli kl. 18:30 til 19:00. Eftir að gengið hafði verið frá aflanum, sem var um 1,5-2 tn, veiðarfærum og annar búnaður sjóbúinn, var haldið til lands og siglingu hagað eftir aðstæðum eða undir 10 hnúta ferð.

Eftir um 30 mínútna siglingu kviknaði gaumljós í stýrihúsi sem sýndi að lensidæla í vélarrúmi hafði farið í gang. Skipstjórinn minnkaði ferð og fór aftur á þilfarið til að athuga í vélarrúmið. Á leiðinni hugði hann að tveimur belgjum sem héngu á bakborðssiðunni og gætu skafið sjó inn í bátinn. Þegar hann hafði stýtt í öðru belgjabandinu og snéri sér að hinu byrjaði báturinn að síga til bakborða og virtist ekki ætla að hætta. Hann fór fram í stýrihúsið til að setja á ferð og beygja til að rétta af hallann. Þegar hann hafði rétt tekið um stýrið var eins og báturinn missti flotið, sökk hratt niður á skutinn og við það lokaðist skipstjórinn inni í stýrihúsinu. Skipstjórinn komst út úr stýrihúsinu sem var þá komið á kaf en hann komst upp á stefnið sem stóð upp úr.

Björgunarbáturinn, sem búinn var sjósleppibúnaði var í kafi og umvafinn veiðarfærum. Báturinn losnaði ekki úr festingum. Skipstjórinn fór úr sjógalla og stígvélum til að létta á sér og batt sig við rekkverk á stefninu á meðan hann beið björgunar. Af ótta við að festast í veiðarfærum ákvað hann að reyna ekki að fara niður að björgunarbátinum og freista þess að losa hann.

Kl. 19:55 kom fram á skjá sjálfvirku tilkynningaskyldunnar (STK) að báturinn var hættur að senda boð um staðsetningu. Síðasta merki hans kom kl. 19:47 á stað 64°21'00N og 23°15'V. Reynt var að ná síma- og fjarskiptasambandi við bátinn og voru nærstödd skip beðin að svipast eftir honum. Kl. 20:20 var Sólborg RE 76, sem var í 5 sml. fjarlægð, beðin að sigla í átt að síðasta þekkta stað Húna KE.

Sólborg RE upplýsti að Vigri RE 71 léti reka þar skammt frá og bað TSK hann einnig að hefja leit. Þá var Landhelgisgæslu Íslands tilkynnt um stöðu mála og björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein, sem var á leið inn til Sandgerðis, beðið að sigla þegar til leitar.

Um kl. 20:58 tilkynntu bæði Sólborg RE og Vigri RE að þau hafi séð dauft ljós eða glampa skammt frá og að maður væri á stefni bátsins sem maraði í kafi. Skipverjum á Sólborgu RE tókst að bjarga skipbrotsmanninum köldum og þrekuðum á stað 64°19'N og 23°15'V.

Kl. 23:37 kom Sólborg RE 76 til Sandgerðis með skipbrotsmanninn og var honum komið á sjúkrahús til aðhlynningar.

Að ósk TSK fór björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein á slysstaðinn og tók það Húna KE í tog til Sandgerðis, marandi í kafi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að á leið á miðin um morguninn varð skipstjórinn var við að högg kom á bátinn og eitthvað fór í skrúfuna og taldi hann það hafi verið bauja. Við það dró niður í vélinni. Eftir að skipinu var bjargað kom í ljós að báturinn hafði auðsjáanlega fengið í skrúfuna og voru töluverðar ákomur á umhverfi hennar;
- að skipverjinn hafði verið við störf í um 16 klst.;
- að aflinn var í þremur körum á þilfari, tveimur bakborðsmegin og einu stjórnborðsmegin auk tveggja kara í lest og fisks í lestarstíu;
- að skipstjórinn ætlaði að spúla þilfarið og sjálfan sig áður en hann lagði af stað í land en enginn sjór kom úr slöngunni og lét hann hana því falla aftur á þilfarið. Hann var ekki viss um að hann hefði slökkt á spúldælunni aftur. Eftir að báturinn kom á land kom í ljós að slökkt hafði verið á spúlum.
- að svo virtist sem lensiopin lensuðu eðlilega aftur úr afturgafli bátsins áður en haldið var til lands, en að sögn skipstjóra hafði hann dregið glæran plastpoka út úr lensiventlinum bakborðsmegin þegar hann skoðaði bátinn þar sem hann stóð á landi;
- að sögn skipstjóra var talsverður stafnhalli aftur á siglingunni en ekki ljóst hvað mikill. T.d. þarf aðeins um 8° stafnhalla aftur til að um 0,3m³ af sjó nái til sjálfvirka rofans við lensidæluna sem fór af stað. En ljóst er að töluvert meira magn hefur verið í rýminu miðað við hvernig fór á svo skömmum tíma. Við alla aukningu á stafnhalla eykst magnið mjög hratt og t.d. við 10° halla væri það komið í um 0,7 m³ til að ræsa dæluna;
- að þrjár lensidælur með flotrofa voru um borð. Tvær í vélarrúminu, önnur fram við vélarrúmsþilið og hin á vélinni auk þess sem ein var fremst í lestinni. Allar þessar dælur virtust í lagi við skoðun;
- að skipstjórinn taldi að sjór hefði líklegast komist í bátinn með belgjunum á síðunum;
- að báturinn var töluvert skemmdur þegar hann kom í land. Þegar verið var að draga bátinn inn innsiglinguna til Sandgerðis tók bátinn, sem var marandi í kafi, niðri. Þá féll báturinn til botns þegar tóg slitnaði við hífingu hans í land. Við skoðun komu í ljós miklar ákomur og göt á skut auk þess sem stýrisarmur var laus og óþéttur og festing hans að innan brotinn frá að ofanverðu;
- að í eftirfarandi töflu koma fram þekktar þyngdir eftir að drætti lauk:

Einingar	Tegund	Þungi pr. einingu	Þungi
10	500 króka balar með 5 mm línu	31 kg	310 kg
5	330 ltr. kör	35 kg	175 kg
	færi 8x60 fm	ca. 6,25 kg	50 kg
600	Ltr. olía	0,9	540 kg
0	Ltr. vatn	L	0
	Afli í lest og á þilfari		1750 kg
1	Skipverji og farangur	100 kg	100 kg
1	Línuspil og búnaður		150 kg
	Annar búnaður		50 kg
	Samtals ca:		3125 kg

- að sjódælan var ný og af gerðinni RULE og var tengd við botnventil með sléttum flangs á botni bátsins. Slanga frá henni lá aftur og upp með skutgaflí;
- að til þess að gúmmíbjörgunarbáturinn losnaði með hjálp sjósleppiloka þurfti hann að sökkva niður á a.m.k. 1,5 til 4 metra dýpi til að hann losaði festingar bátsins. Þegar björgunaraðilar hófu drátt á bátnum marandi í kafi losnaði gúmmíbjörgunarbáturinn og flaut upp.

NEFNDARÁLIT:

Ljóst er að umtalsverður sjór komst í bátinn. Vegna skemmda á bátnum við björgunina treystir nefndin sér ekki til að setja fram eina sérstaka tilgátu um ástæður þess. Það sem helst gæti komið til greina eru:

- a) Leki með stýrisstamma vegna skemmda eftir að báturinn fékk í skrúfunu.
- b) Belgirnir á síðunni hafi náð að skafa sjó inn á þilfarið og lensport stífluð.
- c) Leki hafi verið í gegnum sjódælu vegna yfirþrýstings og lensport einnig stífluð.

Einnig gæti hafa verið um samverkandi þætti einhverra eða allra þessara atriða að ræða.

Nefndin hvetur skipstjórnendur að huga vel að mögulegum skemmdum þegar þeir fá í skrúfunu á siglingu.

Að þegar sjódæla er ekki í gangi sé vel hugað að mögulegum yfirþrýstingi sem getur myndast og þar með valdið óæskilegum leka úr spúlslöngu.

Nr. 010 / 04 Sigurvin GK 61

2. Fær á sig sjó og fer á hliðina í innsiglingunni til Grindavíkur



Sigurvin © Halþór Hreiðarsson

Sigurvin GK 61. Skipaskr.nr. 1943. Smíðaður: Guernesey England 1988, plast. Stærð: 10.2 brl. 12.6 bt. Mesta lengd: 10.98 m. Skráð lengd: 10.78 m. Breidd: 3.51 m. Dýpt: 1.8 m. Vél: Ford Mermaid 1988, 85 kW Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. júní 2004 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:

Um kl. 11:00 þann 23. janúar 2004 var Sigurvin GK 61 á leið inn til hafnar í Grindavík. Veður: VSV 11 m/s og mikið brim.

Sigurvin GK 61 fór á sjó um kl. 08:00 um morguninn til netaveiða. Veður var gott en þungur sjór. Komið var að veiðarfærum um kl. 10:00 og skipverjar heyrðu þá í veðurfréttum að spáð væri stormi. Vegna sjólags og stormspár var ákveðið að snúa til hafnar í Grindavík og sleppa því að draga netin. Á leiðinni til hafnar heyrðu skipverjar í öðrum bátum, í gegnum talstöð, að byrjað væri að brjóta fyrir í innsiglingunni.

Þegar komið var í skurðinn (innsiglinguna) var skipstjórinn við stýrið og hinn skipverjinn með honum í brúnni við bakborðs brúargluggann. Hann fylgdist með öldum og lét skipstjórnann vita um þær.

Þegar Sigurvin GK var kominn á svæði sem nefnist Snúningur tóku þeir eftir að stór alda kom á eftir þeim og náði að taka bátinn með sér. Báturinn flaut með henni og þegar hún brotnaði fylgdi báturinn með og steyptist á stefnið og fór á hliðina. Þá var báturinn um það bil 200 m frá brimvarnargarðinum.

Báðir skipverjarnir voru inn í stýrishúsinu þegar aldan tók bátinn. Þeir voru nokkra stund að koma sér út og á lunningu en þá maraði báturinn í hálfu kafi og öldur gengu yfir þá. Eftir að hafa staðið þar um stund féll annar þeirra en gat hangið á annarri hendi á lunningunni en hinn gat aðstoðað hann aftur upp á hana. Skömmu seinna gat annar skipverjinn sætt lagi og kafað inn í stýrishúsið eftir björgunarvestum og þrýst á neyðarhnapp sjálfvirka tilkynningarkerfisins STK.

Vegfarendur sem voru staddir skammt frá vesturgarði hafnarinnar urðu vitni að óhappinu. Þeir hringdu strax í Neyðarlínuna, tilkynntu um atvikið og óskuðu eftir tafarlausum björgunaraðgerðum.

BJÖRGUNARAÐGERÐIR:

Kl 11:17 barst björgunarsveitinni Þorbirni útkall rauður frá Neyðarlínunni. Björgunarsveitin sendi strax af stað björgunarskipið Odd V. Gíslason og slöngubátinn Hjalt Frey og menn fóru landleiðina út í Hópsnes ef skipbrotsmenn ræki á land.

Þegar Oddur V var kominn út í innsiglinguna var mikið brim og braut öðru hvoru þvert yfir innsiglingarennuna. Bátsverjar sáu fljótlega til annars skipbrotsmannanna í briminu og hinn hékk utan á gúmmíbjörgunarbát Sigurvins GK sem var á reki skammt utan við eystri brimvarnargarðinn. Slöngubáturinn Hjalti Freyr kom að um svipað leyti og var ákveðið að hann reyndi að ná manninum. Ekkert sást þá í hinn skipverjann.

Björgunarsveitarmenn á sl.b. Hjalt Frey tókst að sæta lagi milli ólaga og komast meðfram brimvarnargarðinum að gúmmíbjörgunarbátum. Náðu þeir taki á skipbrotsmanninum en þar sem hann var í kuldásamfestingi, sem þyngdist mikið í sjónum, náðu þeir honum ekki um borð strax en héldu honum á síðunni meðan þeir komust út úr briminu. Náðu þeir þá að draga hann um borð og héldu þegar með hann til hafnar þar sem sjúkraflutningamenn tóku á móti honum.

Meðan Hjalti Freyr fór inn til hafnar hélt áhöfnin á bs. Oddi V. áfram leit að hinum skipverjanum og sáu þeir hvar hann var á reki í briminu skammt frá þeim stað sem hinn fannst. Oddur V. reyndi að komast að manninum en fékk á sig þrjú brot. Sökum þess hve stutt var upp í brimvarnargarðinn var kallað í Hjalt Frey sem var á leið út aftur.

Þegar Hjalti Freyr kom út sá áhöfnin á honum strax til skipbrotsmannsins í sjónum og með því að sæta lagi á milli ólaga tókst að ná honum og færa hann til hafnar. Skipbrotsmennirnir voru báðir með meðvitund þegar þeim var bjargað en mjög kaldir og þrekaðir. Þeir voru fluttir á sjúkrahús í Reykjavík.



Sigurvin GK 61 í fjöruborðinu © Mbl.

Fyrstu upplýsingar til björgunarsveitarinnar sögðu að þriggja manna áhöfn hefði verið á bátnum og héldu björgunarbátarnir áfram leit þar til staðfest hafði verið að skipverjarnir voru tveir.

SIGURVIN GK 61:

Flakið af Sigurvin GK rak upp að eystri brimvarnargarðinum og barðist þar í briminu. Björgunarsveitin kom tógi í bátinn og gat dregið hann með öflugum bíl sveitarinnar í betra skjól inn í kverkina þar sem brimvarnargarðurinn og sjávarkamburinn mætast.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báðir skipverjar voru sannfærðir að þeir hefðu verið nákvæmlega í leiðarmerkjunum þegar óhappið átti sér stað. Staðkunnugir telja hinsvegar ekki mikla hættu á svona brotum í rennunni við þessar aðstæður en það væri verra fyrir austan hana;
- að samkvæmt öldudufli SÍ (Grindavíkurdufli) kl. 11:00 var kennialda (ölduhæð) 5,24 Hs (m), meðalsveiflutími 10,2 Tz(s) og öldulengd 164 m. Þetta voru hæstu gildi 24 klst mælingar, þ.e. frá 23:00 22. janúar til 23:00 23. janúar 2004. Ölduduflið er staðsett um 1,5 sjómílu frá umræddum stað;
- að við ítrekaðar athuganir, sýnir ölduduflið um 20% meiri öldu en í skurðinum í SV-lægum áttum, en nánast það sama í S-lægum áttum. Upplýsingar frá öldudufli er hægt að fá hjá hafnaryfirvöldum en fáir aðilar nýta sér það af óskýrðum ástæðum;

- að skipstjórinn hafði ekki haft neitt samband við hafnaryfirvöld. Hann kvaðst ekki hafa vitað um þá möguleika að hægt væri að fá upplýsingar frá öldudufli þar;
- að óútgefin „þumalfingur-regla“ hafnarinnar segir innsiglinguna varfærna fyrir þessa stærð báta þegar ölduhæð er komin í ca. 4,5 m;
- að skipstjórinn taldi sig ekki vera vel kunnugan aðstæðum;
- að skipstjórinn kvaðst ekki vera með nákvæma staðsetningu bátsins en stutt hafi verið í lygnan sjó;
- að það hafði ekki komið til greina að sleppa því að fara þarna inn. Skipverjar vissu að bátur hefði farið þarna inn skömmu áður;
- að lestarluga á bátum var óskálkuð og var iðulega svoleiðis, en hún var alltaf á eins og í þessu tilfelli;
- að skipstjóri sigldi á minnkaðri ferð vegna sjólags og til að auka stjórn hæfni bátsins. Aldan hreif bátinn með sér á mikla ferð, hann steypist fram, áleiðis fram yfir sig og á hliðina;
- að ekki voru björgunarbúningar um borð heldur einungis flotvinnubúningar og björgunarvesti. Skipstjóri taldi að það hefðu verið jafnmiklir möguleikar fyrir þá að komast í þá eins og björgunarvesti;
- að óljóst var við björgunina hvað margir voru í áhöfn bátsins og ástæða til að ætla að þeir gætu verið þrír. Við rannsókn kom fram að þeir voru að öllu jöfnu þrír í áhöfn en einn skipverjinn hafði ekki mætt til skips um morguninn;
- að báðir skipbrotsmennirnir höfðu komist í björgunarvesti sem að öllum líkindum varð þeim til lífs.
- að fram kom í framburði skipverja að þeir hefðu haft nægan tíma til að komast í björgunarbúninga en ekki voru neinir slíkir um borð enda þeirra ekki krafist.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var vanmat á aðstæðum. Nefndin áttelur að skipstjórnendur kynni sér ekki og nýti sér allar upplýsingar sem hægt er að fá áður en lagt er í varhugaverðar og jafnvel fyrir séðar aðstæður.

Þá bendir nefndin stjórnendum báta á að hafa lúgur ávallt skálkaðar þar sem skip og bátar þurfa alltaf að vera undir það búin að sjór komi skyndilega á skip.

Nefndin telur að björgunarmenn á Hjalta Frey og Oddi V. hafi sett sig í mikla hættu við björgun skipbrotsmannanna. Það er ljóst að lítið mátti út af bera svo að illa færi og má þar þakka góðri þjálfun bátsverja. Hér var um að ræða mikið björgunaraufrek.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur ástæðu til að eftirfarandi atriði verði tekin til skoðunar.

1. Að hafnaryfirvöld á hverjum stað verði skylt að koma, með viðeigandi hætti, öllum öryggisupplýsingum til viðskiptavina sinna. Þá verði skipstjórnendum einnig skylt að bera sig eftir upplýsingum og fara eftir.
2. Að öll skip og bátar beri að láta vita um fjölda í áhöfn við brottför til Tilkynningarskyldu íslenskra skipa.
3. Nefndin leggur til að öll íslensk skip skuli búin björgunarbúningum fyrir alla skipverja. Komi þeir í stað kröfunnar um vinnuflotbúninga.

Nr. 014 / 04 Sirrý ÍS 94

3. Eldur í vélarúmi



Sirrý © Jón P. Arnason

Sirrý ÍS 94. Skipaskr.nr. 2389. Smíðaður: Hafnarfirði 1999, plast. Stærð: 7.1 brl.5.9 bt. Mesta lengd: 9.45 m. Skráð lengd: 7.98 m. Breidd: 3.0 m. Dýpt: 1.16 m. Vél: Yanmar 1999, 275 kW. Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. júní 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí 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 6. janúar 2004 var Sirrý ÍS 94 á leið til hafnar í Bolungarvík. Veður: Hægviðri.

Þegar komið var inn fyrir Ófæruna stöðvaðist aðalvélin skyndilega. Við athugun kom í ljós að hráolíusía hafði dottið af vélinni og lá í kjalsoginu. Hráolía hafði sprautast út og yfir vélina. Skipstjórinn kallaði eftir aðstoð annars báts, Jón Emil ÍS 19, sem tók Sirrý ÍS í tog og dró hana inn til hafnar í Bolungarvík.

Það kom í ljós að olían hafði farið um allt vélarhús og var það þrifið eins og hægt var. Viðgerðarmaður skipti um olíusíu og síðan var aðalvélin gangsett. Beðið var í 5-10 mín. og allt virtist í lagi en viðgerðaraðili hafði á orði að hugsanlega hefði olía farið á rafalinn á vélinni.

Skipstjórinn hugðist bakka bátnum undir löndunarhrana en fann þá brunalykt koma frá vélarúminu. Hann opnaði mannop afturá og sá eldbjarma og talsverðan reyk koma frá vélarúminu. Hann fór fram í og stöðvaði vélina, tók duftslökkvitæki og tæmdi það niður yfir vélina en náði ekki að slökkva eldinn. Hann lokaði þá öllum loftinntökum og hleypti kolsýru á vélarúmið. Þessi aðgerð dugði til að slökkva eldinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að það var aftari hráolíusían sem hafði hreinlega skrúfast af og fallið frá vélinni. Ekkert óeðlilegt sást á skrúfuhúsi eða á skrúfgangi;
- að ekki er ljóst hvenær sían hafði verið sett við vélina. Báturinn hafði verið 14-15 mánuði í eigu núverandi eiganda og á þeim tíma hafði ekki verið átt við síuna. Samkvæmt mati viðgerðaraðila hefur sían ekki verið vel sett við þegar hún var hreyfð síðast;
- að við skoðun kom í ljós að rafallinn var orðinn bilaður. Skemmdir voru á vafningum og einangrun var ónýt þannig að hann gat gefið frá sér neista. Talið er tilviljun að þetta hafi komið fram á sama tíma;
- að rafallinn var staðsettur aftast á aðalvélinni fyrir neðan olíusíuna sem hafði losnað;

- að skipt var um báðar olíusíurnar í viðgerðinni og settur nýr rafall.

NEFNDARÁLIT:

Orsök brunans var að brennsluolía komst inn í bilaðan rafalinn, sem neistaði og eldur náði að myndast þegar vélin var gangsett.

Nr. 029 / 04 Þorleifur EA 88

4. Skipverji slasast á fingri



Þorleifur © Ragnhildur Hjaltadóttir

Þorleifur EA 88. Skipaskr.nr. 1921. Smíðaður: Stáli, Seyðisfirði 1988/8. Stærð: brl. 11.7. bt. 19.7. Mesta lengd: 13.84 m. Skráð lengd: 13.3 m. Breidd: 3.6 m. Dýpt: 1.93 m. Vél: Volvo Penta 175 kW, 1998/2. Fjöldi skipverja: ?

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. maí 2004 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 11. febrúar 2004 lá Þorleifur EA 88 við bryggju í Grímseyjarhöfn.

Skipverjar höfðu lokið frágangi eftir sjóferð og voru á leið í land. Einn skipverja hugðist stíga ofan af netaúrgreiðsluborði og studdi sig við netaúrgreiðsluþræði sem var fyrir aftan borðið. Þegar hann er á niðurleið og hugðist sleppa handfestunni festist hringur á hendi hans á endastoppsplötu brautar niðurleggjarans. Skipverjinn hékk þarna á hringnum á meðan hringurinn rann fram eftir fingrinum og skóf holdið.

Slasaða var komið til aðstoðar, bóúið um sárið og hann síðan sendur með flugvél á sjúkrahúsið á Akureyri.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var með áratuga langa sjómannsreynslu og hafði í 30 ár borið hringinn við þau störf;
- að borðið var liðlega 70 sm hátt og skipverjinn var að fara aftur af því.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir sjómönnum á þá hættu sem er samhliða því að bera hringi við vinnu á sjó þrátt fyrir að þeir hafi ekki orðið fyrir áföllum þeirra vegna um áraraðir.

Nr. 042 / 04 Fylkir KE 102

5. Skipverji flækist í færi og druknar



Fylkir © Hafþór Hreiðarsson

Fylkir KE 102. Skipaskr.nr. 1914. Smiðaður: Rönnang Svipjóð 1985, plast. Stærð: 11.3 brl. 15.6 bt. Mesta lengd: 11.95 m. Skráð lengd: 11.75 m. Breidd: 3.64 m. Dýpt: 1.6 m. Vél: Volvo Penta 1990, 160 kW. Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. nóvember 2004 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 4. mars 2004 var Fylkir KE 102 á netaveiðum út af Keilisnesi. Veður: SV andvari og sléttur sjór.

Fylkir KE fór klukkan rúmlega 09:00 um morguninn frá smábátahöfninni í Keflavík austur undir Voga og lagði þar tvær netatrossur. Síðan færðu þeir sig að Keilisnesinu og lögðu þriðju trossuna. Annar skipverjinn var aftur á við lagninguna og skipstjóri í stýrishúsinu. Netin og drekin, sem voru í kari, voru farin út og seinna færið að renna út. Skipverjinn átti einungis eftir að kasta baujunni.

Á meðan á þessu stóð sá skipstjórinn að bugt af færinu hafði komist um fót skipverjans. Hann kallaði til hans og bakkaði lítillega og kúplaði aðal-

vél út en framskrið var á bátnum. Skipverjinn náði hinsvegar ekki að losa sig úr færinu áður en hann dróst út fyrir. Skipverjinn reyndi fyrst að halda sér í bátinn en missti takið og fjarlægðist hann. Skipstjórinn fór strax aftur á þilfar, togaði í færið og við það losnaði um það og skipverjinn losnaði.

Hann sá að skipverjinn, sem var komin um 20 til 30 metra frá bátnum, hafði farið í kaf einhvern tíma en taldi það hafa verið mjög stutt. Skipstjórinn notaði stjórnþök á þilfarinu til að sigla bátnum að skipverjanum og kom að honum hreyfingarlausum um það bil 3 til 5 mín eftir að hann féll útbyrðis. Skipstjórinn náði til hans með stjaka að bátnum en náði ekki að koma honum sjálfur um borð. Hann batt skipverjann við síðuna og kallaði eftir aðstoð frá nærstöddum bátum á VHF rás 10 og kom Ósk KE 5 fljótlega til hans og hjálpaði honum að koma skipverjanum um borð. Höfu þeir þegar lífgunartilraunir og ákveðið var að Ósk KE færi með hann í land enda um hraðskreiðari bát að ræða. Lífgunartilraunum var haldið áfram þar til lækni kom á staðinn er Ósk KE lagðist að brygju og var skipverjinn þá úrskurðaður látinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn taldi að slysið hafi átt sér stað um kl. 11:50 á stað 64°02'300N og 22°18'250V;
- að sérstakt kar var fyrir dreka og færi aftur í bátnum og runnu veiðarfærin út beint upp úr því. Að sögn skipstjórans hafði skipverjinn verið á hnjónum ofan á netum fyrir framan karið og línin í karinu náð að flækjast um fót skipverjans og dregið hann útbyrðis;
- að við venjulega netalagningu var alltaf notuð hægasta ferð eða um 2,5-3 hnútar. Skipstjórinn kvaðst hafa verið á minni ferð við þessar kringumstæður þar sem hann hafi séð hvað var að gerast. Hann hafði slegið af og bakk-að og síðan kúplað frá. Hann hafði, miðað við ferðina, talið skipverjann hafa tíma til að losa bugtina;
- að skipstjórinn mundi ekki eftir að svona hefði gerst áður;
- að skipstjórinn náði aldrei sambandi við skipverjann eftir að hann féll útbyrðis;

- að skipstjórinn sá að þegar skipverjinn losnaði frá færinu synti hann á bakinu í átt að bátnum en hætti svo að synda. Lagði skipstjórinn þá bátnum að honum og náði að krækja í hann með stjakanum og draga að bátnum en þá var skipverjinn ekki lengur með meðvitund;
- að skipverjinn var mjög vanur sjómaður og hafði verið á bátnum frá árinu 1997;
- að skipverjinn var ekki í flotvinnufatnaði. Hann var klæddur gúmmístígvélum og tvískiptum gúmmísjófátnaði að hefðbundinni gerð. Flotvinnufatnaður var um borð en var helst notaður í köldu veðri;
- að skipstjórinn náði ekki manninum úr sjónum án aðstoðar og þurfti tvo skipverja til viðbótar frá Ósk til að ná manninum um borð;
- að dánarorsök var drukknun.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 044 / 04 Þorskur SH 79

6. Tveir skipverjar slasast



Þorskur © Tryggvi Sigurðsson

Gögn: Lögregluskýrslur.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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 8. mars 2004 var Þorskur SH 79 nýlega lagstur að Litlu-bryggju norðanvert á Grundarfirði. Veður: Hvassviðri með miklum vindhviðum.

Þorski SH hafði verið lagt norðan megin við bryggjuna en annar bátur, Haukabergr SH var að sunnanverðu á móti. Skipverjar á Þorski SH voru um borð að undirbúa löndun og stóð einn stjórn-

borðsmegin við lestina og annar gegnt honum bakborðsmegin. Allt í einu komu fjögur fiskkór niður á bátinn og lentu tvö þeirra á skipverjunum. Skipverjinn stjórnborðsmegin fékk kar framan á sig með þeim afleiðingum að hann fékk högg á andlitið þannig að skurðir mynduðust, ein tönn brotnaði og hnykkur kom á hálsinn. Hinn skipverjinn fékk kar á öxlina og þurftu þeir báðir að leita til læknis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fiskkörin tilheyrðu Haukabergr SH sem einnig var að hefja löndun;
- að lyftaramaður hafði nýverið komið körunum fyrir á bryggjunni. Hann taldi ekkert athuga-vert við starfsemina þrátt fyrir veðurhæð en var hissa á að skipverjar á Þorski SH hefðu ekki tekið eftir hættunni af körunum vegna veðurs;
- að háfjara var þegar slysið átti sér stað;
- að hafnarvörður taldi að leggja hefði átt Þorski SH við fremri löndunarkrana en ekki aftari til að forðast hættu á að kör myndu fjúka.

NEFNDARÁLIT:

Örsök óhappsins er að ekki var gengið frá körunum á bryggjunni í samræmi við veðurhæð þannig að hættu stafaði ekki af þeim.

Nefndin telur að hafnarstarfsmenn eigi að láta viðskiptavinum sína vita um öruggar legur og/eða vara þá við mögulegum hættum sem ekki er hægt að ætlast til að menn geri sér grein fyrir í öllum tilvikum.

Nr. 055 / 04 Hafdis GK 92

7. Fær í skrófu, strandar



Hafdis GK 92. Skipaskr.nr. 5930. Smíðaður: Hafnarfjörður 1978, plast. Stærð: 2,17 brl. 3,71 bt. Mesta lengd: 7,43 m. Skráð lengd: 7,33 m. Breidd: 2,23 m. Dýpt: 0,70 m. Vél: Volvo Penta 1977, 26 kW Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. apríl 2004 var Hafdís GK 92 að grásleppuveiðum við Hraunsnes á Vatnsleysuströnd. Veður: NV 1 m/s og súgur við ströndina.

Þegar verið var að leggja eina trossuna lenti net og teinar hennar í skrófu bátsins með þeim afleiðingum að aðalvél hans stöðvaðist. Bátinn rak að ströndinni, steytti á skeri og lagðist á hliðina. Annar skipverjinn kastaðist fyrir borð en komst að sjálfsdáðum um borð aftur. Skipstjóri náði að ræsa vélina og að kúpla í afturábak og bakka bátinum úr fjörunni áður en vélin stöðvaðist aftur. Dreki var látinn fara og lá báturinn vélarvana fyrir honum og skipstjórinn kallaði eftir aðstoð. Björgunarskipið Sigurjón Einarsson frá Hafnarfirði kom fljótlega á vettvang og dró Hafdís GK til hafnar.

Ekki kom leki að bátinum og við nánari skoðun komu engar skemmdir í ljós, hvorki á bol hans né vélbúnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipverja var einn vinnuflotbúningur um borð í bátinum;
- að sögn skipstjóra náði netið að flækjast á lagningunni í björgunarstigann á skutnum og við það strektist mikið á því. Þegar festan var losuð, skaust net út fyrir borðstokkinn og sögðist í skrófunu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn tók niðri var sú að veiðarfæri fór í skrófu bátsins og stöðvaðist vél bátsins af þeim sökum.

Nefndin bendir sjómönnum á að hafa ávallt legufæri tiltæk þegar verið er að athafna sig með veiðarfæri nálægt ströndinni.

Nr. 067 / 04 Hafbjörg ST 77

8. Tekur niðri og sekkur



Hafbjörg

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. nóvember 2004 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 16. maí 2004 var Hafbjörg ST 77 að taka upp grásleppunet á Húnaflóa. Veður: N 5-7 m/s, dálítill sjór, myrkur og lágskýjað.

Hafbjörg ST fór um kl. 11:00 frá Hólmavík til að taka upp grásleppunet. Seint um kvöldið var lokið við að draga öll netin og ganga frá þeim. Var þá haldið til Hólmavíkur og skipstjórinn gaf skipverjanum fyrirmæli um siglinguna en fór síðan og lagði sig. Skipstjórinn bjóst við að það tæki um fjórar klst að sigla til hafnar miðað við 8 hnúta ferð og átti skipverjinn að vekja hann þegar þeir væru komnir hálfa leið.

Þegar báturinn var kominn á stað 65°45'37N og 21°16'50V, sem er r/v 055° og 0,42 sml frá Þorkelsskeri, tók hann niðri með þeim afleiðingum að mikill leki kom að vélarúmi. Skipstjórinn vaknaði við þetta og sá fljótlega að ástandið var mjög alvarlegt og að Hafbjörg ST myndi sökkva. Hann lét Tilkynningarskylduna vita kl. 01:55, ýtti á neyðarrofa STK og losaði björgunarbátinn. Kl. 02:05 sökk Hafbjörg ST en skipbrotsmennirnir komust á sker vestur af Þorkelsskeri.

Nokkrir bátar voru nærstaddir og var skipbrotsmönnum bjargað um borð í Guðmund Jónsson ST 17 kl. 03:04 án þess að verða meint af.



Skömmu seinna var bátnum bjargað og kom þá í ljós að stýrið hafði rekist niður og gengið aftur með þeim afleiðingum að stamminn spenntist inn að ofan og við það rifnaði gaflinn frá bolnum bæði upp með síðunni og niður. Einnig virtist stamminn hafa rekist í vélina því þó nokkuð sá á henni, t.d. var brotið trissuhjól.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var ekki með réttindi til stjórnunar á bátnum og lítið kunnugur svæðinu. Skipstjórinn vissi það og sagði það alvanalegt að skipverjar skiptu með sér siglingu á þennan hátt þrátt fyrir þessa stöðu. Hann kvaðst hafa sett merkingu við þann stað sem óvanir skipverjar áttu að vekja hann á siglingunni, en ekki talið þörf á því í þetta skiptið;
- að skipstjórinn hafði beðið skipverjann að vekja sig út af ákveðnu nesi en tiltók ekki neinn ákveðinn stað. Skipverjinn tók það sem ákveðið svæði og var ekki að velta fyrir sér ákveðnum stað. Að sögn skipstjórans átti hann að hafa verið vakinn um einni sjómílu áður en óhappið varð;
- að báturinn var á sjálfstýri þegar hann tók niðri. Skipverjinn hafði farið út til að litast um og fá sér frískt loft en var nýkominn inn aftur þegar báturinn lenti á skerinu. Hann kvaðst hafa verið á leið til að vekja skipstjórann;
- að skipverjinn hafði verið vakandi frá því snemma um morguninn, á bilinu 06:00-07:00. Þetta þýðir að hann var búinn að vera vakandi í um það bil 20-21 klst.;
- að hraði bátsins var um 8-9 hnútar þegar hann tók niðri;

- að öll siglingatæki voru í gangi þ.e. ratsjá, GPS og dýptarmælir. Skipverjinn kvaðst þekkja til notkunar tækjanna;
- að báturinn var ekki með neinn afla en var fullur af þungum netum vegna mikils þara og annarra óhreininda. Ekki voru upplýsingar um heildarþunga farmsins;
- að skipverjinn var einungis búinn að vera á þessari grásleppuvertið á bátnum eða um það bil einn og hálfan mánuð.

NEFNDARÁLIT:

Örsök óhappsins var ófullnægjandi varðstaða við stjórnun bátsins á varhugaverðu svæði.

Nefndin átelur skipstjóra að fela réttindalausum og óvönnum manni að annast siglingu bátsins sérstaklega í ljósi þess að hann var lítið kunnugur að staðum.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin telur að þetta mál sýni vel hversu mikilvægt það er að lög og reglur um atvinnuréttindi skipstjórarmanna og varðstöðu séu virt í hvívetna.

Nr 069 / 04 Svanborg VE 52

9. Leki og sekkur við Vestmannaeyjar



Svanborg © Tryggvi Sigurðsson

Svanborg VE 52. Skipaskr.nr. 1320. Smíðaður: Seyðisfjörður 1973, eik. Stærð: 11,7 brl. 15 bt. Mesta lengd: 13,05 m. Skráð lengd: 12,0 m. Breidd: 3,37 m. Dýpt: 1,29 m. Vél: Volvo Penta 1972, 93 kW. Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. maí 2004 var Svanborg VE 52 á siglingu um 3 sjómíllur fyrir austan Bjarnareyjar. Veður: A 7-8 m/s og sjólítið.

Siglt var frá Vestmannaeyjum kl 22:17 og stefnt austur fyrir Eyjar. Siglt var á hægri ferð og verið að snúast í leit að fiskilóðningu. Skipstjóranum fannst skipið vera eitthvað þyngra en venjulega og láta einkennilega. Hann opnaði lúgu niður í vélarrúm og var þá kominn sjór yfir palla.

Hann kallaði á vélstjóran, sem var fram í lúkar og fór hann þegar niður í vélarrúm til að koma lensidælu í gang. Skipstjóri hafði þegar ræst fjarstýrða rafmagnsdælu í vélarrúmi, slegið af vélinni og kúplað frá. Þegar skipverjinn kom í vélarrúm kúplaði hann inn aðal lensidælunni og og fór að svipast um eftir hvar lekinn var. Þá var sjávarhæðin komin upp undir rafal, sem var fremst á bakborðshlið aðalvélar og allar gólfplötur komnar á kaf og sumar farnar að losna úr skorðum vegna sláttar austursins. Eftir að rafallinn var komin á kaf, kæfði vélin á sér auk þess sem loftinntak hennar fór að ná til austursins og sjór komst inn í skolloftsgreinina.

Bakborðs slagsíða kom fljótlega á skipið og í ljós kom að talsverður sjór var einnig kominn í lest. Skipverjum tókst að koma gúmmíbjörgunarbat út bakborðsmeginn, blása hann upp og binda hann í rekkverk. Skipstjóri þrýsti á neyðarrofa sjálfvirka tilkynningaskyldutækisins STK.

Hjálparbeiðni barst TÍV kl. 00:15 þann 25. mars. Neyðarlínan var þegar í stað beðin um útkall á sjóbjörgunarsveit frá Vestmannaeyjum.

Eftir að skipverjar voru komnir í gúmmíbjörgunarbatinn og línan leyst, réru þeir frá bátnum til að verða ekki undir reiðanum þar sem hann var að velta til bakborða. Skipverjar skutu upp neyðarblysi og ræstu neyðarsendi bátsins.

BJÖRGUNARFERLI:

Björgunarfélagi Vestmannaeyja barst útkall klukkan 00:22 og fór björgunarbáturinn Þór úr Vestmannaeyjahöfn kl. 00:26. Þór var búinn að ná skipbrotsmönnum um borð kl. 00:40. Þá var Svanborg VE á hliðinni og skömmu seinna sökk hún niður á skutinn en flaut með stefnið upp þar til björgunarbáturinn Þór hélt til hafnar kl. 01:04.

Skipbrotsmenn voru fluttir á Heilsugæslustöðina í Vestmannaeyjum og fengu að fara heim að lokinni skoðun.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélin var af gerðinni Volvo Penta 180 hö og sett í bátinn 1993. Hún stóð mjög lágt í vélarrúminu og pallarnir neðarlega. Það var því ekki komið mikill austur í skipið um það leyti sem í ljós kom að sjór streymdi inn. Þegar vélstjóri kom niður var austur kominn undir rafalinn bakborðsmegin fremst á vélinni, og reimar á honum farnar að ausa sjónum upp. Þá var farið að gæta bakborðsslagsíðu;
- að þrír botnlokar voru í bátnum. Tveir voru stjórnborðsmeginn, annar í bandabili fyrir aftan gír og fyrir kælisjó vélar og hinn í bandabili við fyrir framan og við hlið gírsins og var fyrir rafmagnsdrifna spúldælu sem var bakborðsmeginn. Lögnin var úr vírofnum gúmmí-barka og lá undir gírin. Loki var á lögninni bakborðsmeginn og var þessi búnaður settur í skipið í maí 2000. Einn botnloki var bakborðsmeginn í bandabili fyrir framan vél og var hann fyrir sjó í spúl- og lensidælu, sem var drifinn með reimum af vél. Á lögninni var skiptikrani til að skipta á sjó eða lensingu;
- að 1993 þegar skipt var um vél var einnig skipt um allar sjó- og lensilagnir ásamt botnloka stjórnborðsmegin fyrir kælisjó vélar;
- að 1996 var skipt um sjölögn frá botnkranan að aðalvél;
- að botnloki bakborðsmegin fyrir framan vél var upprunalegur og frá 1973, en lagnir frá 1993;
- að vélstjóri lokaði ekki fyrir botnloka, en líkur voru á að bakborðs botnlokinn hafi verið lokaður;
- að sögn fyrrverandi eiganda bátsins, sem átti hann í 16 ár, þurfti aldrei að slá nema lítillhátar í skrokkin. Að hans mati virtist báturinn vera vel smíðaður og halda tróðinu vel;
- að lekaviðvörðun var í bátnum og var hún tengd við brunaviðvörðunarkerfið. Hún gaf aldrei til kynna að sjór væri í bátnum, en að sögn vélstjóra hafði búnaðurinn virkað áður. Samkvæmt skoðunarlista Siglingastofnunar Ís-

lands var gerð athugasemd um atriði nr. 2450, „Viðvörðun um sjó í vél“ Hún var sögð ekki í fullkomnu lagi og krafist endurskoðunar án tilskilins frests í skoðunarskýrslum dagsettum 1. september 2001 og 22. janúar 2004;

- að við slíptöku í janúar 2004 var bolur skipsins skoðaður og yfirfarinn. Tekin voru sýni af saum og naglar víða teknir úr og skoðaðir. Niðurstaða skoðunar var að hvergi fannst skemmdur nagli og saumur var „óvenju góður“. Einnig var tróð athugað og fannst los á því við afturstefni og á nokkrum stöðum í botni og bol. Bætt var úr því á hefðbundin hátt með endurnýjun. Leitað var vandlega að ummerkjum maðks í byrðingi og aðeins fundust lifandi liffur neðst í goggbretti, en þær höfðu ekki náð að grafa sig inn að byrðingi. Skipt var um goggbrettið.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga getur nefndin ekki ályktað um orsök óhappsins.

Nefndin telur að alvarlegur brestur hafi orðið í skoðun á búnaði skipsins. Ekki hafi verið gengið eftir því að lekaviðvörðun yrði lagfærð og því hefur nefndin efasemdir um að ástand skipsins hafi verið fullnægjandi.

Nr. 072 / 04 Sæunn HF 82

10. Vélarbilun á miðunum



Sæunn © Gísli Gíslason

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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.

Sæunn HF 82. Skipaskr.nr. 7494 Smíðaður: Plast, Hafnarfirði 2000 Stærð: brl. 5,07. bt. 4,7. Mesta lengd: 7,92 m. Skráð lengd: 7,80 m. Breidd: 2,49 m. Dýpt: 0,98 m. Vél: Volvo Penta 119 kW, 2000. Fjöldi skipverja: 1.

ATVIKALÝSING:

Þann 28. maí 2004 var Sæunn HF 82 á handfæraveiðum á Faxaflóa. Veður: Logn.

Báturinn var á siglingu um 30 sml norðvestur af Hafnarfirði þegar hældrifið bilaði óvænt og án sýnilegra skýringa. Skipverjinn óskaði eftir aðstoð og fór björgunarskip Björgunarsveitar Hafnarfjarðar á staðinn og dró Sæunni HF til hafnar í Hafnarfirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að brotnað hafði úr tannhjólí inni í drifinu;
- að ekkert hafði farið í skrúfuna né að óeðlileg beiting vélarinnar hefði átt sér stað. Fagaðili gat ekki gefið skýringu á hvers vegna tannhjólíð hefði gefið sig;
- að í höfn, hálfum mánuði áður, hafði plastpoki farið í skrúfuna en ekkert hafði bent til að það gæti tengst þessari bilun.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 073 / 04 Hrönn BA 70

11. Sekkur á línuveiðum



Hrönn © Öpkktur

Hrönn BA 70. Skipaskr.nr. 7368. Smíðaður: Hafnarfirði 1992, plast. Stærð: 6 brl. 5,2 bt. Mesta lengd: 7,95 m. Skráð lengd: 7,9 m. Breidd: 2,7 m. Dýpt: 1,53 m. Vél: Yanmar 1992, 113 kW. Fjöldi skipverja: 1.

Gögn : Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. júní 2004 var Hrönn BA 70 að veiðum með fiskilínu um 22 sml. VNV af Blakksnesi. Veður: SV 3 m/sek, lítill vindbára, þoka og skyggni innan við 100 m.

Skipverjinn var að ljúka drætti þegar línin slitnaði á síðasta bala. Hann setti strax út slæðu sem hann hugðist nota seinna til að ná línunni. Eftir að hafa gengið frá afla og á þilfari fór hann í lúkar og hvíldi sig um stund.

Þegar skipverjinn kom út aftur sá hann að taugin í slæðuna lá undir bátinn. Til að fá hana ekki í skrúfunu kúplaði hann að skrúfu, gaf vélinni fullt afl og setti stýrið hart í stjórnborða. Strax tók kröftulega í færið og töluverð stjórnborðsslagsíða kom á bátinn, lunning fór í kaf og sjór flæddi inn í bátinn. Skipverjinn sló þegar af vélinni og kúplaði frá. Hann fór út í bakborðssíðu og beið þar átektu þar til séð var hvort bátinum myndi hvolfa. Hann sá að báturinn byrjaði að rétta sig en jafnframt að síga niður á skutinn og sjórinn flæddi stöðugt inn í hann.

Skipverjinn hraðaði sér í lúkar til að ná í björgunarbúnað og þegar hann snéri til baka, með björgunarbúning og björgunarvesti, braust hann á móti streymandi sjónum. Hann reyndi að setja STK kerfið af stað og taldi sig hafa ýtt á hnappinn, en það fór ekki í gang.

Skipverjinn komst út úr stýrishúsinu og upp á framskipið sem stóð lóðrétt upp úr sjónum og um einn þriðji af stýrishúsinu var kominn í kaf. Tókst honum greiðlega að losa gúmmíbjörgunarbátinn á þaki stýrishússins og blása hann upp. Hann komst í björgunarbúninginn þar sem hann stóð á framskipinu og kom sér síðan í gúmmíbjörgunarbátinn. Hrönn BA lagðist á stjórnborðshlið þegar hún sökk.

BJÖRGUNARFERLI:

Hrönn BA 70 hvarf af skjá STK kl. 06:05 og þá á stað, 65°45'49" N og 25°09'40" V. Reynt var að hringja í bátinn, TFV og Sighvatur GK 57 kölluðu á VHF rás 16 og 9 en án árangurs.

Kl. 07:10 barst „cospas/sarsat“ skeyti með staðsetningu 65°45'2"N og 25°06'6"V. Landhelgisgæslunni var gert viðvart og strax var nálægt varðskip sent áleiðis á staðinn. Önnur skip voru á svæðinu og kl. 07:40 var það gangmesta fengið til að athuga ástandið.

Kl. 08:22 lét Ríkey SH 405 vita að skipbrotsmanninum af Hrönn BA 70 hafi verið bjargað heilu og höldnu. Haldið var með hann til Patreksfjarðar og komið þangað kl. 10:05.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn náði ekki að setja STK kerfið í gang. Hann taldi, eftir á að hyggja, að í flýtinum út úr stýrihúsinu hafi hann ekki tekið plasthlífina af sem er yfir hnappnum á tækinu. Á sama tíma kvaðst hann litið á klukkuna í stýrihúsinu, hún sýndi tímann, 05:40;
- að taugin í slæðuna var samansett úr 2x90 fm eða samtals um 330 m, 8 mm filmuköðlum með 1500 kg slitþoli. Taugin á slæðunni var fest í spilið og lá um rúllu aftur og undir kjöl. Hún myndaði um 75° horn frá kjöllinu. Dýpi á þessum stað var um 85 m;
- að á bolnum, þar sem taugin hafði legið um, var hæll á botni úr stálskúffu og lítið slingubretti á síðunni Hællinn náði á annan metra fram á kjölinn og var gegnumboltaður þvert í gegnum hann. Skipverjinn taldi litlar líkur á að slæðan hafi verið föst á slingubrettinu. Hann taldi frekar að hún hafi verið föst á hælnum eða fyrir framan hann;
- að vaxandi norðurfall var frá upp úr miðnætti til rúmlega 06:00. Kl. 05:00 lá straumur til NV og hraði hans um 1 hnútur. Stærsti straumur var tveimur dögum seinna. Báturinn lá því við fasta slæðuna, bæði undan straumi og vindi;
- að samkvæmt upplýsingum frá skipverjanum var eftirfarandi afli, veiðarfæri og búnaður um borð í bátinum (sjá töflu);
- að báturinn var af gerðinni Skel 80 D, mikill þungi var kominn um borð og friðborð minnkad. Samkvæmt upplýsingum frá Siglingastofnun Íslands var ekki til viðurkenningarskírteini fyrir bátinn en það var til fyrir systurskip hans. Samkvæmt því má hleðsla ekki fara yfir 3100 kg.
- að lestarlúga var ekki skálkuð og opnaðist þegar skipið lagðist á stjórnborðssíðuna. Eftir var að ganga endanlega frá afla í lest;
- að vélarrúm var lokað með þéttum hlerum í þilfarinu. Öndun úr því var leidd, í tveimur stök-

Fjöldi eininga	Tegund einingar	Þyngd á einingu	Samtals þyngd
18	Balar með 500 krókum af 5.5 mm línu	31,00	558
4	Færi 60 fm, 8 mm	6,25	25
4	Færi 90 fm, 8 mm	9,5	38
7	Sökkur	10	70
500	Olía	0,9	450
0	Vatn	1	0
	Spil, dráttarkarl og rúlla, áætlað		120
	Skipverji og persónu búnaður, áætlaður		120
	Annar ótalinn búnaður áætlað		50
6	380 l kör full af fiski í lest	320	1920
3	300 l kör full af fiski	250	750
	Laus fiskur í lest, ágiskun		875
1	380 l kar full af fiski á þilfari	320	320
	Samtals áætluð þyngd á afla og búnaði		5.296

um, undir borðstokkum fram og upp með stýris-húsi og endaði upp undir þaki eða um 180 sm frá þilfari;

- að skipverjinn taldi að báturinn hafi sokkið þegar ljóri á lúkarum sprakk út. Báturinn maraði nokkurn tíma með stefnið upp úr áður en hann sökk;
- að þegar skipverjinn kom upp í bátinn tók hann eftir einhverju uppi í þakinu sem hann taldi að væri neyðarsendir bátsins. Þegar hann hélt að hann væri að ræsa hann kviknaði ljós í bátinum. Eftir skamma stund áttaði skipverjinn sig á hvar neyðarsendirinn var og gangsetti hann;
- að skipverjinn vildi koma á framfæri þeirri skoðun sinni að mikilvægt væri að staðsetja sjósleppiloka björgunarbáta að aftanverðu en að sleppisylgjan væri höfð að framanverðu. Benti hann á að mjög algengt væri að smábátar sykkju niður á skutinn fyrst og flytu oft um stund vegna loftsföfnunar í stefni. Væri því sjósleppilokinn vart kominn á nægjanlegt dýpi til að losa bátinn ef hann væri staðsettur að framanverðu. Þá væri erfitt að ná til sleppisylgjunnar ef hún er höfð að aftanverðu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins má rekja til ofhleðslu og vanmats á aðstæðum. Nefndin telur að allar aðstæður svo sem fall, vindur, lega og festa slæðunnar ásamt mikið skertu friðborði hefði átt að kalla fram varlegri beitingu vélarafis.

Nr 074 / 04 Máni ÁR 70

12. Skipverji slasast á hendi við neta-veiðar



Mánii © Hafþór Hreiðarsson

Máni ÁR 70. Skipaskr.nr. 1829. Smíðaður: Svipjóð 1987, plast.
Stærð: 10,9 brl. 16,1 bt.
Mesta lengd: 11,88 m.
Skráð lengd: 11,78 m.
Breidd: 3,74 m. Dýpt: 1,2 m.
Vél: Volvo Penta 1987, 113.
kW Fjöldi skipverja: 3.

Gögn: Lögregluskýrsla Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. nóvember 2004 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 2. maí 2004 var Máni ÁR 70 á netaveiðum um eina sjómílu suður af Hafnarnesi við Þorlákshöfn. Veður: Hægviðri, sjólaust.

Verið var að draga inn færið á síðasta netinu þegar einn skipverji lenti með vinstri hendi inn á netaspilið. Hendi skipverjans fór hálfan hring inn á spilið og klemmdist hún á milli netateins og spils. Spilið stöðvaðist þegar hendir lenti á öryggisstöng hinu megin við spilið.

Lokið var að draga netið og siglt síðan til Þorlákshafnar þar sem skipverjinn skoðaður og kom þá í ljós að hendir var óbrotin en hafði tognað illa, marist og bólgnað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að færið var við það að fara hring á spilinu og ætlaði skipverjinn að freista þess að koma í veg fyrir það en við það festist vettlingurinn hans;
- að öryggisstöngin kom í veg fyrir að ekki fór verr;
- að skipverjinn var vanur á netaveiðum. Hann hafði verið þrjár vertíðar á þessum bát.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er að skipverjinn hugðist grípa inn í þegar veiðarfæri ókláraðist á spili. Nefndin áréttar fyrri álit sín um að sjómenn setji ekki hendur í veiðarfæri sem óklárast í fullri hífingu heldur stöðvi hífingu áður en til aðgerða er gripið.

Nr. 080 / 04 Stígandi ÍS 181

13. Skipverji drukknar í höfn



Stígandi

Stígandi ÍS 181. Skipaskr.nr. 6732. Smíðaður: Hafnarfirði 1986, plast. Stærð: 3,8 brl. 4,1 bt. Mesta lengd: 7,91 m. Skráð lengd: 7,82 m. Breidd: 2,17 m Dýpt: 1,17 m. Vél: Sole 1986, 23 kW. Fjöldi skipverja: 1.

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS.

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 22. júní 2004 var Stígandi ÍS 181 í höfn á Þingeyri. Veður: Gott, aðfall.

Skipverjinn hafði lokið löndun úr bátnum við ytri hafnargarðinn og síðan fært hann milli bryggja, um 140 m, til að taka eldsneyti við vesturhlíð innri hafnargarðsins í höfninni.

Tveir ungir drengir veittu því athygli nokkru síðar að maður flaut örendur í sjónum skammt frá bryggjunni og létu þeir þegar vita.

Í ljós kom að þetta var skipverji Stíganda ÍS. Læknir kom á staðinn kl. 19:19 og úrskurðaði hann að látinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt vigtarnótu var afli Stíganda veginn kl. 17:38;
- að báturinn hafði verið tryggilega bundinn við keðju að framan milli dekkja á bryggjunni en ekki nægjanlega að aftan. Ekki voru nein merki þess að hinn látni hafi verið búinn að fara í land. Ekki hafði verið átt við eldsneytis-slöngu í landi;
- að við krufningu kom í ljós að um drukknun var að ræða.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en orsök slyssins eru ókunn.

Nr. 088 / 04 Ás HF 146

14. Skipverji slasast við skrúfuöxul

Ás HF 146. Skipaskr.nr. 5870.
Smiðaður: Hafnarfjörður 1978,
fura og eik. Stærð: 2,75 brl.
2,82 bt. Mesta lengd: 6,81 m.
Skráð lengd: 6,59 m.
Breidd: 2,10 m. Dýpt: 1,09 m.
Vél: Yanmar 1997, 16,10 kW
Fjöldi skipverja: 2.

Ás © Lögreglan

Gögn: Lögregluskýrsla. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. apríl 2004 var Ás HF 146 á leið til hafnar í Sandgerði. Veður: A 13-15 m/s.

Skipverjar fóru í blíðskaparveðri um eða upp úr hádegis að vitja um grásleppunet norðan megin við sundið. Seinna um daginn hafði farið að hvessa af austri og hættu þeir því veiðum og héldu til hafnar.

Annar skipverjinn var við stjórn bátsins en hinn sat fyrir aftan stýrishúsið. Vegna veðurs gaf mikið á bátinn þannig að hann hálfyllti af sjó. Ein sjálfvirk sjóðæla var í bátinum og þegar skipstjórinn opnaði vélarlúguna í stýrishúsinu sá hann að hún hafði ekki undan þar sem þari og annar sjávargróður hafði komist í sigtið. Hann lét hinn skipverjann vita sem hóf dælingu með handdælu fyrir aftan stýrishúsið.

Skipstjórinn setti stefnuna upp í veðrið og reyndi að hreinsa úr sigtinu með því að kafa með vinstri hendina að því. Við það festist úlpuerminn í sveigjutenginu á öxlinum með þeim afleiðingum að skipstjórinn dróst til og lenti með hægri fótinn á milli öxulsins og bátsins. Við þetta kæfði vélinn á sér.

Skipstjórinn öskraði upp og missti meðvitund um stund. Skipverjinn aftur á kom að honum og sá hvar skipstjórinn lá yfir öxlinum og yfir vélinni.

Hann kallaði á nærstaddan bát, Eyjólf Ólafsson KE 100, sem kom strax til aðstoðar. Slasaði var fluttur yfir í hinn bátinn sem sigldi með hann til lands.

Slasaði var fluttur á sjúkrahús og þar kom í ljós að hann hafði þríbrotnað á lærlegg auk þess að vera með sár á vinstri hendi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að veðurstofan hafði spáð þessari breytingu á veðri;
- að óhreininndin sem komust í sigtið voru úr grásleppunetunum. Að mati skipstjórans var ekkert við því að gera;
- að báturinn átti einungis eftir um 10 mín siglingu til hafnar;
- að skipverjar höfðu ekki látið vita í land um aðstæður;
- að báturinn var ekki búinn sjálfvirkri tilkynningaskyldubúnaði;
- að samkvæmt upplýsingum frá TSK hafði báturinn verið síðast tilkynntur til hafnar ó árum áður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er sú að slasaði fór með hendina að öxli á snúningi.

Nefndin átelur skipstjóra fyrir að hafa ekki sinnt Tilkynningaskyldu íslenskra skipa.

Nr. 102 / 04 Fjarki ÍS 44

15. Leki og sekkur

Fjarki ÍS 44. Skipaskr.nr. 6339
Smiðaður: Hafnarfirði 1979,
plast. Stærð: 5,88 brl. 5,75 bt.
Mesta lengd: 8,70 m.
Skráð lengd: 8,60 m.
Breidd: 2,51 m. Dýpt: 1,45 m.
Vél: Volvo Penta 1995,
119 kW. Fjöldi skipverja: 1.

Fjarki © Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. ágúst 2004 var Fjarki ÍS 44 á handfæraveiðum austur af Veiðileysufirði. Veður: NA 3-5 m/s, skýjað, lítill sjór og 11-12° hiti.

Fjarki ÍS fór frá Norðurfirði á milli kl. 08:00 og 09:00 um morguninn. Eftir að hafa leitað fyrir sér með veiði á svæðinu reyndi skipverjinn út af Gjögri og síðan Veiðileysufirði. Hann tók eftir því að báturinn var orðinn óeðlilega siginn að aftan og þegar skipverjinn athugaði niður í vélarúm sá hann að það var orðið hálf fullt af sjó og farið að leka yfir rafgeyma.

Skipverjinn klæddist björgunarbúningi, sjósetti gúmmíbjörgunarbát án þess að blása hann út strax og ýtti á neyðarhnapp STK kl. 15:33 á stað, 65°55'40"N og 21°08'50"W. Eftir þetta reyndi hann að athuga lekann, athugaði botnloka og sjóleiðslur en án þess að sjá eitthvað athugavert. Á þessum tíma tók hann eftir því að sjór var einnig kominn í lest. Skipverjinn ákvað að yfirgefa bátinn, sem var þá orðinn mikið siginn og kominn með stjórnbörðshalla.

BJÖRGUNARFERLI:

Starfsmenn TSK höfðu verið í sambandi við skipverjann auk þess sem stjórnstöð Landsbjargar og þýrta Landhelgisgæslunnar voru sett í viðbragðstöðu. Haft var samband við nærstadda báta og komu tveir bátar á staðinn um kl. 16:12, Björk Hauks ÍS 127 og Eyjólfur Ólafsson KE 100. Þá var Fjarki ÍS aðeins með stefnið upp úr sjó.

Skipverjanum af Fjarka ÍS var bjargað úr gúmmíbjörgunarbátum um borð í Björku Hauks ÍS kl. 16:24 og hélt hún síðan áleiðis til Drangsnes. Skipverjar á Eyjólfvi Ólafssyni KE settu taug í Fjarka ÍS og höfðu dregið hann í um 10-15 mín þegar hún slitnaði og báturinn sökk á stað, 65°56'04N og 21°11'624V um kl. 17:30, á um 30 fæðma dýpi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipverjans tók öll atburðarrásin um borð í Fjarka ÍS um 10-15 mín. Hann var búinn að vera um hálf tíma á veiðum á þessum

stað þegar hann varð lekans var. Afli um borð var um 800-1100 kg. Aðalvél var ekki í gangi;

- að í vélarúmi var sjálfvirkur dælubúnaður með flotröfa. Skipverjinn gerði sér ekki grein fyrir hvort hann virkaði eða hvort hann hefði sett dæluna strax af stað. Hún dældi í nokkrar mínútur áður en rafmagnið fór af. Rafmagnsdæla var í lest og önnur lítil handdæla var um borð. Skipverjinn hafði ekki orðið var við leka áður;
- að ekki var lekaviðvörðun í bátum;
- að opið var á milli rýma eftir lagnaleiðum;
- að ekki er vitað til að báturinn hafi orðið fyrir ytri áföllum sem gætu skýrt ástæður lekans;
- að athugasemdir voru í skoðunarskýrslu Siglingastofnunar um að „endurnýja þýrfti spúlsöngu upp fyrir hleðsluvatnslínu“.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga treystir nefndin sér ekki til að álykta um orsök lekans.

Nr. 113 / 04 Bjarni G. BA 8

16. Strandar þegar stjórnandi sofna



Bjarni G. © Þorgeir Baldursson

Bjarni G BA 8. Skipaskr.nr. 7070. Smíðaður: Hafnarfirði 1988, plast. Stærð: 6,1 brl. 4,97 bt. Mesta lengd: 7,98 m. Skráð lengd: 7,88 m. Breidd: 2,58 m Dýpt: 1,6 m. Vél: Volvo Penta 1988, 147kW. Fjöldi skipverja 2.

Gögn: Lögregluskýrsla Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. júlí 2004 var Bjarni G BA 8 að koma úr veiðiferð til Patreksfjarðar. Veður: Hægviðri, sjólit: ið og bjart.

Skipverjar höfðu farið til handfæraveiða frá Patreksfirði um kl. 04:30 um morguninn og haldið suður fyrir Bjargtanga. Þeir hættu veiðum um kl. 18:30 og héldu til baka til sömu hafnar.

Skipverjar skiptu með sér vöktum á siglingunni og tók annar fyrstu vakt norður fyrir Bjargtanga. Skipverjinn sem tók þá við átti að ræsa hinn þegar um 10-15 mín væru eftir til Patreksfjarðar.

Skipverjar hrukku upp við mikinn hávaða þegar báturinn strandaði í svokölluðum „Vatnskrók“ rétt við höfnina á Patreksfirði. Skipverjar náðu bátnum strax af strandstað, komust inn í höfnina og lönduðu.

Báturinn var síðan tekinn á land til skoðunar og þá kom í ljós að skemmdir voru á honum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sjóferð bátsins þar til hann strandaði var um það bil 17 1/2 klst;
- að sá sem var við stjórn bátsins þegar hann strandaði hafði sofnað;
- að skipverjinn hafði lítið sofið í ferðinni og hafði sofið um það bil 5-6 klst. áður en ferðin hófst;
- að skipverjinn sem var við stjórn bátsins þegar hann strandaði hafði ekki skipstjórnarréttindi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er sú að stjórnandi bátsins sofnaði.

Nefndin bendir á að þegar bátum er siglt skal þess ávallt gætt að þeir sem standa vaktina séu nægjanlega hvíldir til að takast á við skyldur sínar.

Nefndin átelur að réttindalausum manni var falin stjórn bátsins.

Nr. 116 / 04 Bárður SH 181

17. Leki kemur að vélarrúmi í höfn



Bárður SH 181. Skipaskr.nr. 1954. Smíðaður: Akureyri 1988, plast.
Stærð: 9,76 brl. 9.98 bt.
Mesta lengd: 10,46 m.
Skráð lengd: 10,21 m.
Breidd: 3,09 m. Dýpt: 1,20 m.
Vél: Ford Sabre, 88 kW, 1988.

Bárður © Jón Sigurðsson

Gögn :Gögn RN. Sljósmyndir.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 28. september 2004 lá Bárður SH 88 í Arnarstapahöfn. Veður: S 8 m/s.

Eigandinn sem jafnframt var skipstjóri var að hagræða landfestum og gangsetti vél í þeim tilgangi. Að því loknu yfirgaf hann bátinn eða um kl. 18:00.

Um kl. 23:00 varð hann þess áskynja að báturinn var orðinn mjög siginn að aftan og kom í ljós að sjór var kominn í vélarrúmið. Náði sjórinn þá upp í skolloftsgrein aðalvélar. Kallað var eftir aðstoð frá slökkviliði með dælur og eftir að dælt hafði verið úr bátnum var hann tekinn á land.

Við skoðun kom í ljós að leki var með skutpípu, þar sem öxulþétti (gúmmífóðring) hafði gengið fram á öxulinn og færst fram af henni. Töluverðar skemmdir urðu á bátnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að til stóð að taka bátinn á land en upptöku var frestað þar sem upptökubúnaður var ekki til staðar;
- að báturinn hafði legið lítið notaður í um þrjá mánuði;
- að öxulþéttið var um 30 sm hulsu með gúmmíhosu sem gengju yfir öxulinn og utan um hana

var koparfóðring. Á aftari hluta fóðringarinnar var klemma og tvöfalt „kastala“ stykki sem átti að varna því að hosan snérist. Fremri hluti fóðringarinnar endar í ró til herslu á tölgar-pakkningu í miðju pakkningarhúsinu;

- að greinileg spanskgræna var á stút stefnis-rörsins þar sem gúmmihosan gekk upp á;
- að um tveimur vikum áður en bátnum var lagt í júní þurfti að herða á áspétti vegna leka.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var leki með skutpípu.

Nr. 119 / 04 Gunna ÍS 419 / Gunnar Leós ÍS 63

18. Ásigling á miðunum



*Gunna ÍS 419 Skipaskr.nr. 7533.
Smíðaður: Plast.
Akranesi, 2003.
Stærð: brl. 6,1 bt. 4,1.
Mesta lengd: 8,53 m.
Skráð lengd: 7,25 m.
Breidd: 2,52 m. Dýpt: 1,78 m.
Yanmar, 257 kW, 2003.
Fjöldi skipverja: 2.*



*Gunnar Leó ÍS 96.
Skipaskr.nr. 7428.
Smíðaður: Plast, Hafnarfirði,
1995. Stærð: brl. 6,2 bt. 4,9.
Mesta lengd: 8,59 m.
Skráð lengd: 7,81 m.
Breidd: 2,58 m. Dýpt: 1,63 m.
Vél: Volvo Penta, 119 kW,
1995 Fjöldi skipverja: 2.*

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. ágúst 2004 voru Gunnar Leó ÍS 96 og Gunna ÍS 419 á handfæraveiðum um 20 sml. austur af Hornbjargi Veður: Hægviðri og bjart.

Á milli kl. 20:00-21:00 ætlaði skipstjóri á Gunnu ÍS að færa sig til á svæðinu og hafði sett á ferð og stefnu. Hann setti sjálfstýringu á, yfirgaf stjórn-völinn og fór niður til að fá sér hressingu. Þá

hringdi skipstjóri Gunnars Leó ÍS í skipstjóra Gunnu ÍS og hófu þeir spjall saman. Meðan á samtalinu stóð tók skipstjóri Gunnars Leó ÍS eftir því að Gunna ÍS stefndi á sig og kallaði það upp í símann. Skipstjóri Gunnu ÍS stökk þegar til og beytti vél á fulla ferð afturábak en komst þó ekki hjá árekstri. Gunna ÍS lenti með stefnið á aftur-hluta Gunnars Leó ÍS.

Ekki urðu skemmdir á Gunnu ÍS og í fyrstu var talið að ekki hefðu heldur orðið skemmdir á Gunnari Leó ÍS. Bátarnir héldu áfram veiðum eftir atvikið. Síðar kom í ljós að gat kom á flotkassa á skuti Gunnars Leó ÍS og annar mótörpúði rifnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri Gunnars Leó ÍS taldi að 10-15 m hafi verið á milli bátanna þegar hann varaði skipstjóra Gunnu ÍS við. Taldi hann að hraði Gunnu hefði verið um 10-12 hnútar áður en slegið var af. Hann sagði einnig að snarræði skipstjórans á Gunnu ÍS hefði komið í veg fyrir að enn ver fór, þar sem stefna Gunnu ÍS hafði verið beint inn í miðja síðu hans áður en grip-ið var inn í;
- að sögn skipstjórans á Gunnari Leó ÍS taldi hann sig hafa séð hinn skipverjann á Gunnu ÍS hálf sofandi í skipstjórastólnum. Háseti á Gunnu ÍS kvaðst hafa verið í koju og staðfesti skipstjóri það;
- að skipstjóri Gunnu ÍS sagðist hafa verið við stjórn en farið af stýrisvakt og fengið sér kaffi;
- að sögn skipstjórans á Gunnu ÍS taldi hann sig hafa sett inn stillingu fyrir sjálfstýringu en eftir óhappið hafi hann séð að hún var ekki inni. Hafði hann ætlað að halda frá Gunnari Leó ÍS en þess í stað hélt báturinn í gang-stæða stefnu. Eftir þetta kvaðst hann hafa orðið var við að hnappurinn sem notaður var við að kúpla inn sjálfstýringuna væri varhugaverður, ýta þyrfti vel á hann svo að hann virkaði;
- að hvorugur aðilar tilkynntu um atvikið eins og skylt er lögum samkvæmt.

NEFNDARÁLIT:

Orsök árekstursins er yfirsjón, ófullnægjandi varð-staða og þar með brot skipstjóra Gunnu ÍS á sigl-ingareglum.

Nefndin átelur báða aðila harðlega fyrir að tilkynna ekki um atburðinn í samræmi við lög um rannsóknir sjóslysa.

Nr. 125 / 04 Guðbjartur SH 45

19. Siglir stjórnlaust í höfn og skemmist



Guðbjartur © Jón Sigurðsson

Guðbjartur SH 45. Skipaskr.nr. 2574. Smíðaður: Plast, Hafnarfirði 2003.
Stærð: 11,3 brl. 14,7 bt.
Mesta lengd: 11,41 m.
Skráð lengd: 11,37 m.
Breidd: 3,67 m. Dýpt: 1,46 m.
Vél: Caterpillar, 253 kW, 2003 Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. október 2004 var Guðbjartur SH 45 við Miðgarð í Skagastrandarhöfn.

Löndun afla var lokið og voru skipverjar á bryggjunni við þrif. Annar skipverjanna ákvað að fara um borð með slöngu sem hann ætlaði að nota til að spúla bátinn. Þegar hann var kominn með slönguna um borð náði hann ekki nógu miklum slaka á hana því hún var föst undir kari á bryggjunni. Fór hann því upp á bryggju aftur til að greiða úr slöngunni og þegar hún kom undan karinu kom fullur kraftur á slönguna. Endi slöngunnar fór að slást til við aukinn vatnsþrýsting og stakktst endinn á milli rekkverksins og olúgjafarinnar og setti olúgjöfina á fulla ferð áfram. Við þetta sleit báturinn landfestarnar og sigldi stjórnlaust inn á milli Arnars HU 1 og bryggjunnar.

Urðu verulegar skemmdir á Guðbjarti SH en aðrar skemmdir voru ekki sjáanlegar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fyrir ofan stjórnækin var hlífðarplata en eftir óhappið var smíðaður lokaður skápur utan um þau.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir á mikilvægi þess að stjórnæki úti á þilfari séu tryggilega varin.

Nr. 139 / 04 Stella NK 12

20. Vélarbilun



Stella © Halldór Ármannsson

Stella NK 12. Skipaskr.nr. 2669. Smíðaður: Hafnarfirði 2004, plast.
Stærð: 11,9 brl. 11,9 bt.
Mesta lengd: 11,07 m.
Skráð lengd: 10,99 m.
Breidd: 3,17 m. Dýpt: 1,26 m.
Vél: Cummins 302 kW, 2004. Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. nóvember 2004 var Stella NK 12 á siglingu fyrir suðurströndinni. Veður: ASA 6 til 8 m/sek.

Stella NK var nýr bátur og í sinni fyrstu ferð til heimahafnar Vegna veðurs var siglt á minnkaðri ferð. Þegar báturinn var um 2 sml. suður af Skarðsfjöruvita varð skipverjinn var við að gírinna vann ekki undir álagi. Hann gat ekki áttað sig á biluninni, stöðvaði vélina og kallaði eftir aðstoð. Skipverjinn setti út bæði akkeri sem minnkaði rek en það var ekki nóg til að stöðva það alveg.

Þegar Stella NK 12 hafði rekið á aðra klukkustund í átt að ströndinni kom Sæmundur GK 185 og dró hana vestur undir Dyrhólaey. Þar tók dráttarskipið Lóðsinn við og fór með Stellu NK til Vestmannaeyja.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að framan við vélina var „V-gír“, af ZF gerð og skrúfuöxullinn lá því undir vélinni þar sem hann kom út úr gírhúsinu. Öxullinn sást því ekki;

- að við skoðun kom í ljós að driföxullinn, sem kom aftur úr gírnum var brotinn á milli flangs og gírs. Þegar skrífuöxullinn var sveigjumaeldur kom fram sveigja við flangsinn;
- að eftir upptöku á bátnum var ekkert að sjá á bol eða skrífubúnaði sem bentu til utanaðkomandi áfalla;
- að driföxullinn var sendur til framleiðanda til skoðunar.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 140 / 04 Sædis SH 138

21. Skipverji slasast við fall



Sædis © Alfons Finnsson

Sædis SH 138. Skipaskr.nr. 6582.
Smíðaður: Flateyri 1983, plast.
Stærð: 4,6 brl. 4,1 bt.
Mesta lengd: 8,14 m.
Skráð lengd: 7,79 m.
Breidd: 2,18 m.
Dýpt: 1,46 m. Vél: Yanmar 1997,
140 kW. Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. júlí 2004 var Sædis SH 138 á reki um 8 sml suður af Arnarstapa. Veður: SSV 8 m/sek., vestan sjór og þung undiralda.

Skipverjar voru úti á þilfari að huga að veðri og stóð annar þeirra bakborðsmegin við vélarkappann þar sem á stóð þvottakassi. Alda kom undir bátinn og hallaði skipverjinn sér að þvottakassanum sem hrökk úr skorðum, rann út í stjórnbörðssíðu og skipverjinn fylgdi á eftir og féll á kassabrunina og fann til verkja í vinstri síðu.

Haldið var til hafnar en slasaði sá ekki ástæðu til að leita læknis fyrr en daginn eftir og reyndist hann þá rifbeinsbrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þvottakassinn var samansettur úr tveimur 90 lítra fiskibökkum. Hann sat í skorðum á vélarkassanum og mun hafa legið á hliðinni í þeim. Skorðurnar sem voru listar, um 1,5 sm á hæð, nýttust því ekki sem skyldi vegna ávalra brúna þvottakassans.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að þvottakassinn var ekki sjóbúinn sem skyldi.

Nefndin brýnir fyrir mönnum að hafa ekki hluti, sem ógna öryggi þeirra, lausa á sjó.

SLYS Á NETA, SKEL- OG NÓTABÁTUM

Nr. 001 / 04 Eldhamar GK 13

1. Skipverji missir fót við netalögn



Eldhamar © Kristján Kristinsson

Eldhamar GK 13. Skipaskr.nr. 1000. Smíðaður: Flekkefjord Noregi 1966, stál.
Stærð: 229.5 brl. 251.0 bt.
Mesta lengd: 35.14 m.
Skráð lengd: 31.68 m.
Breidd: 7.6 m Dýpt: 3.95 m.
Vél: Lister Blackstone 660 kW,
2-1966 Fjöldi skipverja: 7.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. maí 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. janúar 2004 var Eldhamar GK 13 að leggja þorskanet um 5 sml vestur af Garðskaga. Veður: VSV 10 m/s og dálítill sjór.

Fyrr um daginn höfðu allar trossur verið dregnar inn suður af Krísuvíkurbjargi og siglt norður í Garðsjó. Búið var að leggja þar eina trossu á 50 til 60 metra dýpi og verið að klára lagningu á annarri. Einn skipverja lét seinni drekkann fara

þegar netin og sjertinn höfðu runnið út. Færisbugt lá fram af netabingnum og fram á þilfarið og veitti skipverjinn því ekki athygli fyrr en hún hertist að fæti hans og dró hann aftur á garðinn (netabinginn) og áleiðis fyrir borð. Hann kallaði á hjálp og komu allir þrír skipverjar á þilfarinu honum til hjálpar, ásamt því að skipstjóri setti vélarafli á fullt aftur á bak til að stöðva skipið. Tveir skipverja héldu honum og sá þriðji snéri frá og náði í hnif, en áður en hann komst að til að skera á færið, utan borðstokks, slitnaði vinstri fótur skipverjans af, fyrir ofan ökkla. Hægri fóturinn var enn fastur í færinu ásamt því að fætur annars skipverja höfði einnig flækst í færið. Skipverjinn með hnifinn komst að færinu fyrir utan skipverjann og gat skorið það og losað hann.

Skipverjar náðu að stöðva blæðingu og komu hinum slasaða í skjól inn í stjórnbörðsgang. Skipstjórinn kallaði eftir aðstoð þylu og fékk upplýsingar hjá lækni um meðferð og umbúnað sársins. Búið var um sárið með saltvatnsupplausn og umbúðum en engin deyfilyf fundust í skipinu. Hinn slasaði var fluttur til lands með þylunni eftir að læknir hafði svæft hann og búið hann til ferðarinnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ellefu trossur voru bakborðsmegin á þilfarinu þegar komið var á miðin og lagning hófst. Allir drekar voru hengdir á skjólborðið fyrir framan trossurnar, sá aftasti um 6 m framan við reisu og í þá var lásaður um meters langur keðjubútur. Milli trossanna var breitt þéttriðið net til að skilja á milli þeirra en náði ekki fremst á binginn. Blýteinarnir voru því óvarðir og gátu hugsanlega villt mönnum sýn að réttum færähöndum;
- að seinna færið var 60 faðma langt, hringað niður á millinetið og var því undir netum trossunnar og kom ekki í ljós fyrr en þau voru farin fyrir borð. Færähöndin mun hafa verið undir blýteininum. Fyrri færið var hringað ofan á netin og millinetið kom yfir það. Færin voru bæði hnýtt í keðju hvers dreka fyrir sig;
- að annar endi sjertans (stutta færið) var hnýttur í blýtein netsins og hinn í keðju drekans með færinu. Að öðru leiti var hann hringaður niður undir eða yfir færið eftir því hvort um fyrri eða seinna var að ræða;
- að bauja og belgir á fyrri færinu voru geymd fyrir aftan trossurnar á svæði fyrir framan reisu en bauja og belgir á seinna færi voru geymd fram á þilfarinu fyrir framan eða við hlið drekana;
- að fjórir skipverjar sáu um lögnina á þilfari ásamt skipstjóra sem hafði góða yfirsýn yfir þilfarið úr glugga í stjórnbörðsbrúarhorni;
- að einn skipverji stóð aftan við trossubinginn þar sem hann hafði umsjón með fyrri baujunni og kom henni fyrir borð. Hann hafði einnig umsjón með lögninni og þurfti því að hafa hönd á flotteininum ef hann slægist fram fyrir blýteininn. Annar skipverji stóð á úrgreiðsluborðinu og hafði yfirsýn með lögninni ásamt því að gæta að því að riðillinn færi ekki flæktur út. Þriðji skipverjinn setti fyrri færið fast og hélt við það eftir að baujan var farin og beið eftir að skipstjóri væri sáttur með lagningarstað og stefnu og gæfi merki um að losa. Eftir það tók hann til síðari baujuna, belgina og hundinn og kom því fyrir í aðgerðarkassa;
- að skipverjinn sem slasaðist sá um að láta drekana fara. Hann tók fyrri drekan til á borðstokkinn og beið eftir að færið færi. Hann tók til seinni drekan á meðan netin runnu fyrir borð, setti keðjuna á borðstokkinn og hagræddi drekanum þannig að hann væri klár;
- að fyrir framan trossuna stóðu þétt saman hinn slasaði og skipverjinn sem sá um að taka til seinni baujuna. Hinn slasaði telur að þessi aðstaða hafi hugsanlega byrgt honum sýn auk þess sem lýsing niður á þilfarið var slæm. Skipstjórinn taldi hinsvegar lýsinguna á þilfarið góða;
- að ekki er ljóst hvort sjertinn hafi flækst í færið og kastað því fram þegar drekin var látinn fara. Einnig er óljóst hvort bugtir hafi kastast fram á þilfarið við lögnina;
- að engin deyfilyf voru um borð í skipinu. Að sögn skipstjóra áttu þau að vera til og höfðu verið til staðar um haustið falin fyrir þjófum. Hann sagði að algengt væri að brotist væri

inn í skipin og lyfjum stolið. Hann áleit að svo hafi verið í þetta skipti;

- að engar skriflegar verklagsreglur voru um lögn neta og unnið var eftir munnlegum vinnureglum. Svo virtist sem breytingar á verklagi gætu fylgt nýjum skipverjum án þess að um þær vari sérstaklega fjallað;
- að áður en skipverjar festust í færinu lágu 10 færaendar hnýttir í baujuböndin, 9 sjertaendar og 9 færaendar hnýttir í drekakeðjurnar fram úr netagarðinum. Í þessu umhverfi stóðu skipverjar á þilfarinu eftir að þeir höfðu látið drekan fara;
- að sögn skipstjóra er búið að breyta skipulagi og eru nú öll færi lögð niður aftar á hverja trossu fyrir sig. Aðrar breytingar voru ekki talðar til bóta.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins má annað hvort rekja til slæmrar staðsetningu seinna færins eða óvarkárni við niðurlagningu þess.

Nefndin ítrekar mikilvægi þess að skipverjar gæti fyllstu varúðar við lagningu neta.

ÁBENDINGAR:

Nefndin beinir því til skipstjórnenda að hafa reglulegt eftirlit með lyfjabirgðum skipa sinna.

Nefndin beinir því einnig til stjórnenda netabáta hvort mögulegt sé að koma færa- og sjertaendum á afmarkaðan stað (stokk eða rennu) þannig að þeir liggi ávallt utan við fætur skipverja.

Nr. 026 / 04 Magnús SH 205

2. Tekur niðri er bilun verður í stýri

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.



Magnús © Halþór Hreiðarsson

Magnús SH 205. Skipaskr.nr. 1343. Smíðaður: Akureyri 1974/2. 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: ??.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. júní 2004 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 13. febrúar 2004 var Magnús SH 205 á leið í róður frá Rifshöfn. Veður: SA 20 m/sek og fór í 25 m/sek í hviðum.

Þegar komið var út fyrir Tösku og sett á stefnu fór skyndilega rafmagn af stýrisbúnaði og öðrum tækjum í brú. Skipstjórinn fór strax í rafmagnstöflu og sló rafmagni inn aftur. Á meðan hafði stýrið farið hart í stjórnborða og var skipið í hraðri stjórnborðsbeygju. Hann setti stýrið hart í bakborða og þegar skipið fór að beygja frá tók það niðri nokkrum sinnum stjórnborðsmegin að aftan en stöðvaðist ekki.

Skemmdir voru kannaðar og kom í ljós að mikill leki var að vélarúmi. Var skipinu snúið og sett á fulla ferð til að ná til hafnar. Skipstjórinn kallaði út hjálparbeiðni á VHF rás 16 og kallaði björgunarsveitina út með dælur. Í sama mund og verið var að leggja skipinu utan á Faxaborgu SH stöðvaði vélstjóri aðalvél en vindurinn lagði skipið að.

Við komu til hafnar voru fyrstu björgunarsveitarmennirnir að koma með dælur og síðan kom slökkvilið Snæfellsbæjar einnig með dælur. Kafari var síðar fenginn til að þétta botninn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stýrið var innkúplað á sjálfstýringu en skipstjórinn hafði handstýrt frá henni með svokölluðu „follow up“ kerfi;
- að skipið fór um 200 m eftir að rafmagnið fór af og það tók niðri;
- að stýrisbúnaðurinn var tengdur 220 V riðstraumsneti skipsins í gegnum öryggi í brúartöflu og inn á hleðslutæki sem hlóð 24 V jafnstraum inn á rafgeyma. Stýrisbúnaðurinn fékk rafmagn frá rafgeymunum;
- að útsláttur á rafmagni átti sér stað í öryggi á 220 V riðstraumsneti í rafmagnstöflu í brú og

hætti því hleðslutæki að fæða jafnstraum inn á rafgeymana sem áttu að halda spennu inn á tækin;

- að við skoðun og viðgerð á stýrisbúnaðinum kom í ljós að rafgeymar voru ónýtir og héldu ekki uppi spennu nema í nokkrar sekúndur ef hleðslutækja naut ekki við;
- að þar sem rafgeymarnir voru ónýtir héldu þeir ekki uppi spennu nema að litlu leyti, en þó nóg til að hengja upp snertu á segulspólu og halda loka opnum þannig að stýrisvélin hélt áfram beygju í það borð sem hún var í þegar rafmagnið sló út;
- að ekki er ljóst hvers vegna öryggið sló út;
- að kæling aðalvélar var þannig útbúin að kælivatnið fór um utanborðskæli sem festur var utan á botn skipsins. Þegar skipið tók niðri rifn- aði annar flangs kælisins frá botninum og flæddi sjór inn í vélarúmið;
- að yfirvélstjóri var í vélarúmi þegar skipið tók niðri og sá lekann eftir að hann lyfti upp plitti í gólfinu. Hann setti strax inn lensidælu, sem dældi um 250 til 300 ltr á mínútu. Ekki var önnur lensidæla tiltæk en dælan hafði ekki undan lekanum og fór aðalvélin fljótlega að gusa upp austrinum yfir vélina og vélarúmið. Vélstjórinn hélt rafmagni inni með handafli þar til mótörinn fór í sjó. Lensidælan gekk þar til út-leiðsla sló henni út;
- að vélstjórinn reyndi að hindra að sjór flæddi inn um loftinntök aðalvélarinnar en þegar slegið var af náði sjórinn upp á neðra loftinntakið og þá varð hann að stöðva hana.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var að rafmagnsöryggi gaf sig og rafgeymar voru ónýtir.

Nefndin beinir því til skipstjórnar- og vélstjórnarmanna að hafa ávallt gott og reglulegt eftirlit með svona þýðingarmiklum rafgeymum.

Nr. 038 / 04 Sæfari ÁR 170

3. Skipverji slasast á netaveiðum



Sæfari © Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Sæfari ÁR 170. Skipaskr.nr. 1964. Smíðaður: Gdansk Pólland 1988 stál. Stærð: 103,3 brl. 159 bt. Mesta lengd: 27,48 m. Skráð lengd: 23,47 m. Breidd: 6,00 m. Dýpt: 5,20 m. Vél: Caterpillar 1988, 465 kW. Fjöldi skipverja: 8.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 af Inga Tryggvasyni, 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 19. febrúar 2004 var Sæfari ÁR 170 á netaveiðum á Breiðafirði. Veður: 8-13 m/s og ekki mikill sjór en töluverður veltingur.

Skipverjar voru nýbyrjaðir að draga næst síðustu trossuna og var búið að taka inn færi og dreka og fyrsta netið byrjað að koma inn. Einn skipverji stóð fyrir aftan netarúlluna stjórnborðsmegin og stjórnaði netadrættinum. Hann var með báðar hendur fyrir utan borðstokkinn til að athafna sig við að henda flotteininum fram fyrir blýteininn með hægri hendinni þegar netariðill náði að flækjast um hana. Hendin dróst að netarúllunni, festist þar og netateinar drógust áfram inn ofan á handarbakinu. Skipstjórinn náði að stöðva spilið með neyðarstöðvun og skipverjar aðstoðuðu hinn slas- aða.

Mikið sár var á handarbakinu auk áverka á tveimur fingrum og var haldið inn til Grundarfjarðar eftir að skipverjar höfðu klárað að taka trossuna inn. Hinn slasaði var síðan sendur þaðan til Reykjavíkur í aðgerð.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var mjög vanur netaveiðum og var búið að vera um tíma á skipinu;
- að um var að ræða eðlilegt verklag. Verið var að taka endann á trossunni kláran. Koma

þurfti teininum fram fyrir blýteininn til að forðast snúning og til þess að netið kæmi klárt;

- að sögn eins skipverja vildi skipstjórinn hafa þann háttinn á, að draga flotin fyrir framan blýteininn. Þess vegna væru menn meira með hendurnar í þessu en á öðrum bátum;
- að ekki urðu aðrir skipverjar vitni að því hvernig netið festist en slasaði taldi sennilegast að netariðill hafi fokið upp og þannig náð að festast alveg utan um úlniðinn;
- að slasaði taldi viðbrögð annarra skipverja hafa verið sein og fannst langur tími líða þar til spilið stöðvaðist. Svo virtist sem bæði skipstjóri og skipverji á vettvangi hafi svo til samtímis náð að stöðva spilið;
- að slasaði sagði að stopprofinn fremst við rúllumanninn hefði verið bilaður og verið það um tíma. Aðrir skipverjar tóku ekki undir það og sagði skipstjóri það hafa verið sérstaklega athugað eftir slysið;
- að sögn skipstjóra hafi spilið átt að vera á hægari ferð, drekinn hafi verið kominn inn og sértanum spólað inn á of miklum snúningi. Skipverjinn sem stóð fyrir aftan slasaða taldi ekki svo vera og slasaði sagði að alltaf væri hægt á spilinu þegar tekið væri klárt. Þetta hafi verið gert og töldu þeir að spilið hafi verið á eðlilegum dráttarhraða.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki um orsök óhappsins vegna misvísandi atvikalýsingar.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að gera verklagsreglur um netadrátt og æfa viðbragðsáætlanir fyrir mismunandi aðstæður til að auka öryggi skipverja.

Nr. 050 / 04 Aðalvík SH 443

4. Skipverji fingurbrotnar við netadrátt

Gögn: Lögregluskýrsla.



Aðalvík © Alfons Finnsson

Aðalvík SH 443. Skipaskr.nr. 168 Smíðaður: Þýskaland 1959, stál. Stærð: 234.4 brl. 319.0 bt. Mesta lengd: 38.52 m. Skráð lengd: 34.56 m. Breidd: 7.3 m. Dýpt: 5.65 m. vél: Caterpillar 1980, 671 kW. Fjöldi skipverja: ?

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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. mars 2004 var Aðalvík SH 443 á netaveiðum í svokölluðu „sundi“ við Hrollaugseyjar. Veður:

Skipverjar voru að draga trossu þegar netið flæktist í netaafdragaranum. Skipverji ætlaði að rífa í netið og losa það frá en við það festist hann í því og dróst með því aftur fyrir netaafdragarann. Við þetta snérist mikið upp á höndina og hann fingurbrotnaði. Tveir aðrir skipverjar voru nærstaddir og komu hinum slasaða til hjálpar og stöðvuðu netaafdragarann.

Siglt var með slasaða til hafnar á Hornafirði þar sem gert var að sárum hans.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til óvarkárni þess slasaða að grípa í veiðarfæri í hífingu.

Nr. 087 / 04 Sæmundur SF 85

5. Skipverji slasast við netadrátt

Gögn: Lögregluskýrslu.r Gögn RNS.



Sæmundur © Hafþór Hreiðarsson

Sæmundur SF 85. Skipaskr.nr. 1068. Smíðaður: Seyðisfjörður 1968, stál Stærð: 58.3 brl. 65.0 bt. Mesta lengd: 22.33 m. Skráð lengd: 21.0 m. Breidd: 4.8 m. Dýpt: 2.45 m. Vél: Volvo Penta 1994, 280 kW. Fjöldi skipverja: 5.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. nóvember 2003 var Sæmundur SF 85 á netaveiðum á Faxaflóa. Veður: ASA 5-6 m/s og sjólitíð.

Skipverjar voru að draga netin og einn þeirra vann sem spilmaður og var við brjóstafdragarann þegar netateinn datt úr honum. Skipverjinn ætlaði að setja netateininn aftur í afdragarann en við það náðu gúmmihjólinn á honum að grípa í vettling og festa hægri hendi hans á milli þeirra með þeim afleiðingum að það snérist upp á hana og hann handabrotnaði.

Þegar komið var í land í Sandgerði var farið með slasaða á sjúkrahús og var hann frá vinnu um tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fram kom að stundum vildi gerast að netateinn gat dottið úr brjóstafdragaranum;
- að sögn slasaða átti vökvamótor í afdragaranum að gefa það vel eftir að hendi átti ekki að geta fests á milli hjólanna. Í þetta sinn hefði hann aðeins gefið eftir um 3,5 sm;
- að annar vökvamótorinn í afdragaranum var eftirgefanlegur þar sem fjöður eða gormur var í honum. Í þessu tilfelli kom í ljós að hann var stilltur þannig að hann náði að slást undir slánna sem afdragarinn var festur á og gormurinn í honum. Að sögn skipstjóra var þetta mjög sjaldgæf stilling;
- að ekki er ljóst hvað vökvamótorinn átti að gefa eftir en það var töluvert að sögn skipstjóra.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er sú að vökvamótorinn var ekki rétt stilltur. Nefndin fagnar því að gerðar voru viðeigandi lagfæringar til að þetta komi ekki fyrir aftur.

Nr. 107 / 04 Þórir SF 77

6. Skipverji slasast á hendi á togveiðum



Þórir © Ásgeir Stefánsson

Þórir SF 77. Skipaskr.nr. 91.
Smiðaður: 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: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Pétri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. september 2004 var Þórir SF 77 að humarveiðum með tveimur botnvörpum á miðunum milli Hrollaugseyja og Tvískerja. Veður: SV 10 m/sek, sjólitíð.

Þegar skipverjar voru að taka trollin, voru þau flækt saman auk þess sem stertur stjórnbörðstrollsins lenti í skráfunni. Haldið var áfram að taka bakbörðstrollið á stjórnbörðssiðunni og var þilfarskraninn notaður við það. Einn skipverjinn ætlaði að koma stroffu á belg stjórnbörðstrollsins og lá hann fyrir aftan rússaspilið, með handleggina úti á milli spelanna á rekkverkinu. Annar skipverji stóð fyrir framan rússaspilið og beið eftir að krókur þilfarskranans losnaði úr bakbörðstrollinu til að húkka honum í stroffuna.

Skipstjórinn fylgdist með aðgerðum úr brúarglugga og hugðist ná stertinum lausum með því að hífa aftur í rússaspilið. Hann taldi í lagi að hífa þar sem skipverjar væru að störfum frammar á þilfarinu. Hann hóf hífingu en í því bárust honum boð um að stöðva strax, sem hann gerði. Við hífinguna höfðu hendur skipverjans sem var að slá á belginn fest í riðlinum með þeim afleiðingum að vinstri framhandleggur brotnaði.

Siglt var með slasaða strax til hafnar og honum komið undir læknishendur. Í ljós kom að hann var brotinn á báðum framhandleggspípum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að rússaspilið er á stjórnbörðssiðunni rétt aftan við stigaþrepinn upp í brú. Taldi slasaði að fullreynt hefði verið með að ná festunni úr með því einu að hífa og nauðsynlegt að nota þilfarskranann til verksins;
- að hinn slasaði taldi að skipstjórinn hefði átt að sjá eitthvað af sér, alla vega fæturnar út undan spilinu;

- að hinn slasaði sagði að ævinlega væri ekki híft nema þegar merki væru gefin þar um;
- að mikill hluti belgsins hafði náðst inn með rússaspilinu og var því talið að lítill hluti pokans væri enn fastur eða bara sterturinn (kornlínan);
- að skipstjóri kvaðst hafa litið aftur á þilfarið til að fullvissa sig um að það væri í lagi að hífa. Slasaði telur að það hefði átt að sjást í hann út undan spílinu, alla vega hefði átt að sjást í fætur hans, hefði betur verið að gáð;
- að þar sem slasaði lá með handleggina út fyrir hafði hann ekki möguleika að draga þá til sín til að losa þá úr netinu þegar honum að óvörum var híft.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var óríðmabær hífing án þess að merki hafi verið gefið um að hífa.

Nefndin telur að samskiptaleysi og hífingar án til-sagnar séu ávallt ávísun á slys. Nefndin hvetur menn til þess að tileinka sér og nota undantekningarlaust viðurkenndar merkjagjafir við hífingar.

Nr. 024 / 04 Svanur RE 45

7. Skipverji slasast þegar vír (leiðari) slæst til



Svanur © Ingibjörg Ólafsdóttir

Svanur RE 45. Skipaskr.nr. 2530. Smíðaður: Noregi 1988, stál. Stærð: 864.0 brl. 1335.0 bt. Mesta lengd: 60.2 m. Skráð lengd: 54.24 m. Breidd: 11.0 m. Dýpt: 8.0 m. Vél: Wärtsilä 1988, 2250 kW. Fjöldi skipverja: 16

Gögn: Lögregluskýrslur. Úrdráttur úr dagbók. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgangið á fundi 20. ágúst 2004 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 11. febrúar 2004 var Svanur RE 45 á loðnuveiðum með troll um 80 sml út af Gerpi. Veður: SV 10 m/s og sjólitíð.

Skipverjar höfðu lokið við að taka trollið inn, losa belginn, festa togvírinn við leiðara og voru að búa sig til að taka pokann á síðuna. Leiðarinn, sem var bundinn upp að aftan á meðan á veiðum stóð, var losaður og við það kastaðist hann til og náði að festast undir lúgutessa stjórnborðsmeginn á forlest.

Skipverji sá hvað hafði skeð og fór upp á afturlúgunu og yfir safnkassa til að huga að þessari stöðu. Hann stóð boginn yfir þessu þegar skipið tók bakborðsveltu og tessinn brotnaði með þeim afleiðingum að strengdur vírinn slóst upp í höfuð hans.

Haft var samband við land og óskað eftir þyrllu og lækni. Nærstätt varðskip kom á staðinn og tók slasaða um borð til sín og þaðan var hann svo fluttur með þyrllu til Reykjavíkur. Skipverjinn fékk heilahristing, mar og það blæddi inn á heila.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var mjög vanur sjómaður. Hann var með hlífðarhjál, sem virtist hafa bjargað miklu. Við höggið, sem virtist fara beint á höfuðið, rifnaði hjálmurinn af honum og hökuólin rispaði hann á hökunni;
- að ekki er ljóst hvað slasaði ætlaði að gera þarna við þessar aðstæður. Hvort að hann ætlaði að losa vírinn eða var einungis að skoða aðstæður fæst ekki vitað. En ljóst er að slasaði stóð skotlínunumeginn við vírinn;
- að hinn slasaði gat ekki tjáð sig um atburðinn sökum afleiðinga slyssins;
- að spilmaður sá þegar vírinn festist í tessanum og slakaði vírnum nokkrum sinnum. Óvanur skipverji stóð innan seilingar, réttu meginn við vírinn, en áttaði sig ekki á að losa hann af tessanum í þau skipti sem slakinn var, þrátt fyrir köll spilmannsins;
- að mikið var um að vera á þilfarinu, þetta var fyrsta loðnufrystingin og mönnum mikið í mun

að láta hlutina ganga. Gengið hafði frekar illa og ýmsir hnökkrar höfðu verið að koma upp. Þetta var einn af þeim;

- að vegna aðstæðna um borð þarf að hafa víra strengda um þilfarið. Til að breyta verk-lagi yrði að hafa aftari leiðaraspilin fyrir aftan brú.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að leiðari kræktist um lúgutessa sem brotnaði við mikil átök og vírinn slóst til.

Nefndin hvetur alla skipverja til að forðast að koma nálægt strengdum vírum, hvort sem þeir eru í festu og/eða annarri óeðlilegri stöðu.

Nr. 089 / 04 Sunnuberg NS 70

8. Skipverji fellur niður í lest



Sunnuberg NS 70. Skipaskr.nr. 2336. Smíðaður: Noregur 1972, stál. Stærð: 935.7 brl. 1288.0 bt. Mesta lengd: 65.13 m. Skráð lengd: 58.1 m. Breidd: 10.0 m. Dýpt: 6.8 m. Vél: Wichmann 1977, 2207 kW. Fjöldi skipverja: 14.

Sunnuberg © Guðmundur S Valdimarsson

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. júlí 2004 var Sunnuberg NS 70 við löndun á kolmunna á Vopnafirði.

Verið var að landa úr lest nr. 2 stjórnborðsmeginn og var kolmunnadælan ofan í lestinni. Sver barki lá frá dælunni í boga frá kranabómu á krana í landi. Skipverji stóð undir barkanum með spúl og var sprauta vatni niður í lestina til að losa um farminn.

Skipverjinn gaf kranamanninum merki um að láta dæluna síga. Þegar dælan var komin niður í botn kom slaki á barkann með þeim afleiðingum að

hann rakst í bakið á skipverjanum sem féll fram fyrir sig yfir lestaropið. Skipverjinn náði að grípa um keðju á barkanum en gat ekki haldið sér og féll niður í lestina. Hann lenti með vinstri síðuna á dælunni.

Slasaði fann til eymsla í mjöðm, niður í fótinn og í baki. Hann var fluttur með sjúkraflugi til Akureyrar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stærð á lestaropi var 160 x 25 cm;
- að frá lestarbrún niður í kolmunnafarminn voru sex metrar. Um eins meters lag var af farmi í lestinni;
- að kranamaðurinn var með sólina í augun en sagðist þó hafa séð vel til slasaða. Hann sá þó ekki nákvæmlega hvað gerðist;
- að allt þilfarið var mjög hált, blautt og þakið fiskislori.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var óvarleg stjórnun á krananum.

Nr. 091 / 04 Harpa VE 25

9. Skipverji slasast þegar hann verður undir nótt



Harpa VE 25. Skipaskr.nr. 1413. Smíðaður: Noregur 1975. stál. Stærð: 445 brl. 636 bt. Mesta lengd: 53,67 m. Skráð lengd: 49,88 m. Breidd: 8,20 m. Dýpt: 6,45 m. Vél: Mak 1988, 1500 kW. Fjöldi skipverja: 14.

Harpag © Tryggvi Sigurðsson

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. júní 2004 var Harpa VE 25 við bryggju í Vestmannaeyjum.

Skipverjar voru að taka loðnunót um borð í gegnum nótaleggjara og voru að greiða fyrir henni og stöðu undir nótaleggjaranum við það. Þeir tóku ekki eftir þegar laus nótahönk kom í gegnum leggjara og féll niður með þeim afleiðingum að hún lenti á einum skipverjanna. Skipverjinn féll niður undan þunganum og lá hreyfingalaus. Slasaði átti erfitt með öndun og fann til eymsla í hálsi, baki og fót. Kallað var á sjúkrabíl og farið með slasaða á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vitni töldu að nótahönk hafi verið sérstaklega stór og getað verið upp undir 100 kg;
- að nótaleggjarinn var í hæstu stöðu eða í um 10-12 m hæð þegar óhappið varð;
- að slasaði var að byrja á skipinu og hafði ekki verið við þessi störf áður. Hann var með öryggishjál. Hann hafði ekki verið varaður við þessari hættu þrátt fyrir að þetta vildi gerast;
- að stjórnandi nótaleggjarans stóð niðri á þilfari og var einnig að ýta við nótinni. Að hans sögn var hann staddur á röngum stað, yfirleitt væri stjórnandi staðsettur þannig að hann hefði góða yfirsýn. Ástæðan fyrir þessu var að allir skipverjarnir voru nýir um borð í skipinu og hann taldi sig þurfa að vera niðri til að hjálpa til;
- að svo virtist vera að nótahönk hafi legið ofan á nótinni í stað þess að liggja sjáanlega laus fyrir utan hana á leiðinni. Vegna þessa hefðu menn á bryggjunni ekki heldur tekið eftir þessu á leiðinni;
- að ekki hafði verið bundið um nótina. Hún hafði verið í geymslu á bryggjunni en ekki að koma úr viðgerð og því óbundin. Við athugun kom í ljós að skipstjórnamenn voru á öndverðri skoðun um ágæti þess að taka nótina niður bundna saman og því allur gangur á þessu verklagi. Það var þó mat þjónustuaðila við þessi veiðarfæri, með tilliti til þess að netið í nótinni væri 40-50% lengra en teinarnir yrði ekki hjá því komist að þó nokkuri myndast sé það óbundið. Til að auðvelda alla meðferð fyrir þá var nót alltaf bundin saman á 10-12 m millibili;
- að hinn slasaði var ekki lögskráður á skipið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var að stór og óbundin nótahönk lá ofan á nótinni og féll niður.

Þá bendir nefndin á að skipverjinn fékk ekki viðunandi fræðslu um þau störf sem hann átti að sinna og þær hættur sem að gætu steðjað eins og skylt er að gera samkvæmt 8. gr. sjómannalaganna. Einnig bendir nefndin á skyldur skipstjóra er varðar lögskráningu skipverja.

Nr. 093 / 04 Sigurður VE 15

10. Skipverji klemmist í nótarblökk



Sigurður © Tryggvi Sigurðsson

Sigurður VE 15. Skipaskr.nr. 183. Smíðaður: Þýskaland 1960, stál. Stærð: 913.9 brl. 1228.0 bt. Mesta lengd: 72.51 m. Skráð lengd: 64.8 m. Breidd: 10.3 m. Dýpt: 8.1 m. Vél: Nohab Polar 1978, 1766 kW. Fjöldi skipverja: ?

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. nóvember 2004 af Inga Tryggvasyni, 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 11. júlí 2004 var Sigurður VE 15 á hringnótaveiðum um 100 sm norður af Siglunesi. Veður: Óþekkt.

Skipverjar voru að draga nótina og öðru hvoru kom slaki á riðilinn sem gat flækst í dráttarblökkinni. Til að bregðast við þessu var einn skipverji í því að greiða úr, eftir að dráttur var stöðvaður. Hann lét einnig vita um hífingu. Í eitt skipti tók hann ekki eftir að vinnuvettlingur á vinstri hendi var flækur í riðilinn og dróst höndin inn í eitt kefli blakkarinnar. Hann kallaði til spilmanns sem stöðvaði þegar dráttinn og slakaði.

Eftir að slasaði var laus úr klemmunni skoðaði stýrimaður höndina og við fyrstu skoðun virtist skipverjinn ekki vera meiddur, aðeins rauður og mar-

inn. Síðar kom í ljós að hann var brákaður á báts-beini í handarbaki.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnrofi á dráttarblökkinni er rétt við hana og þar er alltaf maður sem stjórnar drættinum;
- að skipverjinn hélt í riðilinn rétt fyrir neðan blökkina þegar hún var ræst og höndinn dróst skjótt upp að úlnliði og klemmdist á milli keflis-ins og riðilsins.

NEFNDARÁLIT:

Málið hefur verið skráð en gefur ekki tilefni til frek-ari rannsóknar.

Nr 121 / 04 Júpíter PH 363

11. Tveir menn falla í körfu niður á þilfar



Júpíter © Jón Páll Ásgeirsson

Júpíter PH 363. Skipaskr.nr. 2643. Smíðaður: Stál, Tjörvaag. Noregi 1990
Stærð: 1278,12 brl.
1278,12 bt.
Mesta lengd: 68,48 m.
Skráð lengd: 61,97 m.
Breidd: 10,80 m. Dýpt: 7,70 m.
Vél: M.A.K. 2206 kW.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. október 2004 var Júpíter PH 363 við bryggju á Þórshöfn.

Verið var að útbúa skipið til veiða. Einn skipverji og viðgerðarmaður frá landi voru hífðir í körfu upp í mastur skipsins til að koma fyrir ljóskastara. Til að gera körfuna stöðugri bundu þeir hana við mastrið. Þegar þeir voru um það bil að verða búnir fór karfan að síga og það strektist á taug-inni í mastrið. Þar sem ekki var hægt að losa taug-ina skáru mennirnir á hana með þeim afleiðingum að karfan féll með þá niður á þilfarið.

Mennirnir fóru til læknis og voru síðan sendir til frekari skoðunar til Húsavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar mennirnir voru að klára uppsetning-una var karfan farin að dumpa niður. Skáru þeir þá á bandið og í því féll karfan niður á þilfar án þess að það tæki í gilsinn. Það var mat þeirra að ef ekki hefði verið skorið á bandið hefði verið hætta á að karfan hefði hellt þeim úr og jafnvel lent ofan á þeim;
- að eftir óhappið voru bremsur kranans prófað- ar með því að setja gils fastan, hífa í hann og slökkva á dælunum. Eftir um fimm mínútur var gilsinn orðinn laus. Bremsurnar héldu greini- lega ekki en þær áttu að halda þar til þrýst- ingur var aftur settur á kerfið. Farið var skipu- lega yfir sambærilegan búnað á þilfarinu og víða fannst eitthvað að;
- að talið er að bremsurnar á spilinu í krananum hafi verið bilaðar þegar skipið var keypt, en þetta hafði ekki verið skoðað. Kraninn hafði ekkert verið notaður fyrr en þetta;
- að við skoðun kom í ljós að gormar sem áttu að spenna bremsudiskana út í hemlahúsið og setja vinduna í bremsu voru brotnir. Þegar vökvadæurnar eru gangsettar byggist upp þrýstingur í kerfinu og vökvamótorinn virkar sem bremsa á vinduna. Jafnframt því hleðst upp bakþrýstingur á gormanna, sem halda bremsudiskum í bremsu, sem fer þá af vind- unni. Ef það verður þrýstifall, hvort sem það er af völdum þess að dæurnar eru stöðvaðar eða af öðrum orsökum, fellur þessi bakþrýst- ingur. Gormarnir áttu þá að þrýsta bremsudisk- unum út í hemlahúsið og bremsa vinduna. Þessari stöðu áttu gormarnir að halda þar til þrýstingur var aftur settur á vökvakerfið;
- að við skoðun kom einnig í ljós að þrýstilögn- ina fyrir bakþrýstinginn, sem átti að létta bremsunum af vindunni, vantaði í vinduhúsið. Þetta gerði það að verkum að bremsan hélst ávallt á vindunni, eða þar til að gormarnir brotnuðu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að gormar í hemlakerfi kranans voru brotnir.

Nefndin hefur áður verið með málefni af líkum toga til umfjöllunar og vísar til máls nr. 073/03 í því sambandi. Í því ljósi hvetur nefndin menn enn og aftur til að standa vörð um þetta atriði með því að reyna öryggishemlun með reglulegum hætti og um það verði gerðar skráðar verklagsreglur.

Nr. 137 / 04 Grindvíkingur GK 606

12. Skipið fær á sig brotsjó, missir nótt og skipverji slasast



Grindvíkingur GK 606. Skipa-skr.nr. 2600. Smíðaður: Bergen, Noregi 1987, stál. Stærð: 1132.0 brl. 1899.8 bt. Mesta lengd: 65.0 m. Skráð lengd: 58.96 m. Breidd: 12.6 m. Dýpt: 8.5 m. Vél: Wichmann 1986, 2998 kW. Fjöldi skipverja: 20.

Grindvíkingur © Haukur Sigfússon

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 23. nóvember 2003 var Grindvíkingur GK 606 á siglingu vestur af Snæfellsnesi. Veður: S 20-22 m/s og mikill sjór.

Skipið var á siglingu í var þegar það fékk á sig brotsjó stjórnborðsmeginn aftan til með þeim afleiðingum að nótaskúffa fylltist og nóttin fór að renna útbyrðis. Vakthafandi stýrimaður kallaði á skipstjóra og aðra skipverja til að reyna að bjarga nóttinni. Slegið var af og reynt að halda skipinu til eftir því sem hægt var og gera ráðstafanir til að bjarga nóttinni en allt kom fyrir ekki og hún fór öll út fyrir.

Þegar verið var að reyna að ná skottinu inn var bakkað upp í veðrið. Tveir skipverjar voru við

verkið og komu þeir skottinu á spilkopp stjórnborðsmegin aftur á. Annar skipverji hélt um tógið og náði að hífa tógið um tíma, en vegna mikilla átaka og sjógangs fór spilið að bakka. Gekk sjór yfir skipið að aftan og missti skipverjinn takið á tóginu sem hrökk upp af spilinu og hóf að renna útbyrðis. Hljóp skipverjinn til og vafði enda þess utan um súlu aftast á skipinu og hélt í. Aftur kom ólag á skipið og missti skipverjinn þá takið á tóginu sem vafðist ofan af súlunni og slóst af miklu afli í handlegg hans. Á sama tíma tók einnig út bakstroffu frá stjórnborðshlera og lenti endi hennar í skráfunni án þess þó að festast í henni.

Þá var reynt að fara í pokaendann en horfið frá því vegna veðurs. Tveimur dögum síðar hafði veður gengið niður og fundu skipverjar nóttina aftur og náðu henni um borð.

Í ljós kom að skipverjinn handarbrotnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var á trollveiðum og hafði nóttin ekki verið notuð í þessari veiðiferð;
- að nóttin var höfð óbundin í nótaskúffunni og föst við fallhlífina. Um það bil einn metri var frá nóttinni í skúffunni og upp á lunningu. Fram að þessu hafði þessi frágangur á nóttinni verið talinn eðlilegur, en eftir óhappið var fallhlífin losuð frá henni og hún bundin í skúffunni;
- að eftir á að hyggja taldi skipstjórinn að réttast hefði verið að láta nóttina fara og reyna ekki að hafa hendur á henni;
- að slasaði var með öryggishjálmi;
- að þyngd nóttarinnar var um 45 tonn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins voru óheppileg viðbrögð stjórnenda miðað við aðstæður.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur skipverja á nótaskipa að ganga tryggilega frá veiðarfærum.

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM

Nr. 004 / 04 Björgvin EA 311

1. Skipverji slasast við trolltöku



Björgvin EA 311. Skipa-skr.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.

Björgvin © Jón Páll Ásgeirsson

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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 sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 7. desember 2003 var Björgvin EA 311 á togveiðum, blandað af ísfisk og frystingu á Reyðarfjarðardýpi. Veður: Hægviðri.

Skipverjar voru að hífa inn trollið og voru að hífa upp bakstroffu á toghlera þegar vír á upphalara-spilinu slitnaði. Við það féll upphalarakeðja niður og sveiflaðist yfir vír fyrir öryggislínur með þeim afleiðingum að endi hennar slóst til hliðar og upp og lenti lás á endanum í andlit eins skipverjans sem var við störf á þilfarinu.

Siglt var með skipverjann til hafnar á Neskaupstað þar sem gert var að sárum hans.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vírin sem slitnaði var 8 mm og nýlegur. Verið var að hífa um það bil 50 kg að mati skipstjórans og þurfti að skipta um hann um það bil 3-4 sinnum á ári. Fram kom að þessi gerð af vír hafði verið notuð á skipinu síðastliðin 16 ár;
- að vírin fór inn á litla trommlu og skemmdist þar. Upphalarakeðjan (8 mm) var lásuð í auga á vírnum með 6-8 mm „patend“ lás sem virtist ná að skera sig í augað sem síðan gaf

sig. Keðjan (3-4 m) hífðist einnig inn á trommluna;

- að hlíf var yfir spilinu og gaf hún ekki möguleika á sverari vír Eftir slysið var þessari hlíf lyft og gert svigrúm fyrir 10 mm vír. Að sögn skipstjóra myndast ekki sár á auganu á honum og virtist hann ætla að duga mun betur;
- að reglulegt eftirlit verður framvegis með ástandi vírsins og það tengt viðhaldskerfi (Viðhaldsvaki) skipsins;
- að vegna lagers á 8 mm vírnum hafði hann verið notaður þrátt fyrir veikleika hans;
- að skipverjinn var mjög vanur á skipinu. Hann var með JOFA hjálm og með líflínu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins virðist vera að notaður var of grannur vír, þrátt fyrir litla byrði, þar sem þær ráðstafanir sem gerðar voru eftir óhappið hafa leitt til þess að vírinn endist betur.

Nefndin hvetur skipstjórnendur til að taka mjög alvarlega allar vísbendingar um veikleika sem ógna öryggi skipverja og grípa strax til nauðsynlegra aðgerða til að tryggja umhverfi þeirra.

Nr. 006 / 04 Frosti PH 229

2. Troll festist í botni og sjór komst í vélarúm



Frosti PH 229S. Skipaskr.nr. 2067. Smíðaður: Gdansk Pólland 1990. Stærð: brl. 392.9 bt. 622.0. Mesta lengd: 39.3 m. Skráð lengd: 34.65 m. Breidd: 9.4 m. Dýpt: 6.5 m. Vél: Sulzer Cegielski, 1280 kW, 1989/7 Fjöldi skipverja: 17.

Frosti © Hafþór Hreiðarsson

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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 sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Í desember 2003 var Frosti PH 229 að togveiðum á Gerpisflaki.

Trollið festist í botni og var verið að hífa til að fá niður stöðu á vírana og losa það. Skipstjórnandi veitti því athygli að ein alda reis hærra en aðrar og óð hún upp í skutrennuna með þeim afleiðingum að afturskipið fylltist. Skipið lagðist til stjórnborða allt að 35°. Hurð niður í vélarúm er stjórnborðsmegin í síðuhúsi og var opin þvert inn á þilfarið. Bæði vegna sjómagnsins og hallans náði sjórinn inn um dyraopið og niður í vélarúm.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra var ekkert fært í dagbók skipsins um atvikið þar sem það var ekki talið alvarlegt. Þar af leiðandi liggur ekki fyrir hvaða dag óhappið var;
- að stýrimaðurinn á vaktinni sá um að hífa úr festunni. Hann kvaðst hafa verið með skutinn upp í kvikuna og taldi sig hafa híf á of miklum hraða miðað við aðstæður. Skipið dróst afturábak upp í ölduna með tilheyrandi atgangi;
- að nokkur sjór komst undir þilfar, í verkstæði, ljósa- og stýrisvélarými og niður í vélarúm;
- að tengi á skrúfuöxli náði að skvetta austrinum upp í rýmið og einnig brann sjódælumótur yfir. Ummerki sáust um að raki hafði komist í smurolíu aðalvélar sem að öllum líkindum hefur gerst vegna þess að öndunarrör hafi farið undir á veltunni;
- að mikið var gengið um dyrnar bæði í vélarúm og af vinnsluþilfari til að taka trollið en engar umgengnisreglur voru um hurðina og hún var yfirleitt höfð opin þegar gott veður var til að bæta loftræstingu, en höfð lokað í vondum veðrum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er óaðgæsla við hífingu úr festu og hurð sem átti að vera lokað var opin þannig að sjór átti greiða leið inn í skipið.

Í ljósi alvarlegra óhappa sem rekja má til svipaðra aðstæðna hvetur nefndin skipstjórnendur til að setja ófrávikjanlegar reglur um að hafa allar hurðar út á þilför ávallt lokaðar óháð veðrum.

Nr. 007 / 04 Hoffell SU 80

3. Skipverji slasast þegar hann rennur til á þilfari



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: Lögregluskýrslur. Údráttur úr dagbók. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. júní 2004 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. nóvember 2003 var Hoffell SU 80 á kolmunaveiðum á Færeyjadjúpi. Veður: NA 15 m/s og kvika.

Skipverjar voru að láta trollið fara og við það slitnuðu endar í því og það ókláraðist lítillega. Skipverji ætlaði að hjálpa öðrum skipverjum við að greiða úr því og hraðaði sér í átt til þeirra. Á leiðinni rann hann til og féll á þilfarið, og fékk þungt högg aftan á vinstri öxlina.

Trollið var látið fara en híf fljótlega aftur þar sem ráðlagt þótti að sigla með hinn slasaða til Þórs hafnar í Færeyjum. Í ljós kom að herðarblaðið hafði brotnað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hinn slasaði var vanur sjómaður en var í annarri ferð á þessu skipi;
- að þilfarið var mjög hált vegna grúts frá afla;
- að slasaði var í nýjum grófmynstruðum stígvélum og að hans mati of léttum. Fram kom hjá honum að flestir í áhöfninni voru á þyngri skófatnaði sem var stamari á þilfarinu;
- að stígvél með mýkri botni eru stamari en þau sem eru með harðan botn;

- að fram kom að þilfarið var oft hált vegna spilolíu og fitu. Það kom einnig fram að nokkuð algengt væri að menn hrösuðu;
- að hinn slasaði var með JOFA öryggishjál.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er að þilfarið, sem var ekki hálkvarið, var mjög hált vegna mikillar fitu sem kom úr aflanum. Þá bendir nefndin á að samkvæmt framburði skipverja voru menn oft að detta á þessu svæði og því var það skylda skipstjóra að sjá til þess að gerðar væru viðeigandi ráðstafanir til að koma í veg fyrir síendurtekin óhöpp.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Í ljósi tíðra slysa af svipuðum toga beinir nefndin þeim tilmælum til aðila að hálkverja þilför þar sem hætta er á að hálka ógni öryggi skipverja.

Nefndin beinir því til skipstjórnarmanna að setja leiðbeinandi reglur um fótabúnað um borð í sínum skipum.

Nr. 009 / 04 Þerney RE 101

4. Óhapp við sjósetningu léttbáts



Þerney © Jón Páll Ásgeirsson

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: 27.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. nóvember 2004 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 17. janúar 2004 var Þerney RE 101 á hægri ferð fyrir utan Bolungarvík. Veður: NA 8 til 10 m sjó lítið og 10° frost.

Setja átti í sjó léttbát og koma tveimur viðgerðarmönnum í land og biðu skipverjar heimildar til sjósetningar. Skipstjóri var að snúa skipinu svo sjósetning yrði til hlés og ætlaði að hafa það ferðlaust. Þegar svo var komið gaf hann fyrirmæli um að sjósetning gæti átt sér stað en þá var honum tilkynnt að bátsverjar væru farnir. Hann leit aftur með síðunni og sá þá hvar báturinn og áhöfn hans hékk við síðuna og mennirnir að reyna að koma sér upp síðustiga skipsins.

Við sjósetningu komst sjór í bátinn og við það stakkt hann niður á stefnið og endaði þannig mikið til lóðréttur. Áhöfn hans átti í miklum erfiðleikum með að komast upp síðustigann á skipinu vegna klaka sem á hann hafði hlaðist. Annar farþeganna klemmdist á milli fremri hanafóts og bátsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar léttbátinum var slakað í sjó var ferð á skipinu og sjósetningin fór fram á kulborða. Báturinn saup sjó við sjósetningu og hálfyllti en spilið hafði ekki afl til að lyfta bátinum aftur við þessar aðstæður;
- að sögn skipverja sem var staddur í brú taldi hann sig hafa fengið fyrirmæli frá skipstjóra um að það væri í lagi að láta bátinn fara og kom hann því áleiðis til bátsverja sem hófu sjósetningu. Skipstjórinn kannaðist ekki við þessi fyrirmæli;
- að vinnureglur um sjósetningu léttbáts voru munnlegar og að sögn skipstjóra kveða þær meðal annars á um að bátsverjar sjósetji ekki fyrr en hann heimili hana með skipsflautunni eða öðrum merkjum frá stjórnþalli. Skipstjóri sagði að þessar reglur hafi verið þverbrotnar;
- að einungis voru valdir skipverjar látnir umgangast léttbátinn sem höfðu verið æfðir til þess. Svo var einnig í þetta skiptið;
- að langlína var ekki höfð til staðar og var því ekki notuð við sjósetningu í þessu tilfelli. Vinnureglur (munnlegar) kváðu um að hún væri ekki notuð þegar skipið væri ferðlaust en notuð þegar sjósett var á ferð, þá væri hún yfirleitt fest í polla frammá skipinu;

- að skipverjar töldu að „fenderlisti“ ofan sjólinu á síðunni hefði ekki átt þátt í óhappinu;
- að sögn skipstjóra olli misskilningur ótímabærri sjósetningu;
- að báturinn var ávallt þungur í meðförum og átti það til að taka inn sjó við sjósetningu. Hann átti einnig til að steypast á stefnið ef í hann komst sjór og voru mönnum ljósir þessir eiginleikar hans;
- að spilmaður taldi að báturinn hafi í þessu tilfelli verið sjósettur áfallalaust og réttur langskips með síðunni en tekið inn sjó meðan verið var að reyna að húkka gilskróknum úr sylgjunni;
- að bátsverjar sögðu að vélin hafi verið gangsett áður en bátinum var slakað og báturinn hafi komið svo hart niður (hugsanlega á öldutopp) að bátsverjinn í miðrúmi, sem hélt í krókinn, féll fram í. Hann hefði aldrei haft færi á að losa krókinn úr sylgjunni og varð síðan undir farpegunum þegar bátinn fyllti. Bátsformaðurinn kvaðst hafa kúplað en ekki haft færi á að keyra með síðunni áður en það tók í gilsinn og bátinum hvolfdi;
- að flotholt voru á síðum léttbátsins, eitt þeirra var sprungið þegar honum var náð um borð;
- að sögn skipstjóra var þetta atvik bara klúður og þakka mátti fyrir að ekki fór verr.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var ótímabær sjósetning bátsins auk þess að ekki var notuð langlína. Mikilvægt er að fastar verklagsreglur séu um sjósetningu léttbáta þannig að ekki verði um misskilning milli manna um hvenær heimilt er að sjósetja.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að leggja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt:

1. Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð.
2. Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru slíkum bátum.

Nr. 011 / 04 Baldvin Þorsteinsson EA 10

5. Skipverji slasast á hendi þegar leiðari slæst í hann



Bldvin Þorsteinsson © Þorgeir Baldursson

Baldvin Þorsteinsson EA 10.
Skipaskr.nr. 2212.
Smíðaður: Flekkefjord.
Noregur 1994.
Stærð: 1512 brl. 2968 bt.
Mesta lengd: 85.85 m.
Skráð lengd: 79.29 m.
Breidd: 14 m. Dýpt: 8.6 m.
Vél: MaK, 3700 kW.
Fjöldi skipverja: 22.

Gögn: Slysaskýrsla skipstjóra. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. maí 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, 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 20. janúar 2004 var Baldvin Þorsteinsson EA 10 á loðnuveiðum með flottroll austur af landinu. Veður: SA 5-8 m/s.

Skipverjar höfðu verið að taka trollið, ná pokanum á síðuna og voru að gera leiðara klára til notkunar aftur. Þeir lágu fyrir innan lunningu en áttu að liggja fyrir utan og ætlaði skipverji að koma þeim út fyrir þegar skyndilega strektist á þeim og þeir slógust með miklum krafti í hendi hans.

Skipverjinn varð óvinnufær vegna mikilla eymsla í hendinni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að híft var í leiðarann um leið og slasaði var að meðhöndla hann. Tveir skipverjar voru á spilum, annar fram á og hinn aftur á sem voru í samskiptum með kallkerfi í hjálmum. Það var spilmaður fram á sem sagði hinum að hífa og hann slakaði á mótí;
- að fjórir öryggishjálmar með fjarskiptabúnaði voru í gangi við aðgerðir á þilfari. Slasaði var ekki með slíkan búnað en var með öryggishjálman án hans;
- að ekki er ljóst hver eða hvers vegna leiðararnir láu inn fyrir borðstokkinn;

- að slasaði var staddur um það bil mitt á milli spilmana, um 30 m frá hvorum og ekki í góðu sjónmáli þess sem stjórnaði hífingunni en sá sem hífði sá ekki til hins slasaða;
- að slasaði var mjög vanur sjómaður.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til varkárni við allar hífingar.

Nr. 016 / 04 Arnar HU 1

6. Maður fyrir borð



Arnar © Sæmundur St. Valdimarsson

Arnar HU 1. Skipaskr.nr. 2265. Smíðaður: Tomrefjord Noregi, 1986/3. Stærð: 1063 brl. 1854.4 bt. Mesta lengd: 59.97 m. Skráð lengd: 54.04 m. Breidd: 13.0 m. Dýpt: 8.12 m. Vél: Wärtsilä 2998 kW, 1996/3 Fjöldi skipverja: 27.

Gögn: Lögregluskýrslur. Dagbók skipsins. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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 28. janúar 2004 var Arnar HU 1 á togveiðum í Barentshafi. Veður: Gola, sléttur sjór, hiti um 0°, sjávarhiti 5,6°.

Verið var að taka trollið og um kl. 05:05 þegar hlerar komu í gálga kom í ljós að bremsur á stjórnborðs togvindu héldu ekki þunganum. Brugðið var á það ráð að láta spilið halda við á meðan verið var að lása dauðaleggnum úr og hífa í grandarana og við það léttist á hleranum.

Vaktformaður ákvað að hengja hlerann á pláss með keðju svo hægt væri að taka hífinguna af togvindunni á meðan trollið var afgreitt. Einn skipverja fór upp á lunninguna og studdi sig við hlerann til að koma keðjunni fyrir í honum og gálganum. Þegar hann ætlaði að smeygja keðjunni í hlerann féll hann niður og skipverjinn á eftir. Hler-

inn stöðvaðist á miðri leið en skipverjinn féll í sjóinn.

Skipverjar kölluðu til mannsins og fengu svör um að hann væri ekki slasaður. Kastað var til hans bjarghring og fylgst með honum meðan léttbátur var sjósettur til björgunar. Um 8 til 9 mínútur tók að ná mannum úr sjónum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í þessu lagi hafði þurft að hífa úr festu. Í stjórnborði togvinda í brú var hnappur sem var settur niður til að minnka virkni bremsukerfisins (um 50%) við hífingu úr festum. Stjórnandi í brú hafði ekki ýtt á hnappinn aftur til að setja kerfið í eðlilega stöðu;
- að stjórnandi spilsins taldi sig halda við hlerana með því að hafa vindurnar á hífingu meðan skipverjinn var að setja keðjuleggi (græjur) á hlerann;
- að sögn skipstjóra hafði bremsa á stjórnborðs togspili gefið sig áður í veiðiferðinni en óljóst af hvaða orsökum og voru þá bremsur hertar;
- að eftir óhappið var skipt um hnappa við þennan búnað, halda þarf honum niðri þegar eiginleikar hans eru notaðir;
- að þegar komið var til hafnar var opnað að bremsuskálum og kom þá í ljós að 7 skálar voru brotnar af 47. Vélstjóri taldi það hafa svo lítil áhrif á neyðarbremsur að menn taki ekki eftir því;
- að skipverjinn var ekki með öryggislinu þar sem hún var ekki við hlerann;
- að skipverjinn hafði fjarlægt flotið í flovinnubúningnum sem að hans sögn var óþjált og heitt í góðum veðrum;
- að fram kom að reynt var að halda björgunaræfingar og skipverjar höfðu farið í Slysavarnarskóla sjómanna sem að sögn skipverja skilaði sér í þessu tilfelli.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var vegna yfirsjónar við stjórn spilsins. Skipverjar töldu að um bilun hefði verið að ræða og var verklag eftir því.

Nefndin fagnar því að skipt hafi verið um búnað til að koma í veg fyrir mistök af þessu lagi.

Nr. 028 / 04 Eykon RE 19

7. Skipverji slasast á fæti þegar höfuðlína slæst til



Eykon © Hilmar Snorrason

Eykon RE 19. Skipaskr.nr. 177. Smíðaður: Sunde Noregi 1960, stál Stærð: 137.2 brl. 186.7 bt. Mesta lengd: 25.96 m. Skráð lengd: 24.4 m. Breidd: 6.42 m. Dýpt: 5.55 m. Vél: Caterpillar 1985, 625 kW. Fjöldi skipverja: 7.

Gögn: Lögregluskýrsla. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pétur Ágústssyni og Agnari Erlingssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. febrúar 2004 var Eykon RE 19 á togveiðum vestur af Garðskaga. Veður: SSV 12 m/s og mikill sjór.

Verið var að hífa inn trollið í miklum sjógangi og sá yfirstýrimaður um hífinguna í brú. Skipstjóri var nýkominn á stjórnþall og tveir skipverjar voru aftur á skipinu. Annar skipverjinn var bakborðsmeginn og hinn stóð inn í svokallaðri skeifu sem var í kringum kranafót fyrir aftan stýrishús. Við eina bakborðsveltuna reyndi skipverjinn sem stóð innan skeifunnar að stíga ölduna og verjast falli með því að setja hægri fótinn upp á brúnina. Á sama augnabliki slaknaði á höfuðlínunni og hún náði að slást upp á skeifuna með þeim afleiðingum að fóturinn á skipverjanum varð á milli hennar og kranafótsins. Strax var höfuðlínunni slakað og hinn slasaði fluttur inn í stýrishús.

Skipverjinn slasaðist illa á fæti og var kallað eftir aðstoð þyrilu. Hún kom á staðinn en ekki var hægt að ná þeim slasaða frá skipinu vegna veltings og sjólags.

Siglt var með hinn slasaða inn til Keflavíkur og var komið þangað um það bil fimm klukkustundum eftir óhappið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hlutverk skipverjanna aftur á skipinu var að slá á rússa og festa hleranna;
- að hinn slasaði var með öryggishjálmm en ekki í öryggisskófátnaði. Að hans mati hefði það ekki breytt neinu varðandi afleiðingar óhappsins;
- að þegar skipverjinn steig upp á skeifuna var hægri fóturinn kominn út fyrir brún skeifunnar sem olli því að höfuðlína náði að klemma hann;
- að skipverjinn var vanur sjómaður en hafði einungis verið rúman hálfan mánuð á þessu skipi;
- að það vildi stundum til að höfuðlína slóst upp á skeifuna. Að sögn yfirmanns var það ekki vaninn að menn stæðu þarna inn í heldur bakborðsmeginn. Menn vissu af þessari hættu en þeim hafi láðst að láta slasaða vita af þessu;
- að mati yfirstýrimanns var þessi skeifa allt of lág.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var óheppileg staðsetning slasaða.

Nr. 033 / 04 Venus HF 519

8. Skipverji slasast á togveiðum



Venus © Alfons Finnson

Venus HF 519. Skipaskr.nr. 1308. Smíðaður: Stál, Pasajes Spáni 1973/5. Stærð: 1156,1 brl. 1779,0 bt. Mesta lengd: 77,53 m. Skráð lengd: 69,22 m. Breidd: 11,6 m. Dýpt: 7,5 m. Vél: MaK 2355 kW, 1979/1. Fjöldi skipverja: 27.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, 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 2. febrúar 2004 var Venus HF 519 að togveiðum í Barentshafi. Veður: SV 5 til 8 m/sek.

Skipverjar voru að láta trollið fara og verið var að slaka út gröndurum. Einn skipverji hafði sett stopp-ara á bobbing og var að teygja sig eftir sylgju sem átti að húkka í grandarann. Við þetta steig hann óvart of langt fram, auk þess sem grandarinn færðist til þegar skipinu var beygt og lenti vinstri fótur hans á milli grandara og bobbinga-garðs. Þegar skipinu var beygt til baka færðist grandarinn og fóturinn losnaði.

Hinn slasaði hélt áfram vinnu en þurfti að hætta störfum eftir nokkra daga þar sem fóturinn var orðinn mjög bólgin og aumur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vegna mikils afla var skipverjinn búinn að standa margar frívaktir og var orðinn mjög þreyttur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var sú að skipverjinn steig of langt með þeim afleiðingum að hann lenti á milli grand-ara og bobbingagarðs.

Nr. 034 / 04 Venus HF 519

9. Skipverji slasast við fall í lest



Venus HF 519. Skipaskr.nr. 1308. Smíðaður: Stál, Pasajes Spáni 1973/5. Stærð: 1156,1 brl. 1779,0 bt. Mesta lengd: 77,53 m. Skráð lengd: 69,22 m. Breidd: 11,6 m Dýpt: 7,5 m. Vél: MaK 2355 kW, 1779/1. Fjöldi skipverja: 27.

Venus HF 519. Skipaskr.nr. 1308. Smíðaður: Stál, Pasajes Spáni 1973/5. Stærð: 1156,1 brl. 1779,0 bt. Mesta lengd: 77,53 m. Skráð lengd: 69,22 m. Breidd: 11,6 m Dýpt: 7,5 m. Vél: MaK 2355 kW, 1779/1. Fjöldi skipverja: 27.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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 8. febrúar 2004 var Venus HF 519 að tog-veiðum í Barentshafi. Veður: 5-10 m/sek.

Tveir skipverjar voru við þökkun og lestun á fær-ibandi þegar kassi festist á því og stöðvaði það. Reynt var að losa festuna á „hefðbundinn“ hátt með því að reyna að sparka kassann niður en án árangurs. Annar skipverjinn fór þá niður í lest til að losa kassana þeim megin frá og þannig gekk að losa stífluna. Þegar skipverjinn var á leið til baka, skreið hann af lestarfæribandinu yfir á kassastæðu í lestinni, rann fram af henni og féll niður í „geil“ sem var fyrir lyftuna.

Skipverjinn náði að bera fyrir sig hendurnar í fallinu en skaddaðist á vinstri öxl.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ís af kælispirölum hafði sáldrast yfir efstu kassaröðina þar sem slasaði þurfti að skríða og olli því að kassarnir voru hálir og hann réð ekki við sig;
- að fallið var um tveir metrar;
- að færibaldið var með skrífuðum rimum til að hemja ferð kassanna. Rimar á færibandinu höfðu losnað og kassar því ferðast óeðlilega hratt um það og orsakað stífluna á milli lestar-loftsins og færibandsins með þeim afleiðingum að það stöðvaðist;
- að sögn slasaða hafði vélstjórum verið sagt frá því að rimar væru orðnir lausir;
- að skipt hefur verið um reimina á færibandinu sökum þess hversu slitin hún var orðin, en þær ganga tiltölulega fljótt úr sér. Ekki var um að ræða skipulagt eftirlit með ástandi færibands-ins;
- að sögn slasaða hafði hann reynt að losa stífluna en án árangurs. Lét hann því yfirmann vita en sá það hann að fara niður í lestina og þaðan upp á færibaldið til að freista þess að losa stífluna á færibandinum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að meginorsök óhappsins hafi verið slæmt ástand á búnaði.

Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að þeim sé skylt að hafa reglulegt eftirlit með búnaði til að tryggja öryggi skipverja.

Nr. 037 / 04 Baldvin Þorsteinsson EA 10

10. Skipverji fær frystipönnu á fótinn



Baldvin Þorsteinsson © Hafþór Hreiðarsson

Baldvin Þorsteinsson EA 10.
Skipaskr.nr. 2212.
Smíðaður: Flekkefjord.
Noregur 1994. Stærð: 1512
brl. 2968 bt. Mesta lengd:
85.85 m. Skráð lengd:
79.29 m. Breidd: 14 m. Dýpt:
8.6 m. Vél: MaK, 3700 kW.
Fjöldi skipverja: 2.

Gögn: Slysaskýrsla skipstjóra. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. maí 2004 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 9. febrúar 2004 var Baldvin Þorsteinsson EA 10 í höfn á Reyðarfirði. Veður: Hægviðri.

Skipverji var að vinna við úrsláttarpressu þegar að frystipanna (30 kg) með frystri loðnu féll úr pressunni og lenti á hægri rist hans Skipverjinn varð óvinnufær.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að frystipannan var full af loðnu og 30 kg;
- að slasaði var í stígvélum með stáltá. Að hans mati kom það í veg fyrir að ekki fór ver;
- að úrsláttarpressan er sjálfvirk. Að mati slasaða hefur einn neminn sennilega gefið falskt merki þannig að hún ýtti óvænt fullri frystipönnu fram á gólfið;
- að þetta kemur mjög sjaldan fyrir. Oftar kemur fyrir að pönnur festast í tækinu sem kostar töluverða fyrirhöfn að losa.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur menn til að vera á varðbergi við allan sjálfvirkna búnað.

Nr. 039 / 04 Stígandi VE 77

11. Skipverji slasast við trolltöku



Stígandi © Tryggvi Sigurðsson

Stígandi VE 77. Skipaskr.nr. 2422. Smíðaður: Kína 2002, stál
Stærð: 795 brl. 1.448 bt.
Mesta lengd: 53,96 m.
Skráð lengd: 50.21 m.
Breidd: 11,21 m. Dýpt: 8,00 m.
Vél: MAN B&W Alpha 2002,
2040 kW. Fjöldi skipverja: 16.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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. september 2002 var Stígandi VE 77 á togveiðum út af Grindarvíkurdýpis-horni. Veður: Gott og sjólítið.

Skipverjar voru að taka trollið og var bakstroffan flækt um grandarann stjórnborðsmeginn sem lá við þilið í skutrennunni. Einn skipverji ætlaði að losa um flækjuna en þá var híf í grandarana með þeim afleiðingum að vettlingur á hægri hendi flæktist í splæsi á vírnum og hendin varð á milli grandarans og keflisins á skutrennulokanum.

Við þetta missti skipverjinn litlafingur og var siglt með hann í land eftir að trollið hafði verið tekið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hífing fór fram í brú og stjórnaði þilfarsformaður þeim með fjarskiptabúnaði. Hann hafði gefið merki um hífingu án þess að fullvissa sig um að klárt væri til hífinga;
- að slasaði gaf ekki merki um að bíða ætti með hífingu. Hann var ekki viss um hvort híf var áður en hann hafði hendur á vírnum eða eftir það.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var ótímabær hífing og samskiptaleysi á milli skipverja á þilfarinu.

Nr. 040 / 04 Baldvin Þorsteinsson EA 10

12. Skipverji slasast við að klemma sig



Baldvin Þorsteinsson © Þorgeir Baldursson

Baldvin Þorsteinsson EA 10.
Skipaskr.nr. 2212. Smíðaður: Flekkefjord, Noregur 1994. Stærð: 1512 brl. 2968 bt. Mesta lengd: 85.85 m. Skráð lengd: 79.29 m. Breidd: 14 m. Dýpt: 8.6 m. Vél: MaK, 3700 kW. Fjöldi skipverja: 22.

Gögn: Slysaskýrsla skipstjóra. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. maí 2004 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 26. febrúar 2004 var Baldvin Þorsteinsson EA 10 á loðnuveiðum austur af landinu. Veður: Hægviðri og gott sjólag.

Skipverjar voru við vinnu í lest. Einn skipverji var að brjóta klaka á milli úrsláttarvagns og færibands, þegar annar skipverji keyrði úrsláttarvagninn á hann með þeim afleiðingum að vinstra hnéð lenti á milli vagnsins og bandsins.

Hnéð marðist og bólgnaði illa og leita þurfti til læknis með slasaða.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 046 / 04 Friðrik Sigurðsson ÁR 17

13. Skipverji slasast við vinnu í lest



Friðrik Sigurðsson © Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Friðrik Sigurðsson. ÁR 17 Skipaskr.nr. 1084. Smíðaður: Garðabæ 1969, stál. Stærð: 162 brl. 270 bt. Mesta lengd: 35.99 m. Skráð lengd: 33.59 m. Breidd: 6.70 m. Dýpt: 5.50 m. Vél: Stork Werkspoor 1979, 475 kW Fjöldi skipverja: 10.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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 19. janúar 2004 var Friðrik Sigurðsson ÁR 17 á veiðum með snurvoð á Breiðumyrardýpi. Veður: Hægviðri.

Skipverji var við vinnu í lest og var að forfæra 600 lítra tóm fiskkór þegar eitt karanna lenti ofan á hægri fæti hans með þeim afleiðingum að stóra tá laskaðist mikið án þess þó að brotna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var ekki í öryggisskófatnaði með stáltá heldur einungis í venjulegum stígvélum. Eftir slysið er hann alltaf í skófatnaði með stáltá.

NEFNDARÁLIT:

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

Nefndin vill benda sjómönnum á það öryggi sem felst í því að klæðast ávallt öryggisskófatnaði.

Nr. 053 / 04 Hringur SH 535

14. Skipverji slasast við hífingar



Hringur © Guðlaugur Albertsson

Hringur SH 535. Skipaskr.nr. 1473. Smíðaður: Gdynia Pólland 1977, stál. Stærð: 488.0 brl. 746.0 bt. Mesta lengd: 51.82 m. Skráð lengd: 44.71 m. Breidd: 10.76 m. Dýpt: 6.96 m. Vél: Sulzer Cegielski 1976, 1619 kW. Fjöldi skipverja: 15.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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 16. október 2003 var Hringur SH 535 að togveiðum með botntroll um 15 sjómílur NV af Bjargtöngum. Veður. NA 3 m/sek, sléttur sjór og skyggni ágætt.

Verið var að taka trollið og hlerarnir komnir í gálga. Skipverjar á bakborðshleranum höfðu lásað dauðaleggnum í leiðarann og sleppt honum niður í skutrennuna. Tveir skipverjar unnu að þessu á stjórnborðsborðshleranum, voru að lása saman og höfðu ekki sleppt sleppikróknum í hleranum. Annar þeirra hafði farið fram eftir til að draga í leiðarann til að fá betri slaka. Á sama tíma var híf í hann með þeim afleiðingum að skipverjinn klemmdist á milli leiðarans og innanverðs tog-galgans. Spilmaður stöðvaði hífingu og slakaði en þá hafði leiðarinn runnið upp eftir skipverjanum og að hálsi og náð að lyfta honum upp frá þilfari áður en hann losnaði.

Hinum slasaða var þegar komið til hjálpar og var hann þá í andnað. Haft var samband við lækni og siglt til Patreksfjarðar þar sem hinn slasaði var lagður á sjúkrahús með mar á hálsi og á hægri öxl.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að það var netamaðurinn sem hafði það hlutverk að gefa merki um hífingu en hann var við vinnu við bakborðshlerann. Hann hafði fylgst með hvernig gengi með störfin stjórnborðsmegin en hafði ekki gefið merki um að hífa;
- að sögn spilmanns sást illa aftur á hlerana úr spilhúsi og þegar hann sá að báðir leiðararnir féllu niður í skutrennuna taldi hann að búið væri að tengja og hífði án þess að fá merki um það;
- að slasaði taldi að leiðarinn hefði verið of strektur til að lása saman og var því á leið fram eftir til að ná meiri slaka á hann.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var ótímabær og óumbeðin hífing.

Nefndin hvetur til varkárni við allar hífingar og að farið sé í öllum tilfellum eftir skýrum og viðeigandi merkjagjöfum og verklagi við hífingar.

Nr. 075 / 04 Hringur SH 535

15. Skipverji slasast við fall á þilfari



Hringur © Gauðlaugur Albertsson

Hringur SH 535. Skipaskr.nr. 1473. Smíðaður: Stál, Gdynia, Pólland. 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 19. nóvember 2004 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 2. janúar 2004 lagði Hringur SH 535 úr höfn til veiða frá Grundarfirði. Veður: SSA 4-6 m/s.

Skipverjar hófu strax eftir brottför vinnu við að gera klárt á þilfari fyrir veiðiferðina. Tveir skipverjar voru staddir aftur við hlið við að lása togvírnum í stjórnborðshlerann, sem lá á þilfarinu. Annar skipverjinn ætlaði að aðstoða hinn við það verk og steig upp á hlerann og síðan í straumraufina á honum en rann þá til, missti jafnvægið og féll. Í fallinu bar hann fyrir sig hendurnar með þeim afleiðingum að afltaugin í þumalfingri vinstri handar skaddaðist.

Í fyrstu virtist þetta ekki alvarlegt en nokkrum vikum seinna hrakaði skipverjanum og þurfti að fara í aðgerð hjá sérfræðingi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um 30 sm jafnfallinn snjór var á þilfarinu og yfir hleranum. Að mati skipverjans voru það orsök óhappsins.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til að hreinsa snjó af þilförum áður en vinna hefst ef það er mögulegt.

Nr. 090 / 04 Þorsteinn BA 1

16. Skipverji slasast við togblökk



Þorsteinn BA 1. Skipaskr.nr. 1979. Smíðaður: 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.

Þorsteinn © Valgerður Sigurðardóttir

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. nóvember 2003 var Þorsteinn BA 1 að dragnotarveiðum um 17 sjómíllur frá Blakksnesi. Veður: 5 til 10 m sek.

Búið var að taka bauju, lása saman og einn skipverja var að losa straumbelginn af stjórnborðstógu og gaf merki um að hefja mætti tog. Skipstjóri fylgdist með og hugðist hífa aðeins í bakborðstógið, til að jafna böndin og tók óvart í stjórnstóguina fyrir stjórnborðsspilið. Hann áttaði sig strax á því að hann hafði tekið í ranga stjórnstöng og stöðvaði þegar hífingu. Skipverjinn lenti með vinstri hönd í blökkina. Skipstjóri slakaði strax og höndin losnaði.

Hlúð var að slasaða og fengnar ráðleggingar frá lækni og haldið til hafnar. Komið var með slasaða til Patreksfjarðar um þremur tímum síðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra hafði hann augun á skipverjanum þegar hann tók í ranga stjórnstöng;
- að slasaði var að losa belg af tóginu um 10 sm neðan við blökkina og var langatöng inn í lykkjunni þegar híft var;
- að stjórnborð spilsins var í brú. Sá sem stjórnaði því, snýr til stjórnborða og hafði stjórnborðs- og bakborðsblakkir á hægri hönd (stb. ca. 80° og bakb. ca. 100°-110°). Stjórn-

stöngin fyrir bakborðsspilið er frammar í stjórnborðinu en fyrir stjórnborðsspilið. Stengurnar eru að öllu leyti eins.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var sú að tekið var í ranga stjórnstöng.

Nr. 122 / 04 Sólbakur EA 7

17. Skipverji slasast við vinnu í lest



Sólbakur EA 7. Skipaskr.nr. 2262. Smíðaður: Danmörk 1987, stál. Stærð: 428,3 brl. 728 bt. Mesta lengd: 43,26 m. Skráð lengd: 28,36 m. Breidd: 10,4 m. Dýpt: 7,03 m. Vél: Wärtsilä, 1.240 kW, 1987. Fjöldi skipverja: 12.

Sólbakur © Jósef Stefánsson

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. maí 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 8. október 2004 var Sólbakur EA 7 á togveiðum í Reyðafjarðardýpi. Veður: SV gola og sléttur sjór.

Þrír skipverjar voru í lest við að ganga frá fiski í 400 ltr. kör. Við verkið notuðu þeir færribönd. Aðal færribandið var eftir miðri lestinni og annað hangandi á því, svokallað „teygjuband“ sem hægt var að lengja og stytta eftir þörfum. Til að festa það í æskilegri stöðu var notuð svokölluð „stoppró“.

Færriböndunum sló út og áður en þeim var slegið inn aftur var „teygjubandið“ fært aftur í lestina. Þegar rafmagni var slegið inn fór færribandið af stað aftur og dróst inn og féll til með þeim afleiðingum að það lenti á tveimur skipverjum. Féll annar þeirra ofan af karastæðunni og lenti með síðuna á karabrún sem stóð á gólfinu. Bandið féll niður á kar við hlið slasaða.

Slasaði taldi í fyrstu að honum hefði ekki orðið meint af en síðar um daginn varð hann var við blóð í þvagi. Haft var samband við lækni sem taldi rétt að koma honum undir læknishendur. Siglt var með slasaða til Norðfjarðar og við skoðun kom í ljós að höggjið á síðu slasaða orsakaði blæðingu í nýra.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ástæða þess að færiböndunum sló út var að yfirlagsvörn í töflukassa á efra þilfari sló út. Vélstjóri varð var við þetta og sló því inn aftur, skipverjum að óvörum. Við ræsingubandsins kom alltaf hreyfing og högg á það;
- að í lestinni voru alls 320 kör og voru sett fjögur á hæðina, efsta kar var í um 1,8 m hæð yfir þilfari. Ekki er ljóst hvort kar féll með færibandinu og átt þátt í slysinu;
- að nefndinni tókst ekki að fá örugga vitneskju um hvort stoppróin hafi verið hreyfð við breytingu á legu færibandsins eða illa hert. Mikilvægt var að hún væri vel hert;
- að eftir óhappið kom í ljós að rofi í fjarstýringu virkaði ekki eins og ætlast var til. Hann átti ekki að haldast inni og bandið ræsast sjálfvirk. Eftir atvikið var þetta lagfært. Einnig kom í ljós að reimin á bandinu var óþarflega strekt og var slakað á henni. Ekki er ljóst hvort það hafi átt þátt í óhappinu;

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er að færibandið var ekki í fastri stöðu þegar því var slegið inn auk þess sem búnadurinn var ekki í fullkomnu lagi.

Nr. 123 / 04 Guðmundur í Nesi RE 13

18. Skipverji slasast í færibandi við störf í lest



Guðmundur í Nesi © Hilmar 2000

Guðmundur í Nesi RE 13.
Skipaskr.nr. 2626. Smíðaður:
Stál, Tomrefjord Noregi, 2000.
Stærð: 1315 brl. 2464,4 bt.
Mesta lengd: 66 m. Skráð
lengd: 59,43 m. Breidd: 14 m.
Dýpt: 8,67 m. Vél: Wärtsilä,
5520 kW, 2000.
Fjöldi skipverja: 20.

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni 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 18. maí 2004 var Guðmundur í Nesi RE 13 á grálúðuveiðum djúpt VNV af Snæfellsnesi. Veður: NA 10-15 m/sek.

Skipverji var að störfum í frystilest við að stafla fiskikössum sem bárust til hans á tveimur færiböndum og stóð hann á mótum þeirra. Skipverjinn hafði lokið við að taka af fremra bandinu en átti von á fleiri fiskikössum með því og setti aftara færibaldið af stað. Vegna þunga á því fór það að snúða á mótörkeflum og ætlaði skipverjinn að hjálpa því með því að leggja lófanna ofan á það og ýta því áfram. Það gekk í fyrstu en færibaldið var hált og þegar skipverjinn ýtti í eitt skipti rann vinstri hendi hans til og lenti hún niður á milli bandanna og festist þar.

Skipverjinn náði ekki til neyðarrofa sem var í um 1,5-2 m fjarlægð og eftir að hafa verið fastur um stund áttaði hann sig á að hann gat stöðvað færiböndin með því að bera hægri hendina fyrir kassaskynjara við hliðina á honum. Hann hafði reynt að kalla til félaga sinna en þeir heyrðu ekki til hans fyrr en þeir höfðu lokið við að slá úr tækjunum og kölluðu niður til hans. Þeir létu færiböndin snúast öndvert til að losa hendi skipverjans.

Þegar var haft samband við lækni og var þyrlla LHG kölluð út og kom hún að skipinu kl. 18:00. Var farið með slasaða á sjúkrahús þar sem gert var að sárum hans. Skipverjinn reyndist óbrotinn en með mikla áverka.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið hafði nýlega verið keypt til landsins og var í sinni þriðju veiðiferð en þetta var önnur ferð hins slasaða. Að hans sögn var strax séð að aftara færibaldið snúðaði við einhvern þunga. Þeir hefðu látið vita um þennan galla og lagfæring á þessu verið hafin. Strax eftir

óhappið var skipt um kefli á færibandinu og virkaði það vel eftir það;

- að vegna stöðunnar í lestinni voru færiböndin látin snúast hvort á móti öðru;
- að bilið á milli færibandanna var ca. 1 cm. Eftir slysið var þetta bil aukið (ca 10 sm) þannig að hendi gat ekki orðið föst á milli;
- að skipverjinn var einn í lestinni og hafði árangurslaust reynt að kalla á félagi sína. Vegna hávaða við úrslátt þeirra heyrðu þeir ekki til hans fyrr en að því verki loknu. Að sögn skipverjans var það venja að einn maður væri við þessi störf í frystilestinni;
- að skipverjinn taldi sig hafa verið með hendina á milli færibandanna í gangi í um það bil eina mín þegar að hann áttaði sig á að setja hægri höndina fyrir kassaskynjarann. Eftir það var hendin föst. Þrátt fyrir að honum hafði tekist að stöðva færibandið þá færðist það áfram um eina kassalengd í hvert sinn sem nýr kassi kom á bandið. Taldi skipverjinn að þetta hefði varað í tvær mínútur eða þar til skipsfélagar hans komu honum til hjálpar. Hann taldi einnig ljóst að ef að hann hefði ekki náð að stöðva böndin hefði hendin farið mjög illa.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að kefli á færibandinu voru ekki í lagi og of stutt bil var á milli þeirra.

Nefndin telur óviðunandi að vélar og tæki séu í þannig ástandi að hafa þurfi hendur á þeim og fagnar því að þetta hafi verið lagfært.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur til þess að skipstjórnarmenn hugi að öryggi í rýmum þar sem einn maður er oft við störf.

Nr. 124 / 04 Jón á Hofi ÁR 62

19. Skipverji slasast á hendi við hífingu



Jón á Hofi © Tryggvi Sigurðsson

Jón á Hofi ÁR 62. Skipaskr.nr. 1562. Smiðaður: Flekkefjord Noregi 1969, stál.
Stærð: 276,4 brl. 334 bt.
Mesta lengd: 38,53 m.
Skráð lengd: 35,04 m.
Breidd: 7,6 m. Dýpt: 6,2 m.
Vél: Wichmann, 662 kW, 1969.
Fjöldi skipverja: 8.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni 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 15. október 2004 var Jón á Hofi á drag-nótaveiðum á Langagrunni vestur af Eldey. Veður: NA 13 m/sek og veltingur.

Skipverjar voru að undirbúa að láta voðina fara, pokinn kominn á síðuna og til stóð að losa hann úr gilsinum. Einn skipverji ætlaði að vinna það verk og teygði sig út fyrir borðstokkinn með hægri hendi, en hélt um gilsvírinn með vinstri hendi. Kranabóman lá mjög lágt í átt að byrðinni. Við þessar aðstæður var híft í gilsvírinn með þeim afleiðingum að hendi skipverjans dróst inn í blökkina á bómuendanum og klemmdist þar.

Siglt var með slasaða strax til Þorlákshafnar og honum komið undir læknishendur. Ferðin tók um 7 klst.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn slasaða var gilsinn aðeins of neðarlega og auk þess veltingur sem gerði honum verkið erfitt. Hann hefði því þurft að teygja sig mikið niður;
- að slasaði var vanur á skipinu og mjög vanur þessum veiðiskap. Þetta verkefni var þó ekki vanalega hans, hann hafði verið settur í það vegna mannbreytinga í upphafi ferðar. Þír

menn voru í frí og óvanir menn um borð. Sérstakt lag þurfti til að losa gilsinn úr pokanum;

- að sögn slasaða var híft í gilsinn óumbeðið;
- að sögn vitna og kranamanns heyrðu þeir ekki betur en slasaði hefði óskað eftir hífingunni munnlega. Fram kom einnig að hugsanlega hefði verið um tungumálaerfiðleika að ræða.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var ótímabær hífing og slæmt verklag.

Nefndin ítrekar gildi þess að viðhaft sé verklag við hífingar sem felur í sér staðlaðar bendingar.

Nr. 126 / 04 Hólmátindur SU 1

20. Skipverji slasast þegar að vír slæst til



Hólmátindur © Alfons Finnsson

Hólmátindur SU 1. Skipaskr.nr. 2332. Smíðaður: Tomrefjord Noregur 1985, stál. Stærð: 605 brl. 1103 bt. Mesta lengd: 51.81 m. Skráð lengd: 46.19 m. Breidd: 10.37 m. Dýpt: 7.28 m. Vél: Wichmann, 1650 kW. Fjöldi skipverja: 15.

Gögn: Lögregluskýrslur. Údráttur úr leiðarabók. Ljósmyndir.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. september 2004 var Hólmátindur SU 1 á togveiðum á Bakkaflóa. Veður: Hægviðri og sjóllítið.

Skipverjar voru að taka inn trollið, sjálfvirkri hífingu var lokið og komið að hífingu með stjórnun úr brú. Tveir skipverjar voru á leið aftur að stjórnborðs- og bakborðsgálgum til að losa úr toghlerunum og einn að hefja hífingu í brú. Þegar skipverjinn í brúnni ætlaði að hefja hífinguna tók hann óvart í handföng fyrir grandaravindur í stað handfanga fyrir hífingu í toghlerana. Við þetta strekktist á grandaraleiðurum og vargakjartarnir húkkuðust

fastir bakborðsmegin. Við það slóst leiðarinn með miklu afli í skipverjann sem var í bakborðsrennunni. Leiðarinn lenti í vinstri síðu og á baki skipverjans sem kastaðist í loft upp og lenti harkalega á þilfarinu.

Haft var samband við lækni og ákveðið að sigla með slasaða til Vopnafjarðar. Þaðan var hann fluttur á sjúkrahús á Akureyri og í ljós kom að hann var nefbrotinn og illa tagnaður.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um var að ræða mjög vana sjómenn. Skipverjinn sem stjórnaði hífingunni kvaðst hafa verið annars hugar þegar þetta gerðist;
- að nokkur munur var á staðsetningu handfanganna. Þau voru ekki í sömu línu í stjórnborði og mislangt til þeirra upp á borðið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er mistök við stjórnun hífingar.

Nr. 131 / 04 Baldur Árna ÞH 222

21. Sprenging í aðalvél, tveir skipverjar brennast



Baldur Árna © Jón A. Ingólfsson

Baldur Árna ÞH 222. Skipaskr.nr. 158. Smíðaður: Holland 1963. Stærð: 164,2 brl. 230,1 bt. Mesta lengd: 30,69 m. Skráð lengd: 26,88 m. Breidd: 7,0 m. Dýpt: 5,65 m. Vél: Caterpillar 398B árg. 1978, 563 kw. Fjöldi skipverja: 7.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni 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 1. nóvember 2004 var Baldur Árna ÞH 222 á togveiðum um 10 sjómílur suður af Látrabjargi. Veður: Logn og ládautt.

Um kl. 02:30 þegar skipverjar voru að taka fiski-trollið fór viðvörunarbjalla af stað í vélarúmi.

Vélavörðurinn á vaktinni fór strax niður og sá að smurolíuþrýstingur aðalvélar var fallinn og mælirinn flóktandi. Vatnshitinn á vélinni var í lagi eða um 80°C.

Hann opnaði áfyllingarstút fyrir smurolíu og sá að hvítan reyk lagði frá honum sem jókst jafnt og þétt. Vélavörðurinn setti slönguna sem lá frá smurolíuforðatank í stútinn og bætti smurolíu á aðalvélin á samt því að setja varasmurolíudælu í gang. Hann athugaði einnig hvort vatn vantaði á þenslukút aðalvélarinnar þar sem gat var á honum og leki en svo reyndist ekki vera.

Smurolíuþrýstingurinn virtist fara upp en vélavörðurinn var ekki viss og tók á það ráð að ræsa yfirvéltjórann sem fór þegar niður í vélarúm. Aðvörun barst frá viðvörunarkerfinu og þrátt fyrir að kvitt að væri fyrir fór það alltaf aftur í gang. Þegar yfirvéltjórinn kom niður sá hann að smurolíuþrýstingurinn var því sem næst enginn og smurolíuhitinn talsvert hærri en hann átti að vera.

Meðan á þessu stóð var byrjað að hífa trollið með samþykki yfirvéltjóra sem bað um að hafa aðkúplað en lítið álag á skúfu. Taldi yfirvéltjóri óhætt að klárað yrði að hífa inn trollið en hann ætlaði að stöðva vélina að hífingu lokinni til að athuga bilunina.

Nokkur reykur var kominn í vélarýmið og afturskipið. Vélavörðurinn opnaði hurð út á efra þilfar og vélarúmshurð til að reyna að losna við hann. Síðan fór hann úr vélarúminu til að fara í aðra skó.

Yfirvéltjórinn var við hlið aðalvélarinnar og hafði snúið sér eitthvað undan þegar sprenging varð í henni með þeim afleiðingum að eldur (blossi) og heit smurolía gaus út um áfyllingastút og á hann. Eldur varð ekki laus heldur slökknaði að sjálfum sér. Yfirvéltjórinn brenndist talsvert á andliti og á höndum. Hann hljóp strax upp úr vélarúminu upp í sturtuklefa til kælingar á sárum sínum.

Við sprenginguna var vélavörðurinn á leið til baka og var kominn í vélarúmsdyrnar. Þrýstingurinn sem myndaðist við sprenginguna kastaði honum aft-

urábak inn á verkstæði. Hann sviðnaði í andliti og lítillaga á höndum. Annar skipverji kom þegar að með blautt handklæði til hans.

Við sprenginguna stöðvaðist aðalvélin og ekki var reynt að gangsetja hana aftur. Stýrimaðurinn hafði þegar samband við lækni sem veitti ráðleggingar um meðferð slösuðu skipverjanna.

Hamar SH 225 var í um 25 sml. fjarlægð og óskaði skipstjóri Baldurs Árna PH eftir aðstoð hans við að draga skipið til hafnar. Um kl. 06:00 lagði Hamar SH af stað með skipið í togi til Rifshafnar, sem var í um 30 sml. fjarlægð. Kl. 18:55 lögðust skipin að bryggju í Rífi.

Yfirvéltjórinn var fluttur til læknis og í skoðun kom í ljós að um 2. stigs bruna var að ræða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var búið að vera fjóra daga í ferðinni þegar óhappið gerðist;
- að véltjórarnir höfðu verið í vandræðum með smurolíuþrýsting aðalvélar í um tvo sólarhringa. Daginn fyrir óhappið hafði smurþrýstingurinn t.d. fallið úr um það bil 40psi í 30psi. Yfirvéltjóri sagði að smurolíuþrýstingurinn hefði alltaf verið í lágmarki þennan tíma og upplýsingar um stöðu mála náði til skipstjóra og útgerðar. Auk þess leitaði hann til þjónustuaðila varðandi ástand vélarinnar. Ákveðið var að sjá til með framvindu mála þrátt fyrir að smurolíuþrýstingur virtist stöðugt vera í lágmarki;
- að yfirvéltjóranum hafði rennt í grun að hugsanlega væri aðalvélin að bræða úr sér;
- að sögn yfirvéltjórans hafði ekki vantað smurolíu á aðalvélin en lítið var svo á þegar komið var að henni fyrst. Yfirvéltjórinn skúfaði fyrir það þegar hann kom niður í vélarúm. Leitast hafði verið við að koma smurolíu á aðalvélin meðan hún var í gangi og er talið að um 5-10 ltr. hafi verið settir á hana;
- að aðalvélin hafði verið að brenna olíu um einhvern tíma áður en sprengingin varð. Véltjórarnir höfðu þurft að bæta um 16-17 ltr. af smurolíu á hana á sólarhring eftir að þeir byrj-

- uðu á fiskitrollinu. Það var eitthvað minna á rækjuveiðunum sem skipið hafði verið á áður;
- að skipt hafði verið um smursíur 3-4 dögum áður;
 - að aðalvélin var tekin upp að hluta í júlí-ágúst 2004. Þá var tekinn upp skolloftskælir, túrbínur o.fl. auk þess sem skipt var um smurolíu og loftsíur. Við þessa aðgerð kom í ljós að sót var í smurolíunni;
 - að á einu lokinu á sveifarhúsinu höfðu öryggisventlar opnast við sprenginguna auk þess sem hún fór upp um smuráfyllinguna;
 - að við sérfræðiskoðun eftir óhappið kom í ljós að næg olía og kælivatn var á aðalvélinni. Þegar hliðarlok voru fjarlægð kom í ljós að á höfuðlegubakka númer 5 hafði höfuðlega rifið sig fasta og snúist í blokk. Ekki reyndist vera nein brennsluolía í smurolíunni;
 - að aðalvélin hafði verið keyrð eitthvað yfir 90 þús. tíma. Yfirvélstjórinn hafði verið í tæpa tvo mánuði á skipinu og kvaðst ekki vanur þessari tegund vélar. Hann hafði ekki kynnt sér viðhaldssögu hennar. Næsti maður í vél hafði verið um átta mánuði um borð;
 - að sögn yfirvélstjórans var viðvörðunarkerfi ábótavant. Aðvörðun fyrir smurolíuþrýstinginn kom ekki inn fyrr en neðarlega. Um var að ræða „membru“ eða þrýstistillir sem ekki var hægt að stilla. Reynt var að fylgjast með smurolíuþrýstingsmæli á stjórnþalli. Vegna þessa hafi aðvörðun frá ástandi í vélarúmi komið frekar seinna en ella;
 - að yfirvélstjórinn var með heyrnahlífar.

NEFNDARÁLIT:

Örsök þess að aðalvélin stöðvast var að höfuðlega reif sig fasta, snérist í blokkinni og hún missti smurningu.

Nefndin telur að full ástæða hafi verið til að taka alvarlega augljós merki um óeðlilegt ástand vélarinnar í nokkurn tíma og bregðast við þeim með viðeigandi hætti. Ljóst var að eitthvað var að sem þyrfti að laga og var því öryggi skips og áhafnar stefnt í hættu með að keyra áfram bilaða vél.

Nefndin telur einnig að áhyggjur manna um að alvarleg bilun og jafnvel úrbræðsla væri í gangi hefði í þessari stöðu átt að hvetja til að ekki væru opnuð nein lok fyrr en nægjanleg kólnun hefði átt sér stað.

NR. 136 / 04 Sólbakur EA 7

22. Skipverji klemmist á hendi



Sólbakur © Jósef Ægir Stefánsson

Sólbakur EA 7. Skipaskr.nr. 2262.
Smíðaður: Danmörk 1987, stál.
Stærð: 428,3 brl. 728 bt.
Mesta lengd: 43,26 m.
Skráð lengd: 38,36 m.
Breidd: 10,4 m. Dýpt: 7,03 m.
Vél: Wärtsilä, 1.240 kW, 1987.
Fjöldi skipverja: 12.

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. nóvember 2004 var Sólbakur EA 7 á togveiðum innarlega á Gerpisflaki. Veður: 14-18 m/s og sjólítið.

Skipverjar voru að láta trollið fara og búið að slaka gröndurum. Einn skipverji hafði lokið við að lása dauðaleggnum í stjórnborðshlerann, en krókurinn sem notaður var til að hífa hann að hleranum, sat fastur í leggnum. Þegar skipverjinn var að reyna að losa krókinn úr dauðaleggnum, sem hafði krækst í gegnum tvo hlekki, lagði hann vinstri hendi á keflið. Hlerinn hreyfðist til á veltu skipsins með þeim afleiðingum að vinstri hendi hans varð á milli eyra á hleranum og keflisins.

Hendi skipverjans bólгнаði talsvert og leitaði hann læknis er skipið kom til hafnar þann 10. nóvember.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar búið er að slaka trolli í hlera mátti búast við því að hann hreyfðist;

- að mjög góður frágangur var á búnaði við hlerana. Tjakkar eru notaðir til að draga þá til hliðar og koma í veg fyrir mikinn slátt á þeim.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til að gæta vel af því hvar þeir leggja hendur við athafnir sem þessar.

Nr. 147 / 04 Klængur ÁR 20

23. Skipverji slasast á fæti



Klængur © Jón Sigurðsson

Klængur ÁR 20. Skipaskr.nr. 259. Smíðaður: Noregi 1964. stál. Stærð: 207,5 brl. 298,7 bt. Mesta lengd: 38,12 m. Skráð lengd: 33,7 m. Breidd: 7,01 m. Dýpt: 6,05 m. Vél: Caterpillar 1987, 672 kW. Fjöldi skipverja: 7.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. nóvember 2004 var Klængur ÁR 20 á siglingu undan Krísvíkurbjargi. Veður: 10-14 m/s og dálítill sjór.

Skipverjar höfðu verið á veiðum með með drag-nót og voru að ganga frá afla í lest eftir síðasta kast. Einn þeirra var aftast í lestinni við að ísa í kör úr öftustu stíu bakborðmegin þegar efri hluti íssins féll ofan á vinstri fót hans. Félagar hans komu honum til hjálpar en réðu ekki við að lyfta ísnum og urðu þeir að draga fótinn úr stígvélinu undan farginu.

Við komu til Þorlákshafnar var slasaði fluttur á sjúkrahús þar sem í ljós kom að sköflungur vinstri fótar var brotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hinn slasaði sagðist hafa mokað geil inn í ísmassann. Ekkert hafði gerst meðan hann var að því en þegar hann snéri sér frá féll ísklumpur á að giska 2-300 kg á fót hans;

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er vegna rangra vinnubragða við ísmokstur.

Nr. 152 / 04 Harðbakur EA 3

24. Skipverji slasast við splæsingar á togvír



Harðbakur © Böðvar Eggertsson

Harðbakur EA 3. Skipaskr.nr. 1412. Smíðaður: Spánn 1974, stál. Stærð: 941,2 brl. 1330,0 bt. Mesta lengd: 68,66 m. Skráð lengd: 59,86 m. Breidd: 11,6 m. Dýpt: 7,5 m. Vél: MaK. 2090 kW, 1974. Fjöldi skipverja 18.

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni 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 14. nóvember 2003 var Harðbakur EA 3 á siglingu út Eyjafjörð.

Þrír skipverjar höfðu lokið við að splæsa togvír í þar til gerðum splæsingarbekk og ætluðu tveir þeirra að losa vírinn úr bekknum. Annar þeirra stóð fyrir framan bekkinn og hélt um handfangið á splittinu sem hann ætlaði að taka úr og hinn lyfti undir búnaðinn til að létta á því. Þegar splittið var tekið úr fór bekkurinn af stað með þeim afleiðingum að eitthvað slóst í höfuð skipverjans sem hélt undir þannig að hann féll slasaður á þilfarið.

Siglt var með slasaða til hafnar og honum komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að splæsingarbekkurinn var tvískiptur og með festingar í sitt hvora síðu á trollþilfarinu. Þolinmóður var festur í þilfarshús í stjórnborðssiðu og á honum lék þríhyrind plata, sem var hinn eiginlegi splæsingarbekkur. Plötunni var snúið með lausri járnstöng (járnkarli) og splitti á þolinmóðnum festi hana í stöðu. Á móti henni var

klemma (skrúfstykki) sem festi vírinn auk þess að forma auga á hann. Þegar auga var splæst voru vírleggirnir festir í klemmuna og vírinn síðan settur fastur með keðjuklemmu í þilfarshús bakborðsmegin;

- að full spenna var á vírnum þegar splittið var tekið úr og klemman bakborðsmegin hafði ekki verið losuð;
- að slasaði stóð fyrir aftan bekkinn en sá sem losaði splittið og var jafnframt stjórnandi, stóð fyrir framan hann. Slasaði kvaðst hafa verið beðinn um koma þarna að og lyfta undir þríhyrnuna. Hann hefði gert það og litið yfir til bakborða og séð þá að spennan hafði ekki verið losuð upp á vírnum, en það hafi verið of seint. Fram kom að þriðja skipverjanum hafi ekki litist á og hann vikið sér til hliðar;
- að sá sem stjórnaði aðgerðinni var meðvitaður um að það var fullur snúningur uppi á vírnum en taldi að skipverjarnir væru búnir að tala um að fara þessa leið. Það kæmi snúningur á bekkinn og menn ættu að forða sér. Taldi hann misskilning um hvað var í gangi;
- að ekki er ljóst hvaða hluti beksins það var sem slóst í höfuð slasaða;
- að samkvæmt verklagslýsingu yfirmanns um borð átti umgengni við splæsingabekkinn, að splæsingu lokinni, að vera þannig að losa átti upp á klemmunni bakborðsmegin og hleypa spennunni upp á vírinn. Þá átti að vera óhætt að slá splittið úr festingu og þar með síðasta snúningi á honum. En gæta þurfti þó að frekari spennu á vírnum. Það kom þó fram hjá slasaða að menn væru ekki sammála um verklagið og töldu sumir jafnvel að aðgerðin í þessu tilfelli hefði verið rétt;
- að splæsing togvira um borð var sjaldgæf og eingöngu gert þegar vír slitnaði eða varð fyrir öðrum áföllum úti á sjó. Þá var splæsingabekkurinn notaður, eins þegar fært var upp á grandara sem einnig var sjaldan gert.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök óhappsins séu röng vinnubrögð.

Nefndin hvetur menn til þess að sameinast um öruggt verklag.

ÖNNUR SLYS

Nr. 015 / 04 Mánafoss

1. Skipverji brennist og fellur



Mánafoss © Hilmar Snorrason

Mánafoss.
Skipaskr.nr. 11083.
Smiðaður: Kína 1999.
Stærð: 4.450 brl.
Lengd: 100,6 m.
Breidd: 18,80 m.
Áhöfn: 12.

Gögn: Úrdráttur ú leiðarbók. Slysaskýrsla frá skipi. Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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 19. janúar 2004 var Mánafoss við bryggju á Akureyri.

Skipverji var að vinna í miðrými stjórnborðsmegin við að skipta um pakkningu í loka í gufukerfinu. Hann stóð fyrir framan lokann og þurfti að taka hann í sundur því pakkningin var við spindil í honum. Þegar hann var búinn að losa um alla fjóra boltana í spindlinum sprautaðist um 90° heitt vatnið á hann. Við þetta var skipverjanum brugðið og reyndi að hörfa frá en við það féll hann um rör sem voru niður við gólfið.

Við fallið slitnaði vöðvafesting í hægra fæti skipverjans auk þess sem hann hlaut brunasár fyrir ofan úlnið og upphandlegg. Vinnuvettlingur hlíðði honum að úlnið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gufuketill er staðsettur í vélarúmi og lögn frá honum í fjóra olíutanka skipsins. Gufan fer í gegnum spírala inn í þeim og breytist þar í vatn og fer síðan um miðrýmið aftur í vélarúmið;

- að skipverjinn var að vinna við loka sem er eftir gufugildru frá einum olútanknum. Hann hafði lokað fyrir gufu að tanknum og lyft loki af lokanum að gufugildrunni og við það kom nokkurt magn af vatni án þrýstings. Hann taldi að allt vatn hefði lekið af lögninni og óhætt að losa lokið af lokanum. Hann losaði boltana og lyfti lokinu en við það sprautaðist heitt vatn úr lokanum með þeim afleiðingum að honum varð brugðið og hörfaði undan. Við það hrasaði hann og slasaðist;
- að í ljós kom að keila í lokanum var laus og lokaði nokkurt magn af heitu vatni í lögninni frá gufugildrunni við botn og nokkra metra upp í aðallögn aftur í vélarúm;
- að skipverjinn taldi sig hafa gert allar nauðsynlegar öryggisráðstafanir en yfirsást að keilan í lokanum var laus og opnaði einungis við gufuþrýsting neðan frá. Eftir að gufuþrýstingurinn hafði verið tekinn af lokaði keilan fyrir bakrennsli úr lögn að tanknum.

NEFNDARÁLIT:

Örsök óhappsins var að skipverjinn hugði ekki að eiginleikum keilunnar í lokanum.

Nr. 021 / 04 Dettifoss

2. Skipverji fellur í vélarúmi



Dettifoss © Hilmar Snorrason

*Dettifoss. Smíðaður: Frederikshavn, Danmark 1995.
Stærð: 17.042 DW
Mesta lengd: 165,60 m.
Breidd 28,60 m. Dýpt: 8,95 m*

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

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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 21. janúar 2004 var Dettifoss við bryggju í Reykjavík.

Skipverji var að vinna við að sjóða rör í tveggja til þriggja metra hæð í vélarúmi og stóð í stiga við það. Skyndilega rann stiginn til og valt um koll með þeim afleiðingum að skipverjinn féll í vélarúmsgólfði. Hann fann til eymsla í hægri öxl, handlegg og í síðu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stiginn sem var notaður var frístandandi „A-stigi“ með borðum sem hélt meiðunum í stöðu;
- að sögn slasaða var stiginn orðið mjög liðaður og valtur.

NEFNDARÁLIT:

Örsök óhappsins er að ekki var notaður öruggur stigi.

Nr. 059 / 04 Snorri Sturluson VE 28

3. Þrír skipverjar hætt komnir á léttbát



Snorri Sturluson © Hilmar Snorrason

*Snorri Sturluson VE 28. Skipa-skr.nr. 1328. Smíðaður: San Juan Spáni 1973, stál.
Stærð: 1096 brl. 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: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. nóvember 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

ATVIKALÝSING:

Þann 18. apríl 2004 var Snorri Sturluson VE 28 utan við Vestmannaeyjar. Veður: Logn, heiðskirt og sjávarhiti 7,7°.

Fyrir um daginn hafði verið látið reka sunnan við Vestmannaeyjar og unnið við þríf eftir veiðiferð. Um hádegi voru skipverjar ferjaðir í land. Seinna um daginn var haldið upp undir Ystaklett til að ferja einn skipverja til viðbótar í land.

Þegar skipið var á um 5 hnúta ferð fóru bátsverjar í bátinn og formaður hans gaf skipun að slaka niður með síðunni. Hann gangsetti vélina og reyndi að kúpla að skrúfu en það tókst ekki áður en báturinn snerti hafflötinn. Bátinn rak hratt aftur með síðunni og aftur fyrir skipið án þess að það tækist að losa krókinn, þó slakað væri viðstöðulaust. Þegar gilsinn þraut hvolfði bátnum og bátsverjar lentu í sjónum en báturinn dróst áfram með skipinu.

Skipstjóri heyrði köll aftur á skipinu og sá hvar mennirnir flutu í sjónum. Hann stöðvaði skipið og snéri því til þeirra og kallaði út skipverja auk þess að óska eftir aðstoð úr landi.

Þjörgunarbátur var sendur úr Vestmannaeyjahöfn og náði hann mönnunum úr sjónum við skipssíðuna. Einn fór þaðan um borð í skipið aftur en hinir voru fluttir til lands þar sem annar þeirra var fluttur á sjúkrahús til aðhlynningar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að langlína var ekki notuð við sjósetningu bátsins. Línan hafði verið fjarlægð síðast þegar skipið var málað og ekki sett upp aftur. Fram kom að viðkomandi bátsformaður notaði aldrei langlínu við sjósetningu er hann var við stjórn hans en einhverjir aðrir notuðu hana;
- að sögn skipstjóra var venja að hann eða yfirstýrimaður heimilaði sjósetningu, svo var ekki í þetta skipti;
- að bátsformaður hugðist sigla samsíða skipinu meðan verið var að húkka gilsinn úr sylgjunni, eins og hann var vanur;
- að spilmaður stóð við stjórn tækin á krananum og hann sá ekki bátinn eftir að hann hvarf niður með síðunni. Hann varð því ekki meðvitaður um vandræðin fyrr en um seinan;
- að enginn skipverji var á lunningu til að segja spilmanni til þrátt fyrir venju þar um;
- að engar skriflegar vinnureglur eru um notkun og meðferð léttbáts og óljóst var um munnleg fyrirmæli;
- að engar árar voru tiltækar til að róa bátnum;
- að léttbáturinn var óskemmdur en eldsneytistankur hans tapaðist.

NEFNDARÁLIT:

Meginorsök óhappsins var að ekki var notuð langlína við sjósetningu bátsins. Meðvirkandi þættir voru skortur á verklagsreglum um sjósetningu léttbáta og sjálfsagða tilsögn um hífinguna.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin bendir á að þau slys sem borist hafa nefndinni vegna sjósetningu léttbáta eiga öll það sameiginlegt að ekki voru notaðar langlínur. Áréttar nefndin sjómenn á mikilvægi langlínu við sjósetningu.

Með notkun langlínu í umræddu tilviki hefði báturinn haldist við síðuna á sömu ferð og skipið þrátt fyrir að bátsstjóranum tækist ekki að setja skrúfuna á. Þá hefðu skipverjar og geta losað gilskrókinn án teljandi hættu.

Nefndin bendir á að Siglingastofnun Íslands hefur, í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjómanna, gefið út ítarlegt fræðsluefni m.a. um sjósetningu léttbáta. Mikilvægt er að sjómenn kynni sér þetta efni og hafi það til hliðsjónar við gerð verklagsreglna um alla meðferð léttbáta.

TILLAGA TIL ÚRBÓTA:

Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að ítreka (sjá mál nr. 009/04) eftirfarandi tillögur í öryggisátt:

1. Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð.
2. Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru slíkum bátum.

Nr 061 / 04 Polar Siglir GR 650

4. Skipverji slasast við fall



Polar Siglir GR 650.
Fjöldi skipverja: 40

Gögn: Lögregluskýrslur.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. nóvember 2004 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 21. apríl 2004 var Polar Siglir GR-650 við bryggju í Hafnarfjarðarhöfn.

Einn skipverji var í lausum stiga við að losa tessa neðan á lúgu niðri í mjöllest. Við verkið þurfti hann að nota slaghamar. Skyndilega rann stiginn til og skipverjinn féll niður á lestargólfið með þeim afleiðingum að hægri olnbogi fór úr lið og sár kom á finger. Skipverjinn komst sjálfur upp úr lestinni og gerði vart við sig. Hann var fluttur á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um var að ræða 10 þrepa álstiga Ekki var plast á endum hans;
- að lúgan var í um 4 m hæð frá lestargólfi;
- að stiginn var óbundinn;
- að við vettvangsskoðun lögreglu kom í ljós að við stigann lágu sleggja og stór skiptilykill auk þess sem heyrnarhlífar voru við enda stigans;
- að skipverjinn hafði gert þetta með sama hætti margoft áður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er að frágangi á lausum stiga var áfátt.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að gerð verði veggspjöld þar sem sjómenn eru minntir á öryggisatriði s.s. eins og við notkun lausra stiga um borð í skipum.

Nr. 078 / 04 Brúarfoss

5. Skipverji fellur niður um op í vélarúmi



Brúarfoss © Hilmar Snorrason

Brúarfoss. IMO.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: Slysaskýrsla frá skipi. Údráttur úr leiðarabók. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. mars 2004 var Brúarfoss við bryggju í Argentia á Nýfundnalandi.

Starfsmaður í vél var við vinnu í vélarúmi þegar hann féll niður um op þar sem plata hafði verið tekin úr vélarúmsgólfi.

Skipverjinn var með verki í vinstri kálfa sem var stífur og bólgin. Hann var sendur til lækni sem taldi hann hafa tognað og væri vinnufær.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um var að ræða ristarlötu í gólfi sem var skrúfuð niður. Verið var að vinna við að taka upp skolloftskæli og koma fyrir hífibúnaði (talíu) til þess. Allir starfsmenn í vélarúmi voru við verkið, þ.á.m. sá slasaði;
- að sögn yfirvélstjóra var það verklagsregla að alltaf þegar plata var tekinn úr gólfi voru settar varnir með böndum til að varna því að menn stigu ekki niður um þau. Í þetta skiptið var vegna aðstæðna ekki búið að því;
- að um var að ræða munnlega verklagsreglu en hún ekki skráð í öryggisstjórnunarkerfi skipsins.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til þess að ekki voru settar upp viðeigandi varnir eftir að ristarplata var losuð upp og áður en vinna hófst við opið. Nefndin leggur til að skráðar verði verklagsreglur um þessar athafnir í öryggisstjórnunarkerfi.

Nr. 086 / 04 Skógafoss

6. Skipverji slasast vegna rafmagnsstraums



Skógafoss
MO.nr. 8203646.
Smiðaður: Hamborg.
Þýskalandi 1982.
Stærð: 7.785 DW.
Mesta lengd: 106,46 m.
Breidd: 19 m. Dýpt: 7,78 m.

Skógafoss © Hilmar Snorrason

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi. Úrdráttur úr leiðarbók.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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 22. apríl 2004 var Skógafoss á leið frá Argentia til Reykjavíkur. Veður: NV 7-8 m/s, alskýjað og talsverður sjór.

Skipverji var við aflestur á frystigámum og greip í rafmagnskapal sem var með útleiðslu með þeim afleiðingum að hann fékk í sig 360 volta raflost. Skipverjinn varð mjög aumur í vinstri öxl og handlegg og var gefið verkjalyf.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 098 / 04 Gugga

7. Fær í skrúfuna á hraðri siglingu



Gugga. Skipaskr.nr. ??
öskráður.
Tegund: Quicksilver 520.
Mesta lengd: 5,3 m.
Breidd: 2,1 m.
Vél: Mercury, 90 Hp.
Fjöldi skipverja: 3.

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. apríl 2004 var skemmtibáturinn Gugga á siglingu frá Njarðvík til smábátabryggjunnar í Grófinni. Veður: Gott.

Þegar báturinn var um 300-400 m frá Stapanum og á 30-40 hnúta hraða sá bátstjórnandi hans kaðalhjúgu sem maraði í sjónum fyrir framan hann. Honum gafst ekki tími til að beygja frá þessu og lenti hann á kaðalhjúgunni með þeim afleiðingum að tóg fór í skrúfu bátsins. Við þetta stöðvaðist báturinn harkalega og farþegar hans köstuðust til.

Hægt var að sigla bátnum til lands og voru farþegarnir fluttir á sjúkrahús til skoðunar. Þar kom í ljós að annar þeirra hafði fengið hálshnykk.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnandi bátsins sagði að um hefði verið að ræða hluta kaðalfestinga af gömlum laxeldiskvíum. Hann vissi til þess að fleiri bátar hefðu fengið í skrúfuna á þessu svæði;
- að festingunum hafði verið sökk en flutu upp á fjöru. Eftir þetta óhapp höfðu hafnaryfirvöld samband við eiganda kvífestingana og hann hreinsaði svæðið eins og til hafði staðið. Hafnaryfirvöld telja svæðið hreint í dag.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins eru tveir samverkandi þættir, óhreint svæði og óvarleg sigling á því.

Nefndin fagnar því að skjótt hafi verið brugðist við og svæðið hreinsað.

Nr. 109 / 04 Brúarfoss

8. Skipverji slasast við fall í stiga



Brúarfoss © Hilmar Snorrason

Brúarfoss. FIMO. nr. 8914568.
Smiðaður: 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: Slysaskýrsla frá skipi. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Má Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. ágúst 2004 var Brúarfoss á siglingu frá Argentia á Nýfundnalandi til Nuuk á Grænlandi. Veður: Gott og smá undiralda.

Skipverji var að undirbúa vinnu við rafsúðu í rekkverk við gám á afturpílari. Ætlaði hann að standa við það í stiga sem lá niður á aðalpílari bakborðsmegin. Þegar hann var að ganga niður stigann, rann hann til og hrasaði með þeim afleiðingum að hann lenti á jarðtengingaklemmu með hægri handarkrikann.

Við þetta myndaðist mikið sár og var skipinu þegar snúið til hafnar í St. John's og haft samband við lækni. Var skipverjinn fluttur á sjúkrahús við komuna þangað og gekkst þar undir aðgerð.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mjög heitt var í veðri daginn áður og lá morgundögg yfir þilfarinu og í stiganum sem gerði hann hálann;
- að skipverjinn var í öryggisskóm með stáltá;
- að tröppurnar í stiganum voru hálkvarðar með götum („stönsun“) í gegn. Að sögn skipverjans var þetta farið að eyðast en óhappið hafi verið hálkuslys.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var bleyta í stiganum og ekki var farið nógu varlega.

Nr. 138 / 04 Mikael 1, vinnubátur

9. Skipverji slasast við fall



Mikael 1 © Jón Sigurðsson

Mikael 1. Skipaskr.nr. 7513.
Smíðaður: Stocznia Pólandi 1974, stál.
Stærð: 235 brl. 292 bt.
Mesta lengd: 45,1 m.
Skráð lengd: 39,9 m.
Breidd: 8,2 m. Dýpt: 2,8 m.
Vél Deutz 375 kW, 1974.
Fjöldi skipverja: 2.

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 4. september 2004 var Mikael I á siglingu frá Njarðvík til Reykjavíkurhafnar. Veður: Hægviðri, skýjað.

Verið var að flytja tvö hús á þilfarinu, vinnuskúr sem var nær brú og annað stærra sem hafði verið notað sem mötuneyti. Vegna stærðar húsanna sást ekki fram fyrir skipið og varð því annar skipverjinn að segja hinum til með því að standa upp á stýrisþakinu með fjarskiptabúnað. Þeir skiptust á að gera þetta á leiðinni.

Um kl. 13:00 voru þeir við bauju nr. 6 og stefnan var sett á bauju nr. 7. Vegna umferðar á bæði borð framundan tók vélstjórinn, sem átti varðstöðuna, þá ákvörðun að fara fram á vinnuskúrinn til að það sæist einnig til hans. Þegar hann var á þaki skúrsins steig hann óvart skref aftur á bak með þeim afleiðingum að hann féll um 3 m niður á milli stýrishússins og skúrsins. Við fallið lenti hann á lamafestingu á þilfarinu.

Skipstjórinn sló af vél og kallaði eftir aðstoð. Hinn slasaði var sóttur af björgunarskipi og fluttur á sjúkrahús með talsverða áverka.



Myndin sýnir lestun skipsins © Lögreglan.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að farmurinn (húsin) var jafnbreiður skipinu og hærri en brúin. Talið er að hann hafi hulið sjónlínu stjórnanda í brú um það bil 1 til 1,5 m bæði upp fyrir og til hliðar. Samtals var farmurinn um 20 tn að þyngd;
- að skipið var með radar, GPS staðsetningar-tæki og plotter um borð og voru þau öll í gangi. Vel sást fram fyrir skipið í radarnum að sögn skipstjóra;
- að þak skúrsins sem vélstjórinn fór upp á var klætt pappaefni og ekki varið með handriðum. Hann fór upp á skúrinn í lausum álstiga;
- að skipið var ekki mannað í samræmi við lög eða úrskurð mönnunarnefndar;
- að sögn slasaða hafði hann vitneskju um að til hafi staðið að annar maður hafi átt að koma með í ferðina en hætt við það af einhverjum ástæðum. Hans kvað sitt hlutverk hafa verið vélgæsla en ekki að standa siglingavaktir;
- að siglingatími milli ákvörðunarstaðanna var um 31/2 klst. og siglingarhraði skipsins um 6-7 hnútar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var óvarkárni við varhugaverðar aðstæður.

Nefndin telur einnig að lestun og mönnun skipsins séu ámælisverð.

ÖNNUR TILVIK

Nr. 017 / 04 Helgafell

1. Stýrisblað brotnar af á siglingu



Helgafell © Hilmar Snorrason

Gögn: Skýrsla útgerðar Ljósmyndir Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. desember 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni.

Helgafell. IMO. nr. 9100243.
Skráning: Isle of Man, Douglas.
Smíðaður: Orskov Staalskipsværft
Danmörk, 1994. Stærð: 7,968
DW. 6,259 GT. Mesta lengd:
121,9 m. lengd b.p.: 111,9 m.
Breidd: 20,10 m. Dýpt: 9,20 m.
Vél: 2 x MAK 1994, 5400 KW.
Fjöldi skipverja: 11.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. febrúar 2004 var Helgafell fullhlaðið af gámum á siglingu frá Moss í Noregi til Reykjavíkur. Veður: Breytileg átt 2 m/s.

Kl. 07:00 þegar Helgafell var stöð á stað 58°54'N og 004°20'V, sem er um 30 sm vestur af Stavanger í Noregi, hætti skipið að láta að stjórn. Eftir prófun á stýrisbúnaði voru líkur leiddar að því að stýrisás væri brotinn, stýrisblað losnað af ásnum eða jafnvel brotnið. Ljóst var að skipið var stjórnlaust og í samráði við útgerð og tryggingafélag var samið við norskt dráttabátafyrirtæki um að draga það inn til Tananger (Stavanger) í Noregi til losunar á farmi.

Dráttarbátur kom að Helgafelli kl. 22:30 og tók það um bil 9 klst. að draga það til hafnar.

Fenginn var kafari til að skoða stýrisbúnaðinn og kom þá í ljós að um það bil þrír fjórðu hluti stýrisblaðsins var brotinn af fyrir neðan steypa hluta þess sem festir það við ásin. Flapsi hékk enn á stýrinu.

Eftir losun var skipið dregið til Orskov Yard A/S í Frederikshavn í Danmörku og kom skipið þangað að morgni 7. febrúar.

Við komu skipsins til Frederikshavn var stýrisás tekinn niður, með stýrisblöðku á, meðan það var á floti og það sent til framleiðanda þess, Barkemeyer Schiffstechnik GmbH. í Þýskalandi.

Við athugun framleiðanda á stýrishlutunum reyndist stýrisás í lagi og hægt að nota efri hluta stýrisblaðs (steypa hlutann) og flapsa. Nýtt stýrisblað var smíðað undir eftirliti framleiðanda og flokkunarfélags skipsins.

Helgafell var rúmar fjórar vikur frá rekstri vegna þessa atviks.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um var að ræða hangandi stýri, með flap-sa að aftan og sat á „kón“ á stýrisás. Það var fest á stýrisás þannig að efni er þrýst út með vökvaþrýstingi og stýrisblaði þrýst upp eða niður eftir því hvort um uppsetningu eða niðurtækningu er að ræða;
- að við athugun á stýrishlutum kom í ljós að stýrisblaðið hafði brotnað lárétt af út frá aðgengilokum inn að festiró stýrisáss. Það kom greinilega í ljós að lokin höfðu ekki verið gegnumrafsaðin. Þessar athuganir voru bornar undir framleiðanda stýrisins og benti hann á að ofangreind lok væru hluti af byggingarstyrk stýrisblaðsins. Samkvæmt leiðbeiningum þeirra var áritað á samsetningarteikningu stýrisins að rafsúður á lokunum þyrftu að vera gegnumsoðnar (full penetration welding). Ljóst var að þessum fyrirmælum hafði ekki verið fylgt síðast þegar lokin voru rafsóðin á stýrisblaðið;
- að við smíði nýs stýris voru gerðar efnisbreytingar. Upphafleg mál byrðings stýrisblaðsins voru:

Efnisþykkt neðstu 3500 mm:	12 mm
Efnisþykkt næstu 1000 mm:	18 mm
Efnisþykkt næstu 1000 mm:	18 mm

Þetta var vel yfir kröfum flokkunarfélags skipsins þegar það var hannað og byggt. Við endurnýjun á stýrisblaði jók framleiðandi og hönnuður stýrisins efnisþykktir þess þannig:

Efnisþykkt neðstu 3500 mm:	14 mm
Efnisþykkt næstu 1000 mm:	20 mm
Efnisþykkt næstu 1000 mm:	18 mm (óbreytt)



Afgangur af stýrisblaði og stýrisáss hýfður í land © útgerð.

Þessar breytingar voru gerðar með samþykki flokkunarfélags skipsins.

Við athugun á nauðsyn breytinga á efnisþykkt kom í ljós að flest flokkunarfélög höfðu endurskoðað reglur sínar um álag á stýri á þessu tímabili frá því að skipið var smíðað. Í þeim eru gerðar meiri kröfur um efnisþykktir stýris. Vegna þessa var óskað eftir að framleiðandi stýrisins og hönnuður skipsins myndu reikna út, hvor fyrir sig, nauðsynlega efnisþykkt stýrisblaðs samkvæmt ströngustu kröfum þeirra IACS flokkunarfélaga sem breytt höfðu þessum reglum. Þessum útreikningum bar saman og sýndu útreikningar að upphafleg þykkt fullnægði breyttum reglum og var auk þess töluvert yfir nýjum lágmarkskröfum þeirra. Endurbýgging stýrisblaðsins er því vel yfir kröfur flokkunarfélaga;

- að systurskip Helgafells, Arnarfell sem einnig er í rekstri hjá Samskip var vegna þessa atviks strax tekið í þurrkví til skoðunar á stýrisbúnaði. Þá kom í ljós að samskonar rafsúðugallar voru á sömu aðgengilokum inn að festiró stýrisássins. Nokkrar sprungur voru í rafsúðum á lokinu auk þess sem að 50 mm sprungur voru, fram og aftur út frá efri hornum þess. Byrðingur stýrisblaðsins á Arnarfalli var endurnýjaður á 1000 mm kafla báðum megin á svæði lokanna.

Ofangreint byggir á skýrslu útgerðar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var rafsúðugalli á aðgengilokum að festiró stýrisáss. Ljóst er að aðgengilok voru hluti af byggingarstyrk stýrisblaðsins og ollu þessir gallar því veikleika í blaðinu.

Nr. 027 / 04 Sóley / Guðbjörg Kristín RE 92

2. Nærri því árekstur í Hvalfirði

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2004 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.



Sóley © Jón P. Ásgeirsson

Sóley. Skipaskr.nr. 1894. Smíðaður: Selby Englandi 1979, stál. Stærð: 1448,3 brl. 1705,0 bt. Mesta lengd: 79,43 m. Skráð lengd: 74,0 m. Breidd: 13,2 m. Dýpt: 6,0 m. Vél: Mirrlees Blackstone 1979, 2207 kW. Fjöldi skipverja: 7.



Guðbjörg Kristín © Höskuldur Ragnarsson

Guðbjörg Kristín RE 92 Skipaskr.nr. 7125. Smíðaður: Hafnarfirði 1988, plast. Stærð: 6,4 brl. 4,9 bt. Mesta lengd: 8,48 m. Skráð lengd: 7,68 m. Breidd: 2,66 m Dýpt: 1,66 m. Vél: Perkins 1997, 86 kW. Fjöldi skipverja: 2.

ATVIKALÝSING:

Þann 30. janúar 2004 var Guðbjörg Kristín RE 92 á línuveiðum í mynni Hvalfjarðar og sanddæluskipið Sóley á siglingu út fjörðinn. Veður: NA 8-10 m/s, vindbára, myrkur en skyggni mjög gott.

UM BORD Í SÓLEY:

Um morguninn kl. 07:10 hafði Sóley lokið lestun við Laufagrunn og hafið siglingu út fjörðinn. Skipstjóri lét háseta vita af bát á veiðum og yfirgaf stjórnþall til að fá sér morgunverð. Skömmu seinna kallaði hásetinn á hann og bað hann að koma upp aftur og tilkynnti honum að báturinn væri kominn á ferð til suðurs. Hásetinn hafði þá beygt 10° til stjórnborða.

Ein sjómíla var þá eftir í Brekkubóðabaujuna og báturinn virtist þá vera um 0,5 sml suður af henni. Skipstjórinn setti aftur á fyrri stefnu og þegar hann var þvert af baujunni setti hann stefnuna 28° meira til suðurs á stefnuna 205° og laust af Gróttu. Skipstjórinn ályktaði að báturinn væri ferðlaus og við veiðar. Hann sá að Guðbjörg Kristín RE var með veiðiljós uppi en sá ekki önnur siglingaljós, einungis vinnuljós. Hann áætlaði að báturinn myndi fara í um 100 faðma fjarlægð framhjá Sóley og um bakborða. Þegar um 70-100 faðmar voru eftir í að verða þvert af Guðbjörgu Kristínu RE virtist þeim hún setja á fulla ferð í veg fyrir skipið og nálgast hratt. Skipstjórinn setti á hægustu ferð og stýrið hart í stjórnborða og

kveikti á kastara og lýsti upp bátinn. Báturinn hvarf undir kinnung Sóleyjar og var þá sett á fulla ferð afturábak. Augnabliki síðar birtist báturinn ólaskaður aftur undan kinnungnum.

UM BORD Í GUÐBJÖRGU KRISTÍNU RE 92:

Skipverjarnir á Guðbjörgu Kristínu RE voru að draga línu á milli baujanna í Hvalfirði. Þeir áttu einungis eftir að draga síðustu línuna og vegna veðurs voru þeir að sigla út, á um 2-3ja hnúta ferð á lensi, að línubauju og til stóð að draga hana á móti veðri.

Þeir vissu að Sóley var að koma á eftir þeim og var aðeins norðar í firðinum. Þegar komið var að eins út fyrir Brekkubóðabaujuna fóru þeir að svipast um eftir baujunni en héldu stefnunni nokkurn veginn áfram á lensi.

Allt í einu öskraði hásetinn hvort þeir ætli að keyra þá niður. Þá virtist Sóley vera búinn að beygja eitt hvað örlítið suður á við og stefndi beint á Guðbjörgu Kristínu RE. Skipstjórinn setti á fulla ferð og þverbeygði frá.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báðir skipstjórar töldu siglingu hvors annars vera vítaverða. Eins og fram hefur komið taldi skipstjóri Sóleyjar að skyndileg stefnubreyting hafi átt sér stað hjá Guðbjörgu Kristínu RE en skipstjóri hennar kvaðst alltaf hafa verið á lensi og þar af leiðandi nálægt því á sömu stefnu;
- að skipstjóri Guðbjörgu Kristínu RE taldi að ekki hafi munað meira en einum metra að skipin hefðu lent saman.

Vegna athugasemda sem nefndinni bárust frá skipstjóra Sóleyjar fékk nefndin óháðan sérfræðing til að fara yfir gögn málsins. Niðurstaða hans styður eindregið álit nefndarinnar. Athugasemdirnar gáfu því ekki tilefni til breytinga á því.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að skipstjóri Sóleyjar hafi brotið alþjóða siglingareglur með siglingu sinni. Ljóst er að ljósmerki á Guðbjörgu Kristínu RE gáfu vel til kynna að hér var um skip á veiðum að ræða og

hafði þar að leiðandi allan rétt samkvæmt ákvæðum alþjóða siglingareglna.

Nefndin gerir einnig alvarlegar athugasemdir við fyrirkomulag varðstöðu á Sóley þar sem háseti var settur einn á siglingavakt.

Nr. 030 / 04 Antares VE 18 / Sunnutindur SU 59

3. Antares siglir inn í nótt Sunnutinds



Antares © Tryggvi Sigurðsson

Antares VE 18 Skipaskr.nr. 979. Smíðaður: Stál, Lofallstrand Noregi, 1980/8. Stærð: brl. 480.0 bt. 859.0. Mesta lengd: 58.33 m. Skráð lengd: 52.13 m. Breidd: 9.0 m. Dýpt: 7.47 m. Vél: MAN B&W 1920 kW, 1995/6 Fjöldi skipverja: 14.



Sunnutindur © Jón Páll Ásgeirsson

Sunnutindur SU 59 Skipaskr.nr. 979 Smíðaður: Stál, Sandefjord Noregi, 1964/11 Stærð: brl. 396.9 bt. 555.0 Mesta lengd: 53.86 m. Skráð lengd: 50.73 m. Breidd: 7.7 m Dýpt: 6.1 m Vél: Mirrlees Blackstone 884 kW, 1978/6 Fjöldi skipverja: 14.

Gögn: Lögregluskýrslur. Dagbækur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. maí 2004 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 16. febrúar 2004 var Sunnutindur SU 59 og Antares VE 18 ásamt fleiri skipum á loðnuveiðum í Litla-Dýpi. Veður: SV 6 m/sek.

Skipverjar á Sunnutindi SU höfðu kastað nóttinni og voru búnir að draga um 10 hringi þegar skipstjórinn á Antares VE hafði samband og bað um að hann yrði látinn vita ef hann nálgast of mikil því hann ætlaði að kasta þarna skammt frá. Eftir að Antares VE var byrjaður að kasta kallaði skipstjóri Sunnutinds SU og sagði að hann væri komin nálægt nóttinni. Skipstjórinn á Antares VE beygði þá hart til stjórnborða en var þá kominn of nálægt nótt Sunnutinds SU til að sleppa við hana. Hann gat ekki heldur bakkað vegna hættu á að fá nóttina í skrúfunu.

Júpiter PH reyndi að draga Antares VE úr nóttinni en það tókst ekki í fyrstu þar sem taug á milli þeirra slitnaði. Antares VE rak því yfir nóttina og olli skemmdum á henni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að erfitt er fyrir skipstjórnarmenn að sjá korka-tein annarra skipa. Skipin lýsa þau upp en skuggahlið þeirra snýr þá að nálægum skipum;
- að mjög lítil eða jafnvel engin ljós eru notuð þegar kastað er því það hefur fælandi áhrif á fiskinn;
- að skipstjóri Antares VE taldi sig vera kominn nánast ofan í nótt Sunnutinds SU þegar hann fékk aðvörunina frá honum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr 052 / 04 Óveður á Skagaströnd

4. Fimm bátar sökkva í höfninni vegna veðurs



Katrín © Halþór Hreiðarsson

Katrín HU 110. Skipaskr.nr. 6978. Smíðaður: Hafnarfirði 1988, plast Stærð: 4,98 brl. 3,97 bt. Mesta lengd: 8,55 m. Skráð lengd: 7,61 m. Breidd: 2,21 m. Dýpt: 1,58 m. Vél: Vetus 106,04 kW, 1999.



Nótt © Jón Sigurðsson

Nótt SH 250. Skipaskr.nr. 2240 Smíðaður: Strusshamn Noregi 1995, plast Stærð: 9,12 brl. 9,39 bt. Mesta lengd: 10,48 m. Skráð lengd: 10,40 m. Breidd: 2,80 m. Dýpt: 1,37 m. Vél: Sabb 147 kW, 1995.



Þórunn Ósk © Jón Sigurðsson

Þórunn Ósk GK 105 Skipaskr.nr. 7111 Smíðaður: Hafnarfirði 1988, plast Stærð: 7,51 brl. 10,87 bt. Mesta lengd: 10,89 m. Skráð lengd: 10,60 m. Breidd: 3,12 m Dýpt: 0,98 m. Vél: Iveco 236 kW, 1988.

Gögn: RNS.

Málið afgreitt á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pétri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni



*Hinrik GK 34
Skipaskr.nr. 6163. Smíðaður:
Stykkishólmi 1980, fura og
eik. Stærð: 5,61 brl. 7,32 bt.
Mesta lengd: 9,20 m.
Skráð lengd: 8,80 m.
Breidd: 3,05 m Dýpt: 1,18 m.
Vél: Ford, 52 kW, 1980.*



*Skarfaklettur BA 322.
Skipaskr.nr. 2280.
Smíðaður: Hafnarfirði 1999,
plast. Stærð: 8,68 brl. 8,32 bt.
Mesta lengd: 9,51 m.
Skráð lengd: 9,49 m
Breidd: 2,98 m. Dýpt: 1,26 m
Vél: Cummins, 187 kW, 1999.*

Skarfaklettur © Jón Sigurðsson

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. til 15. janúar 2004 var fárviðri með mikilli ofankomu á Skagaströnd.

Margir minni bátar lágu í höfninni, bæði heima- og aðkomubátar. Á meðan veðurofsinn geisaði sukku fimm bátar vegna þess og fannfergis sem mönnum hafði ekki tekist að komast til að moka úr.

Þrír bátanna lágu áveðurs við viðlegukant vestan í höfninni, á milli Ásgarðs og Miðgarðs og tveir lágu austan í höfninni við trébryggju Skúffugarðsins, en þar skóf snjóinn kvað mest.

Bátunum var bjargað á land næstu daga á eftir að veðurofsinn gekk niður.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn björgunarsveitarmanna gekk erfiðlega að hafa uppi á eigendum aðkomubáta. Í ljós kom að fjórir bátanna voru aðkomubátar og án sérstaks eftirlits í höfninni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en brýnir eigendum báta að tryggja öruggt eftirlit með þeim.

Nr. 103 / 04 Léttbátur (Zodiac)

5. Slys á léttbát



*Tegund: Zodiac.
Mesta lengd: 4,7 m.
Vél: YAMAHA utanborðs-
mótor, 25 HP c.a. 10-12 ára
Fjöldi skipverja: 3.*

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvassyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. ágúst 2004 voru þrír eintaklingar á Zodiac gúmmibát á skemmtisiglingu í Aðalvík. Veður: Hægviðri.

Bátsstjórnandinn sigldi bátnum nálægt og með landi, þó með stefnu á land. Bátsformaður sat hægra megin á bátsbríkinni og við mótorinn, einn farþeginn á vinstri brík framarlega og hinn inn í bátnum á móts við hann. Þegar hann var á móts við Miðvík voru öldurnar að skella á bátnum bakborðsmegin og endaði með því að allir bátsverjar fóru í sjóinn og annar farþeginn fékk slæmt sár á hægri öxl.

Fólk var í fjörunni og kom bátsverjum til aðstoðar. Til að ná í hjálp þurfti fólkið að sigla að Þverdal þar sem hægt var að hringja. Björgunarfélag Ísa-fjarðar fór á staðinn á björgunarskipinu Gunnari Friðrikssyni auk þess sem læknir, sjúkraflutningsmaður og lögregla fóru á undan á hraðskreiðari bát. Slasaði var fluttur með björgunarskipinu til Ísafjarðar og komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn bátsstjórnanda kastaði hann sér útbyrðis áður en báturinn lenti í ólaginu til að reyna að forða því að bátnum hvolfði. Hann kvaðst hafa drepð á mótornum þegar hann lét

sig fara útbyrðis. Hann kvaðst einnig hafa haft neyðarádreparasnúru mótorsins um úlnliðinn;

- að vitni að atburðinum sögðu bátstjórnandann hafa farið útbyrðis á svipuðum tíma og annar farþeginn. Farþeginn sem slasaðist fór síðastur útbyrðis;
- að vitni að atburðinum sögðu að bátnum hefði hvolft og þegar þau komu að drápu þau á mótornum með því að toga í neyðarádreparasnúru sem lá laus. Réttu þau bátinn við á ný. Bátstjórnar segja bátinn hafa ekki hvolft;
- að samkvæmt mati lækna bentu áverkar hins slasaða til þess að hann hafi lent í skrúfunni;
- að bátstjórnandinn kvaðst hafa verið í um 50-100 m frá landi. Vitnin sögðu hann hafa verið í um 20 m frá landi og á grunnsævi. Þeir sögðu einnig að talsvert brim hafi verið þarna og stórar öldur náð að myndast;
- að bátstjórnandinn hafði átt bátinn um tíma og kvaðst vera vanur stjórnun hans, en ókunngur þessu svæði;
- að tveir bátstjórnar voru ekki í björgunarvestum. Bátstjórnandinn sagði að um borð hefðu verið tvö björgunarvesti og einn flotvinnubúningur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var glæfraleg sigling á grunnsævi og í landbroti.

Nefndin vill benda á að aldrei eigi að sigla bátum sem þessum án þess að allir bátstjórnar séu búnir björgunarvestum og að neyðarádreparasnúra sé ávallt tryggilega fest við stjórnanda báts.

Nr. 108 / 04 Pétur afi SH 374

6. Slæmt ástand á bátnum kemur í ljós í slipp



Pétur afi © Útgerð

Pétur afi. Skipaskr.nr. 1423.
Smiðaður: Hafnarfirði 1975,
eik Stærð: 22,39 brl. 18 bt.
Mesta lengd: 15,24 m.
Skráð lengd: 14,15 m.
Breidd: 4,12 m Dýpt: 1,80 m.
Vél: VolvoPenta 173 kW,
1985.

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. september 2004 var Pétur afi SH 374 í slipp í Reykjavík.

RNS fékk ábendingar um slæmt ástand á bátnum þrátt fyrir nýlega skoðun á honum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var skoðaður 2004, bolskoðun í mars og vélskoðun í apríl;
- að opið var fram og aftur úr, engin vatnsþétt þil og önnur að sjá léleg úr krossviði;
- að röraflækjur og gúmmíhosur voru víða í vélarúmi;
- að erfitt var að komast að botnlokum og lokum fyrir borð. Þeir lokar sem voru prófaðir snerust og virtust í lagi;
- að lekaviðvörðun virtist vera, en hún var tengd með tveimur vírum snúnum saman við aðra víra sem áttu að bera skilaboðin áfram. Ástand viðvörðunar og tenginga var mjög lélegt;
- að rafmagnsvírar og kaplar voru víða snúnir saman, en þó yfirleitt einangrunaband um samsetninguna. Vírar og kaplar víða mjög lauslegir í vélarúminu, hangandi lausir, ýmist einir eða í kippum;
- að vélarúm var óþrífalegt;
- að gegnumtök á bol, sérstaklega fyrir borð, voru étin kringum rörin að utan, misjafnlega mikið, en þó á einum stað vel inn í plankaþykktina (yfir 50% að sjá). Skýringin á þessu er að þetta sé algengt vandamál og sé vegna hita kælivatnsins fyrir borð. Þarna vantaði að taka plötusigtið frá að utan og mála vel undir í kringum rörið þar sem það kemur í gegn um plankann. Ómálaður byrðingurinn verði fyrir ætu í sjónum.
- að svo virtist sem kalföttun væri víða ábótavant;

- að í byrjun september var báturinn skoðaður aftur og varð þá mikil breyting á skoðunar-skýrslu.

AFGREIÐSLA NEFNDARINNAR:

Eftir rannsókn málsins sendi nefndin erindi til Siglingastofnunar Íslands að sérstakt átak yrði gert í skoðun og eftirliti með eldri eikarbátum. Í því sambandi vísaði nefndin til mála nr. 066/04, 069/04, 100/04 á þessu ári og mála nr. 025/03 og 070/03 á síðasta ári þar sem óvæntir lekar í eikarbátum áttu sér stað, flestir óskýrðir.

Siglingastofnun Íslands hefur upplýst nefndina með bréfi að skoðunarhandbók fyrir bol skipa sé í endurskoðun og stefnt að því að uppfærslu hennar ljúki á árinu. Jafnframt kemur fram að stofnunin muni hafa erindi nefndarinnar í huga við skipulagningu á starfsemi eftirlits með störfum skoðunarstofa og í átaksverkefnum og við skyndiskoðanir framvegis.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin bendir á að við skoðun sé ekki nóg að skoða aðeins lokana heldur þarf að taka sigtin frá að utan og skoða einnig kringum gegnumtökin.

Nr. 115 / 04 Páll Pálsson ÍS 102

7. Verður vélarvana, dreginn til hafnar



Páll Pálsson © BB

Páll Pálsson ÍS 102 Skipaskr.nr. 1274. Smíðaður: Japan 1972, stál. Stærð: 583 brl. 849 bt. Mesta lengd: 57,89 m. Skráð lengd: 53,68 m. Breidd: 9,5 m. Dýpt: 6,5 m. Vél: Niigata 1988, 1691 kW.

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. febrúar 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. september 2004 var Páll Pálsson ÍS 102 að fara frá Ísafirði í veiðiferð. Veður: Logn og léttskýjað.

Skipið var rétt farið frá bryggju og hafði siglt í um tíu mínútur þegar allar dælur aðalvélar og sjó-dæla ljósavéla stöðvuðust með þeim afleiðingum að skipið varð vélarvana. Smábáturinn Patton kom strax að skipinu, gat snúið því og forðað því að það strandaði við Mávagarðinn. Hafnsögu-báturinn Þytur kom og dró Pál Pálsson ÍS að bryggju.

Gunnbjörn ÍS 302 var á leið um Sundin þegar þetta gekk á og ætlaði að koma til aðstoðar en við það strandaði hann.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverji var að fara með lestarrennu inn í bakborðs þilfarshús og rak það í neyðarstöðvunarhnapp fyrir dælur í vélarúmi. Hnappurinn var staðsettur á þilinu efst og nálægt hurðar-karminum og yfir honum u.þ.b. 5 mm plasthlíf. Þessi hlíf náði að lyftast upp og hnappurinn fór inn;
- að þetta hafði aldrei gerst áður og eftir þetta var útbúið splitti á hlífina sem fljótlegt var að taka úr ef þörf krefði. Seinna var smíðuð hlíf úr áli sem fest var við þilið með sama splitti.

NEFNDARÁLIT:

Orsök vélastöðvunarinnar var sú að óafvitandi var þrýst á neyðarstöðvunarhnapp fyrir dælur í vélarúmi.

Nefndin fagnar að þegar voru gerðar lagfæringar á umbúnaði neyðarstöðvunarinnar til að koma í veg fyrir að þetta geti endurtekið sig.

Nr. 148 / 04 Sigurvin SH 119

8. Vélarvana



Skipaskr.nr. 1201.
Smiðaður: Fáskrúðsfirði 1972,
eik Stærð: 27,95 brl.
27 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: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. mars 2005 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. desember 2004 var Sigurvin SH 119 á siglingu við Reykjanes. Veður: V 9-13 m/s.

Þegar báturinn var staddur um 1,3 sml. vestur af Önglabrjótisnefi fór að sjóða á aðalvélinni. Skipstjórinn stöðvaði hana strax og kl. 13:51 lét hann vita í land hvernig komið var. Vakstöð siglinga gerði viðeigandi ráðstafanir að kalla út björgunar-skip og á nærliggjandi skip. Einnig voru þyrlur LHG og Varnarliðsins komnar í viðbragðsstöðu.

Þrír skipverjar fóru niður í vélarúm og í ljós kom að reimar á kælivatnsdælu vélarinnar voru slitnar. Einn skipverji var í brú og fylgdist með reki og var í samskiptum við björgunaraðila.

Það tók skipverja um fjórtíu mínútur að koma nýjum reimum á dæluna og ræsa vélina aftur. Þá hafði bátinn rekið nær landi og var aðeins um 0,3 sml frá urðinni við Önglabrjótisnef. Kl. 14:30 var öllu viðbúnaðarstigi aflýst.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að framan á aðalvélinni var trissuhjól sem dreif með reimum rafalinn, litla vökvadælu fyrir spil og kælivatnsdælu fyrir hringrás á kælivatni vélarinnar. Um var að ræða utanborðsdælingu.

- að þegar búið var að fjarlægja hlífina yfir reimum kom í ljós að báðar reimarnar voru slitnar. Skipstjóri taldi að þegar önnur reiminn slitnaði hafi hún náð að slíta hina;
- að varareimar voru hafðar ofan við trissuhjól eins og oft tíðkast þegar mikil vinna er að koma nýjum reimum fyrir;
- að tvö akkeri með 30 faðma keðju voru tiltæk í bátnum. Skipstjóri kvað þau hafa verið tilbúin og að bæta hefði mátt við færum við keðjuna. Auk þessa voru 17 netadrekar um borð ásamt færum sem hægt hefði verið að nota í neyð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var bilun í vatnsdælu.

Nefndin lýsir ánægju sinni á réttum viðbrögðum skipverja vegna yfirvofandi hættuástands.