



2007

Skýrsla RNS



Útgefandi:
Rannsóknarnefnd sjóslysa

Skýrsla

Rannsóknarnefndar sjóslysa

fyrir árið 2007



Forsíðumynd: Frá Reykjavíkurhöfn © Hilmar Snorrason



Útgefið af Rannsóknarnefnd sjóslysa 2008

Skýrslum rannsóknarnefndar sjóslysa skal ekki beitt sem sönnunargögnum í opinberum málum, sbr. 1. mgr. 12. gr. laga nr. 68/2000. Markmið sjóslysarannsókna skv. lögum þessum er að greina orsakabætti sjóslysa í því skyni einu að koma í veg fyrir að slys af sömu, eða sambærilegum orsökum endurtaki sig.

Prentun og umsjón: MÁNI prentmiðlun ehf.

EFNISYFIRLIT

FORMÁLI	6
NEFNDARMENN OG STARFSMENN	7
STARFSEMI RNS 2007	9
VEFUR RNS	10
ERLENT SAMSTARF	10
SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNS ÁRIÐ 2007	12
TÍMABIL ATVIKA 2007	16
TILKYNNINGAR ATVIKA 2007	16
STAÐSETNING ATVIKA	17
FLOKKUN ATVIKA 2007	18
FLOKKUN ATVIKA EFTIR TEGUNDUM SKIPA	18
STAÐSETNING ATVIKA 2000 - 2007	19
TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2007	20
SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR 2007	21
SKRÁÐ ATVIK 1998 - 2007	23
SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2007	24
ERLENDAR SKIPAKOMUR	25
ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 1998 - 2007	26
SKIP SÖKKVA	26
SKIP SEM SUKKU 2007	26
ÁREKSTUR OG ÁSIGLINGAR	27
SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI	27
ELDUR UM BORIÐ	28
LEKI	28
VÉLARVANA OG DREGINN TIL HAFNAR	29
SLYS Á SJÓMÖNNUM 2007	30
TEGUND SLYSA OG TÍMI	30
ALDUR SLASAÐRA OG AÐGERÐ SKIPS	31
STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA	32
RANNSÖKUÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 1998 - 2007	33
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR.	34
HÆTTUR Í KRINGUM LANDIÐ	37
ÚTKÖLL HJÁ BJÖRGUNARSKIPUM	38
LOKASKÝRSLUR	39

ÁREKSTUR MILLI SKIPA:

1. NR. 098 / 07 Margrét ÍS 5 og Elín Kristín GK 83	41
--	----

ÁSIGLING

1. NR. 096 / 07 Binni í Gröf VE 38	43
2. NR. 110 / 07 Logi ÍS 32	43
3. NR. 118 / 07 Haffari EA 133	44
4. NR. 164 / 07 Litla rós RE 707	44

BANASLYS:

1. NR. 031 / 07	Björg Hauks ÍS 127	46
2. NR. 051 / 07	Rita NS 13	56
3. NR. 170 / 07	Que Sera Sera HF 26	57

ELDUR UM BORD:

1. NR. 009 / 07	Guðrún Þorkeldsdóttir SU 211	62
2. NR. 012 / 07	Reynir Þór SH 140	62
3. NR. 034 / 07	Draupnir ÞH 180	63
4. NR. 052 / 07	Rúnin ÍS 100	64
5. NR. 053 / 07	Fossá ÞH 362	65
6. NR. 067 / 07	Bjarni Egils ÍS 16	66
7. NR. 116 / 07	Guðmundur Jensson SH 717	67

KÖFUNARSLYS:

1. NR. 027 / 07	Köfunarslys á Seltjarnarnesi	68
-----------------	------------------------------	----

LEKI KEMUR AÐ SKIPI:

1. NR. 050 / 07	Ísbjörg ÍS 69	69
2. NR. 152 / 07	Kársnes SI 66	70

SKIP SEKKUR:

1. NR. 106 / 07	Árún ÍS 103	71
2. NR. 146 / 07	Hafrós KE 2	71
3. NR. 147 / 07	Á NS 191	72
4. NR. 161 / 07	Fanney RE 31	73
5. NR. 162 / 07	Brokey BA 336	73

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:

1. NR. 021 / 07	Green Explorer	75
2. NR. 026 / 07	Dala-Rafn VE 508	75
3. NR. 030 / 07	Sóley Sigurjóns GK 200 / Sigurfari GK 138	76
4. NR. 056 / 07	Þytur SK 008	77
5. NR. 072 / 07	Kristján BA 176	79
6. NR. 079 / 07	Fagurey HF 21	79
7. NR. 082 / 07	Sygin, skúta	80
8. NR. 093 / 07	Stacy	80
9. NR. 095 / 07	Hvítá MB 8	81
10. NR. 100 / 07	Pétur Konn GK 236	82
11. NR. 101 / 07	Begga GK 717	83
12. NR. 103 / 07	Hópsnes GK 77	84
13. NR. 108 / 07	Aldan ÍS 47	85
14. NR. 123 / 07	Þjótandi SU 18	85
15. NR. 127 / 07	Ella HF 22	86
16. NR. 134 / 07	Þinganes SF 25	87
17. NR. 157 / 07	Axel	87
18. NR. 165 / 07	Súlan EA 300	92
19. NR. 167 / 07	Faxi RE 9	94
20. NR. 169 / 07	Sverrir SH 126	94

SKIP VÉLARVANA:

1. NR. 003 / 07	Barði NK 120	96
2. NR. 004 / 07	Nafni - skemmtibátur	97

3. NR. 005 / 07	Skátinn GK 82	97
4. NR. 010 / 07	Marteinn NS 27	98
5. NR. 011 / 07	Ari Hafsteinn SH 85	98
6. NR. 014 / 07	Reynir GK 355	99
7. NR. 018 / 07	Inga NK 4	100
8. NR. 019 / 07	Sæborg HU 63	100
9. NR. 020 / 07	Afi Aggi EA 399	101
10. NR. 024 / 07	Antares VE 18	101
11. NR. 029 / 07	Ísbjörg ÍS 69	102
12. NR. 035 / 07	Sólborg RE 270	103
13. NR. 042 / 07	Nafnlaus Shetlandsbátur	103
14. NR. 048 / 07	Hafborg KE 12	104
15. NR. 049 / 07	Hraunsvík GK 75	104
16. NR. 054 / 07	Úlla SH 269	105
17. NR. 055 / 07	Aron PH 105	106
18. NR. 058 / 07	Bobby 2 ÍS 362	106
19. NR. 061 / 07	Garðar Svavarsson	107
20. NR. 064 / 07	Hákon Tómasson GK 226	107
21. NR. 066 / 07	Gnýr HF 515	108
22. NR. 070 / 07	Auðbjörg HU 28	108
23. NR. 075 / 07	Gandí VE 171	109
24. NR. 080 / 07	Reyðar SU 604	110
25. NR. 084 / 07	Nafnlaus skemmtibátur	111
26. NR. 086 / 07	Jói Brands GK 517	111
27. NR. 088 / 07	Þórsnes II SH 109	112
28. NR. 099 / 07	Sæljón NS 19	112
29. NR. 130 / 07	Úlla SH 269	113
30. NR. 132 / 07	Valur ÍS 18	114
31. NR. 133 / 07	Signý HU 13	114
32. NR. 139 / 07	Erling KE 140	115
33. NR. 140 / 07	Tjaldanes GK 525	116
34. NR. 148 / 07	Óli Gísla GK 112	116
35. NR. 151 / 07	Séra Jón SH 163	117

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT:

1. NR. 163 / 07	Gestur Kristinsson	118
-----------------	--------------------	-----

SLYS Á NETA- SKEL- OG LÍNUBÁTUM:

1. NR. 033 / 07	Grundfirðingur SH 24	119
2. NR. 044 / 07	Sighvatur GK 57	119
3. NR. 083 / 07	Faxaborg SH 207	120
4. NR. 113 / 07	Hrugnir GK 50	120
5. NR. 117 / 07	Valdi SH 94	121
6. NR. 142 / 07	Grindavíkin GK 606	122
7. NR. 171 / 07	Tjaldur SH 270	122

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM:

1. NR. 001 / 07	Beitir NK 123	124
2. NR. 037 / 07	Guðmundur VE 29	124
3. NR. 074 / 07	Birtingur NK 119	125
4. NR. 166 / 07	Ásey VE 2	126

SLYS Á TOGVEIÐISKIPUM:

1. NR. 002 / 07	Vigri RE 71	128
2. NR. 008 / 07	Sólbakur RE 207	128
3. NR. 013 / 07	Sturlaugur H. Böðvarsson	130
4. NR. 016 / 07	Sólbakur RE 207	131
5. NR. 028 / 07	Oddgeir EA 600	132
6. NR. 038 / 07	Puríður Halldórsdóttir GK 94	132
7. NR. 089 / 07	Snorri Sturluson VE 28	133
8. NR. 104 / 07	Þerney RE 101	134
9. NR. 122 / 07	Klakkur SH 510	134
10. NR. 145 / 07	Stígandi VE 77	135

SLYS Á FLUTNINGASKIPUM:

1. NR. 025 / 07	Goðafoss	136
2. NR. 109 / 07	Helgafell	136
3. NR. 125 / 07	Brúarfoss	137
4. NR. 143 / 07	Selfoss	137
5. NR. 155 / 07	Írafoss	138

SLYS Á ÖÐRUM SKIPUM:

1. NR. 065 / 07	Laugarnes	139
2. NR. 087 / 07	Ölver, dráttarbatúr	139

ÖNNUR TILVIK:

1. NR. 032 / 07	Kársnes	141
2. NR. 047 / 07	Norröna	141
3. NR. 068 / 07	Árabátur með hjálparmótor	142
4. NR. 077 / 07	Andvari skemmtibátur	142
5. NR. 090 / 07	Hafsúla	143
6. NR. 091 / 07	Elding II	144
7. NR. 111 / 07	Skátinn GK 82	144
8. NR. 112 / 07	Bjarni Sæmundsson RE 30	145
9. NR. 129 / 07	Andrea	145
10. NR. 138 / 07	Kjölur björgunarbátur	146
11. NR. 141 / 07	Bátur með utanborðsmótor	147
12. NR. 160 / 07	Særif SH 25	147

Tillögur RNS í öryggisátt 2000 - 2007	149
---------------------------------------	-----

FORMÁLI

Árið 2007 er nú liðið í aldanna skaut hjá rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) sem og hjá sjómönnum og öðrum landsmönnum. Því miður hefur árið verið keimlíkt undanförunum árum þannig að sjómenn og aðrir sem að sjósókn koma hafa orðið fyrir slysum og banaslys urðu til sjós. Enn og aftur má spyrja þeirrar spurningar hvers vegna svo mörg slys verða til sjós þrátt fyrir miklar breytingar til batnaðar á skipum og útbúnaði þeirra á undanförunum áratugum. En eins og allir vita er ekki hægt að líkja saman sjósókn í dag og fyrri alda hvað varðar allan útbúnað skipa þ.m.t. aðstæður áhafnar. Slysum til sjós hefur sem betur fer fækkað og þá aðallega alvarlegri slysum. En þrátt fyrir það má enn spyrja hverju eða hverjum er um að kenna að enn verða slys til sjó sem auðveldlega mætti koma í veg fyrir. Nú segja ef til vill einhverjir að það sé gott að vera vitur eftir á og þeir sem það segja hafa kannski eitthvað til síns máls. Þrátt fyrir það má fullyrða að það sé í raun mjög auðvelt að koma í veg fyrir mörg þeirra slysa sem verða til sjós sem og í öðrum störfum til sjávar og sveita.

Undirritaður hefur þá skoðun að það eigi ekki og megi ekki segja sem svo að fylgifiskur sjósóknar á Íslandsmið og siglinga við Ísland séu slys af einhverju tagi. Hafi einhverjir þá skoðun eru þeir hinir sömu á alvarlegum villigötum. Það má ekki undir neinum kringumstæðum sætta sig við að slys verði. Ekki þarf að tíunda það hve slys eru kostnaðarsöm fyrir þjóðfélagið en það alvarlegasta eru þó afleiðingarnir sem slys hafa í för með sér fyrir þá sem slasast og fjölskyldur þeirra. Það þekkja eflaust allir einhvern sem hefur lent í sjóslysi eða annars konar slysi og vita því að á augabragði getur framtíð viðkomandi og fjölskyldu hans algerlega hrunið og eftir standa rústir einar sem mjög erfitt getur verið að reisa við. Því er það beinlínis skylda allra sem að málum koma að gera allt sem í þeirra valdi stendur til þess að koma í veg fyrir slys. En hér gildir það sama og á öðrum sviðum þjóðlífsins að með samstilltu átaki má ná þeim árangri sem að er stefnt.

Þeir sem geta haft mest áhrif á það að slys verða ekki eru sjómennirnir sjálfir og fjölskyldur þeirra. Sjómenn eiga að gera þá kröfur að allt sé gert til að tryggja öryggi þeirra og þeir eiga ekki að sætta sig við neitt annað en fullkomið öryggi. Þá eiga sjómenn ávallt að hafa það í huga við störf sín að það mikilvægasta er líf þeirra og limir. Önnur verðmæti skipta engu í þeim samanburði. Það má alltaf bæta fjárhagsleg verðmæti en líf og heilsa verður aldrei með peningum bætt. Þetta þurfa allir að hafa í huga og skiptir þá ekki máli hvað störf þeir inna af hendi.

Þá skal sú skoðun undirritaðs enn og aftur ítrekuð að forvarnir séu eitt þeirra atriða sem mestu máli skipta til þess að koma í veg fyrir slys. Því eru sjómenn og aðrir sem hlut eiga að máli hvattir til þess að sækja sér alla þá fræðslu sem þeir eiga kost á í sambandi við slysavarnir og einnig hvernig bregðast skuli við ef slys eða óhöpp verða. Því rétt viðbrögð á neyðarstundu skipta öllu og geta koma í veg fyrir að stórslys verði. Öll kunnátta á þessum sviðum er ekki aðeins góð heldur nauðsynleg.

Megi barátta okkar allri fyrir engum slysum skila árangri á komandi árum. Ekkert yrði ánægjulegra en það að RNS hefði sífellt færri verkefni og gæti því alfarið snúið sér að því að koma í veg fyrir slys í stað þess að fjalla um slys sem í mörgum tilfellum hefði auðveldlega mátt koma í veg fyrir.

Nefndarmönnum og starfsmönnum RNS þakka ég ánægjulegt samstarf á árinu 2007 og RNS þakkar jafnframt sjómönnum og samstarfsaðilum öllum fyrir góð samskipti. Það skal ítrekað að hagsmunir RNS og þeirra sem að sjósókn koma fara saman en þeir eru í sjálfu sér einfaldir þ.e. að koma í veg fyrir slys.

Hinn 30. maí 2007 lést Emil Ragnarsson skipaverkfræðingur, sem átti sæti í RNS þegar undirritaður kom í nefndina haustið 2000, og störfuðum við saman í nefndinni þar til haustið 2003 er Emil hætti þar störfum. Það var gott að starfa með Emil og vandvirkur var hann með afbrigðum. Vildi hann ekkert láta frá sér nema hann væri alveg öruggur á því að það væri rétt. RNS sendir fjölskyldu Emils og þeim sem um sárt eiga að binda eftir sjóslys árið 2007 samúðarkveðjur.

Ingi Tryggvason
formaður RNS

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA

Nefndin heitir rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) og á ensku, Icelandic Marine Accident Investigation Board, skammstafað IMAIB. Nefndin hefur haft aðsetur í Stykkishólmi frá desember 2001 en áður var aðstaða hennar í Hafnarhúsinu í Reykjavík.

Áður en til nýrra laga kom árið 2000 voru ákvæði um Sjóslysanefnd til í siglingalögum og heyrði nefndin með óbeinum hætti undir Sjávarútvegsráðuneytið. Nefndin var þá ekki almennilega sjálfstæð þannig að hún framkvæmdi að litlu leyti sínar rannsóknir sjálf og var þá helst stuðst við sjópróf og lögreglurannsóknir. Einnig var algengt að nefndin óskaði sjálf eftir sjóprófum til þess að rannsaka mál. Eftir að lögin tóku gildi hefur nefndin aldrei þurft að biðja um sjópróf og framkvæmir allar sínar rannsóknir sjálfstætt. Ný lög voru því hin fyrstu sem fjölluðu eingöngu um rannsóknir á sjóslysum.

NEFNDARMENN OG STARFSMENN

Rannsóknarnefnd er skipuð af samgönguráðherra og í henni eiga sæti fimm menn auk varamanna. Tveir starfsmenn eru í fullu starfi hjá rannsóknarnefnd sjóslysa, Jón A Ingólfsson forstöðumaður og Guðmundur Lárusson fulltrúi. Nú sitja í nefndinni eftirtaldir sem aðalmenn: Ingi Tryggvason héraðsdómslögmaður, formaður, Borgarnesi, Hilmar Snorrason skipstjóri og skólastjóri Slysavarnaskóla sjómanna Reykjavík, Pálmi Jónsson vélfræðingur hjá Orkubúi Vestfjarða, Ísafirði, Pétur Ágústsson skipstjóri Stykkishólmi og Agnar Erlingsson skipaverkfræðingur Reykjavík. Varamenn eru: Lárentsínus Kristjánsson héraðsdómslögmaður, varaformaður Hafnarfirði, Júlíus Skúlason skipstjóri Kópavogi, Símon Már Sturluson skipstjóri Stykkishólmi og Friðbjörn Óskarsson vélstjóri Hnífsdal. Hægt er að nálgast öll netföng og símanúmer á vefsíðu nefndarinnar (rns.is).



Nefndar- og starfsmenn RNS 2007. Neðri röð frá vinstri; Hilmar Snorrason, Ingi Tryggvason formaður og Pétur Ágústsson. Efri röð frá vinstri; Jón A Ingólfsson forstöðumaður, Pálmi K Jónsson, Agnar Erlingsson og Guðmundur Lárusson

LÖG OG REGLUGERÐ

Um rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) er fjallað í lögum nr. 68/2000 sem tóku gildi 1. sept með breytingum frá 2003. Reglugerð um RNS er nr. 133 frá 2001. Samkvæmt lögunum starfar RNS sjálfstætt og óháð stjórnvöldum og öðrum rannsóknaraðilum og dómstólum. Nefndin ákveður sjálf hvenær efni eru til rannsóknar slysa og annarra atvika.

Starf nefndarinnar tekur til slysa og atvika á sjó, köfunarslysa og annarra atvika á vötnum auk leitar- og björgunaraðgerða. Lögsaga RNS nær til allra íslenskra skipa og erlendra skipa í siglingum að og frá landinu þegar sjóslys varðar íslenska hagsmuni. Starf RNS nær einnig til erlendra skipa sem koma til landsins eða í íslenska lögsögu ef tilefni er til eða ef þess er óskað af fánaríki skipsins.

RNS 2002-2007

Á árunum 2002-2007 hefur RNS lokaafgreitt 1091 mál, gert 77 tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands og 57 sérstakar ábendingar til sjómanna.

Þá hefur nefndin á þessum árum gefið út prentaðar skýrslur frá árinu 1998 og vefur RNS var formlega opnaður af Sturlu Böðvarssyni samgönguráðherra þann 23. september 2004.



Húsnæði RNS í Stykkishólmi

Heimilisfang:
Rannsóknarnefnd sjóslysa
Flugstöðin,
340 Stykkishólmur

Sími: 552 5105
Fax: 551 5152
Tölvupóstur: rns@rns.is

Vefur: rns.is

STARFSEMI RNS 2007

Árið 2007 voru haldnir sjö fundir og 196 mál afgreidd og níu mál voru afgreidd sem drög. Lokaskýrslur sem var skilað með nefndaráliti eru 99 en ekki var ályktað í 97 málum. Skilað var inn til Siglingastofnunar Íslands tveimur tillögum í öryggisátt, einni áréttingu auk þess sem gerðar voru 14 sérstakar ábendingar.

Af málum ársins átti nefndin eftir að rannsaka og taka fyrir 34 um áramót og afgreiða lokaskýrslur í níu málum frá síðasta fundi ársins.

BANASLYS

Fimm banaslys urðu á árinu. Tveir skipverjar fórust 13. mars þegar línubáturinn Björg Hauks ÍS 127 (mál nr. 03107) hvolfdi í vondu veðri um 2 sjómílur fyrir innan Deild þegar bátnum hafði verið snúið frá ferð sinni til hafnar á Ísafirði.

Skipverja tók útbyrðis eftir að hafa flækst í veiðarfærum um borð í grásleppuveiðibátum Ritu NS 13 (mál nr. 05107) út af Strandhöfn á Vopnafirði þann 11. apríl.

Þann 25. desember létust tveir skipverjar vegna súrefnisskorts í lest á nótaveiðiskipinu, Que Sera Sera HF 26 úti fyrir strönd Marokkó. Málið var skráð hjá RNS (mál nr. 17007) en rannsókn málsins er til að byrja með í höndum yfirvalda í Marokkó. RNS mun gera þessu máli skil.

SLYS Á FÓLKI

Um verulega fækkun er á málum hjá nefndinni vegna slysa á fólki eða um 64% undir meðaltali árána á undan og 59% fækkun frá árinu á undan. Eins og fram kemur í samanburðartöflu við skráð slys á sjómönnum hjá Tryggingastofnun ríkisins hér á eftir hefur slysum ekki fækkað þar en hægt er að draga þá ályktun að minna er um alvarleg slys.

SKIP

Fjöldi atvika þegar skip sökkva, stranda eða taka niðri er nánast óbreytt frá árinu 2006 en því miður hefur orðið um 62% aukning á þeim á þessum árum miðað við meðaltal frá 1998. Árekstrum hefur fækkað verulega og eru undir meðaltali árána á undan. Eldur um borð fjölga á milli ára en eru í samræmi við meðaltal og leki að skipum fækka áfram auk þess að vera undir meðaltali.

VÉLARVANA SKIP

Að gefnu tilefni hefur RNS tekið til sérstakrar skoðunnar atvik þegar skip verða vélarvana og eru dregin til hafnar. Ekki þarf að fjölyrða um hversu alvarlegt það er þegar skip verða vélarvana og mikilvægt að það gerist ekki við viðsjárverðar aðstæður. Á árinu 2006 eru skráð 55 atvik af þessum toga og því full ástæða til að reyna að læra af þeim. *RNS hvetur alla sjófarendur að tilkynna þau atvik sem gætu komið öðrum að gagni en verði ekki hulin eins og oft gerist þegar sjóför farast án skýringa.*

PRENTAÐAR SKÝRSLUR RNS

Á árinu var unnin skýrsla RNS fyrir árið 2006 og var henni lokið í desember en ekki tókst að gefa hana út fyrir áramót. Gerðar voru nokkarar útlitsbreytingar á henni miðað við árin á undan og eru m.a. flestar myndir nú í lit.

Eins og áður verður hægt að nálgast útgefnar prentaðar skýrslur á PDF formi á vef RNS ásamt öllum lokaskýrslum og tilkynntra atvika til nefndarinnar sem birtast þar strax.

VEFUR RNS

Eftir að vefur RNS var opnaður þann 23. september 2004 hafa heimsóknir á hann aukist jafnt og þétt. Heimsóknir á hann voru um 186.000 á árinu 2007 en voru 119.000 á árinu á undan og er því um 56% aukningu að ræða á milli ára.

Vinnu við vefinn lauk því miður ekki á árinu og tengist það frágangi á flokkunarkerfi hans auk ýmissa annarra þátta sem lagt var af stað með í upphafi. Stefnt er að því að ljúka þessari vinnu fyrri hluta ársins 2008.

ERLENT SAMSTARF

Á árinu var sóttur árlegur fundur hjá EMAIIF (European Marine Accident Investigators International Forum) í Southampton Englandi. Á þessum fundi var m.a. farið yfir og kynnt starf hvers aðildarríkis á liðnu ári auk þess sem tekin eru fyrir ýmis málefni sem varðar rannsókn sjóslysa. EMAIIF er Evrópuðild rannsóknaraðila á sjóslysum innan MAIIF (Marine Accident Investigators International Forum) og voru stofnuð í Helsinki 2005. Megin tilgangur þeirra að skapa sameiginlegan vettvang til að efla rannsóknir sjóslysa og koma á tengslum og efla samstarf milli rannsóknaraðila.

Fulltrúi RNS sótti tveggja daga kynningu hjá MAIB (Marine Accident Investigation Branch) í Southampton Englandi á siglingaritum eða VDR (Voyage Data Recorder) sem var haldið í boði EMSA (European Maritime Safety Agency). VDR er tækni sem hefur verið kölluð „Svarti kassinn“ í skipum og hefur verið áratugi í flugvélum.



VDR búnaður í brú og brúarþaki um borð í Arnarfelli
©Hilmar Snorrason

VDR tæki eru nú í flestum stærri skipum sem falla undir SOLAS samþykktina og eru upplýsingar úr þeim sífellt orðnar algengari erlendis við rannsóknir atvika á sjó. Hjá MAIB í Englandi er nú starfandi sérstök VDR deild með tveimur starfsmönnum og eru þeir komnir lengst í þessum efnum. MAIB hefur tekið að sér að vera leiðandi í þessum efnum í Evrópu að ósk EMSA. Aðildarlönd EMSA hafa kost á að leita til MAIB með úrvinnslu og tæknilega aðstoð varðandi VDR. Hægt er að kynna sér starfsemi EMSA á vefsíðu þeirra: www.emsa.europa.eu

Forstöðumaður sótti árlega ráðstefnu hjá samtökunum MAIIF (Marine Accident Investigators International Forum) sem haldin var í Kína að þessu sinni. MAIIF eru alþjóðleg samtök sem voru stofnuð í Kanada 1992 og er megin tilgangur þeirra að skapa vettvang til að efla rannsóknir sjóslysa og koma á tengslum og efla samstarf milli rannsóknaraðila. Á þessum ráðstefnum er m.a. farið yfir og kynnt starf hvers aðildarríkis á liðnu ári auk þess sem tekinn eru fyrir ýmis málefni sem varðar rannsókn sjóslysa. Aðildarríki samtakanna eru nú um 55 og ljóst að stofnun þeirra hefur sannað gildi sitt í samvinnu ríkja við rannsóknir sjóslysa. Vefslóð MAIIF er: www.maiif.net

Markmið RNS

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

Það er einnig markmið RNS að ná til allra atvika á sjó og vista þau í gagnagrunn RNS til notkunar á tölulegum upplýsingum í framtíðarvinnu við að auka öryggi til sjós.

OKKAR RANNSÓKNIR YKKAR HAGSMUNIR

SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNS ÁRIÐ 2007

Eins og áður hefur komið fram voru skráð atvik hjá RNS 171 árið 2007. Þar af gerðust 165 atvik á því ári en 6 atvik árið 2006. Öll atvik sem berast RNS eru skráð, flokkuð og hægt að sjá þau á vef nefndarinnar, www.rns.is.

Eftirfarandi tafla sýnir öll málefni RNS skráð á árinu 2007, raðað eftir dagsetningu atviks.

Dags. atviks	Nafn skips	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
11.júl.06	Málmey SK 1	Fiskiskip	1470	Slys á fólki
21.nóv.06	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
3.des.06	Beitir NK 123	Fiskiskip	1031	Slys á fólki
4.des.06	Saxhamar SH 50	Fiskiskip	383	Slys á fólki
13.des.06	Vigri RE 71	Fiskiskip	2157	Slys á fólki
28.des.06	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
10.jan.07	Barði NK 120	Fiskiskip	1166	Vélarvana
12.jan.07	Baldur	Ferja	766	Farmtjón
13.jan.07	Nafni	Skemmtibátur	2,6	Vélarvana
13.jan.07	Skátinn GK 82	Fiskiskip	27	Vélarbilun
19.jan.07	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
27.jan.07	Sólbakur RE 207	Fiskiskip	728	Slys á fólki
29.jan.07	Sólbakur RE 207	Fiskiskip	728	Slys á fólki
30.jan.07	Guðrún Þorkellsdóttir SU 211	Fiskiskip	1424	Eldur
1.feb.07	Marteinn NS 27	Minni fiskibátur	14,7	Vélarvana
4.feb.07	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
5.feb.07	Afi Hafsteinn SH 85	Minni fiskibátur	9,4	Vélarvana
5.feb.07	Reynir Þór SH 140	Minni fiskibátur	14,3	Eldur í vélarúmi
6.feb.07	Sturlaugur H Böðvarsson AK 10	Fiskiskip	712	Slys á fólki
6.feb.07	Reynir GK 355	Fiskiskip	70	Vélarvana
6.feb.07	Sólbakur RE 207	Fiskiskip	728	Slys á fólki
6.feb.07	Bergvík KE 55	Minni fiskibátur	9,6	Vélarvana
6.feb.07	Inga NK 4	Fiskiskip	21	Vélarvana
6.feb.07	Sæborg HU 63	Minni fiskibátur	16	Vélarvana
10.feb.07	Afi Aggi EA 399	Fiskiskip	35	Vélarvana
11.feb.07	Green Explorer	Flutningaskip	3999	Strand
12.feb.07	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
24.feb.07	Antares VE 18	Fiskiskip	859	Vélarvana
26.feb.07		Köfunaræfing		Köfunarslys
27.feb.07	Dala-Rafn VE 508	Fiskiskip	237	Strand
7.mar.07	Oddgeir EA 600	Fiskiskip	366	Slys á fólki
7.mar.07	Hringur SH 153	Fiskiskip	474	Slys á fólki
8.mar.07	Ísbjörg ÍS 69	Minni fiskibátur	5,8	Vélarvana
11.mar.07	Grundfirðingur SH 24	Fiskiskip	288	Fallslys
11.mar.07	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
13.mar.07	Sóley Sigurjóns_Sigurfari	Fiskiskip	515	Strand
13.mar.07	Björg Hauks ÍS 127	Minni fiskibátur	11,3	Banaslys
18.mar.07	Draupnir ÞH 180	Minni fiskibátur	17,4	Eldur
18.mar.07	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
20.mar.07	Sólborg RE 270	Fiskiskip	116	Vélarvana
22.mar.07	Sighvatur GK 57	Fiskiskip	436	Slys á fólki
23.mar.07	Ásbjörn RE 50	Fiskiskip	652	Slys á fólki
24.mar.07	Guðmundur VE 29	Fiskiskip	1900	Slys á fólki
24.mar.07	Þuríður Halldórsdóttir	Fiskiskip	478	Slys á fólki

Dags. atviks	Nafn skips	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
26.mar.07	Hrafn GK 111	Fiskiskip	1067	Slys á fólki
26.mar.07	Dala-Rafn VE 508	Fiskiskip	237	Djúpsprengja
27.mar.07	Tóti HF 113	Minni fiskibátur	2,2	Leki í höfn
27.mar.07	Nafnlaus	Skemmtibátur	Óskráður	Vélarvana
31.mar.07	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
1.apr.07	Þorlákur ÍS 15	Fiskiskip	251	Vélarvana
2.apr.07	Hamar SH 224	Fiskiskip	344	Djúpsprengja
4.apr.07	Norröna	Ferja	35966	Annað tjón
8.apr.07	Hraunsvík GK 75	Fiskiskip	20	Stjórnvana
9.apr.07	Hafborg KE 12	Fiskiskip	25	Vélarvana
10.apr.07	Ísbjörg ÍS 69	Minni fiskibátur	5,8	Leki, vélarvana
11.apr.07	Rita NS 13	Minni fiskibátur	6,4	Banaslys, strand
12.apr.07	Rúnin ÍS 100	Minni fiskibátur	8,1	Eldur
12.apr.07	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
16.apr.07	Fossá ÞH 362	Skelveiðiskip	133	Eldur
17.apr.07	Úlla SH 269	Minni fiskibátur	12,4	Vélarvana
17.apr.07	Aron ÞH 105	Minni fiskibátur	14,8	Vélarvana
19.apr.07	Hákon Tómasson GK 226	Skemmtibátur	4,1	Vélarvana
24.apr.07	Sveinbjörn Jakobsson SH 10	Fiskiskip	176	Vélarvana
25.apr.07	Bjarni Egils ÍS 16	Minni fiskibátur	8,3	Eldur
25.apr.07	Birtingur NK 119	Fiskiskip	1230	Slys á fólki
26.apr.07	Þytur SK 8	Minni fiskibátur	5,8	Strandar, sekkur
29.apr.07	Faxaborg SH 207	Fiskiskip	335	Slys á fólki
30.apr.07	Magnús SH 205	Fiskiskip	228	Slys á fólki
1.maí.07	Bobby 2	Skemmtibátur	4,7	Vélarvana
2.maí.07	Andri EA 19	Minni fiskibátur	5,1	Olúlaus
3.maí.07	Brimill SH 31	Minni fiskibátur	14,5	Vélarvana
3.maí.07	Garðar Svavarsson	Olúskip	59	Vélarvana
8.maí.07	Laugarnes	Olúskip	372	Slys á fólki
10.maí.07	Gnýr HF 515	Skemmtibátur	5,5	Vélarvana
12.maí.07	Árabátur	Skemmtibátur	Óskráður	Hvolfir
13.maí.07	Freri RE 78	Fiskiskip	1723	Slys á fólki
13.maí.07	Auðbjörg HU 28	Fiskiskip	22	Vélarvana
15.maí.07	Kristján BA 176	Minni fiskibátur	4,2	Strand
26.maí.07	Gandí VE 171	Fiskiskip	321	Vélarvana
30.maí.07	Álka ÍS 409	Minni fiskibátur	3,5	Vélarvana
30.maí.07	Andvari	Skemmtibátur	Óskráður	Annað tjón
11.jún.07	Dalaröst ÞH 40	Fiskiskip	154	Vélarvana
11.jún.07	Fagurey HF 21	Fiskiskip	27	Strand
11.jún.07	Dúddi Gísla GK 48	Minni fiskibátur	14,9	Vélarvana
12.jún.07	Sygyn	Skemmtibátur	5,3	Strand
13.jún.07	Reyðar SU 604	Minni fiskibátur	2,8	Vélarvana
15.jún.07	Ölver 2219	Dráttarbátur	25	Slys á fólki
16.jún.07	Nafnlaus	Skemmtibátur	Óskráður	Vélarvana
17.jún.07	Brimill SH 31	Minni fiskibátur	14,5	Vélarvana
18.jún.07	Jói Brands GK 517	Minni fiskibátur	9,6	Vélarvana
19.jún.07	Þórsnes SH 109	Fiskiskip	233	Vélarvana
21.jún.07	Snorri Sturluson VE 28	Fiskiskip	1464	Slys á fólki
25.jún.07	Hafsúla	Skoðunarbátur	169	Annað tjón
3.júl.07	Elding II	Skoðunarbátur	30	Annað tjón
3.júl.07	Monika GK 136	Minni fiskibátur	9,7	Vélarvana
7.júl.07	Stacy	Skemmtibátur		Strand
9.júl.07	Mánaberg ÓF 42	Fiskiskip	1378	Annað tjón
10.júl.07	Hítará MB 8	Minni fiskibátur	4,8	Strand
10.júl.07	Logi ÍS 32	Skemmtibátur	5	Ásigling
11.júl.07	Binni í Gröf VE 38	Minni fiskibátur	9,3	Ásigling, leki
14.júl.07	Kársnes	Flutningaskip	3850	Farmtjón

Dags. atviks	Nafn skips	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
17.júl.07	Elín kristín GK 83_Margrét ÍS 5	Minni fiskibátur	5,3	Árekstur, sekkur
18.júl.07	Sæljón NS 19	Minni fiskibátur	6,8	Vélarvana
20.júl.07	Fíi SH 9	Minni fiskibátur	11,4	Vélarvana
23.júl.07	Pétur Konn GK 236	Minni fiskibátur	7	Strand
23.júl.07	Begga GK 717	Minni fiskibátur	12,1	Strand
23.júl.07	Kaldbakur EA 1	Fiskiskip	1330	Slys á fólki
24.júl.07	Guðmundur Jensson SH 717	Fiskiskip	190	Eldur laus
26.júl.07	Hópsnes GK 77	Minni fiskibátur	14,9	Strand
26.júl.07	Þerney RE 101	Fiskiskip	1899	Slys á fólki
1.ágú.07	Jakop Einar ST 43	Fiskiskip	40	Vélarvana
3.ágú.07	Reykjafoss	Flutningaskip	7589	Slys á fólki
9.ágú.07	Arún ÍS 103	Minni fiskibátur	5,9	Sekkur
9.ágú.07	Aldan ÍS 47	Fiskiskip	59	Strand
14.ágú.07	Helgafell	Flutningaskip	8830	Slys á fólki
18.ágú.07	Skátinn GK 82	Fiskiskip	27	Stjórnvana
22.ágú.07	Kaldbakur EA 1	Fiskiskip	1330	Slys á fólki
25.ágú.07	Hrungnir GK 50	Fiskiskip	319	Slys á fólki
27.ágú.07	Bjarni Sæmundsson RE 30	Rannsóknarskip	822	Stjórnvana
29.ágú.07	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
2.sep.07	Valdi SH 94	Fiskiskip	44	Slys á fólki
3.sep.07	Andrea	Skoðunarbátur	28	Olúlaus
6.sep.07	Rífsnes SH 44	Fiskiskip	372	Strand
7.sep.07	Örn KE 14	Fiskiskip	159	Annað tjón
8.sep.07	Haffari EA 133	Fiskiskip	21	Bilun, ásigling
8.sep.07	Klakkur SH 510	Fiskiskip	745	Slys á fólki
13.sep.07	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
14.sep.07	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
16.sep.07	Þjótandi SU 18	Skemmtibátur	2,2	Strand, sekkur
17.sep.07	Lágey ÞH 265	Minni fiskibátur	14,8	Vélarvana
19.sep.07	Ella SF 22	Skemmtibátur	3	Strand
19.sep.07	Ásdís GK 218	Fiskiskip	59	Vélarvana
19.sep.07	Siggi Bjarna GK 5	Fiskiskip	116	Tundurdufl
21.sep.07	Úlla SH 269	Minni fiskibátur	12,4	Vélarvana
27.sep.07	Valur ÍS 18	Fiskiskip	160	Vélarvana
29.sep.07	Sóley SH 124	Fiskiskip	201	Slys á fólki
30.sep.07	Signý HU 13	Minni fiskibátur	12,5	Vélarvana
1.okt.07	Þinganes SF 25	Fiskiskip	262	Strand
7.okt.07	Ægir	Skemmtibátur	2,5	Vélarvana
11.okt.07	Prime Judit GR 18-58	Fiskiskip	38	Vélarvana
16.okt.07	Kjölnur	Björgunarbátur	Óskráður	Annað atvik
18.okt.07	Erling KE 40	Fiskiskip	366	Vélarvana
19.okt.07	Tjaldanes GK 525	Fiskiskip	240	Vélarbilun
20.okt.07	Julla m/utanborðsmótor	Skemmtibátur	Óskráður	Hvolfir
22.okt.07	Grindavíkin GK 606	Fiskiskip	158	Slys á fólki
25.okt.07	Stígandi VE 77	Fiskiskip	237	Slys á fólki
25.okt.07	Hafrós KE 2	Minni fiskibátur	13,9	Leki, sekkur
30.okt.07	Á NS 191	Minni fiskibátur	5,3	Sekkur
30.okt.07	Óli Gísla GK 112	Minni fiskibátur	15	Vélarvana
7.nóv.07	Lundey NS 14	Fiskiskip	1424	Slys á fólki
9.nóv.07	Séra Jón SH 163	Minni fiskibátur	11,3	Vélarvana
11.nóv.07	Kársnes SI 66	Minni fiskibátur	11,8	Leki
21.nóv.07	Örn	Skemmtibátur	2,6	Vélarvana
22.nóv.07	Keys	Skemmtibátur	Óskráður	Vélarvana
22.nóv.07	Írafoss	Flutningaskip	1574	Efnaslys
24.nóv.07	Jón á Hofi ÁR 62	Fiskiskip	334	Vélarvana
27.nóv.07	Axel	Flutningaskip	2469	Strand, leki,

Dags. atviks	Nafn skips	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
				farmtjón
27.nóv.07	Sverrir SH 126	Minni fiskibátur	8,3	Annað tjón
27.nóv.07	Særif SH 25	Minni fiskibátur	14,5	Stjórnvana
27.nóv.07	Gestur Kristinsson ÍS 333	Minni fiskibátur	14,6	Slys á fólki
29.nóv.07	Gunnar Afi SH 474	Minni fiskibátur	14,6	Vélarvana
1.des.07	Fanney RE 31	Langlegubátur	29	Leki, sekkur
1.des.07	Brokey BA 336	Langlegubátur	65	Leki, sekkur
6.des.07	Litla rós RE 707	Minni fiskibátur	5,4	Ásigling
6.des.07	Álsey VE 2	Fiskiskip	2181	Slys á fólki
6.des.07	Sverrir SH 126	Minni fiskibátur	8,3	Strand
7.des.07	Súlan EA 300	Fiskiskip	651	Strand
11.des.07	Faxi RE 9	Fiskiskip	1411	Strand
12.des.07	Ólafur Bjarnason SH 137	Fiskiskip	201	Vélarvana
25.des.07	Que Sera Sera HF 26	Fiskiskip	766	Banaslys
27.des.07	Tjaldur SH 270	Fiskiskip	688	Slys á fólki

OKKAR RANNSÓKNIR YKKAR HAGSMUNR

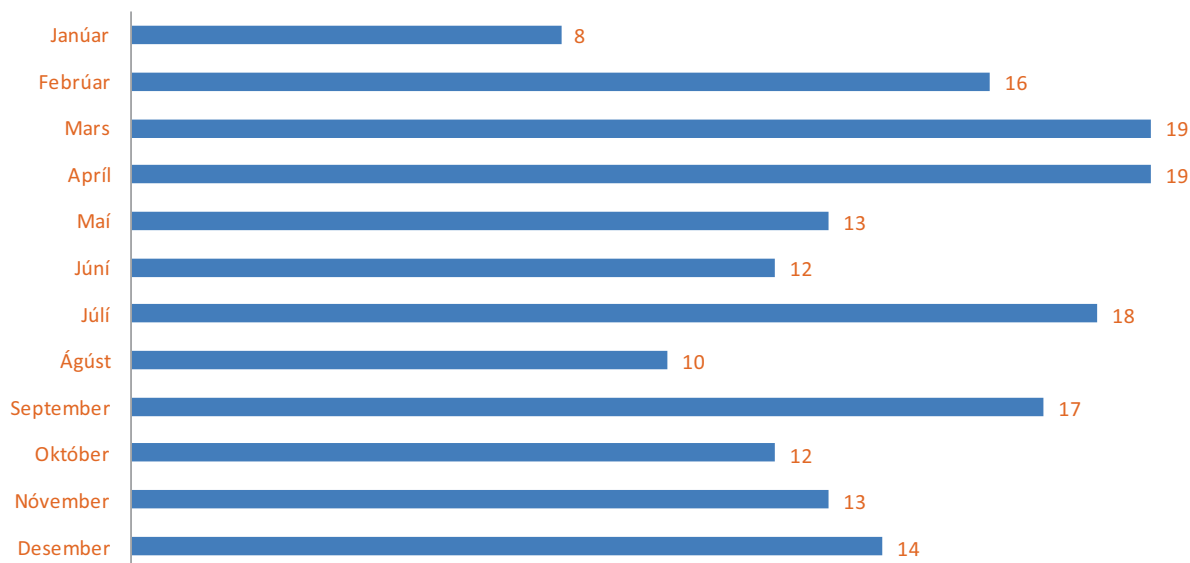
*Skipstjóra, útgerðarmanni og öðrum þeim sem
verða þess áskynja að sjóslys hafi orðið ber að
tilkynna það til RNS*

Skipstjórnarmönnum ber að:

- Skrá atburðinn í dag- eða leiðarabók.
- Kalla til lögreglu til að taka skýrslur af skipstjóra, vitnum og hinum slasaða ef um slys er að ræða og mannslát.
- Tilkynna sjóslys og önnur atvik til RNS.
- Gera ítarlega skýrslu um atvik s.s. slys á fólki, ef það gerist utan hafnar.
- Sjá um að taka til varðveislu sönnunargögn.
- Afhenda skýrslur og hluti til RNS við komu til hafnar.
- Tilkynna slys á fólki til Tryggingastofnunar ríkisins.

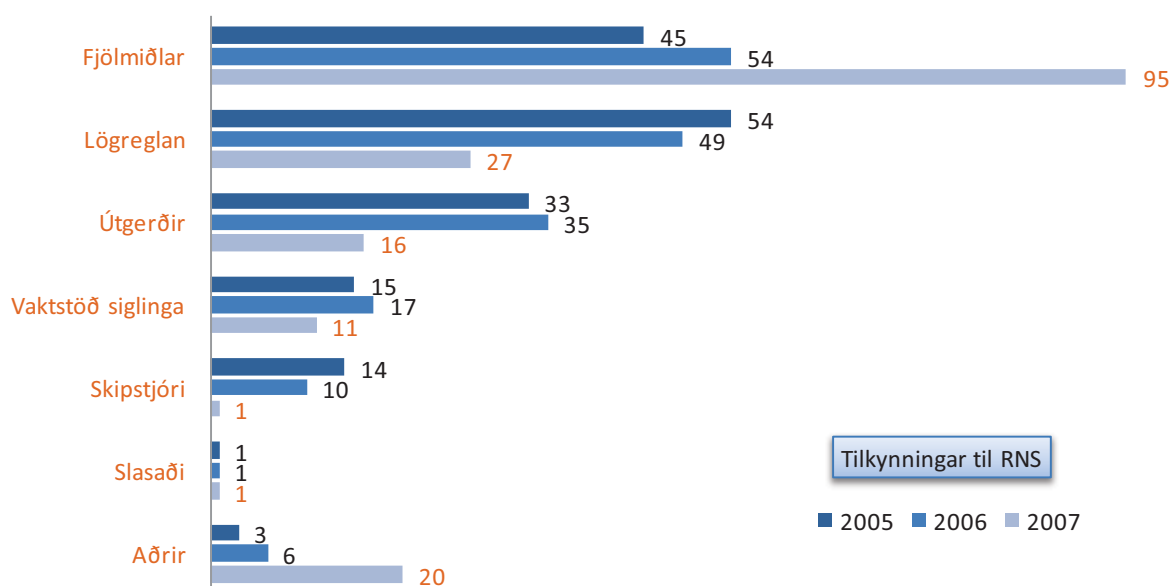
TÍMABÍL ATVIKA 2007

Á myndinni má sjá í hvaða mánuði atvikin gerðust sem skráð voru hjá RNS árið 2007.



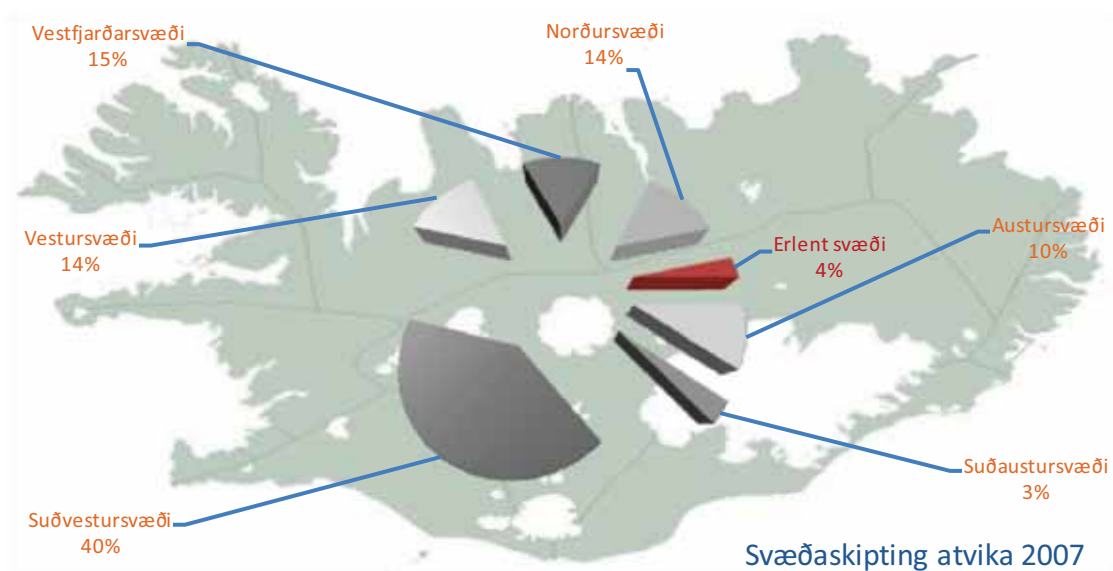
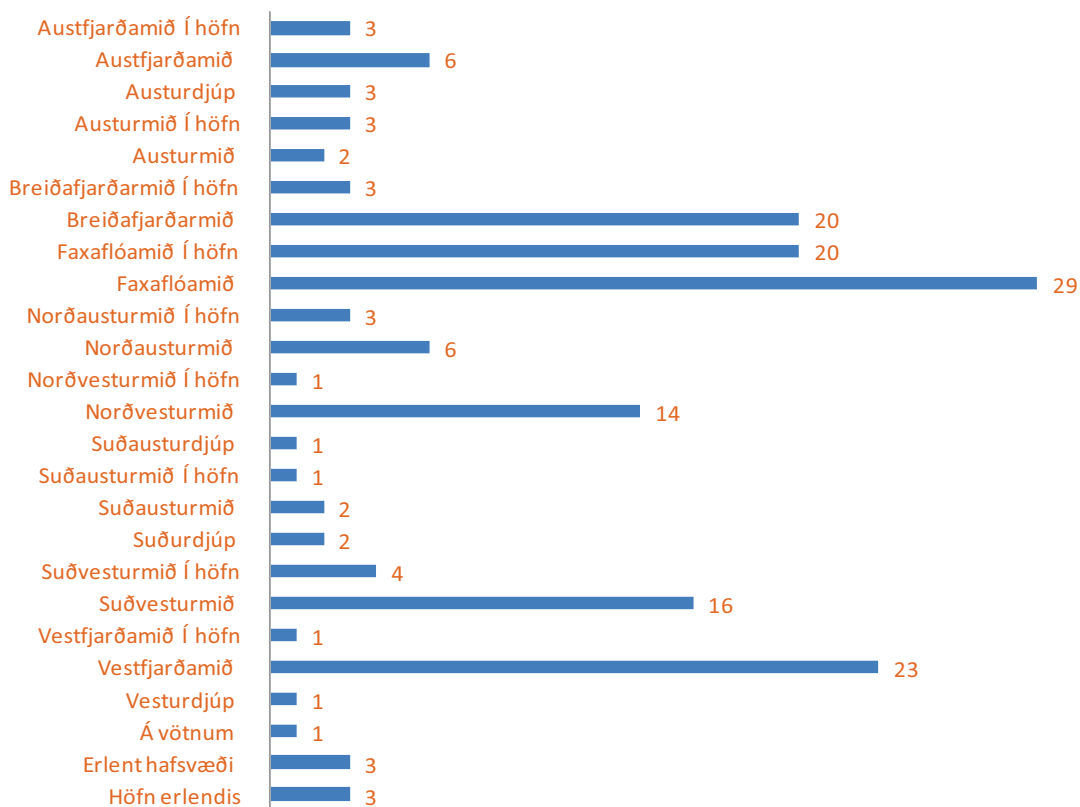
TILKYNNINGAR ATVIKA TIL RNS

Það er áhyggjuefni að stærstur hluti aðila er ekki að virða tilkynningarskyldu sína til RNS eins og ber að gera samkvæmt ákvæðum laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa. Á myndinni sést hvernig skipting tilkynninga á atvikum var til RNS á árunum 2005-2007. Skráð atvik úr fjölmiðlum er um 55% og um 16% frá lögregluembættum landsins.



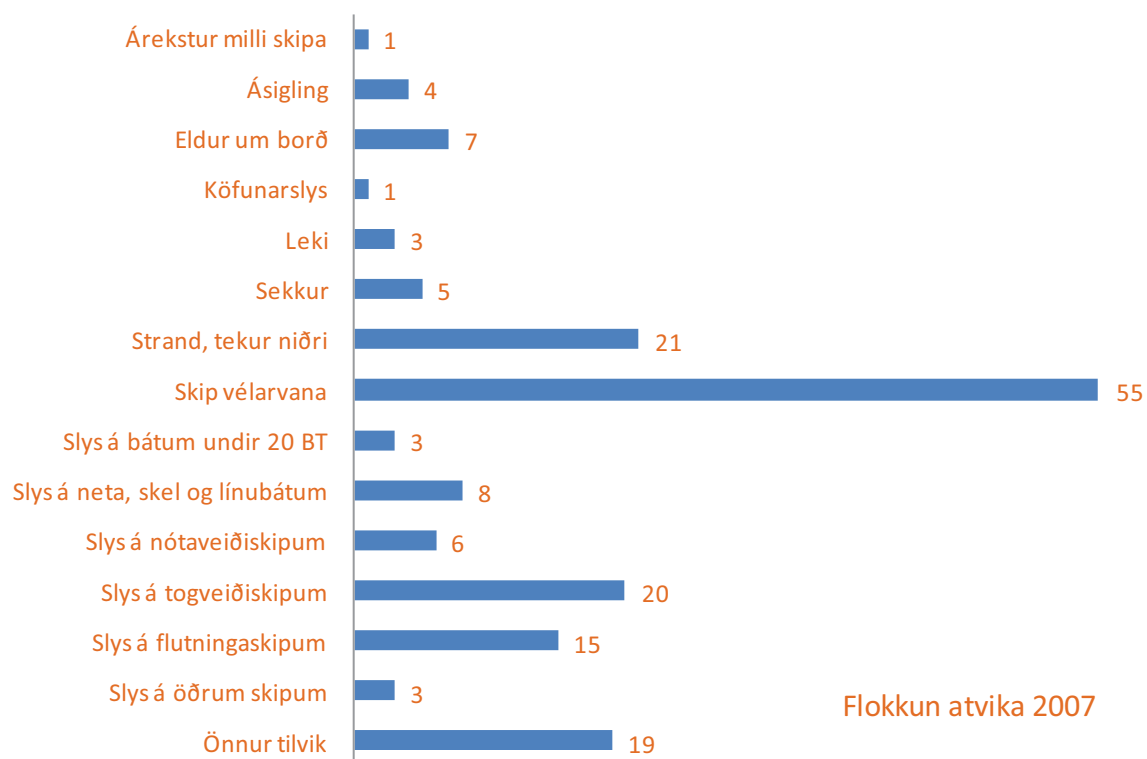
STAÐSETNING ATVIKA 2007

Á myndunum hér að neðan sést á hvaða svæði skráð atvik hjá RNS voru á árinu 2007. Miðað er við veðurpásvæði Veðurstofu Íslands og eins sést þá eru skráð atvik í höfnum tengd við viðkomandi svæði. Skráð atvik í höfnum voru 41 eða um 24% af málefnum RNS á árinu.



FLOKKUN ATVIKA 2007

Hér má sjá sundurliðun á skráðum atvikum hjá RNS á árinu 2007 eftir tegund skipa og málefna. Athugið að þessar töflur eru sjálfstæðar og endurspeгла ekki fjölda skráðra mála á árinu.



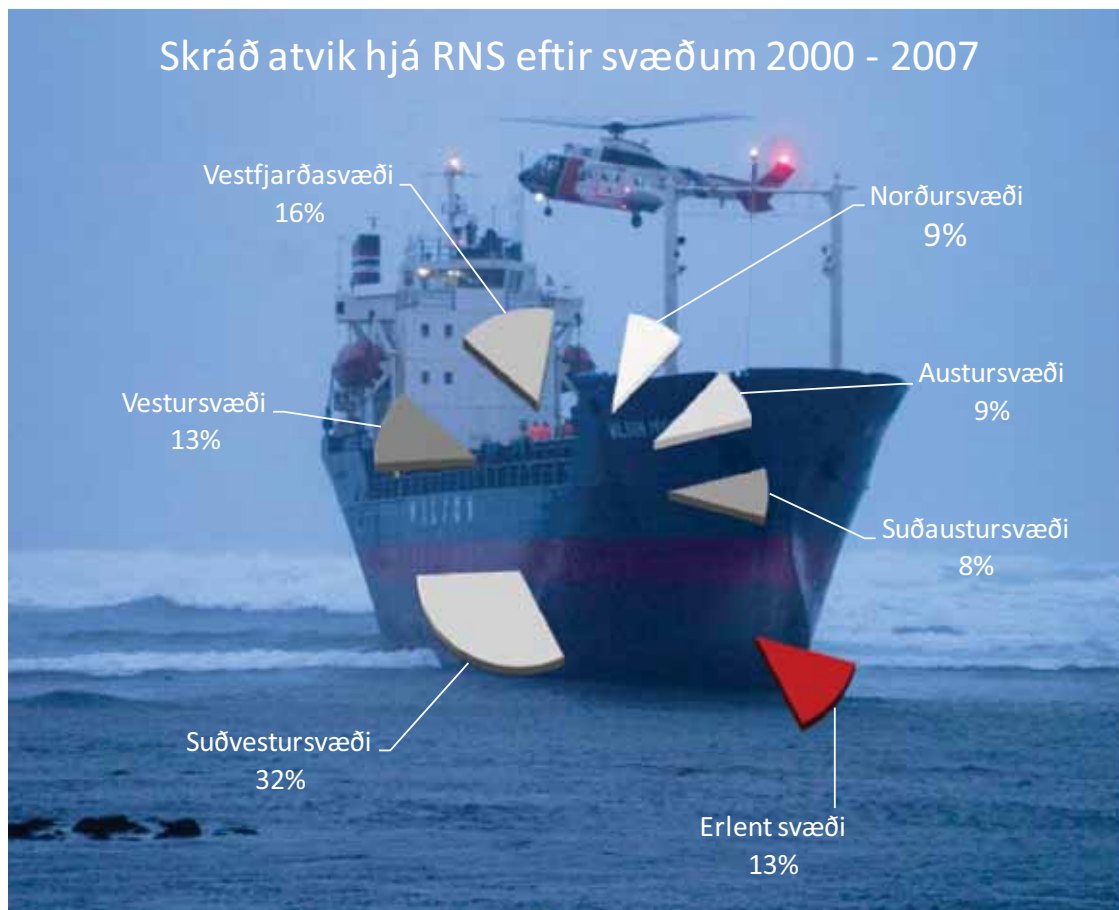
FLOKKUN ATVIKA EFTIR TEGUNDUM SKIPA

[illegible]

STAÐSETNING ATVIKA 2000 – 2007

Skráð atvik hjá RNS frá því að lögin um rannsóknarnefnd sjóslysa tóku gildi árið 2000 eru 1184 talsins í árslok 2007.

Á myndinni hér að neðan sést skipting skráðra atvika hjá RNS eftir svæðum á þessum árum.



TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2007

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

Nr. máls	Tillögur RNS 2007	Afgreiðsla Siglingastofnunar Íslands
12706	Aðalsteinn Jónsson SU 11 Slys af völdum efna 1. Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands (verkefnastjórn í áætlun í öryggismálum sjómanna) taki saman og gefi út leiðbeinandi fræðsluefni (sérrit/bækling) yfir hættuleg efni sem algeng eru um borð í skipum. 2. Þá leggur nefndin til að þegar verði hafist handa við að endurskoða innihald lyfjakista skipa með tilliti til viðbragða gegn hættulegum efnum sem notuð eru um borð í skipum.	Niðurstöður: 1. Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættuleg efni í skipum. 2. Siglingastofnun mun fara yfir reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og læknisáhöld um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998, með tilliti til hættulegra efna sem notuð eru um borð í skipum.
07407	Birtingur NK 119 Skipverji slasast við fall Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gerð verði sérstök könnun á hversu algengt sé að reglum um áhættumat í skipum sé ekki framfylgt.	1. Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættumat í skipum. 2. Í lögum um Siglingastofnun annast stofnunin framkvæmd laga um eftirlit með skipum. Samkvæmt reglugerð um um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, nr. 200/2007, er að finna ákvæði um hættumat í skipum. Hér sinnir Siglingastofnun sínu lögbundna eftirlitshlutverki.

Mál nr. 08007, Reyðar SU 604 Vélarvana og dreginn til hafnar. Leki

Árétting RNS til SÍ:

Nefndin bendir á að í lokaskýrslu hennar í máli nr. 08805 hafi verið beint til Siglingastofnunar tillögu í öryggisátt þess efnis að stofnunin hlutaðist til um sérstaka athugun á bátum þar sem tengd væru saman ólík efni. Einnig yrði gefin út sérstök aðvörun þar að lútandi til bátaeigenda og skipasmiða. Nefndin ítrekar hér með mikilvægi tillögunnar.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR 2007

Eins og áður hefur komið fram gerði nefndin 14 sérstakar almennar ábendingar til sjó- og skipstjórnarmanna. Þessar ábendingar eru eftirfarandi ásamt viðeigandi málanúmerum.

Nr. máls	Ábendingar RNS
10606	Undri, rekur og strandar, leki <i>Nefndin bendir eigendum bóla á að ef þeir hafi grun um að ból hafi færst úr stað að treysta þeim ekki um of þar til þau hafa verið lögð á ný.</i>
12006	Sólbakur EA 7, skipverji slasast við hífingar <i>Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á ákvæði reglugerðar um öryggi fiskiskipa (122/2004) þar sem segir að sami maður má ekki stjórna samtímis vindum og skipi.</i>
12706	Aðalsteinn Jónsson SU 11, slys af völdum efna <i>Nefndin telur mjög brýnt að ófrávíkjanlegar verklagsreglur séu settar um borð í skipum um alla meðhöndlum á hættulegum efnum. Leiðbeinandi merkingar um notkun og rétt viðbrögð verði settar upp á viðeigandi stöðum.</i>
13406	Beitir NK 123, eldur í þvottaherbergi <i>Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að hafa á áberandi stað skriflegar leiðbeiningar og umgengnisreglur um notkun þvottavéla um borð í skipum.</i>
13706	Ísbjörg ÍS 69, maður fyrir borð og bjargað <i>Nefndin hvetur alla smábátasjómenn til að taka upp þá öryggisreglu að nota alltaf líflínu við störf á þilfari þegar því verður komið við.</i>
14206	Valdi SH 94, tekur niðri og leki að vélarúmi <i>Nefndin minnir skipstjórnendur á að rafræn siglingakort eru ekki viðurkennd sem öruggur siglingabúnaður.</i>

15006	Kajak, banalys í Hvalfirði <i>Nefndin hvetur fólk til að fara ekki einsamalt í kajakferðir á afskekktum svæðum og huga vel að veðurútliti.</i>
00207	Vigri RE 71, skipverji slasast á hendi <i>Nefndin hefur áður fjallað um slys af þessum toga og minnir því skipstjórnarmenn á skyldur þeirra að framkvæma áhættugreiningu á öllum vinnusvæðum um borð.</i>
00807	Sólbakur RE 207, skipverji slasast þegar vír slitnar <i>Nefndin hvetur skipstjórnendur til að áhættugreina svæði á þilföllum við hverskonar hífingar þannig að menn standi ekki í skotlínu ef eitthvað fer úrskeiðis.</i>
01307	Sturlaugur H Böðvarsson AK 10, skipverji slasast á hendi <i>Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að leita allra leiða til að tryggja öryggi skipverja við erfiðar vinnuaðstæður.</i>
02907	Ísbjörg ÍS 69, vélarbilun <i>Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á mikilvægi þess að halda eldsneytisgeymum hreinum.</i>
03007	Sóley Sigurjóns GK 200, nærri því árekstur og strandar <i>Nefndin beinir þeim tilmælum til skipstjóra að nota talstöðvar til að kanna með skipaferðir á siglingaleiðum um hafnir hafi þeir ekki fulla yfirsýn yfir fyrirhugaða siglingaleið.</i> <i>Þá vill nefndin benda á að í vaxandi mæli hafa skipstjórnendur búið skip sín sjálfvirkum auðkennisendum (AIS) sem auðveldar skipstjórnarmönnum að sjá önnur skip með sama búnaði í næsta nágrenni við skipið. Mikið öryggi skapast með notkun þessara tækja þar sem erfitt er að sjá skipaumferð m.a. vegna hafnarmannvirkja.</i>
03107	Björg Hauks ÍS 127, hvolfir og tveir menn farast <i>Nefndin telur að ákvæði reglugerðar um línuívilnun (nr. 719/2005) séu ekki til þess fallin til að stuðla að öryggi sjómanna og eigi illa við íslenskar aðstæður.</i>
07407	Birtingur NK 119, skipverji slasast við fall <i>Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að framfylgja reglum um áhættumat á skipum og hafa skráðar verklagsreglur þar sem því verður við komið.</i>

SKRÁÐ ATVIK 1998-2007

Á töflunni hér að neðan sést samanburður síðastliðna tíu ára á þeim mállefnum sem RNS hefur verið með til rannsóknar.

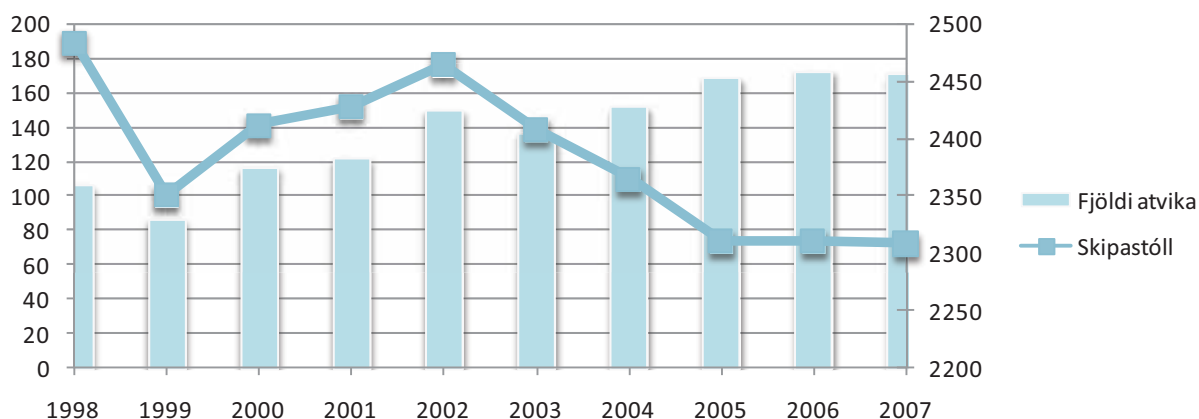
Yfirlit um skráð atvik hjá RNS 1998 - 2007

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Meðaltal
Skip sekkur	8	4	10	6	4	7	16	7	4	6	7
Skip strandar	14	7	14	10	11	7	16	16	21	21	13
Árekstur	2	8	6	11	7	4	3	9	12	4	7
Eldur um borð	6	3	8	15	5	3	5	10	5	7	7
Leki að skipi	0	0	3	1	5	8	10	7	7	3	5
Annað	10	7	8	8	12	15	8	9	21	21	11
Slys á fólki	63	56	64	63	103	85	84	88	83	49	77
Banaslys	3	1	3	7	2	2	2	3	3	5	3
Vélarvana skip						5	5	19	16	55	11
Skráð atvik	106	86	116	121	149	136	149	168	172	171	140

Eins og sjá má töflunni er um verulega fækkun vegna slysa á fólki eða um 64% undir meðaltali árána 1998 - 2006 og 59% fækkun frá árinu á undan. Hjá Tryggingastofnun ríkisins fækkaði skráðum slysum ekki en hægt er að draga þá ályktun að minna var um alvarlegri slys. Veruleg fækkun er á árekstrum að skip sökkva frá 2004 en aukning er á því þegar skip stranda eða taka niðri og árekstrum. Að gefnu tilefni hefur RNS hafið sérstaka skráningu á vélarvana skipum og eru dregin í land. Á töflunni sést einnig meðaltal árána 1998 til 2006 en rétt er að benda á að fjölgun mála frá árinu 2001 má rekja til sérstaks átaks nefndarinnar í þeim efnum. Undir liðnum *Annað* eru skráð þau mál sem ekki falla undir flokkun í þessari töflu og má þar nefna atvik þegar skip fengu í skrúfunu, skemmdir vegna veðurs, farmskemmdir o.fl.

Á myndinni hér að neðan má sjá þróun allra atvika sem tengjast óhöppum á skipum og bátum hjá RNS miðað við öll íslensk skip, samkvæmt skipaskrá. Fyrsta janúar 2007 voru skráð skip á Íslandi 2309.

Þróun atvika hjá RNS og skipastóll 1998 - 2007



SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2007

Öll skip sem eru 6 m að lengd eða lengri eru skráningarskyld, sbr. lög nr. 115/1985 um skráningu skipa. Siglingastofnun heldur aðalskipaskrá samkvæmt þessum lögum og gefur út heildarskrá miðað við skráningu 1. janúar hvers árs. Samkvæmt heildarskránni voru 1. janúar 2007 voru samtals 2309 skip á skipaskrá og 2311 í byrjun ársins 2006. Fækkunin var í flokki opinna báta.

Fjöldi og tegund skráðra þilfarsskipa 1. janúar 2007 voru eftirfarandi:

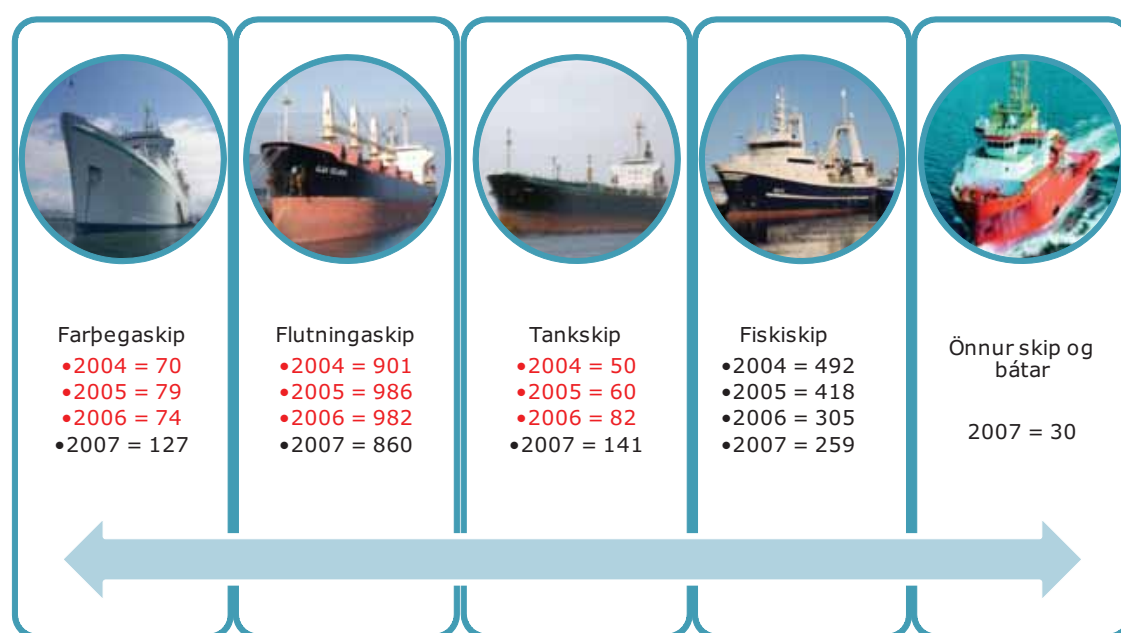
Tegund	Fjöldi	Mæld BT
Björgunarskip	16	593
Dráttarskip	8	383
Dýpkunar- og sanddæluskip	5	2.207
Dýpkunarskip	1	220
Farþegaskip	37	7.526
Fiskiskip/farþegaskip	12	252
Fiskiskip	821	91.170
Flotbryggja	2	720
Flotkví	2	18.009
Flutninga/Brunnskip	2	548
Hafnsögubátur/dráttarskip	3	274
Hvalveiðiskip	4	573
Lóðs- og tollskip	1	25
Lóðsskip	8	214
Nótaveiði/skuttogari	1	2.181
Olíuskip	3	4.773
Prammi	7	1.134
Rannsóknarskip	3	3.241
Seglskip	76	782
Sjómælingaskip	1	73
Skemmtiskip	29	383
Skólaskip	2	2.389
Skuttogari	66	79.530
Varðskip	3	3.439
Vinnuskip	8	1.127
Vöruflutningaskip	1	415
Þangskurðarprammi	5	25
Samtals:	1.127	222.205

Þessi tafla var fengin hjá Siglingastofnun og samkvæmt henni hafa opnir bátar í upphafi ársins verið 1182.

ERLENDAR SKIPAKOMUR

Ljóst er að umhverfi RNS er að stórum hluta alþjóðlegt og er því fróðlegt að skoða komur skipa sem eru með erlent ríkisfang til landsins. Á árinu 2007 voru tilkynntar skipa- og bátakomur samtals 1417 til LHG (Landhelgisgæslu Íslands). Þar sem skip í rekstri íslenskra flutningsaðila eru skráð erlendis eru þau talin með í þessari tölu.

Myndin sýnir komur og tegundir erlendra skipa til landsins á árunum 2004 – 2007. Þessar upplýsingar eru fengnar annarsvegar hjá Hafnaríkiseftirliti SÍ (Siglingastofnunar Íslands) (rautt letur) og hinsvegar hjá LHG. Athygli vekur munur á milli áruna 2006-2007 varðandi komu skemmtiferðaskipa og tankskipa. Í tölum frá LHG eru skráðar komur ferju, Norrönu á Seyðisfjörð og varðandi tankskip vantar efnaflutninga-tankskip (cemical tanker) í tölu SÍ.



Í flokknum um önnur skip eru rannsóknarskip, skemmtibátar, dráttarbátur o.fl. óskilgreind skip.

Til að tryggja stöðu okkar í alþjóðlegu samstarfi hefur RNS tekið þátt í starfi í samtökum rannsóknaraðila á sjóslysum, MAIIF (Marine Accident Investigators International Forum). Auk þess tók RNS þátt í stofnum Evrópudeildar innan þessara samtaka í Helsinki 2005, EMAIIF. Tilgangur þeirra er að treysta samstarf milli rannsóknaraðila sjóslysa innan Evrópu. Vefslóð MAIIF er: www.maiif.net



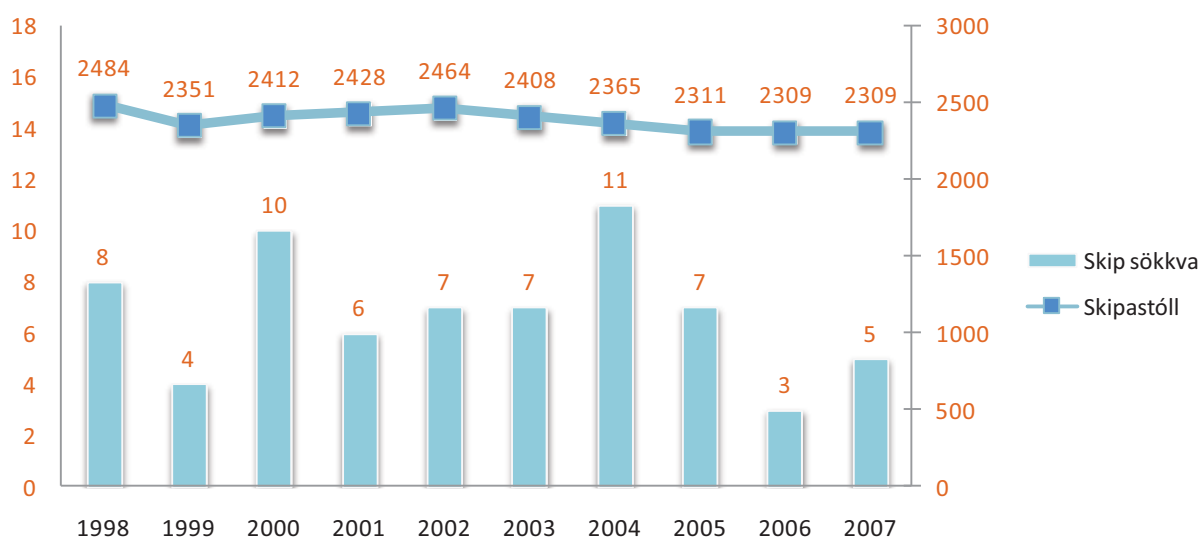
ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 1998 - 2007

SKIP SÖKKVA

Á myndinni hér að neðan má sjá fjölda skipa og báta sem hafa sokkið á árunum 1998-2007. Á þessum samanburði sést að aðeins fimm sjóför sukku á árinu 2007. Ef tekið er mið af meðaltali 10 ára á undan, sem var 7 sjóför á ári, er þetta nokkuð ánægjuleg niðurstaða. Það sem vekur hinsvegar athygli er að allir bátarnir sukku í höfn af ýmsum ástæðum.

Á myndinni má sjá til fróðleiks línurit um þróun á fjölda skráningarskyldra skipa og báta á Íslandi.

Skip sökkva og skipastóll 1998 - 2007



SKIP SEM SUKKU 2007

(Mál 10607)

Arún ÍS 103, sökk á Suðureyri þann 9. ágúst.

(Mál 14607)

Hafrós KE 2, sökk í Sandgerði þann 25. október.

(Mál 14707)

Á NS 191, sökk á Neskaupsstað þann 30. október.

(Mál 16107)

Fanney RE 31 sökk í Stykkishólmi þann 1. desember.

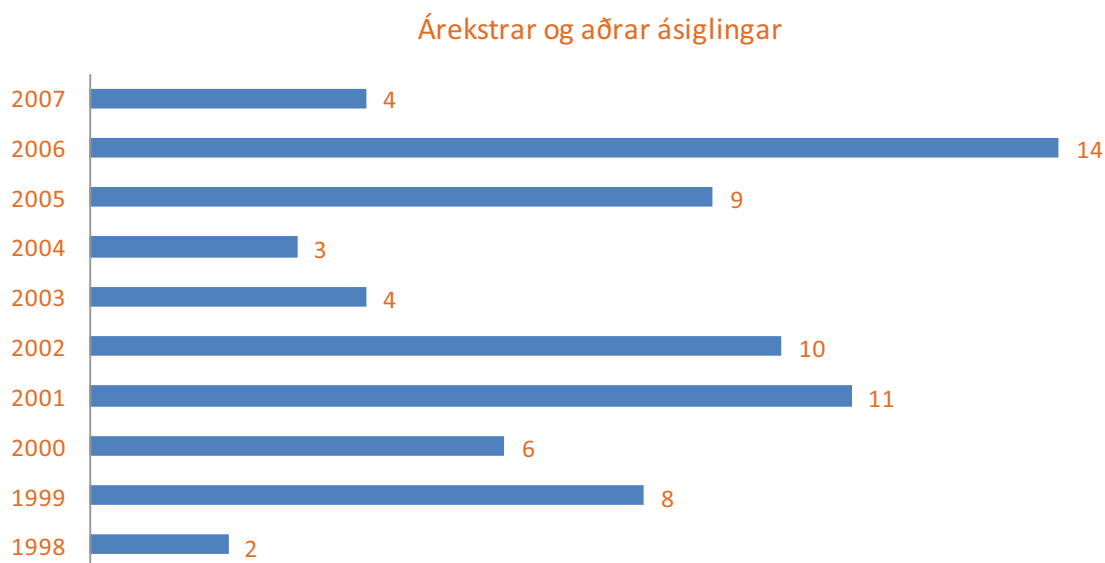
(Mál 14607)

Brokey BA 336, sökk í Reykjavíkurhöfn þann 1. desember.



ÁREKSTUR OG ÁSIGLINGAR

Á myndinni kemur fram árekstur á milli skipa og aðrar ásiglingar sem hafa orðið á árunum 1998 – 2007 þar sem tjón hefur hlotist af. Eins og sést á myndinni er um umtalsverða fækkun á þessum atvikum að ræða á milli ára.



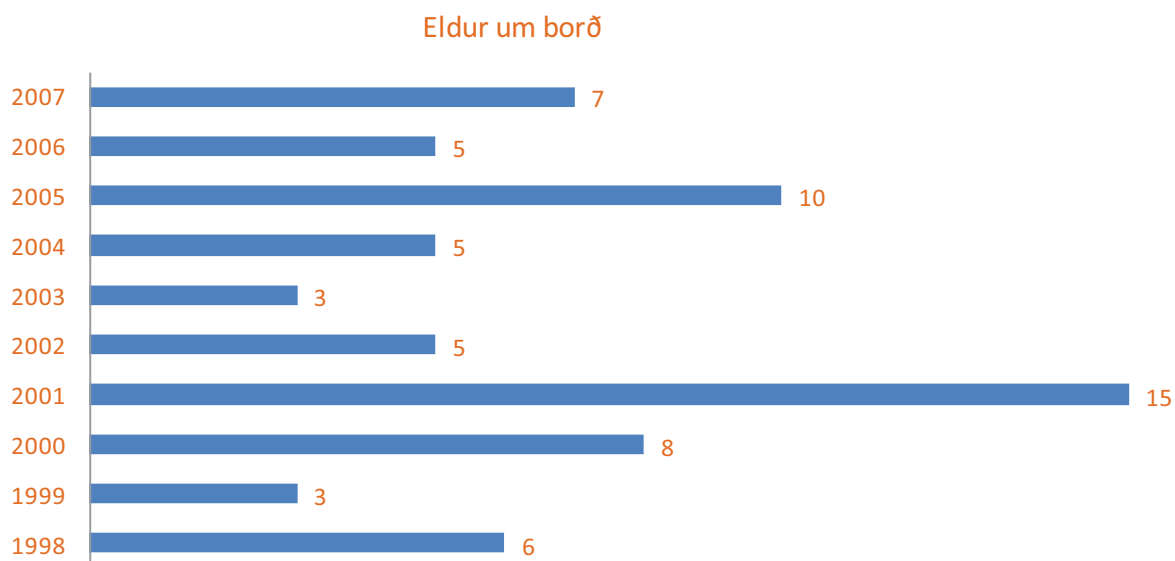
SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI

Á myndinni hér að neðan koma fram skráð atvik hjá RNS þar sem skip eða bátar hafa strandað eða tekið niðri á árunum 1998 – 2007. Eins og sést á myndinni er um aukningu á þessum atvikum að ræða á milli ára.



ELDUR UM BORÐ

Á myndinni hér að neðan koma fram skráð atvik hjá RNS þar sem eldur varð laus og samanburður milli ára 1998 – 2007. Eins og sést á myndinni er um helming fækkun að ræða miðað við árið á undan en í samræmi við meðaltal ára frá 1998 sem er um 6,7.



LEKI

Á myndinni hér að neðan koma fram þau atvik þar sem óvæntur leki kom upp og samanburður milli ára 1998 – 2007. Eins og fram kemur er jákvæð þróun frá á árinu 2003 ef undan er skilið árið 2004.

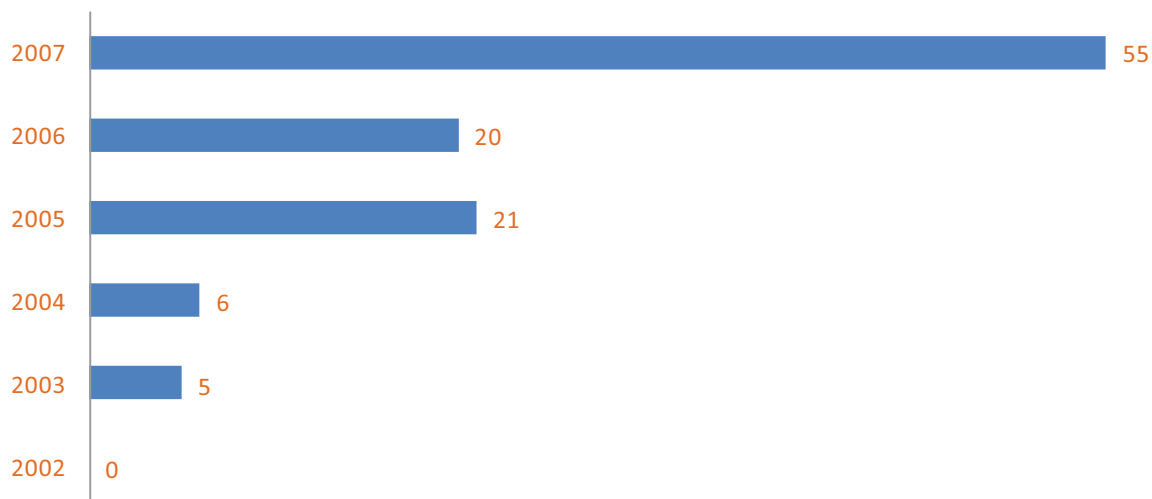


VÉLARVANA OG DREGINN TIL HAFNAR

Frá árinu 2003 hefur RNS verið að gefa sérstakan gaum á þeim atvikum sem skip verða verða af einhverjum ástæðum vélarvana og þurfa á aðstoð að halda. Ástæðu þess má rekja til alvarlegra atvika þar sem skip farast án þess að skýring finnist á því.

Það er ljóst að RNS nær ekki til allra þessara atvika en telur að þegar allt fer vel og hægt er að finna ástæður bilanna þá liggi eðlilega í þeim verulegur lærdómur sem nauðsynlegt er að ná til. Eins og myndin ber með sér er umtalsverð fjölgun á þessum atvikum að ræða á milli ára.

Vélarvana og dreginn til hafnar



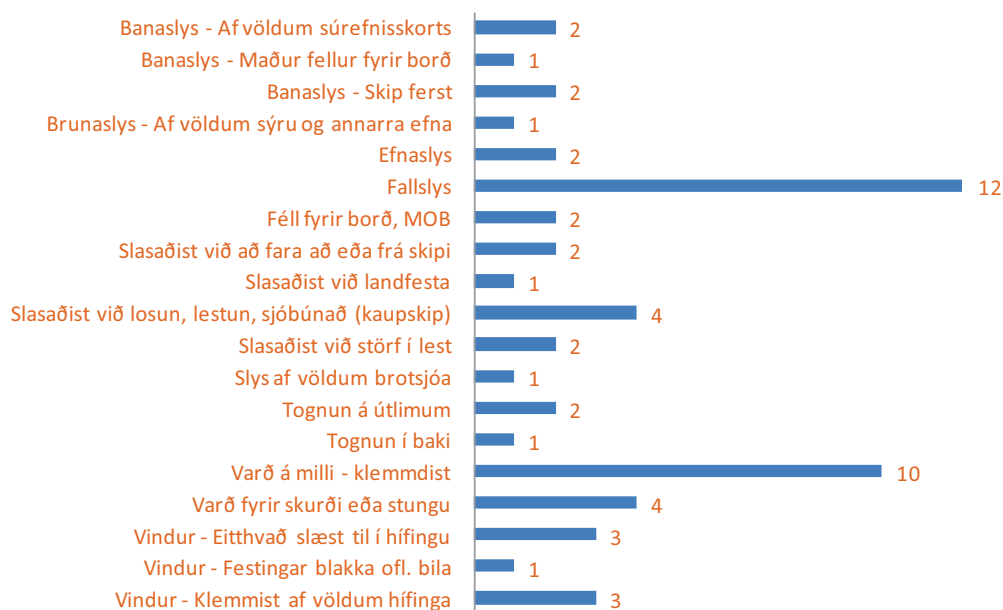
Þorlákur ÍS dreginn til hafnar í Ólafsvík af björgunarskipinu Björg©Alfons Finnsson

Tegund slysa og tími

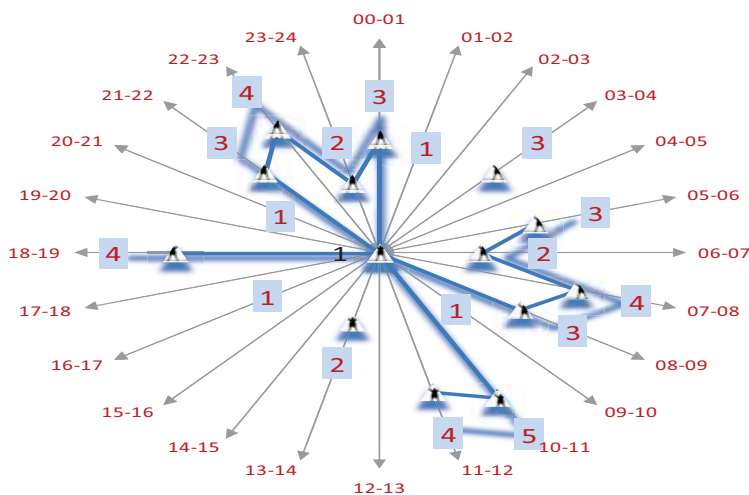
Á árinu 2007 voru 49 slys og 5 banaslys skráð á sjómönnum hjá RNS auk nokkurra minniháttar slysa sem tengdust öðrum skráðum atvikum. Um verulega fækkun er á málum hjá nefndinni vegna slysa á fólki eða um 64% undir meðaltali áranna á undan og 59% fækkun frá árinu á undan.

Eins og fram kemur síðar í samanburðartöflu við skráð slys á sjómönnum hjá Tryggingastofnun ríkisins (423) á árinu hefur slysum á sjómönnum ekki fækkað en hægt að draga þá ályktun að minna var um alvarleg slys að ræða.

Tegund slysa á sjómönnum 2007



Myndin sýnir á hvaða tíma sólarhringsins slysin á sjómönnum sem skráð voru hjá RNS urðu á árinu. Eins og myndin sýnir eru flest slysin nálægt hádegi, miðnætti, milli kl. 18 – 19 og skömmu eftir kl. 06:00. Athyglisvert er að þetta víða á skipum tími vaktaskipta og matmáls.



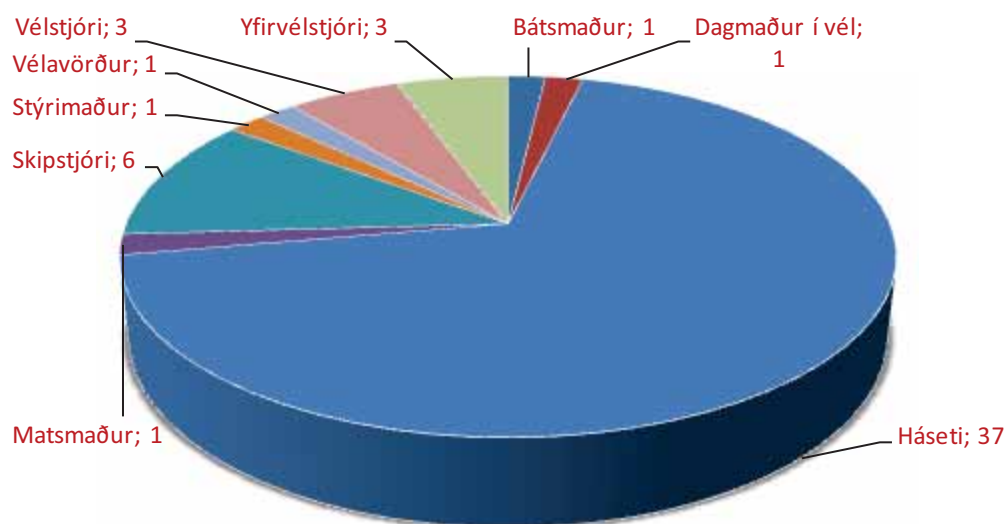
Á myndunum hér að neðan sést aldursdreifing slasaðra sjómanna 2007 og aðgerð skips þegar slys átti sér stað. Meðalaldur þeirra sem slösuðust á árinu er um 40 ára en var um 44 ár á árinu 2006. Yngstur slasaður var 17 ára og elstur var 68 ára.

Ár	1	2	3
68. ár	1		
66. ár	1		
65. ár		2	
64. ár	1		
63. ár	1		
60. ár			3
56. ár	1		
55. ár	1		
54. ár		2	
53. ár	1		
51. ár	1		
48. ár			3
47. ár		2	
46. ár	1		
44. ár	1		
43. ár	1		
41. ár	1		
40. ár			3
37. ár		2	
35. ár	1		
34. ár			3
33. ár			3
32. ár		2	
29. ár			3
28. ár		2	
27. ár	1		
26. ár	1		
25. ár	1		
24. ár	1		
23. ár	1		
22. ár		2	
21. ár	1		
20. ár		2	
19. ár	1		
17. ár	1		

Gerð	Fjöldi
Við bryggju	20
Að veiðum	17
Á siglingu	10
Tekur veiðarfæri	5
Kasta veiðarfæri	4

Starfsheiti slasaðra sjómanna

Á myndinni sést skipting slysa á sjómönnum á árinu 2007 eftir starfsheitum um borð í skipi. Eins og fram kemur eru slys á undirmönnum algengust eða 74%, þar af eru 68% slys hjá hásetum. Á árinu 2006 voru slys á undirmönnum 67% og þar af voru 59% hjá hásetum.



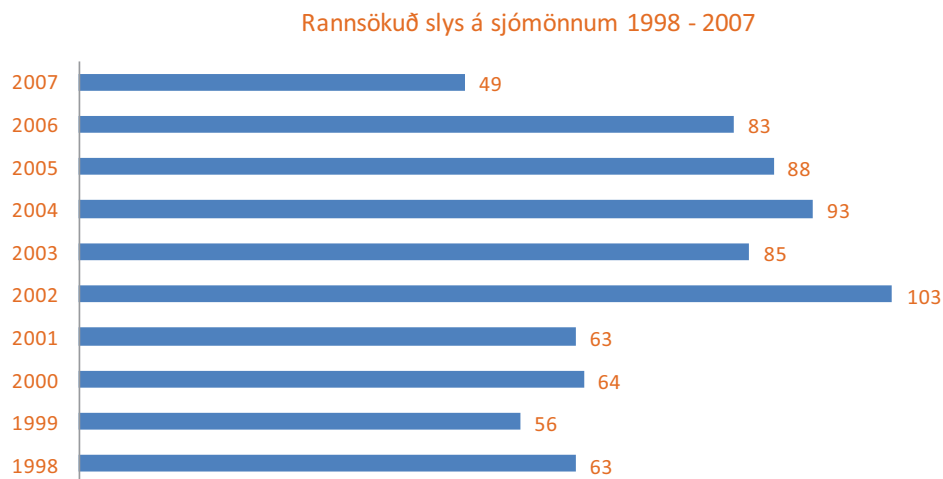
Skipstjóra, útgerðarmanni og öðrum þeim sem verða þess áskynja að sjóslys hafi orðið ber að tilkynna það til RNS

Skipstjórnarmönnum ber að:

- Skrá atburðinn í dag- eða leiðarbók.
- Kalla til lögreglu til að taka skýrslur af skipstjóra, vitnum og hinum slasaða ef um slys er að ræða og mannslát.
- Tilkynna sjóslys og önnur atvik til RNS.
- Gera ítarlega skýrslu um atvik s.s. slys á fólki, ef það gerist utan hafnar.
- Sjá um að taka til varðveislu sönnunargögn.
- Afhenda skýrslur og hluti til RNS við komu til hafnar.
- Tilkynna slys á fólki til Tryggingastofnunar ríkisins.

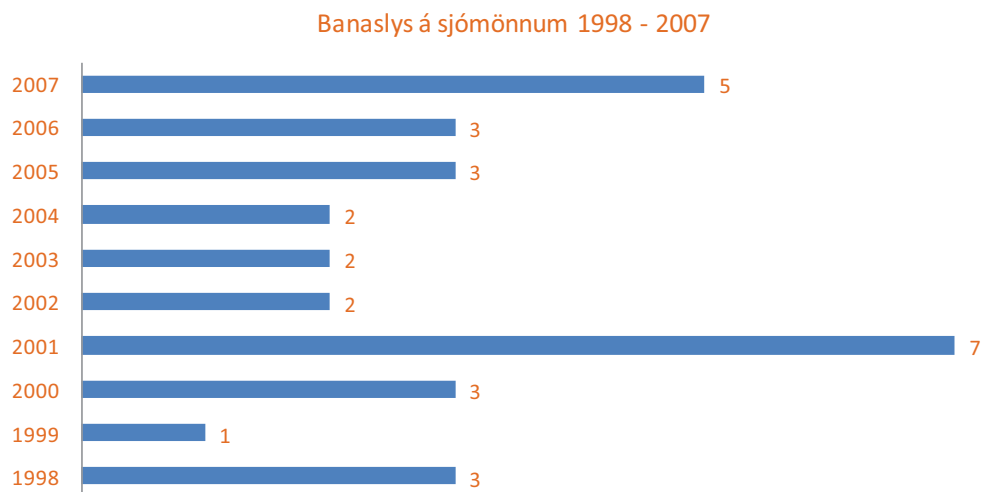
Rannsókuð slys

Á myndinni hér að neðan kemur fram þau slys á sjómönnum sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 1998 – 2007.



Banaslys

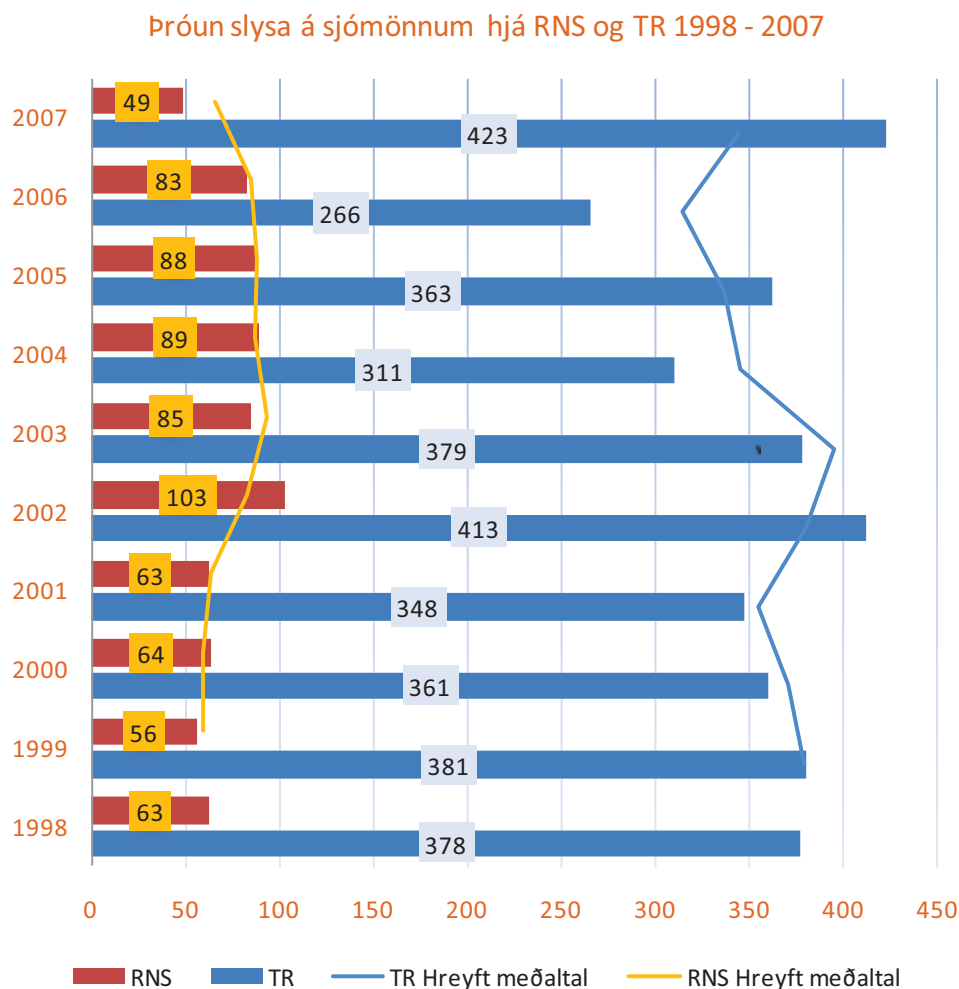
Á myndinni hér að neðan kemur fram þau banaslys á sjómönnum sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 1998 – 2007.



Fimm banaslys voru á íslenskum skipum á árinu 2007. Tveir skipverjar fórust þegar línubáturinn Björg Hauks ÍS 127 (mál nr. 03107) hvolfdi. Skipverja tók útbyrðis eftir að hafa flækst í veiðarfærum um borð í Ritu NS 13 (mál nr. 05107). Tveir skipverjar létust vegna súrefnisskorts í lest á íslenska nótaveiðiskipinu, Que Sera Sera HF 26 úti fyrir strönd Marokkó (mál nr. 17007).

TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR

Samkvæmt upplýsingum frá Tryggingastofnun ríkisins (TR) voru 423 tilkynnt slys á sjómönnum á árinu en voru 266 á árinu á undan. Vegna breytinga sem varð á valkostum útgerða til að aukatryggja áhafnir sínar annarsstaðar en hjá TR skiluðu sér ekki allar tilkynningar til stofnunarinnar á árinu 2006 og koma því fyrir að einhverju leyti í tölum ársins 2007.



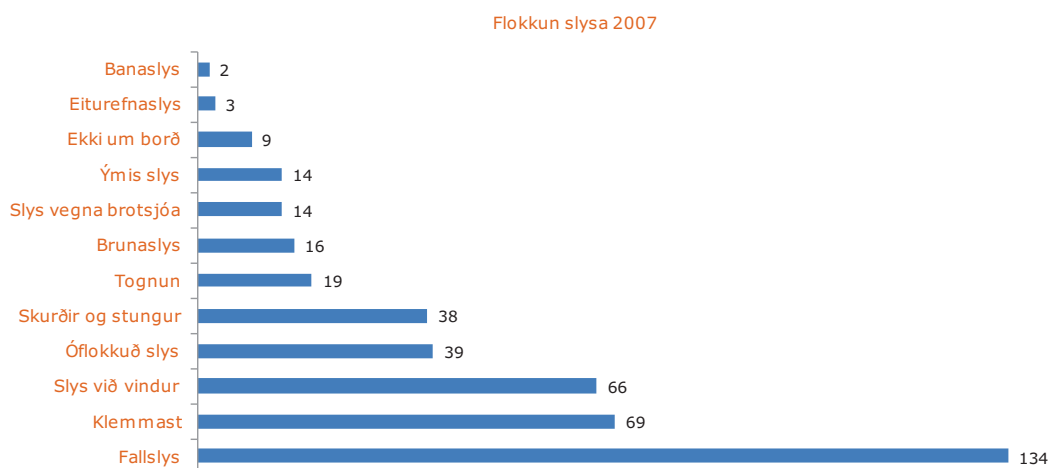
Taflan hér að neðan sýnir hlutfallslegan samanburð á skráðum málum hjá TR annarsvegar og RNS hinsvegar. Eins og fram hefur komið þá er skráning árána 2006 og 2007 gerð með fyrirvara.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
TR	388	378	381	361	348	413	379	311	363	266	423
RNS	55	63	56	64	63	103	85	89	88	83	49
Hlutfall	14%	17%	15%	18%	18%	25%	22%	29%	24%	31%	12%

Eins og sjá má á þessum samanburðartöflum á tilkynntum slysum á sjómönnum til TR og RNS er ljóst að hlutaðeigandi aðilar eru ekki að virða tilkynningarskyldu sína til nefndarinnar samkvæmt ákvæðum laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa.

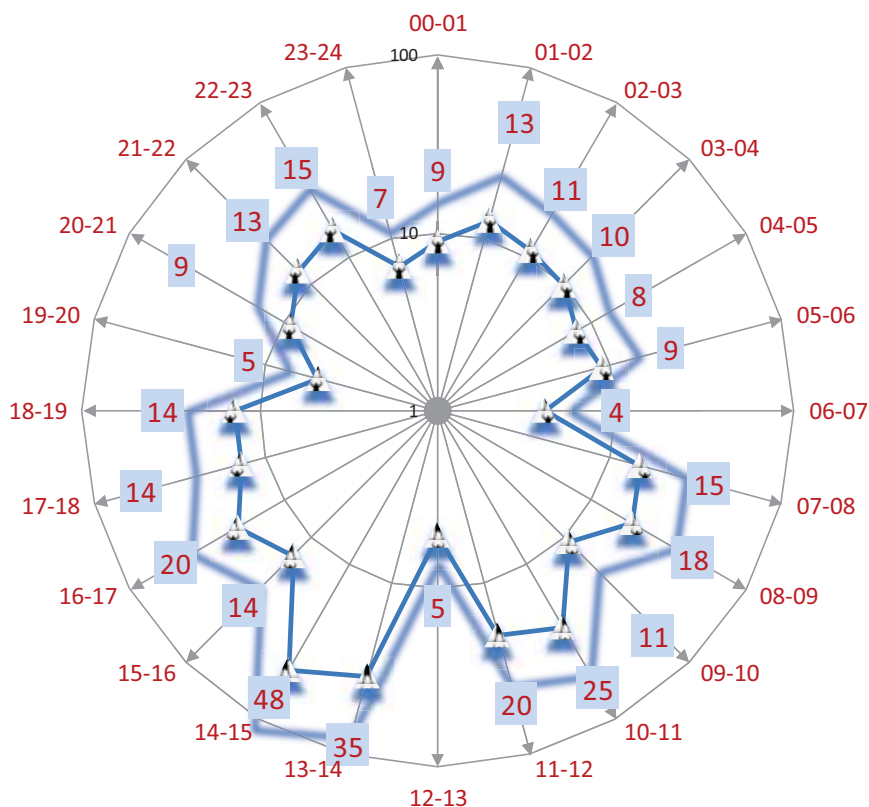
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR 2007

Rannsóknarnefnd sjóslysa hefur safnað saman og flokkað tilkynningar á sjómönnum til Tryggingastofnunar ríkisins á árinu 2007. Myndin hér að neðan sýnir grófa flokkun á tegundum tilkynntra slysa og eins fram kemur eru fallslys áberandi flest eða um 32%.



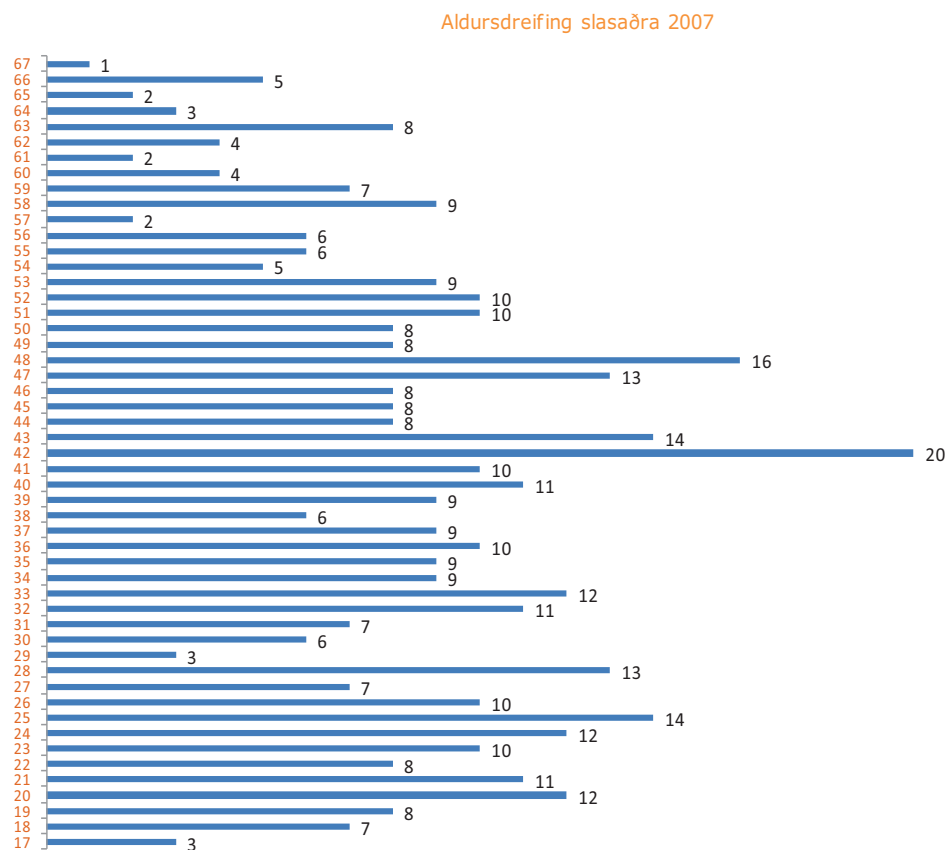
Tími slysa 2007

Myndin hér að neðan sýnir á hvaða tíma sólarhringsins slysin á sjómönnum urðu á árinu samkvæmt upplýsingum TR.



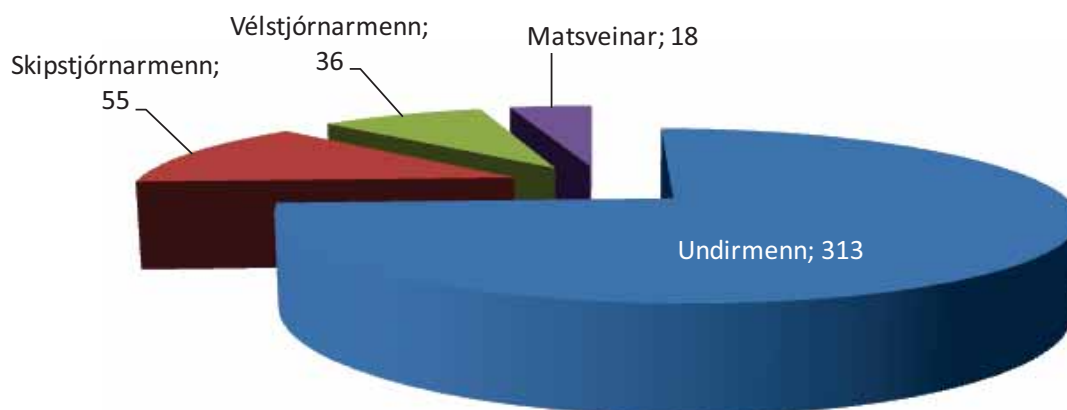
Aldur slasaðra sjómanna 2007

Á myndinni hér að neðan sést aldursdreifing slasaðra sjómanna 2007 sem tilkynnt voru til TR. Eins og fram kemur eru yngstir slasaðir 17 ára og elstur 67 ára.



Starfsheiti slasaðra sjómanna 2007

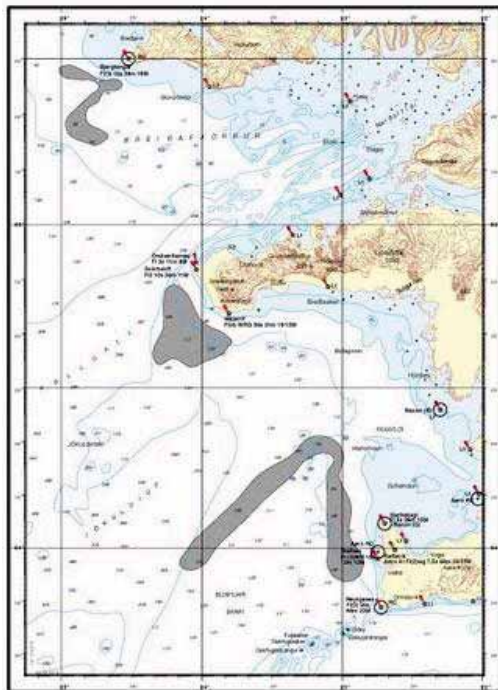
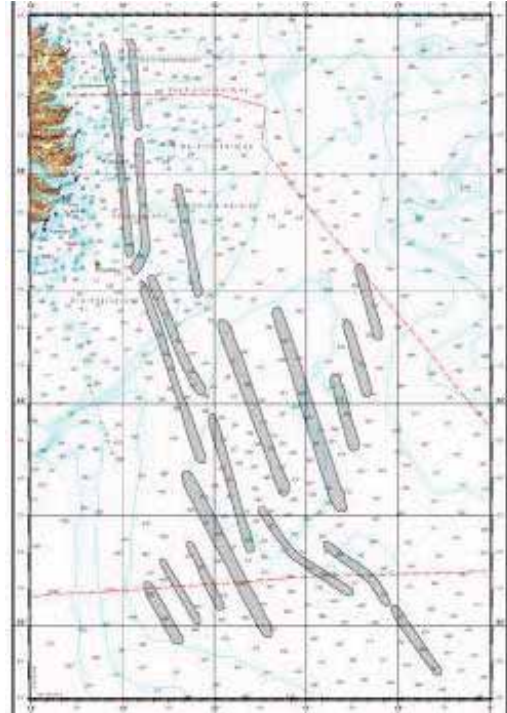
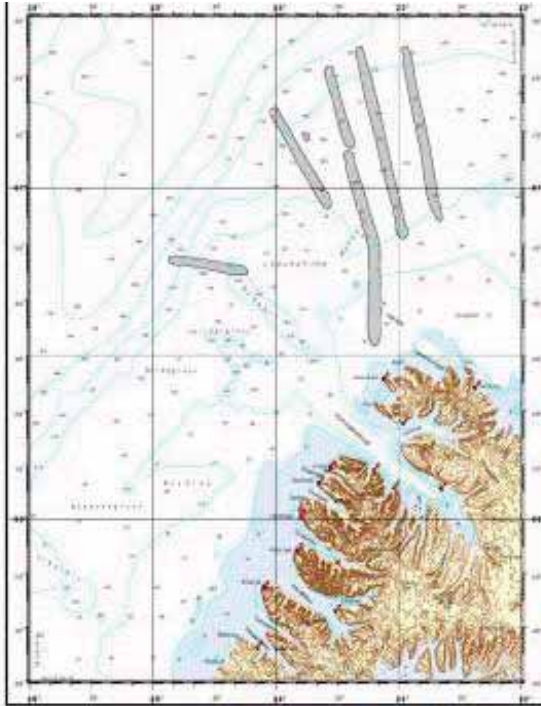
Á myndinni hér að neðan sést skipting slysa á sjómönnum á árinu 2007 eftir starfsheiti og tilkynnt voru til TR. Eins og fram kemur eru slys á undirmönnum algengust eða um 74%.



HÆTTUR Í KRINGUM LANDIÐ

Eins og fram hefur komið tilkynntu þrjú fiskiskip um að hafa fengið tundurdufl í veiðarfærin á árinu 2007.

Samkvæmt upplýsingum frá sprengjudeild LHG lögðu stríðandi aðilar í heimstýrjöldinni síðari um 105.000 stk. af þessum ófögnuði á miðunum í kringum landið og inn á fjörðum. Fram kom einnig að einungis hefði um 5000 stk. fundist og verið eytt. Á kortunum hér að neðan má sjá þekkt tundurduflabelti út af Vestfjörðum, suðaustur af landinu og út af vesturströndinni.



Sjómenn

Ef þið verið varir við eitthvað torkennilegt í veiðafærum hafið þá strax samband við **Vaktstöð Siglinga** og fáið samband við **Sprengjusveit LHG**.

ÚTKÖLL HJÁ BJÖRGUNARSKIPUM

Slysavarnafélagið Landsbjörg rekur 10 stór björgunarskip og tuga minni björgunarbáta víða um land sem eru ávallt til reiðu til aðstoðar sjófarendum í neyð. Á árinu 2007 voru samtals 103 útköll einungis vegna margvíslegrar aðstoðar við sjómenn og er það talsvert yfir meðaltali áranna á undan þ.e. 72 útköll.



Á töflunni hér að neðan sést fjöldi útkalla og hvernig þau skiptist á milli staða 1999-2007 ásamt meðaltali til loka árs 2006. Eins og fram kemur eru aðeins 4 staðir undir meðaltali á árinu.

Útköll báta	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Meðaltal
Reykjavík	7	0	5	14	16	14	15	14	14	11
Rif	3	6	13	12	10	9	11	10	15	9
Patreksfjörður	Björgunarskip ekki komið					0	3	2	4	2
Ísafjörður	9	5	10	7	5	6	13	6	5	8
Skagatrönd	Björgunarskip ekki komið						9	5	11	7
Siglufjörður	1	1	2	5	2	5	6	9	12	4
Raufarhöfn	2	2	2	3	3	2	3	2	2	2
Vopnafjörður	Björgunarskip ekki komið					5	4	5	7	5
Norðfjörður	1	5	1	2	2	2	2	5	6	3
Höfn	Björgunarskip ekki komið						5	7	2	6
Vestmannaeyjar	3	3	5	6	2	6	0	1	4	3
Grindavík	11	24	15	16	21	21	11	8	13	16
Sandgerði	10	5	10	12	10	10	6	6	1	9
Hafnarfjörður	Björgunarskip ekki komið					5	5	12	7	7
Samtals:	47	51	63	77	71	85	93	92	103	72



Landhelgisgæsla
Íslands -Vaktstöð
siglinga
VHF 16
Neyðarlínan
Sími: 112



Björgunarskipið Björg að björgunarskörfum á Breiðafirði. Ljósmynd©Alfons Finnsson, sept. 2007

LOKASKÝRSLUR



2007

119 VALDAR LOKASKÝRSLUR

Athygli er vakin á því að hægt er að sjá
öll skráð atvik á vef RNS

www.rns.is

OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNR

Skýrsla sjóslýsanefndar fyrir árið 2007 – styrktarlínur

Reykjavík

Bílasmiðurinn

Bolli ehf

Brimrún ehf

BSI á Íslandi ehf

Farmanna og fiskimannasamband Íslands FFSÍ,

Faxaflóahafnir sf

G.B. Magnússon ehf

Gjögur hf

Gjörvi

Hafgæði sf

Marport ehf

NASTAR ehf

Reki ehf

Reyktal þjónusta ehf

Sjómannasamband Íslands

Vökvakerfi hf

Ögurvík hf

Samtök fiskvinnslustöðva

Skipavörur ehf

Sjótak ehf

Fiskifélag Íslands

Vörður tryggingar hf

Veðurstofa Íslands

Alþýðusamband Íslands

Efling stéttarfélag

Kópavogur

Kópavogshöfn

Köfunarþjónusta Árna Kópssonar ehf

Westfalia Separator ehf

Öryggismiðstöðin

Hafnarfjörður

Det Norske Veritas Classif A/S

Hafnarfjarðarhöfn

Hvalur ehf

Ísfell ehf

Salitkaup hf

Spennubreytar ehf

Verkalýðsfélagið Hlíf

Reykjanesbær

Skipasmíðastöð Njarðvíkur

Verkalýðs og sjómannafélag Keflavíkur

Reykjanesbær

Reykjaneshöfn

Grindavík

Fiskmarkaður Suðurnesja hf

Grindavíkurbær

Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur

Útgerðafélagið Einhamar

Vísir hf

Þorbjörn hf

Sandgerði

Verkalýðs og sjómannafélag Sandgerðis

Mosfellsbær

Nýja Bílasmiðjan hf

Akranes

Sementsverksmiðjan hf

Stykkishólmur

Útgerðafélagið Kári ehf

Verkalýðsfélag Stykkishólms

Grundarfjörður

Guðmundur Runólfsson hf útgerð

Hjálmar ehf

Snæfellsbær

Breiðavík ehf

Esjar ehf

Hamar útgerð ehf

Litlalón ehf

Snæfellsbær

Sverrisútgerðin ehf

Útgerðafélagið Guðmundur ehf

Útnes hf

Reykhólar

Reykhólahreppur

Suðureyri

Fiskvinnslan Íslandssaga hf

ÁREKSTUR MILLI SKIPA

Nr. 098 / 07 Margrét ÍS 5 og
Elín Kristín GK 83

1. Árekstur, leki og sekkur



Margrét © Lögreglan

Skipaskr.nr. 6129
Smíðaður: Skagaströnd 1979,
plast
Stærð: 2,2 brl. 2,4 bt.
Mesta lengd: 6,22 m
Skráð lengd: 6,12 m
Breidd: 2,03 m Dýpt: 0,93 m
Vél: Bukh 26 kW, 1979
Fjöldi skipverja: 1



Elín Kristín © Lögreglan

Skipaskr.nr. 7423
Smíðaður: Hafnarfirði 1995,
plast
Stærð: 5,9 brl. 5,3 bt.
Mesta lengd: 8,57 m
Skráð lengd: 7,93 m
Breidd: 2,7 m Dýpt: 1,47 m
Vél: Yanmar 140 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af
Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni,
Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. júlí 2007 var Elín Kristín GK 83 á
siglingu og Margrét ÍS 5 við handfæraveiðar í
mynni Dýrafjarðar. Veður: V 3-5 m/s

Skipverjinn á Elínu Kristín GK hafði siglt frá
Sandgerði um kl. 01:00. Um kl. 19:00 þegar
hann var staddur u.þ.b. 4 sjómílar NV af
Svalvogsvita sigldi hann á Margréti ÍS stjórn-
borðsmegin fyrir miðju (sjá mynd) þar sem hún var
ferðlaus við veiðar.

Við áreksturinn lagðist Margrét ÍS á hliðina og
sjór flæddi inn í bátinn með þeim afleiðingum að
hann sökk að mestu en maraði í kafi með stefnið
upp úr. Skipverjanum á Margréti ÍS, sem var

staddur í stýrishúsi, tókst að komast út um framrúðu
á húsinu og var bjargað yfir í Elínu Kristínu GK.

Handfærabáturinn Glaður ÍS 405 kom á staðinn
og tók Margréti ÍS í tog til Þingeyrar þar sem
báturinn var tekinn á land. Elínu Kristínu GK var
siglt til Suðureyrar og kom hún þangað seinna
um kvöldið.

Við áreksturinn brotnaði stjórnborðssíða Margrétar
ÍS frá borðstokki niður fyrir sjólinu rétt aftan við
stýrishúsið en ekki voru teljandi skemmdir á Elínu
Kristínu GK.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri Elínar Kristínar GK kvaðst hafa
setið í stól stjórnborðsmegin í stýrishúsinu með
vinstrifót upp á borði bakborðsmegin og hall-
aði sér inn í afturhorn hússins. Hann sagðist
ekki hafa séð til Margrétar ÍS fyrr en mastur
hennar bar yfir bóginn um það bil sem á-
siglingin varð. Hann kvaðst hafa verið á vakt
alla ferðina eða í 18 klst;
- að Elín Kristín GK var á fullri ferð eða um 12
hnútar og skyggni gott. Ekki var ratsjá um
borð;
- að skipstjóri Margrétar ÍS kvaðst hafa fært sig
aðeins norðar rétt áður en siglt var á hann.
Færarúllurnar voru stjórnborðsmegin og hann
vissi um bátinn sem kom að sunnan en kvaðst
ekki hafa áttað sig á stefnu hans því hann
rásaði mikið. Þegar honum hafi ekki litist á
hvert stefndi hafði hann reynt að setja vélina í
gang og forða sér;
- að skrokkur Margrétar ÍS er blár á lit en grön

umgjörðin (borðstokkur) hvít ásamt stýrishúsi. Borðhæð er um 80 sm frá sjólinu upp fyrir umgjörðina. Ofan við stýrishúsglugga var um 10 sm þykk nokkuð veðruð rauð rönd.

NEFNDARÁLIT:

Orsök ásiglingarinnar var aðgæsluleysi skipstjóra Elínar Kristínar GK 83.

Nefndin telur að svona löng varðstaða sé ámælisverð og minnir á 64. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 um hvíldar- og vinnutíma sjómanna.

ÁSIGLING

Nr. 096 / 07 Binni í Gröf VE 38

1. Ásigling, leki



Binni í Gröf © Lögreglan

Skipaskr.nr. 2558
Smíðaður: Reykjavík 2002, plast
Stærð: 6,2 brl. 9,3 bt.
Mesta lengd: 10 m
Skráð lengd: 9,98 m
Breidd: 3 m Dýpt: 1,12 m
Vél: Volvo Penta 196 kW, 2002
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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 11. júlí 2007 var Binni í Gröf VE 38 á leið til Vestmannaeyja. Veður: Hægvíðri, gott skyggni.

Skipverjinn hafði verið á handfæraveiðum á Kötlugrunni og á siglingunni til hafnar sigldi hann á Lundadrang við Dyrhólaey. Sprunga kom á stefnið og lítils háttar leki að fremsta rými sem austurdælan hafði vel undan og var bátnum siglt til hafnar í Vestmannaeyjum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn sagðist hafa sofnað við stjórnina og vaknað við áreksturinn, og undraðist að hafa ekki slasast við hann;
- að skipstjórinn sagðist hafa vakað í meira en sólarhring þegar hann sofnaði og taldi sig hafa sofnið í líðlega hálf tíma;
- að siglingahraði var 9 hnútar;
- að ratsjá var í gangi en aðvörunarbúnaður í henni ekki virkur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er sú að stjórnandi bátsins sofnaði.

Nefndin vekur athygli á því að ekki var farið eftir ákvæðum reglugerðar nr. 975/2004 um vinnu- og hvíldartíma skipverja á íslenskum fiskiskipum.

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

Nr. 110 / 07 Logi ÍS 32

2. Ásigling á rekald



Logi © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 6900
Smíðaður: Hafnarfirði 1987, Plast
Stærð: 5,90 brl. 4,97 bt.
Mesta lengd: 7,98 m
Skráð lengd: 7,88 m
Breidd: 2,58 m Dýpt: 1,83 m
Vél: Volvo Penta 159,6 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K. Jónssyni og Péttri Ágústssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. júlí 2007 var Logi ÍS 32 á siglingu á Ísafjarðardjúpi. Veður: NA 5–10 m/s.

Skipverjar urðu varir við að mikið högg kom á bátinn þegar hann fór fram af einni öldunni og stöðvuðu siglinguna. Þeir töldu sig hafa siglt á rekald en sáu það ekki vegna ölduróts.

Sprungu kom á byrðing og í þiljur innanborðs. Lítilsháttar leki kom að fremsta rými bátsins en austurdæla hafði vel undan og titringur kom frá skrófu. Siglt var á minnkaðri ferð til hafnar á Ísafirði

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri kvaðst hafa siglt á 25 til 30 hnúta hraða fyrir minni Skötufjarðar. Hann taldi sig hafa verið utan skerja og grynninga norðan Vigurs;
- að skipstjóri taldi líklegast að það hefði verið trjábólur sem þeir sigldu á.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 118 / 07 Haffari EA 133

3. Bilun, ásigling



Skipaskr.nr. 1463
Smiðaður: Fáskrúðsfirði 1976, eik
Stærð: 16,8 brl. 21 bt.
Mesta lengd: 13,94 m
Skráð lengd: 13,47 m
Breidd: 3,74 m Dýpt: 1,61 m
Vél: Cummins 147 kW, 1980
Fjöldi skipverja: 11

Haffari © Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. september 2007 var Haffari EA 133 að koma til hafnar á Akureyri.

Þegar verið var að leggja að bryggju varð skipstjóri var við að gír kúplaði ekki afturábak en rauf áframtakið. Hann fór niður í vélarrúm og stöðvaði vélina en á meðan rann báturinn áfram og lenti á skemmtibátum sem lágu síðbirtir við bryggjuna. Um talsvert tjón var að ræða þar sem fimm bátar skemmdust.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gírskipting og olíugjöf vélar eru í sama handfangi og yfirfærslan með vír í barka niður í vélarrúm að olíuverki vélarinnar og að stjórn-

un gírsins. Samskonar aukabúnaður án handfanga var úti á þilfari sem tengist við búnaðinn í vélarrúminu. Aukabúnaðurinn olli því að bilun kom upp við samtenginguna í vélarrúminu svo ekki var hægt að kúpla í afturábak með stjórn-tæki í stýrishúsi;

- að skipstjóri sagðist hafa kúplað í afturábak skömmu áður en hann hélt að bryggjunni og þá hafi kúplast eðlilega að skrúfunni og báturinn verið á þrem hnútum þegar hann kúplaði frá;
- að eftir atvikið var aukabúnaðurinn fjarlægður af þilfari og einnig samtengingin í vélarrúmi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 164 / 07 Litla rós RE 707

4. Ásigling á ljósbauju



Skipaskr.nr. 7331
Smiðaður: Hafnarfirði 1991, plast
Stærð: 5 brl. 5,4 bt.
Mesta lengd: 8,99 m
Skráð lengd: 8,55 m
Breidd: 2,39 m Dýpt: 0,89 m
Vél: Cummins 186 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 1

Litla rós © Alfons Finnsson

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmari Snorrasyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. desember 2007 var Litla rós RE 707 á siglingu út af Reykjavík. Veður: Hægviðri, snjókoma

Þegar komið var út úr höfninni var sjálfstýring sett á, siglt norður fyrir Akureyjarrið og þá sett stefna á miðin. Skipstjórinn fór þá út úr stýrishúsinu til að svipast eftir sjómerki 7 og öðrum fiskibátum sem

hann bjóst við að væru á svæðinu. Þegar hann sá ekki til þeirra sökum ofankomu fór hann aftur inn í stýrishús en rétt eftir að hann steig inn sigldi báturinn á sjómerki nr. 7 sem er NNV af Engey. Skipstjórinn tilkynnti atvikið til Vaktstöðvar siglinga og gat þess að tjón hefði orðið en ekki hefði orðið vart við leka. Báturinn var siglt til hafnar í Reykjavík, en þegar slegið var af ferðinni kom mikill leki að framrymi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagði að móða og vatn vilji setjast á glugga við svona aðstæður þrátt fyrir að heitum blæstri væri beint að þeim;
- að enginn radar var í bátinum en Macsea siglingatölva tengd GPS staðsetningakerfi;
- að sigldur hraði var 16 hnútar;
- að skipstjóri sagðist hafa kastast fram í glugga við áreksturinn, rotast og verið vankaður um tíma. Hann hafi heyrt einhvers staðar gutla svo hann gaf vélinni inn til að ná stefninu upp úr sjó og setti síðan inn allar lensidælur;
- að brot kom í stefni og eins metra rifa aftur stjórnborðs kinnunginn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök ásiglingarinnar var ófullnægjandi varðstaða og þá var siglt á mikilli ferð í slæmu skyggni.

BANASLYS

Nr. 031 / 07 Björg Hauks ÍS 127

1. Hvolfir, tveir menn farast



Björg Hauks © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2349
Smiðaður: Hafnarfirði 1999,
plast
Stærð: 10,2 brl. 11,3 bt.
Mesta lengd: 11,48 m
Skráð lengd: 11,43 m
Breidd: 2,8 m Dýpt: 1,27 m
Vél: Yanmar 275 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Skýrsla skoðunarmanns SÍ. Skýrsla NAVIS. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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



Björg Hauks ÍS hífð á land.

ATVIKALÝSING:

Pann 13. mars 2007 var Björg Hauks ÍS 127 á siglingu til hafnar á Ísafirði. Veður: ASA - SA 16-19 m/s.

Skipverjar höfðu haldið um kl. 07:00 um morguninn frá Ísafirði til línuveiða út af Deild. Um kl. 18:30 voru þeir hættir veiðum og þá komnir með um 8 tonn af steinbít um borð, 6 tonn í lest og 2 tonn á pilfar.

Á leið til hafnar var báturinn óstöðugur og ákváðu

skipverjarnir að létta hann. Voru þeir þá staddir undan Skálavík og köstuðu afla sem var laus á þilfarinu fyrir borð. Við það mun báturinn hafa verið betri í sjó og héldu þeir ferð sinni áfram.

Björg Hauks ÍS datt út úr STK kerfi á stað, 66°12.523'N og 023°24.041'V. kl. 22:16 og var skipið þá stadd um 2 sml fyrir innan Deild. Svo virðist sem báturinn hafi fengið á sig sjó og hvolft með þeim afleiðingum að báðir skipverjarnir fórust.

Björgunarsveit var kölluð út auk þess sem óskað var eftir aðstoð skipa á svæðinu. Björg Hauks ÍS fannst á hvolfi skammt frá þeim stað sem hún síðast kom fram í STK kerfi upp úr miðnætti (14. mars). Var uppblásinn gúmmíbjörgunarbátur fastur við flakið.

Báðir skipverjarnir fundust látnir um 2,5 sjómílur vestar en flakið einni til tveimur klst. síðar. Lík þeirra voru flutt til Ísafjarðar.

Björgunarskipið Gunnar Friðriksson dró flak bátsins á hvolfi til Bolungarvíkur þar sem það var tekið á land.

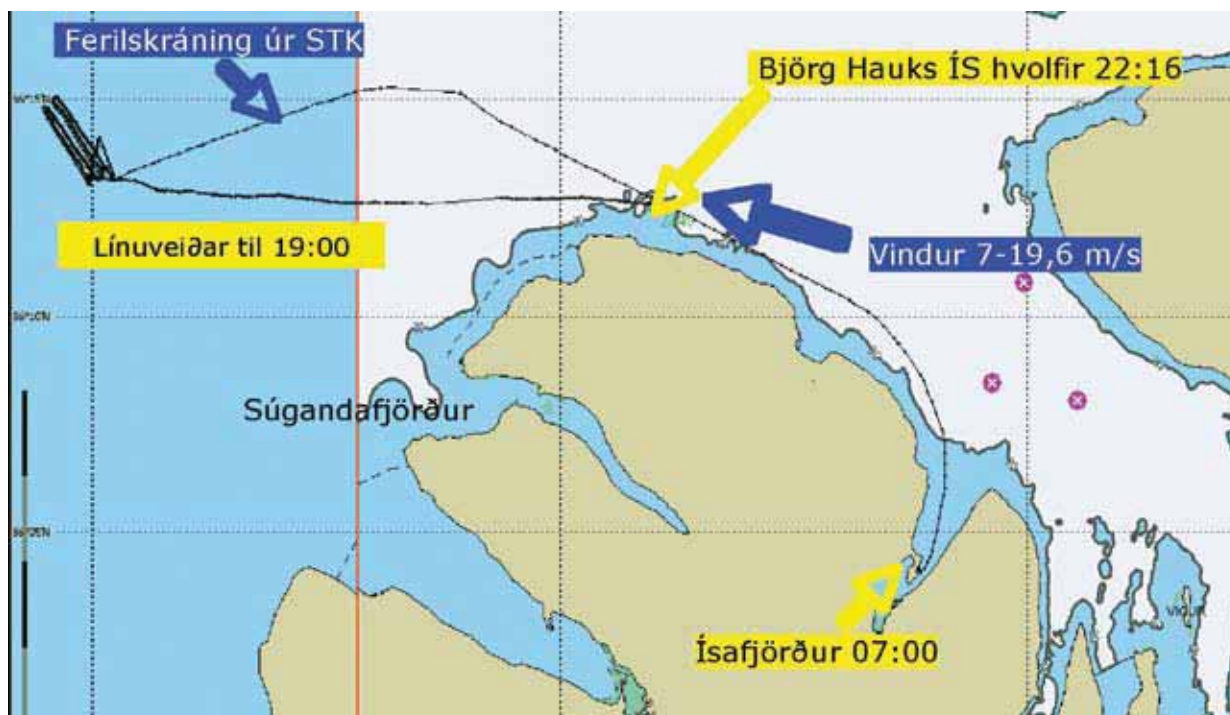
FERILL BJARGAR HAUKS ÍS 13 MARS 2007:

Kortið sýnir ferilskráningu á veiðiferð Björgu Hauks ÍS samkvæmt STK kerfi (Sjálfvirka tilkynningarskyldukerfi Vaktstöðvar siglinga).

Um kl. 07:00 Veiðiferð hefst frá Ísafirði

Kl. 10:00-11:00 Skipverjar höfðu lokið að leggja línuna um 12 sml. vestur af Deild. Samkvæmt upplýsingum frá VSS (Vaktstöð siglinga) var fjöldi annarra báta á svæðinu. Veður: VSV 3-5 m/s

Kl. 14:00-15:00 Samband við Björgu Hauks ÍS, mjög góð veiði. Skipt var um veiðisvæði vegna þrengsla fyrir línulögn. Línan lögð um 8 sml. út af Súgandafirði.



Kl. 16:00-18:00 Batar á svæðinu fara í land.
Björg Hauks ÍS ein eftir.

Um kl. 18:30 Samband við útgerð, búið að draga línuna og lagðir af stað í land. Fram kemur að afli er samtals 8 tonn og þar af 2 tonn á þilfari.

Um kl. 19:00 VSS, STK kerfi. Björg Hauks ÍS komin á landstím.

Um kl. 19:30 Samband við útgerð. Skipstjóri veit að tveir bátar hafa farið til Suðureyrar í stað Ísafjarðardjúps vegna veðurs. Hann taldi jafnframt að veðrið væri að skána og ætlaði að sigla til Ísafjarðar. Fram kom einnig að vegna hreyfingar á bátum í sjó hafði hann losað sig við afla á þilfari. Báturinn hefði verið of þungur.

Um kl. 20:30 VSS hefur samband við Björgu Hauks ÍS þar sem hún var ein á ferð og samkvæmt veðurspá var veður versnandi. Báturinn var einnig á leið inn á þekkt skuggasvæði STK. Fram kom að um borð var allt í lagi og veðrið nefnt, aðeins kaldaskítur.

Kl. 20:43 Björg Hauks ÍS dettur út úr STK kerfi.

Veður samkvæmt sjálfvirkri veðurathugunarstöð í Óshlíð kl. 20:01-21:00 SSA (161°) 6 - 11,4 m/s í hviðum. Veður samkvæmt sjálfvirkri veðurathugunarstöð í Bolungarvík á sama tíma A (94°) 9 - 18,1 m/s í hviðum.

Kl. 21:11 VSS nær sambandi við bátinn. Fram kom að ítrekað hefði verið reynt á ná sambandi fyrir þann tíma. Allt virtist í lagi um borð.

Kl. 21:12 Björg Hauks ÍS komin aftur inn á STK kerfið. STK ferill næsta klukkutíma í lagi og samkvæmt því var siglingahraði um 6 hnútar.

Kl. 21:23 Samband við útgerð. Báturinn kominn inn fyrir Deildarhorn. Síðasta sambandið við Björgu Hauks ÍS. Veður samkvæmt sjálfvirkri veðurathugunarstöð í Óshlíð kl. 21:01-22:00 SSA (161°) 8 - 15,1 m/s í hviðum. Veður samkvæmt sjálfvirkri veðurathugunarstöð í Bolungarvík á sama tíma ASA (101°) 9 - 18,9 m/s í hviðum.

Kl. 22:16 Björg Hauks ÍS dettur út úr STK kerfi á stað, 66°12.523'N og 023°24.041'V. Dýpi um 22 metrar. Veður samkvæmt sjálfvirkri veðurathugunarstöð í Óshlíð kl. 22:01-

23:00 SSA (160°) 7 - 14,8 m/s í hviðum. Veður samkvæmt sjálfvirkri veðurathugunarstöð í Bolungarvík á sama tíma A (95°) 7 - 19,6 m/s í hviðum. Neyðarhnappur ekki notaður um borð. (Rafhliððuklukka í stýrishúsi stöðvast á þessum tíma)

Kl. 22:24 VSS reynir ítrekað að ná sambandi við bátinn í gegnum síma og VHF fjarskipti en án árangurs.

BJÖRGUNARFERLI

VSS og aðrir björgunaraðilar:

Eins og fram hefur komið hóf VSS tilraunir til að ná sambandi við Björgu Hauks ÍS frá kl. 22:24 eða 8 mínútum eftir að hún datt út úr STK kerfinu. Á þessum tíma var VSS sett á svo kallað óvissustig sem felur í sér að allar leiðir eru kannaðar til að ná sambandi við bátinn. Kl. 22:53 virtist sem samband hefði náðst í NMT síma bátsins en þá reyndist vera á tali. Tæknilegar skýringar geta legið í þessu og fram kom að það gæti gerst ef fleiri en einn sími er að reyna að ná í númerið. Þetta gerði það að verkum að talið var um tíma að í lagi væri með bátinn en þrátt fyrir það var haft samband við nærstadda báta samkvæmt STK kerfi og óskað eftir að þeir reyndu að ná sambandi við bátinn.

Um kl. 23:00 Útgerðaraðilinn hefur samband við VSS eftir að hafa ítrekað reynt að ná í bátinn frá því um kl. 22:30. Hafði áhyggjur af bátnum og tilkynnir að veður sé orðið mjög slæmt. VSS fer yfir feril bátsins og gögn. Í ljós kom að síðustu merki frá bátnum sýndu að hann væri ferðlítill og sennilega á reki.

Kl. 23:20 VSS hafði samband við umsjónaraðila björgunarskipisins Gunnars Friðrikssonar til að athuga hvort hann vissi um bát í Bolungarvík sem gæti farið á stað fljótt.

Kl. 23:32 VSS fær að vita að Sædis ÍS 67 sé um það bil að leggja úr höfn frá Bolungarvík. Viðkomandi spurði hvort hann ætti að setja áhöfn björgunarskipisins í viðbragðsstöðu en

VSS vildi að beðið yrði með það um sinn.

VSS athugar möguleika á bátum frá Suðureyri. Um kl. 23:55 Umsjónaraðili björgunarskipisins Gunnars Friðrikssonar undirbýr skipið og kallar út vana áhöfn.

Kl. 00:01 Sædis ÍS komin á staðinn, finnur brak og gúmmíbjörgunarbát á floti.

Kl. 00:07 Sædis ÍS tilkynnir að gúmmíbjörgunarbáturinn sé mannlau. Hafin leit af skipverjunum á svæðinu. VSS breytir úr óvissustigi á neyðarstig. Haft samband við nærstödd skip, Krossey SF sem var að nálgast svæðið og Gunnbjörn ÍS sem var í um 16 sjómílna fjarlægð. Þyrluáhöfn á TF-LIF kölluð út. Önnur skip á svæðinu látin vita. Veður: SA 16-18 m/s

Kl. 00:29 Umsjónaraðili björgunarskipisins Gunnars Friðrikssonar undrast að ekki sé komið formlegt útkall björgunaraðila og hafði samband við 112. Það hafði ekki verið gert og óskaði hann eftir að það væri gert.

Um kl. 00:30 VSS fékk upplýsingar um að veðrið hefði gengið töluvert niður.

Kl. 00:34 Björgunaraðilar boðaðir með SMS frá 112; "Útkall >F1 Rauður svæði 7 leit að skipi minni Ísafjarðardjúpi"

Kl. 00:50 Landsstjórn björgunarsveita leitar upplýsinga hjá VSS. Rætt um leit í fjörum undir Stigahlíð. Fram kom að aðstæður til þess væru erfiðar.

Kl. 01:18 Tilkynning til VSS frá Krossey SF um að annar skipverjinn sé fundinn og skömmu síðar (01:24) að hann væri látinn.

Kl. 01:30 Björgunarskipið Gunnar Friðriksson leggur úr höfn frá Ísafirði.

Kl. 01:51 Tilkynning til VSS um að hinn skipverjinn væri einnig fundinn og skömmu síðar (02:04) að hann væri látinn. Ákveðið að

Sædís ÍS og Krossey SF flytji skipverjana til Ísafjarðar.

Kl. 02:32 Björgunarskipið Gunnar Friðriksson kemur að flaki Björgu Hauks ÍS á hvoli og marandi í kafi á stað, 66°12.582N og 23°24.550V.

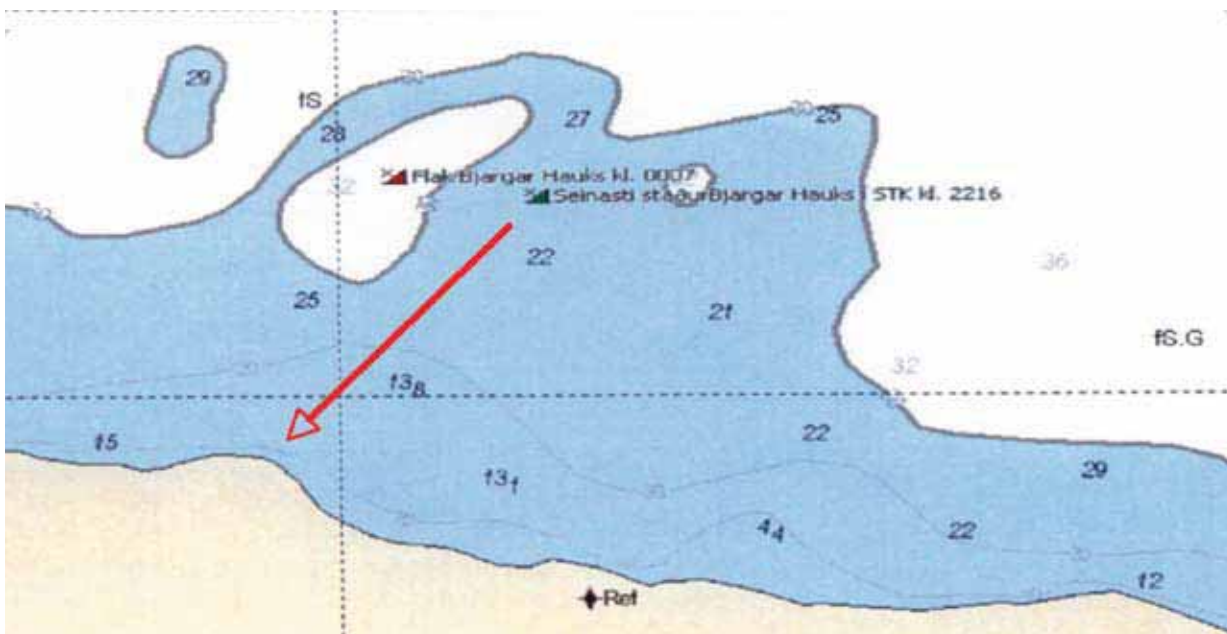
Kl. 08:30 Björgunarskipið Gunnar Friðriksson kemur með flakið til Bolungarvíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að svo virðist sem báturinn hafi fengið á sig sjó og hvolft um kl. 22:16 því rafhlöðuklukka

miklar við þessar aðstæður;

- að við skoðun á bátnum var ekki að sjá nein sérstök merki um að hann hafi orðið fyrir utan-aðkomandi áfalli. Allar rúður í stýrishúsi voru heilar, báturinn óbrotinn, loftnet og mastur voru í eðlilegu ástandi. Vatnspétt hurð á stýrishúsi hafði dottið af lömum og hefur það líklega gerst þegar báturinn var á hvoli í sjónum;
- að hurð fyrir aðal niðurgang í vélarúm var ótessuð þegar báturinn var snúið í höfninni;
- að lúga var ekki á lestinni og tessar hennar voru heilir. Það kom fram hjá útgerðaraðila að hún hafi alltaf verið tessuð á siglingu og



í stýrishúsi hafði stöðvast á þeim tíma. Á kortinu hér að neðan má sjá staðsetningu bátsins þegar síðasta STK merkið kom frá honum. Minnsta fjarlægð í land er í Miðleiti eða 0,84 sml. (rauða örin). Einnig sést á kortinu hvar báturinn fannst á hvoli kl. 00:07 og hafði hann þá rekið 0,28 sml. til vesturs. Þessi litli rekhraði var vegna sjávarstraums. Eins og kortið sýnir var báturinn fyrir innan 30 metra dýpiskants. Þegar komið var að flakinu var veðrið á staðnum samkvæmt lýsingu, SA 16-18 m/s, sjór hvítfrýssandi og svokölluð "holbára" þ.e. vindbára. Fram kom hjá aðilum kunnugum þessu grunnsævi undir Stigahlíðinni að vindbárur gætu orðið mjög stórar og kraft-

taldi hann mögulegt að einhver vindingur hafi opnað hana;

- að stýrið var óskemmt og lá hart í stjórnborða. Ekki voru teljandi skemmdir á skrúfu né búnaði



Myndin sýnir lúgu og hurð opna

hennar;

- að þegar farið var um borð í bátinn eftir að hann var tekinn á land kom í ljós að kveikjúláslykill var ekki í kveikjúlás. Fannst hann síðar í bakborðshluta stýrishúss og þegar hann var settur í kveikjúlásinn var staða hans „Off“. Að sögn eiganda þurfti meira til að slökkva á vélinni eða að ýta á stopprofa fyrir ofan kveikjúlásinn;
- að ákoma var á botni eftir að bátur í björgunaraðgerðunum rakst harkalega á hann marandi á hvolfi. Lunning og rekkverk bakborðsmegin skemmdust við hífingu á land;
- að eins og áður hefur komið fram sýndu síðustu merki úr STK kerfi frá bátnum að hann væri ferðlíttill og taldi VSS hann sennilega á reki. Stillingar á stjórntökum sýndu að hann hefði verið á keyrslu áfram og samkvæmt þeim hefur verið siglt með minnkaðri ferð;
- að samkvæmt STK ferilskráningu síðustu 16 mínúturnar (sjá mynd) hefur báturinn verið í erfiðleikum með að halda stefnu sem hefði

mínúturnar sigldi hann á þessari stefnu og náði mest um 3,5 hnúta ferð en síðasta STK merkið kom frá bátnum kl. 22:16 og hefur stefnan þá breyst aðeins til norðurs eða í 292°. Á þessum tíma virðist bátnum hafa hvolft og að öllum líkindum til stjórnborða;

- að gúmmíbjörgunarbáturinn var fastur við bátinn í fangalínu. Hann var í sjóstýrðum losunarbúnaði á þaki stýrishússins. Sjóstýrði losunarbúnaðurinn hafði ekki losað festingar bátsins en slíkt gerist á 1,5 til 4 metra dýpi. Búnaðurinn virðist því ekki hafa náð þeirri dýpt. Hægt var að losa gúmmíbjörgunarbátinn með handvirkum hætti (handsylgju). Þessi búnaður reyndist opin;
- að við prófun lögreglu á sjóstýrða losunarbúnaðinum, eftir að búið var að ná Björgu Hauks á land, virkaði búnaðurinn þegar hann var kominn niður á rúmlega 3 metra dýpi;
- að sögn útgerðarmanns áttu tveir vinnuflotbúningar að vera um borð en þeir fundust ekki í bátnum þegar hann var tekinn á land. Hann



átt að vera nálægt 110°. Kl. 22:12 þegar báturinn hafði komist um 0,3 sjómílu frá því kl. 22:00 (hraði 1,5 hnútur pr. klst.) virðist hann hafa orðið fyrir einhverju áfalli því hann siglir hér um bil sömu leið til baka í eina mínútu en kl. 22:13 er stefnan sett á u.þ.b. 251° sem var stefnan vestur fyrir Deild. Síðustu tvær

mundi eftir að hafa séð þá í janúar s.l.;

- að samkvæmt búnaðarskoðunarskýrslu frá 8. ágúst 2006 er aðeins skráður einn vinnuflotbúningur um borð og ekki gerð athugasemd af hálfu skoðunaraðila þar um;
- að í samantekt aðgerða frá VSS kemur fram að „umsjónarmaður Gunnars Friðrikssonar

hafði beðið um að ekki yrði kallað út strax þar sem hann vildi tryggja að reynd áhöfn yrði á bátnum því vitað var að aðgerðirnar yrðu erfiðar. LHG/VSS hafði síðan ekki nánari afskipti af boðunarmálum björgunarsveita fyrir vestan. Varðstjórnir ályktuðu sem svo að þau mál væru komin í hendur heimamanna, þ.e. að boða út þann mannskap og einingar sem talin væri þörf á“;

- að 2 klst og 10 mín liðu frá „óvissustigi“ VSS þar til kallaðar voru út björgunarsveitir með „Útkalli rauður“ og 27 mín frá neyðarstigi. Umsjónarmaður björgunarskipis Gunnars Friðrikssonar tók sjálfur ákvörðun 39 mín áður um að ræsa út áhöfn þess og síðan að óska eftir útkalli frá 112;
- að björgunarskipið lét ekki úr höfn fyrr en einum og hálfum tíma eftir að umsjónarmaður hóf að kalla vana áhöfn á staðinn og einni klukkustund eftir að útkall rauður var sent;
- að fram kom hjá skipstjóranum í samtali við útgerðarmann skömmu eftir að haldið var til hafnar að líklega væru um 6.000 kg af afla (steinbít) um borð, eftir að um 2.000 kg hafði verið hent fyrir borð undan Skálavík. Þetta hafi verið gert af þeirri ástæðu að báturinn lét ekki vel í sjó í upphafi heimferðarinnar. Aflaum sem var kastað fyrir borð hafði verið laus á þilfarinu;
- að báturinn hafði í fyrri veiðiferðum (síðast 4. mars 2007) nýtt sér heimildir reglugerðar um línuviltun. Fram kom að þessi þáttur kom til umræðu á milli útgerðarmanns og skipstjórans þar sem sá síðarnefndi ætlaði að nýta þennan rétt í þetta skipti;
- að samkvæmt reglugerð um línuviltun (nr. 719/2005) má frá og með 1. september 2005 við línuveiðar dagróðrabáta í einstökum róðrum landa 16% umfram þann afla í þorski, ýsu og steinbít sem reiknast til aflamarks þeirra. Heimild þessi er bundin m.a. eftirfarandi skilyrðum:

1. Að línan sé beitt í landi og ekki séu önnur veiðarfæri um borð í bátnum.
2. Að bátur komi til löndunar í höfn þeirri þar

sem línan var tekin um borð innan 24 klukkustunda frá því að haldið var til veiða úr þeirri höfn.

- að samkvæmt bestu upplýsingum hafa því verið um 6.000 kg. af afla um borð sem að mestu hefur verið í lestinni, en þó náð upp undir lestarlokið, eins og áður sagði,



Myndirnar eru teknar eftir að báturinn hafði verið réttur við.

upp í svipaða hæð og körin tvö á dekkinu. Vigtaður afli sem var eftir um borð þegar komið var með bátinn að landi var 3.700 kg. Rúmmál lúgukarms: L=2020mm, B=1070mm, H=700mm.

- að samtals voru 17 fiskikör um borð í bátnum þegar hann fór í róður. Í lest voru 15x310 lítra kör en 2x350 lítra kör voru á þilfari;
- að á þilfarinu voru 32 línubalar og þegar báturinn var hífður í land voru sem svarar um það bil 20 línubalar hangandi fastar við bátinn. Samkvæmt vigtun var hver línubali með 5,5 mm línu og án beitu 29 kg. þurr. Hins vegar þegar búið var að bleyta línuna

og mesta vatnið runnið úr bölunum reyndist balinn með línunni vega 32 kg. veiðarfærin voru á þilfari. Myndirnar eru teknar eftir að báturinn hafði verið réttur við;

- að taflan hér að neðan sýnir samtals áætlaðan þunga um borð sem unninn var í samvinnu við útgerð bátsins. Samkvæmt henni hafa verið um 8.240 kg. um borð á siglingu bátsins;
- að veðurspá fyrir þetta svæði samkvæmt

Fjöldi eininga	Tegund eininga	Kg pr. einingu	Samtals kg
32	Balar með 500 krókum og 5,5 mm línur	32	1.024
4	Krökur (sókkur)	10	40
300	Ólla	0,9	270
25	Vatn	1	25
1	Spil dráttarkari (áætlað)	100	100
15	310 ltr. Kór í lest	25	375
15	Afli í lest í kórnum	230	3.450
1	Laus fiskur í lest	2030	2.030
2	350 ltr. Kór á þilfari	28	56
2	Afli á þilfari í kórnum	260	520
2	Skipverjar og persónulegur búnaður	125	250
1	Annar búnaður áætlað	100	100
Samtals þungi um borð:			8.240

Veðurstofu Íslands var eftirfarandi:

12. mars kl. 10:00:
SA 10-15 og rigning seint á morgun.
12. mars kl. 21:00:
SA 13-20 og rigning annað kvöld.
S 15-20 aðra nótt.
13. mars kl. 04:00
SA 13-20 og rigning eða slydda í kvöld. S og SV 15-20 í nótt og skúrir.
S 10-15 síðdegis á morgun.
13. mars kl. 17:00
Vaxandi A-átt, 18-23 m/s og slydda í kvöld, en S og SV 18-23 og skúrir í nótt. S 13-18 og el síðdegis, en hægari annað kvöld.
- að til að gera sem bestu mynd af ástandi bátsins þegar honum hvolfdi fékk nefndin ráðgjafafyrirtækið NAVIS ehf. til að gera stöðugleikamat fyrir hann. Það sem lagt var til grundvallar voru eftirtalin atriði:

Útreikningar og mat á stöðugleika.

Hleðslumerki frá þilfari miðskips.

Burðargeta:

-hámarkshleðsla í lest

-hámarkshleðsla á þilfar

Afli um borð miðað við rúmtak.

Fríborð miðað við áætlaða hleðslu.

Hallamörk miðað við reiknað fríborð.

Þungaflutningur til að framkvæma hallamörk fríborðs.

NIÐURSTAÐA SÉRFRÆÐIADILA NAVIS (SKÝRSLAN ER BIRT Í HEILD SINNI Á BLS. 11)

Miðað við gefnar forsendur um ástand bátsins á heimsiglingu, átti honum ekki að vera hættu búinn, eftir að lausum afla á þilfari hafði verið kastað fyrir borð. Ytri aðstæður, eins og varasamt sjólag og ágjöf yfir þilfar, getur þó haft afdreifaríkar afleiðingar.

Það er mikið magn veiðarfæra á þilfari, 32 línubalar. Við ágjöf getur sjór hafa sest í balana, ásamt því að sjór sem kemur inn á þilfar á ekki eins greiða leið út um lensport, vegna línubalanna og fiskikara á þilfari og þannig rýrt stöðugleika bátsins verulega.

Þá er vert að vekja athygli á að töluvert magn af lausum fiski er í lest, umfram það sem er í kórnum. Hvort þessi farmur hefur getað flust til og þar með rýrt stöðugleika bátsins er ekki alveg ljóst, en líklegt er að án þessa lausa farms sem náði upp í lúgukarm, hafi verið meiri hættu á að farmur flyttist til í lestinni í miklum veltingi.

Í samþykktum stöðugleikagögnum er báturinn aldrei reiknaður með afla á þilfari og veiðafæri á þilfari reiknuð mest 0,6 tonn. Þá er afli í lest reiknaður mest 4,5 tonn.

Eins og fram kemur virðist sem við ákvörðun um staðsetningu hleðslumerkis hafi eitthvað misfarist. Þannig er hleðslumerkið um 0,09 m ofar en ætti að vera miðað við samþykkt stöðugleikagögn. Ólíklegt er að það hafi haft áhrif um hleðslu bátsins, en ljóst er að með bátinn hlaðinn að hleðslumerkjum er formstöðugleikinn lítill og undir ákvæðum í reglum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að bátnum hafi hvolt fyrir áhrif veðurs og sjólags þegar hann var á siglingu undan veðrinu. Samkvæmt ferilskráningum úr STK kerfinu var haldinn hraði bátsins orðinn mjög lítill og haldnar stefnur ekki í samræmi við siglingaleið.

Báturinn var mikið lestaður, bæði í lest og á þilfari, fríborð lítið og þannig lendir hann í aðstæðum sem voru vanmetnar þar sem veður var í samræmi við veðurspá fyrir svæðið.

Nefndin telur að í upphafi heimferðar hafi báturinn verið ofhlaðinn og stöðugleiki hans ekki góður.

Nefndin gerir athugasemdir við verklag Vaktstöðvar siglinga í þessu tilfelli og telur að of langur tími hafi liðið frá því að báturinn datt út úr STK kerfinu þar til að björgunaraðgerðir hófust. Nefndin telur því að verklagsreglur Vaktstöðvar siglinga eigi í öllum tilfellum að láta sjófarendur njóta alls vafa og í þessu tilfelli átt að hefja efsta stig útkalls björgunaraðila strax á óvissustigi.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin telur að ákvæði reglugerðar um línuívilnun (nr. 719/2005) séu ekki til þess fallin til að stuðla að öryggi sjómanna og eigi illa við íslenskar aðstæður.

m/s BJÖRG HAUKS ÍS 127**Sknr 2349****Hvolfir í Ísafjarðardjúpi 13.03.2007****Útreikningar og mat á stöðugleika bátsins.**

Stöðugleiki bátsins var reiknaður út fyrir það hleðsluástand sem áætlað er í gögnum RNS frá því í apríl 2007 og unnin voru í samráði við Kristján Andra Guðjónsson eiganda bátsins.

Laus afli í lest er þar áætlaður 2,03 tonn og höfum við áætlað þyngdarpunkt hans 1,38 m yfir grunnlínu.

Niðurstöður eru þær að stöðugleiki er rétt undir þeim mörkum sem gefin eru í reglum.

Byrjunarstöðugleiki, GM, er góður, flatarmál undir réttiarmi er í lagi, en hæsta GZ gildi nær ekki 0,20 m, eins og reglur mæla fyrir um. Sjá nánar hér á eftir:

Hleðslutilvik	GM (m)	GZ 30° (m)	Flatarmál undir GZ-kúrfunni		
			0-30° (mrad)	0-40° (mrad)	30-40° (mrad)
Ástand við slys	0,535	0,172	0,064	0,093	0,029
Lágmark skv reglum	0,350	0,200	0,055	0,090	0,030

Ætla má að veiðarfæri og fiskikör á þilfari hafi hindrað að sjór sem komið hefur inn yfir lunningar, hafi komist hindrunarlaust út í gegnum austurop.

Gerðir voru útreikningar, þar sem við ofan greint hleðslutilvik er reiknað með 1,0 tonni af sjó í veiðafærum og á þilfari. Við þessar aðstæður er réttiarmur og formstöðugleiki langt undir mörkum, en byrjunarstöðugleiki, GM, í lagi. Fríborðið er um 0,25 m og reiknað er með áhrifum af óheftu yfirborði þess sjávar sem er á þilfari.

Hleðslutilvik	GM (m)	GZ 30° (m)	Flatarmál undir GZ-kúrfunni		
			0-30° (mrad)	0-40° (mrad)	30-40° (mrad)
Með sjó á dekki	0,347	0,074	0,036	0,045	0,025

Þá voru gerðir útreikningar fyrir bátinn eins og áætlað er hann hafi verið, skömmu fyrir slysið, með lausan farm á þilfari. Þeim farmi var kastað var fyrir borð í Skálavík nokkru fyrir slysið. Laus afli á þilfari er hér áætlaður í samráði við eiganda bátsins um 1,7 tonn.

Eins og fram kemur er einungis byrjunarstöðugleiki í lagi. Afli getur svo hafa flust á milli borða í veltu og rýrt þar með enn frekar þann litla stöðugleika sem er fyrir hendi.

Fríborð er hér um 0.22 m.

Hleðslutilvik	GM (m)	GZ 30° (m)	Flatarmál undir GZ-kúrfunni		
			0-30° (mrad)	0-40° (mrad)	30-40° (mrad)
Með lausan afla á dekki	0,415	0,101	0,044	0,059	0,015

HLEÐSLUMERKI FRÁ ÞILFARI MIÐSKIPS.

Samkvæmt áritun frá 02. júlí 2004 á samþykkt stöðugleikagögn bátsins, er hleðslumerki 0,24 m undir þilfari miðskips. Ekki er í reglum önnur fyrirmæli um ákvörðun á staðsetningu hleðslumerkis, en að það skuli gert út frá stöðugleikagögnum. Það mun vera viðtekin venja hjá Siglingastofnun að ákvarða staðsetningu hleðslumerkis út frá því tilviki í samþykktum stöðugleikagögnum sem gefur minnst fríborð, alveg óháð því hvort minna fríborð geti uppfyllt ákvæði um stöðugleika.

Svo virðist sem mistök hafi átt sér stað varðandi ákvörðun um staðsetningu hleðslumerkis bátsins, en það gefur meiri djúpristu en í nokkru þeirra hleðslutilvika sem samþykkt eru. Þannig er minnsta fríborð miðskips í útreiknuðum hleðslutilvikum 0,33 m og burðargeta bátsins þá 7,3 tonn.

Sjá hér á eftir niðurstöður á stöðugleikamati í umræddu hleðslutilviki, en eins og þar kemur fram er stöðugleiki bátsins í þessu hleðslutilviki töluvert umfram lágmarks mörk og því ljóst að minna fríborð hefði verið samþykkt ef slíkir útreikningar hefðu verið lagðir inn til samþykktar:

Hleðslutilvik	GM (m)	GZ 30° (m)	Flatarmál undir GZ-kúrfunni		
			0-30° (mrad)	0-40° (mrad)	30-40° (mrad)
Ákvörðun hleðslum.	0,689	0,250	0,084	0,127	0,043
Lágmark samkv. reglum	0,350	0,200	0,055	0,090	0,030

BURÐARGETA.

Burðargeta bátsins við djúpristu að leyfilegu hleðslumerki, er um 9,4 tonn.

Í lest verður einungis komið um 6,5 tonnum og því ljóst að fyrir utan vistir og birgðir væru um 2,4 tonn á þilfari ef nýta ætti burðargetuna að hleðslumerki. Með slíka hleðslu er stöðugleiki bátsins ekki í lagi.

- Hámarkshleðsla í lest er 6,5 tonn, miðað við að laus afli fylli laus rými milli kara og upp í lúgulok.
- Hámarkshleðsla á þilfari er ekki skilgreind, en miðað við 6,5 tonna afla í lest og vistir um 30 %, er hámarkshleðsla á þilfari, afli og veiðarfæri, innan við 1,0 tonn.

AFLI UM BORÐ MIÐAÐ VIÐ RÚMTAK.

Miðað við rúmtak lestar og að laus fiskur fylli tómarými utan við fiskikörin og í lestartarki er áætlað að heildar afli í lest geti verið um 6,5 tonn, þ.e. um einu tonni meiri en áætlað er að hafi verið um borð þegar bátnum hvolfir.

FRÍBORÐ MIÐAÐ VIÐ ÁÆTLAÐA HLEÐSLU.

Fríborðið er reiknað 0,29 m, þ.e. heldur meira en skráð er sem lágmarks fríborð.

HALLAMÖRK MIÐAÐ VIÐ REIKNAÐ FRÍBORÐ.

Með bátinn hlaðinn að hleðslumerki fer þilfarsbrún í sjó við tæpar 10°, en um 12,5° við þá hleðslu sem hann er ætlaður að hafa haft þegar honum hvolfir.

Til að sjór flæði inn um opna stýrihúshurð hefur báturinn þurft að leggjast um 60°, svipaða slagsíðu hefði þurft til að flætt hefði um opna lestarlúgu.

PUNGAFLUTNINGAR TIL AÐ FRAMKVÆMA HALLAMÖRK FRÍBORÐS.

Til að framkalla 12,5° halla á bátnum í stilltum sjó, þarf hallavægi um 2,05 tm, sem samsvarar því að fjögur 310 lítra fiskikör, staðsett á þilfari og full af fiski, þ.e. um 250 kg hvert, eru flutt frá einu borði í annað.

NIÐURSTAÐA

Miðað við gefnar forsendur um ástand bátsins á heimsiglingu, átti honum ekki að vera hætta búinn, eftir að lausum afla á þilfari hafði verið kastað fyrir borð. Ytri aðstæður, eins og varasamt sjólag og ágjöf yfir þilfar, getur þó haft afdrifaríkar afleiðingar.

Það er mikið magn veiðarfæra á þilfari, 32 línubalar. Við ágjöf getur sjór hafa sest í balana, ásamt því að sjór sem kemur inn á þilfar á ekki eins greiða leið út um lensport, vegna línubalanna og fiskikara á þilfari og þannig rýrt stöðugleika bátsins verulega.

Þá er vert að vekja athygli á að töluvert magn af lausum fiski er í lest, umfram það sem er í körum. Hvort þessi farmur hefur getað flust til og þar með rýrt stöðugleika bátsins er ekki alveg ljóst, en líklegt er að án þessa lausa farms sem náði upp í lúgukarm, hafi verið meiri hætta á að farmur flyttist til í lestinni í miklum veltingi.

Í samþykktum stöðugleikagögnum er báturinn aldrei reiknaður með afla á þilfari og veiðafæri á þilfari reiknuð mest 0,6 tonn. Þá er afli í lest reiknaður mest 4,5 tonn.

Eins og fram kemur virðist sem við ákvörðun um staðsetningu hleðslumerkis hafi eitthvað misfarist. Þannig er hleðslumerkið um 0,09 m ofar en ætti að vera miðað við samþykkt stöðugleikagögn. Ólíklegt er að það hafi haft áhrif um hleðslu bátsins, en ljóst er að með bátinn hlaðinn að hleðslumerkjum er formstöðugleikinn lítill og undir ákvæðum í reglum.

Hafnarfirði 02.08.2007

Navis ehf
Frímann A Sturluson

Nr. 051 / 07 Rita NS 13

2. Skipverji flækist í veiðarfærum, banaslys



Rita á strandstað © NN

Skipaskr.nr. 6969
Smiðaður: Hafnarfirði 1987,
plast
Stærð: 6,66 brl. 6,36 bt.
Mesta lengd: 8,96 m
Skráð lengd: 8,90 m
Breidd: 2,59 m
Dýpt: 1,54 m
Vél: Volvo Penta 119 kW,
1998
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. apríl 2007 var Rita NS 13 á grásleppu veiðum út af Strandhöfn á Vopnafirði. Veður: Breytileg vindátt 8-22 m/s (Bjarnarey).

Skipverjinn hafði lagt úr höfn til veiða um kl. 06:30 um morguninn. Kl. 20:24 strandaði báturinn við Landsenda á stað, 64°47.170N og 014°22.060V. Ítrekað var reynt að hafa samband við bátinn eftir þennan tíma en án árangurs. Björgunarsveit var kölluð út og var komið að bátinum manlausum. Hann var verulega skemmdur á botni.

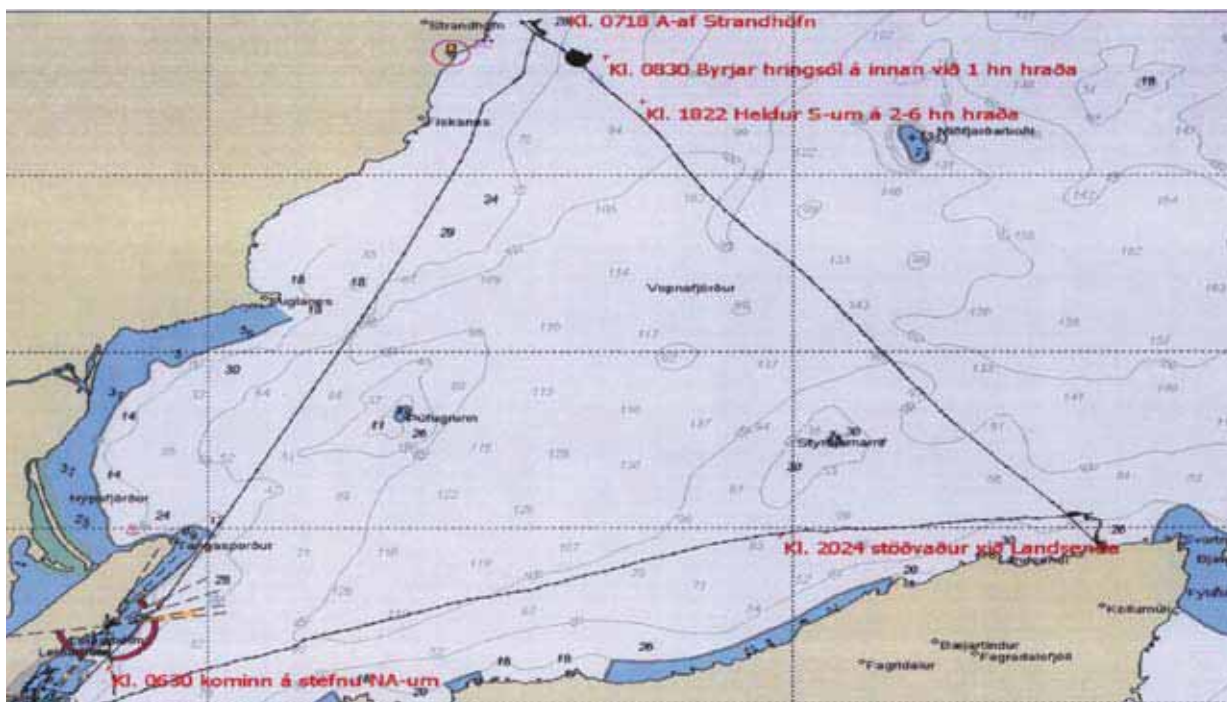
Skipverjinn fannst látinn kl. 11:19 12. apríl um 1,3 sjómílu út af Digranesi á stað, 66°00.549N og 014°34.134V.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt ferilskráningu úr STK kerfi var báturinn kominn út af Strandhöfn kl. 07:18. Kl. 08:30 byrjaði hann að hringsóla fastur í dreka á 1 hnúta ferð þar til kl. 18:22 þegar hann siglir manlaus yfir fjörðinn á 2-6 hnúta ferð og strandaði við Landsenda (sjá ferilkort);
- að veiðarfærin fundust í sjó mikið flækt;
- að við krufningu fundust merki þess á hægri ökkla að skipverjinn hefði flækst í veiðarfærunum og dregist útbyrðis. Dánarorsök var drukknun.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.



Nr. 170 / 07 Que Sera Sera HF 26

3. Banaslys vegna súrefnisskorts



Que Sera Sera © Útgerð

Skipaskr.nr. 2724
IMO 7922398
Smiðaður: Holland 1980, stál
Stærð: 766 Brl. 766 bt
Mesta lengd: 51,45 m
Skráð lengd: 47,63 m
Breidd: 9,50 m Dýpt: 6,8 m
Vél: M.A.K 1540 kW
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Skýrsla stýrimanns. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. desember 2007 var togskipið Que Sera Sera HF 26 á siglingu við strendur Marokkó.

Skipið hafði farið úr höfninni Laayoune í Marokkó fyrr um daginn og var á leið til veiða. Á siglingunni, milli kl. 16:00-17:00, var háseti sendur til að þrifa (spúla) niðri í bakborðs miðlest nr. 4.

Þegar hásetinn var kominn niður í lest virðist hann hafa fundið að eitthvað var að og reynt að koma sér upp úr henni. Hann hefur verið kominn eitthvað áleiðis upp stigann en misst meðvitund á leiðinni og fallið niður. Svokallaður frystivélstjóri hafði verið með honum og sent hann til að þrifa en var sjálfur ekki við þegar þetta gerðist. Ekki er ljóst hver kallaði á skipstjórann sem var á stjórn-palli og þegar hann kom að lúgunni sá hann skipverjann liggja í blóði fyrir neðan stigann. Hann hefur sennilega talið að um fallslys hafi verið að ræða og farið niður til hans með það í huga. Þegar hann kom niður og beygði sig niður við skipverjann leið hann þá strax út af.

Það næsta sem vitað er að stýrimaður skipsins var

ræstur og honum tjáð að eitthvað væri að. Kom þá í ljós að þrír skipverjar voru meðvitundarlausir í lestinni og hófust skipverjar þegar handa við að ná þeim upp. Eftir nokkra erfiðleika tókst það og lífgunartilraunir voru framkvæmdar og komst einn fljótlega til meðvitundar. Lífgunartilraunir á hinum tveimur báru ekki árangur.

RANNSÓKNARVINNA RNS:

Þann 27. desember fékk RNS fregnir af slysinu og hafði þá samband við útgerð skipsins. Samkvæmt upplýsingum frá henni átti rannsókn á tildrögum þess að fara strax fram hjá yfirvöldum í Marokkó en þrátt fyrir ítrekaðar óskir RNS um að fá skýrslu frá þeim síðan þá hefur það ekki tekist. Ef niðurstöður þeirrar rannsóknar berast RNS munu þær verða birtar.

Í september 2008 fékk RNS loks stutta samantekt frá yfirstýrimanni um atburðarrás atviksins og til að reyna að fá einhverja mynd af því hvað gerðist tók RNS skýrslu af skipverja sem hafði verið um borð í skipinu ferðina áður.

Samkvæmt samantekt stýrimannsins hafði hann verið vakinn um kl. 16:45 af vélstjóra og honum sagt að eitthvað hefði komið fyrir skipstjórann. Hann hafði farið rakleiðis upp í brú sem þá var mannlús en skipið á siglingu og séð nær alla áhöfnina standa við lest nr. 4. Hann hefði stöðvaði skipið og farið fram á þilfar til athuga hvað um var að vera.

Þegar hann hefði litið niður í lestina þá hefði hann séð þrjá skipverja niðri í henni, alla liggjandi á bakinu og hefði hann þá hlaupið til að ná í önd-unarbúnað (flóttagrímu). Þegar hann kom til baka hafi aðrir skipverjar náð einum upp úr lestinni en hann farið niður með flóttagrímu til að hjálpa hinum. Þegar hann var að setja band á annan skipverjann hefði gríman losnað, fyllst af móðu og hann þá átt erfitt með andardrátt. Hann hefði því farið upp úr lestinni og yfirvélstjórinn tekið við þessu verkefni með betri búnaði.

Skipverjunum tókst að ná mönnunum þremur upp á þilfar og hófu þegar lífgunartilraunir sem

haldið var áfram þar til komið var til hafnar. Yfirstýrimaðurinn kvaðst hafa farið strax á stjórn-pall og sett á fulla ferð til hafnar. Þetta var um kl. 17:00 og var skipið þá stöð á stað, 26°58'N og 013°38'W.

Skipverjinn sem bjargaðist var 3-4 vikur á sjúkrahúsi og náði sér að fullu.

EFTIRFARANDI ATRÍÐI HAFNA EINNIG KOMIÐ FRAM:

- að slysið varð í bakborðsmiðjulest og talið að hásetinn hafi verið að þrifa síðustu lestina með sjó og of mikill koltvísýringur hafi verið í henni;
- að landað var úr þessari lest 20. eða 21. desember og þá hafi allar lestarnar verið þrífarnar með spúl. Við þessi þríf voru settar klór-töflur í brunna til að hindra gasmyndun en það ekki dugað til í þetta skiptið. Mikill lofthiti var á þessum tíma sem væntanlega hefur örvað alla gasmyndun og sjávarhiti um 20 gráður;
- að þessa daga sem skipið var í höfninni voru lúgur lestanna hafðar lokaðar því margir bátar voru utan á því og áhafnir þeirra þurftu að fara um þilfarið;
- að þann 22. desember var skipt um yfirvélstjóra og kom aðili sem ekki hafði verið áður á skipinu. Skipstjóri sem hafði verið með skipið sagði það hafa verið venju að þrifa lestarnar eftir löndun. Hann sagði að það hafi einnig verið venja áður en farið var í lestarnar að hafa þær opnar í einhverja klukkutíma og þá hafi MMC afladælukerfið verið sett á til að skipta um loft;
- að sennilegast þykir að skipstjórinn hafi farið að huga að hásetanum og séð hann þá liggjandi á botni lestarinnar. Hann hafi þá líklega farið niður til að huga að honum.;
- að hæð stigans er um 7 metrar og stóð hann lóðrétt upp af þilfari að mannopi;
- að fram kom að brýnt hafði verið fyrir áhöfninni að sá sem væri niðri í lest við þríf ætti að vera með taug (öryggislínu) í sér og að maður ætti að vera til taks á lúgunni;
- að skipverjinn var ekki með öryggislínu en ekki er vitað hvort maður hafi einhvern tíman í ferlinu verið á lúgunni en síðan farið frá henni;

- að ekkert sérstakt loftræstikerfi né Ozón var í lestum skipsins. Að því sem RNS kemst næst er þessi staða óbreytt;
- að ekki var til gasmælir um borð þrátt fyrir óskir skipverja þar um. Í þessu sambandi hefðu þeir til vara einnig lagt til að fá oluluktir til að meta gas í lestum út frá breyttum lit á loga þeirra;
- að fram kom að MMC afladælukerfið (Vacum) hafði reynst vel við loftskipti í tönkum við viðgerðarstörf og gert það á skömmum tíma. Eftir atvikið er ekki farið í lestarnar nema að það sé keyrt fyrst;
- að um borð voru flóttagrímur sem stýrimaðurinn notaði og var hann hætt kominn vegna þess;
- að gerð var lögreglurannsókn en RNS hefur ekki fengið skýrslu yfirvalda enn þrátt fyrir tilraunir til þess.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að súrefnisskortur hafi valdið slysinu. Ástæður þess liggja ekki fyrir en ljóst er að loftskipti voru ekki framkvæmd áður en skipverjinn fór niður.

Eins og áður hefur komið fram þá mun RNS birta þær upplýsingar sem mögulega berast frá rannsóknaraðilum um þetta atvik.

SAMBÆRILEG ATVIK:

Nefndin hefur áður fjallað um súrefnisskort í lestum skipa m.a. í máli nr. 062/03 sem afgreitt var þann 13. október 2003. Þar var talin ástæða til að gera tillögu í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands sem birtist hér í heild sinni ásamt afgreiðslu hennar á þeim tíma.

Í þessu atviki voru skipverjar hætt komnir vegna súrefnisskorts.

TILLÖGUR RNS Í MÁLI NR. 06203:

1. Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hætta er á súrefnisskorti í rýmum sem skipverjar að staðaldri vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/eða súrefnisskynjara á sér og góða loftræstingu í skilgreindum hætturýmum.

2. Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og bæklingar um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð skipum. Einnig verði öll rými þar sem hætta er á efnabreytingum skilgreind á áberandi hátt og áhöfninni kynnt vel.
3. Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slys af völdum súrefnisskorts.

MÁL NR. 06203 AFGREIÐSLA SIGLINGA-STOFNUNAR ÍSLANDS, DAGSETT 18. DESEMBER 2003:

Eins og fram kemur í lokaskýrslu nefndarinnar hefur útgerð ofangreinds skips orðið sér úti um súrefnisskynjara um borð í skipið sem menn hafa á sér þegar þeir fara niður í lestar þess. Siglingastofnun fagnar þessu frumkvæði útgerðarinnar.

Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, er að finna í 2. gr. um almenn ákvæði eftirfarandi er snýr að ábyrgð skipseigenda:

„Eigendur skulu tryggja að skip þeirra séu notuð þannig að öryggi og heilsu starfsmanna verði ekki stofnað í hættu, einkum ef horfur eru á tísýn- um veðurskilyrðum, með fyrirvara um ábyrgð skipstjóra.

Taka verður tillit til hættu sem aðrir starfsmenn eru í þegar 4. mgr. 8. gr. reglugerðar um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, er beitt.

Öllum atvikum á sjó sem hafa eða geta haft áhrif á öryggi og heilsu starfsmanna um borð skal lýst í nákvæmri skýrslu sem senda skal Siglingastofnun Íslands og þau skráð gaumgæfilega og nákvæmlega í dagbók skipsins.

Siglingastofnun Íslands skal með reglulegu millibili hafa eftirlit með því hvort reglugerð þessari er framfylgt. Slík skoðun má fara fram á sjó.“

Í sömu reglugerð er að finna í 6. gr. um búnað og viðhald eftirfarandi ákvæði um ábyrgð skipstjóra:

„Að teknu tilliti til ábyrgðar skipstjóra skulu eigendur til að gæta öryggis og heilsu starfsmanna tryggja:

- a) að skipunum ásamt útbúnaði og tækjum, einkum þeim sem um getur í I. og II. viðauka, sé tæknilega við haldið og komi í ljós gallar í þeim sem geta haft áhrif á öryggi og/eða heilsu starfsmanna verði þeir lagfærðir eins fljótt og auðið er;
- b) að gerðar séu þær ráðstafanir að tryggt sé að skipið og allur útbúnaður og tæki þess séu hreinsuð reglulega til þess að viðhalda nægilegu hreinlæti;
- c) að um borð í skipi sé nægilega mikið af öryggis- og björgunarbúnaði í góðu ásigkomulagi;
- d) að hafðar séu til hliðsjónar lágmarkskröfur um öryggi og heilbrigði í tengslum við öryggis- og björgunarbúnað sem um getur í III. viðauka;
- e) að teknu tilliti til ákvæða reglna nr. 497/1994, um notkun persónuhlífa, að höfð sé hliðsjón af tækniforskriftum fyrir persónuhlífar sem um getur í IV. viðauka.“

Ennfremur segir í 8. gr. reglugerðarinnar en sú grein fjallar um þjálfun starfsmanna:

„Að teknu tilliti til 12. gr. reglugerðar um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, skulu starfsmenn hljóta viðeigandi þjálfun, einkum í formi nákvæmra og skiljanlegra leiðbeininga um öryggi og hollustu um borð í skipum og sérstaklega um slysavarnir.

Þjálfunin sem um getur í 1. mgr. skal einkum taka til slökkvistarfa, notkunar öryggis- og björgunarbúnaðar fyrir starfsmennina sem í hlut eiga, notkunar veiðarfæra og lyftibúnaðar ásamt notkun ýmissa tegunda merkja, að handmerkjum meðtöldum.

Slík þjálfun skal eftir þörfum aðlöguð breytingum á starfsháttum um borð.“

Ög í 10. gr. reglugerðarinnar sem fjallar um samráð við starfsmenn er eftirfarandi:

„Samráð starfsmanna og/eða fulltrúa þeirra

og þátttaka í viðræðum um mál sem falla undir reglugerð þessa eða viðauka hennar skulu fara samkvæmt 11. gr. reglugerðar um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum.“

Í drögum Siglingastofnunar að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri er lagt til að reglugerðin nái til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri. Í þessum drögum er að finna í VI. kafla viðaukans ákvæði um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni. Þar fjallar 13. gr. um ýmis ákvæði en þar segir:

(1) „Um borð skal vera hlífðarfatnaður og vinnuöryggisbúnaður, svo sem hanskar, hlífðargleraugu, heyrnahlífur, öndunargrímur, öryggishjálmar, öryggisskór, og/eða annar fatnaður, sjóstakkar, gas- og súrefnismælar, o.s.frv. til að koma í veg fyrir meiðsli eða veikindi starfsmanna. Hlífðarfatnaður og þá sérstaklega sjóstakkar skulu vera í mjög áberandi lit með endurskini og af heppilegri stærð. Hlífðarfatnaður skipverja, sem vinna á þilfari, skal geta haldið manninum uppi ef honum skolar fyrir borð. Hægt er að nota flík með floti eða sjálfupplásanlegt björgunarvesti til þess. Hlífðarfatnaður og vinnuöryggisbúnaður skal a.m.k. vera af þeim fjölda að hver maður, sem þarf að nota slíkan fatnað og búnað vegna starfa sinna um borð, hafi sinn fatnað og búnað.“

Siglingastofnun í samráði við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bæklinga og stuttmyndir um öryggi sjómanna. Einnig hefur verkefnisstjórnin staðið að útgáfu á „Lækningabók sjófarenda“ en í 17. kafla bókarinnar er fjallað um eitranir, greiningar þeirra og meðferð. Bók þessa er skylt að hafa í lyfjakistu skipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri.

Fyrir lok þessa árs mun Siglingastofnun í samráði við verkefnisstjórnina gefa út tvo DVD-diska með myndum um öryggi sjómanna en þar er m.a.

að finna stuttmyndir um hættuleg efni um borð, nýliðafræðslu og vinnuöryggi á vinnsluþilfari og við fiskveiðar. Hvað varðar útgáfu á þesum hafa komið út þesar um nýliðafræðslu og æfingar um borð í skipum ásamt gátlista þar sem áætlun um æfingar eru innfærðar og skráðar.

Í framhaldi af ofangreindri lokaskýrslu mun Siglingastofnun vinna að því í tengslum við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda að sérstaklega verði hugað að mögulegum súrefnisskorti í rýmum skipa. Mun stofnunin huga að því að gefa út stuttmynd, og fræðslupésa og annað kynningarefni um súrefnisskort og aðrar hættulegar efnamyndanir í rýmum svo og veggspjöld um sama efni sem komið verði fyrir á áberandi stað um borð í skipum.

NIÐURSTAÐA:

1. Í tillögum Siglingastofnunar Íslands að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri sem taka mun til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri er að finna í 13. gr. í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni ákvæði um notkun gas- og súrefnismæla.
2. Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, er að finna ákvæði um skyldur eigenda og skipstjóra til að koma í veg fyrir að öryggi og heilsa starfsmanna verði ekki stofnuð í hættu.
3. Siglingastofnun í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út „Lækningabók sjófarenda“, en þar er að finna í 17. kafla um eitranir lýsing á greiningu og meðferð eitrana.
4. Siglingastofnun mun vinna að því í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda að gerð verði veggspjöld, fræðslupésar og annað kynningarefni um hættu vegna mögulegrar efnamyndunar í rýmum skipa.
5. Einnig mun Siglingastofnun í tengslum við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda huga að gerð fræðslupésa eða annars kynningarefnis um sérstakar ráðstafanir í við-

bragðsáætlun um borð í skipum þegar slys verður af völdum súrefnisskorts.

NÚVERANDI STAÐA ÞESSA VERKEFNIS HJÁ SIGLINGASTOFNUN ÍSLANDS

RNS leitaði að gefnu tilefni til Siglingastofnunar um stöðu þessa verkefnis í nóvember 2008 og er hún eftirfarandi:

TILLÖGUR RNS:

1. Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hætta er á súrefnisskorti í rýmum sem skipverjar að staðaldri vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/eða súrefnisskynjara á sér og góða loftræstingu í skilgreindum hætturýmum.
2. Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og bæklingur um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð í skipum. Einnig verði öll rými þar sem hætta er á efnabreytingum skilgreind á áberandi hátt og áhöfninni kynnt vel.
3. Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slys af völdum súrefnisskorts.

AFGREIÐSLA SIGLINGASTOFNUNAR ÍSLANDS:

- 1) Í tillögum Siglingastofnunar Íslands að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri sem taka mun til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri er að finna í 13. gr. í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni ákvæði um notkun gas- og súrefnismæla.

Staða: Lokið með reglugerð nr. 122/2004

- 2) Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, er að finna ákvæði um skyldur eigenda og skipstjóra til að koma í veg fyrir að öryggi og heilsa starfsmanna verði ekki stofnuð í hættu.

Staða: Lokið með reglugerð nr. 200/2007

- 3) Siglingastofnun í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út "Lækningabók sjófarenda", en þar er að finna í 17. kafla um eitranir lýsing á greiningu og meðferð eitrana.

Staða: Lokið. Lækningabók fyrir sjófarendur hafur verið gefin út.

Siglingastofnun mun vinna að því í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda að gerð verði veggspjöld, fræðslupésar og annað kynningarefni um hættu vegna mögulegrar efnamyndunar í rýmum skipa.

Staða: Lokið. Fræðslupési um hættuleg efni í skipum hefur verið gefin út.

Einnig mun Siglingastofnun í tengslum við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda huga að gerð fræðslupésa eða annars kynningarefnis um sérstakar ráðstafanir í viðbragðsáætlun um borð í skipum þegar slys verður af völdum súrefnisskorts.

Staða í nóvember 2008: Í vinnslu.

ELDUR UM BORD

Nr. 009 / 07 Guðrún Þorkelsdóttir SU 211

1. Eldur í lest



Guðrún Þorkelsdóttir © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 155
Smiðaður: Rendsburg
Þýskalandi 1960, Stál
Stærð: 836 brl. 1423,9 bt.
Mesta lengd: 68,89 m
Skráð lengd: 62,96 m
Breidd: 10,4 m Dýpt: 7,94 m
Vél: Wärtsilä 4920 kW 1999
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Afgreitt á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 30. janúar 2007 var Guðrún Þorkelsdóttir SU 211 í dráttarbraut í Reykjavík.

Viðgerðaraðilar voru að rafsjóða í lest og neisti komst í einangrun (úrþan) sem lá á þilfarinu með þeim afleiðingum að eldur varð laus. Kallað var á slökkvilið en viðgerðarmönnum tókst að slökkva eldinn með handslökkvitækjum (kolsýru) áður en það kom á staðinn. Notuð var hitamyndavél til að fá fullvissu um að engin glóð væri eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að viðgerðaraðilarnir höfðu tekið einangrun úr síðu skipsins, hrúgað henni á lestarþilfarið og byrjað að rafsjóða fyrir ofan hana.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 012 / 07 Reynir Þór SH 140

2. Eldur í vélarúmi



Reynir Þór © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 7243
Smiðaður: Skagaströnd 1987,
Plast
Stærð: 11 brl. 14,3 bt.
Mesta lengd: 11,95 m
Skráð lengd: 11,95 m
Breidd: 3,23 m
Dýpt: 1,05 m
Vél: Cummins 187 kW, 2003
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrason og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. febrúar 2007 var Reynir Þór SH 140 í höfn á Arnarstapa. Veður: Hægvíðri.

Báturinn lá mannlús utan á þremur öðrum bátum en skipverjar höfðu gengið frá honum eftir róður. Þegar verið var að leggja Særifi SH 25 utan á Reyni Þór SH um kvöldið tóku skipverjar eftir að reyk lagði með vélarúmshlera bátsins. Þeir lokuðu fyrir loftrásir og reyndu að ræsa slökkvikerfið í vélarrúminu frá stýrishúsi en án sýnilegs árangurs. Þá sprautuðu þeir sjó yfir lúguna og létu skipstjóra Reynis Þórs SH vita að eldur væri laus í bátnum.

Síðar um kvöldið var opnað niður í vélarrúmið og hafði eldurinn þá verið kæfður. Skemmdir urðu á lensibúnaði, rafmagnsdósum í lofti og tengiboxi fyrir skiptingu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eldurinn kom upp stjórnborðsmegin í vélarrúminu. Í ljós kom að mesta kolun og hiti var í kringum loftljós í vélarrúminu;
- að loftljósið var grindarlampi (RZB) með glóperu í perustæði með hörðu plasti, glerhlíf og járngrind (sjá mynd). Ljósið var illa brunnið og virtist eldurinn hafa breiðst út frá því og náð að læsa sig í stjórnþæki vélarinnar auk kapla sem lágu í gegnum lestarþilið;



RZB Grindarlampi

- að staða á rofa fyrir grindarlampann sýndi að slökkt var á ljósinu. Að mati sérfræðings benti flest til þess að eldurinn hafi kviknað út frá honum. Talið var mögulegt að peran hafi legið utan í lampanum og náð að mynda glóð áður en slökkt var á ljósinu;
- að grindarlampinn var með þéttleika IP 44 og stenst kröfur um ljósabúnað í vélarúmi;
- að sjálfvirk slökkvikerfi var í vélarúminu en hafði ekki virkað. Í ljós kom að rafmagnslögn sem tengdi kerfið úr stýrishúsi í slökkvikerfið í vélarúminu hafði brunnið í sundur. Ljóst þykir að aðgerðir skipverja á Særifi SH að loka loft-inntökum hafi kæft eldinn;
- að skipt hafði verið um allt rafkerfið í bátnum fyrir fjórum árum;
- að báturinn hafði verið sjósettur daginn áður eftir að hafa staðið á landi um tíma.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að eldur varð laus er óljós en tilgáta er sett fram um að það hafi verið út frá grindarlampanum í vélarúmi.

Nr. 034 / 07 Draupnir ÞH 180

3. Eldur í vélarúmi



Draupnir © Lögreglan

Skipaskr.nr. 1240
Smíðaður: Akureyri 1972,
Fura og eik
Stærð: 11,9 brl. 17,4 bt.
Mesta lengd: 13,21 m
Skráð lengd: 12,87 m
Breidd: 3,38 m
Dýpt: 1,46 m
Vél: Scania 132 kW, 1988
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. mars 2007 var Draupnir ÞH 180 við bryggju á Þórshöfn. Veður: N 10–15 m/s.

Um kl. 05:30 urðu vegfarendur varir við að reyk lagði frá vélarúmi bátsins og kölluðu á slökkvilið. Reykkafarar fóru niður í vélarúmið en þrátt fyrir mikinn hita og erfiðar aðstæður tókst þeim að ráða niðurlögum eldsins. Öllu slökkvistarfi var lokið um kl. 07:45.

Miklar skemmdir urðu í vélarúmi auk þess sem eldurinn hafði komist um mannop upp í stýrishús og voru öll tæki þar mikið skemmd auk rafbúnaðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var í landtengingu og beintengdur við hleðslutæki í vélarúmi. Allt annað rafmagn var útslegið;
- að samkvæmt niðurstöðum skoðunar sérfræðiaðila Siglingastofnunar var talið ljóst af ummerkjum þ.e. kolun, brunaálagi og hreyfingu eldsins að einhver bilun í hleðslutækinu (sjá mynd) hafi orsakað að eldur varð laus. Á henni sést botn tækisins (snýr upp á myndinni)

og að eldur og hiti hafi leikið um loftgöt sem eru þétt yfir hann;



- að hleðslutækið var af gerðinni Alphin og var um það bil fimm ára gamalt. Tækið var með tvær stillingar fyrir hleðslu (max og min) og gat hlaðið bæði fyrir 12 volt og 24 volt auk þess að hafa startgjafa. Tækið var stillt á 24 volt og minnstu hleðslu (min);
- að hleðslutækið var haft í einu hólfi trékassa úr furuborðum um 10 til 12 sm háum og taldi eigandi að ágætlega rúmt hafi verið um það. En engar loftrásir voru á hólfinu og hafði það verið þannig frá upphafi. Fleiri hólf voru í kassanum sem voru geymlustaðir fyrir olíufeni, þrýstibrúsa með leysiefnum og sápubrúsa;
- að samkvæmt skýrslu SÍ er nauðsynlegt að hleðslutæki hafi nægjanlega loftkælingu (loftrými) þannig að spennar þeirra og/eða rafbúnaður ofhitni ekki við notkun.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök þess að eldur varð laus hafi verið bilun í hleðslutæki og slæmur frágangur á því um borð.

Nr. 052 / 07 Rúnin ÍS 100

4. Eldur í vélarúmi, dregin til hafnar



Rúnin © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 2346
Smiðaður: Hafnarfirði 1999,
plast
Stærð: 7,5 brl. 8,1 bt.
Mesta lengd: 9,46 m
Skráð lengd: 9,42 m
Breidd: 2,95 m
Dýpt: 1,15 m
Vél: Yanmar 323 kW, 2007
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

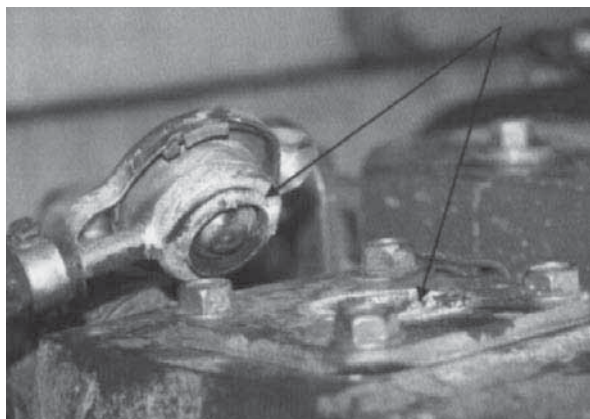
Þann 12. apríl 2007 var Rúnin ÍS 100 á siglingu út af Rit. Veður: SV 8-9 m/s.

Skipverjarnir höfðu verið á línuveiðum og voru á leið til hafnar. Á siglingunni fór brunaviðvörðunarkerfið frá vélarúmi í gang og skipverjar sáu að svartan reyk lagði frá loftinntaki á húsinu yfir mannopi niður í vél bakborðsmegin. Aðalvélin var stöðvuð og við athugun kom í ljós að eldur var laus á vélinni auk þess að hafa náð að læsa sig í plastþil. Skipstjórinn slökkti eldinn með dufthand-slökkvitæki.

Skipverjarnir óskuðu eftir aðstoð og fór Sædís ÍS 67 á staðinn til að draga Rúnin ÍS til hafnar í Bolungarvík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélin var ný og hafði verið sett í bátinn nokkrum dögum áður. Hún hafði verið keyrð í 40 klst. og þetta var þriðja veiðiferðin með hana um borð;
- að smurolíurör að túrbínu reyndist gallað og fór í sundur. Við það ofhitnaði túrbína, bræddi í sundur slöngu á kælivatnskerfi og vélin ofhitnaði;



- að þegar vélin ofhitnaði sprengdi hún af sér kælivatnslokið ásamt umgjörðinni. Auk þess skaut hún af sér frosttappa fremst og efst stjórnborðsmegin (sjá mynd af kælivatnsloki og gatið eftir frosttappann). Úr gatinu eftir frosttappann var greinilegt í umhverfi þess að mjög heitt loft, mettað af smurolíu, hafði úðast út. Skipstjórinn staðfesti að eldurinn hafði verið á þessu svæði þegar hann kom að;
- að vegna ofhitnunarinnar og afleiðingar hennar hitnaði afgastúrbínan mikið og kveikti í vélinni;
- að þegar brunaviðvörðunarkerfið fór í gang hafði skipstjórinn litið á hitamælir fyrir vélina og sýndi hann þá 120° en skömmu áður hafði hann sýnt eðlilegan hita þ.e. 80°. Afgashiti var 380°;
- að siglingahraði var 9 hnútar þegar þetta gerðist;
- að um borð voru 24 línubalar og 2,5 tonn af fiski.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var galli í smurolíuröri að túrbínu.

Nr. 053 / 07 Fossá ÞH 362

5. Eldur í vélarúmi



Fossá © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 2404
Smiðaður: Kína 2000, stál
Stærð: 249,3 brl. 133 bt.
Mesta lengd: 38,89 m
Skráð lengd: 36,32 m
Breidd: 9,4 m
Dýpt: 3,5 m
Vél: Caterpillar 738 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. apríl 2007 var Fossá ÞH 362 að koma til hafnar á Þórshöfn. Veður: Logn

Þegar skipið var að koma til hafnar var vökvakerfi fyrir bógskrúfu ásamt framgírnum sett í gang. Skömmu síðar gerði brunaviðvörðunarkerfi viðvart um að eldur væri í vélarúmi. Vélstjórinn var við niðurganginn í vélarúmið og varð var við bjöllurnar og sá reyk. Hann fór niður í vélarúmið og sá að glussarör hafði farið í sundur. Hann sá einnig þegar eldur kviknaði.

Hann fór upp og lét skipstjórnann vita um ástandið og lét hann stöðva vökvakerfið í brúnni en við það datt þrýstingurinn á glussanum niður. Vélstjórinn náði síðan að slökkva eldinn með dufthandslökkvitæki áður en hann breiddist út. Hann þurfti ítrekað að nota handslökkvitækið þar sem eldurinn blossaði alltaf upp aftur. Engar skemmdir urðu á skipinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að glussi sprautaðist með u.þ.b. 120 bara þrýstingi undir pall og á heita túrbínuna. Glussarörið var sjö ára og í góðu ástandi en það hafði nuddast til í kón vegna titrings á

lögninni með þeim afleiðingum að það gaf sig. Fram kom einnig að önnur glussarör í vélarúminu hreyfðust mikið t.d. við notkun á spílkerfi;

- að eftir atvikið var rörinu skipt út fyrir glussa-slöngu og fyrirhugað að gera það á fleiri stöðum í vélarúminu;
- að vélstjórinn notaði ekki í fyrstu neyðar-öndunartæki sem var í vélarúminu en annar skipverji fór niður og lét hann setja það á sig meðan hann var að berjast við eldinn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að glussarör nuddaðist í sundur vegna titrings á lögninni og olía komst á heita túrbínu.

Nr. 067 / 07 Bjarni Egils ÍS 16

6. Eldur í vélarúmi



Bjarni Egils © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2398
Smíðaður: Hafnarfirði 2000, plast
Stærð: 7,5 brl. 8,3 bt.
Mesta lengd: 9,53 m
Skráð lengd: 9,51 m
Breidd: 2,96 m
Dýpt: 1,11 m
Vél: Volvo Penta 196 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. apríl 2007 var Bjarni Egils ÍS 16 á siglingu út af Vestfjörðum. Veður: NA 5-6 m/s

Skipverjar höfðu verið á línuveiðum út af Hornvík og voru á siglingu til Bolungarvíkur. Eftir að hafa siglt í um 30-60 mínútur fór brunaviðvörðunarkerfið í gang og við athugun sást mikill reykur frá vélarúmi.

Skipstjórinn stöðvaði vélina og opnaði fyrir kol-sýruslökkvitæki sem var aftan á stýrishúsinu og tengt við slökkvikerfi fyrir vélarúmið. Eldurinn slokkaði fljótlega og við skoðun sást að eldur hafði orðið laus í rafmagnsofni ásamt 220 volta rafmagnsstofntöflu eftir að glussi hafði sprautast á búnaðinn.

Skipstjórinn gat gangsett vélina aftur og siglt bátinum til hafnar í Bolungarvík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sprunga hafði komið í plasttappa á síuhúsi við háþrýstikerfi línuspilsins og taldi skipstjóri að tappinn hafi verið öryggisventill á kerfinu. Glussaolía hafði sprautast úr sprungunni á rafmagnsofn og rafmagnsstofntöflu með þeim afleiðingum að eldur kviknaði;



- að síuhúsið var frá því báturinn var smíðaður árið 2000;
- að ekki var verið að nota kerfið þegar eldsins varð vart en nýbúið að slökkva á því.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök þess að eldur varð laus hafi verið sú að tappi í síuhúsi gaf sig og glussa-olía sprautaðist á rafmagnsbúnað.

Nr. 116 / 07 Guðmundur Jensson SH 717

7. Eldur í slipp



Guðmundur Jensson © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1426
 Smíðaður: Stál, Seyðisfirði 1975
 Stærð: 115,3 brl. 190 bt.
 Mesta lengd: 29,65 m
 Skráð lengd: 26,15 m
 Breidd: 5,9 m
 Dýpt: 5,3 m
 Vél: Caterpillar 526 kW, 1987
 Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. ágúst 2007 var Guðmundur Jensson SH 717 við bryggju í Stykkishólmi.

Skipið var í viðgerð og viðgerðaraðili að rafsjóða við nýja neyðarlúgu á skut þegar eldur varð laus í íbúðum í skutrými. Slökkvilið var kallað út og eldurinn slökktur en nokkrar skemmdir urðu á milli þilja.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að brennt hafði verið gat á þilfarið niður í bakborðs kátuklefa. Starfsmaður sagðist hafa lagt asbestdúk yfir timburklæðningar og eldfim einangrandi efni sem eru á milli þilja í kátunni og verið að rafsjóða karm í mannopið:

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki málinu.

KÖFUNARSLYS

Nr. 027 / 07 Köfunarslys á Seltjarnarnesi

1. Kafari flækist í lyftibelg

Fjöldi kafara: 3. Stjórnandi á yfirborði: 1

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma K. Jónssyni og Agnari Erlingssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. febrúar 2007 voru kafarar frá björgunarsveit að æfa notkun á lyftibelg í smábátahöfninni á Seltjarnarnesi. Dýpi: 3 metrar.

Í ráði var að ná upp plastkeri og fóru þrír kafarar niður til að finna það en stjórnandi var uppi og í sambandi við þá um köfunarsíma. Eftir að hafa fundið kerid settu þeir strekkiband um það til að festa lyftibelginn (sjá mynd) og fóru tveir þeirra upp til að sækja hann. Þegar þeir töldu sig hafa



Lyftibelgurinn

fest belginn við kerid, settu þeir loft í hann en við það losnaði hann frá því og skaust hann upp á

yfirborðið með einn kafarann með sér.

Eftir þetta var ákveðið að hætta frekari aðgerðum og vegna lítils dýpis var talið að þessi hraða ferð kafarans upp á yfirborðið hefði ekki haft nein áhrif á hann.

Daginn eftir var kafarinn með mikinn höfuðverk og um kvöldið var farið með hann á slysadeild þar sem hann var settur í afprýstiklefa og við það jafnaði hann sig.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kafarnir voru allir með AGA heilgrímur og köfunarsíma. Þeir voru búnir að vera um það bil 20 mínútur í kafi;
- að strekkibandið losnaði frá kerinu og kræktist í kafarann;
- að kafararnir höfðu ekki unnið með lyftibelg áður og hafði stjórnandinn farið yfir meðhöndlun á honum rétt áður en aðgerðin hófst. Hann kvaðst hafa ítrekað við kafarana í gegnum talsamband að vera sem lengst frá lyftibelgnum þegar lofti væri hleypt á hann frá varalungum þeirra og vera alls ekki fyrir ofan hann né kerid;
- að kafarinn taldi sig hafa fengið næga tilsögn um lyftibelginn og taldi þá hafa staðið rétt að aðgerðinni. Hann taldi þó að betra hefði verið að gera þetta við betri birtuskilyrði og betra skyggni;
- að lyftibelgurinn er af gerðinni „SEAFLEX“ og samkvæmt upplýsingariti frá framleiðanda er kraftur þeirra mjög oft vanmetinn. Þar kemur einnig fram undrun þeirra á hve oft lyftibelgir eru notaðir af vankunnáttu á hegðun þeirra neðansjávar. Við notkun lyftibelgja er fyrsta regla að vera ekki fyrir ofan þá eða undir byrðinni sem er verið að lyfta. Yfirfara á vel allan lyftibúnaðinn áður en aðgerð hefst og meta hversu þung byrðin er sem lyfta á til að ákveða rétt magn af lofti í belginn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins virðist vera vanmat á aðstæðum og slæmur frágangur á strekkibandi.

Nefndin hvetur kafara til að kynna sér mjög vel eiginleika, notkunarreglur og hegðun lyftibelgja neðansjávar fyrir notkun.

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

Nr. 050 / 07 Ísbjörg ÍS 69

1. Leki, vélarvana og dregin til hafnar



Ísbjörg © Guðbjörg Henningsdóttir

Skipaskr.nr. 2151
Smíðaður: Hafnarfirði 1991,
Plast
Stærð: 6,1 brl. 5,8 bt.
Mesta lengd: 8,8 m
Skráð lengd: 7,79 m
Breidd: 3,08 m
Dýpt: 1,54 m
Vél: Cummins 187 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. apríl 2007 var Ísbjörg ÍS 69 á línuveiðum á Ísafjarðardjúpi. Veður: VNV 5-6 m/s, undiralda.

Þegar kúplað var að skrúfu til að kippa á milli bóla heyrðist mikið ískurhljóð úr vélarrúmi og við athugun kom í ljós að talsverður sjór var kominn í vélarrúmið. Mikill leki reyndist vera með stefnislegu og var sjórinn kominn upp á miðja vél. Skipstjórinn kúplaði frá skrúfunni og við það minnkaði lekinn það mikið að lensidælan hafði undan.

Skipverjarnir óskuðu eftir aðstoð og nærstaddur bátur, Valur ÍS 20, tók bátinn í tog áleiðis til hafnar á Ísafirði. Björgunarbáturinn Gunnar Friðriksson tók við Ísbjörgu ÍS síðasta spölinn og kom henni að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að flangsinn sem tengir gírinn við skrúfuöxulinn var skemmdur og öxullinn var því laus í honum. Öxullinn hafði því gengið fram þegar kúplað var inn og áspéttið fylgdi með þannig að leki kom með honum. Þegar kúplað var frá

seig öxullinn aftur, áspéttið féll að og minnkaði lekann;

- að splitti í gegnum miðjan flangsinn og öxullinn hafði brotnað. Tveir boltar sem voru í sæti til hliðar við öxullinn voru mikið skemmdir og höfðu eyðst um ¼ frá upphaflegum sverleika. Flangsinn hafði verið settur í fyrir u.þ.b. tveimur árum. Það var tilgáta að báturinn hefði einhvern tímann fengið í skrúfunu, brotið splittið og þetta síðan verið að losna smám saman;
- að skipstjórinn kvaðst hafa orðið var við smá högg í hvert skipti sem hann kúplaði að skrúfu en hann hafði ekki fengið í skrúfunu á þeim tíma sem hann hafði verið með bátinn.

NEFNDARÁLIT:

Örsök atviksins var sú að splitti í gegnum miðjan flangsinn og öxullinn brotnaði.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að fullkanna ástand ef þeir verða varir við eitthvað óeðlilegt.

Nr. 152 / 07 Kársnes SI 66

2. Leki í vélarrúmi



Kársnes © Emil Ólafsson

Skipaskr.nr. 2298
Smíðaður: Hafnarfirði 1997,
plast
Stærð: 11,1 brl. 11,8 bt.
Mesta lengd: 10,54 m
Skráð lengd: 10,5 m
Breidd: 3,46 m
Dýpt: 1,4 m
Vél: Perkins 156 kW, 1997
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 1. febrúar 2008 Inga Tryggvasyni,
Agnari Erlingssyni, Pálma K. Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. nóvember 2007 lá Kársnes SI 66 við
bryggju í Siglufjarðarhöfn.

Eftirlitsmaður bátsins veitti því athygli að hann hafði
sigið í sjó og þegar að var gáð var mikill austur
í vélarrúminu. Hann kallaði til björgunarsveit sem
dældi austrinum út. Við skoðun kom í ljós að lekið
hafði um tæringargat á púströri vélarinnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að blautpúst er við vélina sem kemur út úr
skutgafl í sjávaryfirborði en vatnslás er innan
við gaflinn. Púströrið var úr ryðfríu stáli og var
komið um 2 mm tæringagat á langsaum rörs-
ins;
- að viðgerðarmaður taldi púströrið vera uppru-
nalegt og miðað við reynslu hans væri líklegt
að þetta myndi bila. Kvaðst hann hafa séð
sambærilega bilun eftir tveggja ára notkun.
En nú væri farið að nota sérstök hitapolin plas-
trör með gúmmibörkum á samsetningum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SKIP SEKKUR

Nr. 106 / 07 Arún ÍS 103

1. Sekkur við bryggju á Suðureyri



Arún © Þorsteinn Tómasson

Skipaskr.nr. 2064
Smíðaður: Hvalvík Færeyjum,
1990 Plast
Stærð: 5,5 brl. 5,9 bt.
Mesta lengd: 8,75 m
Skráð lengd: 8,73 m
Breidd: 2,51 m
Dýpt: 1,24 m
Vél: Cummins 56 kW, 1990
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. ágúst 2007 lá Arún ÍS 103 við bryggju á Suðureyri við Súgandafjörð.

Um morguninn urðu vegfarendur varir við að báturinn var sokkinn við bryggjuna. Arún ÍS var dregin upp í fjöruna, látið falla undan henni og dælt úr henni. Öll siglingatæki, rafmagn og innréttingar voru ónýtar en vélin var skoluð út.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að botnloki fyrir spúldælu (sjá mynd) í vélarúmi hafði tærst í sundur. Eigandi bátsins vissi að fyrri eigandi hafði skipt honum út og taldi hann



geta verið um fjögurra ára gamlan;

- að eigandinn hafði séð til bátsins um það bil klukkustund áður en hann sökk og virtist þá allt vera eðlilegt.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn sökk var tæring í botnloka.

Nr. 146 / 07 Hafrós KE 2

2. Sekkur við bryggju í Sandgerðishöfn



Hafrós © Guðmundur St Valdimarsson

Skipaskr.nr. 1294
Smíðaður: Hafnarfirði 1973. Fura og eik
Stærð: 10,8 brl. 13,9 bt.
Mesta lengd: 11,7 m
Skráð lengd: 11,57 m
Breidd: 3,36 m
Dýpt: 1,27 m
Vél: Ford Mermaid 85 kW, 1989
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi þann 22. ágúst 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. október 2007 var Hafrós KE 2 við bryggju í Sandgerðishöfn. Veður: SA 13 m/s

Báturinn hafði legið í höfninni um tíma og sökk þar skyndilega um morguninn.



Þjörgunarsveit staðarins var fengin til að fleyta honum með belgjum að Norðurbryggju þar sem hann var hífður á land daginn eftir. Myndin sýnir bátinn eftir að hann sökk.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lagnir í vélarúmi voru í slæmu ástandi og talsverður fúi var á byrðing bátsins á báðum síðum. Í ljós kom að fyrir neðan sjólinu var 30 sm löng rífa og 4 sm breið rífa bakborðsmegin og 40-50 sm löng og 1,5 sm breið rífa stjórnbordsmegin vegna fúans;
- að samkvæmt gögnum frá Siglingastofnun var gildistími bolskoðunar frá 27/12/06 til 17/07/07. Haffæriskírteini gildi til 30/09/07.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en ljóst er að báturinn var í miklu hirðuleysi.

Nr. 147 / 07 Á NS 191

3. Sekkur í Vopnafjarðarhöfn



Á © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 7144
Smiðaður: Hafnarfirði 1989,
plast
Stærð: 5,92 brl. 5,29 bt.
Mesta lengd: 8,27 m
Skráð lengd: 7,95 m
Breidd: 2,70 m
Dýpt: 1,47 m
Vél: Yanmar 54 kW, 1988
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 1. febrúar 2008 Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K. Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 30. október 2007 var handfærabáturinn Á NS 191 við bryggju á Vopnafirði. Veður: Logn

Skipverjinn hafði verið í róðri daginn áður og eftir löndun hafði hann skilið við bátinn við löndunar-

bryggjuna við Ásgarð. Þegar skipverjinn kom að bátnum snemma um morguninn var hann sokkinn (sjá mynd) við bryggjuna. Hafði hann dregið með sér á kaf minni bát sem legið hafði utan á honum.



Á sokkin og júllan sem sökk líka. Sjá má slönguna milli bátsins og bryggjunnar. © Jón Sigurðsson

Bátarnir voru hífðir á land og ekki var séð að neinn leki hefði komið að bol Á NS.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vatnsslanga með sírennsli lá út af bryggjunni þar sem bátarnir lágu og ljóst að einhver hefði lagt hana frá sér með fyrrgreindum afleiðingum;
- að þegar skipverjinn lauk við frágang á bátinum kvöldinu áður var verið að nota slönguna við löndun úr öðrum bát við bryggjuna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 161 / 07 Fanney RE 31

4. Sekkur í Stykkishólmshöfn



Fanney © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1053
Smiðaður: Stykkishólmi 1967, eik
Stærð: 36,6 brl. 29 bt.
Mesta lengd: 18,33 m
Skráð lengd: 16,57 m
Breidd: 4,61 m
Dýpt: 2,29 m
Vél: Caterpillar 239 kW, 1983
Fjöldi skipverja:

Gögn:.. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 1. desember 2007 lá Fanney RE 31 við bryggju í Stykkishólmi. Veður: N - NA 15 m/s.

Vaktmaður sem var á ferli á hafnarsvæðinu sagðist ekkert hafa séð óeðlilegt við Fanneyju um kl. 02:00 en þegar hann fór aftur framhjá um kl. 04:00 var báturinn sokkinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að bátum var náð upp voru allar lunningastyttur brotnar niður við þilfar og sýnilegt að flestar höfðu gömul brotsár en allar voru verulega fúnar í brotsvæðinu;
- að eftir að báturinn var þurrausinn var settur í hann mjattlari án flotrofa og dældi hann að staðaldri um tveimur lítrum á mínútu;
- að einn lekastaður fannst upp með afturstefni við stýrisstamma og virtist sá leki vera svipaður og það sem dælt var úr bátum en ekki var hægt að mæla innstreymið;
- að eftirlitsmaður dældi reglulega austri úr bátum eða á þriggja til fjögura daga fresti og síðast hefði hann dælt seint að kvöldi 27. nóvember;
- að báturinn var almennt í lélegu ástandi m.a.

síður gisnar. Botnlokar og sjórör virtust heil;

- að báturinn hafði legið í höfninni á Patreksfirði um langan tíma og verið fluttur til Stykkishólms fyrir rúmu ári.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er lélegt ástand bátsins.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubátar eru ítrekað að sökkva í höfnum og skapa margvíslegar hættur beinir nefndin því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að hafnaryfirvöld fái viðeigandi úrræði til lausnar á þessu vandamáli til að auka öryggi.

Nr. 162 / 07 Brokey BA 336

5. Sekkur í Reykjavíkurhöfn



Brokey © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 0462
Smiðaður: Frederikssund Danmörku 1955 eik
Stærð: 69,8 brl. 65,0 bt.
Mesta lengd: 23,51 m
Skráð lengd: 21,9 m
Breidd: 8,83 m
Dýpt: 2,8 m
Vél: Caterpillar 313 kW, 1970
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 1. desember 2007 var Brokey BA 336 í Reykjavíkurhöfn. Veður: NA / A 10-20 m/s um nóttina en gott veður var þegar hann sökk um kl. 16:00.

Báturinn hafði legið lengi í höfninni án góðrar umhirðu og urðu vegfarendur varir við að hann hafði sokkið.

Myndin sýnir undirbúninginn við að hífa bátinn af

botni. Báturinn sökk við olúbryggjuna og þurfti að færa hann eftir botni að annarri bryggju þar sem hægt var að ná honum upp.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eigandi bátsins sagði að dælt hafi verið austri úr bátnum á tveggja mánaða fresti enda hafi hann lítið lekið;
- að báturinn hafði verið í slipp í eitt og hálft ár en var tekinn niður fyrir um þremur árum og lá hann eftir það í ýmsum leguplássum í höfninni. Að sögn starfsmanna hafnarinnar var dælt úr honum eftir þörfum og hafði hafnarstarfsmaður farið um borð tveimur dögum áður en báturinn sökk. Taldi hann þá ekki ástæðu til að dæla austri;
- að bolskoðun gildi til 6. desember 2007, öxulskoðun gildi til 2. apríl 2007 og botnlokar voru endurnýjaðir 4. apríl 2003. Ekkert rafmagn var á rafkerfinu svo engin tæring hefur verið af þess völdum;
- að um það bil 3 tonn af olíu var í tönkum;
- að fram kom hjá höfninni að lagt hefur verið í verulegan kostnað við að dæla olíu úr bátnum til að kom í veg fyrir olíumengun frá honum. Þá sé fyrirsjáanlegur mun meiri kostnaður þegar báturinn verður tekinn upp og ekki er ljóst hver muni bera þann kostnað. Fram kom að hafnaryfirvöld hafa lítil úrræði við svokölluðum óreiðuskipum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu enda óljóst hvers vegna báturinn sökk þar sem hann liggur enn á hafsbotni.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubátar eru ítrekað að sökkva í höfnum og skapa margvíslegar hættur beinir nefndin því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að hafnaryfirvöld fái viðeigandi úrræði til lausnar á þessu vandamáli til að auka öryggi.

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI

Nr. 021 / 07 Green Explorer

1. Strandar á Reyðarfirði



Green Explorer © Vladimir Knyaz

IMO nr. 8922242
Smiðaður: Hollandi 1991, stál
Stærð: 3.999 BT
Mesta lengd: 109,85 m
Breidd: 16,33 m
Dýpt: 9,4 m
Vél: Deutz
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. febrúar 2007 var Green Explorer að fara frá Reyðarfirði. Veður: Hægviðri.

Um kl. 00:30 þegar skipið var við brottför var stjórn tökum beitt þannig að það seig áfram og strandaði um 44 metra vestur af bryggjunni.

Varðskipið Týr kom á vettvang en skipið losnaði af sjálfsdáðum um kl. 10:30. Kafað var við skipið og engar skemmdir voru sjáanlegar nema nokkrar rispur.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 026 / 07 Dala-Rafn VE 508

2. Strandar



Dala-Rafn © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1664
Smiðaður: Póllandi 1988, stál
Stærð: 113,7 brl. 237,2 bt.
Mesta lengd: 28,9 m
Skráð lengd: 26,53 m
Breidd: 7 m
Dýpt: 5,7 m
Vél: Caterpillar 559 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 10

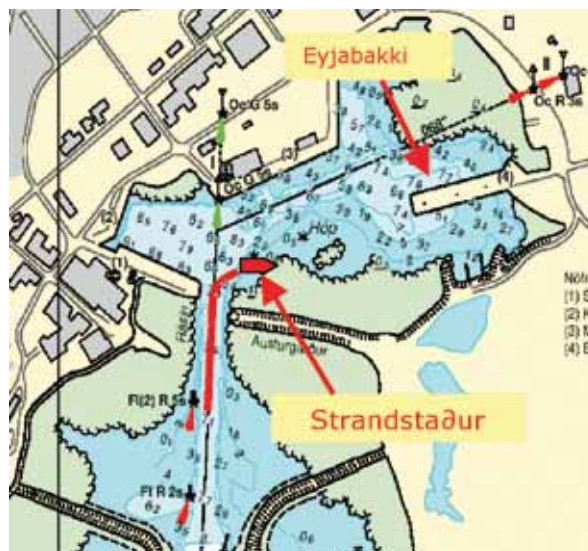
Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. febrúar 2007 var Dala-Rafn VE 508 að koma til Grindavíkur. Veður: NNA 1-3 m/s og gott skyggni.



Kortið sýnir hvar Dala-Rafn VE strandaði.

Þegar skipið var komið inn fyrir Austurgarð var því beygt of snemma til stjórnborða í átt að Eyjabakka en þar var skipinu ætluð lega. Skipstjóri varð þá fljótlega var við að skipið tók niðri og strandaði. Hann náði ekki að losa skipið og óskaði eftir aðstoð.

Þrátt fyrir nokkrar tilraunir hafnarbátsins náðist Dala-Rafn VE ekki út fyrr en björgunarskipið Oddur V. Gíslason kom til aðstoðar og sigldi skipið síðan hjálparlaust að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var að koma til Grindavíkur til viðgerða. Skipstjórinn hafði ekki áður komið með skip til hafnarinnar. Hann hafði fengið upplýsingar hjá hafnaryfirvöldum og verið í sambandi við hafnarvörð um talstöð. Hann kvaðst hafa fengið fyrirmæli um að beygja til stjórnborða strax þegar hann kæmi inn fyrir garðinn sem og hann gerði. Hann kvaðst hafa hitt annan starfsmann hafnarinnar eftir atvikið sem sagðist hafa séð hvað verða vildi og ætlað að kalla til skipsins en talstöð hans reynt rafmagnslaus;
- að skipstjórinn kvaðst einungis hafa hagað siglingunni í samræmi við þær leiðbeiningar sem hann fékk frá starfsmönnum hafnarinnar og ekki talið ástæðu til að draga þær í efa;
- að hafnarstjóri staðfesti að skipstjóri hefði haft samband við hafnarstarfsmann og kynnt sér aðstæður en taldi jafnframt að hann hefði átt að biðja um frekari upplýsingar þar sem hann var óvanur höfninni;
- að í notkun við siglinguna var radar og tvær siglingatölvur. Siglingahraði var 2,5 hnútar þegar skipið strandaði;
- að góð innsiglingamerki eru fyrir þessa siglingu og vel skilgreind í sjókortum;
- að atvikið var ekki tilkynnt hlutaðeigandi aðilum og siglt var úr höfninni aftur án þess að athuga hvort skipið hefði skemmst. Kafað var við skipið til botnskoðunar 2. mars og var ekkert að sjá á botninum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er sú að ekki var siglt eftir merktri siglingaleið.

Nefndin telur einnig að samskipti milli hafnar-yfirvalda og skipsins hafi verið ófullnægjandi.

Nr. 030 / 07 Sóley Sigurjóns GK 200 / Sigurfari GK 138

3. Nærri því árekstur, strand



Sóley Sigurjóns © Guðmundur St Valdimarsson

Skipaskr.nr. 1481
Smíðaður: Ancona Ítalíu 1971, Stál
Stærð: 290,4 brl. 515 bt.
Mesta lengd: 41,72 m
Skráð lengd: 37,78 m
Breidd: 8 m
Dýpt: 6 m
Vél: Deutz 618 kW, 1970
Fjöldi skipverja: 10



Sigurfari © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1743
Smíðaður: Danmörk 1984, stál
Stærð: 134,1 brl. 225 bt.
Mesta lengd: 28,92 m
Skráð lengd: 26,6 m
Breidd: 6,8 m
Dýpt: 5,85 m
Vél: Caterpillar 526 kW, 1994
Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K.Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. mars 2007 var Sóley Sigurjóns GK 200 að koma til hafnar í Sandgerði og Sigurfari GK 138 á útleið. Veður: V 5-7 m/s og fjara.



Skipin mættust óvænt í innsiglingunni um kl. 06:00 og til að forða árekstri var báðum skipunum beitt á fulla ferð afturábak en með þeim afleiðingum að Sóley Sigurjóns GK strandaði í sandfjöru. Sigurfari GK var nærri farinn upp í garðinn.

Björgunarsveit var kölluð út og tókst björgunar-skipinu Verði II að draga skipið á flot.

Skipið var laust um kl. 07:30 og engar skemmdir urðu á því.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að á þessum tíma var enginn hafnarstarfsmaður á vakt. Umferð fiskiskipa um höfnina er þá án sérstakrar stjórnunar og ákveðins verklags;
- að skipstjórar skipanna vissu ekki af hvor öðrum enda sást ekki milli skipanna vegna lágrar sjávarstöðu og hæðar Norðurgarðs;
- að skipstjóri Sigurfara sagði að ef hann hefði vitað af Sóleyju Sigurjóns hefði hann ekki lagt af stað fyrr en eftir að hún hefði verið komin inn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var aðgæsluleysi skipstjórnenda við varhugaverðar aðstæður.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin beinir þeim tilmælum til skipstjóra að nota talstöðvar til að kanna með skipaferðir á siglingaleiðum um hafnir hafi þeir ekki fulla yfirsýn yfir fyrirhugaða siglingaleið.

Þá vill nefndin benda á að í vaxandi mæli hafa skipstjórnendur búið skip sín sjálfvirkum auðkenni-sendum (AIS) sem auðveldar skipstjórnarmönnum að sjá önnur skip með sama búnaði í næsta nágrenni við skipið. Mikið öryggi skapast með notkun þessa tækja þar sem erfitt er að sjá skipa-umferð m.a. vegna hafnarmannvirkja.

Nr. 056 / 07 Þytur SK 008

4. Strandar og sekkur í togi



Þytur © Skip.is

Skipaskr.nr. 2186
Smiðaður: Hafnarfirði 1993,
plast
Stærð: 5,6 brl. 5,8 bt.
Mesta lengd: 9,08 m
Skráð lengd: 8,27 m
Breidd: 2,75 m
Dýpt: 1,25 m
Vél: Cummins 187 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. apríl 2007 var Þytur SK 008 á siglingu til hafnar á Sauðárkróki. Veður: NA 3-5 m/s, undiralda.

Skipverjinn fór frá Sauðárkrók milli kl. 06:00 og 07:00 að morgni 25. apríl til grásleppuveiða norður undir Selnes á Skaga. Um kl. 23:00 um kvöldið hætti hann veiðum og lagði af stað áleiðis til hafnar. Hann sigldi bátum með sjálfstýringu á en var sjálfur við frágang á afla og þrif á þilfari.



Þytur á strandstað © Lögreglan

Þegar báturinn var við Ingveldarstaðahólma breytti skipverjinn stefnu áleiðis til Sauðárkróks.

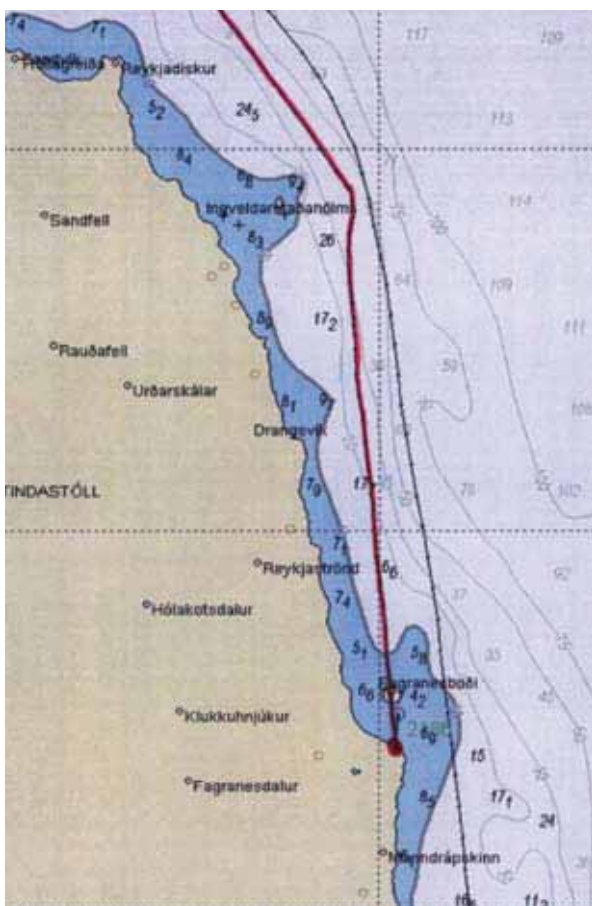
Um kl. 00:07 strandaði þytur SK á Fagranesi á stað, 65° 48.568'N og 19° 39.714' V. Ljóst var að báturinn var talsvert skemmdur og leki kominn að lestinni.

Björgunarsveitir voru kallaðar út. Björgunarskipið Sigurvin frá Siglufirði var sent á staðinn með dælur og var hann kominn til þyts SK um kl. 03:45. Auk þess kom á staðinn björgunarbátur frá björgunarsveit Skagafjarðar o.fl.

Um kl. 04:50 þegar búið var að setja netabelgi í lestina, þetta í öll göt og taka ýmis verðmæti frá borði var þytur SK dreginn af strandstað. Við það lenti hann óvænt á klöpp og skemmdist meira. Mikill leki kom að vélarúminu og sökk hann að mestu fljótlega. Þytur SK var síðan dreginn marandi í kafi til Sauðárkróks og var komið með hann þangað um kl. 07:00, þar sem hann var hífður á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipverjans var hann að vinna á þilfarinu þegar vélin stöðvaðist. Þegar hann



fór fram í til að setja hana í gang aftur sá hann að hann var ekki á réttri leið. Hann setti vélina í gang og reyndi að bakka en þá heyrði hann skruðninga og taldi að eitthvað hefði farið í skrúfunu. Bátinn hefði síðan rekið í strand;

- að samkvæmt ferilskráningu úr STK kerfi var stefnu breytt við Ingveldarstaðahólma kl. 23:43 úr 144° í 175°. Meðalsiglingahraði var um það bil 9 hnútar. Samkvæmt STK kerfinu kom ferilskráning frá bátnum kl. 00:07:01 með stefnuna 172,3° og hraða milli merkja 8,9 hnútar. Ljóst er á skráningunni að báturinn hefur stöðvast fljótlega eftir merkið því kl. 00:8:31 (1,5 mín seinna) gefur ferilskráning til kynna að hann hreyfðist 0,2 hnúta í 249° og því orðinn nær ferðlaus;
- að samkvæmt ferilskráningu á korti (sjá mynd) hefur stefna bátsins verið yfir Fagranesboða og upp í Fagranes frá stefnubreytingu kl. 23:43;
- að á siglingunni voru um borð og í gangi siglingatölva ásamt dýptarmæli. Í dýptarmælinum var hljóðaðvörunkerfi sem var að gefa frá sér hljóðmerki á siglingunni. Að sögn skipverjans taldi hann það ekki óeðlilegt á þessari siglingaleið þar sem dýpisaðvörunkerfið var stillt á 4 faðma (7,4 m) og minnsta dýpi yfir Fagranesboða og grynningarnar austur og norður af nesinu væru um 2 faðmar;
- að ekki var vitað um klöppina sem báturinn steytti á þegar verið var að draga hann af strandstað;
- að bútur af 12 til 14 mm tógi (ca 3 vafningar) var í skrúfunni ásamt netariðli sem virtist vera nýtilkomið;
- að skipverjinn var búinn að vaka í 18-19 klst.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er aðgæsluleysi við siglinguna og eðlilegri siglingavakt ábótavant.

Nr. 072 / 07 Kristján BA 176

Nr. 079 / 07 Fagurey HF 21

5. Tók niðri og dreginn til hafnar



Kristján © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 6787
 Smíðaður: Flateyri 1982, plast
 Stærð: 4,9 brl. 4,2 bt.
 Mesta lengd: 7,95 m
 Skráð lengd: 7,86 m
 Breidd: 2,18 m
 Dýpt: 1,54 m
 Vél: Volvo Penta 133 kW,
 2003
 Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. maí 2007 var Kristján BA 176 á siglingu út frá Hafnarfirði. Veður: Logn.

Þegar báturinn var út af Álfanesströnd tók hann niðri og skrúfan hætti að virka. Skipverjar settu út dreka og óskuðu eftir aðstoð. Björgunarbáturinn Fiskaklettur fór á staðinn og tók bátinn í tog til Hafnarfjarðar. Í ljós kom að hældrifið var brotið frá gaflinum og hékk á hjöruliðnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátnum var siglt á milli Æðarskersbauju og rauðu baujunnar (innstu) inn á grunnsævi í vikinni út af Garðakirkju. Hann tók niðri á grynningunum við Rifshaus;
- að skipstjórinn kvaðst hafa siglt á milli tveggja rauðra bauja til að stytta sér leið og lent inn á grynningum. Um borð í bátnum var sjókort en það var ekki notað þar sem siglingaleiðin var ekki ákveðin;
- að siglingatölva (plotter) og dýptarmælir voru í gangi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök strandsins vera þá að skipstjóri sýndi óvarkámi við siglingu bátsins um grunnsævi.

6. Strandar við Grindavík



Fagurey © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1499
 Smíðaður: Akureyri 1977, Eik
 Stærð: 28,8 brl. 27 bt.
 Mesta lengd: 17,47 m
 Skráð lengd: 15,74 m
 Breidd: 4,3 m
 Dýpt: 2,08 m
 Vél: Volvo Penta 220 kW,
 1989
 Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. júní 2007 var Fagurey HF 21 á siglingu í Grindavíkurhöfn. Veður: SA 6 m/sek.

Þegar komið var inn fyrir Austurgarðinn var beygt til stjórnborða og strandaði báturinn á grynningum innan við garðinn. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð þar sem hann taldi sig ekki þekkja aðstæður og kom björgunarskipið Oddur V. Gíslason og dró Fagurey HF á flot aftur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn sagðist hafa kynnt sér hafnar-kortið áður en hann hélt inn í höfnina en eftir á að hyggja taldi hann sig ekki hafa skoðað það nægjanlega vel og hann hafi ekki tekið eftir siglingamerkjum í höfninni;
- að þetta var í fyrsta skipti sem skipstjóri tók höfn, sem skipstjóri, en hann hafði komið inn í Grindavíkurhöfn sem háseti;
- að lítil glussi var á stýrinu og brást það seint við þegar hann áttaði sig á því að hann hafði beygt of snemma eftir að hann kom inn fyrir Austurgarðinn;
- að botn Fagurey HF var ekki skoðaður eftir strandið;
- að hvorki siglingayfirvöldum né skoðunarstofu var tilkynnt um óhappið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var þekkingarleysi skipstjóra á siglingaleiðum innan hafnarinnar.

Nr. 082 / 07 Sygyn, skúta

7. Strandar á Skerjafirði



Skúta sömu gerðar

Skipaskr.nr. 9837
Smíðaður: gerð
Stærð: 3,85 brl. 5,28 bt.
Mesta lengd: 7,92 m
Skráð lengd: 7,90 m
Breidd: 2,73 m
Dýpt: 0,96 m
Vél: utanborðs hjálparmótor
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K. Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. júní 2007 var seglskútan Sygyn á siglingu á Skerjafirði. Veður: NV 3 m/s.

Um borð voru fjórir nemar í siglingum ásamt kennara sem jafnframt var skipstjóri. Var einn nemanna við stýrið og var honum var ætlað að sigla skútunni til suðvesturs og fyrir austan miðið „Keilir yfir Bessastaði“. Á siglingunni kom vindhviða sem bar skútuna vestur fyrir miðið og strandaði hún á flesjum sem ganga austur af Hólma. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var björgunarbáturinn Gróa Pétursdóttir send til skútunnar til að draga hana á flot og síðan til Kópavogs.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn/kennarinn kvaðst hafa brýnt fyrir nemandanum hvernig hann ætti að haga siglingunni. Skipstjórinn sagði einnig að hann hefði átt að hafa betra eftirlit með því sem fram fór.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 093 / 07 Stacy

8. Strandar við Akranes



Stacy dregin til hafnar © Skessuhorn

Skipaskr.nr. Skráður í USA
Smíðaður: USA, plast
Mesta lengd: 8,85 m
Skráð lengd:
Breidd: 3 m
Dýpt:
Vél: Ford Mercruiser bensín 300
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. júlí 2007 var skemmtibáturinn Stacy á siglingu við Akranes. Veður: Hægviðri



Bátsverjar höfðu lagt úr höfn á Akranesi en eftir um það bil 5 mínútna siglingu kom högg á bátinn og vélin fór á yfirsúning. Vélin var stöðvuð en bátinn rak í átt að Suðurflös og strandaði þar um kl. 00:30 út af Breið.

Bátsverjar óskuðu eftir aðstoð og náðu björgunar-

sveitarmenn að bjarga öllum skipverjum frá borði. Þeir voru fluttir með björgunarbátum Margréti frá Akranesi í land.

Um kl. 12:00 hafði báturinn verið þéttur og var dreginn af strandstað og síðan til hafnar á Akranesi þar sem hann var tekinn á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátsformaðurinn taldi að ganghraði bátsins hafi verið u.þ.b. 20 hnútar þegar eitthvað rekald hafi farið í skrúfunu og brotið hana. Hann taldi sig hafa verið á öruggri siglingaleið og dýptarmælir sýnt 11,2 metra dýpi. Ekki fengust upplýsingar um siglda stefnu né hvað langur tími leið frá aflmissi þar til báturinn strandaði;
- að bátsformaðurinn kvaðst hafa skoðað sjókort af siglingaleiðinni sem var um borð og fengið upplýsingar áður en farið var úr höfn. Hann hafði ekki sett áætlaða siglingu út í kortið;
- að önnur siglingartæki um borð voru GPS-tæki án innbyggðs sjókorts og áttaviti;
- að báturinn er búinn vinkildrifi aftur úr skutgafli. Við skoðun kom í ljós ákoma á hælum að framanverðu og skrúfan hafði farið af öxlinum. Til að koma í veg fyrir tjón á öxli og drifi er skrúfan með öryggiskúplingu þannig að hún losnar af við harkalega ákomu;
- að einungis tveir þeirra sem um borð voru fóru í björgunarvesti en að sögn eigenda voru einhver björgunarvesti, blautbúningur og tveir þurrbúningar um borð;
- að fram kom að mikill ótti hefði gripið um sig meðal nokkurra þeirra sem um borð voru;
- að um borð voru tiltæk tvö akkeri ásamt keðjum og tógum. Fram kom að ástandið sem skapaðist um borð hefði haft áhrif á að þau voru ekki notuð.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga treystir nefndin sér ekki til að álykta um orsök óhappsins en gerir athugasemdir við stjórnun og ófagleg vinnubrögð.

Nr. 095 / 07 Hítará MB 8

9. Strandar á Rifi



Hítará © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1796
Smíðaður: Akureyri 1987, Plast
Stærð: 4,7 brl. 4,8 bt.
Mesta lengd: 8,05 m
Skráð lengd: 7,83 m
Breidd: 2,54 m
Dýpt: 0,88 m
Vél: Volvo Penta 38 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. júlí 2007 var Hítará MB 8 á siglingu inn til Rifshafnar. Veður: A 5 m/s.



Skipverjinn ætlaði að sigla laust fyrir austan Norðurgarðinn og hafði minnkað ferð. Þegar hann var um 20 metra frá honum strandaði báturinn. Ekki tókst að losa bátinn og óskaði skipverjinn eftir aðstoð. Björgunarskipið Björg var send til að draga Hítará MB á flot en eftir það gat báturinn siglt fyrir eigin vélarafli að bryggju. Hugsanlegar skemmdir voru ekki kannaðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ein klukkustund var í fjörliggjanda en

skipverjinn taldi sig vera koma inn á flóði. Hann kvaðst hafa gert mistök við lestur á flóðtöflu. Fram kom að þessi siglingaleið væri í lagi á flóði og að hálfköllu;

- að skipverjinn kvaðst oft hafa siglt þarna um áður en hann þekkti ekki landmið sem heimamenn nota;
- að skipverjinn taldi ekki ástæðu til að skoða mögulegar skemmdir enda hefðu aðstæður ekki gefið tilefni til þess. Atvikið var ekki tilkynnt hlutaðeigandi aðilum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er að ekki var sigld hefðbundin siglingaleið inn til hafnarinnar.

Nr. 100 / 07 Pétur Konn GK 236

10. Strandar í Rekavík, stjórnandi sofnar



Pétur Konn © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 7165
Smiðaður: Póllandi 1989, Plast
Stærð: 7,7 brl. 7,0 bt.
Mesta lengd: 8,99 m
Skráð lengd: 8,89 m
Breidd: 2,86 m
Dýpt: 1,62 m
Vél: Lister 88 kW, 1994
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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. júlí 2007 var Pétur Konn GK 236 á siglingu til Bolungarvíkur. Veður: N andvari

Báturinn fór frá Bolungarvík um kl. 04:00 að morgni 21. júlí til handfæraveiða á Hornbanka. Skipverjinn var að veiðum til miðnættis en lagði sig þá og svaf til 07:00 um morguninn. Hann var síðan við veiðar allan daginn og lagði af stað til Bolungarvíkur um kvöldið. Á leiðinni varð

hann var við fisk á Gullkistunni og var við veiðar þar fram yfir miðnætti þegar hann hélt til hafnar. Þegar komið var fyrir Kögur taldi skipverjinn að hann hefði sett stefnu fyrir Straumnes en um það bil hálfri klst. eða kl. 05:10 strandaði báturinn undir Skorum yst í Rekavík.

Skipverjinn kallaði á strandstöð á VHF rás 16 en náði aðeins sambandi við Kristján ÍS 816 sem kom hjálparbeiðninni áfram. Kristján ÍS kom skömmu síðar á strandstað en kom ekki taug til Péturs Konn GK vegna grynninga. Björgunarskipið Gunnar Friðriksson frá Ísafirði var sent til aðstoðar auk harðbotna björgunarbátsins Gísla Hjartar. Lekki var þá kominn að Péttri Konn GK en eftir að dælt hafði verið úr honum og afla fleygt í sjóinn til að létta hann náðist Pétur Konn GK fljótlega á flot. Hann var síðan dreginn til Bolungarvíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn kvaðst hafa verið vel hvíldur þegar hann hélt á sjó;
- að skipverjinn hafði verið við veiðar og á siglingu um 22 klukkustundir þegar báturinn strandaði;
- að skipverjinn kvaðst hafa sofnað á siglingunni og vaknað við strandið;
- að engin ratsjá var í bátinum en dýptarmælir var í gangi en hafði ekki dýpisaðvörun. Einnig var í bátinum MacSea GPS leiðsögukerfi en aðvörunarbúnaður í því hafði ekki verið gerður virkur;
- að siglt var á 6 hnútum og kvaðst skipverjinn hafa sett stefnu um eina sml út af Straumnesi. Hann mundi ekki hver sú stefna var en samkvæmt sjó korti átti hún að vera 251°;
- að samkvæmt ferilskráningu úr STK kerfinu var haldinn meðalhraði 6,8 hnútar og haldin meðalstefna 235° en samkvæmt henni leiðir hún bátinn beint í fjöruna undir Skorum utarlega í Rekavík þar sem hann strandaði;
- að flóð var á Ísafirði kl. 01:57 og því útfall og við þær aðstæður hafði straumur því ekki áhrif á stýrða stefnu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn strandaði var að stjórnandi hans sofnaði.

Nefndin vekur athygli á því að ekki var farið eftir ákvæðum reglugerðar nr. 975/2004 um vinnu- og hvíldartíma skipverja á íslenskum fiskiskipum.

Nr. 101 / 07 Begga GK 717

11. Strandar í Vækilvík

Begga © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 7096
Smiðaður: Hafnarfirði 1988, plast
Stærð: 10,3 brl. 12,1 bt.
Mesta lengd: 11,01 m
Skráð lengd: 10,98 m
Breidd: 3,23 m
Dýpt: 1,55 m
Vél: Iveco 185 kW, 1996
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 23. júlí 2007 var Begga GK 717 á siglingu í Húnaflóa. Veður: Logn



Begga á strandstað

Skipverjinn fór um nóttina frá Skagaströnd til veiða á Hofstaðagrunni en hélt til hafnar aftur til að sækja meiri olíu til að fara á dýpri mið. Hann setti stefnu fyrir Spákonufellshöfða en um kl.

07:00 strandaði báturinn í Vækilvík.

Skipverjinn náði ekki sambandi við strandstöð í VHF talstöð og fór fótgangandi til Skagastrandar þar sem hann lét Vaktstöð siglinga vita um atvikið.

Björgunarsveit sendi björgunarbáta á vettvang og eftir skoðun var ákveðið að draga Beggu GK á flot á flóði. Þegar hún var komin á flot kom í ljós að leki var um rifu inn í lúkar og var hún því hífð strax á land við komu til hafnar.

Báturinn reyndist nokkuð skemmdur, sprunga var inn í lúkar, stýrið brotið af og skrúfa ónýt. Skipverjinn slasaðist nokkuð við atvikið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn hafði sofnað við stjórn bátsins. Hann kvaðst hafa vaknað þegar báturinn tók fyrst niðri og gripið í stýrið í stað olíugjafarinnar;
- að skipverjinn kvaðst hafa sofið um fjóra tíma áður en hann fór á sjó;
- að báturinn var á 11 hnúta ferð þegar hann strandaði;
- að samkvæmt ferilsskrá úr STK kerfi var meðal siglingastefna síðustu 5 mínúturnar fyrir strandið 145° en 20 mínútum fyrir það var hún 153°;
- að annar skipstjóri kvaðst hafa orðið var við segultruflanir við siglingu frá höfninni en ekki að henni;



Ferilsskráning úr STK kerfi

- að segultruflun er skráð í sjókort nr. 51 sem er um 3 sml vestur af Spákonufellshöfða (sjá mynd). Þessi segultruflun kemur ekki fyrir í sjókort nr. 53;
- að þegar báturinn strandaði var útfall og fallastraumur norður með ströndinni;
- að enginn radar er í bátnum. Skipverjinn kvaðst hafa haft dýptarmælir í gangi með aðvörun stillta á 5 faðma. Hann sagði að hún hefði ekki virkað sem skyldi.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 103 / 07 Hópsnes GK 77

12. Tók niðri, leki



Skipaskr.nr. 2673
Smíðaður: Hafnarfirði 2006, plast
Stærð: 11,96 brl. 14,91 bt.
Mesta lengd: 12,69 m
Skráð lengd: 11,37 m
Breidd: 3,72 m Dýpt: 1,51 m
Vél: Cummins 302 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 3

Hópsnes © Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgangi á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. júlí 2007 var Hópsnes GK 77 á siglingu til hafnar á Skagatrönd. Veður: S andvari.

Skipverjar voru að koma af línuveiðum utarlega á Húnaflóa og báturinn tók niðri þegar skammt var til hafnar á Skagatrönd. Við athugun kom í ljós að leki var kominn að vélarúmi og vélin stöðvaðist nokkru seinna. Skipverjarnir óskuðu eftir aðstoð og var björgunarskipið Húnabjörg send til að draga bátinn til hafnar þar sem hann var strax tekinn á land.

Skemmdir urðu á byrðingnum og var brotið inn í olútank. Reyndist fæðidæla hafa tekið sjó inn á grófsíu en við það lokaðist fyrir olústreymið inn á vélina og hún stöðvaðist.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn kvaðst hafa sofnað við stjórnina þegar um 10 sjómílur voru eftir til hafnarinnar og vaknað við högginn þegar báturinn tók niðri. Hann kvaðst hafa vakað í um 40-50 klst. með nokkrum stuttum blundum. Fram kom einnig að skipverjar voru einum færri en vanalega í þessari ferð og hvíldartími því minni en vanalega. Skipverjarnir voru í þrettánda róðri samfleytt og voru allir mjög þreyttir;
- að siglingahraði var um 10 hnútar og siglt var með sjálfstýringu;
- að skipstjórinn kvaðst hafa reynt að stilla inn vökustaur en ekki fundið kóða sem þurfti að hafa til þess. Fram kom að handbók með umræddum upplýsingum er á ensku;
- að viðvarandi bilun í rafkerfi gerði það að verkum að ekki var hægt að treysta á að bæði ratsjá og dýptarmælir gætu verið samtímis í gangi. Dýptarmælir var í gangi en dýptaraðvörun í honum var ekki höfð virk;
- að ratsjá var ekki í gangi en hún var búin fjarlægðaraðvörun;
- að legufæri voru tiltæk um borð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn tók niðri var að stjórnandi bátsins sofnaði á vaktinni.

Nefndin vekur athygli á því að ekki var farið eftir ákvæðum reglugerðar nr. 975/2004 um vinnu- og hvíldartíma skipverja á íslenskum fiskiskipum.

Nefndin átelur skipstjóra fyrir að hafa ekki látið framkvæma viðgerð á rafkerfi bátsins þannig að þau nauðsynlegu siglingatæki sem skipið var búíð gætu verið notuð samtímis.

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

Nr. 108 / 07 Aldan ÍS 47

13. Strandar í Skutulsfirði



Aldan

Skipaskr.nr. 1968
Smíðaður: Noregi 1987, Stál
Stærð: 59,7 brl. 59,0 bt.
Mesta lengd: 19,47 m
Skráð lengd: 18,4 m
Breidd: 5,57 m
Dýpt: 3,34 m
Vél: Scania 280 kW, 1995
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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. ágúst 2007 var Aldan ÍS 47 á siglingu inn Skutulsfjörð til hafnar á Ísafirði. Veður: Logn.

Þegar báturinn var kominn inn fyrir Arnarnesið setti skipstjórinn stefnu á Brjótinn og fór niður í lúkar til að vekja aðra skipverja. Skömmu seinna varð skipstjórinn var við eitthvað óeðlilegt og fór upp í stýrishús. Hann sló af ferð en báturinn strandaði á grynningum.

Ekki tókst að ná bátnum af strandstað þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir. Skipverjar forfærðu afla fram í lestinni og köstuðu um einu og hálfu tonni hans fyrir borð til að breyta stafnhalla. Eftir það náðist báturinn á flot fyrir eigin vélarafli og var siglt til hafnar þar sem skemmdir voru skoðaðar. Minniháttar ákoma reyndist á kili aftur við hæl.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sjálfstýringin er af Furuno gerð og tengd GPS kerfi. Skipstjórinn sagðist hafa breytt stefnu með „follow up“ aðgerð í stýringunni en taldi hugsanlegt að hann hefði ekki sett stefnuna inn að fullu né kvittað fyrir hana;
- að skipstjóri sagði að sjálfstýringin hafi verið

nýleg og í góðu lagi fyrir og eftir atvikið;

- að dýptarmælir var í gangi en dýpisaðvörðun var ekki höfð virk. Ratsjá var ekki í gangi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var aðgæsluleysi skipstjóra.

Nr. 123 / 07 Þjótandi SU 18

14. Strandar, leki og dreginn í land



Þjótandi © Lögreglan

Skipaskr.nr. 6508
Smíðaður: Hafnarfirði 1982, plast
Stærð: 2,30 brl. 2,21 bt.
Mesta lengd: 6,25 m
Skráð lengd: 6,17 m
Breidd: 1,88 m
Dýpt: 1,05 m
Vél: Volvo Penta
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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 16. september 2007 var Þjótandi SU 18 á siglingu í Ísafjarðardjúpi. Veður: SA 3-4 m/s

Bátsverjar voru á sjóstangaveiðum og á siglingu á lítilli ferð á milli veiðisvæða þegar þeir strönduðu á Vatnsfjarðarklökkum skammt norður af Vatnsfjarðarnesi. Fljótlega varð vart við leka sem dælur höfðu ekki undan og hringdi þá skipstjóri eftir aðstoð. Hann lét kasta dreka fram af bátnum til að tryggja að báturinn rynni ekki út af skerinu og sykki. Skipstjóri lét sjósetja gúmmíbátinn og þegar nokkur austur var kominn í Þjótanda SU yfirgáfu bátsverjar hann, fóru í gúmmíþjörgunarbátinn og biðu eftir aðstoð.

Bátur frá Reykjanesi var fyrstur á staðinn og ferjaði bátsverjana inn í Reykjanes. Þjörgunarskipið Gunnar Friðriksson dró Þjótanda af skerinu þar sem hann sökk og var hann dreginn marandi í kafi til hafnar á Ísafirði og hífður á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa stuðst við rafrænt kort (G Chart) í GPS- Garmin og taldi sig ekki vera á hættusvæði enda langt frá skerjunum norður af Vatnsfjarðarnesi. Hann taldi sig hafi verið á miðjum firðinum;
- að ekkert pappírskort var í bátnum til staðsetningar;
- að skipstjóri taldi sig hafa tekið eftir því þegar báturinn lá við bryggju á Arngerðareyri að staðsetning í rafræna kortinu hafi verið upp í landinu;
- að dýptarmælir var í gangi og dýpisaðvörun virk á 5 metra dýpi en þegar aðvörun lét vita sagðist skipstjóri rétt hafa haft ráðrúm til að slá af ferðinni;
- að talstöð var í bátnum en hún var ekki notuð og enginn radar var í honum;
- að skipstjóri hafði 30 tonna skipstjórarréttindi;
- að skipstjóri taldi að siglingahraði hafi verið 6 hnútar;
- að björgunarbúnaður var 8 manna gúmmibátur og björgunarvesti fyrir alla ásamt 2 flotvinnubúningum en tveir bátsverja voru klæddir þeim.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var óvarkárni skipstjóra að byggja siglinguna eingöngu á rafrænu korti sem hann hafði ekki áður fullvissað sig á að væri rétt upp dregið eða staðsett.

Nr. 127 / 07 Ella HF 22

15. Strandar við Álftanes



Ella © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 7005
Smiðaður: Hafnarfirði 1983, plast
Stærð: 3,9 brl. 3 bt.
Mesta lengd: 7,42 m
Skráð lengd: 6,72 m
Breidd: 2,16 m
Dýpt: 1,42 m
Vél: SABB 22 kW, 1989
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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 19. september 2007 var Ella HF 22 á siglingu vestur af Álftanesi. Veður: N 3 m/s, lítilsháttar rigning.

Skipstjóri ákvað að sigla aðeins út fyrir höfnina á meðan verið var að lensa út rigningarvatni. Á siglingunni strandaði báturinn um kl. 21:15 við Hrakhólma suður af Melshöfða á Álftanesi á stað, 64°05.714N og 022°02.712V (sjá kort með ferilskráningu úr STK kerfi) og óskuðu bátsverjar eftir aðstoð. Björgunarbátar voru sendir á staðinn og tókst að ná bátsverjunum en báturinn var skilinn eftir á strandstað.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagði að siglingakort af svæðinu hafi verið um borð en hann hafi ekki lagt niður fyrir sig fyrirhugaða siglingu áður en haldið var úr höfn. En á siglingunni hafi hann stuðst við rafrænt kort í öðru GPS tækinu sem var um borð og ekki fundist hann fara of nálægt landi;
- að skipstjóri taldi rafræna kortið hafa verið rétt og sýnt rétta staðsetningu þar sem hann hafi áður notað það þegar hann fór um höfnina;
- að fram kom hjá skipstjóra að vélin stöðvaðist tvisvar á siglingunni án sýnilegra skýringa en nokkur austur var í bátnum. Þegar báturinn var kominn á land kom í ljós að tóg var í skrúfunni;
- að samkvæmt ferilskráningu úr STK kerfinu var siglingaleið bátsins víðast mjög grunnt. Má ætla að há sjávarstaða hafi forðað því að

báturinn hafi ekki strandað mun fyrir;

- að háflóð var í Reykjavík kl. 23:23 og strandaði báturinn því rúmum tveimur tímum fyrir flóð;
- að samkvæmt upplýsingum frá lögskráningu Siglingastofnunnar var skipstjórinn ekki með skráð skipstjórnaréttindi. Hann kvaðst sjálfur hafa lokið námi til 30 tonna skipstjórnaréttinda.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var sú að siglt var utan siglingaleiðar.

Nr. 134 / 07 Þinganes SF 25

16. Strandar á Hornafirði



Skipaskr.nr. 2040
Smiðaður: Portúgal 1991, stál
Stærð: 161,6 brl. 262 bt.
Mesta lengd: 25,96 m
Skráð lengd: 25,14 m
Breidd: 7,9 m
Dýpt: 6,2 m
Vél: Deutz 735 kW, 1991
Fjöldi skipverja: 8

Þinganes © Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS.
Skipsdagbók.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 1. október 2007 var Þinganes SF 25 að koma til hafnar á Hornafirði. Veður: SA 4-5 m/s, rigning

Á siglingunni um kl. 07:15 strandaði skipið norðan Hells og óskuðu skipverjar eftir aðstoð. Hafnsögubáturinn Björn lóðs var sendur til aðstoðar og gat hann ýtt skipinu á flot um það bil tveimur tímum eftir strandið. Um var að ræða sandbotn þar sem skipið strandaði og ekki talið að skemmdir hefðu orðið á skipinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að háflóð var inn í höfninni kl. 08:51 en utan Hvanneyjar kl. 07:34. Af þeim sökum var nokkuð hart innfall eða um 3–4 hnútar þegar beygt var fyrir Helli að mati skipstjóra;
- að yfirstýrimaðurinn var við stjórn skipsins en hann hafði verið á því í tæp tvö ár bæði sem yfirstýrimaður og skipstjóri um nokkurn tíma;
- að hann hafði aðeins siglt skipinu til hafnarinnar á liggjanda fram til þessa og því ekki tekist á við siglingu þarna í straumi eins og var í þetta sinn;
- að yfirstýrimaðurinn sagðist ekki hafa reynslu til að sigla í straumi á þessu svæði en skipstjórinn hafði lýst fyrir honum siglingu við svipaðar aðstæður;
- að yfirstýrimaður sagðist hafa siglt með minnk- aðri ferð, 60% skurð, (en 70% er full ferð) og taldi hann að orsök þess að skipið bar af leið hefði verið að hann beygði ekki nógu snemma til að ná skipinu í leiðarmerkin;
- að mesta djúprista skipsins var 5,20 m í hæl og því lítið svigrúm að víkja úr dýpsta ál rennunnar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var óaðgæsla sem líklega hefur stafað af ókunnugleik á aðstæðum.

Nr. 157 / 07 Axel

17. Tekur niðri, leki



IMO.nr. 8800133
Fánaríki: Isle of Man
Smiðaður: Danmörku 1989, stál
Stærð: 2469 GT DWT 3223 mt
Mesta lengd: 87,05 m
Breidd: 14,50 m
Vél: ME MAK 8MU 453 C,
2400kW árg 1989
Fjöldi skipverja: 10

Axel © Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrslur. Endurrit úr sjóprófum.
Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. nóvember 2007 var frystiflutningaskipið Axel að fara frá Hornafirði á leiðis til Póllands með frystar sjávarafurðir. Meðaldjúprista var 5,6 metrar. Veður: 1-2 m/s og SV alda um 2 metrar. Flóð var um kl. 08:00.

Axel hafði komið til Hornafjarðar 25. nóvember frá Vestmannaeyjum til að lesta frosnar sjávarafurðir og var í ráði að fara þaðan á seinna flóði daginn eftir en það tókst ekki. Ákveðið var að fara á næsta flóði sem var morguninn eftir.

Hafnsögumaður kom um borð um kl. 07:30 um morguninn og vegna aðstæðna fyrir utan ósinn lagði hann til við skipstjórann að hann færi frá borði við Hvanney. Skipstjórinn samþykkti það.

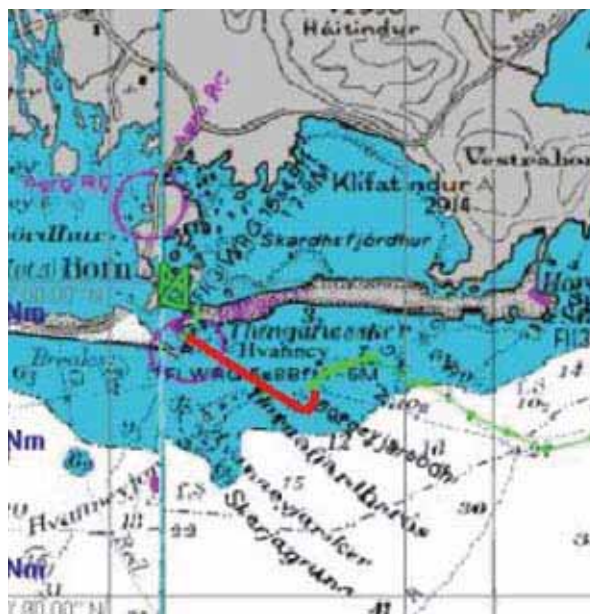


Axel vélarvana

Um kl. 08:10 þegar Axel var við Hvanney fór hafnsögumaður frá borði og um kl. 08:20 strandaði skipið á Borgeyjarboða, á stað 64°12.930N og 15°07.800V. Tíminn er samkvæmt skráningu um borð í Axel.

Skipstjórinn setti á fulla ferð afturábak og tókst að losa skipið af skerinu ekki síst með aðstoð öldugangs við skerið. Eftir það var aðalvél stöðvuð og skemmdir athugaðar. Í ljós kom strax að leki kom að bógskrúfurými. Fyrimæli voru gefin um að áhöfnin færi í flotbjörgunarbúninga og mætti á öryggisstöð.

Kortið sýnir ferilskráningu úr AIS kerfi Siglingastofnunar Íslands. Eins og sjá má er stefnan sett við ósinn á Borgeyjarboða.



Kortið er tekið úr AIS kerfi hjá Siglingastofnun Íslands og sýnir siglingaleið Axels frá Hvanney að Borgeyjarboða

BJÖRGUNARFERLIÐ:

Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var dráttarbátinn um Birni lóðs sem var með hafnsögumanninn um borð snúið til skipsins ásamt því að björgunarskipið Ingibjörg með sjö manna áhöfn var sent af stað.

Þegar bátarnir komu að Axel kl. 08:46 var skipið laust af skerinu en vélarvana á reki og ytri aðstæður s.s. veður gott. Varðskipið Týr var kallað út og reyndist það geta verið á staðnum um kl. 13:00.

Tveir björgunarsveitarmenn frá b/s Ingibjörgu fóru með dælu yfir í d/b Björn lóðs og þaðan um borð í Axel. Ljóst var að ef skipið ætti að fara inn til Hornafjarðar aftur yrði það að gerast strax en þar sem aðalvélina var ekki virk og ekki á færi dráttarbátsins að draga það inn var það ekki mögulegt. Björgunarsveit í landi gerði tilbúna olúgirðingu og fleiri dælur sem b/s Ingibjörg sótti til að hafa til reiðu ef á þyrfti að halda.

Taug var sett í skipið frá d/b Birni lóðs þegar það var statt aðeins um 0,58 sml. frá fjöru eða á stað, 64°13.819N og 015°04.291V og dýpi

10-11 metrar. Dráttarbatnum tókst að draga Axel frá landi.



Börn lóðs (efri) og Ingibjörg © Hilmar Snorrason

Um kl. 10:00 eða u.þ.b. 20 mín. eftir að Axel var tekinn í tog var aðalvélin gangsett aftur og skipið gert klárt til að sigla fyrir eigin vélarafl.

Tauginni á milli skipanna var sleppt kl. 10:17 og hélt Axel áleiðis til Djúpavogs. Á leiðinni var áætlun breytt og ákveðið að sigla skipinu í fylgd b/s Ingibjargar til Fáskrúðsfjarðar og voru björgunarsveitarmenn með um borð með dælu. Þar átti að kanna skemmdir og sjóhæfni skipsins.

Kl. 11:55 kom v/s Týr til skipanna sem voru þá stödd u.þ.b. 4 sml. S- af Hvalsnesi. Léttbátur var sendur frá varðskipinu til að flytja björgunarsveitarmennina og dælur frá Axel yfir í b/s Ingibjörgu sem hélt síðan til Hornafjarðar. Dælur og maður frá v/s Týr var sett um borð í Axel. Talið var að um 70 tonn af sjó væri í skipinu.

Kl. 17:53 lagðist Axel að bryggju á Fáskrúðsfirði. Tveir kafarar frá LHG voru komnir á staðinn og var kafað við skipið. Í ljós komu miklar skemmdir á skipinu en leyfi fékkst til að sigla því

áfram. Dælubúnaðurinn var fluttur frá skipinu í varðskipið.



Týr © Hilmar Snorrason

FERÐIN TIL AKUREYRAR

Kl. 20:37 hélt Axel úr höfn á Fáskrúðsfirði áleiðis til Akureyrar. V/s Týr hélt þaðan kl. 20:42 til annarra verkefna og fór því skipið laskað áfram án fylgdarskips.

Um kl. 22:35 þegar Axel var staddur út af Gerpi varð vélstjórinn var við að frostið í lest nr. I C var farið að minnka og sendi rafvirkja til að athuga hvað væri að. Þegar rafvirkjinn kom fram í flæddi sjór á móti honum þegar hann opnaði rýmið þar sem blásarabúnaðurinn fyrir lestina var.

Þessum upplýsingum var skilað til skipstjóra og kl. 23:35 óskaði hann því eftir við vélstjóran að dælt yrði úr lest nr. I en hann varð ekki við því. Vélstjórinn taldi það ekki óhætt af umhverfis-ástæðum því olía væri í austrinum og óskaði eftir skriflegum fyrirmælum. Skipstjórinn ákvað að sigla inn á Norðfjarðarflóa og óskaði eftir aðstoð björgunarsveita í Neskaupsstað. Eftir samskipti við yfirmann tæknideildar rekstraraðila viðhalds skipsins var hafin dæling frá lestinni kl. 00:15. Dæling hafðist undan og var öll aðstoð afþökkuð. Siglingu var haldið áfram.

Kl. 06:15 var vatnsyfirborð hætt að lækka og byrjaði þess í stað að hækka. Í ljós kom að dælubúnaður fyrir lestina var hættur að dæla vegna krapa í leiðslum.



Sveinbjörn Sveinsson © LB

Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð björgunarsveitarinnar á Vopnafirði með dælur auk þess sem varðskipið Týr var aftur kallað til. Kl. 08:47 kom björgunarskipið Sveinbjörn Sveinsson til skipsins og um kl. 10:00 var siglingu haldið áfram.

Kl. 18:28 var v/s Týr komið til Axels og voru skipin þá stödd um 1 sml. N-af Rauðanúpi. Léttbátur var sendur frá varðskipinu með tvo menn og 3 dælur. Skipin sigldu síðan saman til Akureyrar.



Skemmdir á botni og stefni Axels © NN

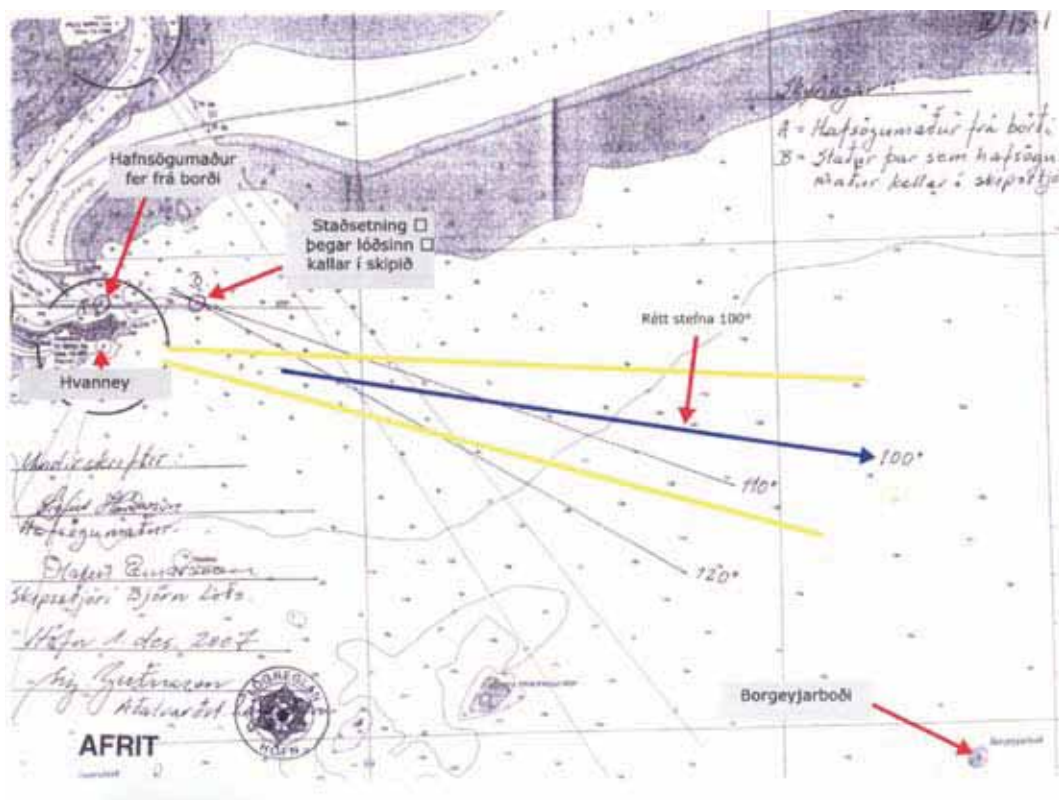
Kl. 02:38 þann 29. nóvember var Axel kominn að bryggju á Akureyri þar sem það var losað og kom í ljós að töluverðar skemmdir voru á farmi í l fest.

Skipið var tekið í slipp á Akureyri þann 1. desember og skemmdir skoðaðar (sjá myndir). Gert var við skipið til bráðabirgða en 2. janúar 2008 var því siglt frá Akureyri til Litháen til viðgerða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

Það skal tekið fram að meginrannsókn á þessu atviki er gerð í fánaríki skipisins af Isle of Man Ship Registry og hefur RNS verið rannsóknaraðilum þar til aðstoðar við gagnaöflun. RNS mun birta skýrslu þeirra þegar hún verður tilbúin en hér eru helstu atriði varðandi atvikið:

- að íslenskur skipstjóri skipsins var að koma í fyrsta skipti til Hafnar sem skipstjóri. Hann taldi sig vanan aðstæðum þar sem hann hafði oft siglt þarna um sem stýrimaður á skipum. Hann hafði verið skipstjóri á skipinu í rúmar sjö vikur. Aðrir í áhöfn skipsins voru rússar og eistar. Samskipti skipstjóra voru á ensku við yfirstýrimann, fyrsta stýrimann og yfirvélstjóra sem allir sáu um að koma síðan boðum til annarra áhafnarmeðlima;
- að á stjórnþalli voru skipstjóri og yfirstýrimaður. Yfirstýrimaður hafði verið á stýrinu en var staddur í kortaklefa þegar skipið strandaði en skipstjórinn á siglingavakt;
- að siglingahraði við strandið var 10-11 hnútar;
- að samskipti hafnsögumanns og skipstjóra fyrir brottför um siglinguna voru ekki samkvæmt sérstökum reglum. Skipstjórinn samþykkti tillögu hafnsögumanns um að hann færi frá borði við Hvanney án þess að farið væri yfir örugga leið í sjókorti né rætt um frekari samskipti eftir að hann var farinn frá borði. Fram kom hjá hafnsögumanni að skipstjórinn hefði bent með fingri á gula geirann í Hvanneyjarvita;
- að hafnsögumaðurinn taldi fullvíst að skipstjóri skipsins væri með örugga siglingu á hreinu frá



þeim stað sem hann yfirgaf það við Hvanney. Hann taldi að bæði siglingin til hafnarinnar og að skipstjórinn benti á fyrirhugaða siglingaleið á korti væri til marks um það. Fram kom hjá honum að hann hefði í gegnum talstöð sagt skipstjóranum að koma á kompásstefnuna 110° til 120° til að koma skipinu í hvítan geira á Hvanneyjarvita sem skipstjórinn hefði nýtt sér þegar hann kom til hafnarinnar. Örugga stefna í hvíta geiranum er 100° (sjá kort);

- að skipstjórinn kvaðst hafa sett út leiðarpunkt í hvíta geiranum sem hann hafi ætlað að sigla í frá ósnum. Hann sagðist ekki hafa átt von á að hafnsögumaðurinn myndi kalla í sig með til sögn um siglinguna. Hann taldi sig vera að fá örugga kompásstefnu og setti hana 120° án þess að tryggja hana í korti né að fylgjast með hvíta geiranum á Hvanneyjarvita;
- að myndin sýnir kortið sem lagt var fram og undirritað af hafnsögumanni ásamt skipstjóra á d/b Birni lóðs. Það sýnir staðsetningu skipsins þar sem hafnsögumaður fór frá borði og hvar það var stadd þegar hann kallaði til í skipstjóra

með stefnubreytingu;

- að eftir að skipstjórinn hafði stillt stefnuna á 120° á sjálfstýringunni hafði hann hringt í útgerð um farsíma og var hann í sambandi við hana þegar skipið strandaði;
- að strax eftir strandið voru ljósgeirarnir í Hvanneyjarvita skoðaðir að ósk RNS og reyndust þeir réttir;
- að fram kom að vegna slæmrar veðurspár var ákveðið að flýta för skipsins til staðar þar sem hægt var að taka það í slipp án þess að losa farminn í fyrstu höfn;
- að samskipti skipstjóra og yfirvélstjóra skipsins virtust ekki vera til fyrirmyndar;
- að í fyrstu kom fram hjá Landhelgisgæslunni að hún hefði yfirtekið skipið en í bréfi LHG frá 15. apríl 2008 kemur fram að LHG líti svo á að hún hafi yfirtekið stjórn skipsins og ákveðið hvenær og hvert því yrði siglt. Hinsvegar hafi LHG aldrei yfirtekið skipið sem slíkt enda gerðist þess ekki þörf vegna góðrar samvinnu við skipstjóran;
- að skipstjórinn kannaðist ekki við það að LHG hefði yfirtekið skipið á neinn hátt og leit á samskipti þeirra sem samvinnu.

NEFNDARÁLIT:

Þar sem rannsókn málsins er gerð af fánaríki skipsins mun nefndin ekki álykta um orsök strandsins. Líóst er þó að um vítaverða yfirsjón var að ræða varðandi stjórn skipsins auk þess sem samskipti skipstjóra og hafnsögumanns voru að mati nefndarinnar ófagleg.

Nefndin telur að aðstæður og ástand skipsins eftir strandið hefði átt að gefa tilefni til að varðskip fylgdi því alla leið frá Fáskrúðsfirði til Akureyrar.

Nr. 165 / 07 Súlan EA 300

18. Strandar í Grindavík



Súlan © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1060
Smiðaður: Noregi 1967, stál
Stærð: 458 brl. 651 bt.
Mesta lengd: 55,38 m
Skráð lengd: 49,9 m
Breidd: 8,18 m
Dýpt: 6,47 m
Vél: Wichmann 1325 kW, 1977
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. ágúst 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, 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 7. desember 2007 var Súlan EA 300 að fara frá Grindavík. Veður: A 4-7 m/s, snjó-mugga og lélegt skyggni. Sjávarhæð 1,4 metrar og u.þ.b. 1 klst í háfjöru.

Súlan EA var með fullfermi af síld (970 tonn) og hafði komið til Grindavíkur um kl. 07:50 með rifna nót til viðgerða.

Um kl. 09:10 þegar skipverjar höfðu lokið við að setja nótina í land var siglt af stað áleiðis til Neskaupstaðar þar sem landa átti aflanum.

Þegar Súlan EA var á útleið í siglingarennunni lenti hún vestan megin við leiðina og strandaði á svæðinu suður af Sundboða. Ekki er vitað um nákvæma staðsetningu á strandstað en kortið á næstu síðu sýnir svæðið.

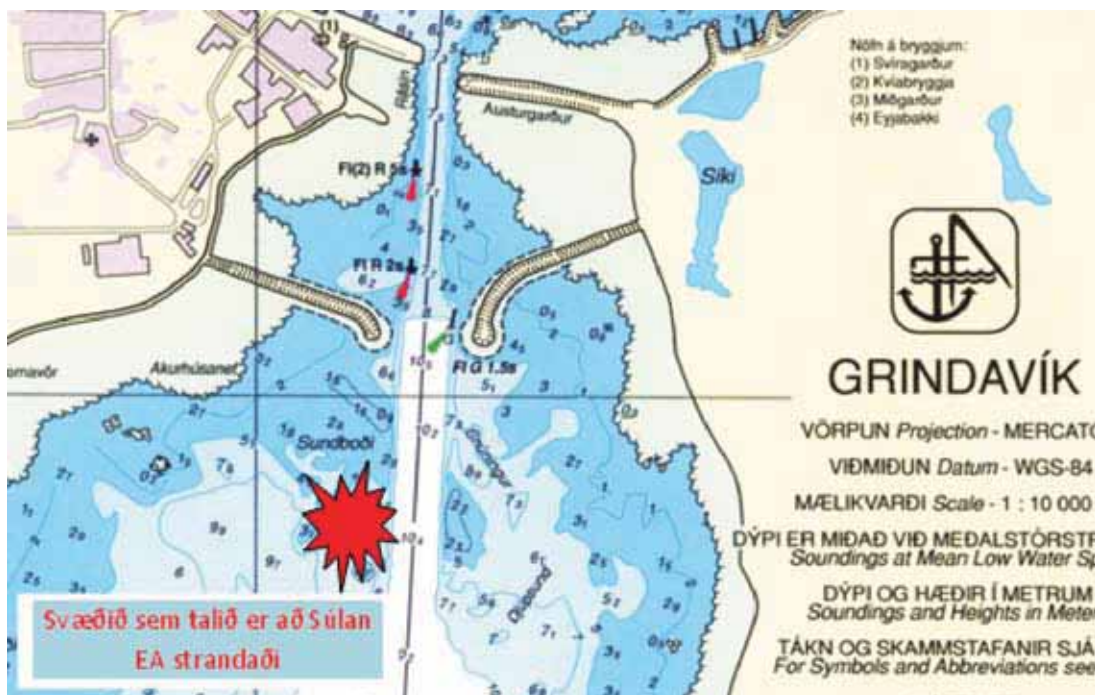


Efri mynd: Oddur V. Gíslason © Jón P. Ásgeirsson
Neðri mynd: Villi © Halþór Hreiðarsson

Þegar Súlan EA strandaði setti skipstjórinn á fulla ferð afturábak og snérist skipið við það þannig að það snéri með stefnið til norðurs og afturendinn tók niðri. Skipstjórinn kallaði í Reykjavíkurradíó og óskaði eftir aðstoð. Sett var á viðbúnaðarstig um borð og áhöfninni sagt að fara í björgunarbúninga auk þess sem mögulegur leki var kannaður.

Björgunarsveitin Þorbjörn í Grindavík var kölluð út og kom björgunarskipið Oddur V. Gíslason á staðinn um það bil 10 mínútum eftir að hjálparbeiðni barst eða um kl. 10:00. Var byrjað að toga í skipið kl. 10:17 og snérist það aðeins. Skömmu síðar kom dráttarbáturinn Villi á staðinn. Björgunarskipin tóku samtímis í Súluna EA þar til að fastsetningarpólli um borð í b/s Oddi V. Gíslasyni rifnaði og sleppti hann þá dráttartauginni.

Nokkur öldugangur var í kringum skipið og valt það töluvert á strandstað. Nokkrar stærri öldur



hreyfðu við því og hjálpaði það d/b Villa við að ná því á flot aftur. Eftir að d/b Villi náði að draga Súluna út í siglingarennuna fékk hann aðstoð b/s Odds V. Gíslasonar og tveggja minni björgunarbáta (Zodiak) við að koma skipinu að bryggju. Súlan EA var komin að bryggju kl. 11:26.

Skipverjar um borð í Súlnni EA voru byrjaðir að koma fyrir fiskidælu í lestinni ef léttu þyrfti skipið. Ekki urðu slys á mönnum nema að einn skipverji rak höfuðið í stiga í einni veltunni á strandstað en varð ekki meint af.

Kafari var fenginn til að skoða skemmdir á botni skipsins og í ljós kom að leki var að kjölfestutanka nr. II sem gert var við til bráðabirgða.

Kl. 18:15 fór Súlan EA frá Grindavík til Neskaupstaðar og var skipið komið þangað 9. desember þar sem aflaum var landað. Skipinu var síðan siglt til Akureyrar til viðgerða og var það komið þangað þann 10. desember. Dælt var reglulega frá kjölfestutanki nr. II en lítill leki reyndist að honum.

Eftir að skipið var tekið í slipp kom í ljós að tvö göt voru á kjölfestutank nr. II bakborðsmegin, dældir á botni, botnstykki höfðu farið af og högg hafði komið á stýrið en það samt virkað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar skipið strandaði voru á stjórnþalli skipstjóri sem var við stýrið og stjórnandi vél, annar stýrimaður sem fylgdist með innsiglingamerki í afturglugga og yfirstýrimaður sem bar upplýsingar á milli auk þess að fylgjast með. Siglingahraði skipsins var um það bil 6,5 hnútar;
- að sögn skipstjóra var djúprista skipsins um það bil 6,2 m að aftan og 6,0 m að framan þegar það kom til hafnar og engin kjölfesta í því. Hann vissi ekki hver djúpristan var eftir að nótin hafði verið sett í land en hún var sögð um 30-40 tonn;
- að fram kom hjá skipstjóra og yfirstýrimanni að þeir töldu stjórn skipsins hefði breyst frá því komið var til hafnarinnar í það að láta ver að stjórn og seinna að svara stýri. Þegar skipið var á móts við ytri brimgarðana hefðu þeir lent aðeins austur úr innsiglingamerkjum en þegar verið var að laga stefnuna aftur hefði sterkur straumur tekið það til stjórnborða þrátt fyrir að reynt hefði verið að setja stýrið hart til bakborða;
- að hafnaryfirvöld hafna alfarið að straumur sé á þessum stað, við þessar aðstæður og á þessum tíma;
- að aðilum bar ekki saman um hvar skipið

strandaði. Skipstjórnarmenn töldu sig hafa strandað á grynningum rétt suður af vestari brimgarðinum, u.þ.b. 70-80 metrum vestur úr innsiglingamerkjunum. Gáfu þeir upp staðsetningu, 60°50.1219N og 22°25.7283V. Hafnaryfirvöld útiloka þessa staðsetningu og vísa í kort sem er sýnd í skýrslunni sem er um 300-400 metrum sunnar. Þetta er byggt á athöfnum þeirra og möguleikum við björgunar aðgerðir ásamt sjónarvottum. Einnig er bent á að skipið hefði ekki getað snúist 180° á þeim stað sem skipverjar töldu sig hafa strandað á.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að skipið strandaði er sú að því var siglt út fyrir rétta siglingaleið.

Nr. 167 / 07 Faxi RE 9

19. Strandar í Grundarfirði



Faxi © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1742
Smíðaður: Stettin Póllandi, 1987
stál
Stærð: 892,8 brl. 1411 bt.
Mesta lengd: 66,74 m
Skráð lengd: 60,29 m
Breidd: 11 m
Dýpt: 8 m
Vél: Wärtsilä 4140 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmar Snorrason

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. desember 2007 var Faxi RE 9 við nótaveiðar í Grundarfirði. Veður: Logn.

Verið var að leita að síld og nokkur dreif mældist niður við botn. Skipstjóri sigldi á hægri ferð grunnt norður með austurströnd fjarðarins, inn fyrir fiskeldiskvíar og hugðist hann snúa við þegar hann kæmi norður fyrir þær. Þegar sveigt var

frá ströndinni tók skipið niðri og strandaði. Eftir nokkrar tilraunir til að losa skipið bað skipstjórinn Kap VE 4 um aðstoð sem tók í skipið sem losaði þá af strandstað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að djúprista skipsins í hæl var 8 m. en lítill afli í lestum;
- að skipstjóri sagðist hafa haft siglingaferil og fleiri dýpistökur í siglingatækjum en voru í siglingakortinu. Sennilega hafi hann flaskað á því að gæta að flóðhæðinni en um hálf klukkustund var til fjöruliggjanda;
- að lítilsháttar rispúr voru á hælum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var óvarkárni skipstjóra við siglinguna.

Nr. 169 / 07 Sverrir SH 126

20. Strandar við Rif og dreginn til hafnar



Sverrir © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2406
Smíðaður: Hafnarfirði 2000,
plast
Stærð: 8,5 brl. 8,3 bt.
Mesta lengd: 9,56 m
Skráð lengd: 9,5 m
Breidd: 2,96 m
Dýpt: 1,2 m
Vél: Yanmar 275 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 6. desember 2007 var Sverrir SH 126 á siglingu til hafnar í Ólafsvík. Veður: A 4 m/s.

Á leiðinni strandaði báturinn undir berginu norður af Háarífi rétt vestan Rifshafnar en bátsverjar náðu að losa hann af strandstað.



Bátarnir kom til hafnar © Alfons Finnsson

Vegna titrings frá skráðu óskuðu þeir eftir aðstoð og var línubáturinn Glaður SH fenginn til að draga bátinn til hafnar í Ólafsvík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri hafði sett stefnuna frá veiðislóðinni vestur á Flákahorni og var sjálfstýring á. Rúmum hálf tíma fyrir strandið fór hann niður í lúkar og lét hásetanum eftir stjórnina á siglingunni;
- að ratsjá var í gangi og taldi skipstjóri að hún væri ekki búin aðvörunarbúnaði. Dýptarmælir var einnig í gangi en dýpisaðvörun ekki höfð virk;
- að flóð var í Rifshöfn kl. 17:31 og því hafði vesturfall verið í um tvo tíma á siglingunni en ekki er vitað um drift;
- að ljóskastari lýsti fram fyrir bátinn en ekki er ljóst hvort það var til bóta eða hindraði útsýni á lengri vegalengd.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var aðgæsluleysi skipstjóra og stýrisvaktarinnar.

SKIP VÉLARVANA

Nr. 003 / 07 Barði NK 120

1. Vélarvana, dreginn til hafnar



Barði © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1976
Smiðaður: Flekkefjord Noregi,
1989
Stærð: 598,7 brl. 1166,5 bt.
Mesta lengd: 51,14 m
Skráð lengd: 47,42 m
Breidd: 12 m
Dýpt: 7,15 m
Vél: MaK 1840 kW, 1988
Fjöldi skipverja: 20

Gögn: Gögn RNS. Skýrslur yfirvélstóra og skipstjóra

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. janúar 2007 var Barði NK 120 á togveiðum á Þórsbanka. Veður: SA 5 m/sek.

Á milli kl 06:30 og 07:00 var búið að taka trollið og undirbúningur stóð yfir við að láta fara aftur. Þegar pokinn var kominn út nötraði skipið stafna á milli og aðalvél skipsins stöðvaðist með miklum gaurangangi.

Eftir að vélstjórar höfðu skoðað vegsummerki var sýnilegt að ekki yrði gert við vélina þar sem hún var verulega brotin og hafði m.a. einn stimpill brotnað og brotin ásamt andvægjum af sveifarás brotið göt á sveifarhúsið. Haft var samband við útgerð, lýst ástandi vélarinnar og ákveðið að Börkur NK 122 tæki Barða NK í tog til lands. Á leiðinni til lands slitnaði taugin og var þá látið reka um tíma á meðan veður lægði. Skipin komu til Neskaupstaðar um miðnætti 11. janúar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vakthafandi vélstjóri hafði lesið á mæla aðalvélar og skráð niðurstöður áður en hann

fór upp til morgunverðar. Hann var rétt kominn upp þegar skipið nötraði allt og hann hljóp af stað niður í vélarúm til að stöðva vélina en hún hafði þá stöðvast;

- að vakthafandi stýrimaður var í brú að undirbúa að láta trollið fara þegar aðalvélin stöðvaðist. Neyðarstöðvun fyrir aðalvél er í brú en ekki gafst tími til að nota hana;
- að við skoðun kom í ljós að skemmdir á miðbiki vélarinnar voru ekki það miklar að vélin taldist viðgerðarhæf;
- að aðalskemmdir voru á strokki nr. 3. Stimpillinn hafði brotnað og stóð kollur hans fastur í slífinni en neðri hluti hans brotnaði í smátt og stimpilstöng og slíf eyðilögðust. Einnig skemmdist búnaður í strokki nr. 4 og í þessum tveimur strokkum var skipt um alla hluti frá strokkloki niður að sveifarás. Nokkur andvægi brotnuðu af sveifarásnum og þau ásamt öðrum brotum úr vélinni brutu sér leið út úr blokkinni og niður úr botnskálinni;
- að aðalsmurrör vélarinnar fór í sundur og hefur það orsakað skyndilegt þrýstingsfall á smurþrýstingi svo sjálfvirkur búnaður hefur stöðvað vélina innan 5 til 10 sekúndna að sögn yfirvélstjóra;
- að viðgerð á blokkinni og botnskálinni var gerð með „metalock“ aðferð. Skipt var um alla strokklokubolta, bolta á milli vélaramma og blokkar, bolta á andvægjum sveifaráss, sveifarlegubolta, legur á sveifarás, stálhringi undið slífum svo og marga aðra hluti;
- að eftir viðgerð og samsetningu var vélin titringsmæld og reyndist titringur vera innan eðlilegra marka;
- að það var mat tæknimanna að frumorsök þessara miklu skemmda hafi verið að andvægi á sveifarás hafi losnað eða boltar þess slitnað.

NEFNDARÁLIT:

Líklegasta orsök óhappsins er sú að andvægi á sveifarás hafði losnað með þeim afleiðingum að vélin brotnaði.

Nr. 004 / 07 Nafni - skemmtibátur

2. Vélarvana, dreginn í land

Skipaskr.nr. 6901
 Smíðaður: Hafnarfirði 1981, plast
 Stærð: 3,10 brl. 2,59 bt.
 Mesta lengd: 6,45 m
 Skráð lengd: 6,05 m
 Breidd: 2,28 m
 Dýpt: 1,20 m
 Vél: Mercruiser 61,60 kW, 2006
 Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. janúar 2007 var skemmtibáturinn Nafni á siglingu úti fyrir Straumsvík. VSV 8-11 m/s

Kl. 11:40 var óskað eftir aðstoð frá bátnum og tilkynnt að hann væri vélarvana. Björgunarskipið Einar Sigurjónsson var send á staðinn til að draga Nafna til hafnar í Hafnarfirði. Bátarnir voru komnir þangað kl. 13:13.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélin hafði misst olíu og tekið inn á sig loft;
- að ekki var veltiskilrúm í eldsneytistanknum. Eldsneytistankurinn tekur 200 ltr. og að sögn umsjónarmanns voru um 70-80 ltr. í tanknum þegar þetta gerðist. Hann taldi að vegna veltings hefði vélin ekki náð olíu frá tanknum. Þetta hafði ekki gerst áður en ný dieselvél var í bátnum og hafði komið í stað bensínvélar. Sami eldsneytistankur var notaður áfram og fyrirhugað að setja fæðihylki yfir tankinn til að tryggja að nægt eldsneyti sé alltaf á honum;
- að fram kom að erfiðlega gekk að gangsetja vélina aftur og þurfti fagaðili að koma að því;
- að báturinn er skemmtibátur og leigður út sem slíkur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að vélin stöðvaðist var að hún náði að taka inn á sig loft sem rekja má til þess að ekki var veltiskilrúm í eldsneytistanknum.

Nr. 005 / 07 Skátinn GK 82

3. Vélarvana, dreginn frá landi



Skátinni © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1373
 Smíðaður: Akureyri 1974, eik
 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: 4

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. janúar 2007 var Skátinn GK 82 á leið til netaveiða á SV miðum. Veður: VSV 10-12 m/s, talsverður sjór.

Um kl. 11:00-11:30 varð báturinn vélarvana í álandsvindi og óskuðu skipverjar eftir aðstoð. Þeir reyndu að setja út akkeri en það slitnaði. Árni í Teigi GK 1 kom til Skátans GK, sett var taug á milli bátanna og hann dreginn frá hættu á meðan skipverjar reyndu bráðbirgðarviðgerð.

Um kl. 13:00 var kallað eftir aðstoð björgunarskips frá Grindavík þar sem skipverjar efuðust um dráttartaugina og fór Oddur V. Gíslason af stað kl. 14:14 á móts við bátanna. Kl. 15:01 eða áður en hann kom á staðinn kom tilkynning um að skipverjum hefði tekist að ræsa vél Skátans GK. Skátanum GK var siglt fyrir eigin vélarafli til hafnar í Grindavík í fylgd björgunarbátsins til öryggis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vegna titrings hafði slanga við gír nuddast við álplitti undir gírnum og gat komið á hana. Öll olía fór af gírnum;
- að skipt hafði verið um báðar slöngurnar við gírinn í september 2006;
- að eftir atvikið var séð til þess að varaslöngur væru til staðar um borð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er að gat myndaðist á slöngu við gírinn sem rekja má til frágangs á henni.

Nr. 010 / 07 Marteinn NS 27

4. Vélarvana, dreginn í land



Marteinn © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1911
Smiðaður: Guernesey Englandi,
1988, Plast
Stærð: 10,3 brl. 14,7 bt.
Mesta lengd: 11,85 m
Skráð lengd: 11,65 m
Breidd: 3,37 m
Dýpt: 1,52 m
Vél: Ford Mermaid 188 kW,
1995
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. febrúar 2007 var Marteinn NS 27 á línuveiðum á Vopnafirði. Veður: SV 8 – 13 m/s.

Skipverjar voru að ganga frá og sjóbúa fyrir heimsiglingu þegar aðvörunarkerfi vélarinnar gaf merki um ofhitnun. Við athugun kom í ljós að sjódæla í kælikerfinu hafði bilað. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð björgunarskipsins Sveinbjörns Sveinssonar sem fór til bátsins og dró hann til hafnar á Vopnafirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að gúmmíhjól á sjódælunni var laust á öxlinum. Það hafði verið fest upp á öxulinn með öxultengi (rílað) sem reyndist mjög slitið þannig að hjólið snérist ekki;
- að ekki er þekkt hvað sjódælan var gömul en eigandinn taldi hana eldri en vélina sem er u.þ.b. 12 ára.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að kælikerfið bilaði var slit í sjódælu.

Nr. 011 / 07 Afi Hafsteinn SH 85

5. Vélarvana, dreginn í land



Afi Hafsteinn © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2086
Smiðaður: Noregi 1990, plast
Stærð: 6 brl. 9,4 bt.
Mesta lengd: 10,6 m
Skráð lengd: 9,54 m
Breidd: 3,35 m
Dýpt: 2,09 m
Vél: Cummins 187 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. febrúar 2007 var Afi Hafsteinn SH 85 á línuveiðum á Breiðafirði. Veður: NA 8 m/s.

Báturinn var á siglingu um eina sjómílu norður af Rífi þegar skúfan stöðvaðist og við athugun kom ljós bilun í gír. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð björgunarskipsins Björgu sem fór til Afa Hafsteins SH og dró hann til Rífhafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gírinn er af gerðinni ZF og í ljós kom að tengi í gírhúsinu á milli vélar og gírs hafði gefið sig;

- að báturinn hafði fengið í skrúfuna nokkrum mánuðum áður en það hafði ekki verið talið alvarlegt. Eftir það var titringur í bátinum sem talinn var vera frá skrúfunni. Eftir viðgerð á tenginu hvarf titringurinn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var að tengi í gírhúsi gaf sig.

Nefndin telur að óeðlilegur titringur við keyrslu á bát eigi alltaf að gefa tilefni til að leitað sé eftir orsökum hans.

Nr. 014 / 07 Reynir GK 355

6. Vélarvana, dreginn í land



Reynir © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 0733
Smiðaður: Danmörku 1957, eik
Stærð: 71,2 brl. 70 bt.
Mesta lengd: 23,13 m
Skráð lengd: 20,48 m
Breidd: 5,73 m
Dýpt: 2,8 m
Vél: Caterpillar 313 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. febrúar 2007 var Reynir GK 355 á siglingu til hafnar í Grindavík. Veður: A 5-8 m/s.

Þegar báturinn var kominn upp undir Kinnaberg eða um það bil hálfa sjómílu frá landi urðu skipverjar varir við mikið högg svo báturinn kastaðist til og titringur byrjaði. Skipverjar fundu ekki orsökina og töldu að þeir hefðu fengið eitthvað í skrúfuna. Siglt var áfram með minnkaðri ferð en þegar þeir voru skammt austan við Staðarberg stöðvaðist skrúfan og bátinn rak í átt til lands.

Skipverjar settu út akkeri á 8 faðma dýpi með 60

faðma taug sem slitnaði strax og tók í. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var björgunarskipið Oddur V Gíslason kallað út auk þess sem þyrta LHG var send af stað.

Óskað var eftir aðstoð nærstadds báts, Þrastar RE 21, sem fór til Reynis GK og þegar hann kom á staðinn voru einungis um 300 metrar eftir upp í fjöru. Skipverjum tókst að koma taug á milli bátanna og draga Reyni GK úr hættu. Þröstur RE dró síðan Reyni GK til hafnar í Grindavík í fylgd björgunarskipsins. Þyrta LHG hafði komið á staðinn en aðstoð hennar var afturkölluð.

Kafað var við bátinn í Grindavík og kom þá í ljós að skrófuöxullinn var þverbrotinn rétt fyrir framan skrúfuna. Reynir GK var dreginn til Njarðvíkur þar sem hann var tekinn í slipp. Skrófan hékk við skipið einungis á skipiteininum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skrófan var óskemmd og engin merki þess að eitthvað hefði farið í hana nýlega;
- að á báðum brotendum sést að gömul sprunga hefur verið inn í öxulinn. Við nánari skoðun sást að rafsoðið hafði verið á leguflöt öxulsins og er brotið rétt aftan við suðuna;
- að ekki er ljóst hverskonar stál er í öxlinum en hætta er á að suða raski eiginleikum þess þannig að sprungur geti myndast;
- að samkvæmt upplýsingum frá skipstjóra hafði netadreki farið í skrúfuna hjá fyrri eiganda. Samkvæmt gögnum tryggingafélags var skipið tekið í slipp í ágúst 2004 og af myndum má ráða að mikið var af tógi, netagarni og keðjubútur (5 hlekkir) í skrúfunni en enginn netadreki. Í skoðunarskýrslu kemur fram að eftir atvikið fór að leka með samsetningu á afturstefni sem bendir til þess að hreyfing hafi komið á samsetningar;
- að legufærin samanstóðu af tveimur liðum af keðju við akkeri og þar við tók þriggja tommu vír. Það var keðjan sem gaf sig. Að sögn skipstjórans virtist hún hafa verið í góðu lagi og ekki ryðguð. Hún hafði verið sandblásin fyrir nokkrum árum;

- að öxulskoðun hafði farið fram á árinu 2004 og hafði gildistíma til 2008. Ekki eru vinnu-reglur að sprungumæla öxla í þessum skoð-unum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök óhappsins megi rekja til skemmda eftir gamalt tjón.

Nr. 018 / 07 Inga NK 4

7. Vélarvana, dregin í land



Inga © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1862
Smíðaður: Hafnarfirði 1987, stál
Stærð: 11,3 brl. 21,1 bt.
Mesta lengd: 13,63 m
Skráð lengd: 13,37 m
Breidd: 3,81 m
Dýpt: 1,9 m
Vél: Mitsubishi 178 kW, 2004
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. febrúar 2007 var Inga NK 4 á drag-nótaveiðum í minni Mjóafjarðar. Veður: NA 6-7 m/s.

Þegar skipverjar voru að láta nótina fara var hún óklár svo köstun var hætt til að greiða úr henni. Þegar þeir voru að greiða úr flækjunni tóku þeir ekki eftir að bátinn rak yfir belginn sem fór í skruf-una.

Skipstjórinn kallaði eftir aðstoð en á meðan gerði hásetinn klárt akkeri til að láta falla ef þess þyrfti. Björgunarskipið Hafbjörg kom og dró Ingu NK til hafnar í Neskaupstað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn er búinn skiptiskrufu og skurði hennar er hægt að stjórna úti á þilfari en kúpling er aðeins inn í stýrishúsi. Skipstjóri sagðist hafa þurft að nota skrufuna öðru hvoru til að reyna að greiða úr flækjunni og því ekki kúplað frá skrufunni;
- að um 600 til 700 faðmar voru til lands þegar kom í skrufuna en rek var í suður um 0,5 hnútar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu atviksins vera aðgæsluleysi skipstjóra þar sem hann hafði ekki kúplað frá skrufunni.

Nr. 019 / 07 Sæborg HU 63

8. Vélarvana, dregin í land



Sæborg © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1516
Smíðaður: Skagaströnd 1978, plast
Stærð: 11,1 brl. 16 bt.
Mesta lengd: 11,97 m
Skráð lengd: 11,92 m
Breidd: 3,62 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Ford Mermaid 90 kW, 1989
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. febrúar 2007 var Sæborg HU 63 á línuveiðum í Faxaflóa. Veður: Hægviðri.

Skipverjinn hafði lagt línuna og látið reka um stund en þegar hann ætlaði að kúpla vélinni inn fór gírinn að snuða. Skipverjinn óskaði eftir aðstoð og kom línubáturinn Ólafur HF 200 til Sæborgar HU og dró hana til hafnar í Hafnarfirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að öxultengi hafði gefið sig vegna aldurs og slits.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 020 / 07 Afi Aggi EA 399

9. Leki, vélarvana og dreginn í land

Afi Aggi © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 0399
Smiðaður: Svíþjóð 1954, eik
Stærð: 36,4 brl. 35 bt.
Mesta lengd: 19,4 m
Skráð lengd: 16,3 m
Breidd: 4,78 m
Dýpt: 2,24 m
Vél: GM 219 kW, 1971
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 10. febrúar 2007 var Afi Aggi EA 399 á siglingu á Húnaflóa. Veður: Hægviðri, alda og veltingur.

Afi Aggi EA var á siglingu frá Dalvík til Rifshafnar en þegar hann var staddur norður af Drangaskörðum, um það bil 3 sjómílur frá landi, bilaði gírinn. Í ljós kom að sjór var kominn í vélarúmið og í gírinn með þeim afleiðingum að smurþrýstingurinn á honum féll. Einnig kom í ljós að lensidæla hafði bilað.

Skipverjar óskuðu eftir aðstoð og fór björgunarskipið Húnabjörg á staðinn með dælubúnað. Dælt var úr vélarúminu auk þess sem Húnabjörgin dró Afa Agga EA til hafnar á Skagaströnd. Ekki urðu teljandi skemmdir á bátnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn hafði staðið ónotaður um tíma undir eftirliti;
- að lensidælan sem bilaði var gömul og af gerðinni JABSCO, sídrifin með sjó. Skipverjar

höfðu skipt um hjól í henni en hún virkaði ekki þrátt fyrir það. Í ljós kom að óhreinindi höfðu komist í dæluna auk þess að stífla lögnina að henni;

- að ekki var teljandi leki að vélarúminu. Skipstjóri taldi sjóinn hafa komist í rýmið af veðurþilfarinu en af óljósum ástæðum. Báturinn var nokkuð lestaður af veiðarfærum og vegna veltings var töluverður sjór alltaf á þilfarinu á siglingunni. Ekki var reglulega farið í vélarúm til eftirlits;
- að lekaviðvörðunarkerfi var í vélarúminu með hljóðmerkibúnaði í brú en búnaðurinn var bilaður. Vitað var um bilunina.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að sjór safnaðist fyrir í vélarúminu var að lensidæla gaf sig vegna óhreininda sem komust í hana frá kili.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að hafa reglulegt eftirlit með sjósöfnun ef þar til gerður öryggisbúnaður er ekki virkur.

Nr. 024 / 07 Antares VE 18

10. Vélarbilun, dreginn í land

Antares © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2277
Smiðaður: Noregi 1980, stál
Stærð: 480,0 brl. 859,0 bt
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
Áhöfn: 14

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 24. febrúar 2007 var Antares VE 18 á siglingu í Húnaflóa. Veður: NNA 12-16 m/s.

Um hádegisbilið þegar skipið var statt um það bil 6 sjómílnorður af Óðinsboða bilaði aðalvél þess. Skipið rak í átt að boðanum og óskaði skipstjóri eftir aðstoð. Hann lét jafnframt gera akkeri skipsins klár. Eftir bráðabirgðarviðgerð var vélin gangsett og skipinu siglt úr hættu og aðstoð afþökkuð.

Yfirvélstjóra fannst ekki ráðlegt að keyra vélina meira en nauðsyn krefði og var því dráttartaug tengd yfir í Frosta PH 229 sem kom Antares VE til aðstoðar. Frosti PH dró skipið vestur á bóginn þar til varðskip mætti þeim og tók við drættinum til Akraness.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun kom í ljós að hringrásardælan fyrir kælivatn vélarinnar hafði brotnað og brot úr leguhúsinu farið inn í aðaldrifhúsið. Varadælan var því tengd til að koma vélinni í gang aftur en þá heyrðust óeðlileg hljóð frá aðaldrifinu framan á vélinni. Vatnsdælan ásamt öðrum dælum er tengd við drifhúsið sem hafði skemmst mikið;
- að við viðgerð kom í ljós að tennur á aðaldrif-hjóli framan á sveifarásnum voru brotnar, öxull í smurólúdælu boginn og drifhjól skemmt. Tennur í drifhjóli sjódælu voru mikið brotnar og kælivatnsdæla ónýtt;
- að yfirvélstjóri kvaðst hafa tekið kælivatnsdæluna þrisvar upp og þar af tvisvar vegna bilunar í fremri legu. Einnig hafi sjódælan bilað þrívegis frá árinu 2001;
- að þetta aðaldrifhjól var sett á sveifarásinn árið 2000 og taldi yfirvélstjóri líklegt að frá þeim tíma hafi skekkja verið á því sem skemmdi fremri legu dælanna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að tíðar bilanir í dælum megi rekja til skekkju á aðaldrifhjóli.

Nr. 029 / 07 Ísbjörg ÍS 69

11. Vélarbilun



Ísbjörg © Guðbjörg Henningsdóttir

Skipaskr.nr. 2151
Smíðaður: Hafnarfirði 1991,
Plast
Stærð: 6,1 brl. 5,8 bt.
Mesta lengd: 8,8 m
Skráð lengd: 7,79 m
Breidd: 3,08 m
Dýpt: 1,54 m
Vél: Cummins 187 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. mars 2007 var Ísbjörg ÍS 69 á siglingu frá Súðavík til Ísafjarðar. Veður: A 7-8 m/s, veltingur

Ísbjörg ÍS hafði verið dregin til hafnar á Súðavík nokkrum dögum áður vegna gangtruflanna og var verið að sigla bátnum til Ísafjarðar þar sem skipta átti um olíu og olíusíur. Þegar báturinn var út af Arnarnesi stöðvaðist vélin vegna olíustíflu og var óskað eftir aðstoð. Álandsvindur var og báturinn í hættu um tíma. Skipverjar skiptu um olíusíu og tókst að gangsetja vélina en vegna verulegra gangtruflanna var bátnum fylgt af björgunar-skipinu Gunnari Friðrikssyni til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri taldi að magn olíu hafa verið um ¼ af rúmmáli eldsneytisgeymis;
- að mikil óhreinindi voru í eldsneytisgeymi og við hreyfingu bátsins fylltu þau Racor-síuhúsið á skömmum tíma. Ein Racor-sía og box voru við vélina;
- að óhreinindin virtust vera „brún drulla“ að sögn skipstjóra. Ekki var að sjá að vatn eða sjór væri í olíunni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök gangtruflana voru mikil óhreinindi í eld-sneytisgeymi.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á mikilvægi þess að halda eldsneytisgeymum hreinum.

Nr. 035 / 07 Sólborg RE 270

12. Vélarbilun, dregin í land



Sólborg © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2464
Smíðaður: Kína 2001, Stál
Stærð: 94,7 brl. 115,9 bt.
Mesta lengd: 21,5 m
Skráð lengd: 19,25 m
Breidd: 6,4 m
Dýpt: 3,2 m
Vél: Cummins 448 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. mars 2007 var Sólborg SH 270 að dragnótaveiðum á Sandvík norðan Reykjanestáar. Veður SSA 7 - 8 m/sek og sjólítið

Skipverjar voru búnir að láta nótina fara og farnir að toga þegar gírinn fór að snuða og skömmu seinna hætti hann að virka. Nótin var hífið inn og vegna reka var akkerið látið falla. Þegar í ljós kom að ekki yrði gert við bilunina var óskað eftir aðstoð og kom varðskip og dró Sólborgu RE til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn yfirvélstjóra virtist ekkert vera að olíu á gírnum. Til að koma neyðarkúplun við þurfti að fjarlægja háþrýstidælu spilkerfisins frá gírnum en ekki voru verkfæri um borð til þess;
- að þegar gírinn var opnaður kom í ljós að

rílur í kúplingsdiskahúsi voru allar brotnar og lék því öxullinn laus í húsinu;

- að gírinn er af gerðinni Mekanord og talið að hann hafi verið tekinn einu sinni frá vélinni frá því hann var settur niður. Engar mælitölur fundust er varða afréttingu gírsins við niðursetningu;
- að tengið á milli gírs og skrófuáss var orðið skemmt og þá sennilega vegna óeðlilegrar spennu;
- að mati sérfræðings eru meiri líkur til að bilunin hafi orsakast af spennu sem myndast ef gírinn er ekki rétt afréttur við niðursetningu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 042 / 07 Nafnlaus Shetlandbátur

13. Vélarvana og dreginn til hafnar

Skipaskr.nr. Óskráður
Smíðaður: Noregi plast
Mesta lengd: 5,30 m
Vél: Chrysler utanborðsmotor,
51 kW
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. mars 2007 var skemmtibátur á sjóstangveiðum skammt frá landi í Garðsþjó. Veður: Logn

Skipverjinn hafði dregið á mótornum við veiðar en þegar hann ætlaði að ræsa hann virkaði startarinn ekki. Hann óskaði eftir aðstoð og var slöngubátur frá björgunarsveit sendur á staðinn til að draga hann til hafnar í Garði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ró á bendixhjólí á startaranum hafði farið af. Ekki var splitti á öxlinum og ekki ljóst hvort róin hafi verið sjálfsplittandi en á milli hennar og hjólsins var gormur sem þrýstir á hana;
- að ætlunin var splitta róna með því að bora í gegnum öxulinn og koma í veg fyrir að þetta gerðist aftur;
- að um borð var tiltækt akkeri með um 40 metra taug.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 048 / 07 Hafborg KE 12

14. Vélarvana og dregin til hafnar



Hafborg © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1587
Smiðaður: Hafnarfjörður 1981
Stál
Stærð: 26,2 brl. 25,4 bt.
Mesta lengd: 14,9 m
Skráð lengd: 14,64 m
Breidd: 3,83 m
Dýpt: 1,84 m
Vél: Volvo Penta 175 kW 1998
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. apríl 2007 var Hafborg KE 12 á siglingu inn til Sandgerðishafnar. Veður: SV 12-18 m/s

Þegar komið var inn á Hamarssund stöðvaðist vélin og óskaði skipstjóri eftir aðstoð. Nærstaddur bátur kom taug yfir í Hafborgu KE og hélt við hana þar til björgunarskipið Vörður II kom og dró hana til hafnar. Myndin sýnir björgunaraðgerðir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að sjór hafði komist í olíuna og inn á vél með þeim afleiðingum að hún stöðvaðist;



- að sögn skipstjórans hafði fiskikar í bakborðssiðunni á þilfarinu með ýmsum búnaði lyfst upp þegar sjór kom inn um lensport og náð að slá lokið af áfyllingarstút fyrir olíuhylki;
- að áfyllingarstúturinn var með smellubúnaði og var um það bil 1,5 metra upp á þilið á skýli bakborðsmegin;
- að ekki var talin þörf á breytingum á áfyllingarstútnum heldur þyrfti að ganga betur frá fiskikarinu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu

Nr. 049 / 07 Hraunsvík GK 75

15. Bilun í stýri, dregin í land



Hraunsvík © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2070
Smiðaður: Reykjavík 1990, stál
Stærð: 14,0 brl. 20,3 bt.
Mesta lengd: 13,12 m
Skráð lengd: 12,8 m
Breidd: 4,0 m
Dýpt: 2,0 m
Vél: Caterpillar 175 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. apríl 2007 var Hraunsvík GK 75 á netaveiðum 4,4 sml suður af Seladröngum. Veður: SV 8 m/s.

Þegar skipverjar voru að leggja aðra trossu hætti stýrið að virka og þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir til að nota neyðarstýringu reyndist það fast í borði. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var björgunarskipið Oddur V. Gíslason sent til bátsins til að draga hann til hafnar í Grindavík. Hraunsvík GK hafði þá rekið um eina sjómílu í átt að landi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hjöruliður hafði farið í sundur og fest stýristjakkinn þannig að stýrið fór í annað borðið. Bilunin í hjöruliðnum reyndist ekki vera vegna slits heldur höfðu splitrær sem halda stýristjakknum í honum gengið út. Við athugun kom í ljós að rærnar eiga það til að losna vegna titrings þrátt fyrir að sexkanta stoppskrúfur séu á þessu;
- að skipverjarnir áttu í erfiðleikum með að komast að stýrisvélarýminu þar sem netatrossurnar lágu yfir aðgangnum að því og þurfti að hífa þær til. Eftir að þeir gátu opnað það varð það fyrir miklum ágangi sjávar. Skipstjórinn gerði athugasemdir við hönnun opsins vegna þessa og ætlaði að láta hækka karminn á því;
- að neyðarstýrið er sveif sem geymd var í vélarúminu og er sett ofan á stýrisstamman um lítið lok á þilfarinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að stýrið varð óvirkt var bilun í hjörulið við stýristjakk.

Nr. 054 / 07 Úlla SH 269

16. Gír bilar og dregin í land



Úlla © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2055
Smíðaður: Noregi 1990, plast
Stærð: 9,8 brl. 12,4 bt.
Mesta lengd: 10,67 m
Skráð lengd: 10,65 m
Breidd: 3,54 m
Dýpt: 1,61 m
Vél: Caterpillar 141 kW, 1990
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. apríl 2007 var Úlla SH 269 að línuveiðum djúpt á Flákanum út af Breiðafirði. Veður: SV 5-6 m/sek.

Þegar skipverjar voru að draga línuna bilaði gírinn þannig að ekki var hægt að kúpla frá og gírinn varð fastur í áfram. Þeir óskuðu eftir aðstoð og var björgunarskipið Björg send til þeirra til að draga Úllu SH til hafnar á Rífi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gírinn var gamall og af gerðinni TwinDisc. Skipstjórinn hafði athugað með olíuna á honum og taldi að hún hefði verið í lagi;
- að við skoðun á gírnum kom í ljós að diskarnir í fram trommlu höfðu bráðnað saman. Vökvaðælan var rifin með þeim hætti að líkur eru taldar á að hún hafi gefið sig, gírinn misst smá saman þrýstinginn og diskarnir farið að snúða með fyrrgreindum afleiðingum;
- að legurnar í gírnum voru mjög slitnar. Við viðgerðina var skipt um allar legur, diska, dælu og þéttingar;
- að fram kom hjá eiganda að gírinn hafi verið tekinn upp og endurnýjaður rúmlega tveimur árum áður en heildarnotkun á bátnum síðan væri einungis u.þ.b. hálft ár.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 055 / 07 Aron ÞH 105

17. Bilun í stýrisbúnaði, dreginn til hafnar



Aron © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2651
Smiðaður: Akranesi 2005, plast
Stærð: 11,38 brl. 14,79 bt.
Mesta lengd: 12,43 m
Skráð lengd: 10,99 m
Breidd: 3,95 m
Dýpt: 1,5 m
Vél: Yanmar 314 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. apríl 2007 var Aron ÞH 105 á línuveiðum um 5 sjómílur norður af Flatey. Veður: SV 3-4 m/s.

Þegar skipverjarnir voru að draga línuna kom upp bilun í stýrisbúnaði og þar sem nærstaddur bátur, Siggí Valli ÞH 44, var á leið til hafnar fengu þeir hann til að draga bátinn til hafnar á Húsavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki var hægt að stjórna stýrinu frá stýris-húsi og stýrismælir óvirkur. Í ljós kom að barki á stýrissveif sem var tengdur í nema fyrir sjálfstýringuna hafði brotnað;
- að hægt var að stjórna stýrinu með spólurofum á stýrisdælunni í vélarúmi en skipstjóra var ekki kunnugt um þennan möguleika. Við þennan búnað var stjórnubúnaður í stýrishúsi (stýripinni) en hann var bilaður og hafði verið það um tíma. Fram kom að allar leiðbeiningar um notkun búnaðarins voru á ensku og gerði skipstjórinn sérstakar athugasemdir við það;
- að neyðarstýri var um borð. Hægt var að tengja stýrissveif í gegnum þilfarið og

í stýrisásinn en opið til þess var hulið línu-rekkum. Við þessar aðstæður var ekki talin ástæða né þörf á að nota það.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var sú að barki í stýrisbúnaði brotnaði.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að kynna sér vel öryggis- og neyðarbúnað báta sinna.

Nr. 058 / 07 Bobby 2 ÍS 362

18. Vélarvana og dreginn til hafnar



Bobby 2 © Pálmi K. Jónsson

Skipaskr.nr. 7595
Smiðaður: Akureyri 2007, Plast
Stærð: 4,90 brl. 4,68 bt.
Mesta lengd: 7,64 m
Skráð lengd: 7,58 m
Breidd: 2,63 m
Dýpt: 1,31 m
Vél: Volvo Penta 67,2 kW, 2007
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Pálma Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. maí 2007 var skemmtibáturinn Bobby 2 ÍS 362 á siglingu til Suðureyrar. Veður: Logn.

Skömmu eftir brottför frá Arngerðareyri stöðvaðist vélin og ekki tókst að ræsa hana að nýju. Bobby 5, sem var í samfloti, var fenginn til að draga bátinn til Ísafjarðar en þegar þeir voru komnir inn á Prestabugt varð hann ólíulaus. Óskað var eftir aðstoð og var björgunarskip fengið til að ná í bátana.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að einstefnuloki í fæðudælu brennsluolíukerfisins var bilaður í Bobby 2;
- að bátarnir voru í sinni fyrstu sjóferð og verið að ferja þá til heimahafnar;

- að talið var að olútankar bátanna hafi verið fylltir hjá skipasmíðastöðinni fyrir brottför en í ljós kom að svo var ekki í Bobby 5. Ekki voru olúmælar í bátunum en í ráði að bæta úr því;
- að bátarnir voru ekki með STK búnað en til stóð að setja hann í.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 061 / 07 Garðar Svavarsson

19. Vélarvana, dreginn til hafnar

Garðar Svavarsson © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1010
Smíðaður: Mold Noregi 1966,
Stál
Stærð: 80,7 brl. 59,0 bt.
Mesta lengd: 21,21 m
Skráð lengd: 19,5 m
Breidd: 5,5 m
Dýpt: 2,7 m
Vél: Volvo Penta 241 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Agnari Erlingssyni, Pálma K. Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. maí 2007 var olúskeipið Garðar Svavarsson á siglingu frá Húsavík til nýrrar heima-hafnar í Lettlandi. Veður: V gola.

Þegar skipið var stöð í Héraðsflóadýpi fór gírinn að snúð og olían að hitna óeðlilega mikið. Olía á gírnum reyndist lítil og var bætt á hann en við það hætti gírinn að virka. Allar tilraunir til viðgerða reyndust árangurslausar og óskuðu skipverjar eftir aðstoð. Björgunarskeipið Sveinbjörn Sveinsson var sent til skipsins og draga það til hafnar á Vopnafirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að talið er að olúsía hafi verið orðin mjög mettúð af raka og óhreinindum. Þar af leið-

andi hefur gírinn verið sveltur, farið að snúð og hitað kúplingsdiskana ásamt olúna;

- að skipverjar höfðu sett ranga olíu á gírinn þegar hann fór að snúð. Þeir notuðu glussa-olíu, Rando HDZ32, við það hætti hann alveg að virka. Skipverjarnir töldu þetta hafa verið gírolíu sem fyrrverandi eigandi hefði lagt til fyrir ferðina;
- að fyrir ferðina kvaðst fyrrverandi eigandi hafa skipt um allar síur og olíu á vélinni. Auk þess var vírsía á gír hreinsuð og lagðir til 40 lítrar af Vanilus smurolíu fyrir gírinn ásamt vél. Rando HDZ32 glussaolían (einn brúsi) átti að vera fyrir stýrisbúnaðinn. Hann kvaðst ekki hafa vitað af pappasíu við gírinn og hún hefði ekki verið athuguð þann tíma sem hann hefði átt skipið (frá 2001). Fram kom að skipið hefði verið lítið notað þennan tíma.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var stífluð sía við gírinn auk þess sem röng olía var sett á hann.

Nr. 064 / 07 Hákon Tómasson GK 226

20. Vélarvana, dreginn til lands

Skipaskr.nr. 5871
Smíðaður: Stykkishólmi 1978,
Fura og eik
Stærð: 2,9 brl. 4,1 bt.
Mesta lengd: 7,79 m
Skráð lengd: 7,53 m
Breidd: 2,36 m
Dýpt: 0,92 m
Vél: Sabb 19 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. maí 2007 var Hákon Tómasson GK 226 á siglingu við Stafnes. Veður: Logn

Bátsverjar voru nýlagðir af stað frá ströndinni og höfðu siglt um eina sjómílu þegar vélin stöðvaðist. Þrátt fyrir tilraunir tókst ekki að gangsetja hana aftur og óskuðu þeir eftir aðstoð. Björgunarsveitin Sigurvon sendi slöngubát til að draga bátinn til lands við bæinn Nesjar. Ekki var talin hætta á ferðum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn hafði verið í húsi yfir veturinn og hafði verið tekinn út daginn áður. Vatn hafði safnast í olútankinn, farið niður í olíuleiðsluna, frosið og stíflað hana. Við olíuleysið hafði olíudælan dregið loft og skipverjunum tókst að ná frosttappanum úr leiðslunni en ekki að lofttæma vélina til að gangsetja hana;
- að um borð voru legufæri.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 066 / 07 Gnýr HF 515

21. Vélarvana, dreginn í land



Gnýr HF dreginn til hafnar © Vísir.is

Skipaskr.nr. 6365
Smiðaður: Hafnarfirði 1982,
Plast
Stærð: 5,82 brl. 5,50 bt.
Mesta lengd: 8,50 m
Skráð lengd: 8,46 m
Breidd: 2,48 m
Dýpt: 1,48 m
Vél: Volvo Penta 119 kW, 1994
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. maí 2007 var Gnýr HF 515 á siglingu á Viðeyjarsundi. Veður: Hægviðri

Á siglingunni urðu skipverjar varir við hitalykt og í ljós kom að snúningshraðamælir í stjórnbörð

var orðinn óvirkur og hiti á vél hafði stigið mikið. Hitilykt lagði frá vélarúmi og vélin var stöðvuð. Skipverjarnir ræstu til öryggis kolsýrkerfi fyrir vélarúmið og óskuðu eftir aðstoð áður en þeir opnuðu það. Við skoðun kom í ljós að soðið hafði á vélinni.

Björgunarbáturinn Gróa Pétursdóttir var send til bátsins og dró hann til hafnar í Reykjavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að nýleg (48 keyrslutímar) kílreim framan á vélinni hafði slitnað. Reimin dreif m.a. vatnskælidælu (hringrásardæla) vélarinnar sem varð óvirk og fór að sjóða á vélinni. Fram kom hjá eiganda tilgáta um að reimarnar hefðu gefið sig vegna ástands á trissum vegna veturlegu bátsins;
- að síðar kom í ljós sprunga í pústgrein og strokklokkspakkning (heddpakkning) hafði gefið sig.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að vélin hitnaði var sú að reim sem m.a. dreif vatnskælidælu slitnaði.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að skoða vél vélbúnað báta eftir langa legu.

Nr. 070 / 07 Auðbjörg HU 28

22. Vélavana dregin til lands



Auðbjörg © Hjörvar Sigurjónsson

Skipaskr.nr. 1189
Smiðaður: Vestmannaeyjum
1971, eik
Stærð: 17,3 brl. 21,8 bt.
Mesta lengd: 13,69 m
Skráð lengd: 13,32 m
Breidd: 3,97 m
Dýpt: 1,66 m
Vél: Mitsubishi 169 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K. Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

Titringur minnkaði ef slegið var af og siglt á 10 hnúta ferð;

- að skipið hafði verið lengt á skut og titringur hafi aukist við það.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök vélarbilunarinnar vera þá að tennur í tímahjóli kampáss brotnuðu en ekki er ljóst hvers vegna.

Nefndin telur að mikill viðvarandi titringur frá skrófu og afleiðinga hans hefðu átt að gefa mönnum tilefni til að bregðast við með viðeigandi hætti.

Nr. 080 / 07 Reyðar SU 604

24. Leki, vélarvana og dreginn til hafnar



Reyðar © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 6379
Smíðaður: Vogum, 1979, Plast
Stærð: 2,7 brl. 2,8 bt.
Mesta lengd: 7,08 m
Skráð lengd: 6,57 m
Breidd: 2,12 m
Dýpt: 1,01 m
Vél: B.M.W. 140 kW, 2003
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. júní 2007 var Reyðar SU 604 á siglingu um 2 sml NV af Seley. Veður: Logn.

Á siglingunni fór hitaviðvörðun frá vélinni í gang og við athugun kom í ljós að mikill sjór var kominn í vélarúmið. Ekki var hægt að staðsetja lekann en skipverjar lukuðu fyrir lensirásir frá þilfari og óskuðu eftir aðstoð og dælu.

Björgunarbáturinn Glæsir var sendur með dælu

til bátsins en björgunarskipið Hafbjörg fylgdi á eftir. Þegar Hafbjörg kom á staðinn var búið að dæla úr bátum og tók hún Reyðar SU í tog til Eskifjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að orsök lekans var að nippill á milli slöngu og sjósíu á kælikerfi vélarinnar hafði farið í sundur vegna tæringar. Nippillinn var úr koparblöndu en sjósían úr ryðfríu stáli. Lagnirnar voru þriggja ára og höfðu verið endurnýjaðar við vélarSKIPTI á þeim tíma;
- að skipverjarnir vissu ekki nákvæmlega hvar botnlokin var í vélarúminu;
- að öflugir flotkassar eru á skut bátsins ásamt utanálíggjandi síðutönkum. Fram kom að leki hefði stöðvast þegar fríborð í vélarúminu var u.þ.b. eitt fet. Það var mat skipstjóra að báturinn hefði ekki getað sokkið með þessa hleðslu og við þessi veðurskilyrði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök lekans vera galvaníska tæringu í sjókælihlögn sem rekja má til tengingar ólíkra efna.

Nefndin minnir á ákvæði í reglugerð nr. 592/1994, um smíði og búnað báta með mestu lengd að 15 metrum. „Kælivatnsbúnaður skal vera úr efni sem ekki tærist. Ekki má tengja saman ólíka málma þar sem það getur valdið tæringu“.

ÁRÉTTING:

Nefndin bendir á að í lokaskýrslu hennar í máli nr. 08805 hafi verið beint til Siglingastofnunar tillögu í öryggisátt þess efnis að stofnunin hlutaðist til um sérstaka athugun á bátum þar sem tengd væru saman ólík efni. Einnig yrði gefin út sérstök aðvörðun þar að lútandi til bátæigenda og skipasmiða. Nefndin ítrekar hér með mikilvægi tilögunnar.

Nr. 084 / 07 Nafnlaus skemmtibátur

25. Vélarbilun, dreginn til hafnar

Skipaskr.nr: Óskráður
Tegund: Champion 565, plast
Mesta lengd: 5,6 m
Vél: Volvo Penta 141 kW, 2003
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. júní 2007 var verið að sigla Champion 565 hraðskemmtibát frá Dalvík til Grímseyjar. Veður: A gola.

Bátnum var siglt á 35 hnúta ferð út Eyjafjörð en þegar hann var kominn út fyrir Gjögur stöðvaðist vélin og óskuðu bátsverjarnir eftir aðstoð. Björgunarskipið Sigurvin var kallað út frá Siglufirði auk þess sem línubáturinn Björn EA 220 lagði af stað frá Grímsey.

Eftir að hafa verið á reki í um það bil þrjár klst. kom Björn EA 220 til bátsins og dró hann til hafnar í Grímsey. Björgunarskipið Sigurvin snéri aftur til hafnar á Siglufirði.

Við rannsókn kom fram:

- að kælisjór hafði komist inn á strokk og smurólu vélarinnar um sprungu á blokkinni. Kælivatninu hafði ekki verið tappað af vélinni fyrir veturlegu með þeim afleiðingum að hún hafði frostsprungið;
- að einungis var búið að keyra vélina um 20 klst. og þeir sem voru á bátnum voru nýir eigendur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að blokkinn á vélinni hafði frostsprungið.

Nr. 086 / 07 Jói Brands GK 517

26. Vélarvana og dreginn til hafnar



Jói Brands © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr: 6991
Smiðaður: Hafnarfirði 1987,
plast
Stærð: 9,3 brl. 9,6 bt.
Mesta lengd: 9,93 m
Skráð lengd: 9,78 m
Breidd: 3,23 m
Dýpt: 1,55 m
Vél: Cummins 6CATA8,3M3,
187 kW, 2004
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. júní 2007 var Jói Brands GK 517 á siglingu á Húnaflóa. Veður: Logn

Bátsverjar höfðu siglt frá Skagaströnd og voru á leið til Sandgerðis. Þegar þeir voru komnir vestur undir Eiríksgrunn bilaði stýristjakkur, báturinn varð stjórnavana og tók að reka í átt að Selskeri. Þar sem sveif fyrir neyðarstýri var ekki um borð reyndu bátsverjar að notast við belgi til stýringar frá skerinu og óskuðu eftir aðstoð. Tíðar gangtruflanir fóru að koma í vél þar til að hún stöðvaðist alveg.

Katrín HU 8 var send til aðstoðar Jóa Brands GK þar til björgunarskipið Húnaþjörg kæmi á vettvang til að draga bátinn til hafnar á Skagaströnd.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stýristjakkurinn brotnaði, dróst út og varð óvirkur;
- að mikil óhreinindi (gróður) reyndust vera í olíutanki og lögnum. Fram kom að vandræði

höfðu verið um tíma með óhreinindi í síum. Gangtruflanir höfðu verið í vélinni og nýlega verið skipt um allar síur. Vegna þess voru ekki varasíur til um borð;

- að ekki er ljóst hvers eðlis eða hvaðan óhreinindin komu í olúna en báturinn var alltaf í viðskiptum við sama birgja;
- að grófsían var af gerðinni Racor 900 FG og hafði um 30% umframflutningsgetu á meiri olú en vélin þurfti.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn varð stjórn- og aflvana var að stýristjakkurinn brotnaði og vandræði með vél voru vegna óhreininda í olú.

Nefndin telur einnig að viðvarandi ástand á síum hefði átt að gefa tilefni til vandlegar athugunnar.

Nr. 088 / 07 Þórsnes II SH 109

27. Vélarbilun, dregið til hafnar



Þórsnes II © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1424
Smíðaður: Akureyri 1975, Stál
Stærð: 145,6 brl. 69,9 bt.
Mesta lengd: 31,42 m
Skráð lengd: 28,22 m
Breidd: 6,7 m
Dýpt: 5,6 m
Vél: MWM 563 kW, 1974
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. júní 2007 var Þórsnes II SH 109 á línuveiðum við Grímsey. Veður: Logn, þoka.

Við veiðarnar varð skipstjórinn var við að stjórn- búaður skréfuskurðar var óvenju lítið virkur. Til að kanna málið var kúplað frá en vélstjórar fundu

ekki hvað olli biluninni og ekki tókst að kúpla inn aftur. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var björgunarskipið Sigurvin frá Siglufirði fengið til að draga bátinn til hafnar á Húsavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bæði stjórn- búaður skréfubúnaðar og stýris var tengdur 24 Volta tækjakerfi, ásamt öðrum búnaði og tækjum;
- að rafgeymar fyrir tækjakerfið tæmdust og við það féll annar þeirra saman og skammhlaup í honum skemmdi hleðslustöðina. Við viðgerð kom í ljós að hleðslustöðin var of lítil eða 10 Amper og var 20 Amper stöð sett í staðinn;
- að fram kom hjá viðgerðarmanni að svo virtist sem einhver hefði slegið inn neyðar möguleika fyrir siglingaljósin sem voru á þessu kerfi og við það annað hleðslustöðin ekki orkupörfinni;
- að tvö önnur 24 V kerfi voru í skipinu sem hægt var að tengja við tækjakerfið með köplum eða færa geyma úr þeim og tengja við það. Vegna ókunnugleika eða vankunnáttu var það ekki gert.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunar var að hleðslustöðin annaði ekki hámarks orkupörf kerfisins.

Nr. 099 / 07 Sæljón NS 19

28. Vélarvana og dreginn í land



Sæljón © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 7161
Smíðaður: Hafnarfirði 1989, plast
Stærð: 6 brl. 6,8 bt.
Mesta lengd: 9,42 m
Skráð lengd: 8,26 m
Breidd: 3,24 m
Dýpt: 1,18 m
Vél: Caterpillar 153 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 18. júlí 2007 var Sæljón NS 19 á leið til hafnar á Vopnafirði. Veður: Hægviðri



b/b Sveinbjörn Sveinsson kemur með Sæljón NS til hafnar á Vopnafirði
© Jón Sigurðarson

Sæljón NS var að koma af hákarlaveiðum þegar hann varð vélarvana skammt út af Leiðarhöfn í Vopnafirði.

Skipverjinn óskaði eftir aðstoð og var björgunar-skipið Sveinbjörn Sveinsson sent til bátsins og draga hann til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að hitamælir fyrir aðalvél í mælaborði í stýrishúsi hafði bilað. Það hafði farið að leiða saman í honum og hann brunnið yfir án þess að nein merki s.s. lykt eða annað um það fundust. Öryggið (hnappur) fyrir mælaborðið sló út og ekki var hægt að setja það inn aftur þar sem það hélst ekki inni. Fram kom að segulstýrður rofi við ádreparann hefði náð að rafmagnast upp og haft þau áhrif á segulspólu í honum að hann drap á vélinni;
- að skipverjinn hafði það eftir umboðsaðilum vélarinnar að eini möguleikinn til að gangsetja vélina aftur við þessar aðstæður hefði verið að aftengja spólurofa við ádreparann í vélinni og starta henni framhjá með vír;
- að erfitt var að finna biluninna og þurfti rafvirki að mæla allt mælaborðið til að finna hana.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök atviksins hafi verið bilun í hitamæli og útleiðsla frá honum slegið út öryggi í mælaborði.

Nr. 130 / 07 Úlla SH 269

29. Vélarvana og dregin í land



Úlla © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2055
Smíðaður: Noregi 1990, plast
Stærð: 9,8 brl. 12,4 bt.
Mesta lengd: 10,67 m
Skráð lengd: 10,65 m
Breidd: 3,54 m
Dýpt: 1,61 m
Vél: Caterpillar 141 kW, 1990
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 21. september 2007 var Úlla SH 269 á siglingu á Breiðafirði. Veður: ANA 12 m/s



Myndin sýnir björgunaraðgerðir © Alfons Finnsson

Þegar báturinn var staddur um 0,5 sml. norður af Rifshaus stöðvaðist vélin og óskaði skipstjóri eftir aðstoð þar sem hratt rek var upp að ströndinni. Á meðan beðið var eftir aðstoð voru legufæri gerð klár til að láta falla.

Björgunarskipið Björg var sent til Úllu SH og dró hana inn í Rifshöfn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í upphafi gerði skipstjórinn sér ekki grein fyrir hvers vegna vélin stöðvaðist en næg olía var á olúgeymum. En eftir að komið var til

hafnar sá hann að hæðartankur sem notaður var fyrir eldavélina hafði tæmst niður í olíu-lagnakerfi vélarinnar og við það komst loft inn á olíukerfið;

- að orsök þess að tankurinn tæmdist var að daginn áður hafi komið upp bilun og við viðgerðina hafði skipstjórinn rekið sig í kúluloka á olíulögninni frá hæðartankinum niður í lagnakerfið svo aðeins dripplaði niður í kerfið og í birgðageyma;
- að færsla kúlulokans frá lokun í fulla opnun er ¼ hringur. Skipstjóri sagðist hafa skipt um loka á lögninni og sett renniloka;
- að legufæri eru dreki með keðju og 14 mm nælon tóg ásamt varadreka.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 132 / 07 Valur ÍS 18

30. Vélarvana og dreginn í land



Skipaskr.nr. 1324
Smiðaður: Seyðisfirði 1973, stál
Stærð: 101,2 brl. 159,6 bt.
Mesta lengd: 26,72 m
Skráð lengd: 23,42 m
Breidd: 5,9 m
Dýpt: 5,35 m
Vél: Mitsubishi 363 kW, 1991
Fjöldi skipverja: 8

Valur © Þorgeir Baldursson

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 2007 var Valur ÍS 18 á línuveiðum í Jökulfjörðum. Veður: S-SA 30 m/s.

Verið var að leggja að bauju þegar skipstjóri fann að skrúfan virkaði ekki áfram þó vélin gengi eðlilega. Hann óskaði þegar eftir aðstoð eða kl. 13:43 þar sem skipið rak hratt að landi. Eftir

skoðun vélstjóra varð ljóst að bilun var í gír en hægt var að bakka skipinu upp í vind svo það fjarlægðist ströndina. Akkeri voru gerð klár en þeirra var ekki þörf þar sem hægt var að halda sjó.

Þyrta var sett í viðbragðsstöðu en farþega-báturinn Sædís var kominn til skipsins kl. 14:31. Björgunarskipið Gunnar Friðriksson og dráttar-báturinn Sturla Halldórsson fóru einnig til skipsins. Valur ÍS var dreginn til hafnar á Ísafirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bilunin var í áfram diskatromlu gírsins og taldi skipstjóri að rekja mætti hana til slits á diskunum sem hann vissi ekki hvað voru gamlir;
- að engin lykt fannst af bruna í diskum í vélarúmi og ekki var hægt að neyðarkúpla enda enginn búnaður né aðstæður til þess að áliti skipstjóra;
- að skipstjóri sagðist hafa prófað akkerin nokkru áður en atvikið átti sér stað og taldi þau vera alveg klár að falla;
- að þegar skipstjórinn sá að hann hafði ekki stjórn á skipinu kallaði hann strax út neyðarkall enda væri alltaf hægt að afturkalla það.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var slit kúplingsdiskanna í diskatromlu gírsins.

Nr. 133 / 07 Signý HU 13

31. Vélarbilun, dregin til hafnar



Skipaskr.nr. 2630
Smiðaður: Reykjavík 2004, Plast
Stærð: 11,0 brl. 12,5 bt.
Mesta lengd: 11,1 m
Skráð lengd: 11,09 m
Breidd: 3,27 m
Dýpt: 1,3 m
Vél: Cummins 302 kW, 2004
Fjöldi skipverja: 2

Signý © Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 30. september 2007 var Signý HU 13 á siglingu frá Skagaströnd til Reykjavíkur. Veður: Logn

Þegar báturinn var kominn suður undir Látrabjarg kom mikill titringur á bátinn sem átti upptök í aðalvélinni. Vélin var þá stöðvuð og óskuðu bátsverjar eftir aðstoð. Björgunarskipið Björg var sent á staðinn og tók Signýju HU í tog til Rífshafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að viðgerð leiddi í ljós að vatn hafði komist inn á olíudælu og spíssa;
- að á meðan á undirbúningi ferðarinnar stóð fóru báðir skipverjar í land í um 30 mínútur og var vélin í gangi á meðan. Þegar þeir komu aftur hafði hún stöðvast og varð vélstjórinn var við vatn í síuhúsi olíukerfisins. Hann kallaði til fulltrúa olíufélagsins og tekin voru sýni af olíunni og send í rannsókn;
- að sögn fulltrúa olíufélagsins var niðurstaða rannsóknarinnar að hreinn sjór var í olíunni en ekki í birgðageymum þess;
- að samkvæmt niðurstöðum rannsóknarstofu úr þremur olíusýnum frá bátnum var sýni nr. 1 95% ólitað vatn. Sýni nr. 2 var 8% ólitað vatn og olíufasi skýjaður og grænn. Sýni nr. 3 var tætt botnfallandi vatnsdropar og grænt.
- að þrjú sýni voru tekin hjá olíufélaginu. Sýni nr. 1 við yfirborð birgðageymis var hreint, tætt og grænt. Sýni nr. 2 var undantöppun á birgðageymi og var 40% brúnleitt vatn en olíufasi tær og grænn. Sýni nr. 3 var tekið úr olíukerru og var það skýjað, botnfallandi vatnsdropar og grænt;
- að ein Racor grófsía er á olíulögninni með aðvörun tengd ljósi og vælu í stýrishúsi. Öll olía fer um síuna til kælingar og brennslu og taldi skipstjóri að ef þeir hefðu ekki brugðið sér frá hefðu þeir orðið varir við vatnið í síunni áður en hún stöðvaði olíurennslid og vatn komst inn á spíssa.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var að vatn komst inn á olíudælu og spíssa og skemmdi þá.

Nr. 139 / 07 Erling KE 140

32. Vélarbilun, dreginn til hafnar



Erling © Guðmundur St. Valdimarsson, LHG

Skipaskr.nr. 233
Smíðaður: Florö Noregi 1964,
Stál
Stærð: 252,2 brl. 366,5 bt.
Mesta lengd: 40,09 m
Skráð lengd: 36,95 m
Breidd: 7,2 m
Dýpt: 6,05 m
Vél: Deutz 1163 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 8

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. október 2007 var Erling KE 140 á netaveiðum í norðanverðum Faxaflóa. Veður: SA 15 m/sek

Vélstjóri varð var við að vélin var farin að sprengja niður í sveifarhús og smurólúhiti hennar steig mjög hratt og þrýstingur féll. Hætt var að leggja, vélin stöðvuð og eftir athugun óskaði skipstjóri eftir aðstoð til að draga skipið til hafnar.

Varðskip var nærstatt og dró það Erling KE til hafnar í Hafnarfirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélstjóri sagði að vatnshiti hafi farið upp í 100°C og eftir að vélin var farin að kólna hafa hann snúið henni á höndum (törnað) og hún verið létt í snúningi;
- að þegar vélin var opnuð kom í ljós að slíf og stimpill í einum strokkinum höfðu rifnað illa en slífin virtist ekki vera mikið slitin. Ekki fundust aðrar skemmdir og sprautaðist smurólía eðli-

lega upp í slífina;

- að vélin var á hægri keyrslu á lögninni að sögn vélstjóra og engar viðhlítandi skýringar hafi fengist á biluninni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 140 / 07 Tjaldanes GK 525

33. Vélarbilun



Erling © Guðmundur St. Valdimarsson, LHG

Skipaskr.nr. 124
Smíðaður: Molde Noregi, 1962.
Stál
Stærð: 180,8 brl. 239,7 bt.
Mesta lengd: 33,12 m
Skráð lengd: 29,52 m
Breidd: 6,7 m
Dýpt: 5,55 m
Vél: Grenaa 552 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma K 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. október 2007 var Tjaldanes GK 525 að netaveiðum 3 sml suður af Hópsnesi. Veður: S 6 m/sek.

Vélstjóri varð var við að smurolían sprautaðist út úr vélinni. Hann stöðvaði vélina og kom í ljós að bolti í festingu á smurolúdælu hafði slitnað.

Gert var við bilunina til bráðabirgða og siglt til lands en skipstjóri óskaði eftir að Björgunarskipið Oddur V. Gíslason fylgdi þeim inn til hafnar í Grindavík til öryggis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tvær smurolúdælar eru oftan á vélinni sem eru drifnar af tímahjóli vélarinnar. Tannhjólin eru boltuð á öxul dælanna og brotnaði annar boltinn svo tannhjólið skekkist, braut tennur og sprengdi út festingar á dælunni;

- að brot úr tannhjólinu skemmdu ekki annan búnað og engar skemmdir urðu á tímahjólinu;
- að sett var ný dæla við vélina.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 148 / 07 Óli Gísla GK 112

34. Vélarbilun, dreginn til hafnar



Óli Gísla © Jón Páll Ásgeirson

Skipaskr.nr. 2714
Smíðaður: Reykjavík 2006,
plast
Stærð: 18,2 brl. 15,0 bt.
Mesta lengd: 13,02 m
Skráð lengd: 10,28 m
Breidd: 4,57 m
Dýpt: 1,9 m
Vél: Yanmar 323 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Síroni Már Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 30. október 2007 var Óli Gísla GK 112 á línuveiðum á Húnaflóa. Veður: NA 12–15 m/s og undiralda.

Skipverjar voru nýbyrjaðir að draga línuna þegar spilið stöðvaðist og kom í ljós að glussaslanga við spildæluna hafði sprungið og glussinn farið af vökvakerfi bátsins. Við þetta varð hann stjórnvana og viðgerð ekki möguleg við þessar aðstæður. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð nærstadds báts Daðeyjar GK 777 til að draga bátinn til hafnar á Skagatrönd. Á leiðinni versnaði veðrið og taugin á milli bátanna slitnaði tvisvar en ferðin tók um 5 klst.

Þegar komið var í höfn var gert við bilunina í vökvakerfinu og reynt að ræsa vélina en hún stóð þá föst. Við athugun kom í ljós að sjór hafði komist inn á strokka 1, 2, og 3.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að glussaslangan undir gírnum hafði verið sett umtalsvert of löng, hreyfðist mikið í kjalsoginu og skemmdist. Hún hafði m.a. náð að fara utan í öxulinn öðru hvoru;
- að sjór hafði komist inn á strokka og er talið að hann hafi komist inn á vélina um pústkerfið. Pústkerfið kemur frá afgangsgreininni í boga niður undir gólf, aftur eftir vélarúminu og út um skutgaflinn í tveimur rásum sem liggja síðan út til beggja síðna. Hluti útrásanna er venjulega undir yfirborði. Ekki er einstreymisloki á lögninni en aftöppunarbúnaður er fyrir neðan vélina.

NEFNDARÁLIT:

Ástæða óhappsins er slæmur frágangur.

NR: 151 / 07 Séra Jón SH 163

35. Bilun í rafkerfi, dreginn til hafnar

Séra Jón © Hilmar Snorrason

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
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma K. 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. nóvember 2007 var Séra Jón SH 163 á siglingu fyrir Bjargtanga á leið frá Rifshöfn norður í Ísafjarðardjúp. Veður: A- andvari

Skipstjóri varð var við að hleðsla á neyslurafgeymum varð óvirk og minnkaði hann þá rafmagnsnotkun. Hann lét vita af biluninni til lands í gegnum síma á meðan símasamband hélst. Þegar

spenna á rafgeymum féll meira urðu stjórnþæki vélarinnar óvirk og kúplaðist frá gírnum en þá var báturinn norðvestur af Bjarnarnúpi. Skipstjórinn ýtti þá á á neyðarhnapp STK kerfisins og sendi út neyðarkall.

Vaktstöð siglinga bað Lundey NS 14 að aðstoða bátinn þar til björgunarskipið Vörður kæmi á vettvang en búið var að gera ráðstafanir í þá veru. Séra Jón SH var dreginn til Patreksfjarðar þar sem bráðabirgðaviðgerð fór fram.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bilun kom upp í rafal sem hlóð upp á neyslusettt bátsins en öll rafmagnsneysla fer um það nema ræsing vélarinnar. En hún er ræst með rafgeymum sem hlaðnir eru af öðrum rafal og eru rafgeymasettin aðgreind eins og reglur kveða á um. Enginn neyðarrofi er til að tengja saman rafgeymasettin;
- að sögn skipstjóra var engin kapall til í bátinum svo hann gæti náð rafmagni af startsettinu yfir á neyslukerfið;
- að skipstjóra var ekki kunnugt að hægt var að aftengja rafspólu við gírskiptinguna og kúpla að honum handvirk. Ádreparaspóla við vélina hélst inni þrátt fyrir spennufallið og vélin gekk allan tímann;
- að báturinn hafði legið í um þrjá mánuði og tengdur landrafmagni í gegnum laust hleðslutæki. Menn áttuðu sig ekki á því að hleðslan var orðin léleg.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT

Nr. 163 / 07 Gestur Kristinsson ÍS 333

1. Skipverji slasast við fall



Gestur Kristinsson © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2631
Smíðaður: Akranesi 2004, plast
Stærð: 11,4 brl. 14,6 bt.
Mesta lengd: 10,98 m
Skráð lengd: 10,96 m
Breidd: 3,91 m
Dýpt: 1,63 m
Vél: Yanmar 314 kW, 2004
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmarí Snorrasyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. nóvember 2007 var Gestur Kristinsson ÍS 333 á línuveiðum um 8 sjómílu út af Geltinum. Veður: SV 5-8 m/s, töluverð undiralda.

Skipverji hafði verið að moka ís í kör niðri í lestinni en þegar hann var nýkominn upp á næsta þilfar missti hann jafnvægið í veltu og féll aftur fyrir sig niður í lestina aftur. Fallið var um tveir metrar og lenti hann á tómu fiskikari. Í fallinu bar skipverjinn fyrir sig hendurnar með þeim afleiðingum að hann brotnaði á vinstri úlnlið. Siglt var með slasaða til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn kvaðst líklega hafa misst jafnvægið vegna veltu. Þilfarið var ekki hált og skipverjinn var mjög vanur bátum. Hann kvaðst hafa verið með fæturna við lógukarminn þegar hann féll (sjá mynd);
- að lógukarmurinn er 1,58 breiður, 1,88 m langur og 0,62 m hár;
- að lúgan er alltaf opin við veiðar og engin sérstök öryggisráðstöfun gerð til að koma í veg fyrir að menn geti fallið ofan í lestina.



Myndin sýnir lúguopið og hvernig skipverjinn stóð © Lögreglan

Fram kom að menn hefðu rætt sín á milli möguleikann á því að koma í veg fyrir að slys af þessum toga;

- að fram kom að lúguopið væri óþarflega stórt og það hefði verið minnkað í nýrri gerðum báta. Skipverjinn taldi þó að ef það hefði verið minna hefði hann sennilega slasast meira.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til ófullnægjandi frágangs á lúgunni.

Nefndin hvetur hlutaðeigandi aðila til að leita allra leiða til að tryggja öryggi áhafnar betur.

SLÝS Á NETA- SKEL- OG LÍNUBÁTUM

Nr. 033 / 07 Grundfirðingur SH 24

1. Skipverji slasast við fall



Grundfirðingur © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 1202
Smiðaður: Garðabæ 1972,
Stál
Stærð: 150,8 brl. 255 bt.
Mesta lengd: 35,37 m
Breidd: 6,7 m
Dýpt: 5,55 m
Vél: Caterpillar 578 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. mars 2007 var Grundfirðingur SH 24 á línuveiðum um 13 sml SV af Bjargtöngum. Veður: ASA 10 - 18 m/s, mikill sjór

Skipverjar voru að undirbúa að setja aflann niður í lest og var einn þeirra að koma með framlengingu á fiskirennuna. Þegar hann gekk aftur þilfarið steig hann niður í fremra mannopið á lestarlúginni með þeim afleiðingum að hann féll niður og lenti með hægri síðu á karminum. Hann stöðvaðist þannig og var hjálpað upp úr opinu. Skipverjinn rifbeinsbrotnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn, sem var vanur á skipinu, kvaðst ekki hafa séð fram fyrir sig vegna fiskirennunnar sem hann bar í fanginu. Hann vissi að báðar lúgurnar voru opnar við þessar aðstæður en taldi sig ekki vera kominn að opinu;
- að lestarlúgukarmurinn er um 10 sm á hæð og er fremra mannopið um það bil 20 sm inn á lúgunni (sjá mynd).



Myndin sýnir lúguopið

NEFNDARÁLIT:

Örsök slyssins er vanmat skipverjans á aðstæðum.

Nr. 044 / 07 Sighvatur GK 57

2. Skipverji slasast á línuveiðum



Sighvatur © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 0975
Smiðaður: Þýskalandi 1965, stál
Stærð: 260,5 brl. 435,8 bt.
Mesta lengd: 41,43 m
Skráð lengd: 37,9 m
Breidd: 7,22 m
Dýpt: 6,1 m
Vél: Caterpillar 626 kW, 1983
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. mars 2007 var Sighvatur GK 57 á línuveiðum á Búrbanka. Veður: S, SV 23 – 25 m/s, mikill sjór.

Verið var að leggja línuna og skipverjar að taka beitu úr geymsluhillum aftur á skut. Eftir að þeir höfðu fjarlæggt sjóbúnað af beitunni féllu pönnurnar úr hillunni vegna veltings og lenti einn skipverji undir nokkrum þeirra með þeim afleiðingum að hann slasaðist á hálsi og baki.

Eftir að skipstjóri hafði ráðfært sig við lækni var siglt með slasaða til hafnar í Njarðvík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að geymsluhillurnar eru í síðum skipsins og eru átta hillur í hæð, hver fyrir eitt lag af beitu-pönnum. Hillurnar voru skálkaðar með grind sem hengd var á hengsli á uppistöðunum og lokaði hver grind fjórum uppistöðum;
- að þegar beitan er sett í hillurnar eða tekin úr þeim þarf að fjarlægja meginhluta skálku-grindanna svo beituþönnurnar voru lausar á meðan;
- að eftir atvikið voru smíðaðar nýjar skálkur sem minnkuðu opnun hillanna;
- að slasaði var í sinni fyrstu veiðiferð á skipinu en vanur sjómaður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er vegna ófullnægjandi búnaðar.

Nr. 083 / 07 Faxaborg SH 207

3. Skipverji slasast á hendi



Faxaborg © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1023
Smíðaður: Þýskalandi 1967, stál
Stærð: 234,3 brl. 335 bt.
Mesta lengd: 36 m
Skráð lengd: 32,35 m
Breidd: 7,2 m
Dýpt: 6,25
Vél: Grenaa 662 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. apríl 2007 var Faxaborg SH 207 á línuveiðum á Flákanum á Breiðafirði. Veður: Hægviðri

Skipverji átti að fara að skipta við rúllumann en

ákvað að fara fyrst til stýrimanns og fá nýjan hníf þar sem hnifar rúllumanns voru bitlausir. Þegar hann dró nýja hnífinn upp úr pappahulstrinu sem blaðið var í skar hann sig í vísifingur vinstri handar með þeim afleiðingum að taug og sin skemmdust.

Yfirstýrimaður saumaði sárið og bjó um það, en slasaði leitaði til lækis þegar komið var til hafnar daginn eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist hafa haldið yfir eggina á hnífsblaðinu þegar hann hélt um hulstrið til að draga hnífinn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera aðgæsluleysi slasaða.

Nr. 113 / 07 Hrungnir GK 50

4. Skipverji slasast á handlegg



Hrungnir © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 0237
Smíðaður: Sandefjord Noregi 1964, stál
Stærð: 189,5 brl. 318,8 bt.
Mesta lengd: 39,28 m
Skráð lengd: 37,54 m
Breidd: 7,0 m
Dýpt: 6,1 m
Vél: Wärtsilä 736 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. 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 2007 var Hrungnir GK 50 á línuveiðum á Selvogsbanka. Veður: NA 8 m/s

Þegar skipverjar voru að draga línuna dróst hún ítrekað (snuðaði) til í dráttarskífunni og ætlaði einn þeirra að lagfæra þetta. Skipverjinn reyndi að

koma línunni á neðri skífuna en hluti hennar hrökk út aftur, öngull slóst út frá spilinu og náði að festast í handlegg hans.

Þar sem ljóst var að erfitt yrði að losa öngulinn var ákveðið að sigla til hafnar í Þorlákshöfn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tvö sett af láréttum dráttarskífum eru á vindunni og hafði efra settið verið sett á í síðustu landlegu;
- að skipstjórinn taldi að við síðustu viðgerð á skífukjömmunum hafi þeir verið skakkt renndir saman og því gekk línun í botn skífunnar án þess að fá nægjanlegt aðhald;
- að nýjar skífur voru settar á vinduna strax eftir slysið og reyndust þær í góðu lagi;
- að slasaði sagði að hann hefði átt að standa öðruvísi að því að skipta línunni á milli dráttarskífa. Hann hefði átt að setja línuna fyrst í neðri skífuna og slaka síðan vindunni þar til hún fór úr þeirri efri.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins voru samverkandi þættir sem rekja má til óheppilegra vinnubragða og vandræða með skífurnar.

Nr. 117 / 07 Valdi SH 94

5. Skipverji slasast á hendi



Valdi © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1927
Smiðaður: Garðabær 1988, stál
Stærð: 21,7 brl. 44 bt.
Mesta lengd: 16,85 m
Skráð lengd: 14,94 m
Breidd: 3,8 m
Dýpt: 2,75 m
Vél: Cummins 258 kW, 1988
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. september 2007 var Valdi SH 94 við veiðar með kuðungagildrum um 5 sml. VNV af Flatey á Breiðafirði. Veður: Logn

Skipverjar voru að hefja drátt á fyrstu trossu dagsins og biðu þess að fyrsta gildran kæmi upp. Skipstjórinn studdi vinstri hendi á borðbríkina innan við rúlluna en þegar fyrsti hnútur á færinu kom upp tók hann rúlluna með sér inn svo hún skall á borðið. Við atvikið klemmdist hönd skipstjórans á milli bríkarinnar og rúllukjammans.

Slasaði þurfti sjálfur að sigla inn til Flateyar og leita aðstoðar vegna vankunnáttu hinna skipverjanna. Hann var síðan fluttur með þyrlu LHG á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að einn skipverjinn sagðist hafa sett rúlluna út áður en bauja var tekin en gleymt að setja splitti í augabolta sem læsir rúllunni við borðstokkinn. Hann var búinn að vera á bátinum í þrjár vikur og hafði séð um að setja rúlluna út;
- að skipstjórinn sagðist ávallt vera á rúllunni og hafa haft fyrir vana að yfirfara búnaðinn við hana áður en dráttur hæfist. En í þetta skipti hafi hann ekki gert það þar sem hann hafi verið að segja hinum skipverjunum til við vinnu á þilfarinu;
- að bríkin á vinnuborðinu var rúmlega 15 sm há og minnsta bil á milli hennar og rúllukjammans var 2 mm. Í falli rúllunnar niður á borðið ýtti kjamminn handleggnum til hliðar svo höndin varð ekki á milli þar sem bilið var minnst.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var sú að rúllan var ekki læst við borðstokkinn.

Nr. 142 / 07 Grindavíkin GK 606

6. Skipverji klemmist á fingri



Grindavíkin © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2468
Smíðaður: Kína 2001, Stál
Stærð: 94,7 brl. 157,6 bt.
Mesta lengd: 21,48 m
Skráð lengd: 19,23 m
Breidd: 6,4 m
Dýpt: 3,2 m
Vél: Cummins 448 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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 22. október 2007 var Grindvíkingur GK 606 á netaveiðum skammt suður af Hópsnesi. Veður: SA 16 m/sek.

Nýlega var byrjað að draga fjórðu trossu og þegar endi netsins var kominn upp sást að blýteinninn var slitinn. Rúllumaðurinn tók um flotteininn með vinstri hendi til að kanna átakið á hann. Dráttarskífan missti grip á teininum sem skaust út og dró höndina með og varð baugfingur undir flotteininum á rúllukeflinu en losnaði fljótt.

Þegar slasaði fann fyrir bleytu í vettlingnum tók hann höndina úr honum og vantaði þá framan á fingurinn. Skipstjóri lét hætta drættinum og hleypa niður netunum. Haldið var til hafnar og beðið um sjúkrabíl fyrir slasaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að draga skötuselsnet með 16 mm sverum teinum og slasaði var að athuga átak á teinninn með tilliti til þess hvort hann ætti að stoppa drátt;
- að slasaði taldi að dráttarskífan hafi verið fyrir þorskanetateina sem eru sverari en teinar

skötuselsneta og hefðu því getað farið í botn skífunnar svo grip hennar takmarkaðist;

- að dráttarskífan var fyrir 16 til 20 mm tóg og taldi skipstjóri að teinarnir hefðu ekki farið í botn skífunnar en hún hafi verið farin að slitna. Þeim hafi fundist að haldið væri farið að minnka.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að skipverjinn tók um teinninn og þá var grip dráttarskífunnar ekki sem skyldi.

Nr. 171 / 07 Tjaldur SH 270

7. Skipverji slasast á fæti



Tjaldur © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2158
Smíðaður: Noregi 1992, stál
Stærð: 411,7 brl. 688 bt.
Mesta lengd: 43,21 m
Skráð lengd: 39 m
Breidd: 9 m
Dýpt: 6,8 m
Vél: Caterpillar 735 kW, 1992
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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. desember 2007 var Tjaldur SH 270 við bryggju í Rífi.

Vélstjóri var að taka ís-síu úr síuhúsi en vegna óvænts þrýstings lenti kælimiðill á vinstra læri og rist með þeim afleiðingum að hann fékk kalsár. Farið var með hann á heilsugæslustöð þar sem búið var um sárin.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að síuhúsið er lokað með fimm lokum frá lögninni og hafði slasaði lokað fyrir þá áður en hann byrjaði að losa varlega um bolta sem

hélt loki á húsinu. Þegar hann hafði losað um alla átta boltana sprautaðist gasið út en það er Freon R 22 og gat kerfið náð mest -35°C á miðilinn. En þar sem kerfið hafði verið stöðvað má ætla að kuldinn hafi verið eitthvað minni;

- að slasaði hafði byrjað á skipinu í júlí og aldrei hreinsað síuna áður. Síuna þarf að hreinsa á fimm mánaða fresti og kominn var tími á það;
- að sögn slasaða vildi hann ekki hreinsa síuna úti í sjó ef hann þyrfti aðstoð við það;
- að engar skriflegar leiðbeiningar voru til um verkið en fyrrverandi vélstjóri hafði sagt slasaða hvernig standa ætti að verkinu;
- að slasaði sagðist hafa yfirséð að aflesta síuhúsið nægilega vel með því láta kælipressuna sjúga úr því. Ekki er hægt að ná sömu loftþyngd með þessum hætti og er utan við húsið. Mesti þrýstingur á kerfinu eru ó bör en það er rekið venjulega á 2 börum. Við síuhúsið er þrýstimælir sem segir hver þrýstingur er á húsinu á hverjum tíma og sagðist slasaði ekki hafa fylgst með honum áður en hann byrjaði verkið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óaðgæsla slasaða við verkið.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin bendir á mikilvægi þess að fyrir liggi skriflegar verklagsreglur til þess að mikilvægar upplýsingar komist til nýrra skipverja.

SLYS Á NÓTAVEIÐISKIPUM

Nr. 001 / 07 Beitir NK 123

1. Skipverji slasast á fæti



Beitir © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 0226
Smíðaður: Þýskalandi 1958, stál
Stærð: 756 brl. 1031 bt.
Mesta lengd: 66,24 m
Skráð lengd: 60,50 m
Breidd: 10 m
Dýpt: 7,58 m
Vél: Wärtsilä 1979, 1943 kW
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. desember 2006 var Beitir NK 123 á Seyðisfjarðardýpi. Veður: NA 17 m/s, eljagangur.



Myndin sýnir bilið á milli kengsins og burðarvirkis

Skipverjar voru að gera sjóklárt og að undirbúa að hífa inn glussaslöngu fyrir afladæluna. Skipverji ætlaði að taka stoppara af vindutromlu og sá sem stjórnaði hífingu hífði aðeins í til að fá hann lausan. Skipverjinn stóð þétt við tromluna og til að standa hreyfingu skipsins setti hann vinstra

hnéð fram með þeim afleiðingum að það klemmist milli kengs á vindunni og burðarvirkis hennar (sjá mynd). Í sama mund var hífing stöðvuð, tromlan snérist til baka og skipverjinn losnaði.

Skipinu var siglt til hafnar og við skoðun kom í ljós að hnéð var óbrotið en bólgið og marið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að spilið fyrir glussaslönguna stóð þversum á efsta þilfari. Það er vökvadrifið en hemlaust og gefur vökvamótorinn strax eftir þegar hífingu lýkur. Til að stöðva útslokun er tromlan sett föst með stoppara, stutt „halaband“ sem var fest til hliðar við spilið og á endanum var krókur sem húkkað var í keng utan á fremra þili tromlunnar. Kengirnir á þilinu eru fjórir og dreifðir nokkuð jafnt ofarlega á boga þess. Burðarvirki spilsins og tromlunnar eru „A“ uppistöður úr vinklum. Bilið á milli þilsins og burðarvirkisins er 13 sm;
- að slasaði taldi að ekki hafi verið mikið af slöngunni úti því tromlan stöðvaðist þegar hann varð á milli;
- að fram kom hjá skipstjóra að til greina kæmi að hafa göt á þilinu fyrir stopparann í stað kengja.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til frágangs á búnaði sem ógnaði öryggi skipverja.

Nr. 037 / 07 Guðmundur VE 29

2. Skipverji slasast á fæti



Beitir © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2600
Smíðaður: Bergen, Noregi
1987, stál
Stærð: 1132.0 brl.
Mesta lengd: 65.0 m
Breidd: 12.6 m
Vél: Wichmann 1986, 2998 kW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 24. mars 2007 var Guðmundur VE 29 á kolmunnaveiðum með flottroll um 380 sml suður af landinu. Veður: SSV 12 m/s.

Skipverji var að skera í sundur 12 mm kaðal en við það stakkst hnífurinn á kaf í vinstri kálfa hans. Vegna mikillar blæðingar óskaði skipstjóri eftir aðstoð og hélt áleiðis til lands vegna of mikillar fjarlægðar fyrir þyrlu. Þegar skipið var komið inn á flugsvæði var TF-LIF send í fylgd Fokker flugvélar LHG til að sækja slasaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tógið sem skipverjinn var að skera í sundur var úr fléttuðu nælonefni með líka áferð og ofurtóg. Hann hafði álitnið efnið vera ofurtóg og beitt hnífnum eftir því. Það kom honum á óvart hvað hnífurinn fór létt í gegnum efnið;
- að slasaði beitti hnífnum að sér;
- að slasaði var réttthentur og hnífurinn var sérlega beittur.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 074 / 07 Birtingur NK 119

3. Skipverji slasast við fall



Birtingur © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2329
Smíðaður: Noregi 1990, stál
Stærð: 700,9 brl. 1230 bt.
Mesta lengd: 56 m
Skráð lengd: 50,23 m
Breidd: 11 m
Dýpt: 7,7 m
Vél: Wichmann 2427 kW, 1990
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð

og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 25. apríl 2007 var Birtingur NK 119 við bryggju á Neskaupsstað. Veður: SA 3 m/s

Skipverjar voru að vinna við frágang á þilfari fyrir brottför og var einn þeirra að láta ediksýru 80% renna úr geymi niður í stjórnborðs 2 lest. Við þetta stóð hann á lestarlúgu á stjórnborðs 1 lest sem var búið að fylla af sjó og loka en mannop á henni var opið. Þegar sterk ediksýrugufa fór að streyma frá 2 lestinni hörfaði skipverjinn aftur á bak en við það steig hann niður um mannopið. Hann féll hálfur niður í opið og lenti með hægri síðuna á karmi þess.

Skipverjinn kenndi mikils sársauka en við skoðun var talið að þetta jafnaði sig fljótlega. Hann fór í veiðiferðina en í ljós kom síðar að hann hafði marist á baki og rifbein brákast.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sterkar ediksýrugufur geta valdið sviða í augum og hálsi;
- að vegna fjölda lúga og fyrirkomulags þeirra á þilfarinu þurftu skipverjar mikið að ganga á þeim með tilheyrandi erfiðleikum. Fram kom að menn væru mikið að hrasa við þessar aðstæður;
- að ný áhöfn var á skipinu nema sá slasaði sem var þar til leiðsagnar. Fram kom hjá honum að fram að þessu hefðu munnlegar verklagsreglur kveðið á um að hafa einungis opið það sem var verið að vinna við og loka því síðan strax að verki loknu. Nýrri áhöfn hafði ekki verið kynntar þessar verklagsreglur;
- að ekki var farið eftir öryggisleiðbeiningum seljanda um meðferð ediksýrunnar en hann segist hafa komið öryggisleiðbeiningum í hvert skip þegar ediksýra var afgreidd í fyrsta sinn;
- að sögn skipstjóra var hann búinn að vera á skipum sem notuðu ediksýru í mörg ár en minnst þess ekki að hafa séð nein fyrirmæli frá söluaðila um meðhöndlun efnisins. Hann kvað þó hugsanlegt að fyrirmæli hefðu komið

frá seljanda eftir eiturefnaslysið í sundlauginni á Eskfirði en eftir það hafi meðhöndlun eiturefna batnað til muna;

- að skipstjóri benti á að ediksýru ætti ekki að afgreiða um borð öðruvísi en með sérstakri slöngu beint niður í lestar eins og hann væri farinn að gera. Þá væri líka hægt að blanda því í vatnið sem tekið er í lestarar en við svo mikla blöndun væri það hættuminna;
- að sögn starfsmanns í landi hefur ediksýru ekki verið blandað saman við vatn hjá löndunar aðilanum;
- að í öryggisleiðbeiningunum söluaðila um ediksýru 80% kemur m.a. fram að menn skuli búnir eftirfarandi persónuvörnum:
 - ☛ Öndunargrímu með viðeigandi síu eftir styrk mengunar eða ferskloftstæki þegar unnið er í langan tíma með efnið eða þegar hætta er á að það fari yfir mengunarmörk.
 - ☛ Vel lokuðum öryggisgleraugum.
 - ☛ Viðeigandi hlífðarfatnaði.
- að ekki voru til hlífðargleraugu eða öndunargrímur um borð og varnir gegn ediksýrunni því eingöngu vettlingar, stígvél og sjógalli;
- að sögn löndunaraðila hefur hann eftir slysið fengið möppur hjá söluaðila um meðferð eiturefna og dreift þeim í skip sem eru í viðskiptum við hann;
- að ekki lá fyrir áhættumat fyrir skipið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er óaðgæsla við meðferð hættulegra efna.

Nefndin átelur að ekki hafi verið til staðar í skipinu nauðsynlegur öryggisbúnaður til notkunar við meðhöndlun á hættulegu efni.

Þá hvetur nefndin skipstjórnarmenn að halda til haga öryggisleiðbeiningum og öðrum leiðbeiningum um meðhöndlun hættulegra efna sem notuð eru í skipum. Þær á að kynna skipverjum reglulega og vera þáttur í öryggisæfingum.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að framfylgja

reglum um áhættumat á skipum og hafa skráðar verklagsreglur þar sem því verður við komið.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gerð verði sérstök könnun á hversu algengt sé að reglum um áhættumat í skipum sé ekki framfylgt.

Nr. 166 / 07 Álsey VE 2

4. Skipverji fær á sig nótt



Álsey © Hörður Óskarsson

Skipaskr.nr. 2772
Smíðaður: Noregi 1987, stál
Stærð: 2181 bt.
Mesta lengd: 65,65 m
Skráð lengd: 60,24 m
Breidd: 12,6 m
Dýpt: 10,66 m
Vél: Bergen Diesel 2950 kW, 1986
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 6. desember 2007 var Álsey VE 2 við bryggju í Grundarfirði. Veður: Hægviðri

Skipverjar voru að losa flækju sem komið hafði á síldarnótina og notuðu við það skipskrana til að hífa netavöndul upp. Við þetta slitnaði tógstroffa með þeim afleiðingum að nótin féll niður á höfuð eins þeirra.

Sjúkraflutningamenn og lækni voru kallaðir til og var slasaði settur í hálskraga og fluttur á heilsugæsluna til rannsóknar en síðan á sjúkrahús í Reykjavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í köstun vildi það koma fyrir að mikið af riðlinum kastaðist yfir korkateinninn og

myndaðist þá stundum vöndull um teininn. Skipstjórinn sagði að þetta vandamál væri þekkt og í flestum tilfellum rakið til nótakassans. Gerðar voru breytingar á honum og standa vonir til að vandamálið hafi verið leyst;

- að við hífinguna var notuð 10 mm ný nælonstroffa sem sett var með kappmellu á vöndul af netariðli en skipverjar toguðu í netið til að komast að flækjunni. Teinninn var hífður upp og niður með rykkjum og var kominn í 5 til 6 metra hæð þegar stroffan slitnaði. Höfðu allir skipverjar nema slasaði náð að forða sér undan.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var ófullnægjandi búnaður og óvarkárni slasaða að standa undir nóttinni.

SLYS Á TOGVEIÐISKIPUM

Nr. 002 / 07 Vigri RE 71

1. Skipverji slasast á hendi



Vigri © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2184
Smíðaður: Flekkefjord Noregi
1992, stál
Stærð: 1217.4 brl. 2157.0 bt.
Mesta lengd: 66.96 m
Skráð lengd: 59.4 m
Breidd: 13.0 m
Dýpt: 8.53 m
Vél: Wärtsilä 1992, 3000 kW
Fjöldi skipverja: 27

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni og Pálma K. Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

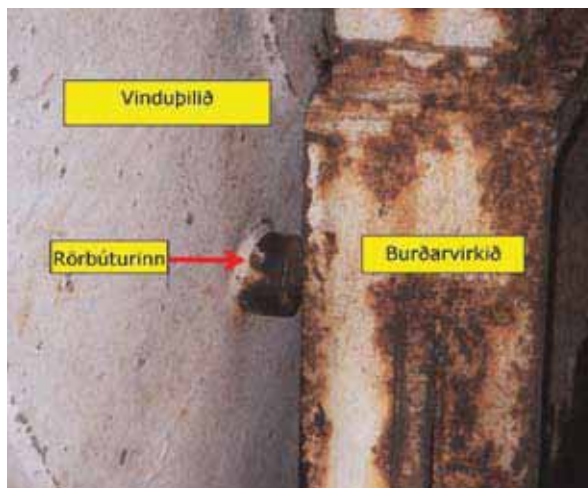
Þann 13. desember 2006 var Vigri RE 71 á togveiðum á Vestfjarðarmiðum. Veður: NA 10 m/s

Skipverji hafði lokið við að lása grandaralengingu á stjórnborðsvindu og var hún komin á snúning. Þegar hann stóð upp frá vindunni féll hann við. Til stuðnings í fallinu lagði hann vinstri hendi á burðarvirki vindunnar þannig að fingur lögðust inn fyrir það með þeim afleiðingum að þeir klemmdu á milli útstandandi rörs á þili trommlunnar og burðarvirkisins.

Siglt var með slasaða til Flateyrar en hann hafði misst framan af baugfingri.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn hrasaði um keðjuhrúgu sem var fyrir aftan hann við vinduna;
- á útþiljum trommlunnar voru útstandandi rörbútar (sjá mynd) sem fóru mjög nálægt burðarvirkinu þegar vinda var á snúningi. Þessi búnaður var á fleiri vindum;
- að skipverjar sáu ekki tilgang með þessum



Myndin sýnir hvað rörbúturinn fer nálægt burðarvirkinu

rörbútum og voru þeir því allir fjarlægðir eftir atvikið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til frágangs á búnaði sem ógnaði öryggi skipverja.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hefur áður fjallað um slys af þessum toga og minnir því skipstjórnarmenn á skyldur þeirra að framkvæma áhættugreiningu á öllum vinnu-svæðum um borð.

NR. 008 / 07 Sólbakur RE 207

2. Skipverji fer útbyrðis þegar tóg slitnar



Sólbakur © Þorgeir Baldursson

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: Lögregluskýrsla. Dagbók skipsins. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. janúar 2007 var Sólbakur RE 207 á tvílembingstrollveiðum með Árbak RE 205 í Berufjarðarál. Veður: SV 10-15 m/s.

Verið var að taka trollið og stóð skipverji aftarlega við skutrennulunngu stjórnborðsmegin. Hann hafði losað dauðalegginn og beið eftir því að komið væri með leiðarann inn á grandaravinduna til að tengja þá saman. Skyndilega kvað við hvellur, „sökkukeðjan“ (lóð keðjunnar) féll, togvírinn þeyttist inn að miðju, slóst í bak skipverjans og fleygði honum niður í skutrennuna. Hann lenti fyrst á höfðinu og svo á bakinu áður en hann fór í sjóinn.

Skipverjinn sökk en gat synt upp á yfirborðið og náði taki á sökkukeðjunni sem lá aftur af miðju skipinu. Vélstjóri sem var að fylgjast með vinnu á þilfarinu sá atvikið og kastaði björgunarhring til skipverjans en slepti fangalínunni þar sem hann óttaðist að hún yrði of stutt. Skipverjinn komst í björgunarhringinn og slepti takinu á keðjunni þar sem hann taldi sig verða í minni hættu ef hann fjarlægðist skipið. Skipverjar náðu í öðru skoti að skjóta línu til skipverjans í sjónum og var hann dreginn að skipinu og hífdur um borð.

Í samráði við lækni var ákveðið að sigla með slasaða strax í land þar sem honum var komið á sjúkrahús. Við skoðun kom í ljós að svokallaðir þvertindar á mjóhrygg skipverjans höfðu brotnað auk þess sem miklar bólgur og mar voru á vinstri síðu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipin voru á tvílembingstrollveiðum og drógu sitt hvorn togvírinn. Togvírinn hangir í gálганum yfir miðri skutrennunni og rúmunum einum metra framan við skutgaflinn. Þegar híft er þá er annar grandarinn færður yfir í það skipið sem tekur trollið um borð. Sólbakur RE átti að taka trollið í þetta skipti;
- að sökkukeðjan er 4 til 5 metra löng stökkakeðja og um 2 tonn að þyngd. Hún er notuð til að þyngja togvírinn og er hún á milli

togvírs og grandara. Þegar sakkann var komin upp í miðjublökkina er hún lásuð í leiðarann og hífd yfir í stjórnborðstogblökkina og er þá togvírnum slakað á meðan verið er að tengja dauðalegginn í grandaraleiðarann;

- að stjórnborðs togblökkinn hangir í gálганum yfir miðjum ganginum rétt framan við skutgaflinn. Skipverjinn stóð við blökkina innan við togvírinn sem leitaði inn að miðju þegar tók í hann;
- að leiðarinn sem hífði keðjuna upp í stjórnborðs blökkina og hélt í togvírinn ásamt trollinu var 28 mm Dynex tóg. Það var með splæst auga og að sögn skipstjóra raknaði splæsið. Fram kom hjá honum að sennileg skýring á því var að það var ekki rétt splæst og það hafi verið að rakna upp á einhverjum tíma án þess að tekið væri eftir því;
- að sögn skipstjóra höfðu menn ekki gert sér grein fyrir þessari hættu. Eftir slysið var sett öryggiskeðja til að koma í veg fyrir að þetta gerðist aftur ef eitthvað gæfi sig. Einnig var óskað eftir að miðjublökkinn yrði færð en því var ekki lokið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að tóg í leiðaranum gaf sig í splæsi og togvír slóst til.

Nefndin átelur þau vinnubrögð að þýðingarmikill búnaður við hífingar sé ekki skoðaður reglulega með tilliti til öryggi skipverja.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin hvetur skipstjórnendur til að áhættugreina svæði á þilförum við hverskonar hífingar þannig að menn standi ekki í skotlínu ef eitthvað fer úrskeiðis.

Nr. 013 / 07 Sturlaugur H Böðvarsson
AK 10

3. Skipverji slasast á hendi



Sturlaugur H. Böðvarsson © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1585
Smíðaður: Akranesi 1981, stál
Stærð: 431,2 brl. 712 bt.
Mesta lengd: 50,85 m
Skráð lengd: 44,16 m
Breidd: 9 m
Dýpt: 6,4 m
Vél: Stork Werkspoor 1590 kW,
1986
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. febrúar 2007 var Sturlaugur H Böðvarsson AK 10 á togveiðum vestur af Vestfjörðum. Veður: Hægviðri

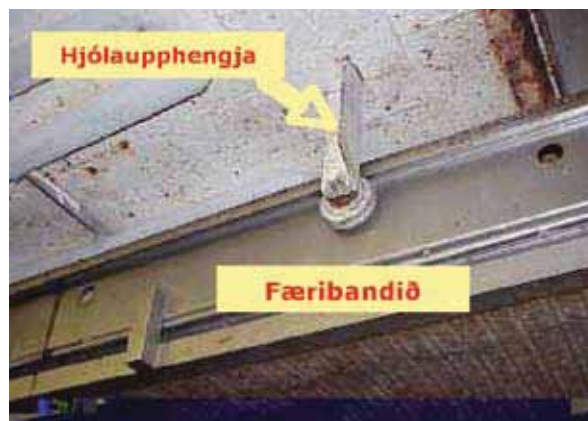
Skipverjar voru að ganga frá afla í lestinni og voru komnir ofarlega við það í rýminu. Skipverji sem var nýkominn niður í lestina stóð upp á kara-brún og studdi sig við með því að halda um fyrstu hjólaupphengju fyrir framan lúgukarm á færíbandi. Skipverjinn sem stjórnaði færíbandinu tók ekki eftir þessu og ætlaði að færa það til í lestinni og setti það af stað. Við það fór bandið upp á hjólið sem skipverjinn hélt um með þeim afleiðingum að hann klemmdist illa á vinstri hendi. Þegar stjórnandi bandsins varð var við þetta keyrði hann það til baka og hendin losnaði.

Óskað var eftir að þyrlla LHG yrði send til skipsins og sækti slasaða og flytti hann á slysadeild í Reykjavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að ísa aflann í lestina framan við lúgukarminn og lá færíbandið þversum undir mitt lestarlúguopið;

- að eini aðgangur að lestinni var niður um stiga í lúgukarmi sem náði aðeins um eitt þrep niður fyrir neðri hluta karmsins. Þaðan var u.þ.b. 1,5 meter niður á fiskikörin og þurfti skipverjinn að láta sig síga þessa hæð til að ná fótfestu á brún þeirra;
- að slasaði ætlaði að fíkra sig fram í lestina en kvaðst hafa runnið til vegna hálfu og gripið sér til stuðnings í færíbandið. Stjórnandi færíbandsins snéri baki í skipverjann og setti það af stað í sömu mund;
- að hendi slasaða lenti á milli í fyrstu hjólaupphengju og færíbandsins (sjá mynd) fyrir framan lúgukarm. Hjólaupphengjurnar eru með jöfnu millibili eftir lestarloftinu. Skipverjinn taldi sjálfur að hendin hafi farið inn í tannhjól færslumótors en við athugun á því er það ekki talið mögulegt þar sem það er vel lokað;



- að hjólaupphengjurnar eru vinklar um 200 mm langir sem soðnir eru neðan í loftið og á endum þeirra eru brautarhjólin. Bilið á milli upphengjunnar og kjammans er 10 mm en 20 mm á milli upphengjunnar og færslukeðjunnar;
- að færíbandið liggur langskips í lofti fyrir miðju í lestinni. Um 150 mm neðan við loftið hangir það á kjömmum sem eru skúffujárn og eru jafnframt færslubraut fyrir það í lestinni. Upp í skúffuna falla brautarhjólin, óvarin;
- að ofan við kjammanna er tvöföld færslukeðja sem fest er á sitt hvorn enda bandsins. Keðjan liggur yfir lokað tannhjól á gírmotor sem dregur bandið eftir loftinu og er festur neðan í loftið;

- að ekki voru neinar þar til gerðar handfestur þar sem skipverjinn var á ferðinni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins eru að mati nefndarinnar tveir samverkandi þættir. Færibandið var sett af stað án þess að tryggt væri að það væri óhætt og ófullnægjandi aðstæður skipverjans sem um leið var að verja sig falli.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að leita allra leiða til að tryggja öryggi skipverja við erfiðar vinnuáðstæður.

NR. 016 / 07 Sólbakur RE 207

4. Skipverji slasast á hendi



Sólbakur © Þorgeir Baldurson

Skipaskr.nr. 2262
Smiðaður: 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: Lögregluskýrsla. Gögn RNS. Dagbók skipsins.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. janúar 2007 var Sólbakur RE 207 á togveiðum Austfjarðarmiðum. Veður: S 15 m/s.

Skipverji var að vinna við að setja fisk í slægingarvél þegar fiskur festist í útrás og stíflaði hana. Hann ætlaði að losa fiskinn en við það náði einn söðull bandsins í vísifingur vinstri handar hans með þeim afleiðingum að hann skarst illa og fingurinn brotnaði. Siglt var með slasaða til Eskifjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um borð voru tvær slægingarvélur af gerðinni KM Mark 5 Fish Gutting Machines. Mjög algengt var að fiskur festist í útrás annarrar þeirra og kvaðst slasaði hafa stöðugt verið að losa úr henni í ferðinni. Hann kvaðst alltaf hafa gert það með vélina í gangi og taldi annað ekki hægt. Fram kom hjá öðrum að þeir hefðu átt við þetta með vélina í gangi nema ef fiskur var mjög fastur, þá hefðu þeir stöðvað hana;



- að öryggishlíf átti að vera yfir útrásinni til að verja að einhver fari með hendi í hana en hún hafði verið tekin og bundin upp. Ekki voru sérstakar aðvörunarmerkingar við útrásina enda átti öryggishlífina að vera yfir henni. Í leiðbeiningarreglum frá framleiðanda er sérstaklega varað við að farið sé með hendi í útrásina meðan vélin er í gangi;
- að útrásinni hafði verið breytt frá upprunalegu fyrirkomulagi og settir rimlar (pílárar) í útrásina til að skilja slógið betur frá eftir slægingu. Fram kom að eftir þessar breytingar vildi fiskur festast á sporðinum eða á föstu slógi í spelunum. Eftir atvikið var þessu fyrirkomulagi breytt.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er óvarkárin skipverjans að setja hendi í vél sem er í gangi.

Nefndin átelur að mikilvægur öryggisbúnaður skuli vera gerður óvirkur.

Nr. 028 / 07 Oddgeir EA 600

5. Skipverji slasast á hendi



Oddgeir © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1039
Smíðaður: Bozenburg
Þýskalandi 1967, Stál
Stærð: 246,5 brl. 365,7 bt.
Mesta lengd: 37,82 m
Skráð lengd: 34,72 m
Breidd: 7,2 m
Dýpt: 6,05
Vél: Caterpillar 738 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 8

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. mars 2007 var Oddgeir EA 600 á togveiðum NV af Reykjanestá. Veður: S 12 m/s.

Skipverjar voru að láta trollið fara og var það farið að taka í hlerana. Skipverji sem var að vinna við stjórnborðshlerann var að bera dauðalegginn fyrir stoð þegar hlerinn féll að lunningunni og varð hönd skipverjans á milli. Siglt var með slasaða til Grindavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að styrktarstoðir eru báðum megin við skutrennuna frá lunningu og upp í bita sem er á milli toggálgana. Til að lása saman eða í sundur dauðaleggnum og vargakjafinum þarf að bera dauðalegginn aftur fyrir þessar stoðir. Engin búnaður er til að bera dauðalegginn fyrir stoðirnar né til að ná upp keðjunni í vargakjafinum;
- að í þetta skipti var verið að nota eldri hlera sem lítið höfðu verið notaðir á þessu skipi. Þeir eru íhvolfir með þremur styrktarbitum og þegar hlerinn hangir í gálga fellur miðjubitinn að lunningunni. Hlerarnir sem höfðu verið notaðir á skipinu voru svipaðir en án styrktar-

bita. Slasaði taldi ekki sömu hættu stafa af þeim;

- að slasaði sagði að þeir hafi breytt skvernum og í þetta skipti hafi hlerarnir komið öðruvísi upp. Það hafi þurft að fara nokkuð langt niður á milli lunningar og hlera til að ná í keðjuna á vargakjafinum. Þessu hefur nú verið breytt þannig að ekki þurfi að fara eins langt núna.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til ófullnægjandi vinnu- aðstæðna.

Nr. 038 / 07 Þuríður Halldórsdóttir GK 94

6. Skipverji fellur á milli skips og bryggju



Þuríður Halldórsdóttir © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1645
Smíðaður: Akranes 1983, Stál
Stærð: 237,7 brl. 478 bt.
Mesta lengd: 38,99 m
Skráð lengd: 36,1 m
Breidd: 8,1 m
Dýpt: 6,25 m
Vél: Bergen Diesel 729 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. mars 2007 var Þuríður Halldórsdóttir GK 94 við bryggju í Njarðvík. Veður: 18-23 m/s.

Skipverji var að koma um borð um nóttina en þegar hann var kominn út á landganginn snérist hann og féll skipverjinn niður á milli skips og bryggju. Hann gat bjargað sér upp á bryggjuna með aðstoð leigubílfreiðastjóra sem ekið hafði honum til skips.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að landgangurinn var um 6 metra langur úr áli með leiðurum með einni línu hvoru megin. Að sögn vitnis hékk landgangurinn einungis á öðrum kjammanum á skipinu og aðeins bundinn þeim megin upp í rekkverk. Að sögn yfirstýrimanns hafði landgangurinn verið bundinn báðum megin í rekkverkið við komuna í höfn morguninn áður. Hann hafði ekki verið bundinn að öðru leyti;
- að öryggisnet fyrir landganginn var til um borð en var ekki notað. Að sögn skipstjóra var það einungis notað ef skipið var í erlendra höfn því þar væri gengið eftir því;
- að skipið lá um meter frá bryggjunni og fallið var um það bil fjórir til fimm metrar;
- að ekki var vakt við skipið;
- að skipverjinn var undir áhrifum áfengis.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er slæmur frágangur á landgang.

Nefndin átelur skipstjóra fyrir að láta ekki setja upp landgangsnet sem til var um borð í skipinu.

Nr. 089 / 07 Snorri Sturluson VE 28

7. Skipverji slasast á hendi

Snorri Sturluson © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1328
Smiðaður: Pasajes Spáni,
1973 Stál
Stærð: 1095,9 brl. 1464 bt.
Mesta lengd: 74,62 m
Skráð lengd: 65,86 m
Breidd: 11,6 m
Dýpt: 7,5 m
Vél: Wärtsilä 2460 kW 1995
Fjöldi skipverja: 27

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. júní 2007 var Snorri Sturluson VE 28 á togveiðum um 10 sml. vestur af Reykjanesi. Veður: Logn

Verið var að taka niður afla en stífla myndaðist á færibandi í móttökunni. Skipverji fór upp á færibandið til að greiða fyrir og hélt sér í lúgu-karminn. Hann varð ekki var við að hann ræki öxlina í stjórnrofa lúgunnar fyrr en hún lokaðist á hönd hans.

Skipstjóri óskaði eftir aðstoð við að koma slasaða undur læknishendur og var björgunarskipið Oddur V. Gíslason sent til móts við skipið sem jafnframt sigldi á fullri ferð til lands.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að inn í fiskmóttökuna eru þrjár lúgur sem fisknum er hleypt í gegnum niður á færir-böndin. Lokun og opnun þeirra er stjórnað með rofa við hlið karmsins en handfangið er stöng og gormur á að sjá til þess að stöngin komi alltaf til baka þegar henni er sleppt og lokun eða opnun stöðvast þá strax;
- að bilun var í gormum á tveimur stjórnstöngunum með þeim hætti að stangirnar komu ekki til baka eftir að ýtt hafði verið á þær. Var önnur við lúguna sem slasaði stóð við. Þegar slasaði rak sig í stöngina lokaðist lúgan viðstöðulaust þó hann hafi farið frá stönginni aftur;
- að skipverjinn var í sinni fyrstu veiðiferð á skipinu;
- að eftir slysið var gert við bilunina.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var bilun í stjórnloka.

Nefndin brýnir fyrir skipverjum að strax og þeir verða varir við bilun í tækjum að láta vita af þeim og krefjast lagfæringa.

Nr. 104 / 07 Þerney RE 101

8. Skipverji slasast á fæti



Snorri Sturluson © Hilmar Snorrason

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: Dagbók skipsins. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. júlí 2007 var Þerney RE 101 á togveiðum á Halamiðum. Veður: NA 8 m/s

Um kl. 03:30 höfðu skipverjar lokið við að láta trollið fara, sjálfvirk slökum á vírum tengd og byrjað að ganga frá á þilfari. Tveir þeirra ætluðu að sjóbúa gilsa með því að festa þá aftur á skipinu og spilmaður ætlaði að gefa slaka til þess. Þegar hann byrjaði að slaka festist gilsinn á stjórnborðstromlu þannig að hann hífðist inn með þeim afleiðingum að það rykkti í skipverjann sem var lagður af stað með hann og hélt í krókinn. Áður en hann náði að sleppa króknum kipptist hann upp, féll síðan niður á þilfarið og brotnaði um hægri ökkla.

Skipstjórinn vildi fá þyrlu til að sækja slasaða en vakthafandi læknir hjá LHG taldi ekki þörf á því. Siglt var með slasaða til Ísafjarðar og var skipið komið þangað kl. 09:30. Hann var sendur áfram með síðdegisflugi til Reykjavíkur og fór í aðgerð um kvöldið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gilsinn var úr Dynex tógi og hafði grafist

niður í vafninga á tromlunni án þess að spilmaður tæki strax eftir því. Fram kom að tromlan hefði ekki verið í góðri sjónlínu við stjórnstækin;

- að slasaði kvaðst hafa sleppt strax og kippt í gilsinn en hann farið aðeins á loft, snúningur komið á líkamann og hann ekki náð stjórn á lendingunni;
- að slasaði hafði verið áður á skipinu en var í fyrsta túr á því eftir að hafa verið á öðrum skipum. Hann var búinn að vera til sjós frá 2001.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 122 / 07 Klakkur SH 510

9. Skipverji slasast á hendi



Klakkur © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 1472
Smíðaður: Gdynia Póllandi,
1977
Stærð: 488,0 brl. 744,7 bt.
Mesta lengd: 51,83 m
Skráð lengd: 44,71 m
Breidd: 10,76 m
Dýpt: 6,96 m
Vél: B&W Alpha 1620 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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 8. september 2007 var Klakkur SH 510 á togveiðum á Vestfjarðarmiðum. Veður: SV gola.

Skipverji var við vinnu í vélarúmi er hann hrasaði í þröngum gangi og rak höfuðið í hlíf yfir víftuspaða. Til að ná jafnvægi slæmdi hann hægri hendi upp yfir höfuð sér og rakst hún í víftuspaðann með þeim afleiðingum að hann skarst í lófa.

Siglt var með slasaða til hafnar á Ísafirði þar

sem gert var að sárum hans og fór hann út með skipinu aftur seinna um kvöldið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að viftan var til að halda uppi hringrás loftræstingar í vélarúminu og staðsett í lofti þess yfir þröngum gangvegi. Spaðarnir voru varðir með rist til háls, en hinn helmingurinn var ekki varinn;
- að viftan var færð úr gangveginum eftir slysið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að spaðarnir voru óvarðir að hluta og viftan var staðsett nálægt gangvegi.

Nr. 145 / 07 Stígandi VE 77

10. Skipverji fellur á milli skips og bryggju



Stígandi © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1664
Smíðaður: Tczew Póllandi 1988, stál
Stærð: 113,7 brl. 237,2 bt.
Mesta lengd: 28,9 m
Skráð lengd: 26,53 m
Breidd: 7 m
Dýpt: 5,7 m
Vél: Caterpillar 559 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K. Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. október 2007 var Stígandi VE 77 við bryggju á Reyðarfirði.

Tveir skipverjar voru á leið um borð og fór annar þeirra upp í stiga sem er innfelldur í síðu skipsins. Þegar skipverjinn var kominn í stigann missti hann handfestu, féll niður á bryggjuna og þaðan á milli skips og bryggju í sjóinn. Hinn skipverjinn náði til hans og hélt í hendi hans en náði ekki að hífa hann upp úr sjónum. Hann kallaði á hjálp sem barst fljótlega og var manninum bjargað upp á bryggjuna.

Þegar skipverjinn var kominn upp úr sjónum vildi það til að félagi hans leið út af meðvitundarlaus. Skipstjóri af öðrum skipi kom að og með endurlífgunaðgerð hans komst maðurinn til meðvitundar aftur. Báðir skipverjarnir voru fluttir á sjúkrahús til skoðunar og reyndist sá sem féll í sjóinn nokkuð marinn á mjöðm.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stigin var vel innfelldur í síðuna, hreinn og báturinn var nálægt bryggjunni. Ekki fékkst skýring á því hvernig skipverjinn missti handfestuna;
- að skipverjar höfðu nýlukið endurlífgunarnám-skeiði hjá Slysavarnaskóla sjómanna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á FLUTNINGASKIPUM

Nr. 025 / 07 Goðafoss

1. Skipverji slasast á hendi



Goðafoss © Hilmar Snorrason

IMO nr. 9086796
Smiðaður: Danmörku 1995, stál
Stærð: 14.664 BT
Mesta lengd: 165,60 m
Breidd: 28,60 m
Dýpt: 8,95 m
Vél: MAN B&W 7S60MC 1995,
14800kW
Fjöldi skipverja: 13

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

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. febrúar 2007 var Goðafoss við bryggju í Klaksvík í Færeyjum. Veður: NV 6 m/s og él.

Skipverjar ætluðu að hífa með skipskrana gámaskófleti í land með gámagriplu en þar sem flaugarnar sem stýra eiga griplunni nýttust ekki sem skyldi ætluðu tveir skipverja að stýra henni. Griplunni var slakað niður án vitneskju þeirra og varð vinstri hönd annars á milli búnaðar sem var í kassanum og griplunnar svo fingur klemmdust illa.

Slasaða var þegar komið á sjúkrahús til aðhlýnn-ingar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gámaskófletið er 20 feta með hálfum endagöflum en engum hliðum. Það getur verið mjög erfitt að koma griplunum í festingar því stýrflaugar hennar hafa engan stuðning í hliðum. Þegar gámar standa til hliðar getur

- kranamaður lagt gripluna utan í til stýringar;
- að gámaskófletið stóð í annarri röð á bakborða og enginn stuðningur var til hliðanna. Það stóð ofan á öðru gámaskófleti sem slasaði stóð uppi á og sagðist hann hafa haldið sér í kassa á fletinu sem átti að hífa;
- að slasaði sagði að það geti tekið langan tíma fyrir kranamanninn að koma griplunni í festingu við þessar aðstæður;
- að kranamaður sagðist hafa verið búinn að reyna að koma griplunni í festingarnar með því að hífa og slaka. Skipverjarnir fóru því upp í neðra fleti við sitt hvort hornið og reyndu að stýra henni. Kranamaður taldi að slasaði hefði haldið sér í fletið en sá það ekki. Hann slakaði griplunni niður án fyrirmæla enda gátu skipverjarnir ekki gefið merki þar sem þeir notuðu báðar hendur við að halda sér og stýra griplunni;
- að sambærileg vandamál væru á öðrum skipum útgerðarinnar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til ófullnægjandi vinnu-aðstöðu og fyrirkomulags við gámaskófleti skipsins.

Nefndin bendir á að útgerð skipsins hefði átt að hafa frumkvæði að því að tryggja öryggi skipverja sinna og svo virðist sem öryggisstjórnunar-kerfi hennar virki ekki sem skyldi.

Nr. 109 / 07 Helgafell

2. Skipverji slasast við fall



Helgafell © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 9306017
Smiðaður: Hamborg 2005, stál
Stærð: 8830 GT 11143 DWT
Mesta lengd: 137,53 m
Breidd: 21,55 m
Dýpt: 8,50 m
Vél: MAN 7 L 48/60 B, 8400
KW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 14. ágúst 2007 var Helgafell að koma til Reykjavíkur. Veður: Hægviðri

Skipverji var að losa sjóbúnað af gámum á lúgu þegar hann féll aftur fyrir sig um 1,5 metra niður á þilfarið og lenti á hnakkanum. Hann missti meðvitund um tíma og var fluttur á slysadeild eftir að skipið kom að bryggju. Hann fékk að fara heim að lokinni skoðun en var með sár og önnur óþægindi vegna fallsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var með öryggishjálmi við vinnu sína en hafði ekki fest hann undir höku þannig að hjálmurinn féll af honum við fallið;
- að skipverjinn kvaðst hafa stigið eitt skref aftur á bak og flækst í einhverju sem hann vissi ekki hvað það var.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 125 / 07 Brúarfoss

3. Skipverji fær eiturefni í augu



Brúarfoss © Hilmar Snorrason

IMO.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.

Úrdráttur úr leiðarbók. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 31. mars 2007 var Brúarfoss á siglingu frá Richmond VA til Halifax. Veður: A 5 m/s.

Yfirvélstjóri og vélavörður voru að setja sóthreinsiduft inn á afgasketil en skotloftið lak út með tengingu. Skiptu þeir þá um þéttihring og skutu aftur lofti á duftgeyminn en lok á búnaðinum sprakk þá út og duftið gusaðist yfir vélavörðinn.

Duftið fór í augu slasaða, voru þau skoluð vandlega, sett í þau augnsmyrsl og deyfdropar. Slasaði var óvinnufær um tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við athugun á sóthreinsibúnaðinum kom í ljós að rör frá duftgeyminum inn á ketilinn hafði stíflast af gömlu dufti líklega vegna þess að raki hafði komist í geyminn og leiðsluna.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 143 / 07 Selfoss

4. Skipverji slasast við fall



Selfoss © Hilmar Snorrason

IMO.nr. 8914556
Smiðaður: Frederikshavn,
Danmörku 1991, stál
Stærð: 7.676 BT 8.609 DW
Mesta lengd: 127 m
Breidd: 20,5 m
Dýpt: 7,5 m
Vél: MaK 5.400 kW, 1991
Fjöldi skipverja: 11

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

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 29. ágúst 2007 var Selfoss við bryggju í Reykjavík. Veður: Hægviðri.

Skipverji var að sjóbúa á þilfari er hann steig inn á loftrásarrist fyrir lestarblásara sem sporðreistist með þeim afleiðingum að skipverjinn fór með annan fótinn niður í loftræstistokk. Við þetta hrufaðist skipverjinn á vinstra hné en var álitinn vinnufær. Daginn eftir þegar skipið var komið til Vestmannaeyja fór skipverjinn til læknis sem úrskurðaði hann óvinnufæran um tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lamir loftrásarristarinnar gáfu sig vegna ryðs;
- að sögn skipverjans voru þessar ristar mikið notaðar til að stíga á við störf á þilfari auk þess sem þær væru undir nokkru álagi vegna sjóbúnaðstækja sem sett væru á þær.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til viðhaldsskorts á loft-ristum en nefndin bendir á að ekki sé gert ráð fyrir að loftrásaristar séu notaðar með þessum hætti.

Nr. 155 / 07 Írafoss

5. Efnaslys



IMO nr: 8919233
Skráð: St. Johns
GRT: 1574 DWT: 1890
Fjöldi skipverja: 6

Írafoss © Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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. nóvember 2007 var Írafoss við bryggju í Reykjavík.

Verið var að hreinsa lestina með skordýraeiturgasi en vegna vindstöðu barst efnið í vélarúm

og vistarverur skipverja með þeim afleiðingum að viðvörunarbúnaður fór í gang. Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins var kallað til og var öll áhöfnin flutt á slysadeild til skoðunar en enginn reyndist hafa orðið fyrir alvarlegri eitrun.

NEFNDARÁLIT:

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

SLYS Á ÖÐRUM SKIPUM

Nr. 065 / 07 Laugarnes

1. Skipverji slasast á hendi



Laugarnes © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2305
Smiðaður: Danmörku 1978, stál
Stærð: 314,9 brl. 372 bt.
Mesta lengd: 44,85 m
Skráð lengd: 41,28 m
Breidd: 8,7 m
Dýpt: 3,4 m
Vél: Alpha 405 kW, 1978
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. maí 2007 var Laugarnes að leggja að bryggju í Reykjavíkurböfn. Veður: Logn og bjartviðri.

Búið var að binda skipið að framan og fór skipverji í land til að taka á móti landfestum að aftan og setja á polla. Þar sem hann hljóp eftir bryggjunni, rak hann annan fótinn í lítinn keng sem stóð upp úr bryggjudekkinu og féll við það á bryggjuna. Við fallið bar hann fyrir sig hendur með þeim afleiðingum að það sprakk fyrir þvert yfir vinstri lófann.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kengurinn var soðinn í stálplötu og stóð um 5-6 sm upp úr bryggjudekkinu. Skipverjinn hafði ekki veitt honum eftirtekt.
- að kengurinn var sundursagaður keðjulás raf-soðinn á járnplötu;
- að kengurinn var ekki sérstaklega auðkenndur;
- að slasaði sagði að það væri venja að skipverjar bindi skipið án aðstoðar bryggjuvarða.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en beinir því til hafnaryfirvalda að auðkenna búnað sem þennan.

Nr. 087 / 07 Ölver, dráttarbátur

2. Skipverji fellur í stiga



Ölver © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2219
Smiðaður: Hollandi 1972, Stál
Stærð: 23,8 brl. 25,0 bt.
Mesta lengd: 15,92 m
Skráð lengd: 13,75 m
Breidd: 4,25 m
Dýpt: 2,2 m
Vél: Caterpillar 300, 1989
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. júní 2007 lá Ölver við Óseyrarbryggju í Þorlákshöfn. Veður:

Skipverji var að fara í land upp bryggjustiga, þegar hann féll aftur fyrir sig í stiganum. Lenti hann á fótum niðri á þilfari en handrið (rekkverk) á bátinum fór undir vinstri hendi hans. Hann komst sjálfur til læknis og kom í ljós að hann hafði m.a. rifbeinsbrotnað.

Við rannsókn kom fram:

- að slasaði var að fara í land með 15-20 kg mótör í annarri hendinni og notaði hina í stiganum. Þegar hann ætlaði að ná í efstu rimina í stiganum náði hann ekki taki og féll niður í bátinn eða u.þ.b. tvo metra;
- að eftir atvikið setti hann spotta um mótörinn og hífði hann upp á bryggjuna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera óvarkárni slas-
aða.

Nefndin beinir því til sjómanna að varast að taka
óþarfa áhættu við burð á hlutum þegar verið er
að fara um stiga.

ÖNNUR TILVIK

Nr. 032 / 07 Kársnes

1. Farmtjón



IMO 9143805
Smiðaður: 1997
Stærð: 3850 BT
Breidd:
Dýpt:
Fjöldi skipverja: 11

Kársnes © Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 14. mars 2007 var Kársnes á siglingu til hafnar í Kópavogi. Veður: SSV 15-20 m/s.

Kársnes fór frá Esbjerg þann 3. mars áleiðis til Íslands og var í slæmu veðri frá 6. mars. Þegar Kársnes var við Garðskaga á stað, 64°05.25N og 022°45.9V (sjá kort) fékk það mikla öldu á afturhornið og tók við það 40°-45° veltu. Við það losnuðu 259 tonn af bryggjustáli af gáma-fletum sem voru á þilfari og tók með sér fimm 40'gáma útbyrðis.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt upplýsingum frá útgerðaraðila skipsins er sennileg skýring á að sjóbúningur á bryggjustálinu gaf sig að skipið var búið að vera í miklum veltingi og búnaðurinn hafi verið farinn að losna;
- að samkvæmt ferilskráningu úr AIS kerfi var skipið um 1,5 sjómílu frá Garðskaga og nálægt grunnkanti eða 20 metra dýpiskanti þegar bryggjustálið losnaði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en telur að sigla hefði átt skipinu utar við þessar aðstæður.

Nr. 047 / 07 Norröna

2. Slitnar frá bryggju vegna veðurs



IMO: 9227390
Smiðaður: Þýskaland 2002, stál
Stærð: 35.966 bt.
Mesta lengd: 164 m
Breidd: 30 m

Áhöfn: 78
Farþegar: 250

Norröna © Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. apríl 2007 var Norröna við bryggju á Seyðisfirði. Veður: VSV 15-30 m/s

Hafnaryfirvöld voru í sambandi við skipverja þar sem komin var talsverð hreyfing á skipið vegna veðurs og var ákveðið að aftengja landgöngu-brú (terminal) fyrir farþega. Á sama tíma fór skipslandgangurinn frá bryggjunni og hékk á síðu skipsins.

Ætluðu skipverjar að bæta við landfestum en þá byrjuðu þær sem fyrir voru að slitna. Þeim

landfestartógum sem slitnuðu ekki var þá sleppt lausum og rak skipið frá bryggjunni og hafði rekið um 2-300 metra frá henni þegar vélar skipsins voru gangsettar. Full stjórn náðist á skipið og var haldið sjó í firðinum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var bundið með 7 landfestartógum að aftan og 6 að framan. Að aftan slitnuðu 4 landfestartóg og 3 landfestartóg að framan;
- að samkvæmt upplýsingum frá hafnaryfirvöldum tók 3-5 mínútur að ræsa aðalvél eftir að skipið var laust.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 068 / 07 Árabátur með hjálparmótor

3. Hvolfir á Apavatni, mannbjörg



Bátur af Terhi gerð

Skipaskr.nr. óskráður
Smiðaður: Finnlandi Terhi, Plast

Mesta lengd: 3,10 m

Breidd: 1,47 m

Vél: Suzuki utanborðsmótor 2 kW
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. maí 2007 var skemmtibát af Terhi gerð með hjálparvél siglt á Apavatni. Veður: NA 3 - 4 m/s.

Bátsverjar voru á siglingu til lands þegar bátnum hvolfdi og allir fóru í vatnið. Einn þeirra komst upp á kjöl hans og veifaði til lands. Sjónarvottar í landi settu bát á flot og náðu að bjarga báts-

verjum til lands köldum og hröktum. Senda þurfti tvo þeirra á sjúkrahús til aðhlynningar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátsverjar voru ekki í björgunarvestum. Björgunarvesti voru til í landi fyrir bátinn en þau voru ekki með í ferðinni;
- að sögn bátsverja voru þeir komnir nokkuð langt frá landi og eitthvað vatn komið bátinn. Stór alda hefði síðan fyllt bátinn að framan og honum hvolft;
- að samkvæmt upplýsingum frá framleiðanda er ráðlögð hámarkshleðsla, 3 menn;
- að fram kom hjá eftirlitsmanni á svæðinu að víða kringum vatnið væru svipaðir plastbátar og margir bátsverjar gerðu sér ekki grein fyrir hvað vatnið gæti verið varhugavert um leið og golaði. Erfitt væri að róa á móti vindi í plastjullu og ekki óalgengt að hann sækti fólk sem gefist hefði upp við það.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök þess að bátnum hvolfdi vera þá að hann var ofhlaðinn og vindur of mikill fyrir bát af þessari stærð.

Nefndin átelur að sjálfsagður öryggisbúnaður eins og björgunarvesti hafi ekki verið notuð né til staðar í bátnum á siglingu hans.

Nr. 077 / 07 Andvari skemmtibátur

4. Sekkur í höfn



Andvari © Mbl.

Skipaskr.nr. óskráður
Smiðaður: Grikklandi 2001, plast
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd: 5,7 m
Skráð lengd:
Breidd: 2,1 m
Dýpt:
Vél: Zusuky utanborðsmótor, 2002
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð

og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 30. maí 2007 var skemmtibáturinn Andvari við bryggju í Þorlákshöfn. Veður: NA 5 m/s.

Vegfarendur veittu því athygli að báturinn hallaði frá bryggjunni, sjór rann inn í hann um skut og hann hékk í landfestum. Þeir reyndu að rétta bátinn með því að skera á endann og létu síðan hafnaryfirvöld og eiganda vita. Var báturinn tekinn upp á bryggjuna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt vitni hafði landfesti að framan, sem var fest á polla um það bil 5 metra fyrir framan bátinn, verið yfir polla nær bátum og þar af leiðandi hún orðið of stutt;
- að ekki er ljóst hvernig landfestin hafði komist í þessa stöðu en grunur eiganda var að einhver hefði sett hann þannig. Báturinn hefði legið þarna um tíma og hann hefði gætt þess að hafa langt í endanum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en ljóst er að orsök atviksins er sú að stytt hafði verið í landfesti.

Nr. 090 / 07 Hafsúla

5. Eldur í vélarúmi



Hafsúla © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2511
Smíðaður: Noregi 1980, Plast
Stærð: 181,9 brl. 169 bt.
Mesta lengd: 25 m
Skráð lengd: 23,6 m
Breidd: 8,37 m
Dýpt: 2,44 m
Vél: 2 MTU 1760 kW, 1978 og 1979
Fjöldi skipverja: 4
Fjöldi farþega: 72

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. júní 2007 var Hafsúlan á útsýnis-siglingu í Faxaflóa. Veður: N 6-7 m/s

Þegar skipið var stutt skammt undan Lundey kom upp mikill reykur í vélarrúmi og sá skipstjórinn í eftirlitsmyndavél að eldur var laus á stjórnborðs-vélinni. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og voru björgunarsveitir kallaðar út. Hann drap á vélinni og við það slökknaði eldurinn strax. Reyk lagði aftur með skipinu og var öllum farþegum gert að fara í björgunarvesti auk þess að færa sig frá reyknum.

Þyrla frá Landhelgisgæslunni kom fljótlega á staðinn en þar sem ástandið var í lagi var viðbúnaðarstig björgunaraðila afturkallað og komst Hafsúlan til hafnar á annarri vélinni. Ekki urðu teljandi skemmdir í vélarúminu en einn farþegi var sendur á slysadeild þar sem hann var í uppnámi eftir atvikið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að spíss á olíuröri hafði gefið sig með þeim afleiðingum að olía sprautaðist á heita fleti sem myndaði eld og reyk;
- að olíurörið er tvöfalt þannig að hlífðarrör var yfir spíssarörið. Í ljós kom að bolti á hlífðar-rörinu var laus og sú tilgáta sett fram að hann hafi ekki verið hertur sem skyldi með þeim afleiðingum að spíssarörið náði að hristast í sundur með tímanum;
- að skipt var um þessa vél á árinu og líklegt að fyrrgreind mistök hafi þá verið gerð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að atvikið megi rekja til mistaka í frágangi á olíulögn.

Nr. 091 / 07 Elding II

6. Reykur í vélarúmi, dregin til hafnar



Elding II © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 7489
Smíðaður: England, HALMATIC
1987, trefjaplast
Stærð: 25,85 brl. 29,65 bt.
Mesta lengd: 15,34 m
Skráð lengd: 14,71 m
Breidd: 4,42 m
Dýpt: 2,26 m
Vél: Caterpillar 175 kW,
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. júlí 2007 var Elding II á siglingu á sundunum innan hafnarvæðis Reykjavíkurhafnar. Veður: N 1 m/s

Verið var að færa bátinn innan hafnarinnar og norður af Skarfaskeri varð skipstjórinn var við að mikinn reyk lagði frá vélarúminu. Hann lokaði rýminu en hélt áfram á fullri ferð og óskaði eftir aðstoð.

Björgunarþyril Gná var á leið í æfingaflug þegar hjálparbeiðnin barst og var send á staðinn en þá höfðu vélar bátsins stöðvast. Skipstjórinn var hífður frá borði og fluttur til lands en báturinn var dreginn til hafnar. Í ljós kom að ekki var um eld að ræða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að reim hafði slitnað af trissum á sjóðælu fyrir kælisjó með þeim afleiðingum að barki fyrir þúst bráðnaði. Reimin var talin hafa gefið sig vegna slits;
- að sjálfvirk slökkvikerfi sem stjórnaðist af hita var í vélarúminu en það fór ekki í gang þar sem hann varð ekki nægur til þess að virkja það;

- að eftir atvikið var ákveðið að endurnýja slökkvikerfið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 111 / 07 Skátinn GK 82

7. Bilun í stýri, dreginn til hafnar



Skátinn © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1373
Smíðaður: Akureyri 1974, eik
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: 4

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrason, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. ágúst 2007 var Skátinn GK 82 á netaveiðum um eina sjómílu út af Reykjanestá. Veður: Logn

Við veiðarnar festust veiðarfærin í botni og við að losa þau fór stýristjakkurinn í sundur með þeim afleiðingum að báturinn varð stjórnvana. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var björgunarskipið Oddur V. Gíslason sent til að draga Skátann GK til Grindavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við að losa festuna hafði skipstjórinn sett á töluverða ferð afturábak en rekið sig í stýrisrofan þannig að stýrisblaðið fór hart í annað borðið. Vegna ferðarinnar á bátnum og átakins sem myndaðist dróst stýristjakkurinn út úr bullunni;
- að tiltæk voru tvö akkeri um borð ásamt búnaði en ekki var talin þörf á notkun þeirra.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 112 / 07 Bjarni Sæmundsson RE 30

8. Missir stýri og dreginn í land

Skipaskr.nr. 1131
Smíðaður: Þýskaland 1970, stál
Stærð: 776,6 brl. 822 bt.
Mesta lengd: 55,88 m
Skráð lengd: 50,26 m
Breidd: 10,6 m
Dýpt: 7 m
Vél: MAN 1326kW, 2003
Fjöldi skipverja: 21

Bjarni Sæmundsson © Hilmar Snorrason

Gögn: Skýrslur frá skipi. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. ágúst 2007 var rannsóknarskipið Bjarni Sæmundsson RE 30 við hafrannsóknir út af Vestfjörðum. Veður: Hægvíðri

Þegar skipið var stöð um það bil 30 sjómílar út af Rit varð það skyndilega stjórnlást og við athugun kom í ljós að stýrið hafði farið af. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var dráttar-báturinn Sturla Halldórsson ÍS sendur til að draga Bjarna Sæmundsson RE til hafnar á Ísafirði. Skipið var síðan dregið til Akureyrar til viðgerða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að einungis stýrisstamminn (kónískur) var eftir og festiró og káll ásamt stýrisblaðinu fallið af. Kálspor á stammanum reyndist mjög slitið og munaði allt að 10 mm þar sem það var breiðast;
- að sögn yfirvélstjóra var stýrið aldrei sett upp með svokallaðri krumpu aðferð (hitamunur á milli málma). Stýrisblaðið var hert upp á kóninn með ró sem var rafsoðin (splitti á róna) við festistykkið;

- að kónn stýrisstammans reyndist talsvert ryðgaður og líklegt að sjór hafi leikið um hann um tíma. Merki um tæringu voru á því sem eftir var af rafsúðu splittisins á rónni. Að sögn yfirvélstjórans hafði viðvarandi útleiðsla verið í skipinu eftir að skipt var um framdriftsbúnað í því árið 2003 en þá var stýrið einnig sett undir síðast;
- að um upphaflegan stýrisbúnað var að ræða og ekki voru upplýsingar um skemmdir á honum eða að nokkuð hafi verið átt við hann þennan tíma;
- að síðasta öxulskoðun var í júní 2003 og hafði gildistíma til júní 2008 en við hana þarf að taka stýrið niður úr festingu;
- að skipverjar höfðu um það bil hálfu ári áður fundið óeðlilegan titring og var kafað við skipið en engar skýringar fundust.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ljóst að stýrið hefur verið að losna í festingum sínum um einhvern tíma en á grundvelli fyrirliggjandi upplýsinga er ekki hægt að að segja til um meginorsök þess. Miðað við ástand búnaðarins sem eftir var má samt setja fram þá tilgátu að eitthvað hafi brugðist við síðasta frágang á stýrinu.

Nr. 129 / 07 Andrea

9. Olíulítill í útsýnisferð

Andrea © Útgerð

Skipaskr.nr. 2738
Smíðaður: Noregi 1978, trefja-plast
Stærð: 28 brl. 28 bt.
Mesta lengd: 15,75 m
Skráð lengd: 14 m
Breidd: 4,38 m
Dýpt: 1,15 m
Vél: 2 x GM, 838 kW, 1978
Fjöldi skipverja: 2
Fjöldi farþega: 6

Gögn: Skýrsla LHG. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. september 2007 var hvalaskoðunar-
báturinn Andrea á siglingu í Faxaflóa. Veður: SA
14-17 m/s

Andrea var á leið til Reykjavíkur og þegar skipið
var stöð á Syðra Hrauni um 8 sml VSV af Gróttu
hafði skipstjórinn samband við Reykjavík radió
og kvaðst óttast að hafa ekki næga olíu til hafnar.
Hann óskaði eftir aðstoð og fór varðskipið Týr,
sem var skammt undan, til Andreu með olíu.

Eftir að olía hafði borist frá varðskipinu og komin
í olíutank skipsins var ferð haldið áfram til hafnar
á hægri ferð.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélstjóri óttaðist að vélarnar myndu stöðvast
ef þær færu að draga loft vegna veltingsins
þar sem olía var farin að minnka mikið og
ekki hægt að treysta olíumælunum. Hann bað
því skipstjóra að fá Eldinguna út með olíu ef
þess þyrfti en þar sem varðskip var skammt
undan var fengin við olía hjá þeim til öryggis.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 138 / 07 Kjölur, björgunarbátur

10. Maður týnist á björgunaræfingu



Kjölur © Björgunarsveitin Kjölur

Skipaskr.nr. óskráður
Smiðaður: Zodiac, 2006 Plast og
gúmmístrigi
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd:
Skráð lengd:
Breidd:
Dýpt:
Vél: Yamaha utanborðsmótor,
44 kW,
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga
Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri
Ágústssyni og Símoni M. 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 2007 var björgunarbáturinn
Kjölur á siglingu á Hofsvík við Kjalarnes. Veður:
V - 2 m/s

Björgunarsveitarmenn voru að æfa leit og björgun
á manni í sjó og tók einn bátsverja að sér að fara
í sjóinn og fara úr augnsýn skipverja. Þrátt fyrir
nokkra leit fundu bátsverjar ekki manninn aftur
og eftir nær 15 mínútna leit var atvikið tilkynnt
og óskað eftir aðstoð. Ræstar voru út leitarsveitir
ásamt þyrllu sem fann manninn en hann var þá
kominn á land.

Þegar ljósin á bátnum hurfu sjónum björgunar-
sveitarmannsins synti hann til lands og komst upp
á sker fram af Presthúsatanga. Hann hringdi og
lét vita af sér þar sem hann hafði fengið boð í
símann sinn um að leit væri hafin að honum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn bátsformanns var hann að lýsa fyrir
bátsverjanum sem með honum var hve hratt
bátinn rak frá þeim sem var í sjónum. Þegar
þeir svo hófu leitina var leitarljósið óvirkt og
einu ljósin sem þeir höfðu var lítið vasaljós.
Þegar leitin bar ekki árangur sagðist bátsfor-
maðurinn hafa stöðvað vélina, kallað nokkrum
sinnum og hlustað eftir köllum. Hann óttaðist
að manninn ræki til hafs og sökum fjarskipta-
vandræða sigldi hann inn í Nesvík og kallaði
eftir aðstoð;
- að sögn björgunarsveitarmannsins sem var
í sjónum fylgdist hann með bátnum reka frá
sér og hefja leitina en báturinn fjarlægðist
hann. Þegar ljósið í bátnum hvarf kveikti
hann á blikkljósinu á búningnum og kallaði
Hann hóf sundið skömmu seinna til lands á
móti vindi og öldu og náði landi á skeri út
af Presthúsatanga. Á meðan hann var að ná
til farsímans, sem var innanklædda, fékk hann
útkallsboð með sms boði;
- að eftir atvikið kom í ljós að tengingar á leit-
arljósinu höfðu tærst í sundur;
- að ekki var farið yfir búnaðinn áður en haldið
var til æfingarinnar;

- að eftir rýnifund þar sem farið var yfir atvikið var búnaður bátsins bættur meðal annars með öðru leitarljósi, betri talstöð, aukinni lýsingu á björgunarbúningnum o.fl.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 141 / 07 Bátur með utanborðsmótor

11. Hvolfir, fimm bátsverjar bjargast



Quiksilver bátur © Framleiðandi

Skipaskr.nr. óskráður
Smíðaður: Ál
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd:
Skráð lengd:
Breidd:
Dýpt:
Vél: Suzuki utanborðsmótor 4,5 kW
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn
RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmarí Snorrasyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. október 2007 var bátur með utanborðsmótor siglt á Fremra Selvatni upp af Mjóafirði í Ísafjarðardjúpi. Veður: SSV 5 - 20 m/sek.

Fimm manns fóru út á vatnið til stangveiða og þegar veiðar höfðu staðið í um hálf tíma hvessti snögglega. Eftir það var siglt undan veðri á fullri ferð áleiðis á nýja veiðislóð. Þegar slegið var af reið stór alda undir skut bátsins svo stefnið stakkt í öldu og sjór flæddi yfir bóginn. Bátur hvolfdi um 200 metrum frá ströndinni og allir bátsverjar lentu í vatninu. Einn festi annan fótinn í fiskiháfi og tók það nokkurn tíma fyrir annan bátsverja að losa félagan sinn en á meðan syntu hinir áleiðis til lands.

Bátsverjar komust allir á sundi upp á ströndina

og voru misjafnlega mikið þrekaðir en einn þeirra sem var lengst í vatninu var í áberandi verra ástandi en hinir sökum ofkælingar. Félagar hans veittu honum fyrstu hjálp en þýrta LHG flutti hann á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um borð voru fimm bátsverjar en samkvæmt leiðbeiningum frá framleiðanda sem festar voru á bátinn var hann ætlaður fyrir fjórar persónur og hámarksþungi mátti vera 270 kg;
- að allir bátsverjar voru í björgunarvestum en stjórnandinn var í fódruðum gúmmígalla. Að hans sögn hefur hann haft þá reglu að enginn fari út með honum öðruvísi en í björgunarvestum;
- að talstöð var meðferðis og geymd innan-klæða í vatnsheldum umbúðum;
- að ekki voru neyðarblys með í för.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að siglt var með of mikilli ferð undan vindi og þá var báturinn ofhlaðinn.

Nefndin bendir á að þegar slegið er af á mikilli ferð undan vindi auka skutöldur verulega við vindölduna og er það alþekkt við sambærileg skilyrði og í þessu tilfelli.

Nr. 160 / 07 Særif SH 25

12. Stjórnvana og dregið til lands



Særif © Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 2657
Smíðaður: Hafnarfirði 2005 plast
Stærð: 11,6 brl. 14,98 bt.
Mesta lengd: 13,04 m
Skráð lengd: 11,35 m
Breidd: 3,75 m
Dýpt: 1,42 m
Vél: Caterpillar 254 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmarí Snorrasyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð

og skal henni ekki beitt sem sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 27. nóvember 2007 var Særif SH 25 á línuveiðum á Breiðafirði. Veður: SV hægviðri en vestan undiralda

Þegar verið var að draga línuna var bakkað upp í ölduna og festist stýrið í borði. Skipverjar reyndu ítrekað að losa það en án árangurs. Lokið var við línudráttinn og bógskrúfan notuð til stýringar. Skipverjar óskuðu eftir aðstoð og var björgunar-skipið Björg sent til bátsins og dró hann til hafnar á Rífi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fram kom hjá skipstjóranum að bakkað hefði verið „hressilega“ upp í ölduna;
- að við það að stýrisblaðið keyrðist í borð bognuðu barkar sem voru staðsettir í stjórnboxi inni í skuttanknum og var það ekki aðgengi-legt nema utanborðs;
- að neyðarstýri var ekki um borð en skipstjóri sagði að ætlast sé til að bógskrúfa og skut-blöðkur væru notaðar til stjórnunar. Það var ekki hægt í þessu tilfelli þar sem stýrið var fast í borði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu óhappsins vera þá að bakkað hafi verið af meiri krafti upp í ölduna en stýrisbúnaðurinn þoldi.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur óviðunandi að ekki sé hægt að komast að stjórnbúnaði stýris innan úr skipi og beinir því til Siglingastofnunar Íslands að hún endurskoði reglur þar um.

Skýrsla sjóslýsanefndar fyrir árið 2007 – styrktarlínur

Reykjavík

Bílasmiðurinn

Bolli ehf

Brimrún ehf

BSI á Íslandi ehf

Farmanna og fiskimannasamband Íslands FFSÍ,

Faxaflóahafnir sf

G.B. Magnússon ehf

Gjögur hf

Gjörvi

Hafgæði sf

Marport ehf

NASTAR ehf

Reki ehf

Reyktal þjónusta ehf

Sjómannasamband Íslands

Vökvakerfi hf

Ögurvík hf

Samtök fiskvinnslustöðva

Skipavörur ehf

Sjótak ehf

Fiskifélag Íslands

Vörður tryggingar hf

Veðurstofa Íslands

Alþýðusamband Íslands

Efling stéttarfélag

Kópavogur

Kópavogshöfn

Köfunarþjónusta Árna Kópssonar ehf

Westfalia Separator ehf

Öryggismiðstöðin

Hafnarfjörður

Det Norske Veritas Classif A/S

Hafnarfjarðarhöfn

Hvalur ehf

Ísfell ehf

Salitkaup hf

Spennubreytar ehf

Verkalýðsfélagið Hlíf

Reykjanesbær

Skipasmíðastöð Njarðvíkur

Verkalýðs og sjómannafélag Keflavíkur

Reykjanesbær

Reykjaneshöfn

Grindavík

Fiskmarkaður Suðurnesja hf

Grindavíkurbær

Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur

Útgerðafélagið Einhamar

Vísir hf

Þorbjörn hf

Sandgerði

Verkalýðs og sjómannafélag Sandgerðis

Mosfellsbær

Nýja Bílasmiðjan hf

Akranes

Sementsverksmiðjan hf

Stykkishólmur

Útgerðafélagið Kári ehf

Verkalýðsfélag Stykkishólms

Grundarfjörður

Guðmundur Runólfsson hf útgerð

Hjálmar ehf

Snæfellsbær

Breiðavík ehf

Esjar ehf

Hamar útgerð ehf

Litlalón ehf

Snæfellsbær

Sverrisútgerðin ehf

Útgerðafélagið Guðmundur ehf

Útnes hf

Reykhólar

Reykhólahreppur

Suðureyri

Fiskvinnslan Íslandssaga hf

ÁREKSTUR MILLI SKIPA

Nr. 098 / 07 Margrét ÍS 5 og
Elín Kristín GK 83

1. Árekstur, leki og sekkur



Margrét © Lögreglan

Skipaskr.nr. 6129
Smíðaður: Skagaströnd 1979,
plast
Stærð: 2,2 brl. 2,4 bt.
Mesta lengd: 6,22 m
Skráð lengd: 6,12 m
Breidd: 2,03 m Dýpt: 0,93 m
Vél: Bukh 26 kW, 1979
Fjöldi skipverja: 1



Elín Kristín © Lögreglan

Skipaskr.nr. 7423
Smíðaður: Hafnarfirði 1995,
plast
Stærð: 5,9 brl. 5,3 bt.
Mesta lengd: 8,57 m
Skráð lengd: 7,93 m
Breidd: 2,7 m Dýpt: 1,47 m
Vél: Yanmar 140 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af
Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni,
Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. júlí 2007 var Elín Kristín GK 83 á
siglingu og Margrét ÍS 5 við handfæraveiðar í
mynni Dýrafjarðar. Veður: V 3-5 m/s

Skipverjinn á Elínu Kristín GK hafði siglt frá
Sandgerði um kl. 01:00. Um kl. 19:00 þegar
hann var staddur u.þ.b. 4 sjómílar NV af
Svalvogsvita sigldi hann á Margréti ÍS stjórn-
borðsmegin fyrir miðju (sjá mynd) þar sem hún var
ferðlaus við veiðar.

Við áreksturinn lagðist Margrét ÍS á hliðina og
sjór flæddi inn í bátinn með þeim afleiðingum að
hann sökk að mestu en maraði í kafi með stefnið
upp úr. Skipverjanum á Margréti ÍS, sem var

staddur í stýrishúsi, tókst að komast út um framrúðu
á húsinu og var bjargað yfir í Elínu Kristínu GK.

Handfærabáturinn Glaður ÍS 405 kom á staðinn
og tók Margréti ÍS í tog til Þingeyrar þar sem
báturinn var tekinn á land. Elínu Kristínu GK var
siglt til Suðureyrar og kom hún þangað seinna
um kvöldið.

Við áreksturinn brotnaði stjórnborðssíða Margrétar
ÍS frá borðstokki niður fyrir sjólinu rétt aftan við
stýrishúsið en ekki voru teljandi skemmdir á Elínu
Kristínu GK.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri Elínar Kristínar GK kvaðst hafa
setið í stól stjórnborðsmegin í stýrishúsinu með
vinstrifót upp á borði bakborðsmegin og hall-
aði sér inn í afturhorn hússins. Hann sagðist
ekki hafa séð til Margrétar ÍS fyrr en mastur
hennar bar yfir bóginn um það bil sem á-
siglingin varð. Hann kvaðst hafa verið á vakt
alla ferðina eða í 18 klst;
- að Elín Kristín GK var á fullri ferð eða um 12
hnútar og skyggni gott. Ekki var ratsjá um
borð;
- að skipstjóri Margrétar ÍS kvaðst hafa fært sig
aðeins norðar rétt áður en siglt var á hann.
Færarúllurnar voru stjórnborðsmegin og hann
vissi um bátinn sem kom að sunnan en kvaðst
ekki hafa áttað sig á stefnu hans því hann
rásaði mikið. Þegar honum hafi ekki litist á
hvert stefndi hafði hann reynt að setja vélina í
gang og forða sér;
- að skrokkur Margrétar ÍS er blár á lit en grön

umgjörðin (borðstokkur) hvít ásamt stýrishúsi. Borðhæð er um 80 sm frá sjólinu upp fyrir umgjörðina. Ofan við stýrishúsglugga var um 10 sm þykk nokkuð veðruð rauð rönd.

NEFNDARÁLIT:

Orsök ásiglingarinnar var aðgæsluleysi skipstjóra Elínar Kristínar GK 83.

Nefndin telur að svona löng varðstaða sé ámælisverð og minnir á 64. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 um hvíldar- og vinnutíma sjómanna.

ÁSIGLING

Nr. 096 / 07 Binni í Gröf VE 38

1. Ásigling, leki



Binni í Gröf © Lögreglan

Skipaskr.nr. 2558
Smíðaður: Reykjavík 2002, plast
Stærð: 6,2 brl. 9,3 bt.
Mesta lengd: 10 m
Skráð lengd: 9,98 m
Breidd: 3 m Dýpt: 1,12 m
Vél: Volvo Penta 196 kW, 2002
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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 11. júlí 2007 var Binni í Gröf VE 38 á leið til Vestmannaeyja. Veður: Hægviðri, gott skyggni.

Skipverjinn hafði verið á handfæraveiðum á Kötlugrunni og á siglingunni til hafnar sigldi hann á Lundadrang við Dyrhólaey. Sprunga kom á stefnið og lítils háttar leki að fremsta rými sem austurdælan hafði vel undan og var bátnum siglt til hafnar í Vestmannaeyjum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn sagðist hafa sofnað við stjórnina og vaknað við áreksturinn, og undraðist að hafa ekki slasast við hann;
- að skipstjórinn sagðist hafa vakað í meira en sólarhring þegar hann sofnaði og taldi sig hafa sofnið í líðlega hálf tíma;
- að siglingahraði var 9 hnútar;
- að ratsjá var í gangi en aðvörunarbúnaður í henni ekki virkur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er sú að stjórnandi bátsins sofnaði.

Nefndin vekur athygli á því að ekki var farið eftir ákvæðum reglugerðar nr. 975/2004 um vinnu- og hvíldartíma skipverja á íslenskum fiskiskipum.

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

Nr. 110 / 07 Logi ÍS 32

2. Ásigling á rekald



Logi © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 6900
Smíðaður: Hafnarfirði 1987, Plast
Stærð: 5,90 brl. 4,97 bt.
Mesta lengd: 7,98 m
Skráð lengd: 7,88 m
Breidd: 2,58 m Dýpt: 1,83 m
Vél: Volvo Penta 159,6 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. júlí 2007 var Logi ÍS 32 á siglingu á Ísafjarðardjúpi. Veður: NA 5–10 m/s.

Skipverjar urðu varir við að mikið högg kom á bátinn þegar hann fór fram af einni öldunni og stöðvuðu siglinguna. Þeir töldu sig hafa siglt á rekald en sáu það ekki vegna ölduróts.

Sprunga kom á byrðing og í þiljur innanborðs. Lítilsháttar leki kom að fremsta rými bátsins en austurdæla hafði vel undan og titringur kom frá skrófu. Siglt var á minnkaðri ferð til hafnar á Ísafirði

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri kvaðst hafa siglt á 25 til 30 hnúta hraða fyrir minni Skötufjarðar. Hann taldi sig hafa verið utan skerja og grynninga norðan Vigurs;
- að skipstjóri taldi líklegast að það hefði verið trjábolur sem þeir sigldu á.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 118 / 07 Haffari EA 133

3. Bilun, ásigling



Skipaskr.nr. 1463
Smiðaður: Fáskrúðsfirði 1976, eik
Stærð: 16,8 brl. 21 bt.
Mesta lengd: 13,94 m
Skráð lengd: 13,47 m
Breidd: 3,74 m Dýpt: 1,61 m
Vél: Cummins 147 kW, 1980
Fjöldi skipverja: 11

Haffari © Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. september 2007 var Haffari EA 133 að koma til hafnar á Akureyri.

Þegar verið var að leggja að bryggju varð skipstjóri var við að gír kúplaði ekki afturábak en rauf áframtakið. Hann fór niður í vélarrúm og stöðvaði vélina en á meðan rann báturinn áfram og lenti á skemmtibátum sem lágu síðbirtir við bryggjuna. Um talsvert tjón var að ræða þar sem fimm bátar skemmdust.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gírskipting og olíugjöf vélar eru í sama handfangi og yfirfærslan með vír í barka niður í vélarrúm að olíuverki vélarinnar og að stjórn-

un gírsins. Samskonar aukabúnaður án handfanga var úti á þilfari sem tengist við búnaðinn í vélarrúminu. Aukabúnaðurinn olli því að bilun kom upp við samtenginguna í vélarrúminu svo ekki var hægt að kúpla í afturábak með stjórn-tæki í stýrishúsi;

- að skipstjóri sagðist hafa kúplað í afturábak skömmu áður en hann hélt að bryggjunni og þá hafi kúplast eðlilega að skrúfunni og báturinn verið á þrem hnútum þegar hann kúplaði frá;
- að eftir atvikið var aukabúnaðurinn fjarlægður af þilfari og einnig samtengingin í vélarrúmi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 164 / 07 Litla rós RE 707

4. Ásigling á ljósbauju



Skipaskr.nr. 7331
Smiðaður: Hafnarfirði 1991, plast
Stærð: 5 brl. 5,4 bt.
Mesta lengd: 8,99 m
Skráð lengd: 8,55 m
Breidd: 2,39 m Dýpt: 0,89 m
Vél: Cummins 186 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 1

Litla rós © Alfons Finnsson

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmari Snorrasyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. desember 2007 var Litla rós RE 707 á siglingu út af Reykjavík. Veður: Hægviðri, snjókoma

Þegar komið var út úr höfninni var sjálfstýring sett á, siglt norður fyrir Akureyjarrið og þá sett stefna á miðin. Skipstjórinn fór þá út úr stýrishúsinu til að svipast eftir sjómerki 7 og öðrum fiskibátum sem

hann bjóst við að væru á svæðinu. Þegar hann sá ekki til þeirra sökum ofankomu fór hann aftur inn í stýrishús en rétt eftir að hann steig inn sigldi báturinn á sjómerki nr. 7 sem er NNV af Engey. Skipstjórinn tilkynnti atvikið til Vaktstöðvar siglinga og gat þess að tjón hefði orðið en ekki hefði orðið vart við leka. Báturinn var siglt til hafnar í Reykjavík, en þegar slegið var af ferðinni kom mikill leki að framrými.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagði að móða og vatn vilji setjast á glugga við svona aðstæður þrátt fyrir að heitum blæstri væri beint að þeim;
- að enginn radar var í bátinum en Macsea siglingatölva tengd GPS staðsetningakerfi;
- að sigldur hraði var 16 hnútar;
- að skipstjóri sagðist hafa kastast fram í glugga við áreksturinn, rotast og verið vankaður um tíma. Hann hafi heyrt einhvers staðar gutla svo hann gaf vélinni inn til að ná stefninu upp úr sjó og setti síðan inn allar lensidælur;
- að brot kom í stefni og eins metra rífa aftur stjórnborðs kinnunginn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök ásiglingarinnar var ófullnægjandi varðstaða og þá var siglt á mikilli ferð í slæmu skyggni.

BANASLYS

Nr. 031 / 07 Björg Hauks ÍS 127

1. Hvolfir, tveir menn farast



Björg Hauks © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2349
Smiðaður: Hafnarfirði 1999,
plast
Stærð: 10,2 brl. 11,3 bt.
Mesta lengd: 11,48 m
Skráð lengd: 11,43 m
Breidd: 2,8 m Dýpt: 1,27 m
Vél: Yanmar 275 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Skýrsla skoðunarmanns SÍ. Skýrsla NAVIS. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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



Björg Hauks ÍS hífð á land.

ATVIKALÝSING:

Pann 13. mars 2007 var Björg Hauks ÍS 127 á siglingu til hafnar á Ísafirði. Veður: ASA - SA 16-19 m/s.

Skipverjar höfðu haldið um kl. 07:00 um morguninn frá Ísafirði til línuveiða út af Deild. Um kl. 18:30 voru þeir hættir veiðum og þá komnir með um 8 tonn af steinbít um borð, 6 tonn í lest og 2 tonn á pilfar.

Á leið til hafnar var báturinn óstöðugur og ákváðu

skipverjarnir að létta hann. Voru þeir þá staddir undan Skálavík og köstuðu afla sem var laus á þilfarinu fyrir borð. Við það mun báturinn hafa verið betri í sjó og héldu þeir ferð sinni áfram.

Björg Hauks ÍS datt út úr STK kerfi á stað, 66°12.523'N og 023°24.041'V. kl. 22:16 og var skipið þá stadd um 2 sml fyrir innan Deild. Svo virðist sem báturinn hafi fengið á sig sjó og hvolft með þeim afleiðingum að báðir skipverjarnir fórust.

Björgunarsveit var kölluð út auk þess sem óskað var eftir aðstoð skipa á svæðinu. Björg Hauks ÍS fannst á hvolfi skammt frá þeim stað sem hún síðast kom fram í STK kerfi upp úr miðnætti (14. mars). Var uppblásinn gúmmíbjörgunarbátur fastur við flakið.

Báðir skipverjarnir fundust látnir um 2,5 sjómílur vestar en flakið einni til tveimur klst. síðar. Lík þeirra voru flutt til Ísafjarðar.

Björgunarskipið Gunnar Friðriksson dró flak bátsins á hvolfi til Bolungarvíkur þar sem það var tekið á land.

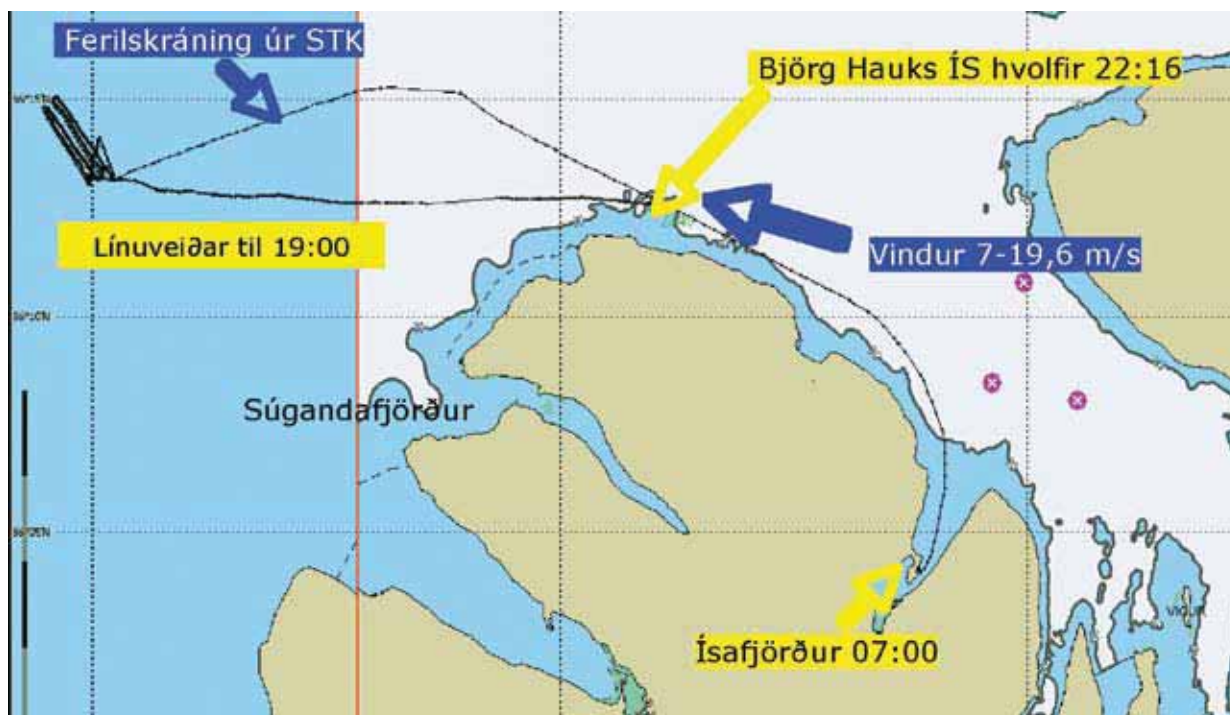
FERILL BJARGAR HAUKS ÍS 13 MARS 2007:

Kortið sýnir ferilskráningu á veiðiferð Björgu Hauks ÍS samkvæmt STK kerfi (Sjálfvirka tilkynningarskyldukerfi Vaktstöðvar siglinga).

Um kl. 07:00 Veiðiferð hefst frá Ísafirði

Kl. 10:00-11:00 Skipverjar höfðu lokið að leggja línuna um 12 sml. vestur af Deild. Samkvæmt upplýsingum frá VSS (Vaktstöð siglinga) var fjöldi annarra báta á svæðinu. Veður: VSV 3-5 m/s

Kl. 14:00-15:00 Samband við Björgu Hauks ÍS, mjög góð veiði. Skipt var um veiðisvæði vegna þrengsla fyrir línulögn. Línan lögð um 8 sml. út af Súgandafirði.



Kl. 16:00-18:00 Batar á svæðinu fara í land.
Björg Hauks ÍS ein eftir.

Um kl. 18:30 Samband við útgerð, búið að
draga línuna og lagðir af stað í land. Fram
kemur að afli er samtals 8 tonn og þar af 2
tonn á þilfari.

Um kl. 19:00 VSS, STK kerfi. Björg Hauks ÍS
komin á landstírn.

Um kl. 19:30 Samband við útgerð. Skipstjóri
veit að tveir batar hafa farið til Suðureyrar í
stað Ísafjarðardjúps vegna veðurs. Hann taldi
jafnframt að veðrið væri að skána og ætlaði
að sigla til Ísafjarðar. Fram kom einnig að
vegna hreyfingar á bátum í sjó hafði hann
losað sig við afla á þilfari. Baturinn hefði verið
of þungur.

Um kl. 20:30 VSS hefur samband við Björgu
Hauks ÍS þar sem hún var ein á ferð og sam-
kvæmt veðurspá var veður versnandi. Baturinn
var einnig á leið inn á þekkt skuggasvæði
STK. Fram kom að um borð var allt í lagi og
veðrið nefnt, aðeins kaldaskítur.

Kl. 20:43 Björg Hauks ÍS dettur út úr STK kerfi.

Veður samkvæmt sjálfvirkri veðurathugunarstöð
í Óshlíð kl. 20:01-21:00 SSA (161°) 6 -
11,4 m/s í hviðum. Veður samkvæmt sjálfvirkri
veðurathugunarstöð í Bolungarvík á sama tíma
A (94°) 9 - 18,1 m/s í hviðum.

Kl. 21:11 VSS nær sambandi við bátinn. Fram
kom að ítrekað hefði verið reynt á ná sam-
bandi fyrir þann tíma. Allt virtist í lagi um
borð.

Kl. 21:12 Björg Hauks ÍS komin aftur inn á STK
kerfið. STK ferill næsta klukkutíma í lagi og
samkvæmt því var siglingahraði um 6 hnútar.

Kl. 21:23 Samband við útgerð. Baturinn
komin inn fyrir Deildarhorn. Síðasta sam-
bandið við Björgu Hauks ÍS. Veður samkvæmt
sjálfvirkri veðurathugunarstöð í Óshlíð kl.
21:01-22:00 SSA (161°) 8 - 15,1 m/s í
hviðum. Veður samkvæmt sjálfvirkri veður-
athugunarstöð í Bolungarvík á sama tíma ASA
(101°) 9 - 18,9 m/s í hviðum.

Kl. 22:16 Björg Hauks ÍS dettur út úr STK kerfi
á stað, 66°12.523'N og 023°24.041'V.
Dýpi um 22 metrar. Veður samkvæmt sjálf-
virkri veðurathugunarstöð í Óshlíð kl. 22:01-

23:00 SSA (160°) 7 - 14,8 m/s í hviðum. Veður samkvæmt sjálfvirkri veðurathugunarstöð í Bolungarvík á sama tíma A (95°) 7 - 19,6 m/s í hviðum. Neyðarhnappur ekki notaður um borð. (Rafhliððuklukka í stýrishúsi stöðvast á þessum tíma)

Kl. 22:24 VSS reynir ítrekað að ná sambandi við bátinn í gegnum síma og VHF fjarskipti en án árangurs.

BJÖRGUNARFERLI

VSS og aðrir björgunaraðilar:

Eins og fram hefur komið hóf VSS tilraunir til að ná sambandi við Björgu Hauks ÍS frá kl. 22:24 eða 8 mínútum eftir að hún datt út úr STK kerfinu. Á þessum tíma var VSS sett á svo kallað óvissustig sem felur í sér að allar leiðir eru kannaðar til að ná sambandi við bátinn. Kl. 22:53 virtist sem samband hefði náðst í NMT síma bátsins en þá reyndist vera á tali. Tæknilegar skýringar geta legið í þessu og fram kom að það gæti gerst ef fleiri en einn sími er að reyna að ná í númerið. Þetta gerði það að verkum að talið var um tíma að í lagi væri með bátinn en þrátt fyrir það var haft samband við nærstadda báta samkvæmt STK kerfi og óskað eftir að þeir reyndu að ná sambandi við bátinn.

Um kl. 23:00 Útgerðaraðilinn hefur samband við VSS eftir að hafa ítrekað reynt að ná í bátinn frá því um kl. 22:30. Hafði áhyggjur af bátnum og tilkynnir að veður sé orðið mjög slæmt. VSS fer yfir feril bátsins og gögn. Í ljós kom að síðustu merki frá bátnum sýndu að að hann væri ferðlítill og sennilega á reki.

Kl. 23:20 VSS hafði samband við umsjónaraðila björgunarskipisins Gunnars Friðrikssonar til að athuga hvort hann vissi um bát í Bolungarvík sem gæti farið á stað fljótt.

Kl. 23:32 VSS fær að vita að Sædis ÍS 67 sé um það bil að leggja úr höfn frá Bolungarvík. Viðkomandi spurði hvort hann ætti að setja áhöfn björgunarskipisins í viðbragðsstöðu en

VSS vildi að beðið yrði með það um sinn.

VSS athugar möguleika á bátum frá Suðureyri. Um kl. 23:55 Umsjónaraðili björgunarskipisins Gunnars Friðrikssonar undirbýr skipið og kallar út vana áhöfn.

Kl. 00:01 Sædis ÍS komin á staðinn, finnur brak og gúmmíbjörgunarbát á floti.

Kl. 00:07 Sædis ÍS tilkynnir að gúmmíbjörgunarbáturinn sé mannlauð. Hafin leit af skipverjunum á svæðinu. VSS breytir úr óvissustigi á neyðarstig. Haft samband við nærstödd skip, Krossey SF sem var að nálgast svæðið og Gunnbjörn ÍS sem var í um 16 sjómílna fjarlægð. Þyrluáhöfn á TF-LIF kölluð út. Önnur skip á svæðinu látin vita. Veður: SA 16-18 m/s

Kl. 00:29 Umsjónaraðili björgunarskipisins Gunnars Friðrikssonar undrast að ekki sé komið formlegt útkall björgunaraðila og hafði samband við 112. Það hafði ekki verið gert og óskaði hann eftir að það væri gert.

Um kl. 00:30 VSS fékk upplýsingar um að veðrið hefði gengið töluvert niður.

Kl. 00:34 Björgunaraðilar boðaðir með SMS frá 112; "Útkall >F1 Rauður svæði 7 leit að skipi minni Ísafjarðardjúpi"

Kl. 00:50 Landsstjórn björgunarsveita leitar upplýsinga hjá VSS. Rætt um leit í fjörum undir Stigahlíð. Fram kom að aðstæður til þess væru erfiðar.

Kl. 01:18 Tilkynning til VSS frá Krossey SF um að annar skipverjinn sé fundinn og skömmu síðar (01:24) að hann væri látinn.

Kl. 01:30 Björgunarskipið Gunnar Friðriksson leggur úr höfn frá Ísafirði.

Kl. 01:51 Tilkynning til VSS um að hinn skipverjinn væri einnig fundinn og skömmu síðar (02:04) að hann væri látinn. Ákveðið að

Sædís ÍS og Krossey SF flytji skipverjana til Ísafjarðar.

Kl. 02:32 Björgunarskipið Gunnar Friðriksson kemur að flaki Björgu Hauks ÍS á hvoli og marandi í kafi á stað, 66°12.582N og 23°24.550V.

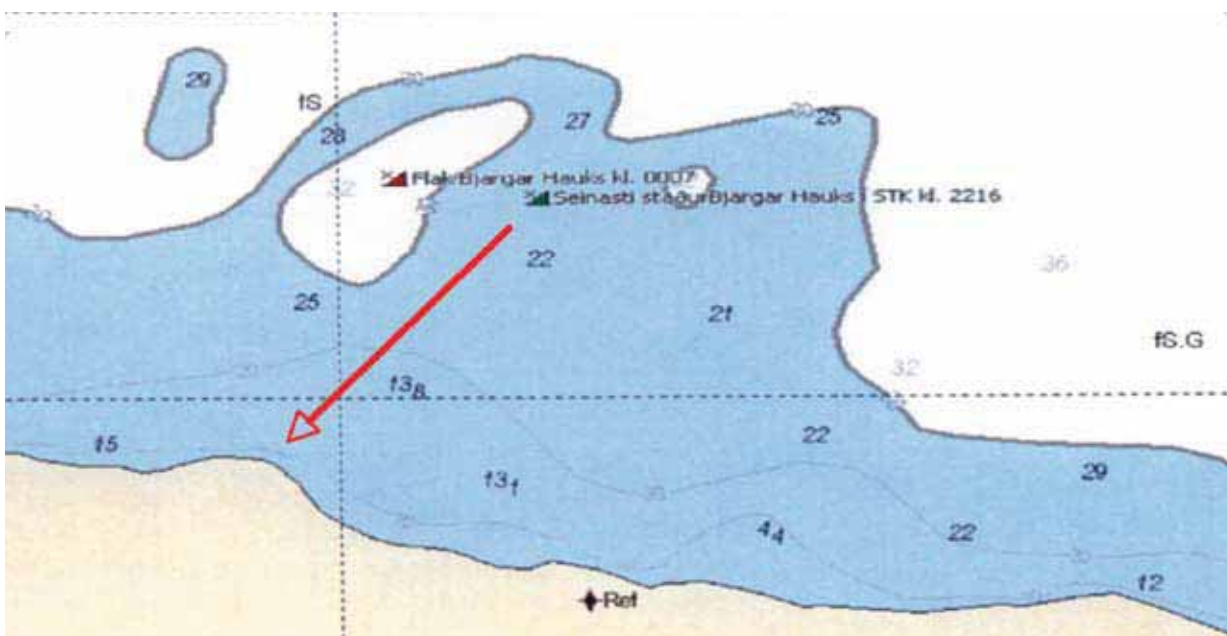
Kl. 08:30 Björgunarskipið Gunnar Friðriksson kemur með flakið til Bolungarvíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að svo virðist sem báturinn hafi fengið á sig sjó og hvolft um kl. 22:16 því rafhlöðuklukka

miklar við þessar aðstæður;

- að við skoðun á bátnum var ekki að sjá nein sérstök merki um að hann hafi orðið fyrir utan-aðkomandi áfalli. Allar rúður í stýrishúsi voru heilar, báturinn óbrotinn, loftnet og mastur voru í eðlilegu ástandi. Vatnspétt hurð á stýrishúsi hafði dottið af lömum og hefur það líklega gerst þegar báturinn var á hvoli í sjónum;
- að hurð fyrir aðal niðurgang í vélarúm var ótessuð þegar báturinn var snúið í höfninni;
- að lúga var ekki á lestinni og tessar hennar voru heilir. Það kom fram hjá útgerðaraðila að hún hafi alltaf verið tessuð á siglingu og



í stýrishúsi hafði stöðvast á þeim tíma. Á kortinu hér að neðan má sjá staðsetningu bátsins þegar síðasta STK merkið kom frá honum. Minnsta fjarlægð í land er í Miðleiti eða 0,84 sml. (rauða örin). Einnig sést á kortinu hvar báturinn fannst á hvoli kl. 00:07 og hafði hann þá rekið 0,28 sml. til vesturs. Þessi litli rekhraði var vegna sjávarstraums. Eins og kortið sýnir var báturinn fyrir innan 30 metra dýpiskants. Þegar komið var að flakinu var veðrið á staðnum samkvæmt lýsingu, SA 16-18 m/s, sjór hvítfrýssandi og svokölluð "holbára" þ.e. vindbára. Fram kom hjá aðilum kunnugum þessu grunnsævi undir Stigahlíðinni að vindbárur gætu orðið mjög stórar og kraft-

taldi hann mögulegt að einhver vindingur hafi opnað hana;

- að stýrið var óskemmt og lá hart í stjórnborða. Ekki voru teljandi skemmdir á skrúfu né búnaði



Myndin sýnir lúgu og hurð opna

hennar;

- að þegar farið var um borð í bátinn eftir að hann var tekinn á land kom í ljós að kveikjúláslykill var ekki í kveikjúlás. Fannst hann síðar í bakborðshluta stýrishúss og þegar hann var settur í kveikjúlásinn var staða hans „Off“. Að sögn eiganda þurfti meira til að slökkva á vélinni eða að ýta á stopprofa fyrir ofan kveikjúlásinn;
- að ákoma var á botni eftir að bátur í björgunaraðgerðunum rakst harkalega á hann marandi á hvolfi. Lunning og rekkverk bakborðsmegin skemmdust við hífingu á land;
- að eins og áður hefur komið fram sýndu síðustu merki úr STK kerfi frá bátnum að hann væri ferðlíttill og taldi VSS hann sennilega á reki. Stillingar á stjórntökum sýndu að hann hefði verið á keyrslu áfram og samkvæmt þeim hefur verið siglt með minnkaðri ferð;
- að samkvæmt STK ferilskráningu síðustu 16 mínúturnar (sjá mynd) hefur báturinn verið í erfiðleikum með að halda stefnu sem hefði

mínúturnar sigldi hann á þessari stefnu og náði mest um 3,5 hnúta ferð en síðasta STK merkið kom frá bátnum kl. 22:16 og hefur stefnan þá breyst aðeins til norðurs eða í 292°. Á þessum tíma virðist bátnum hafa hvolft og að öllum líkindum til stjórnborða;

- að gúmmíbjörgunarbáturinn var fastur við bátinn í fangalínu. Hann var í sjóstýrðum losunarbúnaði á þaki stýrishússins. Sjóstýrði losunarbúnaðurinn hafði ekki losað festingar bátsins en slíkt gerist á 1,5 til 4 metra dýpi. Búnaðurinn virðist því ekki hafa náð þeirri dýpt. Hægt var að losa gúmmíbjörgunarbátinn með handvirkum hætti (handsylgju). Þessi búnaður reyndist opin;
- að við prófun lögreglu á sjóstýrða losunarbúnaðinum, eftir að búið var að ná Björgu Hauks á land, virkaði búnaðurinn þegar hann var kominn niður á rúmlega 3 metra dýpi;
- að sögn útgerðarmanns áttu tveir vinnuflotbúningar að vera um borð en þeir fundust ekki í bátnum þegar hann var tekinn á land. Hann



átt að vera nálægt 110°. Kl. 22:12 þegar báturinn hafði komist um 0,3 sjómílu frá því kl. 22:00 (hraði 1,5 hnútur pr. klst.) virðist hann hafa orðið fyrir einhverju áfalli því hann siglir hér um bil sömu leið til baka í eina mínútu en kl. 22:13 er stefnan sett á u.þ.b. 251° sem var stefnan vestur fyrir Deild. Síðustu tvær

mundi eftir að hafa séð þá í janúar s.l.;

- að samkvæmt búnaðarskoðunarskýrslu frá 8. ágúst 2006 er aðeins skráður einn vinnuflotbúningur um borð og ekki gerð athugasemd af hálfu skoðunaraðila þar um;
- að í samantekt aðgerða frá VSS kemur fram að „umsjónarmaður Gunnars Friðrikssonar

hafði beðið um að ekki yrði kallað út strax þar sem hann vildi tryggja að reynd áhöfn yrði á bátnum því vitað var að aðgerðirnar yrðu erfiðar. LHG/VSS hafði síðan ekki nánari afskipti af boðunarmálum björgunarsveita fyrir vestan. Varðstjórnir ályktuðu sem svo að þau mál væru komin í hendur heimamanna, þ.e. að boða út þann mannskap og einingar sem talin væri þörf á“;

- að 2 klst og 10 mín liðu frá „óvissustigi“ VSS þar til kallaðar voru út björgunarsveitir með „Útkalli rauður“ og 27 mín frá neyðarstigi. Umsjónarmaður björgunarskipis Gunnars Friðrikssonar tók sjálfur ákvörðun 39 mín áður um að ræsa út áhöfn þess og síðan að óska eftir útkalli frá 112;
- að björgunarskipið lét ekki úr höfn fyrr en einum og hálfum tíma eftir að umsjónarmaður hóf að kalla vana áhöfn á staðinn og einni klukkustund eftir að útkall rauður var sent;
- að fram kom hjá skipstjóranum í samtali við útgerðarmann skömmu eftir að haldið var til hafnar að líklega væru um 6.000 kg af afla (steinbít) um borð, eftir að um 2.000 kg hafði verið hent fyrir borð undan Skálavík. Þetta hafi verið gert af þeirri ástæðu að báturinn lét ekki vel í sjó í upphafi heimferðarinnar. Aflaum sem var kastað fyrir borð hafði verið laus á þilfarinu;
- að báturinn hafði í fyrri veiðiferðum (síðast 4. mars 2007) nýtt sér heimildir reglugerðar um línuviltun. Fram kom að þessi þáttur kom til umræðu á milli útgerðarmanns og skipstjórans þar sem sá síðarnefndi ætlaði að nýta þennan rétt í þetta skipti;
- að samkvæmt reglugerð um línuviltun (nr. 719/2005) má frá og með 1. september 2005 við línuveiðar dagróðrabáta í einstökum róðrum landa 16% umfram þann afla í þorski, ýsu og steinbít sem reiknast til aflamarks þeirra. Heimild þessi er bundin m.a. eftirfarandi skilyrðum:

1. Að línan sé beitt í landi og ekki séu önnur veiðarfæri um borð í bátnum.
2. Að bátur komi til löndunar í höfn þeirri þar

sem línan var tekin um borð innan 24 klukkustunda frá því að haldið var til veiða úr þeirri höfn.

- að samkvæmt bestu upplýsingum hafa því verið um 6.000 kg. af afla um borð sem að mestu hefur verið í lestinni, en þó náð upp undir lestarlokið, eins og áður sagði,



Myndirnar eru teknar eftir að báturinn hafði verið réttur við.

upp í svipaða hæð og körin tvö á dekkinu. Vigtaður afli sem var eftir um borð þegar komið var með bátinn að landi var 3.700 kg. Rúmmál lúgukarms: L=2020mm, B=1070mm, H=700mm.

- að samtals voru 17 fiskikör um borð í bátnum þegar hann fór í róður. Í lest voru 15x310 lítra kör en 2x350 lítra kör voru á þilfari;
- að á þilfarinu voru 32 línubalar og þegar báturinn var hífður í land voru sem svarar um það bil 20 línubalar hangandi fastar við bátinn. Samkvæmt vigtun var hver línubali með 5,5 mm línu og án beitu 29 kg. þurr. Hins vegar þegar búið var að bleyta línuna

og mesta vatnið runnið úr bölunum reyndist balinn með línunni vega 32 kg. veiðarfærin voru á þilfari. Myndirnar eru teknar eftir að báturinn hafði verið réttur við;

- að taflan hér að neðan sýnir samtals áætlaðan þunga um borð sem unninn var í samvinnu við útgerð bátsins. Samkvæmt henni hafa verið um 8.240 kg. um borð á siglingu bátsins;
- að veðurspá fyrir þetta svæði samkvæmt

Fjöldi eininga	Tegund eininga	Kg pr. einingu	Samtals kg
32	Balar með 500 krókum og 5,5 mm línur	32	1.024
4	Krökur (sókkur)	10	40
300	Ólla	0,9	270
25	Vatn	1	25
1	Spil dráttarkari (áætlað)	100	100
15	310 ltr. Kór í lest	25	375
15	Afli í lest í kórnum	230	3.450
1	Laus fiskur í lest	2030	2.030
2	350 ltr. Kór á þilfari	28	56
2	Afli á þilfari í kórnum	260	520
2	Skipverjar og persónulegur búnaður	125	250
1	Annar búnaður áætlað	100	100
Samtals þungi um borð:			8.240

Veðurstofu Íslands var eftirfarandi:

12. mars kl. 10:00:
SA 10-15 og rigning seint á morgun.
12. mars kl. 21:00:
SA 13-20 og rigning annað kvöld.
S 15-20 aðra nótt.
13. mars kl. 04:00
SA 13-20 og rigning eða slydda í kvöld. S og SV 15-20 í nótt og skúrir.
S 10-15 síðdegis á morgun.
13. mars kl. 17:00
Vaxandi A-átt, 18-23 m/s og slydda í kvöld, en S og SV 18-23 og skúrir í nótt. S 13-18 og el síðdegis, en hægari annað kvöld.
- að til að gera sem bestu mynd af ástandi bátsins þegar honum hvolfdi fékk nefndin ráðgjafafyrirtækið NAVIS ehf. til að gera stöðugleikamat fyrir hann. Það sem lagt var til grundvallar voru eftirtalin atriði:

Útreikningar og mat á stöðugleika.

Hleðslumerki frá þilfari miðskips.

Burðargeta:

-hámarkshleðsla í lest

-hámarkshleðsla á þilfar

Afli um borð miðað við rúmtak.

Fríborð miðað við áætlaða hleðslu.

Hallamörk miðað við reiknað fríborð.

Þungaflutningur til að framkvæma hallamörk fríborðs.

NIÐURSTAÐA SÉRFRÆÐIADILA NAVIS (SKÝRSLAN ER BIRT Í HEILD SINNI Á BLS. 11)

Miðað við gefnar forsendur um ástand bátsins á heimsiglingu, átti honum ekki að vera hættu búinn, eftir að lausum afla á þilfari hafði verið kastað fyrir borð. Ytri aðstæður, eins og varasamt sjólag og ágjöf yfir þilfar, getur þó haft afdreifaríkar afleiðingar.

Það er mikið magn veiðarfæra á þilfari, 32 línubalar. Við ágjöf getur sjór hafa sest í balana, ásamt því að sjór sem kemur inn á þilfar á ekki eins greiða leið út um lensport, vegna línubalanna og fiskikara á þilfari og þannig rýrt stöðugleika bátsins verulega.

Þá er vert að vekja athygli á að töluvert magn af lausum fiski er í lest, umfram það sem er í kórnum. Hvort þessi farmur hefur getað flust til og þar með rýrt stöðugleika bátsins er ekki alveg ljóst, en líklegt er að án þessa lausa farms sem náði upp í lúgukarm, hafi verið meiri hættu á að farmur flyttist til í lestinni í miklum veltingi.

Í samþykktum stöðugleikagögnum er báturinn aldrei reiknaður með afla á þilfari og veiðafæri á þilfari reiknuð mest 0,6 tonn. Þá er afli í lest reiknaður mest 4,5 tonn.

Eins og fram kemur virðist sem við ákvörðun um staðsetningu hleðslumerkis hafi eitthvað misfarist. Þannig er hleðslumerkið um 0,09 m ofar en ætti að vera miðað við samþykkt stöðugleikagögn. Ólíklegt er að það hafi haft áhrif um hleðslu bátsins, en ljóst er að með bátinn hlaðinn að hleðslumerkjum er formstöðugleikinn lítill og undir ákvæðum í reglum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að bátnum hafi hvolt fyrir áhrif veðurs og sjólags þegar hann var á siglingu undan veðrinu. Samkvæmt ferilskráningum úr STK kerfinu var haldinn hraði bátsins orðinn mjög lítill og haldnar stefnur ekki í samræmi við siglingaleið.

Báturinn var mikið lestaður, bæði í lest og á þilfari, fríborð lítið og þannig lendir hann í aðstæðum sem voru vanmetnar þar sem veður var í samræmi við veðurspá fyrir svæðið.

Nefndin telur að í upphafi heimferðar hafi báturinn verið ofhlaðinn og stöðugleiki hans ekki góður.

Nefndin gerir athugasemdir við verklag Vaktstöðvar siglinga í þessu tilfelli og telur að of langur tími hafi liðið frá því að báturinn datt út úr STK kerfinu þar til að björgunaraðgerðir hófust. Nefndin telur því að verklagsreglur Vaktstöðvar siglinga eigi í öllum tilfellum að láta sjófarendur njóta alls vafa og í þessu tilfelli átt að hefja efsta stig útkalls björgunaraðila strax á óvissustigi.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin telur að ákvæði reglugerðar um línuívilnun (nr. 719/2005) séu ekki til þess fallin til að stuðla að öryggi sjómanna og eigi illa við íslenskar aðstæður.

m/s BJÖRG HAUKS ÍS 127**Sknr 2349****Hvolfir í Ísafjarðardjúpi 13.03.2007****Útreikningar og mat á stöðugleika bátsins.**

Stöðugleiki bátsins var reiknaður út fyrir það hleðsluástand sem áætlað er í gögnum RNS frá því í apríl 2007 og unnin voru í samráði við Kristján Andra Guðjónsson eiganda bátsins.

Laus afli í lest er þar áætlaður 2,03 tonn og höfum við áætlað þyngdarpunkt hans 1,38 m yfir grunnlínu.

Niðurstöður eru þær að stöðugleiki er rétt undir þeim mörkum sem gefin eru í reglum.

Byrjunarstöðugleiki, GM, er góður, flatarmál undir réttiarmi er í lagi, en hæsta GZ gildi nær ekki 0,20 m, eins og reglur mæla fyrir um. Sjá nánar hér á eftir:

Hleðslutilvik	GM (m)	GZ 30° (m)	Flatarmál undir GZ-kúrfunni		
			0-30° (mrad)	0-40° (mrad)	30-40° (mrad)
Ástand við slys	0,535	0,172	0,064	0,093	0,029
Lágmark skv reglum	0,350	0,200	0,055	0,090	0,030

Ætla má að veiðarfæri og fiskikör á þilfari hafi hindrað að sjór sem komið hefur inn yfir lunningar, hafi komist hindrunarlaust út í gegnum austurop.

Gerðir voru útreikningar, þar sem við ofan greint hleðslutilvik er reiknað með 1,0 tonni af sjó í veiðafærum og á þilfari. Við þessar aðstæður er réttiarmur og formstöðugleiki langt undir mörkum, en byrjunarstöðugleiki, GM, í lagi. Fríborðið er um 0,25 m og reiknað er með áhrifum af óheftu yfirborði þess sjávar sem er á þilfari.

Hleðslutilvik	GM (m)	GZ 30° (m)	Flatarmál undir GZ-kúrfunni		
			0-30° (mrad)	0-40° (mrad)	30-40° (mrad)
Með sjó á dekki	0,347	0,074	0,036	0,045	0,025

Þá voru gerðir útreikningar fyrir bátinn eins og áætlað er hann hafi verið, skömmu fyrir slysið, með lausan farm á þilfari. Þeim farmi var kastað var fyrir borð í Skálavík nokkru fyrir slysið. Laus afli á þilfari er hér áætlaður í samráði við eiganda bátsins um 1,7 tonn.

Eins og fram kemur er einungis byrjunarstöðugleiki í lagi. Afli getur svo hafa flust á milli borða í veltu og rýrt þar með enn frekar þann litla stöðugleika sem er fyrir hendi.

Fríborð er hér um 0.22 m.

Hleðslutilvik	GM (m)	GZ 30° (m)	Flatarmál undir GZ-kúrfunni		
			0-30° (mrad)	0-40° (mrad)	30-40° (mrad)
Með lausan afla á dekki	0,415	0,101	0,044	0,059	0,015

HLEÐSLUMERKI FRÁ ÞILFARI MIÐSKIPS.

Samkvæmt áritun frá 02. júlí 2004 á samþykkt stöðugleikagögn bátsins, er hleðslumerki 0,24 m undir þilfari miðskips. Ekki er í reglum önnur fyrirmæli um ákvörðun á staðsetningu hleðslumerkis, en að það skuli gert út frá stöðugleikagögnum. Það mun vera viðtekin venja hjá Siglingastofnun að ákvarða staðsetningu hleðslumerkis út frá því tilviki í samþykktum stöðugleikagögnum sem gefur minnst fríborð, alveg óháð því hvort minna fríborð geti uppfyllt ákvæði um stöðugleika.

Svo virðist sem mistök hafi átt sér stað varðandi ákvörðun um staðsetningu hleðslumerkis bátsins, en það gefur meiri djúpristu en í nokkru þeirra hleðslutilvika sem samþykkt eru. Þannig er minnsta fríborð miðskips í útreiknuðum hleðslutilvikum 0,33 m og burðargeta bátsins þá 7,3 tonn.

Sjá hér á eftir niðurstöður á stöðugleikamati í umræddu hleðslutilviki, en eins og þar kemur fram er stöðugleiki bátsins í þessu hleðslutilviki töluvert umfram lágmarks mörk og því ljóst að minna fríborð hefði verið samþykkt ef slíkir útreikningar hefðu verið lagðir inn til samþykktar:

Hleðslutilvik	GM (m)	GZ 30° (m)	Flatarmál undir GZ-kúrfunni		
			0-30° (mrad)	0-40° (mrad)	30-40° (mrad)
Ákvörðun hleðslum.	0,689	0,250	0,084	0,127	0,043
Lágmark samkv. reglum	0,350	0,200	0,055	0,090	0,030

BURÐARGETA.

Burðargeta bátsins við djúpristu að leyfilegu hleðslumerki, er um 9,4 tonn.

Í lest verður einungis komið um 6,5 tonnum og því ljóst að fyrir utan vistir og birgðir væru um 2,4 tonn á þilfari ef nýta ætti burðargetuna að hleðslumerki. Með slíka hleðslu er stöðugleiki bátsins ekki í lagi.

- Hámarkshleðsla í lest er 6,5 tonn, miðað við að laus afli fylli laus rými milli kara og upp í lúgulok.
- Hámarkshleðsla á þilfari er ekki skilgreind, en miðað við 6,5 tonna afla í lest og vistir um 30 %, er hámarkshleðsla á þilfari, afli og veiðarfæri, innan við 1,0 tonn.

AFLI UM BORÐ MIÐAÐ VIÐ RÚMTAK.

Miðað við rúmtak lestar og að laus fiskur fylli tómarými utan við fiskikörin og í lestartarki er áætlað að heildar afli í lest geti verið um 6,5 tonn, þ.e. um einu tonni meiri en áætlað er að hafi verið um borð þegar bátnum hvolfir.

FRÍBORÐ MIÐAÐ VIÐ ÁÆTLAÐA HLEÐSLU.

Fríborðið er reiknað 0,29 m, þ.e. heldur meira en skráð er sem lágmarks fríborð.

HALLAMÖRK MIÐAÐ VIÐ REIKNAÐ FRÍBORÐ.

Með bátinn hlaðinn að hleðslumerki fer þilfarsbrún í sjó við tæpar 10°, en um 12,5° við þá hleðslu sem hann er ætlaður að hafa haft þegar honum hvolfir.

Til að sjór flæði inn um opna stýrihúshurð hefur báturinn þurft að leggjast um 60°, svipaða slagsíðu hefði þurft til að flætt hefði um opna lestarlúgu.

PUNGAFLUTNINGAR TIL AÐ FRAMKVÆMA HALLAMÖRK FRÍBORÐS.

Til að framkalla 12,5° halla á bátnum í stilltum sjó, þarf hallavægi um 2,05 tm, sem samsvarar því að fjögur 310 lítra fiskikör, staðsett á þilfari og full af fiski, þ.e. um 250 kg hvert, eru flutt frá einu borði í annað.

NIÐURSTAÐA

Miðað við gefnar forsendur um ástand bátsins á heimsiglingu, átti honum ekki að vera hætta búinn, eftir að lausum afla á þilfari hafði verið kastað fyrir borð. Ytri aðstæður, eins og varasamt sjólag og ágjöf yfir þilfar, getur þó haft afdrifaríkar afleiðingar.

Það er mikið magn veiðarfæra á þilfari, 32 línubalar. Við ágjöf getur sjór hafa sest í balana, ásamt því að sjór sem kemur inn á þilfar á ekki eins greiða leið út um lensport, vegna línubalanna og fiskikara á þilfari og þannig rýrt stöðugleika bátsins verulega.

Þá er vert að vekja athygli á að töluvert magn af lausum fiski er í lest, umfram það sem er í körum. Hvort þessi farmur hefur getað flust til og þar með rýrt stöðugleika bátsins er ekki alveg ljóst, en líklegt er að án þessa lausa farms sem náði upp í lúgukarm, hafi verið meiri hætta á að farmur flyttist til í lestinni í miklum veltingi.

Í samþykktum stöðugleikagögnum er báturinn aldrei reiknaður með afla á þilfari og veiðafæri á þilfari reiknuð mest 0,6 tonn. Þá er afli í lest reiknaður mest 4,5 tonn.

Eins og fram kemur virðist sem við ákvörðun um staðsetningu hleðslumerkis hafi eitthvað misfarist. Þannig er hleðslumerkið um 0,09 m ofar en ætti að vera miðað við samþykkt stöðugleikagögn. Ólíklegt er að það hafi haft áhrif um hleðslu bátsins, en ljóst er að með bátinn hlaðinn að hleðslumerkjum er formstöðugleikinn lítill og undir ákvæðum í reglum.

Hafnarfirði 02.08.2007

Navis ehf
Frímann A Sturluson

Nr. 051 / 07 Rita NS 13

2. Skipverji flækist í veiðarfærum, banaslys



Rita á strandstað © NN

Skipaskr.nr. 6969
Smiðaður: Hafnarfirði 1987,
plast
Stærð: 6,66 brl. 6,36 bt.
Mesta lengd: 8,96 m
Skráð lengd: 8,90 m
Breidd: 2,59 m
Dýpt: 1,54 m
Vél: Volvo Penta 119 kW,
1998
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. apríl 2007 var Rita NS 13 á grásleppu veiðum út af Strandhöfn á Vopnafirði. Veður: Breytileg vindátt 8-22 m/s (Bjarnarey).

Skipverjinn hafði lagt úr höfn til veiða um kl. 06:30 um morguninn. Kl. 20:24 strandaði báturinn við Landsenda á stað, 64°47.170N og 014°22.060V. Ítrekað var reynt að hafa samband við bátinn eftir þennan tíma en án árangurs. Björgunarsveit var kölluð út og var komið að bátinum manlausum. Hann var verulega skemmdur á botni.

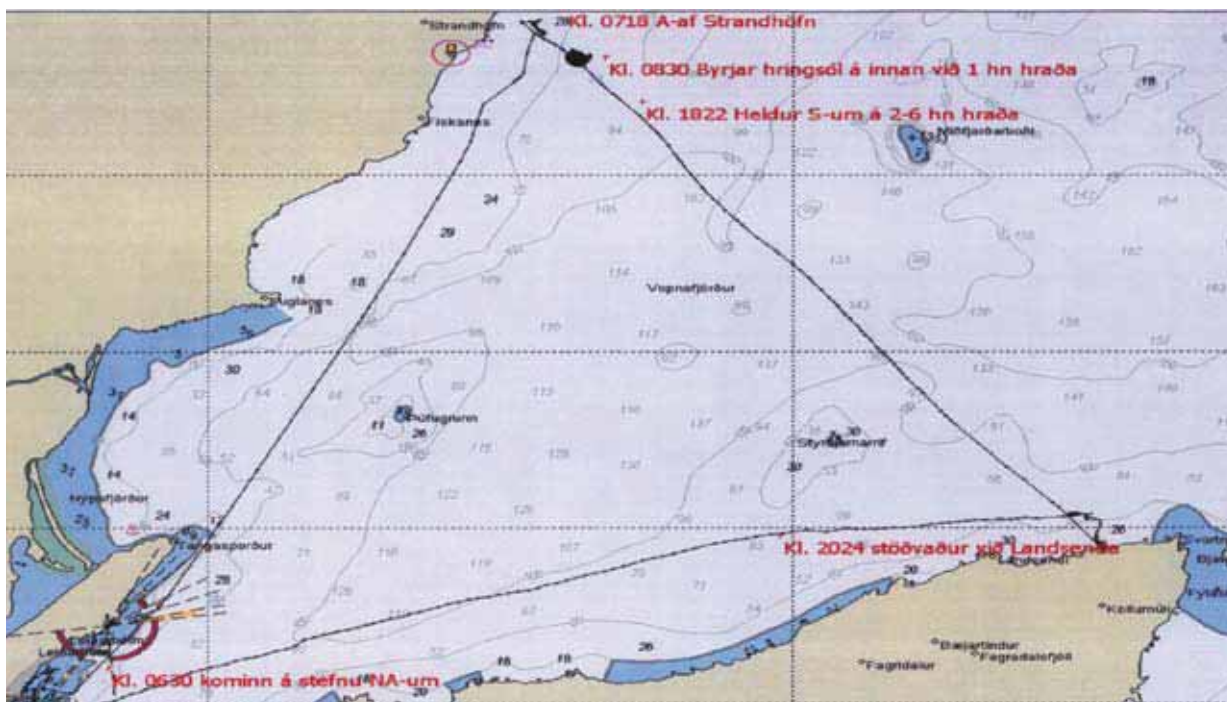
Skipverjinn fannst látinn kl. 11:19 12. apríl um 1,3 sjómílu út af Digranesi á stað, 66°00.549N og 014°34.134V.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt ferilskráningu úr STK kerfi var báturinn kominn út af Strandhöfn kl. 07:18. Kl. 08:30 byrjaði hann að hringsóla fastur í dreka á 1 hnúta ferð þar til kl. 18:22 þegar hann siglir manlaus yfir fjörðinn á 2-6 hnúta ferð og strandaði við Landsenda (sjá ferilkort);
- að veiðarfærin fundust í sjó mikið flækt;
- að við krufningu fundust merki þess á hægri ökkla að skipverjinn hefði flækst í veiðarfærunum og dregist útbyrðis. Dánarorsök var drukknun.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.



Nr. 170 / 07 Que Sera Sera HF 26

3. Banaslys vegna súrefnisskorts



Que Sera Sera © Útgerð

Skipaskr.nr. 2724
IMO 7922398
Smiðaður: Holland 1980, stál
Stærð: 766 Brl. 766 bt
Mesta lengd: 51,45 m
Skráð lengd: 47,63 m
Breidd: 9,50 m Dýpt: 6,8 m
Vél: M.A.K 1540 kW
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Skýrsla stýrimanns. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. desember 2007 var togskipið Que Sera Sera HF 26 á siglingu við strendur Marokkó.

Skipið hafði farið úr höfninni Laayoune í Marokkó fyrr um daginn og var á leið til veiða. Á siglingunni, milli kl. 16:00-17:00, var háseti sendur til að þrifa (spúla) niðri í bakborðs miðlest nr. 4.

Þegar hásetinn var kominn niður í lest virðist hann hafa fundið að eitthvað var að og reynt að koma sér upp úr henni. Hann hefur verið kominn eitthvað áleiðis upp stigann en misst meðvitund á leiðinni og fallið niður. Svokallaður frystivélstjóri hafði verið með honum og sent hann til að þrifa en var sjálfur ekki við þegar þetta gerðist. Ekki er ljóst hver kallaði á skipstjórann sem var á stjórn-palli og þegar hann kom að lúgunni sá hann skipverjann liggja í blóði fyrir neðan stigann. Hann hefur sennilega talið að um fallslys hafi verið að ræða og farið niður til hans með það í huga. Þegar hann kom niður og beygði sig niður við skipverjann leið hann þá strax út af.

Það næsta sem vitað er að stýrimaður skipsins var

ræstur og honum tjáð að eitthvað væri að. Kom þá í ljós að þrír skipverjar voru meðvitundarlausir í lestinni og hófust skipverjar þegar handa við að ná þeim upp. Eftir nokkra erfiðleika tókst það og lífgunartilraunir voru framkvæmdar og komst einn fljótlega til meðvitundar. Lífgunartilraunir á hinum tveimur báru ekki árangur.

RANNSÓKNARVINNA RNS:

Þann 27. desember fékk RNS fregnir af slysinu og hafði þá samband við útgerð skipsins. Samkvæmt upplýsingum frá henni átti rannsókn á tildrögum þess að fara strax fram hjá yfirvöldum í Marokkó en þrátt fyrir ítrekaðar óskir RNS um að fá skýrslu frá þeim síðan þá hefur það ekki tekist. Ef niðurstöður þeirrar rannsóknar berast RNS munu þær verða birtar.

Í september 2008 fékk RNS loks stutta samantekt frá yfirstýrimanni um atburðarrás atviksins og til að reyna að fá einhverja mynd af því hvað gerðist tók RNS skýrslu af skipverja sem hafði verið um borð í skipinu ferðina áður.

Samkvæmt samantekt stýrimannsins hafði hann verið vakinn um kl. 16:45 af vélstjóra og honum sagt að eitthvað hefði komið fyrir skipstjórann. Hann hafði farið rakleiðis upp í brú sem þá var mannlús en skipið á siglingu og séð nær alla áhöfnina standa við lest nr. 4. Hann hefði stöðvaði skipið og farið fram á þilfar til athuga hvað um var að vera.

Þegar hann hefði litið niður í lestina þá hefði hann séð þrjá skipverja niðri í henni, alla liggjandi á bakinu og hefði hann þá hlaupið til að ná í önd-unarbúnað (flóttagrímu). Þegar hann kom til baka hafi aðrir skipverjar náð einum upp úr lestinni en hann farið niður með flóttagrímu til að hjálpa hinum. Þegar hann var að setja band á annan skipverjann hefði gríman losnað, fyllst af móðu og hann þá átt erfitt með andardrátt. Hann hefði því farið upp úr lestinni og yfirvélstjórinn tekið við þessu verkefni með betri búnaði.

Skipverjunum tókst að ná mönnunum þremur upp á þilfar og hófu þegar lífgunartilraunir sem

haldið var áfram þar til komið var til hafnar. Yfirstýrimaðurinn kvaðst hafa farið strax á stjórn-pall og sett á fulla ferð til hafnar. Þetta var um kl. 17:00 og var skipið þá stöð á stað, 26°58'N og 013°38'W.

Skipverjinn sem bjargaðist var 3-4 vikur á sjúkrahúsi og náði sér að fullu.

EFTIRFARANDI ATRÍÐI HAFI EINNIG KOMIÐ FRAM:

- að slysið varð í bakborðsmiðjulest og talið að hásetinn hafi verið að þrifa síðustu lestina með sjó og of mikill koltvísýringur hafi verið í henni;
- að landað var úr þessari lest 20. eða 21. desember og þá hafi allar lestarnar verið þríf- ar með spúl. Við þessi þríf voru settar klór- töflur í brunna til að hindra gasmyndun en það ekki dugað til í þetta skiptið. Mikill lofthiti var á þessum tíma sem væntanlega hefur örvað alla gasmyndun og sjávarhiti um 20 gráður;
- að þessa daga sem skipið var í höfninni voru lúgur lestanna hafðar lokaðar því margir bátar voru utan á því og áhafnir þeirra þurftu að fara um þilfarið;
- að þann 22. desember var skipt um yfirvél- stjóra og kom aðili sem ekki hafði verið áður á skipinu. Skipstjóri sem hafði verið með skip- ið sagði það hafa verið venju að þrifa lestar- nar eftir löndun. Hann sagði að það hafi einnig verið venja áður en farið var í lestarnar að hafa þær opnar í einhverja klukkutíma og þá hafi MMC afladælukerfið verið sett á til að skipta um loft;
- að sennilegast þykir að skipstjórinn hafi farið að huga að hásetanum og séð hann þá ligg- jandi á botni lestarinnar. Hann hafi þá líklega farið niður til að huga að honum.;
- að hæð stigans er um 7 metrar og stóð hann lóðrétt upp af þilfari að mannopi;
- að fram kom að brýnt hafði verið fyrir áhöfn- inni að sá sem væri niðri í lest við þríf ætti að vera með taug (öryggislínu) í sér og að maður ætti að vera til taks á lúgunni;
- að skipverjinn var ekki með öryggislínu en ekki er vitað hvort maður hafi einhvern tíman í ferl- inu verið á lúgunni en síðan farið frá henni;

- að ekkert sérstakt loftræstikerfi né Ozón var í lestum skipsins. Að því sem RNS kemst næst er þessi staða óbreytt;
- að ekki var til gasmælir um borð þrátt fyrir óskir skipverja þar um. Í þessu sambandi hefðu þeir til vara einnig lagt til að fá olúluktir til að meta gas í lestum út frá breyttum lit á loga þeirra;
- að fram kom að MMC afladælukerfið (Vacum) hafði reynst vel við loftskipti í tönkum við viðgerðarstörf og gert það á skömmum tíma. Eftir atvikið er ekki farið í lestarnar nema að það sé keyrt fyrst;
- að um borð voru flóttagrímur sem stýrimaðurinn notaði og var hann hætt kominn vegna þess;
- að gerð var lögreglurannsókn en RNS hefur ekki fengið skýrslu yfirvalda enn þrátt fyrir tilraunir til þess.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að súrefnisskortur hafi valdið slysinu. Ástæður þess liggja ekki fyrir en ljóst er að loft- skipti voru ekki framkvæmd áður en skipverjinn fór niður.

Eins og áður hefur komið fram þá mun RNS birta þær upplýsingar sem mögulega berast frá rannsóknaraðilum um þetta atvik.

SAMBÆRILEG ATVIK:

Nefndin hefur áður fjallað um súrefnisskort í lestum skipa m.a. í máli nr. 062/03 sem afgreitt var þann 13. október 2003. Þar var talin ástæða til að gera tillögu í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands sem birtist hér í heild sinni ásamt afgreiðslu hennar á þeim tíma.

Í þessu atviki voru skipverjar hætt komnir vegna súrefnisskorts.

TILLÖGUR RNS Í MÁLI NR. 06203:

1. Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hætta er á súrefnis- skorti í rýmum sem skipverjar að staðaldri vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/ eða súrefnisskynjara á sér og góða loftræstin- gu í skilgreindum hætturýmum.

2. Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og bæklingar um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð skipum. Einnig verði öll rými þar sem hætta er á efnabreytingum skilgreind á áberandi hátt og áhöfninni kynnt vel.
3. Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slys af völdum súrefnisskorts.

MÁL NR. 06203 AFGREIÐSLA SIGLINGASTOFNUNAR ÍSLANDS, DAGSETT 18. DESEMBER 2003:

Eins og fram kemur í lokaskýrslu nefndarinnar hefur útgerð ofangreinds skips orðið sér úti um súrefnisskynjara um borð í skipið sem menn hafa á sér þegar þeir fara niður í lestar þess. Siglingastofnun fagnar þessu frumkvæði útgerðarinnar.

Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, er að finna í 2. gr. um almenn ákvæði eftirfarandi er snýr að ábyrgð skipseigenda:

„Eigendur skulu tryggja að skip þeirra séu notuð þannig að öryggi og heilsu starfsmanna verði ekki stofnað í hættu, einkum ef horfur eru á tísýn- um veðurskilyrðum, með fyrirvara um ábyrgð skipstjóra.

Taka verður tillit til hættu sem aðrir starfsmenn eru í þegar 4. mgr. 8. gr. reglugerðar um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, er beitt.

Öllum atvikum á sjó sem hafa eða geta haft áhrif á öryggi og heilsu starfsmanna um borð skal lýst í nákvæmri skýrslu sem senda skal Siglingastofnun Íslands og þau skráð gaumgæfilega og nákvæmlega í dagbók skipsins.

Siglingastofnun Íslands skal með reglulegu millibili hafa eftirlit með því hvort reglugerð þessari er framfylgt. Slík skoðun má fara fram á sjó.“

Í sömu reglugerð er að finna í 6. gr. um búnað og viðhald eftirfarandi ákvæði um ábyrgð skipstjóra:

„Að teknu tilliti til ábyrgðar skipstjóra skulu eigendur til að gæta öryggis og heilsu starfsmanna tryggja:

- a) að skipunum ásamt útbúnaði og tækjum, einkum þeim sem um getur í I. og II. viðauka, sé tæknilega við haldið og komi í ljós gallar í þeim sem geta haft áhrif á öryggi og/eða heilsu starfsmanna verði þeir lagfærðir eins fljótt og auðið er;
- b) að gerðar séu þær ráðstafanir að tryggt sé að skipið og allur útbúnaður og tæki þess séu hreinsuð reglulega til þess að viðhalda nægilegu hreinlæti;
- c) að um borð í skipi sé nægilega mikið af öryggis- og björgunarbúnaði í góðu ásigkomulagi;
- d) að hafðar séu til hliðsjónar lágmarkskröfur um öryggi og heilbrigði í tengslum við öryggis- og björgunarbúnað sem um getur í III. viðauka;
- e) að teknu tilliti til ákvæða reglna nr. 497/1994, um notkun persónuhlífa, að höfð sé hliðsjón af tækniforskriftum fyrir persónuhlífar sem um getur í IV. viðauka.“

Ennfremur segir í 8. gr. reglugerðarinnar en sú grein fjallar um þjálfun starfsmanna:

„Að teknu tilliti til 12. gr. reglugerðar um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, skulu starfsmenn hljóta viðeigandi þjálfun, einkum í formi nákvæmra og skiljanlegra leiðbeininga um öryggi og hollustu um borð í skipum og sérstaklega um slysavarnir.

Þjálfunin sem um getur í 1. mgr. skal einkum taka til slökkvistarfa, notkunar öryggis- og björgunarbúnaðar fyrir starfsmennina sem í hlut eiga, notkunar veiðarfæra og lyftibúnaðar ásamt notkun ýmissa tegunda merkja, að handmerkjum meðtöldum.

Slík þjálfun skal eftir þörfum aðlöguð breytingum á starfsháttum um borð.“

Ög í 10. gr. reglugerðarinnar sem fjallar um samráð við starfsmenn er eftirfarandi:

„Samráð starfsmanna og/eða fulltrúa þeirra

og þátttaka í viðræðum um mál sem falla undir reglugerð þessa eða viðauka hennar skulu fara samkvæmt 11. gr. reglugerðar um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum.“

Í drögum Siglingastofnunar að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri er lagt til að reglugerðin nái til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri. Í þessum drögum er að finna í VI. kafla viðaukans ákvæði um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni. Þar fjallar 13. gr. um ýmis ákvæði en þar segir:

(1) „Um borð skal vera hlífðarfatnaður og vinnuöryggisbúnaður, svo sem hanskar, hlífðargleraugu, heyrnahlífur, öndunargrímur, öryggishjálmar, öryggisskór, og/eða annar fatnaður, sjóstakkar, gas- og súrefnismælar, o.s.frv. til að koma í veg fyrir meiðsli eða veikindi starfsmanna. Hlífðarfatnaður og þá sérstaklega sjóstakkar skulu vera í mjög áberandi lit með endurskini og af heppilegri stærð. Hlífðarfatnaður skipverja, sem vinna á þilfari, skal geta haldið manninum uppi ef honum skolar fyrir borð. Hægt er að nota flík með floti eða sjálfupplásanlegt björgunarvesti til þess. Hlífðarfatnaður og vinnuöryggisbúnaður skal a.m.k. vera af þeim fjölda að hver maður, sem þarf að nota slíkan fatnað og búnað vegna starfa sinna um borð, hafi sinn fatnað og búnað.“

Siglingastofnun í samráði við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bæklinga og stuttmyndir um öryggi sjómanna. Einnig hefur verkefnisstjórnin staðið að útgáfu á „Lækningabók sjófarenda“ en í 17. kafla bókarinnar er fjallað um eitranir, greiningar þeirra og meðferð. Bók þessa er skylt að hafa í lyfjakistu skipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri.

Fyrir lok þessa árs mun Siglingastofnun í samráði við verkefnisstjórnina gefa út tvo DVD-diska með myndum um öryggi sjómanna en þar er m.a.

að finna stuttmyndir um hættuleg efni um borð, nýliðafræðslu og vinnuöryggi á vinnsluþilfari og við fiskveiðar. Hvað varðar útgáfu á þesum hafa komið út þesar um nýliðafræðslu og æfingar um borð í skipum ásamt gátlista þar sem áætlun um æfingar eru innfærðar og skráðar.

Í framhaldi af ofangreindri lokaskýrslu mun Siglingastofnun vinna að því í tengslum við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda að sérstaklega verði hugað að mögulegum súrefnisskorti í rýmum skipa. Mun stofnunin huga að því að gefa út stuttmynd, og fræðslupésa og annað kynningarefni um súrefnisskort og aðrar hættulegar efnamyndanir í rýmum svo og veggspjöld um sama efni sem komið verði fyrir á áberandi stað um borð í skipum.

NIÐURSTAÐA:

1. Í tillögum Siglingastofnunar Íslands að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri sem taka mun til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri er að finna í 13. gr. í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni ákvæði um notkun gas- og súrefnismæla.
2. Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, er að finna ákvæði um skyldur eigenda og skipstjóra til að koma í veg fyrir að öryggi og heilsa starfsmanna verði ekki stofnuð í hættu.
3. Siglingastofnun í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út „Lækningabók sjófarenda“, en þar er að finna í 17. kafla um eitranir lýsing á greiningu og meðferð eitrana.
4. Siglingastofnun mun vinna að því í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda að gerð verði veggspjöld, fræðslupésar og annað kynningarefni um hættu vegna mögulegrar efnamyndunar í rýmum skipa.
5. Einnig mun Siglingastofnun í tengslum við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda huga að gerð fræðslupésa eða annars kynningarefnis um sérstakar ráðstafanir í við-

bragðsáætlun um borð í skipum þegar slys verður af völdum súrefnisskorts.

NÚVERANDI STAÐA ÞESSA VERKEFNIS HJÁ SIGLINGASTOFNUN ÍSLANDS

RNS leitaði að gefnu tilefni til Siglingastofnunar um stöðu þessa verkefnis í nóvember 2008 og er hún eftirfarandi:

TILLÖGUR RNS:

1. Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hætta er á súrefnisskorti í rýmum sem skipverjar að staðaldri vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/eða súrefnisskynjara á sér og góða loftræstingu í skilgreindum hætturýmum.
2. Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og bæklingur um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð í skipum. Einnig verði öll rými þar sem hætta er á efnabreytingum skilgreind á áberandi hátt og áhöfninni kynnt vel.
3. Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slys af völdum súrefnisskorts.

AFGREIÐSLA SIGLINGASTOFNUNAR ÍSLANDS:

- 1) Í tillögum Siglingastofnunar Íslands að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri sem taka mun til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri er að finna í 13. gr. í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni ákvæði um notkun gas- og súrefnismæla.

Staða: Lokið með reglugerð nr. 122/2004

- 2) Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, er að finna ákvæði um skyldur eigenda og skipstjóra til að koma í veg fyrir að öryggi og heilsa starfsmanna verði ekki stofnuð í hættu.

Staða: Lokið með reglugerð nr. 200/2007

- 3) Siglingastofnun í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út "Lækningabók sjófarenda", en þar er að finna í 17. kafla um eitranir lýsing á greiningu og meðferð eitrana.

Staða: Lokið. Lækningabók fyrir sjófarendur hafur verið gefin út.

Siglingastofnun mun vinna að því í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda að gerð verði veggspjöld, fræðslupésar og annað kynningarefni um hættu vegna mögulegrar efnamyndunar í rýmum skipa.

Staða: Lokið. Fræðslupési um hættuleg efni í skipum hefur verið gefin út.

Einnig mun Siglingastofnun í tengslum við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda huga að gerð fræðslupésa eða annars kynningarefnis um sérstakar ráðstafanir í viðbragðsáætlun um borð í skipum þegar slys verður af völdum súrefnisskorts.

Staða í nóvember 2008: Í vinnslu.

ELDUR UM BORD

Nr. 009 / 07 Guðrún Þorkelsdóttir SU 211

1. Eldur í lest



Guðrún Þorkelsdóttir © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 155
Smiðaður: Rendsburg
Þýskalandi 1960, Stál
Stærð: 836 brl. 1423,9 bt.
Mesta lengd: 68,89 m
Skráð lengd: 62,96 m
Breidd: 10,4 m Dýpt: 7,94 m
Vél: Wärtsilä 4920 kW 1999
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Afgreitt á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 30. janúar 2007 var Guðrún Þorkelsdóttir SU 211 í dráttarbraut í Reykjavík.

Viðgerðaraðilar voru að rafsjóða í lest og neisti komst í einangrun (úrþan) sem lá á þilfarinu með þeim afleiðingum að eldur varð laus. Kallað var á slökkvilið en viðgerðarmönnum tókst að slökkva eldinn með handslökkvitækjum (kolsýru) áður en það kom á staðinn. Notuð var hitamyndavél til að fá fullvissu um að engin glóð væri eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að viðgerðaraðilarnir höfðu tekið einangrun úr síðu skipsins, hrúgað henni á lestarþilfarið og byrjað að rafsjóða fyrir ofan hana.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 012 / 07 Reynir Þór SH 140

2. Eldur í vélarúmi



Reynir Þór © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 7243
Smiðaður: Skagaströnd 1987,
Plast
Stærð: 11 brl. 14,3 bt.
Mesta lengd: 11,95 m
Skráð lengd: 11,95 m
Breidd: 3,23 m
Dýpt: 1,05 m
Vél: Cummins 187 kW, 2003
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrason og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. febrúar 2007 var Reynir Þór SH 140 í höfn á Arnarstapa. Veður: Hægvíðri.

Báturinn lá mannlús utan á þremur öðrum bátum en skipverjar höfðu gengið frá honum eftir róður. Þegar verið var að leggja Særifi SH 25 utan á Reyni Þór SH um kvöldið tóku skipverjar eftir að reyk lagði með vélarúmshlera bátsins. Þeir lokuðu fyrir loftrásir og reyndu að ræsa slökkvikerfið í vélarrúminu frá stýrishúsi en án sýnilegs árangurs. Þá sprautuðu þeir sjó yfir lúguna og létu skipstjóra Reynis Þórs SH vita að eldur væri laus í bátnum.

Síðar um kvöldið var opnað niður í vélarrúmið og hafði eldurinn þá verið kæfður. Skemmdir urðu á lensibúnaði, rafmagnsdósum í lofti og tengiboxi fyrir skiptingu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eldurinn kom upp stjórnborðsmegin í vélarrúminu. Í ljós kom að mesta kolun og hiti var í kringum loftljós í vélarrúminu;
- að loftljósið var grindarlampi (RZB) með glóperu í perustæði með hörðu plasti, glerhlíf og járngrind (sjá mynd). Ljósið var illa brunnið og virtist eldurinn hafa breiðst út frá því og náð að læsa sig í stjórnþæki vélarinnar auk kapla sem lágu í gegnum lestarþilið;



RZB Grindarlampi

- að staða á rofa fyrir grindarlampann sýndi að slökkt var á ljósinu. Að mati sérfræðings benti flest til þess að eldurinn hafi kviknað út frá honum. Talið var mögulegt að peran hafi legið utan í lampanum og náð að mynda glóð áður en slökkt var á ljósinu;
- að grindarlampinn var með þéttleika IP 44 og stenst kröfur um ljósabúnað í vélarúmi;
- að sjálfvirk slökkvikerfi var í vélarúminu en hafði ekki virkað. Í ljós kom að rafmagnslögn sem tengdi kerfið úr stýrishúsi í slökkvikerfið í vélarúminu hafði brunnið í sundur. Ljóst þykir að aðgerðir skipverja á Særifi SH að loka loft-inntökum hafi kæft eldinn;
- að skipt hafði verið um allt rafkerfið í bátnum fyrir fjórum árum;
- að báturinn hafði verið sjósettur daginn áður eftir að hafa staðið á landi um tíma.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að eldur varð laus er óljós en tilgáta er sett fram um að það hafi verið út frá grindarlampanum í vélarúmi.

Nr. 034 / 07 Draupnir ÞH 180

3. Eldur í vélarúmi



Draupnir © Lögreglan

Skipaskr.nr. 1240
Smíðaður: Akureyri 1972,
Fura og eik
Stærð: 11,9 brl. 17,4 bt.
Mesta lengd: 13,21 m
Skráð lengd: 12,87 m
Breidd: 3,38 m
Dýpt: 1,46 m
Vél: Scania 132 kW, 1988
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. mars 2007 var Draupnir ÞH 180 við bryggju á Þórshöfn. Veður: N 10–15 m/s.

Um kl. 05:30 urðu vegfarendur varir við að reyk lagði frá vélarúmi bátsins og kölluðu á slökkvilið. Reykkafarar fóru niður í vélarúmið en þrátt fyrir mikinn hita og erfiðar aðstæður tókst þeim að ráða niðurlögum eldsins. Öllu slökkvistarfi var lokið um kl. 07:45.

Miklar skemmdir urðu í vélarúmi auk þess sem eldurinn hafði komist um mannop upp í stýrishús og voru öll tæki þar mikið skemmd auk rafbúnaðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var í landtengingu og beintengdur við hleðslutæki í vélarúmi. Allt annað rafmagn var útslegið;
- að samkvæmt niðurstöðum skoðunar sérfræðiaðila Siglingastofnunar var talið ljóst af ummerkjum þ.e. kolun, brunaálagi og hreyfingu eldsins að einhver bilun í hleðslutækinu (sjá mynd) hafi orsakað að eldur varð laus. Á henni sést botn tækisins (snýr upp á myndinni)

og að eldur og hiti hafi leikið um loftgöt sem eru þétt yfir hann;



- að hleðslutækið var af gerðinni Alphin og var um það bil fimm ára gamalt. Tækið var með tvær stillingar fyrir hleðslu (max og min) og gat hlaðið bæði fyrir 12 volt og 24 volt auk þess að hafa startgjafa. Tækið var stillt á 24 volt og minnstu hleðslu (min);
- að hleðslutækið var haft í einu hólfi trékassa úr furuborðum um 10 til 12 sm háum og taldi eigandi að ágætlega rúmt hafi verið um það. En engar loftrásir voru á hólfinu og hafði það verið þannig frá upphafi. Fleiri hólf voru í kassanum sem voru geymlustaðir fyrir olíufeni, þrýstibrúsa með leysiefnum og sápubrúsa;
- að samkvæmt skýrslu SÍ er nauðsynlegt að hleðslutæki hafi nægjanlega loftkælingu (loftrými) þannig að spennar þeirra og/eða rafbúnaður ofhitni ekki við notkun.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök þess að eldur varð laus hafi verið bilun í hleðslutæki og slæmur frágangur á því um borð.

Nr. 052 / 07 Rúnin ÍS 100

4. Eldur í vélarúmi, dregin til hafnar



Rúnin © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 2346
Smiðaður: Hafnarfirði 1999,
plast
Stærð: 7,5 brl. 8,1 bt.
Mesta lengd: 9,46 m
Skráð lengd: 9,42 m
Breidd: 2,95 m
Dýpt: 1,15 m
Vél: Yanmar 323 kW, 2007
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

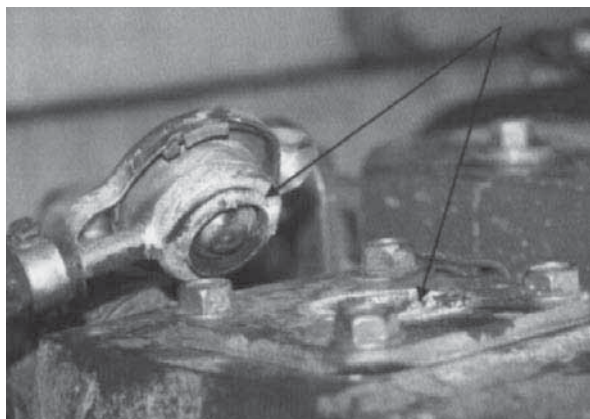
Þann 12. apríl 2007 var Rúnin ÍS 100 á siglingu út af Rit. Veður: SV 8-9 m/s.

Skipverjarnir höfðu verið á línuveiðum og voru á leið til hafnar. Á siglingunni fór brunaviðvörðunarkerfið frá vélarúmi í gang og skipverjar sáu að svartan reyk lagði frá loftinntaki á húsinu yfir mannopi niður í vél bakborðsmegin. Aðalvélin var stöðvuð og við athugun kom í ljós að eldur var laus á vélinni auk þess að hafa náð að læsa sig í plastþil. Skipstjórinn slökkti eldinn með dufthand-slökkvitæki.

Skipverjarnir óskuðu eftir aðstoð og fór Sædís ÍS 67 á staðinn til að draga Rúnin ÍS til hafnar í Bolungarvík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélin var ný og hafði verið sett í bátinn nokkrum dögum áður. Hún hafði verið keyrð í 40 klst. og þetta var þriðja veiðiferðin með hana um borð;
- að smurolíurör að túrbínu reyndist gallað og fór í sundur. Við það ofhitnaði túrbína, bræddi í sundur slöngu á kælivatnskerfi og vélin ofhitnaði;



- að þegar vélin ofhitnaði sprengdi hún af sér kælivatnslokið ásamt umgjörðinni. Auk þess skaut hún af sér frosttappa fremst og efst stjórnborðsmegin (sjá mynd af kælivatnsloki og gatið eftir frosttappann). Úr gatinu eftir frosttappann var greinilegt í umhverfi þess að mjög heitt loft, mettað af smurolíu, hafði úðast út. Skipstjórinn staðfesti að eldurinn hafði verið á þessu svæði þegar hann kom að;
- að vegna ofhitnunarinnar og afleiðingar hennar hitnaði afgastúrbínan mikið og kveikti í vélinni;
- að þegar brunaviðvörðunarkerfið fór í gang hafði skipstjórinn litið á hitamælir fyrir vélina og sýndi hann þá 120° en skömmu áður hafði hann sýnt eðlilegan hita þ.e. 80°. Afgashiti var 380°;
- að siglingahraði var 9 hnútar þegar þetta gerðist;
- að um borð voru 24 línubalar og 2,5 tonn af fiski.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var galli í smurolíuröri að túrbínu.

Nr. 053 / 07 Fossá ÞH 362

5. Eldur í vélarúmi



Fossá © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 2404
Smiðaður: Kína 2000, stál
Stærð: 249,3 brl. 133 bt.
Mesta lengd: 38,89 m
Skráð lengd: 36,32 m
Breidd: 9,4 m
Dýpt: 3,5 m
Vél: Caterpillar 738 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. apríl 2007 var Fossá ÞH 362 að koma til hafnar á Þórshöfn. Veður: Logn

Þegar skipið var að koma til hafnar var vökvakerfi fyrir bógskrúfu ásamt framgírnum sett í gang. Skömmu síðar gerði brunaviðvörðunarkerfi viðvart um að eldur væri í vélarúmi. Vélstjórinn var við niðurganginn í vélarúmið og varð var við bjöllurnar og sá reyk. Hann fór niður í vélarúmið og sá að glussarör hafði farið í sundur. Hann sá einnig þegar eldur kviknaði.

Hann fór upp og lét skipstjórnann vita um ástandið og lét hann stöðva vökvakerfið í brúnni en við það datt þrýstingurinn á glussanum niður. Vélstjórinn náði síðan að slökkva eldinn með dufthandslökkvitæki áður en hann breiddist út. Hann þurfti ítrekað að nota handslökkvitækið þar sem eldurinn blossaði alltaf upp aftur. Engar skemmdir urðu á skipinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að glussi sprautaðist með u.þ.b. 120 bara þrýstingi undir pall og á heita túrbínuna. Glussarörið var sjö ára og í góðu ástandi en það hafði nuddast til í kón vegna titrings á

lögninni með þeim afleiðingum að það gaf sig. Fram kom einnig að önnur glussarör í vélarúminu hreyfðust mikið t.d. við notkun á spílkerfi;

- að eftir atvikið var rörinu skipt út fyrir glussa-slöngu og fyrirhugað að gera það á fleiri stöðum í vélarúminu;
- að vélstjórinn notaði ekki í fyrstu neyðar-öndunartæki sem var í vélarúminu en annar skipverji fór niður og lét hann setja það á sig meðan hann var að berjast við eldinn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að glussarör nuddaðist í sundur vegna titrings á lögninni og olía komst á heita túrbínu.

Nr. 067 / 07 Bjarni Egils ÍS 16

6. Eldur í vélarúmi



Bjarni Egils © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2398
Smíðaður: Hafnarfirði 2000, plast
Stærð: 7,5 brl. 8,3 bt.
Mesta lengd: 9,53 m
Skráð lengd: 9,51 m
Breidd: 2,96 m
Dýpt: 1,11 m
Vél: Volvo Penta 196 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. apríl 2007 var Bjarni Egils ÍS 16 á siglingu út af Vestfjörðum. Veður: NA 5-6 m/s

Skipverjar höfðu verið á línuveiðum út af Hornvík og voru á siglingu til Bolungarvíkur. Eftir að hafa siglt í um 30-60 mínútur fór brunaviðvörðunarkerfið í gang og við athugun sást mikill reykur frá vélarúmi.

Skipstjórinn stöðvaði vélina og opnaði fyrir kol-sýruslökkvitæki sem var aftan á stýrishúsinu og tengt við slökkvikerfi fyrir vélarúmið. Eldurinn slokkaði fljótlega og við skoðun sást að eldur hafði orðið laus í rafmagnsofni ásamt 220 volta rafmagnsstofntöflu eftir að glussi hafði sprautast á búnaðinn.

Skipstjórinn gat gangsett vélina aftur og siglt bátinum til hafnar í Bolungarvík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sprunga hafði komið í plasttappa á síuhúsi við háþrýstikerfi línuspilsins og taldi skipstjóri að tappinn hafi verið öryggisventill á kerfinu. Glussaolía hafði sprautast úr sprungunni á rafmagnsofn og rafmagnsstofntöflu með þeim afleiðingum að eldur kviknaði;



- að síuhúsið var frá því báturinn var smíðaður árið 2000;
- að ekki var verið að nota kerfið þegar eldsins varð vart en nýbúið að slökkva á því.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök þess að eldur varð laus hafi verið sú að tappi í síuhúsi gaf sig og glussa-olía sprautaðist á rafmagnsbúnað.

Nr. 116 / 07 Guðmundur Jensson SH 717

7. Eldur í slipp



Guðmundur Jensson © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1426
 Smíðaður: Stál, Seyðisfirði 1975
 Stærð: 115,3 brl. 190 bt.
 Mesta lengd: 29,65 m
 Skráð lengd: 26,15 m
 Breidd: 5,9 m
 Dýpt: 5,3 m
 Vél: Caterpillar 526 kW, 1987
 Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. ágúst 2007 var Guðmundur Jensson SH 717 við bryggju í Stykkishólmi.

Skipið var í viðgerð og viðgerðaraðili að rafsjóða við nýja neyðarlúgu á skut þegar eldur varð laus í íbúðum í skutrými. Slökkvilið var kallað út og eldurinn slökktur en nokkrar skemmdir urðu á milli þilja.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að brennt hafði verið gat á þilfarið niður í bakborðs kátuklefa. Starfsmaður sagðist hafa lagt asbestdúk yfir timburklæðningar og eldfim einangrandi efni sem eru á milli þilja í kátunni og verið að rafsjóða karm í mannopið:

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki málinu.

KÖFUNARSLYS

Nr. 027 / 07 Köfunarslys á Seltjarnarnesi

1. Kafari flækist í lyftibelg

Fjöldi kafara: 3. Stjórnandi á yfirborði: 1

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma K. Jónssyni og Agnari Erlingssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. febrúar 2007 voru kafarar frá björgunarsveit að æfa notkun á lyftibelg í smábátahöfninni á Seltjarnarnesi. Dýpi: 3 metrar.

Í ráði var að ná upp plastkeri og fóru þrír kafarar niður til að finna það en stjórnandi var uppi og í sambandi við þá um köfunarsíma. Eftir að hafa fundið keríð settu þeir strekkiband um það til að festa lyftibelginn (sjá mynd) og fóru tveir þeirra upp til að sækja hann. Þegar þeir töldu sig hafa



Lyftibelgurinn

fest belginn við keríð, settu þeir loft í hann en við það losnaði hann frá því og skaust hann upp á

yfirborðið með einn kafarann með sér.

Eftir þetta var ákveðið að hætta frekari aðgerðum og vegna lítils dýpis var talið að þessi hraða ferð kafarans upp á yfirborðið hefði ekki haft nein áhrif á hann.

Daginn eftir var kafarinn með mikinn höfuðverk og um kvöldið var farið með hann á slysadeild þar sem hann var settur í afprýstiklefa og við það jafnaði hann sig.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kafarnir voru allir með AGA heilgrímur og köfunarsíma. Þeir voru búnir að vera um það bil 20 mínútur í kafi;
- að strekkibandið losnaði frá kerinu og kræktist í kafarann;
- að kafararnir höfðu ekki unnið með lyftibelg áður og hafði stjórnandinn farið yfir meðhöndlun á honum rétt áður en aðgerðin hófst. Hann kvaðst hafa ítrekað við kafarana í gegnum talsamband að vera sem lengst frá lyftibelgnum þegar lofti væri hleypt á hann frá varalungum þeirra og vera alls ekki fyrir ofan hann né keríð;
- að kafarinn taldi sig hafa fengið næga tilsögn um lyftibelginn og taldi þá hafa staðið rétt að aðgerðinni. Hann taldi þó að betra hefði verið að gera þetta við betri birtuskilyrði og betra skyggni;
- að lyftibelgurinn er af gerðinni „SEAFLEX“ og samkvæmt upplýsingariti frá framleiðanda er kraftur þeirra mjög oft vanmetinn. Þar kemur einnig fram undrun þeirra á hve oft lyftibelgir eru notaðir af vankunnáttu á hegðun þeirra neðansjávar. Við notkun lyftibelgja er fyrsta regla að vera ekki fyrir ofan þá eða undir byrðinni sem er verið að lyfta. Yfirfara á vel allan lyftibúnaðinn áður en aðgerð hefst og meta hversu þung byrðin er sem lyfta á til að ákveða rétt magn af lofti í belginn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins virðist vera vanmat á aðstæðum og slæmur frágangur á strekkibandi.

Nefndin hvetur kafara til að kynna sér mjög vel eiginleika, notkunarreglur og hegðun lyftibelgja neðansjávar fyrir notkun.

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

Nr. 050 / 07 Ísbjörg ÍS 69

1. Leki, vélarvana og dregin til hafnar



Ísbjörg © Guðbjörg Henningsdóttir

Skipaskr.nr. 2151
Smíðaður: Hafnarfirði 1991,
Plast
Stærð: 6,1 brl. 5,8 bt.
Mesta lengd: 8,8 m
Skráð lengd: 7,79 m
Breidd: 3,08 m
Dýpt: 1,54 m
Vél: Cummins 187 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. apríl 2007 var Ísbjörg ÍS 69 á línuveiðum á Ísafjarðardjúpi. Veður: VNV 5-6 m/s, undiralda.

Þegar kúplað var að skrúfu til að kippa á milli bóla heyrðist mikið ískurhljóð úr vélarrúmi og við athugun kom í ljós að talsverður sjór var kominn í vélarrúmið. Mikill leki reyndist vera með stefnislegu og var sjórinn kominn upp á miðja vél. Skipstjórinn kúplaði frá skrúfunni og við það minnkaði lekinn það mikið að lensidælan hafði undan.

Skipverjarnir óskuðu eftir aðstoð og nærstaddur bátur, Valur ÍS 20, tók bátinn í tog áleiðis til hafnar á Ísafirði. Björgunarbáturinn Gunnar Friðriksson tók við Ísbjörgu ÍS síðasta spölinn og kom henni að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að flangsinn sem tengir gírinn við skrúfuöxulinn var skemmdur og öxullinn var því laus í honum. Öxullinn hafði því gengið fram þegar kúplað var inn og áspéttið fylgdi með þannig að leki kom með honum. Þegar kúplað var frá

seig öxullinn aftur, áspéttið féll að og minnkaði lekann;

- að splitti í gegnum miðjan flangsinn og öxullinn hafði brotnað. Tveir boltar sem voru í sæti til hliðar við öxulinn voru mikið skemmdir og höfðu eyðst um ¼ frá upphaflegum sverleika. Flangsinn hafði verið settur í fyrir u.þ.b. tveimur árum. Það var tilgáta að báturinn hefði einhvern tímann fengið í skrúfunu, brotið splittið og þetta síðan verið að losna smám saman;
- að skipstjórinn kvaðst hafa orðið var við smá högg í hvert skipti sem hann kúplaði að skrúfu en hann hafði ekki fengið í skrúfunu á þeim tíma sem hann hafði verið með bátinn.

NEFNDARÁLIT:

Örsök atviksins var sú að splitti í gegnum miðjan flangsinn og öxullinn brotnaði.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að fullkanna ástand ef þeir verða varir við eitthvað óeðlilegt.

Nr. 152 / 07 Kársnes SI 66

2. Leki í vélarrúmi



Kársnes © Emil Ólafsson

Skipaskr.nr. 2298
Smíðaður: Hafnarfirði 1997,
plast
Stærð: 11,1 brl. 11,8 bt.
Mesta lengd: 10,54 m
Skráð lengd: 10,5 m
Breidd: 3,46 m
Dýpt: 1,4 m
Vél: Perkins 156 kW, 1997
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 1. febrúar 2008 Inga Tryggvasyni,
Agnari Erlingssyni, Pálma K. Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. nóvember 2007 lá Kársnes SI 66 við
bryggju í Siglufjarðarhöfn.

Eftirlitsmaður bátsins veitti því athygli að hann hafði
sigið í sjó og þegar að var gáð var mikill austur
í vélarrúminu. Hann kallaði til björgunarsveit sem
dældi austrinum út. Við skoðun kom í ljós að lekið
hafði um tæringargat á púströri vélarinnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að blautpúst er við vélina sem kemur út úr
skutgafl í sjávaryfirborði en vatnslás er innan
við gaflinn. Púströrið var úr ryðfríu stáli og var
komið um 2 mm tæringagat á langsaum rörs-
ins;
- að viðgerðarmaður taldi púströrið vera uppru-
nalegt og miðað við reynslu hans væri líklegt
að þetta myndi bila. Kvaðst hann hafa séð
sambærilega bilun eftir tveggja ára notkun.
En nú væri farið að nota sérstök hitapolin plas-
trör með gúmmibörkum á samsetningum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SKIP SEKKUR

Nr. 106 / 07 Arún ÍS 103

1. Sekkur við bryggju á Suðureyri



Arún © Þorsteinn Tómasson

Skipaskr.nr. 2064
Smíðaður: Hvalvík Færeyjum,
1990 Plast
Stærð: 5,5 brl. 5,9 bt.
Mesta lengd: 8,75 m
Skráð lengd: 8,73 m
Breidd: 2,51 m
Dýpt: 1,24 m
Vél: Cummins 56 kW, 1990
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. ágúst 2007 lá Arún ÍS 103 við bryggju á Suðureyri við Súgandafjörð.

Um morguninn urðu vegfarendur varir við að báturinn var sokkinn við bryggjuna. Arún ÍS var dregin upp í fjöruna, látið falla undan henni og dælt úr henni. Öll siglingatæki, rafmagn og innréttingar voru ónýtar en vélin var skoluð út.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að botnloki fyrir spúldælu (sjá mynd) í vélarúmi hafði tærst í sundur. Eigandi bátsins vissi að fyrri eigandi hafði skipt honum út og taldi hann



geta verið um fjögurra ára gamlan;

- að eigandinn hafði séð til bátsins um það bil klukkustund áður en hann sökk og virtist þá allt vera eðlilegt.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn sökk var tæring í botnloka.

Nr. 146 / 07 Hafrós KE 2

2. Sekkur við bryggju í Sandgerðishöfn



Hafrós © Guðmundur St Valdimarsson

Skipaskr.nr. 1294
Smíðaður: Hafnarfirði 1973. Fura og eik
Stærð: 10,8 brl. 13,9 bt.
Mesta lengd: 11,7 m
Skráð lengd: 11,57 m
Breidd: 3,36 m
Dýpt: 1,27 m
Vél: Ford Mermaid 85 kW, 1989
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi þann 22. ágúst 2008 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 25. október 2007 var Hafrós KE 2 við bryggju í Sandgerðishöfn. Veður: SA 13 m/s

Báturinn hafði legið í höfninni um tíma og sökk þar skyndilega um morguninn.



Þjörgunarsveit staðarins var fengin til að fleyta honum með belgjum að Norðurbryggju þar sem hann var hífður á land daginn eftir. Myndin sýnir bátinn eftir að hann sökk.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lagnir í vélarúmi voru í slæmu ástandi og talsverður fúi var á byrðing bátsins á báðum síðum. Í ljós kom að fyrir neðan sjólinu var 30 sm löng rífa og 4 sm breið rífa bakborðsmegin og 40-50 sm löng og 1,5 sm breið rífa stjórnbordsmegin vegna fúans;
- að samkvæmt gögnum frá Siglingastofnun var gildistími bolskoðunar frá 27/12/06 til 17/07/07. Haffæriskírteini gildi til 30/09/07.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en ljóst er að báturinn var í miklu hirðuleysi.

Nr. 147 / 07 Á NS 191

3. Sekkur í Vopnafjarðarhöfn



Á © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 7144
Smiðaður: Hafnarfirði 1989,
plast
Stærð: 5,92 brl. 5,29 bt.
Mesta lengd: 8,27 m
Skráð lengd: 7,95 m
Breidd: 2,70 m
Dýpt: 1,47 m
Vél: Yanmar 54 kW, 1988
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 1. febrúar 2008 Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K. Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 30. október 2007 var handfærabáturinn Á NS 191 við bryggju á Vopnafirði. Veður: Logn

Skipverjinn hafði verið í róðri daginn áður og eftir löndun hafði hann skilið við bátinn við löndunar-

bryggjuna við Ásgarð. Þegar skipverjinn kom að bátnum snemma um morguninn var hann sokkinn (sjá mynd) við bryggjuna. Hafði hann dregið með sér á kaf minni bát sem legið hafði utan á honum.



Á sokkin og júllan sem sökk líka. Sjá má slönguna milli bátsins og bryggjunnar. © Jón Sigurðsson

Bátarnir voru hífðir á land og ekki var séð að neinn leki hefði komið að bol Á NS.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vatnsslanga með sírennsli lá út af bryggjunni þar sem bátarnir lágu og ljóst að einhver hefði lagt hana frá sér með fyrrgreindum afleiðingum;
- að þegar skipverjinn lauk við frágang á bátinum kvöldinu áður var verið að nota slönguna við löndun úr öðrum bát við bryggjuna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 161 / 07 Fanney RE 31

4. Sekkur í Stykkishólmshöfn



Fanney © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1053
Smiðaður: Stykkishólmi 1967, eik
Stærð: 36,6 brl. 29 bt.
Mesta lengd: 18,33 m
Skráð lengd: 16,57 m
Breidd: 4,61 m
Dýpt: 2,29 m
Vél: Caterpillar 239 kW, 1983
Fjöldi skipverja:

Gögn:.. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 1. desember 2007 lá Fanney RE 31 við bryggju í Stykkishólmi. Veður: N - NA 15 m/s.

Vaktmaður sem var á ferli á hafnarsvæðinu sagðist ekkert hafa séð óeðlilegt við Fanneyju um kl. 02:00 en þegar hann fór aftur framhjá um kl. 04:00 var báturinn sokkinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að bátum var náð upp voru allar lunningastyttur brotnar niður við þilfar og sýnilegt að flestar höfðu gömul brotsár en allar voru verulega fúnar í brotsvæðinu;
- að eftir að báturinn var þurrausinn var settur í hann mjattlari án flotrofa og dældi hann að staðaldri um tveimur lítrum á mínútu;
- að einn lekastaður fannst upp með afturstefni við stýrisstamma og virtist sá leki vera svipaður og það sem dælt var úr bátum en ekki var hægt að mæla innstreymið;
- að eftirlitsmaður dældi reglulega austri úr bátum eða á þriggja til fjögura daga fresti og síðast hefði hann dælt seint að kvöldi 27. nóvember;
- að báturinn var almennt í lélegu ástandi m.a.

síður gisnar. Botnlokar og sjórör virtust heil;

- að báturinn hafði legið í höfninni á Patreksfirði um langan tíma og verið fluttur til Stykkishólms fyrir rúmu ári.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er lélegt ástand bátsins.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubátar eru ítrekað að sökkva í höfnum og skapa margvíslegar hættur beinir nefndin því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að hafnaryfirvöld fái viðeigandi úrræði til lausnar á þessu vandamáli til að auka öryggi.

Nr. 162 / 07 Brokey BA 336

5. Sekkur í Reykjavíkurhöfn



Brokey © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 0462
Smiðaður: Frederikssund Danmörku 1955 eik
Stærð: 69,8 brl. 65,0 bt.
Mesta lengd: 23,51 m
Skráð lengd: 21,9 m
Breidd: 8,83 m
Dýpt: 2,8 m
Vél: Caterpillar 313 kW, 1970
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 1. desember 2007 var Brokey BA 336 í Reykjavíkurhöfn. Veður: NA / A 10-20 m/s um nóttina en gott veður var þegar hann sökk um kl. 16:00.

Báturinn hafði legið lengi í höfninni án góðrar umhirðu og urðu vegfarendur varir við að hann hafði sokkið.

Myndin sýnir undirbúninginn við að hífa bátinn af

botni. Báturinn sökk við olúbryggjuna og þurfti að færa hann eftir botni að annarri bryggju þar sem hægt var að ná honum upp.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eigandi bátsins sagði að dælt hafi verið austri úr bátnum á tveggja mánaða fresti enda hafi hann lítið lekið;
- að báturinn hafði verið í slipp í eitt og hálft ár en var tekinn niður fyrir um þremur árum og lá hann eftir það í ýmsum leguplássum í höfninni. Að sögn starfsmanna hafnarinnar var dælt úr honum eftir þörfum og hafði hafnarstarfsmaður farið um borð tveimur dögum áður en báturinn sökk. Taldi hann þá ekki ástæðu til að dæla austri;
- að bolskoðun gildi til 6. desember 2007, öxulskoðun gildi til 2. apríl 2007 og botnlokar voru endurnýjaðir 4. apríl 2003. Ekkert rafmagn var á rafkerfinu svo engin tæring hefur verið af þess völdum;
- að um það bil 3 tonn af olíu var í tönkum;
- að fram kom hjá höfninni að lagt hefur verið í verulegan kostnað við að dæla olíu úr bátnum til að kom í veg fyrir olíumengun frá honum. Þá sé fyrirsjáanlegur mun meiri kostnaður þegar báturinn verður tekinn upp og ekki er ljóst hver muni bera þann kostnað. Fram kom að hafnaryfirvöld hafa lítil úrræði við svokölluðum óreiðuskipum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu enda óljóst hvers vegna báturinn sökk þar sem hann liggur enn á hafsbotni.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubátar eru ítrekað að sökkva í höfnum og skapa margvíslegar hættur beinir nefndin því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að hafnaryfirvöld fái viðeigandi úrræði til lausnar á þessu vandamáli til að auka öryggi.

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI

Nr. 021 / 07 Green Explorer

1. Strandar á Reyðarfirði



Green Explorer © Vladimir Knyaz

IMO nr. 8922242
Smiðaður: Hollandi 1991, stál
Stærð: 3.999 BT
Mesta lengd: 109,85 m
Breidd: 16,33 m
Dýpt: 9,4 m
Vél: Deutz
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. febrúar 2007 var Green Explorer að fara frá Reyðarfirði. Veður: Hægviðri.

Um kl. 00:30 þegar skipið var við brottför var stjórn tökum beitt þannig að það seig áfram og strandaði um 44 metra vestur af bryggjunni.

Varðskipið Týr kom á vettvang en skipið losnaði af sjálfsdáðum um kl. 10:30. Kafað var við skipið og engar skemmdir voru sjáanlegar nema nokkrar rispur.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 026 / 07 Dala-Rafn VE 508

2. Strandar



Dala-Rafn © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1664
Smiðaður: Póllandi 1988, stál
Stærð: 113,7 brl. 237,2 bt.
Mesta lengd: 28,9 m
Skráð lengd: 26,53 m
Breidd: 7 m
Dýpt: 5,7 m
Vél: Caterpillar 559 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 10

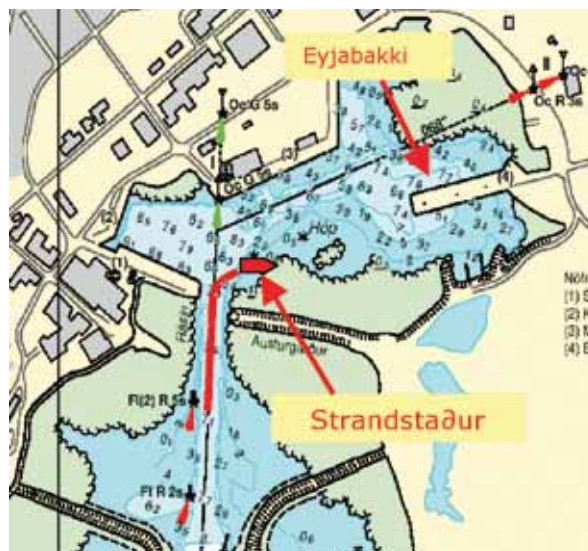
Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. febrúar 2007 var Dala-Rafn VE 508 að koma til Grindavíkur. Veður: NNA 1-3 m/s og gott skyggni.



Kortið sýnir hvar Dala-Rafn VE strandaði.

Þegar skipið var komið inn fyrir Austurgarð var því beygt of snemma til stjórnborða í átt að Eyjabakka en þar var skipinu ætluð lega. Skipstjóri varð þá fljótlega var við að skipið tók niðri og strandaði. Hann náði ekki að losa skipið og óskaði eftir aðstoð.

Þrátt fyrir nokkrar tilraunir hafnarbátsins náðist Dala-Rafn VE ekki út fyrr en björgunarskipið Oddur V. Gíslason kom til aðstoðar og sigldi skipið síðan hjálparlaust að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var að koma til Grindavíkur til viðgerða. Skipstjórinn hafði ekki áður komið með skip til hafnarinnar. Hann hafði fengið upplýsingar hjá hafnaryfirvöldum og verið í sambandi við hafnarvörð um talstöð. Hann kvaðst hafa fengið fyrirmæli um að beygja til stjórnborða strax þegar hann kæmi inn fyrir garðinn sem og hann gerði. Hann kvaðst hafa hitt annan starfsmann hafnarinnar eftir atvikið sem sagðist hafa séð hvað verða vildi og ætlað að kalla til skipsins en talstöð hans reynst rafmagnslaus;
- að skipstjórinn kvaðst einungis hafa hagað siglingunni í samræmi við þær leiðbeiningar sem hann fékk frá starfsmönnum hafnarinnar og ekki talið ástæðu til að draga þær í efa;
- að hafnarstjóri staðfesti að skipstjóri hefði haft samband við hafnarstarfsmann og kynnt sér aðstæður en taldi jafnframt að hann hefði átt að biðja um frekari upplýsingar þar sem hann var óvanur höfninni;
- að í notkun við siglinguna var radar og tvær siglingatölvur. Siglingahraði var 2,5 hnútar þegar skipið strandaði;
- að góð innsiglingamerki eru fyrir þessa siglingu og vel skilgreind í sjókortum;
- að atvikið var ekki tilkynnt hlutaðeigandi aðilum og siglt var úr höfninni aftur án þess að athuga hvort skipið hefði skemmst. Kafað var við skipið til botnskoðunar 2. mars og var ekkert að sjá á botninum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er sú að ekki var siglt eftir merktri siglingaleið.

Nefndin telur einnig að samskipti milli hafnar-yfirvalda og skipsins hafi verið ófullnægjandi.

Nr. 030 / 07 Sóley Sigurjóns GK 200 / Sigurfari GK 138

3. Nærri því árekstur, strand



Sóley Sigurjóns © Guðmundur St Valdimarsson

Skipaskr.nr. 1481
Smíðaður: Ancona Ítalíu 1971, Stál
Stærð: 290,4 brl. 515 bt.
Mesta lengd: 41,72 m
Skráð lengd: 37,78 m
Breidd: 8 m
Dýpt: 6 m
Vél: Deutz 618 kW, 1970
Fjöldi skipverja: 10



Sigurfari © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1743
Smíðaður: Danmörk 1984, stál
Stærð: 134,1 brl. 225 bt.
Mesta lengd: 28,92 m
Skráð lengd: 26,6 m
Breidd: 6,8 m
Dýpt: 5,85 m
Vél: Caterpillar 526 kW, 1994
Fjöldi skipverja: 6

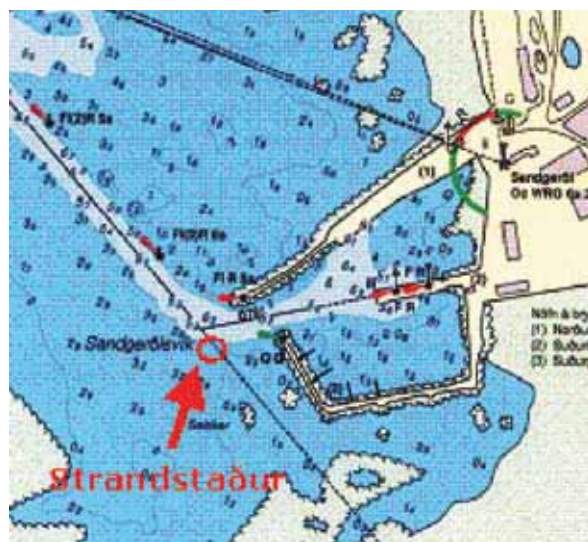
Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K.Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. mars 2007 var Sóley Sigurjóns GK 200 að koma til hafnar í Sandgerði og Sigurfari GK 138 á útleið. Veður: V 5-7 m/s og fjara.



Skipin mættust óvænt í innsiglingunni um kl. 06:00 og til að forða árekstri var báðum skipunum beitt á fulla ferð afturábak en með þeim afleiðingum að Sóley Sigurjóns GK strandaði í sandfjöru. Sigurfari GK var nærri farinn upp í garðinn.

Björgunarsveit var kölluð út og tókst björgunar-skipinu Verði II að draga skipið á flot.

Skipið var laust um kl. 07:30 og engar skemmdir urðu á því.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að á þessum tíma var enginn hafnarstarfsmaður á vakt. Umferð fiskiskipa um höfnina er þá án sérstakrar stjórnunar og ákveðins verklags;
- að skipstjórar skipanna vissu ekki af hvor öðrum enda sást ekki milli skipanna vegna lágrar sjávarstöðu og hæðar Norðurgarðs;
- að skipstjóri Sigurfara sagði að ef hann hefði vitað af Sóleyju Sigurjóns hefði hann ekki lagt af stað fyrr en eftir að hún hefði verið komin inn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var aðgæsluleysi skipstjórnenda við varhugaverðar aðstæður.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin beinir þeim tilmælum til skipstjóra að nota talstöðvar til að kanna með skipaferðir á siglingaleiðum um hafnir hafi þeir ekki fulla yfirsýn yfir fyrirhugaða siglingaleið.

Þá vill nefndin benda á að í vaxandi mæli hafa skipstjórnendur búið skip sín sjálfvirkum auðkenni-sendum (AIS) sem auðveldar skipstjórnarmönnum að sjá önnur skip með sama búnaði í næsta nágrenni við skipið. Mikið öryggi skapast með notkun þessa tækja þar sem erfitt er að sjá skipa-umferð m.a. vegna hafnarmannvirkja.

Nr. 056 / 07 Þytur SK 008

4. Strandar og sekkur í togi



Þytur © Skip.is

Skipaskr.nr. 2186
Smiðaður: Hafnarfirði 1993,
plast
Stærð: 5,6 brl. 5,8 bt.
Mesta lengd: 9,08 m
Skráð lengd: 8,27 m
Breidd: 2,75 m
Dýpt: 1,25 m
Vél: Cummins 187 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. apríl 2007 var Þytur SK 008 á siglingu til hafnar á Sauðárkróki. Veður: NA 3-5 m/s, undiralda.

Skipverjinn fór frá Sauðárkrók milli kl. 06:00 og 07:00 að morgni 25. apríl til grásleppuveiða norður undir Selnes á Skaga. Um kl. 23:00 um kvöldið hætti hann veiðum og lagði af stað áleiðis til hafnar. Hann sigldi bátum með sjálfstýringu á en var sjálfur við frágang á afla og þríf á þilfari.



Þytur á strandstað © Lögreglan

Þegar báturinn var við Ingveldarstaðahólma breytti skipverjinn stefnu áleiðis til Sauðárkróks.

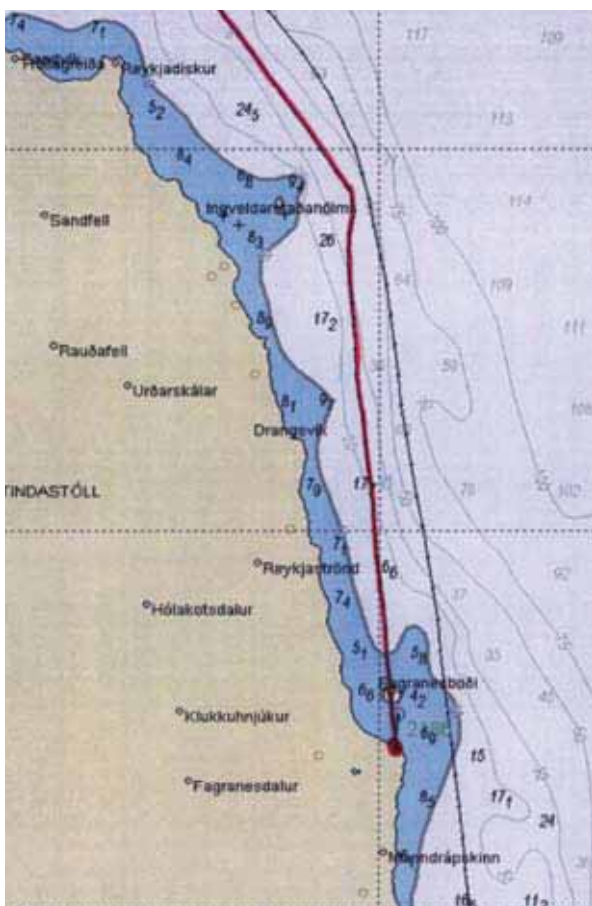
Um kl. 00:07 strandaði þytur SK á Fagranesi á stað, 65° 48.568'N og 19° 39.714' V. Ljóst var að báturinn var talsvert skemmdur og leki kominn að lestinni.

Björgunarsveitir voru kallaðar út. Björgunarskipið Sigurvin frá Siglufirði var sent á staðinn með dælur og var hann kominn til þyts SK um kl. 03:45. Auk þess kom á staðinn björgunarbátur frá björgunarsveit Skagafjarðar o.fl.

Um kl. 04:50 þegar búið var að setja netabelgi í lestina, þetta í öll göt og taka ýmis verðmæti frá borði var þytur SK dreginn af strandstað. Við það lenti hann óvænt á klöpp og skemmdist meira. Mikill leki kom að vélarúminu og sökk hann að mestu fljótlega. Þytur SK var síðan dreginn marandi í kafi til Sauðárkróks og var komið með hann þangað um kl. 07:00, þar sem hann var hífður á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipverjans var hann að vinna á þilfarinu þegar vélin stöðvaðist. Þegar hann



fór fram í til að setja hana í gang aftur sá hann að hann var ekki á réttri leið. Hann setti vélina í gang og reyndi að bakka en þá heyrði hann skruðninga og taldi að eitthvað hefði farið í skrúfunu. Bátinn hefði síðan rekið í strand;

- að samkvæmt ferilskráningu úr STK kerfi var stefnu breytt við Ingveldarstaðahólma kl. 23:43 úr 144° í 175°. Meðalsiglingahraði var um það bil 9 hnútar. Samkvæmt STK kerfinu kom ferilskráning frá bátnum kl. 00:07:01 með stefnuna 172,3° og hraða milli merkja 8,9 hnútar. Ljóst er á skráningunni að báturinn hefur stöðvast fljótlega eftir merkið því kl. 00:8:31 (1,5 mín seinna) gefur ferilskráning til kynna að hann hreyfðist 0,2 hnúta í 249° og því orðinn nær ferðlaus;
- að samkvæmt ferilskráningu á korti (sjá mynd) hefur stefna bátsins verið yfir Fagranesboða og upp í Fagranes frá stefnubreytingu kl. 23:43;
- að á siglingunni voru um borð og í gangi siglingatölva ásamt dýptarmæli. Í dýptarmælinum var hljóðaðvörunkerfi sem var að gefa frá sér hljóðmerki á siglingunni. Að sögn skipverjans taldi hann það ekki óeðlilegt á þessari siglingaleið þar sem dýpisaðvörunkerfið var stillt á 4 faðma (7,4 m) og minnsta dýpi yfir Fagranesboða og grynningarnar austur og norður af nesinu væru um 2 faðmar;
- að ekki var vitað um klöppina sem báturinn steytti á þegar verið var að draga hann af strandstað;
- að bútur af 12 til 14 mm tógi (ca 3 vafningar) var í skrúfunni ásamt netariðli sem virtist vera nýtilkomið;
- að skipverjinn var búinn að vaka í 18-19 klst.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er aðgæsluleysi við siglinguna og eðlilegri siglingavakt ábótavant.

Nr. 072 / 07 Kristján BA 176

5. Tók niðri og dreginn til hafnar

Kristján © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 6787
 Smíðaður: Flateyri 1982, plast
 Stærð: 4,9 brl. 4,2 bt.
 Mesta lengd: 7,95 m
 Skráð lengd: 7,86 m
 Breidd: 2,18 m
 Dýpt: 1,54 m
 Vél: Volvo Penta 133 kW,
 2003
 Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. maí 2007 var Kristján BA 176 á siglingu út frá Hafnarfirði. Veður: Logn.

Þegar báturinn var út af Álfanesströnd tók hann niðri og skrúfan hætti að virka. Skipverjar settu út dreka og óskuðu eftir aðstoð. Björgunarbáturinn Fiskaklettur fór á staðinn og tók bátinn í tog til Hafnarfjarðar. Í ljós kom að hældrifið var brotið frá gaflinum og hékk á hjöruliðnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátnum var siglt á milli Æðarskersbauju og rauðu baujunnar (innstu) inn á grunnsævi í vikinni út af Garðakirkju. Hann tók niðri á grynningunum við Rifshaus;
- að skipstjórinn kvaðst hafa siglt á milli tveggja rauðra bauja til að stytta sér leið og lent inn á grynningum. Um borð í bátnum var sjókort en það var ekki notað þar sem siglingaleiðin var ekki ákveðin;
- að siglingatölva (plotter) og dýptarmælir voru í gangi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök strandsins vera þá að skipstjóri sýndi óvarkámi við siglingu bátsins um grunnsævi.

Nr. 079 / 07 Fagurey HF 21

6. Strandar við Grindavík

Fagurey © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1499
 Smíðaður: Akureyri 1977, Eik
 Stærð: 28,8 brl. 27 bt.
 Mesta lengd: 17,47 m
 Skráð lengd: 15,74 m
 Breidd: 4,3 m
 Dýpt: 2,08 m
 Vél: Volvo Penta 220 kW,
 1989
 Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. júní 2007 var Fagurey HF 21 á siglingu í Grindavíkurhöfn. Veður: SA 6 m/sek.

Þegar komið var inn fyrir Austurgarðinn var beygt til stjórnborða og strandaði báturinn á grynningum innan við garðinn. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð þar sem hann taldi sig ekki þekkja aðstæður og kom björgunarskipið Oddur V. Gíslason og dró Fagurey HF á flot aftur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn sagðist hafa kynnt sér hafnar-kortið áður en hann hélt inn í höfnina en eftir á að hyggja taldi hann sig ekki hafa skoðað það nægjanlega vel og hann hafi ekki tekið eftir siglingamerkjum í höfninni;
- að þetta var í fyrsta skipti sem skipstjóri tók höfn, sem skipstjóri, en hann hafði komið inn í Grindavíkurhöfn sem háseti;
- að lítil glussi var á stýrinu og brást það seint við þegar hann áttaði sig á því að hann hafði beygt of snemma eftir að hann kom inn fyrir Austurgarðinn;
- að botn Fagurey HF var ekki skoðaður eftir strandið;
- að hvorki siglingayfirvöldum né skoðunarstofu var tilkynnt um óhappið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var þekkingarleysi skipstjóra á siglingaleiðum innan hafnarinnar.

Nr. 082 / 07 Sygyn, skúta

7. Strandar á Skerjafirði



Skúta sömu gerðar

Skipaskr.nr. 9837
Smíðaður: gerð
Stærð: 3,85 brl. 5,28 bt.
Mesta lengd: 7,92 m
Skráð lengd: 7,90 m
Breidd: 2,73 m
Dýpt: 0,96 m
Vél: utanborðs hjálparmótor
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K. Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. júní 2007 var seglskútan Sygyn á siglingu á Skerjafirði. Veður: NV 3 m/s.

Um borð voru fjórir nemar í siglingum ásamt kennara sem jafnframt var skipstjóri. Var einn nemanna við stýrið og var honum var ætlað að sigla skútunni til suðvesturs og fyrir austan miðið „Keilir yfir Bessastaði“. Á siglingunni kom vindhviða sem bar skútuna vestur fyrir miðið og strandaði hún á flesjum sem ganga austur af Hólma. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var björgunarbáturinn Gróa Pétursdóttir send til skútunnar til að draga hana á flot og síðan til Kópavogs.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn/kennarinn kvaðst hafa brýnt fyrir nemandanum hvernig hann ætti að haga siglingunni. Skipstjórinn sagði einnig að hann hefði átt að hafa betra eftirlit með því sem fram fór.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 093 / 07 Stacy

8. Strandar við Akranes



Stacy dregin til hafnar © Skessuhorn

Skipaskr.nr. Skráður í USA
Smíðaður: USA, plast
Mesta lengd: 8,85 m
Skráð lengd:
Breidd: 3 m
Dýpt:
Vél: Ford Mercruiser bensín 300
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. júlí 2007 var skemmtibáturinn Stacy á siglingu við Akranes. Veður: Hægviðri



Bátsverjar höfðu lagt úr höfn á Akranesi en eftir um það bil 5 mínútna siglingu kom högg á bátinn og vélin fór á yfirsnúning. Vélin var stöðvuð en bátinn rak í átt að Suðurflös og strandaði þar um kl. 00:30 út af Breið.

Bátsverjar óskuðu eftir aðstoð og náðu björgunar-

sveitarmenn að bjarga öllum skipverjum frá borði. Þeir voru fluttir með björgunarbátum Margréti frá Akranesi í land.

Um kl. 12:00 hafði báturinn verið þéttur og var dreginn af strandstað og síðan til hafnar á Akranesi þar sem hann var tekinn á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátsformaðurinn taldi að ganghraði bátsins hafi verið u.þ.b. 20 hnútar þegar eitthvað rekald hafi farið í skrúfunu og brotið hana. Hann taldi sig hafa verið á öruggri siglingaleið og dýptarmælir sýnt 11,2 metra dýpi. Ekki fengust upplýsingar um siglda stefnu né hvað langur tími leið frá aflmissi þar til báturinn strandaði;
- að bátsformaðurinn kvaðst hafa skoðað sjókort af siglingaleiðinni sem var um borð og fengið upplýsingar áður en farið var úr höfn. Hann hafði ekki sett áætlaða siglingu út í kortið;
- að önnur siglingartæki um borð voru GPS-tæki án innbyggðs sjókorts og áttaviti;
- að báturinn er búinn vinkildrifi aftur úr skutgafli. Við skoðun kom í ljós ákoma á hælum að framanverðu og skrúfan hafði farið af öxlinum. Til að koma í veg fyrir tjón á öxli og drifi er skrúfan með öryggiskúplingu þannig að hún losnar af við harkalega ákomu;
- að einungis tveir þeirra sem um borð voru fóru í björgunarvesti en að sögn eigenda voru einhver björgunarvesti, blautbúningur og tveir þurrbúningar um borð;
- að fram kom að mikill ótti hefði gripið um sig meðal nokkurra þeirra sem um borð voru;
- að um borð voru tiltæk tvö akkeri ásamt keðjum og tógum. Fram kom að ástandið sem skapaðist um borð hefði haft áhrif á að þau voru ekki notuð.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga treystir nefndin sér ekki til að álykta um orsök óhappsins en gerir athugasemdir við stjórnun og ófagleg vinnubrögð.

Nr. 095 / 07 Hítará MB 8

9. Strandar á Rifi



Hítará © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1796
Smíðaður: Akureyri 1987, Plast
Stærð: 4,7 brl. 4,8 bt.
Mesta lengd: 8,05 m
Skráð lengd: 7,83 m
Breidd: 2,54 m
Dýpt: 0,88 m
Vél: Volvo Penta 38 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. júlí 2007 var Hítará MB 8 á siglingu inn til Rifshafnar. Veður: A 5 m/s.



Skipverjinn ætlaði að sigla laust fyrir austan Norðurgarðinn og hafði minnkað ferð. Þegar hann var um 20 metra frá honum strandaði báturinn. Ekki tókst að losa bátinn og óskaði skipverjinn eftir aðstoð. Björgunarskipið Björg var send til að draga Hítará MB á flot en eftir það gat báturinn siglt fyrir eigin vélarafla að bryggju. Hugsanlegar skemmdir voru ekki kannaðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ein klukkustund var í fjörliggjanda en

skipverjinn taldi sig vera koma inn á flóði. Hann kvaðst hafa gert mistök við lestur á flóðtöflu. Fram kom að þessi siglingaleið væri í lagi á flóði og að hálfköllu;

- að skipverjinn kvaðst oft hafa siglt þarna um áður en hann þekkti ekki landmið sem heimamenn nota;
- að skipverjinn taldi ekki ástæðu til að skoða mögulegar skemmdir enda hefðu aðstæður ekki gefið tilefni til þess. Atvikið var ekki tilkynnt hlutaðeigandi aðilum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er að ekki var sigld hefðbundin siglingaleið inn til hafnarinnar.

Nr. 100 / 07 Pétur Konn GK 236

10. Strandar í Rekavík, stjórnandi sofna



Pétur Konn © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 7165
Smiðaður: Póllandi 1989, Plast
Stærð: 7,7 brl. 7,0 bt.
Mesta lengd: 8,99 m
Skráð lengd: 8,89 m
Breidd: 2,86 m
Dýpt: 1,62 m
Vél: Lister 88 kW, 1994
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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. júlí 2007 var Pétur Konn GK 236 á siglingu til Bolungarvíkur. Veður: N andvari

Báturinn fór frá Bolungarvík um kl. 04:00 að morgni 21. júlí til handfæraveiða á Hornbanka. Skipverjinn var að veiðum til miðnættis en lagði sig þá og svaf til 07:00 um morguninn. Hann var síðan við veiðar allan daginn og lagði af stað til Bolungarvíkur um kvöldið. Á leiðinni varð

hann var við fisk á Gullkistunni og var við veiðar þar fram yfir miðnætti þegar hann hélt til hafnar. Þegar komið var fyrir Kögur taldi skipverjinn að hann hefði sett stefnu fyrir Straumnes en um það bil hálfri klst. eða kl. 05:10 strandaði báturinn undir Skorum yst í Rekavík.

Skipverjinn kallaði á strandstöð á VHF rás 16 en náði aðeins sambandi við Kristján ÍS 816 sem kom hjálparbeiðninni áfram. Kristján ÍS kom skömmu síðar á strandstað en kom ekki taug til Péturs Konn GK vegna grynninga. Björgunarskipið Gunnar Friðriksson frá Ísafirði var sent til aðstoðar auk harðbotna björgunarbátsins Gísla Hjartar. Lekki var þá kominn að Péttri Konn GK en eftir að dælt hafði verið úr honum og afla fleygt í sjóinn til að létta hann náðist Pétur Konn GK fljótlega á flot. Hann var síðan dreginn til Bolungarvíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn kvaðst hafa verið vel hvíldur þegar hann hélt á sjó;
- að skipverjinn hafði verið við veiðar og á siglingu um 22 klukkustundir þegar báturinn strandaði;
- að skipverjinn kvaðst hafa sofnað á siglingunni og vaknað við strandið;
- að engin ratsjá var í bátinum en dýptarmælir var í gangi en hafði ekki dýpisaðvörun. Einnig var í bátinum MacSea GPS leiðsögukerfi en aðvörunarbúnaður í því hafði ekki verið gerður virkur;
- að siglt var á 6 hnútum og kvaðst skipverjinn hafa sett stefnu um eina sml út af Straumnesi. Hann mundi ekki hver sú stefna var en samkvæmt sjókortu átti hún að vera 251°;
- að samkvæmt ferilskráningu úr STK kerfinu var haldinn meðalhraði 6,8 hnútar og haldin meðalstefna 235° en samkvæmt henni leiðir hún bátinn beint í fjöruna undir Skorum utarlega í Rekavík þar sem hann strandaði;
- að flóð var á Ísafirði kl. 01:57 og því útfall og við þær aðstæður hafði straumur því ekki áhrif á stýrða stefnu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn strandaði var að stjórnandi hans sofnaði.

Nefndin vekur athygli á því að ekki var farið eftir ákvæðum reglugerðar nr. 975/2004 um vinnu- og hvíldartíma skipverja á íslenskum fiskiskipum.

Nr. 101 / 07 Begga GK 717

11. Strandar í Vækilvík

Begga © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 7096
Smiðaður: Hafnarfirði 1988, plast
Stærð: 10,3 brl. 12,1 bt.
Mesta lengd: 11,01 m
Skráð lengd: 10,98 m
Breidd: 3,23 m
Dýpt: 1,55 m
Vél: Iveco 185 kW, 1996
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 23. júlí 2007 var Begga GK 717 á siglingu í Húnaflóa. Veður: Logn



Begga á strandstað

Skipverjinn fór um nóttina frá Skagaströnd til veiða á Hofstaðagrunni en hélt til hafnar aftur til að sækja meiri olíu til að fara á dýpri mið. Hann setti stefnu fyrir Spákonufellshöfða en um kl.

07:00 strandaði báturinn í Vækilvík.

Skipverjinn náði ekki sambandi við strandstöð í VHF talstöð og fór fótgangandi til Skagastrandar þar sem hann lét Vaktstöð siglinga vita um atvikið.

Björgunarsveit sendi björgunarbáta á vettvang og eftir skoðun var ákveðið að draga Beggu GK á flot á flóði. Þegar hún var komin á flot kom í ljós að leki var um rifu inn í lúkar og var hún því hífð strax á land við komu til hafnar.

Báturinn reyndist nokkuð skemmdur, sprunga var inn í lúkar, stýrið brotið af og skrúfa ónýt. Skipverjinn slasaðist nokkuð við atvikið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn hafði sofnað við stjórn bátsins. Hann kvaðst hafa vaknað þegar báturinn tók fyrst niðri og gripið í stýrið í stað olíugjafarinnar;
- að skipverjinn kvaðst hafa sofið um fjóra tíma áður en hann fór á sjó;
- að báturinn var á 11 hnúta ferð þegar hann strandaði;
- að samkvæmt ferilsskrá úr STK kerfi var meðal siglingastefna síðustu 5 mínúturnar fyrir strandið 145° en 20 mínútum fyrir það var hún 153°;
- að annar skipstjóri kvaðst hafa orðið var við segultruflanir við siglingu frá höfninni en ekki að henni;



Ferilsskráning úr STK kerfi

- að segultruflun er skráð í sjókort nr. 51 sem er um 3 sml vestur af Spákonufellshöfða (sjá mynd). Þessi segultruflun kemur ekki fyrir í sjókort nr. 53;
- að þegar báturinn strandaði var útfall og fallastraumur norður með ströndinni;
- að enginn radar er í bátnum. Skipverjinn kvaðst hafa haft dýptarmælir í gangi með aðvörun stillta á 5 faðma. Hann sagði að hún hefði ekki virkað sem skyldi.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 103 / 07 Hópsnes GK 77

12. Tók niðri, leki



Skipaskr.nr. 2673
Smíðaður: Hafnarfirði 2006, plast
Stærð: 11,96 brl. 14,91 bt.
Mesta lengd: 12,69 m
Skráð lengd: 11,37 m
Breidd: 3,72 m Dýpt: 1,51 m
Vél: Cummins 302 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 3

Hópsnes © Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgangi á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. júlí 2007 var Hópsnes GK 77 á siglingu til hafnar á Skagatrönd. Veður: S andvari.

Skipverjar voru að koma af línuveiðum utarlega á Húnaflóa og báturinn tók niðri þegar skammt var til hafnar á Skagatrönd. Við athugun kom í ljós að leki var kominn að vélarúmi og vélin stöðvaðist nokkru seinna. Skipverjarnir óskuðu eftir aðstoð og var björgunarskipið Húnabjörg send til að draga bátinn til hafnar þar sem hann var strax tekinn á land.

Skemmdir urðu á byrðingnum og var brotið inn í olútank. Reyndist fæðidæla hafa tekið sjó inn á grófsíu en við það lokaðist fyrir olústreymið inn á vélina og hún stöðvaðist.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn kvaðst hafa sofnað við stjórnina þegar um 10 sjómílur voru eftir til hafnarinnar og vaknað við högginn þegar báturinn tók niðri. Hann kvaðst hafa vakað í um 40-50 klst. með nokkrum stuttum blundum. Fram kom einnig að skipverjar voru einum færri en vanalega í þessari ferð og hvíldartími því minni en vanalega. Skipverjarnir voru í þrettánda róðri samfleytt og voru allir mjög þreyttir;
- að siglingahraði var um 10 hnútar og siglt var með sjálfstýringu;
- að skipstjórinn kvaðst hafa reynt að stilla inn vökustaur en ekki fundið kóða sem þurfti að hafa til þess. Fram kom að handbók með umræddum upplýsingum er á ensku;
- að viðvarandi bilun í rafkerfi gerði það að verkum að ekki var hægt að treysta á að bæði ratsjá og dýptarmælir gætu verið samtímis í gangi. Dýptarmælir var í gangi en dýptaraðvörun í honum var ekki höfð virk;
- að ratsjá var ekki í gangi en hún var búin fjarlægðaraðvörun;
- að legufæri voru tiltæk um borð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn tók niðri var að stjórnandi bátsins sofnaði á vaktinni.

Nefndin vekur athygli á því að ekki var farið eftir ákvæðum reglugerðar nr. 975/2004 um vinnu- og hvíldartíma skipverja á íslenskum fiskiskipum.

Nefndin átelur skipstjóra fyrir að hafa ekki látið framkvæma viðgerð á rafkerfi bátsins þannig að þau nauðsynlegu siglingatæki sem skipið var búíð gætu verið notuð samtímis.

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

Nr. 108 / 07 Aldan ÍS 47

13. Strandar í Skutulsfirði



Aldan

Skipaskr.nr. 1968
Smíðaður: Noregi 1987, Stál
Stærð: 59,7 brl. 59,0 bt.
Mesta lengd: 19,47 m
Skráð lengd: 18,4 m
Breidd: 5,57 m
Dýpt: 3,34 m
Vél: Scania 280 kW, 1995
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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. ágúst 2007 var Aldan ÍS 47 á siglingu inn Skutulsfjörð til hafnar á Ísafirði. Veður: Logn.

Þegar báturinn var kominn inn fyrir Arnarnesið setti skipstjórinn stefnu á Brjótinn og fór niður í lúkar til að vekja aðra skipverja. Skömmu seinna varð skipstjórinn var við eitthvað óeðlilegt og fór upp í stýrishús. Hann sló af ferð en báturinn strandaði á grynningum.

Ekki tókst að ná bátnum af strandstað þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir. Skipverjar forfærðu afla fram í lestinni og köstuðu um einu og hálfu tonni hans fyrir borð til að breyta stafnhalla. Eftir það náðist báturinn á flot fyrir eigin vélarafli og var siglt til hafnar þar sem skemmdir voru skoðaðar. Minniháttar ákoma reyndist á kili aftur við hæl.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sjálfstýringin er af Furuno gerð og tengd GPS kerfi. Skipstjórinn sagðist hafa breytt stefnu með „follow up“ aðgerð í stýringunni en taldi hugsanlegt að hann hefði ekki sett stefnu inn að fullu né kvittað fyrir hana;
- að skipstjóri sagði að sjálfstýringin hafi verið

nýleg og í góðu lagi fyrir og eftir atvikið;

- að dýptarmælir var í gangi en dýpisaðvörðun var ekki höfð virk. Ratsjá var ekki í gangi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var aðgæsluleysi skipstjóra.

Nr. 123 / 07 Þjótandi SU 18

14. Strandar, leki og dreginn í land



Þjótandi © Lögreglan

Skipaskr.nr. 6508
Smíðaður: Hafnarfirði 1982, plast
Stærð: 2,30 brl. 2,21 bt.
Mesta lengd: 6,25 m
Skráð lengd: 6,17 m
Breidd: 1,88 m
Dýpt: 1,05 m
Vél: Volvo Penta
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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 16. september 2007 var Þjótandi SU 18 á siglingu í Ísafjarðardjúpi. Veður: SA 3-4 m/s

Bátsverjar voru á sjóstangaveiðum og á siglingu á lítilli ferð á milli veiðisvæða þegar þeir strönduðu á Vatnsfjarðarklökkum skammt norður af Vatnsfjarðarnesi. Fljótlega varð vart við leka sem dælur höfðu ekki undan og hringdi þá skipstjóri eftir aðstoð. Hann lét kasta dreka fram af bátnum til að tryggja að báturinn rynni ekki út af skerinu og sykki. Skipstjóri lét sjósetja gúmmíbátinn og þegar nokkur austur var kominn í Þjótanda SU yfirgáfu bátsverjar hann, fóru í gúmmíþjörgunarbátinn og biðu eftir aðstoð.

Bátur frá Reykjanesi var fyrstur á staðinn og ferjaði bátsverjana inn í Reykjanes. Þjörgunarskipið Gunnar Friðriksson dró Þjótanda af skerinu þar sem hann sökk og var hann dreginn marandi í kafi til hafnar á Ísafirði og hífður á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa stuðst við rafrænt kort (G Chart) í GPS- Garmin og taldi sig ekki vera á hættusvæði enda langt frá skerjunum norður af Vatnsfjarðarnesi. Hann taldi sig hafi verið á miðjum firðinum;
- að ekkert pappírskort var í bátnum til staðsetningar;
- að skipstjóri taldi sig hafa tekið eftir því þegar báturinn lá við bryggju á Arngerðareyri að staðsetning í rafræna kortinu hafi verið upp í landinu;
- að dýptarmælir var í gangi og dýpisaðvörun virk á 5 metra dýpi en þegar aðvörun lét vita sagðist skipstjóri rétt hafa haft ráðrúm til að slá af ferðinni;
- að talstöð var í bátnum en hún var ekki notuð og enginn radar var í honum;
- að skipstjóri hafði 30 tonna skipstjórarréttindi;
- að skipstjóri taldi að siglingahraði hafi verið 6 hnútar;
- að björgunarbúnaður var 8 manna gúmmibátur og björgunarvesti fyrir alla ásamt 2 flotvinnubúningum en tveir bátsverja voru klæddir þeim.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var óvarkárni skipstjóra að byggja siglinguna eingöngu á rafrænu korti sem hann hafði ekki áður fullvissað sig á að væri rétt upp dregið eða staðsett.

Nr. 127 / 07 Ella HF 22

15. Strandar við Álftanes



Ella © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 7005
Smiðaður: Hafnarfirði 1983, plast
Stærð: 3,9 brl. 3 bt.
Mesta lengd: 7,42 m
Skráð lengd: 6,72 m
Breidd: 2,16 m
Dýpt: 1,42 m
Vél: SABB 22 kW, 1989
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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 19. september 2007 var Ella HF 22 á siglingu vestur af Álftanesi. Veður: N 3 m/s, lítilsháttar rigning.

Skipstjóri ákvað að sigla aðeins út fyrir höfnina á meðan verið var að lensa út rigningarvatni. Á siglingunni strandaði báturinn um kl. 21:15 við Hrakhólma suður af Melshöfða á Álftanesi á stað, 64°05.714N og 022°02.712V (sjá kort með ferilskráningu úr STK kerfi) og óskuðu bátsverjar eftir aðstoð. Björgunarbátar voru sendir á staðinn og tókst að ná bátsverjunum en báturinn var skilinn eftir á strandstað.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagði að siglingakort af svæðinu hafi verið um borð en hann hafi ekki lagt niður fyrir sig fyrirhugaða siglingu áður en haldið var úr höfn. En á siglingunni hafi hann stuðst við rafrænt kort í öðru GPS tækinu sem var um borð og ekki fundist hann fara of nálægt landi;
- að skipstjóri taldi rafræna kortið hafa verið rétt og sýnt rétta staðsetningu þar sem hann hafi áður notað það þegar hann fór um höfnina;
- að fram kom hjá skipstjóra að vélin stöðvaðist tvisvar á siglingunni án sýnilegra skýringa en nokkur austur var í bátnum. Þegar báturinn var kominn á land kom í ljós að tóg var í skrufunni;
- að samkvæmt ferilskráningu úr STK kerfinu var siglingaleið bátsins víðast mjög grunnt. Má ætla að há sjávarstaða hafi forðað því að

báturinn hafi ekki strandað mun fyrir;

- að háflóð var í Reykjavík kl. 23:23 og strandaði báturinn því rúmum tveimur tímum fyrir flóð;
- að samkvæmt upplýsingum frá lögskráningu Siglingastofnunnar var skipstjórinn ekki með skráð skipstjórnaréttindi. Hann kvaðst sjálfur hafa lokið námi til 30 tonna skipstjórnaréttinda.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var sú að siglt var utan siglingaleiðar.

Nr. 134 / 07 Þinganes SF 25

16. Strandar á Hornafirði



Skipaskr.nr. 2040
Smiðaður: Portugal 1991, stál
Stærð: 161,6 brl. 262 bt.
Mesta lengd: 25,96 m
Skráð lengd: 25,14 m
Breidd: 7,9 m
Dýpt: 6,2 m
Vél: Deutz 735 kW, 1991
Fjöldi skipverja: 8

Þinganes © Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS.
Skipsgagnabók.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 1. október 2007 var Þinganes SF 25 að koma til hafnar á Hornafirði. Veður: SA 4-5 m/s, rigning

Á siglingunni um kl. 07:15 strandaði skipið norðan Hellis og óskuðu skipverjar eftir aðstoð. Hafnsögubáturinn Björn lóðs var sendur til aðstoðar og gat hann ýtt skipinu á flot um það bil tveimur tímum eftir strandið. Um var að ræða sandbotn þar sem skipið strandaði og ekki talið að skemmdir hefðu orðið á skipinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að háflóð var inn í höfninni kl. 08:51 en utan Hvanneyjar kl. 07:34. Af þeim sökum var nokkuð hart innfall eða um 3-4 hnútar þegar beygt var fyrir Helli að mati skipstjóra;
- að yfirstýrimaðurinn var við stjórn skipsins en hann hafði verið á því í tæp tvö ár bæði sem yfirstýrimaður og skipstjóri um nokkurn tíma;
- að hann hafði aðeins siglt skipinu til hafnarinnar á liggjanda fram til þessa og því ekki tekist á við siglingu þarna í straumi eins og var í þetta sinn;
- að yfirstýrimaðurinn sagðist ekki hafa reynslu til að sigla í straumi á þessu svæði en skipstjórinn hafði lýst fyrir honum siglingu við svipaðar aðstæður;
- að yfirstýrimaður sagðist hafa siglt með minnk- aðri ferð, 60% skurð, (en 70% er full ferð) og taldi hann að orsök þess að skipið bar af leið hefði verið að hann beygði ekki nógu snemma til að ná skipinu í leiðarmerkin;
- að mesta djúprista skipsins var 5,20 m í hæl og því lítið svigrúm að víkja úr dýpsta ál rennunnar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var óaðgæsla sem líklega hefur stafað af ókunnugleik á aðstæðum.

Nr. 157 / 07 Axel

17. Tekur niðri, leki



IMO.nr. 8800133
Fánaríki: Isle of Man
Smiðaður: Danmörku 1989, stál
Stærð: 2469 GT DWT 3223 mt
Mesta lengd: 87,05 m
Breidd: 14,50 m
Vél: ME MAK 8MU 453 C,
2400kW árg 1989
Fjöldi skipverja: 10

Axel © Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrslur. Endurrit úr sjóprófum.
Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. nóvember 2007 var frystiflutningaskipið Axel að fara frá Hornafirði á leiðis til Póllands með frystar sjávarafurðir. Meðaldjúprista var 5,6 metrar. Veður: 1-2 m/s og SV alda um 2 metrar. Flóð var um kl. 08:00.

Axel hafði komið til Hornafjarðar 25. nóvember frá Vestmannaeyjum til að lesta frosnar sjávarafurðir og var í ráði að fara þaðan á seinna flóði daginn eftir en það tókst ekki. Ákveðið var að fara á næsta flóði sem var morguninn eftir.

Hafnsögumaður kom um borð um kl. 07:30 um morguninn og vegna aðstæðna fyrir utan ósinn lagði hann til við skipstjórann að hann færi frá borði við Hvanney. Skipstjórinn samþykkti það.

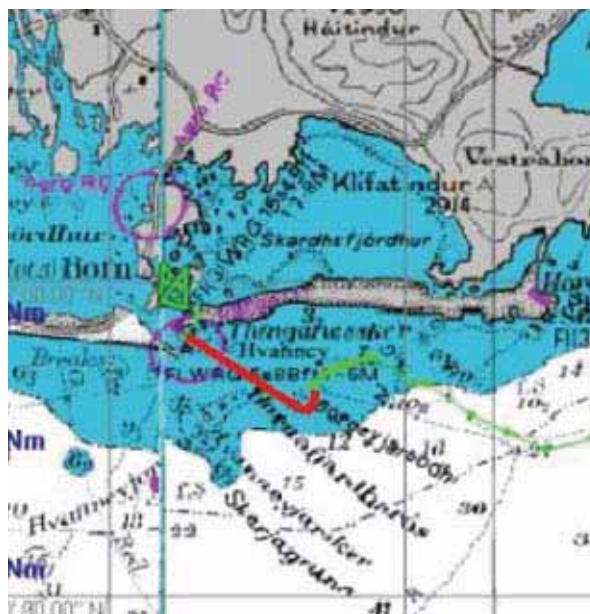


Axel vélarvana

Um kl. 08:10 þegar Axel var við Hvanney fór hafnsögumaður frá borði og um kl. 08:20 strandaði skipið á Borgeyjarboða, á stað 64°12.930N og 15°07.800V. Tíminn er samkvæmt skráningu um borð í Axel.

Skipstjórinn setti á fulla ferð afturábak og tókst að losa skipið af skerinu ekki síst með aðstoð öldugangs við skerið. Eftir það var aðalvél stöðvuð og skemmdir athugaðar. Í ljós kom strax að leki kom að bógskrúfurými. Fyrimæli voru gefin um að áhöfnin færi í flotbjörgunarbúninga og mætti á öryggisstöð.

Kortið sýnir ferilskráningu úr AIS kerfi Siglingastofnunar Íslands. Eins og sjá má er stefnan sett við ósinn á Borgeyjarboða.



Kortið er tekið úr AIS kerfi hjá Siglingastofnun Íslands og sýnir siglingaleið Axels frá Hvanney að Borgeyjarboða

BJÖRGUNARFERLIÐ:

Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var dráttarbátinn um Birni lóðs sem var með hafnsögumanninn um borð snúið til skipsins ásamt því að björgunarskipið Ingibjörg með sjö manna áhöfn var sent af stað.

Þegar bátarnir komu að Axel kl. 08:46 var skipið laust af skerinu en vélarvana á reki og ytri aðstæður s.s. veður gott. Varðskipið Týr var kallað út og reyndist það geta verið á staðnum um kl. 13:00.

Tveir björgunarsveitarmenn frá b/s Ingibjörgu fóru með dælu yfir í d/b Björn lóðs og þaðan um borð í Axel. Ljóst var að ef skipið ætti að fara inn til Hornafjarðar aftur yrði það að gerast strax en þar sem aðalvélin var ekki virk og ekki á færi dráttarbátsins að draga það inn var það ekki mögulegt. Björgunarsveit í landi gerði tilbúna olúgirðingu og fleiri dælu sem b/s Ingibjörg sótti til að hafa til reiðu ef á þyrfti að halda.

Taug var sett í skipið frá d/b Birni lóðs þegar það var statt aðeins um 0,58 sml. frá fjöru eða á stað, 64°13.819N og 015°04.291V og dýpi

10-11 metrar. Dráttarbatnum tókst að draga Axel frá landi.



Börn lóðs (efri) og Ingibjörg © Hilmar Snorrason

Um kl. 10:00 eða u.þ.b. 20 mín. eftir að Axel var tekinn í tog var aðalvélin gangsett aftur og skipið gert klárt til að sigla fyrir eigin vélarafl.

Tauginni á milli skipanna var sleppt kl. 10:17 og hélt Axel áleiðis til Djúpavogs. Á leiðinni var áætlun breytt og ákveðið að sigla skipinu í fylgd b/s Ingibjargar til Fáskrúðsfjarðar og voru björgunarsveitarmenn með um borð með dælu. Þar átti að kanna skemmdir og sjóhæfni skipsins.

Kl. 11:55 kom v/s Týr til skipanna sem voru þá stödd u.þ.b. 4 sml. S- af Hvalsnesi. Léttbátur var sendur frá varðskipinu til að flytja björgunarsveitarmennina og dælur frá Axel yfir í b/s Ingibjörgu sem hélt síðan til Hornafjarðar. Dælur og maður frá v/s Týr var sett um borð í Axel. Talið var að um 70 tonn af sjó væri í skipinu.

Kl. 17:53 lagðist Axel að bryggju á Fáskrúðsfirði. Tveir kafarar frá LHG voru komnir á staðinn og var kafað við skipið. Í ljós komu miklar skemmdir á skipinu en leyfi fékkst til að sigla því

áfram. Dælubúnaðurinn var fluttur frá skipinu í varðskipið.



Týr © Hilmar Snorrason

FERÐIN TIL AKUREYRAR

Kl. 20:37 hélt Axel úr höfn á Fáskrúðsfirði áleiðis til Akureyrar. V/s Týr hélt þaðan kl. 20:42 til annarra verkefna og fór því skipið laskað áfram án fylgdarskips.

Um kl. 22:35 þegar Axel var staddur út af Gerpi varð vélstjórinn var við að frostið í lest nr. I C var farið að minnka og sendi rafvirkja til að athuga hvað væri að. Þegar rafvirkjinn kom fram í flæddi sjór á móti honum þegar hann opnaði rýmið þar sem blásarabúnaðurinn fyrir lestina var.

Þessum upplýsingum var skilað til skipstjóra og kl. 23:35 óskaði hann því eftir við vélstjóran að dælt yrði úr lest nr. I en hann varð ekki við því. Vélstjórinn taldi það ekki óhætt af umhverfis-ástæðum því olía væri í austrinum og óskaði eftir skriflegum fyrirmælum. Skipstjórinn ákvað að sigla inn á Norðfjarðarflóa og óskaði eftir aðstoð björgunarsveita í Neskaupsstað. Eftir samskipti við yfirmann tæknideildar rekstraraðila viðhalds skipsins var hafin dæling frá lestinni kl. 00:15. Dæling hafðist undan og var öll aðstoð afþökkuð. Siglingu var haldið áfram.

Kl. 06:15 var vatnsyfirborð hætt að lækka og byrjaði þess í stað að hækka. Í ljós kom að dælubúnaður fyrir lestina var hættur að dæla vegna krapa í leiðslum.



Sveinbjörn Sveinsson © LB

Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð björgunarsveitarinnar á Vopnafirði með dælur auk þess sem varðskipið Týr var aftur kallað til. Kl. 08:47 kom björgunarskipið Sveinbjörn Sveinsson til skipsins og um kl. 10:00 var siglingu haldið áfram.

Kl. 18:28 var v/s Týr komið til Axels og voru skipin þá stödd um 1 sml. N-af Rauðanúpi. Léttbátur var sendur frá varðskipinu með tvo menn og 3 dælur. Skipin sigldu síðan saman til Akureyrar.



Skemmdir á botni og stefni Axels © NN

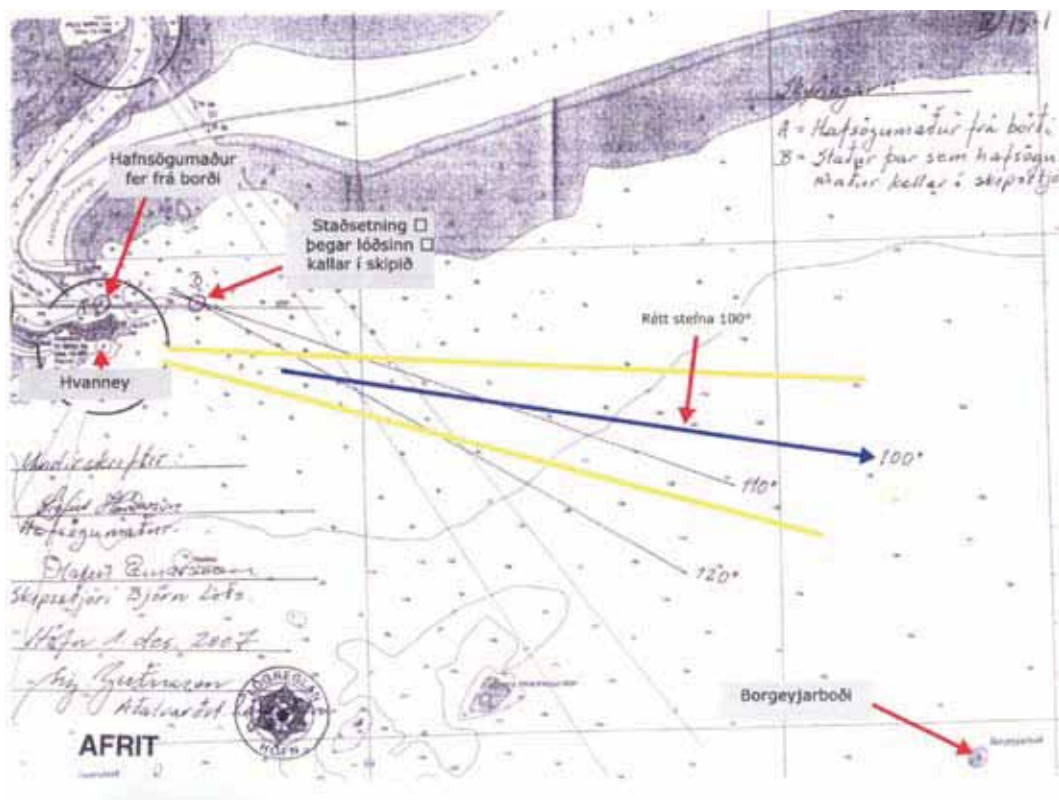
Kl. 02:38 þann 29. nóvember var Axel kominn að bryggju á Akureyri þar sem það var losað og kom í ljós að töluverðar skemmdir voru á farmi í I lest.

Skipið var tekið í slipp á Akureyri þann 1. desember og skemmdir skoðaðar (sjá myndir). Gert var við skipið til bráðabirgða en 2. janúar 2008 var því siglt frá Akureyri til Litháen til viðgerða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

Það skal tekið fram að meginrannsókn á þessu atviki er gerð í fánaríki skipisins af Isle of Man Ship Registry og hefur RNS verið rannsóknaraðilum þar til aðstoðar við gagnaöflun. RNS mun birta skýrslu þeirra þegar hún verður tilbúin en hér eru helstu atriði varðandi atvikið:

- að íslenskur skipstjóri skipsins var að koma í fyrsta skipti til Hafnar sem skipstjóri. Hann taldi sig vanan aðstæðum þar sem hann hafði oft siglt þarna um sem stýrimaður á skipum. Hann hafði verið skipstjóri á skipinu í rúmar sjö vikur. Aðrir í áhöfn skipsins voru rússar og eistar. Samskipti skipstjóra voru á ensku við yfirstýrimann, fyrsta stýrimann og yfirvélstjóra sem allir sáu um að koma síðan boðum til annarra áhafnarmeðlima;
- að á stjórnþalli voru skipstjóri og yfirstýrimaður. Yfirstýrimaður hafði verið á stýrinu en var staddur í kortaklefa þegar skipið strandaði en skipstjórinn á siglingavakt;
- að siglingahraði við strandið var 10-11 hnútar;
- að samskipti hafnsögumanns og skipstjóra fyrir brottför um siglinguna voru ekki samkvæmt sérstökum reglum. Skipstjórinn samþykkti tillögu hafnsögumanns um að hann færi frá borði við Hvanney án þess að farið væri yfir örugga leið í sjókorti né rætt um frekari samskipti eftir að hann var farinn frá borði. Fram kom hjá hafnsögumanni að skipstjórinn hefði bent með fingri á gula geirann í Hvanneyjarvita;
- að hafnsögumaðurinn taldi fullvíst að skipstjóri skipsins væri með örugga siglingu á hreinu frá



þeim stað sem hann yfirgaf það við Hvanney. Hann taldi að bæði siglingin til hafnarinnar og að skipstjórinn benti á fyrirhugaða siglingaleið á korti væri til marks um það. Fram kom hjá honum að hann hefði í gegnum talstöð sagt skipstjóranum að koma á kompásstefnuna 110° til 120° til að koma skipinu í hvítan geira á Hvanneyjarvita sem skipstjórinn hefði nýtt sér þegar hann kom til hafnarinnar. Örugga stefna í hvíta geiranum er 100° (sjá kort);

- að skipstjórinn kvaðst hafa sett út leiðarpunkt í hvíta geiranum sem hann hafi ætlað að sigla í frá ósnum. Hann sagðist ekki hafa átt von á að hafnsögumaðurinn myndi kalla í sig með tilsögn um siglinguna. Hann taldi sig vera að fá örugga kompásstefnu og setti hana 120° án þess að tryggja hana í korti né að fylgjast með hvíta geiranum á Hvanneyjarvita;
- að myndin sýnir kortið sem lagt var fram og undirritað af hafnsögumanni ásamt skipstjóra á d/b Birni löðs. Það sýnir staðsetningu skipsins þar sem hafnsögumaður fór frá borði og hvar það var stadd þegar hann kallaði til í skipstjóra

með stefnubreytingu;

- að eftir að skipstjórinn hafði stillt stefnuna á 120° á sjálfstýringunni hafði hann hringt í útgerð um farsíma og var hann í sambandi við hana þegar skipið strandaði;
- að strax eftir strandið voru ljósgeirarnir í Hvanneyjarvita skoðaðir að ósk RNS og reyndust þeir réttir;
- að fram kom að vegna slæmrar veðurspár var ákveðið að flýta för skipsins til staðar þar sem hægt var að taka það í slipp án þess að losa farminn í fyrstu höfn;
- að samskipti skipstjóra og yfirvélstjóra skipsins virtust ekki vera til fyrirmyndar;
- að í fyrstu kom fram hjá Landhelgisgæslunni að hún hefði yfirtekið skipið en í bréfi LHG frá 15. apríl 2008 kemur fram að LHG líti svo á að hún hafi yfirtekið stjórn skipsins og ákveðið hvenær og hvert því yrði siglt. Hinsvegar hafi LHG aldrei yfirtekið skipið sem slíkt enda gerðist þess ekki þörf vegna góðrar samvinnu við skipstjóran;
- að skipstjórinn kannaðist ekki við það að LHG hefði yfirtekið skipið á neinn hátt og leit á samskipti þeirra sem samvinnu.

NEFNDARÁLIT:

Þar sem rannsókn málsins er gerð af fánaríki skipsins mun nefndin ekki álykta um orsök strandsins. Líóst er þó að um vítaverða yfirsjón var að ræða varðandi stjórn skipsins auk þess sem samskipti skipstjóra og hafnsögumanns voru að mati nefndarinnar ófagleg.

Nefndin telur að aðstæður og ástand skipsins eftir strandið hefði átt að gefa tilefni til að varðskip fylgdi því alla leið frá Fáskrúðsfirði til Akureyrar.

Nr. 165 / 07 Súlan EA 300

18. Strandar í Grindavík



Súlan © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1060
Smiðaður: Noregi 1967, stál
Stærð: 458 brl. 651 bt.
Mesta lengd: 55,38 m
Skráð lengd: 49,9 m
Breidd: 8,18 m
Dýpt: 6,47 m
Vél: Wichmann 1325 kW, 1977
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. ágúst 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, 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 7. desember 2007 var Súlan EA 300 að fara frá Grindavík. Veður: A 4-7 m/s, snjó-mugga og lélegt skyggni. Sjávarhæð 1,4 metrar og u.þ.b. 1 klst í háfjöru.

Súlan EA var með fullfermi af síld (970 tonn) og hafði komið til Grindavíkur um kl. 07:50 með rifna nót til viðgerða.

Um kl. 09:10 þegar skipverjar höfðu lokið við að setja nótina í land var siglt af stað áleiðis til Neskaupstaðar þar sem landa átti aflanum.

Þegar Súlan EA var á útleið í siglingarennunni lenti hún vestan megin við leiðina og strandaði á svæðinu suður af Sundboða. Ekki er vitað um nákvæma staðsetningu á strandstað en kortið á næstu síðu sýnir svæðið.

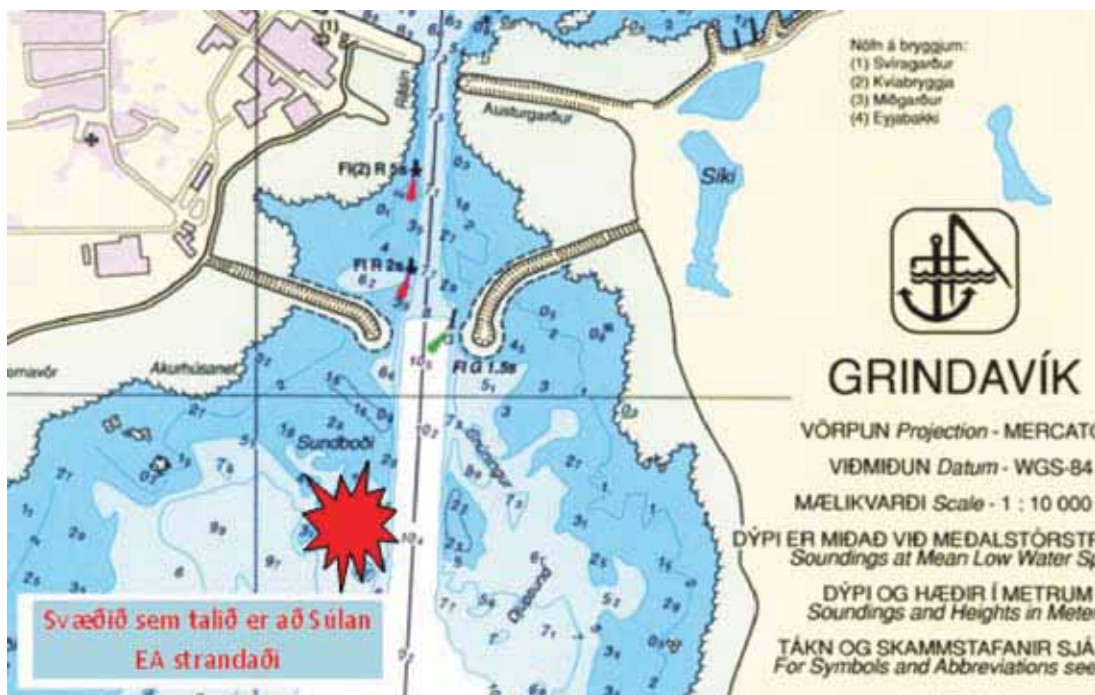


Efri mynd: Oddur V. Gíslason © Jón P. Ásgeirsson
Neðri mynd: Villi © Halþór Hreiðarsson

Þegar Súlan EA strandaði setti skipstjórinn á fulla ferð afturábak og snérist skipið við það þannig að það snéri með stefnið til norðurs og afturendinn tók niðri. Skipstjórinn kallaði í Reykjavíkurradíó og óskaði eftir aðstoð. Sett var á viðbúnaðarstig um borð og áhöfninni sagt að fara í björgunarbúninga auk þess sem mögulegur leki var kannaður.

Björgunarsveitin Þorbjörn í Grindavík var kölluð út og kom björgunarskipið Oddur V. Gíslason á staðinn um það bil 10 mínútum eftir að hjálparbeiðni barst eða um kl. 10:00. Var byrjað að toga í skipið kl. 10:17 og snérist það aðeins. Skömmu síðar kom dráttarbáturinn Villi á staðinn. Björgunarskipin tóku samtímis í Súluna EA þar til að fastsetningarpólli um borð í b/s Oddi V. Gíslasyni rifnaði og sleppti hann þá dráttartauginni.

Nokkur öldugangur var í kringum skipið og valt það töluvert á strandstað. Nokkrar stærri öldur



hreyfðu við því og hjálpaði það d/b Villa við að ná því á flot aftur. Eftir að d/b Villi náði að draga Súlu út í siglingarennuna fékk hann aðstoð b/s Odds V. Gíslasonar og tveggja minni björgunarbáta (Zodiak) við að koma skipinu að bryggju. Súlan EA var komin að bryggju kl. 11:26.

Skipverjar um borð í Súlnni EA voru byrjaðir að koma fyrir fiskidælu í lestinni ef léttu þyrfti skipið. Ekki urðu slys á mönnum nema að einn skipverji rak höfuðið í stiga í einni veltunni á strandstað en varð ekki meint af.

Kafari var fenginn til að skoða skemmdir á botni skipsins og í ljós kom að leki var að kjölfestutanka nr. II sem gert var við til bráðabirgða.

Kl. 18:15 fór Súlan EA frá Grindavík til Neskaupstaðar og var skipið komið þangað 9. desember þar sem aflaum var landað. Skipinu var síðan siglt til Akureyrar til viðgerða og var það komið þangað þann 10. desember. Dælt var reglulega frá kjölfestutanki nr. II en lítill leki reyndist að honum.

Eftir að skipið var tekið í slipp kom í ljós að tvö göt voru á kjölfestutank nr. II bakborðsmegin, dældir á botni, botnstykki höfðu farið af og högg hafði komið á stýrið en það samt virkað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar skipið strandaði voru á stjórnþalli skipstjóri sem var við stýrið og stjórnandi vél, annar stýrimaður sem fylgdist með innsiglingamerki í afturglugga og yfirstýrimaður sem bar upplýsingar á milli auk þess að fylgjast með. Siglingahraði skipsins var um það bil 6,5 hnútar;
- að sögn skipstjóra var djúprista skipsins um það bil 6,2 m að aftan og 6,0 m að framan þegar það kom til hafnar og engin kjölfesta í því. Hann vissi ekki hver djúpristan var eftir að nótin hafði verið sett í land en hún var sögð um 30-40 tonn;
- að fram kom hjá skipstjóra og yfirstýrimanni að þeir töldu stjórn skipsins hefði breyst frá því komið var til hafnarinnar í það að láta ver að stjórn og seinna að svara stýri. Þegar skipið var á móts við ytri brimgarðana hefðu þeir lent aðeins austur úr innsiglingamerkjum en þegar verið var að laga stefnuna aftur hefði sterkur straumur tekið það til stjórnborða þrátt fyrir að reynt hefði verið að setja stýrið hart til bakborða;
- að hafnaryfirvöld hafna alfarið að straumur sé á þessum stað, við þessar aðstæður og á þessum tíma;
- að aðilum bar ekki saman um hvar skipið

strandaði. Skipstjórnarmenn töldu sig hafa strandað á grynningum rétt suður af vestari brimgarðinum, u.þ.b. 70-80 metrum vestur úr innsiglingamerkjunum. Gáfu þeir upp staðsetningu, 60°50.1219N og 22°25.7283V. Hafnaryfirvöld útiloka þessa staðsetningu og vísa í kort sem er sýnd í skýrslunni sem er um 300-400 metrum sunnar. Þetta er byggt á athöfnum þeirra og möguleikum við björgunar aðgerðir ásamt sjónarvottum. Einnig er bent á að skipið hefði ekki getað snúist 180° á þeim stað sem skipverjar töldu sig hafa strandað á.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að skipið strandaði er sú að því var siglt út fyrir rétta siglingaleið.

Nr. 167 / 07 Faxi RE 9

19. Strandar í Grundarfirði



Faxi © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1742
Smíðaður: Stettin Póllandi, 1987
stál
Stærð: 892,8 brl. 1411 bt.
Mesta lengd: 66,74 m
Skráð lengd: 60,29 m
Breidd: 11 m
Dýpt: 8 m
Vél: Wärtsilä 4140 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmar Snorrason

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. desember 2007 var Faxi RE 9 við nótaveiðar í Grundarfirði. Veður: Logn.

Verið var að leita að síld og nokkur dreif mældist niður við botn. Skipstjóri sigldi á hægri ferð grunnt norður með austurströnd fjarðarins, inn fyrir fiskeldiskvíar og hugðist hann snúa við þegar hann kæmi norður fyrir þær. Þegar sveigt var

frá ströndinni tók skipið niðri og strandaði. Eftir nokkrar tilraunir til að losa skipið bað skipstjórinn Kap VE 4 um aðstoð sem tók í skipið sem losnaði þá af strandstað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að djúprista skipsins í hæl var 8 m. en lítill afli í lestum;
- að skipstjóri sagðist hafa haft siglingaferil og fleiri dýpistökur í siglingatækjum en voru í siglingakortinu. Sennilega hafi hann flaskað á því að gæta að flóðhæðinni en um hálf klukkustund var til fjöruliggjanda;
- að lítilsháttar rispúr voru á hælum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var óvarkárni skipstjóra við siglinguna.

Nr. 169 / 07 Sverrir SH 126

20. Strandar við Rif og dreginn til hafnar



Sverrir © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2406
Smíðaður: Hafnarfirði 2000,
plast
Stærð: 8,5 brl. 8,3 bt.
Mesta lengd: 9,56 m
Skráð lengd: 9,5 m
Breidd: 2,96 m
Dýpt: 1,2 m
Vél: Yanmar 275 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 6. desember 2007 var Sverrir SH 126 á siglingu til hafnar í Ólafsvík. Veður: A 4 m/s.

Á leiðinni strandaði báturinn undir berginu norður af Háarífi rétt vestan Rifshafnar en bátsverjar náðu að losa hann af strandstað.



Bátarnir kom til hafnar © Alfons Finnsson

Vegna titrings frá skráðu óskuðu þeir eftir aðstoð og var línubáturinn Glaður SH fenginn til að draga bátinn til hafnar í Ólafsvík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri hafði sett stefnuna frá veiðislóðinni vestur á Flákahorni og var sjálfstýring á. Rúmum hálf tíma fyrir strandið fór hann niður í lúkar og lét hásetanum eftir stjórnina á siglingunni;
- að ratsjá var í gangi og taldi skipstjóri að hún væri ekki búin aðvörunarbúnaði. Dýptarmælir var einnig í gangi en dýpisaðvörun ekki höfð virk;
- að flóð var í Rifshöfn kl. 17:31 og því hafði vesturfall verið í um tvo tíma á siglingunni en ekki er vitað um drift;
- að ljóskastari lýsti fram fyrir bátinn en ekki er ljóst hvort það var til bóta eða hindraði útsýni á lengri vegalengd.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var aðgæsluleysi skipstjóra og stýrisvaktarinnar.

SKIP VÉLARVANA

Nr. 003 / 07 Barði NK 120

1. Vélarvana, dreginn til hafnar



Barði © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1976
Smiðaður: Flekkefjord Noregi,
1989
Stærð: 598,7 brl. 1166,5 bt.
Mesta lengd: 51,14 m
Skráð lengd: 47,42 m
Breidd: 12 m
Dýpt: 7,15 m
Vél: MaK 1840 kW, 1988
Fjöldi skipverja: 20

Gögn: Gögn RNS. Skýrslur yfirvélstóra og skipstjóra

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. janúar 2007 var Barði NK 120 á togveiðum á Þórsbanka. Veður: SA 5 m/sek.

Á milli kl 06:30 og 07:00 var búið að taka trollið og undirbúningur stóð yfir við að láta fara aftur. Þegar pokinn var kominn út nötraði skipið stafna á milli og aðalvél skipsins stöðvaðist með miklum gaurangangi.

Eftir að vélstjórar höfðu skoðað vegsummerki var sýnilegt að ekki yrði gert við vélina þar sem hún var verulega brotin og hafði m.a. einn stimpill brotnað og brotin ásamt andvægjum af sveifarás brotið göt á sveifarhúsið. Haft var samband við útgerð, lýst ástandi vélarinnar og ákveðið að Börkur NK 122 tæki Barða NK í tog til lands. Á leiðinni til lands slitnaði taugin og var þá látið reka um tíma á meðan veður lægði. Skipin komu til Neskaupstaðar um miðnætti 11. janúar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vakthafandi vélstjóri hafði lesið á mæla aðalvélar og skráð niðurstöður áður en hann

fór upp til morgunverðar. Hann var rétt kominn upp þegar skipið nötraði allt og hann hljóp af stað niður í vélarúm til að stöðva vélina en hún hafði þá stöðvast;

- að vakthafandi stýrimaður var í brú að undirbúa að láta trollið fara þegar aðalvél stöðvaðist. Neyðarstöðvun fyrir aðalvél er í brú en ekki gafst tími til að nota hana;
- að við skoðun kom í ljós að skemmdir á miðbiki vélarinnar voru ekki það miklar að vél staldist viðgerðarhæf;
- að aðalskemmdir voru á strokki nr. 3. Stimpillinn hafði brotnað og stóð kollur hans fastur í slífinni en neðri hluti hans brotnaði í smátt og stimpilstöng og slíf eyðilögðust. Einnig skemmdist búnaður í strokki nr. 4 og í þessum tveimur strokkum var skipt um alla hluti frá strokkloki niður að sveifarás. Nokkur andvægi brotnuðu af sveifarásnum og þau ásamt öðrum brotum úr vélinni brutu sér leið út úr blokkinni og niður úr botnskálinni;
- að aðalsmurrör vélarinnar fór í sundur og hefur það orsakað skyndilegt þrýstingsfall á smurþrýstingi svo sjálfvirkur búnaður hefur stöðvað vélina innan 5 til 10 sekúndna að sögn yfirvélstjóra;
- að viðgerð á blokkinni og botnskálinni var gerð með „metalock“ aðferð. Skipt var um alla strokklokubolta, bolta á milli vélaramma og blokkar, bolta á andvægjum sveifaráss, sveifarlegubolta, legur á sveifarás, stálhringi undið slífum svo og marga aðra hluti;
- að eftir viðgerð og samsetningu var vél titringsmæld og reyndist titringur vera innan eðlilegra marka;
- að það var mat tæknimanna að frumorsök þessara miklu skemmda hafi verið að andvægi á sveifarás hafi losnað eða boltar þess slitnað.

NEFNDARÁLIT:

Líklegasta orsök óhappsins er sú að andvægi á sveifarás hafði losnað með þeim afleiðingum að vél brotnaði.

Nr. 004 / 07 Nafni - skemmtibátur

2. Vélarvana, dreginn í land

Skipaskr.nr. 6901
Smiðaður: Hafnarfirði 1981, plast
Stærð: 3,10 brl. 2,59 bt.
Mesta lengd: 6,45 m
Skráð lengd: 6,05 m
Breidd: 2,28 m
Dýpt: 1,20 m
Vél: Mercruiser 61,60 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. janúar 2007 var skemmtibáturinn Nafni á siglingu úti fyrir Straumsvík. VSV 8-11 m/s

Kl. 11:40 var óskað eftir aðstoð frá bátnum og tilkynnt að hann væri vélarvana. Björgunarskipið Einar Sigurjónsson var send á staðinn til að draga Nafna til hafnar í Hafnarfirði. Bátarnir voru komnir þangað kl. 13:13.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélin hafði misst olíu og tekið inn á sig loft;
- að ekki var veltiskilrúm í eldsneytistanknum. Eldsneytistankurinn tekur 200 ltr. og að sögn umsjónarmanns voru um 70-80 ltr. í tanknum þegar þetta gerðist. Hann taldi að vegna veltings hefði vélin ekki náð olíu frá tanknum. Þetta hafði ekki gerst áður en ný dieselvél var í bátnum og hafði komið í stað bensínvélar. Sami eldsneytistankur var notaður áfram og fyrirhugað að setja fæðihylki yfir tankinn til að tryggja að nægt eldsneyti sé alltaf á honum;
- að fram kom að erfiðlega gekk að gangsetja vélina aftur og þurfti fagaðili að koma að því;
- að báturinn er skemmtibátur og leigður út sem slíkur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að vélin stöðvaðist var að hún náði að taka inn á sig loft sem rekja má til þess að ekki var veltiskilrúm í eldsneytistanknum.

Nr. 005 / 07 Skátinn GK 82

3. Vélarvana, dreginn frá landi



Skátinni © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1373
Smiðaður: Akureyri 1974, eik
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: 4

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. janúar 2007 var Skátinn GK 82 á leið til netaveiða á SV miðum. Veður: VSV 10-12 m/s, talsverður sjór.

Um kl. 11:00-11:30 varð báturinn vélarvana í álandsvindi og óskuðu skipverjar eftir aðstoð. Þeir reyndu að setja út akkeri en það slitnaði. Árni í Teigi GK 1 kom til Skátans GK, sett var taug á milli bátanna og hann dreginn frá hættu á meðan skipverjar reyndu bráðbirgðarviðgerð.

Um kl. 13:00 var kallað eftir aðstoð björgunarskips frá Grindavík þar sem skipverjar efuðust um dráttartaugina og fór Oddur V. Gíslason af stað kl. 14:14 á móts við bátanna. Kl. 15:01 eða áður en hann kom á staðinn kom tilkynning um að skipverjum hefði tekist að ræsa vél Skátans GK. Skátanum GK var siglt fyrir eigin vélarafli til hafnar í Grindavík í fylgd björgunarbátsins til öryggis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vegna titrings hafði slanga við gír nuddast við álplitti undir gírnum og gat komið á hana. Öll olía fór af gírnum;
- að skipt hafði verið um báðar slöngurnar við gírinn í september 2006;
- að eftir atvikið var séð til þess að varaslöngur væru til staðar um borð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er að gat myndaðist á slöngu við gírinn sem rekja má til frágangs á henni.

Nr. 010 / 07 Marteinn NS 27

4. Vélarvana, dreginn í land



Marteinn © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1911
Smiðaður: Guernesey Englandi,
1988, Plast
Stærð: 10,3 brl. 14,7 bt.
Mesta lengd: 11,85 m
Skráð lengd: 11,65 m
Breidd: 3,37 m
Dýpt: 1,52 m
Vél: Ford Mermaid 188 kW,
1995
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. febrúar 2007 var Marteinn NS 27 á línuveiðum á Vopnafirði. Veður: SV 8 – 13 m/s.

Skipverjar voru að ganga frá og sjóbúa fyrir heimsiglingu þegar aðvörunarkerfi vélarinnar gaf merki um ofhitnun. Við athugun kom í ljós að sjódæla í kælikerfinu hafði bilað. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð björgunarskipsins Sveinbjörns Sveinssonar sem fór til bátsins og dró hann til hafnar á Vopnafirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að gúmmíhjól á sjódælunni var laust á öxlinum. Það hafði verið fest upp á öxulinn með öxultengi (rílað) sem reyndist mjög slitið þannig að hjólið snérist ekki;
- að ekki er þekkt hvað sjódælan var gömul en eigandinn taldi hana eldri en vélina sem er u.þ.b. 12 ára.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að kælikerfið bilaði var slit í sjódælu.

Nr. 011 / 07 Afi Hafsteinn SH 85

5. Vélarvana, dreginn í land



Afi Hafsteinn © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2086
Smiðaður: Noregi 1990, plast
Stærð: 6 brl. 9,4 bt.
Mesta lengd: 10,6 m
Skráð lengd: 9,54 m
Breidd: 3,35 m
Dýpt: 2,09 m
Vél: Cummins 187 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. febrúar 2007 var Afi Hafsteinn SH 85 á línuveiðum á Breiðafirði. Veður: NA 8 m/s.

Báturinn var á siglingu um eina sjómílu norður af Rífi þegar skúfan stöðvaðist og við athugun kom ljós bilun í gír. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð björgunarskipsins Björgu sem fór til Afa Hafsteins SH og dró hann til Rífhafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gírinn er af gerðinni ZF og í ljós kom að tengi í gírhúsinu á milli vélar og gírs hafði gefið sig;

- að báturinn hafði fengið í skrúfuna nokkrum mánuðum áður en það hafði ekki verið talið alvarlegt. Eftir það var titringur í bátinum sem talinn var vera frá skrúfunni. Eftir viðgerð á tenginu hvarf titringurinn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var að tengi í gírhúsi gaf sig.

Nefndin telur að óeðlilegur titringur við keyrslu á bát eigi alltaf að gefa tilefni til að leitað sé eftir orsökum hans.

Nr. 014 / 07 Reynir GK 355

6. Vélarvana, dreginn í land



Reynir © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 0733
Smiðaður: Danmörku 1957, eik
Stærð: 71,2 brl. 70 bt.
Mesta lengd: 23,13 m
Skráð lengd: 20,48 m
Breidd: 5,73 m
Dýpt: 2,8 m
Vél: Caterpillar 313 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. febrúar 2007 var Reynir GK 355 á siglingu til hafnar í Grindavík. Veður: A 5-8 m/s.

Þegar báturinn var kominn upp undir Kinnaberg eða um það bil hálfa sjómílu frá landi urðu skipverjar varir við mikið högg svo báturinn kastaðist til og titringur byrjaði. Skipverjar fundu ekki orsökina og töldu að þeir hefðu fengið eitthvað í skrúfuna. Siglt var áfram með minnkaðri ferð en þegar þeir voru skammt austan við Staðarberg stöðvaðist skrúfan og bátinn rak í átt til lands.

Skipverjar settu út akkeri á 8 faðma dýpi með 60

faðma taug sem slitnaði strax og tók í. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var björgunarskipið Oddur V Gíslason kallað út auk þess sem þyrta LHG var send af stað.

Óskað var eftir aðstoð nærstadds báts, Þrastar RE 21, sem fór til Reynis GK og þegar hann kom á staðinn voru einungis um 300 metrar eftir upp í fjöru. Skipverjum tókst að koma taug á milli bátanna og draga Reyni GK úr hættu. Þröstur RE dró síðan Reyni GK til hafnar í Grindavík í fylgd björgunarskipsins. Þyrta LHG hafði komið á staðinn en aðstoð hennar var afturkölluð.

Kafað var við bátinn í Grindavík og kom þá í ljós að skrófuöxullinn var þverbrotinn rétt fyrir framan skrúfuna. Reynir GK var dreginn til Njarðvíkur þar sem hann var tekinn í slipp. Skrófan hékk við skipið einungis á skipiteininum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skrófan var óskemmd og engin merki þess að eitthvað hefði farið í hana nýlega;
- að á báðum brotendum sést að gömul sprunga hefur verið inn í öxulinn. Við nánari skoðun sást að rafsoðið hafði verið á leguflöt öxulsins og er brotið rétt aftan við suðuna;
- að ekki er ljóst hverskonar stál er í öxlinum en hætta er á að suða raski eiginleikum þess þannig að sprungur geti myndast;
- að samkvæmt upplýsingum frá skipstjóra hafði netadreki farið í skrúfuna hjá fyrri eiganda. Samkvæmt gögnum tryggingafélags var skipið tekið í slipp í ágúst 2004 og af myndum má ráða að mikið var af tógi, netagarni og keðjubútur (5 hlekkir) í skrúfunni en enginn netadreki. Í skoðunarskýrslu kemur fram að eftir atvikið fór að leka með samsetningu á afturstefni sem bendir til þess að hreyfing hafi komið á samsetningar;
- að legufærin samanstóðu af tveimur liðum af keðju við akkeri og þar við tók þriggja tommu vír. Það var keðjan sem gaf sig. Að sögn skipstjórans virtist hún hafa verið í góðu lagi og ekki ryðguð. Hún hafði verið sandblásin fyrir nokkrum árum;

- að öxulskoðun hafði farið fram á árinu 2004 og hafði gildistíma til 2008. Ekki eru vinnu-reglur að sprungumæla öxla í þessum skoð-unum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök óhappsins megi rekja til skemmda eftir gamalt tjón.

Nr. 018 / 07 Inga NK 4

7. Vélarvana, dregin í land



Inga © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1862
Smíðaður: Hafnarfirði 1987, stál
Stærð: 11,3 brl. 21,1 bt.
Mesta lengd: 13,63 m
Skráð lengd: 13,37 m
Breidd: 3,81 m
Dýpt: 1,9 m
Vél: Mitsubishi 178 kW, 2004
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. febrúar 2007 var Inga NK 4 á drag-nótaveiðum í minni Mjóafjarðar. Veður: NA 6-7 m/s.

Þegar skipverjar voru að láta nótina fara var hún óklár svo köstun var hætt til að greiða úr henni. Þegar þeir voru að greiða úr flækjunni tóku þeir ekki eftir að bátinn rak yfir belginn sem fór í skruf-una.

Skipstjórinn kallaði eftir aðstoð en á meðan gerði hásetinn klárt akkeri til að láta falla ef þess þyrfti. Björgunarskipið Hafbjörg kom og dró Ingu NK til hafnar í Neskaupstað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn er búinn skiptiskrufu og skurði hennar er hægt að stjórna úti á þilfari en kúpling er aðeins inn í stýrishúsi. Skipstjóri sagðist hafa þurft að nota skrufuna öðru hvoru til að reyna að greiða úr flækjunni og því ekki kúplað frá skrufunni;
- að um 600 til 700 faðmar voru til lands þegar kom í skrufuna en rek var í suður um 0,5 hnútar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu atviksins vera aðgæsluleysi skipstjóra þar sem hann hafði ekki kúplað frá skrufunni.

Nr. 019 / 07 Sæborg HU 63

8. Vélarvana, dregin í land



Sæborg © Alfrons Finnsson

Skipaskr.nr. 1516
Smíðaður: Skagaströnd 1978, plast
Stærð: 11,1 brl. 16 bt.
Mesta lengd: 11,97 m
Skráð lengd: 11,92 m
Breidd: 3,62 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Ford Mermaid 90 kW, 1989
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. febrúar 2007 var Sæborg HU 63 á línuveiðum í Faxaflóa. Veður: Hægviðri.

Skipverjinn hafði lagt línuna og látið reka um stund en þegar hann ætlaði að kúpla vélinni inn fór gírinn að snuða. Skipverjinn óskaði eftir aðstoð og kom línubáturinn Ólafur HF 200 til Sæborgar HU og dró hana til hafnar í Hafnarfirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að öxultengi hafði gefið sig vegna aldurs og slits.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 020 / 07 Afi Aggi EA 399

9. Leki, vélarvana og dreginn í land

Afi Aggi © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 0399
Smiðaður: Svíþjóð 1954, eik
Stærð: 36,4 brl. 35 bt.
Mesta lengd: 19,4 m
Skráð lengd: 16,3 m
Breidd: 4,78 m
Dýpt: 2,24 m
Vél: GM 219 kW, 1971
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 10. febrúar 2007 var Afi Aggi EA 399 á siglingu á Húnaflóa. Veður: Hægviðri, alda og veltingur.

Afi Aggi EA var á siglingu frá Dalvík til Rifshafnar en þegar hann var staddur norður af Drangaskörðum, um það bil 3 sjómílur frá landi, bilaði gírinn. Í ljós kom að sjór var kominn í vélarúmið og í gírinn með þeim afleiðingum að smurþrýstingurinn á honum féll. Einnig kom í ljós að lensidæla hafði bilað.

Skipverjar óskuðu eftir aðstoð og fór björgunar-skipið Húnabjörg á staðinn með dælubúnað. Dælt var úr vélarúminu auk þess sem Húnabjörgin dró Afa Agga EA til hafnar á Skagaströnd. Ekki urðu teljandi skemmdir á bátnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn hafði staðið ónotaður um tíma undir eftirliti;
- að lensidælan sem bilaði var gömul og af gerðinni JABSCO, sídrifin með sjó. Skipverjar

höfðu skipt um hjól í henni en hún virkaði ekki þrátt fyrir það. Í ljós kom að óhreinindi höfðu komist í dæluna auk þess að stífla lögnina að henni;

- að ekki var teljandi leki að vélarúminu. Skipstjóri taldi sjóinn hafa komist í rýmið af veðurþilfarinu en af óljósum ástæðum. Báturinn var nokkuð lestaður af veiðarfærum og vegna veltings var töluverður sjór alltaf á þilfarinu á siglingunni. Ekki var reglulega farið í vélarúm til eftirlits;
- að lekaviðvörðunarkerfi var í vélarúminu með hljóðmerkibúnaði í brú en búnaðurinn var bilaður. Vitað var um bilunina.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að sjór safnaðist fyrir í vélarúminu var að lensidæla gaf sig vegna óhreininda sem komust í hana frá kili.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að hafa reglulegt eftirlit með sjósöfnun ef þar til gerður öryggisbúnaður er ekki virkur.

Nr. 024 / 07 Antares VE 18

10. Vélarbilun, dreginn í land

Antares © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2277
Smiðaður: Noregi 1980, stál
Stærð: 480,0 brl. 859,0 bt
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
Áhöfn: 14

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 24. febrúar 2007 var Antares VE 18 á siglingu í Húnaflóa. Veður: NNA 12-16 m/s.

Um hádegisbilið þegar skipið var statt um það bil 6 sjómílar norður af Óðinsboða bilaði aðalvél þess. Skipið rak í átt að boðanum og óskaði skipstjóri eftir aðstoð. Hann lét jafnframt gera akkeri skipsins klár. Eftir bráðabirgðarviðgerð var vélin gangsett og skipinu siglt úr hættu og aðstoð afþökkuð.

Yfirvélstjóra fannst ekki ráðlegt að keyra vélina meira en nauðsyn krefði og var því dráttartaug tengd yfir í Frosta PH 229 sem kom Antares VE til aðstoðar. Frosti PH dró skipið vestur á bóginn þar til varðskip mætti þeim og tók við drættinum til Akraness.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun kom í ljós að hringrásardælan fyrir kælivatn vélarinnar hafði brotnað og brot úr leguhúsinu farið inn í aðaldrifhúsið. Varadælan var því tengd til að koma vélinni í gang aftur en þá heyrðust óeðlileg hljóð frá aðaldrifinu framan á vélinni. Vatnsdælan ásamt öðrum dælum er tengd við drifhúsið sem hafði skemmst mikið;
- að við viðgerð kom í ljós að tennur á aðaldrif-hjóli framan á sveifarásnum voru brotnar, öxull í smurólúdælu boginn og drifhjól skemmt. Tennur í drifhjóli sjódælu voru mikið brotnar og kælivatnsdæla ónýtt;
- að yfirvélstjóri kvaðst hafa tekið kælivatnsdæluna þrisvar upp og þar af tvisvar vegna bilunar í fremri legu. Einnig hafi sjódælan bilað þrívegis frá árinu 2001;
- að þetta aðaldrifhjól var sett á sveifarásinn árið 2000 og taldi yfirvélstjóri líklegt að frá þeim tíma hafi skekkja verið á því sem skemmdi fremri legu dælanna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að tíðar bilanir í dælum megi rekja til skekkju á aðaldrifhjóli.

Nr. 029 / 07 Ísbjörg ÍS 69

11. Vélarbilun



Ísbjörg © Guðbjörg Henningsdóttir

Skipaskr.nr. 2151
Smíðaður: Hafnarfirði 1991,
Plast
Stærð: 6,1 brl. 5,8 bt.
Mesta lengd: 8,8 m
Skráð lengd: 7,79 m
Breidd: 3,08 m
Dýpt: 1,54 m
Vél: Cummins 187 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. mars 2007 var Ísbjörg ÍS 69 á siglingu frá Súðavík til Ísafjarðar. Veður: A 7-8 m/s, veltingur

Ísbjörg ÍS hafði verið dregin til hafnar á Súðavík nokkrum dögum áður vegna gangtruflanna og var verið að sigla bátnum til Ísafjarðar þar sem skipta átti um olíu og olíusíur. Þegar báturinn var út af Arnarnesi stöðvaðist vélin vegna olíustíflu og var óskað eftir aðstoð. Álandsvindur var og báturinn í hættu um tíma. Skipverjar skiptu um olíusíu og tókst að gangsetja vélina en vegna verulegra gangtruflanna var bátnum fylgt af björgunar-skipinu Gunnari Friðrikssyni til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri taldi að magn olíu hafa verið um ¼ af rúmmáli eldsneytisgeymis;
- að mikil óhreinindi voru í eldsneytisgeymi og við hreyfingu bátsins fylltu þau Racor-síuhúsið á skömmum tíma. Ein Racor-sía og box voru við vélina;
- að óhreinindin virtust vera „brún drulla“ að sögn skipstjóra. Ekki var að sjá að vatn eða sjór væri í olíunni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök gangtruflana voru mikil óhreinindi í eld-sneytisgeymi.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á mikilvægi þess að halda eldsneytisgeymum hreinum.

Nr. 035 / 07 Sólborg RE 270

12. Vélarbilun, dregin í land



Sólborg © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2464
Smíðaður: Kína 2001, Stál
Stærð: 94,7 btl. 115,9 bt.
Mesta lengd: 21,5 m
Skráð lengd: 19,25 m
Breidd: 6,4 m
Dýpt: 3,2 m
Vél: Cummins 448 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. mars 2007 var Sólborg SH 270 að dragnótaveiðum á Sandvík norðan Reykjanestáar. Veður SSA 7 - 8 m/sek og sjólítið

Skipverjar voru búnir að láta nótina fara og farnir að toga þegar gírinn fór að snuða og skömmu seinna hætti hann að virka. Nótin var hífið inn og vegna reka var akkerið látið falla. Þegar í ljós kom að ekki yrði gert við bilunina var óskað eftir aðstoð og kom varðskip og dró Sólborgu RE til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn yfirvélstjóra virtist ekkert vera að olíu á gírnum. Til að koma neyðarkúplun við þurfti að fjarlægja háþrýstidælu spilkerfisins frá gírnum en ekki voru verkfæri um borð til þess;
- að þegar gírinn var opnaður kom í ljós að

rílur í kúplingsdiskahúsi voru allar brotnar og lék því öxullinn laus í húsinu;

- að gírinn er af gerðinni Mekanord og talið að hann hafi verið tekinn einu sinni frá vélinni frá því hann var settur niður. Engar mælitölur fundust er varða afréttingu gírsins við niðursetningu;
- að tengið á milli gírs og skrúfuáss var orðið skemmt og þá sennilega vegna óeðlilegrar spennu;
- að mati sérfræðings eru meiri líkur til að bilunin hafi orsakast af spennu sem myndast ef gírinn er ekki rétt afréttur við niðursetningu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 042 / 07 Nafnlaus Shetlandbátur

13. Vélarvana og dreginn til hafnar

Skipaskr.nr. Óskráður
Smíðaður: Noregi plast
Mesta lengd: 5,30 m
Vél: Chrysler utanborðsmotor,
51 kW
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. mars 2007 var skemmtibátur á sjóstangveiðum skammt frá landi í Garðsþjó. Veður: Logn

Skipverjinn hafði drepist á mótornum við veiðar en þegar hann ætlaði að ræsa hann virkaði startarinn ekki. Hann óskaði eftir aðstoð og var slöngubátur frá björgunarsveit sendur á staðinn til að draga hann til hafnar í Garði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ró á bendixhjólí á startaranum hafði farið af. Ekki var splitti á öxlinum og ekki ljóst hvort róin hafi verið sjálfsplittandi en á milli hennar og hjólsins var gormur sem þrýstir á hana;
- að ætlunin var splitta róna með því að bora í gegnum öxulinn og koma í veg fyrir að þetta gerðist aftur;
- að um borð var tiltækt akkeri með um 40 metra taug.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 048 / 07 Hafborg KE 12

14. Vélarvana og dregin til hafnar



Hafborg © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1587
Smiðaður: Hafnarfjörður 1981
Stál
Stærð: 26,2 brl. 25,4 bt.
Mesta lengd: 14,9 m
Skráð lengd: 14,64 m
Breidd: 3,83 m
Dýpt: 1,84 m
Vél: Volvo Penta 175 kW 1998
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. apríl 2007 var Hafborg KE 12 á siglingu inn til Sandgerðishafnar. Veður: SV 12-18 m/s

Þegar komið var inn á Hamarssund stöðvaðist vélin og óskaði skipstjóri eftir aðstoð. Nærstaddur bátur kom taug yfir í Hafborgu KE og hélt við hana þar til björgunarskipið Vörður II kom og dró hana til hafnar. Myndin sýnir björgunaraðgerðir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að sjór hafði komist í olíuna og inn á vél með þeim afleiðingum að hún stöðvaðist;



- að sögn skipstjórans hafði fiskikar í bakborðssiðunni á þilfarinu með ýmsum búnaði lyfst upp þegar sjór kom inn um lensport og náð að slá lokið af áfyllingarstút fyrir olíuhylki;
- að áfyllingarstúturinn var með smellubúnaði og var um það bil 1,5 metra upp á þilið á skýli bakborðsmegin;
- að ekki var talin þörf á breytingum á áfyllingarstútnum heldur þyrfti að ganga betur frá fiskikarinu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu

Nr. 049 / 07 Hraunsvík GK 75

15. Bilun í stýri, dregin í land



Hraunsvík © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2070
Smiðaður: Reykjavík 1990, stál
Stærð: 14,0 brl. 20,3 bt.
Mesta lengd: 13,12 m
Skráð lengd: 12,8 m
Breidd: 4,0 m
Dýpt: 2,0 m
Vél: Caterpillar 175 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. apríl 2007 var Hraunsvík GK 75 á netaveiðum 4,4 sml suður af Seladröngum. Veður: SV 8 m/s.

Þegar skipverjar voru að leggja aðra trossu hætti stýrið að virka og þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir til að nota neyðarstýringu reyndist það fast í borði. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var björgunarskipið Oddur V. Gíslason sent til bátsins til að draga hann til hafnar í Grindavík. Hraunsvík GK hafði þá rekið um eina sjómílu í átt að landi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hjöruliður hafði farið í sundur og fest stýristjakkinn þannig að stýrið fór í annað borðið. Bilunin í hjöruliðnum reyndist ekki vera vegna slits heldur höfðu splitrær sem halda stýristjakknum í honum gengið út. Við athugun kom í ljós að rærnar eiga það til að losna vegna titrings þrátt fyrir að sexkanta stoppskrúfur séu á þessu;
- að skipverjarnir áttu í erfiðleikum með að komast að stýrisvélarýminu þar sem netatrossurnar lágu yfir aðgangnum að því og þurfti að hífa þær til. Eftir að þeir gátu opnað það varð það fyrir miklum ágangi sjávar. Skipstjórinn gerði athugasemdir við hönnun opsins vegna þessa og ætlaði að láta hækka karminn á því;
- að neyðarstýrið er sveif sem geymd var í vélarúminu og er sett ofan á stýrisstamman um lítið lok á þilfarinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að stýrið varð óvirkt var bilun í hjörulið við stýristjakk.

Nr. 054 / 07 Úlla SH 269

16. Gír bilar og dregin í land



Úlla © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2055
Smíðaður: Noregi 1990, plast
Stærð: 9,8 brl. 12,4 bt.
Mesta lengd: 10,67 m
Skráð lengd: 10,65 m
Breidd: 3,54 m
Dýpt: 1,61 m
Vél: Caterpillar 141 kW, 1990
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. apríl 2007 var Úlla SH 269 að línuveiðum djúpt á Flákanum út af Breiðafirði. Veður: SV 5-6 m/sek.

Þegar skipverjar voru að draga línuna bilaði gírinn þannig að ekki var hægt að kúpla frá og gírinn varð fastur í áfram. Þeir óskuðu eftir aðstoð og var björgunarskipið Björg send til þeirra til að draga Úllu SH til hafnar á Rífi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gírinn var gamall og af gerðinni TwinDisc. Skipstjórinn hafði athugað með olíuna á honum og taldi að hún hefði verið í lagi;
- að við skoðun á gírnum kom í ljós að diskar í fram trommlu höfðu bráðnað saman. Vökvaðælan var rifin með þeim hætti að líkur eru taldar á að hún hafi gefið sig, gírinn misst smá saman þrýstinginn og diskarnir farið að snúða með fyrrgreindum afleiðingum;
- að legurnar í gírnum voru mjög slitnar. Við viðgerðina var skipt um allar legur, diska, dælu og þéttingar;
- að fram kom hjá eiganda að gírinn hafi verið tekinn upp og endurnýjaður rúmlega tveimur árum áður en heildarnotkun á bátnum síðan væri einungis u.þ.b. hálft ár.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 055 / 07 Aron ÞH 105

17. Bilun í stýrisbúnaði, dreginn til hafnar



Aron © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2651
Smiðaður: Akranesi 2005, plast
Stærð: 11,38 brl. 14,79 bt.
Mesta lengd: 12,43 m
Skráð lengd: 10,99 m
Breidd: 3,95 m
Dýpt: 1,5 m
Vél: Yanmar 314 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. apríl 2007 var Aron ÞH 105 á línuveiðum um 5 sjómílur norður af Flatey. Veður: SV 3-4 m/s.

Þegar skipverjarnir voru að draga línuna kom upp bilun í stýrisbúnaði og þar sem nærstaddur bátur, Siggí Valli ÞH 44, var á leið til hafnar fengu þeir hann til að draga bátinn til hafnar á Húsavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki var hægt að stjórna stýrinu frá stýris-húsi og stýrismælir óvirkur. Í ljós kom að barki á stýrissveif sem var tengdur í nema fyrir sjálfstýringuna hafði brotnað;
- að hægt var að stjórna stýrinu með spólurofum á stýrisdælunni í vélarúmi en skipstjóra var ekki kunnugt um þennan möguleika. Við þennan búnað var stjórnubúnaður í stýrishúsi (stýripinni) en hann var bilaður og hafði verið það um tíma. Fram kom að allar leiðbeiningar um notkun búnaðarins voru á ensku og gerði skipstjórinn sérstakar athugasemdir við það;
- að neyðarstýri var um borð. Hægt var að tengja stýrissveif í gegnum þilfarið og

í stýrisásinn en opið til þess var hulið línu-rekkum. Við þessar aðstæður var ekki talin ástæða né þörf á að nota það.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var sú að barki í stýrisbúnaði brotnaði.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að kynna sér vel öryggis- og neyðarbúnað báta sinna.

Nr. 058 / 07 Bobby 2 ÍS 362

18. Vélarvana og dreginn til hafnar



Bobby 2 © Pálmi K. Jónsson

Skipaskr.nr. 7595
Smiðaður: Akureyri 2007, Plast
Stærð: 4,90 brl. 4,68 bt.
Mesta lengd: 7,64 m
Skráð lengd: 7,58 m
Breidd: 2,63 m
Dýpt: 1,31 m
Vél: Volvo Penta 67,2 kW, 2007
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Pálma Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. maí 2007 var skemmtibáturinn Bobby 2 ÍS 362 á siglingu til Suðureyrar. Veður: Logn.

Skömmu eftir brottför frá Arngerðareyri stöðvaðist vélin og ekki tókst að ræsa hana að nýju. Bobby 5, sem var í samfloti, var fenginn til að draga bátinn til Ísafjarðar en þegar þeir voru komnir inn á Prestabugt varð hann ólíulaus. Óskað var eftir aðstoð og var björgunarskip fengið til að ná í bátana.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að einstefnuloki í fæðudælu brennsluolíukerfisins var bilaður í Bobby 2;
- að bátarnir voru í sinni fyrstu sjóferð og verið að ferja þá til heimahafnar;

- að talið var að olútankar bátanna hafi verið fylltir hjá skipasmíðastöðinni fyrir brottför en í ljós kom að svo var ekki í Bobby 5. Ekki voru olúmælar í bátunum en í ráði að bæta úr því;
- að bátarnir voru ekki með STK búnað en til stóð að setja hann í.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 061 / 07 Garðar Svavarsson

19. Vélarvana, dreginn til hafnar

Garðar Svavarsson © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1010
Smíðaður: Mold Noregi 1966,
Stál
Stærð: 80,7 brl. 59,0 bt.
Mesta lengd: 21,21 m
Skráð lengd: 19,5 m
Breidd: 5,5 m
Dýpt: 2,7 m
Vél: Volvo Penta 241 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Agnari Erlingssyni, Pálma K. Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. maí 2007 var olúskeipið Garðar Svavarsson á siglingu frá Húsavík til nýrrar heima-hafnar í Lettlandi. Veður: V gola.

Þegar skipið var stött í Héraðsflóadýpi fór gírinn að snúð og olían að hitna óeðlilega mikið. Olía á gírnum reyndist lítil og var bætt á hann en við það hætti gírinn að virka. Allar tilraunir til viðgerða reyndust árangurslausar og óskuðu skipverjar eftir aðstoð. Björgunarskeipið Sveinbjörn Sveinsson var sent til skipsins og draga það til hafnar á Vopnafirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að talið er að olúsía hafi verið orðin mjög mettud af raka og óhreinindum. Þar af leið-

andi hefur gírinn verið sveltur, farið að snúð og hitað kúplingsdiskana ásamt olúna;

- að skipverjar höfðu sett ranga olíu á gírinn þegar hann fór að snúð. Þeir notuðu glussa-olíu, Rando HDZ32, við það hætti hann alveg að virka. Skipverjarnir töldu þetta hafa verið gírolíu sem fyrrverandi eigandi hefði lagt til fyrir ferðina;
- að fyrir ferðina kvaðst fyrrverandi eigandi hafa skipt um allar síur og olíu á vélinni. Auk þess var vírsía á gír hreinsuð og lagðir til 40 lítrar af Vanilus smurolíu fyrir gírinn ásamt vél. Rando HDZ32 glussaolían (einn brúsi) átti að vera fyrir stýrisbúnaðinn. Hann kvaðst ekki hafa vitað af pappasíu við gírinn og hún hefði ekki verið athuguð þann tíma sem hann hefði átt skipið (frá 2001). Fram kom að skipið hefði verið lítið notað þennan tíma.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var stífluð sía við gírinn auk þess sem röng olía var sett á hann.

Nr. 064 / 07 Hákon Tómasson GK 226

20. Vélarvana, dreginn til lands

Skipaskr.nr. 5871
Smíðaður: Stykkishólmi 1978,
Fura og eik
Stærð: 2,9 brl. 4,1 bt.
Mesta lengd: 7,79 m
Skráð lengd: 7,53 m
Breidd: 2,36 m
Dýpt: 0,92 m
Vél: Sabb 19 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. maí 2007 var Hákon Tómasson GK 226 á siglingu við Stafnes. Veður: Logn

Bátsverjar voru nýlagðir af stað frá ströndinni og höfðu siglt um eina sjómílu þegar vélin stöðvaðist. Þrátt fyrir tilraunir tókst ekki að gangsetja hana aftur og óskuðu þeir eftir aðstoð. Björgunarsveitin Sigurvon sendi slöngubát til að draga bátinn til lands við bæinn Nesjar. Ekki var talin hætta á ferðum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn hafði verið í húsi yfir veturinn og hafði verið tekinn út daginn áður. Vatn hafði safnast í olútankinn, farið niður í olíuleiðsluna, frosið og stíflað hana. Við olíuleysið hafði olíudælan dregið loft og skipverjunum tókst að ná frosttappanum úr leiðslunni en ekki að lofttæma vélina til að gangsetja hana;
- að um borð voru legufæri.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 066 / 07 Gnýr HF 515

21. Vélarvana, dreginn í land



Gnýr HF dreginn til hafnar © Vísir.is

Skipaskr.nr. 6365
Smiðaður: Hafnarfirði 1982,
Plast
Stærð: 5,82 brl. 5,50 bt.
Mesta lengd: 8,50 m
Skráð lengd: 8,46 m
Breidd: 2,48 m
Dýpt: 1,48 m
Vél: Volvo Penta 119 kW, 1994
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. maí 2007 var Gnýr HF 515 á siglingu á Viðeyjarsundi. Veður: Hægviðri

Á siglingunni urðu skipverjar varir við hitalykt og í ljós kom að snúningshraðamælir í stjórnborði

var orðinn óvirkur og hiti á vél hafði stigið mikið. Hitalykt lagði frá vélarúmi og vélin var stöðvuð. Skipverjarnir ræstu til öryggis kolsýrukerfi fyrir vélarúmið og óskuðu eftir aðstoð áður en þeir opnuðu það. Við skoðun kom í ljós að soðið hafði á vélinni.

Björgunarbáturinn Gróa Pétursdóttir var send til bátsins og dró hann til hafnar í Reykjavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að nýleg (48 keyrslutímar) kílreim framan á vélinni hafði slitnað. Reimin dreif m.a. vatnskælidælu (hringrásardæla) vélarinnar sem varð óvirk og fór að sjóða á vélinni. Fram kom hjá eiganda tilgáta um að reimarnar hefðu gefið sig vegna ástands á trissum vegna veturlegu bátsins;
- að síðar kom í ljós sprunga í pústgrein og strokklokkspakkning (heddpakkning) hafði gefið sig.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að vélin hitnaði var sú að reim sem m.a. dreif vatnskælidælu slitnaði.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að skoða vél vélbúnað báta eftir langa legu.

Nr. 070 / 07 Auðbjörg HU 28

22. Vélavana dregin til lands



Auðbjörg © Hjörvar Sigurjónsson

Skipaskr.nr. 1189
Smiðaður: Vestmannaeyjum
1971, eik
Stærð: 17,3 brl. 21,8 bt.
Mesta lengd: 13,69 m
Skráð lengd: 13,32 m
Breidd: 3,97 m
Dýpt: 1,66 m
Vél: Mitsubishi 169 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K. Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 13. maí 2007 var Auðbjörg HU 28 á siglingu frá Akranesi til Vestmannaeyja. Veður: NV 6-8 m/s

Þegar komið var suður undir Reykjanestá stöðvaðist vélín og óskaði skipverjinn eftir aðstoð. Hann kom vélinni í gang um tíma en þegar björgunar-skipið Oddur V Gíslason kom til Auðbjargar HU var hún vélarvana. Báturinn var dreginn til hafnar í Grindavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að grófsíu settið var stíflað af óhreinindum. Þetta voru systrásir og voru báðar notaðar saman. Skipverjinn kvaðst hafa skoðað þær og talið þær í lagi. Varasíur voru til um borð;
- að báturinn hafði legið ónotaður í nokkur ár og verið að sigla honum, fyrst frá Skagatrönd, til nýrrar heimahafnar;
- að skipverjinn kvaðst hafa keyrt vélina í um 20 klst. fyrir brottför og farið yfir ástand olíu ásamt olíutanki. Hann kvaðst hafa lent í vand-ræðum á Húnaflóa og skipt þá um frínsíur við vélina. Hún virtist samt vera í olíusveldi þar til komið var undir Snæfellsnes en allt virst í lagi eftir það.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn varð vélarvana voru stíflaðar brennsluólúsir.

Nefndin telur að þar sem báturinn var búinn að vera lengi ónotaður og ástand á síum ásamt olíu óþekkt hafi það átt að gefa tilefni til mjög vand-legrar yfirferðar á hvoru tveggja.

Nr. 075 / 07 Gandí VE 171

23. Vélarbilun, dreginn til hafnar

Gandí © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 0084
Smíðaður: Kristiansand Noregi
1961, stál
Stærð: 212 brl. 320,8 bt.
Mesta lengd: 39,61 m
Skráð lengd: 36,19 m
Breidd: 6,8 m
Dýpt: 5,9 m
Vél: Grenaa 662 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 26. maí 2007 var Gandí VE 171 á togveiðum á Eldeyjarbanka. Veður: Hægviðri

Þegar slegið var af vélinni eftir keyrslu til að láta trollið fara komu ókennileg hljóð frá henni. Eftir athugun var ákveðið að sigla með minnkaðri ferð áleiðis til hafnar en þegar skipið var stutt skammt vestur af Sandgerði stöðvaðist vélín alveg. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var björgunar-skipið Vörður II sent til skipsins til að draga það til Hafnarfjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að tennur höfðu brotnað á tímahjóli kambássins með þeim afleiðingum að stimpill fór að berja upp í ventla á einu strokkloki. Þegar fleiri tennur brotnuðu úr hjólinu féllu brot niður í aðaldrífhjól á sveifar-ásnum og lentu á milli þess og millihjólans. Við spennuna brotnaði blokkinn og vélín stöðvaðist;
- að til að ná meira afli frá vélinni hafði nýlega verið settur skolloftskælir og siglingahraði auk-ist um einn hnút (11 hnúta) á fullri keyrslu. Við þetta jókst titringur mikið á skutnum og sprung-ur komu á byrðing við íbúðir og veltitanka.

Titringur minnkaði ef slegið var af og siglt á 10 hnúta ferð;

- að skipið hafði verið lengt á skut og titringur hafi aukist við það.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök vélarbilunarinnar vera þá að tennur í tímahjóli kampáss brotnuðu en ekki er ljóst hvers vegna.

Nefndin telur að mikill viðvarandi titringur frá skrófu og afleiðinga hans hefðu átt að gefa mönnum tilefni til að bregðast við með viðeigandi hætti.

Nr. 080 / 07 Reyðar SU 604

24. Leki, vélarvana og dreginn til hafnar



Reyðar © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 6379
Smíðaður: Vogum, 1979, Plast
Stærð: 2,7 brl. 2,8 bt.
Mesta lengd: 7,08 m
Skráð lengd: 6,57 m
Breidd: 2,12 m
Dýpt: 1,01 m
Vél: B.M.W. 140 kW, 2003
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. júní 2007 var Reyðar SU 604 á siglingu um 2 sml NV af Seley. Veður: Logn.

Á siglingunni fór hitaviðvörðun frá vélinni í gang og við athugun kom í ljós að mikill sjór var kominn í vélarúmið. Ekki var hægt að staðsetja lekann en skipverjar lokuðu fyrir lensirásir frá þilfari og óskuðu eftir aðstoð og dælu.

Björgunarbáturinn Glæsir var sendur með dælu

til bátsins en björgunarskipið Hafbjörg fylgdi á eftir. Þegar Hafbjörg kom á staðinn var búið að dæla úr bátum og tók hún Reyðar SU í tog til Eskifjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að orsök lekans var að nippill á milli slöngu og sjósíu á kælikerfi vélarinnar hafði farið í sundur vegna tæringar. Nippillinn var úr koparblöndu en sjósían úr ryðfríu stáli. Lagnirnar voru þriggja ára og höfðu verið endurnýjaðar við vélarSKIPTI á þeim tíma;
- að skipverjarnir vissu ekki nákvæmlega hvar botnlokin var í vélarúminu;
- að öflugir flotkassar eru á skut bátsins ásamt utanálíggjandi síðutönkum. Fram kom að leki hefði stöðvast þegar fríborð í vélarúminu var u.þ.b. eitt fet. Það var mat skipstjóra að báturinn hefði ekki getað sokkið með þessa hleðslu og við þessi veðurskilyrði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök lekans vera galvaníska tæringu í sjókælihlögn sem rekja má til tengingar ólíkra efna.

Nefndin minnir á ákvæði í reglugerð nr. 592/1994, um smíði og búnað báta með mestu lengd að 15 metrum. „Kælivatnsbúnaður skal vera úr efni sem ekki tærist. Ekki má tengja saman ólíka málma þar sem það getur valdið tæringu“.

ÁRÉTTING:

Nefndin bendir á að í lokaskýrslu hennar í máli nr. 08805 hafi verið beint til Siglingastofnunar tillögu í öryggisátt þess efnis að stofnunin hlutaðist til um sérstaka athugun á bátum þar sem tengd væru saman ólík efni. Einnig yrði gefin út sérstök aðvörðun þar að lútandi til bátæigenda og skipasmiða. Nefndin ítrekar hér með mikilvægi tilögunnar.

Nr. 084 / 07 Nafnlaus skemmtibátur

25. Vélarbilun, dreginn til hafnar

Skipaskr.nr: Óskráður
Tegund: Champion 565, plast
Mesta lengd: 5,6 m
Vél: Volvo Penta 141 kW, 2003
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. júní 2007 var verið að sigla Champion 565 hraðskemmtibát frá Dalvík til Grímseyjar. Veður: A gola.

Bátnum var siglt á 35 hnúta ferð út Eyjafjörð en þegar hann var kominn út fyrir Gjögur stöðvaðist vélin og óskuðu bátsverjarnir eftir aðstoð. Björgunarskipið Sigurvin var kallað út frá Siglufirði auk þess sem línubáturinn Björn EA 220 lagði af stað frá Grímsey.

Eftir að hafa verið á reki í um það bil þrjár klst. kom Björn EA 220 til bátsins og dró hann til hafnar í Grímsey. Björgunarskipið Sigurvin snéri aftur til hafnar á Siglufirði.

Við rannsókn kom fram:

- að kælisjór hafði komist inn á strokk og smurólu vélarinnar um sprungu á blokkinni. Kælivatninu hafði ekki verið tappað af vélinni fyrir veturlegu með þeim afleiðingum að hún hafði frostsprungið;
- að einungis var búið að keyra vélina um 20 klst. og þeir sem voru á bátnum voru nýir eigendur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að blokkinn á vélinni hafði frostsprungið.

Nr. 086 / 07 Jói Brands GK 517

26. Vélarvana og dreginn til hafnar



Jói Brands © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr: 6991
Smiðaður: Hafnarfirði 1987,
plast
Stærð: 9,3 brl. 9,6 bt.
Mesta lengd: 9,93 m
Skráð lengd: 9,78 m
Breidd: 3,23 m
Dýpt: 1,55 m
Vél: Cummins 6CATA8,3M3,
187 kW, 2004
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. júní 2007 var Jói Brands GK 517 á siglingu á Húnaflóa. Veður: Logn

Bátsverjar höfðu siglt frá Skagaströnd og voru á leið til Sandgerðis. Þegar þeir voru komnir vestur undir Eiríksgrunn bilaði stýristjakkur, báturinn varð stjórnavana og tók að reka í átt að Selskeri. Þar sem sveif fyrir neyðarstýri var ekki um borð reyndu bátsverjar að notast við belgi til stýringar frá skerinu og óskuðu eftir aðstoð. Tíðar gangtruflanir fóru að koma í vél þar til að hún stöðvaðist alveg.

Katrín HU 8 var send til aðstoðar Jóa Brands GK þar til björgunarskipið Húnaþjörg kæmi á vettvang til að draga bátinn til hafnar á Skagaströnd.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stýristjakkurinn brotnaði, dróst út og varð óvirkur;
- að mikil óhreinindi (gróður) reyndust vera í olíutanki og lögnum. Fram kom að vandræði

höfðu verið um tíma með óhreinindi í síum. Gangtruflanir höfðu verið í vélinni og nýlega verið skipt um allar síur. Vegna þess voru ekki varasíur til um borð;

- að ekki er ljóst hvers eðlis eða hvaðan óhreinindin komu í olúna en báturinn var alltaf í viðskiptum við sama birgja;
- að grófsían var af gerðinni Racor 900 FG og hafði um 30% umframflutningsgetu á meiri olú en vélin þurfti.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn varð stjórn- og aflvana var að stýristjakkurinn brotnaði og vandræði með vél voru vegna óhreininda í olú.

Nefndin telur einnig að viðvarandi ástand á síum hefði átt að gefa tilefni til vandlegar athugunnar.

Nr. 088 / 07 Þórsnes II SH 109

27. Vélarbilun, dregið til hafnar



Þórsnes II © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1424
Smíðaður: Akureyri 1975, Stál
Stærð: 145,6 brl. 69,9 bt.
Mesta lengd: 31,42 m
Skráð lengd: 28,22 m
Breidd: 6,7 m
Dýpt: 5,6 m
Vél: MWM 563 kW, 1974
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. júní 2007 var Þórsnes II SH 109 á línuveiðum við Grímsey. Veður: Logn, þoka.

Við veiðarnar varð skipstjórinn var við að stjórn- búaður skréfuskurðar var óvenju lítið virkur. Til að kanna málið var kúplað frá en vélstjórar fundu

ekki hvað olli biluninni og ekki tókst að kúpla inn aftur. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var björgunarskipið Sigurvin frá Siglufirði fengið til að draga bátinn til hafnar á Húsavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bæði stjórn- búaður skréfubúnaðar og stýris var tengdur 24 Volta tækjakerfi, ásamt öðrum búnaði og tækjum;
- að rafgeymar fyrir tækjakerfið tæmdust og við það féll annar þeirra saman og skammhlaup í honum skemmdi hleðslustöðina. Við viðgerð kom í ljós að hleðslustöðin var of lítil eða 10 Amper og var 20 Amper stöð sett í staðinn;
- að fram kom hjá viðgerðarmanni að svo virtist sem einhver hefði slegið inn neyðar möguleika fyrir siglingaljósin sem voru á þessu kerfi og við það annað hleðslustöðin ekki orkupörfinni;
- að tvö önnur 24 V kerfi voru í skipinu sem hægt var að tengja við tækjakerfið með köplum eða færa geyma úr þeim og tengja við það. Vegna ókunnugleika eða vankunnáttu var það ekki gert.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunar var að hleðslustöðin annaði ekki hámarks orkupörf kerfisins.

Nr. 099 / 07 Sæljón NS 19

28. Vélarvana og dreginn í land



Sæljón © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 7161
Smíðaður: Hafnarfirði 1989, plast
Stærð: 6 brl. 6,8 bt.
Mesta lengd: 9,42 m
Skráð lengd: 8,26 m
Breidd: 3,24 m
Dýpt: 1,18 m
Vél: Caterpillar 153 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 18. júlí 2007 var Sæljón NS 19 á leið til hafnar á Vopnafirði. Veður: Hægviðri



b/b Sveinbjörn Sveinsson kemur með Sæljón NS til hafnar á Vopnafirði
© Jón Sigurðarson

Sæljón NS var að koma af hákarlaveiðum þegar hann varð vélarvana skammt út af Leiðarhöfn í Vopnafirði.

Skipverjinn óskaði eftir aðstoð og var björgunar-skipið Sveinbjörn Sveinsson sent til bátsins og draga hann til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að hitamælir fyrir aðalvél í mælaborði í stýrishúsi hafði bilað. Það hafði farið að leiða saman í honum og hann brunnið yfir án þess að nein merki s.s. lykt eða annað um það fundust. Öryggið (hnappur) fyrir mælaborðið sló út og ekki var hægt að setja það inn aftur þar sem það hélst ekki inni. Fram kom að segulstýrður rofi við ádreparann hefði náð að rafmagnast upp og haft þau áhrif á segulspólu í honum að hann drap á vélinni;
- að skipverjinn hafði það eftir umboðsaðilum vélarinnar að eini möguleikinn til að gangsetja vélina aftur við þessar aðstæður hefði verið að aftengja spólurofa við ádreparann í vélinni og starta henni framhjá með vír;
- að erfitt var að finna biluninna og þurfti rafvirki að mæla allt mælaborðið til að finna hana.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök atviksins hafi verið bilun í hitamæli og útleiðsla frá honum slegið út öryggi í mælaborði.

Nr. 130 / 07 Úlla SH 269

29. Vélarvana og dregin í land

Úlla © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2055
Smíðaður: Noregi 1990, plast
Stærð: 9,8 brl. 12,4 bt.
Mesta lengd: 10,67 m
Skráð lengd: 10,65 m
Breidd: 3,54 m
Dýpt: 1,61 m
Vél: Caterpillar 141 kW, 1990
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 21. september 2007 var Úlla SH 269 á siglingu á Breiðafirði. Veður: ANA 12 m/s



Myndin sýnir björgunaraðgerðir © Alfons Finnsson

Þegar báturinn var staddur um 0,5 sml. norður af Rifshaus stöðvaðist vélin og óskaði skipstjóri eftir aðstoð þar sem hratt rek var upp að ströndinni. Á meðan beðið var eftir aðstoð voru legufæri gerð klár til að láta falla.

Björgunarskipið Björg var sent til Úllu SH og dró hana inn í Rifshöfn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í upphafi gerði skipstjórinn sér ekki grein fyrir hvers vegna vélin stöðvaðist en næg olía var á olúgeymum. En eftir að komið var til

hafnar sá hann að hæðartankur sem notaður var fyrir eldavélina hafði tæmst niður í olíu-lagnakerfi vélarinnar og við það komst loft inn á olíukerfið;

- að orsök þess að tankurinn tæmdist var að daginn áður hafi komið upp bilun og við viðgerðina hafði skipstjórinn rekið sig í kúluloka á olíulögninni frá hæðartankinum niður í lagnakerfið svo aðeins dripplaði niður í kerfið og í birgðageyma;
- að færsla kúlulokans frá lokun í fulla opnun er ¼ hringur. Skipstjóri sagðist hafa skipt um loka á lögninni og sett renniloka;
- að legufæri eru dreki með keðju og 14 mm nælon tóg ásamt varadreka.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 132 / 07 Valur ÍS 18

30. Vélarvana og dreginn í land



Skipaskr.nr. 1324
Smíðaður: Seyðisfirði 1973, stál
Stærð: 101,2 brl. 159,6 bt.
Mesta lengd: 26,72 m
Skráð lengd: 23,42 m
Breidd: 5,9 m
Dýpt: 5,35 m
Vél: Mitsubishi 363 kW, 1991
Fjöldi skipverja: 8

Valur © Þorgeir Baldursson

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 2007 var Valur ÍS 18 á línuveiðum í Jökulfjörðum. Veður: S-SA 30 m/s.

Verið var að leggja að bauju þegar skipstjóri fann að skrúfan virkaði ekki áfram þó vélin gengi eðlilega. Hann óskaði þegar eftir aðstoð eða kl. 13:43 þar sem skipið rak hratt að landi. Eftir

skoðun vélstjóra varð ljóst að bilun var í gír en hægt var að bakka skipinu upp í vind svo það fjarlægðist ströndina. Akkeri voru gerð klár en þeirra var ekki þörf þar sem hægt var að halda sjó.

Þyrta var sett í viðbragðsstöðu en farþega-báturinn Sædís var kominn til skipsins kl. 14:31. Björgunarskipið Gunnar Friðriksson og dráttar-báturinn Sturla Halldórsson fóru einnig til skipsins. Valur ÍS var dreginn til hafnar á Ísafirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bilunin var í áfram diskatromlu gírsins og taldi skipstjóri að rekja mætti hana til slits á diskunum sem hann vissi ekki hvað voru gamlir;
- að engin lykt fannst af bruna í diskum í vélarúmi og ekki var hægt að neyðarkúpla enda enginn búnaður né aðstæður til þess að áliti skipstjóra;
- að skipstjóri sagðist hafa prófað akkerin nokkru áður en atvikið átti sér stað og taldi þau vera alveg klár að falla;
- að þegar skipstjórinn sá að hann hafði ekki stjórn á skipinu kallaði hann strax út neyðarkall enda væri alltaf hægt að afturkalla það.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var slit kúplingsdiskanna í diskatromlu gírsins.

Nr. 133 / 07 Signý HU 13

31. Vélarbilun, dregin til hafnar



Skipaskr.nr. 2630
Smíðaður: Reykjavík 2004, Plast
Stærð: 11,0 brl. 12,5 bt.
Mesta lengd: 11,1 m
Skráð lengd: 11,09 m
Breidd: 3,27 m
Dýpt: 1,3 m
Vél: Cummins 302 kW, 2004
Fjöldi skipverja: 2

Signý © Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 30. september 2007 var Signý HU 13 á siglingu frá Skagatrönd til Reykjavíkur. Veður: Logn

Þegar báturinn var kominn suður undir Látrabjarg kom mikill titringur á bátinn sem átti upptök í aðalvélinni. Vélin var þá stöðvuð og óskuðu bátsverjar eftir aðstoð. Björgunarskipið Björg var sent á staðinn og tók Signýju HU í tog til Rífshafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að viðgerð leiddi í ljós að vatn hafði komist inn á olíudælu og spíssa;
- að á meðan á undirbúningi ferðarinnar stóð fóru báðir skipverjar í land í um 30 mínútur og var vélin í gangi á meðan. Þegar þeir komu aftur hafði hún stöðvast og varð vélstjórinn var við vatn í síuhúsi olíukerfisins. Hann kallaði til fulltrúa olíufélagsins og tekin voru sýni af olíunni og send í rannsókn;
- að sögn fulltrúa olíufélagsins var niðurstaða rannsóknarinnar að hreinn sjór var í olíunni en ekki í birgðageymum þess;
- að samkvæmt niðurstöðum rannsóknarstofu úr þremur olíusýnum frá bátnum var sýni nr. 1 95% ólitað vatn. Sýni nr. 2 var 8% ólitað vatn og olíufasi skýjaður og grænn. Sýni nr. 3 var tætt botnfallandi vatnsdropar og grænt.
- að þrjú sýni voru tekin hjá olíufélaginu. Sýni nr. 1 við yfirborð birgðageymis var hreint, tætt og grænt. Sýni nr. 2 var undantöppun á birgðageymi og var 40% brúnleitt vatn en olíufasi tær og grænn. Sýni nr. 3 var tekið úr olíukerru og var það skýjað, botnfallandi vatnsdropar og grænt;
- að ein Racor grófsía er á olíulögninni með aðvörun tengd ljósi og vælu í stýrishúsi. Öll olía fer um síuna til kælingar og brennslu og taldi skipstjóri að ef þeir hefðu ekki brugðið sér frá hefðu þeir orðið varir við vatnið í síunni áður en hún stöðvaði olíurennslid og vatn komst inn á spíssa.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var að vatn komst inn á olíudælur og spíssa og skemmdi þá.

Nr. 139 / 07 Erling KE 140

32. Vélarbilun, dreginn til hafnar



Erling © Guðmundur St. Valdimarsson, LHG

Skipaskr.nr. 233
Smíðaður: Florö Noregi 1964,
Stál
Stærð: 252,2 brl. 366,5 bt.
Mesta lengd: 40,09 m
Skráð lengd: 36,95 m
Breidd: 7,2 m
Dýpt: 6,05 m
Vél: Deutz 1163 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 8

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. október 2007 var Erling KE 140 á netaveiðum í norðanverðum Faxaflóa. Veður: SA 15 m/sek

Vélstjóri varð var við að vélin var farin að sprengja niður í sveifarhús og smurólúhiti hennar steig mjög hratt og þrýstingur féll. Hætt var að leggja, vélin stöðvuð og eftir athugun óskaði skipstjóri eftir aðstoð til að draga skipið til hafnar.

Varðskip var nærstätt og dró það Erling KE til hafnar í Hafnarfirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélstjóri sagði að vatnshiti hafi farið upp í 100°C og eftir að vélin var farin að kólna hafa hann snúið henni á höndum (törnað) og hún verið létt í snúningi;
- að þegar vélin var opnuð kom í ljós að slíf og stimpill í einum strokkinum höfðu rifnað illa en slífin virtist ekki vera mikið slitin. Ekki fundust aðrar skemmdir og sprautaðist smurólía eðli-

lega upp í slífina;

- að vélin var á hægri keyrslu á lögninni að sögn vélstjóra og engar viðhlítandi skýringar hafi fengist á biluninni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 140 / 07 Tjaldanes GK 525

33. Vélarbilun



Erling © Guðmundur St. Valdimarsson, LHG

Skipaskr.nr. 124
Smíðaður: Molde Noregi, 1962.
Stál
Stærð: 180,8 brl. 239,7 bt.
Mesta lengd: 33,12 m
Skráð lengd: 29,52 m
Breidd: 6,7 m
Dýpt: 5,55 m
Vél: Grenaa 552 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma K 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. október 2007 var Tjaldanes GK 525 að netaveiðum 3 sml suður af Hópsnesi. Veður: S 6 m/sek.

Vélstjóri varð var við að smurolían sprautaðist út úr vélinni. Hann stöðvaði vélina og kom í ljós að bolti í festingu á smurolúdælu hafði slitnað.

Gert var við bilunina til bráðabirgða og siglt til lands en skipstjóri óskaði eftir að Björgunarskipið Oddur V. Gíslason fylgdi þeim inn til hafnar í Grindavík til öryggis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tvær smurolúdælar eru oftan á vélinni sem eru drifnar af tímahjóli vélarinnar. Tannhjólin eru boltuð á öxul dælanna og brotnaði annar boltinn svo tannhjólið skekkist, braut tennur og sprengdi út festingar á dælunni;

- að brot úr tannhjólinu skemmdu ekki annan búnað og engar skemmdir urðu á tímahjólinu;
- að sett var ný dæla við vélina.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 148 / 07 Óli Gísla GK 112

34. Vélarbilun, dreginn til hafnar



Óli Gísla © Jón Páll Ásgeirson

Skipaskr.nr. 2714
Smíðaður: Reykjavík 2006,
plast
Stærð: 18,2 brl. 15,0 bt.
Mesta lengd: 13,02 m
Skráð lengd: 10,28 m
Breidd: 4,57 m
Dýpt: 1,9 m
Vél: Yanmar 323 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS .

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Síroni Már Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 30. október 2007 var Óli Gísla GK 112 á línuveiðum á Húnaflóa. Veður: NA 12–15 m/s og undiralda.

Skipverjar voru nýbyrjaðir að draga línuna þegar spilið stöðvaðist og kom í ljós að glussaslanga við spildæluna hafði sprungið og glussinn farið af vökvakerfi bátsins. Við þetta varð hann stjórnvana og viðgerð ekki möguleg við þessar aðstæður. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð nærstadds báts Daðeyjar GK 777 til að draga bátinn til hafnar á Skagatrönd. Á leiðinni versnaði veðrið og taugin á milli bátanna slitnaði tvisvar en ferðin tók um 5 klst.

Þegar komið var í höfn var gert við bilunina í vökvakerfinu og reynt að ræsa vélina en hún stóð þá föst. Við athugun kom í ljós að sjór hafði komist inn á strokka 1, 2, og 3.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að glussaslangan undir gírnum hafði verið sett umtalsvert of löng, hreyfðist mikið í kjalsoginu og skemmdist. Hún hafði m.a. náð að fara utan í öxulinn öðru hvoru;
- að sjór hafði komist inn á strokka og er talið að hann hafi komist inn á vélina um pústkerfið. Pústkerfið kemur frá afgangsgreininni í boga niður undir gólf, aftur eftir vélarúminu og út um skutgaflinn í tveimur rásum sem liggja síðan út til beggja síðna. Hluti útrásanna er venjulega undir yfirborði. Ekki er einstreymisloki á lögninni en aftöppunarbúnaður er fyrir neðan vélina.

NEFNDARÁLIT:

Ástæða óhappsins er slæmur frágangur.

NR: 151 / 07 Séra Jón SH 163

35. Bilun í rafkerfi, dreginn til hafnar

Séra Jón © Hilmar Snorrason

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
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma K. 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. nóvember 2007 var Séra Jón SH 163 á siglingu fyrir Bjargtanga á leið frá Rifshöfn norður í Ísafjarðardjúp. Veður: A- andvari

Skipstjóri varð var við að hleðsla á neyslurafgeymum varð óvirk og minnkaði hann þá rafmagnsnotkun. Hann lét vita af biluninni til lands í gegnum síma á meðan símasamband hélst. Þegar

spenna á rafgeymum féll meira urðu stjórnþæki vélarinnar óvirk og kúplaðist frá gírnum en þá var báturinn norðvestur af Bjarnarnúpi. Skipstjórinn ýtti þá á á neyðarhnapp STK kerfisins og sendi út neyðarkall.

Vaktstöð siglinga bað Lundey NS 14 að aðstoða bátinn þar til björgunarskipið Vörður kæmi á vettvang en búið var að gera ráðstafanir í þá veru. Séra Jón SH var dreginn til Patreksfjarðar þar sem bráðabirgðaviðgerð fór fram.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bilun kom upp í rafal sem hlóð upp á neysluseti bátsins en öll rafmagnsneysla fer um það nema ræsing vélarinnar. En hún er ræst með rafgeymum sem hlaðnir eru af öðrum rafal og eru rafgeymasettin aðgreind eins og reglur kveða á um. Enginn neyðarrofi er til að tengja saman rafgeymasettin;
- að sögn skipstjóra var engin kapall til í bátinum svo hann gæti náð rafmagni af startsettinu yfir á neyslukerfið;
- að skipstjóra var ekki kunnugt að hægt var að aftengja rafspólu við gírskiptinguna og kúpla að honum handvirk. Ádreparaspóla við vélina hélst inni þrátt fyrir spennufallið og vélin gekk allan tímann;
- að báturinn hafði legið í um þrjá mánuði og tengdur landrafmagni í gegnum laust hleðslutæki. Menn áttuðu sig ekki á því að hleðslan var orðin léleg.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT

Nr. 163 / 07 Gestur Kristinsson ÍS 333

1. Skipverji slasast við fall



Gestur Kristinsson © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2631
Smíðaður: Akranesi 2004, plast
Stærð: 11,4 brl. 14,6 bt.
Mesta lengd: 10,98 m
Skráð lengd: 10,96 m
Breidd: 3,91 m
Dýpt: 1,63 m
Vél: Yanmar 314 kW, 2004
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmarí Snorrasyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. nóvember 2007 var Gestur Kristinsson ÍS 333 á línuveiðum um 8 sjómílu út af Geltinum. Veður: SV 5-8 m/s, töluverð undiralda.

Skipverji hafði verið að moka ís í kör niðri í lestinni en þegar hann var nýkominn upp á næsta þilfar missti hann jafnvægið í veltu og féll aftur fyrir sig niður í lestina aftur. Fallið var um tveir metrar og lenti hann á tómu fiskikari. Í fallinu bar skipverjinn fyrir sig hendurnar með þeim afleiðingum að hann brotnaði á vinstri úlnlið. Siglt var með slasaða til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn kvaðst líklega hafa misst jafnvægið vegna veltu. Þilfarið var ekki hált og skipverjinn var mjög vanur bátum. Hann kvaðst hafa verið með fæturna við lógukarminn þegar hann féll (sjá mynd);
- að lógukarmurinn er 1,58 breiður, 1,88 m langur og 0,62 m hár;
- að lúgan er alltaf opin við veiðar og engin sérstök öryggisráðstöfun gerð til að koma í veg fyrir að menn geti fallið ofan í lestina.



Myndin sýnir lúguopið og hvernig skipverjinn stóð © Lögreglan

Fram kom að menn hefðu rætt sín á milli möguleikann á því að koma í veg fyrir að slys af þessum toga;

- að fram kom að lúguopið væri óþarflega stórt og það hefði verið minnkað í nýrri gerðum báta. Skipverjinn taldi þó að ef það hefði verið minna hefði hann sennilega slasast meira.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til ófullnægjandi frágangs á lúgunni.

Nefndin hvetur hlutaðeigandi aðila til að leita allra leiða til að tryggja öryggi áhafnar betur.

SLÝS Á NETA- SKEL- OG LÍNUBÁTUM

Nr. 033 / 07 Grundfirðingur SH 24

1. Skipverji slasast við fall



Grundfirðingur © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 1202
Smiðaður: Garðabæ 1972,
Stál
Stærð: 150,8 brl. 255 bt.
Mesta lengd: 35,37 m
Breidd: 6,7 m
Dýpt: 5,55 m
Vél: Caterpillar 578 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. mars 2007 var Grundfirðingur SH 24 á línuveiðum um 13 sml SV af Bjargtöngum. Veður: ASA 10 - 18 m/s, mikill sjór

Skipverjar voru að undirbúa að setja aflann niður í lest og var einn þeirra að koma með framlengingu á fiskirennuna. Þegar hann gekk aftur þilfarið steig hann niður í fremra mannopið á lestarlúginni með þeim afleiðingum að hann féll niður og lenti með hægri síðu á karminum. Hann stöðvaðist þannig og var hjálpað upp úr opinu. Skipverjinn rifbeinsbrotnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn, sem var vanur á skipinu, kvaðst ekki hafa séð fram fyrir sig vegna fiskirennunnar sem hann bar í fanginu. Hann vissi að báðar lúgurnar voru opnar við þessar aðstæður en taldi sig ekki vera kominn að opinu;
- að lestarlúgukarmurinn er um 10 sm á hæð og er fremra mannopið um það bil 20 sm inn á lúgunni (sjá mynd).



Myndin sýnir lúguopið

NEFNDARÁLIT:

Örsök slyssins er vanmat skipverjans á aðstæðum.

Nr. 044 / 07 Sighvatur GK 57

2. Skipverji slasast á línuveiðum



Sighvatur © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 0975
Smiðaður: Þýskalandi 1965, stál
Stærð: 260,5 brl. 435,8 bt.
Mesta lengd: 41,43 m
Skráð lengd: 37,9 m
Breidd: 7,22 m
Dýpt: 6,1 m
Vél: Caterpillar 626 kW, 1983
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. mars 2007 var Sighvatur GK 57 á línuveiðum á Búrbanka. Veður: S, SV 23 – 25 m/s, mikill sjór.

Verið var að leggja línuna og skipverjar að taka beitu úr geymsluhillum aftur á skut. Eftir að þeir höfðu fjarlæggt sjóbúnað af beitunni féllu pönnurnar úr hillunni vegna veltings og lenti einn skipverji undir nokkrum þeirra með þeim afleiðingum að hann slasaðist á hálsi og baki.

Eftir að skipstjóri hafði ráðfært sig við lækni var siglt með slasaða til hafnar í Njarðvík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að geymsluhillurnar eru í síðum skipsins og eru átta hillur í hæð, hver fyrir eitt lag af beitu-pönnum. Hillurnar voru skálkaðar með grind sem hengd var á hengsli á uppistöðunum og lokaði hver grind fjórum uppistöðum;
- að þegar beitan er sett í hillurnar eða tekin úr þeim þarf að fjarlægja meginhluta skálku-grindanna svo beituþönnurnar voru lausar á meðan;
- að eftir atvikið voru smíðaðar nýjar skálkur sem minnkuðu opnun hillanna;
- að slasaði var í sinni fyrstu veiðiferð á skipinu en vanur sjómaður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er vegna ófullnægjandi búnaðar.

Nr. 083 / 07 Faxaborg SH 207

3. Skipverji slasast á hendi



Faxaborg © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1023
Smíðaður: Þýskalandi 1967, stál
Stærð: 234,3 brl. 335 bt.
Mesta lengd: 36 m
Skráð lengd: 32,35 m
Breidd: 7,2 m
Dýpt: 6,25
Vél: Grenaa 662 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. apríl 2007 var Faxaborg SH 207 á línuveiðum á Flákanum á Breiðafirði. Veður: Hægviðri

Skipverji átti að fara að skipta við rúllumann en

ákvað að fara fyrst til stýrimanns og fá nýjan hníf þar sem hnifar rúllumanns voru bitlausir. Þegar hann dró nýja hnífinn upp úr pappahulstrinu sem blaðið var í skar hann sig í vísifingur vinstri handar með þeim afleiðingum að taug og sin skemmdust.

Yfirstýrimaður saumaði sárið og bjó um það, en slasaði leitaði til lækis þegar komið var til hafnar daginn eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist hafa haldið yfir eggina á hnífsblaðinu þegar hann hélt um hulstrið til að draga hnífinn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera aðgæsluleysi slasaða.

Nr. 113 / 07 Hrungnir GK 50

4. Skipverji slasast á handlegg



Hrungnir © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 0237
Smíðaður: Sandefjord Noregi
1964, stál
Stærð: 189,5 brl. 318,8 bt.
Mesta lengd: 39,28 m
Skráð lengd: 37,54 m
Breidd: 7,0 m
Dýpt: 6,1 m
Vél: Wärtsilä 736 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. ágúst 2007 var Hrungnir GK 50 á línu-veiðum á Selvogsbanka. Veður: NA 8 m/s

Þegar skipverjar voru að draga línuna dróst hún ítrekað (snuðaði) til í dráttarskífunni og ætlaði einn þeirra að lagfæra þetta. Skipverjinn reyndi að

koma línunni á neðri skífuna en hluti hennar hrökk út aftur, öngull slóst út frá spilinu og náði að festast í handlegg hans.

Þar sem ljóst var að erfitt yrði að losa öngulinn var ákveðið að sigla til hafnar í Þorlákshöfn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tvö sett af láréttum dráttarskífum eru á vindunni og hafði efra settið verið sett á í síðustu landlegu;
- að skipstjórinn taldi að við síðustu viðgerð á skífukjömmunum hafi þeir verið skakkt renndir saman og því gekk línun í botn skífunnar án þess að fá nægjanlegt aðhald;
- að nýjar skífur voru settar á vinduna strax eftir slysið og reyndust þær í góðu lagi;
- að slasaði sagði að hann hefði átt að standa öðruvísi að því að skipta línunni á milli dráttarskífa. Hann hefði átt að setja línuna fyrst í neðri skífuna og slaka síðan vindunni þar til hún fór úr þeirri efri.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins voru samverkandi þættir sem rekja má til óheppilegra vinnubragða og vandræða með skífurnar.

Nr. 117 / 07 Valdi SH 94

5. Skipverji slasast á hendi



Valdi © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1927
Smiðaður: Garðabær 1988, stál
Stærð: 21,7 brl. 44 bt.
Mesta lengd: 16,85 m
Skráð lengd: 14,94 m
Breidd: 3,8 m
Dýpt: 2,75 m
Vél: Cummins 258 kW, 1988
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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 2. september 2007 var Valdi SH 94 við veiðar með kuðungagildrum um 5 sml. VNV af Flatey á Breiðafirði. Veður: Logn

Skipverjar voru að hefja drátt á fyrstu trossu dagsins og biðu þess að fyrsta gildran kæmi upp. Skipstjórinn studdi vinstri hendi á borðbríkina innan við rúlluna en þegar fyrsti hnútur á færinu kom upp tók hann rúlluna með sér inn svo hún skall á borðið. Við atvikið klemmdist hönd skipstjórans á milli bríkarinnar og rúllukjammans.

Slasaði þurfti sjálfur að sigla inn til Flateyar og leita aðstoðar vegna vankunnáttu hinna skipverjanna. Hann var síðan fluttur með þyrlu LHG á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að einn skipverjinn sagðist hafa sett rúlluna út áður en bauja var tekin en gleymt að setja splitti í augabolta sem læsir rúllunni við borðstokkinn. Hann var búinn að vera á bátinum í þrjár vikur og hafði séð um að setja rúlluna út;
- að skipstjórinn sagðist ávallt vera á rúllunni og hafa haft fyrir vana að yfirfara búnaðinn við hana áður en dráttur hæfist. En í þetta skipti hafi hann ekki gert það þar sem hann hafi verið að segja hinum skipverjunum til við vinnu á þilfarinu;
- að bríkin á vinnuborðinu var rúmlega 15 sm há og minnsta bil á milli hennar og rúllukjammans var 2 mm. Í falli rúllunnar niður á borðið ýtti kjamminn handleggnum til hliðar svo höndin varð ekki á milli þar sem bilið var minnst.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var sú að rúllan var ekki læst við borðstokkinn.

Nr. 142 / 07 Grindavíkin GK 606

6. Skipverji klemmist á fingri



Grindavíkin © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2468
Smíðaður: Kína 2001, Stál
Stærð: 94,7 brl. 157,6 bt.
Mesta lengd: 21,48 m
Skráð lengd: 19,23 m
Breidd: 6,4 m
Dýpt: 3,2 m
Vél: Cummins 448 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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 22. október 2007 var Grindvíkingur GK 606 á netaveiðum skammt suður af Hópsnesi. Veður: SA 16 m/sek.

Nýlega var byrjað að draga fjórðu trossu og þegar endi netsins var kominn upp sást að blýteinninn var slitinn. Rúllumaðurinn tók um flotteininn með vinstri hendi til að kanna átakið á hann. Dráttarskífan missti grip á teininum sem skaust út og dró höndina með og varð baugfingur undir flotteininum á rúllukeflinu en losnaði fljótt.

Þegar slasaði fann fyrir bleytu í vettlingnum tók hann höndina úr honum og vantaði þá framan á fingurinn. Skipstjóri lét hætta drættinum og hleypa niður netunum. Haldið var til hafnar og beðið um sjúkrabíl fyrir slasaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að draga skötuselsnet með 16 mm sverum teinum og slasaði var að athuga átak á teinninn með tilliti til þess hvort hann ætti að stoppa drátt;
- að slasaði taldi að dráttarskífan hafi verið fyrir þorskanetateina sem eru sverari en teinar

skötuselsneta og hefðu því getað farið í botn skífunnar svo grip hennar takmarkaðist;

- að dráttarskífan var fyrir 16 til 20 mm tóg og taldi skipstjóri að teinarnir hefðu ekki farið í botn skífunnar en hún hafi verið farin að slitna. Þeim hafi fundist að haldið væri farið að minnka.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að skipverjinn tók um teinninn og þá var grip dráttarskífunnar ekki sem skyldi.

Nr. 171 / 07 Tjaldur SH 270

7. Skipverji slasast á fæti



Tjaldur © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2158
Smíðaður: Noregi 1992, stál
Stærð: 411,7 brl. 688 bt.
Mesta lengd: 43,21 m
Skráð lengd: 39 m
Breidd: 9 m
Dýpt: 6,8 m
Vél: Caterpillar 735 kW, 1992
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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. desember 2007 var Tjaldur SH 270 við bryggju í Rífi.

Vélstjóri var að taka ís-síu úr síuhúsi en vegna óvænts þrýstings lenti kælimiðill á vinstra læri og rist með þeim afleiðingum að hann fékk kalsár. Farið var með hann á heilsugæslustöð þar sem búið var um sárin.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að síuhúsið er lokað með fimm lokum frá lögninni og hafði slasaði lokað fyrir þá áður en hann byrjaði að losa varlega um bolta sem

hélt loki á húsinu. Þegar hann hafði losað um alla átta boltana sprautaðist gasið út en það er Freon R 22 og gat kerfið náð mest -35°C á miðilinn. En þar sem kerfið hafði verið stöðvað má ætla að kuldinn hafi verið eitthvað minni;

- að slasaði hafði byrjað á skipinu í júlí og aldrei hreinsað síuna áður. Síuna þarf að hreinsa á fimm mánaða fresti og kominn var tími á það;
- að sögn slasaða vildi hann ekki hreinsa síuna úti í sjó ef hann þyrfti aðstoð við það;
- að engar skriflegar leiðbeiningar voru til um verkið en fyrrverandi vélstjóri hafði sagt slasaða hvernig standa ætti að verkinu;
- að slasaði sagðist hafa yfirséð að aflesta síuhúsið nægilega vel með því láta kælipressuna sjúga úr því. Ekki er hægt að ná sömu loftþyngd með þessum hætti og er utan við húsið. Mesti þrýstingur á kerfinu eru ó bör en það er rekið venjulega á 2 börum. Við síuhúsið er þrýstimælir sem segir hver þrýstingur er á húsinu á hverjum tíma og sagðist slasaði ekki hafa fylgst með honum áður en hann byrjaði verkið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óaðgæsla slasaða við verkið.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin bendir á mikilvægi þess að fyrir liggi skriflegar verklagsreglur til þess að mikilvægar upplýsingar komist til nýrra skipverja.

SLYS Á NÓTAVEIÐISKIPUM

Nr. 001 / 07 Beitir NK 123

1. Skipverji slasast á fæti



Beitir © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 0226
Smíðaður: Þýskalandi 1958, stál
Stærð: 756 brl. 1031 bt.
Mesta lengd: 66,24 m
Skráð lengd: 60,50 m
Breidd: 10 m
Dýpt: 7,58 m
Vél: Wärtsilä 1979, 1943 kW
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. desember 2006 var Beitir NK 123 á Seyðisfjarðardýpi. Veður: NA 17 m/s, eljagangur.



Myndin sýnir bilið á milli kengsins og burðarvirkis

Skipverjar voru að gera sjóklárt og að undirbúa að hífa inn glussaslöngu fyrir afladæluna. Skipverji ætlaði að taka stoppara af vindutromlu og sá sem stjórnaði hífingu hífði aðeins í til að fá hann lausan. Skipverjinn stóð þétt við tromluna og til að standa hreyfingu skipsins setti hann vinstra

hnéð fram með þeim afleiðingum að það klemmist milli kengs á vindunni og burðarvirkis hennar (sjá mynd). Í sama mund var hífing stöðvuð, tromlan snérist til baka og skipverjinn losnaði.

Skipinu var siglt til hafnar og við skoðun kom í ljós að hnéð var óbrotið en bólgið og marið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að spilið fyrir glussaslönguna stóð þversum á efsta þilfari. Það er vökvadrifið en hemlaust og gefur vökvamótorinn strax eftir þegar hífingu lýkur. Til að stöðva útsökun er tromlan sett föst með stoppara, stutt „halaband“ sem var fest til hliðar við spilið og á endanum var krókur sem húkkað var í keng utan á fremra þili tromlunnar. Kengirnir á þilinu eru fjórir og dreifðir nokkuð jafnt ofarlega á boga þess. Burðarvirki spilsins og tromlunnar eru „A“ uppistöður úr vinklum. Bilið á milli þilsins og burðarvirkisins er 13 sm;
- að slasaði taldi að ekki hafi verið mikið af slöngunni úti því tromlan stöðvaðist þegar hann varð á milli;
- að fram kom hjá skipstjóra að til greina kæmi að hafa göt á þilinu fyrir stopparann í stað kengja.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til frágangs á búnaði sem ógnaði öryggi skipverja.

Nr. 037 / 07 Guðmundur VE 29

2. Skipverji slasast á fæti



Beitir © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2600
Smíðaður: Bergen, Noregi
1987, stál
Stærð: 1132.0 brl.
Mesta lengd: 65.0 m
Breidd: 12.6 m
Vél: Wichmann 1986, 2998 kW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 24. mars 2007 var Guðmundur VE 29 á kolmunnaveiðum með flottroll um 380 sml suður af landinu. Veður: SSV 12 m/s.

Skipverji var að skera í sundur 12 mm kaðal en við það stakkst hnífurinn á kaf í vinstri kálfa hans. Vegna mikillar blæðingar óskaði skipstjóri eftir aðstoð og hélt áleiðis til lands vegna of mikillar fjarlægðar fyrir þyrlu. Þegar skipið var komið inn á flugsvæði var TF-LIF send í fylgd Fokker flugvélar LHG til að sækja slasaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tógið sem skipverjinn var að skera í sundur var úr fléttuðu nælonefni með líka áferð og ofurtóg. Hann hafði álitnið efnið vera ofurtóg og beitt hnífnum eftir því. Það kom honum á óvart hvað hnífurinn fór létt í gegnum efnið;
- að slasaði beitti hnífnum að sér;
- að slasaði var réthentur og hnífurinn var sérlega beittur.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 074 / 07 Birtingur NK 119

3. Skipverji slasast við fall



Birtingur © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2329
Smíðaður: Noregi 1990, stál
Stærð: 700,9 brl. 1230 bt.
Mesta lengd: 56 m
Skráð lengd: 50,23 m
Breidd: 11 m
Dýpt: 7,7 m
Vél: Wichmann 2427 kW, 1990
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð

og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 25. apríl 2007 var Birtingur NK 119 við bryggju á Neskaupsstað. Veður: SA 3 m/s

Skipverjar voru að vinna við frágang á þilfari fyrir brottför og var einn þeirra að láta ediksýru 80% renna úr geymi niður í stjórnborðs 2 lest. Við þetta stóð hann á lestarlúgu á stjórnborðs 1 lest sem var búið að fylla af sjó og loka en mannop á henni var opið. Þegar sterk ediksýrugufa fór að streyma frá 2 lestinni hörfaði skipverjinn aftur á bak en við það steig hann niður um mannopið. Hann féll hálfur niður í opið og lenti með hægri síðuna á karmi þess.

Skipverjinn kenndi mikils sársauka en við skoðun var talið að þetta jafnaði sig fljótlega. Hann fór í veiðiferðina en í ljós kom síðar að hann hafði marist á baki og rifbein brákast.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sterkar ediksýrugufur geta valdið sviða í augum og hálsi;
- að vegna fjölda lúga og fyrirkomulags þeirra á þilfarinu þurftu skipverjar mikið að ganga á þeim með tilheyrandi erfiðleikum. Fram kom að menn væru mikið að hrasa við þessar aðstæður;
- að ný áhöfn var á skipinu nema sá slasaði sem var þar til leiðsagnar. Fram kom hjá honum að fram að þessu hefðu munnlegar verklagsreglur kveðið á um að hafa einungis opið það sem var verið að vinna við og loka því síðan strax að verki loknu. Nýrri áhöfn hafði ekki verið kynntar þessar verklagsreglur;
- að ekki var farið eftir öryggisleiðbeiningum seljanda um meðferð ediksýrunnar en hann segist hafa komið öryggisleiðbeiningum í hvert skip þegar ediksýra var afgreidd í fyrsta sinn;
- að sögn skipstjóra var hann búinn að vera á skipum sem notuðu ediksýru í mörg ár en minnst þess ekki að hafa séð nein fyrirmæli frá söluaðila um meðhöndlun efnisins. Hann kvað þó hugsanlegt að fyrirmæli hefðu komið

frá seljanda eftir eiturefnaslysið í sundlauginni á Eskfirði en eftir það hafi meðhöndlun eiturefna batnað til muna;

- að skipstjóri benti á að ediksýru ætti ekki að afgangi um borð öðruvísi en með sérstakri slöngu beint niður í lestar eins og hann væri farinn að gera. Þá væri líka hægt að blanda því í vatnið sem tekið er í lestarar en við svo mikla blöndun væri það hættuminn;
- að sögn starfsmanns í landi hefur ediksýru ekki verið blandað saman við vatn hjá löndunar aðilanum;
- að í öryggisleiðbeiningunum söluaðila um ediksýru 80% kemur m.a. fram að menn skuli búnir eftirfarandi persónuvörnum:
 - ☛ Öndunargrímu með viðeigandi síu eftir styrk mengunar eða ferskloftstæki þegar unnið er í langan tíma með efnið eða þegar hætta er á að það fari yfir mengunarmörk.
 - ☛ Vel lokuðum öryggisgleraugum.
 - ☛ Viðeigandi hlífðarfatnaði.
- að ekki voru til hlífðargleraugu eða öndunargrímur um borð og varnir gegn ediksýrunni því eingöngu vettlingar, stígvél og sjógalli;
- að sögn löndunaraðila hefur hann eftir slysið fengið möppur hjá söluaðila um meðferð eiturefna og dreift þeim í skip sem eru í viðskiptum við hann;
- að ekki lá fyrir áhættumat fyrir skipið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er óaðgæsla við meðferð hættulegra efna.

Nefndin átelur að ekki hafi verið til staðar í skipinu nauðsynlegur öryggisbúnaður til notkunar við meðhöndlun á hættulegu efni.

Þá hvetur nefndin skipstjórnarmenn að halda til haga öryggisleiðbeiningum og öðrum leiðbeiningum um meðhöndlun hættulegra efna sem notuð eru í skipum. Þær á að kynna skipverjum reglulega og vera þáttur í öryggisæfingum.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að framfylgja

reglum um áhættumat á skipum og hafa skráðar verklagsreglur þar sem því verður við komið.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gerð verði sérstök könnun á hversu algengt sé að reglum um áhættumat í skipum sé ekki framfylgt.

Nr. 166 / 07 Álsey VE 2

4. Skipverji fær á sig nótt



Álsey © Hörður Óskarsson

Skipaskr.nr. 2772
 Smíðaður: Noregi 1987, stál
 Stærð: 2181 bt.
 Mesta lengd: 65,65 m
 Skráð lengd: 60,24 m
 Breidd: 12,6 m
 Dýpt: 10,66 m
 Vél: Bergen Diesel 2950 kW, 1986
 Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 6. desember 2007 var Álsey VE 2 við bryggju í Grundarfirði. Veður: Hægviðri

Skipverjar voru að losa flækju sem komið hafði á síldarnótina og notuðu við það skipskrana til að hífa netavöndul upp. Við þetta slitnaði tógstroffa með þeim afleiðingum að nótin féll niður á höfuð eins þeirra.

Sjúkraflutningamenn og lækni voru kallaðir til og var slasaði settur í hálskraga og fluttur á heilsugæsluna til rannsóknar en síðan á sjúkrahús í Reykjavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í köstun vildi það koma fyrir að mikið af riðlinum kastaðist yfir korkateinninn og

myndaðist þá stundum vöndull um teininn. Skipstjórinn sagði að þetta vandamál væri þekkt og í flestum tilfellum rakið til nótakassans. Gerðar voru breytingar á honum og standa vonir til að vandamálið hafi verið leyst;

- að við hífinguna var notuð 10 mm ný nælonstroffa sem sett var með kappmellu á vöndul af netariðli en skipverjar toguðu í netið til að komast að flækjunni. Teinninn var hífður upp og niður með rykkjum og var kominn í 5 til 6 metra hæð þegar stroffan slitnaði. Höfðu allir skipverjar nema slasaði náð að forða sér undan.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var ófullnægjandi búnaður og óvarkárni slasaða að standa undir nóttinni.

SLYS Á TOGVEIÐISKIPUM

Nr. 002 / 07 Vigri RE 71

1. Skipverji slasast á hendi



Vigri © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2184
Smíðaður: Flekkefjord Noregi
1992, stál
Stærð: 1217.4 brl. 2157.0 bt.
Mesta lengd: 66.96 m
Skráð lengd: 59.4 m
Breidd: 13.0 m
Dýpt: 8.53 m
Vél: Wärtsilä 1992, 3000 kW
Fjöldi skipverja: 27

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni og Pálma K. Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

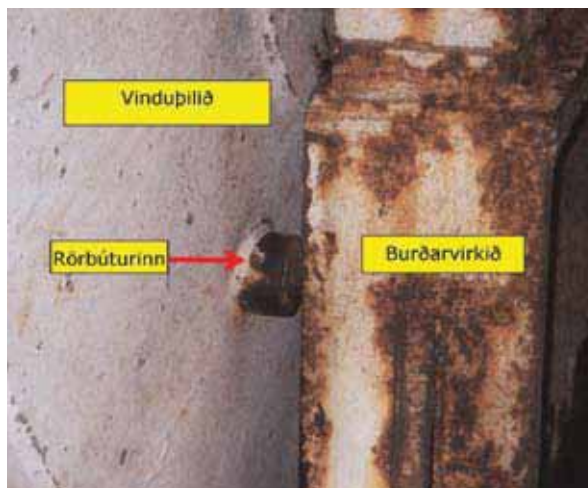
Þann 13. desember 2006 var Vigri RE 71 á togveiðum á Vestfjarðarmiðum. Veður: NA 10 m/s

Skipverji hafði lokið við að lása grandaralengingu á stjórnborðsvindu og var hún komin á snúning. Þegar hann stóð upp frá vindunni féll hann við. Til stuðnings í fallinu lagði hann vinstri hendi á burðarvirki vindunnar þannig að fingur lögðust inn fyrir það með þeim afleiðingum að þeir klemmdust á milli útstandandi rörs á þili trommlunnar og burðarvirkisins.

Siglt var með slasaða til Flateyrar en hann hafði misst framan af baugfingri.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn hrasaði um keðjuhrúgu sem var fyrir aftan hann við vinduna;
- á útþiljum trommlunnar voru útstandandi rörbútar (sjá mynd) sem fóru mjög nálægt burðarvirkinu þegar vinnan var á snúningi. Þessi búnaður var á fleiri vindum;
- að skipverjar sáu ekki tilgang með þessum



Myndin sýnir hvað rörbúturinn fer nálægt burðarvirkinu

rörbútum og voru þeir því allir fjarlægðir eftir atvikið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til frágangs á búnaði sem ógnaði öryggi skipverja.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hefur áður fjallað um slys af þessum toga og minnir því skipstjórnarmenn á skyldur þeirra að framkvæma áhættugreiningu á öllum vinnu-svæðum um borð.

NR. 008 / 07 Sólbakur RE 207

2. Skipverji fer útbyrðis þegar tóg slitnar



Sólbakur © Þorgeir Baldursson

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: Lögregluskýrsla. Dagbók skipsins. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. janúar 2007 var Sólbakur RE 207 á tvílembingstrollveiðum með Árbak RE 205 í Berufjarðarál. Veður: SV 10-15 m/s.

Verið var að taka trollið og stóð skipverji aftarlega við skutrennulunngu stjórnborðsmegin. Hann hafði losað dauðalegginn og beið eftir því að komið væri með leiðarann inn á grandaravinduna til að tengja þá saman. Skyndilega kvað við hvellur, „sökkukeðjan“ (lóð keðjunnar) féll, togvírinn þeyttist inn að miðju, slóst í bak skipverjans og fleygði honum niður í skutrennuna. Hann lenti fyrst á höfðinu og svo á bakinu áður en hann fór í sjóinn.

Skipverjinn sökk en gat synt upp á yfirborðið og náði taki á sökkukeðjunni sem lá aftur af miðju skipinu. Vélstjóri sem var að fylgjast með vinnu á þilfarinu sá atvikið og kastaði björgunarhring til skipverjans en slepti fangalínunni þar sem hann óttaðist að hún yrði of stutt. Skipverjinn komst í björgunarhringinn og slepti takinu á keðjunni þar sem hann taldi sig verða í minni hættu ef hann fjarlægðist skipið. Skipverjar náðu í öðru skoti að skjóta línu til skipverjans í sjónum og var hann dreginn að skipinu og hífdur um borð.

Í samráði við lækni var ákveðið að sigla með slasaða strax í land þar sem honum var komið á sjúkrahús. Við skoðun kom í ljós að svokallaðir þvertindar á mjóhrygg skipverjans höfðu brotnað auk þess sem miklar bólgur og mar voru á vinstri síðu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipin voru á tvílembingstrollveiðum og drógu sitt hvorn togvírinn. Togvírinn hangir í gálганum yfir miðri skutrennunni og rúmunum einum metra framan við skutgaflinn. Þegar híft er þá er annar grandarinn færður yfir í það skipið sem tekur trollið um borð. Sólbakur RE átti að taka trollið í þetta skipti;
- að sökkukeðjan er 4 til 5 metra löng stökkakeðja og um 2 tonn að þyngd. Hún er notuð til að þyngja togvírinn og er hún á milli

togvírs og grandara. Þegar sakkann var komin upp í miðjublökkina er hún lásuð í leiðarann og hífd yfir í stjórnborðstogblökkina og er þá togvírnum slakað á meðan verið er að tengja dauðalegginn í grandaraleiðarann;

- að stjórnborðs togblökkinn hangir í gálганum yfir miðjum ganginum rétt framan við skutgaflinn. Skipverjinn stóð við blökkina innan við togvírinn sem leitaði inn að miðju þegar tók í hann;
- að leiðarinn sem hífði keðjuna upp í stjórnborðs blökkina og hélt í togvírinn ásamt trollinu var 28 mm Dynex tóg. Það var með splæst auga og að sögn skipstjóra raknaði splæsið. Fram kom hjá honum að sennileg skýring á því var að það var ekki rétt splæst og það hafi verið að rakna upp á einhverjum tíma án þess að tekið væri eftir því;
- að sögn skipstjóra höfðu menn ekki gert sér grein fyrir þessari hættu. Eftir slysið var sett öryggiskeðja til að koma í veg fyrir að þetta gerðist aftur ef eitthvað gæfi sig. Einnig var óskað eftir að miðjublökkinn yrði færð en því var ekki lokið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að tóg í leiðaranum gaf sig í splæsi og togvír slóst til.

Nefndin átelur þau vinnubrögð að þýðingarmikill búnaður við hífingar sé ekki skoðaður reglulega með tilliti til öryggi skipverja.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin hvetur skipstjórnendur til að áhættugreina svæði á þilförum við hverskonar hífingar þannig að menn standi ekki í skotlínu ef eitthvað fer úrskeiðis.

Nr. 013 / 07 Sturlaugur H Böðvarsson
AK 10

3. Skipverji slasast á hendi



Sturlaugur H. Böðvarsson © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1585
Smíðaður: Akranesi 1981, stál
Stærð: 431,2 brl. 712 bt.
Mesta lengd: 50,85 m
Skráð lengd: 44,16 m
Breidd: 9 m
Dýpt: 6,4 m
Vél: Stork Werkspoor 1590 kW,
1986
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. febrúar 2007 var Sturlaugur H Böðvarsson AK 10 á togveiðum vestur af Vestfjörðum. Veður: Hægviðri

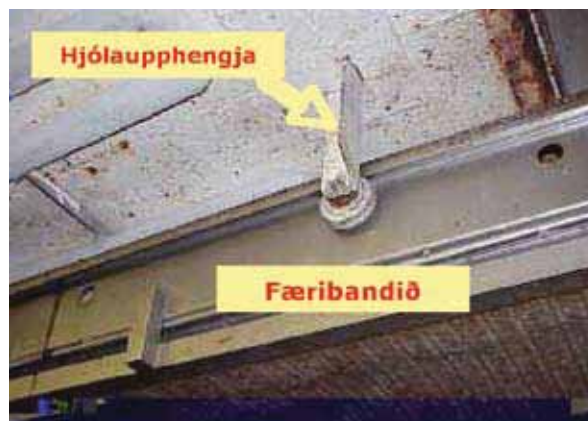
Skipverjar voru að ganga frá afla í lestinni og voru komnir ofarlega við það í rýminu. Skipverji sem var nýkominn niður í lestina stóð upp á kara-brún og studdi sig við með því að halda um fyrstu hjólaupphengju fyrir framan lúgukarm á færíbandi. Skipverjinn sem stjórnaði færíbandinu tók ekki eftir þessu og ætlaði að færa það til í lestinni og setti það af stað. Við það fór bandið upp á hjólið sem skipverjinn hélt um með þeim afleiðingum að hann klemmdist illa á vinstri hendi. Þegar stjórnandi bandsins varð var við þetta keyrði hann það til baka og hendin losnaði.

Óskað var eftir að þyrlla LHG yrði send til skipsins og sækti slasaða og flytti hann á slysadeild í Reykjavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að ísa aflann í lestina framan við lúgukarminn og lá færíbandið þversum undir mitt lestarlúguopið;

- að eini aðgangur að lestinni var niður um stiga í lúgukarmi sem náði aðeins um eitt þrep niður fyrir neðri hluta karmsins. Þaðan var u.þ.b. 1,5 meter niður á fiskikörin og þurfti skipverjinn að láta sig síga þessa hæð til að ná fótfestu á brún þeirra;
- að slasaði ætlaði að fíkra sig fram í lestina en kvaðst hafa runnið til vegna hálfu og gripið sér til stuðnings í færíbandið. Stjórnandi færíbandsins snéri baki í skipverjann og setti það af stað í sömu mund;
- að hendi slasaða lenti á milli í fyrstu hjólaupphengju og færíbandsins (sjá mynd) fyrir framan lúgukarm. Hjólaupphengjurnar eru með jöfnu millibili eftir lestarloftinu. Skipverjinn taldi sjálfur að hendin hafi farið inn í tannhjól færslumótors en við athugun á því er það ekki talið mögulegt þar sem það er vel lokað;



- að hjólaupphengjurnar eru vinklar um 200 mm langir sem soðnir eru neðan í loftið og á endum þeirra eru brautarhjólín. Bilið á milli upphengjunnar og kjammans er 10 mm en 20 mm á milli upphengjunnar og færslukeðjunnar;
- að færíbandið liggur langskips í lofti fyrir miðju í lestinni. Um 150 mm neðan við loftið hangir það á kjömmum sem eru skúffujárn og eru jafnframt færslubraut fyrir það í lestinni. Upp í skúffuna falla brautarhjólín, óvarin;
- að ofan við kjammanna er tvöföld færslukeðja sem fest er á sitt hvorn enda bandsins. Keðjan liggur yfir lokað tannhjól á gírmotor sem dregur bandið eftir loftinu og er festur neðan í loftið;

- að ekki voru neinar þar til gerðar handfestur þar sem skipverjinn var á ferðinni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins eru að mati nefndarinnar tveir samverkandi þættir. Færibandið var sett af stað án þess að tryggt væri að það væri óhætt og ófullnægjandi aðstæður skipverjans sem um leið var að verja sig falli.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að leita allra leiða til að tryggja öryggi skipverja við erfiðar vinnuáðstæður.

NR. 016 / 07 Sólbakur RE 207

4. Skipverji slasast á hendi



Sólbakur © Þorgeir Baldurson

Skipaskr.nr. 2262
Smiðaður: 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: Lögregluskýrsla. Gögn RNS. Dagbók skipsins.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. janúar 2007 var Sólbakur RE 207 á togveiðum Austfjarðarmiðum. Veður: S 15 m/s.

Skipverji var að vinna við að setja fisk í slægingarvél þegar fiskur festist í útrás og stíflaði hana. Hann ætlaði að losa fiskinn en við það náði einn söðull bandsins í vísifingur vinstri handar hans með þeim afleiðingum að hann skarst illa og fingurinn brotnaði. Siglt var með slasaða til Eskifjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um borð voru tvær slægingarvélur af gerðinni KM Mark 5 Fish Gutting Machines. Mjög algengt var að fiskur festist í útrás annarrar þeirra og kvaðst slasaði hafa stöðugt verið að losa úr henni í ferðinni. Hann kvaðst alltaf hafa gert það með vélina í gangi og taldi annað ekki hægt. Fram kom hjá öðrum að þeir hefðu átt við þetta með vélina í gangi nema ef fiskur var mjög fastur, þá hefðu þeir stöðvað hana;



- að öryggishlíf átti að vera yfir útrásinni til að verja að einhver fari með hendi í hana en hún hafði verið tekin og bundin upp. Ekki voru sérstakar aðvörunarmerkingar við útrásina enda átti öryggishlífina að vera yfir henni. Í leiðbeiningarreglum frá framleiðanda er sérstaklega varað við að farið sé með hendi í útrásina meðan vélin er í gangi;
- að útrásinni hafði verið breytt frá upprunalegu fyrirkomulagi og settir rimlar (pílárar) í útrásina til að skilja slógið betur frá eftir slægingu. Fram kom að eftir þessar breytingar vildi fiskur festast á sporðinum eða á föstu slógi í spelunum. Eftir atvikið var þessu fyrirkomulagi breytt.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er óvarkárin skipverjans að setja hendi í vél sem er í gangi.

Nefndin átelur að mikilvægur öryggisbúnaður skuli vera gerður óvirkur.

Nr. 028 / 07 Oddgeir EA 600

5. Skipverji slasast á hendi



Oddgeir © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1039
Smiðaður: Bozenburg
Þýskalandi 1967, Stál
Stærð: 246,5 brl. 365,7 bt.
Mesta lengd: 37,82 m
Skráð lengd: 34,72 m
Breidd: 7,2 m
Dýpt: 6,05
Vél: Caterpillar 738 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 8

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Pálma K Jónssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. mars 2007 var Oddgeir EA 600 á togveiðum NV af Reykjanestá. Veður: S 12 m/s.

Skipverjar voru að láta trollið fara og var það farið að taka í hlerana. Skipverji sem var að vinna við stjórnborðshlerann var að bera dauðalegginn fyrir stoð þegar hlerinn féll að lunningunni og varð hönd skipverjans á milli. Siglt var með slasaða til Grindavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að styrktarstoðir eru báðum megin við skutrennuna frá lunningu og upp í bita sem er á milli toggálgana. Til að lása saman eða í sundur dauðaleggnum og vargakjafinum þarf að bera dauðalegginn aftur fyrir þessar stoðir. Engin búnaður er til að bera dauðalegginn fyrir stoðirnar né til að ná upp keðjunni í vargakjafinum;
- að í þetta skipti var verið að nota eldri hlera sem lítið höfðu verið notaðir á þessu skipi. Þeir eru íhvolfir með þremur styrktarbitum og þegar hlerinn hangir í gálga fellur miðjubitinn að lunningunni. Hlerarnir sem höfðu verið notaðir á skipinu voru svipaðir en án styrktar-

bita. Slasaði taldi ekki sömu hættu stafa af þeim;

- að slasaði sagði að þeir hafi breytt skvernum og í þetta skipti hafi hlerarnir komið öðruvísi upp. Það hafi þurft að fara nokkuð langt niður á milli lunningar og hlera til að ná í keðjuna á vargakjafinum. Þessu hefur nú verið breytt þannig að ekki þurfi að fara eins langt núna.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til ófullnægjandi vinnu- aðstæðna.

Nr. 038 / 07 Þuríður Halldórsdóttir GK 94

6. Skipverji fellur á milli skips og bryggju



Þuríður Halldórsdóttir © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1645
Smiðaður: Akranes 1983, Stál
Stærð: 237,7 brl. 478 bt.
Mesta lengd: 38,99 m
Skráð lengd: 36,1 m
Breidd: 8,1 m
Dýpt: 6,25 m
Vél: Bergen Diesel 729 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. mars 2007 var Þuríður Halldórsdóttir GK 94 við bryggju í Njarðvík. Veður: 18-23 m/s.

Skipverji var að koma um borð um nóttina en þegar hann var kominn út á landganginn snérist hann og féll skipverjinn niður á milli skips og bryggju. Hann gat bjargað sér upp á bryggjuna með aðstoð leigubílfreiðastjóra sem ekið hafði honum til skips.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að landgangurinn var um 6 metra langur úr áli með leiðurum með einni línu hvoru megin. Að sögn vitnis hékk landgangurinn einungis á öðrum kjammanum á skipinu og aðeins bundinn þeim megin upp í rekkverk. Að sögn yfirstýrimanns hafði landgangurinn verið bundinn báðum megin í rekkverkið við komuna í höfn morguninn áður. Hann hafði ekki verið bundinn að öðru leyti;
- að öryggisnet fyrir landganginn var til um borð en var ekki notað. Að sögn skipstjóra var það einungis notað ef skipið var í erlendra höfn því þar væri gengið eftir því;
- að skipið lá um meter frá bryggjunni og fallið var um það bil fjórir til fimm metrar;
- að ekki var vakt við skipið;
- að skipverjinn var undir áhrifum áfengis.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er slæmur frágangur á landgang.

Nefndin átelur skipstjóra fyrir að láta ekki setja upp landgangsnet sem til var um borð í skipinu.

Nr. 089 / 07 Snorri Sturluson VE 28

7. Skipverji slasast á hendi

Snorri Sturluson © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1328
Smiðaður: Pasajes Spáni,
1973 Stál
Stærð: 1095,9 brl. 1464 bt.
Mesta lengd: 74,62 m
Skráð lengd: 65,86 m
Breidd: 11,6 m
Dýpt: 7,5 m
Vél: Wärtsilä 2460 kW 1995
Fjöldi skipverja: 27

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. júní 2007 var Snorri Sturluson VE 28 á togveiðum um 10 sml. vestur af Reykjanesi. Veður: Logn

Verið var að taka niður afla en stífla myndaðist á færibandi í móttökunni. Skipverji fór upp á færibandið til að greiða fyrir og hélt sér í lúgu-karminn. Hann varð ekki var við að hann ræki öxlina í stjórnrofa lúgunnar fyrr en hún lokaðist á hönd hans.

Skipstjóri óskaði eftir aðstoð við að koma slasaða undur læknishendur og var björgunarskipið Oddur V. Gíslason sent til móts við skipið sem jafnframt sigldi á fullri ferð til lands.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að inn í fiskmóttökuna eru þrjár lúgur sem fisknum er hleypt í gegnum niður á færir-böndin. Lokun og opnun þeirra er stjórnað með rofa við hlið karmsins en handfangið er stöng og gormur á að sjá til þess að stöngin komi alltaf til baka þegar henni er sleppt og lokun eða opnun stöðvast þá strax;
- að bilun var í gormum á tveimur stjórnstöngunum með þeim hætti að stangirnar komu ekki til baka eftir að ýtt hafði verið á þær. Var önnur við lúguna sem slasaði stóð við. Þegar slasaði rak sig í stöngina lokaðist lúgan viðstöðulaust þó hann hafi farið frá stönginni aftur;
- að skipverjinn var í sinni fyrstu veiðiferð á skipinu;
- að eftir slysið var gert við bilunina.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var bilun í stjórnloka.

Nefndin brýnir fyrir skipverjum að strax og þeir verða varir við bilun í tækjum að láta vita af þeim og krefjast lagfæringa.

Nr. 104 / 07 Þerney RE 101

8. Skipverji slasast á fæti



Snorri Sturluson © Hilmar Snorrason

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: Dagbók skipsins. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. júlí 2007 var Þerney RE 101 á togveiðum á Halamiðum. Veður: NA 8 m/s

Um kl. 03:30 höfðu skipverjar lokið við að láta trollið fara, sjálfvirk slökum á vírum tengd og byrjað að ganga frá á þilfari. Tveir þeirra ætluðu að sjóbúa gilsa með því að festa þá aftur á skipinu og spilmadur ætlaði að gefa slaka til þess. Þegar hann byrjaði að slaka festist gilsinn á stjórnborðstromlu þannig að hann hífdist inn með þeim afleiðingum að það rykkti í skipverjann sem var lagður af stað með hann og hélt í krókinn. Áður en hann náði að sleppa króknum kipptist hann upp, féll síðan niður á þilfarið og brotnaði um hægri ökkla.

Skipstjórinn vildi fá þylu til að sækja slasaða en vakthafandi læknir hjá LHG taldi ekki þörf á því. Siglt var með slasaða til Ísafjarðar og var skipið komið þangað kl. 09:30. Hann var sendur áfram með síðdegisflugi til Reykjavíkur og fór í aðgerð um kvöldið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gilsinn var úr Dynex tógi og hafði grafist

niður í vafninga á tromlunni án þess að spilmadur tæki strax eftir því. Fram kom að tromlan hefði ekki verið í góðri sjónlínu við stjórnstækin;

- að slasaði kvaðst hafa sleppt strax og kippt í gilsinn en hann farið aðeins á loft, snúningur komið á líkamann og hann ekki náð stjórn á lendingunni;
- að slasaði hafði verið áður á skipinu en var í fyrsta túr á því eftir að hafa verið á öðrum skipum. Hann var búinn að vera til sjós frá 2001.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 122 / 07 Klakkur SH 510

9. Skipverji slasast á hendi



Klakkur © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 1472
Smíðaður: Gdynia Póllandi,
1977
Stærð: 488,0 brl. 744,7 bt.
Mesta lengd: 51,83 m
Skráð lengd: 44,71 m
Breidd: 10,76 m
Dýpt: 6,96 m
Vél: B&W Alpha 1620 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. 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 8. september 2007 var Klakkur SH 510 á togveiðum á Vestfjarðarmiðum. Veður: SV gola.

Skipverji var við vinnu í vélarúmi er hann hrasaði í þröngum gangi og rak höfuðið í hlíf yfir víftuspaða. Til að ná jafnvægi slæmdi hann hægri hendi upp yfir höfuð sér og rakst hún í víftuspaðann með þeim afleiðingum að hann skarst í lófa.

Siglt var með slasaða til hafnar á Ísafirði þar

sem gert var að sárum hans og fór hann út með skipinu aftur seinna um kvöldið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að viftan var til að halda uppi hringrás loftræstingar í vélarúminu og staðsett í lofti þess yfir þröngum gangvegi. Spaðarnir voru varðir með rist til háls, en hinn helmingurinn var ekki varinn;
- að viftan var færð úr gangveginum eftir slysið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að spaðarnir voru óvarðir að hluta og viftan var staðsett nálægt gangvegi.

Nr. 145 / 07 Stígandi VE 77

10. Skipverji fellur á milli skips og bryggju



Stígandi © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1664
Smíðaður: Tczew Póllandi 1988, stál
Stærð: 113,7 brl. 237,2 bt.
Mesta lengd: 28,9 m
Skráð lengd: 26,53 m
Breidd: 7 m
Dýpt: 5,7 m
Vél: Caterpillar 559 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 1. febrúar 2008 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K. Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. október 2007 var Stígandi VE 77 við bryggju á Reyðarfirði.

Tveir skipverjar voru á leið um borð og fór annar þeirra upp í stiga sem er innfelldur í síðu skipsins. Þegar skipverjinn var kominn í stigann missti hann handfestu, féll niður á bryggjuna og þaðan á milli skips og bryggju í sjóinn. Hinn skipverjinn náði til hans og hélt í hendi hans en náði ekki að hífa hann upp úr sjónum. Hann kallaði á hjálp sem barst fljótlega og var manninum bjargað upp á bryggjuna.

Þegar skipverjinn var kominn upp úr sjónum vildi það til að félagi hans leið út af meðvitundarlaus. Skipstjóri af öðrum skipi kom að og með endurlífgunaðgerð hans komst maðurinn til meðvitundar aftur. Báðir skipverjarnir voru fluttir á sjúkrahús til skoðunar og reyndist sá sem féll í sjóinn nokkuð marinn á mjöðm.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stigin var vel innfelldur í síðuna, hreinn og báturinn var nálægt bryggjunni. Ekki fékkst skýring á því hvernig skipverjinn missti handfestuna;
- að skipverjar höfðu nýlengið endurlífgunarnám-skeiði hjá Slysavarnaskóla sjómanna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á FLUTNINGASKIPUM

Nr. 025 / 07 Goðafoss

1. Skipverji slasast á hendi



Goðafoss © Hilmar Snorrason

IMO nr. 9086796
Smiðaður: Danmörku 1995, stál
Stærð: 14.664 BT
Mesta lengd: 165,60 m
Breidd: 28,60 m
Dýpt: 8,95 m
Vél: MAN B&W 7S60MC 1995,
14800kW
Fjöldi skipverja: 13

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

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. febrúar 2007 var Goðafoss við bryggju í Klaksvík í Færeyjum. Veður: NV 6 m/s og él.

Skipverjar ætluðu að hífa með skipskrana gámaskófleti í land með gámagriplu en þar sem flaugarnar sem stýra eiga griplunni nýttust ekki sem skyldi ætluðu tveir skipverja að stýra henni. Griplunni var slakað niður án vitneskju þeirra og varð vinstri hönd annars á milli búnaðar sem var í kassanum og griplunnar svo fingur klemmdust illa.

Slasaða var þegar komið á sjúkrahús til aðhlýnn-ingar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gámaskófletið er 20 feta með hálfum endagöflum en engum hliðum. Það getur verið mjög erfitt að koma griplunum í festingar því stýrflaugar hennar hafa engan stuðning í hliðum. Þegar gámar standa til hliðar getur

- kranamaður lagt gripluna utan í til stýringar;
- að gámaskófletið stóð í annarri röð á bakborða og enginn stuðningur var til hliðanna. Það stóð ofan á öðru gámaskófleti sem slasaði stóð uppi á og sagðist hann hafa haldið sér í kassa á fletinu sem átti að hífa;
- að slasaði sagði að það geti tekið langan tíma fyrir kranamanninn að koma griplunni í festingu við þessar aðstæður;
- að kranamaður sagðist hafa verið búinn að reyna að koma griplunni í festingarnar með því að hífa og slaka. Skipverjarnir fóru því upp í neðra fleti við sitt hvort hornið og reyndu að stýra henni. Kranamaður taldi að slasaði hefði haldið sér í fletið en sá það ekki. Hann slakaði griplunni niður án fyrirmæla enda gátu skipverjarnir ekki gefið merki þar sem þeir notuðu báðar hendur við að halda sér og stýra griplunni;
- að sambærileg vandamál væru á öðrum skipum útgerðarinnar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til ófullnægjandi vinnu-aðstöðu og fyrirkomulags við gámaskófleti skipsins.

Nefndin bendir á að útgerð skipsins hefði átt að hafa frumkvæði að því að tryggja öryggi skipverja sinna og svo virðist sem öryggisstjórnunar-kerfi hennar virki ekki sem skyldi.

Nr. 109 / 07 Helgafell

2. Skipverji slasast við fall



Helgafell © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 9306017
Smiðaður: Hamborg 2005, stál
Stærð: 8830 GT 11143 DWT
Mesta lengd: 137,53 m
Breidd: 21,55 m
Dýpt: 8,50 m
Vél: MAN 7 L 48/60 B, 8400
KW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 14. ágúst 2007 var Helgafell að koma til Reykjavíkur. Veður: Hægviðri

Skipverji var að losa sjóbúnað af gámum á lúgu þegar hann féll aftur fyrir sig um 1,5 metra niður á þilfarið og lenti á hnakkanum. Hann missti meðvitund um tíma og var fluttur á slysadeild eftir að skipið kom að bryggju. Hann fékk að fara heim að lokinni skoðun en var með sár og önnur óþægindi vegna fallsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var með öryggishjálmi við vinnu sína en hafði ekki fest hann undir höku þannig að hjálmurinn féll af honum við fallið;
- að skipverjinn kvaðst hafa stigið eitt skref aftur á bak og flækst í einhverju sem hann vissi ekki hvað það var.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 125 / 07 Brúarfoss

3. Skipverji fær eiturefni í augu



Brúarfoss © Hilmar Snorrason

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.

Úrdráttur úr leiðarbók. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 31. mars 2007 var Brúarfoss á siglingu frá Richmond VA til Halifax. Veður: A 5 m/s.

Yfirvélstjóri og vélavörður voru að setja sóthreinsiduft inn á afgasketil en skotloftið lak út með tengingu. Skiptu þeir þá um þéttihring og skutu aftur lofti á duftgeyminn en lok á búnaðinum sprakk þá út og duftið gusaðist yfir vélavörðinn.

Duftið fór í augu slasaða, voru þau skoluð vandlega, sett í þau augnsmyrsl og deyfdropar. Slasaði var óvinnufær um tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við athugun á sóthreinsibúnaðinum kom í ljós að rör frá duftgeyminum inn á ketilinn hafði stíflast af gömlu dufti líklega vegna þess að raki hafði komist í geyminn og leiðsluna.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 143 / 07 Selfoss

4. Skipverji slasast við fall



Selfoss © Hilmar Snorrason

IMO.nr. 8914556
Smíðaður: Frederikshavn,
Danmörku 1991, stál
Stærð: 7.676 BT 8.609 DW
Mesta lengd: 127 m
Breidd: 20,5 m
Dýpt: 7,5 m
Vél: MaK 5.400 kW, 1991
Fjöldi skipverja: 11

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

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, 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 29. ágúst 2007 var Selfoss við bryggju í Reykjavík. Veður: Hægviðri.

Skipverji var að sjóbúa á þilfari er hann steig inn á loftrásarrist fyrir lestarblásara sem sporðreistist með þeim afleiðingum að skipverjinn fór með annan fótinn niður í loftræstistokk. Við þetta hrufaðist skipverjinn á vinstra hné en var álitinn vinnufær. Daginn eftir þegar skipið var komið til Vestmannaeyja fór skipverjinn til læknis sem úrskurðaði hann óvinnufæran um tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lamir loftrásarristarinnar gáfu sig vegna ryðs;
- að sögn skipverjans voru þessar ristar mikið notaðar til að stíga á við störf á þilfari auk þess sem þær væru undir nokkru álagi vegna sjóbúnaðstækja sem sett væru á þær.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til viðhaldsskorts á loft-ristum en nefndin bendir á að ekki sé gert ráð fyrir að loftrásaristar séu notaðar með þessum hætti.

Nr. 155 / 07 Írafoss

5. Efnaslys



IMO nr: 8919233
Skráð: St. Johns
GRT: 1574 DWT: 1890
Fjöldi skipverja: 6

Írafoss © Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Mór Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. nóvember 2007 var Írafoss við bryggju í Reykjavík.

Verið var að hreinsa lestina með skordýraeiturgasi en vegna vindstöðu barst efnið í vélarúm

og vistarverur skipverja með þeim afleiðingum að viðvörunarbúnaður fór í gang. Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins var kallað til og var öll áhöfnin flutt á slysadeild til skoðunar en enginn reyndist hafa orðið fyrir alvarlegri eitrun.

NEFNDARÁLIT:

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

SLYS Á ÖÐRUM SKIPUM

Nr. 065 / 07 Laugarnes

1. Skipverji slasast á hendi



Laugarnes © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2305
Smiðaður: Danmörku 1978, stál
Stærð: 314,9 brl. 372 bt.
Mesta lengd: 44,85 m
Skráð lengd: 41,28 m
Breidd: 8,7 m
Dýpt: 3,4 m
Vél: Alpha 405 kW, 1978
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. maí 2007 var Laugarnes að leggja að bryggju í Reykjavíkurböfn. Veður: Logn og bjartviðri.

Búið var að binda skipið að framan og fór skipverji í land til að taka á móti landfestum að aftan og setja á polla. Þar sem hann hljóp eftir bryggjunni, rak hann annan fótinn í lítinn keng sem stóð upp úr bryggjudekkinu og féll við það á bryggjuna. Við fallið bar hann fyrir sig hendur með þeim afleiðingum að það sprakk fyrir þvert yfir vinstri lófann.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kengurinn var soðinn í stálplötu og stóð um 5-6 sm upp úr bryggjudekkinu. Skipverjinn hafði ekki veitt honum eftirtekt.
- að kengurinn var sundursagaður keðjulás raf-soðinn á járnplötu;
- að kengurinn var ekki sérstaklega auðkenndur;
- að slasaði sagði að það væri venja að skipverjar bindi skipið án aðstoðar bryggjuvarða.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en beinir því til hafnaryfirvalda að auðkenna búnað sem þennan.

Nr. 087 / 07 Ölver, dráttarbátur

2. Skipverji fellur í stiga



Ölver © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2219
Smiðaður: Hollandi 1972, Stál
Stærð: 23,8 brl. 25,0 bt.
Mesta lengd: 15,92 m
Skráð lengd: 13,75 m
Breidd: 4,25 m
Dýpt: 2,2 m
Vél: Caterpillar 300, 1989
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. júní 2007 lá Ölver við Óseyrarbryggju í Þorlákshöfn. Veður:

Skipverji var að fara í land upp bryggjustiga, þegar hann féll aftur fyrir sig í stiganum. Lenti hann á fótum niðri á þilfari en handrið (rekkverk) á bátinum fór undir vinstri hendi hans. Hann komst sjálfur til læknis og kom í ljós að hann hafði m.a. rifbeinsbrotnað.

Við rannsókn kom fram:

- að slasaði var að fara í land með 15-20 kg mótör í annarri hendinni og notaði hina í stiganum. Þegar hann ætlaði að ná í efstu rimina í stiganum náði hann ekki taki og féll niður í bátinn eða u.þ.b. tvo metra;
- að eftir atvikið setti hann spotta um mótörinn og hífði hann upp á bryggjuna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera óvarkárni slas-
aða.

Nefndin beinir því til sjómanna að varast að taka
óþarfa áhættu við burð á hlutum þegar verið er
að fara um stiga.

ÖNNUR TILVIK

Nr. 032 / 07 Kársnes

1. Farmtjón



IMO 9143805
Smiðaður: 1997
Stærð: 3850 BT
Breidd:
Dýpt:
Fjöldi skipverja: 11

Kársnes © Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 14. mars 2007 var Kársnes á siglingu til hafnar í Kópavogi. Veður: SSV 15-20 m/s.

Kársnes fór frá Esbjerg þann 3. mars áleiðis til Íslands og var í slæmu veðri frá 6. mars. Þegar Kársnes var við Garðskaga á stað, 64°05.25N og 022°45.9V (sjá kort) fékk það mikla öldu á afturhornið og tók við það 40°-45° veltu. Við það losnuðu 259 tonn af bryggjustáli af gáma-fletum sem voru á þilfari og tók með sér fimm 40'gáma útbyrðis.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt upplýsingum frá útgerðaraðila skipsins er sennileg skýring á að sjóbúningur á bryggjustálinu gaf sig að skipið var búið að vera í miklum veltingi og búnaðurinn hafi verið farinn að losna;
- að samkvæmt ferilskráningu úr AIS kerfi var skipið um 1,5 sjómílu frá Garðskaga og nálægt grunnkanti eða 20 metra dýpiskanti þegar bryggjustálið losnaði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en telur að sigla hefði átt skipinu utar við þessar aðstæður.

Nr. 047 / 07 Norröna

2. Slitnar frá bryggju vegna veðurs



IMO: 9227390
Smiðaður: Þýskaland 2002, stál
Stærð: 35.966 bt.
Mesta lengd: 164 m
Breidd: 30 m

Áhöfn: 78
Farþegar: 250

Norröna © Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. apríl 2007 var Norröna við bryggju á Seyðisfirði. Veður: VSV 15-30 m/s

Hafnaryfirvöld voru í sambandi við skipverja þar sem komin var talsverð hreyfing á skipið vegna veðurs og var ákveðið að aftengja landgöngu-brú (terminal) fyrir farþega. Á sama tíma fór skipslandgangurinn frá bryggjunni og hékk á síðu skipsins.

Ætluðu skipverjar að bæta við landfestum en þá byrjuðu þær sem fyrir voru að slitna. Þeim

landfestartógum sem slitnuðu ekki var þá sleppt lausum og rak skipið frá bryggjunni og hafði rekið um 2-300 metra frá henni þegar vélar skipsins voru gangsettar. Full stjórn náðist á skipið og var haldið sjó í firðinum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var bundið með 7 landfestartógum að aftan og 6 að framan. Að aftan slitnuðu 4 landfestartóg og 3 landfestartóg að framan;
- að samkvæmt upplýsingum frá hafnaryfirvöldum tók 3-5 mínútur að ræsa aðalvél eftir að skipið var laust.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 068 / 07 Árabátur með hjálparmótor

3. Hvolfir á Apavatni, mannbjörg



Bátur af Terhi gerð

Skipaskr.nr. óskráður
Smiðaður: Finnlandi Terhi, Plast

Mesta lengd: 3,10 m

Breidd: 1,47 m

Vél: Suzuki utanborðsmótor 2 kW
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. maí 2007 var skemmtibát af Terhi gerð með hjálparvél siglt á Apavatni. Veður: NA 3 - 4 m/s.

Bátsverjar voru á siglingu til lands þegar bátnum hvolfdi og allir fóru í vatnið. Einn þeirra komst upp á kjöl hans og veifaði til lands. Sjónarvottar í landi settu bát á flot og náðu að bjarga báts-

verjum til lands köldum og hröktum. Senda þurfti tvo þeirra á sjúkrahús til aðhlynningar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátsverjar voru ekki í björgunarvestum. Björgunarvesti voru til í landi fyrir bátinn en þau voru ekki með í ferðinni;
- að sögn bátsverja voru þeir komnir nokkuð langt frá landi og eitthvað vatn komið bátinn. Stór alda hefði síðan fyllt bátinn að framan og honum hvolft;
- að samkvæmt upplýsingum frá framleiðanda er ráðlögð hámarkshleðsla, 3 menn;
- að fram kom hjá eftirlitsmanni á svæðinu að víða kringum vatnið væru svipaðir plastbátar og margir bátsverjar gerðu sér ekki grein fyrir hvað vatnið gæti verið varhugavert um leið og golaði. Erfitt væri að róa á móti vindi í plastjullu og ekki óalgengt að hann sækti fólk sem gefist hefði upp við það.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök þess að bátnum hvolfdi vera þá að hann var ofhlaðinn og vindur of mikill fyrir bát af þessari stærð.

Nefndin átelur að sjálfsagður öryggisbúnaður eins og björgunarvesti hafi ekki verið notuð né til staðar í bátnum á siglingu hans.

Nr. 077 / 07 Andvari skemmtibátur

4. Sekkur í höfn



Andvari © Mbl.

Skipaskr.nr. óskráður
Smiðaður: Grikklandi 2001, plast
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd: 5,7 m
Skráð lengd:
Breidd: 2,1 m
Dýpt:
Vél: Zusuky utanborðsmótor, 2002
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð

og skal henni ekki beitt sem sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 30. maí 2007 var skemmtibáturinn Andvari við bryggju í Þorlákshöfn. Veður: NA 5 m/s.

Vegfarendur veittu því athygli að báturinn hallaði frá bryggjunni, sjór rann inn í hann um skut og hann hékk í landfestum. Þeir reyndu að rétta bátinn með því að skera á endann og létu síðan hafnaryfirvöld og eiganda vita. Var báturinn tekinn upp á bryggjuna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt vitni hafði landfesti að framan, sem var fest á polla um það bil 5 metra fyrir framan bátinn, verið yfir polla nær bátum og þar af leiðandi hún orðið of stutt;
- að ekki er ljóst hvernig landfestin hafði komist í þessa stöðu en grunur eiganda var að einhver hefði sett hann þannig. Báturinn hefði legið þarna um tíma og hann hefði gætt þess að hafa langt í endanum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en ljóst er að orsök atviksins er sú að stytt hafði verið í landfesti.

Nr. 090 / 07 Hafsúla

5. Eldur í vélarúmi



Hafsúla © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2511
Smíðaður: Noregi 1980, Plast
Stærð: 181,9 brl. 169 bt.
Mesta lengd: 25 m
Skráð lengd: 23,6 m
Breidd: 8,37 m
Dýpt: 2,44 m
Vél: 2 MTU 1760 kW, 1978 og 1979
Fjöldi skipverja: 4
Fjöldi farþega: 72

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. júní 2007 var Hafsúlan á útsýnis-siglingu í Faxaflóa. Veður: N 6-7 m/s

Þegar skipið var stutt skammt undan Lundey kom upp mikill reykur í vélarrúmi og sá skipstjórinn í eftirlitsmyndavél að eldur var laus á stjórnborðs-vélinni. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og voru björgunarsveitir kallaðar út. Hann drap á vélinni og við það slökknaði eldurinn strax. Reyk lagði aftur með skipinu og var öllum farþegum gert að fara í björgunarvesti auk þess að færa sig frá reyknum.

Þyrla frá Landhelgisgæslunni kom fljótlega á staðinn en þar sem ástandið var í lagi var viðbúnaðarstig björgunaraðila afturkallað og komst Hafsúlan til hafnar á annarri vélinni. Ekki urðu teljandi skemmdir í vélarúminu en einn farþegi var sendur á slysadeild þar sem hann var í uppnámi eftir atvikið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að spíss á olíuröri hafði gefið sig með þeim afleiðingum að olía sprautaðist á heita fleti sem myndaði eld og reyk;
- að olíurörið er tvöfalt þannig að hlífðarrör var yfir spíssarörið. Í ljós kom að bolti á hlífðar-rörinu var laus og sú tilgáta sett fram að hann hafi ekki verið hertur sem skyldi með þeim afleiðingum að spíssarörið náði að hristast í sundur með tímanum;
- að skipt var um þessa vél á árinu og líklegt að fyrrgreind mistök hafi þá verið gerð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að atvikið megi rekja til mistaka í frágangi á olíulögn.

Nr. 091 / 07 Elding II

6. Reykur í vélarúmi, dregin til hafnar



Elding II © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 7489
Smíðaður: England, HALMATIC
1987, trefjaplast
Stærð: 25,85 brl. 29,65 bt.
Mesta lengd: 15,34 m
Skráð lengd: 14,71 m
Breidd: 4,42 m
Dýpt: 2,26 m
Vél: Caterpillar 175 kW,
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 31. ágúst 2007 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. júlí 2007 var Elding II á siglingu á sundunum innan hafnarvæðis Reykjavíkurhafnar. Veður: N 1 m/s

Verið var að færa bátinn innan hafnarinnar og norður af Skarfaskeri varð skipstjórinn var við að mikinn reyk lagði frá vélarúminu. Hann lokaði rýminu en hélt áfram á fullri ferð og óskaði eftir aðstoð.

Björgunarþyril Gná var á leið í æfingaflug þegar hjálparbeiðnin barst og var send á staðinn en þá höfðu vélar bátsins stöðvast. Skipstjórinn var hífður frá borði og fluttur til lands en báturinn var dreginn til hafnar. Í ljós kom að ekki var um eld að ræða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að reim hafði slitnað af trissum á sjóðælu fyrir kælisjó með þeim afleiðingum að barki fyrir þúst bráðnaði. Reimin var talin hafa gefið sig vegna slits;
- að sjálfvirk slökkvikerfi sem stjórnaðist af hita var í vélarúminu en það fór ekki í gang þar sem hann varð ekki nægur til þess að virkja það;

- að eftir atvikið var ákveðið að endurnýja slökkvikerfið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 111 / 07 Skátinn GK 82

7. Bilun í stýri, dreginn til hafnar



Skátinn © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1373
Smíðaður: Akureyri 1974, eik
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: 4

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 8. október 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrason, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. ágúst 2007 var Skátinn GK 82 á netaveiðum um eina sjómílu út af Reykjanestá. Veður: Logn

Við veiðarnar festust veiðarfærin í botni og við að losa þau fór stýristjakkurinn í sundur með þeim afleiðingum að báturinn varð stjórnvana. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var björgunarskipið Oddur V. Gíslason sent til að draga Skátann GK til Grindavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við að losa festuna hafði skipstjórinn sett á töluverða ferð afturábak en rekið sig í stýrisrofan þannig að stýrisblaðið fór hart í annað borðið. Vegna ferðarinnar á bátnum og átak-sins sem myndaðist dróst stýristjakkurinn út úr bullunni;
- að tiltæk voru tvö akkeri um borð ásamt búnaði en ekki var talin þörf á notkun þeirra.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 112 / 07 Bjarni Sæmundsson RE 30

8. Missir stýri og dreginn í land

Skipaskr.nr. 1131
Smíðaður: Þýskaland 1970, stál
Stærð: 776,6 brl. 822 bt.
Mesta lengd: 55,88 m
Skráð lengd: 50,26 m
Breidd: 10,6 m
Dýpt: 7 m
Vél: MAN 1326kW, 2003
Fjöldi skipverja: 21

Bjarni Sæmundsson © Hilmar Snorrason

Gögn: Skýrslur frá skipi. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. ágúst 2007 var rannsóknarskipið Bjarni Sæmundsson RE 30 við hafrannsóknir út af Vestfjörðum. Veður: Hægvíðri

Þegar skipið var stöð um það bil 30 sjómílar út af Rit varð það skyndilega stjórnlást og við athugun kom í ljós að stýrið hafði farið af. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var dráttar-báturinn Sturla Halldórsson ÍS sendur til að draga Bjarna Sæmundsson RE til hafnar á Ísafirði. Skipið var síðan dregið til Akureyrar til viðgerða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að einungis stýrisstamminn (kónískur) var eftir og festiró og káll ásamt stýrisblaðinu fallið af. Kálspor á stammanum reyndist mjög slitið og munaði allt að 10 mm þar sem það var breiðast;
- að sögn yfirvélstjóra var stýrið aldrei sett upp með svokallaðri krumpu aðferð (hitamunur á milli málma). Stýrisblaðið var hert upp á kóninn með ró sem var rafsoðin (splitti á róna) við festistykkið;

- að kónn stýrisstammans reyndist talsvert ryðgaður og líklegt að sjór hafi leikið um hann um tíma. Merki um tæringu voru á því sem eftir var af rafsuðu splittisins á rónni. Að sögn yfirvélstjórans hafði viðvarandi útleiðsla verið í skipinu eftir að skipt var um framdriftsbúnað í því árið 2003 en þá var stýrið einnig sett undir síðast;
- að um upphaflegan stýrisbúnað var að ræða og ekki voru upplýsingar um skemmdir á honum eða að nokkuð hafi verið átt við hann þennan tíma;
- að síðasta öxulskoðun var í júní 2003 og hafði gildistíma til júní 2008 en við hana þarf að taka stýrið niður úr festingu;
- að skipverjar höfðu um það bil hálfu ári áður fundið óeðlilegan titring og var kafað við skipið en engar skýringar fundust.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ljóst að stýrið hefur verið að losna í festingum sínum um einhvern tíma en á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga er ekki hægt að að segja til um meginorsök þess. Miðað við ástand búnaðarins sem eftir var má samt setja fram þá tilgátu að eitthvað hafi brugðist við síðasta frágang á stýrinu.

Nr. 129 / 07 Andrea

9. Olíulítill í útsýnisferð

Andrea © Útgerð

Skipaskr.nr. 2738
Smíðaður: Noregi 1978, trefja-plast
Stærð: 28 brl. 28 bt.
Mesta lengd: 15,75 m
Skráð lengd: 14 m
Breidd: 4,38 m
Dýpt: 1,15 m
Vél: 2 x GM, 838 kW, 1978
Fjöldi skipverja: 2
Fjöldi farþega: 6

Gögn: Skýrsla LHG. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni M. Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. september 2007 var hvalaskoðunar-
báturinn Andrea á siglingu í Faxaflóa. Veður: SA
14-17 m/s

Andrea var á leið til Reykjavíkur og þegar skipið
var stöð á Syðra Hrauni um 8 sml VSV af Gróttu
hafði skipstjórinn samband við Reykjavík radió
og kvaðst óttast að hafa ekki næga olíu til hafnar.
Hann óskaði eftir aðstoð og fór varðskipið Týr,
sem var skammt undan, til Andreu með olíu.

Eftir að olía hafði borist frá varðskipinu og komin
í olíutank skipsins var ferð haldið áfram til hafnar
á hægri ferð.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélstjóri óttaðist að vélarnar myndu stöðvast
ef þær færu að draga loft vegna veltingsins
þar sem olía var farin að minnka mikið og
ekki hægt að treysta olíumælunum. Hann bað
því skipstjóra að fá Eldinguna út með olíu ef
þess þyrfti en þar sem varðskip var skammt
undan var fengin við olía hjá þeim til öryggis.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 138 / 07 Kjölur, björgunarbátur

10. Maður týnist á björgunaræfingu



Kjölur © Björgunarsveitin Kjölur

Skipaskr.nr. óskráður
Smíðaður: Zodiac, 2006 Plast og
gúmmístrigi
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd:
Skráð lengd:
Breidd:
Dýpt:
Vél: Yamaha utanborðsmótor,
44 kW,
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2007 af Inga
Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Agnari Erlingssyni, Péttri
Ágústssyni og Símoni M. 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 2007 var björgunarbáturinn
Kjölur á siglingu á Hofsvík við Kjalarnes. Veður:
V - 2 m/s

Björgunarsveitarmenn voru að æfa leit og björgun
á manni í sjó og tók einn bátsverja að sér að fara
í sjóinn og fara úr augnsýn skipverja. Þrátt fyrir
nokkra leit fundu bátsverjar ekki manninn aftur
og eftir nær 15 mínútna leit var atvikið tilkynnt
og óskað eftir aðstoð. Ræstar voru út leitarsveitir
ásamt þyrllu sem fann manninn en hann var þá
kominn á land.

Þegar ljósin á bátnum hurfu sjónum björgunar-
sveitarmannsins synti hann til lands og komst upp
á sker fram af Presthúsatanga. Hann hringdi og
lét vita af sér þar sem hann hafði fengið boð í
símann sinn um að leit væri hafin að honum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn bátsformanns var hann að lýsa fyrir
bátsverjanum sem með honum var hve hratt
bátinn rak frá þeim sem var í sjónum. Þegar
þeir svo hófu leitina var leitarljósið óvirkt og
einu ljósin sem þeir höfðu var lítið vasaljós.
Þegar leitin bar ekki árangur sagðist bátsfor-
maðurinn hafa stöðvað vélina, kallað nokkrum
sinnum og hlustað eftir köllum. Hann óttaðist
að manninn ræki til hafs og sökum fjarskipta-
vandræða sigldi hann inn í Nesvík og kallaði
eftir aðstoð;
- að sögn björgunarsveitarmannsins sem var
í sjónum fylgdist hann með bátnum reka frá
sér og hefja leitina en báturinn fjarlægðist
hann. Þegar ljósið í bátnum hvarf kveikti
hann á blikkljósinu á búningnum og kallaði
Hann hóf sundið skömmu seinna til lands á
móti vindi og öldu og náði landi á skeri út
af Presthúsatanga. Á meðan hann var að ná
til farsímans, sem var innanklædda, fékk hann
útkallsboð með sms boði;
- að eftir atvikið kom í ljós að tengingar á leit-
arljósinu höfðu tærst í sundur;
- að ekki var farið yfir búnaðinn áður en haldið
var til æfingarinnar;

- að eftir rýnifund þar sem farið var yfir atvikið var búnaður bátsins bættur meðal annars með öðru leitarljósi, betri talstöð, aukinni lýsingu á björgunarbúningnum o.fl.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 141 / 07 Bátur með utanborðsmótor

11. Hvolfir, fimm bátsverjar bjargast



Quiksilver bátur © Framleiðandi

Skipaskr.nr. óskráður
Smíðaður: Ál
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd:
Skráð lengd:
Breidd:
Dýpt:
Vél: Suzuki utanborðsmótor 4,5 kW
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn
RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmarí Snorrasyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. október 2007 var bátur með utanborðsmótor siglt á Fremra Selvatni upp af Mjóafirði í Ísafjarðardjúpi. Veður: SSV 5 - 20 m/sek.

Fimm manns fóru út á vatnið til stangveiða og þegar veiðar höfðu staðið í um hálf tíma hvessti snögglega. Eftir það var siglt undan veðri á fullri ferð áleiðis á nýja veiðislóð. Þegar slegið var af reið stór alda undir skut bátsins svo stefnið stakkt í öldu og sjór flæddi yfir bóginn. Bátur hvolfdi um 200 metrum frá ströndinni og allir bátsverjar lentu í vatninu. Einn festi annan fótinn í fiskiháfi og tók það nokkurn tíma fyrir annan bátsverja að losa félagan sinn en á meðan syntu hinir áleiðis til lands.

Bátsverjar komust allir á sundi upp á ströndina

og voru misjafnlega mikið þrekaðir en einn þeirra sem var lengst í vatninu var í áberandi verra ástandi en hinir sökum ofkælingar. Félagar hans veittu honum fyrstu hjálp en þýrta LHG flutti hann á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um borð voru fimm bátsverjar en samkvæmt leiðbeiningum frá framleiðanda sem festar voru á bátinn var hann ætlaður fyrir fjórar persónur og hámarksþungi mátti vera 270 kg;
- að allir bátsverjar voru í björgunarvestum en stjórnandinn var í fódruðum gúmmígalla. Að hans sögn hefur hann haft þá reglu að enginn fari út með honum öðruvísi en í björgunarvestum;
- að talstöð var meðferðis og geymd innan-klæða í vatnsheldum umbúðum;
- að ekki voru neyðarblys með í för.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að siglt var með of mikilli ferð undan vindi og þá var báturinn ofhlaðinn.

Nefndin bendir á að þegar slegið er af á mikilli ferð undan vindi auka skutöldur verulega við vindölduna og er það alþekkt við sambærileg skilyrði og í þessu tilfelli.

Nr. 160 / 07 Særif SH 25

12. Stjórnvana og dregið til lands



Særif © Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 2657
Smíðaður: Hafnarfirði 2005 plast
Stærð: 11,6 brl. 14,98 bt.
Mesta lengd: 13,04 m
Skráð lengd: 11,35 m
Breidd: 3,75 m
Dýpt: 1,42 m
Vél: Caterpillar 254 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmarí Snorrasyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð

og skal henni ekki beitt sem sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 27. nóvember 2007 var Særif SH 25 á línuveiðum á Breiðafirði. Veður: SV hægviðri en vestan undiralda

Þegar verið var að draga línuna var bakkað upp í ölduna og festist stýrið í borði. Skipverjar reyndu ítrekað að losa það en án árangurs. Lokið var við línudráttinn og bógskrúfan notuð til stýringar. Skipverjar óskuðu eftir aðstoð og var björgunar-skipið Björg sent til bátsins og dró hann til hafnar á Rífi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fram kom hjá skipstjóranum að bakkað hefði verið „hressilega“ upp í ölduna;
- að við það að stýrisblaðið keyrðist í borð bognuðu barkar sem voru staðsettir í stjórnboxi inni í skuttanknum og var það ekki aðgengi-legt nema utanborðs;
- að neyðarstýri var ekki um borð en skipstjóri sagði að ætlast sé til að bógskrúfa og skut-blöðkur væru notaðar til stjórnunar. Það var ekki hægt í þessu tilfelli þar sem stýrið var fast í borði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu óhappsins vera þá að bakkað hafi verið af meiri krafti upp í ölduna en stýrisbúnaðurinn þoldi.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur óviðunandi að ekki sé hægt að komast að stjórnbúnaði stýris innan úr skipi og beinir því til Siglingastofnunar Íslands að hún endurskoði reglur þar um.

Stöðuyfirlit um

TILLÖGUR RNS Í ÖRYGGISÁTT

2000 – 2007



www.rns.is

Skýrsla sjóslýsanefndar fyrir árið 2007 – styrktarlínur

Bolungarvík

Jakob Valgeir ehf

Hnífsdalur

Hraðfrystihúsið Gunnvör hf

Ísafjörður

Hafnir Ísafjarðarbæjar

Súðavík

Súðavíkurbhreppur,

Borðeyri

Bæjarhreppur

Blönduós

Samstaða skrifstofa verkalyðsfélaga

Sauðárkrókur

Aldan - Stéttafélag

Byggðarstofnun

Fisk - Seafood hf

Siglufjörður

Fjallabyggðarhafnir / Fjallabyggð

Egilssíld ehf

Ólafsfjörður

Sjómannafélag Ólafsfjarðar

Akureyri

Kæliverk

Gúmmibátapjónusta Norðurlands

Akureyrarbær

Aflvís

Sjómannafélag Eyjafjarðar

Grenivík

Frosti ehf

Dalvík

Dalvíkurbyggð

Vélvirki ehf verkstæði

Húsavík

Víkurraf ehf

Þórshöfn

Verkalýðsfélag Þórshafnar

Vopnafjörður

Vopnafjarðarhreppur

Seyðisfjörður

Gullberg hf útgerð

Seyðisfjarðarhöfn

Eskifjörður

Fiskmarkaður Austurlands

Eskja hf

Neskaupstaður

Síldarvinnslan útgerð

AFL starfsgreinafélag Austurlands

Fáskrúðsfjörður

Loðnuvinnslan hf

Höfn

Vélsmiðjan Foss

Skinney Þinganes hf

Selfoss

Báran stéttafélag

Þorlákshöfn

Hafnarsjóður Þorlákshafnar

Vestmannaeyjar

Vinnslustöðin hf

Skipalyftan ehf

Sjómannafélagið Jötunn

Vélaverkstæðið Þór ehf

Sýslumaðurinn Vestmannaeyjum

Ísfélag Vestmannaeyja hf

Stígandi hf útgerð

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2000 - 2007

Samkvæmt 14. gr. laga um rannsókn sjóslysa skal Rannsóknarnefnd sjóslysa gera tillögur um úrbætur í öryggismálum til sjós eftir því sem rannsókn á orsökum sjóslysa gefur tilefni til. Siglingastofnun Íslands ber að sjá til þess að tillögur til úrbóta sem berast frá nefndinni séu teknar til formlegrar afgreiðslu hverju sinni. Siglingastofnun Íslands skal senda nefndinni niðurstöður slíkrar afgreiðslu.

Nefndin skal í lok hvers starfsárs semja yfirlit um hvernig tillögum hennar hefur verið framfylgt og senda samgönguráðherra. Yfirlitið skal birta í heildarskýrslu nefndarinnar.

Tillögur RNS í öryggisátt

Eins og fram kemur á töflunni hér að neðan hefur RNS gert samtals 151 tillögur í öryggisátt vegna 79 skráðra atvika til Siglingastofnunar Íslands á árunum 2000 – 2007. Fjöldi tillagna hvers árs tengist einu málanúmeri en þær geta skipst í nokkra liði innan þeirra eins og fram kemur á myndinni hér að neðan.

Tillögur RNS í öryggisátt samkvæmt fjölda atvika og tillagna 2000 - 2007									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Samtals:
Fjöldi atvika	22	18	7	13	8	4	3	4	79
Fjöldi tillagna	42	37	27	17	15	5	4	4	151

Tillögur í öryggisátt eftir málanúmerum							
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
013 00	002 01	007 02	003 03	009 04	012 05	011 06	074 07
020 00	008 01	015 02	014 03	010 04	065 05	077 06	160 07
026 00	010 01	027 02	015 03	031 04	088 05	127 06	161 07
028 00	012 01	046 02	025 03	043 04	094 05		162 07
034 00	034 01	049 02	042 03	051 04			
039 00	035 01	111 02	051 03	059 04			
041 00	036 01	112 02	061 03	061 04			
045 00	037 01		062 03	081 04			
049 00	045 01		102 03				
054 00	051 01		105 03				
056 00	057 01		107 03				
062 00	065 01		125 03				
072 00	091 01		126 03				
074 00	097 01						
079 00	098 01						
082 00	105 01						
084 00	107 01						
090 00	112 01						
093 00							
102 00							
103 00							
109 00							

Hér á eftir er stöðuyfirlit á hreyfistum stofnunarinnar ásamt öllum tillögum í öryggisátt sem RNS hefur gert frá árinu 2000.

AFGREIÐSLA

SIGLINGASTOFNUNAR ÍSLANDS

á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt 2001 - 2008

Siglingastofnun Íslands
Rannsókn- og þróunarsvið
01.12.2008

Inngangur

Í samræmi við 14. gr. laga um rannsókn sjóslysa, nr. 68/2000 og 19. gr. reglugerðar um rannsókn sjóslysa, nr. 133/2001, er hlutverk Siglingastofnunar Íslands að afgreiða formlega tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.

Meðfylgjandi er yfirlit um afgreiðslu stofnunarinnar á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt, frá 2001 þegar slíkt hlutverk stofnunarinnar var lögbundið.

Í kjölfar margra tillagna rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt hefur Siglingastofnun Íslands hleypt af stokkunum sérstökum verkefnum. Verkefnunum eru skipt upp í

- A. Rannsóknaverkefni
- B. Stjórnsýsluverkefni
- C. Eftirlitsverkefni
- D. Verkefni samgönguáætlunar

A. Rannsóknaverkefni

Telji Siglingastofnun Íslands að tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt kalli á sérstaka rannsókn, metur stofnunin það svo að sérstakt rannsóknaverkefni sé nauðsynlegt til að brjóta nánar til mergar tillögur nefndarinnar. Þá er yfirlétt um að ræða endurtektar tillögur þar sem ástæða þykir til að fara í sértæka og nákvæma athugun á efni og innihaldi tillagnanna.

B. Stjórnsýsluverkefni

Tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sem lúta að breytingum á lögum og reglum heyra undir stjórnsýsluverkefni Siglingastofnunar Íslands. Siglingastofnun setur hvorki reglur né gerir breytingar á reglum heldur er það ráðherra samgöngumála. Siglingastofnun setur því þær tillögur rannsóknarnefndarinnar sem innihalda breytingar á lögum eða reglum í þann farveg sem stjórnsýslan ákveður. Stofnunin undirbýr reglur eða breytingar á reglum í samræmi við tillögur rannsóknarnefndarinnar og leggur fyrir siglingaráð sem er ráðgjafandi fyrir ráðherra í málefnum siglinga- og vitamála.

C. Eftirlitsverkefni

Ef í tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt er að finna sérstaka áherslu á aukið eftirlit og skoðanir um borð í skipum metur Siglingastofnun metið það svo að setja skuli af stað sérstök átaksverkefni. Framfylgd þeirra hvílir á skoðunarmönnum stofnunarinnar, bæði við venjulegt og lögbundið skipaefirlit sem og við skyndiskoðanir. Átaksverkefni eru ekki tímasett en sífellt uppfærð.

D. Verkefni samgönguáætlunar

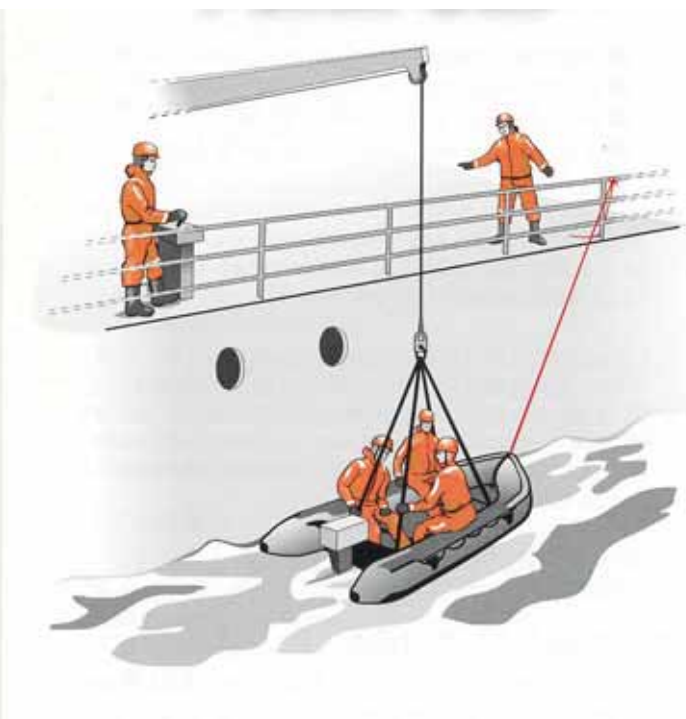
Margar tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt eru um fræðslu og leiðbeiningar fyrir sjófarendur. Aðallega um að ræða fræðsluefni fyrir sjómenn. Áætlun um öryggi sjófarenda er hluti af samgönguáætlun en Siglingastofnun er framkvæmdaraðili þeirrar áætlunar. Eitt af verkefnum hennar er útgáfa fræðsluefnis og leiðbeininga fyrir sjófarendur. Innan áætlunarinnar starfar verkefnisstjórn sem hefur eftirlit með þeim verkefnum sem áætlunin tekur fyrir, en um er að ræða mörg verkefni sem eru bein afleiðing af tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.

Við afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sendir stofnunin nefndinni greinargerð um tillögurnar sem fjalla bæði um laga- og reglugerðarþátt þeirra sem og eftirlitsþátt stofnunarinnar. Greinargerðinni fylgir síðan almenn niðurstaða sem er samantekt afgreiðslunnar.

Í þessari samantekt er að finna allar tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt frá því að nefndin, í samræmi við lög og reglur, hóf að senda þær frá sér árið 2001. Samantektin er byggð upp á eftirfarandi hátt:

- *Nr. máls* er númer lokaskýrslu nefndarinnar.
- *Atvikalýsing* er lýsing á atburði sem nefndin hefur rannsakað.
- *Tillaga í öryggisátt* er tillaga nefndarinnar.
- *Afgreiðsla Siglingastofnunar* er niðurstaða afgreiðslunnar til einföldunar vegna þess að afgreiðslan sjálf er oft á tíðum allviðamikil. Afgreiðsluna í heild má finna á vef Siglingastofnunar Íslands.
- *Verkefni* er númer verkefnis og tengist það númeri lokaskýrslu nefndarinnar.
- *Framkvæmd* er sá framkvæmdaraðili innan Siglingastofnunar sem fer með málið.
- *Staða máls* er hvort um er að ræða átaktsverkefni sem sífellt eru í gangi, verkefni lokið eða verkefni í vinnslu. Hið síðastnefnda getur verið misjafnlega stöð og þá sérstaklega þegar stofnunin þarf að bera mál undir marga aðila. Á það við í flestum tilfellum þegar um breytingar á lögum eða reglum er að ræða en Siglingastofnun getur í raun einungis komið þeim málum áfram til siglingaráðs og fylgt þeim eftir þar.

Samantektin verður í framhaldinu uppfærð við hverja tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.



Verkefni Siglingastofnunar - samantekt

Átaksverkefni

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
A-002/01-02	Merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslu	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-036/01-01	Lensi- og eftirlitsbúnaður í þurrrýmum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-057/01-01	Skoðun stiga um borð í skipum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-027/02-01	Óhindrað útsýni frá stjórnþalli	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-046/02-01	Yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum	Skipaefirlitssvið	*Átaksverkefni
A-107/01-04	Prófun á akkerisbúnaði við skoðanir	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-049/02-01	Skoðun á lekaviðvörðunarkerfi	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-042/03-01	Úttekt á frágangi færbanda um borð í skipum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-051/03-01	Fyrirkomulag öndunaropa eldfimra vökva	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-015/03-01	Sérstök athugun á skutgeymum í bátum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-081/04-01	Merktar akkerislegur við hafnir	Rekstrarsvið	Átaksverkefni
A-088/05-01	Samsetning ólíkra málma á lögnum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-011/06-01	Frágangur á rafgeymum	Skipaefirlitssvið	

Samgönguáætlun

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
S-002/01-01	Bæklingur um vinnuöryggi	Samgönguáætlun	*Lokið
S-012/01-01	Fræðslumynd um hættuleg efni	Langtímaáætlun	Lokið
S-051/01-02	Bæklingur og stuttmynd um öryggismál smábáta	Samgönguáætlun	Lokið
S-065/01-02	Bæklingur um æfingar og gátlista	Langtímaáætlun	Lokið
S-057/01-02	Bæklingur og stuttmynd um fallhættu um borð	Langtímaáætlun	Lokið
S-105/01-01	Endurútgáfa stöðugleikabæklings	Langtímaáætlun	Lokið
S-105/01-02	Fræðslumynd um stöðugleika skipa	Langtímaáætlun	Lokið
S-015/02-01	Fræðslumynd um björgunarbúninga.	Langtímaáætlun	*Lokið
S-062/03-01	Fræðsluefni um viðbrögð vegna súrefnisskorts	Langtímaáætlun	**Í vinnslu
S-009/04-02	Þjálfun og notkun léttbáta	Samgönguáætlun	Í vinnslu
S-061/04-01	Veggsþjöld um meðferð lausra stiga	Samgönguáætlun	Í vinnslu
S-127/06-01	Fræðsluefni um hættuleg efni	Samgönguáætlun	**Lokið (Nýtt)
S-074/07-01	Fræðsluefni um hættumati í skipum	Samgönguáætlun	**Lokið (Nýtt)

Lög og reglur

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
L-051/01-01	Hleðsla báta	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-015/02-02	Litur öryggislína	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-007/02-01	Reglur um vinnusvæði	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-107/01-01	Umbúðir björgunarbúninga	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-107/01-02	Akkerisbúnaður skipa	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-061/03-01	Gasskynjarar	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-112/02-01	Köfunarmál	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-125/03-01	Tviskiptar hurðir	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-126/03-01	Öryggishjálmar	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-010/04-01	Tilkynningarskylda við um áhöfn brottför	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-010/04-02	Björgunarbúninga í stað flotvinnu-búninga	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-009/04-01	Námskeið um notkun léttbáta	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-081/04-02	Tilkynningar um sjóslys	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-065/05-01	Slökkvibúnaður í vistarverum	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-127/06-02	Reglur um lyf og áhöld vegna hættukegna efna	Stjórnsýslusvið	**Lokið
L-160/07-01	Stýrisbúnaður í smábátum	Stjórnsýslusvið	**Lokið

Rannsóknir

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
R-034/01-01	Rannsóknir á hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhöfn	Rannsóknasvið	*Lokið
R-051/01-03	Ofhleðsla smábáta, burðargeta, stöðugleiki og ölduáhrif	Rannsóknasvið	Í vinnslu
R-065/01-01	Vatnspétt niðurhólfun og loftræsting	Rannsóknasvið	*Í vinnslu
R-107/01-01	Loftflæði til aðalvéla, rafeindastýrðir gangráðar, olíusíur og staðsetning loftinntaka	Rannsóknasvið	Í vinnslu

*Breytingar frá 2006

** Nýtt á hreifiasta frá 2006

Heildarskrá Siglingastofnunar Íslands

Hér á eftir eru allar tillögur RNS í öryggisátt frá árinu 2001 sem Siglingastofnun Íslands hefur afgreitt og hver staða þeirra er nú. Einnig kemur fram hver er framkvæmdaraðili þeirra innan stofnunarinnar.

Nr. máls: 002/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við vinnu við flökunarfél um borð í Hrafn Sveinbjarnarsyni GK-255 (sknr. 1972) þann 4. janúar 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin vill benda yfirmönnum á að brýna fyrir áhöfn sinni að ávallt sé allur vélbúnaður stöðvaður áður en átt er við að losa fisk úr þeim. Til frekari áréttinga ætti að hengja upp áminningar og viðvörðunarspjöld til skipverja á vinnusvæði og í stakkageymslum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Gert er ráð fyrir því í breytingatillögum Siglingastofnunar á reglugerð nr. 26/2000 að reglur um vinnuöryggi í fiskiskipum 15 metrar og lengri, nr. 414/1995, svo og reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, og einnig reglugerð um lágmarkskröfur er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, nr. 786/1998, verði felldar á brott og þess í stað felldar inn í VI. kafla nýju reglugerðardraganna en VI. kafli fjallar um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni. 2) Auk breytinga á reglugerð hér að lútandi hefur Siglingastofnun Íslands tekið málið upp við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda og lagt til að gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum sem verði síðan dreift um borð í þau skip er málið varðar. 3) Ennfremur mun stofnunin sérstaklega kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.	
Verkefni: S-002/01-01 Gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: A-002/01-02 Kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.		Framkvæmd: Skipaæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 010/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við netaveiðar um borð í Þorsteini GK-16 (sknr. 1159) þann 30. janúar 2001		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin álitur að varasamt sé að vera með slitinn búnað í skipum, sérstaklega þegar eiginleikar tækjanna leiða til ástands sem getur valdið vandræðum. Nefndin hvetur skipstjórnarmenn að festa upp á áberandi stað viðvörðun um að spilið geti gefið eftir eða slakað óvænt við þessar aðstæður. Einnig hvetur nefndin skipstjórnarmenn til að setja ekki til þessara starfa óvana menn nema benda þeim sérstaklega á eiginleika þessara tegund spila.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands hefur í samstarfi við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda gefið út bæklinga sem meðal annars fjalla um: Öryggi við hífingar og Nýliðafræðsla í skipum. 2) Í bæklingnum um "Öryggi við hífingar" er bent á margar hættur sem leyvast við hífingar eins og t.d. þegar hið er með biluðum búnaði og að viðhald búnaðar sé ófullnægjandi. Gerð er einnig grein fyrir forvörðum, að álag eigi aldrei að vera meira en sem nemur öruggu vinnuálagi og að nauðsynlegt sé að hafa reglubundið eftirlit með öllum hífingarbúnaði og skipta strax út ótraustum hlutum. 3) Í bæklingnum um "Nýliðafræðslu í skipum" er lögð rík áhersla á að ábyrgð skipstjóra og að fræðsla um borð fyrir nýliða þurfi að miðast við aðstæður um borð í hverju einstöku skipi. Til að tryggja að farið sé yfir öll nauðsynleg atriði við nýliðafræðsluna er bent á nauðsyn þess að styðjast við gátlista. 3) Siglingastofnun Íslands hefur látið dreifa þessum bæklingum í öll íslensk skip. Ætlast er til að útgerðarmenn og skipstjórnar sjái til þess að bæklingar þessir séu aðgengilegir áhöfn skipsins og að allir áhafnarmeðlimir kynni sér innihald þeirra. Stofnunin mun kanna það sérstaklega við skipaskoðanir hvort þessir bæklingar séu um borð og hvort þeir séu aðgengilegir áhafnarmeðlimum.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 012/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við að fá klórblöndu í augað um borð í bv. Örrirsey RE-4 (sknr. 2170) þann 7. febrúar 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur að þörf sé á aukinni fræðslu fyrir sjómenn á umgengni við hættuleg efni.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun vill hér benda á ábyrgð skipstjóra sem hefur æðsta vald um borð í skipi en honum beri að sjá til þess að skipverjar umgangist ekki hættuleg efni án tilheyrandi ráðstafanna. 2) Í Slysavarnaskóla sjómanna læra sjómenn á þeim ýmsu námskeiðum, sem skólinn býður upp á, meðal annars að umgangast hættuleg efni. 3) Í ljósi þessa máls lagði Siglingastofnun til við verkefnastjórn langtímaáætlunar um öryggismál sjófarenda að framleidd yrði stuttmynd um meðferð og frágang hættulegra efna þar sem áhöfnum skipa verði kennt að umgangast hættuleg efni og hættuleg tæki um borð í skipum. Verkefnastjórnin hefur orðið við þessari beiðni og er stuttmynd um ofangreint efni í lokavinnslu.	
Verkefni: S-012/01-01 Framleidd verði stuttmynd um hættuleg efni um borð í skipum.		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 034/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast þegar hann fór með handlegg í blökk um borð í Tunu GR-18-69 (ex. Guðmundur VE-029, sknr. 1272) þann 8. mars 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hafi forgöngu um að hávaðamörk á skipum verði í samræmi við það sem reglur kveða á um.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun telur að hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhafnarneðlimi sé mjög mikilvægt viðfangsefni og telur að tímabært sé að leggja út í aukna rannsóknarvinnu á þessu sviði. Siglingastofnun mun hafa forgöngu um að rannsókuð verði hávaðamörk um borð í skipum, þ.e. örsök hávaða, áhrif hans á hvíld og svefn skipverja, afkastagetu og slys um borð í skipum. Rannsókn þessi mun fara fram í samvinnu við verkefnastjórn langtímaáætlunar um öryggi sjófarenda. 2) Siglingastofnun mun leggja aukna áherslu á að reglum um hávaðamörk sé ávallt framfylgt og þá með sérstöku átaki er varðar eftirlit og hávaðamælingar.	
Verkefni: R-034/01-01 Rannsóknir á hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhafnarneðlimi, örsök hávaða, áhrif hans á hvíld og svefn skipverja, afkastagetu og slys um borð í skipum. Í samvinnu við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda.		Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 035/01	Atvikalýsing: Magnús HF-024 (sknr. 7486) og Leifur RE-220 (sknr. 2010) lenda í árekstri á miðunum þann 18. apríl 2001.		
Tillaga í öryggisátt Nefndin telur í ljósi þessa atviks, svo og annarra svipaðra, að skipstjórnarmenn skuli ekki sinna öðrum störfum en að stjórna skipi á meðan á siglingu stendur ef þeir eru einir um borð. Sé slík þörf til staðar þarf að lögfesta að ávallt séu tveir menn um borð þannig að annar geti annast siglingu skipsins af öryggi. Sú hættu sem stafar af stjórnlausum bátum, þ.e. þar sem ekki er fullnægjandi varðstaða á siglingu, á hraða allt að 30 sml. er ósætlanleg fyrir aðra sem á sjó eru.		Afgreiðsla Siglingastofnunar 1) Siglingastofnun tekur undir þessa ábendingu enda er það óásætlanlegt að smábátar séu á fullri siglingu og það á hraða allt að 30 sjómílur án þess að nokkur stjórnir bátnum. 2) Með tilliti til ofangreinds og þeirrar ábyrgðar sem skipstjóri skips ber telur Siglingastofnun ekki nauðsynlegt að fjölga í áhöfn ef hraði skips fer í 30 sjómílur enda er skipstjóra skylt samkvæmt siglingalögum að stjórna skipi sé það á ferð og skiptir þá ekki máli hve hraði skips er mikill.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 036/01	Atvikalýsing: Anton GK-068 (sknr. 1764), leki út af Krísvíkurbjargi þann 21. apríl 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að hafa það fyrir góða reglu að athuga reglulega allar hurðir og/eða op sem geta að einhverju leyti orðið fyrir ágangi sjávar og þar með ógnað öryggi skips. Þetta á ekki síst við um rými lítið er gengið um. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að í þurrýmum sé bæði lensi- og eftirlitsbúnaður.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Gert er ráð fyrir að tillögum rannsóknarnefndar sjóslýsa í öryggisátt sé fullnægt með gildistöku þeirra reglugerðarbreytinga sem Siglingastofnun hefur lagt til að gerðar verði á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri nr. 26/2000. 2) Siglingastofnun leggur mikla áherslu á að í þurrýmum sé bæði lensi og eftirlitsbúnaður og mun fylgja strangt eftir að reglum hér um sé framfylgt á ábyrgan hátt.	
Verkefni: A-036/01-01 Fylgja eftir að í þurrýmum sé bæði lensi- og eftirlitsbúnaður þar sem við á..		Framkvæmd: Skipaefniritlissvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 037/01	Atvikalýsing: Kló RE-033 (sknr. 7363) strandar á uppfyllingu við Grundarfjarðarhöfn þann 24. apríl 2001		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands taki upp að nýju að tilkynna framkvæmdir í höfnum og á siglingaleiðum í útvarpi þar sem stór hluti minni báta er ekki búinn NAVTEX-búnaði. Nefndin beinir þeim tilmælum til skipstjórnarmanna að hafa ávallt samband við hafnarverði þegar komið er til hafnar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands vill benda á að í því tilfelli sem hér um ræðir hafði ljósbauja verið sett upp við uppfyllingu til leiðbeiningar fyrir sjófarendur sem áttu leið inn í höfnina. Slík ljósbauja er þekkt merki um varúð og aðgæslu við siglingar og að mati stofnunarinnar áhrifameiri en tilkynning í útvarpi. Því telur stofnunin ekki nauðsynlegt að tilkynna um framkvæmdir í höfnum ef ljósbaujan uppfyllir allar leiðbeiningar inn í höfnina. Ljósbaujan er samkvæmt alþjóðlegu merkjakerfi og gefur til kynna hvoru megin við merkið á að sigla. 2) Þegar um er að ræða hættuástand hluta sem eru á reki, leiðarmerki sem ekki virka eða hættuástand sem skyndilega er komið upp þá tilkynnir stofnunin það strax í útvarpi og/eða strandstöðvum Landssímans og varar sjófarendur við. 3) Siglingastofnun tekur undir þau sjónarmið að skipstjórnarmenn hafi ávallt samband við hafnarverði þegar þeir koma til hafnar.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 045/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Breiðafjarðarferjunni Baldri (sknr. 2044) þegar hann fær fosfórsýru (ryðhreinsi) í andlitið þann 19. maí 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til útgerðaraðila og áhafna að setja reglur um meðferð hættulegra efna um borð í skipum sínum. Þá á það að vera ófrávikjanleg regla að skipverjar klæðist viðeigandi hlífðarfatnaði og hlífðargleraugum þegar unnið er með hættuleg efni.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslýsa nr. 012/01, en skýrslan fjallar um er skipverji um borð í Örfirisey slasast við að fá klórblöndu í auga, er rétt að benda einnig hér á að í Slysavarnaskóla sjómanna læra menn á ýmsum námskeiðum að umgangast hættuleg efni og verkefnastjórn um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bækling um ofangreint. 2) Að öðru leyti vill Siglingastofnun Íslands vísa í afgreiðslu stofnunarinnar hér að framan á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslýsa nr. 012/01.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 051/01	Atvikalýsing: Fjarki ÍS-444 (sknr. 6797) sekkur í röðri út af Kópnum þann 8. júní 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að breytingar verði gerðar á reglum um smábáta þannig að Siglingastofnun Íslands verði gert skylt að gefa út skriflegar upplýsingar um leyfilega hleðslu hvers einstaks opins báts sem fellur undir ákvæði reglna um smíði og búnað skipa undir 15 metrum að lengd. Slíkur upplýsingum verði komið fyrir á áberandi stað í viðkomandi bát.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands leggur til að sett verði plata á áberandi stað á hvora hlið stýrishúss smábáta þar sem leyfileg hleðsla bátsins verði greinilega og læsilega inngráfin í plötuna. Ákvæði um slíkt verði komið fyrir reglum um smíði og búnað vinnubáta með mestu lengd allt að 15 metrum nr. 592/1994 með síðari breytingum. Í kafla V-2 um skilgreiningar og tákni myndi bættast við 4. gr. um þyngdir svohljóðandi nýr málsliður: "4.5. Á áberandi stað sitthvoru megin á stýrishúsi fiskibátsins skal vera plata þar sem leyfileg hámarkshleðsla er tilgreind og inngráfin í plötuna. Siglingastofnun skal gefa út sérstakt hleðsluskírteini fyrir fiskibátinn þar sem einnig kemur fram leyfilega hámarkshleðsla og skal afrit af skírteininu varðveitt um borð í bátnum." 2) Siglingastofnun Íslands hefur tekið málið upp við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda um gerð sérstaks bæklinga og stuttmyndar um öryggismál smábáta þar sem hætta af ofhleðslu og of litlu fríborði smábáta verði sérstaklega tekin fyrir. Verkefnastjórnin leggur mikla áherslu á að bæði upplýsingar og áróður til smábátasjómanna um ofhleðslu verði markviss og áberandi. 3) Siglingastofnun mun setja af stað rannsóknarverkefni sem fjalla mun um hleðslu og ofhleðslu smábáta þar sem sérstaklega verður tekið tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á leyfilega hámarkshleðslu.	
Verkefni: L-051/01-01 Breyting á kafla V-2 í reglum um smíði og búnað vinnubáta með mestu lengd allt að 15 metrum nr. 592/1994 með síðari breytingum. Ákvæði um að sett verði plata á áberandi stað á hvora hlið stýrishúss smábáta þar sem leyfileg hleðsla bátsins verði greinilega og læsilega inngráfin í plötuna.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-051/01-02 Gerður verði bæklingur og stuttmynd um öryggismál smábáta þar sem hætta af ofhleðslu og of litlu fríborði smábáta verði sérstaklega tekin fyrir.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: R-051/01-03 Rannsóknarverkefni um hleðslu og ofhleðslu smábáta þar sem sérstaklega verður tekið tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á levfilega hámarkshleðslu.	Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 065/01	Atvikalýsing: Una í Garði GK-100 (sknr. 1207) ferst við rækjuveiðar í Skagafjarðardýpi þann 17. júlí 2001. Tveir skipverjar farast en fjórir bjargast.			
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að sjóslýs þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt: 1) Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun sé ávallt í lagi og vatnspétt lokun tryggð í rekstri skips. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörðunarkerfi við vatnspéttar hurðir sem undirstrika þýðingu þess að þær séu ávallt hafðar lokaðar til sjós nema þegar brýna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3) Nefndin bendir á nauðsyn þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt fyrirkomulagsteikning öryggisbúnaðar sé um borð eins og reglur mæla fyrir um. 4) Nefndin bendir á að eftir að breytingar hafi farið fram á skipum skuli haffærisskírteini ekki gefið út fyrr en samþykkt stöðugleikagögn liggi fyrir enda eru þau hluti af skipsskjölum sem skipstjórnarmenn eigi að kynna sér. 5) Nefndin hvetur til enn frekari átaks í fræðslu um stöðugleika skipa þar sem rík áhersla verði m.a. lögð á grundvallaratriði eins og að útreiknuð stöðugleikaatvik byggji á vatnspétttri lokun skipsins. 6) Nefndin bendir á mikilvægi þess að neyðarmerkjakerfi (neyðarbjalla) sé virkt í skipum og að skipverjar fái þjálfun í að bregðast við því. 7) Nefndin vill ítreka fyrir ábendingar um að Siglingastofnun Íslands fylgi því eftir að björgunaræfingar séu haldnar í samræmi við reglugerðir og að ekki verði gefin út haffæri fyrr en úr því hafi verið bætt. 8) Nefndin bendir á að fylgt sé reglum um vistarverur áhafna fiskiskipa um að fullnægjandi loftræsting geti átt sér stað við öll skilyrði."		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands telur nauðsynlegt að rannsakað verði til hlítar hvernig loftræstingu um borð í íslenskum fiskiskipum er háttað, hvernig niðurrólfun þessara skipa er fyrir komið og hvaða ráðstafanir beri að gera til að tryggja vatnspéttleika skipsins. Stofnunin mun setja af stað vinnuhóp innan stofnunarinnar þar sem sérstaklega verður farið yfir niðurrólfun skipa, loftskipti milli rýma, lekastöðugleika og ef til vill nýjar forsendur sem kalla á nýjar reglur um hönnun og smíði. Verkefnið yrði kaflaskipt á eftirfarandi hátt: 1. Upplýsingaöflun. 2. Tæknilegar forsendur. 3. Vatnspétt niðurrólfun skipa. 4. Loftræsting og loftskipti milli lokaðra rýma skipsins. 5. Stöðugleiki skips í löskuðu ástandi – lekastöðugleiki. 6. Hönnunarforsendur á lokunarþúnaði opa á vatnspéttum þiljum. 7. Niðurstæða. Reikna má með að niðurstöður verkefnisins liggi fyrir á seinni hluta næsta árs. Að verkinu munu koma starfsmenn Siglingastofnunar og sérfræðingar sem stofnunin kallar til. 1) Í samstarfi við verkefnastjórnun langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur Siglingastofnun Íslands unnið að gerð bæklinga um "Æfingar um borð í skipum". Í bæklingi þessum eru skýrðar kröfur um að halda beri mánaðarlega æfingar um borð í fiskiskipum stærri en 15 metrar. Að öðru leyti fjallar bæklingur þessi um tilgang og tíðni æfinga, undirstöðu og undirbúning æfinga svo og áætlun og framkvæmd æfinga. Bæklingi þessum hefur verið dreift um borð í öll íslensk skip. Jafnframt hefur gálista sem fjallar um æfingaáætlun verið dreift með bæklingnum.		
Verkefni: R-065/01-01 Rannsóknarverkefni vatnspétta niðurrólfun skipa og loftræstingu um borð í fiskiskipum.		Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið		Staða máls: Lokið
Verkefni: S-065/01-02 Gerður verði sérstakur bæklingur um æfingar um borð í skipum ásamt gátlista.		Framkvæmd: Langtímaáætlun		Staða máls: Lokið

Nr. máls: 091/01	Atvikalýsing: Skipverji fær háþrýstibunu í auga um borð í Venusi HF-519 (sknr. 1308) þann 10 október 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til stjórnendur geri leiðbeinandi vinnureglur um umgengi og notkun hættulegra tækja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01, en skýrslan fjallar um er skipverji um borð í Örfirisey slasast við að klórblöndu í auga og skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 045/01 er skipverji slasast um borð í Breiðafjarðarferjunni Baldri þegar hann fékk fosfórsýru í andlit, er rétt að benda einnig hér á að í Slysavarnaskóla sjómanna læra menn á ýmsum námskeiðum að umgangast hættuleg efni og notkun hættulegra tækja og verkefnastjórn um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bækling um ofangreint. 2) Að öðru leyti vill Siglingastofnun Íslands vísa í afgreiðslu stofnunarinnar hér að framan á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01 og nr. 045/01.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 097/01	Atvikalýsing: M.b. Núpur BA-069 (sknr. 1591) verður vélarvana og rekur á land í Patreksfirði þann 10. nóvember 2001.	
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin hvetur þær útgerðir sem nota rafeindastýrðan búnað við vélar að tryggja að vélstjórar eða vélaverðir fái fullnægjandi kennslu í notkun búnaðarins. Þá telur nefndin nauðsyn á að umboðsaðilar slíks búnaðar bjóði upp á námskeið í stjórnun og eftirliti á slíkum búnaði. 2) Nefndin bendir á að akkerisbúnaður skipa eigi ávallt að vera tilbúinn til tafarlausa nota enda er hér um að ræða öryggisbúnað sem mikilvægur er ef skip verður vélarvana."	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Til úrbóta þá hefur Siglingastofnun haldið fundi með þeim umboðsaðilum sem flytja inn aðalvélar í skip þar sem umfangsmikill rafeindastýrður búnaður er hluti af vélbúnaðinum. Einnig hefur stofnunin haldið fundi með fulltrúum frá Vélaskóla Íslands þar sem tekið var fyrir það námsefni sem vélstjórnarnemum er boðið upp á er varðar rafeindastýrðan vélbúnað og hefur Vélaskólinn upplýst að nemendur fái fullnægjandi kennslu í notkun rafeindastýrðs búnaðar aðalvéla skipa. 2) Umboðsaðilar þessara véla hafa boðið upp á námskeið fyrir vélstjórnarmenn skipa þar sem slíkur búnaður er eða verður um borð. Námskeið þessi eru þannig uppbyggð að vélstjórnarmenn verða færir um að stjórna vélum og vélbúnaði þar sem flókin rafeindastýrður búnaður er hluti af aðalvélabúnaðinum. Tveir starfsmenn Siglingastofnunar hafa sótt þessi námskeið. 3) Siglingastofnun mun setja af stað rannsóknarverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa. Þar munu verða kannaðar tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneytissium ásamt staðsetningu loftinntaka.	
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 057/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast þegar hann fellur í stiga um borð í Frey GK-157 (sknr. 11) þann 2. júní 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Í lokaskýrslu Rannsóknarnefndar sjóslysa er gerð eftirfarandi tillaga í öryggisátt: Nefndin vill beina því til Siglingastofnunar að gert sé sérstakt átak í skoðun á stigum um borð í skipum í þeim tilgangi að koma í veg fyrir að illa búnir stigar séu slysgilddrur fyrir skipverja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í dag er eftirlit og skoðun stiga um borð í skipum hluti af búnaðarskoðun skipa þannig að stigar eru skoðaðir árlega. 2) Siglingastofnun mun fylgja tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt með því að leggja sérstaka áherslu á skoðun á stigum um borð í skipum við árlegar skoðanir á öryggisbúnað. 3) Jafnframt vill stofnunin benda á að í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 til 2003 hefur verið gerður fræðslubæklingur um fallhættu um borð í skipum og 5 mínútna fræðslumynd um sama efni. Þessu fræðsluefni verður dreift um borð í öll skip.	
Verkefni: A-057/01-01 Áhersla á skoðun stiga um borð í skipum við árlegar búnaðarskoðanir.	Framkvæmd: Skipaefniritssvið	Staða máls: Átaksverkefni
Verkefni: S-057/01-02 Gerð fræðslubæklinga og stuttmynda um fallhættu um borð í skipum.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 105/01	Atvikalýsing: Ófeigur II VE-324 (sknr. 2030) sekkur á togveiðum suður af Vík í Mýrdal, einn skipverji ferst en átta bjargast þann 5. desember 2001.	
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun skipa sé ávallt í lagi og vatnspétt lokun tryggð öllum stundum. 2. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörunarkerfi við vatnspéttar hurðir sem undirstrikar þýðingu þess að þær séu hafðar tryggilega lokaðar meðan skip er laust nema brýna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3. Nefndin telur það verulegan ágalla í fyrirkomulagi að enginn aðskilnaður sé frá aðalstigagangi sem tengir veður- og millifar saman, og sjálfu vélarúminu. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt öryggisplan sé um borð eins og reglur mæla fyrir. 5. Nefndin hvetur til átaks í fræðslu um stöðugleika þar sem undirstrikað er m.a. það grundvallaratriði að útreiknuð stöðuleikatilvik byggji á vatnspéttir lokun. 6. Nefndin ítrekar mikilvægi þess að björgunaræfingar séu haldnar. 7. Nefndin bendir á mikilvægi þess að nema búnaður fyrir vindustjórnun sé ekki á stöðum þar sem hætta sé á vatnsaga.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar vegna skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 065/01 lagði stofnunin til að nauðsynlegt yrði að rannsaka til hlitar hvernig niðurbólun slíkra skipa er fyrir komið og hvaða ráðstafanir beri að gera til að tryggja vatnspéttleika skipsins. Stofnunin hefur sett af stað vinnuhóp þar sem sérstaklega verður farið yfir niðurbólun skipa, loftskipti milli rýma, lekastöðugleika og ef til vill nýjar forsendur sem kalla á nýjar reglur um hönnun og smíði. 2) Í nýjum reglum um stöðugleika og öryggi fiskiskipa er m.a. kveðið á um að komið verði fyrir hentugum viðvörunarþúnaði sem gefur viðvörn á heyrnlegan og sýnilegan hátt í stýrishúsi skipsins. 2) Hér má benda á endurútgáfu stöðugleikabæklinga og myndbands um stöðugleika skipa sem verður dreift í öll íslensk skip. 3) Að öðru leyti vísar Siglingastofnun í niðurstöður er fylgja afgreiðslu stofnunarinnar í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa, nr. 065/01, er Una í Garði fórst.	
Verkefni: S-105/01-01 Endurútgáfa stöðugleikabæklinga.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-105/01-02 Gerð fræðslumyndbands um stöðugleika skipa.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 112/01	Atvikalýsing: Skipverji fellur fyrir borð um borð í Kaldbak EA-1 (sknr. 1395) þann 11. desember 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að allir sjómenn sem sinna störfum þar sem þeir eiga á hættu að falla fyrir borð gangi ávallt í einhverju sem haldi þeim á floti falli þeir fyrir borð og hafi á sér búnað sem þeir geti vakið athygli á sér með. Nefndin bendir á nauðsyn þess að til sé ferilsskráning einstakra verkþátta um borð í skipum sem farið er vel yfir áður en menn ganga til einstakra starfa þannig að hlutverkaskipting sé ljós.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í tillögum Siglingastofnunar um breytingu á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri, nr. 26/2000 er gert ráð fyrir því í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni að hlífðarfatnaður skipverja, sem vinna á þilfari, skuli geta haldið manningum uppi ef honum skolar fyrir borð og að notuð sé flík með floti eða sjálfupplásanlegt björgunarvesti til þess. 2) Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum nr. 785/1998 og reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum nr. 786/1998 er fjallað um skipulag vinnu og þjálfun skipverja. Ekki er þar tekið beint á ferilsskráningu einstakra verkþátta um borð í skipum en vitað er að ýmis fyrirtæki bjóða útgerðum gæðastjórnarkerfi þar sem ferilsskráning verkþátta er nákvæmlega skilgreind en slík kerfi eru ekki skylda um borð í skipum í dag jafnvel þó sumar útgerðir nýti sér þessa þjónustu.	
Verkefni: Sérstakt verefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 007/02	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Sveinbirni Jakobssyni ÞH-10 (sknr. 260) þegar verið var að kasta snurvoð þann 15. janúar 2002.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á nauðsyn þess að hlífir séu settar upp þar sem menn þurfa að standa við vinnu sína, því að í flestum tilfellum standa menn í aðgerð á meðan tógin eru að renna út.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun mun vinna að drögum að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.	
Verkefni: L-007/02-01 Drög að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 015/02	Atvikalýsing: Bjarmi VE-66 (sknr. 1103) ferst á siglingu NV af Þrídröngum, tveir skipverja farast, en tveir bjargast þann 23. febrúar 2002.	
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sjómenn taki mið af fyrirliggjandi spám um veður og sjólag. 2. Nefndin bendir á að ástæða sé til að skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að auðvelda framsetningu stöðugleikagagna fyrir minnstu bátana. 3. Nefndin vekur sérstaka athygli á gildi björgunarbúninga og þjálfun í að klæðast þeim. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar klæðist strax flotgöllum þegar sýnt er að skipverjar megi búast við því að þurfa að yfirgefa skipið, og því verður við komið. 5. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skip í neyð sendi út neyðarkall á réttum talstöðvarrásum. 6. Nefndin vill ítreka fyrri ábendingar um að Siglingastofnun fylgi því eftir að björgunaráæfingar séu haldnar. 7. Nefndin bendir á að breyta þarf neyðarrafabúnaði á sjálfvirkum tilkynningarskyldubúnaði þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu. 8. Nefndin bendir á nauðsyn þess að frífljótandi neyðarbaujur verði teknar upp í öllum skipum undir 24 m í skráningarlengd. 9. Nefndin telur að rekakkerislína og fangalína í gúmmibjörgunarbátum eigi að vera aðgreindar með mismunandi lit.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun rekur upplýsingakerfi fyrir veður og sjólag fyrir sjófarendur með það að markmiði að auka öryggi til sjós og auðvelda sjófarendum sjósókn. Á heimasíðu Siglingastofnunar (www.sigling.is) er hægt að nálgast upplýsingar um veður og sjólag. 2) Í langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 - 2003 er gert ráð fyrir því að nýr og uppfærður stöðugleikabæringur verði gefin út í maí á þessu ári. Einnig mun koma út fræðslumyndband um stöðugleika skipa. Á rannsóknarsviði stofnunarinnar fara nú fram rannsóknir í samstarfi við ýmsa aðila utan stofnunarinnar á stöðugleikavakt um borð í skipum og hvaða áhrif andveltigeymar hafa á stöðugleika skipa. 3) Í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 til 2003 er verið að undirbúa fræðslumynd um björgunarbúninga. Þar verður sýnt hvernig á að klæðast þeim og hve nauðsynlegt það er að tæma úr þeim loftið þegar í þá er komið. Einnig skal þess getið að björgunarbúningum fylgja ávallt leiðbeiningar frá framleiðendum. 4) Í nýlegri þjálfunarhandbók sem Siglingastofnun hefur samþykkt fyrir skip er mjög nákvæmleg farið yfir björgunaráæfingar og hvernig eigi að framkvæma þær. Skipstjóra ber að skrá allar æfingar í bókina þannig að eftirlit með björgunaráæfingum um borð í skipum á að vera mjög skilvirt. Einnig hefur verið gefið út fræðsluefni á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda í formi bæklinga, æfingaeyðublaða og myndbanda. 5) Á fundi siglingaráðs þann 24. janúar 2002 kom til umræðu búnaður til sjálfvirkar tilkynningarskyldu og þá sérstaklega sá grunur að tækin virkuðu oft á tíðum ekki, væru sífellt í ólagi, langur viðgerðartími eða jafnvel ekki til afgreiðslu, engin tæki til skiptanna fyrir þau sem biluðu og þurftu á viðgerð að halda og það jafnvel í útlöndum. Siglingastofnun hefur komið því á framfæri við umboðsmann búnaðar til sjálfvirkar tilkynningarskyldu að neyðarrafabúnaður virki þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu. Nú er viðbragðstími neyðarhnapps hálf sekúnda. 6) Í minnisblaði Siglingastofnunar til siglingaráðs, dags. 9. september 2002, um frífljótandi neyðarbaujur eru bornar saman kröfur í Danmörku og Noregi við íslenskar reglur. Einnig er bent á kostnað útgerðir skipa, sem eru 24 m að skráningarlengd og minni ef farið yrði að tillögum yfirstjórnar leitar og björgunar á hafinu um að öll skip skuli hafa um borð frífljótandi neyðarbauju. Samkvæmt minnisblaðinu er það mat stofnunarinnar að ekki þörf á að gera kröfu til skipa undir 24 m að þau verði skyldug til að hafa um borð frífljótandi neyðarbauju svo framanlega sem STK kerfið uppfylli þar til gerðar kröfur. 7) Rétt er að benda á að erfitt er að greina lit rekakkerislína og fangalína í myrkri, rökkri og slæmri lýsingu. Siglingastofnun styður engu að síður þá hugmynd að rekakkeris- og fangalínur verði aðgreinar með mismunandi lit. Rétt er þó að benda á að setja verður reglugerð um slíkt og yrði þá um svokallaða sérkröfu að ræða. Siglingastofnun þarf að meta hvort hún legði til að sérkrafan ætti að vera afturvirk fyrir gúmmibjörgunarbáta sem þegar eru í landinu eða eingöngu sérkrafa til nýrra gúmmibjörgunarbáta.	
Verkefni: S-015/02-01 Endurgerð fræðslumyndbands um björgunarbúninga.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-015/02-02 Kanna hvort setja eigi reglur um aðgreiningu rekakkerislínu og fangalínu með lit.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 027/02	Atvikalýsing: Hólmsteinn GK-20 (sknr. 573) siglir á Rafn KE-41 (sknr. 7212) þann 12. mars 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á mikilvægi þess að óhindrað útsýni sé úr brú / stýrishúsi skipa og að við árlegar skoðanir skipa að þessir þættir séu skoðaðir og gerðar athugasemdir ef útsýnið er skert.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um skip eru ákvæði um að frá stjórnþalli (úr brú og eða stýrishúsi skipa) skuli vera óhindrað útsýni fyrir allar stærðir skipa. 2) Siglingastofnun mun fylgja því eftir við árlegar skoðanir skipa að óhindrað útsýni sé frá stjórnþalli skipa og gera athugasemdir ef útsýni er skert og fara fram að úr sé bætt samkvæmt reglum sem við eiga.	
Verkefni: A-027/02-01 Eftirfylgni við skoðanir að óhindrað útsýni sé frá stjórnþalli skipa ásamt athugasemdum ef við á.		Framkvæmd: Skipaeftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 046/02	Atvikalýsing: Skipverji slasast við netalögn um borð í Steinunni SF-10 (sknr. 1416) þann 29. apríl 2002.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin telur að þar sem tækifæri er til að auka og bæta vinnuáðstöðu um borð í skipum eigi að skoða þá möguleika alvarlega. Með framkvæmd áhættumats sem skylt er að gera (<i>sjá reglugerð nr. 786/1998 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum</i>) munu skipverjar eiga auðveldara með að greina hættusvæði áður en slys verður. 2. Nefndin leggur til að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun tekur undir það að skipverjar eigi auðveldara með að greina hættusvæði áður en slys verður ef framkvæmt er hættumat um borð í skipinu en samkvæmt reglum ber vinnuveitendum sjá til þess að framkvæmt sé hættumat vegna öryggis og hollustu á vinnustað og á grundvelli hættumatsins. 2) Siglingastofnun mun beita sér fyrir því að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.	
Verkefni: A-046/02-01 Siglingastofnun mun beita sér fyrir því að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.		Framkvæmd: Skipaeftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 107/01	Atvikalýsing: M.b. Svanborg SH-404 (sknr. 2344) verður vélavana og ferst við svörtuloft, þrír menn farast og einn bjargast, þann 7. desember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin leggur til að hugað verði að staðsetningu loftinntaka og minnir á að til eru loftsiur með gildirur fyrir vökva. 2. Nefndin itrekar þær ályktanir sem gerðar hafa verið um að útgerðar- og/eða skipstjórnarmenn fari eftir þeim viðvörðunum sem koma í veðurspám. 3. Nefndin bendir á að við rannsókn þessa máls og hliðstæðra mála hefur komið í ljós að í mörgum tilfellum eru skip með of litlar eldsneytissur miðað við olíuflæði að vélum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Vegna þeirra tillagna sem hér fyrir liggja í öryggisátt mun Siglingastofnun Íslands setja upp vinnuhóp innan stofnunarinnar sem mun fara yfir tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði, loftinntökum og eldsneytissium í aðalvélum skipa af þeirri gerð sem var um borð í Svanborgu SH-404. Kannað verður hvort slíkur búnaður geti skaðað öryggi skipis og áhafnar. Gert er ráð fyrir að niðurstöður þessa vinnuhóps liggi fyrir eigi síðar en um mitt ár 2004 en hlutaniðurstöður geti legið fyrir lok þessa árs. 2) Þess skal einnig getið að það er mat umboðsaðila aðalvélar skipisins að skvettur og gusur að loftslúsum eigi ekki að geta stíflað loftsiur með þeim afleiðingum að aðalvélin stöðvist. Ef magnið af sjó sem flæðir inn um loftinntök er umtalsvert þá er engu að síður ekki hægt að útiloka að aðalvél geti stöðvast.	
Verkefni: R-107/01-01 Rannsóknarverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa þar sem kannaðar verði tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneytissium ásamt staðsetningu loftinntaka.		Framkvæmd: Rannsóknar- og þróunarsvið	Staða máls: Í vinnslu
Verkefni: L-107/01-02 Kanna hvort setja skuli reglur um umbúðir utan um björgunarbúninga.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-107/01-03 Nýjar reglur með auknum kröfum um akkerisbúnað skipa.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: A-107/01-04 Við skoðun og eftirlit með akkerisbúnaði verði akkerin látin falla.		Framkvæmd: Skipaeftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 098/01	Atvikalýsing: Bilun verður í kúplingu um borð í Örfirisey RE-4 (sknr. 2170) og skipið verður stjórnlaust þann 10. nóvember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip verði búin átaks dráttarspili enda sé það óumdeilanlega besti kosturinn við aðstæður sem þessar. 2. Nefndin leggur til að athugasemdir vegna tildiráttartógs verði skoðaðar sérstaklega og það prófað á faglegum grunni og metið hvort um heppilega tegund sé að ræða. 3. Nefndin leggur til að átak verði gert í að hvetja skipstjórnendur að sinna þeirri fræðsluskyldu sem á þeim hvílir gagnvart áhöfn um notkun og meðferð björgunartækja skipis, þar með taldar línubussur, samhliða lögboðnum, reglubundnum björgunaráfingum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun kom athugasemdum rannsóknarnefndar sjóslysa á framfæri við Landhelgisgæslu Íslands með bréfi dags. 14.04.2003 en nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip skulu búin átaks-dráttarspili. Landhelgisgæslan lýsir í bréfi til Siglingastofnunar, dags. 28.04.2003, sig sammála þessum tillögum en vegna kostnaðar og forgangs annarra öryggisatriða hefur ekki enn verið ráðist í að útbúa skipin slíkum búnaði. 2) Siglingastofnun mun fara yfir þær reglur sem flokkunarfélagin hafa sett sér gagnvart dráttartaugum og þá með tilliti til þess hvaða dráttartaugar henti best við þær aðstæður sem geta komið upp hér við land og þá með tilliti til þeirra efna sem dráttartaugin er gerð úr. 3) Nýverið kom út á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda myndband um meðferð línubysa. Myndband þetta sýnir hvernig á að meðhöndla línubysur, gerð þeirra, frágang og notkun. Einnig hefur komið út á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda bæklingur um æfingar um borð í skipum. Bæði myndbandinu og bæklingnum hefur verið dreift til þeirra aðila er málið varða.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 049/02	Atvikalýsing: Sjór kemst í vélarúm Herkúless SF-125 (sknr. 1770) þann 22. apríl 2002.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands láti fara fram athugun á lekaviðvörðunum almennt í bátum og skipum. Sú athugun verði meðal annars látn ná til virkni og gerða slíks búnaðar. Jafnframt leggur nefndin til að lekaviðvörðunarbúnaður verði skyldaður í öll þurrými skipa.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt Norðurlandareglunum er skylt að hafa vökvaviðvörðunarkerfi í vélarúmi báta undir 15 metrum að mestu lengd. 2) Við eftirlit og skoðun skipa og báta mun Siglingastofnun sérstaklega athuga lekaviðvörðun og einnig fara yfir virkni og gerð slíks búnaðar. 3) Siglingastofnun Íslands er að vinna að rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa (rannsóknarverkefni nr. R-065/01-01). Í verkefninu er meðal annars verið að kanna kosti og galla þess að lekaviðvörðunarbúnaður verði skyldaður í öll þurrými skipa. Þegar niðurstöður verkefnisins liggja fyrir mun Siglingastofnun gera tillögu til samgönguráðuneytisins að reglum um lekaviðvörðunarbúnað skipa sem siglingaráð mun fá til umsagnar.	
Verkefni: A-049/02-01 Við eftirlit og skoðun verði sérstaklega athugað lekaviðvörðunarkerfi, virkni og gerð slíks búnaðar.	Framkvæmd: Skipaæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 003/03	Atvikalýsing: Vélarbilun varð um borð í Berglínu GK-300 (sknr. 1905) og skipið tók niðri þann 29. janúar 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra vandamála telur nefndin nauðsynlegt að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun á skipum sem eru með vélbúnað sem notar brennsluolíu til kælingar og síur sem þau nota. Ítrekað hafa komið upp vandamál vegna frágangs á olíuakerfum. Olíulagnir og olíusíur virðast ekki nægjanlega afkastamiklar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í byrjun árs 2004 mun Siglingastofnun setja af stað átaksverkefni með því að fara yfir þau fjögur til fimm skip sem eru með vélbúnað sem notar brennsluolíu til kælingar svo og síur sem þau nota. 2) Markmið átaksverkefnisins er að fara yfir frágang á olíuakerfum þessara skipa og kanna hvort olíulagnir og olíusíur standist það álag sem þeim er ætlað ásamt athugun á afkastagetu olíulagna og -sía. 3) Hjá Siglingastofnun er að fara í gang rannsóknarverkefni þar sem m.a. eru kannaðar tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla skipa, eldsneytissíum ásamt staðsetningu loftinntaka. Þetta rannsóknarverkefni mun auk þess innihalda umsögn um þær tillögur í öryggisátt sem rannsóknarnefnd sjólysja setti fram í sinni lokaskýrslu, þ.e. hvort brennsluolía henti til kælingar og hvort frágangur lagnakerfis sé í samræmi við nauðsynlegt rennislíflæði að aðalvél. 4) Siglingastofnun mun vinna að þessu verkefni á vormanuðum 2004 og mun skila hlutaniðurstöðum um mitt næsta ár.	
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01, L-107/01-02, L-107/01-03 og A-107/01-04	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 062/03	Atvikalýsing: Skipverjar voru hætt komnir vegna súrefnisskorts í lest Arnars KE-13 (sknr. 1012) þann 3. júlí 2003.	
Tillaga í öryggisátt: 1) Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hætta er á súrefnisskorti í rýmum sem skipverjar að staðaldri vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/eða súrefnisskynjara á sér og góða loftræstingu í skilgreindum hætturýmum. 2) Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og bæklingur um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð í skipum. Einnig verði öll rými þar sem hætta er á efnabreytingum skilgreind á áberandi hátt og áhöfninni kynnt vel. 3) Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slys af völdum súrefnisskorts.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í tillögum Siglingastofnunar Íslands að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri sem taka mun til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri er að finna í 13. gr. í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni ákvæði um notkun gas- og súrefnismæla. 2) Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, er að finna ákvæði um skyldur eigenda og skipstjóra til að koma í veg fyrir að öryggi og heilsa starfsmanna verði ekki stofnuð í hættu. 3) Siglingastofnun í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út "Lækningabók sjófarenda", en þar er að finna í 17. kafla um eitranir lýsing á greiningu og meðferð eittrana. 4) Siglingastofnun mun vinna að því í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda að gerð verði veggspjöld, fræðslupésar og annað kynningarefni um hættu vegna mögulegrar efnamyndunar í rýmum skipa. 5) Einnig mun Siglingastofnun í tengslum við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda huga að gerð fræðslupésa eða annars kynningarefnis um sérstakar ráðstafanir í viðbragðsáætlun um borð í skipum þegar slys verður af völdum súrefnisskorts.	
Verkefni: S-062/03-01 Leggja það til við áætlun um öryggi að huga að gerð fræðslupésa um sérstakar viðbragsráðstafanir um borð í skipum þegar slys verður af völdum súrefnisskorts	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 107/01	Atvikalýsing: Svanborg SH-404 (sknr. 2344) verður vélarvana og ferst við Svörtuloft þann 7. desember 2001, þrír menn farast, einn bjargast.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin leggur til að hugað verði að staðsetningu loftinntaka á skipum og minnir á að til eru loftsiur með gildirur fyrir vökva. 2) Nefndin ítrekar þær ályktanir sem gerðar hafa verið um að útgerðar- og/eða skipstjórnarmenn fari eftir þeim viðvörðunum sem koma í veðurspám. 3) Nefndin bendir á að við rannsókn þessa máls og hliðstæðra mála hefur komið í ljós að í mörgum tilfellum eru skip með of litlar eldsneytissur miðað við loftflæði að vélum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun tók til afgreiðslu þessa lokaskýrslu í greinargerð og bréfi til rannsóknarnefndar sjóslysa þann 14. apríl 2003. Þar sem nú koma fram sömu tillögur í öryggisátt og í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa, nr. 107/01, sem barst stofnuninni 20. mars 2003, fylgir hér niðurstaða stofnunarinnar frá afgreiðslu hennar 14. apríl 2003. 1) Í byrjun árs 2004 mun Siglingastofnun Íslands setja af stað rannsóknarverkefni þar sem farið verður yfir tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði, loftinntökum og eldsneytissium í aðalvélum skipa af þeirri gerð sem var um borð í Svanborgu SH-404. Kannað verður hvort slíkur búnaður geti skaðað öryggi skips og áhafnar. 2) Gert er ráð fyrir að hlutaniðurstöður þessa vinnuhóps liggi fyrir eigi síðar en um mitt ár 2004. Hér er um sama rannsóknarverkefni að ræða sem um getur í niðurstöðu úr afgreiðslu á tillögum rannsóknarnefndarinnar í öryggisátt í lokaskýrslu nr. 003/03. 3) Til stóð að leggja fram megin niðurstöður þessa verkefnis í árslok 2003 en þegar á reyndi var faglega talið hagkvæmara að vinna átakverkefni nr. 003/02 og þetta verkefni nr. 107/01 samtímis og ljúka hlutaniðurstöðum um mitt ár 2004. 4) Þess skal einnig getið að það er mat umboðsaðila aðalvélar skipsins að skvettur og gusur að loftsiúm eigi ekki að geta stíflað loftsiur með þeim afleiðingum að aðalvélin stöðvist. Ef magnið af sjó sem flæðir inn um loftinntök er umtalsvert er engu að síður ekki hægt að útiloka að aðalvél geti stöðvast.	
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01, L-107/01-02, L-107/01-03 og A-107/01-04		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 111/02	Atvikalýsing: Aron ÞH-105 sekkur við rækjuveiðar norður af Grímsey þann 30. september 2002. Mannbjörg varð.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndir telur sjóslys þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt: 1) Að strangt eftirlit þurfi að vera með því að vatnspétt þil í skipum standist kröfur sem til þeirra eru gerðar. 2) Að mikilvægt sé að vatnspéttur lokunarbúnaður innan skips milli hóla og utan skips að hinum ýmsu rýmum uppfylli kröfur um vatnspéttleika og fljótvirkt sé að grípa til lokunar rýma. Þetta á einnig við um víralúgur. 3) Að merkingar séu á hurðum (lúgum) sem eiga að vera lokaðar til sjós. 4) Að viðvörðunarbúnaður fyrir sjó í rýmum sé tekinn til endurskoðunar hvað viðkemur hönnun, viðurkenningu slíks búnaðar, reglulegum prófunum og eftirlits með slíkum búnaði. 5) Að áréttað sé mikilvægi þess, m.a. í væntanlegri langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, um hvað beri að varast og hvernig á að standa að austri frá rýmum. Sérstaklega ber að varast sjálfvirkan austur í lengri tíma án vöktunar á rými eða mælingar á vökvahæð í brunni. 6) Að athuga þurfi hvort lensing sem einungis er möguleg með rafmagni sem millistig í dreifikerfi sé fullnægjandi. 7) Að endurskoða ber lensikerfi sem byggja á lensijektor sem dælir í brunn á aðgerðarþilfari, þaðan sem sérstök brunndæla dælir útbyrðis. 8) Sjóslys þetta gefur tilefni til að skerpa á reglum um viðbúnaðarstig, hvernig bregðast skal við í tilviki eins og þessu þar sem umtalsverður sjór er kominn í tvö meginrými skipsins.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í framhaldi af ofangreindu hefur Siglingastofnun hrundið af stað rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa og er verkefnið vel á veg komið. Rannsóknarverkefnið tekur aðallega á niðurrhólfun og vatnspéttleika íslenskra fiskiskipa og hvernig loftfræstingu um borð er háttáð. Farið er yfir stöðugleika skipa í löskuðu ástandi og þær hönnunarforsendur er lúta að lokunarbúnaði á vatnspéttum hölfum eru yfirfarnar. 2) Lokið er að mestu að ástandsgreina hina ýmsu flokka fiskiskipa þar sem tæknilegar forsendur vatnspéttleika hafa verið kannaðar. Framhald þessa verkefnis byggir á stöðugleika skipa í löskuðu ástandi og hönnunarforsendur fyrir vatnspétt hölf ásamt ráðstöfunum sem grípa ber til í framhaldi af niðurstöðum.	
Verkefni: Sjá verkefni R-065/01-01.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 042/03	Atvikalýsing: Skipverji slasast við að festast í færribandi um borð í Þór HF-4 (sknr. 2549) þann 27. apríl 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að gerð verði sérstök úttekt á frágangi færribanda um borð í skipum með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er að finna ákvæði um færribönd í VI. kafla um búnað til verndar áhöfninni þar sem 11. regla fjallar um fiskvinnslubúnað. 2) Siglingastofnun mun í eftirlitshlutverki sínu beita sér fyrir því að gerð verði sérstök úttekt á frágangi færribanda um borð í skipum og þá með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna svo og í samræmi við breytt fyrirkomulag skipsbúnaðar.	
Verkefni: A-042/03-01 Gerð verði sérstök úttekt á frágangi færribanda um borð í skipum m.t.t. öryggisatriða og umgengnisreglna.		Framkvæmd: Skipaeftirlitssvið	Staða máls: Átakverkefni

Nr. máls: 051/03	Atvikalýsing: Eldur verður í dælurými Bjargar Jónsdóttur PH-321 (sknr. 1508) þann 3. júní 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin sér ástæðu til að gera eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að öndunaropum eldfimra vökva s.s. spilólú sé ekki fyrirkomíð í rýmum þar sem pústlagirnir liggja.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er að finna í 10. reglu í IV. kafla í I. viðauka ákvæði um vél- og rafbúnað og tímabundið ómönnuð vélurúm en reglan fjallar um ráðstafanir vegna eldsneytisólú, smurólú og annarra eldfimra efna. 2) Siglingastofnun mun í eftirlitshlutverki sínu leggja áherslu á að öndunaropum eldfimra vökva svo sem spilólú sé ekki fyrir komíð í rýmum þar sem heitar pústlagirnir liggja.	
Verkefni: A-051/03-01 Eftirfylgni að öndunaropum eldfimra vökva s.s. spilólú sé ekki komíð fyrir í rýmum þar sem heitar pústlagirnir liggja.		Framkvæmd: Skipaefitirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 015/03	Atvikalýsing: Hælsvík GK-350 (sknr. 2361) fær inn á sig sjó og leka í flotkassa þann 26. febrúar 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri sérstaka athugun á bátum sem búnir eru flotkössum með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um mælingu skipa með lengd allt að 24 metrum, nr. 527/1997, er að finna í grein 2.4. að skutgeymir er geymir sem settur er aftan á skip og virkar aðeins sem flotholt, en nýtist ekki að öðru leyti. Form skutgeyma skal vera samkvæmt nánari fyrirmælum Siglingastofnunar. 2) Í umburðarbréfi nr. 5/2000 eru að finna í 4. kafla lýsingu á nánari fyrirmælum Siglingastofnunar um skutgeyma. 3) Siglingastofnun í eftirlitshlutverki sínu gera sérstaka athugun á bátum sem búnir eru skutgeymum með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.	
Verkefni: A-015/03-01 Sérstök athugun á bátum sem búnir eru skutgeymi m.t.t. styrks, lekavara og dælubúnaðar.		Framkvæmd: Skipaefitirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 061/03	Atvikalýsing: Gasleki og sprenging á sér stað um borð í Bryndísi SU-288 (sknr. 2167) og einn maður slasaðist þann 3. júlí 2003.		
Tillaga í öryggisátt: 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.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum (Norðurlandareglur) með finna í kafla V-14 ákvæði um eldvarnir er varða notkun á gasi um borð í skipum. Þar er ekki að finna ákvæði um gasskynjara um borð í bátum sem nota gas. 2) Siglingastofnun mun leggja það til að ofangreindum reglum verði breytt í þá átt að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.	
Verkefni: A-061/03-01 Leggja það til í siglingaráði að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.		Framkvæmd: Stjórnarsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 112/02	Atvikalýsing: Köfunarslys í Kleifarvatni þegar þrír kafarar eru hætt komnir þann 3. september 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að vinnuhópur verði myndaður með þátttöku hagsmunaaðila og sérfræðinga á sviði köfunar. Eftirfarandi atriði verði m.a. tekin til ítarlegrar skoðunar: a) Hvort setja eigi þyrlu tafarlaust í viðbragðsstöðu þegar um köfunarslys er að ræða. b) Hvort kafarar eigi alltaf að vera með skilgreindan lágmarks súrefnisbúnað meðferðis og þjálfaðan aðstoðarmann við allar kafanir. c) Fjarskiptasamband sé vel tryggt á köfunarstað. d) Hvort mögulegt sé að kafarar tilkynni til ákveðins aðila áður en köfun hefst. e) Hvort kafarar eigi að fara reglulega í nákvæma læknisskoðun hjá læknum með sérþekkingu á þessu sviði.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun leggur til að eftirfarandi aðilar myndi vinnuhóp með þátttöku og sérfræðinga á sviði köfunar: i) Sportkafarafélag Íslands. ii) Landhelgisgæslan. iii) Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins / Slysavarnafélagið Landsbjörg. iv) Ríkislögreglustjóri. v) Samtök atvinnulífsins. vi) Siglingastofnun Íslands 2) Hvað varðar þau atriði sem taka á til ítarlegrar athugunar er rétt að benda á eftirfarandi: a) Það ætti að ákvarðast af aðstæðum hverju sinni hvort setja eigi þyrlu tafarlaust í viðbragðsstöðu þegar um köfunarslys er að ræða. b) Ákvæði um hvort kafarar eigi alltaf að vera með skilgreindan lágmarkssúrefnisbúnað meðferðis og þjálfaðan aðstoðarmann við allar kafanir er að finna í reglugerð um köfun, nr. 535/2001. c) Fjarskiptasamband verður að vera til staðar ef kalla á til aðstoð við köfunarslys. d) Um tilkynningar kafara áður en köfun hefst er að finna í reglugerð um köfun og einnig mætti skoða aðkomu vaktstöðvar siglinga að tilkynningarskyldu fyrir kafara. e) Í reglugerð um köfun er kveðið á um að gildistími læknisskoðunar gagnvart veittum atvinnuskírteinum er 12 mánuðir ef ekki kemur til ástæðna sem því breytir. 3) Siglingastofnun mun hlutast til að vinnuhópurinn verði settur á laggirnar sem fyrst í byrjun árs 2005.	
Verkefni: L-112/02-01 Myndaður verði vinnuhópur með þátttöku hagsmunaaðila og sérfræðinga á sviði köfunar.		Framkvæmd: Stjórnarsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 014/03	Atvikalýsing: Draupnir GK-009 (sknr. 6915) hvolfir á veiðum þann 26. febrúar 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ófært að skipstjórnarmenn þekki ekki til burðargetu báta sinna. Hún beinir því til Siglingastofnunar Íslands að þegar verði gerðar úrbætur gagnvart bátum sem ekki hafa í dag viðurkenningarskírteini þar sem fram kemur leyfileg hleðsla eins og reglugerðir kveða á um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum eru skýr ákvæði um að fyrir bát skuli gefa út viðurkenningarskírteini þar sem skráð er hámarshleðsla bátsins og að viðurkenningarskírteini bátsins falli úr gildi ef áverkar eða breytingar samsvara ekki ákvæðum reglnanna. Siglingastofnun mun setja af stað átaksverkefni þar sem fylgt verður eftir að fyrir hvern bát hafi verið gefið út viðurkenningarskírteini. 2) Siglingastofnun vinnur að verklagsreglum um hleðsluprófun opinna báta til að gera þeim aðilum sem hanna og hafa eftirlit með skipum kleift að annast hleðsluprófanir. 3) Sjá einnig afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 051/01 en skýrslan fjallar um þegar Fjarki ÍS-444 (sknr. 6797) sekkur í röðri út af Kópnum þann 8. júní 2001. 4) Siglingastofnun Íslands hefur í samráði við verkefnisstjórn áætlnar um öryggi sjófarenda gefið út fræðslupésa og DVD-mynd um öryggi smábáta á fiskveiðum þar sem tekið er á öllum meginþáttum öryggis smábáta. Einnig hefur stofnunin í samráði við verkefnisstjórnina staðið fyrir útgáfu á DVD-mynd um stöðugleika fiskiskipa. 5) Siglingastofnun Íslands hefur sett af stað rannsóknarverkefni sem fjallar um hleðslu og ofhleðslu smábáta. Í verkefninu er tekið sérstakt tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á leyfilegri hámarkshleðslu. 6) Hjá Siglingastofnun Íslands er einnig verið að vinna að rannsóknarverkefni um áhættumat minni fiskiskipa í hættulegum öldum þar sem stefnt er að gera hleðslu- og stöðugleikagögn og gögn um vöktun á stöðugleika aðgengileg og notendavæn þannig að upplýsingar liggi ljósar fyrir stjórnanda báts á hverjum tíma.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 102/03	Atvikalýsing: Skipverji um borð í Harðbaki EA-003 (sknr. 1412) klemmist við trolltöku þann 4. október 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að það sé í þeirra verkahring að tryggja öryggi skipverkja 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.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um skyldur skipstjóra til að tryggja öryggi skips og áhafnar. 2) Engar sérstakar reglur gilda um lokaða gilsakróka um borð í fiskiskipum en í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, en almennt eru orðuð ákvæði í 7. reglu, IV. kafli í viðauka I um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni, þar sem fjallað er um vélbúnað á þilfari, hífibúnað og lyftur. 3) Í áætlun um öryggi sjófarenda árið 2004 var stefnt að námskeiði um híf- og lyftubúnað um borð í skipum í samvinnu við fræðslusjóð sjómanna, Sjómennt, þar sem samráð er um fyrirkomulag þess og útgáfu á kennsluefni. Námskeiðið var haldið á Akureyri með þátttöku 20 nemenda.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 105/03	Atvikalýsing: Sturla GK-012 (sknr. 1612) tekur niðri í innsiglingunni í Grindavík og leki kemur að skipinu þann 24. október 2003.	
Tillaga í öryggisátt: 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.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um ábyrgð skipstjóra. 2) Lagt hefur verið út yst í innsiglingarennunni í Grindavík að vestanverðu bakborðs ljósdufli með gúmmikapli. Gert er ráð fyrir að dufli verði varanlegt sjómerki með ljósmerki fyrir innsiglinguna í Grindavíkurhöfn til leiðbeininga fyrir skip á útleið.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 107/03	Atvikalýsing: Leki kemur að vélarúmi þorsteins EA-810 (sknr. 1903) þann 31. október 2003.	
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri strax athugun á ástandi skipa sem eru með sambærilega hönnun. 2) Nefndin leggur til að reglubundnar þykktarmælingar verði á lögnum tengdum þessari hönnun.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Þegar umrætt atvik átti sér setti Siglingastofnun af stað átak til að kanna ástand skipa sem stunda uppsjávarveiðar og þau skip sem eru með sambærilega hönnun. 2) Systurskip Þorsteins EA-810, sknr. 1903, eru Áskell EA-048, sknr. 1807, og Jóna Eðvalds SF-200, sknr. 1809. 3) Siglingastofnun vinnur að því að ákvæði um lekaviðvörunarbúnað verði skýrar í reglum og taki til allra skipa. 4) Siglingastofnun er að vinna að rannsóknarverkefni um vatnspöttleika skipa en þar er sérstaklega tekið tillit til hönnunar lagna og eftirlits með tæringu. Frumniðurstæða verkefnisins mun liggja fyrir á árinu 2005. 5) Við þykktarmælingar á skipum eru m.a. lagnir í vélarúnum skipa þykktarmældar og gerðar eru athugasemdir ef þær standast ekki reglur.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 125/03	Atvikalýsing: Farmur kastast til um borð í Hólmaranum SH-114 (sknr. 6851) og báturinn lagðist á hliðina og sökk þann 14. desember 2003.	
Tillaga í öryggisátt: 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 skyld verði á skipum, þar sem hætta er á slíku, séu tvískiptar hurðir.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum er ekki að finna ákvæði um tvískiptar hurðir. 2) Í ofangreindum reglum er að finna ákvæði um tvær útgönguleiðir sem neyðarútganga fyrir allar vistarverur. 3) Með tilliti til tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt og í ljósi þeirra upplýsinga að menn séu að lokast inni í bátum sínum þegar kör fara fyrir hurðir mun Siglingastofnun við endurskoðun reglna um smíði og búnað báta skoða hvort skylda beri tvískiptar hurðir á skipum, þar sem hætta er á menn lokist inni þegar kör fara fyrir hurðir eða hvort ákvæði um neyðarútganga uppfylli öryggiskröfur.
Verkefni: L-125/03-01 Skoða hvort skylda eigi tvískiptar hurðir þar sem kör geta farið fyrir hurðir.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið
		Staða máls: Lokið

Nr. máls: 126/03	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Sjöfn VE-037 (sknr. 1852) er tjakkur í krana brotnar við trolltöku þann 21. maí 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að skyld verði að allur lyftibúnaður verði merktur með hámarks lyftigetu (SWL). Nefndin leggur til við Siglingastofnun Íslands að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta undir 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum eru ákvæði um lyftibúnað í kafla V-15 þar sem skyld er að allur lyftibúnaður sé merktur með hámarks lyftigetun. 2) Í reglum um smíði og búnað báta undir 15 metrum eru ekki ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti búnaðar báta. Í reglum um öryggi fiskiskipa sem eru stærri en 15 metrar eru ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti af búnaði skips. 3) Siglingastofnun vinnur við endurskoðun reglna um smíði og búnað báta undir 15 metrum og mun skoða ofangreindar tillögur í öryggisátt um öryggishjálma með tilliti til þess að þeir verði hluti búnaðar allra fiskiskipa.
Verkefni: L-126/03-01 Settar verði reglur um að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið
		Staða máls: Lokið

Nr. máls: 010/04	Atvikalýsing: Sigurvin GK-061 (sknr. 1943) fær á sig sjó og fer á hliðina í innsiglingunni til Grindavíkur.	
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 þeim. 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."		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Öryggisupplýsingar til viðskiptavina hafna má finna á heimasíðu Siglingastofnunar Íslands og á síðu 191 á textavarp Ríkisútvarpsins. Einnig mætti skoða að setja upp skilti á áberandi stað í Grindavíkurhöfn þar sem lesa mætti upplýsingar frá öldudufinu við Grindavík. 2) Engin ákvæði eru lögum eða reglum um tilkynningu á fjölda í áhöfn skipa sem eru 20 brúttótonn eða minni. Siglingastofnun mun skoða þá hugmynd hvort skylda beri smábáta að gefa upp fjölda í áhöfn við brottför í gegnum vaktstöð siglinga. 3) Öll skip styttri en 12 metrar að lengd skulu búin björgunarbúningum. Fyrir þessi skip má meta björgunarbúninga jafngilda björgunarvestum og ef skipin eru gerð út í atvinnuskyni skal vera viðurkenndur vinnufatnaður fyrir alla um borð, sem er einangrandi og búinn floti. Hagsmunaaðilar voru sáttir við þessa niðurstöðu á sínum tíma. 4) Í framhaldi af málfundum um öryggismál sjómanna árið 2003 sem haldnir voru á úti á landi óskaði Siglingastofnun eftir afstöðu siglingarráðs um björgunarbúninga í smábátum. Á fundi siglingarráðs 21. maí sl. studdi meirihluti ráðsins það að skylda smábáta til að hafa björgunarbúninga um borð. Fulltrúi LS var andvígur tillögunni.
Verkefni: L-010/04-01 Skoða hvort skylda beri smábáta að gefa upp fjölda í áhöfn við brottför í gegnum vaktstöð siglinga.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið
Verkefni: L-010/04-02 Skoða hvort skylda skuli björgunarbúninga í stað flotvinnubúninga um borð í smábátum.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið
		Staða máls: Lokið

Nr. máls: 051/04	Atvikalýsing: Vilhelm Þorsteinsson EA-011 (sknr. 2410) tekur niðri og strandar í Grindavík.	
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 skipa-umferð. Þær taki mið af öruggum samskiptum, veðri, skyggni, ölduhæð, dýpi, breytingu á dýpi vegna ytri aðstæðna og breytingu á djúpristu vegna siglingahraða.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um ábyrgð skipstjóra. 2) Lög og reglur um hafnamál svo og hafnarreglugerðir fyrir einstakar hafnir taka skýrt og ákveðið tillit til verklags um skipaumferð. 3) Unnið er að drögum að nýrri hafnarreglugerð fyrir Grindavík þar sem sérstakt tillit er tekið til sérstöðu hafnarinnar. 4) Hjá Grindavíkurhöfn eru til staðar allar upplýsingar um ölduhæð og sveiflutíma öldu, vindhraða og -stefnu, loftþrýsting svo og upplýsingar um augnabliks sjávarstöðu. Það heyrir til undantekninga ef sjófarendur nýta sér ekki þessar upplýsingar. 5) Siglingastofnun vinnur sífellt að mælingum í höfnum og gerir tæknilegar kröfur til hafnaryfirvalda og skipstjórnarmanna.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:
		Staða máls: Lokið

Nr. máls: 009/04	Atvikalýsing: Óhapp verður við sjósetningu léttbáts um borð í þerney RE-101 (sknr. 2203) þann 17. janúar 2004.		
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.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun gaf út í desember 2003 fræðslumyndir í einu hulstri með tveimur mynddiskum um öryggi sjómanna sem dreift hefur verið um borð í öll íslensk skip. Ein þessara stuttmynda er fræðslumynd um léttbátinn. 2) Í tengslum við áætlun um öryggi sjómanna hefur Siglingastofnun ákveðið að gera kröfu- og námslýsingu um þjálfun í notkun léttbáta. Þar mun stofnunin koma með hugmyndir og tillögur um kennsluefni og verklagsreglur um notkun léttbáta í fiskiskipum og að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 3) Í undirbúningi er í Siglingastofnun Íslands drög að breytingu á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna, nr. 118/1996, sem miða að því að tilgreina í reglugerðinni hvaða námskeið, þar með talið um notkun léttbáta, verði skilyrði atvinnuskírteinis. Tillögur Siglingastofnunar verða væntanlega til umfjöllunar á fundi siglingaráðs í mars 2005. 4) Slysavarnaskóli sjómanna heldur þriggja daga verklegt og bóklegt námskeið í notkun líf- og léttbáta en námskeiðin eru samkvæmt ákvæðum alþjóðasamþykktar um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW A-VI/2). Einnig býður skólinn upp á námskeið í notkun hraðskreiðra léttbáta. 5) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, eru að finna ákvæði um léttbáta í VII. kafla um björgunarbúnað og fyrirkomulag hans og í VIII. kafla um neyðarráðstafanir, samsöfnun og æfingar. Þar eru að finna m.a. kröfur verklag við léttbáta í þjálfunarhandbók.	
Verkefni: L-009/04-01 Breyting á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna, nr. 118/1996, um að námskeið um notkun léttbáta verði skilyrði atvinnuskírteinis.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-009/04-02 Áætlun um öryggi sjófarenda mun hrinda af stað gerð kröfulýsingar og kennsluefnis um þjálfun og notkun léttbáta.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 031/04	Atvikalýsing: Mánafoos (Nr. 11083) tekur niðri í innsiglingunni í Vestmannaeyjum þann 18. janúar 2004.		
Tillaga í öryggisátt: 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 sjólagir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Endurskoðun siglinga- og leiðarmerkja fyrir Vestmannaeyjahöfn er sífellt í athugun. Út frá tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í þessu máli hefur hafnarstjórn Vestmannaeyja ákveðið að setja upp lýsingu þar sem skipið tók fyrst niðri. 2) Hafnarstjórn Vestmannaeyja er ekki að skoða þann möguleika að færa sjólagir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar og bendir á vel merkt bannsvæði.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 059/04	Atvikalýsing: Þrír skipverjar um borð í Snorra Sturlusyni VE-028 (sknr. 1328) eru hætt komnir í léttbát þann 18. apríl 2004.		
Tillaga í öryggisátt: 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 búnaði.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: <i>Sjá afgreiðslu og niðurstöður Siglingastofnunar Íslands er varða lokaskýrslu nefndarinnar nr. 009/04 þegar óhapp verður við sjósetningu léttbáts um borð í þerney RE-101 (sknr. 2203) þann 17. janúar 2004.</i>	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 061/04	Atvikalýsing: Skipverji slasast við fall um borð í Polar Siglir GR-650 þann 21. apríl 2004.		
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.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, eru ákvæði um að stigar og rimlastigar skulu vera fastir í nýjum skipum. 2) Siglingastofnun og verkefnisstjórn í langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út fræðslupésa og fræðslustuttmynd um fallhættu um borð í skipum. 3) Siglingastofnun mun leggja til í verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda að farið verði af stað með verkefni um veggspjöld þar sem sjómenn eru minntir á öryggisatriði eins og til dæmis notkun lausra stiga um borð í skipum.	
Verkefni: S-061/04-01 Áætlun um öryggi sjófarenda mun setja í framkvæmd gerð veggspjalda um hættu vegna notkunar lausra stiga.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 081/04	Atvikalýsing: Kiran Pacific strandar út af Straumsvík þann 26. júní 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Þar sem djúprist skip, og jafnvel með ókunnuga skipstjórnendur, koma án sérstakar 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 sjómerkjum fyrir þetta svæði. Í þeirri vinnur 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 tilkynningarskyldu. 3) Að sérstök viðurlög verði tekin upp varðandi óeðlilegar tafir í tilkynningum um óhöpp skipa.			
Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Með tilliti til þess að strand skipsins á sér stað vegna aðgæsluleysis við stjórn skipsins, að skipið hafi verið búið fullkomnum siglingatækjum og að alvarleg misstök hafi átt sér stað við stjórnun skipsins telur Siglingastofnun ekki ástæðu til að merkja viðkomandi grunn sérstaklega. Siglingastofnun styður þá hugmynd að athugar verði með sérstakar leiðbeiningar í kortum um siglingu djúpristra skipa á Faxaflóa. 2) Siglingastofnun mun koma því á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislega við hafnarsvæði í sjókort. 3) Í lögum um vitamál nr. 132/1999 er að finna ákvæði um verkefni Siglingastofnunar Íslands er varða leiðarmerki og leiðsögumál svo og hafnsögu- og leiðsögu í lögum um vaktstöð siglinga nr. 41/2003. Stofnunin sinnir þessum verkefnum af framsýnum metnaði. 4) Siglingastofnun mun koma því á framfæri við samgönguráðuneytið að skoðaðar verði leiðir í væntanlegri reglugerð um vaktstöð siglinga að sérstök viðurlög verði tekin upp varðandi óeðlilegar tafir á tilkynningum um óhöpp slyss. Í lögum um vitamál nr. 132/1999 og lögum um vaktstöð siglinga nr. 41/2003 er að finna viðurlög um brot á ákvæðum laganna.			
Verkefni: A-081/04-01 Komið verður á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislega við hafnarsvæði í sjókort.		Framkvæmd: Rekstrarsvið	Staða máls: Átaksverkefni
Verkefni: L-081/04-02 Breyting á reglugerð um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003, um sérstök viðurlög við óeðlilegar tafir á tilkynningum um sjóslys .		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 043/04	Atvikalýsing: Baldvin Þorsteinsson EA-10 (sknr. 2212) fær nótna í skráfuna og strandar þann 9. mars 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til þess að draga lærdóm af þessu óhappi. Hefði ekki verið um að ræða sterkbyggða skipagerð hefðu afleiðingar óhappsins geta 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 að þeirri stærð sem getur dregið sem flest skip í siglingum við strendur landsins.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt lögum um Landhelgisgæslu Íslands er það verkefni hennar að aðstoða eða bjarga skipum af strandstað eða hafa lent í erfiðleikum á sjó við Ísland, ef þess er óskað. Einnig er það í verkahring Landhelgisgæslu Íslands að gera út varðskip og önnur farartæki til að markmiðum Landhelgisgæslunnar verði náð. 2) Þau skip sem Landhelgisgæslan hefur yfir að ráða í dag eru ekki nógu öflug til að veita stærri skipum í neyð nauðsynlega aðstoð. 3) Með tilliti til þarfa dráttar- og björgunarskipa í framtíðinni hér við land er vert að skoða hugmyndir í töflu hér að framan um nauðsynlegan togkraft. 4) Skoða verður þörf á dráttar- og björgunarskipum með tilliti til hugsanlegra gas- og olíuflutninga sem geta átt sér stað við Ísland í næstu framtíð. Svo og aðstoð við stór farþegaskip og hvalaskoðunarbáta ef farþegar þurfa að yfirgefa skipin. Sýnilegt þykir að 120 tónna togkraftur dráttar- og björgunarskipa mun ekki fullnægja þörfinni eftir um áratug. 5) Landhelgisgæsla Íslands þarf að hafa yfir að ráða dráttar- og björgunarskipi sem hentar við íslenskar aðstæður eða samið verði við þjónustu einkaaðila sem geta boðið upp á nógu stór dráttar- og björgunarskip.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 012/05	Atvikalýsing: Eldur verður laus í lúkar um borð í Grímsnesi GK-555 (sknr. 1849) þann 15. janúar 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til vegna endurtekinna bruna út frá olíueldavélum að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á uppsetningu og frágangi slíkra tækja um borð í skipum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Ekki kemur fram hver er orsök eldsins en álitíð er að olía hafi flætt út úr eldavélinni. Þegar skoðuð eru önnur mál þessu skylt hefur komið í ljós að bruni hafi átt sér stað vegna ryðgata í eldhólform vélanna og vegna þess að olíusót hefur sest inn á reykháfinn. Þessi atviki mun Siglingastofnun skoða sérstaklega í samvinnu við faggilta skoðunarstofa og þegar stofnunin framkvæmir skyndiskoðanir. 2) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, er að finna ákvæði um eldavélar og loftæstingu. 3) Í skoðunarhandbók um búnaðarskoðun fyrir báta minni en 15 metrar að lengd er gert ráð fyrir því að skoðunarmenn skoði eldavél, eldvörn og bræðivar.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:		Staða máls: Lokið

Nr. máls: 065/05	Atvikalýsing: Eldur kemur upp um borð í Hrund BA-087 (sknr. 7403) og skipið sekkur þann 16. maí 2005 og mannbjörg verður.		
Tillaga í öryggisátt: Vegna tíðra bruna í smábátum leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands kanni möguleika á föstum slökkvibúnaði í vistarverum þeirra.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum kemur ekki fram hvers vegna eldur varð laus um borð í bátnum. Þó er ekki talið ólíklegt að orsök eldsins hafi verið út frá eldavél bátsins. 2) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, eru einungis ákvæði um fastan slökkvibúnað í vélarúmum báta með mestu lengd 8 metra og þar yfir. Gert er ráð fyrir handslökkvitækjum, einum eða tveimur, í alla báta. 3) Í dag eru smábátar útbúnir rafmagnseldavélum með keramikhellum sem koma í stað eldavéla sem ganga fyrir olíu eða gasi. 4) Siglingastofnun Íslands mun í samvinnu við bæði framleiðendur og hagsmunaaðila láta kanna þann möguleika að fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta verði, þar sem við á, hluti af kröfum í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum	
Verkefni: L-065/05-01 Kannað verði í samvinnu við framleiðendur og hagsmunaaðila hvort fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta skuli vera hluti af kröfum í Norðurlandareglum þar sem við á.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 088/05	Atvikalýsing: Slæmt ástand í lögnum sjókælingar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélinu og aftengja sjólagnir þann 1. október 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin sér ástæðu til að leggja til eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill er notaður með ryðfriú efni í sjókællögnum. Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka viðvörn vegna þessa til bátseigenda, skoðunarmanna og skipasmiða.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða á að ólíka málma megi ekki tengja saman í kælivatnsbúnað vegna tæringarhættu. 2) Skipaefirtirlitssvið Siglingastofnunar mun við skyndiskoðanir athuga sérstaklega hvort ákvæði um kælivatnsbúnað séu uppfyllt.	
Verkefni: A-088/05-01 Siglingastofnun mun vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða um rétta tengingu ólíkra málma og við skyndiskoðanir athuga hvort ákvæði um kælivatnsbúnað séu uppfyllt		Framkvæmd: Skipaefirtirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 094/05	Atvikalýsing: Gugga SH-080 (sknr. 6412) strandar og stjórnandi sofna þann 27. júlí 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa sem hafa orðið þegar einn maður hefur verið á siglingavakt og sofnað telur nefndin ástæðu til að leggja til eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnun Íslands skoði kosti þess að viðurkenndur vökubúnaður „Vökustaur“ verði skyldaður um borð í öll sjóför þar sem einn maður standi siglingavakt enda sé ekki annar viðvörðunarbúnaður til staðar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í frumvarpi til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa er gert ráð fyrir takmörkuðum útvistartíma þeirra sem m.a. róa einir í 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili. 2) Siglingastofnun Íslands hefur lagt til við Landssamband smábátæigenda að það skoði kosti þess að viðurkenndur vökubúnaður verði hluti af tækjabúnaði smábáta. 3) Landssamband smábátæigenda mun upplýsa félagsmenn sína um þá slyshættu sem getur stafað af því ef skipsstjórnendur, sem róa einir, sofni á siglingavakt.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 011/06	Atvikalýsing: Hrönn ÍS-303 (sknr. 2049) verður vélarvana og dregin til hafnar þann 31. janúar 2006.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á að samkvæmt Norðurlandareglum er ekki heimilt að hafa drengöt á rafgeymakössum. Við þær útgerðaraðstæður sem íslenskir sjómenn búa við getur verið nauðsynlegt að hafa dren og beinir nefndin því til Siglingastofnunar að skoðaðar verði leiðir til að samhliða kröfunni um sýruheldni sé unnt að koma við dreni þannig að rafgeymar verði ekki fyrir skemmdum vegna sjósöfnunar í kössum		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Að komið verði fyrir sérstöku loki á rafgeymakassann þar sem hleypa mætti vökva úr kassanum. 2) Að komið verði fyrir sérstökum sýruheldum hólki eða flösku þar sem dren getur safnast saman og síðan fjarlægð.	
Verkefni: A-11/06-01 Siglingastofnun mun við sín eftirlitsstörf taka mið af því að ákvæðum í Norðurlandareglum um rafgeyma og sýruhelda hólka eða flöskur verði framfylgt.		Framkvæmd: Skipaefirtirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 127/06	Atvikalýsing: Slys af völdum efna áttu sér stað um borð í Aðalsteini Jónssyni SU-11 (sknr. 2699) þann 19. október 2006.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands (verkefnisstjórn í áætlun í öryggismálum sjómanna) taki saman og gefi út leiðbeinandi fræðsluefni (sérrið/bækling) yfir hættuleg efni sem algeng eru um borð í skipum. Þá leggur nefndin til að þegar verði hafist handa við að endurskoða innihald lyfjakista skipa með tilliti til viðbragða gegn hættulegum efnum sem notuð eru um borð í skipum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættuleg efni í skipum. 2) Siglingastofnun mun fara yfir reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og læknisáhöld um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998, með tilliti til hættulegra efna sem notuð eru um borð í skipum.	
Verkefni: S-127/06-01 Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættuleg efni í skipum.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-127/06-02 Siglingastofnun mun fara yfir reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og læknisáhöld um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998, með tilliti til hættulegra efna sem notuð eru um borð í skipum.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 080/07	Atvikalýsing: Reyðar SU-604 (sknr. 6379) fær leka, verður vélarvana og er dreginn til hafnar 13. júní 2007.		
----------------------------	---	--	--

Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á að í lokaskýrslu hennar í máli nr. 08805 hafi verið beint til Siglingastofnunar tillögu í öryggisátt þess efnis að stofnunin hlutaðist til um sérstaka athugun á bátum þar sem tengd væru saman ólík efni. Einnig yrði gefin út sérstök aðvörðun þar að lútandi til bátseigenda og skipasmiða. Nefndin ítrekar hér með mikilvægi tillögunnar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa í máli nr. 088/05 um slæmt ástand í lögnum sjókælingar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélina og aftengja sjólagir 1. október 2005 lagði nefndin til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill væri notaður með ryðfriú efni í sjókællögnum og jafnframt benti nefndin því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka viðvörðun vegna þessa til bátseigenda, skoðunarmanna og skipasmiða. 2) Við afgreiðslu á lokaskýrslunni benti Siglingastofnun á að í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, væri að finna ákvæði í 7. gr. um kælivatnsbúnað í kafla V-8 um vélbúnað. Eins og fram kemur í ákvæðum ofangreindra reglna skal kælivatnsbúnaður vera úr efni sem ekki tærist og að ekki megi tengja saman ólíka málma vegna hættu á tæringu. 3) Samkvæmt tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa og niðurstöðu Siglingastofnunar Íslands í ofangreindu máli hefur stofnunin lagt sérstaka áherslu á að vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða á að ákvæði 7.1 hér að ofan skuli haldið. Einnig hefur skipaæftirlitssvið stofnunarinnar skoðað sérstaklega hvort ofangreind ákvæði séu uppfyllt þegar farið er í skyndiskoðanir smábáta.		
Verkefni: Sjá verkefni A-088/05-01.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 074/07	Atvikalýsing: Skipverji slasast við fall um borð í Birtingi NK-119 (sknr. 2329) þann 25. apríl 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gerð verði sérstök könnun á hversu algengt sé að reglum um áhættumat í skipum sé ekki framfylgt.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættumat í skipum. 2) Í lögum um Siglingastofnun annast stofnunin framkvæmd laga um eftirlit með skipum. Samkvæmt reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, nr. 200/2007, er að finna ákvæði um hættumat í skipum. Hér sinnir Siglingastofnun sínu lögbundna eftirlitshlutverki.		
Verkefni: S-074/07-01 Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út fræðslupési um hættumat í skipum.	Framkvæmd: Samgönguáætlun		Staða máls: Lokið

Nr. máls: 160/07	Atvikalýsing: Særif SH-25 (sknr. 2657) verður stjórnvana og dregið til lands þann 27. nóvember 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur óviðunandi að ekki sé hægt að komast að stjórnbúnaði stýris innan úr skipi og beinir því til Siglingastofnunar Íslands að hún endurskoði reglur þar um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun skoða hvort rétt sé að breyta reglum um stýrisbúnað á bátum sem eru með mestu lengd allt að 15 metrum og finna má í reglum nr. 592/1994 með síðari breytingum, þannig að komast megi að stjórnbúnaði stýris innan úr skipi.		
Verkefni: L-160/07-01 Siglingastofnun mun láta skoða hvort rétt sé að breyta reglum um stýrisbúnað í smábátum.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið		Staða máls: Lokið

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT II - sem ekki eru í hreyfilistum SÍ

Í eftirfarandi samantekt eru aðrar tillögur RNS í öryggisátt sem Siglingastofnun Íslands hefur tekið til afgreiðslu en eru ekki á hreyfilistum hennar. Flokkunin er gerð fyrir hvert ár fyrir sig.

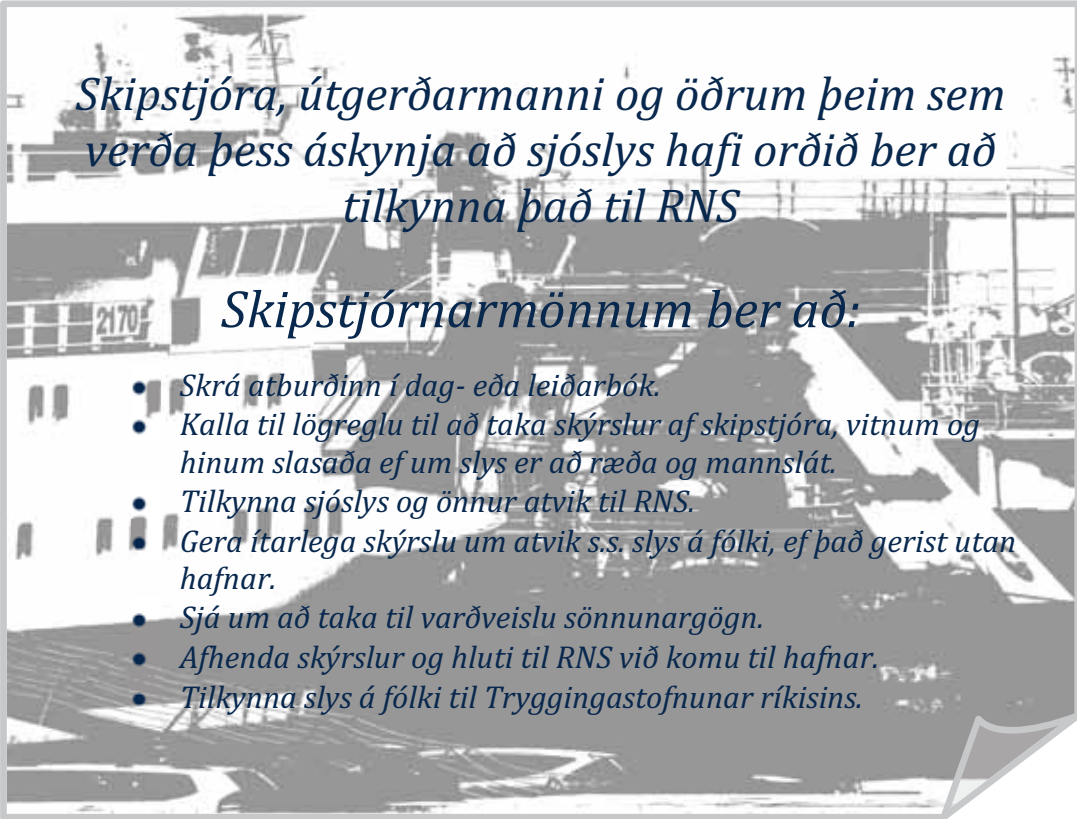
Tillögur í öryggisátt 2006

Nr. máls	Tillögur RNS 2006	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
077 06	Strand í Reykjavík Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að merkt verði siglingaleið inn að bryggjuhverfinu.	<i>Engin niðurstaða</i>

Tillögur í öryggisátt 2003

Nr. máls	Tillögur RNS 2003	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
025 03	Leki í tréskipum Nefndin vill koma þeirri ábendingu til skipstjórnenda og útgerða tréskipa að hafa betra eftirlit með skipum sínum hvað varðar leka. Þar sem sjálfvirkar dælur eru látnar vakta austur dæla þær oft á tíðum án vitundar skipverja. Nefndin bendir stjórnendum á að stöðva dælurnar með reglubundnu millibili og kanna hvort austur komi inn í skipið. Þar sem leki kemur fram á skipstjóri að láta fara fram leit að lekanum og í framhaldi á útgerð að sjá til þess að skipið sé þétt á viðeigandi hátt.	Ekki liggur fyrir nein sérstök niðurstaða fyrir þetta mál. <i>Annað:</i> <i>Siglingastofnun vann að rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa, vatnspétta niðurrólfun þeirra og loftræstingu um borð í íslenskum skipum. Frumniðurstaða verkefnisins lá fyrir á árinu 2005.</i> <i>Lokaskýrsla var tilbúin í desember 2006. Hægt er að nálgast hana á vefsíðu Siglingastofnunar.</i>

Nr. máls	Tillögur RNS 2001	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
008 01	Stjórn skips án réttinda Nefndin telur að koma mætti í veg fyrir svona atvik ef útgerðarmönnum minni fiskiskipa yrði gert skylt svo að óyggjandi sé að alltaf skuli vera maður með skipstjórnarréttindi við stjórn skips á siglingu. Það ber að hafa í huga að illa hefði getað farið ef veður hefði verið verra. Nefndin leggur til í ljósi atvika sem orðið hafa vegna strands og árekstra minni fiskiskipa á liðnum árum að þeir, sem lenda í slíkum óhöppum, verði gert skylt að sækja námskeið fyrir skipstjórnarmenn í stjórn og siglingu skipa. Ábyrgð skipstjórnarmanna á verðmætum og mannlífum verður að vera raunhæf í verki. Skilningi á á slíkri ábyrgð er best komið til skila með aukinni fræðslu eða símenntun. Ljóst er að þörf er á aukinni fræðslu varðandi vélgæslu fyrir stjórnendur smábáta svo að þeir uppfylli ákvæði laga þar um.	Engin niðurstaða



Skipstjóra, útgerðarmanni og öðrum þeim sem verða þess áskynja að sjóslys hafi orðið ber að tilkynna það til RNS

Skipstjórnarmönnum ber að:

- Skrá atburðinn í dag- eða leiðarbók.
- Kalla til lögreglu til að taka skýrslur af skipstjóra, vitnum og hinum slasaða ef um slys er að ræða og mannlát.
- Tilkynna sjóslys og önnur atvik til RNS.
- Gera ítarlega skýrslu um atvik s.s. slys á fólki, ef það gerist utan hafnar.
- Sjá um að taka til varðveislu sönnunargögn.
- Afhenda skýrslur og hluti til RNS við komu til hafnar.
- Tilkynna slys á fólki til Tryggingastofnunar ríkisins.

Tillögur í öryggisátt 2000

Hér á eftir eru tillögur sem gerðar voru vegna atvika á árinu 2000 en starf Siglingastofnunar Íslands á grundvelli nýrra laga hófst ekki formlega fyrr en seinni hluta ársins 2001 þ.e. þegar ný reglugerð tók gildi. Nokkur þessara atriða sem eru frá þessu ári hafa komið fyrir með einum eða öðrum hætti með öðrum málum síðar. RNS þykir rétt að halda þessum tillögum til haga til upplýsinga fyrir sjófarendur og möguleikum á endurskoðun síðar ef tilefni þykir til þess.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
013 00	Leki Nefndin leggur til að búnaður, sem gefur viðvörun, ljós eða hljóðmerki, ef vökvi safnast fyrir í rýmum skips, verði gerður að skyldubúnaði um borð í skipum. Skipstjórnarmönnum verði gert skylt að prófa þennan búnað reglulega (vikulega eða oftar) og bóka um prófun í dagbók skips.
020 00	Bátur ferst, banaslys 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sjómenn taki mið af fyrirliggjandi spám um veður og sjólag. 2. Nefndin vill sérstaklega benda á gildi upplýsingakerfa um veður og sjólag eins og Siglingastofnun Íslands rekur. 3. Nefndin telur að ástæða sé til að eftir nýsmíði og breytingar á bátum í þessum stærðarflokki fari fram vigtnun í landi til að tryggja sem best réttar þungastærðir. 4. Nefndin telur að endurskoða þurfi þær þungatölur sem notaðar eru í stöðugleikagögnum fyrir þyngdir veiðarfæra um borð í bátum sem þessum, þar sem þær virðast í mörgum tilvikum of lágar. 5. Nefndin bendir á að ástæða sé til að skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að auðvelda framsetningu stöðugleikagagna fyrir minnstu bátana. 6. Nefndin vekur sérstaka athygli á því að mikilvægt sé að björgunarbúningar, sem kveðið er á um að séu um borð, séu á aðgengilegum stað. 7. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fleiri en ein útgönguleið sé fær úr stýrishúsi og þaðan sé unnt að komast út í björgunarbúningum. 8. Nefndin bendir á nauðsyn þess að breyta þarf neyðarrofa á sjálfvirkum tilkynningaskyldubúnaði þannig að augnabliks handtak nægi til að gangsetja neyðarboð. 9. Nefndin bendir á að óheppilegt sé að staðsetja gúmmíbjörgunarbát aftantil á frambyggðum báti. 10. Nefndin telur æskilegt að öll skráningarskyld skip með heilsárs haffæri skuli búin frífljótandi neyðarsendum.
026 00	Skip tekur niðri á Djúpavogi Nefndin bendir á að óviðunandi sé að ekki séu til staðar nauðsynlegur varabúnaður hjá hafnaryfirvöldum þannig að mikilvæg sjómerki séu ljóslaus um lengri eða skemmri tíma.
028 00	Slys í stiga 1. Nefndin telur það varhugavert að fara um stiga í skipi með því að snúa baki í þrepin. Þarf þá að taka tillit til hvíluflatar fótar á stigaprepi og öryggi handfestu á handriði. Öryggi handfestar á handriði þegar baki er snúið í þrepin og fara á niður stigan er stórlega skert miðað við að snúa að stiganum. 2. Nefndin vill benda skipstjórnarmönnum á ábyrgð þeirra á að skrá í dagbók skipsins samkvæmt gildandi lögum og reglum um færslu skipsbóka. Skrá skal atvik er verða og geta haft þýðingu fyrir ferð skips og öryggi þess eða manna sem á því eru. Vill nefndin vekja sérstaka athygli á skyldu skipstjórnarmanna að skila skýrslu til Tryggingastofnunar ríkisins um öll atvik er geta orðið bótaskyld, þ.e. öll slys eða atvik er verða og geta leitt til bótaskyldu.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
034 00	Slys / lögskráning Nefndin vill benda á að mikilvægt sé að lögskráning skipverja sé alltaf í samræmi við mönnun skipsins hverju sinni. Að allir, sem ráðnir eru sem skipverjar, séu skráðir í sína stöðu. Lögskráning skipverja er til þess að ljóst sé hver eða hverjir eru á skipinu ef eitthvað kemur fyrir.
039 00	Strand í Grindavík Varðandi ábendingu skipstjórnarmanna um fleiri leiðarmerki til að marka siglingarennuna lengra út telur nefndin rétt að taka hana til rækilegrar skoðunar og fjölga leiðarmerkjum ef það er talið gerlegt. Skipstjórnarmenn verða þó að huga vel að því hver á sínu skipi hvernig aðstaða er um borð til að fylgjast með leiðarmerkjum af stjórnþalli. Má t.d. geta þess að það getur verið þörf á að skipstjórnarmaður fari upp á stýrishús til að fylgjast með leiðarmerkjum ef þau sjást ekki af stjórnþallinum sjálfum við aðstæður sem reyndust vera um borð í þessu skipi. Í slíkum tilvikum ber að nota talstöðvar til að bera boð á milli skipstjóra og stýrsmanns ef þörf krefur eða nota talstöðvar ef þær eru fyrir hendi.
041 00	Strand í Sandgerði Nefndin vill vekja sérstaka athygli á að í þessu tilviki er það skipstjóri sem annast að stýra skipinu en felur öðrum skipverjum að fylgjast með leiðarmerkjum og segja sér til. Er þetta andstætt grundvallarreglum um störf skipstjóra þar sem ætlast er til að hann stjórni siglingu skipsins en taki ekki við boðum frá öðrum.
045 00	Bátur sekkur Nefndin bendir á þörf þess að settar verði reglur um hleðslu smábáta, sem bæði taki til nýrra og gamalla báta þar sem fram komi hámarkshleðsla í skírteinum þeirra.
049 00	Stjórnandi sofna, strand Nefndin leggur til að breyting verði gerð á ákvæði laga um útivist smábáta og lengd vinnutíma þeirra er róa og sigla smábátum (bæði fiskibátum og skemmtibátum). Í ljósi fjölda tilvika þar sem slys hafa orðið á smábátum (bátum undir 15 metrum) og rekja má til ofþreytu og skorts á hvíld skipstjórnarmanna eða annarra skipverja telur nefndin þörf á að nógildandi reglum verði breytt þannig að aðilum sé skylt að taka lágmarkshvíld á hverjum 24 klukkustundum. Þær reglur verða að taka mið af því að skylt er að staðinn sé vörður í skipi á meðan það er á sjó. Koma þarf í veg fyrir að bátar séu á reki á siglingaleið annarra skipa án þess að hafður sé maður á verði þótt báturinn sé á reki, þ.e. ekki á ferð. Við rannsókn mála hefur það oft komið fram að skipverji /skipverjar leggi sig til hvíldar og enginn á verði svo klukkustundum skiptir (1-6 klukkustundir). Það hlýtur að vera hverjum manni ljóst hvaða hættu er á ferðum fyrir skip og skipverja þegar enginn er til að fylgjast með umferð svo og reki skips.
054 00	Skipverji slasast Nefndin ítrekar fyrri ályktanir um nauðsyn þess að þeir sem settir eru til að stjórna vindum fái sérstaka þjálfun og brýnt fyrir þeim að vera ávallt með hugann við að stjórna tækinu þar sem líf og heilsa annarra skipverja getur ráðist af réttum viðbrögðum þeirra.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
056 00	Skip missir stýri Nefndin telur að heimildarákvæði fyrir Siglingastofnun til að gefa út tímabundið haffæri ef búnaði skips er áfátt verði að takmarka mikið frá því sem nú er eða afnema alveg. Mörg dæmi eru um að skipi sé haldið úti ár eða meira án þess að fá nema tímabundið haffæri frá einni viku upp í þrjá mánuði. Leggur nefndin til að ekki verði veittur frestur nema í einn mánuð í undantekningartilvikum þegar afla þarf varahluta og ástand þess búnaðar sem viðkomandi athugasemd er gerð við rýri ekki öryggi skips og skipshafnar á neinn hátt. Að þeim tíma liðnum skal skipið uppfylla öll ákvæði laga og reglna eða synjað verði um framlengingu haffæris þar til úrbætur hafi verið gerðar.
062 00	Skip tekur niðri á Húsavík Nefndin telur nauðsynlegt að gera breytingu á leiðarmerkjum sem leiða í r/v 113°5 og færa þau norðar svo að þau gefi leiðarlínu um r/v 080° eða setja ný merki er marki þá leiðarlínu sem gefi stjórnendum stórra og djúpristra skipa, sem leggjast eiga að Norðurgarðinum, meira svigrúm til að snúa skipinu að bryggjunni.
072 00	Skipverji slasast Að um borð í skipinu sé hugað að vinnuaðstöðu áhafnar og að yfirmenn jafnt sem aðrir undirmenn skipsins bíði ekki eftir slysum á þeim stöðum, sem "næstum því slys" hafa orðið á áður en gripið er til aðgerða líkt og í þessu tilfelli.
074 00	Stjórnandi sofna, strand Nefnin ítrekar fyrri ályktanir varðandi sambærileg atvik þegar skipstjórnarmaður sofna sem leiðir til strands. Eru slík atvik nokkuð algeng á minni bátum og er brýn nauðsyn til að takmarka lengd samfelldrar vinnu hjá sjómönnum á smábátum eins og gert hefur verið hjá öllum öðrum stéttum. Þess ber einnig að geta að útivera smábáta þar sem skipverji / skipverjar sofa og enginn er á vakt um borð og báturinn á opnu hafi er einnig mjög varasamt með hliðsjón af öryggi skips og skipverja.
079 00	Skip strandar í Grindavík Nefndin vill benda skipstjórnarmönnum á að tryggja ávallt öryggi skipsins við siglingu, sérstaklega þar sem mikillar nákvæmni er krafist. Í áhöfn þeirra sé ávallt skipverjar, sem geta handstýrt þegar þess er þörf. Einnig bendir nefndin á að það er skylda skipstjóra að sjá til þess að undirmenn fái tillhlíðilega þjálfun, í þessu tilfelli að stýra skipinu skammlaust, sem öðrum þeim störfum sem fylgja góðri sjómennsku.
082 00	Eldur í vélarúmi Nefndin telur að við setningu nýrra reglna um öryggi á fiskiskipum hafi ekki verið hugsað um öryggi þeirra skipverja sem eru á skipum sem smíðuð voru fyrir gildistöku reglnanna. Vill nefndin vekja sérstaka athygli á því að fjöldi gildandi reglna er bæta eiga öryggi á íslenskum skipum koma ekki að neinu gagni nema varðandi skip sem smíðuð eru eftir gildistöku reglnanna. Afleiðingarnar eru þær að öryggi íslenskra sjómanna er mikið misskipt eftir því hver aldur skipanna er sem þeir eru á. Telur nefndin að allar nýjungar í öryggismálum sjómanna eigi að gilda fyrir öll íslensk skip eftir 6 mánaða umþóttunartíma frá gildistöku laga og reglna, einnig fyrir eldri skip.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
084 00	Skipverji slasast Verkstjórar á skipinu þurfa ávallt að huga að öryggi þeirra skipverja, sem þeir stjórna. Þetta er ekki síður mikilvægt þegar óvanir menn eru látnir vinna störf, sem þeir þekkja lítið sem ekkert til.
090 00	Efnaslys 1. Nefndin telur að þörf sé á viðtækri fræðslu fyrir sjómenn almennt um notkun og umgengni við lofttegundir sem notaðar eru undir þrýstingi um borð í skipum, s.s. kælimiðla og slökkvimiðla hvers konar. 2. Nefndin bendir á mikilvægi þess að kæli-og frystibúnaður verði skoðunarskyldur eins og annar vélbúnaður um borð í skipum.
093 00	Bátur sekkur, banaslys 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir lögboðnum, tímabundnum skoðunum á síðu- og botnlokum. 2. Nefndin vill sérstaklega benda á gildi viðvörunarbúnaðar, sem nemur breytingar á vökvahæð í rýmum, sem eru um lengri tíma óvöktuð. Telur nefndin ástæðu til að huga að því hvort ástæða sé til að slíkur búnaður verði skyldaður í fiskiskip af ákveðinni stærð. 3. Nefndin telur ástæðu til að útbúnaður verði leiðbeiningar í væntanlegri langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, um hvað ber að varast og hvernig á að standa að austri frá rýmum. Sérstaklega ber að varast sjálfvirkan austur í lengri tíma án vöktunar á rými eða mælingar á vökvahæð í brunni. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir lögboðnum, tímabundnum þykktarmælingum á byrðingi skipa, með sérstakri áherslu á viðkvæma staði eins og lestarbrunna, sjótanka, keðjukassa o.fl. 5. Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun skips sé ávalt í lagi og vatnspétt lokun tryggð í rekstri skips. 6. Nefndin vill vekja sérstaka athygli á því að um borð sé ávalt öryggisbúnaður sem lög kveða á um. 7. Nefndin vekur sérstaka athygli á því að allir flotbúningar, sem kveðið er á um að séu um borð, séu á eða sem næst stjórnþalli. 8. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar klæðist strax flotbúningum þegar sýnt er að skipverjar megi búast við því að þurfa að yfirgefa skipið. 9. Nefndin bendir á að kynnt sé rækilega fyrir mönnum hvernig nota eigi sjálfvirkan tilkynningaskyldubúnað á neyðarstundu.
102 00	Skipverji slasast Nefndin bendir á mikilvægi þess að ávallt sé unnið af ítrasta öryggi við hífingarvinnu og að í stað kalla og hrópa notist skipverjar við sýnilegar merkjabendingar eða talstöðvafjarskipti ef spilmaður hefur ekki fulla sýn yfir hífingasvæði.
103 00	Skipverji slasast Nefndin telur að koma megi í veg fyrir sambærileg mistök við hífingu ef höfð eru gaumljós við stjórnstangir fyrir vindur sem eru í þörmum. Grænt ljós fyrir stjórnborðsvindu og rautt ljós fyrir bakborðsvindu til að auðvelda stjórnendum að átta sig á hvaða stjórnstöng er fyrir hvaða vindu.
109 00	Skip strandar á Grundartanga Nefndin telur að ástæða sé til að taka alvarlega ábendingu skipstjóra um leiðarljós er leiddu upp með norðausturkanti bryggjunnar. Er þetta sérstaklega þýðingarmikið þegar sterkir austlægir vindar blása í Hvalfirði.

Munið vefsíðu okkar www.rns.is

Skipstjóra, útgerðarmanni og öðrum þeim sem verða þess áskynja að sjóslys hafi orðið ber að tilkynna það til RNS

Skipstjórnamönnum ber að:

- Skrá atburðinn í dag- eða leiðarabók.
- Kalla til lögreglu til að taka skýrslur af skipstjóra, vitnum og hinum slasaða ef um slys er að ræða og mannlát.
- Tilkynna sjóslys og önnur atvik til RNS.
- Gera ítarlega skýrslu um atvik s.s. slys á fólki, ef það gerist utan hafnar.
- Sjá um að taka til varðveislu sönnunargögn.
- Afhenda skýrslur og hluti til RNS við komu til hafnar.
- Tilkynna slys á fólki til Tryggingastofnunar ríkisins.

OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNR

