

SKÝRSLA
Rannsóknarnefndar sjóslysa
fyrir árið 1998



SKÝRSLA
Rannsóknarnefndar sjóslysa
fyrir árið 1998

Útgefandi
Rannsóknarnefnd sjóslysa
samkvæmt umboði frá samgönguráðherra

2000

Efnisyfirlit

| | Bls. |
|--|------|
| Yfirlit yfir slys á árinu 1998. | 4 |
| Formáli. | 5 |
| Skrá yfir afgreidd mál. | 8 |
| Atvik og nefndarálit. | 13 |
| Skrá yfir atvik er nefndin rannsakaði. | 115 |

Í Rannsóknarnefnd sjóslysa eru skipaðir eftirtaldir menn.

Haraldur Blöndal hrl. formaður frá 1. júní 1997.

Emil Ragnarsson skipsverkfræðingur frá 15. maí 1998

Árni Árnason, vélfræðingur frá 15. júní 1995.

Hilmar Snorrason, skipstjóri frá 15. júní 1995.

Ólafur M. Kristinnsson, hafnarstjóri í Vestmannaeyjum frá 15. júní 1995.

Skrifstofa nefndarinnar er í Hafnarhúsinu við Tryggvagötu.

Sími 552-5105, fax 551-5152 og símboði 845-2334.

Framkvæmdastjóri nefndarinnar er Kristján Guðmundsson.

Forsíðumynd: Slysagildra um borð í togara

YFIRLIT YFIR SLYS OG ÓHÖPP Á ÁRINU 1998

Mál frá árinu 1998 sem nefndin tók til umfjöllunar voru 107. Eru þetta mál er varða slys á mönnum og tjón á verðmætum.

Málin skiptast þannig á árinu 1998

| | |
|----------------|-----|
| Skip sekkur. | 6 |
| Skip strandar. | 10 |
| Árekstur. | 1 |
| Eldur um borð. | 6 |
| Leki að skipi. | |
| Annað. | 9 |
| Slys á mönnum. | 360 |
| Dauðaslys. | 2 |

Tilkynnt bótaskyld slys til Tryggingastofnunar ríkisins frá 1. jan. 1998 til 31. des. 1998 voru 378.

Í meðfylgjandi töflu yfir slys á árinu 1998 er stuðst við tilkynningar til Tryggingastofnunar ríkisins. Eru þetta slys, sem urðu á árinu 1998 (tafla leiðrétt til mars 2000), tilkynnt á árinu og síðar. Vegna þess hve slys eru tilkynnt seint í sumum tilfellum geta liðið einhver ár áður en öll slys hafa verið tilkynnt er urðu á tilteknu ári.

Formáli

Á árinu 1998 tók nefndin til umfjöllunar 107 mál auk óafgreiddra mála frá fyrri árum. Slys, sem tilkynnt voru til Tryggingastofnunar ríkisins voru 378 og hafði enn fækkað frá árinu áður.

Enn sem fyrr er vísað til yfirlits um slys og óhöpp hér á eftir um helstu orsakir þeirra slysa, er nefndin rannsakaði. Aðeins urðu tvö banaslys á árinu. En þar fyrir utan varð eitt banaslys við köfun. Er það mikið áhyggjuefni, að slys eru óeðlilega tíð við köfun, og þau slys, er nefndin hefur tekið til skoðunar sýna, að þar fara menn ekki að með þeirri gát, er skyldi. Fjöldi manna, sem stundar kennslu í köfun hér á landi, hefur ekki atvinnuréttindi til köfunar á Íslandi, en kenna eftir erlendum leiðbeiningum, sem íslensk stjórnvöld hafa ekki farið yfir og samþykkt að henti við íslenskar aðstæður. Svokölluð próf fara ekki fram undir opinberu eftirliti og skirteini, sem menn fá eru mörg hver tæpast pappírins virði. Köfun er varasöm íþrótt og hættuleg, ef ekki er farið að með gát. Það er til lítils að setja lög um köfun, ef enginn fer eftir þeim.

Þegar þetta er ritað, hafa verið samþykkt ný lög um rannsóknir sjóslysa. Þau lög breyta miklu um rannsóknir slysanna. Það sem skiptir mestu er, að Rannsóknarnefnd sjóslysa mun nú rannsaka slysin sjálf án milligöngu lögreglu. Er þetta í samræmi við ályktun Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um rannsóknir sjóslysa. Er ástæðan sú, að menn vilja undirstrika, að rannsókn sjóslysa á einvörðungu að beinast að því að finna ástæður slyssins til þess að reyna koma í veg fyrir, að slys af svipuðum toga eigi sér stað. Nefndin hefur orðið þess áþreifanlega vör, að menn hafa notað úrskurði nefndarinnar til þess að kveða á um sök í einstökum málum og nefndin þannig eins konar dómstóll, sem hún á ekki að vera.

Miklu skiptir við framkvæmd nýrra laga, að tekið sé á með festu, og góð samvinna verði milli nefndarinnar, útgerðarmanna og sjómanna. Í því sambandi vil ég nefna, að mjög miklu máli getur skipt, að menn hugi að atvikum, þegar nærri lá við slysi. Það má segja, að með því að huga að slíkum atvikum, megi draga lærdóma af, sem komið geti í veg fyrir slys. Slys eiga sér alltaf orsakir, og í langflestum tilfellum eru orsakirnar slíkar, að hægt hefði verið að koma í veg fyrir þau, ef fyllstu varúðar er gætt. Ég nefni sem dæmi: Á hverju ári verða slys, jafnvel banaslys, vegna þess, að verið er að hífa, án þess að spilmáðurinn sjái til, og enginn til að segja honum til. Annað dæmi: Árlega slasast menn vegna þess, að menn eru að fara út í veiðarfæraerennu meðan verið er að hífa trollið inn.

Þessi slys eiga ekki að eiga sér stað.

Og af hverju eru bátar að sökkva vegna ofhleðslu?

Þetta er síðasta skýrsla Rannsóknarnefndar sjóslysa, er ég fylgi úr hlaði. Ég vil því þakka samnefndarmönnum mínum fyrir gott samstarf á liðnum árum. Ég vil einnig þakka Kristjáni Guðmundssyni, framkvæmda-stjóra nefndarinnar, fyrir gott starf í þágu nefndarinnar, en hann hefur verið framkvæmdastjóri nefndarinnar frá árinu 1986. Hefur hann unnið mikið og óeigingjarnt starf fyrir nefndina, og á að öðrum ólöstuðum mestan þátt í því, að rannsóknnum sjóslysa hefur þokað fram á við.

Í júlí 2000,

Haraldur Blöndal hrl.
formaður.

TAFLA YFIR SLYS 1998

| | 1.1 | 1.2 | 1.3 | 1.4 | 2.1 | 2.2 | 2.3 | 2.4 | 3 | 4 | 5.1 | 5.2 | 5.3 | 5.4 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | Alls | |
|----------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|---|-----|-----|-----|-----|----|-----|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|------|-----|
| Handf.b. A: undir 10 t. | 1 | | | | | | | | | | | | | | 3 | | | | | | | | | 2 | | | 6 | |
| " " B yfir 10 t. | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 |
| Línuv. A: undir 10 t. | | | | | | | | | | | | 1 | | | | 3 | | | | | | | | 1 | | | | 5 |
| " " B: 10 / 100 t. | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | 2 |
| " " C: yfir 100 t. | | | | | | | | 3 | 1 | 1 | | | | | 2 | 10 | | | | | | | | 2 | 1 | | | 20 |
| Netav. A: undir 10 t. | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | | | | | | | | | | | | 2 |
| " " B: 10 / 100 t. | | | | | | | | 1 | | | 1 | | | | 1 | 1 | | | | | | | | 1 | 1 | | | 6 |
| " " C: yfir 100 t. | | | | | | | | 1 | 2 | 2 | 1 | | | | | 7 | | | | | | | | 1 | | | | 14 |
| Dragnótaveiði | | | | | | | | | | | 2 | 4 | | | 3 | 7 | | | | | | | | 2 | 1 | | | 19 |
| Rækjuv. A: undir 100 t. | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 |
| " " B: yfir 100 t. | | | | | | | | | 1 | | 3 | 8 | 1 | 4 | 9 | | | | | | | | | | 8 | 1 | 1 | 36 |
| Humarv. A: undir 100 t. | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| " " B: yfir 100 t. | | | | | | | | | | | | 2 | 1 | | | | | | | | | | | 1 | | | | 4 |
| Skef.v. A: undir 100 t. | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| " " B: yfir 100 t. | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| Hb., togv. A: undir 100 t. | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | | | | | | | | 3 | | | | 5 |
| " " B: 100 / 500 t. | | | | | | | | | 17 | | | 7 | 14 | | 16 | 20 | | | | | | | | 3 | 3 | 6 | | 86 |
| " " C: yfir 500 t. | | | | | | | 1 | 1 | 5 | | 4 | 14 | 14 | 30 | 1 | 2 | | | | | | | | 5 | 12 | 7 | 1 | 97 |
| Nóta veiðiskip loðna | | 1 | | | | | | | 1 | | 3 | 8 | | 3 | 11 | | | 1 | | | | | | | 5 | 1 | | 34 |
| " " " silid | | | | | | | | | 1 | | | | 2 | | | | | 1 | | | | | | | 1 | | | 4 |
| Hvalveiðiskip | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Verslunarskip strandf. | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | 1 |
| " " " utanlandst. | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | 1 | | | | 3 |
| Variðskip | | | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | 1 | | | | 2 |
| Önnur skip | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Samtals: | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 29 | 7 | 3 | 25 | 53 | 9 | 45 | 107 | 1 | 4 | | | | | | 18 | 36 | 17 | 2 | 360 |

Leiðrétt samsæmt tilýningum til Tryggingastofnunar ríkisins mars 2000.

Slysin hafa verið flokkuð eins og meðfylgjandi yfirlit sýnir.

| Flokkur | Atburður | Fjöldi |
|---------|---|--------|
| 1.1 | Dauðaslys - þegar skip ferst eða strandar. | 1 |
| 1.2 | - maður fellur fyrir borð. | 1 |
| 1.3 | - við vindur o.fl. | |
| 1.4 | - af öðrum orsökum. | |
| 2.1 | Brunaslys - eldur um borð. | |
| 2.2 | - af völdum sýru og annarra efna. | |
| 2.3 | - af völdum sjóðandi vökva. | 1 |
| 2.4 | - af öðrum orsökum. | 1 |
| 3 | Verður fyrir skurð eða stungu. | 29 |
| 4 | Slys vegna brotsjóa. | 7 |
| 5.1 | Slys við vindur - lendir inni á vindu. | 3 |
| 5.2 | - klemmist af völdum hifingna. | 25 |
| 5.3 | - eitthvað slæst til við hifingna. | 53 |
| 5.4 | - festingar á blökkum o.fl. bílar. | 9 |
| 6 | Varð á milli - klemmist. | 45 |
| 7 | Rann til á þilfari og féll. | 107 |
| 8 | Slasaðist við störf í vélarúmi. | 1 |
| 9 | Slasaðist við störf í lest. | 4 |
| 10 | Slasaðist við löndun afla. | |
| 11 | Slasaðist við losun /lestun/sjóbúnað (flutningaskip). | |
| 12 | Slasaðist við að fara að eða frá skipi. | |
| 13 | Slasaðist við landfestar. | |
| 14 | Slasaðist við fall í stíga. | 18 |
| 15 | Önnur slys ekki áður tilgreind. | 36 |
| 16 | Tognun í baki. | 17 |
| 17 | Tognun á útlím. | 2 |
| | Samtals: | 360 |

Sjá töflu (bls. 8 og 9) sem sýnir skiptingu slysa eftir stærð skipa, hvaða verkefni skipið var í og hvers konar veidarfæri var notað.

Skrá yfir afgreidd mál 1998

Skip sekkur

| Nr. | | Bls. |
|-----|---|------|
| 1 | M.b. Haukur BA-136 sekkur á heimleið úr róðri (002/98) | 13 |
| 2 | Mardís VE-236 sekkur suður af Selvogsvita, mannbjörg. (032/98) | 14 |
| 3 | Eskey SF-54, báturinn sökk í höfninni á Höfn Hornafirði. (046/98) | 15 |
| 4 | Fönix HU-47 sekkur í drætti frá Kaldrananesi til Hvammstanga. (048/98) | 16 |
| 5 | Gefjun BA-100 sekkur í róðri út af Tálkna, Patreksfjarðarflóa. (060/98) | 16 |
| 6 | Breiðavík SH-253 sekkur á Breiðafirði eftir að leki kom að bátinum (088/98) | 18 |

Árekstur skipa

| Nr. | | Bls. |
|-----|--|------|
| 1 | Arnarfell, árekstur fyrir utan Rotterdam. (067/98) | 20 |

Árekstur við annað en skip

| Nr. | | Bls. |
|-----|---|------|
| 1 | Jón E. Bergsveinsson, björgunarbátur, sigldi á rekald á ytri höfn Revkiavíkur. (066/98) | 21 |
| 2 | Nonni KE-151 siglir á innsiglingabauju til Sandgerðis svo að skipstjórinn slasast. (075/98) | 21 |

Skip strandar

| Nr. | | Bls. |
|-----|--|------|
| 1 | Kapitan Drobinin, rússneskt skip strandar við Sandgerði. (003/98) | 22 |
| 2 | Styrmir ÍS-207 strandar í innsiglingunni til Grindavíkur. (021/98) | 24 |
| 3 | Nordic ice í vandræðum í Sandgerðishöfn. (031/98) | 27 |
| 4 | Trausti SK-55 strandar og sekkur á Skaga-firði. (036/98) | 29 |
| 5 | Einar í Nesi strandar á Fjarkletti, Eyjafirði. (044/98) | 31 |
| 6 | Svanur GK- strandar í Hólmasundi milli Akureyjar og lands. (062/98) | 33 |
| 7 | Hafbjörg, björgunarbátur, strandar við Hellis-fjarðarnes, Norð-fjarðarflóa. (073/98) | 35 |
| 8 | Eldhamar GK-13 strandar í innsiglingu til Grindavíkur. (074/98) | 37 |
| 9 | Fukuyoshi Maru 68 strandar á Jörundarboða í Skerjafirði. (078/98) | 39 |
| 10 | Elín Ósk, 6512, strandar innan við Bása í Skutulsfirði. (087/98) | 42 |

Eldur um borð

| Nr. | | Bls. |
|-----|--|------|
| 1 | Hafbjörg GK-58 eldur um borð í Sandgerðis-höfn. (034/98) | 44 |
| 2 | Breki VE- 61 eldur í vélarúmi eftir að smurólía sprautast um vélarúmið. (041/98) | 45 |
| 3 | Sölfell EA-314 eldur um borð. (042/98) | 50 |
| 4 | Bergey VE-544, eldur um borð. (054/98) | 50 |
| 5 | Haförminn ÁR-115, eldhætta um borð. (096/98) | 51 |
| 6 | Skálafelll ÁR-205 eldur um borð. (105/98) | 52 |

Slys þegar brotsjór lendir á skipi

| Nr. | | Bls. |
|-----|--|------|
| 1 | Bergur Vigfús GK-53, skipverji slasast þegar sjór kemur inn um dráttarlúku. (012/98) | 58 |
| 2 | Vestmannaey VE-54, skipverji slasast þegar brotsjór gengur yfir skipið. (053/98) | 58 |
| 3 | Víking, farþegabátur, fær á sig sjó sem brýtur glugga og sjór kemst í skipið. (059/98) | 59 |

Önnur tilvik

| Nr. | | Bls. |
|-----|---|------|
| 1 | Sigrún GK-17, vélarvana út af Vatnsleysu-strönd. (070/98) | 60 |
| 2 | Gúmmibátur í vandræðum fyrir utan Sand-gerði. (071/98) | 61 |
| 3 | Góa RE-20 missir skrófu og skrófuás á siglingu. (082/98) | 61 |

Slys við köfun

| Nr. | | Bls. |
|-----|---|------|
| 1 | Maður andast við æfingu í köfun í höfninni í Garðinum. (095/98) | 62 |

Slys á mönnum

Slys við hífingu - togveiðar

| Nr. | | Bls. |
|-----|---|------|
| 1 | Ófeigur VE-325, skipverji slasast þegar trollbelgur slæst til. (007/98) | 64 |
| 2 | Sóley Sigurjóns GK-200, skipverji slasast við losun úr poka vörðunnar. (014/98) | 64 |
| 3 | Ófeigur VE-325, skipverji slasast þegar trollbelgur slæst til. (037/98) | 65 |
| 4 | Haukur GK-25 skipverji slasast er smáfiska-skilja fellur niður í hífingu. (047/98) | 66 |
| 5 | Danski Pétur VE- skipverji slasast þegar hift er í rangan vir. (064/98) | 66 |
| 6 | Siglir SI-250, skipveri slasast þegar verið er að hifa inn veiðarfæri. (086/98) | 68 |
| 7 | Ýmir HF-343, skipverji slasast þegar grandari slæst til í veiðarfærarennu. (097/98) | 69 |
| 8 | Stálvík SI-1, skipverji slasast þegar togvir slitnar. (106/98) | 70 |

Slys við önnur vélknúin tæki en vindur

| Nr. | | Bls. |
|-----|---|------|
| 1 | Breki VE-61, skipverji klemmist við fiskmót-tökulúku. (024/98) | 71 |
| 2 | Drangavík VE-80, skipverji slasast við fiskmóttökulúku. (057/98) | 71 |
| 3 | Gnúpur GK-11 skipverji slasast við færiband í fiskmóttöku. (092/98) | 72 |
| 4 | Gnúpur GK-11 skipverji slasast við að smyrja flökunarvél. (093/98) | 73 |

Slys þegar blakkir brotna, tóg og vírar slitna

| Nr. | | Bls. |
|-----|---|------|
| 1 | Jón Kjartansson SU-11, kranabóma fellur niður þegar verið er að draga inn nótna. (040/98) | 74 |
| 2 | Antares VE-18, skipverji slasast þegar nótaleggjari brotnar niður. (045/98) | 79 |
| 3 | Reykjafoss, krani brotnar niður þegar verið er að hifa gám. (068/98) | 90 |

Slys við veiðar með nót

| Nr. | | Bls. |
|-----|--|------|
| 1 | Sólfell VE-640, skipverji slasast við nótaveiðar. (001/98) | 91 |
| 2 | Þórshamar GK-75, skipverji slasast er hann klemmist. (019/98) | 92 |
| 3 | Björg Jónsdóttir ÞH-321, skipverji slasast þegar hluti nótar slæst í hann. (020/98) | 93 |
| 4 | Júpiter ÞH-61, skipverji fellur fyrir borð þegar nótin dregst út er tóg fór í skrufuna. (023/98) | 94 |
| 5 | Bjarni Ólafsson AK-70, skipverji slasast þegar snurpihringur fellur á hönd hans. (026/98) | 95 |
| 6 | Beitir NK-123, skipverji slasast við loðnu-skilju. (030/98) | 96 |
| 7 | Beitir NK-123 skipverji slasast þegar snurpu-hringur fellur í höfuð hans. (051/98) | 96 |
| 8 | Beitir NK-123 skipverji slasast þegar verið er að hífa barka á vacuumælu (052/98) | 97 |

Slys við neta- og línuveiðar

| Nr. | | Bls. |
|-----|--|------|
| 1 | Arney KE-50, skipverji slasast þegar verið er að draga net. (039/98) | 98 |

Önnur slys

| Nr. | | Bls. |
|-----|---|------|
| 1 | Gullver NS-12, maður andast eftir að hafa farið niður í keðju-kassa. (010/98) | 99 |
| 2 | Skel ÍS-33, skipverji slasast þegar skelplogur slitnar niður. (018/98) | 100 |
| 3 | Eldeyjar-Súla KE-20, skipverji slasast við þrif á fiskmóttöku og lestarlúku. (038/98) | 109 |
| 4 | Slöngubátur á siglingu á Skutulsfirði og maðurinn féll útbyrðis. (061/98) | 109 |
| 5 | Una í Garði GK-100 skipverji brennist þegar kaffikanna veltur yfir hann. (077/98) | 110 |
| 6 | Hafnarey SF-36, skipverji slasast þegar vökvarör fyrir vindu springur. (084/98) | 111 |
| 7 | Gisli EA-63, skipverji slasast á siglingu í vondu veðri. (094/98) | 111 |
| 8 | Ófeigur VE-325 skipverji slasast við að klifra yfir veltitank. (100/98) | 112 |
| 9 | Ófeigur VE-325 skipverji slasast er hann verður fyrir fiskkari. (102/98) | 113 |
| 10 | Hrafn Sveinbjarnarson GK-255, skipverji slasast er hann fellur í stiga. (104/98) | 113 |
| 11 | Svalbakur EA-2 skipverji slasast við vinnu í lest er poki fellur á hann. (107/98) | 114 |

Slys á bátum undir 12 brl og opnum bátum

| Nr. | | Bls. |
|-----|--|------|
| 1 | Haukur BA-136 sekkur í róðri norðvestur af Blakknesi. (002/98) | 13 |
| 2 | Mardís VE-236 sekkur suður af Selvoðsvita, mannbjörg. (032/98) | 14 |
| 3 | Trausti SK-55 strandar og sekkur á Skaga-firði. (036/98) | 29 |
| 4 | Einar í Nesi strandar á Fjárlletti, Eyjafirði. (044/98) | 31 |
| 5 | Eskey SF-54, báturinn sökk í höfninni á Höfn Hornafirði. (046/98) | 15 |
| 6 | Fönix HU-47 sekkur í drætti frá Kaldrananesi til Hvammstanga. (048/98) | 16 |
| 7 | Viking, farþegabátur, fær á sig sjó sem brýtur glugga og sjór kemst í skipið. (059/98) | 59 |
| 8 | Gefjun BA-100 sekkur í róðri út af Tálkna, Patreksfjarðarfloa. (060/98) | 16 |
| 9 | Slöngubátur á siglingu á Skutulsfirði og maðurinn féll útbyrðis. (061/98) | 109 |
| 11 | Svanur GK- strandar í Hólmasundi milli Akureyjar og lands. (062/98) | 33 |
| 12 | Jón E. Bergsveinsson, björgunarbátur, sigldi á rekald á ytri höfn Revkiavíkur. (066/98) | 21 |
| 13 | Sigrún GK-17, vélarvana. (070/98) | 60 |
| 14 | Gúmmibátur í vandræðum fyrir utan sandgerði. (071/98) | 61 |
| 15 | Nonni KE-151 siglir á innsiglingabauju til Sandgerðis svo að skipstjórninn slasast. (075/98) | 21 |
| 16 | Góa RE-20 missir skrófu og skrófuás á siglingu. (082/98) | 61 |
| 17 | Elin Ósk, 6512, strandar innan við Bása í Skutulsfirði. (087/98) | 42 |
| 18 | Breiðavík SH- sekkur á Breiðafirði eftir að leki kom að bátnum. (088/98) | 18 |
| 19 | Gísli EA-63, skipverji slasast á siglingu í vondu veðri. (094/98) | 111 |

Skip sekkur

1. M.b. Haukur BA-136 sekkur á heimleið úr róðri (002/98)

M.b. Haukur BA-136, skipaskr.nr. 7248, var smíðaður í Póllandi 1990 úr trefjaplasti; stærð 6 brl, 7 bt, lengd 9,08 m, breidd 2,80 m, dýpt 1,26 m, vél Rekin 70 kW, árgærd 1990. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 18. janúar 1998 fór m.b. Haukur BA-136 frá Patreksfirði í róður með línu. Veður: suðaustan 3-4 vindstig

Var línan lögð og dregin aftur án þess að neitt markvert gerðist. Eftir að línuðrætti lauk var gengið frá og siglt áleiðis til hafnar. Vindur hafði snúist og var komin suðvestan átt 2-3 vindstig. Þegar siglt hafði verið í um eina klukkustund dró skyndilega niður í vélinni og stöðvaðist hún. Skipstjórinn hugaði að vélbúnaðinum, skipti um olíusúur o.fl. og gangsetti síðan vélina aftur. Eftir að vél var komin í gang var hún tengd við skrófu en ekkert gerðist. Ekki gat skipstjóri fundið út hvað væri að búnaðinum. Hafði skipstjórinn samband við nærstaddan bát m.b. Brimnes BA-800 og óskaði eftir aðstoð við að komast til hafnar. Eftir u.þ.b. eina og hálf klukkustund, eða skömmu áður en m.b. Brimnesið BA-800 kom að m.b. Hauk BA-136, varð skipstjóri var við að báturinn var orðinn siginn að aftan. Tóku skipverjar til að færa línubala er voru aftast framár á bátinn til að breyta stafnhallanum. Seig báturinn jafnt og þétt að aftan og var gúmmibjörgunarbáturinn þá sjósettur og fóru skipverjarnir í hann. Annar skipverjinn hafnaði í sjónum við að komast í gúmmibátinn.

Skipbrotsmönnum var síðan bjargað yfir í m.b. Brimnesið BA-800 sem komið var á vettvang. Báturinn sökk skömmu síðar. Veður skömmu eftir að skipbrotsmönnum var bjargað var suðvestan 5 vindstig, el.

Við rannsókn kom fram:

að róid var með 20 bala af línu (20 x 500 krókar);

að aflí um borð var talinn vera 3000 - 3500 kg. Auk þess voru 20 línubalar, kör og annar búnaður tilheyrandi veiðum. Um 200 lítrar af olíu voru um borð;

að samkvæmt Viðurkenningarskírteini fyrir bátinn útgefnu af Siglingastofnun var leyfileg hleðsla hans 1300 kíló;

að búið var að setja á skut bátsins 95 sm. langan kassa þvert yfir sem ekki er tekinn með í heildarlengd bátsins sem er þá 10,03 m;

að samkvæmt teikningu, sem samþykkt var af Siglingastofnun Íslands, áttu að vera tvö göt á þilfari með ristum í þar sem sjór, er kom inn á þilfarið, gat runnið niður í botn bátsins. Ristar þessar áttu að vera 30x30 sm;

að samkvæmt gögnum Siglingastofnunar var gerð breyting á hleðsluheimild báta af þessari gerð og burðarþol aukid í 2800 kg samkvæmt svokölluðum Norðurlandareglum. Ekki hafði verið sótt um leyfi til aukinnar hleðslu fyrir þennan bát;

að skipstjóri taldi að orsök þess að ekki tókst að sigla bátnum hafi verið að skrófan hafi losnað eða farið af.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök skipstapans sé ofhleðsla bátsins og alvarleg óaðgæsla skipstjóra

að fylgjast ekki betur með og huga að ástandi bátsins eftir að vél stöðvaðist, en um ein og hálf klukkustund leið frá því að hjálparbeiðni var send út þar til skipverjar urðu varir við að báturinn var óeðlilega siginn að aftan. Ekki var fylgst með hvort dælur væru í gangi eða ekki. Líkur benda til að þar sem um opin bát var að ræða og þunghlaðinn að gutlað hafi inn á þilfar hans á meðan hann var á reki og sjórinn runnið niður í botn bátsins og hann því sokkið.

Nefndin átelur vinnubrögð Siglingastofnunar Íslands við eftirlit og skráningu á breytingum sem gerðar eru á skipum eins og í þessu tilviki, en 95 sm lenging á bátum kom ekki fram í upplýsingum stofnunarinnar. Nefndin vill einnig vekja athygli á því að kassar, sem settir eru á skut bátanna, eru stórvarasamir þar sem ekkert eftirlit er hægt að hafa með ástandi kassanna. Er stöðugleiki bátanna stórvarasamur ef sjór kemst í þessa kassa og fær að slást þar vegna hreyfinga bátsins. Telur nefndin að afturkalla eigi allar veittar heimildir vegna kassa á skut bátanna nema komið sé fyrir (langskipsskilorðum í kössunum og) búnaði til að fylgjast með hvort sjór kemst í þá og hægt að dæla honum út. Ekki sé nægjanlegt að hafa flotrofa við dælur.

2. M.b. Mardís VE-236 sekkur suður af Selvogsvita (032/98)

M.b. Mardís VE-236, skipaskr.nr. 7454, var smíðaður í Hafnarfirði 1997 úr treffjaplasti; stærð 6,78 brl, 5,86 brt, lengd 8,59 m, breidd 2,58 m, dýpt 1,63 m, vél Völvö Penta 191 kW, árgærd 1996. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 26. mars 1998 var m.b. Mardís VE-236 að veiðum um 8 sml suður af Selvogsvita. Veður: vestan 4 vindstig, vaxandi.

Var veiðum lokið og báturinn á siglingu í áttina til Vestmannaeyja. Eftir siglingu í um 10 mínútur kom kröpp vindbára aftan til á bakborða svo að bátinn fyllti og byrjaði að sökkva. Skipstjórinn var þá í símasambandi við skipstjórnann á m.b. Sjöfn VE-37 og sagði honum hvernig komið væri og gaf upp staðsetningu bátsins. Skipverjar sjósettu gúmmibjörgunarbát og fóru í hann eftir smá erfiðleika. Festist skipstjórinn í einhverju og varð að fá aðstoð hins skipverjans til að skera sig lausan og komust þeir síðan í gúmmibjörgunarbátinn en m.b. Mardís VE-236 sökk.

Var þeim bjargað eftir nokkurn tíma.

Varðskip kom á svæðið um klukkustund síðar og hugðust skipverjar hirða upp það sem væri á reki. Er þeir komu á staðinn fundu þeir bátinn fljótandi með stefnið upp úr sjó. Komu þeir böndum á hann og náðu að lyfta honum svo að hægt væri að dæla sjónum úr honum. Var síðan siglt með bátinn til Þorlákshafnar þar sem hann var tekinn á land.

Við rannsókn kom fram:

að samkvæmt frásögn skipstjóra bátsins voru um 3500 kg af fiski í bátinum;
að leyfileg hámarkshleðsla bátsins, þ.e. farmur, áhöfn, búnaður og vistir var 2800 kg;
að á gaffli bátsins voru tvö göt og enginn lokubúnaður. Háði lokubúnaður verið fjarlægður. Fyrir framan götin voru stokkar fram með þilfari bátsins á hvorri síðu hans. Á hliðum stökkanna voru 3 göt 15x5 cm á hvorum stökk stb- og bb-megin inn í lest bátsins;
að hæð loftrása fyrir vélarrúm var ekki samkvæmt reglum. Loftstokkar fyrir vélarrúm eru innan við gaffl bátsins og er hæð upp í þá frá þilfari bátsins um 25 sm;
að afköst austurdælu í lúkar var ekki samkvæmt reglum. Vöru afköst hennar aðeins 71 lítri á mínútu í stað 120 lítra;

að ekki var neinn lokunarúnaður á vélarrúmsloki;

að viðvörunarbúnaður var í vélarrúmi er gefa átti til kynna ef sjór kæmist í vélarrúmið. Ekki eru fyrirbyggjandi upplýsingar um að viðvörun hafi borist frá þeim búnaði;

að þegar báturinn var hífður á land kom í ljós skemmd á stefni hans þar sem sjór lak út um. Upplýsti skipherra varðskipsins að þær skemmdir hefðu orðið við björgun bátsins. Enginn annar leki fannst á bol bátsins að undanskildum götum á gaffli hans;

að ekki voru lokar í síðum á austurlögnum er hindruðu innstreymi ef götin lentu neðan sjólinu;

að frágangur á lögnum að og frá salerni voru ekki samkvæmt fyrirmælum framleiðanda.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök bátstapans hafi verið ofhleðsla og aðgæsluleysi við siglingu hans.

Nefndin vísar til fyrri ályktana um göt á gaffli smábáta sem einn megin þátt í að smábátar hafa sokkið á síðustu árum.

3. M.b. Eskey SF-54 sekkur í höfninni á Höfn Hornafirði (046/98)

M.b. Eskey SF-54, skipaskr.nr.6983, var smíðaður í Hafnarfirði 1987 úr trefjaplasti; stærð 5,9 brl, 4,96 bt, lengd 7,98 m, breidd 2,58 m, dýpt 153 m, vél Völvo Penta 147 kW, árgerð 1987. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 19. júlí 1998 var m.b. Eskey SF-54 á siglingu til Hafnar í Hornafirði.

Skipstjóri fann mikinn titring á bátnum á siglingu til hafnar og dró af afli vélarinnar og dólaði í land.

Eftir að í land var komið um kl. 22:45 var dælt út austri og vél stöðvuð og báturinn síðan yfirgefinn. Um kl 02:10 hinn 20. júlí var skipstjóranum tilkynnt að báturinn væri sokkinn. Voru fiskkórin út um allt

Haft var samband við lögreglu, björgunarsveit og hafnarvörslu og tókst að ná bátnum upp og dæla úr honum.

Við rannsókn kom fram:

að í bátnum var talið að væri um 1500 kg af fiski;

að samkvæmt upplýsingum frá þeim aðila sem annaðist viðgerð á drifbúnaði bátsins voru legur á drifás ónýtar. Leiddi þetta til þess að drifás hafði náð að sveiflast út í tenghúsið sem hann var í. Við þetta hefur hjöruliðsokinn skorið húsið og hosuna aftan á því í sundur með þeim afleiðingum að sjór náði að renna inn í bátinn;

að stjórnandi bátsins hafði verið með bátinn í afleysingum.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök þess að báturinn sökk hafi verið ófullkomið viðhald og mikið aðgæsluleysi stjórnanda hans er hann varð var við að ekki væri allt með felldu um borð.

Nefndin telur að stjórnandi bátsins hafi sýnt mikið aðgæsluleysi er hann yfirgaf bátinn án þess að ganga betur úr skugga um það hvort leki væri kominn að bátnum.

4. M.b. Fönix HU-47 sekkur þegar verið er að draga hann frá Drangnesi til Hvammstanga (048/98)

M.b. Fönix HU-47, skipaskr.nr. 5088, var smíðaður 1975 úr furu og eik; endurbyggður 1986; stærð 4,71 brl, 4,68 bt, lengd 7,56 m, breidd 2,7 m, dýpt 1,37 m, vél Ford 57 kW, árgerð 1993. Fjöldi skipverja: mannlaus.

Hinn 5. ágúst 1998 sigldi m.b. Petra HU-37 frá Kaldrananesi áleiðis til Hvammstanga með m.b. Fönix HU-47 í drætti. Veður: sunnan kaldi.

Einn maður var um borð í m.b. Petru HU-37. Siglt var út Bjarnarfjörð, fyrir Bjarnarnes og fram hjá Grímsey með bátinn í eftirdragi. Var stöðvað undan Grímsey og skipstjórinn hugaði að ástandi m.b. Fönix HU-47. Að sögn skipstjóra var allt í lagi um borð.

Var siglingu haldið áfram og þegar komið var út af Ennishöfða var skipstjórinn í símanum er hann tók eftir því að eitthvað var óeðlilegt við bátinn í eftirdragi. Var sigling stöðvuð og lagt síbytt við m.b. Fönix HU-47. Kom þá í ljós að talsverður sjór var kominn í bátinn eða upp fyrir plitta. Skipstjóri sagðist hafa gangsett tvær dælar sem tengdar hafi verið rafgeymi en vél var ekki í gangi í bátnum. Síðan var haldið áfram að draga bátinn austur yfir Hrutafjarðarál þar til hann sökk um 2,5 sml vestur af Illugastöðum á 30 - 40 metra dýpi.

Við rannsókn kom fram:

að m.b. Fönix var ekki með gilt haffærisskirteini;

að báturinn hafði staðið á landi í marga mánuði og var sjósettur fimm til sex klukkustundum áður en hann var dreginn af stað;

að þegar skipstjóra varð ljóst að leki var kominn að bátnum var ekki haft talstöðvarsamband við land eða aðra báta í leit að aðstoð. Skipstjóri tilkynnti um atburðinn til Siglufjarðarráðs eftir að báturinn var sokkinn;

að ekki er ljóst hvað langur tími leið frá því að lekans varð vart þar til báturinn sökk né hvort dælmarnar voru í gangi þann tíma.

Nefndarálit:

Nefndin telur það hafi verið alvarleg mistök að draga bátinn svo fljótt frá því að hann var sjósettur eftir að hafa staðið á landi í marga mánuði.

5. M.b. Gefjun BA-100 sekkur í róðri með handfæri (060/98)

M.b. Gefjun BA-100, skipaskr.nr. 5301, var smíðaður 1962 úr furu og eik; stærð 3,11 brl, 3,66 brt, lengd 7,30 m, breidd 2,34 m, dýpt 1,35 m, vél Saab 7 kW, árgerð. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 29. ágúst 1998 fór m.b. Gefjun BA-100 frá Patreksfirði í róður með færi. Veður: hægviðri.

Um kl. 08:30 til 09:00 var siglt úr höfn og stefnan tekin út fyrir Tálkna. Þegar út fyrir Tálkna var komið var talsverður sjór en vindur hægur af norðaustan. Um hádegi fór að bæta í vind og komin um 4 vindstig og gekk á með rigningarskúrum. Var verið við veiðar með handfærum út af Kópahlíðum norður undir Krossdal og hafði þar verið leiðinlegt sjólag, typpingar.

Skipstjórinn sagðist hafa reynt fyrir sér á þessu svæði og hefði verið kipt nokkrum sinnum.

Ekki hafði verið landað úr fyrri róðri en þegar veiðum lauk um kl. 17:00 var talið að um borð hafi verið um 600 kg af fiski í tveimur körum. Eftir að gengið hafði verið frá var siglt áleiðis til hafnar og var sigldur hraði 5-6 sml með vind þvert á stjórnbörða. Eftir að siglt hafði verið í um 15 mínútur tók skipstjórinn eftir því að sjór var að koma upp fyrir plitta í stýrishúsi. Brást hann við með því að stöðva siglingu og vél bátsins. Hugaði hann að í vélarrúmi og var þá sjór kominn upp á miðja vél. Sjálfvirk lensidæla, Rule 1500, hafi verið í gangi en ekki dælt með fullum afköstum. Ekki var hægt að komast að lensidælunni þar sem hún var í rými undir fiskkari sem var fyrir framan vélarrúmskassann en skipstjóri taldi að óhreinindi hefðu komist í hana. Hann notaði ekki handdælu því að hann taldi að hún væri ekki í lagi en tók til við að ausa með fötu.

Skipstjóri hafði séð til báts á leið til Tálknafjarðar sem hann reyndi að kalla í á rás 11 VHF en fékk ekki svar. Þá kallaði hann í Patrekshöfn og hafnarvörður svaraði. Óskaði hann eftir að fylgst væri með sér þar sem leki væri kominn að bátnum en hann hugðist athuga hvort hann réði ekki við þetta. Fór hann síðan og reyndi að ausa með fötunni. Rak bátinn með bakborðssiðu í vindinn og skipstjórinn var bakborðsmegin í bátnum við að ausa. Honum fannst hann ekki ráða við lekann og hafði samband við hafnarvörðinn aftur og sagði honum af ástandinu. Hafnarvörðurinn sagðist ætla að fá bát til að fara út til aðstoðar. Skipstjóri sjósetti gúmmibjörgunarbátinn en datt illa við það. Hafði hann gúmmibátinn bundinn á stjórnbörðssiðunni og reyndi að ausa frekar úr bátnum.

Þegar hann sá að hann hafði ekki undan og sjór kom af og til yfir borðstokk kallaði hann í hafnarvörðinn á Patreksfirði og sagðist vera að yfirgefa bátinn en fékk ekkert svar. Fór hann síðan í gúmmibjörgunarbátinn og skar hann lausan. Sökk báturinn um fimm mínútum síðar. Nokkrum mínútum síðar kom bátur að sem bjargaði honum og sendur hafði verið frá Patreksfirði.

Talsvert brak var þar sem báturinn sökk, s.s. kör, belgir o.fl.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjórinn hafði keypt bátinn fyrr á árinu og hafði hann verið skoðaður í júní og var með háffærisskirteini til 30. september 1998;

að skipstjóri hafði fullgild réttindi til skipstjórnar og vélgæslu;

að samkvæmt framburði skipstjórans fyrir rétti hafði “báturinn lekið vel og verið óþéttur”;

að skipstjóri kallaði aldrei á rás 16 VHF og þegar hann náði sambandi við hafnarvörð á Patreksfirði óskaði hann aðeins eftir því að fylgst væri með honum vegna leka. Að ekki var um beina hjálparbeiðni að ræða;

að skipstjórinn sagðist hafa haft gúmmibjörgunarbát um borð þótt það væri ekki skylt og hafi það bjargað lífi hans;

að skipbrotsmaður telur að endurskoða eigi ákvæði um að ekki sé skylt að hafa gúmmibjörgunarbát um borð í bátum með sumarhaffæri.

Nefndarálit:

Nefndin telur það vítavert gáleysi að fara út með “vel lekan bát”.

Nefndin ítrekar fyrir ályktanir um nauðsyn þess að hafa björgunarbáta í öllum bátum þar sem krafist er háffærisskirteinis.

6. M.b. Breiðavík SH-253 sekkur á Breiðafirði eftir að leki kom að bátnum (088/98)

M.b. Breiðavík SH-253, skipaskr.nr. 5299, var smíðaður úr furu og eik, smíðastaður ókunnur; stærð 5,52 brl, 8,51 bt, lengd 9,8 m, breidd 2,86 m, dýpt 1,1 m, vél Perkins 50 kW, árgerð 1982. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 8. nóvember 1998, kl. 13:15, fór m.b. Breiðavík SH-253 frá Ólafsvík í róður. Róið var með línu. Veður: austan góla og sjór sléttur, litils háttar undiralda.

Haldið var í norðaustur frá Ólafsvík þar til komið var í Kolluál. Var línan lögð í áttina að Skútugrunni. Var lagningu línunnar lokið um kl. 15:00. Skipstjóri fór í lúkar til að fá sér kaffi og meðan hann sat þar fannst honum hreyfingar bátsins þungar og óeðlilegar. Fór hann þá aftur að vélarrúminu og er hann leit þar niður sá hann að sjór var kominn upp á miðjan gir. Skipstjórinn hugaði að austurdælum sem voru tvær í vélarrúmi og ein í lest. Athugaði hann með flotrofa fyrir dælur í vélarrúmi og hvort straumur væri á dælum. Síðan aðgætti hann hvort hann sæi hvar læki en varð ekki var við neitt sem gæti gefið viðbendingu um hvar lekin væri.

Þegar hér var komið fór skipstjóri í stýrishús og sigldi af stað í áttina til hafnar. Hann kallaði á vinnurás, VHF 11, í bát er hann taldi vera nærri en án þess að fá svar. Kallaði hann aftur á sömu rás hvort einhver heyrði í honum. Á þessum tíma taldi hann ástandið ekki vera alvarlegt en í framhaldi af því hafði hann samband við Reykjavíkurradió, TFA. Gerði hann grein fyrir lekanum og ástandinu um borð og staðsetningu bátsins. Hann fór síðan til að athuga hvort austurdælur virkuðu og sá þá að dælurnar skiluðu litlu útyrðis.

Sigt var með hálfu vélarafli og eftir 15 til 20 mínútur þá stöðvaði skipstjóri siglinguna þar sem sjór var kominn upp á miðja vél. Þá fyrst taldi hann að ástandið væri orðið alvarlegt og lekin mikill.

Skipstjóri hafði þá aftur samband við Reykjavíkurradió og tilkynnti að hann væri að yfirgefa bátinn og fara í gúmmibjörgunarbát. Var honum þá tilkynnt að björgunarbáturinn Björg væri lagður af stað frá Rífi. Eftir að hafa talað við Reykjavíkurradió var vél bátsins stöðvuð. Var gúmmibátur sjósettur en erfiðlega gekk að fá hann til að blásast upp.

Eftir að gúmmibáturinn var upplásinn hafði skipstjóri aftur samband við Reykjavíkurradió. Var honum þá tilkynnt að m.b. Smyrill SH-655 væri á leiðinni til hans og ætti eftir 4 sml og óskað eftir að skotið yrði upp neyðarflugeldi.

Um kl. 17:00 kom m.b. Smyrill SH-655 á vettvang og var báturinn þá það siginn að um eitt borð var úr sjó miðskips. Var dráttaraug sett á milli bátanna og m.b. Breiðavík SK-253 dreginn af stað í átt til hafnar. Var báturinn dreginn á 3-4 sml hraða og gekk allt vel í fyrstu. Var báturinn dreginn í u.þ.b. hálfá klukkustund þegar drátturinn var stöðvaður og hugað að spúlslöngu sem lá út fyrir borðstokk m.b. Breiðavíkur SK-253 og gúmmibáturinn tekinn um borð en hann hafði dregist á eftir bátunum með rekakkeri úti.

Á meðan á þessu stóð kom m.b. Sigurvík GK-64 á vettvang. Fóru skipstjórnarnir á m.b. Sigurvík GK-64 og m.b. Breiðavík SH-253 um borð í bátinn og hugðust ausa með fötum. Leist þeim ekki á dvölina um borð og hættu við austurinn. Var þá m.b. Breiðavík SH-253 sett aftan í m.b. Sigurvík GK-64 og siglt af stað til lands. Var þetta gert að ákvörðun skipstjórnanna á m.b. Smyrill SH-655 og m.b. Sigurvík GK-64. Aðeins var búið að draga bátinn skamma stund þegar m.b. Breiðavík SH-253 lagðist á hliðina og sökk á stuttum tíma. Sökk báturinn í þann mund er björgunarbáturinn kom á vettvang.

Við rannsókn kom fram:

að sögn skipstjóra hafði báturinn alltaf lekið en ekki meira en svo að aftari austurdæla hafði vel undan lekanum;

að skipstjóri sagði að dælurnar í vélarrúmi hafi átt að dæla 200 eða 2000 lítrum á mín. hvor um sig og verið af gerðinni Rule;

að skipstjóri sagðist ekki hafa fundið hvort aftari dælan dældi þegar hann athugaði það en taldi að hún hafi ekki dælt;

að um borð var ein handdæla en hún var óvirk og kvaðst skipstjórinn hafa vitað af því. Hún hafi verið reynd skömmu áður en ekki virkað;

að báturinn hafði síðast farið í róður 5. nóvember;

að upplýsingar sem bárust til skipverja björgunarbátsins voru þær að vera í viðbragðsstöðu en ekki að um neyðarkall hafi verið að ræða. Var bátnum siglt úr höfn að ákvörðun skipstjórans án þess að bein ósk kæmi um það þegar hann sá neyðarblys á lofti;

að björgunarbáturinn var ekki búinn dælum til að aðstoða við að dæla sjó úr skipi.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök skipstapans sé að búnaður hans hafi verið í ólagi og skipstjóri hafi ekki gert viðeigandi ráðstafanir þegar ljóst var að sjór var í bátnum.

Árekstur skipa:

1. M.s. Arnarfell lendir í árekstri fyrir utan Rotterdam (067/98)

M.s. Arnarfell er ekki á íslenski skipaskrá.

Skipið var smíðað í Danmörku 1994 úr stáli; stærð 5792,43

brl, 6297 bt, lengd 121,9 m, breidd 20,12 m, dýpt 9,2 m, vél 5400 kW . Fjöldi skipverja: 11.

Hinn 7. september 1998 var m.s. Arnarfelli siglt frá Hull til Rotterdam. Veður:

Siglt var með 80% skráfuskurði og hraði miðaður við komutíma kl 04:45 þar sem skip leiðsögumanna til Rotterdam var staðsett. Um kl. 20:00 var dregið af hraða skips niður í 47% af skurði skráfu og yfyrstýrimanni gefin fyrirmæli um að minnka enn vélarafli ef þörf krefði en miða komutíma við kl. 04:45 h. 8. september.

Hinn 8. september kl. 00:30 voru vaktaskipti skipstjórnarmanna.

Ekkert segir af ferðum skipsins fyrr en kl. 03:53 að skipstjóri vaknar við að þungt högg kemur á skipið. Fór hann þegar á stjórnþall og var vakthafandi skipstjórnarmaður þar ekki. Vöru skipverjar kallaðir út og háseti sendur til að leita að vakthafandi skipstjórnarmanni. Fannst hann rænulaus á gólfi klefa síns og var á lífi. Skemmdir voru kannaðar á skipinu og kom í ljós að sjór var í lest númer 1. Eftir að skemmdir höfðu verið kannaðar og heimild fengin hjá hafnaryfirvöldum var skipinu siglt inn til Rotterdam.

Við rannsókn kom fram:

að fyrir áreksturinn voru tvær ratsjár í gangi og sjálfstýring á;

að vökustaur (dödmandsknap) var ekki í lagi og því ekki notaður;

að um borð í m.s. Ingu, sem m.s. Arnarfell sigldi á, voru þilfarsljós logandi;

að m.s. Arnarfell hafði CNC-1 vottorð útgefið af Bureau Veritas, þ.e. að sigla mátti skipinu með einn mann á vakt á stjórnþalli;

að vakthafandi skipstjórnarmaður hafði nokkrum dögum áður keypt einn bjórkassa og 2 flöskur af sterku áfengi af skipstjóranum sem hafði með slíka sölu að gera um borð í skipinu;

að samkvæmt blóðrannsókn var vakthafandi skipstjórnarmaður mikið ölvaður;

að samkvæmt frásögn vakthafandi skipstjórnarmanns sofnaði hann í brúnni og vaknaði við áreksturinn. Hann kvaðst þá hafa farið af stjórnþalli að utanverðu og gengið í íbúð sína og hvolfi í sig áfengi og tekið verkjalyf og svefnlyf;

að vegna alvarlegs sjúkdóms hafði hann verið á sterkum verkjalyfjum;

að eftir slysið hafi verið hafðir tveir í brú Arnarfells.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þess að stýrimaðurinn sofnaði.

Nefndin vekur athygli á því að IMO hefur fellt úr gildi heimild til að hafa aðeins einn mann í brú á kaupskipum.

Árekstur við annað en skip:

1. Björgunarbáturinn Jón E. Bergsveinsson siglir á rekald á Ytriðhöfn Reykjavíkur (066/98)

M.b. Jón E. Bergsveinsson, skipaskr. nr. 6731, var smíðaður í Osborn úr trefjaplasti og slönguflothólfum; stærð 4,48 brl, 4,64 bt, lengd 7,68 m, breidd 2,63 m, dýpt 1,17 m, vél Volvo Penta 118 kW, árgerð 1997. Fjöldi skipverja: 4.

Hinn 9. september 1998 var björgunarbáturinn Jón E. Bergsveinsson við æfingar á Ytriðhöfn Reykjavíkur ásamt tveimur öðrum bátum. Veður: norðan 4-5 vindstig, sjór norðan 3-4.

Þegar báturinn var staddur um 0,4 sml frá hafnarmynni Reykjavíkur hafnar og á u.þ.b. 10 sml hraða var honum siglt á rekald. Ekki vildi betur til en svo að rekaldið kom inn í bátinn og lenti á glugga á stýrishúsi. Gekk endi þess inn um gluggann og varð einn skipverja fyrir glerbrotum og skaddaðist á höfði.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé óvarkár sigling.

2. Skipstjóri á m.b. Nonna KE-151 slasast er báturinn siglir á bauju fyrir utan Sandgerðishöfn (075/98)

M.b. Nonni KE-151, skipaskr.nr. 7196, var smíðaður í Hafnarfirði 1987 úr trefjaplasti; stærð 5,68 brl, 4,86 bt, lengd 8,09 m, breidd 2,68 m, dýpt 1,46 m, vél Yanmar 54 kW, árgerð 1989. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 29. september 1998 var m.b. Nonna KE-151 siglt út frá Sandgerðishöfn. Veður: mjög gott veður.

Þegar komið var út úr hafnarmynninu var stefnan sett vel frítt við baujur sem marka innsiglingarannuna og sjálfstýring sett á. Skipstjórinn fór síðan til að slá út handfæravindum. Kom þá mikið högg á bátinn og kastaðist skipstjórinn til og lenti á fiskkari. Tók það skipstjóra dálitinn tíma að jafna sig eftir höggið en síðan tókst honum að sigla bátnum aftur til hafnar. Hafði báturinn lent utan í fyrstu baujunni þegar komið er frá hafnarmynninu og urðu talsverðar skemmdir á bátnum.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjórinn meiddist í baki og rifbein brotnuðu við höggið;
að sögn skipstjóra hafði komið í ljós á eftir að bilun var í sjálfstýringu.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til mikils aðgæsluleysis hins slasaða.

Skip strandar:

1. M.s. Kapitan Drobinin strandar í innsiglingu til Sandgerðishafnar (003/98)

M.s. Kapitan Drobinin er ekki á íslenski skipaskrá. Skipið er skráð á Möltu.

Vár smíðaður 1995 úr stáli; stærð 2446 brl, 1369 bt, lengd 87,90 m, breidd 12,80 m, dýpt 7,10 m, vél KHD Deutz 1500 kW, árgerð 1995. Fjöldi skipverja: 7.

Hinn 16. janúar 1998 var m.b. Kapitan Drobinin á siglingu frá Grindavík til Sandgerðishafnar. Veður: norðaustan átt allt að 6 vindstig, sléttur sjór, straumur á móti, gott skyggni.

Hafnsögumaður frá Sandgerði kom um borð í skipið úti í Hamarssundi. Að sögn hafnsögumanns var byrjað á að sýna skipstjóra kort af höfninni og skýra fyrir honum leiðsögumerki og hvernig siglingunni yrði best hagað. Skömmu síðar kom fyrsti stýrimaður á stjórnvall og tók við stýrinu. Var skipinu siglt inn rennuna og þegar kom að því að snúa skipinu í áttina að hafnarminninu voru gefin fyrirmæli um að snúa “Easy to port”. Var farið eftir þeim fyrirmælum í fyrstu og hafið að snúa skipinu til bakborða, að sögn hafnsögumanns, en síðan var skipið rétt af á fyrri stefnu.

Þegar ljóst var að í óefni var komið gaf hafnsögumaður fyrirmæli um að láta vél vinna aftur á. Var það gert og snerist skipið til bakborða og strandaði skömmu síðar.

Skipverjar mældu dýpi umhverfis skipið. Reynt var að losa skipið af strandstað með eigin vélaraffli en án árangurs. Þá var óskað eftir aðstoð við að losa það og kom m.s. Elding að skömmu síðar. Tókst að losa skipið fljótlega með aðstoð bátsins og eigin vélaraffli.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjóri skipsins taldi ástæðu strandsins vera tungumálaerfiðleika og að hafnsögumaður notaði ekki viðurkennt staðlað orðaval Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar IMO. Við yfirheyrslur kom fram að um tungumálaerfiðleika hafi verið að ræða;

að skipstjóri m.s. Kapitan Drobinin skrifaði í skýrslu sína að dýpistöður, sem gefnar væru í sjóskorti af innsiglingarennunni, væru ekki réttar. Skipstjóri gat ekki sýnt fram á við yfirheyrslur að fullyrðingar sínar væru réttar þar sem ekki voru gerðar nákvæmar staðarákvarðanir á þeim punktum sem dýpi var mælt á;

að samkvæmt skýrslu lögreglu, sem kom á vettvang, var haft eftir yfirstýrimanni, sem var við stýrið, að hafnsögumaður hafi sagt að snúa ætti skipinu inn í höfnina (snúa til bakborða). Hafi yfirstýrimaður og skipstjóri talið að það væri ekki hægt. Stýrimaðurinn hafi því siglt aðeins áfram og síðan snúið en þá hafa séð að það myndi ekki ganga;

að skipstjóri sagðist hafa skilið leiðbeiningar hafnsögumanns en sagði að þær hafi ekki verið réttar;

að skipið var staðsett á strandstað samkvæmt GPS staðsetningatæki. Sá staður kemur ekki saman við þann stað sem skipið strandaði á samkvæmt útsetningu í sjóskorti og framburði sjónarvotta og skipverja;

að skipverjar mældu sjó í kjölfrestutönkum strax eftir strandið og síðan aftur morguninn eftir og var staðan óbreytt.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök strandsins sé að ekki var farið eftir leiðbeiningum hafnsögumanns við stýringu skipsins. Taldi skipstjóri að leiðbeiningar hafnsögumanns væru ekki réttar og því var ekki farið eftir þeim. Hann hafi séð of seint hvað var um að ræða.

Nefndin vill vekja sérstaka athygli á samþykkt IMO hvað varðar staðlað orðaval við leiðsögn skipa. Nefndin hefur í ályktunum sínum undanfarin ár verið að benda á vandamál sem upp hafa komið varðandi leiðsögn erlendra skipa hér við land og itrekar nauðsyn þess að hafnsögumenn hafi þá þekkingu sem nauðsynleg er til að annast leiðsögn skipa og ekki hvað síst erlendra skipa af ýmsum þjóðernum.



2. M.b. Styrmir ÍS-207 strandar rétt utan hafnargarða á siglingu út úr Grindavíkurhöfn og fær aðstoð m.b. Þorsteins GK-16 og árekstur þeirra (021/98)

M.b. Styrmir ÍS-207, skipaskr.nr.0051, var smíðaður í Noregi 1963 úr stáli; skipið var lengt 1973 og yfirbyggt 1977; stærð 190,4 brl, 227 bt, lengd 35,45 m, breidd 6,73 m, dýpt 5,79 m, vél Stork 475 kW, árgærd 1982. Fjöldi skipverja: 11.

M.b. Þorsteinn GK-16, skipaskr.nr.1159, var smíðaður á Ísafirði 1971 úr stáli; stærð 138,25 brl, 209 bt, lengd 30,92 m, breidd 6,70 m, dýpt 5,65 m, vél Caterpillar 526 kW, árgærd 1987. Fjöldi skipverja: 10.

Hinn 21. febrúar 1998 um kl. 06:40 var m.b. Styrmi ÍS-207 siglt frá bryggju í Grindavík áleiðis á veiðar.

Siglt var frá bryggju og var skipstjóri við stýrið. Var siglt á hægri ferð út úr hafnarmynninu og var stýrimaðurinn í stýrishúsi hjá skipstjóra og sagði til um stöðu leiðarmerkja. Samhliða því að stýra skipinu út úr höfninni var skipstjóri að stilla tölvu sem var í stýrishúsi.

Var skipið komið út á móts við hafnargarðana þegar stýrimaður sá að snúa þyrfti skipinu til bakborða. Kom stýrimaðurinn boðum til skipstjóra um að snúa þyrfti skipinu til bakborða og skipstjóri sagðist hafa reynt að snúa stýrisblaði eða taldi sig hafa gert það. Vegna bilunar í búnaði stýrismælis sýndi mælirinn ekki réttar hreyfingar á stýrisblaðinu og hreyfðist visir stýrismælis með rykkjum. Þar af leiðandi var boðum með stýrispinna komið til stýrisvélar eftir tilfinningu en ekki eftir aflestri af stýrisvísi.

Stýrimaður, sem var bb.-megin í stýrishúsi, ítrekaði þetta tvisvar er hann taldi að skipið snerist ekki til bakborða og fór síðan yfir til stjórnbörða og hugðist athuga hvernig stýrisvisir væri en í því strandaði skipið vestan til í siglingarennunni.

Skipstjóri lagði stýrið hart í bakborða þegar hann fann að skipið tók niðri og jök vélarafli í fullan skurð áfram en skipið sat fast. Var reynt að losa skipið með því að beita fullu afli vélar aftur á en án árangurs.

Eftir árangurslausar tilraunir til að losa skipið af strandstað hafði skipstjóri samband við skipstjóra m.b. Þorsteins GK-16 sem hann vissi að var á leið úr höfn og óskaði eftir aðstoð við að losa skipið af strandstað.

Var tekið vel í það og var m.b. Þorsteinn GK-16 kominn að skipinu eftir nokkrar mínútur. Var stefni m.b. Þorsteins GK-16 lagt nálægt skut m.b. Styrmis ÍS-207 og taug komið á milli skipanna og var lengd taugarinnar höfð um 20 metrar.

Var m.b. Þorsteini GK-16 bakkað frá m.b. Styrmi ÍS-207 og reynt að losa skipið þannig. Eftir þrjár tilraunir slitnaði dráttartaug og var tengt aftur á milli skipanna og var dráttartaugin þá nokkuð styttri.

Í annarri tilraun eftir að taug var aftur komið á milli skipanna losnaði skipið en þá var samtímis beitt fullu vélarafli aftur á um borð í m.b. Styrmi ÍS-207.

Þegar skipið losnaði lenti skutur m.b. Þorsteins GK-16 í bakka innsiglingarennunnar að austanverðu. Þar sem innsiglingarennan er þröng og ekki full stjórn á skipunum á ferð aftur á bak skulu þau saman þegar bæði skipin voru að athafna sig í þröngri rennunni.

Var m.b. Þorsteini GK-16 siglt áleiðis út frá höfninni og tók tvisvar snum niðri á leiðinni. Tókst að sigla m.b. Þorsteini GK-16 út undir bauju sem er suður af hafnarmynninu en á þeirri siglingu kom í ljós að stjórnhæfni skipsins hafði skerst. Var ekki hægt að snúa stýri m.b. Þorsteins GK-16 eðlilega til stjórnbörða.

Þegar í ljós kom skert stjórnhæfni m.b. Þorsteins GK-16 óskaði skipstjóri þess eftir aðstoð m.b. Styrmis ÍS-207, sem kominn var á flot, við að draga m.b. Þorstein GK-16 inn til

Grindavíkurhafnar.

Kom m.b. Styrmir ÍS-207 að m.b. Þorsteini GK-16 og sneri skutnum að honum til að koma dráttartaug á milli. Var m.b. Þorsteini GK-16 siglt aðeins áfram til að stytta bilið á milli skipanna en þá vildi ekki betur til en svo að skipin skullu saman og einhverjar skemmdir urðu. Eftir það gekk vel að koma taug á milli skipanna og sigla með m.b. Þorstein GK-16 að bryggju í Grindavík.

Var kafari fenginn til að kanna skemmdir. Kom í ljós að skemmdir voru á stýri og skrófu m.b. Þorsteins GK-16 auk þess aðrar minni háttar skemmdir. Minni háttar skemmdir voru sagðar á m.b. Styrmi ÍS-207.

Við rannsókn kom fram:

að sjávarhæð var nálægt fjöru þegar m.b. Styrmir ÍS-207 strandaði sem leiddi til mun þrengri siglingaleiðar og meiri krafna um árvekni við stjórn og siglingu;

að samkvæmt frásögn stýrimanns á m.b. Styrmi ÍS-207 var skipið að hans mati að snúast til stjórnborða þrátt fyrir að hann hefði beint þeim tilmælum til skipstjóra að snúa skipinu til bakborða;

að skipstjóri m.b. Styrmis ÍS-207 gat þess að samtímis því að hann stýrði skipinu út úr höfninni var hann að stilla MAC-SEA tölvu skipsins. Þegar hann fékk boð frá stýrimanni að snúa skipinu til bakborða hafi hann hreyft aðeins við stýrisbúnaði til að snúa stýrinu til bakborða. Hafi verið ólag á stýrisvísi svo að hann sýndi ekki alltaf rétta stöðu stýrisins. Hafi stýrisvísirinn verið þannig að hann eins og kippstítt til en fór ekki á líðandi hreyfingu eins og hann á að gera;

að ekki var fært í eftirlitsbók m.b. Styrmis ÍS-207 um strandið eða köfun til að kanna hugsanlegar skemmdir. Skipstjóri óskaði ekki eftir skoðun af hálfu Siglingastofnunar eins og skylt er í slíkum tilvikum. Ekki var af hálfu skipstjóra m.b. Þorsteins GK-16 bókað í eftirlitsbók um atvikið né haft samband við Siglingastofnun Íslands og tilkynnt um atvikið, var skipstjóra ókunnugt um að honum bæri að rita í bókina;

að dráttartaugin sem notuð var slitnaði og þegar tengt var aftur á milli skipanna var sama taug notuð en styttri sem nam því er slitnaði af. Ekki var til lengri taug um borð í m.b. Styrmi ÍS-207;

að m.b. Þorstein GK-16 tók tvisvar sinnum niðri við þessar aðgerðir. Fyrst þegar m.b. Styrmir ÍS-207 losnaði og síðan aftur þegar siglt var í áttina að baujunni;

að m.b. Þorsteinn GK-16 hélt áfram róðrum eftir bráðabirgðaviðgerð á stýrisvél og voru farnir nokkrir róðrar en þegar málið komst til Siglingastofnunar var þess krafist af hálfu stofnunarinnar að fullnaðarviðgerð færi fram strax;

að skipstjóri m.b. Styrmis ÍS-207 gat ekki staðfest að skipverjar (hásetar) kynnu að stýra og sagði það almennt svo á fiskiskipum að skipstjóri annaðist stýringu en léti einhvern annan skipverja segja sér til varðandi siglingamerki þegar siglt væri um svæði líkt og við Grindavík. Að ekki væri neinn tími til þess að kenna skipverjum að stýra;

að rannsókn fór ekki fram á þessum atvikum strax og báru báðir skipstjórnarnir því við að þeir vissu ekki um þær skyldur sínar að tilkynna yfirvöldum um atvikið. Skipstjórnunum var heldur ekki ljóst að þeim bar að hafa samband við Siglingastofnun Íslands eða viðkomandi flokkunarfélag skipsins og sjá til þess að þessir aðilar önnuðust skoðun á skipunum;

að við skoðun fulltrúa Rannsóknarnefndar sjóslysa á stýrisvísi um borð í m.b. Styrmi ÍS-207 í Grindavíkurhöfn, 4. mars 1998, kom í ljós að hreyfingar stýrisvísis voru ekki eðlilegar. Hreyfðist stýrisvísirinn með rykkjum frá 2-3 gráðum í allt að 10-15 gráðu stökkum. Var stýrismælir í slíku ástandi að hann var óábyggilegur til notkunar við stjórnun á siglingu skips.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök strands m.b. Styrmis ÍS-207 megi rekja til aðgæsluleysis skipstjóra við að sigla skipi úr höfn með skerta stjórnhæfni og jafnframt vera að sinna öðrum störfum en við siglingu skipsins við eins þröngar aðstæður og eru í innsiglingu til Grindavíkurhafnar.

Nefndin telur líklegt að réttara hefði verið að snúa m.b. Þorsteini GK-16 inn í höfnina við að losa m.b. Styrmi ÍS-207 þar sem stjórnhæfni skipsins sé betri við þær aðstæður.

Nefndin telur ástæðu til að auka fræðslu til handa skipstjórnarmönnum um lög og reglur sem þeir eiga að starfa samkvæmt. Telur nefndin brýnt að komið verði á endurmenntunarnámskeiðum á nokkurra ára fresti sem skipstjórnarmenn séu skyldaðir til að sækja.



3. M.s. Nordic Ice í vandræðum við innsiglingu til Sandgerðishafnar (031/98)

M.s. Nordic Ice er ekki á íslenskrí skipaskrá
Fjöldi skipverja: 11.

Hinn 26. mars 1998 var m.s. Nordic Ice á siglingu til Sandgerðishafnar. Veður: norðnorðaustan 5-6 vindstíg, sjólitíð.

Kom hafnsögumaður um borð í skipið í Hólmasundi og var skipinu siglt áfram í áttina til hafnar eftir leiðarmerkjum. Skipið var án farms og því létt á sjónum. Þegar inn fyrir hafnarmúlana var komið var stefna skipsins sem næst austur og með sterkan vind fyrir framan þvert á bakborðssiðuna. Átti að leggja skipinu að við Suðurgarðinn að sunnanverðu. Var rek skipsins umtalsvert og skipstjórnarmenn réðu ekki við það og skipið lagðist að flotbryggju syðst og vestast í höfninni.

Var fengin aðstoð báts til að draga skipið að bryggjunni og koma landfestataugum upp á bryggjuna, Suðurgarðinn. Ekki urðu skemmdir á skipinu en einhverjar skemmdir á flotbryggju.

Við rannsókn kom fram:

að hafnsögumaður hefur skipstjórnarréttindi á öll skip upp að 200 brúttórumlestum. Hann hefur því enga reynslu af stjórn stærri skipa;

að hafnsögumaður hafði enga æfingu við að nota akkeri við að leggja skipi að bryggju;

að hafnsögumaður hafði að sögn skipstjóra komið 3-4 sinnum um borð í m.s. Nordic ice;

að skipstjóri sagðist síðast hafa komið til Sandgerðishafnar fyrir tveimur árum og “kannaðist aðeins við þessa höfn”;

að skipstjórinn sagði að skipið hafi verið létt á sjónum og látið illa að stjórn þar sem hluti af skrófu og stýri hafi komið upp úr sjó;

að samkvæmt frásögn hafnsögumanns hafi þeir misst stjórn á skipinu þegar vél var látin vinna aftur á bak til að minnka framskið þess;

að til stóð að sigla skipinu með bakborðssiðu upp að Suðurgarðinum. Eftir óhappið var skutur skipsins dreginn að Suðurgarðinum og snúið þannig að stjórnborðssiðan var höfð að bryggju;

að leiðbeiningar hafnsögumanns voru ekki samkvæmt staðli Alþjóðasiglinga-málastofnunarinnar, IMO.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök óhappsins megi rekja til mistaka við stjórn skipsins og reynsluleysis hafnsögumanns.



4. M.b. Trausti SK-55 strandar og sekkur við Ingveldarstaðahólma á Skagafirði (036/98)

M.b. Trausti SK-55, skipaskr.nr. 6178, var smíðaður í Noregi 1980 úr trefjaplasti; stærð 2,49 brl, 2,68 brt, lengd 6,22 m, breidd 2,31 m, dýpt 0,93 m, vél Saab 13 kW, árgerð 1980. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 17. maí 1998 milli kl. 09:00 og 10:00 var m.b. Trausta SK-55 siglt frá Sauðarkróki áleiðis til veiða með stöngum á Skagafirði.

Sigt var um og reynt á nokkrum stöðum. Eftir að hafa verið við veiðar í nokkrar klukkustundir var bátinum snúið til heimferðar til Sauðarkróks en báturinn var þá úti undir Drangey eða milli Drangeyjar og lands að vestanverðu í firðinum.

Sigt var með stefnu austan við Ingveldarstaðahólma og siglt allnærri hólmanum. Stjórnandi bátsins, sem var vel kunnugur á þessum slóðum og hafði oft siglt um svæðið, sagðist hafa gleymt klettinum (naggunum) sem er rétt suðaustur af hólmanum og hefði báturinn strandað á naggunum. Kom gat á bátinn og streymdi sjór inn í hann. Skipstjóri kallaði eftir aðstoð í talstöð en fékk ekkert svar. Skipverjarnir sjósettu þá gúmmibjörgunarbát sem blés upp á hvolfi og annar skipverjanna blotnaði við að rétta gúmmibátinn við. Sökk báturinn skömmu eftir að skipverjar komust í gúmmibátinn.

Skipverjarnir komust síðan í gúmmibátinn og tókst að róa honum að Ingveldarstaðahólmanum. Skipverjar skutu upp þremur neyðarflugeldum og eftir nokkurn tíma kom bátur frá björgunarsveitinni á staðinn og bjargaði skipbrotsmönnum. Skipverjinn sem blotnaði var þá orðinn talsvert kaldur en fékk aðhlyningu í björgunarbátinum og síðan á sjúkrahúsi.

Við rannsókn kom fram:

að báturinn var án haffærisskirteinis og hafði ekki verið skoðaður í næstu þrjú ár á undan;

að hvorugur skipverja hafði skipstjórnarréttindi;

að eigandi bátsins þegar atvikið átti sér stað hafði keypt bátinn sex mánuðum fyrir óhappið og sá sem seldi bátinn sagði þá að ekki þyrfti að láta skoða hann;

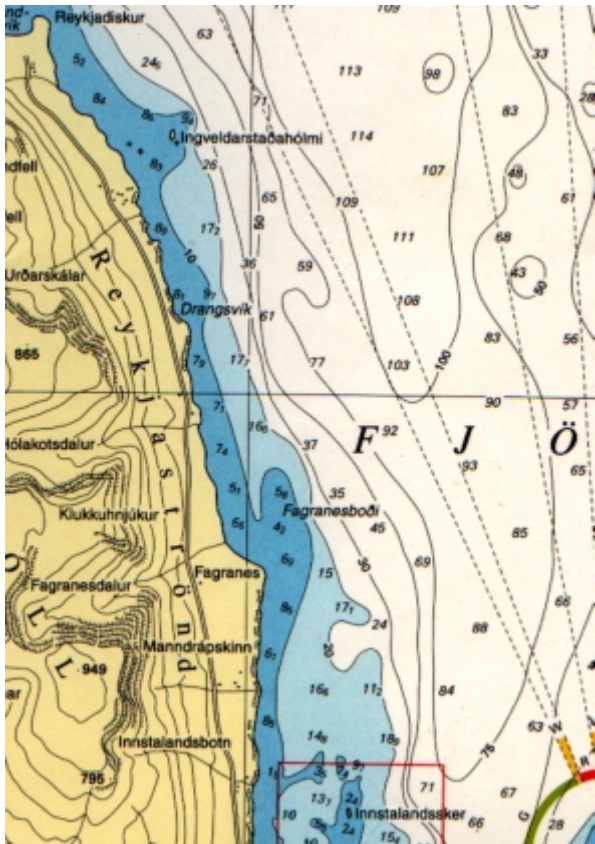
að í bátinum var áttaviti, GPS-tæki og talstöðvar CB og VHF;

að sjókort voru um borð, yfirsiglin gakort frá Horni og austur eftir;

að bátinum frá náð af hafsbotni og tekinn á land. Var honum bregytt eftir atvikið og hann stytur niður fyrir 6 metra lengd. Þar með er báturinn ekki skoðunarskyldur eða háður opinberu eftirliti að öðru leyti.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök strandsins hafi verið mistök við stjórn bátsins eins og fram kemur í frásögn skipstjóra.



5. M.b. Einar í Nesi 7145 strandar við Fjárkletta í Eyjafirði (044/98)

M.b. Einar í Nesi, skipaskr.nr. 7145, var smíðaður í Hafnarfirði 1988 úr trefjaplasti; stærð 9,29 brl, 9,57 bt, lengd 9,93 m, breidd 3,23 m, dýpt 0,75 m, vél Ford 212 kW, árgerð 1988. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 24. júní 1998 var m.b. Einar í Nesi 7145 á siglingu á Eyjafirði. Veður: go lukaldi af norðri.

Verið var í rannsóknarleiðangri fyrir Hafrannsóknastofnun sem er eigandi bátsins og var siglt út á Garðsvík. Verið var að skoða kræklingamið á firðinum. Þegar vinnu þar var lokið var siglt yfir að Dagverðareyri og var verið að sigla inn að Skjaldarvík þegar grynkaði skyndilega út af Fjárkletti og báturinn strandaði. Siglt var á um 8 sml hraða og um 100-150 metra frá landi. Eftir að báturinn strandaði var haft samband við hafnarvörð á Akureyri og óskað aðstoðar við að koma bátinum á flot. Við strandið brotnaði stýrið af og týndist.

Við rannsókn kom fram:

að dýptarmælir var í gangi á meðan siglt var;
að ekki liggur fyrir nákvæm staðsetning á því hvar báturinn strandaði en þar er um að ræða blinðsker sem ekki kemur upp úr sjó;
að skipstjóri gat ekki staðsett strandstaðinn á korti.

Nefndarálit:

Nefndin telur að strandið megi rekja til óaðgæslu skipstjóra.



6. M.b. Svanur GK-620 strandar á Grandahólma við Reykjavík (062/98)

M.b. Svanur GK-620, skipaskr.nr. 5932, var smíðaður í Hafnarfirði 1978 úr trefjaplast; stærð 2,17 brl, 3,71 brt, lengd 7,43 m, breidd 2,23 m, dýpt 0,7 m, vél Buhk 15 kW, árgerð 1978. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 26. ágúst 1998 var m.b. Svani GK-620 siglt frá Rifshöfn áleiðis til Reykjavíkur.

Siglt var fyrir Snæfellsnes og inn á Faxaflóa og stefnan tekin til Reykjavíkur. Að sögn skipstjóra var veðurspáin hagstæð en þegar komið var áleiðis yfir Faxaflóa breyttist vindátt í suðaustan 4-5 vindstig og tafði það för bátsins.

Segir ekkert af för bátsins fyrr en hann strandar í Hólmasundi milli Akureyjar og lands í Reykjavík. Stjórnandinn sagðist hafa verið orðinn þreyttur og að aðgæsluleysi af sinni hálfu hafi valdið strandinu.

Kom bátur frá björgunarsveit á staðinn skömmu eftir strandið og dró bátinn á flot og til hafnar.

Við rannsókn kom fram:

að háffærisskírteini bátsins var útrunnið. Skipstjóri sagðist hafa fengið munnlegt leyfi Siglingastofnunar til að sigla;

að stjórnandi bátsins hefur engin réttindi til skipstjórna;

Nefndarálit:

Nefndin telur að aðgæsluleysi stjórnanda sé orsök strandsins.



7. Björgunarbáturinn Hafbjörg NK strandar á skemmtisiglingu við Hellisfjarðarnes í Norðfjarðarflóa (073/98)

M.b. Hafbjörg NK, skipaskr.nr. 2291, var smíðaður í Hollandi 1965 úr stáli; stærð 34,93 brl, 30 bt, lengd 20,37 m, breidd 4,15 m, dýpt 2,12 m, vél Kromhout 206 kW, árgerð 1964. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 5. ágúst 1998 fór björgunarskipið Hafbjörg NK- frá Neskaupstað í skemmtisiglingu á Norðfjarðarflóa með skólabörn. Veður: blankalogn, rennisléttur sjór, skyggni gott.

Um kl. 14:00 var skipinu siglt frá bryggju og áleiðis til Hellisfjarðar og um borð voru 40-50 skólabörn 6-8 ára auk sex gæslumanna og tveggja skipverja. Auk þess var harðbotna slöngubátur með þremur björgunarsveitarmönnum látinn fylgja í kjölfar bátsins til öryggis. Þegar komið var til Hellisfjarðar fóru allir farþegar í land en báturinn beið um stund. Siglt var frá Hellisfirði þegar farþegar voru komnir um borð aftur um kl. 15:40. Var skipinu siglt grunnt með norðurströnd fjarðarins og sigldur hraði um 8 sml. Þegar um 60-100 metrar voru í að Hellisfjarðarnes væri þvert á siglda stefnu og skipið í hægun stjórnborðssnúningi tók báturinn niðri. Var sigling bátsins stöðvuð og ástand skipsins kannað, s.s. leki á bol eða skemmdir á vél- eða stjórnbúnaði. Ekki komu þá fram neinar skemmdir á vél- eða stjórnbúnaði og var ferð skipsins haldið áfram til Neskaupstaðar.

Björgunarbáturinn var siglt í tveimur ferðum vegna aðstoðar við skip áður en kafari skoðaði hugsanlegar skemmdir á botni hans en þá komu í ljós skemmdir á skráðu bb.-megin og rispúr á botni.

Við rannsókn kom fram:

að þegar báturinn strandaði var hann á siglingu 30-50 metra frá ströndinni;
að þegar báturinn strandaði var stefnan sem næst samsíða landinu;
að haffærisskirteini bátsins hafði runnið út fimm dögum áður en umrædd ferð var farin;
að sögn skipstjóra var ekki skráð í dagbók skipsins um umrædda ferð. Ekki var venja að skrá í dagbók stuttar ferðir innan Norðfjarðarflóa og innfjarðaferðir;
að ekki var skráð á bátinn samkvæmt lögum;
að ekki var neyðarbúnaður, flotvesti eða annað, fyrir nema hluta af þeim sem voru um borð í umræddri ferð.

Nefndarálit:

Nefndin telur að báturinn hafi tekið niðri vegna aðgæsluleysis.
Nefndin telur ámalisvert að dagbækur skuli ekki færðar og skipið hafi verið notað eftir að haffærisskirteini var runnið út.
Óforsvaranlegt er að ekki skuli hafa verið neyðarbúnaður fyrir alla sem um borð voru.



8. M.b. Eldhamar GK-13 strandar í innsiglingunni til Grindavíkur (074/98)

M.b. Eldhamar GK-13, skipaskr.nr. 0297, var smíðaður í Danmörku 1956 úr eik; stærð 63,16 brl, 64 bt, lengd 21,31 m, breidd 5,65 m, dýpt 2,80 m, vél Caterpillar 313 kW, árgerð 1974. Fjöldi skipverja: 4.

Hinn 24. september 1998 var m.b. Eldhamar GK-13 á leið úr höfn í Grindavík. Veður: austan 3-4 vindstig.

Var skipinu siglt úr höfn og var skipstjórinn við stýrið. Þegar skipið var komið fram hjá Svíragarði ætlaði skipstjóri að rétta skipið af en þá virkaði stýrið ekki og báturinn tók niðri að vestanverðu í siglingarennunni. Skrönglaðist báturinn á grynningunni og þegar vélinni var beitt aftur á losnaði hann.

Eftir að báturinn losnaði var siglt út að baujunni suður af hafnarmynni og snúið við og siglt inn til hafnar aftur.

Við rannsókn kom fram:

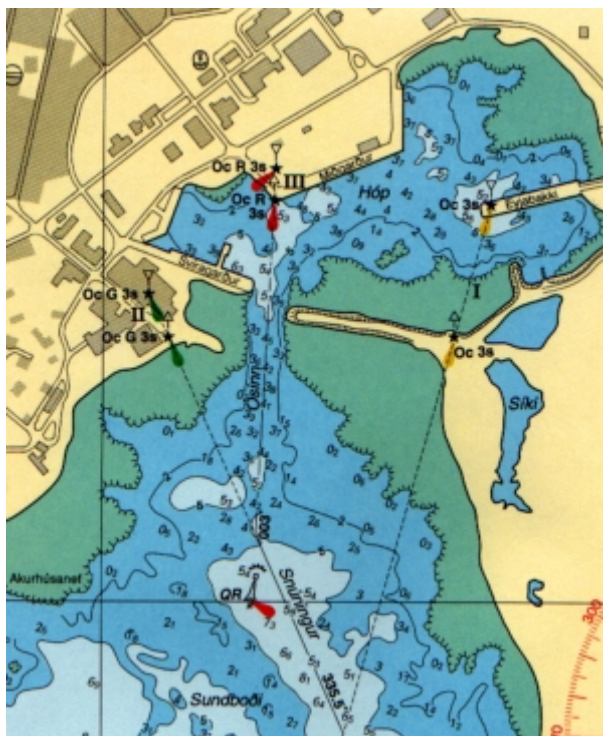
að skráning skipverja var ekki samkvæmt lögum. Óskráður skipverji var um borð en skráður skipverji var ekki um borð;

að skipstjóri sagði að stýrinu hafi slegið út og slegið inn strax aftur;

að sögn viðgerðarmanns var ástand rafmótors fyrir stýrisvél verið mjög slæmt. Hann hafi allur verið löðrandi í olíu og kolin voru ekki í lagi.

Nefndarálit:

Nefndin telur að strandið megi rekja til bilunar í stýrisvél vegna ófullnægjandi viðhalds.



9. M.b. Fukuyoshi Maru 68 strandar á Jörundarboða í Skerjafirði (078/98)

M.b. Fukuyoshi Maru 68 er ekki á íslenski skipaskrá.
Fjöldi skipverja: 22.

Hinn 13. október 1998 var m.b. Fukuyoshi Maru 68 á siglingu inn Faxaflóa en skipið hafði verið við túnfiskeiðar fyrir sunnan landið. Veður: vestsuðvestan átt.

Skipinu hafði verið siglt fyrir Reykjanes og Garðskaga vel fyrir utan sker og grynningar og stefnan tekin inn Faxaflóa. Um borð var sjúkort nr. 565 (yfirsiglingakort), kort af Íslandi og hafsvæðinu umhverfis landið sem notað var við siglinguna.

Þegar komið var vel inn fyrir Garðskaga var sigling skipsins samkvæmt staðsetningum í sjúkortið eins og stefnan væri í Skerjafjörð. (Skipstjóriinn) veiðistjóri hafði tilkynnt komu skipsins með milligöngu umboðsaðila til þjónustumiðstöðvar Reykjavíkurhafnar. Um kl. 19:40 var haft samband við þjónustumiðstöðina og tilkynnt um komutíma og átti að leita upplýsinga um siglingaleiðina til Reykjavíkur. Vegna tungumálaferðleika varð ekkert úr því að þeim tækist að fá upplýsingar um siglingaleiðina til Reykjavíkur en þeir voru ekki með fullnægjandi kort af svæðinu (sérkort af Faxaflóa og Kollafirði). Var siglingu skipsins haldið áfram þar til um kl. 20:25 er skipið strandaði.

Var tilkynnt um strandið þegar í stað til hafnaryfirvalda í Reykjavík sem kom boðum til Tilkyppingaskyldunnar og Landhelgisgæslu.

EKKI var skipverjum ljóst hvar þeir voru strandaðir og var talið að skipið hefði strandað fyrir norðan Gróttu. Fljótlega kom í ljós að skipið hafði strandað á Jörundarboða út af Álftanesi.

Skömmu eftir strandið tilkynnti vélstjóri skipsins að stöðva þyrfti vélar þar sem ekki fengist næg kæling fyrir þær. Var vélstjóra heimilað að stöðva vélarnar en það leiddi til þess að skipið varð rafmagnslaust og því engin lýsing um borð. Ekki var um neina neyðarlýsingu frá rafgeymum að ræða um borð í skipinu né neina orku fyrir fjarskiptatæki.

Bátar frá björgunarsveitum Slysavarnafélagsins komu á vettvang fljótlega og skömmu síðar varðskip sem var statt á Faxaflóa þegar aðstoðarbeiðni kom.

Þegar bátar björgunarsveita voru komnir á vettvang og að skipinu vildi skipstjóriinn (veiðistjóriinn) að skipverjar yrðu teknir frá borði þar til hægt yrði að draga skipið á flot og voru þeir fluttir yfir í varðskipið en einn skipverja frá varðskipinu varð eftir í hinu strandaða skipi.

Stuttu eftir að skipið var yfirgefið tóku skipverjar á björgunarbáti Slysavarnafélagsins eftir því að hreyfing var á skipinu, það var farið að reka. Var þá ljóst að það hafði losnað af strandstað vegna þess að aðfall var. Var fljótlega komið dráttartaug í skipið frá björgunarbátinum Henry A. Hálfánarsyni og það dregið frá grynningum og út að varðskipinu sem tók við og dró það til hafnar í Reykjavík.

Við rannsókn kom fram:

að æðsti maður skipsins var skipstjóriinn (veiðistjóriinn) og hafði hann með alla stjórn um borð í skipinu að gera að öðru leyti en siglingu þess (siglingafræðilegu hliðina á rekstri skipsins). Hann réð hvert skipinu var siglt, þ.e. ákvörðunarstað, en ekki hvernig siglingu þess var hagað með hliðsjón af stefnum og staðsetningu. Sigling skipsins var í höndum annars manns (siglingafræðings);

að ákvörðun um að yfirgefa skipið var tekin af skipstjóra (veiðistjóra);
að skipstjórinn (siglingafræðingurinn) taldi orsök strandsins að ekki voru fullnægjandi sjókort um borð;

að æðsti maður skipsins, veiðistjórinn, sagðist ekki hafa tekið ákvörðun um að stöðva vélarnar heldur hafi það verið vélstjórinn;

að skipstjórinn (veiðistjórinn) sagði að ekki hafi verið reynt að bakka skipinu af strandstað þar sem þeir voru hræddir um að lenda á skeri og gat kæmi á skipið. Hefði verið óskað eftir aðstoð við að draga skipið af strandstað;

að tungumálakunnátta skipverja í evrópskum málum var mjög lítil eða nánast engin;

að eftir strandið var leitað til Íslendinga sem giftur er japanskri konu eftir aðstoð við túlkun í sambandi við samskipti milli skipverja á m.b. Fukuyoshi Maru 68 og íslenskra aðila er unnu að björgun;

að við siglingu skipsins inn Faxaflóa var ekki tekið mið af vitum, s.s. Garðskaga, Gróttu, Akranesi eða öðrum vitum;

að auk þess að vera aðeins með yfirsiglingakort af Íslandi var ekki til um borð nein bók með skráðum leiðbeiningum um siglingar á Norður-Atlantshafi;

að fulltrúar Rannsóknarnefndar sjóslysa skoðuðu leiðsögumerki, vita og ljósbaujur, á innanverðum Faxaflóa með hliðsjón af öryggi við siglingu til Reykjavíkur. Kom fram að ekki var neitt athugavert við vita og ljósbaujur og ástand þeirra ekki orsakavaldur að strandi skipsins.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök strandsins megi rekja til ófullnægjandi búnaðar skipsins. Skort hafi sjókort, leiðsögubækur og slakleg tungumálakunnátta skipverja í helstu málum, sem töluð eru í Norður-Evrópu, hafi orsakað erfiðleika við öflun nauðsynlegra upplýsinga.



10. M.b. Elín Ósk KÓ-186 strandar undir Kirkjubólshlíð (087/98)

M.b. Elín Ósk KÓ-186, skipaskr.nr. 6512, var smíðaður 1982 úr trefjaplast; stærð 3,21 brl, 4 bt, lengd 7,91 m, breidd 2,12 m, dýpt 1,01 m, vél Volvo Penta 118 kW, árgerð 1987. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 12. maí 1998 um kl. 05:00 var m.b. Elín Ósk KÓ-186 siglt úr höfn í róður með handfæri. Veður: nánast logn, dauður sjór.

Þegar veiðum var lokið var siglt áleiðis heim til Ísafjarðar. Á heimsiglingu var aðeins andvari á eftir bátnum og sagðist skipstjórinn hafa fundið fyrir lykt af afgasi vélarinnar inn í stýrishús.

Um kl. 00:05 til 00:10 hinn 13. maí var báturinn út af Hnifsdal og þá var skipstjóri í símasambandi við mann í landi og var þá allt eðlilegt. Var þá um 25 mínútna sigling eftir til hafnar en ganghraði bátsins var talinn 7 sml.

Ekkert segir af ferðum bátsins næstu mínútur fyrr en skipstjóri vaknar upp við að báturinn var að renna upp í fjöruna við Básana í Kirkjubólshlíð.

Við rannsókn kom fram:

að m.b. Elín Ósk KÓ-186 var tilkynnt inn til Tálknafjarðar 10. maí 1998 og næst út frá Ísafirði 28. maí 1998. Var ekki tilkynnt til Tilkyningaskyldunnar um ferðir bátsins er umrætt atvik átti sér stað.

Nefndarálit:

Nefndin telur að ástæða strandsins sé ófullnægjandi varðstaða. Ámælisvert er að skipstjóri tilkynnir ekki um ferðir sínar.



Eldur um borð:

1. Eldur um borð í m.b. Hafbjörgu GK-58 í Sandgerðishöfn (034/98)

M.b. Hafbjörg GK-58, skipaskr.nr. 1091, var smíðaður í Stykkishólmi 1969 úr eik; stærð 15,02 brl, 19 bt, lengd 13,21 m, breidd 3,75 m, dýpt 1,49 m, vél Cummins 138 kW, árgærd 1975. Fjöldi skipverja: 4.

Hinn 10. mars 1998 var m.b. Hafbjörg GK-58 við bryggju í Sandgerði.

Skipið hafði legið í höfn frá því 7. mars en skipverjar komið um borð til að líta eftir og gangsetja vél.

Áð morgni 10. mars um kl. 06:16 var tilkynnt um að eldur væri laus í lúkar bátsins og maður sem var nærstaddur reyndi að slökkva eldinn með handslökkvitæki en fór síðan að tilkynna um atvikið. Kom skipstjórinn fljótlega á vettvang og hóf að sprauta vatni með aðstoð hafnarvarðar á eldinn, skömmu síðar kom slökkvilið á vettvang og gekk greiðlega að slökkva eldinn að því talið var. Um kl. 12:10 kom lögreglan aftur á vettvang og lagði þá talsverðan reyk frá bátnum og ljóst að eldur væri enn laus. Var slökkvilið kallað út aftur og fóru reykafarar niður og kom þá í ljós að eldur hafði leynst í þili á bak við járnklæðningu fyrir aftan “kabyssuna”

Við rannsókn kom fram:

að tveir skipverjar fóru um borð í bátinn 9. mars og gangsettu aðalvél og var vélin látin ganga um tíma og skipverjarnir eitthvað að vinna;

að samkvæmt frásögn skipstjóra höfðu verið vandræði með olíukynta “kabyssu” í lúkar bátsins. Hefði verið erfitt að halda hita og olíugjöfin verið á hæstu stillingu;

að maður sem kom fyrstur að og reyndi að slökkva með handslökkvitæki sem hann sótti í stýrishús bátsins sagðist hafa tekið eftir því hve áberandi heitt var í stýrishúsinu. Fór hann með dufttækið sem hann sótti og sprautaði niður í lúkarinn og taldi sig hafa ráðið niðurlögum eldsins. Fór hann þá í land til að tilkynna eiganda bátsins um eldinn. Er hann kom aftur að bátinum hafði eldur gosið upp af nýju;

að niðurstaða lögreglurannsóknar var eftirfarandi: Hitastillitæki var í hæstu stillingu sem leiddi til þess að reykror frá kabyssu hitnaði mjög mikið. Reykrörið liggur upp með járnklæðningu á millivegg og hefur járnplatan að líkindum orðið mjög heit og eldur náð að kvikna á viðarþiljum innan á járnklæðningunni.

Nefndarálit:

Nefndin telur að kviknað hafi í þiljum vegna ófullnægjandi frágangs á reykrori frá kabyssu.

Nefndin telur skýringu lögreglu líklegasta.

2. Eldur í vélarrúmi um borð í bv. Breka VE-61 (041/98)

Bv. Breki VE-VE-61, skipaskr.nr. 1459, var smíðaður á Akureyri 1976 úr stáli; stærð 599,18 brl, 924 bt, lengd 59,15 m, breidd 9,50 m, dýpt 6,95 m, vél M.A.N. 1766 kW, árgerð 1987. Fjöldi skipverjar: 17.

Hinn 12. júní 1998 var bv. Breki VE-61 að veiðum um 200 sml suðvestur af Reykjanesi. Veður: hægviðri.

Skömmu eftir miðnætti kom í ljós að skemmdir höfðu orðið á veiðarfæri og var það tekið inn fyrir og skipinu siglt áleiðis til hafnar.

Eftir að siglt hafði verið í nokkrar klukkustundir var vakthafandi vélstjóri við viðgerðir á þilfari og á stjórnþalli þegar aðvörunarþjöllur fyrir vélarrúm fóru í gang og skömmu síðar aðvörunarkerfi vegna elds. Vélstjórinn brá skjótt við og fór niður í vélarrúm. Þegar hann kom þangað sá hann að smuróla sprautaðist upp fyrir framan aðalvélna og um það leyti sem hann kom þangað gaus upp eldur. Fór hann úr vélarrúmi upp á verkstæðið og lokaði hurðinni.

Strax og ljóst var að eldur var laus tóku skipverjar til við að loka loftrásam að vélarrúminu og stöðva loftblásara en aðalvél stöðvaðist mjög fljótlega. Skipstjóri sendi út hjálparbeiðni og gerði grein fyrir ástandi. Eftir skamma stund kom í ljós að hiti jókst ekki í vélarrúmi en ljósavél var í gangi. Skipverji setti á sig reykklöfunartæki og fór niður í vélarrúm og fann lítills háttar glóð sem slökkt var í.

Þegar ljóst var að eldur var kulnaður var hjálparbeiðni afturkölluð og skipverjar tóku til við að skoða ástand vélarrúms.

Var vélarrúm reykhreinsað og tekið til við að þrifa það. Kom þá í ljós að hitamælir á þrýstilögn frá smurólíudælu fremst á aðalvélinni hafði losnað úr sæti sínu og fannst á vélarrúmsgólfi.

Eftir að ástand í vélarrúmi hafði verið athugað var leitað eftir aðstoð til að draga skipið til hafnar og var skipið dregið til Reykjavíkur.

Við rannsókn kom fram:

að skipið var í fyrstu veiðiferð eftir að skipið var í slipp í mánuð og hafði aðeins verið að veiðum í nokkrar klukkustundir þegar ákveðið var að snúa til hafnar vegna skemmda á veiðarfæri;

að hitamælir sá sem losnaði úr sæti sínu á smurólíulögninni hafði verið settur í staðinn fyrir tölvutengdan skynjara í byrjun aprílmánaðar. Sætið fyrir umræddan hitamæli er um 40-50 sentimetrum fyrir neðan vélarrúmsgölf og ekki auðvelt að komast að til að ganga frá mælinum né að lesa af honum. Að sögn vélstjóra var mjög erfitt að lesa af umræddum hitamæli til að sjá nákvæmlega hvað hann sýndi;

að þegar hitamælirinn losnaði úr sæti sínu fór öll smurólan af aðalvélinni og sprautaðist um vélarrúmið;

að umtalsvert tjón varð á vélbúnaði skipsins við atvikið;

að loka á aftari loftstokk í vélarrúm hafði verið fjarlægð í síðustu innveru skipsins og ekki sett fyrir aftur áður en skipið lagði upp í veiðiferð. Hafði lokan verið fjarlægð án þess að skipstjóra væri gerð grein fyrir því og ekki venja að tilkynna honum um slíkar aðgerðir. Skipverjar notuðu segl til að breiða yfir loftstokkinn þegar eldur varð laus. Skrófþvingur á lokum loftrása fyrir vélarrúm og íbúðir voru flestar fastar og ekki auðvelt að loka þeim þess vegna;

að skipstjóri taldi að það væri innan verksviðs vélstjóranna að sjá um að smyrja þvingur á lokubúnaði loftrása;

að samkvæmt frásögn yfirvélstjóra var ekkert skipulagt eftirlit eða viðhald á lofræstibúnaði eða lokum hans. Vélstjórar hefðu gert við búnaðinn ef þeim var sagt af því að hann væri ekki í lagi, búnaðurinn væri skoðaður einu sinni á ári af Siglingastofnun;

að vélarúmsloftblásarar voru stöðvaðir með því að vélstjóri fór niður á verkstæði og rauf straum að blásurum. Skipverjinn vissi ekki að hægt var að stöðva blásarana í stýrishúsi;

að skipstjóri taldi ekki ástæðu til að nota "Halon" slökkvibúnað skipsins til að ráða niðurlögum eldsins og var hann ekki notaður;

að sögn skipstjóra fór síðast fram björgunaræfing 8.8.'97;

að alþjóðabrunaslöngutengi var geymt inni í niðurgangi í vélarrúm af veiðarfærabilfari bakborðsmegin og ekki auðveld að ganga eftir að eldur er laus í vélarrúmi;

að ekki hafa fengist upplýsingar um hvort vasi fyrir hitamæli sem skipt var um í apríl hafi verið nýr eða notaður;

að samkvæmt rannsókn Iðntæknistofnunar á röri (beygju) sem hitamælirinn var festur í kom í ljós að um þvingun hafi verið að ræða þegar mælirinn (vasinn) var skrúfaður í. Einnig kom fram að eirþéttihringur sem notaður var til að þétta með vasanum fyrir hitamælinn hafði verið notaður áður þar sem gömul málning sást á honum. Umræddur þéttihringur hafði ekki verið afglóðaður fyrir notkun;

að upplýst er að vélstjórar höfðu hugað að olíuleka af kerfi aðalvélar fyrir umræddan eldsvoða án þess að finna neinar visbendingar;

að vakthafandi vélstjóri taldi að hann hefði verið við viðgerðir á þilfari í um hálfu klukkustund þegar viðvörunarkerfi fór í gang;

að vakthafandi vélstjóri taldi að slökkvistarfið hafi verið í höndum vélstjóra. Hann setti á sig reykköfunartæki og fór niður í vélarrúm án þess að honum væri ljóst hvort fyrir lægi samþykki skipstjóra eða fyrirmæli um það;

að við sjópróf lét lögmaður Vélstjórafélags Íslands bóka þá athugasemd að tilkynningaskylda væri ekki fyrir hendi af hálfu vélstjóra til skipstjóra skv. 53. grein sjómannalaga Hins vegar bæri að tilkynna skipstjóra allar meiri háttar aðgerðir í vélarrúmi. Skipstjóri hefði hins vegar frjálstan aðgang að véladagbók vélstjóra og gæti skyggnst í hana þegar honum sýndist;

Af þessu tilefni telur nefndin rétt að benda á að í 53. grein sjómannalaga stendur:

Yfirvélstjóri stjórnar og ber ábyrgð á vélgæslunni. Hann skal sjá um óaðfinnanlegan rekstur, meðferð og viðhald á vélbúnaði skipsins, tilheyrandi lögnum og útbúnaði, svo og á þeim hluta af bol skipsins sem lýkur um vélarúm, ásamt tilheyrandi geymum og göngum:

Hann hefur umsjón með eldsneytisforða skipsins og öðrum nauðsynjum til reksturs og viðhalds véla; veitir þeim móttöku og athugar magn þeirra og gæði.

Hann ákveður verkaskiptingu og starfstilhögun hinna vélstjóranna og annarra starfsmanna í vél.

Yfirvélstjóri skal tafarlaust tilkynna skipstjóra ef hann verður var við galla eða bilun á þeim hlutum skipsins: áhöldum og útbúnaði sem að framan greinir.

Yfirvélstjóri ber ábyrgð á fyrirskipuðum skoðunum og eftirliti á vélbúnaði skipsins. Ef yfirvélstjóri forfallast eða sé hann fjarverandi og beri eitthvað það að höndum sem hann hefur enga fyrirskipun gert um skal sá æðsti hinna vélstjóranna, sem til staðar er, ráða fram úr því sem ekki má fresta.

Vélstjóri ritar í vélabók og ábyrgist að rétt sé ritað.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök eldsvoðans megi rekja til ófullnægjandi frágangs á hitamæli þeim sem losnaði frá smurolíulögninni.

Sjá meðfylgjandi skýrslu löntæknistofnunar.

Rannsóknarnefnd sjúðlysa
h. t. Kristjána Guðmundssonar
Tryggvag Hafnarhúsi
101 Reykjavík

Reykjavík, 24.06.98
Tilv. 8HT8133 - 17
Fhvþ

Verkefni nr.: 8HT8133

Heiti verkefnis: Skoðun á hitamæli

Umjörð verkefnis: Freygastur Þorsteinsson

Aft:

Sjóni:

Verkfjörng nr.:

Fultrúi verkefnis: Kristján Guðmundsson

Móttölö: 23.06.1998

Rekni nr.:

Þetta er eitt af mörgum skýrslum sem eru birtar í öðrum skýrslum. Þetta er eitt af mörgum skýrslum sem eru birtar í öðrum skýrslum. Þetta er eitt af mörgum skýrslum sem eru birtar í öðrum skýrslum.

Verkefni

Ósköð var eftir skoðun á smurullitamatelli úr togarsnum þreka ásamt hluta smurulliturs þar sem mælirinn var skrúðaður í. Fultrúi verkefnis kom með hlutina til skoðunar. Samkvæmt upplýsingum verkefnis var skipt um mælirinn og vasa sem hann er í, í apríl síð.

Fræðingur

Hlutirnir voru skoðaðir án stærkkunar og mælirinn var skrúðaður í víðtöð við 10-20x stærkun. Gengjur voru mældar og slúðurinn sem mælirinn var skrúðaður í var skrúðaður sérstaklega.

Niðurstöður

Mæling á gengjum sýnir að um er að ræða gengjur með 14 gengjum á torru og slúðun 1,814. Gengjur líta eðlilega út en við skoðun í víðtöð sést talið að slúðurinn er í neðstu gengjum vasans. Við skoðun á vasanum kemur í ljós að hann er örlitillur og á hluta hringis eru slitmerki sem líkjast gengulöngum. Þannig má sjá 4 "slitmerki" sem eru neðst á vasanum. Mæling á djúpi rúmsins sem vasinn gengur inn í sýnir að efst "slitmerki" passar við djúplina þar sem rúmið fyrir hitamælirinn og öflugur slúður er mældur. Skoðun sýnir að þar er brík sem gæti valdið ummerkjum af þessu tagi.

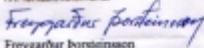
Við skoðun á hitamælirnum, vasanum og enskúli sem notuð var sem þétting kemur í ljós að málning á þessum hlutum er óðrúval á til en rúmið í lörng. Íhæð bendir til að hitamælirinn hafi verið í notkun annars staðar áður en hann var settur á þennan stað. Sé það rétt má einnig álykta að slúðurinn hafi ekki verið afglööður áður en hann var settur í því við afglööðun hefði málningin brunnið af. Skúla sem ekki hefur verið afglööð hefur ekki eins þétt á (hefur ekki eins mikinn svartleik) og afglööðu skúla.

Umráða

Sambærnt umfanginum afhugurum víðist ástand máls og gengja vers edllegt. Ummerki benda hins vegar til þess að málinn hafi smám saman skrófast úr sæli sínu og þáning má átta að slítmérki neðst á vasa séu tilkomin. Til þess að það geti gerst þarf málinn á einhvem hátt að losna. Ekki er hægt ú frá þessari rannsókn að fylgnda neitt um hvemig það hefur gerst. Hægt er þó að velja fyrir sér leiðum. Í fyrsta lagi að ekki hafi verið nægilega vel gengið frá málinum þegar skipt var um, þ.e. hann ekki hertur nægilega í upphafi. Í öðru lagi er mögulegt að einokitan hafi valdið því að ekki var hægt að herða nógu vel saman og því hafi málinn haft svigrúm til að líta í takt við skipið og losna hægt og hægt. Þessi leið er möguleg þó málinn hafi virst vera fullherfur í upphafi. Þriðji möguleikinn er síðan að málinn hafi verið losaður fyrir skómmu og ekki festur nógu vel aftur. Eins og áður er nefnt er hins vegar ekki hægt að benda á að ein af þessum skýringum sé sú rétta.

Kær kveðja

f.h. líftækisáttmunar



Freygarður Þorsteinsson

3. Eldur um borð í m.b. Sólfelli EA-314 (042/98)

Bv. Sólfell EA-314, skipaskr.nr.1061, var smíðaður í Garðabæ 1968 úr stáli; skipið var lengt og yfirbyggt 1976 og 1986; stærð 370,32 brl, 485 brt, lengd 47,38 m, breidd 7,88 m, dýpt 6,20 m, vél Alpha 1281 kW, árgærd 1977. Fjöldi skipverja: 13.

Hinn 29. júní 1998 var bv. Sólfell EA-314 á siglingu frá loðnumiðum norðaustur af Langanesi.

Vakthafandi skipstjórnaður tók við vakt kl. 01:00. Um kl 02:30 hætti sjálfstýring að virka og stýrimaður sendi hásetann á vaktinni eftir vélstjóranum. Í sama mund og hásetinn var að leggja af stað för viðvörunarkerfi skipsins í gang og gaf til kynna að eldur væri laus í vélarrúmi. Kom vakthafandi vélstjóri fljótlega upp og aðrir skipverjar strax á eftir.

Vár farið í að loka vélarrúmi og loka fyrir oliurennslu að vélum. Vár reynt að stöðva aðalvél með neyðarbúnaði en hann virkaði ekki. Síðan var "HALON" slökkvikerfi gangsett.

Skipverjar biðu um stund en þegar talið var að eldur væri kulnaður var skipverji með reykköfunartæki sendur niður og var þá aðeins glóð í köplum sem slökkt var í og síðan tekið til við að reykhreinsa og ræsta vélarrúm. Eftir að vélarrúm hafði verið þrifið var aðalvél gangsett og skipinu siglt til hafnar.

Við rannsókn kom fram:

að vakthafandi vélstjóri skipsins hóf störf um borð í febrúar 1998;

að eftir að eldur var slökktur og farið að huga að vélbúnaði kom í ljós að gat var á slöngu að oliuþrýstimæli fyrir skráfugur. Vár talið að olían hafi sprautast á afganggrein;

að engin rannsókn fór fram á slöngu sem lá að oliuþrýstimæli eða hugsanlegum orsökum þess að gat kom á slönguna. Þrýstingur í slöngunni er við eðlilegar aðstæður 21 bar; að slangan tapaðist úr vörslu lögreglu.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök eldsvoðans megi rekja til þess að gat kom á olíuslöngu.

4. Eldur um borð í bv. Bergey VE-544 í dráttarbraut Vestmannaeyja (054/98)

Bv. Bergey VE-544, skipaskr.nr. 1478, var smíðaður í Frakkalandi 1974 úr stáli; stærð 338,87 brl, 466 bt, lengd 43,50 m, breidd 9,46 m, dýpt 6,25 m, vél M.A.K. 1030 kW, árgærd 1974. Fjöldi skipverja: 14.

Hinn 20. mars 1998 var bv. Bergey VE-544 í dráttarbraut Skipalyftunnar í Vestmannaeyjum. Veður: sunnan andvari, hiti 10° C.

Um kl. 09:00 kom tilkynning til lögreglu um eld um borð í bv. Bergey VE-544 þar sem skipið var í dráttarbraut Skipalyftunnar í Vestmannaeyjum. Hafði eldur komið upp í vélarrúmi skipsins. Höfðu starfsmenn Skipalyftunnar orðið eldsins varir þegar þeir komu til starfa milli kl. 07:30 og 08:00. Greiðlega gekk að ráða niðurlögum elds sem starfsmenn gerðu með handslökkvitækjum. Einhverjar skemmdir urðu í vélarrúmi.

Við rannsókn kom fram:

að við skoðun á vettvangi komu í ljós leifar af plastfötu sem í hafði verið eldfimur vökvi og tuskur og allar líkur benda til að eldsuþtök hafi verið í plastfötunni eða við hana þar sem hún var brunnin niður;

að dagana fyrir brunann höfðu vélstjórar verið að mála véllárumíð;

að ekki var upplýst hvers konar vökva var um að ræða í fötunni.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök brunans sé sjálfsíkvæjka í innihaldi ruslafötu en ekki var notuð ruslafata úr málm með loki.

5. Eldur um borð í m.b. Haferninum ÁR-115 í höfn í Þorlákshöfn (096/98)

M.b. Haförninn ÁR-115, skipaskr.nr. 671, var smíðaður í Danmörku 1959 úr eik; stærð 71,57 brl, 81 bt, lengd 24,63 m, breidd 5,76 m, dýpt 2,80 m, vél Caterpillar 300 kW, árgerð 1996. Fjöldi skipverja: óskráð.

Hinn 28. nóvember 1998 var m.b. Haförninn ÁR-115 í höfn í Þorlákshöfn.

Kl. 10:21 var slökkviliði tilkynnt af starfsmanni Fiskmarkaðarins um að eldur væri laus í bátnum. Lá báturinn utan á öðrum báti við Norðurvararbyggju.

Þegar slökkviliðsmenn komu á vettvang og fóru inn í bátinn kom í ljós að eldur logaði í eldhólfi eldavélar og var hún orðin rauðglóandi. Var olía á gólfi undir eldavélinni.

Slökkt var í eldavélinni með dufttæki en eldavélin síðan kæld niður með vatni. Óverulegar skemmdir urðu á bátnum.

Við rannsókn kom fram:

að vifta framan á eldavélinni lá á gólfinu en festingar sem voru úr plasti höfðu bráðnað og viftan losnað frá;

að á vegg við eldavélinna var rofi fyrir viftuna og var hann stilltur svo að ekki var straumur á viftunni. Var straumur settur á og fór viftan þá í gang;

að báturinn var kvótalaus en stundaðar lúðuveiðar á sumrin. Hafði báturinn legið óhreyfður frá því í lok september en haft logandi á eldavél til þess að halda hita í bátnum;

að sá sem kvaðst hafa haft eftirlit með bátnum sagðist hafa komið um borð kl. um 10:00 og þá verið slökkná á eldavélinni. Hann hafi því kveikt upp aftur. Hann sagði einnig að ekki væri venja að hafa viftuna í gangi á eldavélinni nema þegar verið væri að elda á vélinni;

að sá sem hafði eftirlit með bátnum sagði að dálítið sót hafi verið í brunahólfinu.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök eldsvoðans sé ófullnægjandi viðhald, eftirlit og hreinsun á eldavél og reykgangi.

6. Eldur í m.b. Skálafelli ÁR-205 skömmu eftir að látið er úr höfn í Þorlákshöfn (105/98)

M.b. Skálafell ÁR-205, skipaskr.nr. 1311, var smíðaður á Fáskrúðsfirði 1973 úr eik; stærð 16,84 brl, 20 bt, lengd 13, 89 m, breidd 3,74 m, dýpt 1,61 m, vél Caterpillar 147 kW, árgærd 1987. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 18. desember 1998 var m.b. Skálafell ÁR-205 bundið við bryggju í Þorlákshöfn.

Um kvöldið fór eigandinn um borð og kveikti upp í eldavel til að hita upp en til stóð að sigla bátnum til Reykjavíkur þar sem hann átti að fara í slipp.

Um kl. 06:00 laugardaginn 19. desember komu tveir skipverjar um borð og virtist þá allt eðlilegt um borð. Veður 19. desember: norðan kaldi (aflandsvindur), sléttur sjór.

Var undirbúin brottför skipsins úr höfn og síðan leystar landfestar um kl. 07:00 og siglt af stað, en drjúgan tíma tók að leysa og binda aftur þá báta sem voru utan á m.b. Skálafelli ÁR-205.

Siglt var út úr höfninni og stefnan tekin fyrir Hafnamesið. Eftir um 30 mínútna siglingu sá stjórnandi bátsins að hiti á aðalvél var of hár. Við nánari athugun kom í ljós að reim á kælivatnsdælu var slök. Var aðalvél stöðvuð og hert á reiminni en síðan var vélin gangsett aftur og siglingunni fram haldið. Siglt var grunnt frá landi og dýpi 20-30 fæðmar.

Skipstjóri var við stýrið þegar hann tók eftir bjarma frá lúkarnum sem hann kannaðist ekki við. Fór hann niður í lúkarinn en þá logaði út um gat framan á eldavelinni þar sem blásari átti að vera. Virtist um litinn eld að ræða og greip hann slökkvitæki og hugðist nota það en það gekk illa í fyrstu. Tæmdi hann tækið á eldinn og virtist hann slökka við það. Ekki var slökkt á eldavelinni né stöðvað oliurennisli að henni.

Var siglingunni haldið áfram en skömmu síðar sá skipstjóri hvar mikill reykur kom frá lúkarnum. Fór hann niður stigann en sá bara reyk. Tæmdi hann úr duftslökkvitæki á eldavelina og þilið fyrir aftan hana, sem er á milli lúars og vélarrúms.

Skipverjar urðu að yfirgefa stýrishúsið fljótlega vegna mikils reyks en þeir sáu ekki eldinn. Var bátnum siglt að m.b. Sigmundi HF-369 sem var nærstaddur. Fóru skipverjarnir yfir í m.b. Sigmund HF-369 eftir að hafa komið dráttartaug á milli bátanna en þeir töldu sig ekki getað ráðið við eldinn. Var reynt að draga bátinn áleiðis til Þorlákshafnar. M.b. Jóhanna ÁR-206 kom síðan á vettvang og tók við og dró bátinn þar til hafnsögubáturinn Ölver kom með menn frá slökkviliði og slökktu þeir í bátnum. Síðan var báturinn dreginn til hafnar.

Við rannsókn kom fram:

að ekki var lögskráð á bátinn;

að haffærisskirteini var útrunnið;

að skipstjóri sagðist hafa lokið námi frá Stýrimannaskólanum í Reykjavík 1973 en ekki borið sig eftir því að fá sér réttindaskirteini. Var staðfest af skólanum um lok náms þar;

að áður en slökkvistarf hófst hafði skipstjóri samband við Vestmannaeyjaradíó og tilkynnti um erfiðleikana;

að skipstjóri sagði að eldurinn hafi verið í lofthólfi (trekkhólfi) í vélinni, sem er fyrir neðan brunahólfið, og hann hafi verið að slökka þann eld;

að hæðarbox (olíugeymir) fyrir eldavelina var á framþili vélarrúms og eldavelin hinum megin við þilið;

að sömu eigendur höfðu átt bátinn síðustu 8-10 árin og á þeim tíma hafði reykgangur fyrir eldavel ekki verið hreinsaður;

að við skoðun á eldavélinni kom fram að mikið sót var í eldholi og reykgangi sem hindraði eðlilegt loftflæði;

að bræðivar við loka á oliulögn að vélinni hafði ekki lokað fyrir aðrennsli olíu. Allar líkur benda til að bræðvarið hafi verið rangt staðsett og því ekki virkað.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök eldsvoðans hafi verið ófullnægjandi hreinsun og eftirlit með eldavélinni.

Sót og óhreinindi í eld- og reykgangi hafi leitt til ófullkomins bruna og aðstreymi olíu verið meira en það sem gat brunnið vegna loftsveltis. Hafi olían safnast fyrir í bollanum þar til hún rann um loftræstiop niður í neðri hluta eldavélarinnar þar sem loftræsting fyrir eldavélina var. Hafi eldur náð að læsa sig í olíuna sem safnaðist saman fyrir neðan brunahólfíð og síðan náð að breiðast út.

Nefndin telur vitavert kæruleysi að skipstjórinn skuli ekki hafa haft hugsun á að loka fyrir olíu og slökkva á eldavélinni eftir að eldur kom upp í fyrra skiptið.

Sjá meðfylgjandi skýrslu Iðntæknistofnunar.

Kristján Guðmundsson
 Rannsóknarnefnd sjúðslysa
 Hafnarhúsinu/Tryggvagötu
 101 RVK.

Reykjavík, 15.01.99
 Tilv. 8HP9021 - 17
 Fb/fb

Verkefni nr.: 8HP9021

Heiti verkefnis: Prófun á bræðivari

Umsjón verkefnis: Freygarður Þorsteinsson

Afrit:

Sýni: Bræðivar og tengivir

Verkiýsing nr.:

Fulltrúi verkkaupa: Kristján Guðmundsson

Móttekið: 13.01.1999

Reikn. nr.:

Skrifunum má ekki nota í auglýsingislysi né birta á annan hátt en sérlegar heimildir Iðntæknistofnunar. Skrifing er á ábyrgð þess er stofnunin hefur afhent skýrsluna. Geymsutími sjna er 3 mánuðir frá dagsetningu skýrslu nema um að annað sé samið. Niðurstöður eiga einungis við þróðun sýna

Verkefni

Óskað var eftir prófun á því við hvaða hitastig bræðivar losnaði sundur og hvort það gæti gert það undan eigin þunga. Jafnframt var óskað eftir skoðun á því hvort skemmdir á tengivir væru tilkomnar vegna eids eða hvort ádrar ástæður væru fyrir skemmdunum. Fulltrúi verkkaupa kom með bræðivarið og tengivirinn til skoðunar. Samkvæmt upplýsingum frá verkkaupa koma umrædd sýni úr Skálafelli AR.

Framkvæmd

Myndir voru teknar af bræðivarinu og vínum. Bræðivarið var látið hanga niður í vatnsbað sem hitað var hægt með hraerslu frá stofuhita að suðu. Síðan voru útbúnar festingar þannig að bræðivarið var fest og togað í það með 2 kg krafti og hitað hægt eins og áður þar til bræðivarið losnaði sundur. Stöðugt var fylgst með hita í baðinu. Ástand vírsins var skoðað án stækkunar og með skoðun í viðsjá við 10-30x stækkun.

Niðurstöður

Mynd 1 sýnir bræðivarið með áföstum tengivir og mynd 2 sýnir stækkun af bræðivarinu. Þegar bræðivarið var hitað með því að láta það hanga niður í vatnsbaðið þá gerðist ekkert þó hitað væri í 98 °C, þannig að bræði varið virðist ekki renna í sundur undan eigin þunga. Taka skal þó fram að í vatninu vegur bræðivarið minna sem nemur uppdrið vegna þess rúmmáls vatns sem það ryður frá sér. Þegar bræðivarið var hins vegar hitað undir stöðugu 2 kg togálagi þá losnaði það í sundur við 73,5 °C.

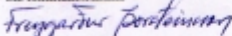
Skoðun á tengivínum sýnir að um er að ræða fléttaðan vir sem virðist vera í slæmu ástandi. Sérstaklega er ástand hans slæmt á svæði sem sýnt er í stækkaðri mynd á mynd 3. Skoðun í viðsjá sýnir að endar þræða sem slitnir eru virðast tærðir og sums staðar má sjá að einn þræður hafi étóð sig inn í annan vegna tæringar. Því virðist mega álykta að skemmdir á vínum megi rekja til tæringar en að þær stafi ekki beint frá eldi eða hita.

Umráða

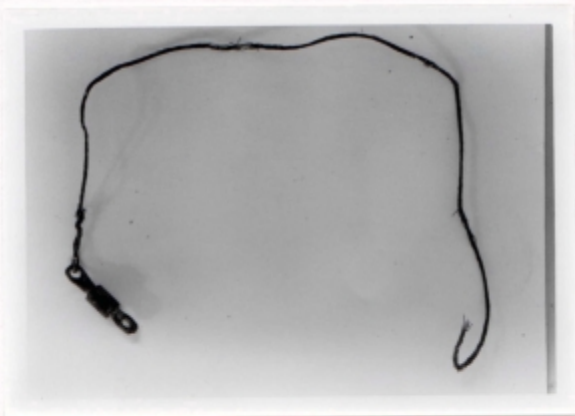
Samkvæmt olangþreindum niðurstöðum virðist bræðivarö þurfa að vera spennt til að virka rétt en þegar 2 kg álag er komið á, þá virðist það virka ólílega, því samkvæmt upplýsingum verkkaupa á það að opnast á hitabilinu 90-95 °C. Ált bendir til að skemmdir á tengivímum séu tilkomnar áður en eitur kosi upp um borð í bátinum.

Virðingarfyllt

f.h. Iðntæknistofnunar



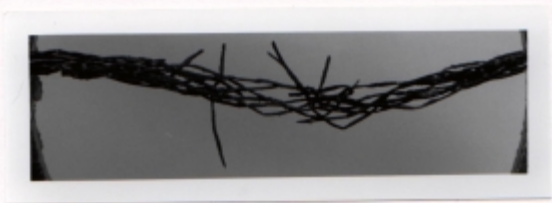
Freygarður Þorsteinsson
verkfræðingur



Mynd 1: Bræðivar með tengivir



Mynd 2: Stækkuð mynd af bræðisari



Mynd 3: Stækkuð mynd (4x) af hluta virs.

Slys þegar brotsjór lendir á skipi:

1. Skipverji slasast um borð í m.b. Bergi Vigfúsi GK-53 (012/98)

M.b. Bergur Vigfús GK-53, skipaskr.nr. 0967, var smíðaður í Autur-Býskalandi 1964 úr stáli; skipið var lengt og yfirbyggt 1978; stærð 289 brl, 360 bt, lengd 40,51 m, breidd 7,20 m, dýpt 6,10 m, vél Callesen 596 kW, árgerð 1989. Fjöldi skipverja: 13.

Hinn 29. desember 1997 var m.b. Bergur Vigfús GK-53 að veiðum í djúpröstinu út af Reykjanesi. Veður: suðaustan 10-12 vindstig

Skipið var í síðustu veiðiferð fyrir áramót og mikið kapp lagt á að draga þær trossur sem þeir áttu í sjó. Verið var að leggja að einni baujinni eftir nokkrar misheppnaðar tilraunir. Vöru skipverjar að opna netalúkuna þegar skipið tók dýfu og brotsjór kom inn um hana og kom mjög mikill sjór inn á þilfarið. Sjórinn skall á skipverjum sem komnir voru fram á þilfarið og slasaðist einn þeirra.

Var skipverjanum fengin bréfaþurrka til að stöðva blóðrás og skipinu siglt til hafnar þar sem hinum slasaða var komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að lögskráning skipverja var ekki samkvæmt lögum. Skráður skipstjóri var ekki um borð og um borð var maður sem var óskráður; að sögn skipverja var spænuvitlaust veður.

Nefndarálit:

Orsök slyssins var að verið var við veiðar við óforsvaranlegar aðstæður.

2. Skipverji um borð í bv. Vestmannaey VE-54 slasast þegar brotsjór riður á skipinu (053/98)

Bv. Vestmannaey VE-54, skipaskr.nr. 1273, var smíðaður í Japan 1972 úr stáli; stærð 636,41 brl, 923 bt, lengd 60,32 m, breidd 9,50 m, dýpt 6,50 m, vél Nigata 1691 kW, árgerð 1988. Fjöldi skipverja: 26.

Hinn 19. febrúar 1998 var bv. Vestmannaey VE-54 að togveiðum á miðum suður af Vestmannaeyjum. Veður: austnórðaustan 8 vindstig, töluverður sjór.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfæri og voru hlerar komnir í gálga. Einn skipverja var að lása úr hlera er hann varð var við að fylla var að koma inn fyrir. Hugðist hann forða sér en sjórinn náði honum og skelkti honum á bakið á eitthvað. Er hann var staðinn á fætur kom önnur fylla inn fyrir en skipverjanum tókst að halda sér í flottrollshlera á meðan hún gekk yfir. Var skipverjinn óvinnufær á eftir og nokkrum klukkustundum síðar var ákveðið í samráði við lækni að sigla með hinn slasaða til hafnar þar sem honum var komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að skýrslur eru ófullkomnar. Þrátt fyrir að lögreglu hafi verið tilkynnt strax um slysið voru skýrslur ekki teknar af slasaða fyrir en í júnimánuði;

að skipstjóri lýsti aðstæðum sem normal aðstæðum í hressilegum kaldaskit. Þetta sé aðstæður sem þeir sjái 50% af vetrartímanum;

að aðspurður svaraði skipstjóri því til að það hafi verið óhappaaðstæður og slysið bara óhapp;

að vakthafandi skipstjórnarmaður sagði að það væri ekki algengt að sjór kæmi inn á þilfar að aftan á þessu skipi.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé að verið sé að veiðum við erfiðar aðstæður.

Nefndin telur að orsök slyssins sé að verið var að veiðum við aðstæður sem skipstjórnarmenn réðu ekki við og því hefði átt að hætta veiðum fyrir.

3. P.H. Víking fær á sig sjó sem brýtur glugga á siglingu til Þorlákshafnar með farþega (059/98)

M.b. P.H. Víking skipaskr.nr. 7227, var smíðaður í úr trefjaplasti; stærð 18,87 brl, 25,43 bt, lengd 14,95 m, breidd 3,78 m, dýpt 1,8 m, vél Völvo Penta 430 kW, árgerð 1987. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 12. ágúst 1998 um kl. 19:00 sigldi m.b. P.H. Víking frá Vestmannaeyjum áleiðis til Þorlákshafnar með 28 farþega. Veður: gott sjóveður framan af en versnaði þegar nálgaðist Þorlákshöfn.

Fyrstu klukkustund á siglingu var siglt með fullu vélarafli, 2200 snúningum á mínútu, en síðan með 1600 snúningum. Um kl. 20:35 skall straumhnútur framan á bátnum. Brotnaði gluggi og sjór kom í bátinn og tæki urðu óvirk, s.s. ratsjá, talstöð og símatæki. Sumum tækjum var hægt að koma í gang eftir nokkurn tíma. Var siglingunni haldið áfram eftir að sett var fyrir gluggann og sjó ausið og lensað úr bátnum. Siglt var áfram á 1600 snúningum á vél. Komst báturinn til Þorlákshafnar án frekari áfalla.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjórinn hafði 30 tonna réttindi;

að aðeins er fyrirliggjandi ljósrit úr eftirlitsbók P.H. Víking sem notuð var sem dagbók.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök óhappsins sé ógætileg sigling bátsins og ekki tekið tillit til veðurs og sjólags.

Önnur tilvik:

1. M.b. Sigrún GK-17 vélarvana út af Vatnsleysuströnd (070/98)

M.b. Sigrún GK-17, skipaskr.nr. 7202, var smíðaður í Hafnarfirði 1989 úr trefjaplasti (af gerðinni Viking); stærð 6,86 brl, 4,97 bt, lengd 8,46 m, breidd 2,72 m, dýpt 1,75 m, vél Mermaid 125 kW, árgerð 1989. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 20. mars 1998 var m.b. Sigrún GK-17 stödd út af Vatnsleysuströnd við veiðar með net. Veður: suðlæg átt 4-5 vindstig, kröpp kvika og straumur þvert á vindstefnu, þoka.

Skipverjar áttu netatrossur í sjó á Stakksfirði og víðar. Þeir höfðu dregið nokkrar trossur og voru að draga eina á Stakksfirði norðvestur af höfninni í Vögum. Þegar u.þ.b. tvö net voru eftir af trossunni stöðvaðist vélin. Er farið var að huga að ástæðu þess að vélin stöðvaðist kom í ljós að sjór hafði komist í olíuna. Þar sem enn voru tvö net úti af trossunni var ekki bráð hætt á ferðum þótt stíf sunnanátt blési. Skipstjórinn hafði samband við skipstjóra á bát sem var í höfninni í Vögum, m.b. Herjólf Jónsson GK-258. Sá bátur var til skoðunar af fulltrúa Siglin gastofnunar.

Óskaði skipstjóri bátsins eftir leyfi til að fara út til aðstoðar en var synjað um leyfi þar sem talstöð vantaði í bátinn og skipti ekki máli þótt fjórir GSM símar og einn NMT væru til staðar hjá mönnum sem voru á bryggjunni. Hafði eigandi m.b. Sigrúnar GK-17 sem var um borð þá samband við lögregluna í Keflavík. Einn lögreglumanna átti bát sem hann fór á út og dró m.b. Sigrúnu GK-17 til hafnar í Vögum.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjórinn sagði að eftir atvikið hafi verið skipt um tappa í áfyllingaropi oliuforðageymis og eftir það hafi ekki borð á neinum vandræðum meðan hann var um borð;

að það hafði komið fyrir þrisvar sinnum áður að vél bátsins stöðvaðist vegna svipaðra orsaka, þ.e. að sjór komst í olíuna;

að eigandi bátsins sagðist telja að sjór hafi komist inn um loftöndun fyrir oliuforðageymi;

að ekki ber aðilum saman um hvor hafi verið stjórnandi bátsins í umræddri ferð.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök umrædds atburðar hafi verið ófullnægjandi frágangur á öndunar- og áfyllingaropum oliuforðageymis.

2. Tveir menn á slöngubáti hætt komnir út af Sandgerði (071/98)

Hinn 1. maí 1998, um kl. 14:00, fór slöngubátur með utanborðsvél frá höfninni í Garðinum, tveir menn um borð. Veður: suðvestan 3-5 vindstig, mikið brim.

Var siglt frá Garðinum með 40 lítra af eldsneyti. Fyrst var siglt til Keflavíkur og síðan norður eftir og komið við í Helgavík. Þaðan var haldið að Gauksstöðum og síðan fyrir Garðskaga til Sandgerðis. Í Sandgerði var farið í land en síðan var haldið norður með ströndinni áleiðis fyrir Garðskaga.

Um það leyti sem verið var að sigla fyrir Mávatanga rétt sunnan við Garðskagaflös urðu þeir eldsneytislauisir og rak bátinn upp í brimgarðinn við Lambarif þar sem bátnum hvolfði. Mennirnir tveir komust í land á Mávatanga.

Björgunarsveitin í Sandgerði reyndi að ná bátnum úr fjörunni.

Við rannsókn kom fram:

að siglt var grunnt með landi.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé alvarlegt fyrirhyggjuleysi og vanþekking

3. M.b. Góa RE-20 missir skrófu og öxul og beygir stýrisstamma á siglingu fyrir vestan Þrídranga þegar báturinn rekst á “eithvað” (082/98)

M.b. Góa RE-20, skipaskr.nr. 2085, var smíðaður í Noregi 1990 úr trefjaplasti; stærð 5,99 brl, 9 bt, lengd 9,56 m, breidd 3,35 m, dýpt 2,09 m, vél Mermaid 132 kW, árgerð 1994. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 24. maí 1998 var m.b. Góa RE-20 á siglingu 6 sml. fyrir vestan Þrídranga.

Var bátnum siglt á ótilgreindum hraða þegar skyndilega kom mikið högg á bátinn og skömmu síðar kom í ljós leki að honum.

Skipstjóri bátsins hafði samband við Neyðarlínuna og óskaði eftir aðstoð. Var sendur bátur frá Björgunarfélagi Vestmannaeyja sem dró síðan m.b. Góu RE-20 til hafnar í Vestmannaeyjum. Skipverjum tókst að hafa undan lekanum með dælum og að ausa en sjór komst aðeins í véllárum um opna skutrípu.

Við rannsókn kom fram:

að þegar báturinn var tekinn upp vantaði skrófu og öxul og stýrisstamma var boginn.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök skaðans hafi verið að eithvað hafi lent í skrófu bátsins er leitt hafi til þess að öxull dróst aftur úr stefnisröri.

Slys við köfun:

1. Maður andast eftir æfingu í köfun í höfninni í Garðinum (095/98)

Hinn 14. nóvember 1998 voru tveir nemendur í Sportköfunarskóla Íslands, A og B með kennara sínum við æfingarköfun í höfninni í Garðinum. Væður: norðaustan 3-4 vindstig. Ölduhæð um 1,5 metri. Sjávarhiti 8° C. Neðansjávarskyggni 6-10 metrar.

Um kl. 14:20 var hafinn undirbúningur að æfingarköfun og settur út dreki við bauju sem merki um köfun. Síðan var farið í ýmsar æfingar um stund.

Við köfunina fóru þeir aðeins út fyrir bryggjuendann. Þar kom, að kennarinn gaf nemendum merki um að synda til baka og fara upp. Synti B í átt að baujunni. Beið hann þar um stund og fór upp á yfirborðið, er hinir tveir komu ekki, og fór síðan upp á bryggjuna.

A synti að norðausturhorni bryggjunnar og fór þar upp á yfirborðið. Var þar talsverð kvika og sog. Synti kennarinn þangað á eftir honum. Þegar hann kom að A tók soggð þá tvo og bar fyrir N-A hornið. Haft er eftir kennaranum í lögregluskýrslu að þá hafi verið greinilegur geðshræringarsvipur á A og hafi sjáöldur hans verið stækkuð. Hann kvaðst hafa reynt að róa A og hafi það að einhverju leyti tekist. Kennarinn kvaðst hafa reynt að koma honum í skilning um að þeir þyrftu að kafa niður fyrir ölduhreyfingaráhrif sjávar þar sem hann treysti sér ekki til að synda með A á móti soginu fyrir bryggjuendann. Köfðu þeir aftur og fóru niður á fimm metra dýpi en A átti í einhverjum vandkvæðum með að jafna loftþrýsting svo að þeir fóru upp aftur. Er upp á yfirborðið var komið kvartaði A um að fá ekki nægjanlegt loft og braust um að sögn kennarans. Átti kennarinn í erfiðleikum með að halda A uppi þar sem hann var augljóslega orðinn örmagna.

Þegar hér var komið sögu reyndi kennarinn að hrópa á hjálpl.

B og faðir hans biðu uppi á bryggjunni og heyrðu þeir hjálparhróp kennarans. Sáu þeir mennina er þeir litu norður fyrir bryggjuna. Þeir feðgar tóku tóg úr bil föðurins og seig B niður brimvarnargarðinn á bryggjunni til að aðstoða þá í sjónum. Eftir talsverða erfiðleika tókst þeim að koma A, sem þá var orðinn meðvitundarlaus, upp á grjótgardinn og fór einn þeirra að næsta fiskvinnsluhúsi og óskaði eftir aðstoð og að hringt yrði á sjúkrahúsi. Þegar aðstoð barst tókst að koma A upp á bryggju, þar sem lífgunartilraunum var haldið áfram, en þær höfðu verið reyndar eftir því sem tók voru á, fyrst í sjónum og síðan í urðinni.

Sjúkrabifreið og lögregla komu á vettvang og var lífgunartilraunum haldið áfram á leiðinni á sjúkrahúsi en þær báru ekki árangur.

Við rannsókn kom fram:

að köfunarkennarinn hefur ekki viðurkenningu frá Siglingastofnun til að kenna köfun á Íslandi;

að A var vatnshræddur;

að köfunarkennarinn kenndi skv. kennslukerfi sem kennt er við PADI;

Þar segir m.a. að nemandi skuli vera syndur og ekki haldinn vatnshræðslu. Þá er gerð krafa um, að nemandi geti synt amk. 600 fet (183 metra) eða haldið sér á floti í 10 mínútur. Enn fremur er sagt að aldrei megi skilja nemanda eftir án eftirlits kennara hvorki neðansjávar eða uppi á yfirborði;

að í skýrslu kennarans um atburðinn til PADI segir: "Suspected cause of incident/ injury/ illness PANIC" (ætluð ástæða slyss, meiðsla, veikinda HRÆÐSLA); að algengt er að þeir, sem verða hræddir við köfun, dragi of mikið loft og verður yfiröndunin til þess að öndun stöðvast um hríð. Getur það leitt til drukknunar;

að búnaði þeim sem A notaði var áfátt. Þrýstingur að þrýstiminnkara átti að vera 9,2 bar +- 0,5 bar en var 8,8 bar. Loftflæði í lunga átti að vera 140 litrar að lágmarki en var stillt á 70 lítra. Talsverð óhreinindi voru í lunganu. Munngúmmi, bæði á aðal- og varalunga, voru með götum eftir tannbit;

að ef loftlindin var búin, var ekki hægt að setja loft í flotjöfnunarvesti A nema með því að blása í þar til gerðan loka. Væri einhver öldugangur var það erfitt fyrir annan kafara en þann sem í vestinu var;

að þegar slysið átti sér stað var hæð frá sjávarborði upp að bryggju a.m.k. þrjú metrar milli bryggju og yfirborðs sjávar. Enginn bátur var í höfninni. Ekki hafði verið séð fyrir því, að öryggisvörður væri á bryggjunni ef til óhapps kæmi. Var það ekki í samræmi við gr. 4.2.5 í reglugerð n.r. 88/1989 um köfun;

að við skoðun á þeim köfunarbúnaði, sem A notaði, kom enn fremur í ljós að köfunardragtin var í það minnsta og hálsþéttið þröngt;

að ekkert skráningarkerfi um viðhald á köfunarbúnaði var lagt fram af hálfu kennarans þrátt fyrir að honum bæri að gera það skv. starfsreglum PADI. Enginn búnaður hafði samkvæmt upplýsingum frá skráðum þjónustuaðila Sportköfunarskólans borist til skoðunar eða viðhalds skv. skiplögðu eftirlitskerfi frá skólanum.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til nokkurra samverkandi þátta.

1. Köfunarbúnaður hafi ekki verið í lagi en stilling loftflæðis í öndunarbúnaði hafi verið röng. Hafi það leitt til rangra viðbragða hjá reynslulitlum nemandanum, sem hafi orðið hræddur. Það hafi síðan leitt til yfiröndunar hjá nemandanum, svo stöðvunar á öndun og síðan drukkunur.

2. Skv. skýrum ákvæðum reglugerðar um köfun n.r. 88/1989 átti að vera öryggisvörður á bryggjunni til aðstoðar fyrirvaralaust í neyðartilfelli. Þeim mun frekar var það nauðsynlegt þar sem kennarinn var með tvo óvana nemendur við köfun fyrir utan hafnargarðinn þar sem bæði gætti öldu og straums.

Nefndin telur fyllstu ástæðu til þess að setja skýrar reglur um hverjir hafi rétt til að kenna köfun við Íslandsstrendur og að ófrávikjanlegt skilyrði eigi að vera að slíkir kennarar þurfi að fá viðurkenningu íslenskra yfirvalda til þess að mega stunda kennslu í atvinnuskyni.

Nefndin telur að kennsluferfi PADI tryggi ekki að kennarar eða skólar á þeirra vegum starfi skv. öryggisreglum.

Slys við hífingar - togveiðar:

1. Skipverji slasast um borð í m.b. Ófeigur VE-325 (007/98)

M.b. Ófeigur VE-325, skipaskr.nr. 2030, var smíðaður í Svíþjóð 1990 úr stáli; stærð 138 brl, 238 bt, lengd 25,95 m, breidd 7,30 m, dýpt 5,85 m, vél Alpha 732 kW, árgærd 1990. Fjöldi skipverja: 10.

Hinn 24. mars 1997 var m.b. Ófeigur VE-325 að togveiðum suðaustur af Vestmannaeyjum. Veður: austan og suðaustan strekkingur. Skipverjar voru að hífa inn veiðarfærið og var verið að snörla inn belginn. Lá belgur yfir til bakborða og skipverjar voru að koma stroffu á hann til að hífa næstu færur. Kom þá slinkur á skipið og slóst belgurinn yfir til stjórnborða og lenti á skipverjanum sem var þeim megin við belginn. Kastaðist hann út í síðu. Skipverjinn reyndi að hjálpa til við áframhaldandi veiðar og fór með næstu veiðiferðir en fór til læknis í byrjun apríl.

Við rannsókn kom fram:

að rannsókn vegna þessa atviks fór ekki fram fyrr en í nóvember 1997;
að samkvæmt frásögn hins slasaða voru austan 10 vindstig, töluverður sjór og samkvæmt frásögn annars hauðgjör.

Nefndarálit:

Nefndin telur að ástæða slyssins hafi verið að menn voru að veiðum við vond veðurskilyrði.

2. Skipverji slasast um borð í bv. Sóleyju Sigurjóns GK-200 (014/98)

Bv. Sóley Sigurjóns GK-200, skipaskr.nr. 1481, var smíðaður á Ítalíu 1977 úr stáli; stærð 274 brl, 782 bt, lengd 38,93 m, breidd 8,0 m, dýpt 6,0 m, vél Deutz 618 kW, árgærd 1970. Fjöldi skipverja: 11.

Hinn 2. janúar 1998 var bv. Sóley Sigurjóns GK-200 að veiðum í Kolluál. Veður: gott, smá alda.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfæri og var verið að ljúka við að koma stroffu á belginn til að hífa inn pokann. Vár gilskróknum krækt í stroffuna og síðan fóru skipverjarnir frá. Þegar skipverjinn bakborðsmegin var að fara úr veiðarfærarennunni um skarð er þar er, var híf í gilsinn áður en skipverjinn var kominn úr veiðarfærarennunni og um leið valt skipið aðeins yfir til bakborða og gúlpur á mottunni húkkaðist upp á rist mannsins. Dróst maðurinn aðeins fram rennuna en stjórnandi vindunnar stöðvaði vinduna strax og hann sá að eitthvað var óeðlilegt. Þótt vindan væri stöðvuð strax rann pokinn fram eftir þilfarinu vegna átaksins sem komið var á gilsinn. Klemmdist maðurinn á milli pokans og rennulunningar. Nokkra stund tók að losa manninn en hífa þurfti pokann yfir til stjórnborða til að losa hann.

Hlúð var að hinum slasaða um borð í samráði við lækni í landi og skipinu siglt til Ólafsvíkur þar sem honum var komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjóri sagði að eitt af því sem skipstjórnarmaður á vakt gerir er að stjórna vindum og gerði hann það í umrætt sinn; að ekki voru notaðar merkjagjafir til manna við hífingar.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins hafi verið ótimabær hífing.

Nefndin vill vekja athygli á að skipstjórnarmanni er óheimilt að stjórna samtímis skipi og vindum (sjá reglur um vinnuöryggi á fiskiskipum). Má leiða að því líkur að hluti orsakar að slysinu sé að skipstjórnarmaður er að sinna fleiri störfum samtímis og ekki með alla einbeitingu að hífingunni.

3. Skipverji slasast um borð í m.b. Ófeigi VE-325 þegar vörpugelgur slæst í hann (037/98)

M.b. Ófeigur VE-325, skipaskr.nr. 2030, var smíðaður í Svíþjóð 1990 úr stáli; stærð 138,28 brl, 238 bt, lengd 24,34 m, breidd 7,30 m, dýpt 5,85 m, vél Alpha 732 kW, árgerð 1990. Fjöldi skipverja: 9.

Hinn 24. mars 1997 var m.b. Ófeigur VE-325 að veiðum á “Kantinum” í Háfadýpi suðaustur af Vestmannaeyjum. Veður: suðaustan, töluverður sjór, særök.

Verið var að hifa inn veiðarfærið og var búið að hifa færur af belgnum inn með bakborðsgilsinum og hafði belgurinn legið bakborðsmegin í veiðarfærarennunni. Búið var að slá á næstu færur og stjórnborðsgilsinum krækt í og verið að strekkja á áður en skipverjinn færi úr rennunni. Kom þá ólag á skipið er leiddi til þess að belgurinn slóst yfir til stjórnborða og slóst í skipverjann sem var stjórnborðsmegin við belginn og slengdi honum út í síðu en þar lenti hann á byssuvirnum og féll síðan niður. Skipverjinn hélt áfram vinnu þrátt fyrir að hann fyndi til og lauk veiðiferðinni og fór einnig næstu ferð áður en hann leitaði til læknis.

Við rannsókn kom fram:

að samkvæmt framburði skipverja var bætt við kjölfestu í skipið fyrir nokkrum árum en eftir slysið var settur andveltitankur í það;

að skipstjóri var vitni að slysinu en kannaði ekki hvort skipverjinn hefði meiðst. Hinn slasaði lét vita um meiðsl sín eftir viku. Var frásögn um slysið bætt við í dagbók fyrir þann dag sem talið er að slysið hafi orðið í stað þess að skrá frásögnina þann dag er tilkynnt var um meiðslin;

að skipstjóri taldi að veðurhæð hafi verið 5 vindstig þegar slysið varð en bókað er í dagbók skipsins, austan og suðaustan strekkingur. Veðurlýsing á Stórhöfða á því tímabili, sem slysið er talið hafa orðið, var austsuðaustan eða austan 8-10 vindstig.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé að verið var að veiðum í slæmu veðri.

4. Skipverji slasast um borð í bv. Hauki GK-25 þegar fiskaskilja slæst til (047/98)

Bv. Haukur GK-25, skipaskr.nr.2107, var smíðaður í Noregi 1984 úr stáli; stærð 479,35 brl, 742 brt, lengd 46,85 m, breidd 10,09 m, dýpt 7,10 m, vél Wichmann 1495 kW, árgerð 1984. Fjöldi skipverja: 15.

Hinn 20. júní 1998 var bv. Haukur GK-25 að rækjuveiðum norður af Vestfjörðum. Veður: norðaustan 3 vindstig, sjóliði.

Verið var að hifa inn veiðarfæri. Þegar belgurinn var dreginn inn kom í ljós að snúningur var á belgnum fyrir framan smáfiskaskilju. Skipverjar voru að hifa upp skiljuna til að ná snúningunum af. Var slaki á belgnum og þegar hift var féll skiljan niður sem nam slakanum á belgnum. Lenti skiljan á einum skipverja og slasaðist hann.

Sigt var með hinn slasaða til hafnar í Bolungarvík

Við rannsókn kom fram:

að sögn slasaða var verið að reyna að snúa smáfiskaskiljunni er skyndilega var hift í gilsinn, sem notaður var til að aðstoða við að snúa skiljunni, með þeim afleiðingum að skiljan slóst til og lenti á höfði hans og síðan ofan á hann;

að staðsetning stjórnunadafar fyrir gilsaspilið er talin vera á óhentugum stað með tilliti til þeirra starfa sem verið var að vinna;

að stjórnanda vindunnar var sagt að hifa aðeins en það var hift of mikið með fyrrgreindum afleiðingum.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til óaðgæslu við hifingu/slökun á veiðarfæri eða bendingar til stjórnanda vindunnar hafi verið ófullnægjandi.

5. Skipverji slast um borð í m.b. Danska Pétri VE-423 þegar hift er í togvir í stað grandara (064/98)

M.b. Danski Pétur VE-423, skipaskr.nr. 1146, var smíðaður á Akranesi 1971 úr stáli; stærð 102,94 brl, 187 bt, lengd 27,26 m, breidd 6,60 m, dýpt 5,53 m, vél Alpha 732 kW, árgerð 1990. Fjöldi skipverja: 8.

Hinn 10. september 1998 fór m.b. Danski Pétur VE-423 úr höfn í Vestmannaeyjum til veiða með botnvörpu. Veður: norðnorðvestan 4 vindstig

Var skipið á veiðum fyrir vestan Vestmannaeyjar um kl. 02:00 er veiðarfæri er látið út og togað í vestlæga stefnu. Um kl. 07:00 festist veiðarfæri í botni og þegar tekist hafði að losa það og hifa upp kom í ljós að hlerarnir voru saman. Var bakborðshlerinn hífður upp í gálga. Þegar tekist hafði að losa hlerana í sundur og koma þeim í gálga kom í ljós að

stjórnbörðsgrandarar (tvöfaldir grandarar) voru yfir bakborðs togvírinn rétt ofan við hlerann. Var eins og hlerinn hefði lent inn á milli grandaranna. Veðurlýsing þegar þetta varð var: norðnorðvestan 5 vindstig og tiltölulega sléttur sjór.

Var sett keðjufesting á hlerann og krókur úr krana á afturskipi festur í hlerann og hift í. Dauðaleggjum var lásað úr hlerum og í grandaraleiðara og tekinn slakinn af. Þegar hlerinn var orðinn fastur var slakað í bakborðstogvírinn þar til vírinn var átakslaus og tekið til við að lása úr hleranum. Eftir að lásað hafði verið úr hleranum var togvírinn hífður laus frá gröndurum og tekið til við að lása saman aftur. Stjórnbúnaður fyrir togvindur og grandaravindur er í stýrishúsi á afturþili en stjórnbúnaður er við kranann sjálfan.

Venjan um borð var að vélstjóri sá um að hifa upp veiðarfærið en þegar í ljós kom að það var óklárt fór vélstjórinn niður á þilfar til að stjórna krananum og aðstoða skipverjana en vakthafandi skipstjórnamaður annaðist stjórnun á vindum sem var þaðan stjórnað.

Á meðan verið var að losa hlerana í sundur og fá grandarana lausa hafði veiðarfærið verið látið liggja aðeins yfir til stjórnbörða en þegar lokið var við að losa grandarana af hleranum hugðist skipstjórnamaður hifa frekar í grandarana og ná veiðarfærinu að skipi. Fyrst ætlaði hann að breyta stefnu skipins og fá veiðarfærið beint aftur úr veiðarfærarennunni en til þess þurfti hann að fara fram í stýrishúsið og breyta stefnunni. Þegar skipið var komið á stefnuna fór hann aftur að stjórnækjum fyrir vindur.

Skipverjarnir höfðu á meðan unnið við að lása togvírnum í hlerann. Notaður var “patentlås” eða lás sem festur er saman með splitti. Vöru tveir þeirra að reka splittið í og voru rétt búnir að koma endanum á splittinu í þegar hift var í togvírinn.

Stjórnækki fyrir vindur eru í borði bakborðsmegin við dyrnar að stýrishúsi á afturgaffinum við stóran glugga er vísar aftur á þilfarið. Eru tækin í röð langskips. Fremst eru stjórnlokar fyrir togvindur því næst koma lokar fyrir grandaravindur og aftast eru stjórnækki fyrir drifbúnað skipins. Stjórnstangir fyrir vindurnar eru allar eins. Eru tvær stangir fyrir togvindur en aðeins ein stöng fyrir grandaravindur.

Þegar skipstjórnamaðurinn kom aftur að stjórnækjunum fyrir vindurnar og hugðist hifa í grandarana tók hann í stjórnstöng fyrir bakborðstogvinduna og hífði hlerann upp í gálgan með þeim afleiðingum að handleggur annars skipverjans dróst upp í togblökkina og slasaðist maðurinn mikið.

Eftir slysið var hlúð að hinum slasaða um borð og óskað eftir aðstoð frá landi bæði þyrlu og bát með lækni á móti skipinu. Var veiðarfæri skorið frá skipinu og siglt af stað til næstu hafnar sem var Grindavík. Er skipið nálgæðist Grindavíkurhöfn komu læknir og aðstoðarmaður auk hafnsögumanns um borð.

Við rannsókn kom fram:

að hæð gálkans fyrir togblökk er um 150 cm og hangir blökkinn niður úr honum. Er vinnuástaða mjög þröng milli gálga, togrúllu og hlera;

að sjálfstýring bilaði um nóttina og var ekki komin í lag þegar skipinu var siglt til hafnar

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins verði rakin til þess að sami maður er að sinna tveimur aðskildum störfum, að stjórna skipi og stjórna vindum.

Nefndin telur einnig í ljósi þessa slyss að tímabært sé að reglur verði settar um vinnuástöðu skipverja um borð í skipum og miðaðar við að auka öryggi skipverja. Eigi verður lengur horft fram hjá því að vinnuástaða skipverja í mörgum skipum er óforsvaranleg vegna þrengsla. Vinnuástaða í skut þessa skips, þar sem mennirnir voru við

störf, verður að teljast stór varasöm hvað varðar þrengrli og erfiðar aðstæður. Leggur nefndin til að reglum um vinnuöryggi á fiskiskipum verði breytt og sett skýr ákvæði um vinnuástöðu með hliðsjón af öryggi skipverja við störf.

6. Skipverji slasast um borð í bv. Sigli SI-250 (086/98)

Bv. Siglir SI-250, skipaskr.nr. 2236, var smíðaður í Þýskalandi 1976 úr stáli; stærð 1995,90 brl, 2541 bt, lengd 81,90 m, breidd 14,60 m, dýpt 9,35 m, vél M:A.K. 1470 kW, árgerð 1986. Fjöldi skipverja: 28.

Hinn 12. desember 1997 var bv. Siglir SI-250 að veiðum suðvestur af Íslandi á Reykjanesryggnum. Veður: 8 vindstig.

Skipverjar voru að hifa inn veiðarfæri. Var búið að hifa hluta veiðarfæris inn á flottrollstromluna og rétt lokið við að slá á belginn og krækja gilsinum í stroffluna. Þegar strofflunni hafði verið komið á belginn og gilskróknum krækt í var hífður slakinn af gilsinum. Slóst belgurinn þá til við það að skipið valt og varð skipverjinn á milli belgsins og rennulunnar. Skipverjinn fann til en hélt áfram vinnu sinni og lauk vaktinni. Var skipverjinn frá vinnu það sem eftir var ferðar.

Við rannsókn kom fram:

að þegar umrætt atvik er talið hafa átt sér stað, en ekki er samræmi í tímasetningum skipverja, var skipstjóri á stjórnþalli. Hann sagðist ekki hafa fengið neina tilkynningu um að slys hefði orðið og hann hefði ekki orðið var við neitt sem benti til þess að slys hefði orðið hinn 12. desember 1997 kl. 19:30, en hann hefði sjálfur stjórnað hífingunni. Af þeirri ástæðu hefði ekkert verið bókað um óvenjulegt atvik. Þegar skipstjóri fékk boð um að skipverjinn væri frá vinnu taldi hann að um veikindi væri að ræða en kannaði ekki hver veikindin væru;

að þegar verið var að hifa inn veiðarfæri, að sögn skipverja, var skipstjórinn einn á stjórnþalli og annaðist bæði stjórn skips og að stjórna vindum;

að sögn skipstjóra var yfirleitt einn skipverji á stjórnþalli með honum þegar verið var að hifa upp veiðarfæri. Hafi það verið ýmist yfirstýrimaður, matsveinninn, bræðslumaður eða yfirvélstjórinn;

að sögn skipstjóra var um að ræða bilun í flottrollsvindu þannig að bremsan hélt illa. Var tromlunni haldið fastri með því að halda átaki á tromlunni þegar þess þurfi. Skipstjóri sagði að ekki hefði tekist að gera við bilunina um borð í skipinu. Taldi skipstjóri að samkvæmt þeirri útskýringu, sem hann hafi heyrt á því hvernig atvikidi á að hafa átt sér stað, hafi umrædd bilun á bremsu flottrollstromlu ekki getað verið orsakavaldur að meintu slysi;

að sá sem talið er að hafi slasast í umrætt sinn var vaktformaður;

að hinn slasaði lýsti veðri þannig að “það hafi verið slæmt eða á milli 7 og 8 vindstig og mikill veltingur”.

Nefndarálit:

Nefndin vísar til fyrri álita um hættur samfara því að vinna í misjöfnu veðri. Nefndin telur undarlegt afskiptaleyssi skipstjóra að láta sig engu skipta þótt einn skipverji væri frá vinnu og kanna ekki hver var ástæða fjarvistarinnar. Á sama hátt bar skipverjanum að tilkynna skipstjórnarmanni um slysið.

7. Skipverji slasast um borð í bv. Ými HF-343 þegar grandari slæst til (097/98)

Bv. Ýmir HF-343, skipaskr.nr. 1880, var smíðaður í Noregi 1988 úr stáli; stærð 540,84 brl, 1225 bt, lengd 52,96 m, breidd 12,10 m, dýpt 7,50 m, vél Wartsila 2005 kW, árgerð 1988. Fjöldi skipverja: 26.

Hinn 11. nóvember 1998 var bv. Ýmir HF-343 að veiðum á Deildargrunni. Veður: norðaustan 6-7 vindstig.

Skipverjar voru að koma veiðarfæri út þegar grandari slóst í einni veltu skipsins í einn skipverja sem var í veiðarfærarennu og lenti á fæti hans svo að hann slasaðist.

Hinn slasaði leitaði læknis þegar skipið kom til hafnar nokkrum dögum síðar.

Við rannsókn kom fram:

að dagbók hefur ekki verið færð samkvæmt reglum en athugasemd um slysið er skráð eftir á en ekki sama dag og það varð.

Nefndarálit:

Nefndin vísar til fyrri ályktana um hættur samfara því að vinna í misjöfnu veðri.

8. Skipverji slasast um borð í bv. Stálvík SI-1 þegar togvír slitnar (106/98)

Bv. Stálvík SI-1, skipaskr.nr. 1326, var smíðaður í Garðabæ 1973 úr stáli; stærð 364 brl, 621 bt, lengd 53,30 m, breidd 9,00 m, dýpt 6,50 m, vélWichmann 1288 kW, árgerð 1972. Fjöldi skipverja: 7.

Hinn 8. nóvember 1998 var bv. Stálvík SI-1 að veiðum með rækjuvörpu undan norðausturlandi, út af Öxarfirði. Veður: austsuðaustan 5-6 vindstig, dálítill kvika.

Skipið hafði verið í vari vegna veðurs og var nýkomið á veiðisvæði þegar skipverjar hugðust kasta veiðarfærinu. Þegar kasta átti veiðarfæri rifnaði það á leið úr veiðarfæraennunni er belgurinn festist á rokkhoppalenggunni. Var hætt við að slaka veiðarfærinu útbyrðis og tekið til við að hífa það inn aftur til skoðunar og viðgerðar.

Tromlur fyrir togvira og gílsa eru á sama öxli. Þegar hífa átti í "rússann" var samtímis hift í bakborðstogvír er leiddi til þess að togvírinn slitnaði og slóst hann í einn skipverjann sem slasaðist. Var veiðarfærið strax tekið inn fyrir og skipinu siglt til Siglufjarðar þar sem hinum slasaða var komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að bb-togvíratromla og tromla fyrir rússann eru á sama öxli, en sameiginlegur drifbúnaður er fyrir allar fjórar tromlurnar, bakborðs og stjórnbórðs;

að vakthafandi skipstjórnamaður taldi að þegar hann hugðist kúpla út bakborðstogvíratromlu hafi það ekki gengið sem skyldi og verið kúplað inn á báðar tromlurnar þegar hann hugðist hífa í "rússann";

að skipstjórnamaður var einn á stjórnspalli og stjórnaði bæði skipi og vindum;

að hinn slasaði sagðist hafa verið að beygja sig niður til að skoða skemmdir á veiðarfærinu þegar hann fékk högg á hjálminn og höfuðið.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til óaðgæslu við stjórn á vindum. Nefndin ítrekar ábendingar um ákvæði reglna um vinnuöryggi á fiskiskipum en samkv. þeim er óheimilt að sami maður stjórni bæði skipi og vindum.

Slys við önnur vélknúin tæki en vindur:

1. Skipverji slasast um borð í bv. Breka VE-61 (024/98)

Bv. Breki VE-61, skipaskr.nr. 1459, var smíðaður á Akureyri 1976 úr stáli; stærð 599,18 brl, 924 bt, lengd 59,15 m, breidd 9,50 m, dýpt 6,95 m, vél M.A.N. 1766 kW, árgerð 1987. Fjöldi skipverja: 16.

Hinn 22. ágúst 1997 var bv. Breki VE-61 að veiðum í Smugunni.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfæri og þurftu að lyfta skutrennuhlíði til að lyfta veiðarfæri meðan stroffu væri komið á belginn. Þegar lyfta átti skutrennuhlíði var tekið í rangan stjórnloka, stjórnloka fyrir fiskmóttökulúkuna og henni lyft lítilsháttar. Þegar stjórnandinn áttaði sig á að um rangan stjórnloka var að ræða ytti hann stjórnlokanum til þess að loka aftur lúkunni.

Ekki var hugað að því hvort einhver skipverja væri nálægt fiskilúkunni. Vildi ekki betur til en svo að einn skipverja varð með fót á milli er lúkan lokaðist og klemmdist hann. Stjórnandinn áttaði sig ekki á hvað gerst hafði fyrr en annar skipverji brá við og lyfti lúkunni svo að hinn slasaði losnaði.

Hinn slasaði var frá vinnu næstu daga en fór síðan að vinna aftur. Fór hinn slasaði ekki til læknis fyrr en skipið kom til hafnar og kom þá í ljós að hann var tábrottinn.

Við rannsókn kom fram:

að skipið var statt fjarri allri læknisaðstoð og ástand hins slasaða ekki álitnið slæmt. Þar af leiðandi var ekkert gert í því að koma honum undir læknishendur.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé mikið aðgæsluleysi við stjórnun á vélknúnum búnaði.

Nefndin telur að þörf sé á sérstakri þjálfun stjórnenda vinda og annars vélknúins búnaðar um borð í skipum og óæskilegt að aðrir en þeir sem hafa fengið slíka þjálfun annist stjórn á þessum búnaði.

2. Skipverji slasast um borð í m.b. Drangavík VE-80 þegar hann klemmist við fiskmóttökulúku (057/98)

M.b. Drangavík VE-80, skipaskr.nr. 2048, var smíðaður í Portúgal 1991 úr stáli; stærð 161,60 brl, 262 bt, lengd 25,14 m, breidd 7,90 m, dýpt 6,20 m, vél Deutz 735 kW, árgerð 1991. Fjöldi skipverja: 8.

Hinn 2. febrúar 1998 var m.b. Drangavík VE-80 að togveiðum.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfæri og var belgurinn kominn upp í rennuna þar sem tveir menn voru að störfum. Þá vildi svo til að líflina annars skipverjans, sem var í veiðarfæraennunni, festist undir fiskmóttökulúku. Þriðji skipverjinn, sem var við vinnu á þilfari, lyfti þá aðeins í fiskmóttökulúkuna svo losa mætti líflinuna og ætlaði að loka henni

strax aftur. Í sama mund gekk hinn skipverjinn, sem var í veiðarfærarennunni, aftur þilfarið og lenti fótur hans undir fiskmóttökulúkunni sem var á niðurléið og klemmdist hann.

Við rannsókn kom fram:

að haft var samband við lækni sem taldi hinn slasaða óbrotinn og var veiðum haldið áfram.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé aðgæsluleysi við stjórn á vélknúnum búnaði skips.

3. Skipverji slasast við skúffufæriband um borð í bv. Gnúpi GK-11 þegar hann leitir eftir handfestu (092/98)

Bv. Gnúpur GK-11, skipaskr.nr. 1579, var smíðaður í Noregi 1981 úr stáli; stærð 627,84 brl, 1141 bt, lengd 68,20 m, breidd 10,20 m, dýpt 6,81 m, vél M.A.K 2355 kW, árgerð 1981. Fjöldi skipverja: 25.

Hinn 8. apríl 1998 var bv. Gnúpur að veiðum á 63°27' N og 23°50' W. Veður: norðaustan 3 vindstig.

Einn skipverja var að þrifa færiband aftur við fiskmóttöku. Var leiðinlegur veltinur á skipinu og í einni veltunni hrasaði hann og greip eftir handfestu í hlið færibandsins að neðanverðu. Færibaldið var í gangi og vildi ekki betur til en svo að ein skúffa færibandsins náði að grípa í hendi hans og skaða fingur illa.

Haft var samband við lækni í landi um aðhlyningu hins slasaða og skipinu siglt til hafnar þar sem honum var komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að eftir slysið var sett handrið á hlið færibandsins;
að fjarlægð frá síðu skipsins að hlið færibandsins er um 0,7 - 0,8 metri.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þess að hinn slasaði gerði sér ekki grein fyrir þeirri hættu sem fólst í að grípa í færibaldið eftir handfestu. Viðbrögð skipstjórnarmanna eftir slysið að láta setja upp handrið við færibaldið eru jákvæð.

4. Skipveri slasast um borð í bv. Gnúpi GK-11 þegar hann var að smyrja flökunarvél (093/98)

Bv. Gnúpur GK-11, skipaskr.nr. 1579, var smíðaður í Noregi 1981 úr stáli; stærð 627,84 brl, 1141 bt, lengd 68,20 m, breidd 10,20 m, dýpt 6,81 m, vél M.A.K 2355 kW, árgerð 1981. Fjöldi skipverja: 25.

Hinn 13. apríl 1998 var bv. Gnúpur GK-11 að veiðum á 64°43' N og 27°31' W. Veður: suðaustan 2 vindstig.

Einn skipverja var að smyrja flökunarvél og hafði tekið hlifar frá drifbúnæði færibands. Var færibandid í gangi til að fá smurninginn á allt keðjudrifid. Skrikaði honum fótur við verkið og slæmdi hendi að vélinni við að ná jafnvægi. Ekki vildi betur til en svo að hendingin lenti að keðjunni og tannhjóli í drifi vélarinnar með þeim afleiðingum að fingur skaddaðist illa.

Hlúð var að hinum slasaða um borð og hann síðan sendur til hafnar með öðru skipi sem var á leið til lands.

Við rannsókn kom fram:

að ekki voru æskilegar handfestur (handrið) við vélina með hliðsjón af hreyfingum skipsins.

Nefndarálit:

Nefndin telur að koma hefði mátt í veg fyrir slysið ef góð handfesta (handrið) hefði verið við vélina.

Slys þegar blakkir brotna, tóg og vírar slitna:

1. Skipverji slasast um borð í m.b. Jóni Kjartanssýni SU-111 þegar kranabóma nótaleggjara fellur niður (040/98)

M.b. Jón Kjartansson SU-111, skipaskr.nr. 155, var smíðaður í Þýskalandi 1960 úr stáli; skipið var yfirbyggt 1974; stærð 775,32 brl, 998 brt, lengd 64,40 m, breidd 10,40 m, dýpt 7,75 m, vél Alpha 2120 kW, árgærd 1977. Fjöldi skipverja: 15.

Hinn 9. júní 1998 var m.b. Jón Kjartansson SU-111 að láta úr höfn til veiða með nót eftir endurbyggingu.

Skipstjóri ákvað að kasta prufukast á firðinum áður en farið væri á miðin til að reyna búnaðinn en nótin hafði verið tekin um borð skömmu fyrir burtför. Var nótinni kastað og gekk það snurðulaust. Var tekið til við að draga nótina inn eftir að lokið var við að snurpa. Þegar skipverjar voru um það bil hálfnaðir við að draga inn nótina gaf sig neðsti tjakkurinn í kranabómu nótaleggjarans svo að bóman féll niður á lunningu og lenti á einum skipverja í fallinu. Slasaðist skipverjinn.

Var nótinni náð inn með því að snörla hana inn og skipinu siglt til hafnar þar sem hinum slasaða var komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að einn skipverja sagði að þegar nótin var tekin um borð hafi brakað og marrað í nótaleggjaranum og hann rykkist upp. Hafi verið líkast því að það vantaði smurning;

að stjórnandi kranans sagði að við notkunina hafi brakað í tjakknum sem bilaði en stimpilstöng hafi verið eins langt úti og hún kæmist. Kraninn hafi verið í efstu stöðu og um 3 metra útsláttur. Hljóðið sem heyrðist voru smellir og komu frá tjakkhúsinu sjálfu;

að skipið var endurbyggt í Póllandi mánuðina áður en slysið varð. Þar var einnig skipt um stimpilstöng í tjakk á neðsta bómuarmi krana nótaleggjarans. Ekki var þess krafist að fá vottorð fyrir gæðum stimpilstangarinnar;

að upplýst var að þetta var í þriðja sinn sem þessi krani féll niður vegna bilana;

að stimpilstöng sem endurnýjuð var þegar skipið var til gagn Gerrar endurnýjunar í Póllandi, var send til Íðntæknistofnunar til rannsóknar, svo og tjakkhúsið og endastykki. Sjá niðurstöður rannsóknar í meðfylgjandi skýrslu.

Nefndarálit:

Nefndin vísar til niðurstöðu Íðntæknistofnunar sem annaðist rannsókn á tjakknum á orsökum þess að kranabóman féll niður. Þar kemur fram að málmvarf var í oliunni og styrkleiki stimpilstangar var mun minni en forskrift frá framleiðanda kranans sagði til um.

Rannsóknarnefnd sjúðlysa
 b.t. Kristján Guðmundssonar
 Tryggvag Hafnarhúsi
 101 Reykjavík

Reykjavík, 07.09.98
 Tílv. SHT8131 - 17
 FN/Þ

Verkafni nr.: SHT8131

Heið
 verkafni: Rannsókn á stímpíslöng

Umsjón
 verkafni: Freygarður Þorsteinsson

ADH

Sýni: Aðsent

Verkjýsing nr.:

Fultrúi
 verkkaupa: Kristján Guðmundsson

Mótdagur: 18.08.1998

Stökin, nr.:

Stofnunin tekur ábyrgð á upplýsingum um bókun á annan hátt en á hefðlegan hátt með stímpíslöngum. Stínging er í stínging þess er skilgreint hefur áður á milli. Gagnrýni er í 3 mánuði frá dagsetningu sýnis, nema um að annað sé samið. Hliðstíðir eiga áhrangur af þessum sýni.

Verkafni

Óskað var eftir mati á orsökum þess að stímpíslöng í krana, 90 mm í þvermáli, bognaði við hliðing á stíðulega lítum þunga. Fultrúi verkkaupa kom með stöngina til skoðunar og á síðer stöngum einnig tjákkhúsi og endaplötur. Lengd stímpíslöngarinnar var um 110 cm. Samkvæmt upplýsingum frá verkkaupa var búnaður þessi um borð í Jóni Kjartanssýni og verið var að þrúfukeyra búnaðinn eftir endurnýjun.

Franskvæmd

Tekid var sýni úr stímpíslönginni, steypt inn og stípað og ahasamsetning þess ókvörðuð í rafleindaemkja. Kolefni og brunnsteinn var þó greint með LECC aðferð. Kinnunarþrýstingur stöngarinnar var reiknaður út frá þeim forsendu að báðir endar séu lausir, sem er versta tilfalli. Útstíngarinnar var skoðuð og með hliðing af því var óskað eftir að fá tjákkhúsi og endaplötu til skoðunar. Endaplata var skoðuð og sýni tekin af svarfi í henni og ahasgreind þáttbundi í rafleindaemkja. Hörkunæling var gerð á mismunandi svæðum í endaplötunni, auk þess sem teikningar af krananum voru skoðuðar.

Niðurstöður

Fyrsta skoðun á stímpíslönginni leiddi í ljós að hún var bogin um því sem næst 120°. Stöngin hafði bognað nálegt neðri enda og samkvæmt upplýsingum frá verkkaupa var verið að þrúfukeyra búnaðinn eftir viðgerð. Við skoðun á stönginni fundust djúpar rásur í hana á líðulega lítu svæði nærri neðri enda hennar. Ráspurvaðið er innan í beygningu á stönginni og því er ráspurvaðinu sést síðan merki um að stöngin hafi lagst á kant. Ráspumar virðast vera líkonnar vegna hnoðs hekar en að um heilöundnar skarpar rásur sé að ræða. Engin merki sjást um að stímpíslöngin hafi verið töðmúðuð.

Eftirgreining á stönginni gaf eftirfarandi niðurstöður:

| C (%) | Cr (%) | Ni (%) | Mn (%) | Si (%) | S (%) |
|-----------|----------|---------|---------|---------|-------------|
| 0,06±0,01 | 18,2±0,3 | 9,5±0,2 | 1,8±0,2 | 0,5±0,1 | 0,017±0,005 |

Alþargurinn er síðan jern (Fe).

Þessi efnasamsetning svarar til að um ryðfritt stál 304 sé að ræða. Í forskrift framléðanda (þakksins, Aukra Industriur AS, er hins vegar sagt að nota skuli hartírómað ryðfritt stál 2324 samkvæmt særskulum staði.

Útreikningar á kirkunaþrýstingi var gerður samkvæmt formúlu úr bókinni "Mechanics of Materials". Samkvæmt þeim útreikningum átti kirkuna að verða við um það bil 515 tonna þrýstiklag. Forsenda fyrir þessu er að álagið sé beint eftir stefnu stangarinnar og að engin beygja sé á stönginni. Ef beygja kemur á stöngina, hversu líti sem hún er, þá lækkar kirkunaþrýstingur venulega.

Skoðun á endastýkkii (þakksins sjóni að innan í stangarsætinu eru langsam rispur, sem svara til þeirra sem sjá má á öðrum sjálfum. Talaverð af svarf var í sætinu, bæði fínt og eins gróftari agnir. Sjóni voru tekin af svarfni, þvegin í leysi og eftirgreind þáttbundin í rafleindarmáti. Samkvæmt því virðist sem svarf sé a.m.k. íverns korar. Ekki var gerð tilraun til að reikja uppruna þess frekar, þó má áætla að hluti svarfins sé tilkominn vegna slita á endastýkkinu sjálfu en líkur benda til að hluti svarfins sé kominn annars staðar frá og þá líklega úr vökvæfði þakksins.

Innan á endastýkkinu eru rásir sem liggja í spíral og eiga væntanlega að tryggja vökvæfði um endastýkkiið. Þessar rásir voru sumu staðar sundurskomar af rispum og annars staðar fullar af svarf. Það er því ljóst að talaverð truflun hefur verið orðin á flæði vökvans um endastýkkiið.

Niðurstöður úr mælingu á hörku endastýkkis voru eftirfarandi:

| | |
|------------|--------|
| Þróting | 186 HV |
| Ytri hluti | 210 HV |

Niðurstöður þessar verða að leiðast eðlilegar.

Umræða

Samkvæmt ofangreindum niðurstöðum er ljóst að ekki er um rétt efni að ræða í stönginni miðað við forskrift framléðanda. Einnig er slíþolin yfirborðshúð ekki til staðar. Samanburður á nokkrum eiginleikum efnaanna sýnir eftirfarandi, upplýsingamar eru úr "Stahlschlüssel 1998" og notað eru þýsk efnanúmer fyrir efni.

| Efnanúmer | Samvarar | Harða, HB 30 | Flotmörk R _{0,2} (N/mm ²) | Togþol (N/mm ²) |
|-----------|----------|--------------|--|-----------------------------|
| 1.4301 | 304 | ≤215 | 190 | 500-700 |
| 1.4450 | 2324 | ≤260 | 460 | 620-880 |

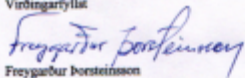
Eins og sést í töflunni hér að ofan er mikill munur á eiginleikum þessara málmblánda. Það sem skiptir mestu máli hér er að flotmörk þess efnis sem notað var eru mun lægri en efnaissa sem átti að nota. Þegar þar við bæfist að engin krómhúð var til staðar til að vama sliti þá er niðurstaðan að um mun veikari stöng var að ræða í þakksinum en átti að vera.

Af ofangreindum efnunum virðist einnig mega ráða að utanaðkomandi svarf hafi komist í endastýkkiið og veldið þar rispum og öðrum skemmdum sem trufluðu vökvæfði um endastýkkiið og leiddu ásamt veiku efni í stimpstöng til þess að stöngin bognaði.

Þar sem skipið var nýkomlið úr endurbýggingu vekur þetta spurningar um hvernig beðni um

endurnýjun á símplástönginni var framsétt. Var tilgreint hvaða efni ætti að vera í henni? Var tekið fram að efnið ætti að vera með krómhúð? Voru yfirleitt skilgreindar kröfur um frágang? Aðrið sem þessi ætlu að koma fram í verkefningi og eftirlitmaður verkans ætti að ganga úr skugga um að efnið og framkvæmd séu í samræmi við kröfur í forskrift.

Virðingarfyllt



Freygaður Þorsteinsson
verkefndingur



2. Skipverji slasast um borð í m.b. Antares VE-18 þegar færslublökk nótaleggjara brotnar niður (045/98)

M.b. Antares VE-18, skipaskr.nr. 2277, var smíðaður í Noregi 1980 úr stáli; stærð 480 brl, 859 bt, lengd 58,33 m, breidd 9,00 m, dýpt 7,47 m, vél Alpha 1920 kW, árgerð 1995. Fjöldi skipverja: 14.

Hinn 17. júlí 1998 var m.b. Antares VE-18 að loðnuveiðum á Grænlandshafi. Veður: norðan 3-4 vindstig, svöltil kvika.

Skipverjar höfðu kastað nótinni og voru að draga hana. Notaður var nótaleggjari, kraní með færslukefli fyrir nótina á enda bómunnar til að auðvelda skipverjanum að draga nótina aftur í nótaskúffuna. Þegar hálfnað var að draga nótina inn brotnuðu boltar er héldu færslublökk nótaleggjarans og féll færslublökkinn niður með nótarhlutanum sem var í henni. Lenti færslublökkinn á höfði eins skipverja áður en hún lenti á nótinni og slasaðist maðurinn.

Hlúð var að hinum slasaða samkvæmt leiðbeiningum læknis í landi og veiðarfærinu náð inn og siglt af stað til lands til móts við þyrilu Landhelgisgæslunnar. Var hinn slasaði fluttur í þyriluna nokkrum klukkustundum síðar og með henni til lands.

Við rannsókn kom fram:

að þetta var fimmta skipti sem nótinni var kastað í þessari veiðiferð;

að slasaði var með hjálm á höfði og kom sprunga í hann;

að boltar í festingu færslublakkar voru 6 stykki 16x80 mm, harka 12,9. Settir voru nýir boltar þegar gert var við nótaleggjarann um ári áður en slysið varð. Notaðar voru tvær rær á hvern bolta, ró og stoppró;

að við athugun á festingum færslublakkar nótaleggjara kom fram að a.m.k. tveir boltar af sex hafi sennilega verið brotnir áður en slysið varð;

að þrátt fyrir að notuð væri ró og stoppró á hvern bolta vildi koma los á boltana. Sagði vélstjóri að hann hefði séð um að herða upp á boltum er héldu færslukefli nótaleggjara um 20 dögum áður en slysið varð;

að vélstjóri taldi að færslublökkinn væri of litil fyrir þá nót sem væri um borð þegar slysið varð;

að festiboltar fyrir færslublökkina voru sendir til Iðntæknistofnunar í rannsókn.

Niðurstaðan var eftirfarandi:

Skoðun á brotsárum sýndi að mikil pyttatæring var á yfirborði boltanna í og við brotsár. Pyttatæringin veldur spennuhækkun á mjög svæðisbundnum stöðum og er ákjósanleg fyrir myndun þreytusprungna. Tveir boltanna, sem til skoðunar voru nr. 2 og 3, voru með þreytubrot en í hinum boltunum var um stökkt brot að ræða. Í öllum tilfellum var brotsár við spennuhækkun út frá boltahaus eða við gengubotn. Brotsár eru sýnd á myndum 2 til 6.

Nefndarálit:

Nefndin telur orsök slyssins að styrkur festinga fyrir færslublökkina hafi ekki verið í samræmi við það verk sem hún var notuð í.

Rannsóknarséð Sjáhyta
B.S. Kristján Guðmundssonar
Hafnarhúsin v. Tryggvagu
101 Reykjavík.

Iðntæknistofnun 

IÐNTÆKNISTOFNUN ÍSLANDS
Kálfellshóli, 110 Reykjavík
Símanúmer: 460.1000.010
Sími 570 7100
Netfang: I2@iti.is

Verkefni nr.: BHTR159

Dagur: 23.08.1998

Heiti verkefnis: Tjónagreining á boltum

Umsjón verkefnis: Ingólfur Þorþjálmsen

Ath:

Sýni: Boltar 4 stykki brotnir auk eins ónotaðs.

Verksýringar:

Faltrið verkefni: Kristján Guðmundsson

Mótdagur: 11.08.1998

Ráðgjafi nr.:

Þessi skýrsla er aðeins notuð til skýringar og er ekki til að sanna eða ósanna. Skýrsla er aðeins til að sanna eða ósanna. Skýrsla er aðeins til að sanna eða ósanna. Skýrsla er aðeins til að sanna eða ósanna.

Inngangur.

Óskað var eftir að Iðntæknistofnun tæki til tjónagreiningar fjóra boltana sem brotnað höfðu við notkun. Auk þessa var einn ónotaður bolti sendur með til viðmiðunar. Verkkaupi óskaði staðfestingar á styrk boltana auk tjónagreiningar. Verkkaupi sá um að koma með sýni til skoðunar.

Framkvæmd.

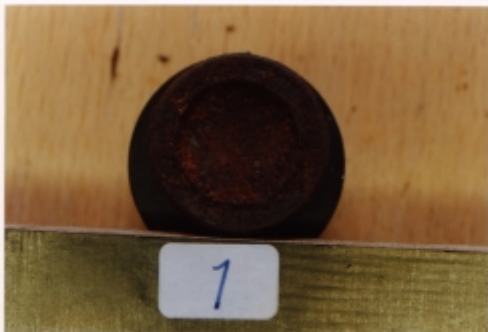
Brottleir voru skoðaðir og myndir teknar. Boltarnir voru því næst hreinsaðir og voru öll óhreinið auk ryðs hreinsuð af yfirborði brotanna og myndir teknar. Brotar voru skoðuð í viðbjá tekin voru þrjú togþolsýni, eitt sýni úr ónotuðum bolti, eitt úr bolti merktur 4 og eitt úr bolti merktur 5 á mynd 1. Ekki reyndist unnt að taka fleiri togþolsýni úr boltunum. Tekin voru sýni úr öllum boltunum fimm. Sýnin voru steypt inn í plast og sípuð. Mæld var harka Vickers á öllum boltunum og er harkan gefin sem meðaltal þriggja mælinga á hverjum bolti.



Mynd 1. Myndin sýnir boltu sem til skoðunar voru. Verktæugs höfði elvargis áttan helming af boltu númerum 1.

Niðurstaða.

Skoðun á brotsárun sýndi að mikil pyttatæring var á yfirborði boltana í og við brotsár. Pyttatæringin veldur spennuhækkun á mjög svæðisbundnum stöðum og er ókjósanleg fyrir myndun þreytusprungna. Tveir boltarna sem til skoðunar voru nr. 2 og 3 voru með þreytubrot en í hinum boltunum var u stórki brot að ræða. Í öllum tilfellum var brotsár við spennuhækkun úr frí boltahaus eða við gengjuboð. Brotsár eru sýnd á myndum 2 til 6.



Mýnd 2. Mýndin sýnir brotsár bolta nr. 1. Vildjúrskodun sýndi að ein stöðkr brot var að ræða.



Mýnd 3. Mýndin sýnir brotsár í bolta nr. 2. Dreifisprangur hufu myndast við gengisbata þar sem pyntastæring er antalsverð.



Mýnd 4. Mýndin sýnir brotsár í bolta nr. 3. Merki eru um málnþreytu við gengjubotn en rennbrot er svo til allur brogflötur.



Mýnd 5. Mýndin sýnir brotsár í bolta nr. 4. Viðsjárskothan gaf til kynna að um stökkt brot er að ræða.



Mýnd 6. Mýndin sýnir brotsár í bolta nr. 5. Veldjárskodur gaf til kynna að um stókk brot er að ræða.

Tekin voru þrjú togþolsýni þar sem eitt viðmiðunarsýni var tekið úr ónotuðum bolta sem verkskipti kom með til viðmiðunar. Útbúin voru togþolsýni skv. staði ÍST-EN10025. Einungis reyndis hægt að prófa togþol úr boltum merktum nr. 4 og 5. Sýni voru tekin úr öllum boltum og hörkumæld.

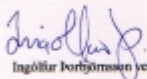
Tafla 1. Taflan sýnir niðurstöður aflfræðilegra prófana á þessum boltum með togþolsprófun auk þess að hörkumæling var framkvæmd. Gildi hörkumælingar eru gefin sem meðaltal þriggja mælinga. Borið er saman við uppgöfin gildi fyrir bolta 12.9 skv. ISO 898/1

| Bolti nr. | Flotmörk [Mpa] | Togþol [Mpa] | Brotlenging A5 [%] | Harka Vickers [HV20] |
|---------------------|----------------|--------------|--------------------|----------------------|
| Ónotaður | 1274 | 1392 | - | 441 |
| 2 | - | - | - | 429 |
| 3 | - | - | - | 432 |
| 4 | 1280 | 1385 | 10,4 | 458 |
| 5 | 1184 | 1249 | 11,6 | 420 |
| 12.9 skv. ISO 898/1 | >1098 | >1220 | >8 | 372-434 |

Ályktun.

Tjónagreiðing sem framkvæmd hefur verið á fjórum brottum boltum sýnir að boltarnir hafa gefið sig vegna yfirálags. Tæring er umtalsverð á yfirborði boltanna sem er kjörin leið fyrir myndan þreytusprungna og veru tveir boltanna þegar komnir með þreytusprungur. Samblást tæringar/þreytu og álags er orsök að broti boltanna sem hér um ræðir. Styrkur boltanna var kannaður og benda niðurstöður til að allir boltarnir uppfylli styrkleikaflokk 12.9 en sem dæmi um tæringu boltanna mætur merking þeirra svo mikið nærð að ekki var hægt að greina merkingu í viðbjá.

Með kveðju.



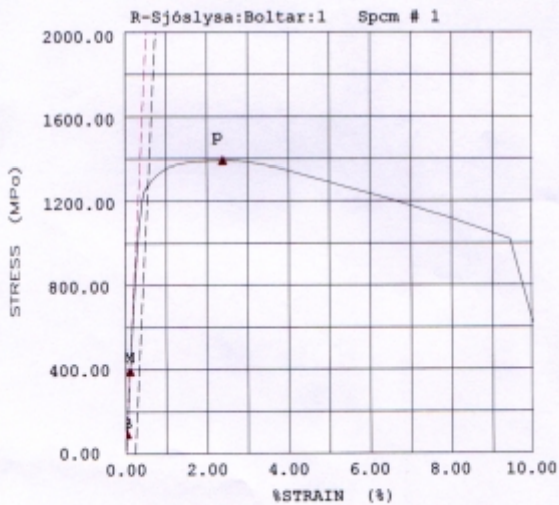
Ingólfur Þorbjörnsson verkfr.

Niðurstöður Togþolsprófunar.

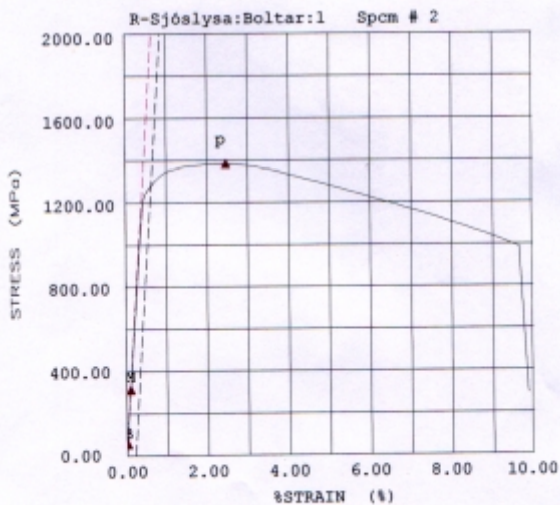
c: R-Sjólysa:Boðar:1

| Specimen Number | Width mm | Peak Load N | Peak Stress MPa | Elong @ P _{0.2} mm | P _{0.2} Elong @ Break % | Break Strain % | Break Off Yield Stress MPa | Modulus MPa |
|-----------------|----------|-------------|-----------------|-----------------------------|----------------------------------|----------------|----------------------------|-------------|
| 1 | 5.0 | 27335.03 | 1352.2 | 0.595 | 2.4 | 6.4 | 1274.3 | 385119 |
| 2 | 5.0 | 27185.55 | 1384.6 | 0.618 | 2.4 | 6.7 | 1280.1 | 357533 |
| 3 | 5.0 | 24531.30 | 1249.4 | 0.641 | 2.7 | 10.7 | 1183.6 | 379985 |
| | 5.0 | 27335.03 | 1382.2 | 0.641 | 2.7 | 10.7 | 1280.1 | 385119 |
| | 5.0 | 24531.30 | 1249.4 | 0.596 | 2.4 | 6.4 | 1183.6 | 307533 |
| | 5.0 | 28350.96 | 1342.0 | 0.618 | 2.5 | 6.9 | 1288.0 | 357546 |
| | 0.0 | 1577.82 | 80.3 | 0.022 | 0.2 | 0.7 | 64.2 | 43388 |
| | 5.0 | 27185.55 | 1384.6 | 0.618 | 2.4 | 6.7 | 1274.3 | 376885 |
| | 0.0 | 5.90 | 0.0 | 3.619 | 6.9 | 6.9 | 4.3 | 12 |

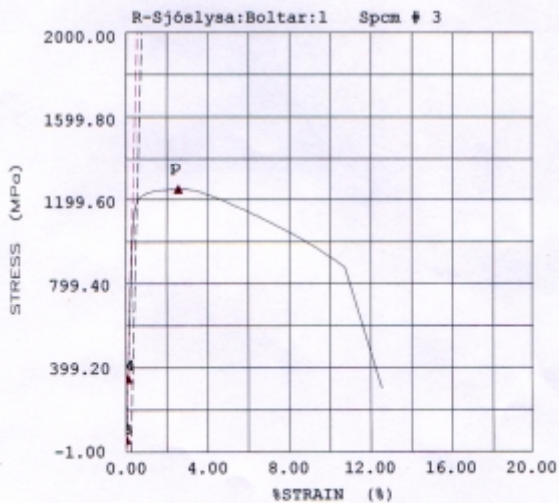
Togþolsferill - Ónotaður bolti.



Togþolsferill - Bolti nr. 4



Togþolsferill - Bolti nr. 5



3. Krani brotnar niður við lestun um borð í m.s. Reykjafossi (068/98)

M.s. Reykjafoss er ekki á íslenski skipaskrá.

Fjöldi skipverja: 12.

Hinn 12. september 1998 var m.s. Reykjafoss við bryggju á Dalvík. Veður: norðan 5-6 vindstíg.

Verið var að losa 40 feta gám um 27,5 tonn að þyngd. Þegar gáminum hafði verið lyft lítilliga eða um 1 metra rífnuðu undirstöður kranahússins allan hringinn rétt fyrir neðan snúningskransinn og féll kraninn niður skáhallt yfir opna lestarlúku. Stjórnandi kranans varð fyrir einhverjum meiðslum við óhappið.

Við rannsókn kom fram:

að súlan undir kranahúsinu hafði rifnað allan hringinn um eða rétt við suðu. Í brotsári var sumstaðar sjánleg tæring þ.e. ryðmyndun;

að lyftigeta kranans samkvæmt fyrirliðgjandi vottorðum átti að vera 35 tonn;

að fyrr um daginn höfðu verið hífiðir nokkrir gámar að þyngd frá 7 - 28,8 tonn;

að skipið er 20 ára gamalt;

að löntæknistofnun var fengin til að rannsaka efnið í undirstöðum kranans. Í þeirri rannsókn kom m.a. fram:

að binding suðu í og við brotsár hafi verið misgóð;

að sumstaðar var þétt ryðskán sem bendir til að sprunga hafi verið opin út á yfirborð og þar hafi tæring verið í gangi;

að efnainnihald málmisins hafi verið breytilegt frá einu svæði til annars;

að efnainnihald frauðkenndra svæða bendir til að gjall sé til staðar í talsverðum mæli í sárinu;

að brotið virðist hafa orðið á mörkum suðu og grunnefnis því að ekki sé hægt að búast við aðskotaefnum í grunnefninu;

að svo virðist sem nálægt helmingur af þversniði hafi sumstaðar verið án bindingar;

að í fasi að utan er uppbygging grunnefnis óbreytt alveg að brotsári sem bendir til þess að engin innbræðsla hafi átt sér stað og þar með engin binding;

að á slípuðum sýnum úr efninu kom ekkert óeðlilegt í ljós, hvorki mikrósprungur né óeðlileg efnisbygging;

að suða að innan virðist hafa verið ággæt en að utan virðist sem að með köflum a.m.k. hafi aðeins ysti suðustrengur náð bindingu. Ekki er ljóst á hve löngu svæði suðugallinn var en hann fannst í báðum sýnunum sem stofnuninni bárust;

að samkvæmt staðli IST EN 25817 er galli af þessu tagi ekki leyfilegur í suðu og því nær suðan ekki lægsta gæðaflokki samkvæmt þeim staðli.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til gallaðrar suðu og vísar til niðurstöðu löntæknistofnunar.

Slys við veiðar með nótt:

1. Skipverji slasast um borð í m.b. Sólfelli VE-640 að loðnuveiðum (001/98)

M.b. Sólfell VE-640, skipaskr.nr. 1061, var smíðaður í Garðabæ 1968 úr stáli; skipið var lengt og yfirbyggt 1976; stærð 370 brl, 485 bt, lengd 47,38 m, breidd 7,88 m, dýpt 6,20 m, vél Alpha 1281 kW, árgerð 1977. Fjöldi skipverja: 14.

Hinn 10. júlí 1996 var m.b. Sólfell SU-640 að loðnuveiðum norðaustur af landinu. Veður: ágætt, nokkur veltingur.

Skipverjar höfðu kastað nótinni og voru að draga hana inn. Nokkrir skipverjar voru í nótakassanum við að leggja nótina er hún kom frá nótaleggjaranum. Skyndilega féll snurpuhringur niður frá nótaleggjaranum og lenti á hjálmi eins skipverja. Slasaðist maðurinn. Hlúð var að hinum slasaða um borð, saumuð nokkur spor í höfuðleður. Skipverjinn fór til læknis daginn eftir þegar skipið kom til hafnar.

Við rannsókn kom fram:

að hinn slasaði var með hjálm á höfði sem framleiddur var 1995. Brotnaði hjálmurinn og skarst maðurinn á höfði við það. Endingartími hjálma er talinn vera 3-5 ár eftir því hvernig farið er með þá;

að fallhæð snurpuláss er talin hafa verið 6-10 metrar.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þess að snurpuhringur er látinn fara laus aftur í nótaleggjarann án þess að viðeigandi ráðstafanir séu gerðar til að vara skipverjana við sem unnu í nótakassanum.

Nefndin leyfir sér að benda skipstjórum og útgerðarmönnum skipa, sem veiða með hringnót, á snurpulása sem hægt er á auðveldan hátt að taka af hanafæti nótarinnar á meðan nótin er dregin aftur í nótakassann. Hægt er að koma í veg fyrir slys af þessum toga með notkun slíkra hringja.

2. Skipverji slasast um borð í m.b. Þórshamri GK-75 þegar hann klemmist (019/98)

M.b. Þórshamar GK-75, skipaskr.nr. 1501, var smíðaður í Noregi 1974 úr stáli; skipið lengt 1997; stærð 512,98 brl, 679 brt, lengd 55,34 m, breidd 7,93 m, dýpt 4,25 m, vél Alpha 662 kW, árgerð 1974. Fjöldi skipverja: 15.

Hinn 22. febrúar 1998 var m.b. Þórshamar GK-75 að sigla úr höfn á Norðfirði eftir loðnulöndun. Væður: hægvíðri, ládaútt.

Skipverjar höfðu sleppt landfestum og voru að undirbúa skipið undir veiðar eftir löndun.

Tveir skipverjar voru að leggja niður rennu frá loðnuskilju að lestarlúku en rennan var á lómum við skiljuna og reist upp í lóðrétta stöðu við hana meðan á löndun stóð. Voru skipverjarnir að leggja rennuna niður þegar annar skipverjanna vildi láta hana falla síðustu sentimetrana niður á skjólborð á lúkukarmi. Kallaði hann: sleppa! og sleppti sjálfur um leið. Sá sem var á móti honum var ekki viðbúinn og náði ekki að sleppa í tæka tíð og varð með hönd á milli rennu og skjólborðs á lestarlúku.

Þar sem skipið var rétt laust við bryggju var því siglt að næstu bryggju og hinum slasaða komið í hendur lögreglu er flutti hann til læknis.

Við rannsókn kom fram:

að skipverjarnir sem voru að leggja rennuna niður höfðu aldrei unnið saman að þessu verki. Var þetta eitt af föstum verkum eftir hverja löndun en engir ákveðnir skipverjar áttu að gera það.

að sá skipverja sem sagðist hafa kallað "sleppa" gerði sér enga grein fyrir því hvort hinn skipverjinn hefði skilið við hvað væri átt áður en hann sleppti sín megin;

að eftir slysið var notuð talía til að hífa og slaka umræddri rennu.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til skorts á starfsstjórn og samvinnu skipverja. Mjög brýnt er að skipverjar séu samtaka við að sleppa lausri byrði sem þeir eru með og viti báðir hvað mótaðilinn ætlar að gera áður en til framkvæmda kemur.

3. Skipverji slasast um borð í bv. Björgu Jónsdóttir ÞH-321 við loðnuveiðar norðaustur af landinu (020/98)

Bv. Björg Jónsdóttir ÞH-321, skipaskr.nr. 1508, var smíðuð á Akureyri 1978 úr stáli; stærð 499 brl, lengd 50,64 m, breidd 9,50 m, dýpt 6,67 m, vél Alpha 1281 kW, árgærd 1983. Fjöldi skipverja: 14.

Hinn 5. júlí 1997 var bv. Björg Jónsdóttir ÞH-321 að loðnuveiðum norðaustur af landinu. Veður: hægviðri.

Skipverjar voru að draga inn poka nótarinnar eftir að dælingu af la um borð var lokið. Einn skipverja, sem var næst þeim skipverja sem lagði korkateininn, var að draga garnið aftur þegar smápoki af garni nótarinnar með loðnu í féll niður á hann. Vankaðist skipverjinn og var hjálpað inn í íbúðir.

Hlúð var að skipverjanum í samráði við lækni en ekki var talin ástæða til þess að senda þyrlu eftir honum. Vár skipinu siglt til Raufarhafnar þar sem hinum slasaða var komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að af og til kemur eitthvað af loðnu með garninu inn í nótaskúffu en í flestum tilvikum sjá skipverjar það áður en þokinn fellur úr kefli nótaleggjarans. Í þessu tilviki sögðust skipverjar ekki hafa vitað af þeirri loðnu sem kom með garninu þegar slysið varð;

að þeir skipverjar sem vinna í nótaskúffu þurfa sjálfir að varast að vera undir kefli nótaleggjarans og fá ekki neina viðvörðun um færslu keflisins yfir nótaskúffunni frá stjórnanda hans;

að sveiflufurill nótaleggjarans getur verið 4-5 metrar fram og aftur og álika mikið þvert í skipinu;

að hinn slasaði hafði misst af garninu og var að teygja sig eftir því þegar garnpoki með loðnu (áætlað um 40-50 kg) féll á höfuð hans svo að hann slasaðist;

að hinn slasaði var með hjálm á höfði.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þess að á sama tíma og skipverjinn er að teygja sig eftir garninu sem hann missti af hafi armur nótaleggjarans verið færður yfir hann. Við færslu á armi nótaleggjarans hafi garnið ekki verið í lóðlinu heldur myndast aðeins horn á milli sem varð til þess að skipverjinn lenti nálægt lóðlinunni frá kefli nótaleggjarans þegar hann var að teygja sig eftir garninu og þokinn féll niður.

Nefndin vill vekja sérstaka athygli á þessum búnaði í skipum er veiða með nót, nótaleggjara eða krana með færslublökk fyrir nótina yfir í nótaskúffuna. Þarna er verið að skapa varhugaverða vinnuástöðu sem ekki var áður en menn fóru að nota nótaleggjara. Telur nefndin að sýna þurfi sérstaka aðgát við færslu nótaleggjarans í áttina að skipverjunum og rétt væri að skipverjar í nótaskúffunni fengju viðvörðun þegar færsla nótaleggjarans er í áttina að þeim. Ber þess að geta að fjöldi atvika hafa orðið í skipum er veiða með nót á undanförmum árum eftir að nótaleggjarar voru innleiddir þar sem snurpuhringir, haugar af blýteini eða garni, hafa fallið úr kefli nótaleggjarans og á skipverja og valdið skaða. Er þarna um að ræða búnað til að létta vinnu skipverja en skapar um leið talsverða hættu fyrir þá.

4. Banaslys þegar skipverji fellur útbyrðis af m.b. Júpiter ÞH-61 við að undirbúa nót til að kasta henni (023/98)

M.b. Júpiter ÞH-61, skipaskr.nr. 0130, var smíðaður í Þýskalandi 1957 úr stáli; stærð 746,55 brl, 1033 bt, lengd 64,05 m, breidd 9,5 m, dýpt 7,68 m, vél Wartsila 1943 kW, árgerð 1979. Fjöldi skipverja: 15.

Hinn 2. mars 1998 var m.b. Júpiter ÞH-61 að veiðum með nót fyrir austan Ingólfshöfða. Veður: norðaustan 7 vindstig, sjóliðið (tiltölulega slétt).

Skipstjóri hafði kallað skipshöfnina út til að vera klára til að kasta nótinni. Voru nokkrir skipverjar komnir út og byrjaðir að undirbúa köstun nótarinnar. Höfðu þeir komið út í sjó tógi sem dregið er í brjósthringina á nótinni og lá það fram með skipinu í gálga framarlega. Einn skipverja sem vann við þetta var uppi á nótarbingnum. Skipið var á hægrri siglingu og skipstjóri hafði ekki gefið fyrirmæli um að láta nótina fara.

Eftir að skipverjar höfðu komið út tóginu og enda snurpuvirs á síðuna sneru þeir sér að öðrum verkum. Skyndilega urðu skipverjar varir við að nótin var farin að renna út og skipverjinn sem var uppi á nótarbingnum var á leið útbyrðis. Var skipstjóra tilkynnt um atvikið og gerðar þær ráðstafanir sem menn töldu hægt að gera. Var skimað eftir mannum en það sást aldrei örla á honum eftir að hann fór útbyrðis. Kallað skipstjóri á rás 10 VHF til nærstaddra skipa og bað um aðstoð við að leita að mannum. Skipverjar luku við að kasta nótinni og að hifa hana inn aftur án þess að neitt sæist til mannsins. Var það ekki fyrr en annar háfurinn var tekinn inn að maðurinn kom upp með háfnum og var ekkert lífsmark sjáanlegt með honum. Voru strax hafnar lífgunartilraunir og þeim haldið áfram þar til læknir úrskurðaði hann látinn.

Þegar komið var til hafnar var kafað að skrófu skipsins og var þá hluti af græna tóginu í skrófunni.

Við rannsókn kom fram:

að ekki var sami skilningur skipstjórnarmanna og skipverja á hvað fólst í boðum skipstjóra um að vera klárir. Tulkun skipstjórans var að mennirnir ættu að vera klárir og allt tilbúið en ekkert ætti að fara útbyrðis strax. Sagði hann jafnframt að þó hafi verið á þessu undantekningar. Skipverjarnir sögðu að þegar kallað væri klárir ætti að gera allt klárt til köstunar og þ.m.t. að setja út snurpuvirinn á síðuna og tógið sem tengt var í brjóstið á nótinni (græna tógið);

að tógið, svokallað “græna tóg” var gert úr efni sem flýtur. Á þessu tógi voru snurvodarlásar til tenginga;

að skipstjóri fann titring á aftanverðu skipinu og taldi að eitthvað hefði farið í skrófuna og er það talið orsök þess að nótin tók að renna út;

að þegar skipstjóri skynjaði að eitthvað hefði lent í skrófunni jók hann afl á skrófu;

að talið var að sigldur hraði hafi verið of litill þegar skipverjar settu út tógið sem tengt var í brjóst nótarinnar og það sokkið þannig að skrófan náði til þess;

að merki skipstjóra um að láta nótina fara var gefið með þokulúðri undir eðlilegum kringumstæðum. Slíkt merki hafði ekki verið gefið þegar slysið varð;

að um það leyti sem maðurinn tók út var vindur sem næst þvert á skipið um 6-7 vindstig. Skipið var án farms og því létt á sjónum.

Nefndarálit:

Nefndin telur að skort hafi á verkstjórn en fyrirmæli skipstjórnarmanna hafi verið óskýr og ekki alltaf túlkuð á sama veg.

Nefndin telur að slysið megi rekja til þeirra vinnubragða sem viðhöfð voru, þ.e. að undirbúa köstun með þeim hætti að kasta út línunum án vitundar þess sem var við stjórn skipsins.

Nauðsynlegt er fyrir skipstjórnarmann sem er að snúast með létt skip innan um önnur skip að vita hvort línur eru komnar fyrir borð eða ekki.

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þeirra vinnubragðasem viðhöfð voru. Aðstæður er slysið varð hafi einnig verið slíkar að meiri líkur voru til að fá tógið í skrúfunu, skipið létt á sjónum, talsverður veltingur og sterkur vindur aftan til á stjórnborðssiðu, sem hindraði að hægt væri að kasta tóginu vel frá skipinu.

Á undanförmum árum hafa orðið mörg slys þegar skipverjar hafa farið útbýrðis af skipum er stunda veiðar með nót og skipverjar hafa verið uppi á nótarbing. Nefndin telur hægt að minnka líkur á slíkum atvikum ef skipverji sem þarf að fara upp á nótarbinginn væri í öryggislinu. Ættilíkt að vera auðvelt og ekki sist á skipum með nótaleggjara.

5. Skipverji slasast um borð í m.b. Bjarna Ólafssyni AK-70 þegar snurpuhringur fellur á hann (026/98)

M.b. Bjarni Ólafsson AK-70, skipaskr.nr. 2287, var smíðaður í Noregi 1978 úr stáli; stærð 984,19 brl, 1593 bt, lengd 71,61 m, breidd 11,60 m, dýpt 8,00 m, vél Wichmann 4412 kW, ágerð 1978. Fjöldi skipverja: 18.

Hinn 13. mars 1998 var m.b. Bjarni Ólafsson að veiðum með nót norðvestur af Vestmannaeyjum. Veður: suðvestan 5 vindstig og haugasjór.

Skipverjar voru að draga nótina inn þegar hún dróst ójafnt svo að þörf var á að slaka henni út aftur til að jafna teinana. Þegar nótinni var bakkað út var snurpuhringjunum ekki lásað í blýteininn heldur voru hafðir lausir. Engar stroffur voru til að festa hringjunum í. Var einn skipverjanna að færa sig úr nótakassanum á meðan verið var að “spóla” nótinni út þegar snurpuhringur féll frá nótinni á milli nótaleggjara og “transara” (færslukefli á enda rennu sem liggur frá kraftblökkinni og í áttina að nótaleggjaranum). Féll hringurinn niður og lenti á hendi skipverjans og keyrði hana niður á skilrúm framan á nótakassanum með þeim afleiðingum að af tók þumalfingur.

Hlúð var að hinum slasaða samkvæmt ráðleggingum lækna í landi og lokið við að draga inn veiðarfæri en síðan var skipinu siglt áleiðis til Vestmannaeyja. Var Lóðsinn fenginn til að koma út á móti skipinu og flytja hinn slasaða í land.

Við rannsókn kom fram:

að skipverji sagði að skipverjar hafi margsinnis gert athugasemdir við þeirri hættu að hringir væru lausir þegar nótin væri dregin og féllu niður þar sem slíkt væri nokkuð algengt og slys hefðu orðið um borð áður út af fallandi snurpuhringjum;

að sögn hins slasaða var hvorki verið að hifa eða slaka nótinni er hann gekk fram eftir skipinu frá nótakassanum og snurpuhringurinn féll á hann.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins verði rakin til varhugaverðs frágangs á snurpuhringjum þegar verið er að draga nótina að hafa þá ekki fasta við blýteininn til að minnka hættu á friu falli þeirra.

Nefndin bendir á að smíðaðir hafa verið snurpuhringir, sem hægt er að losa af hanafötum og þurfa því ekki að fara með nótinni aftur í nótaskúffu. Þessir hringir hafa verið reyndir hér með góðum árangri, sjá mynd.

6. Skipverji slasast um borð í m.b. Beiti NK-123 við að losa hraðtengiklemmu af skiljararöri (030/98)

M.b. Beitir NK-123, skipaskr.nr. 226, var smíðaður í V-Þýskalandi 1958 úr stáli; stærð 755,98 brl, 1031 brt, lengd 66,24 m, breidd 10,00 m, dýpt 7,58 m, vél Wartsila 1943 kW, árgerð 1978. Fjöldi skipverja: 16.

Hinn 11. nóvember 1997 var m.b. Beitir NK-123 að veiðum með nót.

Skipverjar höfðu nýlokið við að dæla úr nótinni og einn skipverja var að losa hraðtengi á barkanum við skiljuna. Var klemman stíf og þurfti talsvert áttak til að losa hana er hún opnaðist snögglega og skall á höfði skipverjans. Við höggið féll skipverjinn á þilfarið. Var honum hjálpað inn í vistarverur eftir áfallið og leitað ráðlegginga læknis um meðferð. Var skipstjóra ráðlagt að koma honum til lands.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé að hinn slasaði gerði sér ekki grein fyrir hversu mikil spennan var á gjörðinni.

Gæta þarf ítrustu varfærni þegar stífar hraðtengiklemmur eru opnaðar og jafnframt huga að staðsetningu lássins á gjörðinni þegar hún er spennt aftur.

7. Skipverji á m.b. Beiti NK-123 slasast er hann fær tvo snurpuhringi í höfuðið með nokkurra mínútna millibili (051/98)

M.b. Beitir NK-123, skipaskr.nr. 226, var smíðaður í V-Þýskalandi úr stáli; skipið var yfirbyggt 1978, stærð 755,98 brl, 1031 bt, lengd 66,24 m, breidd 10,00 m, dýpt 7,58 m, vél Wartsila 1943 kW, árgerð 1978. Fjöldi skipverja: 15.

Hinn 26. mars 1996 var m.b. Beitir NK-123 að loðnuveiðum. Veður: hægviðri, mildur sjór.

Skipverjar höfðu kastað nótinni og voru að draga hana inn þegar einn skipverja er var við vinnu í nótaskúffunni fékk snurpuhring í höfuðið. Skipverjinn var með hjálm á höfði en hann brotnaði við höggið. Skipverjinn var hálfvankaður eftir atvikið en stóð upp. Skömmu síðar féll annar snurpuhringur á sama skipverjann og lenti hann framan á höfuðið (í andlitinu) og rotaðist hann auk þess að missa nokkrar tennur. Var skipinu siglt til lands strax og veiðarfæri hafði verið innbyrt og hinum slasaða komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að engar skýrslur voru gefnar um slys þetta fyrr en í júlí 1998;
að samkvæmt upplýsingum frá einum skipverja er var um borð þegar slysið varð hefur verið gerð breyting á búnaði nótarinnar í þá veru að notaðir eru snurpuhringir sem hægt er að taka af hanafötum svo að hætta af fallandi snurpuhringjum er ekki lengur fyrir hendi.

Nefndarálit:

Nefndin vísar til fyrri álíta um svipuð slys og hvetur til notkunar á snurpuhringjum sem hægt er að taka af hanafötum.

8. Skipverji á m.b. Beiti NK-123 slasast er barki frá fiskidælu slæst í höfuð hans (052/98)

M.b. Beitir NK-123, skipaskr.nr. 226, var smíðaður í V-Þýskalandi úr stáli; skipið var yfirbyggt 1978, stærð 755,98 brl, 1031 bt, lengd 66,24 m, breidd 10,00 m, dýpt 7,58 m, vél Wartsila 1943 kW, árgerð 1978. Fjöldi skipverja: 15.

Hinn 24. janúar 1997 var m.b. Beitir NK-123 í höfn að landa síld.

Skipverjar unnu við löndun og var einn skipverja að stjórna krana sem notaður var til að færa fiskidælu

með tilheyrandi barka. Skipverjinn var að lyfta dælnni til að færa hana þegar barkinn, sem tengdur var dælnni, slóst til og lenti á höfði skipverjans. Hafði hann ekki athugað að dælan var í gangi þegar henni var lyft upp úr sildinni er leiddi til þess að sláttur kom á búnaðinn er ekkert hélt við hann. Féll skipverjinn á undirstöður kranans og slasaðist.

Við rannsókn kom fram:

að ekki voru gefnar skýrslur um atvik þetta fyrr en í júlí 1998;
að ekki kemur fram hver stjórnaði drifbúnaði dælnnar sjálfur.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til óaðgæslu stjórnanda kranans að tryggja ekki að dælan væri stöðvuð áður en henni var lyft upp úr sildinni.

Slys við veiðar með net eða línu:

1. Skipverji slasast um borð í Arney KE-50 þegar verið er að draga net (039/98)

M.b. Arney KE-50, skipaskr.nr. 1416, var smíðaður í Noregi 1975 úr stáli; skipið var yfirbyggt 1977; stærð 346,51 brl, 475 brt, lengd 43,57 m, breidd 8,20 m, dýpt 6,50 m, vél Wichmann 920 kW, árgerð 1974. Fjöldi skipverja: 12.

Hinn 5. apríl 1998 var m.b. Arney KE-50 að netaveiðum norður af Garðskaga. Veður: norðaustan góla, sléttur sjór, gott skyggni.

Skipverjar vou að draga netin og var einn skipverja að laga til fisk sem var að koma inn með netinu fyrir utan andæfarann. Maðurinn var með gogg í vinstri hendi en teygði hægri hendina út fyrir andæfarann til að laga fisk en við það festi hann höndina í garninu og hún dróst með. Hann hafði ætlað að gogga fisk en sleppti goggnum úr vinstri hendi þegar sú hægri festist í garninu og rakst goggurinn í handarbak hans svo að af hlaust stór skurður.

Skipstjórinn, sem fylgdist með í glugga stýrishúss, sá að eitthvað var að og stöðvaði netaspilið með neyðarrofa. Var hlúð að hinum slasaða um borð. Var skipinu siglt til hafnar með hinn slasaða til frekari aðhlynningar.

Við rannsókn kom fram:

að hinn slasaði telur að goggurinn hafi flækst í garninu eftir að hann sleppti honum er leitt hafi til þess að hann lenti í handarbaki hans og veitti honum áverkann.

Nefndarálit:

Nefndin vill enn brýna fyrir mönnum að sýna ýtrustu varkárni við spil og rúllu við neta- og línudrátt.

Önnur slys:

1. Maður andast um borð í bv. Gullveri NS-12 þegar hann fer niður í keðjukassa (010/98)

Bv. Gullver NS-12, skipaskr.nr. 1661, var smíðaður í Noregi 1983 úr stáli; stærð 423 brl, 674 bt, lengd 49,86 m, breidd 9,50 m, dýpt 6,60 m, vél M.A.K. 1303 kW, árgerð 1983. Fjöldi skipverja: 6.

Hinn 5. desember 1997 var bv. Gullver NS-12 við bryggju á Akureyri.

Var skipið til viðhalds, skoðunar og viðgerðar hjá Slippstöðinni á Akureyri. Að kvöldi hinn 4. desember hafði vélstjóri skipsins losað rær á boltum sem héldu loki á mannopi að keðjukassa skipsins vegna væntanlegrar skoðunar. Maður frá flokkunarfélagi skipsins var kominn til þess að skoða ýmsa þætti er varða eftirlit með ástandi skipsins. Var fulltrúi flokkunarfélagsins ásamt tveimur öðrum mönnum við op að keðjukassanum og lýstu niður. Fulltrúi flokkunarfélagsins hafði óskað eftir því að keðjan yrði tekin upp úr kassanum og í land til skoðunar. Vegna annarrar vinnu, sem verið var að framkvæma um borð, var af hálfu útgerðar óskað eftir frestun á því þar sem sú vinna sem þegar hafði verið framkvæmd yrði ónýtt. Fór fulltrúi flokkunarfélagsins með skíðmál niður í keðjukassann og hugðist mæla gildleika keðjuhlekkjana. Eftir mjög stutta stund urðu þeir sem voru með manninum varir við torkennileg hljóð úr keðjukassanum og hugðu að því. Sáú þeir þá að vasaljósíð lá úti við þil en maðurinn svaraði ekki kalli þeirra. Fór þá annar þeirra tveggja sem uppi voru niður í keðjukassann og sá þá hvar maðurinn lá fram fyrir sig á hnjúnum og hreyfingarlaus. Reyndi hann að aðstoða þann sem niðri var en hafði ekki afl til þess og bað hann þriðja manninn um að sækja hjálp en leið sjálfur út af skömmu síðar.

Eftir nokkra erfiðleika og þegar menn frá slökkviliði komu á vettvang tókst að ná mönnum upp úr kassanum. Sá er síðar fór niður rankaði við sér fljótlega en hinn var úrskurðaður látinn eftir árangurslausar lífgunartilraunir.

Við rannsókn kom fram:

að vélstjórinn sem opnaði mannopið á keðjukassanum sagði að þegar hann hefði losað boltana hafi loft streymt úr kassanum. Hafi hann fullvissað sig um það með því að hella vatni yfir lokið og hafi vatnið frussast í allar áttir. Tók hann lokið af mannopinu og leit niður í keðjukassann en lagði síðan lokið yfir aftur í öryggisskyni;

að vélstjórinn fór að sópa gang sem mannopið er í og hafi hann kennt höfuðverkjar en ekki sett það neitt í samband við opnun á keðjukassanum.

Nefndarálit:

Nefndin telur að ástæða slyssins hafi verið sú að farið var ofan í nýopnaðan tank án þess að fullnægjandi loftræsting hefði farið fram sbr. reglugerð nr. 201 frá 8. október 1952.

Emil Ragnarsson tók ekki þátt í afgreiðslu þessa máls.

2. Maður fer fyrir borð af m.b. Skel ÍS-33 þegar skelplógur slitnar niður (018/98)

M.b. Skel ÍS-33, skipaskr.nr. 2297, var smíðaður í Bandaríkjunum 1984 úr stáli; stærð 274,82 brl, 344 bt, lengd 36,59 m, breidd 8,61 m, dýpt 4,34 m, vél Caterpillar 827 kW, árgærd 1984. Fjöldi skipverja: 6.

Hinn 11. febrúar 1998 var m.b. Skel ÍS-33 að veiðum á Öndarfirði.

Skipverjar höfðu hið upp skelplóginn og losað úr honum í þar til gerða móttöku þaðan sem skelin er flutt í lestina. Einn skipverja stóð uppi á færibaldi og ætlaði að hnýta fyrir pokann á plögnum þegar vírstroffa sem plógurinn hékk í slitnaði. Tóg sem fast var í plögnum og hinn endinn fastur í skipinu og notað til að loka pokanum, slóst til þegar plógurinn féll. Tógið slitnaði og slóst í manninn sem við það kastaðist í sjóinn. Var skipið á hægr siglingu og stjórnborðssnúningi þegar atvikið átti sér stað.

Skipverjinn sem fór í sjóinn náði taki á tógi sem fast var í skut skipsins og plógurinn var dreginn á. Náðist hann um borð eftir smá stund. Var skipinu siglt til hafnar þar sem hinum slasaða var komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að sögn skipstjóra og annarra skipverja var vírinn sem slitnaði þriggja daga gamall;

að tómur plógurinn er 5 tonn á þyngd;

að vírinn sem slitnaði var 24 mm með uppgefið brotþol nálægt 37 tonnum;

að vírinn sem slitnaði var spilvírinn sem notaður var til að hifa plóginn úr sjó og inn fyrir lunningu til losunar. Hnökkablökk bómunnar sem vírinn lá í var illa farið og voru báðir kjammar blakkarinnar beygðir frá hjólinu, sennilega eftir að lás hafi verið hífður upp í blökkina. Sjá mynd og skýrslu Iðntæknistofnunar sem rannsakaði blökkina;

að samkvæmt framburði skipverja hafði verið oft skipt um vír þann er notaður var til að hifa plóginn. Hafi komið fyrir að skipt var um vír tvisvar á dag.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé að hnökkablökk bómunnar hafi verið skemmd sem leitt hafi af sér skemmd á vírnum. Líkur benda til þess að umrædd blökk hafi verið skemmd um tíma þar sem talin var þörf á að skipta oft um víra og því virðist sem eftirliti með búnaði hafi á vissum sviðum verið áfátt.

Sjá meðfylgjandi skýrslu Iðntæknistofnunar.

Rannsóknarnefnd sjúðlysa
h.t. Kristján Guðmundssonar
Tryggvag Hafnarháni
101 Reykjavík

Reykjavík, 22.06.98

Tilv. SHIT8094 - 17

Fv/þ

Verkefni nr.: SHIT8094

Hafi verkefnis: Síðna vir

Umáttin verkefnis: Freyðarður Þorsteinsson

AVB

Sýni: Vítöður og bóak

Vekjising nr.:

Fuðví verkefnis: Kriðjan Guðmundsson

Mótdát: 15.04.1998

Rekis nr.:

Stofnunin er einn af þremur stofnum sem hafa átt að segja um íslenska íðntæknistofnun. Stofnunin er í stöðugri og vaxandi hafi afriðnað. Stofnunin er í stöðugri og vaxandi hafi afriðnað. Stofnunin er í stöðugri og vaxandi hafi afriðnað.

Verkefni

Óskað var eftir mátt og þráðum þess að vir, sem verkefni kom með búi úr, hafi sílnað. Samkvæmt upplýsingum verkefnis var um að ræða togvir úr Síkú íG. Síðer á verkefnisina kom einnig í skoðunar bóak sem virinn hafi verið í þegar hann sílnaði.

Fræðingur

Um það bil 30 cm langur bútur var sagður af endanum sem hafi sílnað og skoðaður nærri án stækkunar og í viðsjá við 10x stækkun. Myndir voru teknar af brottárum einstakra þátta. Það sem eftir var af virislinu var skoðað til að kanna ástand virisna. Teknar voru myndir af bóakinni og hún skoðuð til að kanna ástand hennar.

Niðurstöður

Við skoðun á virnum karnum í ljósið um er að ræða vir með 6 stílpáttum og tógjarna. Hver þáttur er síðan samsettur úr þrjúðum sem náðast 12:5:1. Allir þáttir virisna hafa sílnað á svipuðum stað þannig að ekki virðist vera um að ræða að virinn hafi drögist eitthvað sundur þegar hann sílnaði.

Myndir 1-5 sýna ástand þráttanna þar sem virinn sílnaði. Skoðun á þráðunum leiðir í ljósið að þeir eru sumir hvarfið illa færir og virðast hafa verið skemmdir áður en virinn sílnaði. Skoðun í viðsjá við 10x stækkun sýni skemmdir enn betur. Svo virðist sem að þáttir hafi verið mismikil skemmdir en þar sem bestir þáttir eru skemmdir, eru 11 af 12 þráðum í ysta lagi þáttanna mörð, sem hefur rjnt styrk þetta venlega. Í þess þáttir sem ekki hafa verið skemmdir fyrir, sýna einokni þess að hafa sílnað í togálagi, þ.e. virinn varð fyrir meira ólagi en hann þótti og sílnaði því.

Skoðun á öðrum hlutum virisins sýni að á svaði sem nær um það bil 1,5 metra frá brotlinu sjálfu, hefur uppröðun þáttanna afkast og mar er sjáanlegt á þáttunum. Sama konar afkögn er að sjá

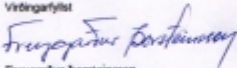
nálægt hinum anda sjónina en ekki er ljóst hvort það hefur verið á vinnum eða hvort það hefur komið við að vinnu var sagaður í sundur.

Ástand blökkarinnar má sjá á myndum 6-8. Þar sést greinilega að blökkinn hefur lent í talsverðri árun, því háttar hennar eru illa lamar. Skoðun á blökkinni sýnir að blökkarhjólð er stjórnt en verður fyrir talverðu viðræmi vegna þess hve hálfarnar eru bognar. Því er ekki hægt að segja að hjólð snúist eðlilega.

Umræða

Samkvæmt ofangreindum athugunum virðist vinnu hafa slitað vegna yfirleigs. Áður hafði hann þó orðið fyrir verulegt veltingu með því að marga þræðir í honum voru marðir eða skemmdir á annan hátt. Skemmdir sem þessar geta til dæmis orðið þegar vir undir áleggi drægt yfir skarpa brún eða annað þess háttar. Sé þetta skoðað í samhengi við blökkuna og ástand hennar verður að leita líklegast að orsök þess að vinnu slitaði sé að hann hafi ferð út af blökkarhjólínu og klemmat þar og skemmat og að lokum slitað.

Virðingarfyllt



Freygarður Þorsteinsson
verkfæringur



Mynd 1

Slitinn þáttur, sjá má mör utan á vörnum á sílmörgum þráðum.
Þverskið mekimiða er 10 mm.



Mynd 2

Slitinn þáttur, voralega marinn.



Mynd 3
Slitins þáttur, verulega marinn.



Mynd 4
Þeir samtvinnuðir þættir, talverðar skemmdir vegna mats.



Mynd 5
Yfirlitsmynd af þátturum á mynd 4.



Mynd 6
Sjónir blökkina sem virinn var í.



Mynd 7

Á myndinni sést að hlífar beggja vegna blakkarhjólans eru bognar.



Mynd 8
Nærmynd af boginni hlíf.

3. Skipverji slasast um borð í bv. Eldeyjar Súlu KE-20 (038/98)

Bv. Eldeyjar Súla KE-20, skipaskr.nr. 1481, var smíðuð á Ítalíu 1971 í úr stáli; stærð 274 brl, 387 bt, lengd 38,93 m, breidd 8,00 m, dýpt 6,00 m, vél Deutz 618 kW, árgerð 1970. Fjöldi skipverja: 11.

Hinn 18. desember 1996 var bv. Eldeyjar Súla KE-20 á siglingu frá miðum til hafnar í Sandgerði. Veður: austnorðaustan 7-8 vindstigi.

Skipverjar voru að þrifa skipið og voru sumir á vinnsluþilfari en einn á veiðarfæraþilfari. Var fiskmóttökulúkan opin og skipverjinn að hreinsa fisk og annað af grind og lúkukarmi. Hált var á þilfarinu og töluverð hreyfing á skipinu en engin handfesta fyrir hann. Í einni veltunni féll skipverjinn á höfuðið niður í móttökuna og rann fram í framþil fiskmóttökunnar. Skipverjinn komst um op inn á vinnsluþilfarið þrátt fyrir eymsli og hitti þar vaktformann og gerði grein fyrir óhappi sínu.

Skipið var í höfn yfir jólin en skipverjinn fór með út í næstu ferð þess. Eftir þá ferð leitaði hann læknis vegna óþæginda.

Nefndarálit:

Nefndin telur að hreyfingar skipsins hafi valdið því að maðurinn missti jafnvægið og féll niður í móttökuna. Þegar skipverjar eru látnir vinna við opnar lúkur úti á sjó þarf að gæta öryggis við siglingu skipsins til að skipverjar verði ekki fyrir slysum við störf sín.

4. Skipverji af bv. Stakfelli ÞH-360 fellur útbyrðis af slöngubátí á siglingu á Skutulsfirði (061/98)

Bv. Stakfell ÞH-360, skipaskr.nr. 1609, var smíaður í Noregi 1982 úr stáli; stærð 471 brl, 753 bt, lengd 50,75 m, breidd 10,30 m, dýpt 6,75 m, vél Wichmann 1619 kW, árgerð 1981. Fjöldi skipverja: 5.

Hinn 20. ágúst 1998 var bv. Stakfell ÞH-360 við bryggju á Ísafirði til löndunar. Veður: hægviðri.

Skipverjar höfðu verið á æfingasiglingu á slöngubát í höfninni á Ísafirði. Eftir æfingasiglinguna fór einn skipverji í siglingu á slöngubátum og sigldi norður fyrir Norðurtanga. Var siglt með fullu vélarafli og sigldar ýmsar stefnur. Þegar bátnum var snúið upp í ölduna eitt sinn var reis báturinn mjög hátt og kastaðist yfir til bakborða en féll síðan yfir á stjórnborðs hliðina. Við þessar hreyfingar kastaðist skipverjinn út úr slöngubátum en hann hafði setið á litilli tunnu í bátnum. Báturinn hélt áfram siglingu í hringi og tókst skipverjanum ekki að ná því að komast um borð í bátinn aftur. Svamlaði hann í sjónum þar til Sórabátur sem var á Prestabugtni kom á vettvang og bjargaði honum.

Hafði sést til mannsins á slöngubátum frá bv. Stakfelli ÞH-360 við bryggju og voru strax gerðar ráðstafanir til að senda aðstoð. Fór hafnsöngubáturinn úr höfn og á slystað og skip sem var á innleið sneri við.

Eftir að maðurinn náðist um borð í Sórabátinn var siglt að slöngubátum sem hélt áfram að sigla í hringi. Eftir nokkrar árangurslausar tilraunir tókst að komast um borð í slöngubátinn með því að sigla í veg fyrir hann. Var slöngubátum síðan siglt til hafnar fyrir eigin vélarafli

Við rannsókn kom fram:

að samkvæmt frásögn stjórnanda bátsins var hann kominn norður fyrir Arnarnes eða út á Ísafjarðardjúp er óhappið varð. Hann sagðist hafa verið á leið til Vigur eða Súðavíkur. Hafi verið vindstrengur út djúpið, 3-4 vindstig, vindbára og ölduhæð 80-100 sm. Hafi verið siglt á austlægrri stefnu og hraði um 20 hnútar;

að sögn stjórnanda slöngubátsins var báturinn kominn í 1,2 sml fjarlægð frá honum þegar hann var tekinn um borð í Sómabátinn;

að skipverji slöngubáts var ekki með flotvesti eða neinn annan öryggisbúnað. Skipverjar á hafnsöngubátum sem komu á vettvang klæddu hann í björgunarvesti áður en þeir leyfðu honum að sigla slöngubátum til hafnar;

að stjórnandi slöngubáts taldi orsök óhappsins hafi verið kraftur vélar, aldan og eigið gáleysi;

að stjórnandi Sómabátsins hafði verið við sjóstangaveiði ásamt fjórum ungum drengjum norðvestan til á Prestabugt er hann tók eftir óvenjulegri siglingu gúmmibáts og heyrði hróp. Brá hann þegar við og tók inn stangir og sigldi á vettvang;

að stjórnandi Sómabáts sagði að atvikið hafi átt sér stað um 0,5 sml frá Norðurtanga.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök atviksins hafi verið vanþekking stjórnanda bátsins á siglingu slíkra báta og gáleysi við stjórn hans. Nefndin vekur sérstaka athygli á fyrrihægguleysi stjórnanda slöngubátsins, að ekki var viðeigandi öryggisbúnaður notaður um borð. Skipverjinn var ekki klæddur björgunarvesti eða flotgalla og hann var ekki tengdur við búnað er stöðvar siglingu bátsins þegar í stað við óhapp líkt og þarna átti sér stað.

5. Skipverji slasast um borð í m.b. Unu í Garði GK-100 þegar kaffikanna veltur yfir hann (077/98)

M.b. Una í Garði GK-100, skipaskr.nr. 1207, var smíðaður á Akureyri 1972 úr stáli; skipið var lengt 1974 og yfirbyggt 1977; stærð 138,22 brl, 211 bt, lengd 31,26 m, breidd 6,70 m, djúpt 5,55 m, vél Caterpillar 626 kW, árgerð 1982. Fjöldi skipverja: 11.

Hinn 11. október 1998 var m.b. Una í Garði GK-100 að veiðum með net vestur af Vestfjörðum. Veður: norðaustan 5 vindstig, slampandi (sjólag).

Einn skipverja sat í borðsal skipsins og á þili fyrir ofan hann var fest sjálfvirk kaffikanna. Þegar skipið stakst í öldudal losnaði kaffikannan af veggnum og féll niður á skipverjann svo að innihaldið helltist yfir hann og hann brenndist á baki og viðar.

Við rannsókn kom fram:

að ekki eru fyrirliggjandi upplýsingar um hvornig festingar voru á kaffikönnunni.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til ófullnægjandi festinga á kaffikönnunni.

6. Skipverji slasast um borð í m.b. Hafnarey SF-36 þegar vökvarör fyrir vindu bilar (084/98)

M.b. Hafnarey SF-36, skipaskr.nr. 1738, var smíðaður í Danmörku 1983 úr stáli; stærð 101,03 brl, 135 bt, lengd 22,47 m, breidd 6,80 m, dýpt 3,50 m, vél Grenaa 596 kW, árgerð 1983. Fjöldi skipverja: 10.

Hinn 2. apríl 1998 var m.b. Hafnarey SF-36 að veiðum með botnvörpu í Breiðamerkurdýpi. Veður: austan 6 vindstig, dálítill sjór.

Skipverjar voru að hifa inn veiðarfæri þegar vírastýri bakborðsvindu bilaði. Var togvörum slakað út aftur og reynt að gera við vírastýrið. Þegar ljóst var að ekki myndi takast að gera við vírastýrið var tekið til við að hifa togvörana inn aftur og vírastýrinu stjórnað með handaflí. Skyndilega urðu mikil átök í hífingunni líkt og veiðarfæri væri fast í botni. Voru um 134 faðmar komnir út af togvörum og reynt í 25-30 mínútur þegar vökvarör fyrir togvindur bilar á millipílari og togvörir slakast út.

Tveir skipverjar voru á millipílari þegar vökvarör fyrir vindur sem voru uppi undir lofti fór að leka. Ætluðu þeir að vjka sér undan er rörið fór í sundur en annar skipverjanna varð fyrir bununni úr rörunu og slasaðist.

Hlúð var að hinni slösuðu í samráði við lækni í landi. Skipverjum tókst að ná inn veiðarfærinu, sem hafði losnað við að togvörir runnu út, og síðan var skipinu siglt til hafnar og hinni slösuðu komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að vökvarörið sem gaf sig var mjög ryðbrunnið og tært.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé ónógt viðhald en háprýstirör hafi verið búið að missa styrk sinn vegna tæringar utan frá.

7. M.b. Gísli EA-63 verður fyrir áfalli á siglingu á Faxaflóa (094/98)

M.b. Gísli EA-63, skipaskr.nr. 6377, var smíðaður í Hafnarfirði 1982 úr trefjaplasti; stærð 5,69 brl, 5,19 bt, lengd 8,23 m, breidd 2,49 m, dýpt 1,51 m, vél Mercruiser 160 kW, árgerð 1995. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 9. nóvember 1998 var m.b. Gísli EA-63 á siglingu frá Ísafirði til Hafnarfjarðar með viðkomu í Ólafsvík. Veður: norðvestan 7 vindstig.

Sigt var frá Ólafsvík um kl. 13:20 og haldið fyrir Snæfellsnes og áleiðis inn Faxaflóa. Segir ekkert af ferðum bátsins fyrr en um kl. 16:00 en þá taldi skipstjóri að báturinn hafi verið staddur út af Vestrahrauni. Var siglt með vind og sjó á eftir bátnum, á lensi, þegar sjór kom aftan á bátinn svo að hann stakkt á stefnið. Við það brotnaði rúða á stýrishúsi og fylltist báturinn af sjó að framan. Tæki urðu óvirk s.s. talstöð, staðsetningartæki o.fl. Þrátt fyrir áfallið tóks skipstjóra að sigla bátnum til Akraness og kom þangað um kl 18:30. Skipstjóri gerði Tilkynningarskyldu íslenskra skipa strax viðvart við komuna til hafnar.

Skipstjóri hafði skaddast í andliti við áfallið og var fluttur á slysadeild Sjúkrahúss Reykjavíkur.

Við rannsókn kom fram:

að veðurlýsing Veðurstofu frá veðurstöðvum við Faxaflóa hinn 9. nóvember var eftirfarandi:

| | | vindstefna | vindhraði |
|------------|-----------|------------|------------|
| Keflavík | kl. 12:00 | 190° | 2 vindst.. |
| “ | ” 15:00 | 280° | 6 “ |
| “ | ” 18:00 | 290° | 6 “ |
| Reykjavík | “ 12:00 | 100° | 2 “ |
| “ | ” 15:00 | 290° | 6 “ |
| “ | ” 18:00 | 290° | 6 “ |
| Gufuskálar | “ 12:00 | 209° | 1 “ |
| “ | ” 15:00 | 243° | 2 “ |
| ” | “ 18:00 | 256° | 2 “ |

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins hafi verið mikil óaðgæsla við siglingu bátsins þar sem siglt var undan sjó og vindi á miklum hraða.

8. Maður slasast um borð í m.b. Ófeigi VE-325 við að klifra yfir andveltítank (100/98)

M.b. Ófeigur VE-325, skipaskr.nr. 2030, var smíðaður í Svíþjóð 1990 úr stáli; stærð 138,28 brl, 238 bt, lengd 25,95 m, breidd 7,30 m, dýpt 5,85 m, vél Alpha 732 kW, árgerð 1990. Fjöldi skipverja: 9.

Hinn 11. nóvember 1998 var m.b. Ófeigur VE-325 bundinn við bryggju í Reykjavík

Einn skipverja var að koma um borð um miðnætti og var á leiðinni eftir veðurþilfari. Þurfti hann að fara yfir andveltítank sem lá þvert yfir þilfarið. Skrikaði honum fötur er hann var að fara yfir veltítankinn og féll niður á þilfarið.

Hinn slasaði fór til læknis daginn eftir í Vestmannaeyjum.

Við rannsókn kom fram:

að yfirborð á andveltítanknum er slétt en er upphleypt á þilfarinu;

að sögn slasaða var mikil ísing á þilfari þegar slysið varð;

að reglur um vinnuöryggi á fiskiskipum kveða á um í lið 1.1.7. að gera skuli ráðstafanir til að draga úr hálfu á þilfari (gönguleið) með stállistum eða á annan viðurkenndan hátt.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þess að gangflötur á andveltítanki hafi ekki verið samkvæmt reglum.

9. Skipverji slasast um borð í m.b. Ófeigi VE-325 þegar hann verður fyrir fiskkari (102/98)

M.b. Ófeigur VE-325, skipaskr.nr. 2030, var smíðaður í Svíþjóð 1990 úr stáli; stærð 138,28 brl, 238 bt, lengd 25,95 m, breidd 7,30 m, dýpt 5,85 m, vél Alpha 732 kW, árgerð 1990. Fjöldi skipverja: 9.

Hinn 7. desember 1998 var m.b. Ófeigur VE-325 að veiðum á svonefndu Herðatré, veiðisvæði norðvestur af Látrabjargi. Veður: 6-8 vindstig.

Skipverjar voru að gera að afla og voru tveir skipverjar í lest skipsins við að ganga frá aflanum. Skiverjar höfðu sett eitt kar í aðra hæð í þeirri röð sem verið var að vinna við og var það úti í síðu. Körin (600 lítra) eru skorðuð þannig að sökkull efra kars gengur nokkra sentimetra niður í karið fyrir neðan.

Var skipið á togi og því tiltöluleg rólegar hreyfingar. Skipið valt til stjórnborða og við það fór karið sem verið var að vinna við í annarri hæð úr skorðum og yfir á næsta kar við hliðina. Lenti karið á öðrum skipverjanum sem var við störf í lest skipsins og slasaðist hann.

Við rannsókn kom fram:

að ekki var það venja um borð að festa kör sérstaklega þótt kararöðin næði ekki þvert yfir lest skipsins;

að unnið var við að setja samtímis í kör í efra og neðra lagi og því óhægt um vik að raða körum þvert yfir skipið.;

að þegar slysið varð var veltan óvenju djúp.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé að ekki var tryggilega gengið frá karinu sem losnaði. Allir hlutir eiga að vera vel festir um borð í skipi sem er laust því lausir eða illa festir hlutir hafa tilhneigingu til að hreyfast í samræmi við hreyfingar skipsins.

10. Skipverji slasast um borð í bv. Hrafn Sveinbjarnarsyni GK-255 er hann fellur í stiga (104/98)

Bv. Hrafn Sveinbjarnarson GK-255, skipaskr.nr. 1972, var smíðaður í Noregi 1988 úr stáli; stærð 390 brl, 1028 bt, lengd 47,90 m, breidd 11,00 m, dýpt 7,45 m, vél Deutz 1850 kW, árgerð 1988. Fjöldi skipverja: 25.

Hinn 9. júní 1998 var bv. Hrafn Sveinbjarnarson GK-255 að veiðum á gulllaxi suður af Vestmannaeyjum. Veður: gott, undiralda.

Skipverjar sem voru að ljúka vakt höfðu þrifið hliðarföt áður en þeir yfirgáfu vinnsluþilfarið og fóru upp stiga upp í stakkageymslu. Þegar einn skipverja var á leið upp stigann rak hann hné í eitt af efstu þrepum hans með þeim afleiðingum að hann féll aftur fyrir sig niður stigann og sló hendi í þannig að hún brotnaði.

Eftir slysið var siglt með skipverjann til Vestmannaeyja.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til óvarkárni hins slasaða við að fara um stígann. Koma hefði mátt í veg fyrir slysið með því að nota á réttan hátt handrið sem eru við stígann.

11. Skipverji slasast um borð í bv. Svalbak EA-2 (107/98)

Bv. Svalbakur EA-2 skipaskr.nr. 2220, var smíðaður í Danmörku 1989 úr stáli; stærð 1419 brl, 2291 bt, lengd 67,00 m, breidd 14,00 m, dýpt 9,00 m, vél M.A.K. 3300 kW, árgerð 1989. Fjöldi skipverja: enginn skráður.

Hinn 18. júní 1998 var bv. Svalbakur EA-2 að rækjuveiðum á Flæmskahattinum.

Skipverjar voru að vinna úr aflanum sem að hluta til var settur í kassa og að hluta í sekki um 35 kg. að þyngd. Kassarnir fóru niður í lestina í sérstakri lyftu en sekkirnir voru látnir renna niður rennu af þilfarinu og niður í lestina og er það um 6 metra hæðarmunur.

Á vinnsluþilfarinu, aðalþilfari, var einn skipverji að sinna tveimur vélum sem setti frosna rækju í sekki og síðan var saumað fyrir pokana þegar þeir voru fullir. Þegar saumað var fyrir poka var hann látinn niður um mannop á rennu sem hann fór eftir niður í lestina. Í lest skipsins voru tveir skipverjar. Annar skipverjinn var við endann á rennunni og tók sekkina og setti þá á færiband sem flutti þá aftur eftir lestinni en þar var annar skipverji sem gekk frá þeim í lestinni.

Skipverjinn, sem var við endann á rennunni, var að taka poka til að setja á færibandið þegar annar poki kom niður rennuna og lenti á baki hans svo að hann slasaðist og var frá vinnu það sem var eftir veiðiferðar. Skipverjinn fór í land á Nýfundnalandi þegar skipið kom þangað til losunar.

Við rannsókn kom fram:

að sögn skipverja var venjan sú að kallað var niður viðvörunarorð áður en sekkur var látinn í rennuna niður í lestina. Þegar slysið varð hafði skipverjinn á vinnsluþilfarinu gleymt að vara við og því var skipverjinn í lestinni óviðbúinn;

að hæð á enda rennunnar frá gólfi lestarinnar var á milli 170 - 180 cm;

að venja var að safna hrúgu af sekkjum á gólfið áður en skipverjar fóru niður til þess að stafla þeim upp í lestinni;

að sögn skipverja hafði oft legið við slysi í lest skipsins þegar sekkir komu niður rennuna. Höfðu skipverjar fengið sekkina á fæturna og víðar en sloppið við alvarleg meiðsl;

að umræður höfðu farið fram um borð varðandi þá hættu sem stafaði af því hvernig sekkirnir voru sendir niður í lestina og að það þyrfti að gera þar úrbætur.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins hafi verið mistök við að koma viðvörun til skipverja í lestinni um að sekkur væri á leiðinni. Nefndin telur að vinnuástaða í lestinni sé óviðunandi.

Skrá yfir slys er nefndin tók til umfjöllunar á árinu

| | |
|-------|---|
| 00198 | Sólfell VE-640, skipverji slasast við nótaveiðar. |
| 00298 | Haukur BA-136 sekkur í róðri norðvestur af Blakknesi. |
| 00398 | Kapítan Drobinin, rússneskt skip strandar við Sandgerði. |
| 00498 | Siglir SI-250 skipverji slasast við hífinu. |
| 00598 | Gígja VE-340 skipverji slasast á leið niður í stakkageymslu. |
| 00698 | Álsev VE-502, skipverji slasast við að klifra upp úr lest. |
| 00798 | Ófeigur VE-325, skipverji slasast þegar trollbelgur slæst til. |
| 00898 | Danski Pétur VE-423, skipverji slasast við að hífa kór upp úr lestinn. |
| 00998 | Haukur GK-25, skipverji slasast þegar hákarl á þílfari veltur á hann. |
| 01098 | Gullver NS-12, maður andast eftir að hafa farið niður í keðjukassa. |
| 01198 | Barði NK-120, skipverji slasast við að lyfta upp öskju með frosnum fiski |
| 01298 | Bergur Vigfús GK-53, skipverji slasast þegar sjór kemur inn um dráttarlúku. |
| 01398 | Beitir NK-123, skipverji slasast þegar verið er að hífa flotvörpu inn á tromlu. |
| 01498 | Sóley Sigurjóns GK-200, skipverji slasast þegar verið er að losa úr poka vörmunnar |
| 01598 | Antares VE-18, skipverji slasast við að spúla lest. |
| 01698 | Örvar SH-377, skipverji slasast í lest við að ísa fisk. |
| 01798 | Barði NK-120, skipverji slasast í stiga í lest.2 |
| 01898 | Skel ÍS-33, skipverji fer útbyrðis þegar plógur slitnar niður. |
| 01998 | Þórshamar GK-75, skipverji slasast er hann klemmist við rennustút. |
| 02098 | Björg Jónsdóttir ÞH-321, skipverji slasast þegar hluti niðar slæst í hann. |
| 02198 | Stvrmir ÍS-207 strandar í innsigliunni til Grindavíkur. |
| 02298 | Þorsteinn GK-16 strandar í innsiglingu til Grindavíkur eftir að aðstoða annað skip. |
| 02398 | Júpíter ÞH-61, skipverji fellur fyrir borð þegar nótin dregst út er tóg fór í skrufuna. |
| 02498 | Breki VE-60, skipverji klemmist við fiskmóttökulúku. |
| 02598 | Siggi Bjarna GK-5, skipverji slasast er hann klemmist við mannopslúku. |
| 02698 | Bjarni Ólafsson AK-70, skipverji slasast þegar snurpihringur fellur á hönd hans. |
| 02798 | Sólfell EA-314, skipverji slasast er hann hrasar á þílfari. |
| 02898 | Una í Garði GK-100, skipverji slasast er hann klemmist á hendi milli kara í lest. |
| 02998 | Álsev VE-502, skipverji slasast þegar poki vörpunnar slæst til. |
| 03098 | Beitir NK-123, skipverji slasast við loðnskiliu. |
| 03198 | Nordic ice í vandræðum í Sandgerðishöfn. |
| 03298 | Mardís VE-236 sekkur suður af Selvogsvita, mannbjörg. |
| 03398 | Hersir ÁR-2 skipverji slasast í lest er hann klemmist á milli fiskkassa. |
| 03498 | Hafbjörg GK-58 eldur um borð í Sandgerðishöfn. |
| 03598 | Flotkvi slitnar aftan úr dráttarbát á leiðinni til Íslands. |
| 03698 | Trausti SK-55 strandar og sekkur á Skaðafirði. |
| 03798 | Ófeigur VE-325, skipverji slasast þegar trollbelgur slæst til. |
| 03898 | Eldvejar-Súla KE-20, skipverji slasast við brif á fiskmóttöku og lestarlúku. |
| 03998 | Arney KE-50, skipverji slasast þegar verið er að draga net. |
| 04098 | Jón Kjartansson SU-11, kranabóma fellur niður þegar verið er að draga inn nótna. |

| | |
|-------|--|
| 04198 | Breki VE- 61 eldur í vélarúmi eftir að smuro lia sprautast um vélarúmið. |
| 04298 | Sólfell EA-314 eldur um borð |
| 04308 | Jens Chr. Svabo KG-5 (færeyskur) strandar á Lön guskerjum. |
| 04498 | Einar í Nesi strandar á Fjarkletti, Eyjafirði. |
| 04598 | Antares VE-18, skipverji slasast þegar nótaleggjari brotnar niður. |
| 04698 | Eskey SF-54, báturinn sökk í höfninni á Höfn Hornafirði |
| 04798 | Haukur GK-25 skipverji slasast er smáfiskaskilja fellur niður í hifingu. |
| 04898 | FöniX HU-47 sekkur í drætti frá Kaldrananesi til Hvammstanga. |
| 04998 | Ránin HF-42 skipverji fær verk í bak við að lyfta kassa. |
| 05098 | Ránin HF-42 skipverji tognar við að losa fisk úr flökunarvél. |
| 05198 | Beitir NK-123 skipverji slasast þegar snurpihringur fellur í höfuð hans. |
| 05298 | Beitir NK-123 skipverji slasast þegar verið er að hifa barka á vacuumdælu. Sjá 05198 |
| 05398 | Vestmannaey VE-54, skipverji slasast þega brotsjór gengur yfir skipið. |
| 05498 | Bergey VE-544, eldur um borð. |
| 05598 | Dagur GK-45, skipverji slasast er hann klemmist milli hlera og rekkverks. |
| 05698 | Breki VE-61, skipverji slasast þegar verið er að splæsa vír. |
| 05798 | Drangavík VE-80, skipverji slasast við fiskmóttökulúku. |
| 05898 | Andvari VE-100, skipverji slasast þegar hann kastast til er hnútur kom á skipið. |
| 05998 | Viking farþegabátur, fær á sig sjó sem brýtur glugga og sjór kemst í skipið. |
| 06098 | Gefjun BA-100 sekkur í róðri út af Tálkna, Patreksfjarðarflóa. |
| 06198 | Slöngubátur á siglingu á Skutulsfirði og maðurinn féll útbýrðis. |
| 06298 | Svanur GK- strandar í Hólmasundi milli Akureyjar og lands. |
| 06398 | Nökkvi HU-15, skipverji slasast þegar stroffa slitnar. |
| 06498 | Danski Pétur VE- skipverji slasast þegar hift er í rangan vír. |
| 06598 | Skutull ÍS-180 strandar í innsiglingu til Ísafjarðarhafnar. |
| 06698 | Jón E. Bergsveinsson, björgunarbátur, sigldi á rekald á ytri höfn Reykjavíkur. |
| 06798 | Arnarfell, árekstur fyrir utan Rotterdam. |
| 06898 | Reykjafoss, krani brotnar niður þegar verið er að hifa gám. |
| 06998 | DORADO ROS-804, skipverji slasast þegar hann fellur við að bera rafmótor. |
| 07098 | Sigrún GK-17, vélarvana. |
| 07198 | Gúmmibátur í vandræðum fyrir utan Sandgerði. |
| 07298 | Ísold, skúta strandar í Helgúvik. |
| 07398 | Hafbjörg, björgunarbátur, strandar við Hellsfjarðarnes, Norðfjarðarflóa. |
| 07498 | Eldhamar GK-13 strandar í innsiglingu til Grindavíkur. |
| 07598 | Nonni KE-151 siglir á innsiglingabauju til Sandgerðis svo að skipstjórninn slasast. |
| 07698 | Skipsflak finnst á floti norðaustur af Glettingi og dregið til hafnar. |
| 07798 | Una í Garði GK-100 skipverji brennist þegar kaffikanna veltur yfir hann. |
| 07898 | Fukuyoshi Maru 68 strandar á Jörundarboða í Skerjafirði. |
| 07998 | Skutull ÍS-180 siglir á bryggju á Krossanesi. |
| 08098 | Rán HF-42, skipverji slasast er hann gengur á eftirlitsmyndavél. |

| | |
|-------|---|
| 08198 | Ekkert |
| 08298 | Góa RE-20 missir skrófu og skrófuás á siglingu. |
| 08398 | Trinket siglir á bryggju á Krossanesi. |
| 08498 | Hafnarey SF-36, skipverji slasast þegar vökvarör fyrir vindu springur. |
| 08598 | Viðey RE-6, skipverji slasast í lest við að flytja kassa með ís. |
| 08698 | Siglir SI-250, skipverji slasast þegar verið er að hífa inn veiðarfæri. |
| 08798 | Elin Ósk, 6512, strandar innan við Bása í Skutulsfirði. |
| 08898 | Breiðavík SH- sekkur á Breiðafirði eftir að leki kom að bátinum. |
| 08998 | Venus HF-519, skipverji slasast við að stiga á vatnsslöngu. |
| 09098 | Hrafn Sveinbjarnarson GK-255 skipverji slasast við fall úr stiga. |
| 09198 | Suðurey VE-500, skipverji slasast þegar hann fellur á þilfari. |
| 09298 | Gnúpur GK-11 skipverji slasast við færiband í fiskmóttöku. |
| 09398 | Gnúpur GK-11 skipverji slasast við að smyrja flökunarvél. |
| 09498 | Gisli EA-63, skipverji slasast á siglingu í vondu veðri. |
| 09598 | Maður andast við æfingu í köfun í höfninni í Garðinu m. |
| 09698 | Haförninn ÁR-115, eldhætta um borð. |
| 09798 | Ýmir HF-343, skipverji slasast þegar grandari slæst til í veiðarfærarenu. |
| 09898 | Sjöfn ÞH-142, skipverji slasast við vinnu í lest. |
| 09998 | Jón Vídalín ÁR-1, skipverji slasast á hendi við að taka um borð kost. |
| 10098 | Ófeigur VE-325 skipverji slasast við að klifra yfir veltitank. |
| 10198 | Ófeigur VE-325 skipverji slasast er hann slær á hönd sér með slaghamri. |
| 10298 | Ófeigur VE-325 skipverji slasast er hann verður fyrir fiskkari. |
| 10398 | Ófeigur VE-325 skipverji slasast þegar hann er að færa fiskkar. |
| 10498 | Hrafn Sveinbjarnarson GK-255, skipverji slasast er hann fellur í stiga. |
| 10598 | Skálafell ÁR-205 eldur um borð. |
| 10698 | Stálvík SI-1, skipverji slasast þegar togvör slitnar. |
| 10798 | Svalbakur EA-2 skipverji slasast við vinnu í lest er poki fellur á hann. |