

Skýrsla Rannsóknarnefndar sjóslysa fyrir árið 2009



Forsíðumynd: Perney@Bergþór Gunnlaugsson Hrafní GK 111

Myndin er tekin 22. janúar 2008 á veiðislóð sem kölluð er „utanfótar“ og er 36 sml. austur af Hvalbak. Suðaustan stormur var á svæðinu og innan við klist. síðar var komið hægvíðri.



Útgefið af Rannsóknarnefnd sjóslysa 2011

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

Prentun og umsjón: MÁNI prentmiðlun ehf.

EFNISYFIRLIT

FORMÁLI	6
RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA	8
NEFNDARMENN OG STARFSMENN	8
LÖG OG REGLUGERÐIR	9
RNS 2002 - 2009	9
STARFSEMI RNS 2009	10
BANASLYS	10
SLYS Á FÓLKI	10
SKIP	10
VÉLARVANA SKIP	11
ÞRÓUN ATVIKA OG SKIPASTÓLL	11
PRENTAÐAR SKÝRSLUR RNS	11
VEFUR RNS	12
ERLENT SAMSTARF	12
MARKMIÐ RNS	12
SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNS ÁRIÐ 2009	13
TILKYNNINGAR ATVIKA TIL RNS	18
TÍMABIL ATVIKA 2009	19
STAÐSETNING ATVIKA 2009	19
STAÐSETNING ATVIKA 2000 - 2009	20
SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2009	21
FLOKKUN ATVIKA 2009	22
FLOKKUN ATVIKA EFTIR TEGUNDUM SKIPA	22
TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2009	23
SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR 2009	24
SLYS Á SJÓMÖNNUM SKRÁÐ HJÁ RNS 2009	26
AÐGERÐ SKIPS VIÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2009	26
TÍMI SLYSA 2009	27
ALDUR SLASAÐRA 2009	28
STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA 2009	29
RANNSÖKUÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2000 - 2009	30
BANASLYS	30
ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 2000 - 2009	31
SKIP SÖKKVA	31
SKIP SEM SUKKU 2009	31
ÁREKSTUR OG ÁSIGLINGAR	32
SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI	33
ELDUR UM BORD	34
LEKI	34
VÉLARVANA OG DREGINN TIL HAFNAR	35
ÚTKÖLL HJÁ BJÖRGUNARSKIPUM	36
ERLENDAR SKIPAKOMUR 2009	37
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR 2009	38
SLYS Á SJÓMÖNNUM 2009	39
TÍMI SLYSA 2009	39
ALDUR SLASAÐRA SJÓMANNA 2009	40
STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA OG ÁRSTÍMI 2009	41
SKRÁÐ SLYS EFTIR MÁNUÐI	41

SKRÁÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 1985 - 2009	42
BANASLYS Á ÍSLENSKUM SJÓMÖNNUM 1971 - 2009	43
HÆTTUR Í KRINGUM LANDIÐ	44
LOKASKÝRSLUR	45

ÁREKSTUR MILLI SKIPA:

1. NR. 038 / 09 Erling KE 140 og Diddi GK 56	47
2. NR. 069 / 09 Birtingur NK 119 og Súlan EA 300	48

ÁSIGLING

1. NR. 099 / 09 Sæborg ÞH 55 og Karólína ÞH 100	51
2. NR. 120 / 09 Ásdís GK 218 og Hólmsteinn GK 20	52

ELDUR UM BORD:

1. NR. 033 / 09 Oddur á Nesi SI 76	54
2. NR. 045 / 09 Örvar HU 2	54
3. NR. 052 / 09 Herdís SH 145	55
4. NR. 097 / 09 Vinur GK 96	56
5. NR. 098 / 09 Barði NK 120	57
6. NR. 110 / 09 Aggi SI 8	58
7. NR. 132 / 09 Guðrún GK 69	59
8. NR. 150 / 09 Valbjörn ÍS 307	60

LEKI KEMUR AÐ SKIPI:

1. NR. 074 / 09 Eyfjörð ÞH 203	62
2. NR. 105 / 09 Tjaldur II ÞH 294	62
3. NR. 135 / 09 Hrólfur Einarsson ÍS 255	64

SKIP SEKKUR:

1. NR. 026 / 09 Hrönn ÍS 74	67
2. NR. 050 / 09 Skemmtibátur	68
3. NR. 057 / 09 Auðunn	68
4. NR. 094 / 09 Jonni SH 84	71
5. NR. 111 / 09 Skátinn GK 82	71
6. NR. 149 / 09 Svanur KE 90	73

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:

1. NR. 001 / 09 Monica GK 136	74
2. NR. 003 / 09 Indriði Kristins BA 751	75
3. NR. 049 / 09 Særún	75
4. NR. 056 / 09 Sóley Sigurjóns GK 200	76
5. NR. 062 / 09 Renus (Skúta)	77
6. NR. 063 / 09 Ásgrímur Halldórsson SF 250	78
7. NR. 070 / 09 Sigurvon (Skúta)	79
8. NR. 082 / 09 Ýmir (Skemmtibátur)	79
9. NR. 087 / 09 Andrea II	80
10. NR. 092 / 09 Haftryðill ÍS 408	81
11. NR. 106 / 09 Gæfan RE 350	82

SKIP VÉLARVANA:

1. NR. 009 / 09 Stafnes GK 130	84
2. NR. 010 / 09 Alda HU 112	84
3. NR. 021 / 09 Barði NK 120	86

4. NR. 022 / 09	Ramóna ÍS 290	87
5. NR. 023 / 09	Fróði II ÁR 38	88
6. NR. 024 / 09	Narfi HU 68	88
7. NR. 027 / 09	Birta SH 13	89
8. NR. 032 / 09	Kiddi Lár GK 501	89
9. NR. 034 / 09	Kristbjörg HF 177	90
10. NR. 036 / 09	Kiddi Lár GK 501	91
11. NR. 042 / 09	Rakel SH 700	92
12. NR. 043 / 09	Friðgeir Eyjólfsson HF 79	92
13. NR. 065 / 09	Snarfari GK 22	93
14. NR. 067 / 09	Ýmir (Skemmtibátur)	93
15. NR. 071 / 09	Bára Kristjáns RE 74	94
16. NR. 075 / 09	Melavík ÁR 32	95
17. NR. 084 / 09	Búi GK 266	95
18. NR. 090 / 09	Mar GK 21	96
19. NR. 091 / 09	Bylgja (Skemmtibátur)	96
20. NR. 095 / 09	Nýi Víkingur SK 95	97
21. NR. 102 / 09	Rósa í Brún ÞH 80	98
22. NR. 103 / 09	Guðmundur rauði	98
23. NR. 108 / 09	Tjaldur SH 270	99
24. NR. 113 / 09	Fönix SH 98	100
25. NR. 130 / 09	Stefán Rögnvaldsson HU 345	100
26. NR. 133 / 09	Kópur	101
27. NR. 139 / 09	Helga RE 149	101

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT:

1. NR. 096 / 09	Jonni SH 84	103
2. NR. 101 / 09	Flugaldan ST 54	103
3. NR. 112 / 09	Björgúlfur Pálsson SH 225	104
4. NR. 119 / 09	Steini GK 45	105
5. NR. 145 / 09	Börkur frændi NS 55	105

SLYS Á LÍNUBÁTUM:

1. NR. 041 / 09	Örvar SH 777	111
2. NR. 061 / 09	Valdimar GK 195	111
3. NR. 109 / 09	Kristrún II RE 477	113
4. NR. 137 / 09	Sighvatur GK 57	114
5. NR. 142 / 09	Kristrún II RE 477	115

SLYS Á NETABÁTUM:

1. NR. 029 / 09	Erlingur SF 65	117
2. NR. 031 / 09	Erlingur SF 65	117
3. NR. 035 / 09	Kristbjörg HF 177	118
4. NR. 128 / 09	Sægrímur GK 525	119

SLYS Á TOGVEIDISKIPUM:

1. NR. 002 / 09	Gunnbjörn ÍS 307	120
2. NR. 007 / 09	Hrafn GK 111	120
3. NR. 030 / 09	Geir KE 1	121
4. NR. 037 / 09	Oddgeir EA 600	122
5. NR. 048 / 09	Jóna Eðvalds SF 200	123
6. NR. 055 / 09	Vestmannaey VE 444	123

7. NR. 064 / 09	Gnúpur GK 11	124
8. NR. 118 / 09	Hringur SH 153	125
9. NR. 122 / 09	Stefnir ÍS 28	125
10. NR. 124 / 09	Guðmundur í Nesi RE 13	126
11. NR. 131 / 09	Hrafn Sveinbjarnarson GK 255	127
12. NR. 141 / 09	Málmei SK 1	128

SLYS Á FLUTNINGASKIPUM:

1. NR. 047 / 09	Reykjafoss	129
2. NR. 153 / 09	Selfoss	129
3. NR. 058 / 09	Dettifoss	130
4. NR. 138 / 09	Dettifoss	130

SLYS Á FERJUM:

1. NR. 005 / 09	Baldur	132
2. NR. 051 / 09	Herjólfur	132

KÖFUNARATVIK:

1. NR. 015 / 09	Kafaramál	134
2. NR. 051 / 09	Köfun	134

ÖNNUR TILVIK:

1. NR. 004 / 09	Úlla SH 269	138
2. NR. 008 / 09	Brynjólfur VE 3	139
3. NR. 011 / 09	Ingunn Ak 150	140
4. NR. 014 / 09	Straumur SH 100	144
5. NR. 060 / 09	Frosti ÞH 229	144
6. NR. 068 / 09	Kajak	145
7. NR. 072 / 09	Hannes Þ. Hafstein	146
8. NR. 107 / 09	Slöngubátur	147
9. NR. 117 / 09	Hannes Þ. Hafstein	147
10. NR. 126 / 09	Lundey SH 14	148

Tillögur RNS í öryggisátt 2000 - 2009	149
---------------------------------------	-----

FORMÁLI

Nú er árið 2009 eða árið eftir „hrun“, eins og það er kallað, liðið með tilheyrandi og umfangsmikilli umfjöllun um það ágæta málefni. Margar umdeildar ákvarðanir hafa verið teknar á liðnu ári og hefur þá oftast en ekki verið gefin sú skýring að ráðstöfunin hafi verið nauðsynleg í kjölfar „hrunsins“. Þannig hafa menn talið sér trú um að „hrunið“ hafi leitt af sér ýmsar ráðstafanir sem þó er erfitt að tengja saman þegar betur er að gáð. Nú hefur þetta ágæta tækifæri þ.e. „hrunið“ verið óspart notað til að réttlæta m.a. ákvarðanir varðandi meintan sparnað í rekstri hins opinbera.

Á árinu kom fram frumvarp til laga um rannsóknir samgönguslysa en samkvæmt því er ætlunin að sameina þrjár rannsóknarnefndir sem nú starfa þ.e. flug-, sjó- og umferðarslysa. Frumvarpið er aðallega sett fram undir yfirsíkinu sparnaðar þó aðrar ástæður séu einnig tilgreindar. Allir sem að þessum málum koma og þ. á m. rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) hafa varað við þessum breytingum þ.e. þeirri tillögu að gera eina nefnd úr þeim þremur sem nú starfa. Dregur RNS auk fjölda annarra aðila það í efa að það sé æskilegt að breyta því fyrirkomulagi sem nú er við lýði við rannsóknir sjóslysa. Nú er RNS þannig skipuð að mjög viðtæk þekking á sjóslysum er innan nefndarinnar sjálfrar þannig að það reynist mjög sjaldan nauðsynlegt að leita út fyrir nefndina við rannsóknir sjóslysa. Hins vegar er ljóst að eigi ný nefnd, hvort sem hún verður þriggja eða fimm manna, að rannsaka öll samgönguslys verður ekki hægt að skipa nefndina þannig að innan hennar verði þekking á öllum slysum. Mun þá í fjölda tilfella reynast nauðsynlegt að leita út fyrir raðir nefndarinnar við rannsóknir slysa með tilheyrandi kostnaði. RNS fullyrðir að slíkt fyrirkomulag yrði mun dýrara en það sem nú er við lýði. Í hverju felst þá hinn meinti sparnaður?

RNS fullyrðir að það fyrirkomulag sem hefur verið við rannsóknir sjóslysa frá 1. september 2000 þegar lög nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa tóku gildi hafi í flestum atriðum reynst vel. En það voru fyrstu heildarlögin um rannsóknir sjóslysa á Íslandi. Það tók að sjálfsgöðu tíma fyrir nefndina sem tók til starfa haustið 2000 að koma rannsóknnum mála í viðunandi horf. RNS telur hins vegar að frá árinu 2000 hafi verulegur árangur náðst og nú séu rannsóknir sjóslysa í góðu horfi. Þar vegur mjög þungt að RNS telur að nefndin og starfsmenn hennar hafi náð að skapa traust um störf nefndarinnar meðal þeirra sem hagsmuna eiga að gæta. En RNS er til fyrir sjómenn og annarra sem hagsmuna eiga að gæta en hún er ekki til fyrir nefndarmenn. Til þess að starf RNS skili árangri og árangur náist í slysavörnum til sjós er mjög mikilvægt að traust sé á milli RNS og sjómanna. Sé það ekki til staðar mun enginn árangur nást. Störf RNS miðast öll að því að koma í veg fyrir að sams konar eða sambærileg slys eigi sér aftur stað en RNS hefur engan áhuga á því að leita „sökudólga“ enda er það fjarri hennar hlutverki.

Það skal hins vegar tekið skýrt fram að RNS er alls ekki á móti breytingum sem til þess eru fallnar að styrkja starfsemi nefndarinnar og/eða annarra rannsóknarnefnda. Því hefur nefndin til að mynda ekki lagst gegn því að stjórnsýsla hinna þriggja rannsóknarnefnda verði sameinuð svo sem með því að sameina daglegan rekstur nefndanna. Samnýta mætti t.d. húsnæði, tækjabúnað og skrifstofuhald. Þannig mætti í raun gera nefndirnar að einni rannsóknastofnun en innan hennar yrðu þrjár sjálfstæðar nefndir skipaðar sérfræðingum hverjum á sínu sviði með svipuðum hætti og núverandi skipulag er.

Það er góð og gild regla að fara varlega í breytingar og gera þær ekki bara breytinganna vegna. Þá er mjög varhugavert að klæða breytingar í annan búning en þær í raun og veru eru. Það er ekki gott að fullyrða að ákveðin breyting sé gerð undir yfirsíkinu sparnaðar þegar allt bendir til þess að sparnaður muni ekki af hljótast. Þá er það nú líka þannig að það er ekki allt fengið með sparnaði. Hefði ekki líka

verið gott að spara á góðæristímanum? En þá hlýtur að hafa verið mun betra tækifæri til sparnaðar en nú þegar fjármunir eru af skornum skammti.

Því miður leið árið 2009 ekki án banaslysa til sjós eða við köfun eins og árið 2008. Færi ég þeim sem eiga um sárt að binda eftir slys árið 2009 samúðarkveðjur RNS og megi nýtt ár verða þeim betra en það liðna.

Nefndar- og starfsmönnum RNS færi ég mínar bestur þakkir fyrir ánægjulegt samstarf á árinu.

Megi árið 2010 færa sjó- og landsmönnum öllum meiri bjartsýni og kjark en liðið ár.

Ingi Tryggvason
formaður RNS



Heimilisfang:
Rannsóknarnefnd sjóslysa
Flugstöðin,
340 Stykkishólmur

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

Vefur: rns.is

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA

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

Áður en lög nr. 68/2000 tóku gildi voru ákvæði um sjóslysanefnd til í siglingalögum og heyrði nefndin með óbeinum hætti undir Sjávarútvegsráðuneytið. Nefndin var þá ekki almennilega sjálfstæð þannig að hún framkvæmdi að litlu leyti sínar rannsóknir sjálf og var þá helst stuðst við sjópróf og lögreglurannsóknir. Einnig var mjög algengt að nefndin óskaði sjálf eftir sjóprófum til þess að rannsaka mál. Eftir að lög nr. 68/2000 tóku gildi hefur nefndin aldrei þurft að biðja um sjópróf og framkvæmir allar sínar rannsóknir sjálfstætt. Lög nr. 68/2000 voru því fyrstu heildarlögin um rannsóknir á sjóslysum.



Formaður
Ingi Tryggvason
héraðsd. lögsm.
Borgarnesi



Hilmar Snorrason
Skipstjóri og
skólastjóri
Reykjavík



Pálmi K. Jónsson
Vélfræðingur
Ísafirði



Jóhann Ársællsson
Skipasmiður
Akranesi



Ólafur K. Ármannsson
Vélvirki
Vopnafirði

NEFNDARMENN OG STARFSMENN

Rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) er skipuð af samgönguráðherra og í henni eiga sæti fimm menn auk varamanna en hafa ekki verið skipaðir í RNS frá 1. september 2008.

Í nefndinni voru á árinu sem aðalmennt: Ingi Tryggvason héraðsdómslögmaður, formaður, Borgarnesi, Hilmar Snorrason skipstjóri og skólastjóri Slysavarnaskóla sjómanna Reykjavík, Pálmi Jónsson vélfræðingur hjá Orkubúi Vestfjarða, Ísafirði, Jóhann Ársællsson skipasmiður Akranesi og Ólafur K. Ármannsson vélvirki Vopnafirði.

Tveir starfsmenn voru í fullu starfi hjá RNS, Jón A Ingólfsson forstöðumaður og Guðmundur Lárusson fulltrúi.



Jón A. Ingólfsson



Guðmundur Lárusson

Hægt er að nálgast öll nefnföng og símanúmer á vefsíðu nefndarinnar (rns.is).

LÖG OG REGLUGERÐ

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

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

RNS 2002-2009

Á árunum 2002-2009 hefur RNS lokaafgreitt 1409 mál, gert 84 tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands og 71 sérstakar ábendingar til sjómanna.

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

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

RNS leggur áherslu á að afgangi einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði.

*OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR*

STARFSEMI RNS 2009

Á árinu 2009 voru skráð atvik 151 en voru 172 á árinu áður. Hjá nefndinni voru haldnir sjö fundir og 185 mál afgreidd auk þess sem 14 mál voru afgreidd sem drög.

Lokaskýrslur sem var skilað með nefndarálitni eru 92 en ekki var ályktað í 93 málum. Skilað var inn til Siglingastofnunar Íslands þremur tillögum í öryggisátt auk þess sem gerðar voru 11 sérstakar ábendingar.

Af málum ársins átti nefndin eftir að rannsaka og taka fyrir 34 mál um áramót og afgreiða lokaskýrslur í 14 málum (útsend drög) frá síðasta fundi ársins.

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

Yfirlit um skráð atvik hjá RNS 2000 - 2009											
Atvik	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Meðaltal
Skip sekkur	10	6	4	7	16	7	4	6	8	8	8
Skip strandar	14	10	11	7	16	16	21	21	16	11	15
Árekstur	6	11	7	4	3	9	12	4	13	5	8
Eldur um borð	8	15	5	3	5	10	5	7	7	8	7
Leki að skipi	3	1	5	8	10	7	7	3	4	3	5
Annað	8	8	12	15	8	9	21	21	20	10	14
Slys á fólki	64	63	103	85	84	88	83	49	64	55	76
Banaslys	3	7	2	2	2	3	3	5	0	2	3
Vélarvana skip				5	5	19	16	55	40	49	23
Skráð atvik	116	121	149	136	149	168	172	171	172	151	158

BANASLYS

Tvö banaslys urðu á árinu 2009. Annað átti sér stað í Hvalfirði þegar kafari við ígulkeraveiðar lést við köfun. Þá lést sjómaður NA af Skrúð þegar bátur fékk á sig sjó og hvolfdi.

SLYS Á FÓLKI

Skráð slys á fólki á árinu á árinu eru 55 en eru í raun 57 þar sem í tveimur málum (06109, 13709) slösuðust tveir sjómenn og er það um 11% fækkun frá árinu á undan auk þess að vera um 28% undir meðaltali áranna á 2000-2008. Eins og fram kemur í samanburðartöflu við skráð slys á sjómönnum hjá Tryggingastofnun hér á eftir hefur slysum fækkað um 18%.

SKIP

Fjöldi skipa sem sukku á árinu stendur í stað á milli ára og fjöldi atvika þegar skip stranda eða taka niðri fækkar annað árið í röð. Árekstrum fækkar verulega en atvik um eld um borð fjölga um eitt milli ára og leki að skipum er undir meðaltali.

VÉLARVANA SKIP

Á árinu 2009 voru skráð 49 atvik þegar skip eru dregin vélarvana af ýmsum ástæðum en voru 40 á árinu áður og 55 á árinu 2007.

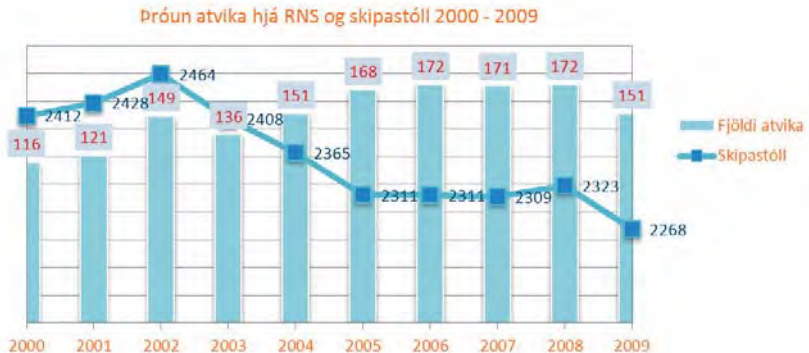
RNS hefur fylgst náið með þessum atvikum og mun gera það áfram vegna þess lærdóms sem sannarlega má af þeim draga. Enn kemur það mönnum á óvart að RNS skuli hafa samband þegar allt hafði í raun farið vel í þessum atvikum en hefur undantekningalaust mætt skilningi þegar ljóst er að aðstæður hefðu getað verið verri.

RNS HVETUR ALLA SJÓFARENDARUR TIL AÐ TILKYNNNA ÞAU ATVIK SEM GÆTU KOMIÐ ÖÐRUM AÐ GAGNI EN VERÐI EKKI HULIN EINS OG OFT GERIST ÞEGAR SJÓFÖR FARAST ÁN SKÝRINGA.

Undir liðnum „Annað“ í töflunni eru skráð þau mál sem ekki falla undir flokkun í þessari töflu og má þar nefna atvik þegar skip fengu í skrúfuna, skemmdir vegna veðurs, farmskemmdir o.fl.

ÞRÓUN ATVIKA OG SKIPASTÓLL

Á myndinni hér að neðan má sjá þróun allra atvika sem tengjast óhöppum á skipum og bátum hjá RNS miðað við öll íslensk skip samkvæmt skipaskrá. Í ársbyrjun 2009 voru skráð skip á Íslandi 2.268.



PRENTAÐAR SKÝRSLUR RNS

Á árinu 2009 var gefin út prentuð skýrsla fyrir árið 2007 og var hún í sama broti og síðastliðin ár. Markmið RNS er að prentuð skýrsla verði gefin út árlega í framtíðinni og mun því starf nefndarinnar skila sér með þessum hætti fyrir til sjómanna en áður hefur tíðkast.

Hægt er að nálgast áður útgefnar prentaðar skýrslur á PDF formi á vef RNS ásamt öllum lokaskýrslum og tilkynnta atvika til nefndarinnar sem birtast þar strax við skráningu mála. Einnig er hægt að hafa samband við RNS og fá útgefnar skýrslur sendar að kostnaðarlausu.

VEFUR RNS

Vefur RNS var opnaður þann 23. september 2004. Síðan þá hafa uppflettingar á honum aukist mikið á milli ára. Nýr vefur hefur verið í vinnslu um tíma en því miður enn ekki lokið og tengist það frágangi á öflugu flokkunarkerfi hans auk ýmissa annarra þátta sem lagt var af stað með í upphafi.

ERLENT SAMSTARF

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

Fulltrúi RNS sótti tvo fundi á vegum EMSA (European Maritime Safety Agency) á árinu í Lissabon. Annars vegar vinnufund í ráðgjafahóp CTG (Consultative Technical Group for Cooperation in Marine Accident Investigation) þar sem unnið var að loka frágangi á væntanlegri tilskipun ESB um samræmdar reglur um rannsóknir á sjóslysum í Evrópu. Í þessari tilskipun eru t.d. ákvæði um þjálfun rannsóknaraðila, sameiginlegur gagnagrunnur, samstarf, tæknimál og skyldur ríkja. Hins vegar var farið á kynningarfund (Symposium "Judicial and Safety Investigations into Marine Casualties and Incidents in the context of Dir 2009/18/EC") um áherslur í væntanlegri tilskipun er varða lagalegar hliðar og öryggisþátta í rannsóknum sjóslysa.

Hægt er að skoða meira um starfsemi EMSA á vefsíðu þeirra: www.emsa.europa.eu

MARKMIÐ RNS

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

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

Um rannsóknir sjóslysa er fjallað í lögum nr. 68/2000 með breytingum frá 2003 og í reglugerð um sama efni nr. 133/2001. Rannsóknarnefnd sjóslysa er skipuð af samgönguráðherra til fjögurra ára í senn. Fimm nefndarmenn eru skipaðir til loka októbers 2012. Tveir starfsmenn eru í fullu starfi hjá RNS.

SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNS ÁRIÐ 2009

Eins og áður hefur komið fram voru skráð atvik hjá RNS 151 árið 2009 og þar af voru tveimur málum vísað frá. Þar af gerðust 144 atvik á því ári en sjö á árinu 2008. Öll atvik sem berast RNS eru skráð, flokkuð og hægt að sjá þau á vef nefndarinnar, www.rns.is.

Eftirfarandi tafla sýnir öll málefni RNS skráð á árinu 2009, raðað eftir dagsetningu atviks.

Dags- atviks	Nafn skips / annað	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
8.mar.08	Farsæll GK 162	Fiskiskip	62	Slys á fólki
21.júl.08	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
16.okt.08	Örvar SH 777	Fiskiskip	688	Slys á fólki
29.nóv.08	Brynjólfr VE 3	Fiskiskip	831	Slys á fólki
2.des.08	Ásgrímur Halldórsson SF 250	Fiskiskip	1528	Strand
24.des.08	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
27.des.08	Gunnbjörn ÍS 307	Fiskiskip	263	Slys á fólki
4.jan.09	Monica GK 136	Minni fiskibátur	9,7	Strand
4.jan.09	Indriði Kristins BA 751	Minni fiskibátur	15	Strand
8.jan.09	Úlla SH 269	Minni fiskibátur	14,6	Önnur tilvik
10.jan.09	Baldur	Ferja	1350	Slys á fólki
12.jan.09	Sighvatur GK 57	Fiskiskip	436	Slys á fólki
12.jan.09	Friðrik Sigurðsson ÁR 17	Fiskiskip	271	Slys á fólki
16.jan.09	Hrafn GK 111	Fiskiskip	1067	Slys á fólki
18.jan.09	Herjólfr	Ferja	3354	Slys á fólki
19.jan.09	Herjólfr	Ferja	3354	Slys á fólki
2.feb.09	Stafnes KE 130	Fiskiskip	257	Vélarvana
5.feb.09	Sturlaugur H Böðvarsson AK 10	Fiskiskip	712	Slys á fólki
5.feb.09	Alda HU 112	Minni fiskibátur	15	Vélarvana
8.feb.09	Ingunn AK 150	Fiskiskip	1981	Slys á fólki
10.feb.09	Kafaramál	Köfun		Köfunarmál
10.feb.09	Straumur SH 100	Minni fiskibátur	5,9	Önnur tilvik
17.feb.09	Oddur á Nesi SI 76	Minni fiskibátur	15	Eldur
23.feb.09	Freri RE 73	Fiskiskip	1723	Vélarvana
23.feb.09	Barði NK 120	Fiskiskip	1166	Vélarvana
28.feb.09	Ramóna ÍS 290	Fiskiskip	23	Vélarvana
1.mar.09	Fróði II ÁR 38	Fiskiskip	356	Vélarvana
2.mar.09	Narfi SU 68	Minni fiskibátur	14,5	Vélarvana
5.mar.09	Erlingur SF 65	Fiskiskip	232	Slys á fólki
7.mar.09	Hrónn ÍS 74	Óreiðubátur	122	Sekkur
7.mar.09	Birta SH 13	Fiskiskip	44	Vélarvana
7.mar.09	Aþena ÞH 505	Farþegabátur	8,3	Önnur tilvik
13.mar.09	Erlingur SF 65	Fiskiskip	232	Slys á fólki
16.mar.09	Deitfoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
16.mar.09	Geir KE 1	Fiskiskip	242	Slys á fólki
24.mar.09	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
26.mar.09	Kiddi Lár GK 501	Minni fiskibátur	15	Vélarvana
27.mar.09	Steini GK 45	Minni fiskibátur	10,3	Slys á fólki
2.apr.09	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki

Dags- atviks	Nafn skips / annað	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
3.apr.09	Herjólfur	Ferja	3354	Slys á fólki
4.apr.09	Reykjafoss	Flutningaskip	7589	Slys á fólki
4.apr.09	Kristbjörg HF 177	Fiskiskip	290	Slys á fólki
4.apr.09	Kristbjörg HF 177	Fiskiskip	290	Vélarvana
5.apr.09	Oddgeir EA 600	Fiskiskip	366	Slys á fólki
5.apr.09	Kiddi Lár GK 501	Minni fiskibátur	15	Vélarvana
6.apr.09	Diddi GK 56 / Erling KE 140	Minni fiskibátur	6	Ásigling
15.apr.09	Ósk KE 5	Fiskiskip	113	Vélarvana
25.apr.09	Björgúlfur Pálsson SH 225	Minni fiskibátur	5	Slys á fólki
25.apr.09	Skemmtibátur	Skemmtibátur		Vélarvana
27.apr.09	Rakel SH 700	Minni fiskibátur	8,5	Vélarvana
29.apr.09	Sighvatur GK 57	Fiskiskip	436	Slys á fólki
3.maí.09	Friðgeir Eyjólfsson HF 79	Minni fiskibátur	4,1	Vélarvana
3.maí.09	Tryggvi Eðvalds SH 2	Minni fiskibátur	13,9	Vélarvana
4.maí.09	Örvar HU 2	Fiskiskip	1243	Eldur
5.maí.09	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
11.maí.09	Jóna Eðvalds SF 200	Fiskiskip	543	Slys á fólki
13.maí.09	Særún	Farþegabátur	194	Strand
16.maí.09	Skemmtibátur	Skemmtibátur		Sekkur
20.maí.09	Herdís SH 145	Minni fiskibátur	5,8	Eldur
20.maí.09	Vestmannaey VE 444	Fiskiskip	486	Slys á fólki
30.maí.09	Höfrungur III AK 250	Fiskiskip	1521	Slys á fólki
2.jún.09	Skálafell ÁR 50	Fiskiskip	200	Slys á fólki
4.jún.09	Auðunn	Dráttarbátur	25	Sekkur
4.jún.09	Sóley Sigurjóns GK 200	Fiskiskip	737	Strand
6.jún.09	Hannes Þ. Hafstein	Björgunarskip	42	Önnur tilvik
8.jún.09	Frosti ÞH 229	Fiskiskip	622	Önnur tilvik
10.jún.09	Bjartur NK 121	Fiskiskip	663	Ásigling
11.jún.09	Valdimar GK 195	Fiskiskip	569	Slys á fólki
14.jún.09	Renus (skúta)	Skemmtibátur	5,28	Strand
16.jún.09	Gullberg VE 292	Fiskiskip	600	Slys á fólki
21.jún.09	Gnúpur GK 11	Fiskiskip	1141	Slys á fólki
22.jún.09	Ýmir	Skemmtibátur	11,4	Vélarvana
24.jún.09	Birtingur NK 119-Súlan EA 300	Fiskiskip	1236/851	Ásigling
24.jún.09	Snarfari GK 22	Minni fiskibátur	4,4	Vélarvana
29.jún.09	Jonni SH 84	Minni fiskibátur	9,6	Slys á fólki
29.jún.09	Kajak	Skemmtibátur		Önnur tilvik
1.júl.09	Sigurvon (skúta)	Skemmtibátur	5,28	Strand
3.júl.09	Bára Kristján's RE 74	Minni fiskibátur	4,2	Vélarvana
5.júl.09	Núpur HF 56	Minni fiskibátur	4,1	Vélarvana
6.júl.09	Eyfjörð ÞH 203	Minni fiskibátur	6,7	Leki
6.júl.09	Melavík ÁR 32	Minni fiskibátur	4,8	Vélarvana
6.júl.09	Zodiac	Skemmtibátur		Vélarvana
7.júl.09	Edda EA 65	Minni fiskibátur	5	Vélarvana
9.júl.09	Ýmir (skemmtibátur)	Skemmtibátur	11,4	Strand
12.júl.09	Addi afi GK 97	Minni fiskibátur	9,6	Vélarvana
12.júl.09	Búi GK 266	Minni fiskibátur	5	Vélarvana

Dags- atviks	Nafn skips / annað	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
14.júl.09	Geir KE 1	Fiskiskip	242	Vélarvana
14.júl.09	Silfurnes SF 99	Minni fiskibátur	7,2	Vélarvana
15.júl.09	Andrea II	Farþegabátur	3	Strand
15.júl.09	Vestri BA 63	Fiskiskip	293	Vélarvana
15.júl.09	Gola BA 82	Minni fiskibátur	3	Vélarvana
15.júl.09	Mar GK 21	Minni fiskibátur	5	Vélarvana
15.júl.09	Bylgja	Skemmitbátur	3,7	Vélarvana
18.júl.09	Hafyrðill ÍS 408	Skemmitbátur	3,47	Strand
18.júl.09	Æðruleysi HF 36	Skemmitbátur	3,71	Vélarvana
20.júl.09	Jonni SH 84	Minni fiskibátur	9,6	Sekkur
20.júl.09	Nýi Víkingur SK 95	Farþegabátur	9,58	Vélarvana
29.júl.09	Sæborg ÞH 55_Karólína PH100	Fiskiskip	36	Ásigling
30.júl.09	Vinur GK 96	Minni fiskibátur	6	Eldur
30.júl.09	Hrafn GK 111	Fiskiskip	1067	Slys á fólki
1.ágú.09	Barði NK 120	Fiskiskip	1166	Eldur
2.ágú.09	Flugaldan ST 54	Minni fiskibátur	14,91	Slys á fólki
4.ágú.09	Porsteinn ÞH 360	Fiskiskip	1835	Slys á fólki
4.ágú.09	Kósý EA 27	Minni fiskibátur	5,8	Vélarvana
8.ágú.09	Tjaldur II ÞH 294	Fiskiskip	19,9	Leki
8.ágú.09	Gæfan RE 350	Skemmitbátur	4,3	Strand
10.ágú.09	Rósa í Brún ÞH 80	Minni fiskibátur	4,9	Vélarvana
11.ágú.09	Guðmundur rauði	Skemmitbátur	4,9	Vélarvana
12.ágú.09	Stakkhamar SH 221	Minni fiskibátur	4,6	Vélarvana
16.ágú.09	Slöngubátur	Skemmitbátur		Önnur tilvik
17.ágú.09	Tjaldur SH 270	Fiskiskip	206	Vélarvana
23.ágú.09	Krístún II RE 477	Fiskiskip	274	Slys á fólki
26.ágú.09	Aggi SI 8	Minni fiskibátur	5,7	Eldur
12.sep.09	Grundfirðingur SH 24	Fiskiskip	255	Slys á fólki
14.sep.09	Tómas Þorvaldsson GK 10	Fiskiskip	504	Slys á fólki
16.sep.09	Skátinn GK 82	Óreiðubátur	27	Sekkur
20.sep.09	Föenix SH 98	Skemmitbátur	4	Vélarvana
24.sep.09	Egill SH 195	Fiskiskip	183	Vélarvana
25.sep.09	Auður Vésteins GK 88	Minni fiskibátur	14,8	Vélarvana
26.sep.09	Hringur SH 153	Fiskiskip	481	Slys á fólki
2.okt.09	Lundey NS 14	Fiskiskip	1424	Önnur tilvik
11.okt.09	Stefnir ÍS 28	Fiskiskip	668	Slys á fólki
13.okt.09	Málmey SK 1	Fiskiskip	1470	Slys á fólki
16.okt.09	Ásdís GK 218_Hólmsteinn GK 20	Fiskiskip	59	Ásigling
20.okt.09	Hannes Þ. Hafstein	Björgunarskip	42	Önnur tilvik
22.okt.09	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
22.okt.09	Guðmundur í Nesi RE 13,	Fiskiskip	2464	Slys á fólki
22.okt.09	Guðrún Guðleifsdóttir ÍS 25	Fiskiskip	303	Vélarvana
27.okt.09	Sægrímur GK 525	Fiskiskip	77	Slys á fólki
27.okt.09	Alda HU 112	Minni fiskibátur	15	Vélarvana
4.nóv.09	Tómas Þorvaldsson GK 10	Fiskiskip	504	Slys á fólki
7.nóv.09	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
18.nóv.09	Stefán Rögnvaldsson HU 345	Fiskiskip	73	Vélarvana

Dags- atviks	Nafn skips / annað	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
19.nóv.09	Hrafn Sveinbjarnarson GK 255	Fiskiskip	1028	Slys á fólki
21.nóv.09	Guðrún GK 69	Minni fiskibátur	9,4	Eldur
21.nóv.09	Kópur	Skemmtibátur	2,7	Vélarvana
23.nóv.09	Mars GK 205	Fiskiskip	791	Vélarvana
24.nóv.09	Hrólfur Einarsson ÍS 255	Minni fiskibátur	14,9	Leki
25.nóv.09	Helga RE 49	Fiskiskip	362	Vélarvana
25.nóv.09	Æður ST 41	Minni fiskibátur	9,5	Vélarvana
27.nóv.09	Björg Hauks ÍS 33	Minni fiskibátur	8,3	Vélarvana
29.nóv.09	Sighvatur GK 57	Fiskiskip	436	Slys á fólki
2.des.09	Krístrún II RE 477	Fiskiskip	274	Slys á fólki
6.des.09	Arnar ÁR 55	Fiskiskip	320	Slys á fólki
8.des.09	Köfun	Köfun		Banaslys
16.des.09	Börkur frændi NS 55	Minni fiskibátur	14,9	Banaslys
25.des.09	Valbjörn ÍS 307	Fiskiskip	263,2	Eldur
27.des.09	Svanur KE 90	Óreiðubátur	39	Sekkur
29.des.09	Gullberg VE 292	Fiskiskip	599,6	Vélarvana

Rannsóknarnefnd sjóslysa
Flugstöðin,
340 Stykkishólmur

Sími: 552 5105

Fax: 551 5152

Tölvupóstur: rns@rns.is

Vefur: rns.is



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

RNS leggur áherslu á að afgangið einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði.

OKKAR RANNSÓKNIR

YKKAR HAGSMUNIR

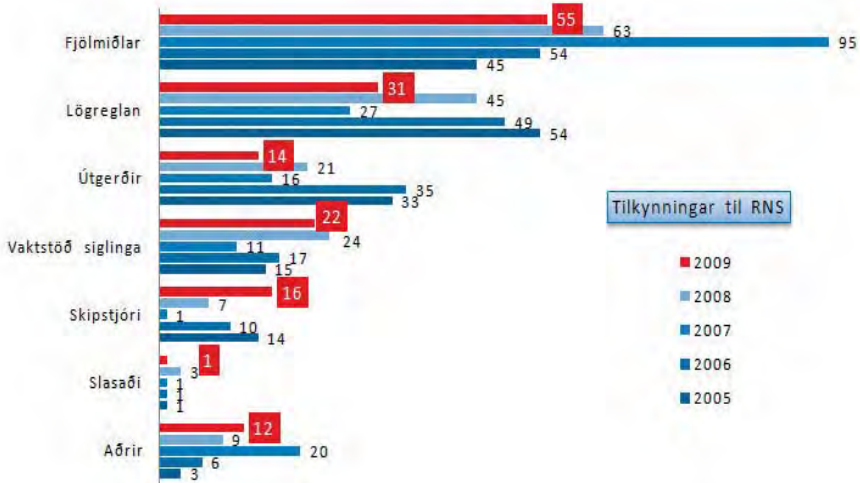
Skipstjóra, útgerðarmanni og öðrum þeim sem verða þess áskynja að sjóslys hafi orðið ber að tilkynna það til RNS

Skipstjórnarmönnum ber að:

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

TILKYNNINGAR ATVIKA TIL RNS

Eins og fyrr greinir er ljóst að stærstur hluti aðila virðir ekki tilkynningarskyldu sína til RNS eins og þeim ber samkvæmt ákvæðum laga um rannsóknir sjóslysa. RNS hefur á undanförmum árum tekið saman hvernig skipting tilkynninga á atvikum sem koma til umfjöllunar hjá RNS frá árinu 2005. Á myndinni hér að neðan sést hvernig þetta skiptist á milli aðila.



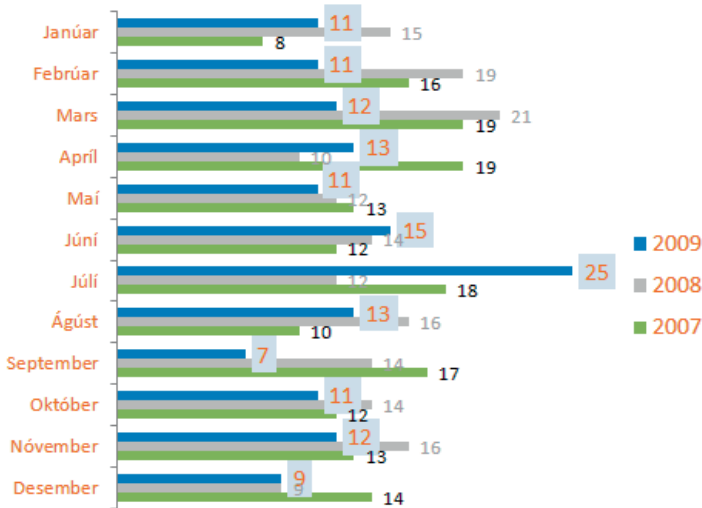
Eins og fram kemur er stærstur hluti eða rúmlega 36% þessara mála fenginn úr fjölmiðlum en var um 37% á árinu 2008 og um 55% á árinu 2007. Um 20% kemur frá lögregluembættum landsins en var um 26% á síðasta ári. Vaktstöð siglinga er með um 15% tilkynninga til RNS en var um 14% á síðasta ári og útgerðir, skipstjórar ásamt slösuðum er um 21% en var 18% á árinu á undan.

Samkvæmt upplýsingum frá Tryggingastofnun (TR) voru 238 tilkynnt slys á sjómönnum á árinu 2009. Skráð slys á sjómönnum hjá RNS á árinu voru 57 og því hlutfallslega aðeins um 24% þeirra skoðuð eða rannsökuð.

Nefndin hvetur sjómenn og útgerðaraðila að virða skyldur sínar um tilkynningu atvika til RNS. Þó atvik séu í huga manna lítilfjörleg og telji þau ekki tilefni til séstakrar rannsóknar þá er skráning þeirra mikilvæg því tölulegar upplýsingar geta verið mjög gagnlegar í baráttunni við að auka öryggi á sjó.

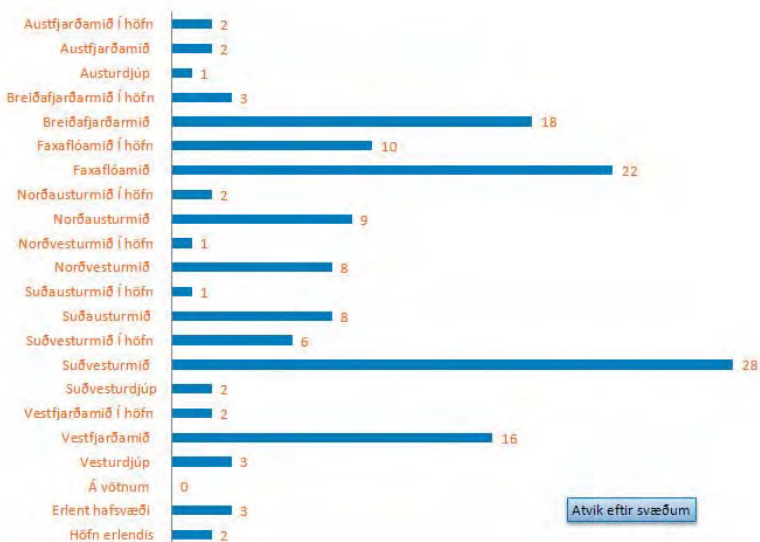
TÍMABIL ATVIKA 2009

Á myndinni má sjá í hvaða mánuði ársins atvikin áttu sér stað sem skráð voru hjá RNS árið 2009 í samanburði við skráningu á árunum 2007 og 2008. Eins og sjá má á myndinni eru flest skráð atvik í júlí eða 25 en 15 af þeim varða báta sem dregnir eru til hafnar af ýmsum ástæðum.

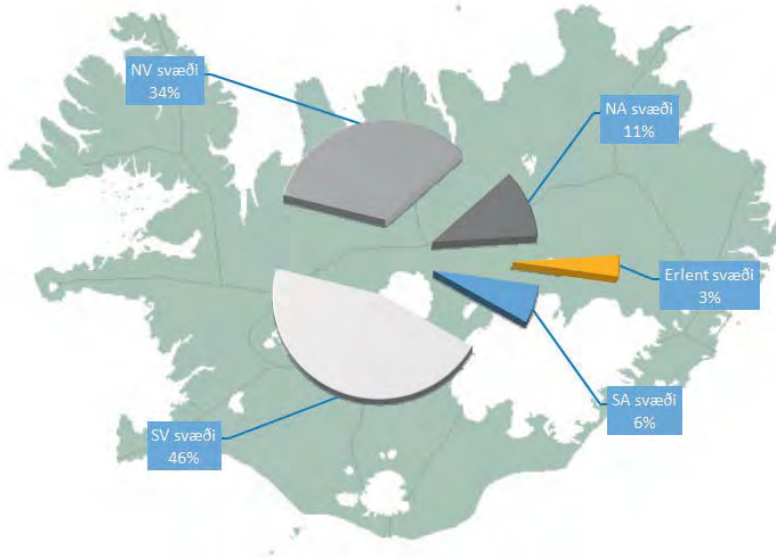


STAÐSETNING ATVIKA 2009

Á myndunum hér að neðan sést á hvaða svæði skráð atvik áttu sér stað hjá RNS á árinu 2009. Skráð atvik í höfnum voru 29 eða um 20% af málefnum RNS en voru um 27% á árinu 2008.

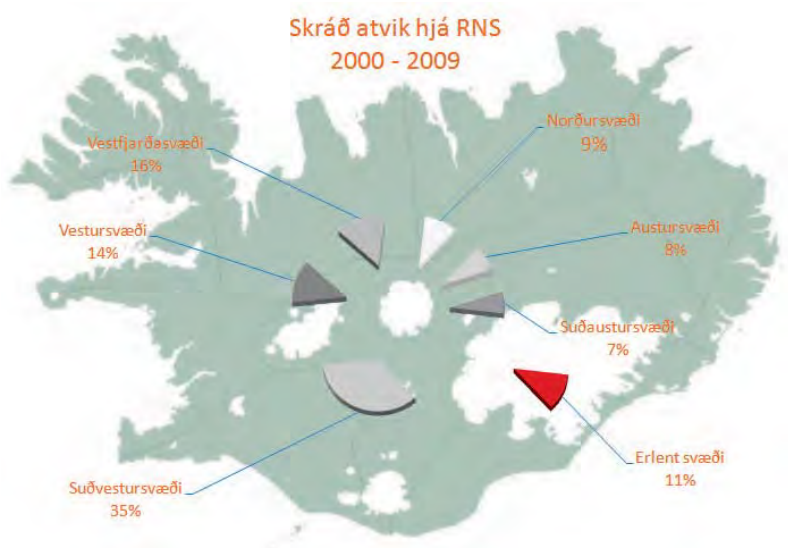


Á myndinni hér að neðan er hlutfallsleg samantekt á atvikum á árinu 2009 þar sem landinu er skipt í fjóra hluta og atvik sem gerast á erlendu svæði eru tekin út úr.



STAÐSETNING ATVIKA 2000 – 2009

Skráð atvik hjá RNS frá því að lögin um rannsóknir sjóslysa tóku gildi árið 2000 voru 1507 í árslok 2009. Á myndinni hér að neðan sést gróf skipting skráðra atvika hjá RNS eftir svæðum á þessu tímabili.



SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2009

Öll skip sem eru ó m að lengd eða lengri eru skráningarskyld, sbr. lög nr. 115/1985 um skráningu skipa. Siglingastofnun (SÍ) heldur aðalskipaskrá samkvæmt þessum lögum og gefur út heildarskrá miðað við skráningu 1. janúar hvers árs.

Samkvæmt heildarskránn SÍ voru í árslok 2009 samtals 2.237 skip á skipaskrá og 2.268 í upphafi ársins. Skráðum skipum fækkaði því um 31 á árinu. Fækkunin var 51 á þilfarsskipum og fjórar á opnum bátum.

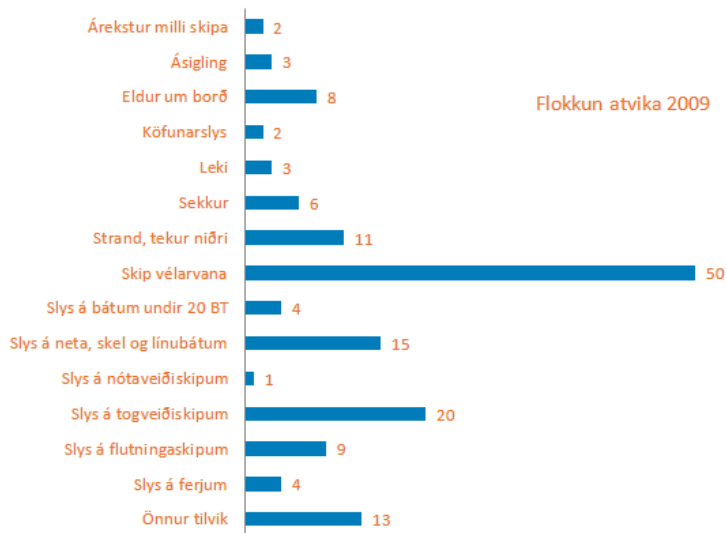
Í lok árs 2009 voru samtals 1.056 þilfarsskip og 1.181 opnir bátar á skrá.

Fjöldi, tegund (28) og brúttótonnatala (BT) skráðra þilfarsskipa í lok árunna 2008 og 2009 voru eftirfarandi:

Tegund	2009		2008	
	Fjöldi	Mæld BT	Fjöldi	Mæld BT
BJÖRGUNARSKIP	15	596	18	675
DRÁTTARSKIP	10	511	10	511
DÝPK. OG SANDSKIP	5	2.207	5	2.207
DÝPKUNARSKIP	1	220	1	220
EFTIRLITS- OG BJÖRGUNARSKIP	1	73		
FARÞEGASKIP	34	7.507	37	7.457
FISKI, FARÞEGASKIP	19	384	13	253
FISKISKIP	749	86.385	756	86.136
FLOTBRYGGJA	2	720	2	720
FLOTKVÍ	2	18.009	2	18.009
FLUTNINGA/BRUNNSKIP	1	152	1	152
HAFNSÖGU/DRÁTTARSKIP	3	274	3	274
HVALVEIÐISKIP	4	1.034	4	573
LÓÐS- OG TOLLSKIP	1	25	1	25
LÓÐSSKIP	8	214	8	214
NÓTAVEIÐI/SKUTTOGARI	1	2.156	1	2.156
OLÍUSKIP	1	372	2	431
PRAMMI	7	1.171	7	1.134
RANNSÓKNARSKIP	6	5.696	5	4.223
SEGLSKIP	73	723	76	776
SJÓMÆLINGASKIP			1	73
SKEMMTISKIP	38	509	42	505
SKÓLASKIP	2	2.389	2	2.389
SKUTTOGARI	58	73.396	60	75.415
VARÐSKIP	3	3.439	3	3.439
VINNUSKIP	7	486	7	552
VÖRFLUTNINGASKIP	1	415	2	782
ÞANGSKURÐARPRAMMI	5	25	5	25
Samtals:	1.057	209.088	1.074	209.326

FLOKKUN ATVIKA 2009

Hér má sjá grófa sundurliðun á skráðum atvikum hjá RNS á árinu 2009 eftir tegund skipa og málefna. Athugið að þessar tölur eru sjálfstæðar og endurspeglar ekki fjölda skráðra mála á árinu.



FLOKKUN ATVIKA EFTIR TEGUNDUM SKIPA

	Ásigling	Banaslys	Eldur	Farmtjón	Leki	Sekkur	Slys á fólki	Strand	Vélarbilun	Efnaslys	Annað
Björgunarbátar							1				1
Dráttarbátar						1					
Ferjur							4				
Fiskiskip	4		3		1		36	2	17	2	1
Flutningaskip							9				
Köfunaratvik		1									1
Langleguskip						3					
Minni fiskibátar	1	1	5		2	1	4	2	24		2
Skemmtibátar						1		5	8		2
Skoðunarbátar								2	1		1

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2009

Eins og áður segir hefur nefndin gert fimm (í þremur málum) tillögur í öryggisátt á árinu til Siglingastofnunar Íslands. Þessar tillögur eru eftirfarandi ásamt málanúmerum:

Nr. máls	Tillögur RNS 2009	Afgreiðsla Siglingastofnunar Íslands
12108	<p>Happadís GK 16 Ásigling í Mjóafirði</p> <p>Að gefnu tilefni leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun á aðvörunarmerkingum fiskeldiskvía og þær verði undantekningalaust í samræmi við alþjóðareglur.</p>	<p>12108</p> <p>Aðvörunarmerki fiskeldiskvía skulu lúta alþjóðlegum reglum. Í samræmi við eftirlitshlutverk sitt er varða öryggi í höfnum hefur Siglingastofnun Íslands farið sérstaklega yfir það að slíkum alþjóðlegum reglum sé framfylgt.</p>
12608	<p>Tryggvi Eðvarðs SH 2 Vélarvana og dreginn til hafnar</p> <p>Nefndin telur þennan frágang mjög varhugaverðan og leggur til við Siglingastofnun Íslands að hann verði tekinn til skoðunar.</p>	<p>12608</p> <p>Skipaefirlitssvið Siglingastofnunar mun taka sérstaklega til skoðunar við eftirlitshlutverk sitt frágang á straumlögn að ádreparaspólu við ólíuverk.</p>
12908	<p>Óli Gísla GK 112 Eldur í vélarúmi og dreginn til hafnar</p> <p>Nefndin telur ástæðu til að gera eftirfarandi tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Að settar verði íslenskar leiðbeinandi reglur um gerð vökvaprýstilagna fyrir mismunandi kerfi. 2. Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á ástandi vökvaprýstilagna sem eru í notkun í bátum með vökvakerfi til bógskrúfu. 3. Að Siglingastofnun Íslands sjái til þess að aðvörun þessa efnis verði auglýst tafarlaust og með skilvirkum hætti. 	<p>12908</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reglur um gerð vökvaprýstilagna við stýrisbúnað minni skipa er að finna í vöskölluðum Norðurlandareglum (reglur um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 m, nr. 592/1994, með síðari breytingum) í köflum V-7 til V-11 þar sem fjallað er um stýris- og vélbúnað. 2. Skipaefirlitssvið Siglingastofnunar mun taka sérstaklega til skoðunar við eftirlitshlutverk sitt vökvaprýstirör við bógskrúfu skipa af þessari stærð. 3. Siglingastofnun Ísland hefur bent skoðunarstofum, sem heimild hafa til að skoða skip, á þetta vandamál.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR 2009

Eins og áður hefur komið fram gerði nefndin 11 sérstakar almennar ábendingar til sjó- og skipstjórnarmanna. Þessar ábendingar eru eftirfarandi ásamt viðeigandi málánúmerum.

Nr. máls	Sérstakar ábendingar RNS 2009
09208	<p>Faxi RE 24, strandar við Akureyri Nefndin minnir skipstjórnendur á að merkt grunnsvæði í sjóskortum eru oftast en ekki illa dýptarmæld eins og raun ber vitni. Nefndin áréttar að rafræn sjóskort eru ekki viðurkenndur siglingabúnaður.</p>
10508	<p>Gláður SK 170, sekkur í Skagafirði Nefndin telur það ámalisvert að fjöldi neyðarsenda gúmmibjörgunarbáta hafi verið í notkun án viðurkenningar (samkvæmt upplýsingum RNS voru þetta 1100 sendar frá því í apríl 2001). Markaðssetning á MT300 neyðarsendi hefur verið óheimil frá 8. apríl 2001 þar sem neyðarsendarnir bera ekki CE merkingu því til staðfestingar að þeir standist evrópskar kröfur. Nefndin hvetur sjómenn eindregið til að setja í báta sína neyðarsenda með GPS staðsetningartækjum við útskiptin á eldri neyðarsendum vegna margfalt meiri staðsetningarnákvæmni og aukins öryggis.</p>
11908	<p>Sigurpáll ÞH 130, eldur um borð og dreginn til hafnar Nefndin leggur til að öryggi sé sett við raflagnir í kringum orkumikinn búnað.</p>
12908	<p>Óli Gísla GK 112, eldur í vélarúmi og dreginn til hafnar Nefndin hvetur rekstraradila báta með svona búnað og bátasmíði að huga strax að því hvort vökvaþrýstilagagnir sem eru í notkun eða á að fara nota standist það álag sem þeim er ætlað.</p>
00409	<p>Úlla SH 269, sjódæla stíflast og sjór kemst í lest Nefndin beinir því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að gott eftirlit sé með þiljum sem eiga að vera vatnsþétt.</p>
01109	<p>Ingunn AK 150, menn hætt komnir vegna súrefnisskorts í lest Í máli nr. 06203 gerði nefndin eftirfarandi tillögu í öryggisátt til Siglingastofnunar: 1. Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hættu er á súrefnisskortum í rýmum sem skipverjar að staðaldri vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/eða súrefnisskynjara á sér og góða loftræstingu í skilgreindum hætturýmum. 2. Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og bæklingar um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð skipum. Einnig verði öll rými þar sem hættu er á efnabreytingum skilgreind á áberandi hátt og áhöfninni kynnt vel. 3. Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slyss af völdum súrefnisskorts.</p> <p>Afgreiðsla Siglingastofnunar:</p> <ol style="list-style-type: none"> Í tillögum Siglingastofnunar Íslands að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri sem taka mun til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri er að finna í 13. gr. í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni ákvæði um nokkun gas- og súrefnismæla. Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, er að finna ákvæði um skyldur eigenda og skipstjóra til að koma í veg fyrir að öryggi og heilsa starfsmanna verði ekki stofnuð í hættu. Siglingastofnun í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út „Lækningabók sjófarenda“, en þar er að finna í 17. kafla um eitranir lýsing á greiningu og meðferð eittrana. Siglingastofnun mun vinna að því í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda að gerð verði veggspjöld, fræðslupásar og annað kynningarefni um hættu vegna mögulegrar efnamyndunar í rýmum skipa. Einnig mun Siglingastofnun í tengslum við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda huga að gerð fræðslupása eða annars kynningarefnis um sérstakar ráðstafanir í viðbragðsáætlun um borð í skipum þegar slyss verður af völdum súrefnisskorts.

03309	Oddur á Nesi SI 76, eldur í stýrishúsi Nefndin varar smábátæigendur og aðra sjómenn, þar sem mikil saltmettun er í umhverfinu, að nota opnar tengingar við svona háa spennu.
03409	Kristbjörg HF 177, vélarvana við Krísuvíkurborg Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að auka kröfur um viðvörðunarbúnað skipa með undanþágum vegna mönnunar.
03609	Kiddi Lár GK 501, vélarvana og dreginn til hafnar Nefndin beinir því til útgerðarmanna að halda olíutönkum hreinum.
03709	Oddgeir EA 600, skipverji slasast á hendi Nefndin beinir því til skipstjóra að gera áhættumat samkvæmt „Reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum“ nr. 200/2007 og bendir sérstaklega á greinar 8 til 10.
06709	Ýmir, fær í skráfuna og dreginn til hafnar Nefndin telur mjög mikilvægt að sjófarendur tilkynni undantekningalaust um alla faratálma á sjó og hvelur VSS til að gera viðeigandi ráðstafanir til svo sé gert til að auka öryggi á sjó.

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

RNS leggur áherslu á að afgreiðsla einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði.

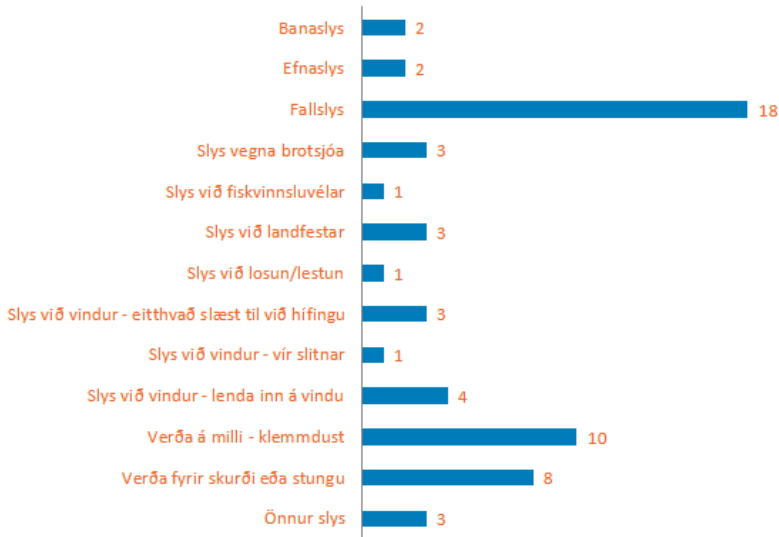


*OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR*

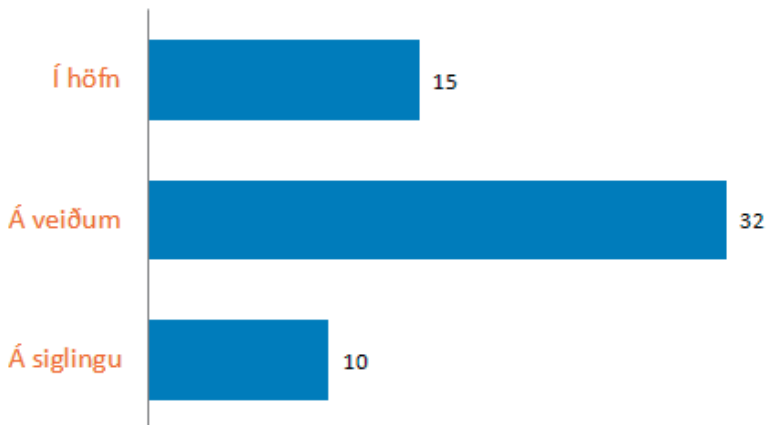
SLYS Á SJÓMÖNNUM SKRÁÐ HJÁ RNS 2009

Tegund slysa 2009

Á árinu 2009 voru 57 slys skráð á sjómönnum hjá RNS auk tveggja banaslysa. Um fækkun er að ræða á milli ára í þessum málaflokki eða um 11% frá árinu á undan en þá voru 64 slys á sjómönnum rannsökuð. Meðaltal rannsakaðra slysa á sjómönnum frá árinu 2000 eru 74 á ári og eru því skráð slys á árinu 2009 um 24% undir meðaltali. Myndin hér að neðan sýnir flokkun eftir tegundum rannsakaðra slysa á árinu 2009. Eins og fram kemur eru fallslys af ýmsum toga flest eða um 32%.

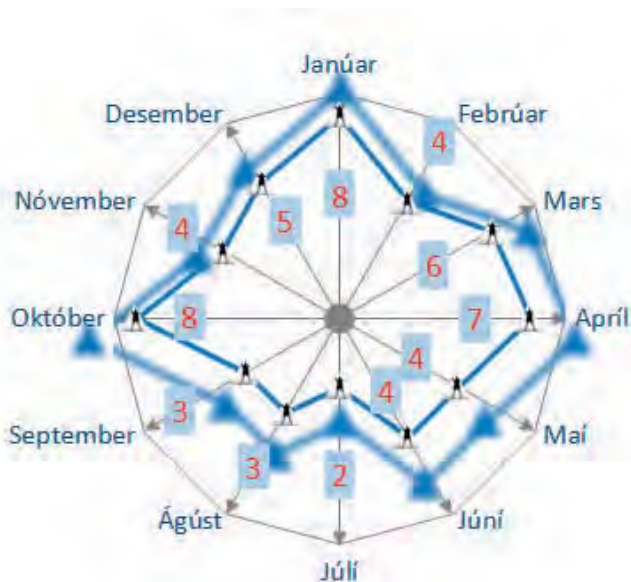
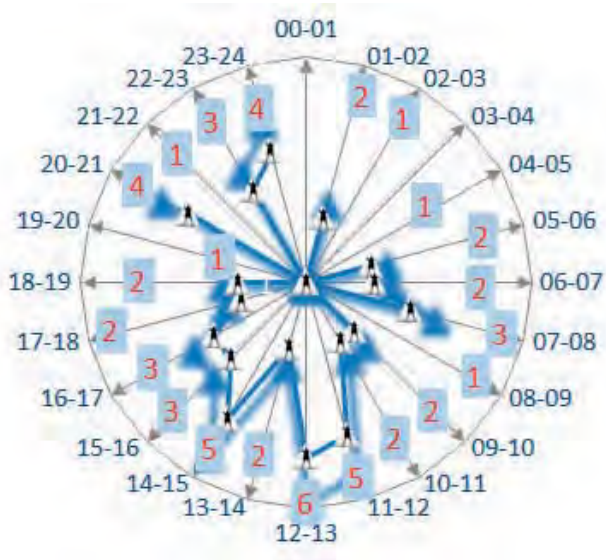


AÐGERÐ SKIPS VIÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2009



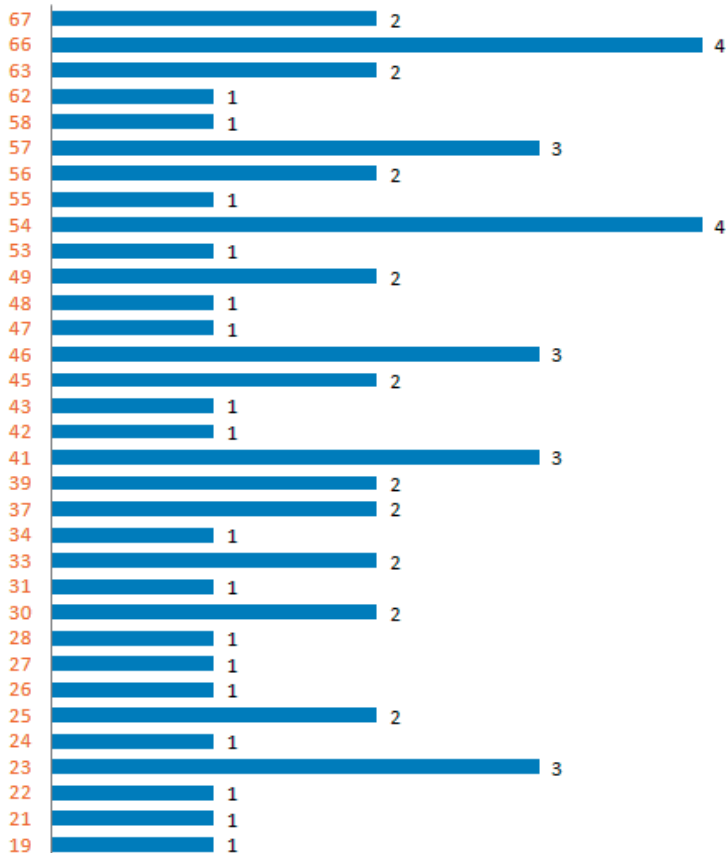
TÍMI SLYSA 2009

Myndirnar hér að neðan sýna á hvaða tíma sólarhringsins og í hvaða mánuði slysin urðu á sjómönnum sem skráð voru hjá RNS á árinu 2009.



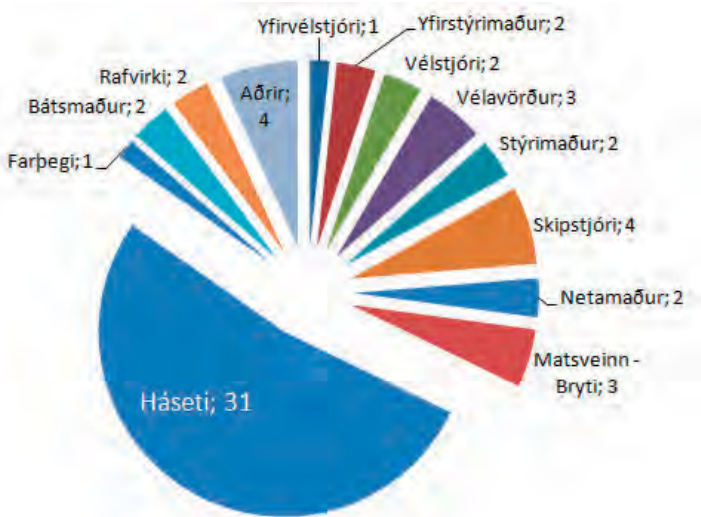
ALDUR SLASAÐRA 2009

Á myndunum hér að neðan sést aldersdreifing slasaðra sjómanna árið 2009. Meðalaldur þeirra sem slösuðust á árinu er um 41 ár en var um 45 ár árið 2008. Á árinu var sá yngsti sem slasaðist 19 ára en þeir elstu 67 ára.



STARFSHEITI SLASADRA SJÓMANNA 2009

Á myndinni sést skipting slysa á sjómönnum á árinu 2009 eftir starfsheitum um borð í skipi. Eins og fram kemur eru slys á undirmönnum algengust eða um 40% og þar af eru 52% slysa hjá hásetum. Á árinu 2008 voru slys á undirmönnum 61% og þar af 55% hjá hásetum. Undir textanum „Aðrir“ eru atvik sem kafarar komu við sögu og efnaslys þegar aðrir en sjómenn áttu í hlut.



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

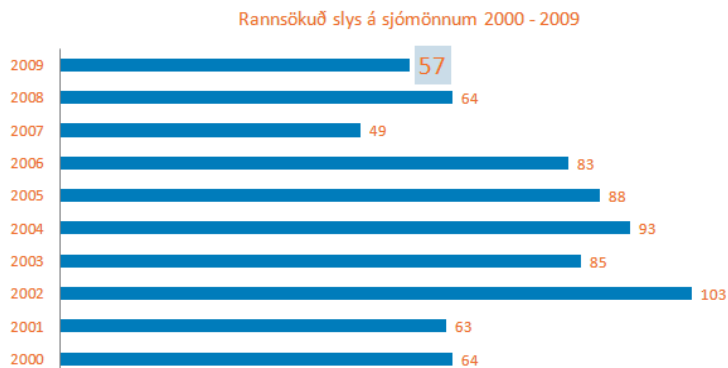
RNS leggur áherslu á að afgreiðsla einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði.

*OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR*

RANNSÖKUÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2000 – 2009

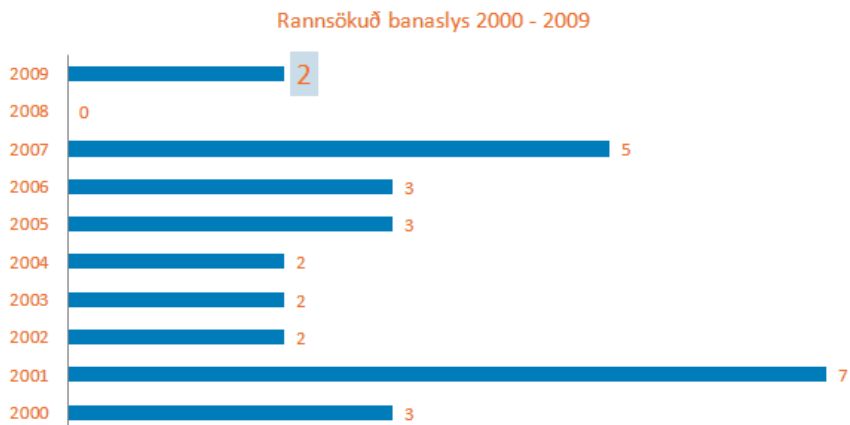
Rannsókuð slys

Á myndinni hér að neðan koma fram slys á sjómönnum sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 2000 – 2009.



BANASLYS

Á myndinni hér að neðan koma fram banaslys sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 2000 – 2009.



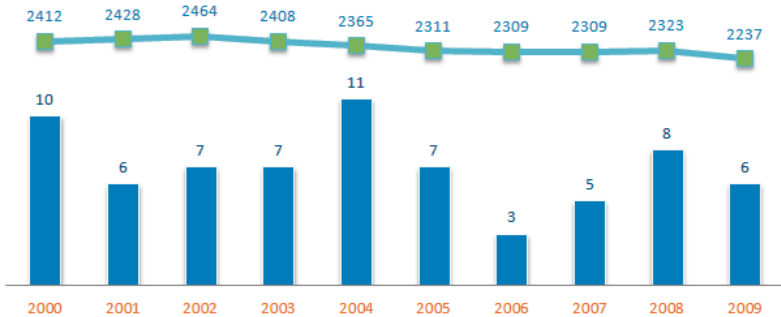
Eins og fram hefur komið varð annað banaslysið á árinu 2009 þegar kafari drukknaði við ígulkeraveiði í Hvalfirði en hið þegar sjómaður lést NA af Skrúð þegar bátur fékk á sig sjó og hvolfdi. *Seinna í skýrslunni er samantekt á fjölda banaslysa á sjómönnum frá 1971.*

ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 2000 - 2009

SKIP SÖKKVA

Á myndinni hér að neðan má sjá fjölda skipa og báta sem hafa sokkið á árunum 2000-2009. Á þessum samanburði sést að sex sjóför sukku á árinu 2009 en meðaltal árunna á undan eru 7 sjóför á ári. Á myndinni má einnig sjá til fróðleiks línurit um þróun á fjölda skráningarskyldra skipa og báta á Íslandi.

Skip sökkva og skipastóll 2000 - 2009



SKIP SEM SUKKU 2009

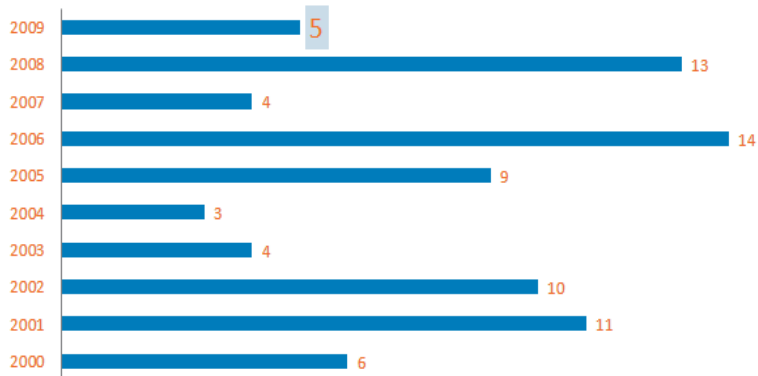
- 02609 Hrönn ÍS 74, sökk í Ísafjarðarhöfn. (Mynd 1)
- 05009 Skemmtibátur, sökk á Stakkfirði.
- 05709 Dráttarbáturinn Auðunn, hvolfdi og sökk við björgunarstörf út af Sandgerði. (Mynd 2)
- 09409 Jonni SH 84, sökk í Reykjavík. (Mynd 4)
- 11109 Skátinn GK 82, sökk á Akranesi. (Mynd 3)

Einnig sökk Herdis SH 145 eftir að eldur kom upp í bátnum. (05209)

ÁREKSTRAR OG ÁSIGLINGAR

Á myndinni koma fram árekstrar á milli skipa og aðrar ásiglingar sem hafa orðið á árunum 2000 – 2009 þar sem tjön hefur hlotist af. Eins og sést á myndinni er um umtalsverða fækkun á þessum atvikum að ræða á milli ára.

Árekstrar og ásiglingar 2000 - 2009

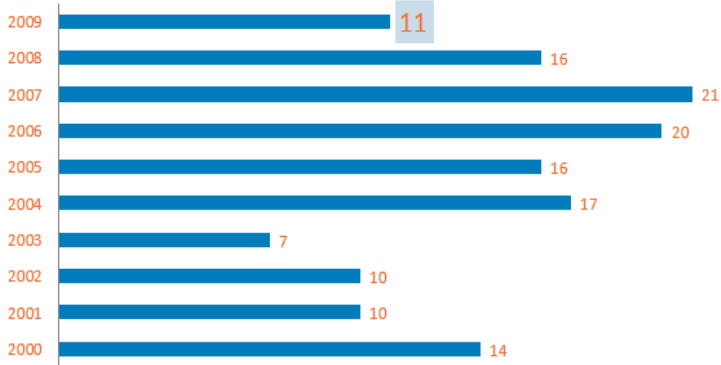


Sólan EA eftir árekstur við Birting NK á SA miðum í júlí 2009 (069/09)

SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI

Á myndinni hér að neðan koma fram skráð atvik hjá RNS þar sem skip eða bátar hafa strandað eða tekið niðri á árunum 2000 – 2009. Eins og sést á myndinni er um fækkun á þessum atvikum að ræða annað árið í röð.

Strand, skip taka niðri 2000 - 2009



Soley Sigurjóns á strandstað í júní 2009 (056/09)

ELDUR UM BORÐ

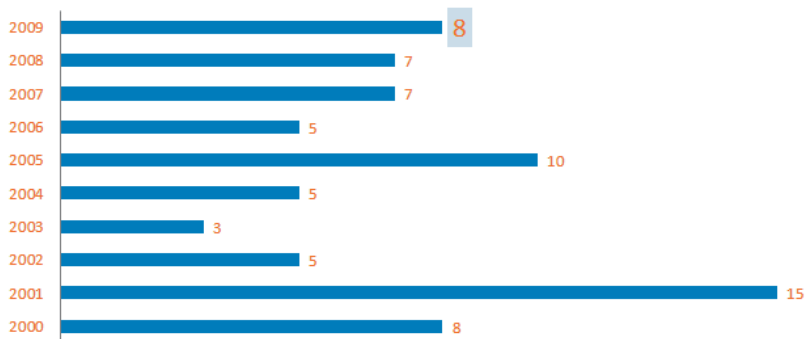
Á myndinni hér að neðan koma fram skráð atvik hjá RNS þar sem eldur varð laus og samanburður milli áraanna 2000 – 2009. Eins og sést á myndinni er einu atviki fleiri en á árinu 2008.

Ljósmynd: Vinur GK 96 brennur við bryggju í Reykjanesbæ í júlí 2009. Eldsupptök voru talin bilun í orkumæli fyrir landrafmagn. (Mál nr. 097/09)



Vinur GK brennur við bryggju

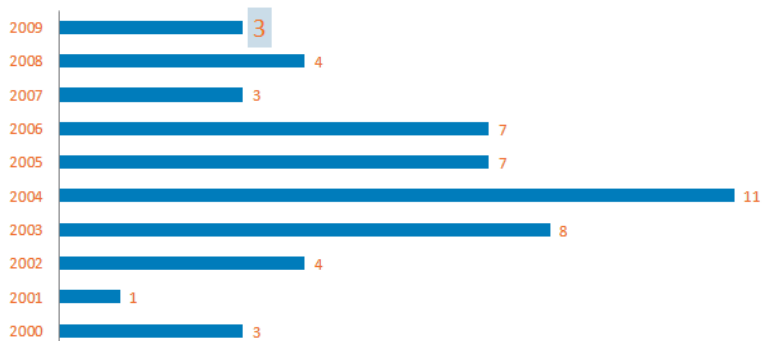
Eldur um borð 2000 - 2009



LEKI

Á myndinni hér að neðan koma fram þau atvik þar sem óvæntur leki kom upp og samanburður milli áraanna 2000 – 2009. Eins og fram kemur hefur jákvæð þróun verið frá á árinu 2003 ef undan er skilið árið 2004.

Leki um borð 2000 - 2009



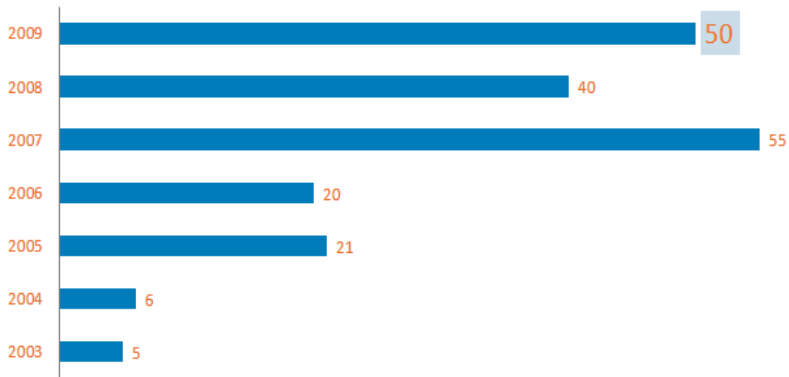
VÉLARVANA OG DREGIN TIL HAFNAR

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

Það er ljóst að RNS nær ekki til allra þessara atvika en telur að þegar allt fer vel og hægt er að finna ástæður bilana þá liggja eðlilega í þeim verulegur lærdómur sem nauðsynlegt er að ná til. Eins og myndin ber með sér er talsverð aukning á þessum atvikum milli árana 2008-2009.

Um er að ræða 32 bilanir í vél eða öðrum búnaði og í skrífuna fengu 17 bátar sem draga þurfti til hafnar.

Vélarvana skip 2000 - 2009



Skemmtibáturinn Ýmir í togi ©Alfons Finnsson

ÚTKÖLL HJÁ BJÖRGUNARSKIPUM

Slysavarnafélagið Landsbjörg rekur 14 stór björgunarskip og tuga minni björgunarbáta víða um land sem eru ávallt til reiðu til aðstoðar sjófarendum í neyð. Á árinu 2009 voru samtals 94 útköll einungis vegna margvíslegrar aðstoðar við sjómenn og er það yfir meðaltali árána á undan þ.e.a.s. 79 útköll.

Á töflunni hér að neðan sést fjöldi útkalla og hvernig þau skiptast á milli staða 2000-2009 ásamt meðaltali til loka árs 2008. Eins og fram kemur eru 8 staðir undir meðaltali árána á undan og 5 fyrir ofan það árinu. Ekkert útkall var í Höfn á árinu.



Staður	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Meðaltal
Reykjavík	0	5	14	16	14	15	14	14	8	7	11
Rif	6	13	12	10	9	11	10	15	6	6	10
Patreksfjörður	Björgunarskip ekki komið				0	3	2	4	4	6	3
Ísafjörður	5	10	7	5	6	13	6	5	3	3	7
Skagaströnd	Björgunarskip ekki komið					9	5	11	4	5	7
Siglufjörður	1	2	5	2	5	6	9	12	9	9	6
Raufarhöfn	2	2	3	3	2	3	2	2	7	3	3
Vopnafjörður	Björgunarskip ekki komið				5	4	5	7	2	4	5
Norðfjörður	5	1	2	2	2	2	5	6	7	2	4
Höfn	Björgunarskip ekki komið					5	7	2	1	0	4
Vestmannaeyjar	3	5	6	2	6	0	1	4	0	7	3
Grindavík	24	15	16	21	21	11	8	13	3	14	15
Sandgerði	5	10	12	10	10	6	6	1	7	12	7
Hafnarfjörður	Björgunarskip ekki komið				5	5	12	7	11	16	8
Samtals:	51	63	77	71	85	93	92	103	72	94	79



Landhelgisgæsla
Íslands -Vaktstö-
siglinga
VHF 16
Neyðarlínan
Sími: 112



Björgunarskipið Björg að björgunartörfum á Breiðafirði. Líósmynd©Allfons Finnsson

ERLENDAR SKIPAKOMUR 2008

Ljóst er að umhverfi RNS er að stórum hluta alþjóðlegt og er því fróðlegt að skoða komur erlendra skipa til landsins. Á árinu 2009 voru skráðar skipa- og bátakomur erlendra skipa hjá LHG/VSS (Landhelgisgæslu Íslands/Vaktstöð siglinga) samtals 1.118* en voru 1.489 á árinu 2008 og 1.417 árið 2007. Samkvæmt upplýsingum frá LHG/VSS eru erlendar skipakomur um 1.500 á ári en á árinu 2009 lagðist skráning af um tíma sem skýrir færri skráðar skipakomur á þessu ári.

Myndin hér að neðan sýnir komur skráðra erlendra skipa til landsins eftir tegundum á árunum 2007–2009. Í heildartölum um skráðar komur farþegaskipa eru ferðir ferjunnar Norrönu til Seyðisfjarðar, eða 35 ferðir. Í heildartölu flutningaskipa eru einnig skip sem eru í rekstri íslenskra flutningsaðila (áætlunarskip) og eru skráð erlendis. Komur tankskipa voru 111 og þar af 46 efnaflutninga-tankskip (cematic tanker).



Í flokknum um önnur skip eru rannsóknarskip (60), skemmtibátar, dráttarbátur, skútur o.fl. óskilgreind skip. Hjá RNS voru 9 mál til umfjöllunar á árinu 2009 sem vörðuðu skip skráð erlendis.

Skráningin miðast við fyrstu komu erlends skips til landsins frá erlendri höfn en komur þeirra voru flestar til hafna við Faxaflóa þ.e. 664 eða um 60%. Til Faxaflóahafna voru 459 komur skráðar og 205 til annarra hafna á því svæði sem eru Hafnarfjörður, Helguvík, Grundartangi, Straumsvík og Reykjanesbær. Til Akureyrar voru 37 komur skráðar og 13 til Ísafjarðar.

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

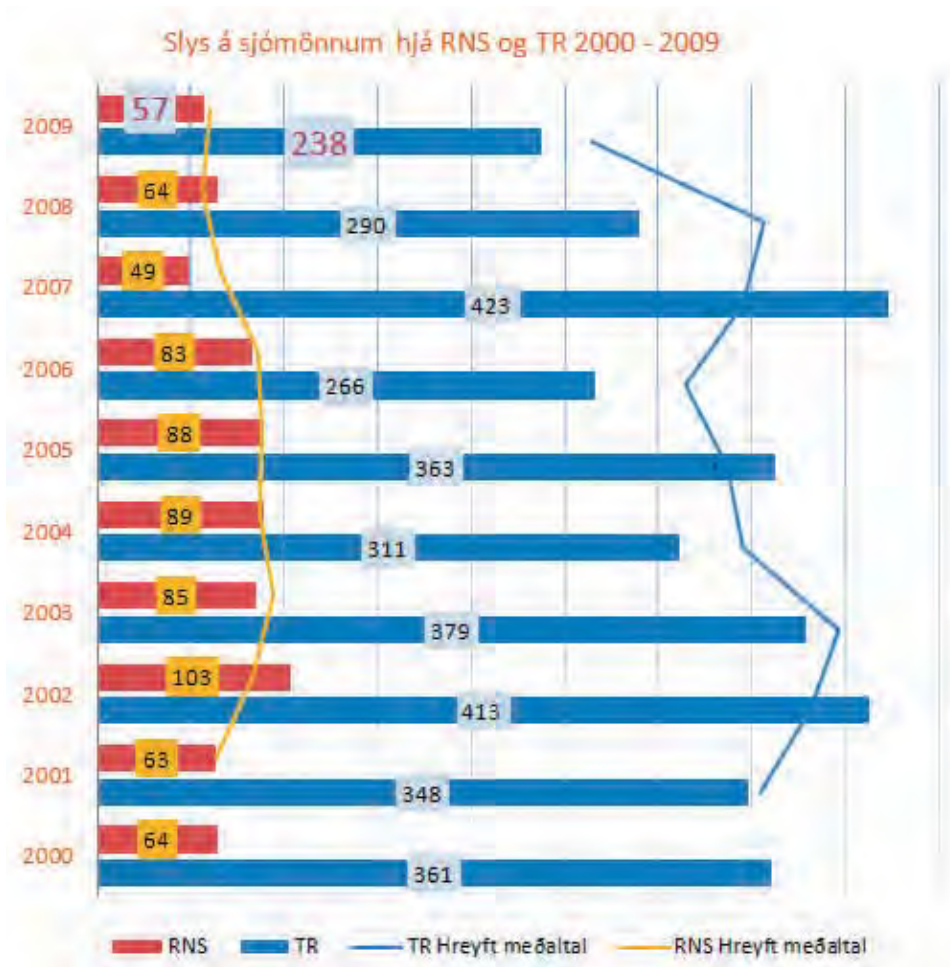


SLYS Á SJÓMÖNNUM TILKYNNT TIL TRYGGINGASTOFNUNNAR



Samkvæmt upplýsingum frá Tryggingastofnun (TR) voru 238 tilkynnt slys á sjómönnum á árinu 2009 en voru 290 árið á undan. Eins og sjá má á samanburðartöflu á tilkynntum slysum á sjómönnum til TR og RNS er ljóst að hlutaðeigandi aðilar eru ekki að virða tilkynningarskyldu sína til nefndarinnar samkvæmt ákvæðum laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa.

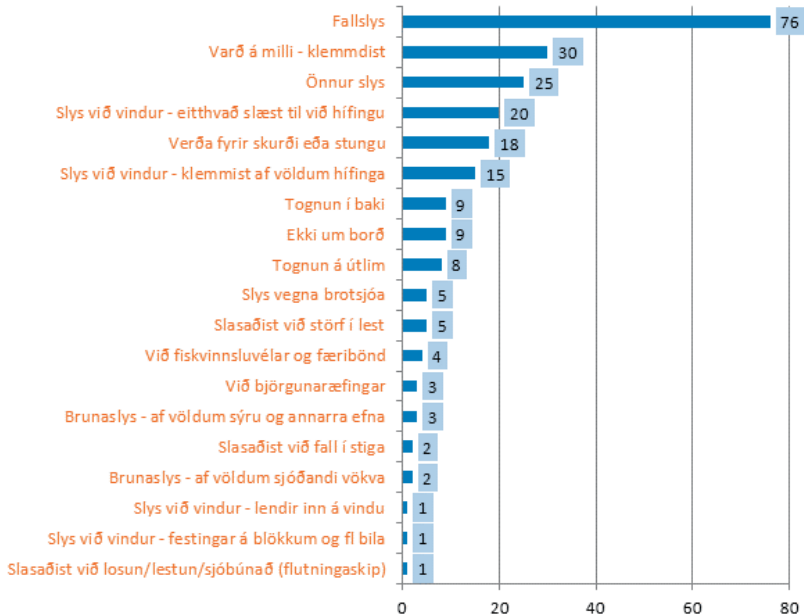
Rannsókuð slys á sjómönnum á árinu er því hlutfallslega aðeins um 24% en hlutfallið var um 22% á árinu áður. Þó hlutfallið sé betra á árinu 2009 verður það að teljast óviðunandi hversu lágt það er enn. Meðaltal rannsakaðra slysa á sjómönnum frá því að ný lög tóku gildi árið 2000 er um 22%.



TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR 2009

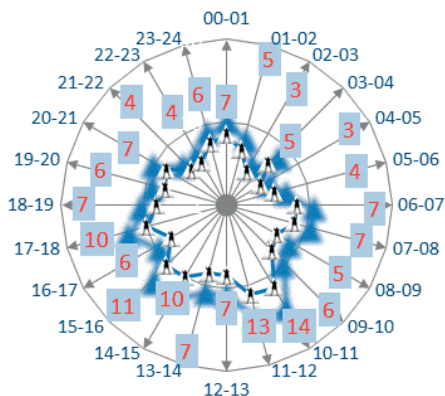
Rannsóknarnefnd sjóslysa hefur safnað saman og flokkað tilkynningar á sjómönnum til TR á árinu 2009. Myndin hér að neðan sýnir grófa flokkun á tegundum tilkynntra slysa eins og fram kemur eru fallslys af ýmsum toga áberandi flest eða um 32% og voru um 30% á árinu 2008.

Flokkun slysa á sjómönnum 2009



TÍMI SLYSA 2009

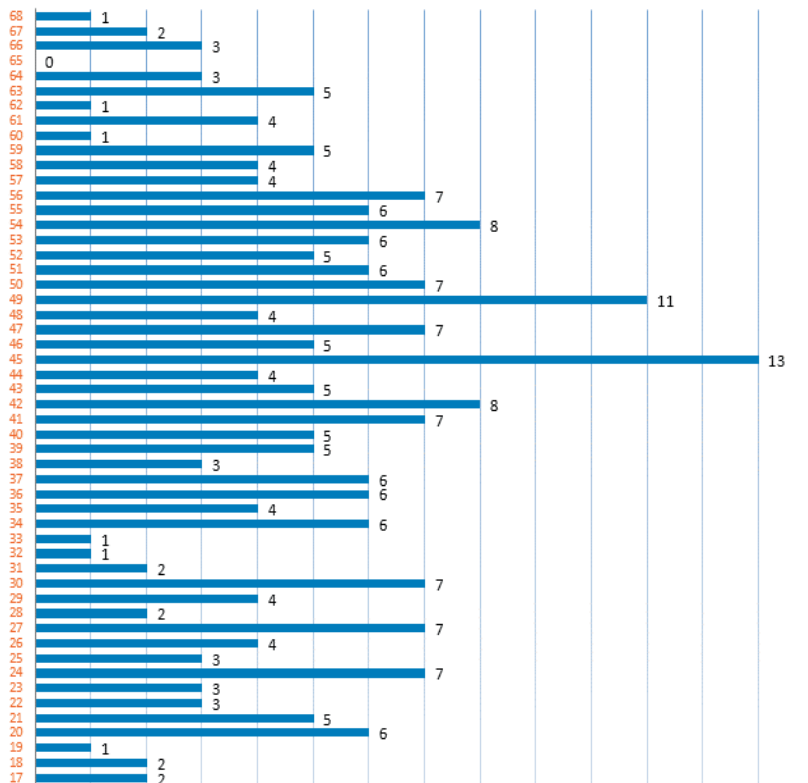
Myndin hér að neðan sýnir á hvaða tíma sólarhringsins slysin á sjómönnum urðu á árinu samkvæmt upplýsingum TR.



ALDUR SLASAÐRA SJÓMANNA 2009

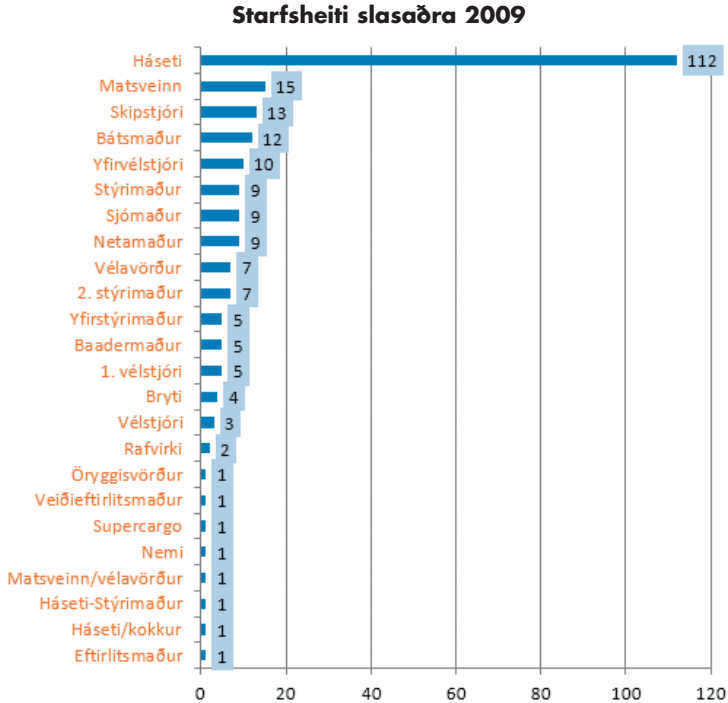
Á myndinni hér að neðan sést aldursdreifing slasaðra sjómanna 2008 sem tilkynnt voru til TR. Eins og fram kemur voru þeir yngstu sem slösuðust 17 ára og sá elsti 68 ára.

Aldursdreifing slasaðra 2009

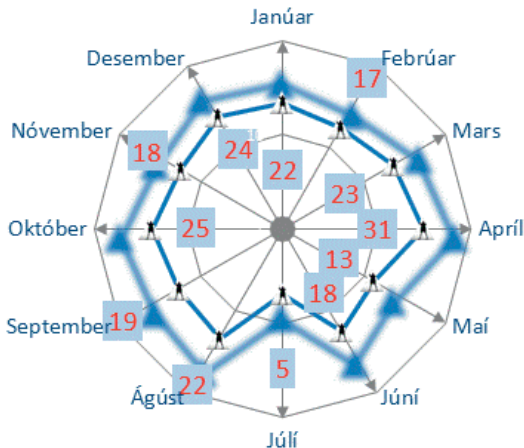


STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA OG ÁRSTÍMI 2009

Á myndinni hér að neðan sést skipting slysa á sjómönnum á árinu 2009 eftir starfsheitum og tilkynnt voru til TR. Eins og fram kemur eru slys á undirmönnum áfram algengust eða um 76% en voru um 72% á árinu 2008.



SKRÁÐ SLYS EFTIR MÁNUÐI

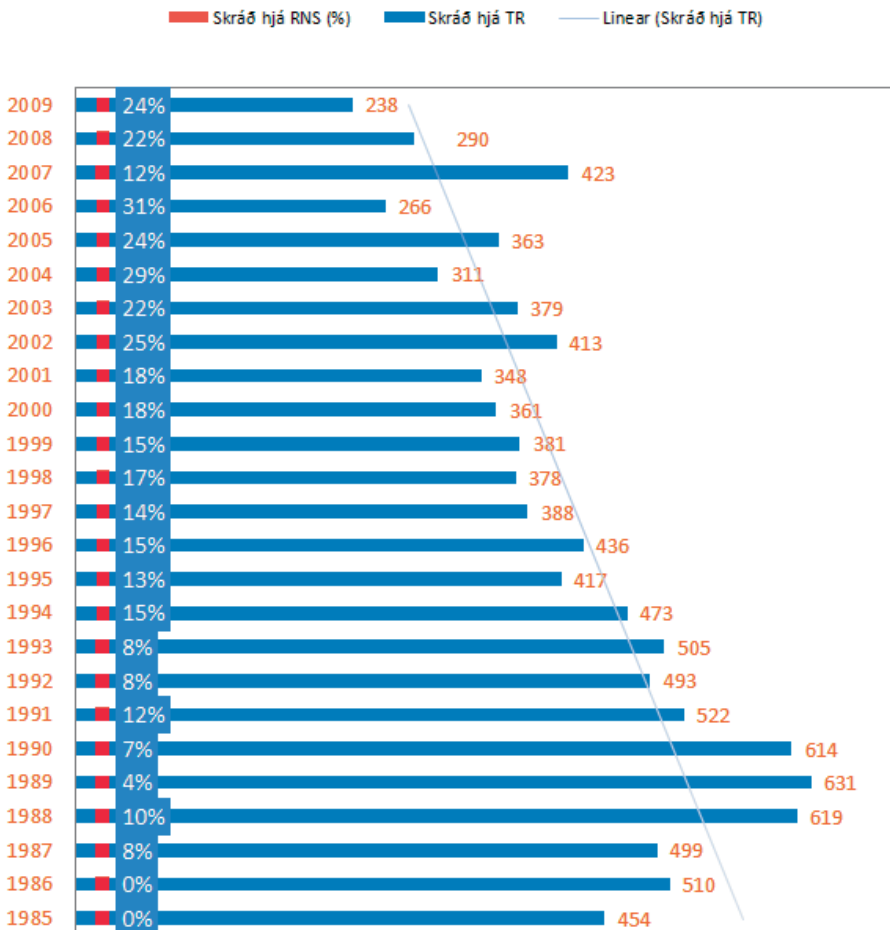


SKRÁÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 1985 - 2009

Skráð bótaskyld slys á sjómönnum hjá Tryggingastofnun ríkisins á árunum 1985-2009 eru 10.712 en hjá RNS 1.427 frá árinu 1987 eftir að gerðar voru breytingar á siglingalögum 1986. Þetta þýðir að rannsökuð og/eða skráð slys hjá RNS eru aðeins rúmlega 13% af slysum sem tengjast sjómennsku á þessu tímabili. Ef aðeins er miðað við tímabilið frá 1987 þá er hlutur RNS um 14,6%.

Eins og fram kemur á myndinni eru rannsökuð slys á árinu um 24% en voru 22% á árinu 2008.

Skráð slys á sjómönnum 1985 - 2009

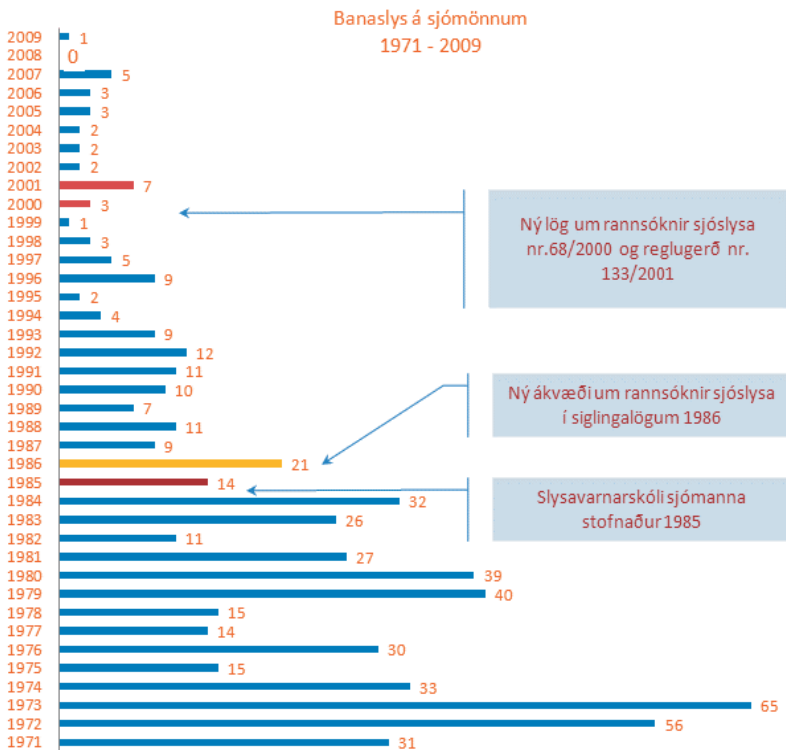


BANASLYS Á ÍSLENSKUM SJÓMÖNNUM 1971 - 2009

Tvö banaslys urðu á árinu 2009 sem komu til kasta RNS. Annað átti sér stað í Hvalfirði þegar kafari lést við ígulkeraveiðar. Þá lést sjómaður NA af Skrud þegar bátur hans fékk á sig sjó og hvolfdi. Tveir menn voru á bátnum þegar þetta gerðist og komst annar lífs af.

Eins og fram kemur á töflunni var ekkert banaslys á íslenskum skipum við landið á árinu 2008 en rétt að geta þess að Íslendingur sem var að sigla 35 feta erlendri skútu að nafni Distosia frá Bermúda til Írlands og síðast heyrðist til 4. Júní þetta ár. Mikil leit var gerð en nú hefur hann verið talinn af.

Myndin sýnir þróun banaslysa frá árinu 1971 á sjómönnum til 2009. Á árinu 2000 var eitt af þremur tengt köfun.

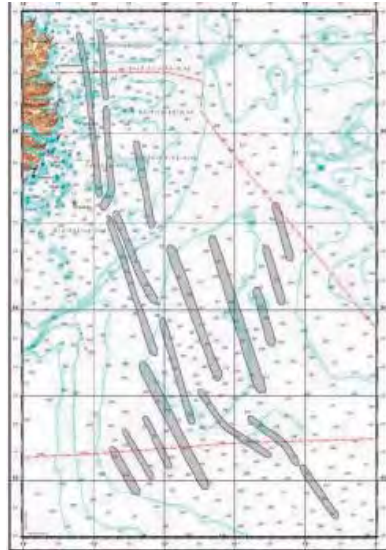
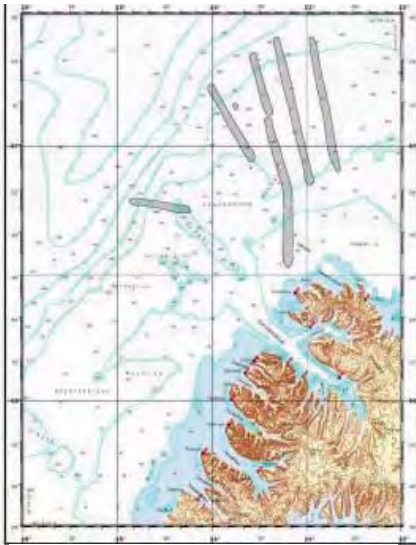


Samkvæmt ákvæðum laga nr. 21 frá 30. apríl 1986 voru gerðar breytingar á siglingalögum frá 1985 þar sem samgönguráðherra var gert að skipa sérstaka fimm manna nefnd kunnátumanna til að kanna orsakir tíðra atvika þegar skip fórust við landið. Nefndinni var gert að starfa sjálfstætt og óðháð. Á þessu ári þ.e. á árinu 1986 fórust 21 sjómaður.

HÆTTUR Í KRINGUM LANDIÐ

RNS er ekki kunnugt um að skip hafi fengið tundurdufl í veiðarfærin sín á árinu. Eitt skip fékk tundurdufl í veiðarfærin sín á árinu 2008, þrjú 2007 og eitt 2006.

Samkvæmt upplýsingum frá sprengjudeild LHG lögðu stríðandi aðilar í heimstyrjöldinni síðari um 105.000 stk. af þessum ófögnumði á miðunum í kringum landið og inn á fjörðum. Fram kom að einungis hefði um 5000 stk. fundist og verið eytt. Á kortunum hér að neðan má sjá þekkt tundurduflabelti út af Vestfjörðum, SA og A af landinu og út af V-ströndinni.



Sjómenn

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

LOKASKÝRSLUR



2009

103 VALDAR LOKASKÝRSLUR

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

www.rns.is

*RNS vill ná til allra atvika á sjó
og vista þau í gagnagrunn til
notkunar á tölulegum
upplýsingum í framtíðarvinnu
við að auka
öryggi til sjós.*

*RNS leggur áherslu á að
afgreiðsla einstakra mála taki
að jafnaði ekki meira en þrjá
mánuði.*

OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR

ÁREKSTUR MILLI SKIPA

Nr. 038 / 09 Erling KE 140 og
Diddi GK 56

1. Ásigling út af Hólmsbergi



Erling KE 140 ©Hilmar Snorrason

Erling KE 140
Skipaskr.nr.: 0233
Smiðaður: Florø Noregi 1964 stál
Stærð: 252,20 brl; 366,50 bt
Lengd: 40,09 m Breidd: 36,95 m
Dýpt: 6,05 m
Vél: Deutz 1.163,00 kW Árgerð: 1982
Fjöldi skipverja: 11



Diddi GK 56 ©Halþór Hreiðarsson

Diddi GK 56
Skipaskr.nr.: 7427
Smiðaður: Hafnarfirði 1995
plast
Stærð: 7,50 brl; 6,00 bt
Lengd: 8,92 m Breidd: 2,68 m
Dýpt: 1,75 m
Vél: Perkins 154,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársællsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING

Þann 6. apríl 2009 var Erling KE 140 á útleið frá Ytri-Njarðvík og Diddi GK 56 á landleið til hafnar í Keflavík. Veður: Hægvíðri og gott skyggni.

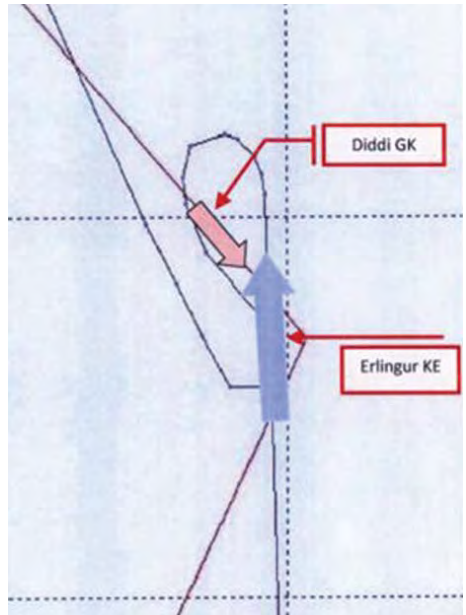
Þegar skipin voru stödd skammt austur af Hólmsbergi rákust þau saman með þeim afleiðingum að sprunga kom á bakborðs bóg Didda GK en engar skemmdir urðu á Erling KE. Eftir að skemmdir og ástand hafði verið kannað hélt Erling KE áfram á miðin en Didda GK var siglt til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM

- að stjórnandi Erlings KE, sem var yfirvélstjóri með 200 brl. skipstjórnarréttindi, kvaðst hafa

fylgst með Didda GK um tíma og talið að hann myndi víkja. Hann hafði ratsjá í gangi en kvaðst ekki hafa séð bátinn í henni. Hann kvaðst hafa reynt að kalla á bátinn í talstöð og kveikt á kastara skömmu áður en bátnir rákust saman. Hann hafði minnkað ferð og taldi bátinn vera orðinn ferðlítinn en ekki breytt stefnu. Hann notaði ekki flautu bátsins;

- að samkvæmt STK kerfi var Erling KE á 6,7 hnúta hraða og á stefnu r/v 347° en Diddi GK á 7,9 hnúta hraða og stefnu 135° við áreksturinn (sjá mynd);



- að stjórnandi Didda GK kvaðst ekki hafa orðið var við ljós frá ljóskastara fyrir en eftir atvikið;
- að stjórnandi Didda GK kvaðst hafa verið að færa afladagbók og ekki fylgst með siglingunni og ekki orðið var við Erling KE. Hann gat ekki sagt hvað langur tími leið frá því að hann hafði síðast litið eftir siglingunni. Hann kvaðst hafa verið með kveikt ljós í stjórnalli;
- að stjórnandi Erlings KE sagði einu ljósin sem hafi sést hafi verið grænt hliðarljós og toppljós;
- að ekki var ratsjá um borð í Didda GK.

NEFNDARÁLIT

Orsök atviksins er vítaverð varðstaða um borð í Didda GK.

Nefndin bendir einnig á að stjórnandi Erlings KE hefði átt að grípa til frekari úrræða til að forða árekstri í fíma.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 069 / 09 Birtingur NK 119 og

Súlana EA 300

2. Árekstur á miðunum



Birtingur ©Hilmar Snorrason

Birtingur NK 119
Skipaskr.nr.: 1807
Smiðaður: Ulsteinvik Noregi 1987
stál
Stærð: 820,80 brl; 1.236,00 bt
Lengd: 57,45 m Breidd: 12,50 m
Dýpt: 7,75 m
Vél: Berger Diesel 2.208,00 kW
Árgerð: 1987
Fjöldi skipverja: 6



Súlana ©Hilmar Snorrason

Súlana EA 300
Skipaskr.nr.: 1060
Smiðaður: Fredrikstad Noregi
1967 stál
Stærð: 458,10 brl; 851,00 bt
Lengd: 55,38 m Breidd: 8,18 m
Dýpt: 6,47 m
Vél: Wichmann 1.325,00 kW
Árgerð: 1977
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS; Endurrit sjóprófs

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Jóhanni Ársællsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. júlí 2009 voru Birtingur NK 119 og Súlana EA 300 um 100 sjómílar suður af Stokksnesi. Veður: Logn og þoka.

Birtingur NK og Börkur NK voru á tvílembings-trolveiðum. Birtingur NK dró bakborðsvænginn og hafði sleppt sínum vír og dólað frá meðan skipver-

jar Barkar NK kláruðu að hífa og gerðu sig klára í að dæla aflanum úr pokanum. Þegar Börkur NK hafði lokið dælingu setti hann á ferð og hélt Birtingur NK þá á hálfri ferð í átt að honum til að taka við vængnum aftur.

Súlana EA hafði komið á miðin síðla nætur og haldið sig skammt fyrir aftan skipin á meðan þau voru að klára halið en færði sig upp með stjórnborðssiðu Barkar NK þegar hann var tilbúin að dæla aflanum yfir í Súlana EA. Skipin voru á reki á meðan en að því loknu var aflabarkanum sleppt niður og byrjað að snörlla hann inn en þá slitnaði gilsvír. Það seinkaði aðgerðinni og voru allir skipverjar Súlunnar EA við þessa vinnu á þilfarinu.

Birtingur NK sigldi á bakborðsbóg Súlunnar EA á stað, 62°33'N og 015°23'V. Óverulegar skemmdir urðu á skipinu en talsverðar skemmdir urðu á Súlunni EA og var henni siglt til hafnar á Neskaupsstað en Birtingur NK hélt áfram veiðum.



Ákoman á skipunum

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri Birtings NK var einn á stjórnþalli en brú Súlnnar EA var mannlús þegar á- reksturinn átti sér stað;
- að á Birtingi NK var byrjað að hífa kl 07:00 og trollið aftengt á milli skipanna í framhaldi af því. Stýrimaður tók þá við stjórn og átti að sigla á hægri ferð fyrst vestur og svo suður fyrir Börk NK á meðan verið var að klára halið og halda síðan að honum þegar því væri lokið. Þetta gekk eftir og lét stýrimaður reka um stund á meðan hann beið eftir að Börkur NK kláraði dælingu og setti aftur á ferð en hann taldi sig hafa séð það á AIS merki hans sem birtist í siglingatölvunni;
- að skipstjóri Birtings NK kom í brú aftur rétt fyrir kl. 09:00 og fékk þær upplýsingar að einu skipin sem væru nálægt væru Börkur NK og Aðalsteinn Jónsson SU. Þá voru þeir nýbúinir að setja stefnu á Bök NK með 40-50% skurð eða 6-7 hnúta hraða. Skipstjóri kvaðst hafa séð bæði þessi skip í ratsjá og AIS-kerfinu en ekki önnur. Hann varð þá var við púls (eða truflun ?) frá asdikinu sem gerði hann órólegann svo hann leit aftur í radarinn. Hann sagðist áætla að hafa verið í brú í rúmar þrjár mínútur (3 mínútur á 6 hnútum eru um 550 metrar) og þegar hann leit upp frá ratsjónni og út um gluggann sá hann Súlna EA í um 30 til 40 metra fjarlægð. Hann kvaðst hafa slegið út sjálfstýringu, sett hart í bak og á fullan skurð (100%) afturábak því stefnan var framan við miðskip bakkborðssiðu þess;
- að skipstjóri og stýrimaður Birtings NK kvaðust ekki hafa séð AIS-merki Súlnnar EA. Skipstjóri Súlnnar EA kvaðst hafa séð öll skipin á veiðislóðinni í sínu tæki en fyrir áreksturinn hefði hann heyrt frá öðrum að AIS merki hans vildi detta út öðru hvoru. Stýrimaður Barkar NK sagðist hafa séð AIS-merki Súlnnar EA öðru hvoru um nóttina en skipstjóri Barkar NK sagðist ekki hafa séð merkið eftir að hann kom upp um morguninn;
- að tvær ratsjár eru í Birtingi NK en önnur var biluð og var hin af gerðinni Furuno FR 2110 (undri) með 2m löngu loftneti staðsett rúman metra framan við afturmastur. Mastrið er nær 60 sm breitt á þessum stað og blind-ur geiri aftur af skipinu vegna þessa er nær 10°. Ratsjón var stillt á 0,5 sml hring á meðan skipin voru á toginu en þegar trollvængnum hafði verið sleppt og siglt frá Berki var stillingu breytt fyrst í 2 sml og síðan í 6 sml hring þegar stýrimaður tók við stjórn og síðan í 12 sml hring. Þeir sögðust báðir aðeins hafa séð tvö skip í ratsjónni sem fyrr segir (Börk NK og Aðalsteinn Jónsson SU). Ratsjón var búin árekstrarvara sem ekki var gerður virkur eftir að vængnum var sleppt;
- að sögn skipstjóra Súlnnar EA komu þeir á miðin til að taka afla frá skipunum um morguninn skömmu áður en byrjað var að hífa. Hann sagðist hafa andæft fyrir aftan Birting NK á meðan verið var að hífa og þegar Birtingur NK dólaði frá tók Bökur NK trollið á síðuna og Súln EA farið að stjórnborðssiðu hans. Stýrimaður Barkar NK taldi að Súln EA hafi verið komin mun fyrr um nóttina en hann tók vaktina eftir miðnætti og hafði fylgst með henni í ratsjónni;
- að allir skipverjar Súlnnar EA voru að störfum á þilfari, nema yfirvélstjóri í vélarúmi, á meðan verið var að dæla aflanum í skipið og skipstjóri því sjaldan í brú á rekinu. Hann fylgdist því ekki með þegar Birtingur NK nálgast og heyrði ekki í honum. Ratsjón var búin árekstrarvara en hann var ekki virkjaður eftir að dælingu aflans lauk og Bökur NK sigldi frá;
- að engin talstöðvar- eða símasamskipti höfðu verið á milli Súlnnar EA og Birtings NK fyrir áreksturinn. Skipstjóri Súlnnar EA sagðist hafa rætt við skipstjóra Barkar NK í síma áður en hann kom á svæðið og gert honum grein fyrir komutíma;
- að skipstjóri Birtings NK taldi að skyggni hafi verið 50 til 100 faðmar (92 til 185 metrar) en skipstjóri Súlnnar taldi að skyggni hafi verið 0,1 sml eða jafnvel 0,2 sml (185 til 370 metrar). Þess ber að gæta að litur Súlnnar EA er grár skrokkur og kremgul yfirbygging en Birtings NK dökkblár skrokkur og hvít yfirbygging;

- að gluggar og úthurðir voru lokaðar í brú Birtings NK sem takmarkaði möguleika að það heyrðist vélarhljóð í grenndinni. Engin skip á veiðislóðinni gáfu þokumerki. Skipstjórar beggja skipana sögðu að það tíðkaðist almennt ekki hjá íslenska fiskiskipaflotanum að gefa hljóðmerki í takmörkuðu skyggni. Sjálfvirkur búnaður með þremur aðgerðum er tengdur þokulúðri Birtings NK að sögn skipstjóra en skipstjóri Súlnnar EA var ekki viss um hvort svo væri hjá honum;
- að stýrimaður Barkar mundi ekki eftir að hafa nefnt að Súlan væri komin en taldi að Birtingur hafi vitað að Súlan væri að fara að dæla hjá þeim;
- að eftir atvikið kvaðst skipstjóri Birtings NK ætla að tileinka sér ákvæði siglingareglna betur framvegis.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur röð atvika hafa valdi því að árekstur varð á milli skipanna:

- Stýrimaður Birtings NK fylgdist ekki með skipaumferð á svæðinu.
- Samskipti og upplýsingastreymi milli skipanna sem voru að veiðum saman var verulega ábótavant.
- Stjórnvallur Súlnnar EA var mannlau.
- AIS tæki Súlnnar EA var bilað.
- Stjórnendur skipanna fóru ekki eftir ákvæðum siglingareglna um siglingu í slæmu skyggni og varðstöðu í brú til að koma í veg fyrir árekstur á sjó.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Aldrei verður um of brýnt fyrir skipstjórnum gildi þess að halda dyggilegan vörð á stjórnvall skipa hvernig sem viðrar og við hvaða aðstæður sem er þegar skip er laust.

ÁSIGLING

Nr. 099 / 09 Sæborg PH 55 / Karólína PH 100

1. Ásigling í höfn



Sæborg ©Halþór Hreiðarsson

Sæborg PH 55
Skipaskr.nr.: 2069
Smíðaður: Hafnarfirði 1990 plast
Stærð: 5,50 brl; 9,20 bt
Lengd: 9,97 m Breidd: 3,15 m
Dýpt: 1,12 m
Vél: Iveco 185,00 kW
Árgerð: 1998
Fjöldi skipverja: 1



Karólína ©Halþór Hreiðarsson

Karólína PH 100
Skipaskr.nr.: 2760
Smíðaður: Hafnarfirði 2007 plast
Stærð: 11,70 brl; 14,90 bt
Lengd: 11,94 m Breidd: 4,18 m
Dýpt: 1,62 m
Vél: Yanmar 368,00 kW Árgerð:
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársællssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. júlí 2009 var Sæborg PH 55 í höfninni á Húsavík.

Sæborg PH var að koma úr röðri og lónaði í höfninni og beið eftir að komast að löndunarkrana en Stebbi Hansen EA var þar fyrir. Þegar Stebba Hansen EA var bakkað frá bryggjunni setti skipstjórinn á Sæborgu PH á ferð áfram. Hann reiknaði ekki með að Stebbi Hansen EA myndi sigla fyrir framan Sæborgu PH heldur bakka lengra.

Skipstjórinn, sem var við stjórn tök úti á þilfari, ætlaði að setja í afturábak en þá skrollaði handfangið á öxlinum. Hraði Sæborgar PH jókst

þegar hann hreyfði stöngina fram og til baka til að fá hana til að virka. Stebbi Hansen EA rétt slapp fyrir framan bátinn en Sæborg PH lenti með talsverðu afli á Karólínu PH sem lá mannlauus við bryggjuna fyrir framan löndunarkranann. Talsverðar skemmdir urðu á báðum bátunum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skiptibúnaður er úr áli og með rílur sem pressast utan um öxulinn með bolta (sjá mynd);
- að eftir atvikið var borað í gegnum handfangið og öxulinn og bolti settur í gegn (sjá mynd) til að koma í veg fyrir að þetta gerðist aftur.



NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 120/09 Ásdís GK 218 / Hólmsteinn GK 20

2. Ásigling í Mjóafirði



Ásdís ©Halþór Hreiðarson

Ásdís GK 218
Skipaskr.nr.: 2395
Smiðaður: Ísafjörður 1999 stál
Stærð: 29,60 brl; 59,00 bt
Lengd: 15,80 m Breidd: 4,80 m
Dýpt: 2,60 m
Vél: Deutz 330,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja: 5



Hólmsteinn ©Halþór Hreiðarson

Hólmsteinn GK 20
Skipaskr.nr.: 0573
Smiðaður: Hafnarfjörður 1946 eik
Stærð: 43,50 brl; 48,00 bt
Lengd: 19,72 m Breidd: 4,93 m
Dýpt: 2,30 m
Vél: GM 177,00 kW Árgerð: 1981
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. október 2009 var Ásdís GK 218 að koma til hafnar í Sandgerði.

Báturinn var að koma úr róðri og ætlunin að leggjast að bryggju fyrir aftan Hólmstein GK 20, sem snéri með stefni til austurs (upp með bryggjunni) en hann hafði legið í höfninni um tíma. Þegar skipstjóri ætlaði að snúa skipinu áður en lagst væri að bryggju kom gat á stýrilögnina frá stjórntækjum til aðalvélar. Við það festist skurður á skrúfu en skipstjórinn brást snögg við og gat dregið af snúningi aðalvélar niður á hægustu ferð. Jafnframt kúplaði hann frá skrúfu. Skipið skreið því áfram á hægri ferð með stýri hart í bakborða og kom stefnið á miðsíðu Hólmsteins GK. Skipverjar töldu að engar skemmdir hefðu orðið á Hólmsteini GK þar sem þeir fundu nánast ekkert högg við ásiglinguna. Ásdís GK var svo

færð að bryggju aftan við Hólmstein GK með dragnótavindum skipsins. Skipverjar voru að taka dragnótina af nótatromlunni niður á þilfarið þegar þeir sáu að slagsíða kom á Hólmstein GK og í einni svipan sökk hann.

Hólmsteinn GK náðist á flot daginn eftir og reyndist gat (20x70 sm) um einum metra neðan við sjólinu hafa komið á skrokkinn eftir perustefni Ásdísar GK. Hólmsteinn GK var síðan hífður á land.



Myndin sýnir Hólmstein GK sokkinn við bryggjuna. Mynd ©mbl.Reynir

Málið var tekið fyrir á fundi RNS þann 15. febrúar 2010 og hafa drög verið send aðilum máls og Siglingastofnun Íslands til umsagnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun á bilun stjórnbúnaðarins kom í ljós að 8mm plastleiðsla að utanmáli til stjórnnar skrúfuskurðar hafði rofnað svo vökvinn lak út;
- að sama stjórnkerfi er við stjórnun vélar og skrúfubúnaðar en yfirfærsla úr brú er með vökva (vatn blandað frostlegi) undir yfirþrýstingi með loftpúða og starfaði kerfið á 75 psi (5,1 bar);
- að þar sem lögnin rofnaði lá hún nálægt pústgrein sem var einangruð en hiti frá henni hefur haft áhrif á styrk og hörku efnisins enda var hún í ekki nema í 10 til 20 sm fjarlægð. Þrýstingsaukning verður í lögninni þegar tekið er í stjórnstöð í brú og aukningin verður þeim mun meiri sem þau eru hreyfð hraðar (snögg hreyfing). Skipstjóri sagðist alltaf stöðva á núll punkti stjórntækisins áður en hann breytir

skurði í afturábak eða áfram því stigningsbreyting er ekki háð hraða handarhreyfingar hans;

Sprungusvæði á yfirborði efnisins teygt eftir



„Bláðra“ hefur blásið út á lögninni og brostið

- að við skoðun á lögninni sást að efnið hafði títnað út í „blöðru“ áður en það rofnaði og þar voru smásprungur á yfirborði rörsins sem benda til þess að þar hafi það einnig gefið eftir;
- að á rörunum sést ekki nafn framleiðanda þeirra og því ekki ljóst hve mikinn þrýsting þeim var ætlað að þola eða hitaþol þeirra;
- að svipað atvik (113/09) hefur áður verið til umfjöllunar hjá nefndinni;
- að ekki var athugað með skemmdir á Hólmsteini GK en skipverjar Ásdísar gáfu sér að ekkert hafi skemmt.

NEFNDARÁLIT:

Orsök ásiglingar var bilun í stjórnlögn við skiptiskrófu

ELDUR UM BORD

Nr. 033 / 09 Oddur á Nesi Sl 76

1. Eldur í stýrishúsi



Oddur á Nesi Sl 76
Skipaskr.nr.: 2615
Smíðaður: Hafnarfirði 2004 plast
Stærð: 11,10 brl; 14,80 bt
Lengd: 11,78 m Breidd: 3,64 m
Dýpt: 1,30 m
Vél: Cummins 302,00 kW
Árgerð: 2004
Fjöldi skipverja: 3

Oddur á Nesi ©Skipasmíðastöðin

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. febrúar 2009 var Oddur á Nesi Sl 76 við bryggju í Sandgerðishöfn.

Maður sem var við vinnu í öðrum bát skammt frá varð var við að eldur var laus í stýrishúsi Odds á Nesi Sl. Hringdi hann í Neyðarlínuna sem ræsti út slökkvilið. Brunavarnir Suðurnesja komu og slöktu eldinn en hann var einangraður við stýrishús bátsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagði að þeir hefðu komið úr róðri deginum áður;
- að tveir skjáir sem voru í afturglugga stýrishúsins og vísuðu aftur á þilfarið hafi verið tengdir í fjöltengi fyrir aftan stýrimannsstólinn. Skjáirnir voru á orkusparandi stillingu;
- að fjöltengið var tengt í 220 V riðstraum en það var fyrir þrjár innstungur og voru tvær þeirra í notkun. Að sögn skipstjóra var þetta fyrirkomulag við líði þegar hann keypti bátinn 2007;
- að áliti lögreglu sem kom að rannsókn brun-

ans var talið að saltmengun í fjöltenginu hafi valdið skammhlaupi sem olli svo miklum hita að eldur varð laus.

NEFNDARÁLIT:

Orsök eldsvoðans var líklega skammhlaup af völdum saltmengunar í fjöltengi.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin varar smábátaeigendur og aðra sjómenn, þar sem mikil saltmettun er í umhverfinu, að nota opnar tengingar við svona háa spennu.

Nr. 045/09 Örvar HU 2

2. Eldur á vinnsluþilfari í höfn



Örvar HU 2
Skipaskr.nr.: 2197
Smíðaður: Spáni 1993 stál
Stærð: 736,00 brl; 1.243,00 bt
Lengd: 52,20 m Breidd: 11,60 m
Dýpt: 7,23 m
Vél: Wärtsilä 2.200,00 kW
Árgerð: 1993
Fjöldi skipverja: 16

Örvar ©Þorgeir Baldursson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. maí 2009 var Örvar HU 2 við bryggju á Sauðárkrók.

Viðgerðarmenn sem voru að störfum í vélarúmi urðu varir við reykjarlykt sem reyndist vera frá eldi á vinnsluþilfari. Þeir fóru inn í rýmið, hleyptu af einu slökkvitæki á eldinn, forðuð sér svo út úr skipinu og létu Neyðarlínuna vita.

Slökkvilið Skagafjarðar kom á staðinn og sendi reykkafera inn í skipið en í ljós kom að eldurinn sem hafði verið í rafmagnstengidós fyrir ofan hausunarvél hafði slökknad. Rafmagnstengidósinn

var brunnin og eldtefjandi loftplata (Veka) var tal-svert sviðin. Skipið var síðan reykraest.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um var að ræða rafmagnstengidós úr plasti. Rafmagnstengidósinn var, eins og flest allar dósir á vinnsluþilfarinu, af gerðinni ABOX 025 ES SPELSBERG. Útgerð telur að sjór hafi komist í dósina, skammhlaup orðið og neistamyndun. Fram kom að skipt var um allar rafmagnstengidósir á vinnsluþilfarinu á árinu 2005;
- að samkvæmt upplýsingum frá útgerð er skipið búið 440 V og 60 Hz rafmagnskerfi sem ekki er búið jarðvirk og kemur því ekki fram í útleiðslumæli ef raki kemst í dós. Vegna þessa frágangs eru rafmagnstengidósir um borð hafðar úr plasti til að forða slysum ef útleiðsla verður í þeim í svona mikilli spennu;
- að fulltrúi útgerðar taldi að samkvæmt reglugerðum væri ekki skylt að hafa jarðvirk og skip sem smíðuð væru á Spáni væru ekki þannig búinn. Samkvæmt upplýsingum frá Sí (Siglingastofnun) er í reglugerð um jarðtengingar í skipum kveði á um að jarðbinda eigi alla notendur sem hafa hærrí spennu en 50 V Dc og 30 V Ac. Sverleiki (mm²) jarðtaugar fer eftir orkupörf viðkomandi notanda. Fulltrúi flokkunarfélags staðfesti að svipaðar reglur séu hjá þeim varðandi jarðbindingu;
- að samkvæmt ó. gr. um raka o.fl. í reglum um raforku og raflagnir nr. 28/1977 segir: „Rafbúnaður skal vera þannig úr garði gerður, og varinn að hann þoli raka þann, sjávarseltu, olúgufur og hnjask, sem ætla má að hann geti orðið fyrir um borð í skipum“. Samkvæmt 33. gr. um tengidósir segir: „Gerð tengikassa og tengidósa henta aðstæðum hverju sinni (sbr. ó. gr.) og skulu ávallt vera úr eldtraustu og sterku efni o.s.fr.v...“;
- að vinnuregla er að rafmagnstengidósir á vinnsluþilfarinu séu opnaðar í hverri inniveru til að kanna raka í þeim sem valdið geti útleiðslu eða skammhlaupi. Fram komu efasemdir um ágæti þessarar vinnureglu og talið að talsverð hætta væri á að dósirnar yrðu mögulega

ópéttar með tímanum. Dósinn var ekki opnuð í þessari inniveru;

- að sett var rafmagnstengidós úr áli í stað þeirrar sem brann. Fram kom hjá útgerð að til stæði að skipta út öllum tengidósum í eldtrausta gerð;
- að eftir atvikið var hætt við vinnureglu um opnun dósa í inniverum og sú regla sett að 440V spenna yrði rofin af þeim;
- að rafmagnsskoðun („renewal“) var framkvæmd í skipinu júní 2008 en hjá flokkunarfélaginu er skoðunarhringur hennar fimm ár. Hjá flokkunarfélagi er rafmagnsskoðun hluti af árlegum skoðunum. Hjá Sí er skoðunarhringur fjögur ár þ.e. aðalskoðun samkvæmt rafmagnsskoðunarhandbók annað hvert ár og síðan með milliskoðunum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að eldur varð laus var skammhlaup í rafmagnstengidós sem að öllum líkindum má rekja til raka í henni.

Nr. 052 / 09 Herdís SH 145

3. Eldur í lúkar og sekkur



Herdís ©Alfons Finnsson

Herdís SH 145
Skipaskr.nr.: 7204
Smíðaður: Hafnarfirði 1989 plast
Stærð: 5,80 brl; 5,80 bt
Lengd: 8,55 m Breidd: 2,68 m
Dypt: 1,20 m
Vél: Perkins 122,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS; Lögregluskýrsla

Málið afgreitt á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. maí 2009 var Herdís SH 145 á handfæraveiðum um 12 sml. út af Blakksnesi. Veður:

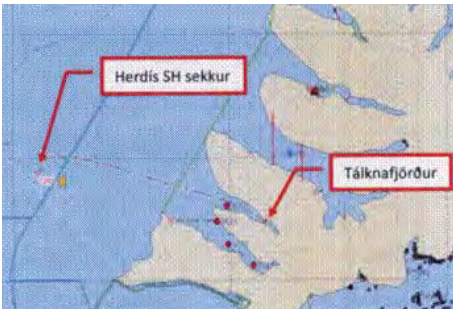
SA 6-10 m/s (Bjargtangar kl. 04:00).

Herdís SH hafði látið úr höfn á Tálknafirði um miðnætti og var komin á veiðislóð um kl. 03:00. Bátsverjar voru aftur á bátnum við veiðarnar þegar þeir urðu varir við að svartur reykur og söt kom úr litlu röri sem var á stýrishúsinu. Þegar þeir opnuðu hurðina á því sáu þeir að eldur var laus og stýrishúsið fullt af reyk.

Þeir reyndu að ná flotgöllum og senda út neyðarkall um STK kerfi en tókst hvorugt. Þeim tókst að ná gúmmibjörgunarbát af stýrishúsinu og sjósetja hann. Þegar þeir komu í hann ræstu þeir neyðarsendi.

Neyðarskeyti barst um Cospas Sarsat kerfið frá 406 MHz sendi bátsins kl. 03:38 með staðsetningu hans en Herdís SH hafði dottið út úr STK kerfinu kl. 03:25.

Nærstaddur bátur (7 sml.), Núpur BA, var fenginn til að fara til þeirra og var hann kominn á staðinn kl. 05:21. Voru bátsverjar teknir um borð í hann. Skipperjum á Núpi BA tókst að slökkva eldinn í Herdís SH en þegar festa átti taug í bátinn sökk hann.



Ferilskráting Herdísar SH úr STK kerfi

Herdís SH sökk um kl. 05:50 á stað, 65°44.802'N og 024°49.955'V. Skipbrotsmennirnir voru fluttir um borð í Birtu BA sem fór með þá til Patreksfjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa séð glitta í eld undir

og við stýri bátsins í gegnum reykinn en þar var rafmagnstaflan staðsett, annan eld hafi hann ekki séð;

- að báturinn var búinn brunaviðvörðunarkerfi en skipstjórinn sagðist hafa heyrt píp þegar hann opnaði hurðina inn í stýrishúsið. Sagði hann að þeir hefðu ekki heyrt það fyrr en hurðin var opnuð;
- að olíumiðstöð hafði verið gangsett tveimur og hálfum tíma áður en eldurinn kom upp;
- að bátsverjarnir höfðu ekki orðið varir við neitt óeðlilegt áður en eldurinn kom upp.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu þar sem eldsupptök eru óljós

Nr. 097 / 09 Vinur GK 96

4. Eldur í höfn



Vinur GK 96
Skipaskr.nr.: 2477
Smiðaður: Hafnarfirði 2000 plast
Stærð: 6,40 brl; 6,00 bt
Lengd: 8,73 m Breidd: 2,57 m
Dýpt: 1,19 m
Vél: Yanmar 257,00 kW
Árgerð: 2000
Fjöldi skipverja:

Vinur ©Gunnar L. Haraldsson

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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



Ljósmynd ©mbl. Árni Árnason

ATVIKALÝSING:

Þann 30. júlí 2009 var Vinur GK 96 við bryggju í Reykjanæsbæ. Veður: N 5-8 m/s, hiti 10°C

Báturinn lá í smábátahöfninni og um kl. 01:00 varð vegfarandi var við eld í honum.

Lögregla var látin vita og þegar hún kom á staðinn var mikill eldur laus í bátnum og logaði mest í fremri hluta hans og í stýrishúsi. Slökkvilið kom skömmu síðar.

Eftir að lögreglan hafði náð í lykil til að opna svæðið svo slökkviliðið gæti athafnað sig betur gekk vel að slökkva eldinn. Báturinn var mjög illa farinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var tengdur landrafmagni og hafði orkumælir (sjá mynd) fyrir það verið skorð-



aður upp undir lunningu rétt fyrir aftan þilið á stýrishúsinu bakborðsmegin. Á þessu svæði var bruninn mestur og ljóst að brunuferlið hófst þar;

- að orkumælirinn var mikið bruninn bæði að utan og innan. Orkumælirinn er um 6 sm breiður og um 20 sm langur;
- að landrafmagnið var til tengingar á rafmagnsöfn í stýrishúsi;
- að við brunann fékk vélin rafmagn og fór í gang. Lykillinn var ekki í svissinum;
- að hafnaryfirvöld höfðu einu sinni tekið

- við lítið bráðnuðum orkumæli sem hafði slegið út lekaliða og var þá dæmdur ónýtur. Skipstjórinn kvaðst hafa heyrt af fleiri tilfellum;
- að skipstjórinn hafði yfirgefið bátinn um kl. 23:15 og haft var samband við hann rétt fyrir kl. 01:00 og var þá mikill eldur í bátnum;
- að um 800 kg af afla var um borð;
- að hafnaryfirvöld hafa ákveðið að orkumælarnir verði framvegis staðsettir við rafmagnstengistöplana á flotbryggjunum en ekki um borð í bátum.

NEFDARÁLIT:

Orsök þess að eldur varð laus var bilun í orkumæli fyrir landrafmagn.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin bendir hafnaryfirvöldum á mikilvægi þess að viðbragðsaðilar hafi lykklavöld af læstum hafnarsvæðum.

Nefndin beinir því einnig til hafnaryfirvalda að þau útbúi rafmagnstengingar með þeim hætti að orkumælar séu ekki hafðir um borð í bátum.

Nr. 098 / 09 Barði NK 120

5. Eldur í höfn

Barði NK 120
Skipaskr.nr.: 1976
Smíðaður: Noregi 1989 stál
Stærð: 599,00 brl; 1.166,00 bt
Lengd: 51,14 m Breidd: 12,00 m
Dýpt: 7,15 m
Vél: Mak 1.840,00 kW
Argerð: 1988
Fjöldi skipverja: 21

Barði ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. ágúst 2009 var Barði NK 120 við bryggju á Norðfirði.

Skipið var mannlaust við bryggjuna og um kl. 03:20 varð vart við reyk frá því.

Slökkvilið var kallað á staðinn og fóru tveir reyk-kafarar um borð til að staðsetja eldinn. Í ljós kom að eldur var laus á vinnsluþilfari. Nokkrir forráðamenn útgerðar og skipverjar komu á staðinn og aðstoðuðu slökkviliðið, með teikningum af skipinu, við að finna bestu leiðir að eldinum. Niðurstaðan varð sú að setja krana í gang og opna lestarlúgu. Vegna mikils hita var sjó dælt á milliþilfarið.

Kl. 04:21 var slökkvistarfi lokið og skipið reykkræst en öllu starfi slökkviaðila var lokið kl. 06:21.

Talsverðar skemmdir urðu í rýminu. Mestar skemmdir urðu á loftaklæðningu aftan við löndunarlúgu miðskips og augljóst að þar var hitinn mestur. Aðrar skemmdir voru á búnaði á þilfarinu s.s. á færíbandi, sjórörum úr plasti og nokkrum raflögnum auk reykskemmda í vélarúmi og íbúðum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eldurinn kviknaði út frá framlengingsnúru sem notuð var til tengingar á lausum hita-blásara á vinnsluþilfarinu. Rafmagnsleiðslan var upprúlluð á kefli og höfðu báðir endar hennar verið dregnir út til tengingar, annars vegar u.þ.b. 3,0 m í hitablásarann og hins vegar u.þ.b. 1,5-2,0 m í rafmagnstengil í lofti. Viðnám náði að myndast í rafmagnsleiðslunni á keflinu með þeim afleiðingum að hún hitnaði mikið og eldur kviknaði;
- að hitablásarinn hafði verið settur í rýmið tveimur dögum áður til þess að þurrka þilfarið vegna vinnu við það. Um var að ræða þriggja kílówatta hitablásara og hafði hann verið settur fyrir framan færíband nr. 8 og látinn blása niður á þilfarið;
- að samkvæmt reglum um raforku og raflagnir í skipum nr. 28/1977 með síðari breytingum eiga framlengingsnúror að vera úr olíuþolnu efni og gerðar fyrir það álag (straumþol) sem þeim er ætlað að flytja. Gæta verður að sam-

ræmi sé á milli varsins og sverleika leiðarans. Mikilvægt er að snúrurnar séu ekki yfirlestaðar og þær séu ekki skemmdar en við það getur skapast hætta á raflosti og/eða íkveikju.

Einnig getur spönun myndast þegar snúror eru vafðar á kefli og flutningsgeta þá rýrnað með þeim afleiðingum að hitamyndun verði sem getur orsakað bruna;

- að hurðir að vélarúmi og íbúðum voru ekki eða illa lokaðar sem orsakaði reykskemmdir á þessum rýmum;
- að svipað mál hefur verið áður til umfjöllunar hjá RNS. Sjá mál nr. 06008.

NEFNDARÁLIT:

Orsök eldsins var sjálfsvikveikja sem rakin er til hitamyndunar í vafningum framlengingsnúrnar þegar of mikil orka fór um hana.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur aðila til að kynna sér vel reglur um rafmagnsleiðslur og meðferð þeirra.

Nr. 110 / 09 Aggi SI 8

6. Eldur í vélarúmi



Aggi SI 8
Skipaskr.nr.: 6607
Smíðaður: Hafnarfirði 6607 plast
Stærð: 5,90 brl; 5,70 bt
Lengd: 8,45 m Breidd: 2,58 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Volvo Penta 119,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja: 1

Aggi ©Allons Finnsson

Gögn: Gögn RNS

LMálið afgreitt á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. ágúst 2009 var Aggi SI 8 á hægri siglingu sunnan Fljótagrunns vestan Almenninga. Veður: Lagn.

Skipstjóri tók eftir að viðvörðun um yfirhitun aðlavélar logaði og í sama mund fór brunaviðvörðunarkerfið í gang. Sá skipstjóri að reyk lagði upp frá skutnum. Hann brá skjótt við og tók tvö handsökkvitæki, opnaði niður í vélarrúmið og tæmdi úr tækjunum yfir það.

Skipstjóri taldi ekki ráðlegt að gangsetja vélina og óskaði eftir aðstoð. Björgunarskipið Sigurvin kom á staðinn og dró bátinn til Siglufjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélarrúmið er í skut bátsins og nær vélarúmshlerinn yfir allt vélarrúmið. Þegar skipstjóri ætlaði að opna hlerann stóð fullt ískar á honum sem hann þurfti fyrst að fjarlægja;
- að þegar skipstjóri skoðaði betur vegsummerki komst hann að því að reykurinn hafi að mestu verið vatnsgufa sem soðin hafði af kælikerfi vélarinnar. Vélín var mjög heit sérstaklega afgangsgreinin og málning en gúmmíhosur og plast á soggreininni var illa farið vegna hitans. Hann sagðist ekki hafa stöðvað vélina en hún sennilega stöðvast af slökkvimiðlinum því sjáanlegt var að ádrepari hafði ekki stöðvað gang hennar;
- að við athugun á vélinni í höfn sást að tvær reimar framan á henni voru slitnar en önnur drífur kælivatnsdælu sem veldur ofhitnun hennar þegar hringrás rofnar. En að áliti vélsmiðs, sem kom að skoðun og viðgerð, er það álitamál hver atvikaröðin var sem leiddi til óhappsins. Hugsanlegt sé að eitthvað á reki (plastpoki) hafi lokað sjóinntakinu sem er í hældrifi. Það hafi leitt til ofhitnunar og misþenslu svo öxull kælivatnsdælu hafi þyngt á henni og reimin slitnað;
- að reimarnar sem slitnuðu voru flatreimar með upphleypum hryggjum. Reimahjólín eru með samsvarandi sporum til að auka hald en reimastrekkjari, er stillanlegt hjól á kúlulager með hjámiðju, virtist vera í lagi og ekki orsakavaldur;
- að skipstjóri sagðist hafa keypt bátinn síðastliðið vor og fengið vélsmiðju til að yfirfara helstu atriði er varðar vélbúnaðinn og m.a. allar reimar framan á henni;

- að skipstjóri sagðist ekki hafa orðið var við ískur eða önnur hljóð frá reimum sem bentu til þess að hald þeirra hefði minnkað og kom þetta honum því á óvart. Hann sagðist ekki hafa orðið var við að blístra aðvörðunarkerfis vélarinnar léti vita en hann sagðist hafa veitt aðvörðunarljósi athygli í þann mund sem brunaviðvörðunarkerfið fór í gang;
- að afleiðingar af yfirhitun voru miklar og meðal annars brann og bráðnaði allur plastbúnaður og gúmmíhosur sem voru utan á vélinni. Þá eyðilagðist túrbínan og þústgrein úr áli bráðnaði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki um málið.

Nr. 132 / 09 Guðrún GK 69

7. Eldur í vélarúmi og dreginn til hafnar



Guðrún GK 69
Skipaskr.nr.: 2085
Smiðaður: Noregi 1990 plast
Stærð: 6,00 brl; 9,40 bt
Lengd: 10,54 m Breidd: 3,35 m
Dypt: 2,09 m
Vél: Deutz 148,00 kW
Árgerð: 2000
Fjöldi skipverja: 1

Guðrún ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 11. október 2010 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. nóvember 2009 var Guðrún GK 69 á siglingu á Sandvík vestan Reykjaness. Veður: A ó m/sek.

Skipstjórinn taldi sig heyra sprengingu frá vélarúminu en í því fór brunaviðvörðunarkerfið í gang og mikill reykur gaus út um vélarrúmshurðina og skömmu síðar eldur. Hann fór þegar og lokaði

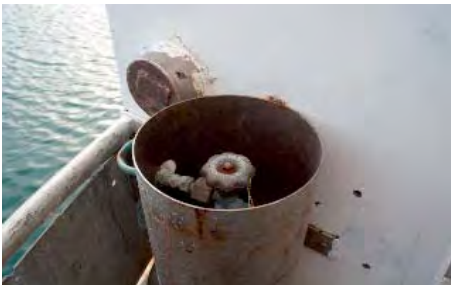
hurðinni sem verið hafði bundin opin.

Þegar hann ætlaði að opna fyrir kolsýruslökkvikerfi vélarrúmsins þurfti hann þrjár tilraunir til að opna lok á geymsluhlýki kolsýrukútsins sem var fast.

Skipstjórinn kallaði á Faxa RE 9 en þegar hann kom að Guðrúnu GK var eldurinn slökknður. Faxi RE tók Guðrúnu GK í tog áleiðis til Sandgerðis en síðan tók björgunarbáturinn Þorsteinn við drættinum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn sagðist hafa verið á handfærum fram af Hafnarberginu. Hann hafi dólað og látið reka á meðan hann beið eftir að vind lægði sem gerði þegar leið á morguninn. Hann hafi farið í vélarrúmið um klukkustund áður til eftirlits en hann þurfti að skríða fram með vélinni og snúa þar við til að fara til baka. Taldi hann sennilegt að hann hafi rekið sig í aftöppunarkrana sem var til að hleypa undan olíutanknum, þegar hann snéri við, og þá hafi olía ýrst yfir framhluta vélarinnar;
- að skömmu eftir að hann setti á fulla ferð gaus eldurinn upp;
- að vélin hitnar ekki eins mikið að framanverðu og aftan þar sem afgasgreining og túrbínan eru. Brunaskemmdir voru einungis framan á vélinni en þar eru tveir rafalar, annar nýr, en hann var mikið brunin og hafði olía sprautast yfir hann;
- að kraninn er mjög liðugur renniloki og þess vegna hefur hann getað opnast vegna titrings eftir að hreyft hafði verið við honum;



- að kolsýrukúturinn var í lokuðum hólki á afturbíli (sjá mynd) vélarrúmskappans þar sem

hólkurinn var skrúfaður fastur á þilið. Brún loksins á hólknunum var því pressað á milli þess og þilsins og skýrir það erfiðleika skipverjans við að komast að krana kútsins;

- að skipstjóri sagðist hafa skrúfað tappa á rennilokann til að fyrirbyggja að svona gæti komið fyrir aftur því sjaldan þurfi að tappa undan tanknum.

NEFNDARÁLIT:

Orsökinn var sú að skipstjórinn rak sig í aftöppunarkrana vegna þrengsla í vélarrúmi og það opnaðist fyrir hann.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin bendir á hönnunargalla sem varð til þess að skipverjanum reyndist erftit að ná lokinu af hólknunum þar sem ekki var nægjanlegt millilegg á milli hólks og þils.

Nr. 150 / 09 Valbjörn ÍS 307

8. Eldur í brú



Valbjörn ÍS 307
Skipaskr.nr.: 1686
Smiðaður: Ytri-Njarðvík 1984 stál
Stærð: 131,30 brl; 263,20 bt
Lengd: 28,95 m Breidd: 6,98 m
Dypt: 5,00 m
Vél: MTU-DDC 700,00 kW
Árgerð: 2000
Fjöldi skipverja:

Valbjörn ©Guðmundur ST. Valdimarsson

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS; Skýrsla Brunamálastofnunar

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. desember 2009 lá Valbjörn ÍS 307 við festar í Ísafjarðarhöfn.

Útgerðarmaður hafði farið um borð til að slá inn rafmagni eftir að það hafði slegið út á hafnar-svæðinu. Eftir að rafmagnið var komið á leit hann eftir austri í vélarrúmi og austurbrun-

num á vinnsluþilfari. Heyrði hann þá í flautu frá vaktklefa vélarúms eða brunaviðvörunarkerfinu. Þegar hann kom upp á aðalþilfar sá hann lítinn flóktandi eld inni í brú skipsins. Kallaði hann á hafnarstarfsmanns sem var á bryggjunni og hringdi í Neyðarlínuna. Þar sem hann hafði ekki lykil að framskipinu komst hann ekki inn í brúna til að slökkva eldinn. Þegar lögreglan kom á staðinn með handslökkvitæki sprakk gluggi í brúnni en útgerðarmaðurinn var þá einnig kominn með handslökkvitæki sem hann hafði sótt niður í vél. Var sprautað úr handslökkvitækjunum inn um gluggan og eldurinn slökktur. Slökkvilið kom skömmu síðar á vettvang og reykræsti skipið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar hafnarvörðurinn hafði slegið inn rafmagninu á bryggjunni en beið þar meðan útgerðarmaðurinn fór um borð sló inn rafmagninu á skipinu;
- að rafmagn hafði verið á skipinu aðeins í nokkrar mínútur þegar eldsins var vart;
- að á borði við afturþil brúar stóðu sjónvarp og rafmagnshitablásari. Bæði tækin voru mikið brunnin. Lögreglan sendi þessi tæki í skoðun hjá Brunamálastofnunar. Sjá úrdrátt úr skýrslu Brunamálastofnunar;
- að útgerðarmaðurinn sagðist hafa séð lítinn afmarkaðan eld í brúarglugga þegar hann steig út á þilfarið á afturskipinu. Í gegnum gluggann sá hann að enginn eldur var í stjórnstöð brunaviðvörunarkerfisins á veggnum við gluggann. Þá sá hann í bak sjónvarps þar sem honum virtist eldurinn vera. Hann sá ekki í rafmagnshitablásara sem stóð á milli sjónvarpsins og stjórnstöðvarinnar. Hann sagði að sjónvarpið hafi komið um sumarið en það var fengið gamalt úr landi og sat á skáp aftast í brúnni;
- að skipstjóri sagði að rafmagnsblásarinn hafi verið keyptur fyrr á árinu og hann taldi að blásarinn hafi verið í gangi frá því skipið kom til hafnar 21. desember en mundi ekki á hvaða stillingu hann vann. Hann taldi einnig að slökkt hafi verið á sjónvarpinu með rofa á því sjálfu en ekki með fjarstýringunni;
- að fram kom hjá útgerðarstjóra að tækið hafi

verið keypt nýtt fyrir skipið tveimur til þremur árum fyrir óhappið. Um var að ræða túbætaki.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu þar sem eldsupptök eru ókunn en bendir á niðurstöðu Brunamálastofnunar. Nefndin beinir því til sjómannanna að huga vel að öllum rafmagnstækjum þegar skip þeirra eru skilin eftir mannlús í höfnum.

ÚRDRÁTTUR ÚR SKÝRSLU BRUNAMÁLASTOFNUNAR

RANNSÓKN:

Almenn rannsókn:

Tæki tekin úr pakkningum og komið fyrir á rannsóknarborði. Farið yfir fyrirleggjandi myndir frá lögreglunni á Vestfirjörðum. Samkvæmt myndunum var nokkuð augljóst að mikill eldur hafði myndast við tækin.

Rannsókn á hitablásara:

Hitablásari rannsakaður með tilliti til eldsupptaka. Hitald var óskemmt og óslitið.

Hitaskynjari var heill og óbrunninn að mestu, þ.e. snertur hans voru lausar og ekki rafsoðnar saman. Mótur var ekki fastur. Yfirhitavar var út slegið. Allt þetta styður það að ekki hafi verið um bilun að ræða í rafmagnsofninum. Ekki er hægt að segja til um það hvort yfirhitavarið hafi slegið út vegna utanað komandi hita eða innri hita í ofninum. Ekki er heldur hægt að segja til um það hvort ofnin hafi verið hulinn með einhverju.

Rannsókn á rafmagnstengli fyrir tækin:

Tengill allur bruninn utan frá.

Rannsókn á sjónvarpi:

Sjónvarp reyndist mjög mikið brunnið og gjörsamlega ómögulegt að sjá hvort upptök gætu reynst vera í því. Allar prentplötur í tækinu voru kolbrunnar og ekkert hægt að sjá á þeim. Túba var brotin líklega vegna hita sem myndaðist í tækinu. Vírar að og frá tækinu voru kannaðir og leiddu ekkert í ljós.

NIÐURSTAÐA:

Þegar allt ofangreint er tiltekið fannst ekkert sem hönd er á leggjandi varðandi upptök bruna

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

Nr. 074 / 09 Eyfjörð ÞH 203

1. Leki og dreginn til hafnar



Eyfjörð ©Þorgeir Baldursson

Eyfjörð ÞH 203
Skipaskr.nr.: 6610
Smíðaður: Akureyri 1985 plast
Stærð: 6,90 brl; 6,70 bt
Lengd: 9,88 m Breidd: 2,60 m
Dýpt: 1,55 m
Vél: Mairmaid
Monarch 165,00 kW
Árgerð: 2003
Annað: Strandveiðar
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. júlí 2009 var Eyfjörð ÞH 203 á handfæraveiðum vestan Drangeyjar. Veður NA 3-5 m/sek.

Aðvörunarflauta vakti athygli skipstjóra á að austur var kominn í bátinn og þegar hann athugaði hvort lensidælurnar dældu austrinum fyrir borð sá hann að svo var ekki. Hann stöðvaði þegar vélina en þegar hann sá að austur jókst kallaði hann eftir aðstoð á neyðarbylgju og fór síðan að ausa með fötu.

Toni EA 62 kom fyrstur til aðstoðar og tók Eyfjörð ÞH í tog áleiðis til Hofsóss. Fleiri báta dreif að og komu síðan björgunarsveitarmenn um borð til að hjálpa til við austurinn. Síðar kom bátur með dælu og var búið að þurrausa Eyfjörð áður en komið var til Hofsóss.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þriðjar $\frac{3}{4}$ " tomnu rafmagnslensidælur sem tengdar voru í gegnum flotrofa eru í bátinum. Ein í kjalsogi skutrymis og önnur í miðrymi (lest) og þriðja í stafnrymi (lúkar);

- að þegar báturinn var þurraussinn sást að leki var með öxulþétti. Við nánari skoðun kom í ljós að þéttið hafði færst framur á stefnisrörið og öxulinn svo það hafði nuddað eða brotið gat ofan í hús lensidælu í skutnum. Sjór komst þá inn á rafmagnsmótorinn og dælan stöðvaðist;
- að orsök þess að öxulþéttið fór af stað var hitamyndun vegna rofs á 8 mm kælilögn sem lá að því frá sjókælilögn vegna tæringar. Þegar lögnin fór í sundur sprautaðist kælisjórinn inn í bátinn en lensidælan dældi sjónum jafnóðum út á meðan hún var í lagi. Þetta ástand gæti hafa verið að búa um sig í langan tíma. Eftir að lensidælan stöðvaðist, vegna skemmda, safnaðist austurinn fyrir í kjalsogi skutrymis þar til austuraðvörun fór í gang. Eftir að skipstjóri stöðvaði vélina hætti sjórinn að koma í bátinn úr kælikerfinu en rann áfram inn með stefnislegunni;
- að austurinn var afmarkaður í skutrymi en til þess að hann renni fram í miðrymið þarf sjórinn að ná upp fyrir plitti sem hann gerði ekki. Það reyndi ekki á lensidæluna sem þar er staðsett en ef sjór fer upp fyrir plitti fara rafgeymar á kaf en þeir eru undir pöllum við hlið vélarrýmis.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunar var tæring í kælilögn að öxulþétti sem olli keðjuverkandi bilunum.

Nr. 105 / 09 Tjaldur II ÞH 294

2. Leki og siglir til hafnar



Tjaldur II ÞH 294
Skipaskr.nr.: 1109
Smíðaður: Fáskrúðsfirði 1970 eik
Stærð: 15,10 brl; 19,90 bt
Lengd: 13,13 m Breidd: 3,75 m
Dýpt: 1,46 m
Vél: Kelvin 66,00 kW Árgerð: 1993
Fjöldi skipverja: 2

Tjaldur II ©Jón Páll Ásgeirsson

Gögn: Skýrslur Siglingastofnunar; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. ágúst 2009 var Tjaldur II ÞH 294 á siglingu norður með Vestfjörðum. Veður: Hægviðri.

Þegar komið var norður undir Gölt varð skipstjóri var við að austur var kominn í skipið og sjálfvirk rafmagnsdæla hætt að lensa. Hann ákvað að leita hafnar á Suðureyri. Á leiðinni til hafnar var þilfarsdæla notuð til að dæla úr skipinu og var báturinn þurrausinn eftir að komið var í höfnina. Ekki virtist koma sjór í skipið á meðan staldrað var við á Suðureyri svo ferð var því haldið áfram.

Fljótlega eftir brottför rifnaði membrugúmmí í þilfarsdælnni og við það varð hún óvirk. Tók þá að safnast í kjalsog og var þá haldið til Ísafjarðar.



Fú við á þilfari. Líósmynd ©Siglingastofnun

Þegar komið var til hafnar var nokkur austur kominn í bátinn sem dælt var út eftir að gert hafði verið við rafmagnsdæluna..

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra (vélstjóra) var önnur austurdæla í vélarúminu drifin af aðalvélinni en þar sem þeir kunnu ekki á dæluna var hún ekki notuð. Skoðunarmaður sem framkvæmdi vélar skoðun fyrir brottför sagði að dælan hafi virkað við úttektina. Í skyndiskoðun vélbúnaðar kom fram að dælan var ryðjuð föst og flotrofi sem stjórnaði virkni rafmagnsdælu í vélarúmi var óvirkur og ekki var annar búnaður til að ræsa rafmagnsdæluna;



Hampur í súð. Líósmynd ©Siglingastofnun

- að fyrir brottför frá Patreksfirði var skipið tekið í fjöru, botnhreinsað og botnmálað. Fór þá fram bolskoðun, stýris- og öxulskoðun og eru skoðunarskýrslur Skipaskoðunar ehf. dagsetta 9. júlí. Skoðunin var án athugasemda en getið um eldri athugasemd frá 25. september 2001 um lágmarksþykkt á 3ja umfari bb. megin (ís skemmdir) ásamt öldustokksskemmdum. Búnaðarskoðun og vélskoðun voru framkvæmdar samkvæmt skoðunarskýrslum 21. júlí en í þeim kemur skýrt fram að sjósókn er óheimil þar sem fjögur atriði fá dæmingu III og 17 atriði fá dæmingu I og II. Endurskoðun búnaðar og vélbúnaðar fór fram 30. júlí þar sem skoðuð voru atriði sem vanbúin voru í hinni fyrri. Engin alvarleg dæming kom fram í endurskoðuninni en til tveggja atriða var ekki tekin afstaða þar sem ekki hefur verið brugðist við og engin dagsetning var gefin til endurbóta. Þrátt fyrir það var haffærisskírteini gefið út og gildi frá 30. júlí til 31. ágúst 2009; að við skyndiskoðun þann 14. ágúst s.l.,

eftir upptöku á Ísafirði, kom í ljós að mörg atriði voru í slæmu ástandi og voru alvarlegar athuga- semdir gerðar sem leiddu til þess að haffæri var tekið af skipinu;

- að í samantekt skoðunarmanna, sem gerðu skyndiskoðunina, eru niðurstöður athugasemda í bolskoðun, búnaðarskoðun, vélskoðun og rafmagnsskoðun samtals eftirfarandi:

Dæming I. — 8 atriði

Dæming II — 72 atriði (þar af 31 um rafmagnsskoðun)

Dæming III — 31 atriði (þar af aðeins 3 um rafmagnsskoðun)

- að ekki hefur verið bent nákvæmlega á hvar leki var að skipinu en fúaskemmdir í þilfari voru augljósar sem orsökðu leka þegar sjór eða regn kom á þilfarið og einnig komu fram grunsemdir um skemmdir í hampþéttingu á súð;
- að skipið var búið að liggja í höfn í nokkur ár og sagði fyrr eigandi að ekki hafi borið á óeðlilegum leka á legutímanum. En í reynslusiglingu hjá nýjum eigendum hafi komið fram lítilsháttar leki í skut þegar komið var á fulla ferð sem hvarf síðan ef keyrt var hægar;
- að aðeins var tryggður einn skipverji um borð en á siglingunni voru þeir þrír.

NEFDARÁLIT:

Orsök lekans var slæmt ástand skipsins.

Nr. 135 / 09 Hrólfur Einarsson ÍS 255

3. Leki um borð



Hrólfur Einarsson ÍS 255
Skipaskr.nr.: 2690
Smiðaður: Hafnarfirði 2005 plast
Stærð: 11,60 brl; 14,90 bt
Lengd: 12,30 m Breidd: 3,75 m
Dypt: 1,43 m
Vél: Yanmar 368,00 kW
Árgerð: 2005
Fjöldi skipverja: 2

Hrólfur Einarsson ©Hafþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. nóvember 2009 var Hrólfur Einarsson ÍS 255 á línuveiðum skammt undan Deild við Ísafjarðardjúp. Veður: ANA 6 m/s og 9-14 m/s í hviðum (veðurstöð í Bolungarvík).

Verið var að draga línuna þegar skipstjóri veitti því athygli að ekkert heyrðist frá bógskrúfunni og hún virkaði ekki en drættinum var haldið áfram. Nokkru seinna fór hinn skipverjinn fram í íbúðir og varð var við að nokkur austur var kominn í framskipið og lét skipstjóra vita. Þegar leitað var orsaka lekans sást að mikill leki kom inn með festingum á milli drifmótors og bógskrúfudrifs.

Hnýttur var belgur á línuna, skorið á hana og sett á fulla ferð til hafnar. Einar Hálfðans ÍS var beðinn að fylgja þeim áleiðis til hafnar. Hægt var að halda austrinum í horfinu með öllum tiltækum dælum en austurinn rann einnig aftur í velarúm eftir lagnaleið úr framskipi. Þegar komið var til Bolungarvíkur var slökkviliðið tilbúið og dældi úr skipinu áður en það var hið upp á bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar opnað var niður í kjalsog lá bógskrúfumóturinn laus í bógskrúfurnu en drif með skrófunum hafði losnað frá honum og tapast út um bógskrúfuriði. Bógskrúfan er af gerðinni Sleipner SP 220 HYD með tveimur fimm blaða skrófum;
- að drifið í rörunu er fest með tveimur boltum í gegnum vegg rørsins á undirstöðuramma vökvamótorsins. Boltagötin eru um einn sentimetra inn á rörunu frá öxulगतinu. Boltahausarnir eru hertir inni í undirstöðurammum og þar er driföxullinn settur saman með sveigjutengi. Móturinn, undirstöðuramminn og boltarnir lágu eftir í kjalsoginu, annar brotinn og hinn hafði dregist út úr gengjum;
- að fyrr um haustið kom leki frá tvöföldum öryggisloka á þrýstilögninni að móturum og

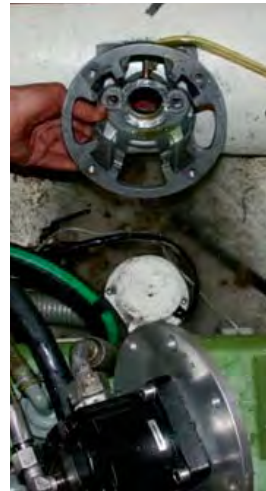


var þá settur nýr loki. Nokkru seinna brotnaði öxull í drifinu og var þá sett nýtt drif. Nokkrum dögum síðar urðu skipverjar varir við breytingu á skrúfuhljóði frá bógskrúfu og var báturinn tekinn á land. Þá var eitt blað annarrar skrúfunnar brotið af;

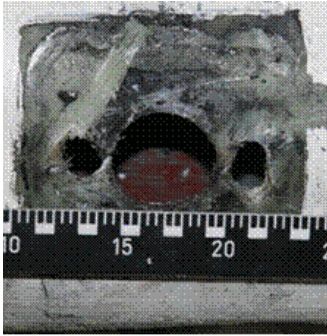
- að á þeim tíma var engin skrúfa til á lager og sagði söluaðili útgerðamanni að það myndi ekki skemma búnaðinn að keyra skrúfuna þannig í stuttan tíma. Aðspurður viðurkenndi hann seinna að skárta hefði verið að fjarlægja skemmdu skrúfuna en samt sem áður hefði verið hægt að nota búnaðinn í stuttan tíma. Útgerðarmaður sagði að athugað hafi verið með los á festingu drifs og mótors en það reyndist ekkert hafa verið og þá var báturinn sjósettur aftur án frekari viðgerða;
- að bógskrúfan er á sama vökvakerfi og stýrisbúnaðurinn. Mótórin tengist við ventlakistu með þriggja víralaga háþrýstislöngum. Fram- og bakrás eru 5/8" fyrir vinnuþrýsting 410 bar og 1640 sprengrýstingi. Stjórnun er hægt að samhæfa stýringu og fer bógskrúfan sjálfvirk í gang þegar stýri hefur verið lagt 5 til 7° í annað borðið. Marga klukkutíma tekur að draga línuna og er búnaðurinn því í mikilli notkun í vondum veðrum. Oft missir skrúfan sjó, jafnvel á hverri báru, og eykur þá hraðann í lausagangi. Þegar svo sjórinn streymir aftur báðum megin að skrúfunum þá vilja iðulega brotna skrúfublöð og snögg högg koma á vökvakerfið;
- að vélsmiðir tóku undir þetta sjónarmið og töldu búnaðinn og festingar veikburða. Einnig væri öryggisbúnaður á vökvakerfinu seinvirkur

miðað við þær aðstæður sem hann þurfti að vinna við. Þeir sögðu að nokkru eftir atvikið hafi verið settur nýr öryggisloki (krossloki) stilltur eftir kröfu framleiðanda á 248 bara hámarksyfirþrýsting. Jafnframt því var settur þrýstímælir á lögnina sem þoldi 600 bara hámarksþrýsting. Mælirinn hafi sprungið vegna höggana sem komu á kerfið;

- að í byrjun febrúar 2010 var öryggislokinn á þrýstilögninni tekinn til skoðunar og í ljós kom að önnur hlið hans opnaðist á 290 bar en hinn á 310 bar yfirþrýstingi;



- að við drifið er 10 cm vökvamótor og gefur framleiðandi upp 240 bara hámarks vinnuþrýsting inn á hann. Framleiðandi drifsins ráðleggur að settur sé tvöfaldur öryggisloki (krossloki) á lögnina og hann megi ekki stilla á hærri þrýsting en 10% – 15% yfir uppgefin hámarks vinnuþrýsting mótorsins. Í þessu tilfalli er 15% aukning á opnun lokans 276 bar þrýstingur. Samkvæmt upplýsingum söluaðila framleiðanda á Íslandi eiga báðar hliðar að opnast undir sama yfirþrýstingi en hann ráðleggji 255 bar yfirþrýsting. Lokinn var því ekki rétt stilltur þegar hann var settur við í upphafi;
- að skipstjóri taldi festingu á drifinu vera ótrausta og vildi hann sjá flangs tryggilega festan í bógskrúfurið þar sem festing drifsins færi í



Framleiðendur telja að boltagötin sem myndin sýnir hafi sprungið út sökum þrýstings þéttiefna

gegn með fjórum boltum lengra inni á rörinu;

- að fulltrúi framleiðanda taldi búnaðinn vel hannaðan og traustan. Því til vitnis hafi engin bógskrúfa frá þeim orðið fyrir álíka áföllum hvað þá að drif hafi tapast í hafið. Þeir hafi framleitt og selt mikið af þessum búnaði. Skoðun þeirra sé að leita í niðursetningu búnaðarins þar sem á myndum sjáist merki óhóflegrar notkunar „Sikaflex“ þéttiefnis. Það hafi verið smurt undir festingar- nar og þegar festiboltarnir voru hertir varð yfirþrýstingur í boltagötum í bógskrúfurörinu. Seigfljóttandi þéttiefnið hafi fyllt boltagötin og yfirþrýstingurinn sprengt trefjaplastið inn að öxulgatinu svo viðvarandi los var á festing- unni;
- að í leiðbeiningum frá framleiðanda við sam- setningu bógskrúfudrifs og mótoraldarans er ráðlagt að herða boltana 33 Nm. Undir boltahausunum á að vera flatskífa og spenn- skífa. Þetta á með þakningu á drifhálsinum á innhlið bógskrúfurörsins og ráðlagt að smyrja grönnum taumi af þéttiefni (Sikaflex) á hálsinn til að tryggja þéttingu ef veggur rörsins er ekki sléttur. Varað er við að setja of mikið af þétti- efni þar sem það geti stíflað smurgöt;
- að vélsmiðurinn sem setti drifið við sagðist hafa notað límkittistaum á ystu brún drifhálsins eins og ráðlagt var í leiðbeiningum sem fylgdi búnaðinum. Hann sagðist ekki hafa notað óhóflegt magn þéttiefnisins því alkunna sé að það geti orsakað los í festingunni. Hann

hafi hert boltana með herslumæli samkvæmt leiðbeiningunum en leiðbeiningablaðið hafi tapast fljótlega eftir að verkinu lauk og hann muni ekki hver herslan átti að vera því langt sé um liðið;

- að framleiðandi framkvæmdi skoðun á bóg- skrufumótornum en ekki frágang um borð í bátnum. Skoðun hans var sú að niðursetning búnaðarins hefði verið ábótavant og háþrýsti- búnaðurinn hafi verið ranglega settur upp. Þá var það skoðun hans að viðgerð á drifinu hafi farið fram án þess að fyrir hafi legið nægjan- leg þekking á búnaðinum;
- að framleiðandinn taldi ástæðu þess að högg komu á mótörinn hafi verið sú að skrufan lyftist úr sjó. Það megi rekja til rangrar uppsetningar á háþrýstibúnaði og því hafi hann ekki virkað rétt;
- að samkvæmt þeim upplýsingum sem fram- leiðandinn hafði undir höndum varðandi þetta atvik taldi hann að reynt hefði á búnaðinn langt umfram takmörk hans og notkun hans hefði ekki verið í samræmi við notkunar- leiðbeiningar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu þess að drif bógskrúfunnar losnaði og orsakaði lekann hafi verið of mikið álag á búnaðinn ásamt því að háþrýstibúnaður hans hafi ekki unnið eins og hann átti að gera.

ANNAD:

RNS lét þýða drög að lokaskýrslu málsins á ensku sem send var framleiðanda.

SKIP SEKKUR

Nr. 026 / 09 Hrönn ÍS 74

1. Sekkur í Ísafjarðarhöfn



Hrönn ©Hilmari Snorrason

Hrönn ÍS 74
Skipaskr.nr.: 0241
Smíðaður: Svíþjóð 1963 eik
Stærð: 104,02 brl; 122,00 bt
Lengd: 28,29 m Breidd: 6,43 m
Dýpt: 3,26 m
Vél: Lister 364,00 kW
Árgerð: 1978
Annað: Langlegubátur
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársællsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. mars 2009 var Hrönn ÍS 74 við bryggju á Ísafirði. Veður: 7-12 m/s.



Myndin sýnir bátanna þegar að var komið. Ljósmynd ©Sigurjón J. Sigurðsson

Um kl. 17:00 var björgunarsveit kölluð út þar sem báturinn var að sökkva og var að draga annan bát með sér, Jón forseta ÍS 85, sem lá utan á honum. Björgunaraðilum tókst að skera Jón forseta ÍS lausan og með aðstoð hafnarstarfsmanna var hann færður frá Hrönn ÍS sem sökk við bryggjuna. Ekki var talið að miklar skemmdir hafi orðið á Jóni forseta ÍS en umtalsverðar á Hrönn ÍS. Báðir bátarnir höfðu legið óhreyfðir um tíma í höfninni. .

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var talsvert gisinn að framan og er talið að snjöpungi hafi sett hann niður þannig að sjór náði að fara þar inn;
- að haffærisskirkteini fyrir bátinn rann út í maí 1998;
- að báturinn er svokallaður óreiðubátur og hafði legið verkefnaus í höfninni frá árinu 2000. Það var ekki hugsað um hann að hálfu eiganda og hafnarstarfsmenn höfðu dælt úr honum sjó reglulega vegna viðvarandi leka. Dælt hafði verið úr honum síðast u.þ.b. 10 dögum fyrir atvikið;
- að allri oliu hafði verið dælt úr bátnum fyrir u.þ.b. þremur árum;
- að Jón forseti ÍS er einnig svokallaður óreiðubátur og hefur legið í höfninni frá árinu 2005. Fram kom hjá hafnaryfirvöldum að þau hefðu engin úrræði við þeim vandamálum sem óreiðubátar valda. Hafnaryfirvöld hafa í langan tíma reynt að losa sig við þessa báta.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn sökk er vanhírða.

Rannsóknarnefnd sjóslysa hefur gert eftirfarandi tillögu í öryggisátt:

Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubátar eru ítrekað að sökkva í höfnum og skapa margvíslegar hættur beinir nefndin því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að hafnaryfirvöld fái viðeigandi úrræði til lausnar á þessu vandamáli til að auka öryggi. (Mál nr. 161/07)

Nefndin ítrekar mikilvægi þess að hafnaryfirvöld fái viðunandi úrræði í þessum málum.

Nr. 050 / 09 Skemmtibátur

2. Sekkur á Stakksfirði



Nafnlaus skemmtibátur
Skipaskr.nr.: óskráður
Smíðaður: plast
Stærð: brl; bt
Lengd: 4,00 m Breidd: m Dýpt: m
Vél: Yamaha 30,00 kW Árgerð:
Fjöldi skipverja: 2

Skemmtibáturinn ©Vikurfréttir

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. maí 2009 var skemmtibátur við lagningu fiskilínu á Stakksfirði skammt norður af Vogastapa. Veður: N 7 m/sek.

Bátsverjar voru báðir í skutrymi bátsins við lagningu línunnar en það var að mestu gert á reki. Alda kom yfir skutgaflinn og nær fyllti skutrymið en annar skipverjinn reyndi að hafa áhrif á stafhallann með því að fara fram í bátinn. Næsta alda féll einnig inn og sökk þá báturinn niður á skutinn svo báðir bátsverjar lentu í sjónum.

Eftir að hafa verið í sjónum í skamman tíma tókst öðrum að hringja í Neyðarlínuna. Björgunarsveitir ásamt þyrlu LHG voru kallaðar út en björgunarbátur frá Björgunarsveitinni Suðurnes kom fyrst á slystaðinn og bjargaði mönnum úr sjónum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátsverjar voru báðir í björgunarbúningum;
- að „Lofotenlína“ var aftarlega og fest á bakborðs borðstokk. Hún var vafin uppá handsnúna tromlu og línán beitt jafnóðum út af henni á lagningunni. Búið var að leggja á milli 200 og 300 metra;
- að í hirslu fram í bátum voru neyðarblys sem

skipverjar náðu ekki til. Annar bátsverjinn taldi að þeir hafi verið búnir að vera um tíu mínútur í sjónum þegar honum tókst að ná síma innan úr björgunarbúningnum. Hann efaðist um að þeir hefðu getað synt til lands þar sem honum sýndist að þá ræki frá landi;

- að enginn affli var í bátnum heldur aðeins tromlan með línunni og tvær veiðistangir. Í skutryminu var eldsneytistankurinn og utanborðsmótor á gallinum en hann var notaður öðru hvoru á lögninni því skuturinn vildi leita upp í vindinn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappisins var að verið var á sjó á of litlum bát miðað við aðstæður.

Nr. 057 / 09 Auðunn

3. Sekkur við björgunarstörf



Auðunn
Skipaskr.nr.: 2043
Smíðaður: Akranesi 1989 stál
Stærð: 17,80 brl; 25,20 bt
Lengd: 14,25 m Breidd: 4,26 m
Dýpt: 1,75 m
Vél: Caterpillar 260,00 kW
Árgerð: 1989
Fjöldi skipverja: 2

Auðunn ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. júní 2009 var dráttarbáturinn Auðunn við björgunarstörf fyrir utan höfnina í Sandgerði. Veður: Hægviðri

Skuttogarinn Sóley Sigurjóns GK 200 hafði strandað um kl. 05:00 um morguninn (mál nr. 05609) í innsigliunni til Sandgerðis. Varðskipið Týr kom á staðinn kl. 06:25 og norska varðskipið

Harstad síðar um daginn. Auk þessa skipa voru dráttarbátarnir Auðunn frá Reykjanesbæ og Hamar frá Hafnarfirði kallaðir til aðstoðar við björgunaraðgerðir. Stjórnandi aðgerða var varðskipið Týr.



Myndirnar sýna björgunarskipin sem voru við aðgerðirnar auk Auðuns. (Ljósmyndir: Týr, Hamar ©Hilmar Snorrason. Harstad ©Birgir Agnarsson)

Dráttarbáturinn Hamar var laus stjórnborðsmeginn og studdi við skipið þegar byrjað var að toga í það en dráttarbáturinn Auðunn var með taug í skipið þ.e.a.s. í springkluss að framan stjórnborðsmeginn.

Um kl. 16:40 var byrjað að toga í Sóley Sigurjóns GK og kl. 16:46 losnaði skipið af strandstað.

D/b Hamar og d/b Auðunn áttu í aðgerðinni að stýra skipinu í átt að innsiglingunni og halda við það að framan.

Eftir að skipið var laust fór d/b Auðunn á hvolf og sökk á stað, 64°02'466N og 022°44'065V. Aðalvél Sóleyjar Sigurjóns GK var í gangi og notaði skipstjóri hennar hana til að stöðva ferðina þegar hann sá hvað verða vildi.

Annar bátsverjanna var úti á þilfari og komst hann strax upp á kjöl bátsins en hinn var í stýrishúsinu og komst þaðan út af sjálfsdáðum.

Sökkk Auðunn síðan en lenti kjölréttur á grunnsævi. Var bátnum bjargað nokkrum dögum síðar á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri Auðuns kvað ástæðu þess að hans bátur hafi verið hafður að framan í stað Hamars, sem var mun öflugri bátur, hafi verið sökum þess að ekki hafi verið nægjanlegt dýpi við stafn Sóleyjar Sigurjóns fyrir Hamar;
- að bátsverjar á Hamri töldu að þegar skipið losnaði hefði það náð um 3-5 hnúta ferð. Skipstjóri Auðuns taldi ferðina vera meiri eða um 8 hnúta;
- að um 60 metra nylontaug var á milli skipanna. Auðunn hafði tekið slakann á henni inn á þilfarið hjá sér þegar byrjað var að toga í skipið;
- að skipstjóri Auðuns kvaðst hafa sett á fulla ferð áfram til að reyna að fylgja skipinu eftir en hafði ekki náð nægjanlegri ferð þegar allur slaki á tauginni var komin út;
 - að á myndbandsupptökum sést að Auðunn hafi verið með vélarafli afturábak og bógskrúfu í beitingu til bakborða þegar bátnum hvolfdi. Skipstjóri kvaðst ekki muna fyllilega eftir því en mundi að hann hefði verið að beita bógskrúfu til stjórnborða þegar hann ætlaði að fylgja skipinu eftir;
- að dráttartaugin var fest á sama polla á þilfarinu og dráttarkrókurinn var festur við. Fram kom að dráttarkrókurinn, sem er með sleppi-

- búnaði, væri „vandræðagripur“ þar sem erfitt hefði verið að losa úr honum við mikið átak og menn forðuðust að nota hann vegna þess;
- að vegna ástand króksins hafði verið komið fyrir hnífi við krókinn ef losa þyrfti taugar í skyndi en maður ekki hafður tilbúinn með hann nálægt tauginni. Hinn bátsverjinn stóð stjórnborðsmeginn við stýrishúsið þegar atvikið átti sér stað, fjarri pollanum sem tauginn var fest á;
 - að dráttarbátarnir voru í sambandi við íslenska varðskipið á VHF 12;
 - að stjórnun björgunaraðgerða var um borð í v/s Týr. Samkvæmt áætlun stjórnanda aðgerða átti Auðunn að vera beint fyrir framán Sóley GK og halda við skipið ef það losnaði snögg af strandstað. Hættu var talin á að skipið færi á óskilegt skrið í þröngri rennuni vegna dráttarstefnunnar. Hamar átti að vera fyrir aftan miðju stb. megin og ýta skipinu í rétta stefnu í rennuni;



Þyrjað að toga Sóley Sigurjóns GK í flot. 06. Anðras þýr á háð bóg. Taugin sést liggja milli með stb. bóg Sóleyjar GK.

- að skipstjóri Auðuns taldi sig hafa farið eftir öllum fyrirmælum stjórnanda aðgerða. Hann var fyrst stb. megin við skipið með Hamri og síðan verið beðinn um að færa sig yfir á bakborða og ýta á peru Sóleyjar GK. Síðan áttu dráttarbátarnir að vera sitt hvoru megin til að stjórna hraðanum á væntanlegum snúningi skipsins. Á ljósmynd hér að ofan sést að Auðunn ýtir á bakborðs bóg skipsins þegar togað er í það;
- að áhöfn Hamars taldi samskipti milli aðila og aðgerðaráætlunina hafa verið góð en stefna Auðuns verið röng;
- að efasemdir komu fram um að dráttarstefna varðskipisins væri rétt og betra hefði verið að

- stilla dráttarskipin þannig að skipið yrði dregið beint í stefnu rennunnar. Þetta hefði þýtt talsvert lengri dráttartaug út fyrir og yfir grynningar en það hefði sett vörinn í hættu á skemmdum vegna skerja þegar hann sykki. Þungi dráttartaugarinnar er 6,7 kg á hvern metra;
- að dráttartaug var tengt á milli varðskipisins og v/s Harstad en það þyrfti ekki að nota hana við björgunina;
 - að atvikið gerðist á grunnsævi og snerti mastrið botn þegar bátnum hvolfdi;
 - að skömmu fyrir brottför Auðuns úr Keflavikurhöfn hafi skipstjórinn sem fara átti í ferðina fallast skyndilega og annar skipstjóri fenginn í hans stað;
 - að skipstjórinn hafði ekki stjórnað bátnum við björgunaraðgerðir af þessu tagi áður;
 - að Auðunn var gerður upp og dráttarkrókurinn endursmíðaður.



Myndin sýnir Auðunn kominn á hvolf. (Mynd ©Vikurféttir)

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök þess að bátnum hvolfdi hafi verið tvíþætt. Annars vegar að dráttarkrókurinn með sleppibúnaði hafi ekki verið virkur um borð og þar af leiðandi ekki notaður. Hins vegar að þegar Sóley Sigurjóns losnaði af strandstað hafi bátnum verið ranglega beitt þannig að hann lá þvert fyrir.

Nefndin átelur harðlega að ekki hafi verið virkur sleppibúnaður á dráttarkróknum.

Nr. 094 / 09 Jonni SH 84

4. Sekkur í Reykjavíkurhöfn



Jonni SH 84
Skipaskr.nr.: 6988
Smíðaður: Hafnarfirði 1988 plast
Stærð: 9,30 brl; 9,60 bt
Lengd: 9,93 m Breidd: 3,23 m
Dýpt: 1,55 m
Vél: Volvo Penta 151,00 kW
Árgerð: 1992
Fjöldi skipverja:

Jonni ©Alfons Finnsson

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. júlí 2009 var Jonni SH 84 við landfestar í Reykjavíkurhöfn. Veður: Hægvíðri.

Báturinn hafði komið úr grásleppuróðri kvöldið áður og gengið var frá honum við bryggju. Þegar færa átti bátinn að löndunarbryggju um morguninn var hann sokkinn. Þegar voru gerðar ráðstafanir til að ná honum á land. Aðalvél Jonna SH reyndist óskemmd en allt rafkerfi var ónýtt.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að reykörur frá kabyssu sem kemur upp stjórnbordsmegin fyrir framan stýrishúsið reyndist alveg í sundur;
- að sögn eiganda hafði ekki verið slagsíða á bátnum þegar hann skildi við hann. Hann kvaðst hafa lensað bátinn, lokað fyrir sjóinntakið á vélina og spúl áður en hann yfirgaf hann;
- að 300-400 kg af fiski var í körum aftast í bátnum;
- að sögn eiganda var góður slaki á landfestum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur líkur á að reykörur kabyssu hafi festst undir bryggjukantinum á fjöru og þrýst bátnum niður á aðfallinu með þeim afleiðingum að sjórann inn í bátinn.

Nr. 111 / 09 Skátinn GK 82

5. Sekkur í Akraneshöfn



Skátinn GK 82
Skipaskr.nr.: 1373
Smíðaður: Akureyri 1974 eik
Stærð: 29,00 brl; 27,00 bt
Lengd: 17,47 m Breidd: 4,30 m
Dýpt: 2,08 m
Vél: Cummins 261,00 kW
Árgerð: 1987
Fjöldi skipverja: 0

Skátinn ©Hilmari Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. september 2009 var Skátinn GK 82 við bryggju á Akranesi. Veður: SA 3-6 m/s.

Skipið hafði legið um tíma í höfninni og verið fært að Viðgerðarbryggju við Lambhúsasundi nokkrum dögum áður þar sem það átti að fara í slipp. Á meðan það lá við bryggjuna hafði verið unnið að hreinsun með háþrýsti spúl ofan þilja nokkrum dögum áður.



Myndin sýnir Skátinn GK sokkinn við bryggjuna. (Mynd ©Skessuhorn)

Þegar starfsmenn slíppsins komu til vinnu um morguninn virtist allt vera í lagi með skipið en skömmu síðar var það sokkið. Aðfaranótt 18. september var skipinu náð á flot og það tekið í slipp á flóðinu þá um daginn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að starfsmenn slíppsins komu til vinnu um kl. 08:00 en þeir fóru ekki um borð í skipið. Þeir sögðust ekki hafa lensað á meðan það lá við bryggjuna og beðið upptöku. Skipið var sokkið um kl. 10:00



- að við skoðun í slipp sást djúpt mar sem brot nað hafði innúr á súðinni en það var sennilega afleiðing af því þegar skipið lagðist á botninn;
- að sjólag्नir í vélarúmi virtust vera heilar og ólekar en botnlokar voru opnir;
- að útfallslögn, frá klósetti ofan þilfars, var rofin innan við síðuloka í stjórnbörðssiðu. Lögnin var, stálrör 88 mm að utanmáli (3" lögn innanmáli), skrufuð í koparrenniloka og hafði stálið ryðbrunnið í sundur í snittinu allan hringinn þétt við koparinn. Hún var því laus frá lokanum. Verulegar litabreytingar voru á ryðinu sem benda til þess að lekið hafi þarna öðru hvoru um langan tíma. Síðusponsið frá klósettlögninni var tvær til þrjár tommur ofan sjólínu og þurfti skipið því ekki að síga nema sem því nam eða hallast svo sjór rynni inn;
- að nokkrar fúaskemmdir voru víða í meginþilju sem orsakað gátu leka niður í skipið en rigning var um morguninn. Ekki var verið að vinna við skipið um morguninn því hreinsun ofanþilja með háþrýstispúl hafði lokið nokkrum dögum áður að sögn verktaka;
- að tvær lensidælur voru í vélarúmi önnur reimdrikin af vélinni en hin rafdrifin, ekki búin sjálfvirknibúnaði, og því stjórnun handvirk. Að sögn eiganda var lítill leki að skipinu og því farið öðru hvoru um borð til að lensa. Síðast sagðist hann hafa lensað þegar báturinn var færður á milli bryggja;
- að sögn eiganda hafði skipið legið í Grindavíkurhöfn frá fyrra ári en verið siglt til Akraness í júní-júlí s.l.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að austur komst í bátinn var að sjór gusaðist öðru hvoru inn um lensport á gaffli en sjálfvirkar dælur urðu fljótlega rafmagnslausar þar sem hleðsla hafði fallið niður.

Nr. 149 / 09 Svanur KE 90

6. Sekkur í Njarðvíkurhöfn



Svanur ©Alfons Finnsson

Svanur KE 90
 Skipaskr.nr.: 0929
 Smíðaður: Gilleleje Danmörku
 1947 eik
 Stærð: 38,00 brl; 39,00 bt
 Lengd: 21,00 m Breidd: 4,77 m
 Dýpt: 2,18 m
 Vél: GM diesel 177,00 kW
 Árgærð: 1990
 Annað: Langlegubátur
 Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Jóhanni Ársælsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. desember 2009 var Svanur KE 90 við bryggju í Njarðvíkurhöfn. Veður: Austan andvari.

Báturinn hafði legið við festar í höfninni í um tvö ár og höfðu hafnarstarfsmenn dælt austri reglulega úr honum. Um morguninn virtist vera í lagi með bátinn en nokkrum tímum síðar sökk hann við bryggjuna.

Hafnarstarfsmaður náði með snarræði að skera á festar plastbáts sem lá utan á honum áður en hann sökk.



[Sökkinn við bryggju ©Markús Karl Valsson]

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að haffærisskirteini fyrir bátinn var í gildi til 4. september 2002. Hann var í eigu hafnarinnar;
- að talið er að borð í honum hafi gisnað vegna hreyfingaleysis og langrar legu. Honum verður fargað.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI

Nr. 001 / 09 Monica GK 136

1. Strandar við Gerðar



Monica GK 136
Skipaskr.nr.: 2110
Smiðaður: Hveragerði 1990 plast
Stærð: 5,70 brl; 9,70 bt
Lengd: 10,30 m Breidd: 3,34 m
Dýpt: 1,52 m
Vél: Cummins 187,00 kW
Árgerð: 1997
Fjöldi skipverja: 3

Monica ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangur á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. janúar 2009 var Monica GK 136 á siglingu til Keflavíkur. Veður: VSV 3-5 m/s, rigning og þoka.

Skipverjar höfðu lagt tvær löðir norður af Keilisnesi og dregið aðra þegar þoka lagðist yfir veiðislóðina. Eftir nokkra leit að hinu bólinu setti skipstjóri stefnu 270° eftir kompás til Keflavíkur. Þegar siglt hafði verið um stund sást til vita í gegnum þokuna og taldi skipstjóri það vera vitann á Hólmsbergi og þeir væru því á rétttri leið. Hann sló af vélinn þegar komið var inn í lygnu án þess að sjá til landsins og kúplaði frá skrúfu í þann mund sem bátinn tók niðri og strandaði.

Bátsverjar töldu sig hafa strandað við sjóvarnargarðinn í Innri-Njarðvík og óskuðu þeir eftir aðstoð en samkvæmt STK kerfinu var það ekki rétt því þeir voru í Varar-Vör í Garði. Þjörgunarbáturinn Þorsteinn dró Monicu GK af strandstað og til hafnar í Garði þar sem skemmdir voru kannaðar. Í ljós kom að stýrið var bilað og var báturinn dreginn frá Garði til Keflavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagði að hann hafi treyst á dýptarmæli sem hafi sýnt 28 faðma dýpi alla leið sem siglingin tók en hann hafi ekki gert sér grein fyrir að stutt hafi verið á rofa sem frysti myndina. Hann hafi ekki haft ratsjána í gangi þrátt fyrir þokuna og hann hafi kunnað að meðhöndla hann. Leiðsögukerfi af fullkomnuustu gerð var ekki í gangi að sögn skipstjóra og taldi hann sig vera á rétttri leið og ekkert vera villtur en hann sagðist hafa stundað róðra um áratuga skeið frá Vogum;
- að vitinn sem skipstjóri taldi vera á Hólmsbergi (2 leiftur á 20s) reyndist vera Garðskagaviti (leiftur á 5 s) sem hefur allt aðra ljóstiðni og ættu menn vanir staðhátum að átta sig á því;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa sett út stað í korti og áttavítann vera seguláttavita en hann taldi sig vita að kompásstefna væri 270° til Keflavíkur og hafi sett á þá stefnu þegar hann hætti að leita að seinna bólinu;
- að samkvæmt lögskráningarkerfi Siglingastofnunar hefur skipstjóri 30 brl. skipstjórnarréttindi;
- að þegar skoðaður er ferill úr sjálfvirka tilkynningaskyldutæki bátsins (STK) kemur í ljós að frá klukkan 18:00 er verið að draga línuna og eftir það eru sigldar stuttar vegalengdir í ýmsar stefnur svo staðsetning bátsins er nánast sú sama þar til kl. 18:19. Þá var stefna sett í um það bil 340° rv sem er sama stefna og segulstefna norður og siglt á 7 til 9 hnútum til kl. 18:39. Eftir nokkra snúninga var sett í segulstefnu 270° sem endaði í fjörinni (sjá kort).



NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er vítavert aðgæsluleysi við siglingu bátsins. Skipstjórinn sýndi mikið gáleysi

að nota ekki þau siglingatæki, s.s. ratsjá og leiðsögukerfi sem voru um boið.

Nr. 003 / 09 Indriði Kristins BA 751

2. Strandar í Táknafirði



Indriði Kristins BA 751
Skipaskr.nr.: 2751
Smiðaður: Hafnarfirði 2008 plast
Stærð: brl; 14,98 bt
Lengd: 13,02 m Breidd: 3,75 m
Dýpt: 1,39 m
Vél: Doosan 265,00 kW
Árgerð: 2007
Fjöldi skipverja: 4

Indriði Kristins ©Úlgerð

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangur á fundi 8. júní 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. janúar 2008 var Indriði Kristins BA 751 á siglingu til hafnar á Táknafirði. Veður: Logn þegar komið var inn undir Suðureyri varð vakt hafandi bátsverji var við að báturinn stefndi upp í eyrina. Hann reyndi að setja á fullt afl afturbak en þrátt fyrir það renndi báturinn upp í eyrina og stóð fastur í fjörunni (sjá mynd úr STK kerfi).



Ferilskráning úr STK kerfi og strandstaður

Þegar skipstjóri kom í stýrishúsið var ekki hægt að bakka þar sem skráfan var föst. Hann kallaði því eftir aðstoð sem barst fljótt og þar sem komið var aðfall náðist Indriði Kristins BA á flot aftur án þess að leki kæmi að honum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt ferilskráningu STK (Sjálfrirka tilkynningarskyldukerfisins) var stefnu breytt kl. 19:27 úr 126° í 118° en kl. 19:35 eða um 8 mín síðar strandaði báturinn á stað: 65°38.525N og 023°56.481V. Sigldur meðalhraði á þessum tíma var um 10,3 hnútar en var 3,4 hnútar u.þ.b. 10 sek fyrir strandið. Stjórnandi bátsins kvaðst hafa reynt að stöðva ferð hans þegar hann sá hvað verða vildi ;
- að bátsverjinn sem var við stýrið kvaðst ekki hafa sofnað en það hafi verið myrkur og landið eins svart og myrkrið. Það hafi verið kveikt á ljóskastaranum því hann óttaðist að sigla á fiskeldiskvíar sem lagt hefur verið á fjörðinn. Hann taldi sig kunna litillega á siglingtækin því honum hafði verið sagt til um þau en hann hafði ekki skipstjórnarréttindi og takmarkaða reynslu;
- að skipstjórinn sem var í kaju á landleiðinni sagði að siglingatæki hafi verið í gangi en þau eru m.a. ratsjá, MacSea siglingatölva ásamt GPS staðsetningatæki og dýptarmælir en aðvönubúnaður í þessum tækjum var ekki hafður virkur;
- að skipstjóri taldi að siglt hafi verið á fullri ferð þegar báturinn strandaði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök strandsins vera aðgæsluleysi stjórnanda bátsins og það á mælisvert af skipstjóra að fela reynslulitlum skipverja stjórn hans.

Nr. 049 / 09 Særún

3. Tók niðri á Breiðafirði



Særún
Skipaskr.nr.: 2427
Smiðaður: Noregi 1978 ál
Stærð: 193,00 brl; 194,00 bt
Lengd: 28,15 m Breidd: 9,00 m
Dýpt: 2,48 m
Vél: MTU (2) 1.618,00 kW
Árgerð: 1987
Annað: Farþega: 91
Fjöldi skipverja: 6

Særún ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangur á fundi 2. nóvember 2009 af Inga

Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. maí 2009 var Særún á skemmtisiglingu við suðureyjrar Breiðafjarðar. Veður: SA 9 m/s.

Þegar Særún var stödd sunnan við Steinakletta í mynni Hvammsfjarðar rakst bakborðsskrúfa í botn og skemmdist.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að útfalli (SV fall) var að ljúka í Röstinni en ekki kominn fjörliggjandi svo bakfalls gætti (NHægur straumur) sunnan við eyjuna sem bar skipið nær ströndinni, en skipstjóri hugði, sökum lítillar ferðar þess. Skipstjóri sagðist hafa beygt frá en þá sló skutnum nær fjörunni og skrufan fór í botninn;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa landmið sem sýni hversu nálægt megi fara en aðdjúpt er upp í fjöruna og hann hafi það sem reglu að fara ekki nær en skipsbreidd frá fjöruborði.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er óaðgæsla við stjórnun skipsins.

Nr. 056 / 09 Sóley Sigurjóns GK 200

4. Ásigling við Sandgerði, leki



Sóley Sigurjóns ©Emil Páll Jónsson

Sóley Sigurjóns GK 200
Skipaskr.nr.: 2262
Smíðaður: Danmörku 1987 stál
Stærð: 428,00 brl; 737,10 bt
Lengd: 41,98 m Breidd: 10,40 m
Dýpt: 7,03 m
Vél: Wärtsilä 1.036,00 kW
Árgerð: 1987
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. júní 2009 var Sóley Sigurjóns GK 200 á siglingu til hafnar í Sandgerði. Veður: Logn.

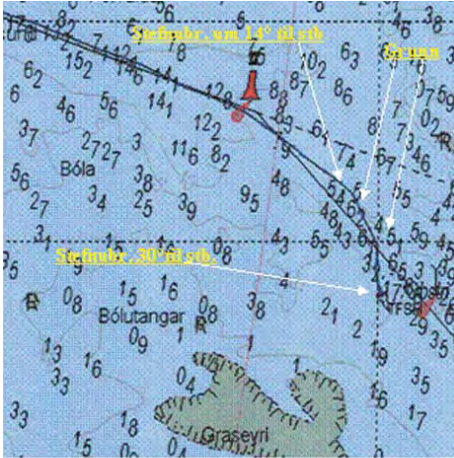
Þegar komið var inn fyrir innsiglingarbauju í Hamarssundi breytti skipstjóri stefnu með sjálfstýringu en fljótlega varð honum ljóst að stefnuþreying var of lítil og skipið sigldi austur úr merkjum. Hann skipti yfir á handstýri og beygði meira til stjórnborða og vel vestur fyrir næstu bauju til að víkja fyrir tveimur bátum sem komu á gagnstæðri stefnu. Siglt var þétt meðfram grynningu rétt áður en komið var aftur inn í merkin og þá var beygt til bakborða til að halda þeim. Þá svaraði skipið seint stýringu og beygði áfram til vesturs með þeim afleiðingum að það strandaði í rennukambinum.



Skipstjóri óskaði eftir aðstoð en þar sem útfall var nýbyrjað var aðgerðum frestað þar til á næsta flóði og náðist skipið þá á flot. Myndin sýnir Sóley Sigurjóns GK á strandstað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri taldi að siglingahraði hafi verið sjö hnútar rétt fyrir strandið en hann hafi minnkað ferð þegar hann kom inn í merkin inn Hamarssundið. Hann minntist þess ekki að hafa breytt hraða eftir það enda ekki venja að gera það fyrr en komið var inn fyrir innri bauju. Fyrir liggja upplýsingar úr AIS auðkennikerfinu um að haldinn hraði skipsins hafi verið 9,6 hnútar inn Hamarssundið en var



Sigling skipsins samkvæmt AIS kerfi

- kominn niður í 8,2 hnúta rétt fyrir strandið;
- að vörðað leið inn Hamarssund er 110° r.v. og þegar komið er inn að fyrstu bauju tekur við vörðað leið með stefnu 139° r.v. sem leiðir inn í þrönga rennu sem í meginráttum er afmörkuð af fimm metra jafndýpiskanti og er hún 50 metra breið á milli kantanna;
 - að AIS-kerfið sýnir siglingu skipsins og fellur það að lýsingu skipstjóra. Fyrst eftir að beygt var inn í átt að rennunni grynkaði verulega sem dró jafnt og þétt úr höldnum hraða. Stefnumbreyting var ekki nægjanleg svo skipið fór austur úr merkjum og var því beygt svo haldin stefnumbreyting var 14° til stjórnborða en á siglungunni er siglt þétt meðfram grynningu á bakborða. Þegar bógalda frá bakborðsbóg lendir á grynningunni verður yfirþrýstingur sem ýtir við bógnum til stjórnborða. Meðan skipið siglir framhjá grynningunni tekur lárétt sog (suction, bank effect), á miðsíðu og aftur að skutöldu, völdin og sogast skutur að grynningunni til bakborða svo stefnumbreyting varð allt að 30° til stjórnborða eða í allt að 180° r.v. og meðal haldin stefna er 173° í um 16 sek. Skipið sigldi því stjórnlaust þennan tíma á 8,2 hnútum höldnum hraða með 38° horni í legu siglingarrennunnar en undir þessu horni er rennan 90 metra breið á þessum stað eða rúmar tvær skipslengdir;
 - að skipið strandaði kl. 05:05 sem er um 1

$\frac{1}{2}$ tíma eftir flóð og ætti því dýpi, samkvæmt flóðtöflu, á fimm metra jafndýpislínunni að vera 7,8 metrar.

- að skipið risti 4,2 metra að framan en að aftan 5,8 metra og þegar skipið kemur með rúmlega níu hnúta hraða inn á grunnsævi minnkar haldinn hraði þegar bæði bóg- og skutalda hækkar með meðfylgjandi sögi á skut og lóðrétt sögi (squat). Undirþrýstingur á miðsíðu vex sem verður til þess að dýpi undir kili minnkar (djúprista skips eykst). Þessir kraftar (lóðrétt sog, squat og lárétt sog, bank effects) aukast með auknum sigldum hraða skipsins og minnkuðu dýpi. (Sjá handbókina „Leiðarstjórnun skipa“ eftir Guðjón Ármann Eyjólfsson. 6. kafla Gagnvirkir sog- og þrýsti-kraftar);
- að ekkert straumkort er til af svæðinu en suðurfall er samfara útfalli að mestu meðfram Reykjanesinu. Ekki eru neinar upplýsingar um hvort bakfalls gæti nálægt ströndinni á þessu svæði en hvort sem þess gæti eða ekki hefur straumur áhrif á haldna stefnu.

Nefndarálit:

Nefndin telur orsök strandsins vera þá að siglt var á of mikilli ferð inn rennuna sem olli þrýsti- og sogáhrifum sem takmarkaði stjórn hæfni skipsins.

Nr. 062 / 09 Renus (Skúta)

5. Tók niðri á Breiðafirði



Renus
Skipaskr.nr.: 1724
Smiðaður: Hafnarfirði 1985 plast
Stærð: 5,69 brl; 5,28 bt
Lengd: 8,30 m Breidd: 2,59 m
Dýpt: 1,20 m
Vél: Saie 7,00 kW Árgerð: 1985
Annað: Seglskúta m/hjálparvél
Fjöldi skipverja: 8

Renus ©RNS

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangur af fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða

ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 14. júní 2009 var seglskútan Renus á siglingu á Breiðasundi á leið inn á Hvammsfjörð. Veður: Logn

Þegar siglt var fyrsta legg inn á Hvammsfjarðarröst bar bátinn suður úr siglingamerkjum með þeim afleiðingum að hann tók niðri á Liggjandaflögu.

Vegna bilunar í vél missti hún afl að mestu og bar strumur bátinn inn í Röstina en bátsverjar gátu aðeins haldið við hann.



Komið með Renus til hafnar ©mbi

Óskað var eftir aðstoð og kom fljótlega slöngubátur frá Fellsströnd sem gat aðstoðað bátsverja við stjórn Renus þar til skemmtibáturinn Axel Sveinsson kom og dró hann til Stykkishólms.

Ekki kom leki að bátnum en það brotnaði lítillga úr kjölnum og einhver ákoma var á blýi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að siglt var eftir Garmini 525 siglingatölvu sem var með siglingaleið skrifada. Samkvæmt henni var báturinn fyrir sunnan leiðina og stjórnandi kvaðst hafa beygt til bakborða en það hefði ekki verið nógu mikið til að hafa við stram;
- að leiðarmerki (tvær vörður) voru fyrir þessa siglingaleið, fremri á Steinaklettum og aftari á Barkarnaut;
- að stjórnandi kvaðst hafa séð þessi merki en ekki notað þau heldur einblínt á siglinga-

tölvuna á siglingunni;

- að stjórnandinn hafði siglt þarna um áður en það hefði verið á liggjanda. Samkvæmt honum gerðist atvikið um hálfri klst. fyrir flóð í Stykkishólmi;
- að flóðmunur í Stykkishólmi og Hvammsfjarðarröst eru tæpar 3 klst.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök strandsins megi rekja til skorts á góðri sjómennsku. Þegar siglt er um leið sem mörkuð er leiðavörðum og vel til þeirra sést eru það bestu aðstæður sem hver skipstjóri hefur til öruggrar siglinga en skipstjórinn ákvað þess í stað að hafa alla athyglina á rafrænni siglingu skútunnar.

Nr. 063 / 09 Ásgrímur Halldórsson SF 250

6. Tók niðri á Breiðafirði



Ásgrímur Halldórsson SF 250
Skipaskr.nr.: 2780
Smiðaður: Noregi 2000 stál
Stærð: brl; 1.528,00 bt
Lengd: 61,20 m Breidd: 13,20 m
Dypt: 8,15 m
Vél: Wartsila 5.520,00 kW
Árgerð: 2000
Fjöldi skipverja: 14

Ásgrímur Halldórsson ©Útgerð

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársællsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. desember 2008 var Ásgrímur Halldórsson SF 250 á sildveiðum á Breiðafirði. Veður: A 8 m/s og bjart. Djúprista u.þ.b. fr.: 6,0 m og aft.: 6,80 m.

Þegar skipið var á veiðum sunnan við Kálfinn í Kiðeyjarundi tók það niðri að framan á stað, 65°03.235N og 022°48.466V þannig að það lyftist um 60 sm. Við þetta kom smá leki upp með sónar, dýptarmælar urðu óvirkir og dældir komu

stjórnborðsmegin á bol niður við kjöl. Losnaði skipið fyrir eigin vélarafli.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að fiska á miklu grunnsævi og skipverjar voru að undirbúa kast;
- að skipstjóri taldi sennilega hefði verið meira um kapp en forsjá þarna á ferðinni. Hann taldi líkur á að svona eigi sennilega eftir að endurtaka sig á skipum sem verða á veiðum á þessu svæði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur stjórnendur skipa að hafa sérstaka gát á þegar þegar veiðar eru stundaðar við aðstæður sem þessar.

Nr. 070 / 09 Sigurvon (Skúta)

7. Strandar á Engeyarfirfi



Sigurvon ©Brokey.is

Sigurvon
Skipaskr.nr.: 9839
Smiðaður: Hveragerði 1994 plast
Stærð: 3,85 brl; 5,28 bt
Lengd: 7,92 m Breidd: 2,73 m
Dýpt: 0,93 m
Vél: kW Árgerð:
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársællssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. júlí 2009 var seglbáturinn Sigurvon á siglingu á ytri-höfninni í Reykjavík. Veður: N 6-7 m/sek., djúprista um 2,5 metrar.

Verið var að halda námskeið í stjórnun seglbáts en við það missti formaður athygli á staðsetningu bátsins með þeim afleiðingum að hann strandaði á Engeyarfirfi. Nemendurnir, fyrir utan

formann, voru fluttur yfir í björgunarskipið Ásgrím St. Björnsson sem kom á staðinn og var Sigurvon dregin á flot óskemmd á aðfallinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að nemendurnir um borð voru í sinni annarri kennslusiglingu og því óvanir;
- að formaður kvaðst hafa verið að æfa nemendur í meðferð segla og siglt ýmsar stefnur allt frá lensi og liðugum vindi að beitivindi. Þegar þeir voru að æfa stagvendingu þurfti hann að segja nemendum, við stjórn segla, mikið til verka og við það hefði hann misst athygli á staðsetningu bátsins með þeim afleiðingum að hann sigldi upp í Engeyarfirf;
- að skútan strandaði um 150 metra fyrir innan Engeyarfirfshaujuna eða mitt á milli haujunnar og fjöruborðsins á rífinu miðað við sjávarstöðu;
- að sjókort af svæðinu var til um borð;
- að formaður kvaðst hafa verið óvanur skútunni en nýlega var bætt undir kjöllinn á henni sem gerði hana djúprista en þeirri sem hann var vanur;
- að formaðurinn hafði æft siglingar á þessu svæði í um 4 ár.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök strandsins vera þá að stjórnandinn fylgdist ekki nægjanlega vel með siglingu og staðsetningu skútnunnar.

Nr. 082 / 09 Ýmir (Skemmtibátur)

8. Strandar á Eyjafirði

Ýmir
Skipaskr.nr.: 7566
Smiðaður: Fevik Noregi 2005 plast
Stærð: 12,44 brl; 11,38 bt
Lengd: 10,75 m Breidd: 3,20 m
Dýpt: 1,93 m
Vél: 2x Volvo Penta 249,00 kW
Árgerð: 2005
Fjöldi skipverja: 8

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni,

Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. júlí 2009 var skemmtibáturinn Ýmir á siglingu á Akureyrarpoll. Veður: N 4 m/sek.

Skipstjóri hafði til hliðsjónar GPS staðsetningatæki á siglingunni og taldi sig vera vel norðan við grunnkantinn í botni fjarðarins. Þegar tækið skipti á milli korta sá hann að hann var kominn upp í kantinn, sló af og beygði nokkuð en það dugði ekki til því báturinn renndi upp á grynningarnar og stöðvaðist.

Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og kom lóðsbátur hafnarinnar og dró Ými af standstað. Var honum siglt fyrir eigin vélarafli að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri taldi að GPS-tækið væri alveg rétt og hann hefði ekki reynt það að öðru en að sýna rétta staðsetningu;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa nein landmið eða aðra viðmiðun til leiðbeiningar hve sunnarlega mátti sigla til að vera öruggur norður af grynningunni;
- að skipstjóri sendi RNS athugasemdir þar sem hann hafnaði því að um óvarlega siglingu hafi verið að ræða.

NEFDARÁLIT:

Orsök strandsins var óvarleg sigling á grunnssævi.

Nr. 087 / 09 Andrea II

9. Strandar við Lundey



Andrea II ©Hilmar Snorrason

Andrea II
Skipaskr.nr.: 2241
Smiðaður: Svíþjóð 1956 stál
Stærð: 38,78 brl; 3,00 bt
Lengd: 18,23 m Breidd: 4,50 m
Dýpt: 2,95 m
Vél: Volvo Penta 192,00 kW
Árgerð: 1971
Annað: Farþegar: 8
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

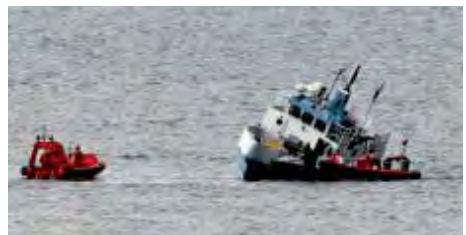
ATVIKALÝSING:

Þann 15. júlí 2009 var skemmtibáturinn Andrea II á útsýnissiglingu á Kollafirði. Veður: 5-10 m/s. og bjart. Djúprista: 2,8m

Verið var að sýna farþegum fuglalífið við Lundey og siglt á hægri ferð umhverfis eyjuna. Á siglingunni var farið of nálægt grynningum SA af eyjunni með þeim afleiðingum að báturinn strandaði á sandrifi kl. 15:00 á stað, 64°11.117'N og 021°49.294'V.

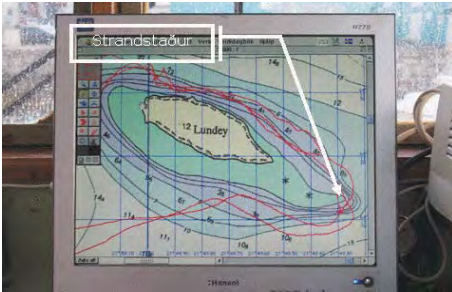
Kl. 15:11 þegar ljóst var að ekki var hægt að losa bátinn af strandstað hafði skipstjórinn samband við Vaktstöð siglinga og tilkynnti strandið. Hann tók fram að ekki væri hætt á ferðum og annar skoðunarbátur myndi aðstoða við að losa Andreu II.

Kl. 15:27 voru björgunarbátar þrjátíu fyrir stöðuna boðaðir út í gulum forgangi og kl. 15:42 var útkallinu breytt í forgangsótkall þegar ljóst var að ekki hafði tekist að draga Andreu II á flot og hún var að leggjast á bakborðshliðina. Kl. 16:05 voru allir farþegarnir komnir um borð í björgunarbátinn Gróu Pétursdóttur og kl. 20:35 tókst að losa Andreu II af strandstað með aðstoð björgunarbáta. Engar skemmdir reyndust vera á Andreu II. Myndin sýnir bátinn á strandstað.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn kvaðst hafa siglt of grunnt í þessari ferð miðað við aðrar ferðir og það hefðu verið hans mistök. Öll athygli hans var á fuglalífínu. Að sögn vélstjóra, sem var staddur í vélarúminu, var siglt á hægustu ferð;
- að á siglingunni voru í gangi bæði GPS og MacSea siglingatæki með ræfrænum kortum en ekki siglt eftir þeim. Ekki var talin þörf á notkun ratsjár á siglingunni og hún því ekki í gangi;



- að MacSea siglingatæki var í bátum en það var ekki notað í þetta sinn;
- að ekki lá fyrir ferilskráning fyrir Andreu II í STK kerfi í þessari ferð. Hún hafði komið til hafnar um kl. 13:30 og hafði verið í vöktun í STK kerfi fram að því. Síðasta merki kom frá bátinum kl. 13:37 innan hafnar og hættir þá merkjasending sjálfkrafa á því svæði. Þegar báturinn fór í þessa ferð var STK kerfið ekki í gangi en það var ræst kl. 16:05 og var hann þá á strandstað;
- að skipstjórinn tilkynnti ekki „handvirkt“ brottför úr höfn til Vaktstöðvar siglinga. Síðastliðið vor voru settar reglur um að skip skuli ávallt tilkynna brottfarir með talstöð til Vaktstöðvar siglinga.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er aðgæsluleysi við stjórnun bátsins.

Nefndin átelur harðlega að ekki hafi verið kallað eftir aðstoð björgunaraðila fyrr en 27 mínútum eftir að skipið strandaði með farþega innanborðs.

Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að öryggi farþega og áhafnar eigi ávallt að hafa í fyrir-rúmi.

Nr. 092 / 09 Hafyrðill ÍS 408

10. Strandar í Arnarfirði

Hafyrðill ÍS 408
Skipaskr.nr.: 7559
Smíðaður: Hafnarfirði 2006 plast
Stærð: 4,61 brl; 3,47 bt
Lengd: 6,98 m Breidd: 2,34 m
Dýpt: 1,52 m
Vél: Volvo Penta 67,20 kW
Árgerð: 2006
Fjöldi skipverja: 3

Hafyrðill ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. júlí 2009 var sjóstangaveiðibáturinn Hafyrðill ÍS 408 á siglingu á Arnarfirði. Veður: NV 3-5 m/sek.

Bátsverjar voru á leið til hafnar og sigldu grunnt með langanesi. Þeir tóku eftir að það grynnaði



Hafyrðill á strandstað

mikið og þá slógu þeir af ferð og kúpluðu frá skúfu en í því tók báturinn niðri. Þar sem báturinn var mjög nálægt landi rak hann fljótlega í strand á stað 65°43'240N og 023°31'911V.

Bátsverjar óskuðu eftir aðstoð og voru þjörgunarsveitir frá Bildudal og Tálknafirði kallaðar út. Þjörgunarbátur frá þjörgunarsveitinni Kóp var sendur til þeirra.

Bátsverjar voru teknir frá borði og báturinn dreginn af strandstað og til Bildudals af Mardöll BA 37. Haftyrðill var hífður á land og við skoðun kom í ljós að hællinn reyndist órlítið marinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um var að ræða erlenda leigutaka á bátum og þeir því ókunnugir svæðinu;
- að samkvæmt upplýsingum frá útgerðaraðila lágu fyrir munnleg fyrirmæli til leigutaka að halda sig a.m.k. 300 metra frá landi;



- að samkvæmt ferilskráningu úr STK kerfi (sjá kort) siglir báturinn inn á hættusvæði (innfella mynd) og mjög nálægt landi;
- að fram kom hjá útgerðaraðila að merkt var við samkvæmt vinnulagi þeirra að stjórnandi bátsins hefði haft réttindi frá sínu heimalandi til stjórnunar báts. Ekki tíðkast að taka ljósrit af skírteinum hjá leigutökum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn strandaði var aðgæsluleysi við siglingu hans.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur aðila í rekstri sjóstangaveiðibáta að hafa skýrar og skriflegar verklagsreglur um örugga siglingu.

Nr. 106 / 09 Gæfan RE 350

11. Strandar í Hvalfirði



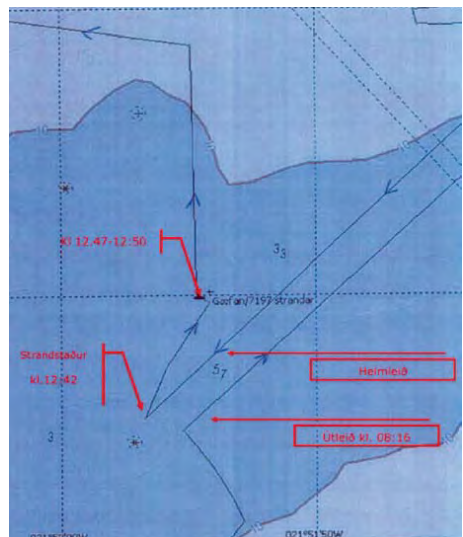
Gæfan RE 350
Skipaskr.nr.: 7197
Smiðaður: Sandgerði 1989 plast
Stærð: 4,60 brj; 4,30 bt
Lengd: 7,75 m Breidd: 2,36 m
Dypt: 1,34 m
Vél: Vetus 24,00 kW Árgerð: 1989
Fjöldi skipverja:

Gæfan ©Jóhann P. Halldórsson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársællsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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



Ferill bátsins samkvæmt STK kerfi

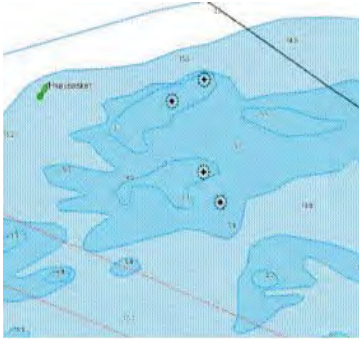
ATVIKALÝSING:

Þann 8. ágúst 2009 var Gæfan RE 350 á siglingu í Hvalfirði. Veður: SSA 5-7 m/s.

Á siglingunni strandaði báturinn um kl. 12:42 á einu af Hnausaskerjum í Hvalfirði á stað 64°17.75'N og 021°51.73'V. Bátsverjar óskuðu eftir aðstoð og voru björgunarsveitir kallaðar út en aðstoð var afturkölluð þar sem báturinn losnaði og var honum siglt til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um morguninn kl. 08:00 höfðu bátsverjar siglt inn í Hvalfjörð til stangveiða og dvalið við veiðarnar þar til haldið var aftur áleiðis út úr firðinum kl. 12:30 eftir markaðri leið (track) frá því um morguninn;



Samskonar siglingakort og var í kortaskrifara Gæfunnar RE

- að í bátnum var Garmin (GPS Map 172 C) leiðsögutæki með GPS móttakara og kortaskrifara;
- að sögn formanns ætlaði hann að fylgja sömu leið og mörkuð hafi verið í kortaskrifaran á leiðinni inn fjörðinn en þar sem fallið hafði út í milliþiðinni hafði grynnað mikið og á því hafi þeir misreiknað sig;
- að stærsti straumur var þennan dag og var flóðhæð 3,8 m við Grundartanga í Hvalfirði og flóði kl. 07:47 en fjara kl. 13:52 með flóðhæð 0,6 m. Nær þriggja metra flóðmunur var því á sjávarhæð þegar siglt var austur með Hnausaskerjum um morgunin og svo sömu leið til baka um hádegis;
- að formaður sagðist ekki hafa siglt þarna áður og ekki hafa haft nein landmið að skerja-

svæðinu sem hann sigldi um. Það hafi verið lögbundið siglingakort (pappírskort) í bátnum en hann hafi ekki kynnt sé það né sett út áætlaða siglingu;

- að við rannsókn málsins vakti það athygli að bátnum hafi verið siglt inn á skerjasvæðið um morguninn en ekki strandað;
- að formaðurinn fékk útgefið skipstjórnarskirteini A1 frá 15. september 2008.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var slæmur undirbúningur og vítavert kæruleysi við siglinguna.

SKIP VÉLARVANA

Nr. 009/09 Stafnes KE 130

1. Vélarbilun



Stafnes ©Hilmar Snorrason

Stafnes KE 130
Skipaskr.nr.: 964
Smiðaður: Þrándheimi Noregi 1964
Stál
Stærð: 165,60 brl; 257,10 bt
Lengd: 33,22 m Breidd: 6,90 m
Dypt: 5,88 m
Vél: Callesen 589,00 kW
Árgerð: 1982
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. febrúar 2009 var Stafnes KE 130 við bryggju í Grindavík.

Skipverjar voru að undirbúa brottför og búið að gangsetja aðalvél. Skyndilega fór vélin á yfirsnúning og vélstjórnarnir gátu ekki stöðvað hana nema með því að loka fyrir olíustreymi að henni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að olíudæla festist í fullri inngjöf;
- að olíudælan var jafngömul vélinni (1982) en hafði nokkrum sinnum verið tekin upp og stillt. Þetta hafði ekki verið gert með reglulegum hætti heldur þegar þörf var talin á vegna bilunar. Ekki var vitað hvenær hún var síðast yfirfarin eða stillt fyrir atvikið;
- að skipt var um allt innvols dæluannar eftir atvikið;
- að vegna atviksins þurfti að taka aðalvélina upp og í ljós kom að sveifarásinn og fleiri hlutar höfðu eyðilagst. Skipið var frá veiðum í um 10 vikur vegna þess.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að vélin fór á yfirsnúning var bilun í olíudælu.

Nr. 010/09 Alda HU112

2. Vélarbilun og dreginn til hafnar



Alda ©Halfrör Hreiðarsson

Alda HU 112
Skipaskr.nr.: 2586
Smiðaður: Hafnarfirði 2003 plast
Stærð: 11,30 brl; 14,90 bt
Lengd: 11,39 m Breidd: 3,72 m
Dypt: 1,45 m
Vél: Caterpillar 253,00 kW
Árgerð: 2003
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. febrúar 2009 var Alda HU 112 á siglingu NV af Kálfshamarsvíta á Skaga. Veður: Logn.

Á siglingunni fór aðvörunarkerfi vélarinnar í gang og skipstjóri sá að smurolíuþrýstingur á vélinni hafði fallið. Hann stöðvaði vélina og við skoðun í vélarúmi kom í ljós að skrófuúxullinn hafði dreift smurolíu um allt rýmið og olían virtist hafa komið með pakkningu milli gírs og vélar. Bátsverjar óskuðu eftir aðstoð og var björgunar-skipið Húnabjörg sent til að draga Öldu HU til Skagastrandar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að slif hafði farið, sprengt sig niður og sprengt út pakkðósina fram úr vélinni, milli vélar og gírs. Við þetta fór öll smurólía af vélinni;
- að vélin er af tegundinni Caterpillar 3196 2XR05015 árgætt 2003 og fram kom hjá skipstjóra að þetta hafi verið í annað sinn

sem svona bilun varð. Samkvæmt tækjagrunni umboðsaðila gerðist það í ágúst 2005 þegar vélin var í 2.228 vst. og þá reyndist strokkur nr. 6 rifinn;

- að vélin hafði verið keyrð í 8.750 vst. þegar hún bilaði í þetta skiptið eða 6.370 vst. frá síðustu upptekt;
- að fram komu hjá skipstjóra efasemdir um ágæti þessara véla og taldi hann að margar þeirra hefðu verið gallaðar. Vegna þessarar staðhæfingar var leitað til umboðsaðila og samkvæmt SIMS (Service Information Management System) gagnagrunni framleiðanda eru engir gallar, úrbætur né aðrar umbætur skráðar fyrir þessa gerð véla;
- að 18 vélar af þessari gerð hafa verið afgreiddar hér á landi og 5 þeirra bilað alvarlega. Lýsingar skv. skráningu umboðsaðila voru þessar bilanir skýrðar með eftirfarandi hætti:
 - Strokkur 6 rifinn. (Alda HU)
 - Vél drap sér með hávaða og látum.
 - Sennilega rifinn stimpill nr. 5.
 - Vél blæs mikið niður.
 - Smurólfa hverfur af vélinni.

- að samkvæmt upplýsingum umboðsaðila um ástæður þess að slífar fara í svona vélum er það helst vegna yfirhitunar sem orsakar málm í málm (Scuffing) snertingu stimpils og slífar. Einnig geta legið nokkrar aðrar ástæður fyrir þessu s.s.:

- Viðhald ekki framkvæmt á réttum tíma, t.d. smurólíu- og síuskipti.
- Gæði smurólíu.
- Gæði eldsneytis.
- Kælikerfi.
- Keyrslumynstur / Yfirálag
- Annað

Þau tilvik sem umboðsaðili þekkir til þegar stimpill og slíf í Caterpillar 3196 vélum rifna hefur yfirleitt mátt rekja það til yfirlestunar á þeim. Við þannig keyrslu er ekki nægjanleg kæling miðað við notað afl og á aðvörunarkerfi að gefa það til kynna í tíma. Þegar vélar yfirhitna með þessum hætti er notkun þeirra ekki samkvæmt leiðbeiningum um leyfilega keyrslu samkvæmt eftirfarandi keyrsluplani frá framleiðanda og á að vera um borð í bátum: *Sjá töflu 1*

Leyfileg keyrsla

Raukt svæði:	5 mínútur í senn.	Síðan á grænu svæði í 60 mínútur.
Gult svæði:	60 mínútur í senn.	Síðan á grænu svæði í 60 mínútur.
Grænt svæði:	Stöðug keyrsla.	Engin tímamörk gilda.

Vélar- hraði	Afl	Snúnings- vægi	Meðal- þrýstingur	Elds- neytis- notkun	Elds- neytis- notkun	Skollofts- hiti	Skollofts- þrýstingur	Afgashiti fyrir forþoppu	Afgashiti eftir forþoppu
sn/min	bkW	Nm	kPa	g/kW tíma	Litrar/klst	°C	kPa	°C	°C
2300	492.0	2043.0	2149.0	213.7	125.3	45.4	210.7	597.0	441.0
2200	430.6	1869.0	1966.0	206.3	105.9	42.3	183.6	542.0	401.0
2100	374.5	1703.0	1791.0	202.3	90.3	39.3	162.9	509.0	385.0
2000	323.5	1545.0	1625.0	201.1	77.6	35.9	122.6	495.0	388.0
1900	277.4	1394.0	1466.0	201.3	66.5	33.3	95.7	486.0	396.0
1800	235.8	1251.0	1316.0	202.1	56.8	31.6	73.0	480.0	405.0
1700	198.7	1116.0	1174.0	203.6	48.2	31.5	54.4	471.0	407.0
1600	165.6	989.0	1040.0	206.8	40.8	31.7	39.5	455.0	400.0
1500	136.5	869.0	914.0	210.9	34.3	31.2	28.0	430.0	381.0
1400	111.0	757.0	796.0	213.7	28.3	30.9	19.0	396.0	353.0
1300	88.8	653.0	686.0	212.7	22.5	30.6	12.5	361.0	320.0
1200	69.9	556.0	585.0	213.0	17.7	30.3	7.7	322.0	283.0
1100	53.8	467.0	492.0	228.1	14.6	30.1	4.0	284.0	248.0
1000	40.4	386.0	406.0	264.0	12.7	29.8	1.2	247.0	215.0

Ef vélin nær ekki 2300 sn/min á siglingu færast keyrslumörk niður sem því nemur.

Unni úr afkastatöflu DM-4982-00, 492 bkW við 2300 sn/min.
Miðað er við að kælivatn skolloftskælis sé 30°C.

Tafla 1

Eins og fram kemur í töflunni er grænt svæði miðað við ótakmarkaða stöðuga keyrslu við hámarks eldneynisnotkun 56,8 l/klst og miðast við bestu fræðilega skráfukúrfu við 1800 sn/mín. Mikilvægur þáttur er að gera greinarmun á tónum og lestuðum bát og er þá mælt með að miða keyrslu vélarinnar við eyðslu þ.e.a.s. 56,8 l/klst til að vera innan græna svæðis keyrsluplansins.

Caterpillar vélar 3196 eru skráðar 253 kW við stöðugt álag (Rating–A continuous) en eru í raun 497 kW (Rating – E High Performance) en það er afl sem nota má aðeins í 30 mín. á 6 klst. tímabili. Þetta kemur glögglega fram í skýringum á keyrsluplani fyrir vélina;

- að fram kom hjá stjórnanda bátsins að keyrsluplan var til staðar og vélin keyrð samkvæmt því. Keyrðir voru alltaf 1800 sn/mín á útleið (með línubala) ef aðstæður leyfðu og 1300-1500 sn/mín á landleið, einnig eftir aðstæðum;
- að við prufukeyrslu á árinu 2003 hafði að sögn eiganda verið siglt með fulltrúa umboðsaðila eftir keyrsluplani en þá hefði vélin farið yfir á afgangshita miðað við uppgöfin snúning auk þess sem olíueyðsla stóðst ekki. Gerðar voru athugasemdir við þetta á þeim tíma en fulltrúi umboðsaðila hefði talið þetta í lagi;
- að samkvæmt kröfum framleiðanda vélarinnar skal smuróla, ef ekki er notuð „Caterpillar multigrade Diesel Engine Oil“, fullnægja eftirlöddum tækniröfum:
 - EMA LR-1 multigrade oil (preferred oil)
 - API CH-4 multigrade oil (preferred oil)
 - API CG-4 multigrade oil (preferred oil)
- að tegund smurólunnar sem notuð var á vélinni var af tegundinni: Vanellus C6 15/40W og samkvæmt upplýsingum frá umboðsaðila hennar stenst hún gæðakröfur fyrir þessa vél;
- að kælivatnshiti vélarinnar var 90°C þegar hún bilaði. Viðvörðun á að koma þegar hiti er kominn í 103°C við High Coolant Temp. og síðan 106°C við Very High Coolant Temp.;
- að smuróluskipti eiga að fara fram á 250 vst.

fresti. Samkvæmt upplýsingum frá skipstjóra var alltaf skipt um smurólíu og síur á 250 vst. fresti. Fram kom að það hefði verið komið að því þegar atvikid átti sér stað.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að vélin bilaði er ókunn.

Nefndin telur hinsvegar óeðlilegt að alvarlegar bilanir eigi sér ítrekað stað í sömu vél sérstaklega ef farið er í einu og öllu eftir leiðbeiningum um umgengni við hana.

Nr. 021 / 09 Barði NK 120

3. Vélarvana og dreginn í land



Barði ©Hilmar Snorrason

Barði NK 120
Skipaskr.nr.: 1976
Smíðaður: Flekkefjord Noregi 1989
stál
Stærð: 598,70 brl; 1.166,50 bt
Lengd: 51,14 m Breidd: 12,00 m
Dypt: 7,15 m
Vél: MaK 1.840,00 kW
Argerð: 1988
Fjöldi skipverja: 24

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 23. febrúar 2009 var Barði NK 120 á togveiðum á Papagrunni. Veður: N 5 m/s.

Við veiðarnar var aðalvélin stöðvuð vegna hávaða í henni og í ljós kom að tennur í hjóli í tímagír hennar höfðu brotnað. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð togarans Bjartar NK 121 sem kom og dró skipið til Neskaupstaðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að aðalvélin er að gerðinni 6M MAK 453C. Serial No: 26979. Heildarkeyrslutími hennar

var 134.149 klst.;

- að fjórar tennur í röð höfðu brotnað í tannhjólinu á sveifarásnum;
- að í janúar 2007 brotnaði vélin (*mál nr. 003/07 hjá RNS*) þegar þrjú andvægi losnuðu. Í þessu tjóni stöðvaðist vélin snögglega og samkvæmt sérfræðiáliti er mjög líklegt að einhver sprunga hafi komið í þessar tennur í sveifarásnum. Þegar vélin var sett í gang aftur eftir viðgerðina eru miklar líkur á að þessar tennur hafi verið án álags frá millitannhjólinu í startinu en undir álagi í þetta skiptið;
- að samkvæmt upplýsingum frá viðgerðaraðila var vélin sett saman með ný tannhjóli á sveifarás, millitannhjóli upp í kambástannhjóli, tannhjóli á kambás og tannhjóli í vinkildrif undir gangráð. Önnur tannhjóli í tímagírnum fóru í gegnum viðurkennda sprunguleit með segulvarfi;
- að í viðgerðinni 2007 var tímagírinn aðeins sjónskoðaður og virtist í lagi. Sérfræðingur telur það í raun heppni að þetta hafi ekki farið fyrr;
- að fram kom hjá fulltrúa flokkunarfélags að tjón á kambáshjólinu í MAK vélum væri þekkt og telur mikilvægt að láta sprunguleita vélahluta þegar við á og þegar flokkunarfélag segir til um.

NEFNDARÁLIT:

Orsök vélabilunarinnar eru að fjórar tennur brotnuðu í tannhjóli á sveifarás sem nefndin telur að rekja megi til bilunar tveimur árum áður.

Nr. 022/09 Ramóna ÍS 290

4. Vélarvana og dreginn í land



Ramóna ©Guðmundur St. Valdimarsson

*Ramóna ÍS 190
Skipaskr.nr.: 1900
Smiðaður: Rødskaer Noregi 1988
plast
Stærð: 21,90 brl; 22,70 bt
Lengd: 13,44 m Breidd: 3,95 m
Dypt: 2,00 m
Vél: Scania 187,00 kW
Árgerð: 1998
Fjöldi skipverja: 3*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 28. febrúar 2009 var Ramóna ÍS 190 á línuveiðum um 8 sml. vestur af Rit. Veður: SV 8 m/sek.

Verið var að andæfa við línudráttinn þegar skiptiskrúfan fór skyndilega í afturábak og festist. Vélin var stöðvuð og við lauslega athugun kom í ljós að bilun var í færslu skrufublaðanna í gírnum.

Skipstjóri óskaði eftir aðstoð björgunarskipisins Gunnars Friðrikssonar sem dró Ramónu ÍS til Ísafjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að splithringur (fjaðrahingur) við skiptiskrúfu klofnaði í tvennt og við það urðu skrufublöðin óvirk. Hringurinn fellur í rennda rauf og er til varnar því að ró ofar á skiptiteini losni af og teinninn renni úr. Þegar hringurinn klofnaði losnaði róin;
- að eðlilegt er að skrufublöðin fari í afturábak þegar þetta gerist;
- að sett var auka ró til öryggis eftir atvikið;
- að gírinn var allur tekinn í gegn tæpu ári áður en þetta gerðist.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að skiptingin varð óvirk var að splithringur gaf sig.

Nr. 023/09 Fróði II ÁR 38

5. Vélarvana og dregin í land



Fróði II ÁR 38
Skipaskr.nr.: 2773
Smiðaður: Skotlandi 1998 Stál
Stærð: brl; 356,20 bt
Lengd: 27,56 m Breidd: 8,52 m
Dýpt: 4,90 m
Vél: Caterpillar 681,00 kW
Árgerð: 1997
Fjöldi skipverja: 9

Fróði II ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársællsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. mars 2009 var Fróði II ÁR 38 á togveiðum í Meðallandsbug. Veður: Hægvíðri

Á veiðunum gaf aðvörunarkerfi á aðalvél til kynna að það vantaði smurolíu og bætti vélstjóri á hana en tók þá eftir að þrýstingurinn á kerfinu var fallinn. Við athugun kom í ljós að olíuleki var með sjóðælu í framgir vélarinnar og lak olían niður í kjalsog. Við þrýstifallið höfðu legur skemmst í túrbínu og var vélin stöðvuð.

Skipstjóri fékk Jón á Hofi ÁR 02 til að draga skipið til Vestmannaeyja.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lega í sjóðælu við girhúsið fór og smuróla á aðalvélinni náði að flæða út með henni.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 024 / 09 Narfi SU 68

6. Vélarvana og dregin í land



Narfi SU 68
Skipaskr.nr.: 2628
Smiðaður: Hafnarfirði 2004 plast
Stærð: 11,50 brl; 14,50 bt
Lengd: 12,25 m Breidd: 3,74 m
Dýpt: 1,41 m
Vél: Yanmar 314,00 kW
Árgerð: 2004
Fjöldi skipverja: 2

Narfi ©Þorgeir Baldursson

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársællsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. mars 2009 var Narfi SU 68 á siglingu á Reyðarfirði. Veður: N 8 m/sek.

Á siglingunni sá skipstjórinn í eftirlitsmyndavél í vélarúmi að reyk lagði úr öndun á sveifarhúsi og við athugun kom í ljós að stimpill var farinn. Vélin var stöðvuð og fengu bátsverjar Dögg SU 229 til að draga bátinn til hafnar á Reyðarfirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við viðgerð var í fyrstu talið að lélegur spíss hefði orsakað bilunina og var gert við vélina með tilliti til þess. Skömmu síðar kom samskonar atvik upp aftur en þá kom í ljós að aðskotahlutur, álþinna, hafði stíflað kælirör fyrir stimpilkælinguna. Talið var að þessi hlutur hafi verið í smurkerfi vélarinnar frá því að hún var sett saman í upphafi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 027/09 Birta SH 13

7. Vélarvana og dreginn í land



Birta SH 13
Skipaskr.nr.: 1927
Smíðaður: Garðabæ 1988 stál
Stærð: 21,70 brl; 44,00 bt
Lengd: 16,85 m Breidd: 3,80 m
Dypt: 2,73 m
Vél: Cummins 248,00 kW
Árgerð: 1988
Fjöldi skipverja: 4

Birta ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. mars 2009 var Birta SH 13 á siglingu á Breiðafirði um 2 sml NA af Rífi. Veður: NA 10-12 m/s.

Á siglingunni stöðvaðist vélin og þegar að var gáð reyndist olíudælan ekki ná olíu úr olíutanknum. Skipstjórinn hafði samband við björgunarskipið Björgu sem kom og dró bátinn til Rífshafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að það voru um 300 ltr. af olíu á olíutanknum (botntanki) en úrtakið er um 20 sm fyrir ofan botn hans. Þetta fyrirkomulag virtist koma mönnum um borð á óvart;
- að olíutankarnir eru tveir og taka saman 2200 ltr.;
- að talið er að vegna olíuleysisins hafi lofttappi komist í olíulögnina;
- að báturinn var talsvert lestaður af veiðar-færum og með óhagstæðan stafnhalla að mati skipstjóra.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 032/09 Kiddi Lár GK 501

8. Vélarvana og dreginn í land



Kiddi Lár GK 501
Skipaskr.nr.: 2704
Smíðaður: Reykjavík 2006 plast
Stærð: 18,20 brl; 14,90 bt
Lengd: 12,45 m Breidd: 4,59 m
Dypt: 1,95 m
Vél: Yanmar 323,00 kW
Árgerð: 2006
Fjöldi skipverja: 4

Kiddi Lár ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. mars 2009 var Kiddi Lár GK 501 að koma til hafnar í Sandgerði. Veður: V 16 m/sek.

Þegar báturinn átti stutt eftir í innsiglingarennuna stöðvaðist vélin og þegar reynt var að gangsetja hana aftur kæfði hún á sér þegar kúplað var á skrófu. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og var björgunarbáturinn Þorsteinn sendur til að draga Kidda Lár GK til hafnar. Talið var að eitthvað hefði lent í skrófunni og var kafari fenginn til að athuga það en ekkert reyndist vera í henni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mikil óhreinindi reyndust vera í olíutönkum og olíusíur stíflaðar;
- að ekki hafði borið á neinum óhreinindum fyrir og skipt hafði verið um olíusíur u.þ.b. tveimur vikum áður;
- að venjan hafði verið að taka olíu daglega en það hafði ekki verið gert í fyrri röðri og var tankurinn u.þ.b. hálfur í þessari ferð. Skipstjórinn taldi að miklar hreyfingar á bátinum í ferðinni hefðu komið óhreinindum af stað

með þessum afleiðingum;

- að eftir atvikið voru olíutankar hreinsaðir og eitrað fyrir sýkingu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að vélin stöðvaðist voru óhreinindi í olíu.

Nr. 034/09 Kristbjörg HF 177

9. Vélarvana við Krísuvíkurbjarg



Kristbjörg HF 177
Skipaskr.nr.: 239
Smiðaður: Florø Noregi 1964 stál
Stærð: 196,10 brl; 290,00 bt
Lengd: 34,09 m Breidd: 7,20 m
Dypt: 6,15 m
Vél: Mirrlees Blackstone 486,00 kW
Árgerð: 1979
Fjöldi skipverja: 15

Kristbjörg ©Allfons Finnsson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. apríl 2009 var Kristbjörg HF 177 að netaveiðum um eina sjómílu suður af Krísuvíkurbjargi. Veður SA 8 m/sæk.

Skipverjar voru að ljúka aðgerð og á meðan var skipið látið reka við eina netabújuuna. Skipstjóri varð var við að það dró niður í aðalvélinni og vakti athygli vélstjóra á því en áður en hann náði að bregðast við stöðvaðist hún. Vélstjóri sá strax að hæðartankur var tómur því dæla, sem halda átti hæfilegum olíubirgðum í tanknum, hafði stöðvast.

Skipstjóri lét gera akkeri klárt og gerði Vaktstöð siglinga viðvart um að skipið hefði rekstefnu upp að bjarginu. Eftir að stjórnbordakkeri var látið falla hætti rekið og lá skipið fyrir því á meðan undirbúningi við gangsetningu vélainnar stóð yfir

en nokkurn tíma tók að koma henni í gang.

Vaktstöð siglinga kallaði út björgunarþyrlur og voru tvær þyrlur á staðnum þar til vél skipsins komst í gang og akkeri hafði verið létt.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn vélstjóra var hann að vinna á vinnsluþilfarinu þegar skipstjórinn kom og lét hann vita af gangtruflunum. Þeir fóru báðir í vélarúmið og þegar hann kom inn á vélarreisnina sá hann að mæliglas hæðartanksins var tóm og byrjaði hann þá strax að handdæla olíu upp á hann. Þrátt fyrir það stöðvaðist vélin;
- að þegar olíufæðidælan var skoðuð kom í ljós að rafmótor hennar var brunninn fastur og var þá færiddæla ræst til að dæla upp á hæðartankinn og farið strax í að lofttæma oliu kerfi vélarinnar;
- að á skipinu var einn vélstjóri og sagðist hann hafa mikið til unnið á þilfari sökum góðra aflabragða. Hann sagði að alltaf þegar vélin væri ræst væri byrjað á því að gangsetja fæðidælu hæðartanksins og er hún látin ganga á meðan vélin gengur. Þessi dæla heldur því hæðartanknum alltaf fullum og umframmagn rennur um yfirfall aftur niður í forðatank;
- að engin lágmarksaðvörðun var í hæðartanknum og sagði vélstjóri það hafa komið sér á óvart því hann væri vanur því að þannig búnaður væri til staðar en hann byrjaði á skipinu fyrst í janúar á þessu ári;
- að í Viðauka 1, í Reglugerð um öryggi fiskiskipa nr. 122/2004, IV kafla er eingöngu tekið á viðvörðun sem orsakast af bilun í vélbúnaði en ekki vöntun sem orsakað getur stöðvun vélarinnar.

NEFNDARÁLIT:

Vélin stöðvaðist vegna olíuskorts í hæðartank eftir að fæðidæla bilaði.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndi beinir því til Siglingastofnunar að auka kröfur um viðvörðunarbúnað skipa með undanþágum vegna mönnunar.

Nr. 036 / 09 Kiddi Lár GK 501

10. Vélarvana og dregin í land



Kiddi Lár GK 501
Skipaskr.nr.: 2704
Smiðaður: Reykjavík 2006 plast
Stærð: 18,20 brl; 14,90 bt
Lengd: 12,45 m Breidd: 4,59 m
Dýpt: 1,95 m
Vél: Yanmar 323,00 kW
Árgerð: 2006
Fjöldi skipverja: 4

Kiddi Lár ©Hafþór Hreiðarsson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársællsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. apríl 2009 var Kiddi Lár GK 501 að leggja línu um 30 sml. vestur af Sandgerði. Veður: A 10 m/sek.

Eftir að gangtrufnanir komu upp í vélinni stöðvaðist hún og fékkst ekki í gang aftur. Við skoðun virtist olíulögn að forsíum vera stífluð og töldu skipverjar sig ekki hafa búnað við hendina til að hreinsa úr lögninni. Skipstjóri hafði samband við Björgunarsveitina Siguvon í Sandgerði og óskaði eftir aðstoð.

Björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein kom og dró Kiddi Lár GK til Sandgerðis. Þar var blásið úr olíulögninni og olíutankurinn hreinsaður.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra var tekin flotaolía á bátinn til jafns bæði hjá N1 og Olís í Sandgerði ;
- að olíutankurinn er undir lestinni og afmarkast hann af botni skipsins, lestargólfi og göflum sem allt er úr trefjaplasti. Mannop er í lestar-gólfinu (tanktoppum) og það lokað með skrúf-uðu stálloki niður í stálhring sem steypur er í gólflið. Þétting á lokinu er gúmmíþakning;

- að við hreinsun tanksins voru ekki tekin sýni úr olíunni en vélvirki sem kom að viðgerð sagði að stíflan í leiðslunni hafi verið óðagróður og þegar horft var ofan í tankinn „virtist þar vera mosapemba í botninum“. Hann taldi að gúmmíþakning undir mannopsloki hafi verið í góðu ástandi og ekki ástæða til að ætla að sjór kæmist í tankinn;
- að sögn skipstjóra/vélstjóra er ekki hægt að hleypa undan tanknum því engin lögn sé úr tankpílinu aftur í véllárumið önnur en neyslulögn vélarinnar. Aðilinn sem hreinsaði tankinn og hefur atvinnu hreinsun tanka í skipum sagði að í nokkrum gerðum báta af þessari stærð sé engin möguleiki á því að hleypa botnfalli undan olíunni en hjá öðrum framleiðendum er það jafnvel staðalbúnaður;
- að fram kom við rannsókn þessa atviks að þeir Dóri GK 42, Óli Gísla GK 112 og Von GK 113, sem allir róa frá Sandgerði, höfðu allir nýlega lent í svipuðum erfiðleikum vegna óhreininda en þeir komist til hafnar þar sem voru með varasíur um borð. Ekki voru tekin olíusýni nema hjá Óla Gísla GK;
- að úr þremur sýnum sem sem tekin voru af olíu Óla Gísla GK 112 og móttækin voru til rannsóknar hjá Fjölværi efnarannsóknarstofu þann 5. maí 2009 kemur fram að bakteríu-gróður er frá 10^5 til 10^6 og gerlagróður 10^2 til 10^3 en enginn sveppagróður. Þar segir einnig: Ótær, botnfalldandi óhreinindi og vatn 1%. Efnafraeðingur fyrirtækisins sagði að gerlagróður 10^4 flokkaðist sem „slide infection“ en 10^5 væri alvöru vöxtur gróðurmyndunar. „Við innflutning olíu viljum við ekki sjá aðra tölu um gróðurmyndun en 0.“ „ Raki í olíunni getur hleypt gróðurmyndun mjög fljótt af stað. „

NEFNDARÁLIT:

Örsök vélarstöðvunar voru óhreinindi í olíutanki sem stíflaði olíulögnina.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin beinir því til útgerðarmanna að halda olíutönkum hreinum.

Nr. 042 / 09 Raket SH 700

11. Vélarbilun og dregin til hafnar



Raket ©Allfons Finnsson

Raket SH 700
Skipaskr.nr.: 7082
Smiðaður: Hveragerði 1987 plast
Stærð: 6,70 brl; 8,50 bt
Lengd: 9,45 m Breidd: 2,46 m
Dýpt: 1,68 m
Vél: Perkins 154,00 kW
Árgerð: 1998
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. apríl 2009 var Raket SH 700 á land-leið til hafnar í Ólafsvík. Veður: A 3 m/sek.

Þegar komið var upp á Ólafsvíkina heyrði skipstjóri smell og ferð datt niður en vélin gekk áfram lausagang. Skipstjóri athugaði vélbúnaðinn og sá að skrífuöxull snérist ekki. Þar sem Mangi á Búðum SH 85 var skammt undan var hann fenginn til aðstoðar og dró hann Raket SH að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar girinn var opnaður sást að öryggis-tengi úr áli með gúmmifóðringum hafði brotnað í smátt;
- að viðgerðarmaður sem kom að viðgerðinni sagðist ekki sjá neina ástæðu til þess að tengið brotnaði svona smátt nema eitthvað hafi lent í skrífunni en það hafi ekki endilega gerst í þetta skipti. Hann taldi að þetta gæti hafa haft langan aðdraganda og eftir á að hyggja hafði hann heyrt eitthvað aukahljóð frá vélinni þegar hann var að gera við aðra hluti í henni og tengt það þeirri bilun.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 043 / 09 Friðgeir Eyjólfsson HF 79

12. Fékk net í skrífuna og dregin til hafnar



Friðgeir Eyjólfsson ©Halþór Hreiðarsson

Friðgeir Eyjólfsson HF 79
Skipaskr.nr.: 6070
Smiðaður: Reykjavík 1979 plast
Stærð: 3,30 brl; 4,10 bt
Lengd: 8,19 m Breidd: 2,17 m
Dýpt: 1,02 m
Vél: Saab Diesel 50,00 kW
Árgerð: 1980
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. maí 2009 var Friðgeir Eyjólfsson HF 79 á netaveiðum á Hafnarfirði fyrir utan álverið í Straumsvík. Veður: V m/sek

Þegar bátsverjinn var að leggja síðustu grá-sleppunetatrössuna lenti hún í skrífunni svo vélin stöðvaðist og dróst þá öxullinn aftur úr öxultenginu aftan við girinn. Óskaði hann eftir aðstoð og kom björgunarskip frá Björgunarfélagi Hafnarfjarðar og dró Friðgeir Eyjólfsson HF til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tengið var „blöðrutengi“ sem hert er utan um enda skrífuöxuls og giröxuls;
- að bátsverjinn sagðist hafa verið með legubúnað en taldi sig ekki hafa þurft að nota hann.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 065 / 09 Snarfari GK 22

13. Vélarbilun og dregin til hafnar



Snarfari ©Eigandi

Snarfari GK 22
Skipaskr.nr.: 7180
Smiðaður: Hafnarfirði 1989 plast
Stærð: 5,40 brl; 4,40 bt
Lengd: 8,58 m Breidd: 2,40 m
Dýpt: 0,93 m
Vél: Volvo Penta 119,00 kW
Árgerð: 1995
Fjöldi skipperja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. júní 2009 var Snarfari GK 22 á siglingu SA af Hópsnesi. Veður: Logn

Þegar báturinn var staddur um 2,5 sml. SA af Nesinu fór að sjóða á vélinni og hún stöðvaðist. Bátsverjinn taldi að kælvatnsdæla hefði bilað og óskaði eftir aðstoð Björgunarsveitarinnar Þorbjörns sem sendi bát til að draga Snarfara GK til hafnar í Grindavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að lega aftan á vélinni við öxulinn aftur í hælinn fór og við það skemmdist inntakið fyrir kælvatnið með þeim afleiðingum að það sauð á vélinni og hún bræddi úr sér;
- að báturinn var búinn að standa í nokkur ár í vanhriðu áður en nýr eigandi kom til. Eigandinn taldi að sjór hefði þá komist í leguna á þessum tíma og þess vegna hefði hún verið orðin léleg.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að vélin fór var að lega gaf sig vegna vanhriðu.

Nr. 067 / 09 Ýmir skemmtibátur

14. Fær í skrufuna og dreginn til hafnar



Ýmir í lagi ©Alfons Finnsson

Ýmir
Skipaskr.nr.: 7566
Smiðaður: Noregi 2005 plast
Stærð: 12,44 brl; 11,38 bt
Lengd: 10,75 m Breidd: 3,20 m
Dýpt: 1,93 m
Vél: Volvo Penta 294,00 kW
Árgerð: 2005
Fjöldi skipperja: 5

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. júní 2009 var skemmtibáturinn Ýmir á siglingu norðvestur af Öndverðanesi. Veður: V 8-10 m/s. og lítil sjór.

Á siglingunni fékk báturinn drauganet í skrufuna og óskuðu bátsverjar eftir aðstoð. Bátinn rak inn Breiðafjörð og á leiðinni losnaði pokinn úr skrufunni en tóg úr honum var fast eftir í henni. Björgunarskipið Björg var send á staðinn og hafði bátinn þá rekið inn á Skarðsvík.

Ýmir var dreginn til hafnar á Rífi og þar sem hann var tekinn í land til skoðunar. Drifið var tekið upp og það reyndist í lagi en skipt var um öxul til öryggis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var á 25 hnúta ferð og urðu bátsverjar ekki varir við að neitt fyrr en það dró niður í ferð hans;
- að um var að ræða trollpoka og miðað við ástand hans var talið að hann hefði ekki verið lengi í sjónum;
- að rek bátsins var um 0,5 hnútar þegar trollpokinn var fastur við hann en breyttist í 1,5

hnút eftir að hann losnaði. Það þótti lán í óláni að þetta hefði ekki gerst aðeins fyrir þegar báturinn var út af nesinu og bjargið í rekstefnu;

- að um borð voru þrír krókar með 50-60 m tógi;
- að í ljós kom að öryggi (splitti) á skrifunni gaf sig eins og það átti að gera til að koma í veg fyrir frekari tjón. Skrifan skemmdist ekki;
- að bátsverjar létu vita um staðsetningu trollpokans og skipstjóri björgunarskipsins kvaðst hafa tekið hring á svæðinu en ekki fundið það. Hann tilkynnti þetta ekki til VSS (Vaktstöðvar siglinga);
- að gefnu tilefni var leitað til VSS um verklag þeirra ef tilkynnt er um drauganet. Eftirfarandi kom fram:

1. Ef tilkynnt er um drauganet er send út tilkynning til sjófarenda, þ.e.a.s. kölluð er út viðvörðun til skipa og báta í samræmi reglugerð um VSS vegna bilanna á vitakerfi og faratálma á sjó.
2. Ef varðskip eiga leið um svæðið eru þau beðin um að leita eftir þessum faratálum auk þess sem björgunarsveitir, hafnaryfirvöld og aðrir sjófarendur beðnir um leit og hreinsun.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin telur mjög mikilvægt að sjófarendur tilkynni undantekningalaust um alla faratálma á sjó og hvetur VSS til að gera viðeigandi ráðstafanir til svo sé gert til að auka öryggi á sjó.

Nr. 071/09 Bára Kristjáns RE 74

15. Vélarvana og dreginn til hafnar



Bára Kristjáns RE 74
Skipaskr.nr.: 6583
Smíðaður: Evje Noregi 1983 plast
Stærð: 5,30 brj; 4,20 bt
Lengd: 7,78 m Breidd: 2,56 m
Dypt: 1,51 m
Vél: Ford 46,00 kW Árgerð: 1988
Fjöldi skipverja: 2

Bára Kristjáns ©Þorgeir Baldursson

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. júlí 2009 var Bára Kristjáns RE 74 á siglingu út af Garðskagavita. Veður: NV 5-7 m/sek.

Þegar báturinn var staddur um sjö sml. ANA af skaganum stöðvaðist vélin og í ljós kom að vatnsskilja var mettuð af vatni og hafði lokað fyrir oliustreymið. Bátsverjar óskuðu eftir aðstoð og var björgunarskip sent til að draga bátinn til Sandgerði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vatn reyndist vera í olíutanknum og það hafði gleymst að tappa undan honum þegar báturinn var tekinn í notkun um vorið. Á siglingunni blandaðist vatnið olíustreyminu til vélarinnar og stíflaði síuna. Ekki fór vatn inn á vélina.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur menn til að hafa olíutanka alltaf hreina.

Nr. 075/09 Melavík ÁR 32

16. Bilun í gir og dregin til hafnar



Melavík ÁR 32
Skipaskr.nr.: 1836
Smiðaður: Hafnarfirði 1986 Palst
Stærð: 4,60 brl; 4,80 bt
Lengd: 8,38 m Breidd: 2,68 m
Dypt: 1,17 m
Vél: Perkins 86,00 kW
Árgerð: 1996
Fjöldi skipverja: 1

Melavík ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. júlí 2009 var Melavík ÁR 32 á siglingu sjö sjómílur NV af Garðskaga. Veður: NV 4 m/sek

Skipstjóri varð var við reykjalykt í stýrishúsinu og opnaði lúgu niður í vélarrúmið en við það gaus þykkur reykur upp úr því og fyllti stýrishúsið á augabragði. Hann sló þegar af vélinni og stöðvaði en hörfaði út með handtöl talstöðvarinnar. Hann kallaði á strandstöð og bað um hjálp vegna elds í vélarrýminu. Fljótlega minnkaði reykurinn og þegar hann hafði reykraest fundust engin ummerki eftir eld en mikinn hita lagði frá girhúsinu. Þegar vélin var ræst að nýju kúplaði girinn ekki að skrófu.

Björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein dró Melavík ÁR til Sandgerðis

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við bilanaleit kom í ljós að girinn hafði hitnað mjög mikið og við það hafði tengi á milli girs og vélar bráðnað með tilheyrandi reykmyndun og allt gúmmí eða plast í pakkdósnum glerharðnað. Aðrar skemmdir urðu ekki;

- að girinn er af gerðinni Borg-Werner og hann aður fyrir ákveðna snúningsátt en þar sem öfugt skorin skrófa, fyrir þessa snúningsátt, var á skrófuöxulinum hafði girinn verið keyrður í ranga snúningsátt (bakkað) sem orsakaði mikla hitamyndun.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 084/09 Búi GK 266

17. Vélarbílun og dreginn til hafnar



Búi GK 266
Skipaskr.nr.: 6999
Smiðaður: Hafnarfirði 1987 plast
Stærð: 5,90 brl; 5,00 bt
Lengd: 8,29 m Breidd: 2,58 m
Dypt: 1,53 m
Vél: Volvo Penta 147,00 kW
Árgerð: 1990
Fjöldi skipverja: 1

Búi ©Emil Páll Jónsson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. júlí 2009 var Búi GK 266 á handfæraveiðum (strandveiðum) um 7 sml. suður af Hópsnesvita. Veður: Hægvíðri.

Bátsverjinn varð var við að vélin pústaði út í vélarrúmið og stöðvaði hana. Hann sá að sprunga hafði komið í hulsuna frá forþjöppu niður í píströrið og þar sem hann hafði ekkert til viðgerða óskaði hann eftir aðstoð björgunarskips. Björgunarbáturinn Árni í Tungu kom og tók Búa GK í tog áleiðis til Grindavíkur en síðar tók björgunarskipið Oddur V. Gíslason við drættinum til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hulsan var sjökæld og gaf hún sig vegna

tæringar. Bótsverjinn taldi það hafa gerst vegna aldurs hennar og hitabreytinga. Eigandinn hafði átt bátinn í um tvö ár

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök vélabilunarinnar vera slakt viðhald.

Nr. 090 / 09 Mar GK 21

18. Vélarvana dregin í land



Mar ©Hafþór Hreiðarsson

Mar GK 21
Skipaskr.nr.: 7050
Smiðaður: Hafnarfirði 1988 plast
Stærð: 5,90 brl; 5,00 bt
Lengd: 7,98 m Breidd: 2,58 m
Dypt: 1,53 m
Vél: Yanmar 213,00 kW
Árgerð: 1998
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. júlí 2009 var Mar GK 21 á handfæraveiðum 4-5 sml vestur af Eldey. Veður: N 8-10 m/sek.

Þegar gangsetja átti vélna fór hún ekki í gang sökum of lítills rafmagns á rafgeymum. Þrátt fyrir að skipstjóri tengdi neyslurafgeyma við ræsinguna fór vélin ekki í gang. Hann fékk Sæunni GK óð til að draga Mar GK í átt til lands. Þegar nær dró kom björgunarskipið Oddur V. Gíslason og tók bátinn í tog til Grindavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun á startara (ræsímótor) á verkstæði kom í ljós að kol voru orðin mjög eydd. Eigandinn lét setja nýja rafgeyma í bæði rafgeymasettin sem hann taldi vera orðin léleg;
- að skiptirofi er á milli ræsirafgeyma og

neyslurafgeyma og notaði skipstjóri hann til að fá orku frá neyslurafgeymum til ræsingar án árangurs. Hann gerði sér ekki grein fyrir hvort rafgeymasettin samtengdust eða notað var eingöngu rafmagn af neyslurafgeymum til ræsingar í það skipti;

- að sver rafmagnsframlenging (startkapall) sem til var um borð náði ekki frá rúllurafgeymum í framskipi og aftur í vélarrúmið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins voru slit á kolum í startara og lélegir rafgeymar.

Nr. 091 / 09 Bylgja skemmtibátur

19. Vélarbilun og dregin til hafnar

Bylgja
Skipaskr.nr.: 6130
Smiðaður: Hafnarfirði 1978 palst
Stærð: 2,17 brl; 3,71 bt
Lengd: 7,43 m Breidd: 2,23 m
Dypt: 0,70 m
Vél: Volvo Penta 26,00 kW
Árgerð: 1986
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. júlí 2009 var skemmtibáturinn Bylgja á siglingu norðan Ystakletts. Veður: V 4 m/sek.

Þegar komið var á milli Elliðaeyjar og Faxaskers varð formaður var við gat á lögnum sjókölingar innan við sjóðælu svo sjór sprautaðist inn í bátinn og stöðvaði skipverji vélna. Hann taldi sig ekkert hafa til að gera við gatið en kallaði á strandsstöð og bað um drátt til hafnar. Á meðan dældi hann austrinum, sem komið hafði í bátinn, út með handdælu. Skemmtibáturinn Heiða sem var á svæðinu

tök Bylgju í tog til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lögnin sem gatið kom á var gömul plast-slanga sem hafði harðnað í tímanna rás og sagðist skipstjóri hafa endurnýjað hana með strigastyrktri gúmmislöngu;
- að annað festieyra varmaskiptis var brotið en skipstjóri hélt að það hefði ekki haft áhrif á þessa bilun og kvaðst hann mundi koma festingunni í lag sem fyrst;
- að skipstjóri sagði að akkeri með góðri línu hafi verið tiltæk.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunar var ónýt hosa á milli stúta sjóðælu og varmaskiptis sem rekja má til viðhaldsskorts.

Nr. 095 / 09 Nýi Vikingur SK 95

20. Vélarvana og dreginn í land



Nýi Vikingur SK 95
Skipastr.nr.: 7127
Smíðaður: Skagaströnd 1988 plast
Stærð: 9,29 brí, 9,58 bt
Lengd: 9,93 m Breidd: 3,23 m
Dýpt: 1,55 m
Vél: Cummins 187,00 kW
Árgerð: 2003
Annað: Farþegar: 4
Fjöldi skipverja: 2

Nýi Vikingur ©Skagafjordur.com

Gögn: Dagbók lögreglu; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. júlí 2009 var farþegabáturinn Nýi Vikingur SK 95 á skemmtisiglingu skammt fyrir norðan Drangey á Skagafirði. Veður: NA 12 m/sek.

Þegar siglt var yfir rífið sem gengur norður úr Drangey stöðvaðist vélin. Skipstjóri kallaði á strandstöð og bað um aðstoð en bátinn rak í

átt að ströndinni og varpað var tveimur akkerum til að stöðva rekið. Þá var staðsetning bátsins 65°57', 185 N og 19°54', 208 V. Bildsey SH 65, sem var skammt undan, var beðin að aðstoða og dró hún Nýja Viking SK til Sauðárkróks.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að vélin stöðvaðist aftengdi skipstjóri leiðsluna frá olíutanknum að síu og reyndist leiðslan vera svo stífluð að hann taldi sig ekki hafa tök á að hreinsa hana;
- að báturinn hafði verið geymdur uppi á landi um veturinn og skipt var um allar olíusúur áður en sett var fram um vorið. Eftir að honum hafði verið róið á grásleppuvertíðinni stífluðust síur og var skipt um þær en olíutankurinn var ekki hreinsaður þó grunur léki á að óhreinindin kæmu úr honum;
- að Nýi Vikingur SK hafði verið í eigu sama aðila í tuttugu ár og sagði eigandinn að einu sinni á því tímabil hafi olíutankurinn verið hreinsaður. Tankurinn er úr trefjaplasti í skut bátsins, fyrir aftan vélinu, og að sögn eiganda er hægt að tappa slagvatni undan olíunni en það hafi aldrei verið gert;
- að í ljós kom að mikil óhreinindi voru í öllum leiðslum að síum sem lokað hafði fyrir olíuflæði að vélinni. Hreinsað var úr lögnum, skipt um síur og haldið aftur úr höfn en áður en út úr höfninni var komið varð vart við tregðu í olíuflæði svo snúið var aftur til hafnar. Þá var tankurinn opnaður og hreinsaður en úr honum komu mikil óhreinindi;
- að skipstjóri Bildseyjar óttaðist að missa stjórn á aðgerðum þegar verið var að koma dráttartógi á milli þar sem Nýi Vikingur SK var svo nálægt ströndinni. Upplýsingar í sjó korti voru þess eðlis að hann treysti þeim ekki þar sem hann var ekki staðkunnugur við fjöruna og óttaðist að báðir bátarnir gætu rekið upp í fjöru ef illa færi;
- að skipstjóri Nýja Vikings SK taldi að rek hefði verið meðfram fjörunni og vestan við Karlinn ef akkerisfestin slitnaði og því engin hættu á að hann ræki upp í fjöru.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins voru óhreinindi í olíu bátsins vegna hirðuleysis.

Nefndin bendir á að ítrekað hefur komið til svip aðra vandræða vegna óhreininda í olíu. Sjá mál nr. 071/09, 039/09, 032/09 og 133/08.

Nr. 102 / 09 Rósa í Brún ÞH 80

21. Stjórnvana og dreginn í land



Rósa í Brún ©mbli.is

Rósa í Brún ÞH 80
Skipaskr.nr.: 6880
Smiðaður: Hafnarfríði 1987 plast
Stærð: 5,70 brl; 4,90 bl
Lengd: 7,73 m Breidd: 2,68 m
Dýpt: 1,46 m
Vél: Yanmar 33,00 kW
Árgerð: 1987
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. ágúst var Rósa í Brún ÞH 80 á siglingu skammt suður af Mánaréyjum. Veður: V 5 m/sek.

Á siglingunni varð báturinn stjórnvana og óskaði skipstjóri eftir aðstoð. Nærstaddur bátur, Kristín Ólöf ÞH 177, kom og dró bátinn til Húsavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stýristjakkurinn losnaði af stýrissveifinni. Hersluró hafði skráfast laus af bolta sem kemur upp úr sveifinni sem tjakkurinn er settur upp á. Um var að ræða venjulega ryðfría ró og ekki var gert ráð fyrir splitti. Skipstjórinn taldi rétt að útbúa þetta með splitti.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök atviksins vera ófullnægjandi frágangur á stýrisbúnaði.

Nr. 103 / 09 Guðmundur rauði

22. Vélarvana og dreginn í land



Guðmundur rauði ©Hilmar Snorrason

Guðmundur rauði
Skipaskr.nr.: 7037
Smiðaður: Hafnarfríði 1987 plast
Stærð: 6,20 brl; 4,90 bl
Lengd: 7,73 m Breidd: 2,68 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Ford Mermaid 57,00 kW
Árgerð: 1987
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. ágúst 2009 var skemmtibáturinn Guðmundur rauði á handfæraveiðum í Faxaflóa. Veður: NA 3–4 m/sek.

Látið var reka við veiðarnar skammt frá sexbauju en þegar ræsa átti vélina fór hún ekki í gang og reyndist startrafgeymasettið rafmagnslaust. Bátsverjar óskuðu eftir aðstoð og björgunarskipið Ásgrímur Björnsson dró bátinn til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að alternator (riðstraumsrafall) var ónýtur og hleðsluljós var bilað;
- að ekki var vitað um aldur alternatorsins.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur stjórnendur báta að fylgjast vel með því að mikilvægur búnaður s.s. gaumljós séu í lagi.

Nr. 108 / 09 Tjaldur SH 270

23. Vélarbilun og dreginn til hafnar



Tjaldur SH 270
Skipaskr.nr.: 2158
Smíðaður: Noregi 1992 stál
Stærð: 411,70 brl; 206,40 bt
Lengd: 43,21 m Breidd: 9,00 m
Dýpt: 6,80 m
Vél: Caterpillar 735,00 kW
Árgerð: 1992
Fjöldi skipverja: 14

Tjaldur ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. ágúst 2009 var Tjaldur SH 270 á línuveiðum um 5 sjómílur vestur af Öndverðanesi. Veður: Logn.

Eftir að línudrætti lauk var sett á fulla ferð til lands en þá urðu vélstjórar varir við kunnuglegt bank frá vélinni og svartur reykur kom með afganginu upp úr skorsteini. Vélstjóri stöðvaði vélina og þar sem ekki var ljóst hvað olli þessum einkennum bað skipstjóri björgunarskipið Björg að draga skipið inn til Rífhafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að viðgerðarmenn komu til að leita að biluninni og beindist athyglin að gangráði vélarinnar. Kom í ljós að smurólía komst inn í skolloftsgöng vélarinnar og þaðan inn á aftasta strokk (nr. 12 en hann liggur neðst vegna stafnhalla). Lögn er frá gangráði inn á skolloftsgöngin og er hún ætluð til að þreifa á loftþyngd í þeim með tilliti til olúgjafar, gangsvélarinnar og afkasta túrbína. Við aukna orku kom smurólía úr gangráðnum í gegnum þessa lögn og olúmagníð óx til muna með auknum snúningshraða. Við skoðun á gangráðnum kom í ljós

að innri hluti hans var skítugur af brunninni smurólíu, gömlum pakkningum og sýnilegt var að hann hafði ekki verið tekinn upp til viðhalds í langan tíma. Slit í örnum og aðrar skemmdir ollu því að gangráðurinn virkaði í raun eins og „dæla“ sem dældi smurólíu upp í afgangsgöngin og því meira sem vélin snérist hraðar;

- að skipið hafði síðast landað þann 28. júní og í vikunum sem fóru í hönd var unnið að árlegu viðhaldi og þá var gangráðurinn sendur til viðgerðamanns. Eftir að gangráðurinn kom úr viðgerðinni var hann settur við og skipinu siglt frá Reykjavík til Rífhafnar án þess að nokkuð bæri á bilun.
- að í ágúst var farið að huga að nýju úthaldi og þegar vélin var gangsett og farið að keyra hana heyrðist bank frá strokk nr.12. Þá voru viðgerðarmenn kallaðir til frá vélaverkstæði umboðsaðila og eftir viðamikla upptekt vélarinnar töldu menn að pakkning á milli afgangstúrú bínu og soggreinar hefði lekið svo smurólía hafi komst í soggreinina og valdið bankinu. Haldið var til veiða í fyrstu skipti eftir viðgerð þann 17. ágúst og gekk sú ferð eins og að framan er lýst;
- að viðgerðarmaðurinn sem tók að sér viðgerð gangráðarins í upphafi sagðist ekki hafa tekið hann allan í sundur enda hafi honum verið sagt að hann virkaði vel og ekkert væri að honum. Hann hafi eingöngu skipt um legur, hugað að slitflötum drifbúnaðar og opnað lok inn í innri hluta hans til skoðunar. Hann sagðist hafa verið viðstaddur þegar gangráðurinn var tekinn í sundur hjá umboðsaðila og þá hafi „sía“ úr plasti verið brotin. En sían hafi ekki tengst tregðu sem virðist hafa hindrað að olían rynni eðlilega niður í vélina og þess vegna byggst upp smurólíuþrýstingur inn í gangráðnum. Viðgerðarmaðurinn vildi benda á að gangráðurinn hafi verið í lagi þegar hann afhenti hann til niðursetningar og skipið hafi siglt til heimahafnar áfallalaust og ekkert bent til að gangráðurinn væri bilaður;
- að verktaki sem tók gangráðinn frá sagðist hafa breitt yfir útfallsopið frá gangráðnum

niður í vélina með klæði en það hafi verið fjarlægð þegar gangráðurinn var settur við aftur. Svo hann sjái ekki annað en útfall úr gangráðnum hafi verið opið niður í vélina;

- að yfirvéltjórnin sagðist ekki geta séð hvenær gangráðurinn var síðast tekinn upp en síðasta heildarupptekt á vélinni var 2003 og þar áður 1998. Hann sagðist hafa vænst þess að gangráðurinn væri algjörlega yfirfarinn (tekinn upp, hreinsaður skipt um alla slitna hluti og pakkningar) og þess vegna hafi hann verið sendur til sérhæfts viðgerðamanns.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var í eða við gangráð vélarinnar sem olli því að olía komst inn í soggreinina.

Nr. 113 / 09 Fönix SH 98

24. Bilun í stýri og dregin til hafnar



Fönix ©RNS

Fönix SH 89
Skipaskr.nr.: 6324
Smiðaður: Vogum 1981 plast
Stærð: 4,60 brl; 4,00 bt
Lengd: 7,88 m Breidd: 2,12 m
Dýpt: 1,40 m
Vél: Volvo Penta 119,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. september 2009 var skemmtibáturinn Fönix SH 98 á siglingu á Breiðafirði. Veður: Austan 5-8 m/s

Fönix var á siglingu frá Flatey til Stykkishólms og þegar komið var suður fyrir Gassasker varð báturinn skyndilega stjórnlaus. Við skoðun kom í ljós að önnur vökvaleiðslan í stýristjakknum hafði rofnað með þeim afleiðingum að allur vökvi

rann niður í kjalsog. Sæfari sem var skammt undan var fenginn til að draga Fönix til hafnar í Stykkishólmi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vökvaleiðslan var ný 8 mm að utanmáli og úr plasti;
- að ljóst er að leiðslan hafði hitnað og taldi skipstjórnin að hún hafi legið of nálægt túrbínunni því hún hafði hitnað talsvert vegna áreynslu vélarinnar í ferðinni. Eftir atvikið var legu lagnarinnar breytt þannig að þetta gæti ekki gerst aftur;
- að þessi lagn hafði gefið sig áður í bátum sennilega af sömu ástæðum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var rangur frágangur á vökvaleiðslu fyrir stýristjakk.

Nr. 130 / 09 Stefán Rögnvaldsson HU 345

25. Fær veiðarfæri í skrófu og dregin til hafnar



Stefán Rögnvaldsson ©Hilmar Snorrason

Stefán Rögnvaldsson HU 345
Skipaskr.nr.: 0616
Smiðaður: Travemünde Þýskalandi 1960 eik
Stærð: 68,40 brl; 73,00 bt
Lengd: 23,86 m Breidd: 5,41 m
Dýpt: 2,80 m
Vél: Caterpillar 370,00 kW
Árgerð: 1988
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. nóvember var Stefán Rögnvaldsson HU 345 á dragnótarveiðum um 2 sml. vestur af Skagaströnd. Veður: Logn.

Verið var að hífa dragnótina á bakborðstóginu því festing á stjórnborðstógi hafði slitnað. Við hífinguna dróst skipið aftur á bak og þegar skipstjóri kúplaði að skrífu til að stöðva skriðið kom nótin upp og pokinn lenti í skrúfunni. Það var björgunarskipið Húnabjörg sem dró bátinn til hafnar á Skagaströnd.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar hift var í leiðara stjórnborðstógs slitnaði hann svo tógið rann í sjóinn;
- að sögn skipstjóra kölluðu skipverjar til hans um leið og hann kúplaði inn að það væri ekki klárt en í því greip skrífan netið;
- að skipstjóri taldi að skemmti hafi verið komin í leiðarann. Efnið í leiðaranum var orðið mjög velkt og marið af því að pressast alltaf undir dragnótartóginu á tromlunni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var ófímabær innkúplun skrífu.

Nr. 133 / 09 Kópur

26. Vélarbilun og dreginn til hafnar

Kópur 6475
Skipaskr.nr.: Óskráður
Smiðaður: Svipjóð 1982 plast
Stærð: 3,37 brl; 2,70 bt
Lengd: 5,95 m Breidd: 2,48 m
Dýpt: 1,21 m
Vél: Yanmar 32,00 kW
Árgerð: 1991
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. nóvember 2009 var Kópur, skemmtibátur á siglingu á Faxaflóa um 7-8 sml. NA af Gróttu. Veður: Austan 8 m/sek.

Skipstjóri varð var við að vélin hitnaði um of svo kælivökvinn sauð út úr kælikerfinu. Hann stöðvaði vélina og eftir athugun á kælikerfinu taldi hann sig ekki getað brugðist við biluninni. Hann kallaði því á strandstöð og bað um aðstoð og var björgunarskipið Ásgrímur S. Björnsson sendur og dró hann Kóp til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í landi var vélin athuguð og kom í ljós að vatnslás stóð á sér og opnaðist ekki nema að litlu leyti svo kælivatnið sauð út um yfirþrýstiventil í áfyllingsloki vatnskassans;
- að þegar áður nefndur yfirþrýstiventil hafði ekki undan að lækka þrýstinginn hefur öryggstappi úr plasti í kælíkápu vélarinnar skotist út og það sem eftir var af kælivatninu runnið af vélinni;
- að gengjur í öryggstappanum eyðilögðust og var settur kopartappi sem teljast má varasamt þar sem tappinn er yfirþrýstingsvörn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 139 / 09 Helga RE 149

27. Bilun í gir og dreginn til hafnar



Helga ©Hilmar Snorrason

Helga RE 49
Skipaskr.nr.: 2749
Smiðaður: Kaohsiung Taiwan 2009 stál
Stærð: brl; 362,10 bt
Lengd: 28,89 m Breidd: 9,20 m
Dýpt: 6,04 m
Vél: M.A.K. 442,00 kW
Árgerð: 2007
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. nóvember 2009 var Helga RE 49 á siglingu út frá Reykjavík.

Helga RE hafði siglt frá Gömlu höfninni og þegar skipið var statt í sundinu á milli Örfiriseyjar og Engeyjar, rétt norðan við Eyjagarð (olíubryggja), hitnaði gírinn mikið og mikla brunalykt lagði frá honum. Vélstjórar kúpluðu út og stöðvuðu aðalvélina. Var skipstjóri upplýstur um stöðuna en hann hafði beygt skipinu til austurs þegar vélin stöðvaðist og þegar skipið var orðið ferðlaust var lagst við akkeri. Þar sem bilunin í gírnum var talin alvarleg var óskað eftir aðstoð frá hafnaryfirvöldum og dráttarbáturinn Magni dró Helgu RE inn til hafnarinnar aftur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gírinn var frá SCAN VOLDA. Vegna mikils hita á olíunni féll kúplingsþrýstingurinn og kúplingin byrjaði að snuða. Þetta leiddi til meiri hitamyndunnar í kúplingunni og diskarnir í henni urðu ónýtir;
- að í skipasmíðastöð skipsins hafði verið sett nýtt 10 mm ryðfrítt rör við gírinn og gleymst að setja í það réttan búnað þ.e. dísu eða hak (*1,0 mm nozzle in the drain to the sump*);
- að fram kom að hitinn á gírnum hefði verið óeðlilega hár um tíma og vélstjórar haft áhyggjur af því. Þetta hafði verið skoðað af sérfræðingum og ýmsar lagfæringar reyndar án árangurs. Það var sérfræðingur frá framleiðanda sem fann gallann og lét hann útbúa nýtt rör sem breytti þessu ástandi;
- að skipt hafði verið um olíu á gírnum í inniverunni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var rangur frágangur á smurólíulögn við gír.

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT

Nr. 096 / 09 Jonni SH 84

1. Skipverji slasast við fall



Jonni ©Alfonns Finnson

Jonni SH 84
Skipaskr.nr.: 6988
Smiðaður: Hafnarfirði 1988 plast
Stærð: 9,30 brl; 9,60 bt
Lengd: 9,93 m Breidd: 3,23 m
Dýpt: 1,55 m
Vél: Volvo Penta 151,00 kW
Árgerð: 1992
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. júní 2009 var Jonni SH 84 að draga grásleppunet á Röstinni sunnan Höskuldseyja á Breiðafirði. Veður: Logn.

Bátsverjinn stóð í tómu fiskikari í lestinni og lagði netin niður í síðuna, utan við það, þegar hann rann til og féll með síðuna á karbrúnina. Hann heyrði brest og fann fyrir sársúka en hélt áfram drættinum. Við komu til Reykjavíkur leitaði hann lækni og reyndist rifbeinsbrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að taka netin upp í lok vertíðar og þau dregin í lestina því sigla átti með þau til Reykjavíkur. Komið var við í Ólafsvík til olíutöku en þar leitaði bátsverjinn ekki lækni;
- að hann sagðist hafa verið í öryggisstígvélum sem væru mjög stöm;
- að á grunnsævi fylgir ævinlega þari og annar sjávargróður drætti grásleppuneta sem lendi svo undir fótunum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var hálfka í fiskikarinu.

Nr. 101 / 09 Flugaldan ST 54

2. Skipverji slasast við línudrátt



Flugaldan ©Hilmari Snorrason

Flugaldan ST 54
Skipaskr.nr.: 2754
Smiðaður: Hafnarfirði 2007 plast
Stærð: 11,15 brl; 14,91 bt
Lengd: 12,35 m Breidd: 3,72 m
Dýpt: 1,40 m
Vél: Yanmar 368,00 kW
Árgerð: 2007
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. ágúst 2009 var Flugaldan ST 55 að línuveiðum á Fjöllunum um 90 sml SV af Reykjanesi. Veður: Logn og ládautt.

Verið var að draga lúðulínu (haukalóð) á 300 faðma dýpi og var dráttarþungi mjög mikill svo dráttur stöðvaðist. Skipverji sem var á rúllunni og sá um dráttinn var að snúa taum á einum króknum ofan af línunni þegar dráttur fór aftur af stað. Hann var of seinn að sleppa og lenti vinstri hendi hans undir línunni á rúllunni.

Óskaði skipstjóri eftir aðstoð björgunarskips en sigldi síðan til Grindavíkur með slasaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði taldi að festa hafi stöðvað línudráttinn frekar en þungi og hann ekki gætt að sér þegar los kom á línuna;
- að fullt afl var á spilinu og átak því mikið þegar drátturinn stöðvaðist;
- að rúllumaðurinn var að gera taumana klára og afbeita króka áður en þeir voru réttir til beiðingamanns sem leggur línuna niður í kör og beittir króka í stokka áföstum körunum;

- að taumar eru um einn metri að lengd með stórum O-krókum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var aðgæsluleysi slasaða þ.e. að hafa ekki vara á sér þar sem ljóst var að spilið gæti hvenær sem er farið af stað aftur.

Nr. 112 / 09 Björgúlfur Pálsson SH 225

3. Skipverji slasast þegar fiskkar fellur á hann



Björgúlfur Pálsson ©Allfons Finnsson

Björgúlfur Pálsson SH 225
Skipaskr.nr.: 6918
Smíðaður: Hafnarfirði 1992 Plast
Stærð: 6,90 brl; 5,00 bt
Lengd: 7,98 m Breidd: 2,58 m
Dýpt: 1,80 m
Vél: Volvo Penta 148,00 kW
Árgerð: 1992
Fjöldi skipverja

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. apríl 2009 var Björgúlfur Pálsson SH 225 við bryggju í Ólafsvík.

Verið var að taka ís um borð fyrir róður. Tómt fiskikar sem verið var að hífa í land féll úr króknum og lenti á hægri öxl skipverja sem stóð á þilfarinu. Skipverjinn fann til eymsla og taldi að það mundi lagast en að nokkrum mánuðum liðnum þurfti hann að fara í aðgerð á öxl.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að karið var með láréttum eyrum á öllum hornum en híft í tveimur „J“ krókum þar sem ekki voru fleiri krókar í klöfunum;
- að húkkað var í hornin utan frá;
- að slasaði sagði að karið hafi rekist utan í bryggjuna og við það húkkaðist annar krókurinn úr eyranu og í kjölfarið hinn;



- að kranamaður staðfesti að karið hafi rekist aðeins utan í þegar sláttur kom á það og hann hafi ekki náð að forða því með krananum. Hann taldi einnig að slasaði hafi húkkað tæpt í eyrun og því hafi það fallið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til þess að krókarnir hafi verið rangt húkkaðir í karið.

Nr. 119 / 09 Steini GK 45

4. Skipverji slasast á höfði og hné



Steini GK 45
Skipaskr.nr.: 2443
Smiðaður: Hafnarfirði 2000 plast
Stærð: 5,70 brl; 10,30 bt
Lengd: 9,90 m Breidd: 3,40 m
Dýpt: 1,27 m
Vél: Yanmar 275,00 kW
Árgerð: 2000
Fjöldi skipverja: 2

Steini ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. mars 2009 var Steini GK 45 á línuveiðum út af Sandgerði. Veður: Ekki vitað.

Þegar bátsverjar voru að leggja línuna festist tóg frá fuglafælustöng í henni og var farið að taka mikið í stöngina þegar skipstjóri sló af og kúplaði frá skrófu. Þeir ætluðu að skera á tógið en þá brotnaði stöngin, slóst í höfuð annars þeirra og kastaði þeim báðum í þilfarið. Annar skipverjinn fékk skurð á höfuð svo siglt var til hafnar í Sandgerði og hann fluttur á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fuglafælan er 1 ½" rör sem fest var niður í festingu handfærarúllu á miðri bakborðssíðu. Hún nær um tvo metra upp frá festingunni og í efri enda hennar er fest tóg um 60 faðma langt en á það eru hnýttir plastpokar með reglulegu millibili. Tógið er dregið á eftir bátinum til að fæla fugla frá því að ná beitunni af línunni á meðan verið er að leggja. Á sumum línubátum er þetta tóg fest í stöng upp af mast-rinu eða beint í mastrið.
- að skipstjóri taldi ekki ráðlegt að bakka því þegar hætti að taka í línuna safnaðist hún við skutinn og hefði því farið strax í skrófuna;

- að skipstjóri taldi ráðlegt að færa stöngina aftast á annað skuthornið og jafnvel að hafa það á þolinmóð. Þá sé hægt að fella stöngina aftur af bátinum og tógið smokkist þá upp af henni við svona aðstæður;
- að skipstjóri sagðist hafa þurft að skera frá sér fuglafælutóg oft áður en á bát sem hann hafi átt var hann með grenna efni (4mm) nokkra metra aftur fyrir bátinn og það hafi nokkrum sinnum slitnað. Hann hafi ekki útbúið þessa fuglafælu á bátinn heldur hafi hún verið um borð þegar hann tók við skipstjórn.

NEFDARÁLIT:

Orsök slyssins var að skipverjar voru í „skotlínu“ fuglafælnnar þegar reynt var að skera á tógið sem tók í með vaxandi átaki.

Nr. 145 / 09 Börkur frændi NS 55

5. Banaslys / hvolfir



Bökur frændi NS 55
Skipaskr.nr.: 1516
Smiðaður: Hafnarfirði 1978 plast
Stærð: 11,10 brl; 14,90 bt
Lengd: 11,87 m Breidd: 3,67 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Ford Mermaid 90,00 kW
Árgerð: 1989
Fjöldi skipverja: 2

Bökur frændi ©Emil Páll Jónsson

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. desember 2009 var Bökur frændi NS 55 á siglingu NA af Skróð. Veður: NV 10 m/sek. (Veðurstöð á Vattarnesi) norður fall og nálægt fjörliggjanda.

Bökur frændi NS fór frá Vopnafirði um kl. 21:00 þann 15. desember áleiðis til Reykjavíkur.

Kl. 07:29 morguninn eftir þegar báturinn var staddur samkvæmt STK ferilvöktunarkerfi á stað, 64°55'080N og 013°33'819V kom síðasta sending frá honum og er skráð réttvísandi stefna hans 189.8° og sigldur hraði 7,1 hnútar. Miðað við þessa staðsetningu átti Börkur frændi NS þá eftir 0,236 sjómílu í Brökur sem er rúmlega eina sjómílu NA af Skróð.



Kortíð sýnir Brökur og staðsetningu bátsins kl. 07:29 frá STK kerfi ásamt stefnu hans.

Samkvæmt þessum leiðarreikningi hefur Börkur frændi NS siglt inn fyrir dýptarlinu Brökur um tveimur mínútum eftir síðustu STK merkjasendingu eða um kl. 07:31. Samkvæmt lýsingu skipverjans reis allt í einu upp mikið grunnbrot yfir bátinn með þeim afleiðingum að honum hvolfdi snögglega og fylltist af sjó.

Báðir bátsverjarnir voru í stýrishúsinu þegar atvikið átti sér stað og lokuðust þeir þar inni í loftrými þegar sjór flæddi þar inn. Á gólfi stýrishússins var lúga í vélarúum og hafði hún opnast þegar bátinum hvolfdi en annar bátsverjinn gat hífst sig þar upp og aðstoðað hinn þangað upp. Þegar bátsverjarnir voru komnir upp í vélarýmið hækkaði sjávaryfirborðið þar og báturinn fór að halla. Öðrum þeirra tókst að kafa niður í stýrishúsið og komast í smá loftrými en hinn varð eftir. Sá sem komst í stýrishúsið fann glugga sem hann náði að komast út um og upp á síðu bátsins. Hann krafsaði niður um opinn gluggann og skömmu síðar flaut þar út björgunarbúningur sem hann komst í.

Eftir það voru skipverjarnir í sambandi sín á milli um tíma en þrátt fyrir hvatningu treysti bátsverjinn, sem var inn í bátinum, sér ekki til að reyna að komast út. Bátsverjinn sem komst út fór í gúmmíbjörgunarbát, skaut upp neyðarkerkjum og taldi sig hafa sett neyðarsendi í gang.

Um kl. 09:30 kom fiskibáturinn Beta VE að gúmmíbjörgunarbátinum skammt frá flaki Barkar frænda NS og bjargaði bátsverjanum. Skipulögð leit var gerð að bátsverjanum sem var saknað á svæðinu þrátt fyrir að hann væri talinn lokaður inn í bátinum. Börkur frændi NS fannst á stað, 64°54'15N og 013°32'76V eða 0,78 sml. SA af Brökum.



Börkur frændi NS kominn til Fáskrúðsfjarðar marandi í kafi. ©Lögreglan

Þeir sem komu til bjargar reyndu að ná sambandi við skipverjann sem hafði orðið eftir inn í bátinum en án árangurs. Kafarar voru sendir á staðinn en ekki var talið ráðlegt að kafa inn í flakið til leitar sökum aðstæðna og Börkur frændi NS því dreginn til inn í Fáskrúðsfjörð á grynna vatn. Þar fóru kafarar niður og sáu lík skipverjans inn í vélarúminu en ekki var unnt að ná því fyrr en báturinn var hífður á land.

Við fyrstu skoðun á bátinum voru ekki sjáanlegar ákomur á honum og ekki að sjá neinn leka en annar helmingur lestarlúgu á þilfari hafði farið af.



Börkur frændi NS kominn á land. ©Lögreglan

BJÖRGUNARFERLID:

- Kl. 07:29 Síðasta staðsetningaboði í STK kerfi frá Berki frænda NS (BF)
- Kl. 07:38 Viðvörðun fór af stað hjá Vaktstöð siglinga í ferilvöktunarkerfi STK um að staðsetningarboði höfðu ekki borist frá BF. Reynt var að endurræsa samband við landstöð sem gat tekið um 20 mín eða meira.
- Kl. 08:00 Endurræsing bar ekki árangur og reynt að ná sambandi við BF á VHF neyðar- og uppkallsrás 16, tilkynningarás 9 og vinnurás skipa VHF 10. Einnig var reynt að hringja í símanúmer um borð í BF. Tveir bátar voru samkvæmt STK kerfinu á svæðinu og reynt var að ná sambandi við þá og kallað út til skipa. Haft var samband við hafnir á svæðinu.
- Kl. 08:40 Samband náðist við Dögg SF 18 sem var staðsett SA af Skrúð. Bátsverjar kváðust hafa séð rauð ljós en töldu þau hafa verið í landi. Bent var á að Beta VE 36 sé nær landi.
- Kl. 08:49 Samband var haft við Betu VE sem hafði einnig séð rauð ljós. Hún var beðin um að halda á staðinn og einnig Dögg SF.
- Kl. 08:51 Útkall F1 Rauður.
- Kl. 08:55 Útkall BRAVÓ á þyrlu. Nærstaddir bátar beðnir um að halda á svæðið og dráttarbáturinn Vöttur kallaður út.
- Kl. 09:00 Svæðisstjórn björgunarsveita á Austurlandi fékk allar upplýsingar.
- Kl. 09:07 Björgunarsveitir fóru út á Vattarnes með slöngubáta til sjósetningar.
- Kl. 09:10 Björgunarskipið Hafbjörg fór frá Neskaupsstað.
- Kl. 09:25 Bátsverjar á Betu VE og björgunaraðilar á Vattarnesi sáu neyðarblys.
- Kl. 09:31 Beta VE kom að björgunarbátinum frá Berki frænda NS á stað, 64°54'34N og 013°31'64V. Einum manni bjargað og eins var saknað.
- Kl. 10:00 Þyrla beðin um að sækja kafara á Höfn.
- Kl. 11:25 Kafarar komnir á staðinn með b/s

Hafbjörgu. Ekki var talið ráðlegt að kafa undir bátinn.

- Kl. 13:31 Dráttarbáturinn Vöttur byrjaði að draga flakið af Berki frænda NS til Fáskrúðsfjarðar. Týndi bátsverjinn var talinn vera í flakinu.
- Kl. 16:17 Dráttarbáturinn Vöttur í mynni Fáskrúðsfjarðar. Staðfest að bátsverjinn sem saknað var væri látinn í vélarúmi bátsins.
- Kl. 18:00 Komið með flakið til Fáskrúðsfjarðar og hafist handa við að hífa það á land.
- Kl. 21:05 Flak Börks frænda NS komið á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

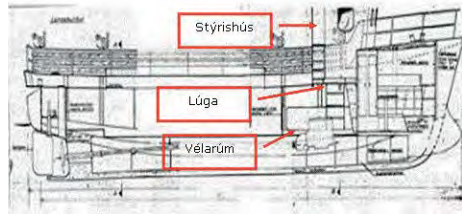
- að fram kom bæði hjá aðilum hjá Siglingastofnun og fyrrverandi eiganda að báturinn væri gott sjóskip með mikinn og góðan stöðugleika. Hann hafði verið notaður á dragnotaveiðum með gálga og krana á þilfari sem höfðu verið fjarlægðir. Stöðugleikagögn fyrir bátinn eru til frá 24. febrúar 1997 eftir lengingu bolsins og sýna þau góðan stöðugleika. Stjórnborðsmegin vantaði slinkubretti en talið er að það hafi breytt litlu fyrir stöðugleika bátsins;
- að siglingatæki bátsins voru fartaletta af gerðinni ACER Travel Mate, líklega með hugbúnað fyrir kortagrunn af gerðinni Navtrek 97 frá Nobeltek. Hún var tengd við GPS KODEN KGP-98 staðsetningartæki. Bæði tækin voru send til sérfræðings en engar upplýsingar náðust úr þeim um siglinguna vegna skemmda. Ekki var ratsjá í bátnum;
- að vandræði voru með tengingu tölvunnar við GPS og var fenginn rafvirki á staðnum til að koma því í lag. Við prófun á búnaðinum í prufusiglingu virtist hann virka ágætlega;
- að sjókort sem um ræðir eru:

- Kort 25 Ísland austurhluti. 1:750.000, útgefið 1995, Datum Hjörsey
- Kort 71. Digranes – Stokksnes. 1:300.000, útgefið 1980, Datum Hjörsey
- Kort 8. Mið austurland. 1:250.000, Landmælingar Íslands, útgefið 1994
Kort 25 og 71 eru frá Sjómælingum Íslands

Samkvæmt upplýsingum frá sérfræðiaðila er vitað að mismunur á datum WGS1984 og Hjörsey 1955 er um 33m (18fm) og liggur frá SA til NV, hafi GPS verið stilltur á datum WGS 84 þá gæti ofangreindur mismunur verið til staðar í siglingaforritinu þar sem sjókortin eru í datum Hjörsey 1955.

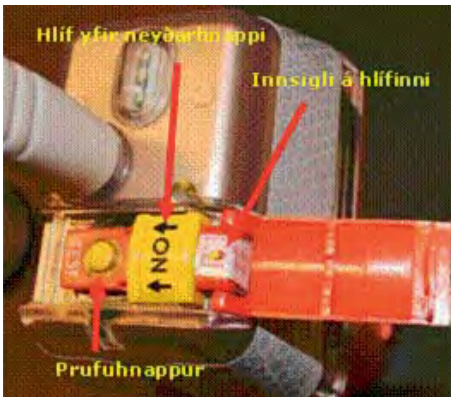
- að athugað var hvort truflanir gætu hafa verið á GPS kerfinu á þessum degi. Í ljós kom að engar aðvaranir voru á vegum NOAA (The National Oceanic and Atmospheric Administration) hvað varðar líklegar truflanir af segulstormi í himingeimnum;
- að um borð voru önnur eftirtalin siglingatæki: Dýptarmælir - Furuno Color Sounder ES-1050 og var rofi stilltur á ON. Plotter – JRC Color NWU-800 og var hann stilltur á OFF. Sjálfstýring – Navitron stillt á ON. Um borð var einnig talstöð – Sailor Compact VHF RT 2048 og sjálfvirkur staðsetningabúnaður STK;
- að báturinn var litið lestaður. Við brottför frá Vopnafirði voru olútankarnir, sem eru síðutankar í skut, fylltir en þeir tóku samtals um 1800 lítra af olíu. Í lest skipsins voru sjö fiskiskör í skorðum með 10 línuböllum ásamt línuspili sem bundið var vel niður að sögn skipstjóra. Fyrirverandi eigandi taldi að körin hefðu verið átta. Á veðurþilfari var aðeins línurena og hún bundin föst. Fyrirverandi eigandi hafði tekið á festingum á lestarlúgunni og fullyrti að hún hefði verið vel hert niður;
- að bátsverjinn sagði að mjög gott veður hafi verið á leiðinni en þegar komið var suður undir Seley bar á lítilsháttar undiröldu. Veður á Seley kl. 07:00 var austan 1-3 m/s og hiti 6,7°C;
- að bátsverjarnir höfðu skipt með sér sigl-

ingavöktum og sá sem komst af hafði tekið við vakt kl. 03:00 og verið til kl. 07:00 en þá hafði félagi hans tekið við. Þeir voru saman í stýrishúsinu eftir það og sá sem komst lífs af leit á klukkuna kl. 07:15 en þá var dýpið um 130 metrar og fjarlægð í Skrúð um 1,5 til 2 sml. Um þetta leyti kom brot á bakborðssiðuna og kastaði bátnum nokkuð til;



- að ljóst þykir að bátnum hafi verið siglt inn á grunnsvævi við Brökur þar sem hann fékk á sig mikið grunnbrot og hvolfdi. Samkvæmt lýsingu bátsverjans hafði alda risið upp nokkrum metrum fyrir framan bátinn, skolið á honum og hann lagst á stjórnbörða;
- að fram kom að ætlunin hafi verið að sigla um 2,5 til 3,0 sml. fyrir austan Skrúð (um 1 sml. austan við Brökur) þegar stefnan var sett um kl. 07:00 við Seley. Samkvæmt því hefði r/v stefna átt að vera a.m.k. 168° en samkvæmt leiðarreikningi STK kerfisins er haldin meðalstefna bátsins frá kl. 07:00 um 185° eða um 17° mismunur. Bátsverjinn kvaðst hafa þekkt til Braka og séð þær merktar í kortagrunninum og þeir ætlað að varast svæðið;
- að þegar bátnum hvolfdi féllu bátsverjarnir niður á stýrishúsloftið og höfuð þeirra skulu saman. Þegar þeir rönkuðu við sér stóðu þeir á loftinu í myrki og vélin gekk áfram þar til sjór náði inn í sprengirými hennar;
- að bátsverjinn kvaðst hafa farið inn í lúkarinn til að leita að björgunarbúningum en þar var allt að fyllast af sjó og dró félagi hans hann aftur inn í stýrishúsið til að leita eftir útgöngu-leið. Vegna þrýstings á stýrishúshurðina gátu þeir ekki opnað hana og hrökkluðust upp í vélarúmið sem var opið fyrir ofan. Þeir héldu til í loftýminu þar til höfuð þeirra voru komin upp í kjalsgjöð;

- að þegar bátsverjinn komst niður í stýrishúsið var eins og ljósgeislar lýstu upp rýmið. Hann sá gluggana og opnaði einn en hann lokaðist tvisvar áður en hann náði að festa gluggann. Hann sat fastur í glugganum en höfuðið náði upp á yfirborðið öðru hvoru svo hann náði lofti og gat losað sig;
- að eftir að bátsverjinn komst út náði hann að tala við félagan sinn í gegnum súðina og hvatti hann að koma líka en á meðan var hann að fálma eftir honum inn um gluggann;
- að sjósleppibúnaður gúmmibjörgunarbátsins virkaði en hylkið festist undir mastri og vant stögum. Bátsverjinn gat losað um festuna eftir að hafa kafað og náði að hefja uppblástur bátsins. Gúmmibjörgunarbáturinn kom upp á hvalfi svo snúa varð honum við til að komast í hann;
- að eftir að bátsverjinn komst í björgunarbátinn kvaðst hann hafa kveikt á handblysi. Hann kvaðst hafa skotið öllum nema einu neyðar-blysi upp;

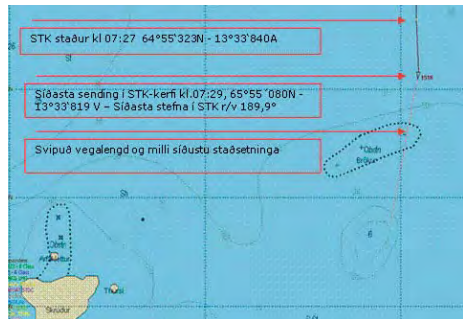


Neyðarsendir gúmmibjörgunarbáts

- að bátsverjinn taldi sig hafa kveikt á neyðar-sendinum í gúmmibjörgunarbátinum, sem var af gerðinni GME, en hann var ekki viss um að sendirinn hafi farið í gang. Neyðarsendirinn sýndi ekki þau ljós sem bátsverjinn taldi sendinn eiga að sýna. Samkvæmt upplýsingum frá Vaktstöð siglinga komu engin merki frá sendinum og við skoðun um ljós að hann hafði ekki verið gangsettur. Mátti sjá að innsigli

(Safety Seal) var órofið. Innsiglið er límband sem rifnar þegar ræsiforinn, sem á standur ON, er rennt til hliðar yfir hnapp sem merktur er TEST;

- að Börkur frændi NS datt út úr STK eftir kl. 07:29 og var þá á 7,1 hnúta höldnum hraða með síðustu stefnu r/v. 190°. Með tilliti til fyrri sendinga átti næsta sending að berast 2 ½ mínútu seinna. Miðað við óbreytta stefnu og hraða hefði báturinn verið kominn inn á grunnsævi við Brökur (*sjá kort*);
- að ekkert neyðarkall barst frá bátinum þar sem ráðrúm gafst ekki til að stýðja á neyðarhnapp STK-tækisins;



- að innbyggð er níu mínútna seinkun í STK kerfinu svo ekki varð vart við að báturinn hafði dottið út fyrr en kl. 07:38. Tók þá við endur-ræsingarferli kerfisins í 20 mínútur sem ekki skilaði tilætluðum árangri. Kl. 08:04 var reynt að hafa samband við bátinn í talstöð og síma í um 40 mínútur og jafnframt var haft samband við nærliggjandi báta og hafnir. Í þessu ferli kom fram hjá tveimur bátum að þeir hefðu séð rauð ljós í Vattarnesi sem þeir töldu hafa verið afturljós á bifreiðum. Þegar fyrir lá að Börkur frændi NS skilaði sér ekki í skylduna kl 08:51 voru bátarnir beðnir um að sigla í átt að ljósunum sem þeir sáu áður. Þá var lýst yfir neyðarstigi útkall F1 Rauður;
- að það liðu u.þ.b. 80 mín. frá því að bátinum hvalfði þar til björgunaraðilar voru kallaðir út og um 40 mín. síðar kom fyrsti báturinn á vettvang. Hjá Vaktstöð siglinga (VSS) voru um kl. 07:00 262 bátar í STK ferilvöktunarkerfinu

á sjó og fór fjölgaandi. Fram kom að við þessar aðstæður getur verið mjög erilsamt hjá vaktahafandi aðilum hjá VSS því algengt sé að bátar missi samband við landstöðvar og þá aðallega þegar þeir skipta milli einstakra landstöðva. Í samantekt á tímabilinu september til nóvember 2009 voru að meðaltali 44 viðvaranir á klst. frá bátum hjá VSS;

- að á siglingu Barkar frænda NS höfðu boð þrívægis hætt að berast um STK ferilvöktunarkerfið. Fyrst undan Glettinganesi kl. 02:16 í 19 mínútur, kl. 03:26 í 13 mínútur og kl. 04:56 frá Norðfjarðarhorni að Gerpi í 42 mínútur. Merki komu svo sjálfkrafa inn aftur eftir að kerfið hafði endurræst sig eins og áður er lýst;
- að þegar báturinn hafði verið hífður á land sást að stjórnstöng vélar var á hægagangi og skrufustjórn á frákúpluðu. Ekki er staðfest að slegið hafi verið af vélinni;
- að önnur lestarlúgan hafði rifnað af og línurinna sem var bundin á þilfarinu og handrið á skutgafli var horfið;
- að á kili bátsins hafði verið drag sem vantaði þegar hann var tekinn á land. Í ljós kom að rífið var úr boltagötum dragsins og láu rifurnar aftur. Ekki er vitað hvenær dragið hefur farið af en fyrri eigandi var þess fullviss að við brottför frá Vopnafirði hafi það verið á.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að bátnum hvolfdi var sú að honum var siglt inn á grunnsvævi við Brökur og hann fékk á sig grunnbrot.

Nefndin telur hugsanlegt að skekkja í staðsetningabúnaði bátsins hafi orðið til þess að báturinn hafi verið utan áætlaðrar siglingaleiðar.

Nefndin telur að tíminn sem leið frá síðustu boðum um STK ferilskráningarkerfið frá bátnum og þar til að útkalli björgunarsveita kom sé með öllu óviðunandi.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin ítrekar að ekki eru öll rafræn siglingakort viðurkennd sem öruggur siglingabúnaður.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

RNS telur sýnt að STK ferilvöktunarkerfið á þessu svæði hafi ekki uppfyllt þær væntingar sem til þess eru gerðar og gerir eftirfarandi tillögu í öryggisátt:

Nefndin beinir því til Siglingastofnunar Íslands að við væntanlegar breytingar á ferilvöktun skipa með niðurlagningu STK kerfisins og innleiðingu AIS vöktunar (Automatic Identification System) verði tryggt að ekki verði slíkar gloppur í vöktuninni eins og raun varð á í þessu tilfelli.

SLYS Á LÍNUBÁTUM

Nr. 041 / 09 Örvar SH 777

1. Skipverji slasast á handlegg



Örvar SH 777
Skipaskr.nr.: 2159
Smíðaður: Noregi 1992 stál
Stærð: 411,00 brl; 688,00 bt
Lengd: 43,21 m Breidd: 9,00 m
Dýpt: 6,80 m
Vél: Caterpillar 735,00 kW
Árgerð:
Fjöldi skipverja: 14

Örvar ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. október 2008 var Örvar SH 777 á línuveiðum á Skagagrunni. Veður: 11 m/s og lítill sjór.

Verið var að leggja línuna og skipverjinn sem sá um færin henti út, um dráttarlúguna, millibóli og færi. Bólið flæktist í öryggisband (halaband) sem var fest í fiskihakann með þeim afleiðingum að hakinn skaust í vinstri olnboga hans. Við þetta fékk skipverjinn skurð á olnbogann og var hann saumaður af stýrimanni.

Vegna þrálátra verkja fór hann til læknis u.þ.b. þremur mánuðum seinna og kom þá í ljós að sprungur voru í olnbognum og taugar skemmdar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fiskihakinn hafði verið tekinn inn eftir dráttinn og lá á þilfarinu í dráttarrýminu. Hann er járnstöng með fimmkrækju í fremri enda og auga á þeim innri en þar er öryggislínan lásuð með fjaðralás (karabínu) en efri enda

línunnar er fest innan við lúgukarminn; (getur ekki hafa verið stál því þá hefðu þeir varla haldið á henni)

- að sögn skipstjóra er venjulegt vinnulag að áður en lagning línunnar hefst er hakinn losaður frá henni og honum komið inn úr dráttarrýminu til að rýma til á vinnuvæðinu. Á lögninni er bólum og færnum komið fyrir borð út um dráttarlúguna. Þessi aðgerð er á verksviði þess sem sér um bólin og færin á lögninni.

NEFDARLIT:

Orsök slyssins var að ekki var unnið eftir því verklagi sem ætlast er til að viðhaft sé.

Nr. 061/09 Valdimar GK 195

2. Tveir skipverjar slasast við hífingu á léttbát



Valdimar GK 195
Skipaskr.nr.: 2354
Smíðaður: Noregi 1982 stál
Stærð: 344,30 brl; 569,00 bt
Lengd: 41,30 m Breidd: 8,50 m
Dýpt: 6,55 m
Vél: Callesen 508,00 kW
Árgerð: 1981
Fjöldi skipverja: 14

Valdimar ©Jón Páll Ásgeirsson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. júní 2009 var Valdimar GK 195 á línuveiðum djúpt vestur af Jökli. Veður: NA 2 m/s.

Tveir skipverjar höfðu verið að æfa sig í siglingu léttbáts og um kl. 20:00 átti að hífa bátinn um borð aftur. Þegar bátsverjarnir höfðu tengt léttbátinn við skipið með stafnlínu var krakakröknum húkkað í festingu á bátnum og hann síðan hífður upp með þeim um borð.



Léttbáturinn og kraninn



Léttbáturinn og hifingarlykkja (gul ör)

Þegar léttbáturinn var kominn upp að lunningunni að bátapillfarinu stóðu bátsverjarnir upp í honum og ætluðu að stíga úr honum um borð en þá slitnaði kranavírinn. Léttbáturinn féll í sjóinn og þeir fylgdu á eftir.

Í fallinu lentu þeir á bátnum, annar með bakið ofan á honum og hinn á stýri hans áður en þeir fóru í sjóinn og flutu þar hjálparvana í flotbúninum.

Strax varð ljóst að bátsverjarnir væru slasaðir og fór einn skipverji í sjóinn til að koma þeim í björgunarnet til að hífa þá um borð. Um kl. 20:20 var þessu lokið og sett á fulla ferð til lands.

Reynt var að hafa samband við LHG en það reyndist erfið og var haft samband við nærstaddan bát og hann beðin um aðstoð með það. Um kl. 20:30 var samband komið á milli skipsins og LHG.

Haft var samband við lækni og var ákveðið að senda þyrlu til að ná í mennina. Um kl. 22:30 var

þyrla LHG, TF-LÍF, komin til Valdimars GK og tók þá slösuðu. TF-LÍF lagði af stað með skipverjana til Reykjavíkur um kl. 23:00. Í ljós kom að þeir voru báðir alvarlega slasaðir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kranavírinn slitnaði í blökkinni. Hann reyndist illa ryðbrunninn og ónýtur að innan (*sjá mynd*). Slæmt ástand hans var augljóst og ekki talin ástæða til að senda hann til frekari rannsóknar. Vírinn hafði legið utan í baulu (neyðarstöðvun) og töldu skipverjar líklegt að það hefði veikt hann;



Slitendar vírsins (málning sést vel á vírunum)

- að engar áreiðanlegar upplýsingar lágu fyrir um aldur vírsins né hvenær hann hafði verið settur í kranann. Ekki er haldið sérstakt bókhald yfir skipti á vírum um borð í skipinu. Ekki var hægt að finna upplýsingar um kaup á honum í bókhaldi útgerðarfyritækisins. Skipstjóri taldi mögulegt að skipt hefði verið um vír í krananum þremur árum áður;
- að vírinn var mikið málaður á slitsvæðinu og ekki hægt að sjá ástand hans utan frá. Fram kom að reglulegt eftirlit var á öryggisbúnaði um borð og samkvæmt því höfðu ekki verið gerðar athugasemdir við vírinn;
- að vírinn er fínsnúinn kranavír, 35x7 þátta og 9 mm sver með stálkjarna. Samkvæmt upplýsingum um vírinn er hann gefinn upp fyrir

1280 kg byrði nýr. Ekki fundust upplýsingar um burðargetu (SWL) kranans;

- að eigin þyngd bátsins er sögð 550 kg af framleiðanda og ætla má að öll byrðin hafi verið um 800 kg;
- að kraninn er með fasta bómu og neðan í henni er blökk (sjá mynd) með baulu sem er neyðarstopp. Neyðarstöðvunin var ekki virk þar sem hún var ótengd og hafði verið svo um einhvern tíma. Kraninn var síðast notaður þann 3. mars 2009 við æfingar að slaka og hífa bátum. Fram kom að erfiðlega hafi gengið að undirbúa léttbátinn fyrir ferðina þar sem vélin var þung í gang vegna notkunarleysis;



Virinn slitnar í blökkinni

- að þann 7. ágúst 2008 fór fram búnaðarskoðun um borð í skipinu af starfsmanni (SÍ) Siglingastofnunar Íslands. Í þessari búnaðarskoðun var meðal annars skoðaður sjósetningarbúnaður léttbáts og var dæming hans „Án athugasemda“. Ekki kemur fram í skýrslunni hvort endaskipti hafi verið höfð á virnum og ekki heldur hvort hann hafi verið endurnýjaður;
- að ekki liggur fyrir skýrsla um að þungaprófun hafi farið fram á krananum;
- að samkvæmt upplýsingum frá SÍ er hér um að ræða krana sem telst vera sjósetningabúnaður léttbáts og sé ekki krafa um að slíkur búnaður sé skoðaður reglulega af viðurkenndum aðilum;
- að reglubundið eftirlit var með öryggisbúnaði

um borð og eftir slysið var það tekið til endurskoðunar og eftt til muna.

NEFNDARÁLIT:

Örsök þess að virinn slitnaði var að hann var ónýtur af ryði.

Nefndin bendir á að samkvæmt reglugerð um öryggi fiskiskipa nr. 122/2004 skal árlega skoða losunar- og sjósetningarbúnað björgunarfara í samræmi við fyrirmæli stjórnvalda. Þá segir í reglugerðinni að hafa beri endaskipti á fölum sem notaðir eru við sjósetningu björgunarfara á 30 mánaða fresti. Fali skal endurnýja þegar þeir eru úr sér gengnir en eigi sjaldnar en á fimm ára fresti.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin telur ástæðu til að benda á eftirfarandi:

1. Að sjósetningarkranar björgunarbúnaðar, sem og aðrir kranar, skulu skoðaðir og þungaprófun framkvæmd með reglubundnu millibili.
2. Að viðhaldsbók björgunarbúnaðar (þjónustuhandbók) fyrir öryggisbúnað liggja fyrir í skipum (eins og kveðið er á í reglugerð 122/2004 Reglu 16, 6 grein).

Nr. 109/09 Krístrún II RE 477

3. Skipverji slasast á höfði



Krístrún II ©Hilmar Snorrason

Krístrún II RE 477
Skipaskr.nr.: 0256
Smíðaður: Noregi 1964 stál
Stærð: 200,00 brl; 274,00 bt
Lengd: 36,52 m Breidd: 33,55 m
Dýpt: 5,65 m
Vél: Caterpillar 634,00 kW
Argerð: 1988
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangi á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 23. ágúst 2009 var Kristrún II RE 477 á línuveiðum í Kolluál. Veður: A 0-8 m/s

Skipverjar voru að hefja drátt línunnar og færið komið inn. Lás sem festi drekann við línuna dróst inn fyrir dráttarskífu vindunnar áður en rúllumaðurinn, sem stóð í dráttarlúgunni, stöðvaði dráttinn. Hann slakaði því lásnum út fyrir dráttarskífuna og stöðvaði en fór of langt með stjórnhandfangið svo spilið fór yfir í fulla hífingu. Drekin slóst þá undir rúlluna, sveiflaðist inn um lúguna og í höfuð skipverjans sem féll meðvitundarlaus í þilfarið.

Eftir skoðun á slasaða og ráðleggingar frá lækni var siglt með hann til hafnar í Ólafsvík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þetta var annar túr slasaða á skipinu og hafði hann lokið reynslutíma sínum sem rúllumaður. Hann vissi ekki að reyndari skipverjar höfðu gert athugasemdir við stjórnstöng vindunnar og beðið um viðgerð á henni. Mikið hlaup (dauðablettur) var komið í stöðvunarstöðu hans (kringum núllpunktinn) og því ekki alveg ljóst hvar stöðvunin var;
- að stjórnun vindunnar á þilfarinu er loki í háþrýstilögninni sem stjórnar eingöngu drætti (handfang hreyft til stjórnborða), slökun (handfang hreyft til bakborða) og (þar á milli) stöðvun vindunnar. Handfang lokans var orðið laust í skriðli lokans sökum mikils slits og kjögunar í samsetningunni svo óljóst var hvar nákvæmlega stöðvunin var. Önnur stjórnun vindunnar er hjá stjórnanda í brú eins og á hraða hennar og affli (átaki);
- að eftir slysið var gert við bilunina og að sögn vélstjóra fer nú ekki á milli mála hvar í færslu skriðilsins stöðvun vindunnar er. Hann kann aðist ekki við aðfinnslur skipverja um bilunina enda var hann ekki búinn að vera á skipinu nema rúma viku þegar slysið varð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var bilun vegna slits í stjórnloka vindunnar.

Nr. 137 / 09 Sighvatur GK 57

4. tveir skipverjar slasast í lest



Sighvatur GK 57
Skipaskr.nr.: 0975
Smiðaður: Þýskalandi 1965 stál
Stærð: 260,50 brj; 435,80 bt
Dypt: 6,10 m
Vél: Caterpillar 626,00 kW
Argerð: 1983
Fjöldi skipverja:

Sighvatur ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 28. nóvember 2009 var Sighvatur GK 57 á línuveiðum vestur af Óðinsboða. Veður: NA 15 m/s, náttmyrkur og snjócoma. Sigldur hraði: 1,5 hnútur. Sigld stefna: 075°.



Sjár í íbóðum ©Jens Sigurðsson

Um kl. 23:30 þegar skipið var stött á Paralátursgrunni kom brotsjór á bakborðs kinnung þess og lagði það um 60° til stjórnbörða og stefna breyttist um 80° . Í þann mund þegar skipið var að rétta sig kom annar brotsjór á það og lagðist meira en í fyrra skiptið þar sem það lá þvert fyrir veðrinu.

Í báðum tilvikum náði sjór að flæða inn í skipið, fyrst inn um dráttarlúguna og í seinna skiptið einnig inn í íbúðir um hurð í stakkageymslu.

Þegar var skorið á línuna og dráttarlúgunni lokað. Vakthafandi skipstjórnarmaður snéri skipinu upp í veðrið meðan lensað var úr því. Óverulegar skemmdir urðu ofan þilja en talsvert tjón varð í íbúðum.

Tveir skipverjar voru að ganga frá afla í lest skipsins þegar brotsjórnir lentu á skipinu. Köstuðust þeir til og tóm fiskikör fóru af stað og lentu á þeim. Þeir slösuðust lítilsháttar. Ákveðið var að sigla til Skagastrandar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

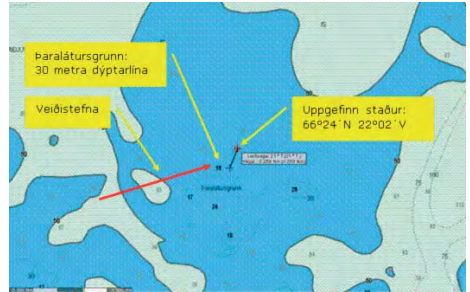
- að sjórinn sem komst í íbúðir um hurð á stakkageymslu má rekja til þess að nokkrir skipverjar voru staddir þar höfðu hurðina á krók;



Unnið að hreinsun @lens Sigurðsson

- að uppgefin staðsetning í skýrslu skipstjórnarmanna var $66^\circ 24' N$ og $22^\circ 02' V$ en þar sem

báturinn var undir áföllum var staðsetning ekki tekin fyrir en eftir áföllin og því ekki nákvæm;



Kortið sýnir veiðistefnu skipsins (075°), skráða staðsetningu og dýptarlínu við Paralátursgrunn

- að skipið var á Paralátursgrunni þar sem misdýpi er en skipið var við 30 metra jafndýpislínu samkvæmt uppgefinni staðsetningu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök atviksins vera að skipið hafi verið við veiðar á grunnsævi þar sem búast mátti við hnútum.

Nr. 142 / 09 Kristrún II RE 477

5. Fær á sig sjó og skipverji slasast



Kristrún II RE 477
Skipaskr.nr.: 0256
Smiðaður: Noregi 1964 stál
Stærð: 200,00 brl; 274,00 bt
Lengd: 36,52 m Breidd: 33,55 m
Dýpt: 5,65 m
Vél: Caterpillar 634,00 kW
Argerð: 1988
Fjöldi skipverja: 14

Kristrún II ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Jóhanni Ársællsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. desember 2009 var Kristrún II RE 477 á línuveiðum í Víkurál um 25 sml vestur af Blakk.

Veður: NA 15 – 18 m/sek

Þegar verið var að draga línuna reis upp brotsjór sem reið yfir skipið. Í jdráttaropinunni stóð skipverji og varð hann fyrir sjónum. Við höggið kastaðist hann aftur í aftari lúgukarm dráttaropsins og lenti höfuð hans utan í karminum. Hann féll í þilfarið og missti meðvitund en rankaði við sér þegar félagar hans voru að koma honum inn í íbúðir. Eftir samtalið við lækni var línun skorin frá og haldið til Patreksfjarðar með slasaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa séð brotið koma og þrátt fyrir viðvaranir með köllum og skipsflautunni heyrði slasaði þær ekki;
- að slasaði sagðist ekki hafa heyrt viðvörðunina þar sem hann hafi verið með húfu og hettu reimaða að andlitinu og þá hafi verið sjávar- og vindgnað. Hann hafi ekki séð sjóinn koma aftur með síðunni af því hann hafi verið að fylgjast með línunni sem stóð þvert út frá skipinu niður í sjóinn;
- að við þessi störf eru aldrei notaðir hjálmar að sögn slasaða. Annað slys varð um borð í skipinu (mál 109/09) í ágúst mánuði en þá fékk skipverji í sama starfi dreka í höfuðið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að brotsjór lenti á skipinu og slasaði var ekki varinn fyrir höfuðhöggum.

SÉRSTÖK ÁBENDING TIL SKIPSTJÓRNARMANNA:

Í ljósi þessa slyss og annarra slysa sem hafa orðið við línu- og netaveiðilúgur er það mat nefndarinnar að þörf sé á að viðhöfð sé hjálmaskylda við þau störf. Þá ættu rúllumenn að hafa fjarskiptabúnað í hjálmunum þannig að boðum um hættu berist þeim örugglega.

SLYS Á NETABÁTUM

Nr. 029 / 09 Erlingur SF 65

1. Skipverji slasast á hendi við netadrátt



Erlingur SF 65
Skipaskr.nr.: 1379
Smíðaður: Akureyri 1974 stál
Stærð: 142,20 brl; 232,00 bt
Lengd: 31,47 m Breidd: 6,68 m
Dýpt: 5,00 m
Vél: Caterpillar 552,00 kW
Árgerð: 1974
Fjöldi skipverja: 11

Erlingur ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. mars 2009 var Erlingur SF 65 að draga þorskanet skammt vestan við Surtsey. Veður A – kaldt og sléttur sjór.

Netatrossa sem verið var að draga var föst í botni og tók einn skipverjinn um netateinana, innan við rúlluna, en þá runnu þeir til í dráttarskífunni og drógust snögg út um rúlluna. Hendur skipverjans fylgdu teinunum og við það klemmdust fingur undir þeim á rúllunni.

Eftir skoðun á hendinni ákvað skipstjóri að leita aðstoðar og kom björgunarskipið Þór á móti skipinu og flutti slasaða til Vestmannaeyja þar sem honum var komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að snúningur hafði komið á netin og flotteininn lent undir blýteininum í dráttarskífunni svo þau voru dregin að megin þunga á flotteininum. Slasaði sem var rúllumaður taldi

- nauðsynlegt að koma blýteininum undir. Hann greip því um teinana og snéri upp á þá og beið eftir að snúningurinn færi inn í skífuna;
- að mikill afli var í netunum og lenti einn fiskur undir teinunum í aðfráttarkarlinum svo hann hætti að draga af dráttarskífunni og slaki myndaðist á teinunum á milli hans og skífunnar. Þegar aðfráttarkarlinn dró ekki af skífunni minnkaði grip hennar með fyrrgreindum afleiðingum og slakinn rann út þar til aðfráttarkarlinn tók í að nýju;
- að slasaði sem var rúllumaður átti meðal annars að sjá til þess að draga netin á blýteininum því hann er mun sterkari. Það er illmögulegt öðruvísi en koma snúningi á teinana á meðan dregið er og þarf stundum að gera þetta oft í drætti hveggrossu;
- að dráttarskífan var sögð óslitin og grip hennar í góðu ástandi;
- að neyðarstöðvun á spili virkaði en hún er við spilið og út við lunningu er stjórnlöki þar sem hægt er að stöðva spilið með löppinni;
- að slasaði var fastur undir teinunum þar sem spilið gat ekki hift því netin voru föst í botni;
- að annar skipverji ætlaði að slaka spilinu eða skera á teininn en þá losnaði skipverjinn þar sem átakið hafði minnkað;
- að vegna athugasemda við drög að lokaskýrslu leitaði nefndin til sérfróðs aðila um netaveiðar. Var hann sammála niðurstöðu nefndarinnar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að óvarlegt hafi verið að halda um netateinana við þessar aðstæður þar sem trossan var föst í botni.

Nr. 031/09 Erlingur SF 65

2. Skipverji slasast á hendi við netadrátt



Erlingur SF 65
Skipaskr.nr.: 1379
Smíðaður: Akureyri 1974 stál
Stærð: 142,20 brl; 232,00 bt
Lengd: 31,47 m Breidd: 6,68 m
Dýpt: 5,00 m
Vél: Caterpillar 552,00 kW
Árgerð: 1974
Fjöldi skipverja: 11

Erlingur ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. mars 2009 var Erlingur SF 65 á netaveiðum fyrir vestan Vestmannaeyjar. Veður: N 7 m/s, dálitill sjór.

Verið var að draga netin þegar fiskur féll yfir blýteininn svo hættu var á að hann lenti undir teininum á rúllunni. Rúllumaðurinn ætlaði að koma fiskinum yfir teininn en netariðillinn fauk yfir hægri hönd hans og flæktist utan um vetlinginn. Honum tókst ekki að losa hendina og dróst hún upp í rúlluna og hann var nær kominn fyrir borð þegar félagar hans stöðvuðu spilið.

Slasaði fór til læknis þegar komið var í land og reyndist hann óbrotinn en mikið marinn og togn-aður á handlegg og fingrum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vindur lá af rúllunni upp á rúllumanninn svo netariðillinn fauk yfir hönd hans en hann hélt á goggi í vinstri hendi sem hann kastaði frá sér til að halda sér;
- að neyðarstöðvun var inni við spil og einnig í stýrishúsi en stjórnun spilsins var stöng undir borðbrún skammt frá lunningu. Slasaði sagðist ekki hafa náð til hennar enda átti hann fullt í fangi við að halda sér með vinstri hendi í efri hluta rúllukjammans svo hann drægist ekki fyrir borð;
- að stýrishúsið var mannlaut. Skipstjórinn hafði farið aftur á bátapílfar til að aðstoða skipverja við að greiða úr flækju í niðurleggjara;
- að slasaði sagði að dregið hafi verið mjög hratt og það hafi verið orsök þess að hann hafði ekki ráðrúm til að losa hendina úr netinu. Fram kom einnig hjá slasaða að talsverð

pressa var á vinnunni þar sem nokkrir skipverjar þurftu að ná ferjunni Herjólfli til lands;

- að venjulega stjórnar rúllumaðurinn dráttarhraðanum með tilliti til þess hvernig úrgreiðslan gengur á borðinu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en telur að með því að yfirgefa stýrishúsið meðan á drætti stóð hafi öryggi skipverjans sem við rúlluna stóð verið stórlega ógnað sérstaklega þar sem dráttur var óvenju hraður miðað við eðlileg vinnubrögð.

Nr. 035 / 09 Kristbjörg HF 177

3. Skipverji fellur og slasast



Kristbjörg ©Allfons Finnsson

Kristbjörg HF 177
Skipaskr.n.: 239
Smiðaður: Flori Noregi 1964 stál
Stærð: 196,10 brl; 290,00 bt
Lengd: 34,09 m Breidd: 7,20 m
Dypt: 6,15 m
Vél: Mirrlees Blackstone 486,00 kW
Árgerð: 1979
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. apríl 2009 var Kristbjörg HF 177 að netaveiðum um átta sml. suður af Krísuvíkurbjargi. Veður: SA 8 m/sek.

Um borð voru auk áhafnar nokkrir starfsmenn Hafrannsóknarstofnunar og biðu þeir, á aðalþilfari fyrir farman úrgreiðsluborðið, eftir að komið væri í næstu trossu. Einn þeirra gekk eftir þilfarinu og rak hann fótinn undir sjóbúnaðarkaðal svo hann féll í þilfarið.

Í fallinu lenti hann fyrst utan í fiskikari áður en

hann skall í þilfarið með þeim afleiðingum að hann fór úr axlarlið og axlarbrotnaði. Siglt var með slasaða til hafnar í Grindavík þaðan sem honum var komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var á netaralli og voru nokkrir starfsmenn Hafnarsóknarstofnunarinnar um borð vegna þess;
- að fyrir framan netaúrgreiðsluborðið er geymslusvæði fyrir ýmsan búnað tilheyrandi netaúthaldinu þar á meðal voru fiskikör fyrir baujubelgi og sátu sumir starfsmennirnir á þeim. Tvö fiskikör voru sjóbúin þannig að aftara var bundið við styrktarsúlu bakborðs-megin miðskipa en það fremra var bundið með fyrgreindu tógi þvert yfir þilfarið í súlu stjórnborðmegin miðskipa;
- að tógjð var bundið í súluna og tekið í gegnum neðri horn og upp í gegnum efra horn karsins og síðan bundið niður í tógjð að neðan svo það lyftist verulega frá þilfarinu;
- að slasaði var ekki með hjálm.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óvarkárni slasaða.

Nr. 128/09 Sægrímur GK 525

4. Skipverji klemmist á hendi



Sægrímur GK 525
Skipaskr.nr.: 2101
Smíðaður: Hafnarfirði 1990 stál
Stærð: 34,40 brl; 77,00 bt
Lengd: 19,12 m Breidd: 4,80 m
Dýpt: 4,18 m
Vél: Volvo Penta 220,00 kW
Árgerð: 1990
Fjöldi skipverja: 5

Sægrímur ©Alfons Finnsson

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. október 2009 var Sægrímur GK 525 að koma til hafnar í Rífi. Veður: Hægviðri.

Verið var að binda skipið og skipverji hafði stökkið upp á bryggjuna til að setja springinn á polla. Annar skipverji setti afturfestina á bryggjupollann en þá festist úlpuermin undir henni. Við það að reyna að losa sig tók hann í festina með vinstri hendi en sú hægri klemmdist á milli tógsins og pollans áður en hann náði að rífa sig lausan. Skipverjinn var fluttur á sjúkrahús og í ljós kom að baugfingur hafði m.a. brotnað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið féll frá bryggjunni að aftan strax eftir að springurinn var fastur og var því keyrt í springinn til að ná því að bryggju;
- að slasaði tók um festina með hægri hendi eftir að tók í hana og vinstri úlpuermi festist.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM

Nr. 002 / 09 *Gunnbjörn ÍS 307*

1. Skipsverji slasast þegar togvír slitnar



Gunnbjörn ©Hilmar Snorrason

Gunnbjörn ÍS 307
Skipaskr.nr.: 1686
Smiðaður: Njarðvík 1984 stál
Stærð: 131,00 brl; 263,00 bt
Lengd: 28,95 m Breidd: 6,98 m
Dýpt: 5,00 m
Vél: MTU-DDC 700,00 kW
Árgerð: 2000
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. desember 2008 var Gunnbjörn ÍS 307 á togveiðum á Straumnesbanka. Veður: SV 10-15 m/s og ölduhæð 3,5 metrar.

Við veiðarnar biluðu spilin og skipverjar þurftu að snörla togvírnum inn. Var það gert með tveimur gilsum. Bakborðshlerinn kom upp undir rennuna þannig að skipverjar tóku stjórnborðsgilsinn í gegnum togblökkina og í keðjuna í hleranum. Þegar búið var að hífa í stjórnborðsgilsinn eins og hægt var var hlerinn ekki kominn upp. Fór einn skipverjinn með bakborðsgilsinn í gegnum togblökkina til að festa hann eins neðarlega á keðjuna og unnt var. Kom þá kvika undir skipið með þeim afleiðingum að báðir gilsarnir slitnuðu og annar slóst í skipverjann. Vírinn lenti í vinstri handlegg og andliti hans. Siglt var strax með hann til Ísafjarðar og var hann m.a. handleggs-brotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ventill í vökvakerfi spilsins bilaði og

slakaðist vírinn út. Viðbrögð við biluninni voru með hefðbundnum hætti og var annar togvírinn hífður upp og báðir gilsarnir notaðir til skiptis á bakborðsvírinn;

- að gilsarnir voru úr vír og tiltölulega nýir að sögn hins slasaða;
- að slasaði sem húkkaði seinni gilsinum í keðjuna sá til kvikunnar áður en hún reið undir skipið og forðaði sér eins langt og hann komst út í bakborðssíðuna til öryggis. Að hans sögn bjóst hann ekki við því að nýir vírgilsarnir slitnuðu og hann væri í hættu af þeirra völdum;
- að slasaði hafði áratuga sjómanns reynslu á ýmsum skipum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 007 / 09 *Hrafn GK 111*

2. Skipverji slasast á fæti



Drangavík ©Hilmar Snorrason

Hrafn GK 111
Skipaskr.nr.: 1628
Smiðaður: Akureyri 1982 stál
Stærð: 680,30 brl; 1.067,00 bt
Lengd: 61,76 m Breidd: 9,76 m
Dýpt: 6,74 m
Vél: Wichmann 1.472,00 kW
Árgerð: 1982
Fjöldi skipverja: 27

Gögn: Gögn RNS

Llokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. janúar 2009 var Hrafn GK 111 að togveiðum djúpt vestur af Breiðafirði. Veður: ANA 14-16 m/sek. Kvika.

Skipverji lá á hnjúnum í pönnuvagni og var að draga frystipönnur út úr frystitæki og raða þeim á vagn. Vagninn tekur fimm stæður og stafllaði

hann pönnunum fyrst upp í eina stæðu og var byrjaður að raða í aðra. Annar skipverji sá að hættu steðjaði að og fór þá inn í vagninn. Hann studdi við stæðurnar sem féllu á hann þegar velta kom á skipið. Skipverjinn ökklabrotnaði og var fluttur í land með þyrlu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði ásamt öðrum vönum skipverja stóð fyrir utan en sá sem var að taka úr tækinu hafði litla reynslu til sjós. Slasaði sagði að þegar hann sá hvernig staðið var að vinnunni hafi hann óttast að staflinn hryndi ofan á manninn í vagninum. Í staðinn fyrir að segja honum að forða sér úr vagninum og láta pönnurnar hrynja benti hann honum á að lækka stæðurnar og dreifa þeim jafnt í vagninn;
- að skipverjinn sem var að taka pönnurnar úr tækjunum varð ekki var við þegar slasaði kom inn í vagninn og hann ekki sagt neitt;
- að slasaði taldi að í hærri stæðunni hafi verið 13 pönnur, eða jafn margar og hillur frystitækisins, og í þeirri lægri 6-7 pönnur. Þegar þær komu úr frystitækinu voru þær sérstaklega sleipar;
- að skipverjinn sem var að slá úr tækinu sagði að hann hafi verið búinn að raða í tvær stæður u.þ.b. 10 pönnur í aðra og 5 í hina og taldi sig hafa verið búinn að taka úr einni röð í tækinu (13 pönnur);
- að gullax var í frystipönnunum í pakkningum 30 kg+ og vóg hver panna nær 35 kg. Þær stóðu á vagninum þvert á veltu skipsins og var staflinn því sérstaklega veikur fyrir veltunni;
- að slasaði var í „Thermolight“ stígvélum sem eru með stáltá og þykkri álplötu í sóla. Slasaði taldi að þessi fótabúnaður hafi bjargað fætinum fyrir neðan ökkla. Megin þunginn hafi skolið á sólann og stáltána svo ristin og öll bein neðan ökkla sluppu en svo hefði ekki farið í venjulegum gúmmistígvélum;
- að slasaði benti á að vegna aðstæðna við þetta frystitæki væri þetta venjulegt vinnulag við að taka úr því í góðu veðri. Þegar tekið er úr öðrum tækjum er pönnunum dreift jafnt í vagninn og eru þær því sjóbúnar jafnóðum;

- að skipstjóri sagði það vítavert gáleysi að beita svona verklagi. Það skapaði augljósa hættu að beita svona vinnulagi og ætti það að vera öllum sjómönnum ljóst ekki siður þeim övönu.

NEFNDARÁLIT:

Örsök slyssins var gáleysi slasaða að fara inn í vagninn.

Nr. 030 / 09 Geir KE 1

3. Skipverji slasast á höfði



Geir KE 1
Skipaskr.nr.: 1321
Smíðaður: Vestnes Noregi 1968 stál
Stærð: 161,70 brl; 242,40 bt
Lengd: 33,86 m Breidd: 6,40 m
Dýpt: 5,70 m
Vél: Caterpillar 526,00 kW
Árgerð: 1988
Fjöldi skipverja: 7

Geir ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. mars 2009 var Geir KE 1 á drag-nótarveiðum á Grindavíkurleir. Veður: SV 12–15 m/s.

Verið var að kasta og þegar baujan var tekin lenti hún og stjórnborðstógið í skrúfunni. Kúplað var frá skrúfu á meðan verið var að hífa í tógið með dragnótarkelfinu á skutnum svo tengja mætti stjórnborðstógið inn á stjórnborðsvinduna. Skera átti á tógin sem lágu niður í skrúfuna áður en kúplað væri að. Sökum misskilnings var dreginn slaki niður á þilfarið og þegar kúplað var að strekkjast strax á tóginu og slóst það í einn skipverjann sem kastaðist í þilfarið. Í fallinu rakst höfuð hans í uppistöðustöð afturgálga og síðan út í lunningu en

við það missti hann meðvitund í skamman tíma. Skipverjinn var með öryggishjálum.

Dragnótin var strax hífið og siglt með slasaða til Grindavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tógið lenti á hálsi slasaða og kom sprunga í hálslið. Að sögn slasaða hefur hann verið illa haldinn og meðal annars eru nokkrir fingur óvirkir;
- að slasaði sagði að þeir hafi verið þrír að vinna við þetta verk og ekki heyrt skipun skipstjóra um að skera á tógið. Hann taldi að hjálmurinn hafi ekki komið í veg fyrir að þeir heyrðu skipun skipstjórans heldur hávaði í spilkerfi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að baujan lenti í skrúfunni og samskiptum ábótavant vegna hávaða.

Nr. 037 / 09 Oddgeir EA 600

4. Skipverji slasast á hendi



Oddgeir ©Hilmar Snorrason

Oddgeir EA 600
Skipaskr.nr.: 1039
Smiðaður: Bozenburg Þýskalandi
1967 stál
Stærð: 246,50 brl; 365,70 bt
Lengd: 37,82 m Breidd: 7,20 m
Dýpt: 6,05 m
Vél: Caterpillar 738,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangi á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. apríl 2009 var Oddgeir EA 600 á togveiðum skammt vestur af Eldey. Veður: SA 4 m/s.

Skipverjar voru að taka trollið, hlerinn kominn í gálga og var einn þeirra að ná upp keðju úr dauðaleggnum til að losa hann úr hleranum. Hlerinn féll að skutlunningunni og varð þumal-fingur hægri handar á milli og sat fastur þar til hlerinn losnaði frá lunningunni aftur. Siglt var með slasaða áleiðis til Grindavíkur og kom björgunar-skipið Oddur V. Gíslason á móti þeim og flutti slasaða í land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar hlerarnir hanga í gálganum falla þeir að lunningunni á jöðrum af því þeir eru íhvolfrir. Í miðju hlerans er „uggi“ (styrktarbiti, brakkert) sem leggst einnig að lunningunni. Ævinlega þarf að ná í dauðaleggnum niður fyrir „uggann“ en oftast togar trollið hlerann aftur svo hann leggst ekki að lunningunni en veður og hreyfing skipsins stjórna því nokkuð;
- að slasaði sagðist ekki hafa verið nógu snöggur að kippa hendinni upp og forða slysi enda hafi hann í raun ekki átt möguleika á því þar sem þetta gerðist svo hratt. Hann sagði einnig að til staðar væri krókur í taumi sem notaður sé til að ná upp dauðaleggnum en hann væri bara notaður þegar keðjan er föst og tveir þurfa að taka á henni;
- að slasaði sagði að til trafala væru styrktarstoðir báðum megin við skutlunninguna frá lunningu og upp í bita sem er á milli toggálganna og þrengja þær vinnusvæðið;
- að það þarf að ná upp keðjunni í vargakjaffinum til að lása við grandaraleiðarann en endi leiðarans er geymdur við skutlunninguna og bregða verður honum aftur fyrir styrktarstoðina þegar verið er að láta trollið fara. Hvoruga aðgerðina er hægt að framkvæma með öruggum hætti;
- að hlíðstætt slys varð í skipinu 7. mars 2007 (sjá mál 028/07). Ekki hafa verið gerðar neinar breytingar á vinnulagi eða búnaði til að fyrirbyggja hættuna. Nú eru svipaðir hlerar notaðir og þegar fyrra slysið varð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til ófullnægjandi vinnu-aðstæðna.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin beinir því til skipstjóra að gera áhættumat samkvæmt „Reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum“ nr. 200/2007 og bendir sérstaklega á greinar 8 til 10.

Nr. 048 / 09 Jóna Eðvalds SF 200

5. Skipverji slasast á hendi í vindu

Jóna Eðvalds ©Hilmar Snorrason

Jóna Eðvalds SF 200
Skipaskr.nr.: 2618
Smiðaður: Flekkefjord Noregi 1975
stál
Stærð: 1.741,50 brl; 543,00 bt
Lengd: 70,47 m Breidd: 12,00 m
Dýpt: 7,60 m
Vél: Wichmann 3.000,00 kW
Árgerð: 2004
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni og Jóhanni Ársælssyni. Ólafur K. Ármannsson tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. maí 2009 var Jóna Eðvalds SF 200 við bryggju í Hornarfjarðarhöfn og var verið að undirbúa skipið á veiðar.

Taka átti flotvörpu um borð og var verið að hifa inn garðarana á flotvörputromluna. Skipverji kraup við vinnu sína á þilfarinu bakborðsmegin aftan við tromlukeflið og hrasaði þegar hann stóð upp. Við það lenti hönd hans á milli tromlupilsins og styrktarstöðar undir efraþilfari og festist. Tromlan var á snúningi og fylgdi handleggurinn með þar til hún var stöðvuð en bakka þurfti vindunni til að losa slasaða úr klemmunni.

Í ljós kom að bein í framhluta hægri handleggs voru margbrotinn ásamt því að litlifingur hafði skorist af.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt mælingu lögreglu á vettvangi var bil á milli tromlupils og styrktarstöðar þrjár sentimetrar;
- að slasaði var í vinnuvettlingum með mjög stamt yfirborð og taldi hann vettlinginn hafa orðið til þess að höndin dróst með snúningi tromlunnar. Hann taldi að bilið sé ekki það þröngt að berhentir menn ættu að festast;
- að vettlingnum var kastað eftir slysið en við skoðun RNS á sambærilegum vettlingi kom í ljós að greip og fingur eru lögð þéttum þversum röndum og eru þær upphleyptar úr mjög stömu sílikoni eða gúmmíi. Rendurnar hafa sérstaklega stamt yfirborð og eykst grip þeirra með auknum þrýstingi;
- að slasaði sagði að kallað hafi verið í sig og hann því staðið upp;
- að strax eftir slysið lokaði vélstjóri þessu bili.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins megi rekja til slæmrar hönnunar kringum tromluna.

Þá telur nefndin að með áhættumati á vinnu-svæðinu hefðu þessir ágallar átt að koma fram og þá verið hægt að gera fyrirbyggjandi aðgerðir.

Nr. 055 / 09 Vestmannaey VE 444

6. Skipverji slasast á höfði

Vestmannaey ©Hilmar Snorrason

Vestmannaey VE 444
Skipaskr.nr.: 2444
Smiðaður: Pólland 2007 stál
Stærð: 290,00 brl; 486,00 bt
Lengd: 28,93 m Breidd: 10,39 m
Dýpt: 6,59 m
Vél: Yanmar 514,00 kW
Árgerð: 2006
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. maí 2009 var Vestmannaey VE 444 á togveiðum við SA ströndina. Veður: Hægviðri.



Á myndinni sést stroffusylgjan

Skipverjar voru að taka trollið og voru að setja pokastroffuna á pokann þegar einn þeirra missti takið á stroffusylgju neðst í stroffunni með þeim afleiðingum að hún slóst í höfuð hans. Skipverjinn var með öryggishjálum en höggið var það mikið að hann brotnaði og slóst af honum. Skipverjinn vankaðist við höggið og fékk skurði á ennið þannig að ákveðið var í samráði við lækni að sigla með hann strax til Vestmannaeyja.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn hélt um sylgjuna á pokastroffunni þegar híft var með gils í hinn enda hennar til að fá hana lengri og þar með hægt að fá fleiri vafninga um pokann. Við þetta kom of mikil spennan á belginn og skipverjinn missti takið á sylgjuni með þeim afleiðingum að hún snérist og slóst hægra megin í höfuð hans með miklu afli;
- að um venjulegt verklag var að ræða en eftir atvikinu var því breytt og hætt að hífa í stroffuna með þessum hætti. Notuð er nú sér stroffa við að ná belgunum saman;
- að skipverjinn var með öryggishjálum með hökubandið fast en við höggið brotnaði hann og fór af honum. Skipverjinn fullyrkti að hjálmurinn hefði komið í veg fyrir að ekki fór miklu verr.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var varhugavert verklag.

Nefndin minnr á mikilvægi þess að gera sérstaka áhættugreiningu vegna starfa um borð.

Nr. 064 / 09 Gnúpur GK 11

7. Skipverji slasast við trolltöku



Gnúpur ©Hilmar Snorrason

Gnúpur GK 11
Skipaskr.nr.: 1579
Smiðaður: Flekkeford Noregi 1981
stál
Stærð: 627,80 brl; 1.141,00 bt
Lengd: 68,20 m Breidd: 61,79 m
Dypt: 10,20 m
Vél: MaK 2.355,00 kW
Árgerð: 1981
Fjöldi skipverja: 26

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. júní 2009 var Gnúpur GK 11 að togveiðum á Reykjaneshrygg. Veður: SV 10-12 m/s, ölduhæð 3 m.

Verið var að láta trollið fara og voru skipverjar að greiða fyrir útslökuninni með því að taka höfuðlínuna klára svo hún færi ekki uppvaftin eða flækt í sjóinn. Einn skipverja hélt í höfuðlínuna þegar sláttur eða rykkur kom á hana með þeim afleiðingum að hann tókst á loft og lenti á bakinu á bobbingagarði.

Um kvöldið var slasaði fluttur með þyrlu á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bobbingagarðurinn er um það bil 40 sm hár þar sem slasaði lenti og tveggja til þriggja sentimetra þykkur;
- að flottrollstromlan er á þilfari ofan við trollþilfar og vefst trollið undir keflið. Þar er trollið

í um tveggja og hálfis metra hæð frá trollpílvari en lækkar aftur að skutrennuloku.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 118 / 09 Hringur SH 153

8. Skipverji slasast við fall



Hringur ©Hilmar Snorrason

Hringur SH 153
Skipaskr.nr.: 2685
Smiðaður: Skotlandi 1997 stál
Stærð: 272,00 brl; 481,00 bt
Lengd: 28,99 m Breidd: 9,30 m
Dýpt: 7,50 m
Vél: MAK 745,00 kW Árgærð: 1997
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. september 2009 var Hringur SH 153 á togveiðum í Kollulá. Veður: V 15 m/s., talsverður sjór og veltingur.

Skipið var á siglingu eftir að trollið hafði verið tekið en á lítilli ferð. Tveir skipverjar voru að bæta trollið á þilfarinu og sátu við það á skjólborði á bobbingarennu. Annar þeirra þurfti að standa upp en þá tók skipið mikla veltu með þeim afleiðingum að hann missti jafnvægið og kastðist aftur á bak. Í fallinu lenti hann með hægri öxl og höfuð á skjólborði rennunnar stjórnborðsmegin.

Í samráði við lækni var skipverjinn settur í fatla og gefin verkjalyf. Skipið kom til hafnar þremur dögum síðar og kom þá í ljós að hann hafði farið úr axlarlið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var með hjálm og var það máll manna að annars hefði mögulega farið verr.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 122/09 Stefnir ÍS 28

9. Skipverji slasast á hendi



Stefnir ©Hilmar Snorrason

Stefnir ÍS 28
Skipaskr.nr.: 1451
Smiðaður: Noregi 1976 stál
Stærð: 431,00 brl; 668,00 bt
Lengd: 49,85 m Breidd: 9,50 m
Dýpt: 6,60 m
Vél: MaK 1.310,00 kW
Árgærð: 1976
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. október 2009 var Stefnir ÍS 28 á togveiðum á Vestfjarðarmiðum. Veður: ANA 8-12 m/sek. og sjóllítið.

Tveir skipverjar voru byrjaðir að splæsa vír og búnir að snúa ofan af honum með vindu splæsingabekksins. Þegar þeir voru búnir að snúa átta hringi og voru byrjaðir að splæsa ætluðu þeir að setja bremsuna á en þá snérist ofan af vindunni með þeim afleiðingum að melspíran í vindunni slóst í vinstri hendi annars þeirra. Ákveðið var að sigla með slasaða til hafnar á Patreksfirði en hann var m.a. brotinn við kjúku á þumalfringi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vandan er á þolinmóð í legu. Á þolinmóðinn er rafsoðinn tannkrans, upphaflega tekinn úr 10 til 15 mm plötustáli, en hann og splitti úr sama efni er fest á undirstöðuna.

Þessir tveir hlutir eru bremsa vindunnar. Framan við tannkransinn er kringlótt plata rafsoðin lóðrétt á þolinmóðinn. Á plötuna eru rafsoðnir þrír teinar (handföng) sem deilt er með 1/3 ummáls hennar. Framan á plötuna er rafsoðinn stór keðjulás og er vírinn festur í lásinn með því að melspíru er fyrst stungið í gegnum annað augað og svo í gegnum miðjan vírinn og síðan í hitt augað;

- að sögn skipverja voru þeir búnir að snúa átta hringi ofan af vírnum þegar slysið varð. Slasaði sagði að þeir hafi byrjað villast splæsið og þurft að byrja að nýju;
- að sögn skipstjóra hefur splæsingabekkurinn verið lítið notaður þar sem allur búnaður kemur tilbúinn um borð. Það er því ekki nein þörf á því að splæsa um borð nema ef eitthvað bílar eða slitnar. Vindan og bremsan voru í slæmu ástandi, splittið ryðgað nánast fast og þurftu skipverjarnir að ýta því niður í tennurnar. Einnig var kjögun komin í splittið svo það gat gengið (farið) til hliðar við tannkransinn. Ekki er vitað hvort splittið fór ekki nógu langt niður í tannkransinn eða til hliðar;
- að slasaði sagðist aldrei hafa splæst í þessum bekk þó hafi hann verið á skipinu í tvö ár. Hann taldi sig hinsvegar kunna að splæsa en vantaði alla æfingu;
- að þegar bremsa vindunnar er í lagi á pallið að falla niður í hverja tönn á tannkransinum þegar henni er snúið. Þannig fer vindan alltaf strax í bremsu þó menn sleppi eða missi af handföngunum;
- að strax eftir að skipið kom í heimahöfn voru gerðar endurbætur á bekknum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var lélegt ástand á splæsingabekknun.

Nr. 124 / 09 Guðmundur í Nesi RE 13

10. Skipverji slasast við vinnu á trollpilfari



Guðmundur í Nesi ©Hilmur Snorrason

Guðmundur í Nesi RE 13
Skipaskr.nr.: 2626
Smiðaður: Bremenhaven Þýskalandi
2000 stál
Stærð: 1.315,00 brl; 2.464,00 bt
Lengd: 66,00 m Breidd: 14,00 m
Dypt: 8,67 m
Vél: Wártsilá 5.520,00 kW
Árgerð: 2000
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælls syni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. október 2009 var Guðmundur í Nesi RE 13 við togveiðar á Hampiðjutorgi um 90 sml vestur af Bjargtöngum. Veður: NA 20 m/sek.

Verið var að skipta á mlli trola og átti að taka dauðalegginn á milli grandara úr og hífa hann aftur til að ganga frá honum. Þokagils var húkkað í stroffu fremst í dauðalegginn og byrjað að hífa í gilsinn. En þá slitnaði stroffan og kastaðist gilskrókurinn aftur pilfarið og lenti á fæti skipverja sem átti leið yfir það. Skipverjinn virtist vera fótbrottinn og var fluttur með þyrlu í land en við læknisskoðun kom í ljós að hann mikið marinn og bólgin.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stroffan sem notuð var til verksins var gerð úr nýju 16mm kollllínutógi splæstu í hringstroffu. Slitþol þess er sagt 3,4 til 4,4 tonn misjafnt eftir framleiðanda. Stroffunni var slegið á sem einskonar vasi og báðar lykkjur settar í krókinn. Tógið er tvöfalt í króknum og ef átakið dreifist jafnt getur slitþol þess verið allt að helmingi meira en upp er gefið á einföldum enda;

- að sögn slasaða var hann á leið yfir þilfarið við miðuggann um 20 metrum aftan við gilskrókinn. Slasaði sagðist hafa staldrað við þegar hann sá að slakað var í stjórnborðsgrandaravindu en bakborðsvindan hreyfðist ekkert og stóð þá á skotlínu hifingar. Í sömu mund og hrópað var aðvörn í kallkerfið þá slitnaði stroffan og krókurinn kastaðist aftur þilfarið;
- að spilmaður, sem sagðist hafa þjáðst af sjóveiki, var í fyrsta túr á skipinu og þetta var með fyrstu hifingum hans um borð. En hann hafði lokið samskonar aðgerð á stjórnborða en þá var skipstjórinn honum til aðstoðar. Spilmaðurinn sagðist ekki hafa vitað að notuð var tógstroffa en hann hafi gefið sér að notaður væri keðjuvasi eins og hann var vanur á öðrum skipum. Hann taldi sér því óhætt að hífa og slaka ekki alveg jafnt og jafnvel getað dregið grandarann ofan af vindunni eftir að hafa skrúfað átakið niður. Hann sagðist hafa verið búinn að hífa það langt að krókurinn var nær sýnilegur undan efrapilfari. Hann sagðist oft hafa gert þetta með samskonar búnaði en í öllum tilfellum hafi verið notaður keðjuvasi en ekki tóg. Brotþol 13 mm stuttleggja keðju er líðlega 20 tonn (hifingarkeðja frá Parsons CN-1013) og er það því nær helmingi meira þegar hringstroffa er notuð sem vasi. Æskilegt er að styrkleiki stroffu sé í samræmi við afl vindu;
- að spilmaður sagði að grandaravindurnar væru þannig búnar að þegar átakið hefur verið skrúfað niður er hægt að draga niður af þeim án þess að átakið sé mjög mikið. Þetta er notað þegar verið er að kasta trollinu og það tekur í grandarana. Þessi eiginleiki (fríslökunarbúnaður) verður samt ekki virkur fyrr en slakað hefur verið með handfangi hverrar vindu þó átakið hafi verið skrúfað niður;
- að þetta staðfesti skipstjórinn en sagði að það þyrfti ekki að slaka með stjórnstöngum fyrst til að virkja búnaðinn. Hann sagðist hafa litið á stjórnþúnað vindunnar eftir slysið og séð að átakið hafi ekki alveg verið skrúfað niður. Það hafi örlítið trukk verið enn þá á vindunni og

hún því ekki verið alveg átaklaus. Skipstjóri sagði að það sæist mjög illa á tromlurnar á þessum vindum þar sem skuggi væri á þeim og mjög erfitt er að sjá á skjá í brúnni hvort þær snúist;

- að fram kom að talstöðvarsamband milli spilmanns og verkstjórnanda á þilfari hafi virkað illa og lýsing við grandaraspilið hefði ekki verið góð;
- að skipstjóri taldi að afl pokavindunnar gæti verið 15 tonn;
- að skipstjórinn sagði að eftir óhappið væri grandarinn dreginn á höndum aftur þilfarið til að koma dauðalegnum í geymslu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins voru röng vinnubrögð við hifingu sem líklega stöfuðu af ókunnugleika stjórnanda spilsins og þá var styrkur tógsins ekki nægur með tilliti til afls vindunnar.

Nr. 131 / 09 Hrafn Sveinbjarnarson GK 255

11. Skipverji slasast við fall



Hrafn Sveinbjarnarson ©Hilmari Snorrason

Hrafn Sveinbjarnarson GK 255
Skipaskr.nr.: 1972
Smiðaður: Flekkefjord Noregi 1988
stál
Stærð: 290,30 brl; 1.028,00 bt
Lengd: 47,90 m Breidd: 11,00 m
Dýpt: 7,45 m
Vél: Deutz 1.850,00 kW
Árgerð: 1988
Fjöldi skipverja: 25

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Pann 19. nóvember 2009 var Hrafn Sveinbjarnarson á siglingu suður af Stórhöfða. Veður: Austan 13-18 m/s.

Yfirvélstjóri sat, að morgni dags, í vaktlefa

vélarrúms við að færa véladagbók þegar snögg velta kom á skipið með þeim afleiðingum að stóll sem hann sat í sporðreistist og féll afturábak. Skipverjinn lenti samanbrotinn, bjargarlaus og hálfur undir stjórnþúli vélarúmsins þar til vélstjóri sem staddur var í vélarúminu kom honum til aðstoðar. Var slasaða komið upp í íbúðir þar sem hlúð var að honum.

Þegar slasaði virtist ekki ætla að jafna sig ákvað skipstjóri, um kvöldið, að sigla með hann til Vestmannaeyja og kom honum undir læknishendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skrifborðið er í eins og hálfsmetra fjarlægð frá stjórn- og vaktþúli vélarúmsins og hallar inn undir sig niður í gólf;
- að slasaði var nýlega sestur í stóllinn og sagðist ekki hafa hallað sér aftur að stólbakinu. Hann hafi ekki hugað að sér því skipið hreyfðist nánast ekkert og svo hafi verið allan morguninn. Stóllinn var ekki sjóbúinn en engar festingar eru til þess á honum. Slasaði taldi að nýskúraður gólfdukurinn hafi verið óvenju stamur eftir þvottinn;
- að slasaði sagði að í brælum sé stóllinn sjóbúinn með því að setja annan stól í bilið fyrir aftan skrifborðsstóllinn en það hefti mjög aðgang að þúltinu. Komið hafi fyrir að hann hafi runnið til í veltingi en aldrei hafi hann orðið var við að stóllinn ylti þau 20 ár sem hann hafði verið á skipinu. En í þetta skipti var eins og sparkað væri í skipið svo snögg var heyingin.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að stóll slasaða var ekki sjóbúinn.

Nr. 141 / 09 Málmei SK 1

12. Skipverji slasast á hendi



Málmei SK 1
Skipaskr.nr.: 1833
Smiðaður: Noregi 1987 stál
Stærð: 883,00 brl; 1.470,00 bt
Lengd: 56,50 m Breidd: 12,60 m
Dýpt: 7,70 m
Vél: Wartsila 2.200,00 kW
Argerð: 1987
Fjöldi skipverja: 26

Málmei@Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. október 2009 var Málmei SK 1 á togveiðum á Þórsbanka. Veður: SV 12 m/s

Skipverji var að vinna við bakborðshausara á vinnsluþilfari. Fiskur festist í stjórnborðshausaranum sem var fyrir aftan skipverjann og ætlaði hann að kippa fiskinum út en við það festist langatöng í færibandinu með þeim afleiðingum að hann slasaðist. Gert var að sárum slasaða um borð.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tvær hausingavélar eru í skipinu og voru báðar í notkun. Við að reyna að ná taki á fiskinum greip griplampinn á færibandinu í fingur slasaða. Slasaði sagðist hafa öskrað og áður en sá sem stjórnaði hausingarvélinni áttaði sig var slasaði búinn að rífa höndina lausa;
- að neyðarstöðvun er innan seilingar stjórnanda vélarinnar;
- að slasaði sagði aðvörunarskilti vera á vélinni og hann hafi verið varaður við hættunni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera að slasaði greip inn í verk sem hann átti ekki að gera nema að láta stöðva færibandið áður.

SLYS Á FLUTNINGASKIPUM

Nr. 047/09 Reykjavoss

1. Skipverji slasast við fall í lest



Reykjavoss ©Hilmar Snorrason

Reykjavoss
Skipaskr.nr.: IMO 9202077
Smiðaður: Þýskalandi 1999 stál
Stærð: brj; 7.589,00 bt
Lengd: 127,00 m Breidd: 20,40 m
Dýpt: 10,35 m
Vél: 6.000,00 kW Árgæð:
Annað: Fánaríki: Holland
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. apríl 2009 var Reykjavoss við bryggju í Richmond USA.

Skipverji var á leið til að aftengja nokkra frystigáma í lest skipsins þegar hann féll niður í mannhól á milli selluhæða með þeim afleiðingum að hann skarst illa á hægri fæti.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var tekið á leigu árið 2005;
- að sögn slasaða var léleg lýsing í lestinni því gámar skyggja á ljós og eftirlit með frystigámum því erfitt;
- að skipverjinn var ekki með ljós og gleymdi mannholinu sem var í vegi hans.

NEFNDARÁLIT:

Ástæða óhappsins var léleg lýsing í lest og skipverjinn var ekki með ljós á sér.

Nr. 053 / 09 Selfoss

2. Skipverji slasast á hendi



Selfoss ©Hilmar Snorrason

Selfoss
Skipaskr.nr.: IMO 8914556
Smiðaður: Danmörk 1991 stál
Stærð: brj; 7.676,00 bt
Lengd: 127,00 m Breidd: 20,50 m
Dýpt: 7,50 m
Vél: MaK 5.400,00 kW
Árgæð: 1991
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi; ljósrit úr leiðarþók; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. mars 2009 var Selfoss við bryggju á Grundartanga. Veður: 4 m/s.

Tveir skipverjar voru að loka mannopi fyrir lest nr. 5 þegar það féll á hægri hönd annars þeirra og



Ljósmynd ©Hilmar Snorrason

lenti á tveimur fingrum. Hann var ekki óvinnufær en í ljós kom að hann brákaðist.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tjakkur (*sjá mynd*) á lúgunni var óvirkur þar sem gorm vantaði í hann. Af þeim sökum voru tveir skipverjar við verkið. Skipt hafði verið um gorma í öðrum lúgum en talið að nýja gorminum í þessa lúgu hefði verið hent af misgáningi;
- að fram kom hjá slasaða að lúgunni hefði verið sleppt of snemma en sá sem vann með honum taldi að hann hefði ekki verið nógu snöggur að taka hendina frá;
- að búnaður lúgunnar var lagaður eftir atvikið. Fram kom að bilunin hefði verið ný tilkomin.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 058 / 09 Dettifoss

3. Skipverji slasast í vélarúmi



Dettifoss ©Hilmar Snorrason

Dettifoss
Skipaskr.nr.: 9086801
Smiðaður: Frederikshavn Danmörku
1995 stál
Stærð: brl; 14.664,00 bt
Lengd: 165,60 m Breidd: 28,60 m
Dýpt: 8,95 m
Vél: MAN B&W
7560MC 14.800,00 kW
Árgerð: 1995
Fjöldi skipverja: 13

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

Málið afgreitt á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. mars 2009 var Dettifoss á siglingu frá Færeyjum til Íslands. Veður: VSV 20–24 m/sek.

Vélavörður var að vinna við smergel með vírskífu

í vélarúmi þegar skipið tók snögga veltu en við það missti hann jafnvægið og féll með vinstri handabak á smergelið. Hann fékk djúpt sár á handarbakið og varð óvinnufær.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að umhverfið var hreint og ekki hált;
- að vélavörðurinn var með vettlinga en þeir veittu enga vörn;
- að hlíf var yfir smergelinu til að varna því að kvarn færi ekki í augu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 138 / 09 Dettifoss

4. Skipverji slasast á auga



Dettifoss ©Hilmar Snorrason

Dettifoss
Skipaskr.nr.: 9086801
Smiðaður: Frederikshavn Danmörku
1995 stál
Stærð: brl; 14.664,00 bt
Lengd: 165,60 m Breidd: 28,60 m
Dýpt: 8,95 m
Vél: MAN B&W
7560MC 14.800,00 kW
Árgerð: 1995
Fjöldi skipverja: 13

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

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. nóvember 2009 var Dettifoss á siglingu frá Danmörku til Færeyja. Veður: SA 10–14 m/sek.

Skipverji var að hreinsa stálbolta með slípirokk með skurðarskífu þegar ryðkorn lentu í hægri auga hans. Hann varð ekki óvinnufær en hann þurfti að vera undir læknishendi um tíma til að ná óhreinindum úr auganu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var að vinna við að skera í ró á pinnbolta úr tankopi sem var föst og skipta átti um;
- að hann var ekki með hlífðargleraugu við verkið þar sem hann taldi sig ekki sjá vel til með þeim. Þau hafi verið rispuð og menn hafi freistast til að taka þau af sér vegna þess;
- að eftir atvikið var séð til þess að alltaf væru til næg gleraugu til skiptanna og þeim sem farið væri að sjá á hent.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera að slasaði hafi ekki notað hlífðargleraugu við störf sín.

SLYS Á FERJUM

Nr. 005/09 Baldur

1. Skipverji slasast á hendi við landfestar



Baldur ©Hilmar Snorrason

Baldur
Skipaskr.nr.: 2727
Smiðaður: Þýskalandi 1970 stál
Stærð: 925,10 brl; 1.350,60 bt
Lengd: 63,25 m Breidd: 12,00 m
Dýpt: 3,80 m
Vél: 2x MAK 1.838,00 kW
Argerð: 1970
Fjöldi skipverja: 7

Gögn: Gögn RNS; Gögn úr öryggiskerfi skips

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. janúar 2009 var verið að leggja Baldur að bryggju á Brjánslæk. Veður: NA 17 -20 m/sek.

Þegar verið var að snúa skipinu í sterki NA-átt var keyrt með nokkru afli í tvo springa sem lágu út um sitt hvort rúllukeflaklussið, svokallað „Panamakluss“, á bakborðsbakka skipsins. Til að hafa betri stjórn á skutnum við snúninginn var bakborðsskrúfa látin vinna ófram með nokkru afli en stjórnborðsskrúfunni bakkað. Við það minnkaði áttak á springana. Skipverji sem var að athuga með stöðu springanna studdi annarri hendinn á annan þeirra sem slitnaði í klussinu um tvo metra frá skipverjanum. Við læknisskoðun kom í ljós að hann var illa marinn en ekki brotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báðir springarnir voru á hornpolla bryggjunnar;
- að landfestin sem slitnaði var 35 mm fléttað nælontóg sem venjulega var notað sem framendi en í þessu tilfelli notað sem springur til

öryggis með hinum eiginlega spring sem var 22 mm ofurtóg (Dynema). Slasaði benti á að við svipaðar aðstæður hafi springur úr ofurtógi tvisvar sinnum áður slitnað og því ekki veitt af að létta álagi af ofurtóginu. Ekki var vitað um aldur tógsins;

- að slasaði taldi ástand tógsins hafa verið óaðfinnanlegt;
- að eftir slysið var þessi landfesti tekin úr umferð og slegið undir 55 mm nælontógi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óvarkári slasaða að fara inn á hættusvæði og taka um tóg sem var undir miklu áttaki.

Nr. 051 / 09 Herjólfur

2. Skipverji slasast fæti



Herjólfur ©Hilmar Snorrason

Herjólfur
Skipaskr.nr.: 2164
Smiðaður: Noregi 1992 stál
Stærð: 2.222,00 brl; 3.354,00 bt
Lengd: 70,70 m Breidd: 16,00 m
Dýpt: 10,70 m
Vél: MAN B&W 5.400,00 kW
Argerð: 1992
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Gögn RNS; Slysaskýrsla frá skipi

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. apríl 2009 var Herjólfur við bryggju í Vestmannaeyjum.

Dráttar bifreið var að draga tengivagn út úr skipinu þegar hann losnaði úr festingu og byrjaði að renna aftur úr stólum. Bílstjórinn reyndi þá að bakka bifreiðinni undir tengivagninn aftur svo vagninn dytti ekki. Skipverji sem sá hvað var að gerast stökk þá til og reyndi að aftengja

bremsuslöngu á tengivagninum, sem hefði þá stöðvast samstundis, en tókst það ekki. Stöðvaðist tengivagninn af sjálfu sér en þá lenti hægri fótur skipverjans undir afturhjóll dráttarþreifreiðarinnar.

Skipverjinn var í öryggisskóm og reyndist eftir skoðun bæði marinn og bólginn en óbrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vagninn var mjög þungur;
- að dráttarbillinn var kominn með tengivagninn í halla þegar hann losnaði úr festingunni;
- að bílstjórinn sagðist hafa fengið merki frá skipverjanum um að tengivagninn væri læstur en slasaði sagði að bílstjórnarnir fylgdust sjálfir með því hvort lásinn væri á eða ekki;

- að bremsuslangan var fremst á vagninum og aðeins til hliðar. Þess vegna stökk skipverjinn til en hann kvaðst hafa gert þetta nokkrum sinnum áður þegar bílstjórar hefðu gleymt að setja bílana í handbremsu;
- að bílstjórinn ákvað að bakka aftur undir tengivagninn í stað þess að stöðva til að koma í veg fyrir að tengivagninn félli í þilfarið þar sem búið var að lyfta fótum hans upp.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þess að ekki var gengið fyllilega úr skugga um að festing tengivagns væri í læstri stöðu og slasaði reyndi að grípa inn í án þess að gæta fyllsta öryggis.

Það besta er aldrei of gott!

Góðar úrlausnir byggjast á faglegri þekkingu og vönduðum búnaði

Danfoss hf. hefur kappkostað að bjóða landsmönnum heimspektar gæðavörur, tryggan lager og góða þjónustu.

Stjórnbúnaður fyrir hita-, kæli- og frystikerfi • Veitubúnaður • Hraðabreytar
lðnaðarstýringar • Rafsuðubúnaður • Dætur • Varmaskiptar • Hitablásarar
Vökvabúnaður • Lokar • Hita- og þrýstímælur og fl.



Danfoss hf • Skútuvogi 6 • 104 Reykjavík • Sími 510 4100 • www.danfoss.is

KÖFUNARATVIK

Nr. 015/09 Kafaramál

1. Kafari, bjargað úr sjónum

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. febrúar 2009 voru þrjú kafarar við köfun og neðansjávarmyndatöku út af bryggjunni í Garði á Reykjanesi. Veður: NA 8-9 m/s og háflóð.

Tveir af köfurunum höfðu farið aðeins á undan þeim þriðja í land en þegar hann lauk köfuninni og ætlaði einnig í land færði straumur hann frá landi. Hann kallaði til félaga sinna um að fá einhvern bát til að ná í sig. Félagar hans kölluðu eftir aðstoð og voru björgunarsveitir kallaðar út og þyrta LHG sett í viðbragðsstöðu.

Kafarinn var vel búinn með ljós og fundu björgunarsveitarmenn hann fljótlega. Hann var kominn um 200-300 metra frá landi þegar þeir náðu honum og fluttu heilan á húfi á land um hálfri klst. eftir útkallið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stórstreymi var á þessum tíma. Kafarinn hafði skoðað sjávarföll áður en hann lagði í ferðina og var háflóð kl. 19:17 í Reykjavík og tímamunur miðað við Sandgerði er -0 08 mín og Keflavík -0 02. Þetta gerðist aftur á móti milli kl. 18:00-18:25 og útfall átti ekki að vera byrjað. Ekki tókst að fá skýringar á þessum straumi nema að um hafi verið að ræða staðbundinn sjávarfallastraum í stórstreymi;
- að kafarinn var með neðansjávarmyndavél

meðferðis sem gerði honum erfitt fyrir og stöðuna verri. Hann kvæðst hafa getað sleppt henni og náð henni aftur seinna en valdi þann kost að fá félagi sína til að fá lánaðan bát. Hann hafði ekki reiknað með öllu þessu tilstandi sem varð þ.e.a.s. hæsta viðbúnaðarstigi, Útkall F1- Rauður, enda taldi hann ekki tilefni til þess;

- að kafarinn var vanur að kafa á þessum stað. Útkall björgunaraðila var kl. 18:26 og var hann kominn í land kl. 18:53 eða 27 mín. síðar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 051/09 Köfun

2. Banaslys við köfun í Hvalfirði

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni og Jóhanni Ársælssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. desember 2009 voru tveir kafarar við ígulkeratínslu í netapoka í Hvalfirði. Veður: ANA 10,3-13,8 m/s., hiti 5,2°C (Veðurstöð: Þyrill kl. 11:00)

Kafararnir (hér eftir nefndir kafarar A og B) höfðu starfað við þessar veiðar á svæðinu í u.þ.b. tvo mánuði og farið samtals um 20 ferðir. Þennan dag komu þeir í Hvammsvík um kl. 11:00 og fóru þaðan með gúmmibát í vík rétt við Hvítanes. Um kl. 11:30 hófu þeir köfun á sitt hvorum staðnum í víkinni.

Kafari A var með sjö netapoka og kafari B með sex poka, einn í hendi og fimm festa við sig með karabínulás (fjaðurlás).



Rauða örin og græni tölustafirinn 2 sýna slysað

Eftir u.þ.b. 40 mínútna köfun verður kafari A var við að súrefnisslanga, sem tengd var loftþylki við loftpressu í fjörunni og kafari B hafði verið að nota, lá laus á yfirborðinu í áttina til hans. Hann taldi þetta ekkert óeðlilegt þegar hann sá að slangan hafði verið losuð úr lásnum.



Netapokarnir

Eftir um 20-30 mínútna bið fór kafari A að kafa á því svæði sem hann taldi féлага sinn vera og reiknaði með að rekast á hann þar. Hann tók með sér tvo netapoka og fíndi ígulker þar til hann átti lítið loft eftir og fór upp á yfirborðið.

Hann fór í land og þegar hann sá ekki féлага sinn setti hann gúmbátinn á flot og sigldi nokkra hringi á köfunarsvæðinu og fór inn í nokkrar vikur. Hann sigldi síðan til Hvammsvíkur til að ná í síma sem hann hafði skilið eftir í bifreið þeirra.

Hann náði ekki að sjósetja bátinn aftur vegna öldugangs og ók þá bílnum inn fjörðinn á mótis við svæðið sem þeir höfðu kafað frá. Hann fann féлага sinn meðvitundarlausan í flæðarmálinu í

vík um 3,5 km innan við Hvammsvík. Hann reyndi lífgunartilraunir en þegar þær báru ekki árangur fór hann aftur til Hvammsvíkur þar sem hann tilkynnti um slysið. Samkvæmt lögregluskýrslu var það um kl. 15:00.

Lögregla og sjúkraflutningamenn komu á vettvang og var kafari B úrskurðaður látinn kl. 15:55.

Rannsóknarnefnd sjóslysa fékk sérfræðiaðila til að rannsaka búnað kafarans.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að búnaður kafara B reyndist allur gamall og slitinn. Köfunardragt lek, aðal lungað lekt en virkaði við þrýstiprófun en vara lungað var ónothæft. Köfunartölva var á búnaðinum en hún hafði ekki virkað síðan 1993. Önnur ástandsskoðun var eftirfarandi:

Köfunardragt: Auðsjáanlega mikið notuð og nokkuð bætt.

Innhleypiloki: Í lagi

Úrhleypiloki: Í lagi

Hálsþétti: Latexgúmmi, (búið var að klippa það).

Undirfatnaður: Flíspeysa, ullarpeysa og flísbuxur.

Ullarsokkar: Tvö pör með plastpokum yfir.

Hetta: O'Neill blauthetta, þunn.

Hanskar: Scubaprow 5 fingra.

ÁLIT SÉRFRÆÐIADILA:

Þrátt fyrir útlitið virtist köfunardragtin vera þurr, að fráskildum litlum raka í hægri ökkla. Kafarinn var mikið klæddur undir þurrdragtinni, sem kallar á mikla uppdrift. Þunn blauthetta kallar á mikla kælingu höfuðsins, sem getur haft áhrif í langri köfun.

ANNAR BÚNAÐUR:

Þynging:

- að kafari B var með mikla blýþyngingu við köfunina eða 29,3 kg. Talið er að það hafi verið u.þ.b. helmingi meiri þyngd en hann ætti að hafa notað;
- að fram kom hjá kafara A að kafari B hefði kvartað yfir því að köfunardragtin hefði verið of lítil og hálmálið verið of þröngt;

LOFTHYLKID:

Framleiðandi óþekktur en framleitt 1-67, framleiðslunúmer 78853C.

Prufubrýsingur 5000 psi, vinnubrýsingur 3000 psi.

Síðast þrýstiprófað 10 K 09 (Kolsýruhleðslan).

- Lítið loft var á hylkinu eða 10 Bar.
- Efnasamsetning lofts var efnagreind hjá Nýsköpunarmiðstöð Íslands og reyndist í lagi.

LOKI LOFTHYLKISINS:

Sherwood scuba 5000.

Ekki varalofluki

Kraninn var í lokaðri stöðu.

LOFTPRESSA:

Framleiðandi Hookmax DC 12 volt $\frac{3}{4}$ HP (running) 1 HP (peak) ásamt lofthylki afkastageta 3.4 CFM með áföstu lofthylki, rýmd 3 gal og þrýsting upp á 120 Psi. Framleiðslunúmer: RB200065 / Nov. 2008.

Rafgeymir til að knýja loftpressuna.



SKODUN Á LOFTPRESSU:

- Loftpressan var sett í rannsókn til Sindra til að kanna virkni hennar. Hún var eins strokka, olíufrí stimpilpressa með 12V rafmagnsmótor og tengd við rafgeymi með kapaltöngum.
- Við tengingu við rafgeymi fór pressan eðlilega í gang og fór í 100 psi. Sló þá sjálfvirk þrýstistýring henni út. Þegar lofti var ítrekað hleypt af kút fyrir hún alltaf sjálfvirk af stað aftur við 70 psi sem var talið eðlilegt eins og hún átti að gera. Þrýstimælir á kút var hins vegar fastur í 95 psi.

- Þegar hún var prófuð með því að opna fyrir loft frá henni með 3 mm loftbyssu, fullhlaðinni (100 psi), féll loftþrýstingurinn í 12 psi á 42 sek. og náði pressan ekki að auka hann þegar byssan var opin. Niðurstaða rannsóknarinnar þótti því gefa sterkar vísbendingar um að loftpressan hafi ekki virkað sem skyldi þegar hún var notuð til köfunar.
- Ekki voru vísbendingar um óeðlilegt innihald lofts á kútnum.

LOFTSLANGA:

Loftslangan var af gerðinni Flexor 2TE 3/8", wp. 6.3Mpa. Slangan var 57,5 metrar að lengd og í góðu ástandi.

- Loftslangan var keypt hjá Landvélum. Samkvæmt upplýsingu framleiðanda er hún ekki gerð til að flytja loft til öndunar neðansjár. Fram kom að þeir framleiða aðra gerð af loftslöngum til þeirra nota.
- Við loftslönguna var festur kröfuloki, merktur Hokkamax og var hann stilltur á „Dive Á“. Á hinum enda slöngunnar var einstefnuloki og síðan hraðtengi.

FLOTJÖFNUNARVESTI:

Flotjöfnunarvestið var af gerðinni Poseidon Besea W50, framleitt 2005 og var útlit þess gott. Áætlað er að vestið hafi verið um 2/3 uppblásið.

- Þessi gerð vestis er ekki með sérstakri innbyggðri loftlind til að blása það upp og ekki var sjáanleg önnur sérstök loftlind til þess heldur hefur verið notast við öndunarloftlindina til þess.



ÖNDUNARBÚNAÐUR:

Flotjöfnunarvesti, lofthylki, þrýstimminkari og tveir kröfulokar voru tengdir saman.

- Þrýstimminkari: Sherwood með innbyggðri frostvörn. Ástand – notað.
- Þrýstiloftsmælir: CBM –
Kröfuloki 1: Sherwood Blizzard. Ástand - mikið notaður.

Kröfuloki 2: Mares. Ástand - mikið notaður.

Við þrýstimminkarann voru tengdar tvær lágþrýstislöngur (LP).

Dýptar- og tímatökubúnaður ásamt þrýstiloftsmæli og áttavita eru sambyggð. Framleiðandi CBM PROD. Dýptar og tímatökubúnaðurinn var ekki virkur. Dýptarmælir: CMB prob framleiðslunúmer 52434. Mikið slit var á yfirborði mælisins. Við skoðun kom í ljós að búnaðurinn var rafspennulaus.

SUNDFIT OG GRÍMA:

- Sundfit voru af gerðinni: Sea Quest. Ástand notuð.
- Gríma (1/2 gríma): Bare gerð. Ástand – Í lagi.
- Snorkel: Bare gerð. Ástand – Í lagi.

**NIÐURSTAÐA BÚNAÐARSKOÐUNAR
SÉRFRÆÐIADILA:**

Eftir að hafa nálgast upplýsingar frá framleiðanda þess hluta köfunarbúnaðarins sem byggist á notkun aðflutts lofts var ekki hægt að finna neitt að búnaðinum eins og hann er seldur frá framleiðandanum, nema að loftslangan var ekki frá honum. Ekki var gerð prófun á því hvort loftslangan, sem var notuð, hafi virkað sem skildi eða hafi haft neikvæð áhrif á virkni búnaðarins.

Í heildina má segja að búnaðurinn hafi verið mikið notaður en ekkert fundist athugasemdir við hann. Enginn viðurkenndur hlutlaus þjónustuaðili fyrir Sherwood er starfandi á Íslandi. Þar sem ekkert var fyrirbyggjandi um að sá hluti búnaðarinn hafi bilað var ekki talin þörf á að senda hann erlendis til skoðunar.

KÖFUNARRÉTTINDI KAFARA B:

Kafari B var ekki með atvinnuréttindi kafara enda þess ekki krafist við ígulkeratínslu samkvæmt upplýsingum frá Siglingastofnun Íslands.

Samkvæmt upplýsingum sem komu fram við rannsókn málsins hafði kafari B öðlast sportköfunarréttindi fyrst á árinu 1982 og aftur síðar erlendis. Hann hafði einnig lært til tveggja stjörnu CMAS áhugaköfunarréttinda á árinu 1983.

Fram kom að kafari B hafði ekki stundað köfun um langt skeið þar til að hann hóf ígulkeratínslu ásamt félagi sínum í september 2009. Kafari A taldi að þeir hefðu farið u.þ.b. 20 sinnum í ígulkeratínslu.

KRUFNING:

- að samkvæmt niðurstöðu krufningar drukknaði kafari B.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Að gefnu tilefni bendir nefndin köfurum á að vera ekki einir síns liðs við kafanir og minnir menn á að það er brot á reglum allra almennra áhugaköfunarsamtaka. Nefndin bendir jafnframt á mikilvægi þess að kafarar hafi allan búnað ávallt í fullkomnu lagi.

ÖNNUR TILVIK

NR. 004/ 09 Úlla SH 269

1. Sjódæla stíflast og sjór kemst í lest



Úlla ©Alfons Finnsson

Úlla SH 269
Skipaskr.nr.: 1637
Smíðaður: Englandi 1982 plast
Stærð: 12,00 brl; 14,60 bt
Lengd: 11,80 m Breidd: 3,53 m
Dypt: 1,61 m
Vél: Caterpillar 112,00 kW
Árgerð: 1998
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangi á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. janúar 2009 var Úlla SH 269 á línu-veiðum á Flákanum. Væður: ASA 5 m/sek

Við veiðarnar urðu skipverjar varir við að skuturinn var farinn að liggja djúpt í sjó og báturinn fór síðan fljótlega að halla mikið í bakborða þannig að sjór fór að leka inn yfir lunninguna. Skipstjórinn setti á fulla ferð áfram með stýrið hart í bak, lét loka boxaloki á þilfarinu, færa línubala og annan búnað fremst á þilfarið. Í ljós kom að mikill sjór var kominn í lestina og austurdæla þar virkaði ekki. Skipverjar skiptu vélarúmsausturdælu yfir á lestarrýmið og tókst þeim þannig að dæla úr því.

Skipstjórinn lét Vaktstöð siglinga vita um ástandið og aðstoð frá landi var undirbúin en ekki reyndist þörf á henni. Skipverjar sigldu bátnum til hafnar í Ólafsvík og var hann orðinn þurrausinn þegar þangað var komið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lensidæla lestar er rafmagnsdæla að gerðinni Rule 3500 og tengd í gegnum

- flotrofa. Við skoðun var flotrofinn virkur og dælumóturinn fór í gang en sigti í botni lensidælu var stíflað vegna slors;
- að luga stóð opin (boxalok) niður í lestina fyrir aftan aðgerðarborðið og að sögn skipstjóra vildi sjór sullast inn á þilfarið um lensportin þegar báturinn er jafn mikið lestaður og í þetta skipti. Hann veitti því ekki athygli að sjórinn fór niður í lestina enda var enginn kragi (karmur) í opinu til að varna því. Opið er að innanmáli 304 mm og samkvæmt gildandi reglum;
- að skipstjóri kvaðst hafa látið setja austur-aðvörin í lestina eftir atvikið og ætlaði að hafa lausan kraga í boxaloki til að koma í veg fyrir að sjór komist hindrunarlaust í lestina;
- að í lestinni voru 12 kór og var farið að setja aflann ofan á kórinn þar sem þau voru orðin full. Þegar sjórinn kom í lestina rann fiskurinn til með þeim afleiðingum að slagsíða bátsins jókst;
- að lunningin sem fór í kaf þegar slagsíðan kom á bátinn er nær 120 sm á hæð frá þilfari;
- að austur í vélarúmi kom úr lestinni um lagna-leið þúströra í afturhornum vélarúmsþils en ekki eru nægjanlegar þéttingar með þeim. Samkvæmt reglum eiga þessar lagnaleiðir að vera þéttar;
- að samkvæmt upplýsingum bátsverja var eftirtalinn búnaður um borð ásamt vigtuðum afla:

Einingar	Tegund	Þungi pr. ein.	Þungi / kg
36	Línubalar með 5 línur	35	1.260
6	Færi 150 fm, 8 mm	16	96
6	Færi 70 fm, 8 mm	7,5	45
6	Ból og drekar	10	60
1	Spil með afdráttarkari	150	150
1	Línurenna	30	30
12	Fiskikör, 360 lítra	40	480
3	Fiskikör, 660 lítra	60	180
500	Olía	0,85	425
30	Vatn	1	30
3	Skipverjar	100	300
	Aflí (vigtaður)		7.156
	Annar búnaður		50
Samtals þungi:			10.262 kg

- að samkvæmt gögnum Siglingastofnunar Íslands má hleðsla bátsins vera mest 6.800 kg (samkvæmt töflu) en þá er hleðslumerki 0,45 m frá þilfari (fríborðsþilfari). Umfram hleðsla um borð var því um 3.460 kg.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er sú að sjór komst hindrunarlaust í lest og sigti við lensidælu stíflaðist vegna slors. Allt bendir til þess að mikil ofhleðsla á bátnum hafi átt þátt í óhappinu.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin beinir því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að gott eftirlit sé með þiljum sem eiga að vera vatnspétt.

NR. 008/09 Brynjólfur VE 3

2. Skipverji slasast á leið til skips

Brynjólfur VE 3
Skipaskr.nr.: 1752
Smíðaður: Akranesi 1987 stál
Stærð: 299,00 brl; 831,50 bt
Lengd: 41,98 m Breidd: 8,10 m
Dýpt: 6,25 m
Vél: Bergen Diesel 728,00 kW
Árgerð: 1987
Fjöldi skipverja: 12

Brynjólfur ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 8. júní 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. nóvember, um kl. 10:00, 2008 lá Brynjólfur VE 3 við landfestar í Hafnarfjarðarhöfn. Veður: Hægviðri og þurrt.

Skipverji sem var á leiðinni til skips um kl. 01:00 kom að hafnarsvæðinu lokuðu fyrir allri umferð en símanúmer var gefið upp hjá vakthafandi hafnarverði í glugga hafnarskrifstofu. Eftir að hafa haft samband við hafnarvörðinn fór hann yfir girðinguna og við það þríbrotnaði hann á vinstri ökkla.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lokun hafnarinnar fellur undir 11. gr. í reglugerð um framkvæmd siglingaverndar

nr. 265/2008 staflíð c) þar sem segir: 1) „Tilgangur afmörkunna: Að hindra óviðkomandi aðgang að hafnaraðstöðu eða hafnarsvæði.“ Í staflíð 2) kemur berlega í fram að girðingun á að hindra með öllum ráðum aðgang að hinu afgirta svæði. Við hliðin og víða á girðingunni eru aðvörungskilti sem banna alla umferð nema þeirra sem hafnar-yfirvöld heimila aðgang;

- að slasaði hafði verið í leyfi og átti að byrja vinnu snemma um morguninn. Hann ætlaði að sofa um borð um nóttina en hafði ekki aðgangslýkil að hliðinu eins og skipverjum ber að hafa;
- að slasaða og hafnarstarfsmanninum greinir á um efni símtalsins;
- að fram kom hjá hafnarstarfsmönnum að talsverð vandræði væru með umgengni íslenskra sjómanna um lokuð hlið hafnarinnar. Ítrekað hefði komið upp að þeir kynnu ekki að nota lykilkortin þó þeim hafi verið kynnt það sérstaklega. Dæmi voru um að hafnarstarfsmenn hafi komið að sjómönnum að klifra yfir girðinguna á vinnutíma með lykilkort í vasanum;
- að sögn skipstjóra voru engin lykilkort afhent skipverjum við komu skipsins til hafnarinnar. Hafnarstarfsmenn sögðu að fjöldi lykilkorta færi eftir óskum skipstjóra.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

NR. 011/09 Ingunn AK 150

3. Menn hætt komnir vegna súrefnisskorts í lest



Ingunn ©Hilmar Snorrason

Ingunn AK 150
Skipaskr.nr.: 2388
Smíðaður: Chile 2000 stál
Stærð: 1.217,70 brl; 1.981,00 br
Lengd: 72,90 m Breidd: 12,60 m
Dýpt: 8,40 m
Vél: MaK 4.320,00 kW
Árgerð: 2000
Fjöldi skipverja: 12

Gögn:

Lögregluskýrslur, Gögn frá Vinnueftirliti, Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. febrúar 2009 var Ingunn AK 150 við bryggju á Akranesi.

Löndunaraðilar voru að ljúka við löndun á gulldeplu og voru einungis 7m³ eftir í lest 6-2 þegar einn verkamanna fór niður til að lempa að löndunardælu án þess að gerðar væru nokkrar varúðarráðstafanir. Fljótlega eftir að hann kom niður (um 5 mín) missti hann meðvitund og vinnufélagi hans sem fór niður til að huga að honum varð strax ósjálfbjarga.

Aðrir verkamenn urðu varir við hvernig komið var og kölluðu á yfirvélstjóra skipsins sem var eini skipverjinn um borð. Hann hafði strax samband við Neyðarlínuna og greip með sér flóttagrímu til að fara niður til þeirra en þegar þangað var komið reyndist hún ekki nægilega þétt þannig að hann forðaði sér upp aftur. Hann sótti reyk- köfunartæki skipsins og fór ásamt öðrum verkamanni niður með Markúsarnet og Björgvinsbelti en það var notað til að hífa verkamennina upp úr lestinni.

VINNUEFTIRLITIÐ:

Þar sem um var að ræða verkamenn úr löndunargengi en ekki skipverja var megin rannsókn gerð af Vinnueftirliti ríkisins.

NIÐURSTAÐA RANNSÓKNAR:

„Að mati Vinnueftirlitsins má rekja orsök slyssins til þess að súrefnisskortur varð og líklega myndun brennisteinsvetnis (H₂S) vegna rotnunar í hráefni þar sem elsti hluti aflans var nærri viku gamall“;

Samkvæmt skýrslu Vinnueftirlitsins var um eins metra hráefnisleðja í lestinni og mikil stækja af henni. Í kjölfar slyssins var gas mælt af starfsmönnum útgerðar og reyndist brennisteinsvetni vera 46 ppm en súrefni töldu þeir í lagi.

ÁLYKTANIR AF MÆLINGU Í KJÖLFAR SLYSS:

„Styrkur um 50 ppm veldur eringu og sviða í augun og öndunarfærum og síðan vaxandi vanlíðan. Ástand manna bendir til að styrkurinn þar sem þeir voru við störf hafi verið yfir 50 ppm, a.m.k. tímabundið. H₂S styrkurinn 15 ppm kallar á að svæðið sé rýmt innan 15 mínútna samkvæmt vinnuverndarreglum og ef styrkurinn fer í um 100 ppm er bráð lífshætta á ferðum“;

Vinnueftirlitið sendi markpóst vegna slyssins til löndunaraðila, útgerðaraðila og fiskimjölsverksmiðja undir yfirskriftinni;

"Öryggisráðstafanir við löndun á bræðslufiski og vinnu í hráefnisgeymum og hráefniþróum" Sjá viðauka aftast

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að notað var Björgvinsbelti til að hífa mennina upp úr lestinni. Erfiðlega gekk að koma því á meðvitundalaus manninn en það tókst í þriðju tilraun. Beltið hertist ekki nægjanlega að, vildi renna upp og lyfta höndum mannsins upp því galli hans var sleipur af fitu. Þurfti því annar björgunarmannanna að fylgja mannum upp og halda höndum hans niðri til að beltíð héldist á honum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur alla sem vinna í lestum og lokuðum rýmum þar sem hættu er á gasmyndun að ganga vel úr skugga um að súrefnisáðstæður séu í lagi áður en farið er í þau.

Þá vill nefndin benda á að við þær áðstæður þar sem þjarga þarf mönnum út úr rýmum þá eru flóttagrímur ekki til þess fallnar að veita mönnum vörn eins og reykköfunartæki.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Í máli nr. 06203 gerði nefndin eftirfarandi tillögu í öryggisátt til Siglingastofnunar:

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

AFGREIÐSLA SIGLINGASTOFNUNAR:

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

VIÐAUKI



Dreifibréf til útgerðarféлага, fiskimjölsverksmiðja,
verktaka við löndun og annarra sem málið varðar

RNS

16. 02. 2009

Reykjavík, 12. febrúar 2009.
Tilvísun: 200902-0036/ 2.02.00

Öryggisráðstafanir við löndun á bræðslufiski og vinnu í hráefnisgeymum og hráefnisþróm

Að gefnu tilefni vill Vinnueftirlitið vekja athygli á slyshættu við vinnu í rýmum þar sem hættu getur verið á sùrefnisskortri og/eða á myndun hættulegra lofttegunda. Veruleg slyshætta er fyrir hendi í lestum skipa, hráefnisgeymum og –þróm; þegar hráefnið rotnar myndast hættulegar lofttegundir og sùrefnisskortur verður.

Í ljósi þessa telur Vinnueftirlitið að gera þurfi eftirfarandi öryggisráðstafanir til að tryggja öryggi starfsmanna við þessa vinnu:

- Atvinnurekandi skal tryggja að íslenskir og erlendir starfsmenn séu upplýstir um þær hættur sem fylgja þessum verkum þannig að þeir geti unnið störf sín á öruggan hátt. Ganga verður úr skugga um að erlendir starfsmenn hafi skilið þá fræðslu og leiðbeiningar sem þeir hafa fengið.
- Jafnframt skal atvinnurekandi tryggja að starfsmenn annarra fyrirtækja, sem hafa með höndum verk innan fyrirtækis hans, hafi í raun fengið viðeigandi leiðbeiningar um áhættu er varðar viðkomandi verkþætti. Sama á við hafi atvinnurekandi undir stjórn sinni starfsmenn frá starfsmannaleigu eða öðrum atvinnurekanda.
- Vinnueftirlitið vill jafnframt benda á að atvinnurekandi ber ábyrgð á að gerð sé skrifleg áætlun um öryggi og heilbrigði á vinnustað áður en hafist er handa við þá verkþætti sem um ræðir hverju sinni. Slik áætlun skal m.a. fela í sér áhættumat og áætlun um forvarnir Hvorutveggja skal fylgt eftir og kynnt fyrir starfsmönnum á fullnægjandi hátt, sbr. ákvæði 65. og 66. gr. vinnuverndarlaganna nr. 46/1980 og ákvæði reglugerðar nr. 920/2006 um skipulag og framkvæmd vinnuverndarstarfs á vinnustöðum.

Í samræmi við reglur nr. 429/1995 um öryggisráðstafanir við vinnu í lokuðu rými skal gera nauðsynlegar öryggisráðstafanir og vinnan skipulögð, undirbúin og framkvæmd þannig að hún ögni ekki öryggi og heilsu starfsmanna. Þær ráðstafanir fela m.a. í sér að atvinnurekandi eða annar sem hann tilnefna gefi heimild til vinnu í geymum, þróm og lestum skipa áður en vinna hefst. Heimildin er bundin eftirfarandi skilyrðum:

Ássetur/Address:
Bíldshöfða 16
110 Reykjavík

Kt: 420181-0439
Sími/Telephone:
+ 354 550 4600

Bréfastmi/Telefax:
+ 354 550 4610

Veffang/Homepage:
www.vinnueftiri.is

Netfang/e-mail:
vinnueftiri@ver.is

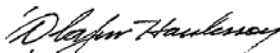
- Rýmið skal hafa verið loftræst og loftræsting tryggð allan tímann sem vinna fer fram.
- Mæla skal súrefni og gas í rýminu við upphaf vinnu.
- Nota skal viðeigandi persónuhlífar.
- Viðkomandi starfsmenn skulu búnir öryggisbelti með línu.
- Stöðug vakt skal vera yfir þessum starfsmönnum og reglur um samskipti vaktmanns við þá ljósar.
- Búnaður skal vera fyrir hendi til að ná mönnum upp.

Leitast skal við að haga vinnu þannig að sem minnst þurfi að fara ofan í lestar og þrær eða inn í geyma.

Á heimasíðu Vinnueftirlitsins, www.vinnueftirlit.is, er að finna viðkomandi lög, reglur og reglugerðir.

Undir flípanum *Gagnabrunnur – áhættumat* á heimasíðunni eru ýmsar leiðbeiningar og upplýsingar sem að gagni mega koma við gerð áhættumats og skipulagningu forvarna.

Virðingarfyllt,
f.h. Vinnueftirlitsins



Ólafur Hauksson
aðstoðardeildarstjóri
þróunar- og eftirlitsdeildar



Víðir Kristjánsson
deildarstjóri
efna- og hollustuháttadeildar

NR. 014/09 Straumur SH 100

4. Rafmagnsbilun



Straumur SH 100
Skipaskr.nr.: 2331
Smiðaður: Hafnarfirði 1999 plast
Stærð: 7,40 brl; 5,90 bt
Lengd: 9,12 m Breidd: 2,80 m
Dýpt: 1,27 m
Vél: Volvo Penta 190,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja: 2

Straumur ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. febrúar 2009 var Straumur SH 100 á siglingu til Dalvíkur. Veður: Logn

Verið var að sigla bátnum frá Stykkishólmi til nýrrar heimahafnar. Þegar báturinn var staddur á Húnaflóa urðu bátsverjar varir við að hleðsla fór af neyslurafkerfinu og létu strandstöð vita af því. Hleðslan kom svo inn aftur og var aðstoð afþökkuð en þegar báturinn var staddur út af Tröllaskaga fór hún aftur af. Ákveðið var þá að sigla inn til Siglufjarðar þar sem viðgerðarmaður taldi að annar rafallinn væri bilaður og skiptir með rofa í töflu yfir á startgeymasettið. Bátnum var síðan siglt til Dalvíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að geymasettið fyrir neyslukerfið var þurrt en rafallinn reyndist í lagi. Báturinn hafði staðið nokkra mánuði við bryggju og talsverðan tíma af því á landrafmagni;
- að ekki var talin ástæða til athuga ástand rafgeyma áður en lagt var í ferðina. Nýir eigendur voru að bátnum og höfðu talið hann í fullkomnu lagi þegar þeir tóku við honum;
- að báturinn var nýskoðaður og með haffærisskrteini útgefið 6. feb. 2009.

NEFNÐARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur stjórnendur báta að fara vel yfir mikilvægan búnað um borð áður en lagt er í sjóferð sérstaklega ef þeir þekkja lítið til ástands hans.

NR. 060/09 Frosti ÞH 229

5. Efnaslys, ammoniakleki



Frosti ÞH 229
Skipaskr.nr.: 2067
Smiðaður: Póllandi 1990 stál
Stærð: 393,00 brl; 622,00 bt
Lengd: 39,30 m Breidd: 9,40 m
Dýpt: 6,50 m
Vél: Sulzer Cegielski 1.280,00 kW
Árgerð: 1989
Fjöldi skipverja:

Frosti ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. nóvember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. júní 2009 var Frosti ÞH 229 við bryggju á Grenivík.

Verið var að vinna við viðhald í skipinu þegar upp kom leki frá kælikerfi skipsins og var slökkvilið kallað til. Slökkviliðsmönnum og viðgerðarmanni í eiturefnabúningum tókst að stöðva lekann. Notaður var vatnsúði til að fella efnið og varð engum meint af.



Myndin sýnir slökkviliðsmenn að störfum. (Mynd ©Örlygur Hnefill)

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn yfirvélstjóra var lokið við uppsetningu og þrýstiprófun nýs búnaðar í frystikerfi skipsins og hvergi hafði fundist leki. En þegar hann og tæknimenn áttu leið framhjá hluta búnaðarins fannst örlítil ammoníakslykt. Hann bað tæknimennina að kanna samsetningar og brá einn þeirra lykli á rórasamsetningu og herti að en þá gekk hún í sundur og fljótandi vökvinn spýttist út;
- að sögn tæknimanns framkvæmdaraðila hafði ein-skera kónn gengið fram af rörinu í nipplinum þegar hann herti meira á tengingunni;
- að tengingin sem dróst í sundur var 10 mm rórasamsetningu aftan við brú fyrir ofan trollþilfarið;
- að kælikerfið rúmar um 1.500 lítra af ammóníaksvökva (í stórum frystiskipum getur verið allt að 10.000 lítrar) sem spýttist undir miklun þrýstingi út um samsetninguna og taldi tæknimaður að um 70 til 80% af efninu hefði lekið út. Það sem ekki varð að gufu lak niður á togþilfar og í sjóinn;
- að tveir eiturefnabúningar voru um borð í skipinu;
- að talið er að um ein og hálf klukkustund hafi liðið frá því samsetningin rofnaði þar til búið var að skrúfa fyrir rennslið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök atviksins vera slægleg vinnubrögð við kónun rörsins.

NR. 068/09 Kajak

6. Hvolfir og ræðari í vandræðum

Kajak
Skipaskr.nr.: óskráður
Smíðaður:
Stærð: br/ bt
Lengd: m Breidd: m Dýpt: m
Vél: kW Árgerð:
Fjöldi skipverja: 1

Mynd af kajak (lengist ekki)

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 31. ágúst 2009 af Inga

Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. júní 2009 var maður á kajak vestan við Stórhöfða í Vestmannaeyjum. Veður: Logn

Þegar kajakinn var staddur inn í Fjóshelli hvolfdi honum en mannum tókst ekki að rétta hann aftur og fór úr honum. Honum tókst ekki að komast í hann aftur en fólk á útsýnispalli í landi sá til hans og kallaði eftir aðstoð. Unglingar, sem voru á slöngubát skammt frá, tókst með tilsögn fólksins að nálgast manninn og bjarga honum um borð. Aðrar björgunaraðgerðir voru þá afturkallaðar.

Maðurinn á kajaknum taldi að straumur vegna súgs í hellinum hefði orsakað að honum hvolfdi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn mannsins var mikið gegnumstreymi í hellinum, straumur og um 1,2 metra súgur inn í honum;
- að maðurinn hafði lítið róid kajak við Vestmannaeyjar en gert það annars staðar af og til í fimm ár;
- að hann hafði ekki kunnáttu til að rétta kajak við sem hvolfir;
- að hann kvaðst hafa verið í viðurkenndum klæðnaði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en gerir alvarlegar athugasemdir við að menn séu einir í svona ferðum og að hafa ekki kunnáttu til að rétta við kajak á hvolfi.

NR. 072/09 Hannes Þ. Hafstein

7. Stjórnlaus í höfn



Hannes Þ. Hafstein
 Skipskr.nr.: 2310
 Smíðaður: Englandi 1975 plast
 Stærð: 42,90 brl; 42,00 bt
 Lengd: 16,31 m Breidd: 5,20 m
 Dýpt: 2,70 m
 Vél: Caterpillar 544,00 kW
 Árgæð: 1974
 Fjöldi skipverja:

Hannes Þ. Hafstein ©Landsbjörg

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. júní 2009 lá björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein við landfestar í Grindavíkurhöfn. Veður: Hægvíðri.

Skipið var til sýnis í höfninni fyrir hátíðagesti sjómannaþagsins. Þegar aðalvélin var ræst fór skipið á mikilli ferð aftur á bak svo landfestar slitnuðu. Það tókst að koma í veg fyrir að skipið lenti björgunarskipinu Oddi V. Gíslasyni en var þá bakkað þar til þar til skuturinn skall á bryggjuna.

Nokkur umferð annarra báta hafði verið í þessum hluta hafnarinnar m.a. þar sem börn og unglingar voru á ferð í skemmtisiglingu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mikil umgangur gesta sjómannaþagsins hafði verið um skipið áður en ræsa átti vélararnar fyrir brottför úr höfn og m.a. höfðu þeir haft aðgang að stjórnrymum skipsins. Þegar vélar voru ræstar voru skipverjar ekki um borð nema einn sem stóð á þilfarinu og hljóp hann inn í brú til að ná stjórn á skipinu. Menn sem voru um borð í Oddi V. Gíslasyni komust um

borð í skipið og fóru upp á stjórnvall einnig til að ná tökum á stjórn skipsins;

- að ekkert er því til fyrirstöðu að vélar séu ræstar þó kúplað sé að skrúfu og handföng standi á mikilli inngjöf. Skipstjóri taldi það öryggisatriði að þessi möguleiki væri fyrir hendi við vissar aðstæður;
- að gult aðvörungskilti með leiðbeiningum á ensku eru á báðum vélum og blasir skiltið við þar sem þær eru ræstar. Í leiðbeiningunum kemur fram að gæta skuli þess að gírskiptingin sé í hlutlausu við ræsing;
- að samhæfð stjórnæki eru í brú og í opnum stjórnvalli á brúarþaki. Þau eru tengd við vélar og gíra með vírabörkum sem liggja í tveimur þörum til vélbúnaðarins. Í brú er hægt að rjúfa samhæfingu (tengingu) gírs og olúgúfjar og er þá aðeins olúgújöf virk. Þessi möguleiki er ekki fyrir hendi uppi á stjórnvalli og eru þau því virk sem áður;
- að skipverji sem ekki var vélstjórmenntaður var sendur í vélarúm til að gangsetja vélararnar en hann sagðist hafa gert það oft áður. Hann sagðist hafa vitað af aðvörungskiltinu en í þetta skipti hafi hann ekki gætt að gírskiptingunni;
- að sögn skipstjóra var atvikið skoðað með umboðsmanni gíranna og lagði hann til að sett verði gaumljós í stjórnborð vélarinnar sem segði til um stöðu gírsins;
- að á öðrum björgunarskipum Slysavarnarfélagssins Landsbjargar eru ýmsar útfærslur á stjórnvúnaði vélbúnaðarins. Þar sem rafmagns-yfirfærsla er notuð er ekki hægt að ræsa vél nema stjórnhandföng séu í hlutlausu (frákúplað) og jafnvel þarf að kvitta fyrir í brú að ræsing sé möguleg;
- að sögn skipstjóra á öðru björgunarskipi kom fyrir hliðstætt atvik þegar skipið var til sýnis en þá hafði verið átt við stjórnæki. Hann sagðist hafa staðið nálægt skiptingunni þegar vélin var ræst og náð að grípa inn í.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var aðgæsluleysi við ræsingu vélarinnar enda ekki farið eftir leiðbeiningum.

NR. 107/09 Slöngubátur

8. Hrakningar í fjöru



Valiant 450 ©Framleiðandi

Slöngubátur
Skipaskr.nr.: Óskráður
Smiðaður: gúmmi og harðplast
Stærð: brl; bt
Lengd: 4,50 m Breidd: 1,94 m
Dýpt: m
Vél: Mercury utanborðs-
mótor 37,00 kW
Árgerð:
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. desember 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársællsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. ágúst 2009 var harðbotna slöngubátur á siglingu skammt undan fjöruborðinu í Bakkafjöru. Veður: Logn í fyrstu en SA 3-5 m/sek og úthafsaldá sem brotnaði við ströndina.

Bátsverji sagði að alda hafi brotnað við bátinn svo gaf yfir hann, vélin stöðvast og næsta alda kastaði bátnum upp í fjöruna. Eftir símtal við báts-eiganda fengu þeir ráðleggingar um meðferð vélarinnar og var jafnframt ákveðið að setja fram að nýju. Réru þeir fyrst frá ströndinni en vélin náðist ekki í gang. Formaður (einn bátsverji) óskaði eftir aðstoð björgunarskipins Þórs frá Vestmannaeyjum. Á meðan þeir biðu aðstoðar héldu bátsverjar sjó með árum en vindur jókst af SA í um 3 – 5 metra á sek. Réðu þeir þá ekki lengur við bátinn og kastaði alda þeim aftur upp í fjöruna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í upphafi lögðu tveir menn út frá Vestmannaeyjum upp á land á lánsbát til að sækja tvo menn. Þeir þekktu lítið til báts og vélar;
- að eftir að farið var úr fjörunni voru þrír þeirra búnir flotgöllum en einn var í björgunarvesti.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var reynsluleysi samfara gáleysi bátsverja að taka land eða leggja frá strönd þar sem úthafsaldan brotnar að öllu jöfnu.

NR. 117/09 Hannes Þ. Hafstein

9. Fær á sig brotsjó



Hannes Þ. Hafstein ©Landsbjörg

Hannes Þ. Hafstein
Skipaskr.nr.: 2310
Smiðaður: Englandi 1975 plast
Stærð: 42,90 brl; 42,00 bt
Lengd: 16,31 m Breidd: 5,20 m
Dýpt: 2,70 m
Vél: Caterpillar 544,00 kW
Árgerð: 1974
Annarð: Björgunarskip
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Jóhanni Ársællsyni og Ólafi K. Ármannssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. október 2009 var björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein á siglingu í Faxaflóa. Veður: Kaldi og talsverður sjór.

Skipið var á leiðinni til Grundarfjarðar með harðbotna björgunarbátinn Njörð Garðarsson sk.nr. 7544 í togi. Á siglingunni var siglt harkalega fram af öldu og skömmu seinna uppgötvaðist að björgunarbáturinn hafði slitnaði aftan úr. Þegar skipstjóri hraðaði sér í brú til að stjórna leitinni að bátnum kastaðist hann til með þeim afleiðingum að höfuðið slóst í dyrakarm og hann vankaðist og fékk sár á höfuð. Leit að bátnum var hætt og siglt með slasaða til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnandi sem var við stjórn sagðist hafa dregið af ferð þegar hann tók við stjórninni en taldi samt að orsök atviksins hafi verið of mikil

ferð skipsins en á þeim tíma var siglt á 12 hnútum;

- að nokkrum mínútum fyrir óhappið hafði einn skipverji farið út og sá þá ljós frá bátum og var hann í togi og allt virtist vera í lagi. Efir að skipið stakst fram af öldunni var aftur athugað með bátinn en þá var dráttartaugin átakslaus og ekkert ljós að sjá frá bátnum. Stjórnandi taldi þetta tímabil hafa verið um 5 til 10 mínútur;
- að ekki var tekin nákvæm staðsetning þegar kom í ljós að bj. Njörður var týndur en stjórnandi taldi það hafa verið 13 – 14 sml SA af Annarstapa;
- að dráttartaugin úr bj.s. Hannesi Þ. Hafstein var á 45 mm nælon en við bb. Njörð Garðarsson var hún fest í grennra tóg sem greinilega hefur nuddast við eitthvað og slitnað í sárinu.

NEFNDARÁLIT:

Örsök atviksins er óvarleg sigling við viðsjárverðar aðstæður.

NR. 126/09 Lundeý SH 14

10. Skipverji slasast vegna efna



Lundeý ©Hilmar Snorrason

Lundeý NS 14
 Skipaskr.nr.: 0155
 Smíðaður: Þýskalandi 1960 stál
 Stærð: 836,00 brl; 1.424,00 bt
 Lengd: 68,89 m Breidd: 10,40 m
 Dýpt: 7,94 m
 Vél: Wartsila 4.920,00 kW
 Árgæð: 1999
 Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Jóhanni Ársællsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. október 2009 var Lundeý NS 14 við bryggju í Reykjavík.

Skipverji var að vinna við þríf í lest skipsins með því að sápukvoða með háþrýstidælu. Tenging losnaði frá sápujektorum að byssunni og sprautaðist þá sápublandan í augu hans. Augun voru strax skoluð og því haldið áfram þar til komið var með hann á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að byssan var búin sápufröðustút. Út úr kvoðustútnum kemur kvoðan með minnkuðum þrýstingi en fullur þrýstingur 140 til 160 bar var á lögninni frá dælu í byssuna. Jektorinn sagnar sápu á vatnið og tenging á þessari lögn losnaði í sundur;
- að lögnin er kónatengd og þarf að herða málmiró með skrúflykli. Slasaði sagðist ekki hafa tengt þetta en búnaðurinn hafi verið notaður til að hreinsa fleiri lestar. Hann sagðist ekki hafa orðið var við að tengingin hafi ekki verið fyllilega hert saman og leki hefði ekki gefið það til kynna;
- að slasaði var ekki með hlífðargleraugu né andlitshlíf en að sögn skipstjóra eru hlífðargleraugu til í skipinu og gert ráð fyrir að þau séu notuð. En þar sem þrýstingur úr kvoðustútnum er fremur lítill freistast menn við að taka þau af sér þegar móða byrgir sýn. Slasaði taldi að gleraugu hefði ekki komið í veg fyrir að sápan færi í augu hans því hún hefði sprautast upp með andlitinu;
- að sápuögurinn var af gerðinni „TK-Actigel“ með sýrustigi 14 Ph. Þess er getið á umbúðum að hann sé mjög ætandi og nota eigi hlífðargleraugu eða andlitshlíf og hanska þegar verið er að vinna með efnið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera að tenging undir fullum þrýstingi fór í sundur og slasaði notaði ekki hlífðargleraugu.

Nefndin vill beina því til skipstjórnenda að setja verklagsreglur um hlífðarbúnað skipverja þegar þeir nota hættuleg efni.

Stöðuyfirlit um

TILLÖGUR RNS Í ÖRYGGISÁTT

2000 – 2009



www.rns.is

Skýrsla sjóslysanefndar fyrir árið 2009 – styrktarlínur

Tálknafjörður

Pórsberg ehf

Suðureyri

Fiskvinnslan Íslandssaga hf

Fiskverkun Jóhanns ehf

Bolungarvík

Fiskmarkaður Vestfjarða ehf

Jakob Valgeir ehf

Hnífsdalur

Hraðfrystihúsið Gunnvör hf

Ísafjörður

Ísafjarðarhöfn

Verkalýðsfélag Vestfirðinga

Súðavík

Súðavíkurhreppur

Hólmanvík

Strandafraкт ehf

Blönduós

Samstaða skrifstofa verkalýðsfélaga

Skagaströnd

Vík ehf

Sauðárkrókur

Aldan - Stéttafélag

Bygðarstofnun

Siglufjörður

Egilssíld ehf

Fiskmarkaður Siglufjarðar

Fjallabyggðarhafnir / Fjallabyggð

Ólafsfjörður

Sjómannafélag Ólafsfjarðar

Akureyri

Aflvís ehf

Akureyrarbær

Dregg ehf

Gúmmibátapjónusta Norðurlands

Hnífill ehf

Kælsmiðjan Frost ehf

Sjómannafélag Eyjafjarðar

Útrás ehf

Hrísey

Eyfar ehf

Grenivík

Frosti ehf

Stuðlaberg útgerð ehf

Dalvík

Dalvíkurbyggð

Sólrun ehf

Vélvirki ehf verkstæði

Húsavík

Barmur ehf

GPG fiskverkun ehf

Víkurraf ehf

Þórshöfn

Verkalýðsfélag Þórshafnar

Vopnafjörður

Vopnafjarðarhreppur

Seyðisfjörður

Gullberg hf útgerð

Eskifjörður

Eskja hf

Neskaupstaður

AFL starfsgreinafélag Austurlands

Síldarvinnslan útgerð

Fáskrúðsfjörður

Loðnuvinnslan hf

Snæljós ehf

Höfn

FAS skóli

Vélsmiðjan Foss

Þorlákshöfn

Hafnar sjóður Þorlákshafnar

Vestmannaeyjar

Ísfélag Vestmannaeyja hf

Pétursey ehf

Sjómannafélagið Jötunn

Skípalyftan ehf

Stígandi útgerð ehf

Sýslumaðurinn Vestmannaeyjum

Vélaverkstæðið Þór ehf

Vinnlustöðin hf

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2000 - 2009

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa skal Rannsóknarnefnd sjóslysa gera tillögur um úrbætur í öryggismálum til sjós eftir því sem rannsókn á orsökum sjóslysa gefur tilefni til. Siglingastofnun Íslands ber að sjá til þess að tillögur til úrbóta sem berast frá nefndinni séu teknar til formlegrar afgreiðslu hverju sinni. Siglingastofnun Íslands skal senda nefndinni niðurstöður slíkrar afgreiðslu.

Nefndin skal í lok hvers starfsárs semja yfirlit um hvernig tillögum hennar hefur verið framfylgt og senda samgönguráðherra. Yfirlitið skal birta í heildarskýrslu nefndarinnar.

TILLÖGUR RNS Í ÖRYGGISÁTT

Eins og fram kemur á töflunni hér að neðan hefur RNS gert samtals 159 tillögur í öryggisátt vegna 84 skráðra atvika til Siglingastofnunar Íslands vegna skráðra mála á árunum 2000 – 2009. Fjöldi tillagna hvers árs tengist einu málanúmeri en þær geta skipst í nokkra liði innan þeirra eins og fram kemur á myndinni hér að neðan.

Tillögur RNS í öryggisátt samkvæmt fjölda atvika og tillagna 2000 - 2009											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Samtals:
Fjöldi atvika	22	18	7	13	8	4	3	4	4	1	84
Fjöldi tillagna	42	37	27	17	15	5	4	4	7	1	159

Tillögur í öryggisátt eftir málanúmerum									
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
013 00	002 01	007 02	003 03	009 04	012 05	011 06	074 07	010 08	145 09
020 00	008 01	015 02	014 03	010 04	065 05	077 06	160 07	121 08	
026 00	010 01	027 02	015 03	031 04	088 05	127 06	161 07	126 08	
028 00	012 01	046 02	025 03	043 04	094 05		162 07	129 08	
034 00	034 01	049 02	042 03	051 04					
039 00	035 01	111 02	051 03	059 04					
041 00	036 01	112 02	061 03	061 04					
045 00	037 01		062 03	081 04					
049 00	045 01		102 03						
054 00	051 01		105 03						
056 00	057 01		107 03						
062 00	065 01		125 03						
072 00	091 01		126 03						
074 00	097 01								
079 00	098 01								
082 00	105 01								
084 00	107 01								
090 00	112 01								
093 00									
102 00									
103 00									
109 00									

Hér á eftir er stöðuyfirlit á hreyfilistum stofnunarinnar ásamt öllum tillögum í öryggisátt sem RNS hefur gert frá árinu 2000.



AFGREIÐSLA

SIGLINGASTOFNUNAR ÍSLANDS

**á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa
í öryggisátt
2001 - 2009**

Siglingastofnun Íslands
Rannsókn- og þróunarsvið
31.12.2009

Inngangur

Í samræmi við 14. gr. laga um rannsókn sjóslysa, nr. 68/2000 og 19. gr. reglugerðar um rannsókn sjóslysa, nr. 133/2001, er hlutverk Siglingastofnunar Íslands að afgreiða formlega tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.

Meðfylgjandi er yfirlit um afgreiðslu stofnunarinnar á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt, frá 2001 þegar slíkt hlutverk stofnunarinnar var lög bundið.

Í kjölfar margra tillagna rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt hefur Siglingastofnun Íslands hleypt af stokkunum sérstökum verkefnum. Verkefnum eru skipt upp í

- A. Rannsóknaverkefni
- B. Stjórnsluverkefni
- C. Eftirlitsverkefni
- D. Verkefni samgönguáætlunar

A. Rannsóknaverkefni

Telji Siglingastofnun Íslands að tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt kalli á sérstaka rannsókn, metur stofnunin það svo að sérstakt rannsóknaverkefni sé nauðsynlegt til að brjóta nánar til mærgar tillögur nefndarinnar. Þá er yfirlit um að ræða endurtektar tillögur þar sem ástæða þykir til að fara í sértæka og nákvæma athugun á efni og innihaldi tillagnanna.

B. Stjórnsluverkefni

Tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sem lúta að breytingum á lögum og reglum heyrja undir stjórnsluverkefni Siglingastofnunar Íslands. Siglingastofnun setur hvorki reglur né gerir breytingar á reglum heldur er það ráðherra samgöngumála. Siglingastofnun setur því þær tillögur rannsóknarnefndarinnar sem innihalda breytingar á lögum eða reglum í þann farveg sem stjórnslusan ákveður. Stofnunin undirbýr reglur eða breytingar á reglum í samræmi við tillögur rannsóknarnefndarinnar og leggur fyrir siglingaráð sem er ráðgjafandi fyrir ráðherra í málefnum siglinga- og vitamála.

C. Eftirlitsverkefni

Ef í tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt er að finna sérstaka áherslu á aukni eftirlit og skoðanir um borð í skipum metur Siglingastofnun meðið það svo að setja skuli af stað sérstök átaksverkefni. Framfylgd þeirra hvílir á skoðunarmönnum stofnunarinnar, bæði við venjulegt og lög bundið skipaefirlit sem og við skyndiskoðanir. Átaksverkefni eru ekki tímasett en sífellt uppfærð.

D. Verkefni samgönguáætlunar

Margar tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt eru um fræðslu og leiðbeiningar fyrir sjófarendur. Aðallega um að ræða fræðsluefni fyrir sjómenn. Áætlun um öryggi sjófarenda er hluti af samgönguáætlun en Siglingastofnun er framkvæmdaraðili þeirrar áætlunar. Eitt af verkefnum hennar er útgáfa fræðsluefnis og leiðbeininga fyrir sjófarendur. Innan áætlunarinnar starfar verkefnisstjórn sem hefur eftirlit með þeim verkefnum sem áætlunin tekur fyrir, en um er að ræða mörg verkefni sem eru bein afleiðing af tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.

Við afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sendir stofnunin nefndinni greinargerð um tillögurnar sem fjalla bæði um laga- og reglugerðarþátt þeirra sem og eftirlitsþátt stofnunarinnar. Greinargerðinni fylgir síðan almenn niðurstaða sem er samantekt afgreiðslunnar.

Í þessari samantekt er að finna allar tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt frá því að nefndin, í samræmi við lög og reglur, hóf að senda þær frá sér árið 2001. Samantektin er byggð upp á eftirfarandi hátt:

- *Nr. máls* er númer lokaskýrslu nefndarinnar.
- *Atvikalýsing* er lýsing á atburði sem nefndin hefur rannsakað.
- *Tillaga í öryggisátt* er tillaga nefndarinnar.
- *Afgreiðsla Siglingastofnunar* er niðurstaða afgreiðslunnar til einföldunar vegna þess að afgreiðslan sjálf er oft á tíðum allviðamikil. Afgreiðsluna í heild má finna á vef Siglingastofnunar Íslands.
- *Verkefni* er númer verkefnis og tengist það númeri lokaskýrslu nefndarinnar.
- *Framkvæmd* er sá framkvæmdaraðili innan Siglingastofnunar sem fer með málið.
- *Staða máls* er hvort um er að ræða átaktsverkefni sem sífellt eru í gangi, verkefni lokið eða verkefni í vinnslu. Hið síðastnefnda getur verið misjafnlega stött og þá sérstaklega þegar stofnunin þarf að bera mál undir marga aðila. Á það við í flestum tilfellum þegar um breytingar á lögum eða reglum er að ræða en Siglingastofnun getur í raun einungis komið þeim málum áfram til siglingaráðs og fylgt þeim eftir þar.

Samantektin verður í framhaldinu uppfærð við hverja tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.



Verkefni Siglingastofnunar - samantekt

Átaksverkefni

Nr. verkefnis	Verkefnislysing	Framkvæmd:	Staða máls:
A-002/01-02	Merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslu	Skipaefirtirlitssvið	Átaksverkefni
A-036/01-01	Lensi- og eftirlitssbúnaður í þurrrymum	Skipaefirtirlitssvið	Átaksverkefni
A-057/01-01	Skoðun stiga um borð í skipum	Skipaefirtirlitssvið	Átaksverkefni
A-027/02-01	Óhindrað utsýni frá stjórnþalli	Skipaefirtirlitssvið	Átaksverkefni
A-046/02-01	Yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum	Skipaefirtirlitssvið	Átaksverkefni
A-107/01-04	Profun á akkerisbúnaði við skoðanir	Skipaefirtirlitssvið	Átaksverkefni
A-049/02-01	Skoðun á lekaviðvörðunarkerfi	Skipaefirtirlitssvið	Átaksverkefni
A-042/03-01	Úttekt á frágangi færribanda um borð í skipum	Skipaefirtirlitssvið	Átaksverkefni
A-051/03-01	Fyrirkomulag ondunarropa eldfimra vökva	Skipaefirtirlitssvið	Átaksverkefni
A-015/03-01	Sérstök athugun á skutgeymum í bátum	Skipaefirtirlitssvið	Átaksverkefni
A-081/04-01	Merktar akkerislegur við hafnir	Rekstrarsvið	Átaksverkefni
A-088/05-01	Samsetning ólíkra mála á lögnum	Skipaefirtirlitssvið	Átaksverkefni
A-011/06-01	Frágangur á rafgeymum	Skipaefirtirlitssvið	Átaksverkefni
A-121/08-01	Asigling á fiskeldiskvi	Skipaefirtirlitssvið	*Átaksverkefni
A-126/08-01	Vélarvana og dregginn til hafnar	Skipaefirtirlitssvið	*Átaksverkefni
A-025/03-01	Leki í tréskipum	Skipaefirtirlitssvið	*Átaksverkefni

Samgönguáætlun

Nr. verkefnis	Verkefnislysing	Framkvæmd:	Staða máls:
S-002/01-01	Bæklingur um vinnuöryggi	Samgönguáætlun	Lokið
S-012/01-01	Fræðslumynd um hættuleg efni	Langtímaáætlun	Lokið
S-051/01-02	Bæklingur og stuttmynd um öryggismál smábáta	Samgönguáætlun	Lokið
S-065/01-02	Bæklingur um æfingar og gáttlista	Langtímaáætlun	Lokið
S-057/01-02	Bæklingur og stuttmynd um fallhættu um borð	Langtímaáætlun	Lokið
S-105/01-01	Endurútgáfa stöðugleikabakklings	Langtímaáætlun	Lokið
S-105/01-02	Fræðslumynd um stöðugleika skipa	Langtímaáætlun	Lokið
S-015/02-01	Fræðslumynd um björgunarbúninga.	Langtímaáætlun	Lokið
S-062/03-01	Fræðslufni um viðbrögð vegna súrefnisskorts	Langtímaáætlun	Lokið
S-009/04-02	Þjálfun og notkun léttbáta	Samgönguáætlun	Lokið
S-061/04-01	Veggspjöld um meðferð lausra stiga	Samgönguáætlun	Lokið
S-127/06-01	Fræðslufni um hættuleg efni	Samgönguáætlun	Lokið
S-074/07-01	Fræðslufni um hættumat í skipum	Samgönguáætlun	Lokið
S-010/08-01	Tök niðri við Hólmavik – úttekt í höfn	Samgönguáætlun	*Lokið

Lög og reglur

Nr. verkefnis	Verkefnislysing	Framkvæmd:	Staða máls:
L-051/01-01	Hleðsla báta	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-015/02-02	Litur öryggislina	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-007/02-01	Reglur um vinnusvæði	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-107/01-01	Umbúðir björgunarbúninga	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-107/01-02	Akkerisbúnaður skipa	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-061/03-01	Gasskynjarar	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-112/02-01	Köfunarmál	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-125/03-01	Tviskiptar hurðir	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-126/03-01	Öryggishjálmar	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-010/04-01	Tilkynningarskylda við um áhöfn brottför	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-010/04-02	Björgunarbúninga í stað flotvinnu-búninga	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-009/04-01	Námskeið um notkun léttbáta	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-081/04-02	Tilkynningar um sjóslýs	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-065/05-01	Slökkvibúnaður í vistarverum	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-127/06-02	Reglur um lyf og áhöld vegna hættukegra efna	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-160/07-01	Styrisbúnaður í smábátum	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-129/08-01	Eldur í vélarúmi	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-161/07-01	Langlegubátar sökkva í höfn	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-162/07-01	Langlegubátar sökkva í höfn	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-077/06-01	Strand í Reykjavík	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-008/01-01	Stjörn skips án réttinda	Stjórnsýslusvið	*Lokið

Rannsóknir

Nr. verkefnis	Verkefnislysing	Framkvæmd:	Staða máls:
R-034/01-01	Rannsóknir á hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhöfn	Rannsóknasvið	Lokið
R-051/01-03	Óhleðsla smábáta, burðargeta, stöðugleiki og ölduáhrif	Rannsóknasvið	Í vinnslu
R-065/01-01	Vatnspétt niðurhólfun og loftþræsting	Rannsóknasvið	Í vinnslu
R-107/01-01	Lofflæði til aðalvéla, rafeindastýrðir gangráðar, olusiusir og staðsetning loftinntaka	Rannsóknasvið	Í vinnslu

* Nytt frá 2008

Heildarskrá Siglingastofnunar Íslands

Hér á eftir eru allar tillögur RNS í öryggisátt frá árinu 2001 sem Siglingastofnun Íslands hefur afgreitt og hver staða þeirra er nú. Einnig kemur fram hver er framkvæmdaraðili þeirra innan stofnunarinnar.

Nr. máls: 002/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við vinnu við flokunarvél um borð í Hrafni Sveinbjarnarsyni GK-255 (sknr. 1972) þann 4. janúar 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin vill benda yfirmönnum á að brýna fyrir áhöfn sinni að ávallt sé allur vélbúnaður stöðvaður áður en átt er við að losa fisk úr þeim. Til frekari áreitinga ætti að hengja upp áminningar og viðvörðunarskjöld til skipverja á vinnusvæði og í stakkageymslum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Gert er ráð fyrir því í breytingatillögum Siglingastofnunar á reglugerð nr. 26/2000 að reglur um vinnuöryggi í fiskiskipum 15 metrar og lengri, nr. 414/1995, svo og reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, höllustuðhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, og einnig reglugerð um lágmarkskröfur er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, nr. 786/1998, verði felldar á brott og þess í stað felldar inn í VI. kafla nýju reglugerðardrágranna en VI. kafli fjallar um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninnar. 2) Auk breytinga á reglugerð hér að lütandi hefur Siglingastofnun Íslands tekið málið upp við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda og lagt til að gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitögurum sem verði síðan dreift um borð í þau skip er málið varðar. 3) Ennfremur mun stofnunin sérstaklega kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og frystitögurum séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.	Frámkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-002/01-01 Gerður verði sérstakur bæklingur um borð í fiskvinnsluskipum og frystitögurum.	Verkefni: A-002/01-02 Kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.	Frámkvæmd: Skipaferiltíttsvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 010/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við netaveiðar um borð í Þorsteini GK-16 (sknr. 1159) þann 30. janúar 2001		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin álltur að varasamt sé að vera með slitinn búnað í skipum, sérstaklega þegar eiginleikar tækjanna leiða til ástands sem getur valdið vandræðum. Nefndin hvetur skipstjórnarmann að festa upp á áberandi stað viðvörðun um að spillið geti gefið eða slakað óvænt við þessar aðstæður. Einnig hvetur nefndin skipstjórnarmann til að setja ekki til þessara starfa ovana menn nema benda þeim sérstaklega á eiginleika þessara tegund spila.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands hefur í samstarfi við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda gefið út bæklinga sem meðal annars fjalla um: Öryggi við hifingar og Nýliðafræðsla í skipum. 2) Í bæklingnum um "Öryggi við hifingar" er bent á margar hættur sem leynast við hifingar eins og t.d. þegar hift er með blúðum búnaði og að viðhald búnaðar sé ófullnægjandi. Gerð er einnig grein fyrir forvornum, að álag eigi aldrei að vera meira en sem nemur öruggu vinnuálagi og að nauðsynlegt sé að hafa reglubundið eftirlit með öllum hifingarbúnaði og skipa strax út otraustum hlutum. 3) Í bæklingnum um "Nýliðafræðsla í skipum" er lögð rík áhersla á að ábyrgð skipstjóra og að fræðsla um borð fyrir nýliða þurfi að miðast við aðstæður um borð í hverju einstöku skipi. Til að tryggja að farið sé yfir öll nauðsynleg atriði við nýliðafræðsluna er bent á nauðsyn þess að stýðjast við gátlista. 3) Siglingastofnun Íslands hefur látið dreifa þessum bæklingum í öll íslensk skip. Ætlast er til að útgerðarmenn og skipstjórar sjái til þess að bæklingar þessir séu aðgengilegir áhöfn skipisins og að allir áhafnarmedlimir kynni sér innihald þeirra. Stofnunin mun kanna það sérstaklega við skipaskoðanir hvort þessir bæklingar séu um borð og hvort þeir séu aðgengilegir áhafnarmedilnum.	Frámkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.			

Nr. máls: 012/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við að fá klörblöndu í augað um borð í bv. Örfirisey RE-4 (sknr. 2170) þann 7. febrúar 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur að þörf sé á aukinni fræðslu fyrir sjómenn á umgengni við hættuleg efni.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun vill hér benda á ábyrgð skipstjóra sem hefur æbsta vald um borð í skipi en honum beri að sjá til þess að skipverjar umgangist ekki hættuleg efni að tilheyrandi ráðstafanna. 2) Í Slysavarnaskóla sjómanna læra sjómenn á þeim ýmsu námskeiðum, sem skólinn býður upp á, meðal annars að umgangast hættuleg efni. 3) Í ljósi þessa máls lagði Siglingastofnun til við verkefnastjórn langtímaáætlunar um öryggismál sjófarenda að framleidd yrði stuttmynd um meðferð og frágang hættulegra efna þar sem áhöfn skipa verði kennt að umgangast hættuleg efni og hættuleg tæki um borð í skipum. Verkefnastjórnin hefur orðið við þessari beiðni og er stuttmynd um ofangreint efni í lokavinnslu.	Frámkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-012/01-01 Framleidd verði stuttmynd um hættuleg efni um borð í skipum.			

Nr. máls: 034/01	Atvikalýsing: Skipverji slasað þegar hann fór með handlegg í blokk um borð í Tunu GR-18-69 (ex. Guðmundur VE-029, sknr. 1272) þann 8. mars 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hafi forðingum um að hávaðamörk á skipum verði í samræmi við það sem reglur kveða á um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun telur að hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhafnarneðlimi sé mjög mikilvægt viðfangsefni og telur að tímabært sé að leggja út í aukna rannsóknarvinnu á þessu sviði. Siglingastofnun mun hafa forðingu um að rannsókuð verði hávaðamörk um borð í skipum, þ.e. orsök hávaða, áhrif hans á hvíld og svefn skipverja, afkastagetu og slys um borð í skipum. Rannsókn þessi mun fara fram í samvinnu við verkefnastjórn langtímaáætlunar um öryggi sjófarenda. 2) Siglingastofnun mun leggja aukna áherslu á að reglum um hávaðamörk sé ávallt framfylgt og þá með sérstoku átaki er varðar eftirlit og hávaðamælingar.	Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: R-034/01-01 Rannsóknir á hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhafnarneðlimi, orsök hávaða, áhrif hans á hvíld og svefn skipverja, afkastagetu og slys um borð í skipum. Í samvinnu við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda.			

Nr. máls: 035/01	Atvikalýsing: Magnús HF-024 (sknr. 7486) og Leifur RE-220 (sknr. 2010) lenda í árekstri á miðunum þann 18. apríl 2001.		
Tillaga í öryggisátt Nefndin telur í ljósi þessa atviks, svo og annarra svipaðra, að skipstjórnarmenn skuli ekki sinna öðrum störfum en að stjórna skipi á meðan á siglingu stendur ef þeir eru einir um borð. Sé slík þörf til staðar þarf að lögfasta að ávallt séu tveir menn um borð þannig að annar geti annast siglingu skipins af öryggi. Sú hættu sem starfar af stjórnalausum bátum, þ.e. þar sem ekki er fullnægjandi varðstæða á siglingu, á hraða allt að 30 smi. er ósettanleg fyrir aðra sem á sjó eru.	Afgreiðsla Siglingastofnunar 1) Siglingastofnun tekur undir þessa ábendingu enda er það óásættanlegt að smábátar séu á fullri siglingu og það á hraða allt að 30 sjómílur án þess að nokkur stjórnir bátnum. 2) Með tilliti til ofangreinds og þeirrar ábyrgðar sem skipstjóri skips ber telur Siglingastofnun ekki nauðsynlegt að fjölga á hófn ef hraði skips fer í 30 sjómílur enda er skipstjóra skylt samkvæmt siglingalögum að stjórna skipi sé það á ferð og skiptir þá ekki máli hve hraði skips er mikill.	Framkvæmd: Lokið	Staða máls: Lokið
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.			

Nr. máls: 036/01	Atvikalýsing: Anton GK-068 (sknr. 1764), leki út af Krisuvíkurbjargi þann 21. apríl 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að hafa það fyrir góða reglu að athuga reglulega allar hurðir og/eða op sem geta að einhverju leyti orðið fyrir ágangni sjávar og þar með ógnað öryggi skips. Þetta á ekki síst við um rými litlið er gengið um. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að í þurrýmum sé bæði lenti- og eftirlitsbúnaður.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Gert er ráð fyrir að tillögum rannsóknarnefndar sjósýsla í öryggisátt sé fullnægt með gildistöku þeirra reglugerðarbreytinga sem Siglingastofnun hefur lagt til að gerðar verði á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri nr. 26/2000. 2) Siglingastofnun leggur mikla áherslu á að í þurrýmum sé bæði lenti og eftirlitsbúnaður og mun fylgja strangt eftir að reglum hér um sé framfylgt á ábyrgan hátt.	Framkvæmd: Skipaftirlitssvið	Staða máls: Ataksverkefni
Verkefni: A-036/01-01 Fylgja eftir að í þurrýmum sé bæði lenti- og eftirlitsbúnaður þar sem við á..			

Nr. máls: 037/01	Atvikalýsing: Kló RE-033 (sknr. 7363) strandar á uppfyllingu við Grundarfjarðarhöfn þann 24. apríl 2001		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands taki upp að nýju að tilkynna framkvæmdir í höfnun og á siglingaleiðum í útvarpi þar sem stór hluti minni báta er ekki búinn NAVTEX-búnaði. Nefndin beinir þeim tilmælum til skipstjórnarmanna að hafa ávallt samband við hafnarverði þegar komið er til hafnar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands vill benda á að í því tilfelli sem hér er ræðir hafði ljósbauga verið sett upp við uppfyllingu til leiðbeiningar fyrir sjófarendur sem áttu leið inn í höfnina. Slík ljósbauga er þekkt merki um varuð og aðgæslu við siglingar og að mati stofnunarinnar áhrifameiri en tilkynning í útvarpi. Því telur stofnunin ekki nauðsynlegt að tilkynna um framkvæmdir í höfnun ef ljósbaugur uppfyllir allar leiðbeiningar inn í höfnina. Ljósbaugur er samkvæmt alþjóðlegu merkjakerfi og gefur til kynna hvoru megin við merkið á að sigla. 2) Þegar um er að ræða hættuástand hluta sem eru á reki, leiðarmerki sem ekki virka eða hættuástand sem skyndilega er komið upp þá tilkynnir stofnunin það strax í útvarpi og/eða strandstöðvum Landssímans og varar sjófarendur við. 3) Siglingastofnun tekur undir þau sjónarmið að skipstjórnarmenn hafi ávallt samband við hafnarverði þegar þeir koma til hafnar.	Framkvæmd: Lokið	Staða máls: Lokið
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.			

Nr. máls: 045/01	Atvikalýsing: Skipverji slasað um borð í Breiðafjarðarferjunni Baldri (sknr. 2044) þegar hann fær fosförsýru (ryðhreinsi) í andlitlið þann 19. maí 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til útgerðaraðila og áhafna að setja reglur um meðferð hættulegra efna um borð í skipum sínum. Þá á það að vera ófrávikjanleg regla að skipverjar klæðist viðelgandi hlífðarfátnaði og hlífðargleraugum þegar unnið er með hættuleg efni.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á skýrslu rannsóknarnefndar sjósýsla nr. 012/01, en skýrslan fjallar um er skipverji um borð í Orfirisey slasað við að fa klórblöndu í auga, er rétt að benda einnig hér á að í Slysavarskóla sjómanna læra menn á ýmsum námskeiðum að umgangast hættuleg efni og verkefnastjórn um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bækling um ofangreint. 2) Að öðru leyti vill Siglingastofnun Íslands vísa í afgreiðslu stofnunarinnar hér að framan á skýrslu rannsóknarnefndar sjósýsla nr. 012/01.	Framkvæmd: Lokið	Staða máls: Lokið
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.			

Nr. máls: 051/01	Atvikalýsing: Fjarki ÍS-444 (sknr. 6797) sekkur í röri út af Kópnum þann 8. júní 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að breytingar verði gerðar á reglum um smábáta þannig að Siglingastofnun Íslands verði gert skylt að gefa út skriflegar upplýsingar um leyflega hleðslu hvers einstaks ópins báts sem fellur undir ákvæði reglna um smíði og búað skipa undir 15 metrum að lengd. Slíkum upplýsingum verði komið fyrir á áberandi stað í viðkomandi bát.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands telur til að sett verði plata á áberandi stað á hvora hlið stýrishúss smábáta þar sem leyfileg hleðsla bátsins verði greinileg og læsilega inngráfin í plötuna. Ákvæði um slíkt verði komið fyrir reglum um smíði og búað vinnubáta með mestu lengd allt að 15 metrum nr. 592/1994 með síðari breytingum. Í kafla V-2 um skilgreiningar og tákni myndi bættast við 4. gr. um þýngdir svohljóðandi nyr málsliður: "4.5. Á áberandi stað stíthvoru megin á stýrishúsi fiskibátsins skal vera plata þar sem leyfileg hámarks hleðsla er tilgreind og inngráfin í plötuna. Siglingastofnun skal gefa út sérstakt hleðsluskirteini fyrir fiskibátinn þar sem einnig kemur fram leyfilega hámarks hleðsla og skal áfrít af skirteininu varveitt um borð í bátum." 2) Siglingastofnun Íslands hefur tekið málið upp við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda um gerð sérstaks bækling og stuttmyndar um öryggismál smábáta þar sem hættu af ofhleðslu og of litlu friðborði smábáta verði sérstaklega tekin fyrir. Verkefnastjórnin leggur mikla áherslu á að bæði upplýsingar og áróður til smábátasjómanna um ofhleðslu verði markviss og áberandi. 3) Siglingastofnun mun setja á stað rannsóknarverkefni sem fjalla mun um hleðslu og ofhleðslu smábáta þar sem sérstaklega verður tekið tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ólduáhrifa sem takmörkun á leyfilega hámarks hleðslu.		
Verkefni: L-051/01-01 Breyting á kafla V-2 í reglum um smíði og búað vinnubáta með mestu lengd allt að 15 metrum nr. 592/1994 með síðari breytingum. Ákvæði um að sett verði plata á áberandi stað á hvora hlið stýrishúss smábáta þar sem leyfileg hleðsla bátsins verði greinileg og læsilega inngráfin í plötuna.	Framkvæmd: Stjórnissýsluvið	Staða máls: Lokið	
Verkefni: S-051/01-02 Gerður verði bæklingur og stuttmynd um öryggismál smábáta þar sem hættu af ofhleðslu og of litlu friðborði smábáta verði sérstaklega tekin fyrir.	Framkvæmd: Samgonguáætlun	Staða máls: Lokið	
Verkefni: R-051/01-03 Rannsóknarverkefni um hleðslu og ofhleðslu smábáta þar sem sérstaklega verður tekið tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ólduáhrifa sem takmörkun á leyfilega hámarks hleðslu.	Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Í vinnslu	

Nr. máls: 065/01	Atvikalýsing: Una í Garði GK-100 (sknr. 1207) ferst við rækjuveiðar í Skagafjarðardýpi þann 17. júlí 2001. Tveir skipverjar farast en fjórir bjargast.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að sjóslýsa þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilfelli til eftirfarandi tillagna í öryggisátt: 1) Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hölfun sé ávallt í lagi og vatnspétt lokun tryggð í rekstri skipa. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörðunarkerfi við vatnspéttar hurðir sem undirstrika þýðingu þess að þær séu ávallt hafðar lokaðar til sjós nema þegar bryna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3) Nefndin bendir á nauðsyn þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt fyrirkomulagstæking öryggisbúnaðar sé um borð eins og reglur mæla fyrir um. 4) Nefndin bendir á að eftir að breytingar hafi farið fram á skipum skuli haffærisskirteini ekki gefið út fyrr en samþykkt stöðugleikagögn liggja fyrir enda eru þau hluti af skipsskjöldum sem skipstjórnarmenn eigi að kynna sér. 5) Nefndin hvetur til enn frekari átaks í fræðslu um stöðugleika skipa þar sem rík áhersla verði m.a. lögð á grundvallaratriði eins og að útreiknu stöðugleikaatvik byggji á vatnspétri lokun skipa. 6) Nefndin bendir á mikilvægi þess að neyðarmerkjakerfi (neyðarbjalla) sé virkt í skipum og að skipverjar fái þjálfun í að bregðast við því. 7) Nefndin vill ítreka fyrri ábendingar um að Siglingastofnun Íslands fylgi því eftir að björgunarfæringar séu haldnar í samræmi við reglugerðir og að ekki verði gefin út hafærlí fyrir en ur því hafi verið bætt. 8) Nefndin bendir á að fylgt sé reglum um vistarverur áhafna fiskiskipa um að fullnægjandi loftræsting geti átt sér stað við öll skilyrði."	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands telur nauðsynlegt að rannsakað verði til hiltar hvernig loftræsting um borð í íslenskum fiskiskipum er háttað, hvernig niðurlöfnum þessara skipa er fyrir komið og hvaða ráðstafanir beri að gera til að tryggja vatnspéttleika skipa. Stofnunin mun setja á stað vinnuþóp innan stofnunarinnar þar sem sérstaklega verður farið yfir niðurlöfnum skipa, loftskipi milli rýma, lekastöðugleika og ef til vill nýjar forsendur sem kalla á nýjar reglur um honnun og smíði. Verkefnið yrði kaflaskipt á eftirfarandi hátt: 1. Upplýsingaöflun. 2. Tæknilegar forsendur. 3. Vatnspétt niðurlöfnum skipa. 4. Loftræsting og loftskipi milli lokaðra rýma skipa. 5. Stöðugleiki skipa í loskuðu ástandi – lekastöðugleiki. 6. Honnunarforsendur á lokunarbúnaði opa á vatnspéttum þiljum. 7. Niðurstæða. Reikna má með að niðurstöður verkefnisins liggja fyrir á seinni hluta næsta árs. Að verkinu munu koma starfsmenn Siglingastofnunar og sérfræðingar sem stofnunin kallar til. 2) Í samstarfi við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur Siglingastofnun Íslands unnið að gerð bæklinga um "Æfingar um borð í skipum". Í bæklingi þessum eru skýrðar kröfur um að halda þær mánaðarlega æfingar um borð í fiskiskipum stærri en 15 metrar. Að öðru leyti fjallar bæklingur þessi um tilgang og tíðni æfinga, undirstöðu og undirbúning æfinga svo og áætlun og framkvæmd æfinga. Bæklingi þessum hefur verið dreift um borð í öll íslensk skip. Jafnframt hefur gálistu sem fjallar um æfingaáætlun verið dreift með bæklingnum.		
Verkefni: R-065/01-01 Rannsóknarverkefni vatnspétta niðurlöfnum skipa og loftræsting um borð í fiskiskipum.	Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Lokið	
Verkefni: S-065/01-02 Gerður verði sérstakur bæklingur um æfingar um borð í skipum ásamt gátlista.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 091/01	Atvikalýsing: Skipverji fær þrýstribunu í auga um borð í Venusi HF-519 (sknr. 1308) þann 10. október 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til stjórnendur geri leiðbeinandi vinnureglur um umgengni og notkun hættulegra tækja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01 , en skýrslan fjallar um er skipverji um borð í Orfirsey slasast við að fá klórblöndu í auga og skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 045/01 er skipverji slasast um borð í Breiðfjarðarferjunni Baldri þegar hann fékk fosfórsýru í andlitlið, er rétt að benda einnig hér á að í Slysavarnarskóla sjómanna læra menn á ýmsum námskeiðum að umgangast hættuleg efni og notkun hættulegra tækja og verkefnastjórn um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bækling um ofangreint. 2) Að öðru leyti vill Siglingastofnun Íslands vísa í afgreiðslu stofnunarinnar hér að framan á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01 og nr. 045/01 .	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið
Verkefni: Serstakt verkefni ekki nauðsynlegt.			

Nr. máls: 097/01	Atvikalýsing: M.b. Njupur BA-069 (sknr. 1591) verður vélarvona og rekur á land í Patreksfirði þann 10. nóvember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin hvetur þær útgerðir sem nota rafeindastýrðan búnað við vélar að tryggja að vélstjórnir eða vélavörðir fái fullnægjandi kennslu í notkun búnaðarinnar. Þá telur nefndin nauðsyn á að umboðsaðilar silks búnaðar bjóði upp á námskeið í stjórnun og eftirliti á slíkum búnaði. 2) Nefndin bendir á að akkerisbúnaður skipa eigi ávallt að vera tilbúinn til tafarlausa nota enda er hér um að ræða öryggisbúnað sem mikilvægur er ef skip verður vélavona.“	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Til úrbóta þá hefur Siglingastofnun haldið fundi með þeim umboðsaðilum sem flytja inn aðalvélir í skip þar sem umfangsmikill rafeindastýrður búnaður er hluti af vélbúnaðinum. Einnig hefur stofnunin haldið fundi með fulltrúum frá Vélaskóla Íslands þar sem tekið var fyrir það námsferni sem vélstjórnarnemur er boðið upp á er varðar rafeindastýrðan vélbúnað og hefur Vélskólinn upplýst að nemendur fái fullnægjandi kennslu í notkun rafeindastýrðs búnaðar aðalvéla skipa. 2) Umboðsaðilar þessara véla hafa boðið upp á námskeið fyrir vélstjórnarmenn skipa þar sem slíkur búnaður er eða verður um borð. Námskeiði þessi eru þannig uppbyggð að vélstjórnarmenn verða færir um að stjórna vélum og vélbúnaði þar sem flókinn rafeindastýrður búnaður er hluti af aðalvélabúnaðinum. Tveir starfsmenn Siglingastofnunar hafa sotti þessi námskeið. 3) Siglingastofnun mun setja af stað rannsóknverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa, þar mun verða kannaðar tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneyttisum ásamt staðsetningu loftinntaka.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01 .			

Nr. máls: 057/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast þegar hann fellur í stiga um borð í Frey GK-157 (sknr. 11) þann 2. júní 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Í lokaskýrslu Rannsóknarnefndar sjóslysa er gerð eftirfarandi tillaga í öryggisátt: Nefndin vill benda því til Siglingastofnunar að gert sé sérstakt átak í skoðun á stígum um borð í skipum í þeim tilgangi að koma í veg fyrir að illa búinir stigar séu slysaðir fyrir skipverja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í dag er eftirlit og skoðun stiga um borð í skipum hluti af búnaðarskoðun skipa þannig að stigar eru skoðaðir árlega. 2) Siglingastofnun mun fylgja tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt með því að leggja sérstaka áhersla á skoðun á stígum um borð í skipum við árlegar skoðanir á öryggisbúnaði. 3) Jafnframt vill stofnunin benda á að í tengslum við langtímaáætlun á öryggismálum sjófarenda 2001 til 2003 hefur verið gerður fræðslubæklingur um fallhættu um borð í skipum og 5 mínútna fræðslumynd um sama efni. Þessu fræðsluefni verður dreift um borð í öll skip.	Framkvæmd: Skipaeftrilttssvið	Staða máls: Ataksverkefni
Verkefni: A-057/01-01 Áhersla á skoðun stiga um borð í skipum við árlegar búnaðarskoðanir.		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-057/01-02 Gerð fræðslubækling og stuttmyndar um fallhættu um borð í skipum.			

Nr. máls: 105/01	Atvikalýsing: Ófeigur II VE-324 (sknr. 2030) sekkur á togvélum suður af Vik í Myrdal, einn skipverja ferst en átta bjargast þann 5. desember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnsþétt höfnun skipi sé ávallt í lagi og vatnsþétt lokun tryggð öllum stundum. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett sé upp viðvaranarkerfi við vatnsþetta hurðir sem undirstrikar þýðingu þess að þær séu hafðar tryggilega lokaðar meðan skip er laust nema bryna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3) Nefndin telur það verulegan ágalla í fyrirkomulagi að engin aðskilnaður sé frá aðalstíggangeli sem tengir veður- og millfar saman, og sjálfu vélarúminu. 4) Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt öryggisplan sé um borð eins og reglur mæla fyrir. 5) Nefndin hvetur til átaks í fræðslu um stöðugleika þar sem undirstrikað er m.a. það grundvallaratriði að útreiknuð stöðuleikatilvik byggji á vatnsþéttari lokun. 6) Nefndin itrekar mikilvægi þess að björgunarárfingar séu haldnar. 7) Nefndin bendir á mikilvægi þess að nema búnaður fyrir vindustjórnun sé ekki á stöðum þar sem hættu sé á vatnsaga.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar vegna skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 065/01 lagði stofnunin til að nauðsynlegt yrði að rannsaka til hlitar hvernig niðurhólfun slíkra skipa er fyrir komið og hvaða ráðstafanir beri að gera til að tryggja vatnsþéttleika skipisins. Stofnunin hefur sett af stað vinnuhop þar sem sérstaklega verður farið yfir niðurhólfun skipa, loftskipti milli rýma, lekastöðugleika og eftir til vilt nýjar forsendur sem kalla á nýjar reglur um hönnun og smíð. 2) Í nýjum reglum um stöðugleika og öryggi fliskiskipa er m.a. kveðið á um að komið verði fyrir hentugum viðvaranarúnaði sem gefur viðvarn á heyrnlegan og sýnilegan hátt í stríðslysi skipisins. 3) Hér má benda á endurgæfu stöðugleikabæklings og myndbands um stöðugleika skipa sem verður dreift í öll Íslensk skip. 4) Að öðru leyti visar Siglingastofnun í niðurstöðu er fylgja afgreiðslu stofnunarinnar í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa, nr. 065/01, er Una í Garði forst.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-105/01-01 Endurgæfa stöðugleikabæklings.		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-105/01-02 Gerð fræðslumyndbands um stöðugleika skipa.			

Nr. máls: 112/01	Atvikalýsing: Skipverji fellur fyrir borð um borð í Kaldbak EA-1 (sknr. 1395) þann 11. desember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að allir sjómenn sem sinna störfum þar sem þeir eiga á hættu að falla fyrir borð gangi ávallt í einhverju sem haldi þeim á floti falli þeir fyrir borð og hafi á sér búnað sem þeir geti vakið athygli á sér með. Nefndin bendir á nauðsyn þess að til sé ferilskráning einstakra verkþátta um borð í skipum sem farið er vel yfir áður en menn ganga til einstakra starfa þannig að hlutverkaskipting sé ljós.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í tillögum Siglingastofnunar um breytingu á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri, nr. 26/2000 er gert ráð fyrir því í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni að hlífðarfatnaður skipverja, sem vinna á þilfari, skuli geta haldið mannum uppi ef honum skolar fyrir borð og að notuð sé flik með floti eða sjálfupplbasanlegt björgunarvesti til þess. 2) Í reglugerð um lágmarkskröfur er varað öryggi, hollustuháttli og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum nr. 785/1998 og reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum nr. 786/1998 er fjallað um skipulag vinnu og þjálfun skipverja. Ekki er þar tekið beint á ferilskráningu einstakra verkþátta um borð í skipum en vitað er að ýmis fyrirtæki bjóða útgerðum gæðastjórnunarkerfi þar sem ferilskráning verkþátta er nákvæmlega skilgreind en slík kerfi eru ekki skylda um borð í skipum í dag jafnvel þó sumar útgerðir nýti sér þessa þjónustu.	Frámkvæmd:	Staða máls: Lokið
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.			

Nr. máls: 007/02	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Sveinbirni Jakobssyni PH-10 (sknr. 260) þegar verið var að kasta snurvoð þann 15. janúar 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á nauðsyn þess að hlifur séu settar upp þar sem menn þurfa að standa við vinnu sína, því að í flestum tilfellum standa menn í aðgerð á meðan tógin eru að renna út.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun minn vinnu að drogum að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.	Frámkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-007/02-01 Drog að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.			

Nr. máls: 015/02	Atvikalýsing: Bjarni VE-66 (sknr. 1103) ferst á siglingu NV af Þrírdögum, tveir skipverja farast, en tveir bjargast þann 23. febrúar 2002.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sjómenn taki mið af fyrirliggjandi spám um veður og sjólag. 2. Nefndin bendir á að astæða sé til að skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að auðveldra framtæningu stöðugleikagagna fyrir minnstu báta. 3. Nefndin vekur sérstaka athygli á gildi björgunarbúninga og þjálfun í að klæðast þeim. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar klæðast strax flotgöllum þegar synt er að skipverjar megi búast við því að þurfa að yfirgefa skipið, og því verður við komið. 5. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skip í neyð sendi út neyðarkall á réttum talstöðvarrásum. 6. Nefndin vill ítreka fyrri ábendingar um að Siglingastofnun fylgi því eftir að björgunarfari séu haldnar. 7. Nefndin bendir á að breyta þar neyðarrobúnaði á sjálfvirkum tilkynningarskyldubúnaði þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu. 8. Nefndin bendir á nauðsyn þess að frífljótandi neyðarbaujur verði teknar upp í öllum skipum undir 24 m í skráningarlengd. 9. Nefndin telur að rekakkerisilna og fangalína í gúmmibjörgunarbátum eigi að vera aðgreindar með mismunandi lit.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnunin rekur upplýsingakerfi fyrir veður og sjólag fyrir sjófarendur með það að markmiði að auka öryggi til sjós og auðveldna sjófarendum sjósókn. Á heimasíðu Siglingastofnunar (www.sigling.is) er hægt að nálgast upplýsingar um veður og sjólag. 2) Í langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 - 2003 er gert ráð fyrir því að nyr og uppfarður stöðugleikabæringur verði gefin út í mál á þessu ári. Einnig mun koma út fræðslumyndband um stöðugleika skipa. Á rannsóknarsviði stofnunarinnar fara nu fram rannsóknir í samstarfi við ýmsa aðila utan stofnunarinnar á stöðugleikavakt um borð í skipum og hvaða áhrif andvettigeymar hafa á stöðugleika skipa. 3) Í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 til 2003 er verið að undirbúa fræðslumynd um björgunarbúninga. Þar verður synt hvernig á að klæðast þeim og hve nauðsynlegt það er að tæma úr þeim loftið þegar í þá er komið. Einnig skal þess getið að björgunarbúningum fylgja ávallt leiðbeiningar frá framleiðendum. 4) Í nýlegri þjálfunarhandbók sem Siglingastofnun hefur samþykkt fyrir skip er mjög nákvæmleg ráð yfir björgunarfari og hvernig eigi að framkvæma þær. Skipstjóra ber að skrá allar áfingar í bókina þannig að eftirlit með björgunarfari um borð í skipum á að vera mjög skilvirkt. Einnig hefur verið gefið út fræðslufléni á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda í formi bæklinga, æfingaeuðblaða og myndbanda. 5) Á fundi siglingaráðs þann 24. janúar 2002 kom til umræðu búnaður til sjálfvirkar tilkynningarskyldu og þá sérstaklega sá grunur að tækin virkuðu oft á tíðum ekki, væru sífellt í ólagi, langur viðgerðartími eða jafnvel ekki til afgreiðsu, engin tæki til skiptanna fyrir þau sem bíluðu og þurftu á viðgerð að halda og það jafnvel í utlondum. Siglingastofnun hefur komið því á framfæri við umboðsmann búnaðar til sjálfvirkar tilkynningarskyldu að neyðarrobúnaður virki þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu. Nú er viðbragðstími neyðarhapps hálf sekúnda. 6) Í minnisbáði Siglingastofnunar til siglingaráðs, dags. 9. september 2002, um frífljótandi neyðarbaujur eru bormar saman kröfur í Danmörku og Noregi við íslenskar reglur. Einnig er bent á kostnað útgerðir skipa, sem eru 24 m að skráningarlengd og minni ef farið yrði að tillögum yfirstjórnar leitar og björgunar á hafinu um að öll skip skuli hafa um borð frífljótandi neyðarbaujur. Samkvæmt minnisblaðinu er það mat stofnunarinnar að ekki þörf á að gera kröfu til skipa undir 24 m að þau verði skyldug til að hafa um borð frífljótandi neyðarbaujur svo framanlega sem STK kerfið uppfylli þar til gerðar kröfur. 7) Rétt er að benda á að erfitt er að greina lit rekakkerisilna og fangalína í myrkrí, rökkri og slæmri lýsingu. Siglingastofnun styður engu að síður þá hugmynd að rekakkerisil og fangalínur verði aðgreinar með mismunandi lit. Rétt er þó að benda á að setja verður reglugerð um slíkt og yrði þá um svokallaða sérkröfu að ræða. Siglingastofnun þarf að meta hvort hun legði til að skrárfan ætti að vera afturvirk fyrir gúmmibjörgunarbáta sem þegar eru í landinu eða eingöngu skráfari til nýrra gúmmibjörgunarbáta.	Frámkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-015/02-01 Endurgerð fræðslumyndbands um björgunarbúninga.		Frámkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-015/02-02 Kanna hvort setja eigi reglur um aðgreiningu rekakkerisilna og fangalínu með lit.			

Nr. máls: 027/02	Atvikalýsing: Hólmsteinn GK-20 (sknr. 573) slqjlr á Rafn KE-41 (sknr. 7212) þann 12. mars 2002.		
Tillaga í öryggissátt: Nefndin bendir á mikilvægi þess að óhindrað útsýni sé úr brú / styrkishúsi skipa og að við áregar skoðanir skipa að þessir þættir séu skoðaðir og gerðar athugasemdir ef útsýni er skert.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um skip er ákvæðið um að frá stjórnspalli (úr brú og eða styrkishúsi skipa) skuli vera óhindrað útsýni fyrir allar stærðir skipa. 2) Siglingastofnun mun fylgja því eftir við áregar skoðanir skipa að óhindrað útsýni sé frá stjórnspalli skipa og gera athugasemdir ef útsýni er skert og fara fram að úr sé bætt samkvæmt reglum sem við eiga.		
Verkefni: A-027/02-01 Eftirfylgni við skoðanir að athugasemdum ef við á.	Óhindrað útsýni sé frá stjórnspalli skipa ásamt	Framkvæmd: Skipaæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 046/02	Atvikalýsing: Skipverji slasast við netalögn um borð í Steinunni SF-10 (sknr. 1416) þann 29. apríl 2002.		
Tillaga í öryggissátt: 1. Nefndin telur að þar sem tækifæri er til að auka og bæta vinnuástöðu um borð í skipum elgi að skoða þá möguleika alvarlega. Með framkvæmd áhættumats sem skylt er að gera (<i>sjá reglugerð nr. 786/1998 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilisu starfsmanna um borð í skipum</i>) munu skipverjar eiga auðveldara með að greina hættusvæði áður en slys verður. 2. Nefndin leggur til að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun tekur undir það að skipverjar eigi auðveldara með að greina hættusvæði áður en slys verður ef framkvæmt er hættumat um borð í skipinu en samkvæmt reglum ber vinnuveitendum sjá til þess að framkvæmt sé hættumat vegna öryggis og hollustu á vinnustað og á grundvelli hættumatsins. 2) Siglingastofnun mun bæta sér fyrir því að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.		
Verkefni:A-046/02-01 Siglingastofnun mun bæta sér fyrir því að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.	yfirbreiðsla á milli	Framkvæmd: Skipaæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 107/01	Atvikalýsing: M.b. Svanborg SH-404 (sknr. 2344) verður vélavana og ferst við svörtuloft, þrjú menn farast og einn bjargast, þann 7. desember 2001.	
Tillaga í öryggissátt: 1. Nefndin leggur til að hugað verði að staðsetningu loftinntaka og minnr á að til eru loftsiur með gildirur fyrir vökvá. 2. Nefndin ítrekar þær ályktanir sem gerðar hafa verið um að útgæðar- og/eða skipsstjórnarmenn fari eftir þeim viðvörðunum sem koma í veðurspám. 3. Nefndin bendir á að við rannsókn þessa máls og hlöðstaðra mála hefur komið í ljós að í mörgum tilfellum eru skip með of litlar eldsneyttissur miðað við olíufæði að véllum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Vegna þeirra tillagna sem hér fyrir liggja í öryggissátt mun Siglingastofnun Íslands setja upp vinnuhóp innan stofnunarinnar sem mun fara yfir tæknilegar forsendur á raf eindastýrðum gangráði, loftinntökum og eldsneyttissum í aðalvéllum skipa af þeirri gerð sem var um borð í Svanborgu SH-404. Kannað verður hvort slíkur búnaður geti skaðað öryggi skipis og áhafnar. Gert er ráð fyrir að niðurstöður þessa vinnuhóps liggi fyrir elgi síðar en mitt ár 2004 en hlutaniðurstöður geti legið fyrir lok þessa árs. 2) Þess skal einnig getið að það er mat umböðsaðilla aðalvélar skipisins að skvettur og gusur að loftsiur elgi ekki að geta stíflað loftsiur með þeim afleiðingum að aðalvein stöðvist. Ef magnið af sjó sem flæðir inn um loftinntök er umtalsvert þá er engu að síður ekki hægt að útiloka að aðalveit geti stöðvast.	
Verkefni: R-107/01-01 Rannsóknarverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa þar sem kannað verði tæknilegar forsendur á raf eindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneyttissum ásamt staðsetningu loftinntaka.	Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Í vinnslu
Verkefni: L-107/01-02 Kanna hvort setja skuli reglur um umbúðir utan um björgunarbúninga.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-107/01-03 Nýjar reglur með auknum kröfum um akkerisbúnað skipa.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: A-107/01-04 Við skoðun og eftirlit með akkerisbúnaði verði akkerin látin falla.	Framkvæmd: Skipaæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 098/01	Atvikalýsing: Bíln verður í kúplingu um borð í Orfirisey RE-4 (sknr. 2170) og skipið verður stjórnlaust þann 10. nóvember 2001.	
Tillaga í öryggissátt: 1. Nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip verði búið áttaksdráttarspill enda sé það óumdeilanlega besti kosturinn við aðstæður sem þessar. 2. Nefndin leggur til að athugasemdir vegna tildráttartögs verði skoðaðar sérstaklega og það þröfað á faglegum grunni og metið hvort um heppilega tegund sé að ræða. 3. Nefndin leggur til að áttak verði gert í að hvetja skipstjórnendur að sinna þeirri fræðsluskilydnu sem á þeim hvílur gagnvart áhöfn um notkun og meðferð björgunartækja skipis, þar með taldar linubýssur, samhlöða lögböðnum, reglubundnum björgunarföringum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun kom athugasemdum rannsóknarnefndar sjólysna á framfæri við Landhelgisgæslu Íslands með brefi dags. 14.04.2003 en nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip skulu búið áttaksdráttarspilli. Landhelgisgæslan lýsir í brefi til Siglingastofnunar, dags. 28.04.2003, sig samála þessum tillogum en vegna kostnaðar og forgangs annarra öryggisáttáraða hefur ekki enn verið ráðist í að útþúta skipin slíkum búnaði. 2) Siglingastofnun mun fara yfir þær reglur sem flokkunarfögin hafa sett sér gagnvart dráttartaugum og þá með tilliti til þess hvaða dráttartaugar henti best við þær aðstæður sem geta komið upp hér við land og þá með tilliti til þeirra efna sem dráttartaugin er gerð úr. 3) Nýverið kom út á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda myndband um meðferð linubýssa. Myndband þetta sýnir hvernig á að meðnotka linubýssur, gerð þeirra, frágang og notkun. Einnig hefur komið út á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda bæklingur um æfingar um borð í skipum. Bæði myndbandinu og bæklingnum hefur verið dreift til þeirra aðila er málið varða.	
Verkefni: Serstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 049/02	Atvikalýsing: Sjór kemst í vélarum Herkúless SF-125 (sknr. 1770) þann 22. apríl 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands láti fara fram athugun á leka viðvörðunum almennt í bátum og skipum. Sú athugun verði meðal annars lätin ná til virkni og gerða slíks búnaðar. Jafnframt leggur nefndin til að leka viðvörðunarbúnaður verði skyldaður í öll þurrými skipa.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt Norðurlandareglunum er skylt að hafa vökvæðiþvörðunarkerfi í vélarúmi báta undir 15 metrum að mestu lengd. 2) Við eftirlit og skoðun skipa og báta mun Siglingastofnun sérstaklega athuga leka viðvörðun og einnig fara yfir virkni og gerð slíks búnaðar. 3) Siglingastofnun Íslands er að vinna að rannsóknarverkefni um vatnsþéttleika skipa (rannsóknarverkefni nr. R-065/01-01). Í verkefninu er meðal annars verið að kanna kosti og galla þess að leka viðvörðunarbúnaður verði skyldaður í öll þurrými skipa. Þegar niðurstoður verkefnisins liggja yfir mun Siglingastofnun gera tillögu til samgönguráðuneytisins að reglum um leka viðvörðunarbúnað skipa sem siglingarstöð mun fá til umsagnar.	Frámkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni
Verkefni: Við eftirlit og skoðun verði sérstaklega athugað leka viðvörðunarkerfi, virkni og gerð slíks búnaðar.	Verkefni: A-049/02-01		

Nr. máls: 003/03	Atvikalýsing: Vélarbilun varð um borð í Berglinu GK-300 (sknr. 1905) og skipið tók niðri þann 29. janúar 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra vandamála telur nefndin nauðsynlegt að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun á skipum sem eru með vélbúnað sem notar brennsluolíu til kælingar og siur sem þau nota. Ítrekað hafa komið upp vandamál vegna frágangs á olíukerfum. Olíulagnir og olíusíur virðast ekki nægjanlega afkastamiklar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í byrjun árs 2004 mun Siglingastofnun setja af stað átaksverkefni með því að fara yfir þau fjögur til fimm skip sem eru með vélbúnað sem notar brennsluolíu til kælingar svo og siur sem þau nota. 2) Markmið átaksverkefnisins er að fara yfir frágang á olíukerfum þessara skipa og kanna hvort olíulagnir og olíusíur standist það álag sem þeim er ætlað ásamt athugun á afkastagetu olíulagna og -sía. 3) Hjá Siglingastofnun er að fara í gang rannsóknarverkefni þar sem m.a. eru kannaðar tæknilegar forsendur á rafendastýrðum gangráði aðalvéla skipa, eldsneytisissum ásamt staðsetningu loftinntaka. Þetta rannsóknarverkefni mun auk þess innihalda umsógn um þær tillögur í öryggisátt sem rannsóknarnefnd sjóslýsa setti fram í sinni lokaskýrslu, þ.e. hvort brennsluolia henti til kælingar og hvort frágangur lagnakerfis sé í samræmi við nauðsynlegt rennsilsflæði að aðalvéli. 4) Siglingastofnun mun vinna að þessu verkefni á vormánuðum 2004 og mun skila hlutaníðurstöðum um mitt næsta ár.	Frámkvæmd:	Staða máls: Lokið
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01, L-107/01-02, L-107/01-03 og A-107/01-04	Verkefni: R-107/01-01, L-107/01-02, L-107/01-03 og A-107/01-04		

Nr. máls: 062/03	Atvikalýsing: Skipverjar voru hætt komnir vegna súrefnisskorts í lest Arnars KE-13 (sknr. 1012) þann 3. júlí 2003.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hættu er á súrefnisskort í rýmum sem skipverjar að staðaldrí vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/eða súrefnisskynjara á sér og góða loftræstingu í skilgreindum hætturýmum. 2) Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og basklingur um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð í skipum. Einnig verði öll rými þar sem hættu er á efnabreytingum skilgreind á aberandi hátt og áhöfninni kynnt vel. 3) Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slýs af völdum súrefnisskorts.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í tillögum Siglingastofnunar Íslands að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri sem taka mun til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri er að finna í 13. gr. í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni ákvæði um notkun gas- og súrefnismæla. 2) Í reglugerð um lágmarkskröfur er varið öryggi, hollustuhættli og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, er að finna ákvæði um skyldur eigenda og skipstjóra til að koma í veg fyrir að öryggi og heilsa starfsmanna verði ekki stofnuð í hættu. 3) Siglingastofnun í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenta hefur gefið út "Lækningabók sjófarenta", en þar er að finna í 17. kafla um eitranir lýsing á greiningu og meðferð eitrana. 4) Siglingastofnun mun vinna að því í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenta að gerð verði veggspjöld, fræðslupesar og annað kynningarefni um hættu vegna mögulegrar efnamyndunar í rýmum skipa. 5) Einnig mun Siglingastofnun í tengslum við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenta huga að gerð fræðslupésa eða annars kynningarefnis um sérstakar ráðstafanir í viðbragðsáætlun um borð í skipum þegar slýs verður af völdum súrefnisskorts.	Frámkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Í vinnslu
Verkefni: Leggja það til við áætlun um öryggi að huga að gerð fræðslupésa um sérstakar viðbragðsráðstafanir um borð í skipum þegar slýs verður af völdum súrefnisskorts	Verkefni: S-062/03-01		

Nr. máls: 107/01	Atvikalýsing: Svanborg SH-404 (sknr. 2344) verður vélarvana og ferst við Svörtuloft þann 7. desember 2001, þrjú menn farast, einn bjargast.		
Tillaga í öryggissátt: 1) Nefndin leggur til að hugað verði að staðsetningu loftinntaka á skipum og minni á að til eru loftslur með gildir fyrir vökvu. 2) Nefndin ítrekar þær alyktanir sem gerðar hafa verið um að útgerðar- og/eða skipstjórnarmenn fari eftir þeim viðvörðunum sem koma í veðurspám. 3) Nefndin bendir á að við rannsókn þessa máls og hliðstæðra mála hefur komið í ljós að í morgum tilfellum eru skip með of litlar eldsneyttissur miðað við loftflæði að velum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun tók til afgreiðslu þessa lokaskýrslu í greinargerð og bréfi til rannsóknarnefndar sjóslýsa þann 14. apríl 2003. Þar sem nú koma fram sömu tillögur í öryggissátt og í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslýsa, nr. 107/01, sem barst stofnuninni 20. mars 2003, fylgir hér niðurstaða stofnunarinnar frá afgreiðslu hennar 14. apríl 2003. 1) Í byrjun árs 2004 mun Siglingastofnun Íslands setja af stað rannsóknarverkefni þar sem farið verður yfir tæknilegar forsendur á rafeindastýrum gangraði, loftinntokum og eldsneyttissium í aðalvélum skipa af þeirri gerð sem var um borð í Svanborgu SH-404. Kannað verður hvort slíkur búnaður geti skaðað öryggi skips og áhafnar. 2) Gert er ráð fyrir að hlutaniðurstöður þessa vinnuhóps liggi fyrir eigi síðar en um mitt ár 2004. Hér er um sama rannsóknarverkefni að ræða sem um getur í niðurstöðu úr afgreiðslu á tillogum rannsóknarnefndarinnar í öryggissátt í lokaskýrslu nr. 003/03. 3) Til stóð að leggja fram megin niðurstöður þessa verkefnis í árslok 2003 en þegar á reynd var faglega talið hagkvæmara að vinna átaksverkefni nr. 003/02 og þetta verkefni nr. 107/01 samtímis og ljúka hlutaniðurstöðum um mitt ár 2004. 4) Þess skal einnig getið að það er mat umboðsaðila aðalvélar skipsins að skvettur og gusur að loftslur eigi ekki að geta stíflað loftslur með þeim afleiðingum að aðalvél in stöðvist. Ef magnið af sjó sem flæðir inn um loftinntök er umtalsvert er engu að síður ekki hægt að útiloka að aðalvél geti stöðvast.		
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01, L-107/01-02, L-107/01-03 og A-107/01-04	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 111/02	Atvikalýsing: Aron PH-105 sekkur við rækjuveiðar norður af Grimsey þann 30. september 2002. Mannbjörg varð.		
Tillaga í öryggissátt: Nefndir telur sjóslýsa þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggissátt: 1) Að strangt eftirlit þurfi að vera með því að vatnspétt þil í skipum standist kröfur sem til þeirra eru gerðar. 2) Að mikilvægt sé að vatnspéttur lokunarbúnaður innan skips milli höfða og utan skipa að hinum ýmsu rýmum uppfylli kröfur um vatnspéttleika og fljóttvirkt sé að gripa til lokunar rýma. Þetta á einnig við um víralúgur. 3) Að merkingar séu á hurðum (lúgum) sem eiga að vera lokaðar til sjós. 4) Að viðvörðunarbúnaður fyrir sjó í rýmum sé tekinn til endurskoðunar hvað viðkemur hönnun, viðurkenningu slíks búnaðar, reglulegum þrófunum og eftirliti með slíkum búnaði. 5) Að áréttað sé mikilvægi þess, m.a. í væntanlegri langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, um hvað beri að varast og hvernig á að standa að austri frá rýmum. Sérstaklega ber að varast sjálfvirkan austur í lengri tíma án vöktunar á rými eða mælingar á vökvahæð í brunni. 6) Að athuga þurfi hvort lensing sem einungis er möguleg með rafmagni sem millistig í dreifikerfi sé fullnægjandi. 7) Að endurskoða ber lensikerfi sem byggja á lensijektor sem dælir í brunni á aðgerðarþilfari, þaðan sem sérstök brunnðæla dælir útbyrðis. 8) Sjóslýsa þetta gefur tilefni til að skerpa á reglum um viðbúnaðarstig, hvernig bregðast skal við í tilvikum eins og þessu þar sem umtalsverður sjór er kominn í tvo meginrými skipsins.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í framhaldi af ofangreindu hefur Siglingastofnun hruðið af stað rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa og er verkefnið vel á veg komið. Rannsóknarverkefnið tekur aðallega á niúrhöfnum og vatnspéttleika íslenskra fiskiskipa og hvernig loftræstingum um borð er háttað. Farið er yfir stöðugleika skipa í loskuðu ástandi og þær honunarforsendur er lúta að lokunarbúnaði á vatnspéttum hölfum eru yfirarnar. 2) Lokið er að mestu að ástandsgreina hina ýmsu flokka fiskiskipa þar sem tæknilegar forsendur vatnspéttleika hafa verið kannaðar. Framhald þessa verkefnis byggir á stöðugleika skipa í loskuðu ástandi og honunarforsendur fyrir vatnspétt holf ásamt ráðstöfunum sem gripa ber til í framhaldi af niðurstöðum.		
Verkefni: Sjá verkefni R-065/01-01.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 042/03	Atvikalýsing: Skipverji slasast við að festast í færibandi um borð í þór HF-4 (sknr. 2549) þann 27. apríl 2003.		
Tillaga í öryggissátt: Nefndin leggur til að gerð verði sérstök úttekt á frágangi færibanda um borð í skipum með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er að finna skvæði um færibönd í VI. kafa um búnað til verndar áhöfninni þar sem 11. regla fjallar um fiskvinnslubúnað. 2) Siglingastofnun mun í eftirlitshlutverki sínu beita sér fyrir því að gerð verði sérstök úttekt á frágangi færibanda um borð í skipum og þá með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna svo og í samræmi við breytt fyrirkomulag skipsbúnaðar.		
Verkefni: A-042/03-01 Gerð verði sérstök úttekt á frágangi færibanda um borð í skipum m.t.t. öryggisatriða og umgengnisreglna.	Framkvæmd: Skipaefntíllitssvið	Staða máls: Átaksverkefni	

Nr. máls: 051/03	Atvikalýsing: Eldur verður í dælyrmi Bjargar Jónsdóttur PH-321 (sknr. 1508) þann 3. júní 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin sér ástæðu til að gera eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að öndunaropum eldfimra vökvva s.s. spílólu sé ekki fyrirkomíó í rýmum þar sem þústlagirn liggja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugeró um öryggi fiskiskípa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er að finna í 10. reglu í IV. kafla í I. viðauka ákvæði um vél- og rafbúnað og tímabundið ómönnuð vélarúm en reglan fjallar um ráðstafarnir vegna eldsneyttsíolu, smuríolu og annarra eldfimra efna. 2) Siglingastofnun mun í eftirlitshlutverki sínu leggja áherslu á að öndunaropum eldfimra vökvva svo sem spílólu sé ekki fyrir komíó í rýmum þar sem heitar þústlagirn liggja.		
Verkefni: A-051/03-01 Eftirfygni að öndunaropum eldfimra vökvva s.s. spílólu sé ekki komíó fyrir í rýmum þar sem heitar þústlagirn liggja.	Framkvæmd: Skipaefitirlitssvíó	Staða máls: Átaksverkefni	

Nr. máls: 015/03	Atvikalýsing: Hælsvík GK-350 (sknr. 2361) fær inn á sig sjó og leka í flotkassa þann 26. febrúar 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri sérstaka athugun á bátum sem búnir eru flotkossu með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugeró um mælingu skípa með lengd allt að 24 metrum, nr. 527/1997, er að finna í grein 2.4. að skutgeymir er geymir sem settur er aftan á skip og virkar aðeins sem flothott, en nýllt ekki að ööru leyti. Form skutgeymra skal vera samkvæmt nánari fyriræmælum Siglingastofnunar. 2) Í umburðarbréfi nr. 5/2000 eru að finna í 4. kafla lýsingu á nánari fyriræmælum Siglingastofnunar um skutgeyma. 3) Siglingastofnun í eftirlitshlutverki sínu gera sérstaka athugun á bátum sem búnir eru skutgeymum með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.		
Verkefni: A-015/03-01 Sérstök athugun á bátum sem búnir eru skutgeymi m.t.t. styrks, lekavara og dælubúnaðar.	Framkvæmd: Skipaefitirlitssvíó	Staða máls: Átaksverkefni	

Nr. máls: 061/03	Atvikalýsing: Gasleki og sprenging á sér stað um borð í Bryndís SU-288 (sknr. 2167) og einn maður slasaðist þann 3. júlí 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til með hlíðsjón af slýsi þessu sem og öörum alvarlegum slýsum vegna gasleka að skyilt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíó og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum (Norðurlandareglur) má finna í kafla V-14 ákvæði um eldvarnir er varða notkun á gasl um borð í skipum, þar er ekki að finna ákvæði um gasskynjara um borð í bátum sem nota gas. 2) Siglingastofnun mun leggja það til að ofangreindum reglum verði breytt í þá átt að skyilt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.		
Verkefni: A-061/03-01 Leggja það til í siglingaráði að skyilt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvíó	Staða máls: Lokió	

Nr. máls: 112/02	Atvikalýsing: Kofunarslýs í Kleifarvatni þegar þrír kafarar eru hætt komnir þann 3. september 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að vinnuhópur verði myndaður með þátttöku hagsmunaaólla og sérfræóinga á svíó kofunar. Eftirfarandi atriði verði m.a. tekin til ítarlegrar skoðunar: a) Hvort setja eigi þyrilu tafarlaust í viðbragðstöðu þegar um kofunarslýs er að ræða. b) Hvort kafarar eigi alltaf að vera með skilgreindan lágmarks sýrefnisbúnað meðferóis og þjálfaðan aðstoðarmann við allar kafanir. c) Fjarskiptasamband sé vel tryggt á kofunarstað. d) Hvort mögulegt sé að kafarar tilkynni til ákvæðins aðila áður en kofun hefst. e) Hvort kafarar eigi að fara reglulega í nákvæma læknisskoðun hjá læknum með sérþekkingu á þessu svíó.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun leggur til að eftirfarandi aðilar myndi vinnuhóp með þátttöku og sérfræóinga á svíó kofunar: i) Sportkafarafélag Íslands. ii) Landhelgisgæslan. iii) Stökuvíóó hófuþorborgarsvæóins / Sýsavarnafélagió Landsbjörg. iv) Ríkislogreglustjóri. v) Samtök atvinnulífsins. vi) Siglingastofnun Íslands 2) Hvað varðar þau atriði sem taka á til ítarlegrar athugunar er rétt að benda á eftirfarandi: a) Það ætti að ákvaróast af aðstaöum hverju sinni hvort setja eigi þyrilu tafarlaust í viðbragðstöðu þegar um kofunarslýs er að ræða. b) Ákvæði um hvort kafarar eigi alltaf að vera með skilgreindan lágmarkssýrefnisbúnað meðferóis og þjálfaðan aðstoðarmann við allar kafanir er að finna í reglugeró um kofun, nr. 535/2001. c) Fjarskiptasamband verður að vera til staðar ef kalla á til aðstöðu við kofunarslýs. d) Um tilkynningar kafara áður en kofun hefst er að finna í reglugeró um kofun og einnig mælti skoóa aðkomu vaktstöðvar siglinga að tilkynningarskýldu fyrir kafara. e) Í reglugeró um kofun er kveóíó á um að gildistími læknisskoðunar gagnvart veittum atvinnuskirtelnum er 12 mánuóir ef ekki kemur til ástæóna sem því breytir. 3) Siglingastofnun mun hlutast til að vinnuhópurinn verði settur á laggimnar sem fyrst í byrjun árs 2005.		
Verkefni: L-112/02-01 Myndaður veróó vinnuhópur með þátttöku hagsmunaaólla og sérfræóinga á svíó kofunar.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvíó	Staða máls: Lokió	

Nr. máls: 014/03	Atvikalýsing: Draupnir GK-009 (sknr. 6915) hvolfir á veiðum þann 26. febrúar 2003.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ófært að skipstjórnarmenn þekki ekki til burðargetu báta sinna. Hún beinir því til Siglingastofnunar Íslands að þegar verði gerðar úrbætur gagnvart bátum sem ekki hafa í dag viðurkenningarskírteini þar sem fram kemur leyfleg hleðsla eins og reglugerðir kveða á um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum eru skýr ákvæði um að fyrir bát skuldi gefa út viðurkenningarskírteini þar sem skráð er hámarkshleðsla bátsins og að viðurkenningarskírteini bátsins falli úr gildi ef áverkar eða breytingar samsvara ekki ákvæðum reglnanna. Siglingastofnun mun setja af stað áttaksverkefni þar sem fylgt verður eftir að fyrir hvern bát hafi verið gefið út viðurkenningarskírteini. 2) Siglingastofnun vinnur að verklagsreglum um hleðsluþrófun opinna báta til að gera þeim aðilum sem hanna og hafa eftirlit með skipum kleift að annast hleðsluþrófanir. 3) Sjá einnig afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjólysja nr. 051/01 en skýrslan fjallar um þegar Fjarki ÍS-444 (sknrn. 6797) sekkur í róðri út af Kópnum þann 8. júní 2001. 4) Siglingastofnun Íslands hefur í samráði við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda gefið út fræðsluþétt og DVD-mynd um öryggi smábáta á fiskveiðum þar sem tekið er á öllum meginþáttum öryggis smábáta. Einnig hefur stofnunin í samráði við verkefnisstjórnina staðið fyrir útgáfu á DVD-mynd um stöðugleika fiskiskipa. 5) Siglingastofnun Íslands hefur sett af stað rannsóknarverkefni sem fjallar um hleðslu og ofhleðslu smábáta. Í verkefninu er tekið sérstakt tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduhrifa sem takmörkun á leyfilegri hámarkshleðslu. 6) Hjá Siglingastofnun Íslands er einnig verið að vinna að rannsóknarverkefni um áhættumál minni fiskiskipa í hættulegum oðlum þar sem stefnt er að gera hleðslu- og stöðugleikagagn og gagn um vöktum á stöðugleika aðgengileg og notendavæn þannig að upplýsingar liggi líðar fyrir stjórnanda báts á hverjum tíma.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 102/03	Atvikalýsing: Skipverji um borð í Harðbaki EA-003 (sknr. 1412) klemmist við trolltöku þann 4. október 2003.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að það sé í þeirra verkahring að tryggja öryggi skipverkja við vinnu þ.m.t. að sjá um að búnaður sé sem öruggstur. Lokaðir gilsakrókar tryggja öryggi fyrir skipverja og því mikilvægt að þeim verði komið fyrir hvar sem það er mögulegt.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um skyldur skipstjóra til að tryggja öryggi skips og áhafnar. 2) Engar sérstakar reglur gilda um lokaða gilsakrókar um borð í fiskiskipum en í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, en almennt eru orðuð ákvæði í 7. reglu, IV. kafli í viðauka I um búnað og ráðstafanir til verndar áhofninni, þar sem fjallað er um vélbúnað á þilfari, hífubúnað og lyftur. 3) Í áætlun um öryggi sjófarenda árið 2004 var stefnt að námskeiði um híf- og lyftubúnað um borð í skipum í samvinnu við fræðsluþétt sjómanna. Sjómenn, þar sem samráð er um fyrirkomulag þess og útgáfu á kennslufni. Námskeiðið var haldið á Akureyri með þátttöku 20 nemenda.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 105/03	Atvikalýsing: Sturla GK-012 (sknr. 1612) tekur niðri í innsiglingunni í Grindavík og loki kemur að skipinu þann 24. október 2003.
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa á þessum stað leggur nefndin til að hafnaryfirvöld og Siglingastofnun Íslands hlutist til að sett verði á þessa grynningu varanlegt sjómerki með ljósmerki.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um ábyrgð skipstjóra. 2) Lagt hefur verið út yst í innsiglingarenninu í Grindavík að vestanverðu bakborðs ljósdúflí með gummikapli. Gert er ráð fyrir að dúflí verði varanlegt sjómerki með ljósmerki fyrir innsiglinguna í Grindavíkurbörn til leiðbeininga fyrir skip á útleið.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 107/03	Atvikalýsing: Leki kemur að vélarúmi Þorsteins EA-810 (sknr. 1903) þann 31. október 2003.
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri strax athugasemdir á ástandi skipa sem eru með sambærilega hönnu. 2) Nefndin leggur til að reglubundnar þykktarmælingar verði á lögnum tengdum þessari hönnu.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Þegar umrætt atvik átti sér stetta Siglingastofnun af stað áttak til að kanna ástand skipa sem stunda uppsjávarveiðar og þau skip sem eru með sambærilega hönnu. 2) Systurskip Þorsteins EA-810, sknr. 1903, eru Áskell EA-048, sknr. 1807, og Jóna Eðvalds SF-200, sknr. 1809. 3) Siglingastofnun vinnur að því að ákvæði um lekaviðvörðunarbúnað verði skýrar í reglum og taki til allra skipa. 4) Siglingastofnun er að vinna að rannsóknarverkefni um vatnsþéttleika skipa en þar er sérstaklega tekið tillit til hönnunar lagna og eftirlits með tæringu. Frumniðurstaða verkefnisins mun liggja fyrir á árinu 2005. 5) Við þykktarmælingar á skipum eru m.a. lagnir í vélarúrum skipa þykktarmældar og gerðar eru athugasemdir ef þær standast ekki reglur.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 125/03	Atvikalýsing: Farmur kastast til um borð í Hólmaranum SH-114 (sknr. 6851) og báturinn lagðist á hlöðina og sokk þann 14. desember 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi þeirra upplýsinga að menn séu að lokast inni í bátum sínum þegar kor fara fyrir hurðir vill nefndin benda á hversu alvarlegar afleiðingar það getur haft. Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands beiti sér fyrir því að skylt verði að skipum, þar sem hættu er á slíku, séu tvískiptar hurðir.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búað báta allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum er ekki að finna ákvæði um tvískiptar hurðir. 2) Í ofangreindum reglum er að finna ákvæði um tvær utgönguleiðir sem neyðarútganga fyrir allar vistarverur. 3) Með tilliti til tillögu rannsóknarnefndar sjóslýsa í öryggisátt og í ljósi þeirra upplýsinga að menn séu að lokast inni í bátum sínum þegar kor fara fyrir hurðir mun Siglingastofnun við endurskoðun reglna um smíði og búað báta skoða hvort skylda beri tvískiptar hurðir á skipum, þar sem hættu er á menn lokist inni þegar kor fara fyrir hurðir eða hvort ákvæði um neyðarútganga uppfylli öryggiskröfur.	Frámkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-125/03-01 Skoða hvort skylda eigi tvískiptar hurðir þar sem kor geta farið fyrir hurðir.			

Nr. máls: 126/03	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Sjófn VE-037 (sknr. 1852) er tjakkur í krana brotnar við trolltöku þann 21. maí 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að skylt verði að allur lyftibúnaður verði merktur með hámarks lyftigetu (SWL). Nefndin leggur til við Siglingastofnun Íslands að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búað báta undir 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum eru ákvæði um lyftibúnað í kafla V-15 þar sem skylt er að allur lyftibúnaður sé merktur með hámarks lyftigetu. 2) Í reglum um smíði og búað báta undir 15 metrum eru ekki ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti búnaðar báta. Í reglum um öryggi fiskiskipa sem eru stærri en 15 metrar eru ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti af búnaði skips. 3) Siglingastofnun vinnur við endurskoðun reglna um smíði og búað báta undir 15 metrum og mun skoða ofangreindar tillögur í öryggisátt um öryggishjálma með tilliti til þess að þeir verði hluti búnaðar allra fiskiskipa.	Frámkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-126/03-01 Settar verði reglur um að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.			

Nr. máls: 010/04	Atvikalýsing: Sigurvin GK-061 (sknr. 1943) fær á sig sjó og fer á hlöðina í Innsgöngunni til Grindavíkur.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til að eftirfarandi atriði verði tekin til skoðunar. 1) Að hafnaryfirvöld á hverjum stað verði skylt að koma, með viðeigandi hætti, öllum öryggisupplýsingum til viðskiptavina sinna. Þá verði skipstjórnendum einnig skylt að bera sig eftir upplýsingum og fara eftir þeim. 2) Að oil skip og bátar beri að láta vita um fjölda í áhöfn við brottför til Tilkynningaraskýldu íslenskra skipa. 3) Nefndin leggur til að oil íslensk skip skuli búa björgunarbúningum fyrir alla skipverja. Komi þeir í stað kröfnunar um vinnufatbúninga.*	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Öryggisupplýsingar til viðskiptavina hafna má finna á heimasíðu Siglingastofnunar Íslands og á síðu 191 á textavarpri Ríkisútvarpsins. Einnig mætti skoða að setja upp skilti á áberandi stað í Grindavíkurhöfn þar sem lesa mætti upplýsingar frá öldudufllinu við Grindavík. 2) Engin ákvæði eru lögum eða reglum um tilkynningu á fjölda í áhöfn skipa sem eru 20 brúttótonn eða minni. Siglingastofnun mun skoða þá hugmynd hvort skylda beri smábáta að gefa upp fjölda í áhöfn við brottför í gegnum vaktstöð siglinga. 3) Oil skip stýrti en 12 metrar að lengd skulu búa björgunarbúningum. Fyrir þessi skip má meta björgunarbúninga jafngilda björgunarvestum og ef skipin eru gerð út í atvinnuskyni skal vera viðurkenndur vinnufatnaður fyrir alla um borð, sem er einangrandi og búinn floti. Hagsmunaaðilar voru stíttir við þessa niðurstöðu á sínum tíma. 4) Í framhaldi af málfundum um öryggismál sjómanna árið 2003 sem haldnir voru á úti á landi oskaði Siglingastofnun eftir afstöðu siglingaráðs um björgunarbúninga í smábátum. Á fundi siglingaráðs 21. maí sl. studdi meirihluti ráðsins það að skylda smábáta til að hafa björgunarbúninga um borð. Fulltrúi LS var andvígur tillogunni.	Frámkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-010/04-01 Skoða hvort skylda beri smábáta að gefa upp fjölda í áhöfn við brottför í gegnum vaktstöð siglinga.			
Verkefni: L-010/04-02 Skoða hvort skylda skuli björgunarbúninga í stað flotvinnubúninga um borð í smábátum.		Frámkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 051/04	Atvikalýsing: Vilhjelm Þorsteinsson EA-011 (sknr. 2410) tekur niðri og strandar í Grindavík.		
Tillaga í öryggisátt: Til að tryggja megi sem best öryggi skipa, áhafna þeirra og draga úr mengunarhættu telur RNS eðlilegt að hafnaryfirvöld á hverjum stað setji ófrávkjanlegar verklagsreglur um skipa-umferð, þar taki mál af öruggum samskiptum, veðri, skyggni, ölduhæð, djupi, breytingu á djupi vegna ytri aðstæðna og breytingu á djúpristu vegna siglingahraða.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um ábyrgð skipstjóra. 2) Lög og reglur um hafnamál svo og hafnarreglugerðir fyrir einstakar hafnir taka skýrt og ákveðið tillit til verklags um skipaumferð. 3) Unnið er að drogum að nýrri hafnarreglugerð fyrir Grindavík þar sem sérstakt tillit er tekið til sérstöðu hafnarinnar. 4) Hjá Grindavíkurhöfn eru til staðar allar upplýsingar um ölduhæð og sveiflutíma öldu, vindhraða og -stefnu, loftþrýsting svo og upplýsingar um augnabliks sjávarstöðu. Það heyrir til undantekninga ef sjófarendur nýta sér ekki þessar upplýsingar. 5) Siglingastofnun vinnur sífellt að mælingum í höfnum og gerir tæknilegar kröfur til hafnaryfirvalda og skipstjórnarmanna.	Frámkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.			

Nr. máls: 009/04	Atvikalýsing: Óhapp verður við sjósetningu léttbáts um borð í berney RE-101 (sknr. 2203) þann 17. janúar 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að leggja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 2) Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru sílkum bátum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun gaf út í desember 2003 fræðslumyndir í einu hlustri með tveimur myndiskúma um öryggi sjómanna sem dreift hefur verið um borð í öll íslensk skip. Ein þessara stuttmynda er fræðslumynd um léttbátinn. 2) Í tengslum við áætlun um öryggi sjómanna hefur Siglingastofnun ákveðið að gera krofu- og námslýsingu um þjálfun í notkun léttbáta. Þar mun stofnunin koma með hugmyndir og tillögur um kennsluferni og verklagsreglur um notkun léttbáta í fiskiskipum og að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 3) Í undirbúningi er í Siglingastofnun Íslands drög að breytingu á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórna- og vélstjórnamanna, nr. 118/1996, sem miða að því að tilgreina í reglugerðinni hvaða námskeið, þar með talið um notkun léttbáta, verði skilyrði atvinnuskirteinis. Tillögur Siglingastofnunar verða væntanlega til umfjöllunar á fundi siglingaráðs í mars 2005. 4) Slysavarnaskóli sjómanna heldur þrjú daga verklegt og boklegt námskeið í notkun líf- og léttbáta en námskeiðin eru samkvæmt ákveðum alþjóðasamykttar um menntun og þjálfun, skirteini og vaktstöður sjómanna (STCW A-VI/2). Einnig býður skólinn upp á námskeið í notkun hraðskreiðra léttbáta. 5) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, eru að finna ákvæði um léttbáta í VII. kafla um björgunarbúnað og fyrirkomulag hans og í VIII. kafla um neyðarástafanir, samföfnun og æfingar. Þar eru að finna m.a. krofur verklag við léttbáta í þjálfunarhandbók.	Framkvæmd: Sjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-009/04-01 Breyting á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórna- og vélstjórnamanna, nr. 118/1996, um að námskeið um notkun léttbáta verði skilyrði atvinnuskirteinis.			
Verkefni: S-009/04-02 Áætlun um öryggi sjófarenda mun hrinda af stað gerð kröfulýsingar og kennslufernis um þjálfun og notkun léttbáta.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Í vinnslu	

Nr. máls: 031/04	Atvikalýsing: Mánafof (Nr. 11083) tekur niðri í innsiglingunni í Vestmannaeyjum þann 18. janúar 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til eftirfarandi tillagna í öryggisátt fyrir höfnina í Vestmannaeyjum: 1) Að endurskoðuð verði öll siglinga- og leiðarmerking til hafnarinnar. Nefndin telur að regluleg endurskoðun á siglingamerkjum sá bæði eðlileg og nauðsynleg og hún taki þá mið af breyttu umhverfi svo sem umferð, skipakosti, umhverfismálafönum og ekki síst öryggisþáttum. 2) Að skoðaðir verði möguleikar á að færa sjólagir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Endurskoðun siglinga- og leiðarmerkja fyrir Vestmannaeyjahöfn er sífellt í athugu. Út frá tillögum rannsóknarnefndar sjóðlysa í þessu máli hefur hafnarstjórn Vestmannaeyja ákveðið að setja upp lýsingu þar sem skipið tok fyrst niðri. 2) Hafnarstjórn Vestmannaeyja er ekki að skoða þann möguleika að færa sjólagir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar og bendir á vel merkt bannsvæði.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.			

Nr. máls: 059/04	Atvikalýsing: Þrjár skipverjar um borð í Snorra Sturlusyni VE-028 (sknr. 1328) eru hætt komnir í léttbát þann 18. apríl 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að lítreka (sjá mál nr. 009/04) eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 2) Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru sílkum búnaði.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Sjá afgreiðslu og niðurstöður Siglingastofnunar Íslands er varða lokaskýrslu nefndarinnar nr. 009/04 þegar óhapp verður við sjósetningu léttbáts um borð í berney RE-101 (sknr. 2203) þann 17. janúar 2004.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt			

Nr. máls: 061/04	Atvikalýsing: Skipverji slasað við fall um borð í Polar Siglir GR-650 þann 21. apríl 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að gerð verði veggspjöld þar sem sjómenn eru minntr á öryggisatriði s.s. eins og við notkun lausra stiga um borð í skipum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, eru ákvæði um að stigar og rimlastigar skulu vera fastir í nýjum skipum. 2) Siglingastofnun og verkefnisstjórn í langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út fræðsluþépa og fræðslustuttmynd um fallhættu um borð í skipum. 3) Siglingastofnun mun leggja til í verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda að farið verði af stað með verkefni um veggspjöld þar sem sjómenn eru minntr á öryggisatriði eins og til dæmis notkun lausra stiga um borð í skipum.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Í vinnslu
Verkefni: S-061/04-01 Áætlun um öryggi sjófarenda mun setja í framkvæmd gerð veggspjalda um hættu vegna notkunar lausra stiga.			

Nr. máls: 081/04	Atvikalýsing: Kíran Pacific strandar út af Straumsvík þann 26. Júní 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Þar sem djúprist skip, og jafnvel með ókunnuga skipstjórnendur, koma án sérstakar leiðsagnar inn fyrir grunníð þar sem skipið strandaði telur nefndin ástæðu til að setja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að viðeigandi úttekt verði gerð á sjómörkjum fyrir þetta svæði. Í þeirri vinnu leggur nefndin til að í sjökort verði settar merktar siglingaleiðir fyrir djúprist skip og sérstaklega verði athugaðir möguleikar á að sett verði bauja á grunníð vestur af Valhúsagrundi. 2) Að strangt eftirlit verði með því að skipstjórnendur uppfylli ákvæði hafnarreglugerða um tilkynningarskyldu. 3) Að sérstök víðurlog verði tekin upp varðandi óeðlilegar tafir í tilkynningum um óhöpp skipa.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Með tilliti til þess að strand skipisins á sér stað vegna aðgæsluleysis við stjórn skipisins, að skipið hafi verið búið fullkomnum siglingatækjum og að alvarleg mistök hafi átt sér stað við stjórn skipisins telur Siglingastofnun ekki ástæðu til að merka viðkomandi grunn sérstaklega. Siglingastofnun stýður þá hugmynd að athugasemjor verði með sérstakar leiðbeiningar í kortum um siglingu djúprista skipa á Faxaflóa. 2) Siglingastofnun mun koma því á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislega við hafnarvæði í sjökort. 3) Í lögum um vitamál nr. 132/1999 er að finna ákvæði um verkefni Siglingastofnunar Íslands er varða leiðarmark og leiðsögumál svo og hafnsögu- og leiðsögu í lögum um vaktstöð siglinga nr. 41/2003. Stofnunin sinnir þessum verkefnum af framsýnum metnaði. 4) Siglingastofnun mun koma því á framfæri við samgönguráðuneytið að skoðaðar verði leiðir í væntanlegri reglugerð um vaktstöð siglinga að sérstök víðurlog verði tekin upp varðandi óeðlilegar tafir á tilkynningum um óhöpp slýss. Í lögum um vitamál nr. 132/1999 og lögum um vaktstöð siglinga nr. 41/2003 er að finna víðurlog um brot á ákvæðum laganna.		
Verkefni: A-081/04-01 Komið verður á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislega við hafnarvæði í sjökort.	Framkvæmd: Rekstrarsvið	Staða máls: Ataksverkefni	
Verkefni: L-081/04-02 Breyting á reglugerð um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003, um sérstök víðurlog við óeðlilegar tafir á tilkynningum um sjósýsls.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 043/04	Atvikalýsing: Baldvin Þorsteinsson EA-10 (sknr. 2212) fær notina í skrófunu og strandar þann 9. mars 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til þess að draga lærdóm af þessu óhöppi. Hefið ekki verið um að ræða sterkbyggða skipagerð hefðu afleiðingar óhappins geta orðið mun alvarlegri. Í því ljósi vill nefndin setja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt: Að Landhelgisgæsla Íslands fái til umráða sem fyrst dráttar- og björgunarskip að þeirri stærð sem getur dregið sem flest skip í siglingum við strendur landsins.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt lögum um Landhelgisgæslu Íslands er það verkefni hennar að aðstoða eða bjarga skipum af strandstað eða hafa lent í erfiðleikum á sjó við Ísland, ef þess er óskað. Einnig er það í verkahring Landhelgisgæslu Íslands að gera út varðskip og önnur farartæki til að markmiðum Landhelgisgæslunnar verði náð. 2) Þau skip sem Landhelgisgæslan hefur yfir að ráða í dag eru ekki nógu oflug til að veita stærri skipum í neyð nauðsynlega aðstoð. 3) Með tilliti til þarfa dráttar- og björgunarskipa í framtíðinni hér við land er vert að skoða hugmyndir í toflu hér að framan um nauðsynlegan togkraft. 4) Skoða verður þörf á dráttar- og björgunarskipum með tilliti til hugsanlegra gas- og olíuflutninga sem geta átt sér stað við Ísland í næstu framtíð. Svo og aðstoð við stór farþegaskip og hvalaskoðunarbáta ef farþegar þurfa að yfirgefa skipin. Sýnilegt þykir að 120 toma togkraftur dráttar- og björgunarskipis mun ekki fullnægja þörfinni eftir um áratug. 5) Landhelgisgæsla Íslands þarf að hafa yfir að ráða dráttar- og björgunarskip sem hentar við íslenskar aðstæður eða samíð verði við þjónustu einkaáðila sem geta boðið upp á nógu stór dráttar- og björgunarskip.		
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 012/05	Atvikalýsing: Eldur verður laus í lúkar um borð í Grimsnesi GK-555 (sknr. 1849) þann 15. janúar 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til vegna endurtekinna bruna út frá olíuleiðavélum að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á uppsetningu og frágangi slíkra tækja um borð í skipum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Ekki kemur fram hver er orsök eldsins en álitið er að olía hafi flætt út úr eldaveilinni. Þegar skoðuð eru önnur mál þessu skylt hefur komið í ljós að bruni hafi átt sér stað vegna ryðgata í eldhöfnum vélanna og vegna þess að olíusót hefur sest inn á reykháfinn. Þessi atriði mun Siglingastofnun skoða sérstaklega í samvinnu við fagllita skoðunarstofa og þegar stofnunin framkvæmir skyndiskoðanir. 2) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, er að finna ákvæði um eldaveilar og loftfræstingu. 3) Í skoðunarhandbók um búnaðarskoðun fyrir báta minni en 15 metrar að lengd er gert ráð fyrir því að skoðunarmann skoði eldavel, eldvörn og bræðivar.		
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 065/05	Atvikalýsing: Eldur kemur upp um borð í Hrud BA-087 (sknr. 7403) og skipið sekkur þann 16. maí 2005 og mannbjörg verður.		
Tillaga í öryggissátt: Vegna tíðra bruna í smábátum leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands kanni möguleika á föstum slökkvibúnaði í vistarverum þeirra.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt fyrirleggjandi upplýsingum kemur ekki fram hvers vegna eldur varð laus um borð í bátnum. Þó er ekki talið ólíklegt að orsök eldsins hafi verið út frá eldaveli bátsins. 2) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, eru einungis ákvæði um fastan slökkvibúnað í vélarinum báta með mestu lengd 8 metra og þar yfir. Gert er ráð fyrir handslokkvítækjum, einum eða tveimur, í alla báta. 3) Í dag eru smábátar útbúnir rafmagnseldavelum með keramikhellum sem koma í stað eldavela sem ganga fyrir olíu eða gasi. 4) Siglingastofnun Íslands mun í samvinnu við bæði framleiðendur og hagsmunaaðila láta kanna þann möguleika að fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta verði, þar sem við á, hluti af kröfum í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-065/05-01 Kannað verði í samvinnu við framleiðendur og hagsmunaaðila hvort fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta skuli vera hluti af kröfum í Norðurlandareglum þar sem við á.			

Nr. máls: 088/05	Atvikalýsing: Slæmt ástand í lögnum sjóakælingar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélina og aftengja sjólagirn þann 1. október 2005.		
Tillaga í öryggissátt: Nefndin sér ástæðu til að leggja til eftirfarandi tillögu í öryggissátt: Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippil er notaður með ryðfriur efni í sjóakællögnum. Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka viðvörðun vegna þessa til bátséigenda, skoðunarmanna og skipasmíða.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun vekja athygli skoðunarstofa og skipasmíða á að ólíka málma megli ekki tengja saman í kælivatnsbúnað vegna tæringarhættu. 2) Skipæfirtilrissvið Siglingastofnunar mun við skynskoðanir athuga sérstaklega hvort ákvæði um kælivatnsbúnað séu uppfyllt.	Framkvæmd: Skipæfirtilrissvið	Staða máls: Átaksverkefni
Verkefni: A-088/05-01 Siglingastofnun mun vekja athygli skoðunarstofa og skipasmíða um rétta tengingu ólíkra málma og við skynskoðanir athuga hvort ákvæði um kælivatnsbúnað séu uppfyllt			

Nr. máls: 094/05	Atvikalýsing: Gugga SH-080 (sknr. 6412) strandar og stjórnandi sofna þann 27. júlí 2005.		
Tillaga í öryggissátt: Í ljósi tíðra óhappa sem hafa orðið þegar einn maður hefur verið á siglingavakt og sofnar telur nefndin ástæðu til að leggja til eftirfarandi tillögu í öryggissátt: Að Siglingastofnun Íslands skoði kosti þess að viðurkenndur vökuúnaður „Vökustaur“ verði skyldaður um borð í öll sjófar þar sem einn maður standi siglingavakt enda sé ekki annar viðvörðunarbúnaður til staðar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í frumvarpi til laga um áhafnir Íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa er gert ráð fyrir takmörkuðum útvistarlima þeirra sem m.a. róa einir í 14 klt. á hverju 24 klt. tímabili. 2) Siglingastofnun Íslands hefur lagt til við Landssamband smábátæigenda að það skoði kosti þess að viðurkenndur vökuúnaður verði hluti af tækjibúnaði smábáta. 3) Landssamband smábátæigenda mun upplýsa félagsmenn sína um þá sýsahættu sem getur stafað af því ef skipstjórnendur, sem róa einir, sofna á siglingavakt.	Framkvæmd: Skipæfirtilrissvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.			

Nr. máls: 011/06	Atvikalýsing: Hronn ÍS-303 (sknr. 2049) verður vélarvana og dregin til hafnar þann 31. janúar 2006.		
Tillaga í öryggissátt: Nefndin bendir á að samkvæmt Norðurlandareglum er ekki heimilt að hafa dregót á rafgeymakössum. Við þess útgerðarástæður sem Íslenskir sjómenn búa við getur verið nauðsynlegt að hafa dren og beinir nefndin því til Siglingastofnunar að skoðaðar verði leiðir til að samhliða kröfunni um sýrheldni sé unnt að koma við dreni þannig að rafgeymar verði ekki fyrir skemmdum vegna sjósfununar í kossum	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Að komið verði fyrir sérstökum loki á rafgeymakassann þar sem hleypa mætti vökva úr kassanum. 2) Að komið verði fyrir sérstökum sýrheldum hólki eða flösku þar sem dren getur safnast saman og síðan fljarlagt.	Framkvæmd: Skipæfirtilrissvið	Staða máls: Átaksverkefni
Verkefni: A-11/06-01 Siglingastofnun mun við sín eftirlitstírf taka mið af því að ákvæðum í Norðurlandareglum um rafgeyma og sýrhelda hólka eða flöskur verði framfylgt.			

Nr. máls: 127/06	Atvikalýsing: Slyf af völdum efna áttu sér stað um borð í Aðalsteini Jónssyni SU-11 (sknr. 2699) þann 19. október 2006.		
Tillaga í öryggissátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands (verkefnisstjórn) í áætlun í öryggismálum sjómanna) taki saman og gefi út leiðsniðandi fræðslufni (sértil/bækling) yfir hættuleg efni sem átteng eru um borð í skipum. Þá leggur nefndin til að þegar verði hafist handa við að endurskoða innihald lyfjakista skipa með tilliti til viðbragða gegn hættulegum efnum sem notuð eru um borð í skipum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslufni um hættuleg efni í skipum. 2) Siglingastofnun mun fara yfir reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og lækniáhald um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998, með tilliti til hættulegra efna sem notuð eru um borð í skipum.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-127/06-01 Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslufni um hættuleg efni í skipum.			
Verkefni: L-127/06-02 Siglingastofnun mun fara yfir reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og lækniáhald um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998, með tilliti til hættulegra efna sem notuð eru um borð í skipum.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 080/07	Atvikalýsing: Reyðar SU-604 (sknr. 6379) fær leka, verður vélarvana og er dreginn til hafnar 13. júní 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á að í lokaskýrslu hennar í máli nr. 08805 hafi verið beint til Siglingastofnunar tilloðu í öryggisátt þess efnis að stofnunin hlutaðist til um sérstaka athugun á bátum þar sem tengd væru saman ólík efni. Einnig yrði gefin út sérstök áðvörðun þar að lúandi til bátséiðinga og skipasmíða. Nefndin trekar hér með mikilvægi tillögunnar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa í máli nr. 088/05 um slæmt ástand í lognum sjökælingar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélina og aftengja sjálagir 1. október 2005 lagði nefndin til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill væri notaður með ryðfriú efni í sjökællögnum og jafnframt benti nefndin því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka viðvörðun vegna þessa til bátséiðinga, skoðunarmanna og skipasmíða. 2) Við afgreiðslu á lokaskýrslunni benti Siglingastofnun á að í reglum um smíði og búað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, væri að finna ákvæði í 7. gr. um kælivatnsbúnað í kaffla V-8 um vélbúnað. Eins og fram kemur í ákvæðum ofangreindra reglna skal kælivatnsbúnaður vera úr efni sem ekki tærist og að ekki megi tengja saman ólíka málma vegna hættu á tæringu. 3) Samkvæmt tilloðu rannsóknarnefndar sjóslysa og niðurstöðu Siglingastofnunar Íslands í ofangreindu máli hefur stofnunin lagt sérstaka áherslu á að vekja athygli skoðunarstofa og skipasmíða á að ákvæði 7.1 hér að ofan skuli haldið. Einnig hefur skipaefirlitssvið stofnunarinnar skoðað sérstaklega hvort ofangreind ákvæði séu uppfyllt þegar farið er í skyndiskoðanir smábáta.		
Verkefni: Sjá verkefni A-088/05-01 .	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 074/07	Atvikalýsing: Skipverji slasast við fall um borð í Birtingi NK-119 (sknr. 2329) þann 25. apríl 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gerð verði sérstök könnun á hversu algengt sé að reglum um áhættumat í skipum sé ekki framfylgt.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættumat í skipum. 2) Í lögum um Siglingastofnun annast stofnunin framkvæmd laga um eftirlit með skipum. Samkvæmt reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, nr. 200/2007, er að finna ákvæði um hættumat í skipum. Hér sinnir Siglingastofnun sínu lögbundna eftirlitshlutverk.		
Verkefni: Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út fræðslupési um hættumat í skipum.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 160/07	Atvikalýsing: Særif SH-25 (sknr. 2657) verður stjórnvana og dregið til lands þann 27. nóvember 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur óviðunandi að ekki sé hægt að komast að stjórnbúnaði styris innan úr skipi og beinir því til Siglingastofnunar Íslands að hún endurskoði reglur þar um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun skoða hvort rétt sé að breyta reglum um styrisbúnað á bátum sem eru með mestu lengd allt að 15 metrum og finna má í reglum nr. 592/1994 með síðari breytingum, þannig að komast megi að stjórnbúnaði styris innan úr skipi.		
Verkefni: Siglingastofnun mun láta skoða hvort rétt sé að breyta reglum um styrisbúnað í smábátum.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 010/08	Atvikalýsing: Ice Bird (IMO 8915524) tók niðri við Hólmavík þann 24. janúar 2008.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur að Siglingastofnun Íslands skuli hlutast til um viðeigandi úttekt á höfnum landsins með sérstaka áherslu á siglingamerki og ljósaujur, hafnarkort, fjarskipabúnað, skyldur umboðsaðila erlendra skipa og þjálfun starfsmanna hafnanna. Nefndin telur að Siglingastofnun Íslands skuli hlutast til um að hafnaryfirvöld hafi aðgang að vissum leiðsöguönnum til að tryggja öryggi skipa.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eitt af verkefnum Siglingastofnunar Íslands eru sýslavarnir og öryggi í höfnum og eftirlit með að reglum þar af lúandi sé framfylgt. 2) Siglingastofnun Íslands og verkefnisstjórn áætlunar í öryggismálum sjófarenda gáfu út í mars 2003 fræðslupésu um öryggi í höfnum. Í fræðslupésunum er að finna öll helstu atriðin sem skipta máli um sýslavarnir og öryggi í höfnum		
Verkefni: S-010/08-01	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 121/08	Atvikalýsing: Happadis GK 16 (2652) ásigling í Mjóafirði þann 3. september 2008		
Tillaga í öryggisátt: Að gefnu tilefni leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun á aðvörunarkerkingum fiskeldiskvía og þær verði undantekningalaust í samræmi við alþjóðlegur.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Aðvörunarkerki fiskeldiskvía skulu lúta alþjóðlegum reglum. Í samræmi við eftirlitshlutverk sitt er varða öryggi í höfnum hefur Siglingastofnun Íslands farið sérstaklega yfir það að slíkur alþjóðlegur reglum sé framfylgt.		
Verkefni: A-121/08-01	Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni	

Nr. máls: 126/08	Atvikalýsing: Tryggvi Eðvarðs SH 2 (2579) vélarvana og dreginn til hafnar þann 10. september 2008		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur þennan frágang mjög varhugaverðan og leggur til við Siglingastofnun Íslands að hann verði tekinn til skoðunar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Skipaefirlitssvið Siglingastofnunar mun taka sérstaklega til skoðunar við eftirlitshlutverk sitt frágang á straumlögn að drepparaspólu við olluverki.		
Verkefni: A-126/08-01	Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni	

Nr. máls: 129/08	Atvikalýsing: Óli Gísla GK 112 (2714) eldur í vélarúmi og dreginn til hafnar þann 27. september 2008	
Tillaga í öryggisátt: Að settar verði íslenskar leiðbeinandi reglur um gerð vökvaprýstlagna fyrir mismunandi kerfi. Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á ástandi vökvaprýstlagna sem eru í notkun í bátum með vökvakerfi til bogskrófu. Að Siglingastofnun Íslands sjái til þess að aðvorn þessa efnis verði auglýst tafarlaust og með skilvirku hætti.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Reglur um gerð vökvaprýstlagna við stýrisbúnað minni skipa er að finna í svokölluðum Norðurlandaregllum (reglur um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 m, nr. 592/1994, með síðari breytingum) í köflum V-7 til V-11 þar sem fjallað er um stýris- og vélbúnað. 2) Skipaefirlitssvið Siglingastofnunar mun taka sérstaklega til skoðunar við efnirlitshlutverk sitt vökvaprýstir við bogskrófu skipa af þessari stærð. 3) Siglingastofnun Ísland hefur bent skoðunarstofum, sem heimild hafa til að skoða skip, á þetta vandamál.	
Verkefni: L-126/08-01	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 161/07	Atvikalýsing: Fanney RE 31, sekkur í Stykkishólsmhöfn þann 1. desember 2007	
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubátar eru (trekað að sokkva í höfnum og skapa margvislegar hættur beinir nefndin því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að hafnarfrývöld fái viðeigandi úrræði til lausnar á þessu vandamáli til að auka öryggi.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Langlegubátar sem hér er vítað til hafa ekki haft haffari til margra ára og hafa ekki heimild til siglinga og sitja því eftir í höfnum. 2) Lagt er til að útgerðarmenn þessara skipa verði gerðir ábyrgir fyrir forgun þeirra með því að setja viðeigandi tryggingar fyrir sliku. Tryggingar sem bæði hafnir eða bjarfælog geta gengið að ef forgun lendir á þeim. Setja beri skýr refsiakvæði í lög þannig að þeir sem skilja skip og báta eftir í óreiðu beri refsiaþbyrgð, svo sem sektir o.fl., þannig að ná megi til þeirra ef efnis og ástæður eru til. 3) Í reglugerðum um hafnir er að finna ákvæði þar sem hafnarstjóra er heimilt að færa skip, sem tálmar notkun hafnarinnar, burt á ábyrgð og kostnað eiganda á þann stað sem hafnarstjóri velur og metur. Hafnarstjóra er einnig heimilt að selja viðkomandi skip á hvern hátt sem hagkvæmastur þykir en þó að undangenginni áskorun til eiganda um að fjarlægja skipið.	
Verkefni: L-161/07-01 – L-162/07-01	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 077/06	Atvikalýsing: Inga Dis 7517 strandar á Elliðaovogi þann 24. júní 2006	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að merkt verði siglingaleið inn að bryggjuhverfinu.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun hefur bent viðkomandi aðilum á nauðsyn þess að siglingaleiðin inn að bryggjuhverfinu verði merkt á viðeigandi hátt.	
Verkefni: L-077/06-01	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 025/03	Atvikalýsing: Rost SH 134 (1317) leki kemur á siglingu og skipið sekkur, tveir skipverjar bjargast þann 19. mars 2003	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin vill koma þeirri ábendingu til skipstjórnaða og útgerða trúskipa að hafa betra eftirlit með skipum sínum hvað varðar leka. Þar sem sjálfvirkar dælar eru látnar vakta austur dæla þær oft á tíðum án vitundar skipverja. Nefndin bendir stjórnendum á að stöðva dælurnar með reglubundnu millibili og kanna hvort austur komi inn í skipið. Þar sem leki kemur fram á skipstjóri að láta fara fram leit að lekanum og í framhaldi á útgerð að sjá til þess að skipið sé þétt á viðeigandi hátt.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Ekki liggur fyrir nein sérstök niðurstaða fyrir þetta mál. Annað: Siglingastofnun vann að rannsóknarverkefni um vatnsþéttleika skipa, vatnsþetta niðurhöfn þeirra og loftræsting um borð í íslenskum skipum. Frumniðurstaða verkefnisins lá fyrir á árinu 2005. Lokaskýrsla var tilbúin í desember 2006. Hægt er að nálgast hana á vefsíðu Siglingastofnunar.	
Verkefni: A-025/03-01	Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 008/01	Atvikalýsing: Sigtryggur IS-284 (2148) strandar fyrir utan Sandgerðishöfn þann 30. janúar 2001	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur að koma mætti í veg fyrir svona atvik ef útgerðarmönnum minni fiskiskipa yrði gert skylt svo að öyggjandi sé að alltaf skuli vera maður með skipstjórnarréttindi við stjórn skipa á siglingu. Það ber að hafa í huga að illa hefði getað farið ef veður hefði verið verra. Nefndin leggur til í ljósi atvika sem orðið hafa vegna strands og áreksra minni fiskiskipa á líðnum árum að þeir, sem lenda í slíkum óhöppum, verði gert skylt að sækja námskeið fyrir skipstjórnarmenn í stjórn og siglingu skipa. Ábyrgð skipstjórnarmanna á verðmætum og mannslífum verður að vera raunhæf í verki. Skilningi á á slíki ábyrgð er best komið til skila með aukinni fræðslu eða simeintun. Ljóst er að þörf er á aukinni fræðslu varðandi vélvægsu fyrir stjórnendur smábáta svo að þeir uppfylli ákvæði laga þar um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1. Í lögum um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa nr. 30/2007 er að finna ákvæði 5. og 6. grein um skipstjórnarréttindi og veltstjórnarréttindi. Í greinunum er kveðið á að sá einn sé lögmatar handhafi viðeigandi skirteinis megi starfa við skipstjórna eða veltstjórna. 2. Sjömenn skulu sækja námskeið hjá Slysavarnarskóla sjómanna a.m.k. á 5 ára fresti.	
Verkefni: L-008/01-01	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Tillögur í öryggisátt 2000

Hér á eftir eru tillögur sem gerðar voru vegna atvika á árinu 2000 en starf Siglingastofnunar Íslands á grundvelli nýrra laga hófst ekki formlega fyrr en seinni hluta ársins 2001 þ.e. þegar ný reglugerð tók gildi. Nokkur þessara atvika sem eru frá þessu ári hafa komið fyrir með einum eða öðrum hætti með öðrum málum síðar. RNS þykir rétt að halda þessum tillögum til haga til upplýsinga fyrir sjófarendur og möguleikum á endurskoðun síðar ef tilefni þykir til þess.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
013 00	<p>Leki</p> <p>Nefndin leggur til að búnaður, sem gefur viðvörn, ljós eða hljóðmerki, ef vökvi safnast fyrir í rýmum skips, verði gerður að skyldubúnaði um borð í skipum. Skipstjórnarmönnum verði gert skylt að prófa þennan búnað reglulega (vikulega eða oftar) og bóka um prófun í dagbók skips.</p>
020 00	<p>Bátur ferst, banaslys</p> <ol style="list-style-type: none"> Nefndin bendir á mikilvægi þess að sjómenn taki mið af fyrirliggjandi spám um veður og sjólag. Nefndin vill sérstaklega benda á gildi upplýsingakerfa um veður og sjólag eins og Siglingastofnun Íslands rekur. Nefndin telur að ástæða sé til að eftir nýsmíði og breytingar á bátum í þessum stærðarflokki fari fram vigtun í landi til að tryggja sem best réttar þungastærðir. Nefndin telur að endurskoða þurfi þær þungatölur sem notaðar eru í stöðugleikagögnum fyrir þyngdir veiðarfæra um borð í bátum sem þessum, þar sem þær virðast í mörgum tilvikum of lágar. Nefndin bendir á að ástæða sé til að skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að auðvelda framsetningu stöðugleikagagna fyrir minnstu bátana. Nefndin veur sérstaka athygli á því að mikilvægt sé að björgunarbúningar, sem kveðið er á um að séu um borð, séu á aðgengilegum stað. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fleiri en ein útgönguleið sé fær úr stýrishúsi og þaðan sé unnt að komast út í björgunarbúningum. Nefndin bendir á nauðsyn þess að breyta þarf neyðarrofa á sjálfvirkum tilkynningaskyldubúnaði þannig að augnabliks handtak nægi til að gangsetja neyðarboð. Nefndin bendir á að óheppilegt sé að staðsetja gúmmibjörgunarbát aftantil á frambyggðum báti. Nefndin telur æskilegt að öll skráningarskyld skip með heilsárs háffæri skuli búnir frifljótandi neyðarsendum.
026 00	<p>Skip tekur niðri á Djúpavogi</p> <p>Nefndin bendir á að óviðunandi sé að ekki séu til staðar nauðsynlegur varabúnaður hjá hafnaryfirvöldum þannig að mikilvæg sjómerki séu ljóslaus um lengri eða skemmir tíma.</p>
028 00	<p>Slys í stiga</p> <ol style="list-style-type: none"> Nefndin telur það varhugavert að fara um stiga í skipi með því að snúa baki í þrepin. Þarf þá að taka tillit til hvíluflatar fótár á stigaprepi og öryggi handfestu á handriði. Öryggi handfestar á handriði þegar baki er snúið í þrepin og fara á niður stigann er stórlega skert miðað við að snúa að stiganum. Nefndin vill benda skipstjórnarmönnum á ábyrgð þeirra á að skrá í dagbók skipsins samkvæmt gildandi lögum og reglum um færslu skipsbóka. Skrá skal atvik er verða og geta haft þýðingu fyrir ferð skips og öryggi þess eða manna sem á því eru. Vill nefndin vekja sérstaka athygli á skyldu skipstjórnarmanna að skila skýrslu til Tryggingastofnunar ríkisins um öll atvik er geta orðið bótaskyld, þ.e. öll slys eða atvik er verða og geta leitt til bótaskyldu.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
034 00	<p>Slys / lögskráning</p> <p>Nefndin vill benda á að mikilvægt sé að lögskráning skipverja sé alltaf í samræmi við mönnum skipsins hverju sinni. Að allir, sem ráðnir eru sem skipverjar, séu skráðir í sína stöðu. Lögskráning skipverja er til þess að ljóst sé hver eða hverjir eru á skipinu ef eitthvað kemur fyrir.</p>
039 00	<p>Strand í Grindavík</p> <p>Varðandi ábendingu skipstjórnarmanna um fleiri leiðarmerki til að marka siglingarennuna lengra út telur nefndin rétt að taka hana til rækilegrar skoðunar og fjölda leiðarmerkjum ef það er talið gerlegt. Skipstjórnarmenn verða þó að huga vel að því hver á sínu skipi hvernig aðstaða er um borð til að fylgjast með leiðarmerkjum af stjórnspalli. Má t.d. geta þess að það getur verið þörf á að skipstjórnarmaður fari upp á stýrishús til að fylgjast með leiðarmerkjum ef þau sjást ekki af stjórnspallinum sjálfum við aðstæður sem reyndust vera um borð í þessu skipi. Í slíkum tilvikum ber að nota talstöðvar til að bera boð á milli skipstjóra og stýrismanns ef þörf krefur eða nota talstöðvar ef þær eru fyrir hendi.</p>
041 00	<p>Strand í Sandgerði</p> <p>Nefndin vill vekja sérstaka athygli á að í þessu tilviki er það skipstjóri sem annast að stýra skipinu en felur öðrum skipverjum að fylgjast með leiðarmerkjum og segja sér til. Er þetta andstætt grundvallarreglum um störf skipstjóra þar sem ætlast er til að hann stjórni siglingu skipsins en taki ekki við boðum frá öðrum.</p>
045 00	<p>Bátur sekkur</p> <p>Nefndin bendir á þörf þess að settar verði reglur um hleðslu smábáta, sem bæði taki til nýrra og gamalla báta þar sem fram komi hámarkshleðsla í skírteinum þeirra.</p>
049 00	<p>Stjórnandi sofna, strand</p> <p>Nefndin leggur til að breyting verði gerð á ákvæði laga um útivist smábáta og lengd vinnutíma þeirra er róa og sigla smábátum (bæði fiskibátum og skemmtibátum). Í ljósi fjölda tilvika þar sem slys hafa orðið á smábátum (bátum undir 15 metrum) og rekja má til ofþreytu og skorts á hvíld skipstjórnarmanna eða annarra skipverja telur nefndin þörf á að núgildandi reglum verði breytt þannig að aðilum sé skylt að taka lágmarkshvöld á hverjum 24 klukkustundum. Þær reglur verða að taka mið af því að skylt er að staðinn sé vörður í skipi á meðan það er á sjó. Koma þarf í veg fyrir að bátar séu á reki á siglingaleið annarra skipa án þess að hafður sé maður á verði þótt báturinn sé á reki, þ.e. ekki á ferð.</p> <p>Við rannsókn mála hefur það oft komið fram að skipverji /skipverjar leggi sig til hvíldar og enginn á verði svo klukkustundum skiptir (1-6 klukkustundir). Það hlýtur að vera hverjum manni ljóst hvaða hættu er á ferðum fyrir skip og skipverja þegar enginn er til að fylgjast með umferð svo og reki skips.</p>
054 00	<p>Skipverji slasast</p> <p>Nefndin ítrekar fyrir ályktanir um nauðsyn þess að þeir sem settir eru til að stjórna vindum fái sérstaka þjálfun og brýnt fyrir þeim að vera ávallt með hugann við að stjórna tækinu þar sem líf og heilsa annarra skipverja getur ráðist af réttum viðbrögðum þeirra.</p>

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
056 00	<p>Skip missir stýri</p> <p>Nefndin telur að heimildarákvæði fyrir Siglingastofnun til að gefa út tímabundið haffæri ef búnaði skips er áfátt verði að takmarka mikið frá því sem nú er eða afnema alveg. Mörg dæmi eru um að skipi sé haldið úti ár eða meira án þess að fá nema tímabundið haffæri frá einni viku upp í þrjá mánuði. Leggur nefndin til að ekki verði veittur frestur nema í einn mánuð í undantekningartilvikum þegar afla þarf varahluta og ástand þess búnaðar sem viðkomandi athugasemd er gerð við rýri ekki öryggi skips og skipshafnar á neinn hátt. Að þeim tíma liðnum skal skipið uppfylla öll ákvæði laga og reglna eða synjað verði um framlengingu haffæris þar til úrbætur hafi verið gerðar.</p>
062 00	<p>Skip tekur niðri á Húsvík</p> <p>Nefndin telur nauðsynlegt að gera breytingu á leiðarmerkjum sem leiða í r/v 113°5 og færa þau norðar svo að þau gefi leiðarlínu um r/v 080° eða setja ný merki er marki þá leiðarlínu sem gefi stjórnendum stórra og djúpristra skipa, sem leggjast eiga að Norðurgarðinum, meira svigrúm til að snúa skipinu að bryggjunni.</p>
072 00	<p>Skipverji slasast</p> <p>Að um borð í skipinu sé hugað að vinnuástöðu áhafnar og að yfirmenn jafnt sem aðrir undirmenn skipsins bíði ekki eftir slysum á þeim stöðum, sem "næstum því slys" hafa orðið á áður en gripið er til aðgerða líkt og í þessu tilfelli.</p>
074 00	<p>Stjórnandi sofnar, strand</p> <p>Nefnin ítrekar fyrri ályktanir varðandi sambærileg atvik þegar skipstjórnarmaður sofnar sem leiðir til strands. Eru slík atvik nokkuð algeng á minni bátum og er brýn nauðsyn til að takmarka lengd samfelldrar vinnu hjá sjómönnum á smábátum eins og gert hefur verið hjá öllum öðrum stéttum. Þess ber einnig að geta að útivera smábáta þar sem skipverji / skipverjar sofa og enginn er á vakt um borð og báturinn á opnu hafi er einnig mjög varasamt með hliðsjón af öryggi skips og skipverja.</p>
079 00	<p>Skip strandar í Grindavík</p> <p>Nefndin vill benda skipstjórnarmönnum á að tryggja ávallt öryggi skipsins við siglingu, sérstaklega þar sem mikillar nákvæmni er krafist. Í áhöfn þeirra sé ávallt skipverjar, sem geta handstýrt þegar þess er þörf. Einnig bendir nefndin á að það er skylda skipstjóra að sjá til þess að undirmenn fái tillhlíflega þjálfun, í þessu tilfelli að stýra skipinu skammlaust, sem öðrum þeim störfum sem fylgja góðri sjómennsku.</p>
082 00	<p>Eldur í vélarúmi</p> <p>Nefndin telur að við setningu nýrra reglna um öryggi á fiskiskipum hafi ekki verið hugsað um öryggi þeirra skipverja sem eru á skipum sem smíðuð voru fyrir gildistöku reglnanna. Vill nefndin vekja sérstaka athygli á því að fjöldi gildandi reglna er bæta eiga öryggi á íslenskum skipum koma ekki að neinu gagni nema varðandi skip sem smíðuð eru eftir gildistöku reglnanna. Afleiðingarnar eru þær að öryggi íslenskra sjómanna er mikið misskipt eftir því hver aldur skipanna er sem þeir eru á.</p> <p>Telur nefndin að allar nýjungar í öryggismálum sjómanna eigi að gilda fyrir öll íslensk skip eftir 6 mánaða umþóttunartíma frá gildistöku laga og reglna, einnig fyrir eldri skip.</p>
084 00	<p>Skipverji slasast</p> <p>Verkstjórar á skipinu þurfa ávallt að huga að öryggi þeirra skipverja, sem þeir stjórna. Þetta er ekki síður mikilvægt þegar óvanir menn eru látnir vinna störf, sem þeir þekkja lítið sem ekkert til.</p>

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
090 00	<p>Efnaslys</p> <ol style="list-style-type: none"> Nefndin telur að þörf sé á viðtækri fræðslu fyrir sjómenn almennt um notkun og umgengni við lofttegundir sem notaðar eru undir þrýstingi um borð í skipum, s.s. kælimiðla og slökkvimiðla hvers konar. Nefndin bendir á mikilvægi þess að kæli- og frystibúnaður verði skoðunarskyldur eins og annar vélbúnaður um borð í skipum.
093 00	<p>Bátur sekkur, banaslys</p> <ol style="list-style-type: none"> Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir lögboðnum, tímabundnum skoðunum á síðu- og botnlökum. Nefndin vill sérstaklega benda á gildi viðvörðunarbúnaðar, sem nemur breytingar á vökvahæð í rýmum, sem eru um lengri tíma óvöktuð. Telur nefndin ástæðu til að huga að því hvort ástæða sé til að slíkur búnaður verði skyldaður í fiskiskip af ákveðinni stærð. Nefndin telur ástæðu til að útbúnaður verði leiðbeiningar í væntanlegri langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, um hvað ber að varast og hvernig á að standa að austri frá rýmum. Sérstaklega ber að varast sjálfvirkan austur í lengri tíma án vöktunar á rými eða mælingar á vökvahæð í brunni. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir lögboðnum, tímabundnum þykktarmælingum á byrðingi skipa, með sérstakri áherslu á viðkvæma staði eins og lestarbrunna, sjótanka, keðjukassa o.fl. Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun skips sé ávalt í lagi og vatnspétt lokun tryggð í rekstri skips. Nefndin vill vekja sérstaka athygli á því að um borð sé ávalt öryggisbúnaður sem lög kveða á um. Nefndin vekur sérstaka athygli á því að allir flotbúningar, sem kveðið er á um að séu um borð, séu á eða sem næst stjórnþalli. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar klæðist strax flotbúningum þegar sýnt er að skipverjar megi búast við því að þurfa að yfirgefa skipið. Nefndin bendir á að kynnt sé rækilega fyrir mönnum hvernig nota eigi sjálfvirkan tilkynningaskyldubúnað á neyðarstundu.
102 00	<p>Skipverji slasast</p> <p>Nefndin bendir á mikilvægi þess að ávallt sé unnið af ítrasta öryggi við hífingarrátt og að í stað kalla og hrópa notist skipverjar við sýnilegar merkjabendingar eða talstöðvafjarskipti ef spilmaður hefur ekki fulla sýn yfir hífingasvæði.</p>
103 00	<p>Skipverji slasast</p> <p>Nefndin telur að koma megi í veg fyrir sambærileg mistök við hífingu ef höfð eru gaumljós við stjórnstangir fyrir vindur sem eru í þörum. Grænt ljós fyrir stjórnborðsvindu og rautt ljós fyrir bakborðsvindu til að auðvelda stjórnendum að átta sig á hvaða stjórnstöng er fyrir hvaða vindu.</p>
109 00	<p>Skip strandar á Grundartanga</p> <p>Nefndin telur að ástæða sé til að taka alvarlega ábendingu skipstjóra um leiðarljós er leiddu upp með norðausturkanti bryggjunnar. Er þetta sérstaklega þýðingarmikið þegar sterkir austlægir vindar blása í Hvalfirði.</p>

Munið vefsíðu okkar www.rns.is



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

RNS leggur áherslu á að afgreiðsla einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði.

Rannsóknarnefnd sjóslysa
Flugstöðin,
340 Stykkishólmur

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

OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR