

2012

Skýrsla RNS



Útgefandi:
Rannsóknarnefnd sjóslýsa

Skýrsla Rannsóknarnefndar sjóslysa fyrir árið 2012



Forsíðumynd: Hákon©Hilmar Snorrason

Hákon EA 148 / Skipaskr.nr. 2407 / IMO 9212357. Skipið var smíðað í Asmar Shipyard í Chile árið 2001 og er 3.003 BT, mesta lengd 76,2 metrar og 14,4 m breitt. Aðalvél er M.A.K og orka 5.400 kW. Heimahöfn skipsins er Grenivík og er það gert út af Gjögur hf.



Útgefið af Rannsóknarnefnd sjóslysa 2014

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

Prentun og umsjón: Litróf

EFNISYFIRLIT

FORMÁLI	7
RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA	8
NEFNDARMENN OG STARFSMENN	8
LÖG OG REGLUGERÐIR	9
RNS 2002 - 2012	9
STARFSEMI RNS 2012	10
BANASLYS	10
SLYS Á FÓLKI	11
SKIP	11
VÉLARVANA SKIP	11
PRENTAÐAR SKÝRSLUR RNS	11
ERLENT SAMSTARF	11
VEFUR RNS	12
MARKMIÐ RNS	12
SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNS ÁRIÐ 2012	13
TÍMABIL ATVIKA 2012	17
TILKYNNINGAR ATVIKA TIL RNS	18
STAÐSETNING ATVIKA 2012	19
STAÐSETNING ATVIKA 2000 - 2012	20
FLOKKUN ATVIKA 2012	21
FLOKKUN ATVIKA EFTIR TEGUNDUM SKIPA	21
TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2012	22
SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR 2012	23
SLYS Á SJÓMÖNNUM SKRÁÐ HJÁ RNS 2012	24
ÆÐGERÐ SKIPS VIÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2012	25
TÍMABIL SLYSA Á SJÓMÖNNUM 2012	25
ALDUR SLASAÐRA 2012	25
STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA 2012	27
RANNSÖKUÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2001 - 2012	28
BANASLYS	28
SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2012	29
ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 2001 - 2012	30
SKIP SÖKKVA	30
SKIP SEM SUKKU 2012	30
ÁREKSTUR OG ÁSIGLINGAR	31
SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI	31
ELDUR UM BORD	32
LEKI	32
VÉLARVANA OG DREGINN TIL HAFNAR	33
ÚTKÖLL HJÁ BJÖRGUNARSKIPUM	34
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL SJÚKRATRYGGINGAR ÍSLANDS	35
SKRÁÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 1987 - 2012	35
FLOKKUN SLYSA Á SJÓMÖNNUM TIL STÍ 2012	36
TÍMI SLYSA 2012	37
ALDUR SLASAÐRA SJÓMANNA 2012	37
STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA OG ÁRSTÍMI 2012	38
SKRÁÐ SLYS EFTIR STARFSHEITI	38
SKRÁÐ SLYS EFTIR MÁNUÐI	38

BANASLYS Á ÍSLENSKUM SJÓMÖNNUM 1971 - 2012	39
HÆTTUR Í KRINGUM LANDIÐ	40
LOKASKÝRSLUR	41

ÁSIGLING

1. NR. 031 / 12 Skandia	43
2. NR. 130 / 12 Kristín ÞH 157	43

ELDUR UM BORD:

1. NR. 019 / 12 Kópur BA 175	45
2. NR. 053 / 12 Aron ÞH 105	45
3. NR. 056 / 12 Stapi BA 79	46
4. NR. 059 / 12 Guðrún EA 58	47
5. NR. 066 / 12 Silfurnes SF 99	48
6. NR. 070 / 12 Öduljón	49
7. NR. 073 / 12 Dalakollur SU 6	50
8. NR. 078 / 12 Aggi SI 8	51
9. NR. 081 / 12 Maggý VE 108	51

LEKI KEMUR AÐ SKIPI:

1. NR. 004 / 12 Ísbjörg ÍS 69	53
2. NR. 018 / 12 Martina RE 25	53
3. NR. 044 / 12 Jón Gunnlaugs ÁR 444	54
4. NR. 047 / 12 Brimrún	55
5. NR. 054 / 12 Straumur EA 18	56
6. NR. 082 / 12 Steinunn SF 10	56
7. NR. 099 / 12 Kría	57

SKIP SEKKUR:

1. NR. 005 / 12 Bjartmar II	59
2. NR. 008 / 12 Hallgrímur SI 77	60
3. NR. 036 / 12 Krummi BA 94	94
4. NR. 128 / 12 Ver RE 112	95

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:

1. NR. 035 / 12 Jakob Leó RE 174	97
2. NR. 039 / 12 Fernanda	97
3. NR. 041 / 12 Silfurnes SF 99	98
4. NR. 071 / 12 Eyjólfur Ólafsson GK 38	99
5. NR. 075 / 12 Jón Páll	100
6. NR. 087 / 12 Silver Copenhagen	101
7. NR. 088 / 12 Haukur	102
8. NR. 092 / 12 Mávur SI 96	103
9. NR. 105 / 12 Skemmtibátur	104
10. NR. 116 / 12 Halldór Sigurðsson ÍS 14	105
11. NR. 123 / 12 Þórnes II SH 109	106
12. NR. 126 / 12 Jónína Brynja ÍS 55	107
13. NR. 127 / 12 Herjólfur	108
14. NR. 133 / 12 Kári AK 33	115

SKIP VÉLARVANA:

1. NR. 015 / 12 Hafgeir ÍS 117	117
2. NR. 016 / 12 Brúarfoss	117
3. NR. 027 / 12 Dóri GK 42	119
4. NR. 032 / 12 Bæjarfell RE 65	120
5. NR. 045 / 12 Greifinn SK 19	121
6. NR. 060 / 12 Skemmtibátur	122
7. NR. 067 / 12 Dóri GK 42	123
8. NR. 077 / 12 Björg B. SH 105	123
9. NR. 094 / 12 Ingi Dóri	124
10. NR. 096 / 12 Milla SI 727	124
11. NR. 102 / 12 Þórunn Sveinsdóttir VE 401	125
12. NR. 121 / 12 Una ÍS 127	127
13. NR. 122 / 12 Kolbeinsey EA 252	127
14. NR. 131 / 12 Þórunn Sveinsdóttir VE 401	128
15. NR. 134 / 12 Stakkhamar SH 220	129

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT:

1. NR. 091 / 12 Hópsnes GK 77	131
-------------------------------	-----

SLYS Á LÍNUBÁTUM:

1. NR. 057 / 12 Gulltoppur GK 24	133
2. NR. 095 / 12 Páll Jónssonj GK 7	133
3. NR. 124 / 12 Bildsey SH 65	134

SLYS Á NETABÁTUM:

1. NR. 065 / 12 Skólafell ÁR 50	135
2. NR. 109 / 12 Kristbjörg VE 71	136

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM:

1. NR. 010 / 12 Júpiter ÞH 363.	137
2. NR. 026 / 12 Sigurbjörg ÓF 1	137
3. NR. 030 / 12 Berglín GK 300	140
4. NR. 040 / 12 Oddgeir EA 600	141
5. NR. 042 / 12 Guðmundur VE 29	142
6. NR. 046 / 12 Örvar HU 2	143
7. NR. 049 / 12 Bjartur NK 121	145
8. NR. 079 / 12 Kristína EA 410	146
9. NR. 083 / 12 Aðalbjörg II RE 236	146
10. NR. 086 / 12 Bjartur NK 121	147
11. NR. 098 / 12 Sóley SH 124	148
12. NR. 103 / 12 Guðmundur í Nesi RE 13	149
13. NR. 110 / 12 Gandí VE 171	150
14. NR. 111 / 12 Jón Vídalín VE 82	151
15. NR. 129 / 12 Bjartur NK 121	152

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM:

1. NR. 022 / 12 Þorsteinn ÞH 360.	153
2. NR. 023 / 12 Börkur NK 122	154
3. NR. 119 / 12 Hákon EA 148	155
4. NR. 120 / 12 Heimaey VE 1	156

SLYS Á FLUTNINGASKIPUM:

1. NR. 006 / 12 Dettifoss 159
2. NR. 136 / 12 Brúarfoss 159

SLYS Á ÖÐRUM SKIPUM:

1. NR. 061 / 12 Zodiac skemmtibátur 161

ÖNNUR TILVIK:

1. NR. 007 / 12 Hákon Tómasson GK 226 163
2. NR. 014 / 12 Arnarfell / Ternan. 163
3. NR. 017 / 12 Páll Jónsson GK 7 164
4. NR. 025 / 12 Þorlákur ÍS 15 165
5. NR. 074 / 12 Von GK 113 166
6. NR. 090 / 12 Día, skúta 166
7. NR. 118 / 12 Steinunn HF 108 167
8. NR. 125 / 12 Bildsey SH 65 169

Tillögur RNS í öryggisátt 2000 - 2012 173



FORMÁLI

Allt er breytingum háð og líka rannsóknir sjóslysa. Þegar formáli þessi er skrifaður hafa verið samþykkt frá Alþingi lög nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa en þau leysa m.a. af hólmi lög nr. 68/2000 um rannsókn sjóslysa. En þau lög voru fyrstu heildstæðu lögin um rannsókn sjóslysa á Íslandi. Með lögum nr. 18/2013 eru sameinaðar þrjár nefndir sem áður störfuðu sjálfstætt hver á sínu sviði þ.e. rannsóknarnefndir sjóslysa, flugslysa og umferðarslysa. Rannsóknarnefnd samgönguslysa (RNSA) skal skipuð sjö nefndarmönnum og þá skal skipa þrjá rannsóknarstjóra fyrir nefndina sem hver um sig hefur yfirumsjón með tilteknum flokki slysarannsóknna (flug, sjór og umferð).

Mesta breytingin er að sjálfsögðu fólgin í því að þrjár nefndir verða gerðar að einni og í stað samtals ellefu nefndarmanna koma sjö. Því er viss hættu á því að ekki verði eins mikil og viðtæk þekking meðal nefndarmanna eins og áður. En rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) varaði við því þegar undirbúningur málsins stóð yfir. Hins vegar taldi RNS sjálfsgætt að sameina rekstur nefndanna svo sem skrifstofuhald og búnað. En með því má örugglega efla starfsemina og hagræða á ákveðnum sviðum.

Lögin nr. 68/2000 voru fyrstu heildarlögin um rannsókn sjóslysa á Íslandi og auðvitað var löngu tímabært árið 2000 að setja sérstök lög um það efni. Vil ég fullyrða að við þá lagasetningu hafi rannsóknir sjóslysa tekið stakkaskiptum og orðið mun markvissari en áður. En það var vitað að þau lög yrðu ekki eilíf og nauðsynlegt yrði að endurskoða þau að nokkrum tíma liðnum þegar reynsla væri komin á hið nýja fyrirkomulag. Það hefur nú verið með lögum nr. 18/2013 og fyrrgreindri sameiningu þriggja rannsóknarnefnda.

Í öllum breytingum felast tækifæri og nú er það á valdi þeirra sem á rannsóknum samgönguslysa halda, nefndarmönnum og starfsmönnum, hvernig til tekst. Óska ég þeim öllum velfarnaðar en að sjálfsögðu er það æskilegt að RNSA hafi sem minnst að gera en þannig verður það ef það tekst að fækka samgönguslysum enn frekar. En töluvert hefur áunnist í því efni á undanförunum árum og áratugum. En sú jákvæða þróun heldur ekki áfram nema allir leggist á eitt og setji sér það göfuga markmið að gera allt sem í þeirra valdi stendur til að útrýma samgönguslysum. Eitt slys er einu of mikið en eitt slys getur kollvarpað lífi fjölda fólks og kostnaður sem fylgir hverju slysi er mikill.

Frá 1. september 2000 hef ég verið þess heiðurs aðnjótandi að vera formaður RNS en mun að sjálfsögðu láta af því starfi þegar lögin nr. 18/2013 taka gildi 1. júní 2013 og RNS verður lögð af. Á þessu tímabili hef ég unnið með nokkrum fjölda nefndarmanna en starfsmenn RNS á þessu tímabili hafa lengst af verið Jón A. Ingólfsson forstöðumaður og Guðmundur Lárusson fulltrúi. Öllu þessu fólki þakka ég innilega fyrir ánægjulegt samstarf og leyfi mér að fullyrða að með starf RNS hafi tekist vel til. Öllum öðrum sem ég hef átt samstarf við í formennskutíð minni þakka ég einnig fyrir ánægjuleg samskipti.

Megi starf rannsóknarnefndar samgönguslysa verða gifturíkt í komandi framtíð.

Ingi Tryggvason
formaður RNS

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA

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

Áður en 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 lögreglu-rannsóknir. 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
Ingí Tryggvason
héraðsdóm.lögm.
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 aðalmenn: Ingí Tryggvason héraðsdómslögmaður, formaður, Borgarnesi, Hilmar Snorrason skipstjóri og skólastjóri Slysavarnaskóla sjómanna, Reykjavík, Pálmi Jónsson vélfræðingur hjá Orkubúi Vestfirðna 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.

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

LÖG OG REGLUGERÐ 2012

Um rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) var fjallað um í lögum nr. 68/2000 sem tóku gildi 1. september með breytingum frá 2003. Reglugerð um RNS var nr. 133 frá 2001



Jón A. Ingólfsson
forstöðumaður



Guðmundur Lárusson
fulltrúi

RNS 2002-2012

Á árunum 2002-2012 og þar til ný lög tóku gildi 2013 hefur RNS lokaafgreitt 1.905 mál, gert 91 tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands og 92 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.

NÝ LÖG OG REGLUGERÐ 2013

Ný lög nr. 18 frá 6. mars 2013 og reglugerð nr. 763 frá 16. Júlí 2013 um rannsóknir samgönguslysa (RNSA).

Samþykkt var á Alþingi lög um rannsókn samgönguslysa. Með þeim lögum er starfsemi Rannsóknarnefndar flugslysa, Rannsóknarnefndar sjóslysa og Rannsóknarnefndar umferðarslysa sameinuð. Nefndirnar þrjár verða sameinaðar í eina sjö manna rannsóknarnefnd samgönguslysa sem heyrir undir innanríkisráðherra. Lögin tóku gildi þann 1. júní 2013. Frá og með þeim tíma féllu úr gildi áður nefnd lög um rannsókn sjóslysa.

Markmið laganna er að fækka slysum og auka öryggi í samgöngum með því að efla og bæta slysa-rannsóknir. Rannsókn samkvæmt lögunum skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa.

NÝTT MERKI OG HEIMILISFANG RNSA



Hús FBSR Flugvallarvegi 7 - 101 Reykjavík
Sími: 511 6500 - Fax: 511-6501 - netfang: RNSA@RNSA.is

Enskt heiti nefndarinnar er: **Icelandic Transportation Safety Board (ITSB)**

WWW.RNSA.IS

PRENTUÐ SKÝRSLA RNS 2012

Prentuð skýrsla RNS 2012 verður sú síðasta sem gefin verður út í þessu formi en í 36. gr. laga nr. 18/2013 um ársskýrslur RNSA segir eftirfarandi:

« Rannsóknarnefnd samgönguslysa skal gefa út heildarskýrslu um störf sín ár hvert og birta á heimasíðu sinni. Í skýrslunni skal m.a. vera að finna tölfræðilegar samantektir, auk tillagna um öryggisúrbætur. Jafnframt skal rannsóknarnefndin semja yfirlit um hvernig tilmælum hennar skv. 35. gr. hefur verið framfylgt og birta á heimasíðu sinni. »

STARFSEMI RNS 2012

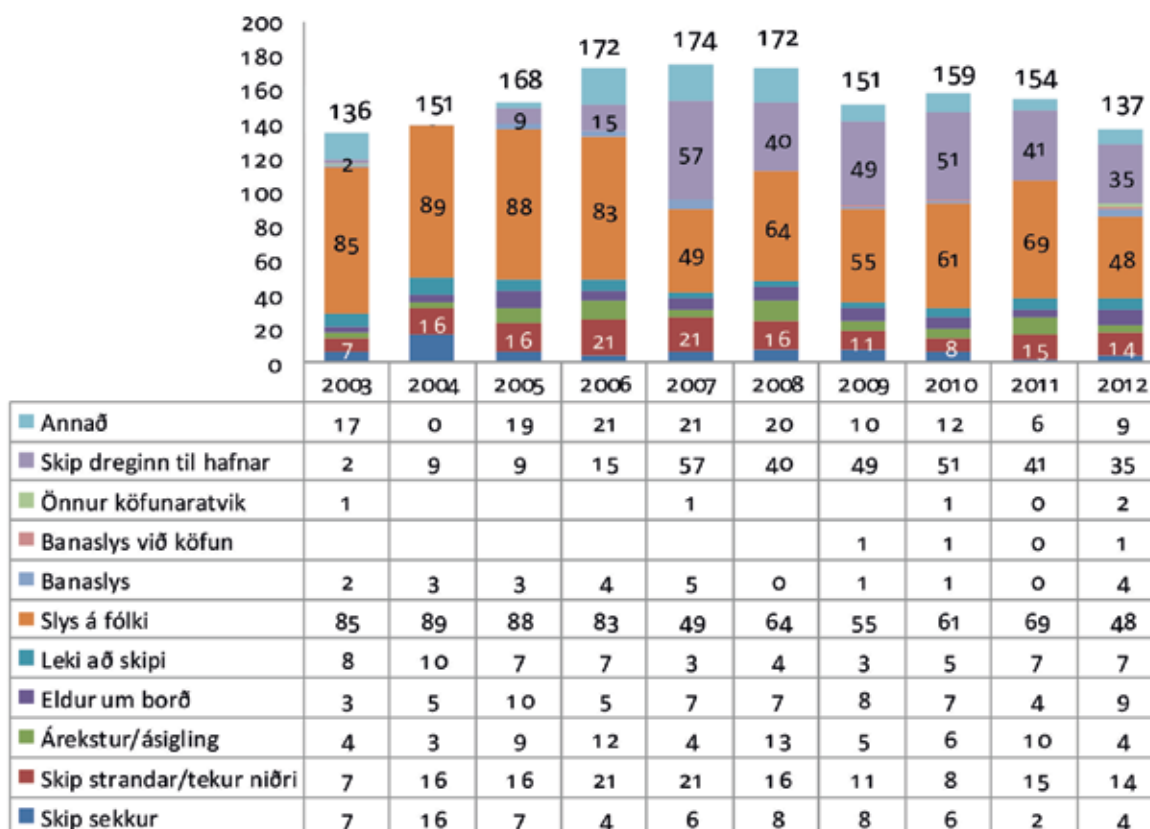
Á árinu 2012 voru skráð atvik 137 en voru 154 á árinu áður. Hjá nefndinni voru haldnir sjö fundir og 124 mál afgreidd auk þess sem 10 mál voru afgreidd sem drög.

Lokaskýrslur sem var skilað með nefndaráliti eru 66 en ekki var ályktað í 58 málum. Gerðar voru fjórar tillögur í öryggisátt og átta sérstakar ábendingar í málum sem afgreidd voru.

Af málum ársins átti nefndin eftir að rannsaka og taka fyrir 40 mál um áramót og afgreiða lokaskýrslur í 10 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. Eins og fram kemur eru flest þeirra er varða slys á fólki, vélarvana skip og þegar skip stranda eða taka niðri.

Skráð mál hjá RNS 2003 - 2012



Eins og fram kemur í töflunni eru nokkrar breytingar á milli áranna 2011 og 2012. Undir liðnum um „Árekstur/ásigling“ er eitt atvik „nærri því árekstur“ sem ástæða þótti til að taka fyrir.

BANASLYS

Fjögur banaslys hafa urðu á íslenskum sjómönnum á árinu. Þrír skipverjar fórust með skuttogaranum Hallgrími SI 77 undan ströndum Noregs þann 25. janúar. Einn skipverji lést af slysförum við vinnu við þrif á vinnslupílvari um borð í Sigurbjörgu ÓF 1 þann 21. mars. Enginn banaslys urðu á íslenskum skipum á árinu 2011 og gerðist það einnig á árinu 2008.

Þá varð banaslys í Silfru á Þingvöllum þegar kafari lést við köfun þann 28. desember s.l.

SLYS Á FÓLKI

Skráð slys á sjómönnum hjá RNS önnur en banaslys á árinu urðu 48 sem er um 33% undir meðaltali árána 2003-2011. Á síðasta ári voru skráð slys á sjómönnum 69 og því um 30% fækkun á skráðum atvikum að ræða á milli ára. Algengustu slysin voru fallslys að ýmsum toga eða um 38%, um 22% þegar menn verða á milli og klemmast, 13% við vindur og 9% eru skurðir eða stungur.

Samkvæmt upplýsingum frá Sjúkratryggingum Íslands (Sí) voru 249 tilkynnt slys á sjómönnum á árinu 2012 en voru 251 á árinu á undan sem þýðir litla fækkun skráðra slysa á milli ára.

SKIP

Fjöldi skipa sem sukku fjölgaði milli ára en atvik þegar skip stranda eða taka niðri fækkar um eitt. Árekstrum fækkar en atvik um eld um borð fjölgar talsvert og leki að skipum stendur í stað á milli ára.

Fækkun var á atvikum þegar bátur eða skip voru dregin til hafnar vélarvana af ýmsum ástæðum. RNS hefur fylgst náið með þessum atvikum og mun gera það áfram vegna þess lærdóms sem sannarlega má af þeim draga. RNS hvetur því alla sjófarendur að tilkynna þau atvik sem gætu komið öðrum að gagni.

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

PRENTAÐAR SKÝRSLUR RNS

Á árinu 2012 var gefin út prentuð skýrsla fyrir árið 2010 og var hún í sama broti og síðastliðin ár. Á árinu 2013 var gefin út prentuð skýrsla fyrir árið 2011.

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.

ERLENT SAMSTARF

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 Evrópuðildar innan þessara samtaka í Helsinki 2005, EMAIIF. Tilgangur þeirra er að treysta samstarf milli rannsóknaraðila sjóslysa innan Evrópu.



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

Fulltrúi RNS fór tívegis á árinu á fund hjá EMSA (European Maritime Safety Agency) í Lissabon vegna nefndarstarfa í PCF (Permanent Cooperation Framework) sem er samræminganefnd um innleiðingu og virkni tilskipunnar ESB (Directive 2009/18/EC) um rannsóknir sjóslysa. Tilskipunin hefur verið samþykkt af hálfu Íslands en ekki tekið gildi þegar þetta er skrifað.

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 ekki lokið og tengist það frágangi á öflugum flokkunarkerfi hans auk ýmissa annarra þátta sem lagt var af stað með í upphafi.

MARKMIÐ RNS

RNS leggur mikla áherslu á að vinna mál vel og eins skjótt og kostur er og að afgangi einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði. Líóst er að það er ekki raunhæft í öllum tilfellum en vel hefur tekist til við að ná fram þessu markmiði.

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.

SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNS ÁRIÐ 2012

Eins og áður hefur komið fram voru skráð atvik hjá RNS 137 árið 2012. Þar af gerðust fimm á árinu 2011 og eitt 2010. Öll atvik sem berast RNS eru skráð, flokkuð og hægt að sjá þau á vef nefndarinnar, www.rns.is.

Eftirfarandi tafla sýnir öll mál RNS skráð á árinu 2012, raðað eftir dagsetningu atviks. Um er að ræða grófa flokkun á atvikum því t.d. í þeim tilfellum þegar merkt er að skip sé vélarvana er það ekki einungis vegna bilunnar í vélbúnaði.

Dags.	Skip	Tegund skips	Stærð BT	Tegund atviks
4.nóv.10	Berglín GK 300	Togveiðiskip	477	Slys á fólki
8.júl.11	Kóni II SH 52	Línuveiðiskip	15	Slys á fólki
12.ágú.11	Selfoss	Flutningaskip	7.676	Slys á fólki
21.okt.11	Herjólfur	Ferja	3.354	Slys á fólki
22.okt.11	Dettifoss	Flutningaskip	14.664	Slys á fólki
28.nóv.11	Dettifoss	Flutningaskip	14.664	Slys á fólki
3.jan.12	Birgir GK 263	Línuveiðiskip	14	Vélarvana
9.jan.12	Bergey VE 544	Togveiðiskip	486	Vélarvana
10.jan.12	Birgir GK 263	Línuveiðiskip	14	Önnur atvik
10.jan.12	Þorsteinn PH 360	Nótaveiðiskip	1.835	Slys á fólki
11.jan.12	Hákon Tómasson GK 226	Skemmtibátur	4	Önnur atvik
12.jan.12	Ísbjörg ÍS 69	Línuveiðiskip	6	Leki
15.jan.12	Bjartmar II	Skemmtibátur		Sekkur
25.jan.12	Hallgrímur SI 77	Togveiðiskip	275	Sekkur/banaslys
25.jan.12	Júpiter PH 363	Togveiðiskip	1.201	Slys á fólki
25.jan.12	Selfoss	Flutningaskip	7.676	Slys á fólki
5.feb.12	Sæfari SK 112	Línuveiðiskip	5	Vélarvana
6.feb.12	Arnarfell / Ternan	Flutningaskip	8.830	Önnur atvik
13.feb.12	Hafgeir ÍS 117	Handfærabátur	5	Vélarvana
13.feb.12	Drangavík VE 80	Togveiðiskip	357	Slys á fólki
16.feb.12	Brúarfoss	Flutningaskip	7.676	Vélarbilun
18.feb.12	Skandia	Dýpkunarskip	623	Ásigling
19.feb.12	Páll Jónsson GK 7	Línuveiðiskip	402	Önnur atvik
25.feb.12	Martina RE 25	Handfærabátur	8	Leki
25.feb.12	Börkur NK 122	Nótaveiðiskip	2.187	Slys á fólki
25.feb.12	Kristbjörg VE 71	Netaveiðiskip	321	Slys á fólki
1.mar.12	Kópur BA 175	Línuveiðiskip	357	Eldur
1.mar.12	Alpha HF 32	Nótaveiðiskip	966	Slys á fólki
14.mar.12	Þorlákur ÍS 15	Línuveiðiskip	251	Brotsjór
20.mar.12	Dóri GK 42	Línuveiðiskip	15	Vélarvana
21.mar.12	Sigurbjörg ÓF 1	Togveiðiskip	893	Banaslys
24.mar.12	Hjördís HU 16	Netaveiðiskip	10	Vélarvana
25.mar.12	Glaður SH 226	Grásleppunet	8	Vélarvana
28.mar.12	Bæjarfell RE 65	Grásleppunet	7	Vélarvana

Dags.	Skip	Tegund skips	Stærð BT	Tegund atviks
12.apr.12	Köfun	Annað		Slys á fólki
16.apr.12	Gandí VE 171	Togveiðiskip	1.627	Slys á fólki
17.apr.12	Selfoss	Flutningaskip	7.676	Slys á fólki
19.apr.12	Ólafur Magnússon HU 54	Grásleppunet	9	Vélarvana
23.apr.12	Jakob Leó RE 174	Grásleppunet	5	Strandar
24.apr.12	Gulltoppur GK 24	Línuveiðiskip	160	Slys á fólki
25.apr.12	Gulltoppur GK 24	Línuveiðiskip	160	Slys á fólki
27.apr.12	Guðmundur VE 29	Togveiðiskip	2.489	Slys á fólki
1.maí.12	Krummi BA 94	Skemmtibátur	3	Sekkur
1.maí.12	Örvar HU 2	Togveiðiskip	1.243	Efnaslys
2.maí.12	Nafni SH 151	Handfærabátur	5	Vélarvana
3.maí.12	Ólafur Magnússon HU 54	Grásleppunet	9	Vélarvana
4.maí.12	Oddgeir EA 600	Togveiðiskip	366	Slys á fólki
4.maí.12	Jón Vídalín VE 82	Togveiðiskip	808	Slys á fólki
5.maí.12	Fernanda	Flutningaskip	2.576	Strandar
8.maí.12	Milla SI 77	Handfærabátur	9	Vélarvana
9.maí.12	Silfurnes SF 99	Handfærabátur	7	Strandar
16.maí.12	Bjartur NK 121	Togveiðiskip	658	Slys á fólki
17.maí.12	Grímsnes BA 555	Togveiðiskip	277	Slys á fólki
18.maí.12	Kristbjörg VE 71	Dragnótaskip	321	Vélarvana
20.maí.12	Jón Gunnlaugs ÁR 444	Togveiðiskip	175	Leki
21.maí.12	Greifinn SK 19	Handfærabátur	4	Vélarvana
23.maí.12	Brimrún	Farþegaskip	32	Leki
27.maí.12	Kristín ÞH 157	Línuveiðiskip	401	Ásigling
30.maí.12	Jón Páll	Skemmtibátur	15	Tók niðri
4.jún.12	Nafni SH 151	Handfærabátur	5	Vélarvana
4.jún.12	Siglunes SH 22	Handfærabátur	3	Vélarvana
4.jún.12	Stapi BA 79	Handfærabátur	6	Eldur
5.jún.12	Straumur EA 18	Handfærabátur	6	Leki
7.jún.12	Aron ÞH 105	Handfærabátur	10	Eldur
11.jún.12	Siggi Bessa SF 97	Handfærabátur	15	Vélarvana
11.jún.12	Dettifoss	Flutningaskip	14.664	Slys á fólki
12.jún.12	Kristján BA 176	Handfærabátur	4	Vélarvana
13.jún.12	Gnýr ÍS 90	Handfærabátur	3	Vélarvana
14.jún.12	Guðrún EA 58	Handfærabátur	32	Eldur
15.jún.12	Skemmtibátur	Skemmtibátur		Vélarvana
17.jún.12	Zodiac	Skemmtibátur		MOB
18.jún.12	Maggi á Ósi NS 28	Handfærabátur	6	Vélarvana
18.jún.12	Goðafoss	Flutningaskip	14.664	Slys á fólki
19.jún.12	Jökull NS 73	Handfærabátur	4	Vélarvana
19.jún.12	Aðalbjörg II RE 236	Dragnótaskip	67	Slys á fólki

Dags.	Skip	Tegund skips	Stærð BT	Tegund atviks
20.jún.12	Skálafell ÁR 50	Netaveiðiskip	200	MOB
23.jún.12	Köfun	Annað		Önnur atvik
26.jún.12	Dettifoss	Flutningaskip	14.664	Slys á fólki
27.jún.12	Silfurnes SF 99	Handfærabátur	7	Eldur
27.jún.12	Dóri GK 42	Línuveiðiskip	15	Vélarvana
27.jún.12	Sædis SU 78	Handfærabátur	5	Vélarvana
27.jún.12	Náttfari	Farþegaskip	57	Vélarbilun
30.jún.12	Ölduljón	Skemmtibátur	6	Eldur
2.júl.12	Eyjólfur Ólafsson HU 100	Handfærabátur	8	Strandar
2.júl.12	Kiddi Árna HU 19	Handfærabátur	3	Vélarvana
3.júl.12	Von GK 113	Línuveiðiskip	15	Stjórnvana
4.júl.12	Dalakollur SU 6	Handfærabátur	5	Eldur
6.júl.12	Steinunn SF 10	Togveiðiskip	327	Leki
9.júl.12	Björg B. SH 105	Handfærabátur	5	Vélarvana
11.júl.12	Aggi SI 8	Handfærabátur	6	Eldur
12.júl.12	Kristina EA 410	Togveiðiskip	7.682	Slys á fólki
16.júl.12	Sturlaugur H Böðvars AK 10	Togveiðiskip	712	Slys á fólki
19.júl.12	Maggý VE 108	Togveiðiskip	113	Eldur
21.júl.12	Goðafoss	Flutningaskip	14.664	Slys á fólki
23.júl.12	Ægir / Þór	Varðskip	1.258	Ásigling
27.júl.12	Bjartur NK 121	Togveiðiskip	658	Slys á fólki
1.ágú.12	Silver Copenhagen	Flutningaskip	3.817	Strandar
2.ágú.12	Haukur	Farþegaskip	20	Strandar
9.ágú.12	Hópsnes GK 77	Línuveiðiskip	15	Slys á fólki
9.ágú.12	Bíldsey SH 65	Línuveiðiskip	30	Brotsjór
10.ágú.12	Día, skúta	Skemmtibátur		Hvolfir
15.ágú.12	Mávur SI 96	Handfærabátur	15	Strandar
15.ágú.12	Oddgeir EA 600	Togveiðiskip	366	Vélarvana
15.ágú.12	Sighvatur Bjarnason VE 81	Togveiðiskip	1.153	Slys á fólki
19.ágú.12	Ingi Dóri RE 64	Handfærabátur	4	Vélarvana
23.ágú.12	Selfoss	Flutningaskip	7.676	Slys á fólki
25.ágú.12	Guðmundur í Nesi RE 13	Togveiðiskip	2.464	Slys á fólki
29.ágú.12	Páll Jónsson GK 7	Línuveiðiskip	402	Slys á fólki
2.sep.12	Skemmtibátur	Skemmtibátur		Vélarvana
7.sep.12	Sóley SH 124	Togveiðiskip	201	Slys á fólki
8.sep.12	Kría	Farþegaskip	12	Leki
10.sep.12	Herjólfur	Ferja	3.254	Slys á fólki
13.sep.12	Þórunn Sveinsdóttir VE 401	Togveiðiskip	779	Vélarbilun
19.sep.12	Gullhólmi SH 201	Línuveiðiskip	471	Slys á fólki
22.sep.12	Árni Friðriksson RE 200	Rannsóknarskip	2.233	Slys á fólki
26.sep.12	Skemmtibátur	Skemmtibátur		Strandar

Dags.	Skip	Tegund skips	Stærð BT	Tegund atviks
26.sep.12	Maggý VE 108	Togveiðiskip	113	Slys á fólki
9.okt.12	Jón Vídalín VE 82	Togveiðiskip	809	Slys á fólki
13.okt.12	Flóki	Vinnuskip	4	Vélarvana
19.okt.12	Sturlaugur H Böðvars AK 10	Togveiðiskip	712	Slys á fólki
22.okt.12	Halldór Sigurðsson ÍS 14	Hvalveiðiskip	35	Strandar
6.nóv.12	Kolbeinsey EA 252	Handfærabátur	15	Vélarbilun
8.nóv.12	Steinunn HF 108	Línuveiðiskip	15	Brotsjór
8.nóv.12	Hákon EA 148	Nótaveiðiskip	3.003	Slys á fólki
8.nóv.12	Una ÍS 127	Línuveiðiskip	15	Vélarbilun
13.nóv.12	Heimaey VE 1	Nótaveiðiskip	2.189	Efnaslys
13.nóv.12	Bíldsey SH 65	Línuveiðiskip	30	Slys á fólki
19.nóv.12	Bjartur NK 121	Togveiðiskip	658	Slys á fólki
20.nóv.12	Pórsnes II SH 109	Skelfiskskip	233	Strandar
20.nóv.12	Pórunn Sveinsdóttir VE 401	Togveiðiskip	779	Bilun
21.nóv.12	Ver RE 112	Langleguskip	31	Sekkur
24.nóv.12	Herjólfur	Ferja	3.354	Tók niðri
25.nóv.12	Jónína Brynja ÍS 55	Línuveiðiskip	15	Strandar
29.nóv.12	Brúarfoss	Flutningaskip	7.676	Slys á fólki
12.des.12	Stakkhamar SH 220	Línuveiðiskip	15	Bilun
13.des.12	Kári AK 33	Skelfiskskip	20	Strandar
28.des.12	Köfun	Annað		Banaslys

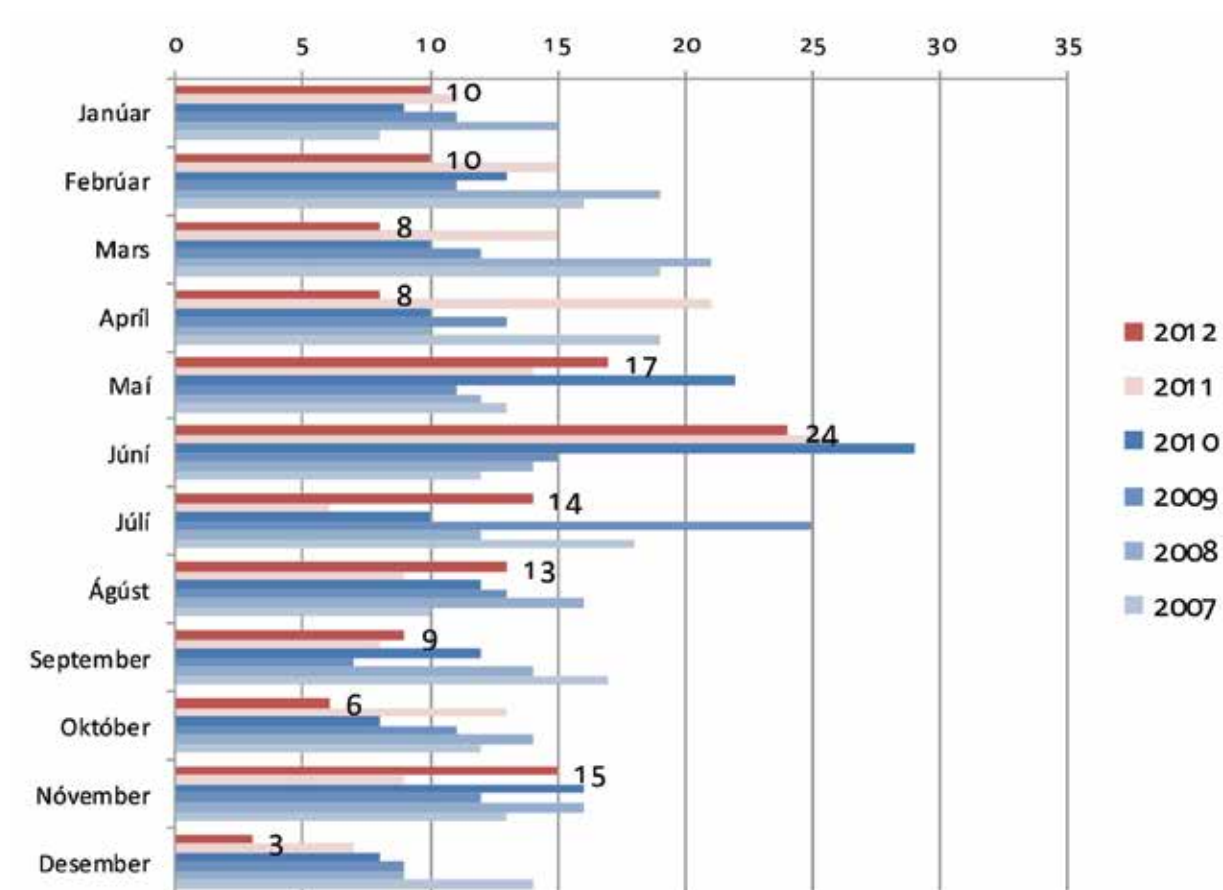
Skipstjórnarmönnum ber að:

- Skrá atburðinn í dag- eða leiðarabók.
- Kalla til lögreglu til að taka skýrslur af skipstjóra, vitnum og hinum slasaða ef um slys er að ræða og mannslát.
- Tilkynna sjóslys og önnur atvik til RNSA.
- 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 RNSA við komu til hafnar.
- Tilkynna slys á fólki til Sjúkratryggingar Íslands.

TÍMABIL ATVIKA 2012

Á súluritinu hér að neðan má sjá í hvaða mánuði ársins atvikin áttu sér stað sem skráð voru hjá RNS árið 2012 í samanburði við skráningu á árunum 2007 - 2011. Eins og fram kemur eru flest skráð atvik í júní eins og undanfarin ár eða 24 en voru 26 á árinu áður.

Skýringin á að flest skráð atvik eru í júní má rekja til nýs veiðikerfi (strandveiðar) en þennan mánuð voru níu strandveiðibátar í ýmsum vandræðum.

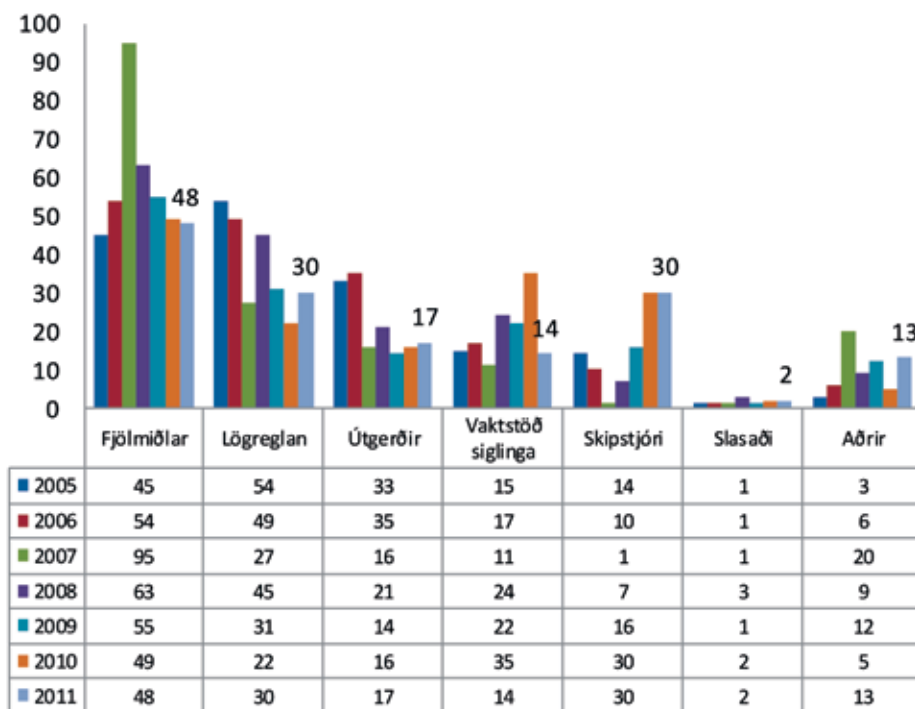


TILKYNNINGAR ATVIKA TIL RNS

Eins og fyrr greinir er ljóst að stærstur hluti aðila er ekki að virða tilkynningarskyldu sína til RNS eins og þeim ber samkvæmt ákvæðum laga um rannsóknir sjóslýsa.

RNS hefur á undanförnum árum tekið saman hvernig skipting tilkynninga á atvikum sem koma til umfjöllunar hjá RNS frá árinu 2005. Á súluritinu og töflunni hér að neðan sést hvernig þetta skiptist á milli aðila.

Tilkynningar til RNS



Hlutfall upplýsinga um atvik sem fengnar eru úr fjölmiðlum er um 35% og tilkynningar hjá aðilum sem tengjast sjávarútvegnum þ.e.a.s. útgerðum, skipstjórum og slösuðum eer um 26%. Mál fenginn úr fjölmiðlum voru um 31% á árunum 2011 og 2010, 36% 2009, 37% 2008 og 55% á árinu 2007. Tilkynningar til RNS frá skipstjórum fækkar mikið á milli ára. Um 19% kom frá lögregluembættum landsins sem er það sama á síðasta ári og Vaktstöð siglinga er með um 15% tilkynninga en var um 9% á síðasta ári.

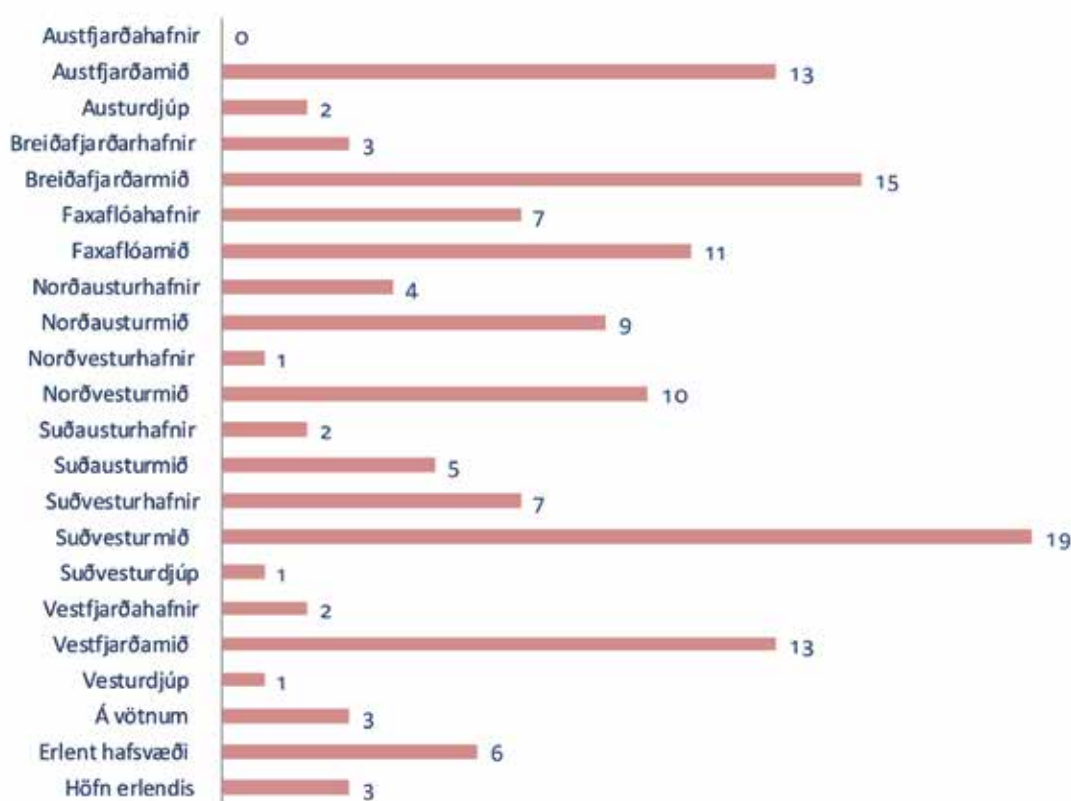
Nefndin hvetur sjómenn og útgerðaraðila að virða skyldur sínar um tilkynningu atvika til RNSA. Þó atvik séu í huga manna lítillfjörleg og telji það ekki tilefni til séstakrar rannsóknar þá er skráning þeirra mikilvæg því tölulegar upplýsingar geta verið mjög gagnlegar í baráttunni við að auka öryggi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

Nefndin hvetur sjómenn og útgerðaraðila að virða skyldur sínar um tilkynningu atvika til RNS.

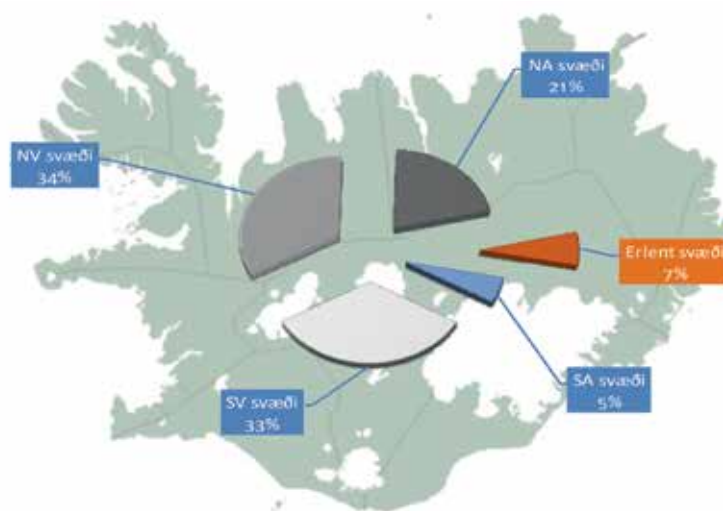
Þó atvik séu í huga manna lítillfjörleg og telji það ekki tilefni til séstakrar rannsóknar þá er skráning þeirra mikilvæg því tölulegar upplýsingar geta verið mjög gagnlegar í baráttunni við að auka öryggi á sjó.

STAÐSETNING ATVIKA 2012

Á súluritinu hér að neðan sést á hvaða hafsvæðum og höfnum skráð atvik áttu sér stað hjá RNS á árinu 2012. Skráð atvik í höfnum voru 29 eða um 21% af málefnum RNS en voru um 30% á árinu 2011, 21% 2010 og 20% 2009.



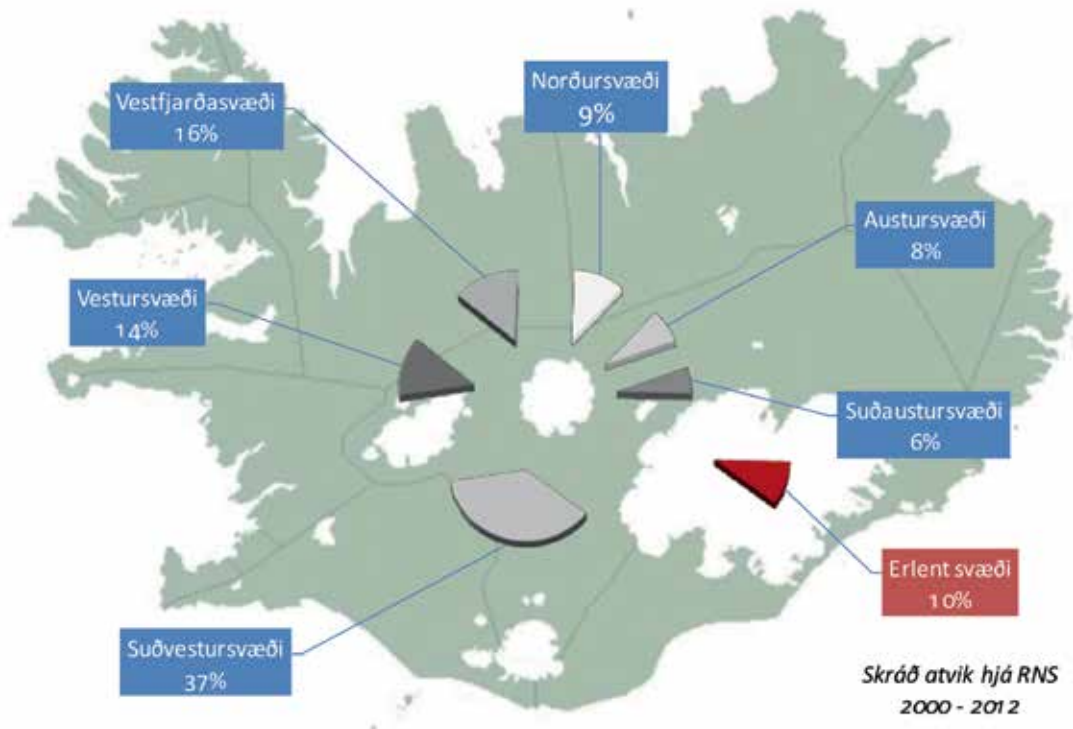
Á myndinni hér að neðan er hlutfallsleg samantekt á atvikum á árinu 2012 þar sem landinu er skipt í fjóra hluta og atvik á erlendu svæði eru tekin út úr.



Á árinu 2011 var hlutfallsleg skipting atvika um 77% á vesturhelmingi landsins en er um 67% á árinu 2012. Á SV svæði voru 43% atvika á árinu 2011 en um 33% þetta ár. Annars staðar eru einungis breytingar á NA svæði þ.e.a.s um 12% atvika á árinu 2011 en voru 21% 2012.

STAÐSETNING ATVIKA 2000 – 2012

Á myndinni hér að neðan sést gróf hlutfallsleg skipting skráðra atvika hjá RNS eftir svæðum frá því að lög um rannsóknir sjóslýsa tóku gildi árið 2000.

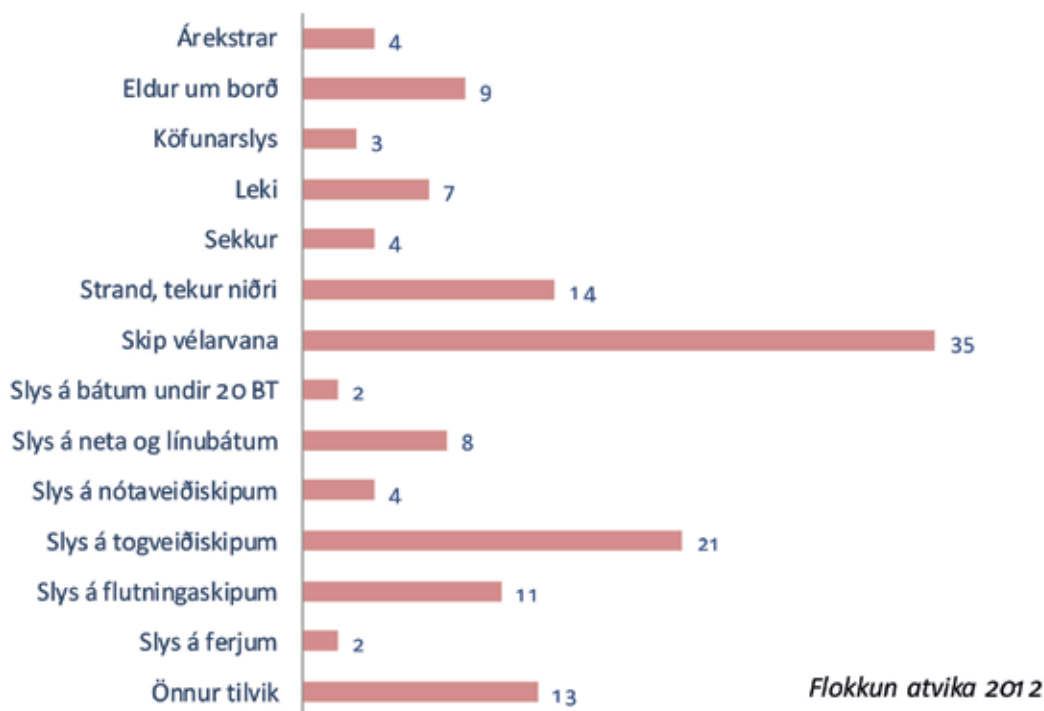


Töluleg skipting skráðra atvika eftir svæðum 2000 - 2012.

	Fjöldi atvika	2000-2008	2009	2010	2011	2012
Austursvæði	124	92	5	7	5	15
Suðaustursvæði	98	72	9	3	7	7
Erlent svæði	162	127	5	11	10	9
Suðvestursvæði	601	342	68	77	66	48
Vestursvæði	221	138	21	21	23	18
Vestfjarðarsvæði	232	154	21	24	17	16
Norðursvæði	179	95	20	14	26	24

FLOKKUN ATVIKA 2012

Á súluritinu hér að neðan má sjá grófa sundurliðun á skráðum atvikum hjá RNS á árinu 2012 eftir tegund skipa og málefna. Athugið að þessar töflur eru sjálfstæðar og endurspeгла ekki fjölda skráðra mála á árinu. Undir liðnum um „Árekstrar“ er eitt atvik „nærri því árekstur“ sem ástæða þótti til að taka fyrir.



FLOKKUN ATVIKA EFTIR TEGUNDUM SKIPA

	Ásigling	Banaslys	Eldur	Leki	Sekkur	Slys á fólki	Strand	Vélarbilun	Efnaslys	Annað
Varðskip	1									
Vinnubátar	1							1		
Ferjur						2	1			
Fiskiskip	1	4	3	2	1	30	2	5	2	1
Flutningaskip						11	2	1		1
Minni fiskibátar			5	3		2	6	28		2
Rannsóknarskip						1				
Skemmtibátar			1		2	1	2	2		2
Farþegabátar				2			1	1		

Þegar átt er við „Minni fiskibátar“ þá eru það skip undir 20 BT. Í liðnum um „Strand“ í töflunni þá eru þar einnig mál þar sem skip tóku niðri en þau voru tvö.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2012

Eins og áður segir gerði nefndin fjórar tillögu í öryggisátt á árinu til Siglingastofnunar Íslands. Tillögunar eru eftirfarandi ásamt málanúmerum:

Nr. máls	Tillögur RNS 2012
15411	Ribsafari, farþegar slasast í baki. (Málið var lokaafgreitt 25. maí 2012) Með hliðsjón af alvarlegum slysum í ferðum sem þessum telur nefndin að um sé að ræða mjög varhugaverðar siglingar m.a. vegna þess að fólk hefur ekki forsendur til að meta hvort líkamlegt ástand þess leyfi ferðir sem þessar. Nefndin telur því fyllstu ástæðu til að endurskoða útbúnað þessara báta og gæta mun betur að öryggi farþega.
04612	Örvar HU 2, efnaslys við þríf (Málið var lokaafgreitt 4. október 2012) Nefndin telur merkingu á umbúðum Cetamet 77 ófullnægjandi og leggur til eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnum Íslands hlutist til um að viðeigandi stofnanir sjái til þess að fullnægjandi merkingar verði á umbúðum Cetamet 77 um meðhöndlun efnisins t.d. rétta blöndun, loftræstingu, geymslu og aðra meðferð
11812	Steinunn HF 108, fær á sig brotsjó (Málið var lokaafgreitt 31. maí 2013) Nefndin beinir því til Siglingastofnunar Íslands að gerð verði rannsókn á eiginleikum báta með sama byggingarlagi og Steinunn HF og niðurstaða hennar borin saman við sambærilega báta, dekkjaða og/eða full-yfirbyggða. Það hefur viðgengist að hafa skýlisþil öðrum megin á bátum en þessi þil voru upphaflega stutt framlenging af yfirbyggingum þeirra. Það er mat nefndarinnar að slík þil eftir endilöngu skipi hljóti að hafa áhrif á stöðugleika verði þau fyrir áföllum.

Nr. máls	Tillögur RNS 2012
13112	Pórunn Sveinsdóttir VE 401, bilun í búnaði við trolltöku (Málið var lokaafgreitt 31. maí 2013) Nefndin bendir á þá miklu hættu sem getur skapast þegar spilbúnaður tog-veiðiskipa fer í læsta stöðu við straumrof. Nefndin telur mikilvægt að neyðarlosun sé á bremsum togvinda.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR 2012

Nefndin taldi ástæðu til að gera í nefndarálitum sérstakar almennar ábendingar til sjó- og skipstjórnarmanna en það var gert í átta málum sem afgreidd voru á árinu 2012. Þessar ábendingar eru eftirfarandi ásamt málanúmerum:

Nr. máls	Sérstakar ábendingar RNS 2012
04511	Huginn VE 55, efnaslys og þrír skipverjar hætt komnir - Nefndin beinir því til skipstjóra að þeir komi á verkferlum og skilgreini í áhættumati svæði sem teljast vera lokuð rými og hættu á eitrunum af völdum efna. - Nefndin bendir á nauðsyn þess að gasmælar séu til um borð í skipum og að skipverjar sem sinna störfum í lokuðum rýmum eða svæðum sem lítil umgengni er um hafi ávallt mæla á sér meðan unnið er í rýminu. - Þá bendir nefndin á mikilvægi þess að gas- og súrefnismælar séu prófaðir reglulega þar sem þeir geta afstillst.
04412	Jón Gunnlaugs ÁR 444, leki að ljósavélarými Nefndin beinir því til vélstjóra að huga vel að búnaði og forðast búnað sem geti valdið miklum höggum eða yfirþrýstingi á lagnir og dælu.
04612	Örvar HU 2, efnaslys við þríf Nefndin hvetur skipstjórnendur að kynna sér vel og sjá til þess að skipverjar þekki umgengni um varhugaverð efni sem notuð eru um borð í skipum og fara í einu og öllu eftir öryggisleiðbeiningum um þau.
07412	Bjartur NK 121, skipverji slasast á baki Nefndin beinir því til skipverja að gera áhættumat þegar skipt er um veiðarfæri og verklag.
08612	Von GK 113, stjórnvana og dregin til hafnar Nefndin ítrekar fyrri ábendingar í álitum hennar varðandi stýrisbúnað. (Sjá mál nr.: 148/07 og 152/10)

09812

Sóley SH 124, skipverji slasast á höfði

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að fara að reglum um áhættumat þegar breytingar eru gerðar á vinnuumhverfi.

12012

Heimaey VE 1, efnaslys, skipverji verður fyrir Ozoneitrun

Nefndin bendir á að í VI. kafla reglugerðar 122/2004 um öryggi fiskiskipa segir í 13. reglu fyrsta lið: „Um borð skal vera vinnuöryggisbúnaður, svo sem hanskar, hlífðargleraugu, heyrnahlífar, öndunargrímur, öryggishjálmar, öryggisskór og gas- og súrefnismælar til að koma í veg fyrir meiðsli eða veikindi starfsmanna.“ Skipið átti því að vera búð gas- og súrefnismæli.

12612

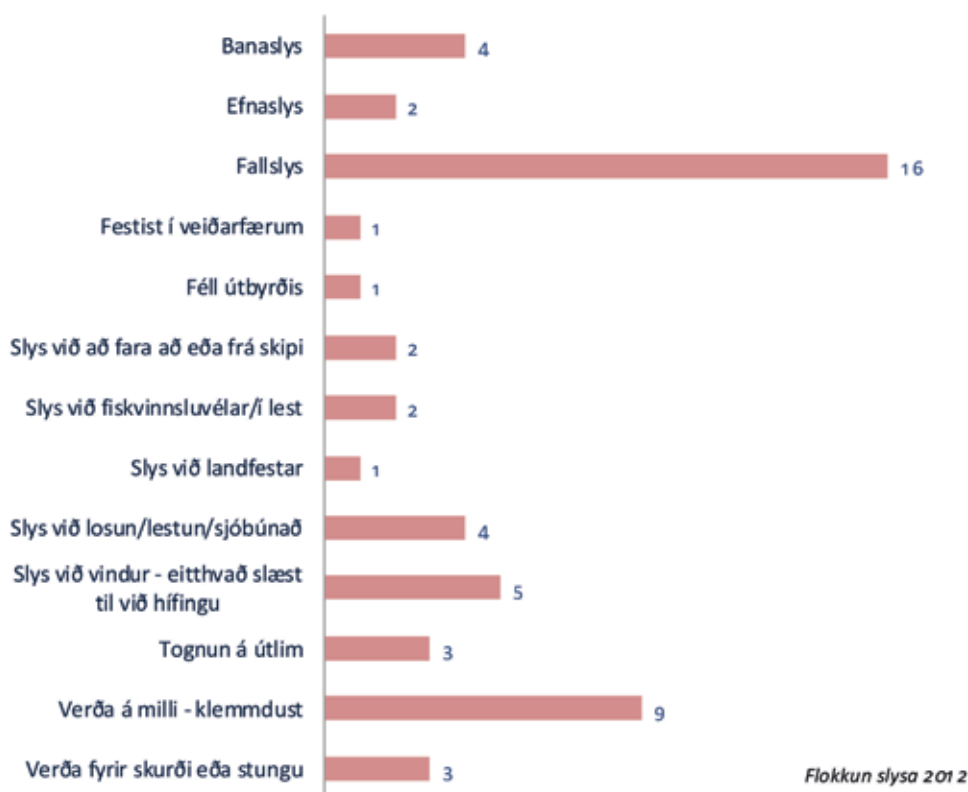
Jónína Brynja ÍS 55, stjórnandi sofna og strandar á Straumnesi

Nefndir beinir því til sjómanna að nota þann öryggisbúnað sem er um borð.

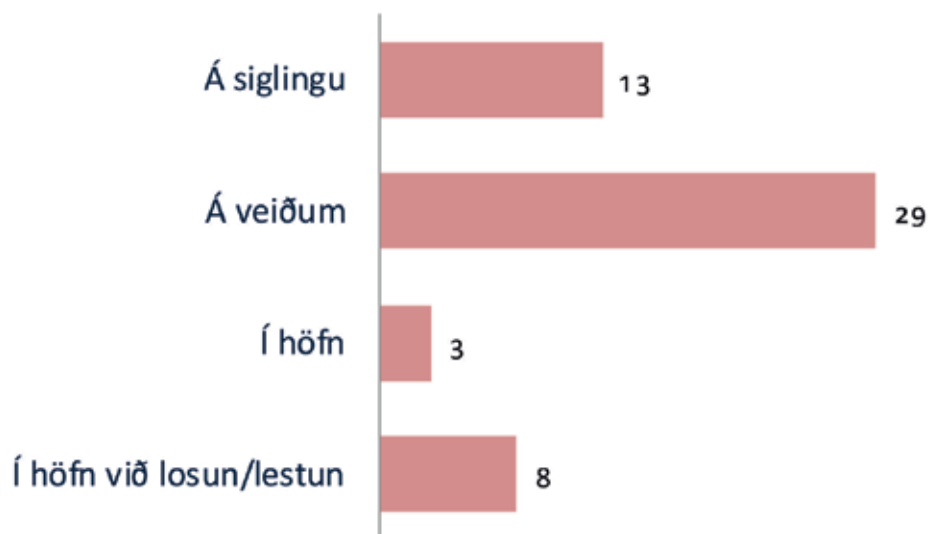
SLYS Á SJÓMÖNNUM SKRÁÐ HJÁ RNS 2012

Á árinu 2012 voru 53 atvik skráð þar sem um var að ræða slys og banaslysum á fólki, 49 sem tengdust sjómönnum og þrjú sem tengdust köfunaratvikum. Um fækkun er að ræða á milli ára en á árinu 2011 voru 72 slys á fólki rannsökuð.

Meðaltal rannsakaðra slysa á sjómönnum frá árinu 2001 eru 74 á ári og eru því skráð slys á árinu 2012 um 28% undir þessu meðaltali. Súluritið hér að neðan sýnir grófa flokkun rannsakaðra slysa á árinu 2012. Eins og fram kemur eru fallslys af ýmsum toga flest eða um 30% en voru um 34% á árinu 2011 og 29% 2010.



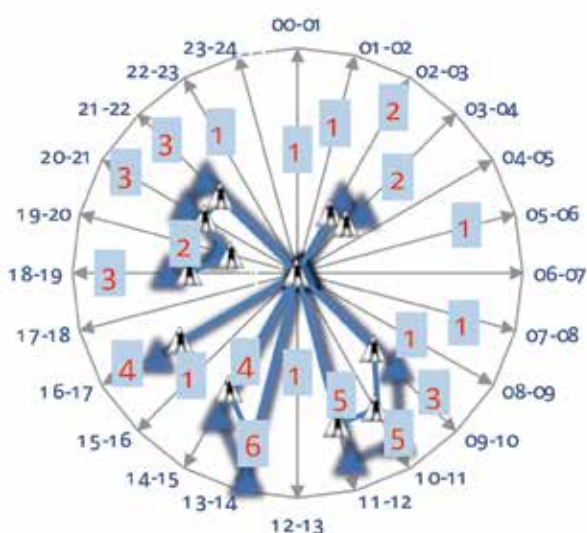
AÐGERÐ SKIPS VIÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2012



TÍMABÍL SLYSA Á SJÓMÖNNUM 2012

Gröfin hér að neðan sýna á hvaða tíma sólarhringsins og í hvaða mánuði slysin urðu á sjómönnum sem skráð voru hjá RNS á árinu. Tími atvika í fimm tilvikum eru óþekkt. Enginn slys voru skráð hjá RNS í desember en þau voru fjögur á árinu 2011. Flest slys eru í júní (7) og nóvember (7) en voru flest í febrúar (11), mars (11) og apríl (8) á árinu 2011.

Tími



Mánuður

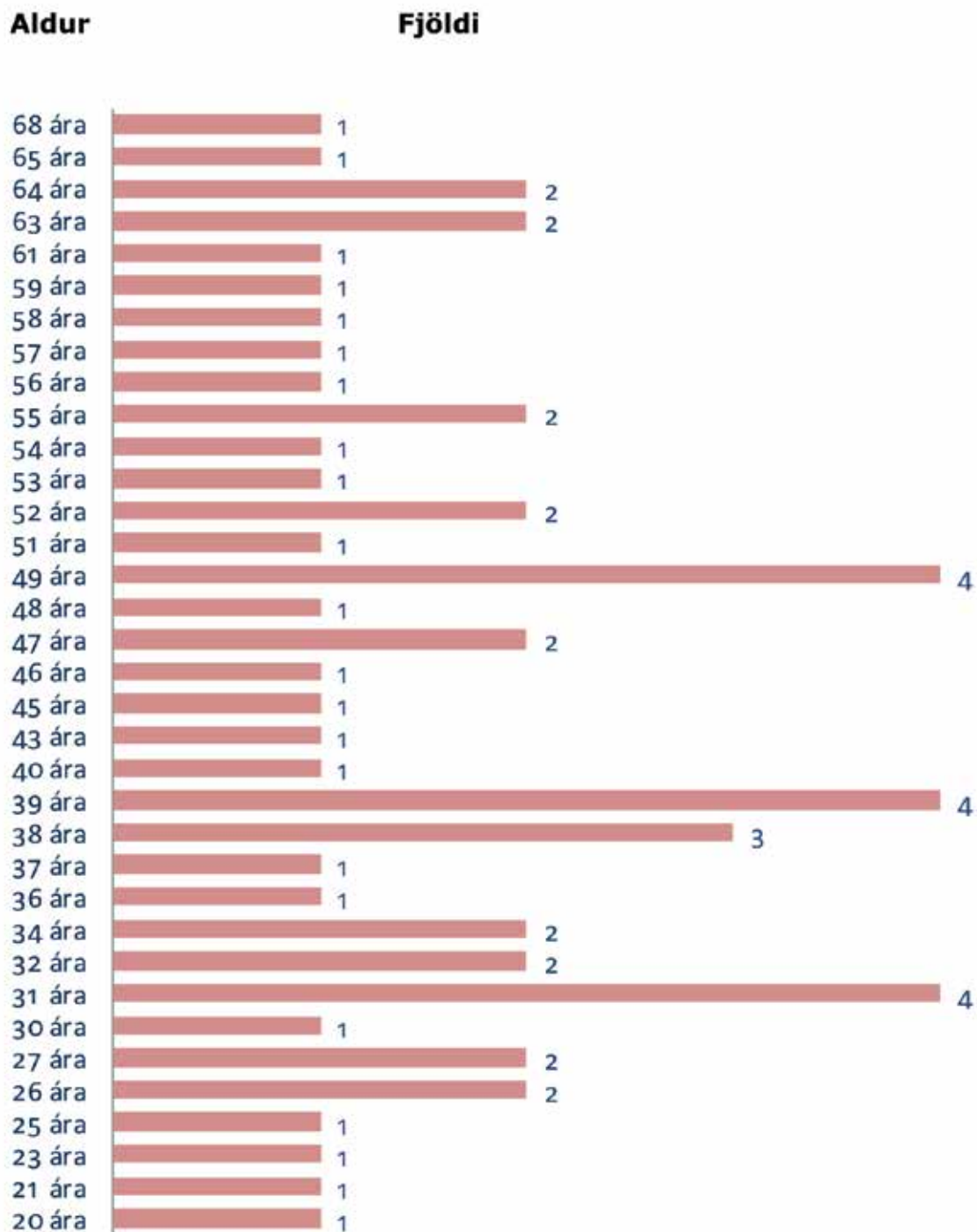


ALDUR SLASAÐRA SJÓMANNA 2012

Á súluritinu hér að neðan sést aldursdreifing slasaðra og látinna sjómanna árið 2012. Meðalaldur þeirra á árinu var 44 ár en var 43 ár á árinu 2011 og 2010. Meðalaldurinn var 41 ár árið 2009 og 45 ár árið 2008.

Á árinu 2012 voru flestir og jafn margir slasaðir 31, 39 og 49 ára, samtals 12 sjómenn. Árið 2011 voru flestir 37 ára eða sex sjómenn, en á árinu 2010 var það við 47 ára aldur eða fimm sjómenn.

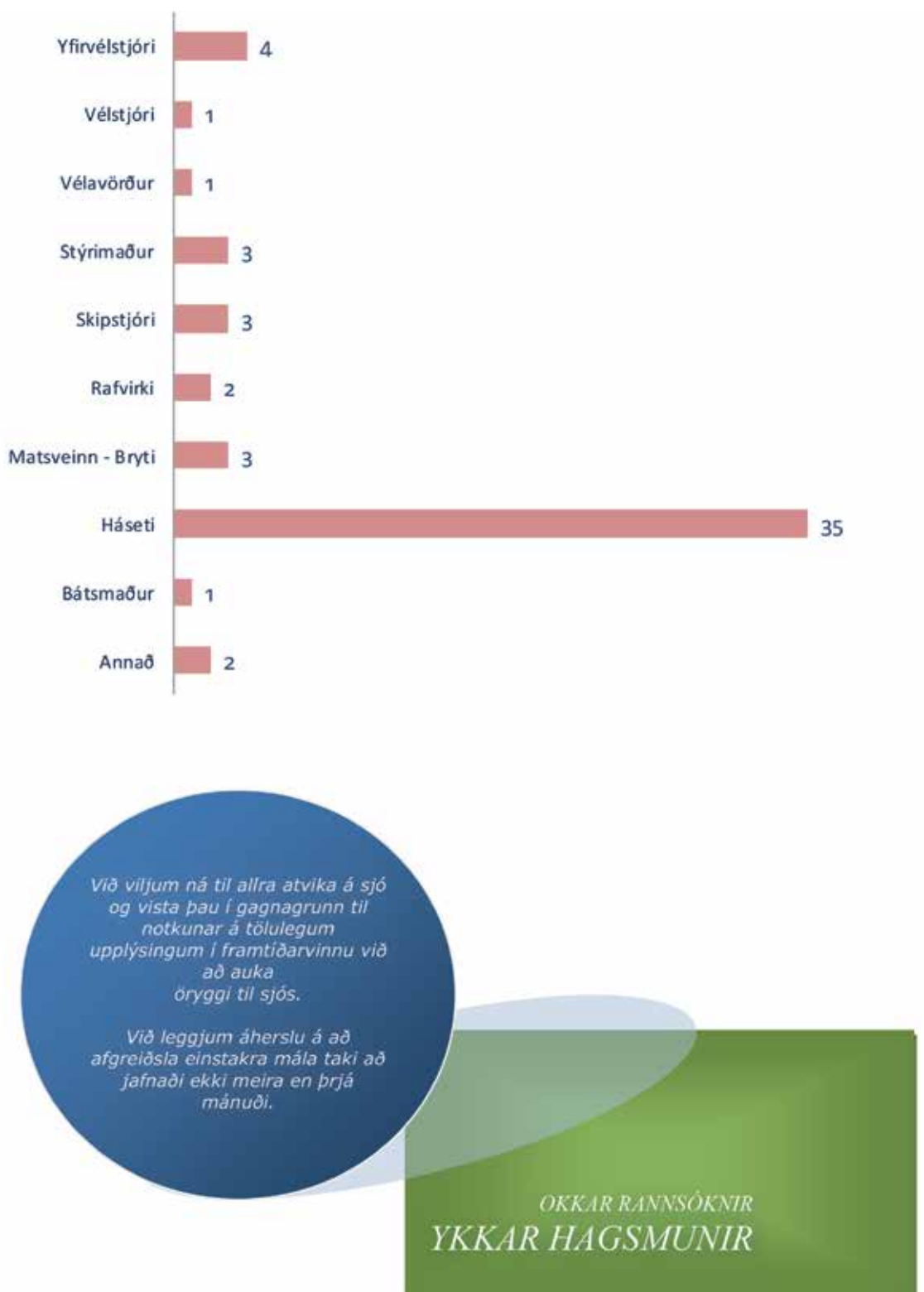
Á árinu var yngsti sjómaðurinn sem slasaðist 20 ára og sá elsti 68 ára. Á árinu 2011 var yngsti sjómaðurinn 18 ára og sá elsti 69 ára. Á árinu 2010 var yngsti sjómaðurinn einnig 18 ára en sá elsti 83. ára.



STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA 2012

Á súluritinu hér að neðan sést skipting slysa á sjómönnum á árinu 2012 eftir starfsheitum um borð í skipi. Eins og fram kemur eru slys á undirmönnum á þilfari algengust eða um 71% og þar af eru um 92% hjá hásetum.

Á árinu 2011 voru slys undirmanna um borð í skipum 64% og þar af eru um 91% hjá skráðum hásetum. Á árinu 2010 voru slys undirmanna um 73% og þar af voru 78% slysa hjá hásetum.



RANNSÖKUÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2001 – 2012

Á súluritinu hér að neðan koma fram slys á sjómönnum sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 2001 – 2012 þ.e.a.s. eftir að ný lög tóku gildi á árinu 2000. Meðaltal áranna 2001-2011 eru 74 slys á ári og eru því rannsökuð slys á árinu 2012 um 35% undir meðaltali.



BANASLYS

Eins og fram hefur komið þá urðu fjögur banaslys á íslenskum sjómönnum á árinu 2012. Þrír skipverjar fórust með skuttogaranum Hallgrími SI 77 (1612) undan ströndum Noregs þann 25. janúar. Einn skipverji lést af slysförum við vinnu við þríf á vinnslupílfari um borð í Sigurbjörgu ÓF 1 þann 21. mars.

Á súluritinu hér að neðan koma fram banaslys sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 2001 – 2012. Meðaltal áranna 2001-2011 eru þrjú banaslys á ári.



Á þessu tímabili urðu flest banaslys á árinu 2001 eða sjö talsins. Sjómaður féll niður stiga í höfn um borð í Smáey VE 144 (06401), tveir sjómenn fórust með Unu í Garði GK 100 (06501), einn fórst með Ófeig II VE 324 (10501) og þrír sjómenn fórust með Svanborgu SH 404 (10701). Banaslys (5) á árinu 2007 tengjast málum nr. 03107 Björg Hauks ÍS 127 (2), 05107 Rita NS 13 (1) og 17007 Que Sera Sera HF 26 (2).

Seinna í skýrslunni er samantekt á fjölda þekktra banaslysa á sjómönnum frá 1971.

SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2012

Öll skip sem eru 6 m að lengd eða lengri eru skráningarskyld, sbr. lög nr. 115/1985 um skráningu skipa. Samkvæmt heildarskrá Siglingastofnunar Íslands voru í árslok 2012 samtals 2.298 skip á skipa-skrá og 2.266 í upphafi ársins. Skráðum skipum fjölgaði því um 32 á árinu en helstu breytingarnar á árinu var fjölgun farþegaskipa um fimm, fækkun skemmtiskipa um átta og fjölgun fiskiskipa um 37.

Í eftirfarandi töflum er skipting á tegund, fjölda og stærð skipa og miðast tölur við 1. janúar hvers árs. (Heimild: Skrá yfir íslensk skip og báta 2013)

Fjöldi og stærð 1. janúar hvers árs	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bilfarsskip	1.128	1.128	1.123	1.072	1.056	1.051	1.050	1.060
Brúttótonn	219.934	219.180	218.129	201.641	209.085	203.319	206.248	212.155
Opnir bátar	1.183	1.181	1.200	1.196	1.181	1.199	1.216	1.238
Brúttótonn	7.020	7.014	7.106	7.123	7.115	7.112	7.233	7.460
Heildarfjöldi	2.311	2.309	2.323	2.268	2.237	2.250	2.266	2.298
Heildarbrúttótonn	226.954	226.194	225.235	208.764	216.200	210.431	213.481	219.615

Tegund	Fjöldi	Mæld BT
Björgunarskip	39	684
Dráttarskip	12	569
Dýpkunar- og sanddæluskip	6	2.822
Dýpkunarskip	1	220
Eftirlits- og björgunarskip	2	76
Farþegaskip	59	7.768
Fiskiskip	1.560	92.729
Fiski-, farþegaskip	26	458
Frístunda fiskiskip	48	199
Hvalveiðiskip (BT á 2)	4	1.034
Nótaveiðiskip/skuttogari	1	2.156
Skuttogari	55	70.546
Flotbryggja	2	720
Flotkví	2	18.009
Flutninga-/brunnskip	1	152
Hafnsögubátur/dráttarskip	3	274
Lóðsskip	8	214
Olíuskip	1	372
Prammi	14	1.895
Rannsóknarskip	7	5.783
Safnskip	1	910
Seglskip	79	682
Sjósmælingaskip	1	3
Skemmtiskip	340	1.938
Skólaskip	1	1.774
Varðskip	3	6.449
Vinnuskip	14	722
Víkingaskip	1	13
Vöruflutningaskip	1	415
Pangskurðarprammi	6	30
Samtals:	2.298	219.615

ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 2001 - 2012

SKIP SÖKKVA

Á súluritinu hér að neðan má sjá fjölda skipa og báta sem hafa sokkið á árunum 2001 - 2012. Á þessum samanburði sést að fjögur sjóför sukku á árinu 2011 en meðaltal áranna 2001-2011 eru sex sjóför á ári.



SKIP SEM SUKKU 2012

Mál nr. 00512 Bjartmar II sökk í Kópavogshöfn.



Bjartmar II í hálfu kafi

Mál nr. 00811 Hallgrímur SI 77 sökk við Noreg og þrír skipverjar fórust.



Hallgrímur SI 77

Mál nr. 03612 Krummi BA 94 sökk norður af Bjargtöngum.



Myndin sýnir móstrin á Ver RE 112 í höfninni



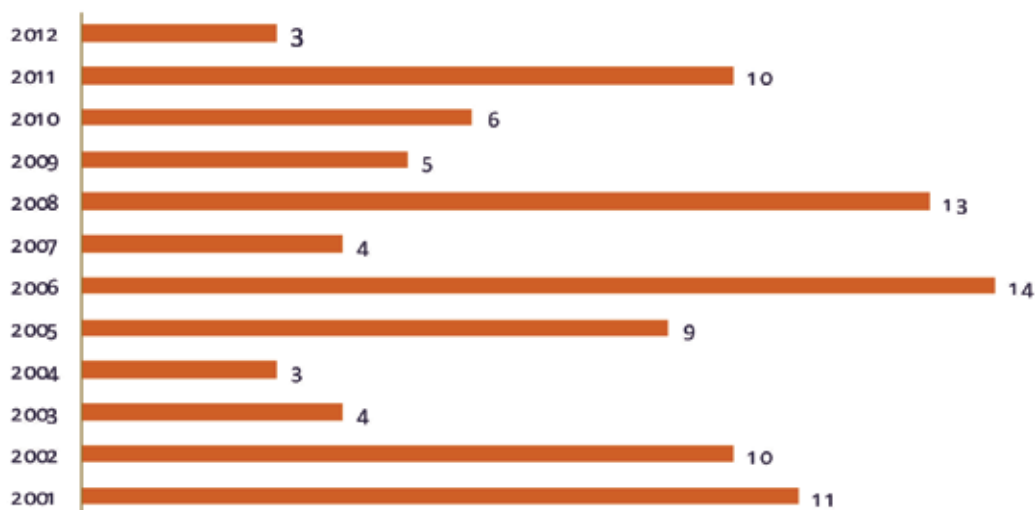
Krummi BA 94

Mál nr. 12812 Ver RE 112, (langlegubátur) sökk í Reykjavíkurhöfn

ÁREKSTRAR OG ÁSIGLINGAR

Á súluritinu koma fram árekstrar á milli skipa og aðrar ásiglingar sem hafa orðið á árunum 2001 – 2012 þar sem tjón hefur hlotist af. Eins og fram kemur er um talsverða fækkun að ræða á milli ára. Meðaltal áranna á undan eru átta atvik á ári. Eitt atvik til viðbótar var skráð sem „nærri því árekstur“ sem ástæða þótti til að taka fyrir.

Árekstrar og ásiglingar 2001 - 2012



SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI

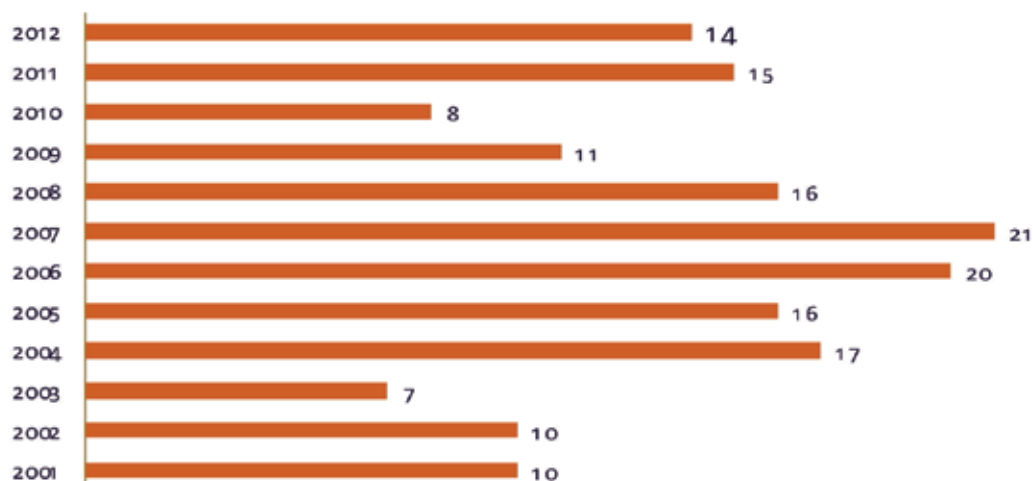
Á súluritinu hér að neðan koma fram skráð atvik hjá RNS þar sem skip eða bátar hafa strandað eða tekið niðri á árunum 2001 – 2012.

Eins og sést er fækkar þessum atvikum um eitt á milli ára. Eitt atvik var skráð til viðbótar en þar slitnaði bátur frá bryggju og rak upp í fjöru. Tvö af þessum atvikum áttu sér stað þegar stjórnandi sofnaði.



Jónína Brynja á strandstað við Straumnes

Skip stranda eða taka niðri 2001 - 2012



ELDUR UM BORÐ

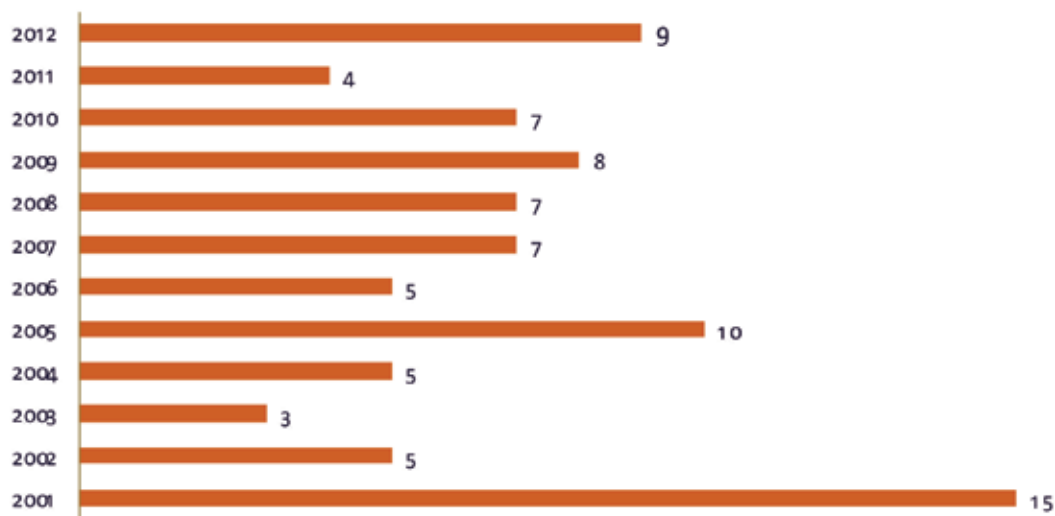
Á súluritinu hér að neðan koma fram skráð atvik hjá RNS þar sem eldur varð laus um borð milli árána 2001 – 2012.

Eins og fram kemur er um talsverða fjölgun að ræða frá árinu á undan en fjöldi atvika af þessu tagi hafði litið breyst á árunum 2007 - 2010. Meðaltal árána á undan eru sjö atvik á ári og er því fjöldi atvika á árinu tveimur yfir því.



Ölduljón brennur í Vestmannaeyjum

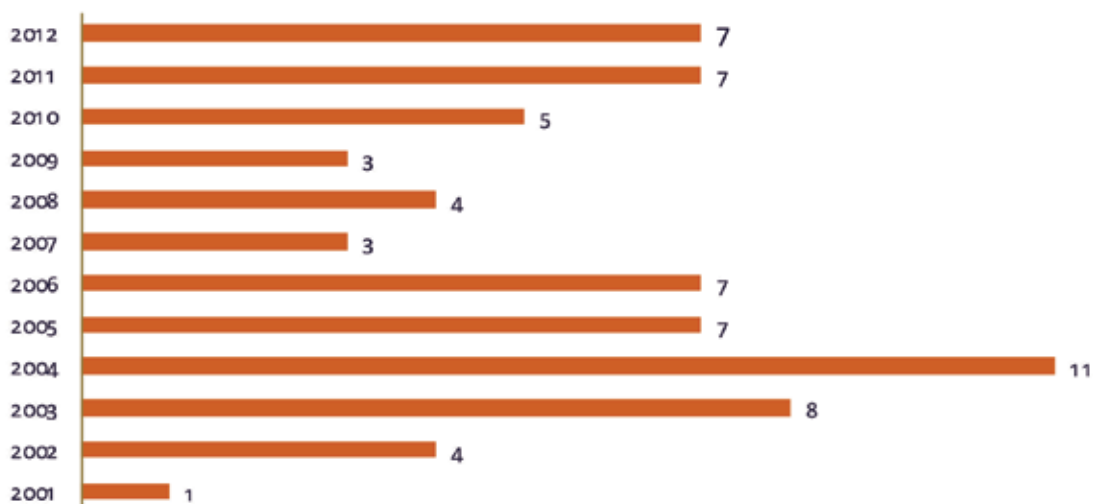
Eldur um borð 2001 - 2012



LEKI

Á súluritinu hér að neðan koma fram þau atvik þar sem óvæntur leki kom upp milli árána 2001 – 2012. Eins og fram kemur hefur nokkuð jákvæð þróun verið frá á árinu 2003 ef undan er skilið árið 2004 en jafnmörg atvik voru á þessu ári miðað árið á undan. Meðaltal árána á undan eru fimm atvik á ári og er því fjöldi atvika á árinu tveimur yfir því.

Leki um borð 2001 - 2012



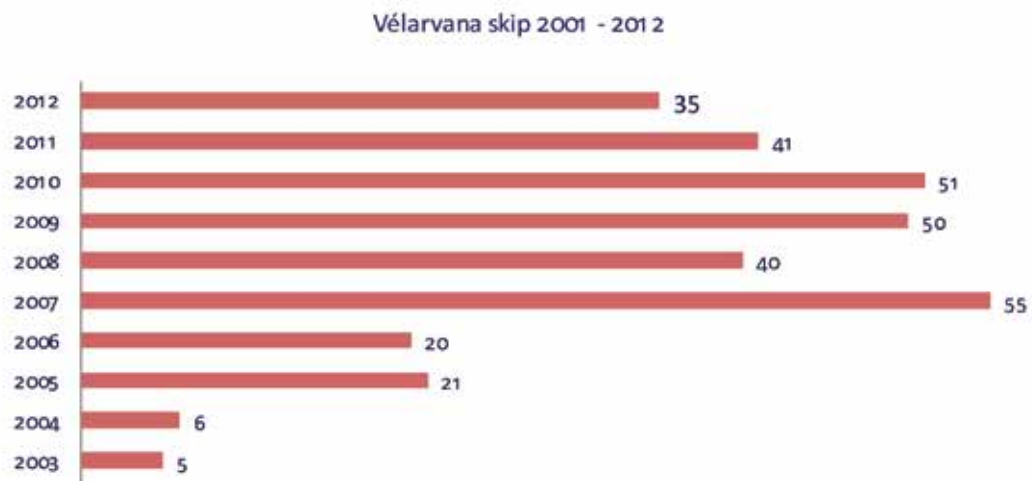
VÉLARVANA OG DREGIN TIL HAFNAR

Frá árinu 2003 hefur RNS verið með sérstaka athugun á þeim atvikum sem skip verða af einhverjum ástæðum vélarvana og þurfa á aðstoð að halda.

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 liggi eðlilega í þeim verulegur lærdómur sem nauðsynlegt er að ná til. Eins og súluritið ber með sér er fækkun á þessum atvikum milli ára 2010-2012 en þau voru 35 á árinu en 41 á árinu áður.

Á árinu var um að ræða 24 bilanir í vél eða öðrum búnaði sem er sami fjöldi og árið 2011 en þau voru 44 á árinu 2010. Í skrúfuna fengu 11 bátar sem draga þurfti til hafnar en voru átta árið 2011, sjö 2010 og 17 árið 2009.

Flest skip sem dregin voru til hafna tilheyra flokknum minni fiskibátar (15 Bt og minni) en þau voru 26 á árinu.



Björgunaraðilar undirbúa vélarvana skip í drátt ©Alfons Finnsson

ÚTKÖLL BJÖRGUNARSKIPA

Slysavarnafélagið Landsbjörg rekur 14 stór björgunarskip og fjölda minni björgunarbáta víða um land sem eru ávallt til reiðu til aðstoðar sjófarendum.

Á árinu 2012 voru 103 skráð útköll hjá björgunarskipum Landsbjargar til margvíslegrar aðstoðar við sjómenn, báta í höfn og frístundafólki á vötnum eða á sjó o.s.fr.v.



Um 60% útkalla björgunarskipa voru á tímabilinu maí til ágúst að báðum mánuðum meðtöldum.



Björgunarskipið Björg að björgunarstörfum á Breiðafirði. Ljósmynd©Alfons Finnsson

Slysavarnafélagið Landsbjörg eru landssamtök björgunarsveita, slysavarna- og kvennadeilda og unglingadeilda á Íslandi. Félagið var stofnað 2. október 1999, en þá urðu til ein stærstu samtök sjálfbóðaliða á Íslandi með um 18 þúsund félögum.

Starfsemin miðar að því að koma í veg fyrir slys og bjarga mannlífum og verðmætum. Í þeim tilgangi er öflugur hópur sjálfbóðaliða til taks ef út af bregður, á nóttu sem degi, allt árið um kring. Forseti Íslands er verndari Slysavarnafélagsins Landsbjargar. (landsbjorg.is/felagid)

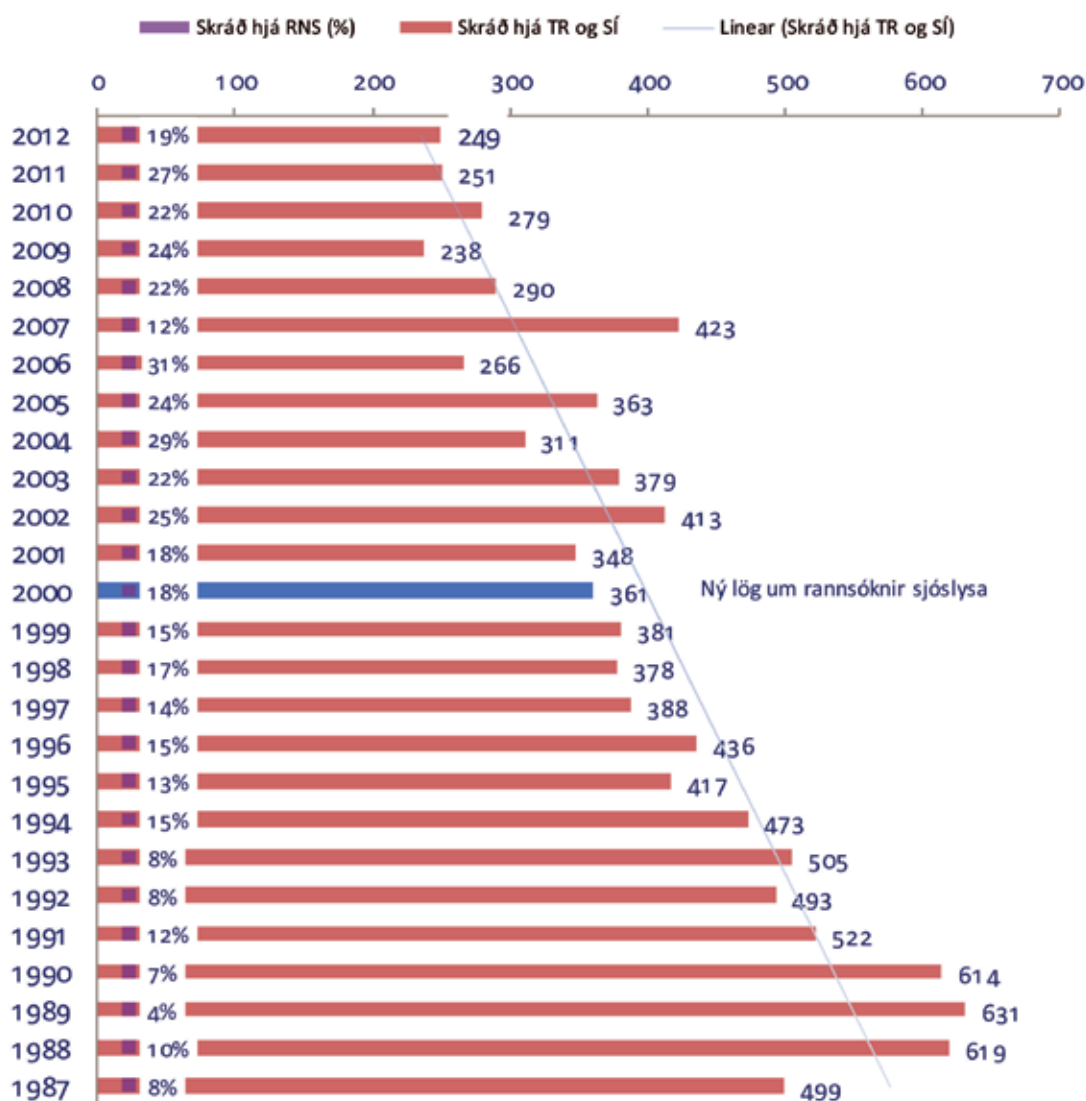
SLYS Á SJÓMÖNNUM TILKYNNT TIL SJÚKRATRYGGINGAR ÍSLANDS



Samkvæmt upplýsingum frá Sjúkratryggingum Íslands (STÍ) voru 251 slys á sjómönnum tilkynnt á árinu 2011 en voru 279 árið á undan. Eins og sjá má á samanburðartöflu á tilkynntum slysum á sjómönnum til STÍ og RNS er ljóst að margir hlutaðeigandi aðilar voru ekki að virða tilkynningarskyldu sína til nefndarinnar samkvæmt ákvæðum laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa.

Rannsókuð slys á sjómönnum á árinu var 27% á árinu 2011 en voru aðeins um 22% á árinu áður. Meðaltal rannsakaðra slysa á sjómönnum frá 2000–2011 er um 23% en fyrir þann tíma frá 1987–2000 var það um 12%.

Skráð slys á sjómönnum 1987 - 2012

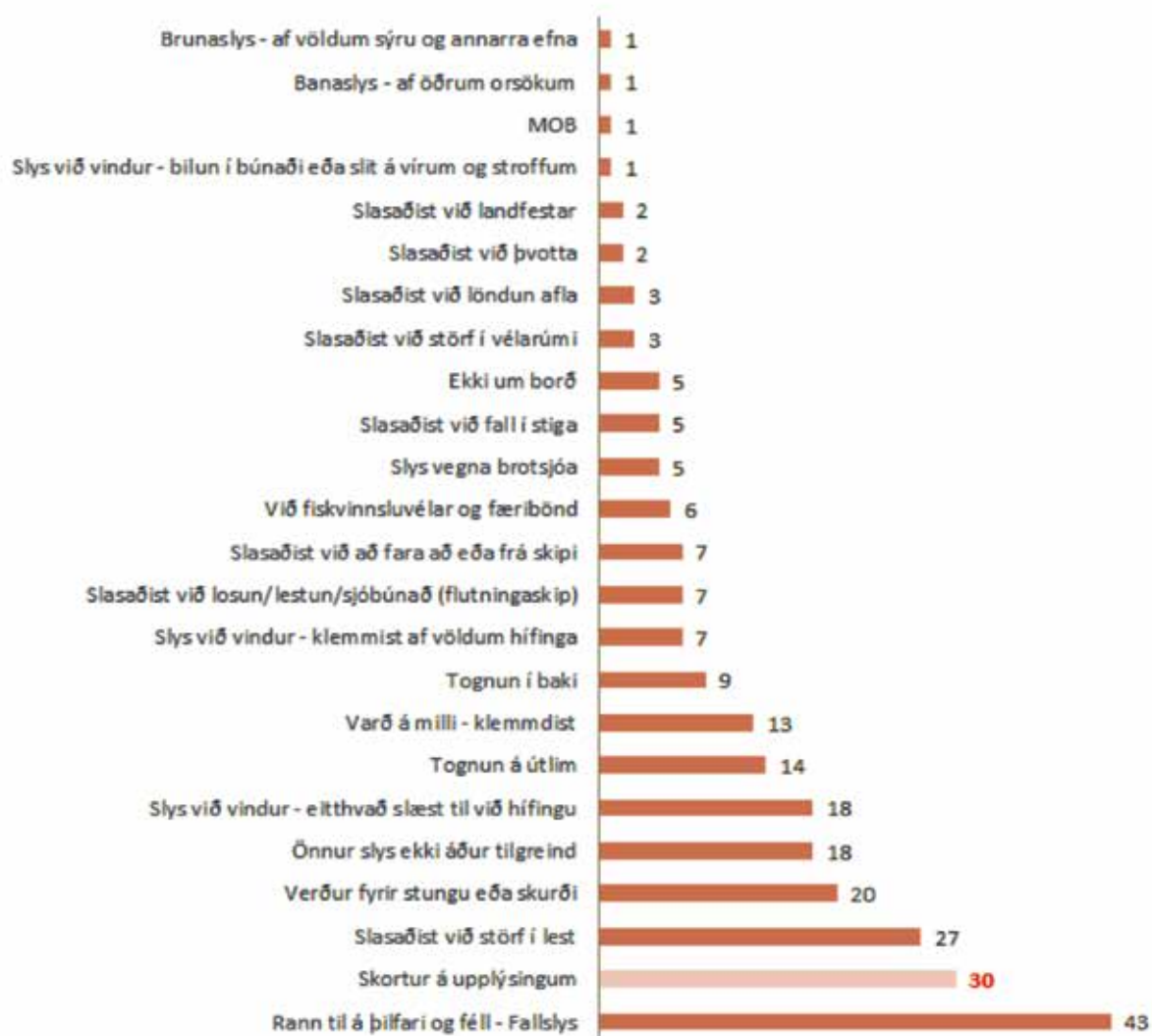


Skráð bótaskyld slys á sjómönnum hjá Tryggingastofnun ríkisins (TÍ) og síðan SÍ á árunum 1987-2012 eru samtals 10.527. Á sama tímabili voru rannsókuð slys hjá RNS samtals 1.605.

FLOKKUN SLYSA Á SJÓMÖNNUM TIL STÍ 2012

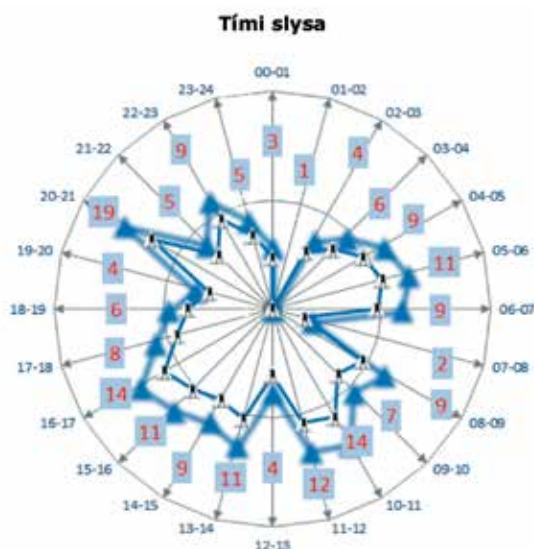
Rannsóknarnefnd sjóslysa hefur safnað saman og flokkað tilkynningar á sjómönnum til SÍ á árinu 2012. Súluiritið hér að neðan sýnir grófa flokkun á tegundum tilkynntra slysa. Eins og fram kemur eru fallslys af ýmsum toga áberandi flest eða um 17% en voru um 32% 2011, 27% 2010, 32% 2009 og 30% á árinu 2008. Rétt er að geta þess að vegna ónákvæmrar skráningar hjá SÍ var ekki hægt að flokka 30 tilkynnt eða um 12% atvika.

Flokkun tilkynntra slysa á sjómönnum til STÍ 2012



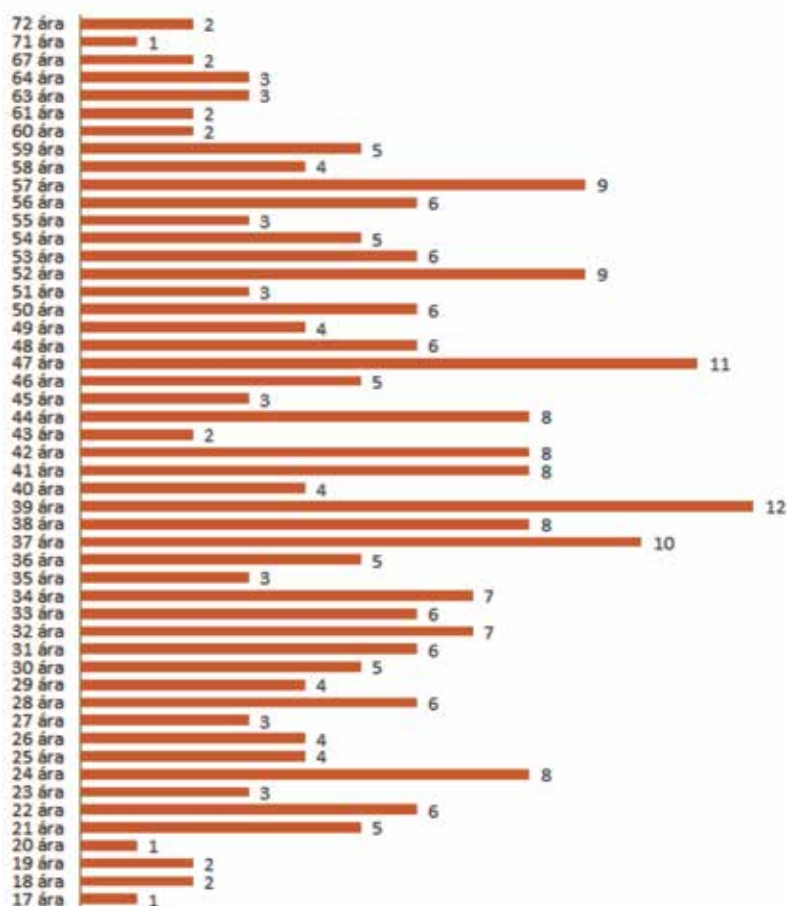
TÍMI SLYSA 2012

Myndin hér að neðan sýnir á hvaða tíma sólarhringsins slysin á sjómönnum urðu á árinu samkvæmt upplýsingum STÍ. Eins og fram kemur eru flest slys á tímabilinu kl. 20-21 eða 19. Á síðasta ári voru þau flest í kringum miðnætti eða 14 talsins. Á árinu 2010 voru þau flest milli kl. 11 og 12 eða 17 talsins.



ALDUR SLASAÐRA SJÓMANNA 2012

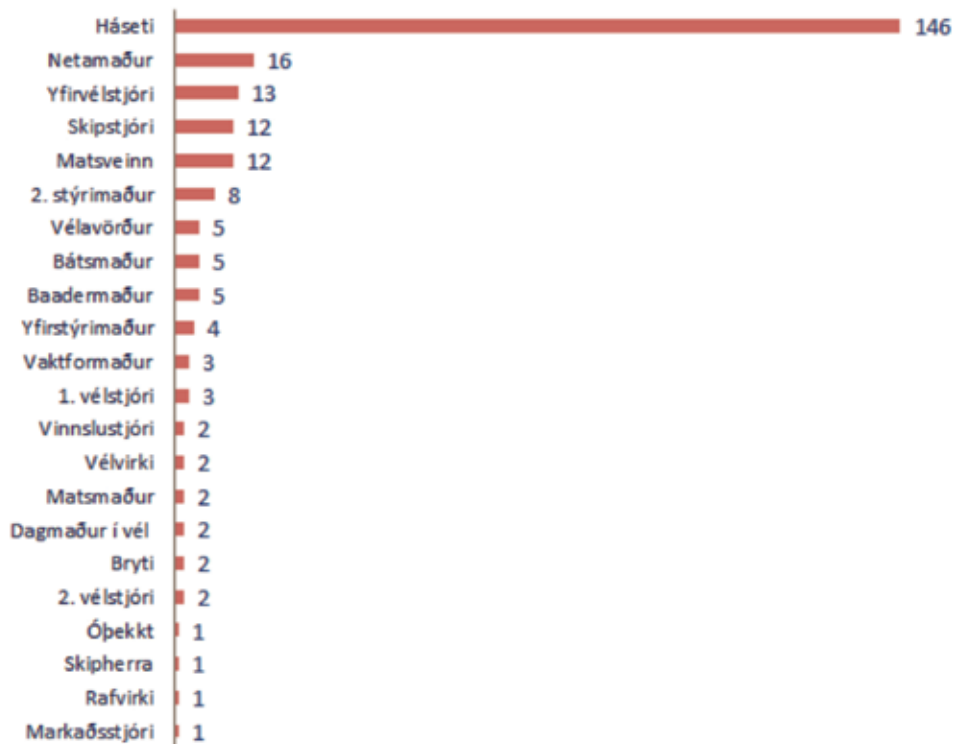
Á myndinni hér að neðan sést aldursdreifing slasaðra sjómanna sem tilkynnt voru til STÍ á árinu. Eins og fram kemur var sá yngsti 17 ára og þeir elstu 72 ára.



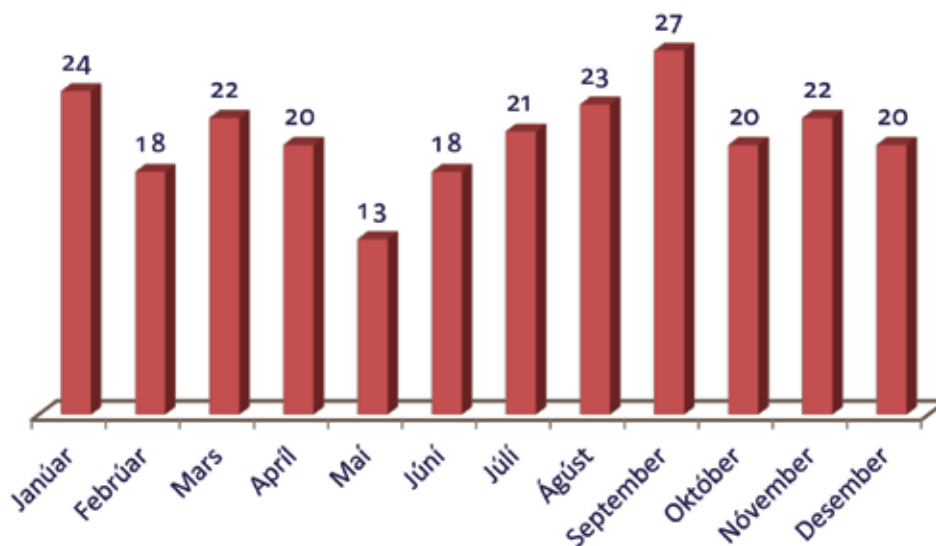
STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA OG ÁRSTÍMI 2012

Á súluritunum hér að neðan sést skipting slysa á sjómönnum á árinu 2012 eftir starfsheitum og tíma ársins. Eins og fram kemur eru slys á undirmönnum áfram algengust eða um 71% en voru um 65% á árinu 2011. Um 10% slysanna eru á fólki í brú og um 12% hlutfall er í vél. Í eldhúsi er um að ræða 6% slysanna. Flest slys urðu í september (27), janúar (24) og ágúst (23). Flest slysanna voru á mánudögum (44), þriðjudögum (40) og föstudögum (39).

Skráð slys eftir starfsheiti



Skráð slys eftir mánuði

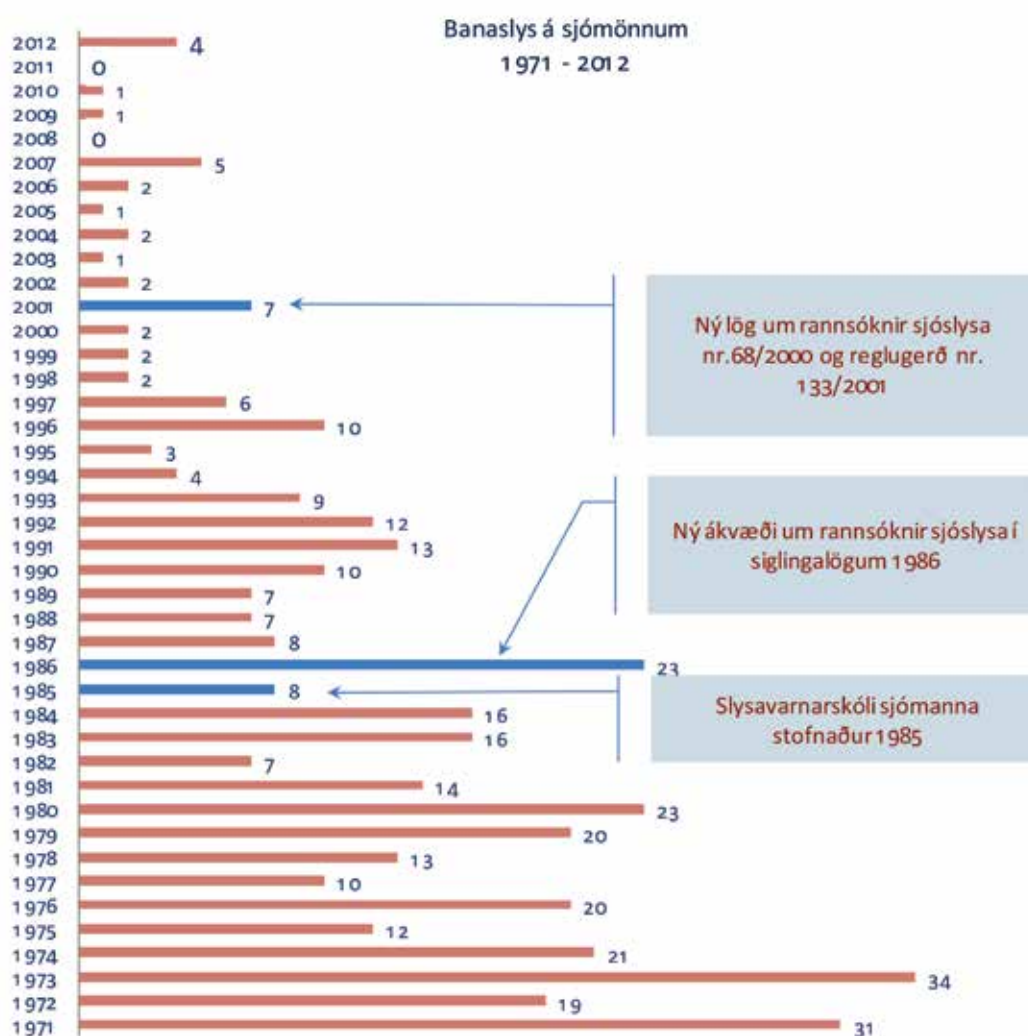


BANASLYS Á ÍSLENSKUM SJÓMÖNNUM 1971 - 2012

Eins og áður hefur komið fram voru fjögur banaslys á árinu 2012 en engin banaslys urðu á íslenskum skipum við landið á árinu 2011 og gerðist það einnig á árinu 2008.

Eitt banaslys var þó á íslensku hafsvæði á árinu 2011 en það gerðist á grænlenzku nótaveiðiskipi, Eriku GR-18-119, þegar skipverji fór fyrir fyrir borð og drukknaði. Þetta mál var rannsakað og skráð hjá dönsku sjóslysaneftndinni en skráð sem annað atvik hjá RNS.

Eins og fram kemur á töflunni var ekkert banaslys skráð á íslenskum skipum við landið á árinu 2008. Rétt er að geta þess að Íslendingur sem var að sigla 35 feta erlendri skútu að nafni Distosia frá Bermúda til Írlands hvarf en síðast heyrðist til hans 4. júní það ár. Mikil leit var gerð en hann var síðan talinn af. Eftir að Slysavarnarskóli sjómanna hóf starfsemi árið 1985 má sjá talverða breytingu til batnaðar á banaslysum og ljóst að sjómenn eru meira meðvitaðir um öryggismál síðan þá. Á eftirfarandi súluriti má sjá til fróðleiks banaslys á íslenskum sjómönnum frá árinu 1971 til 2012.



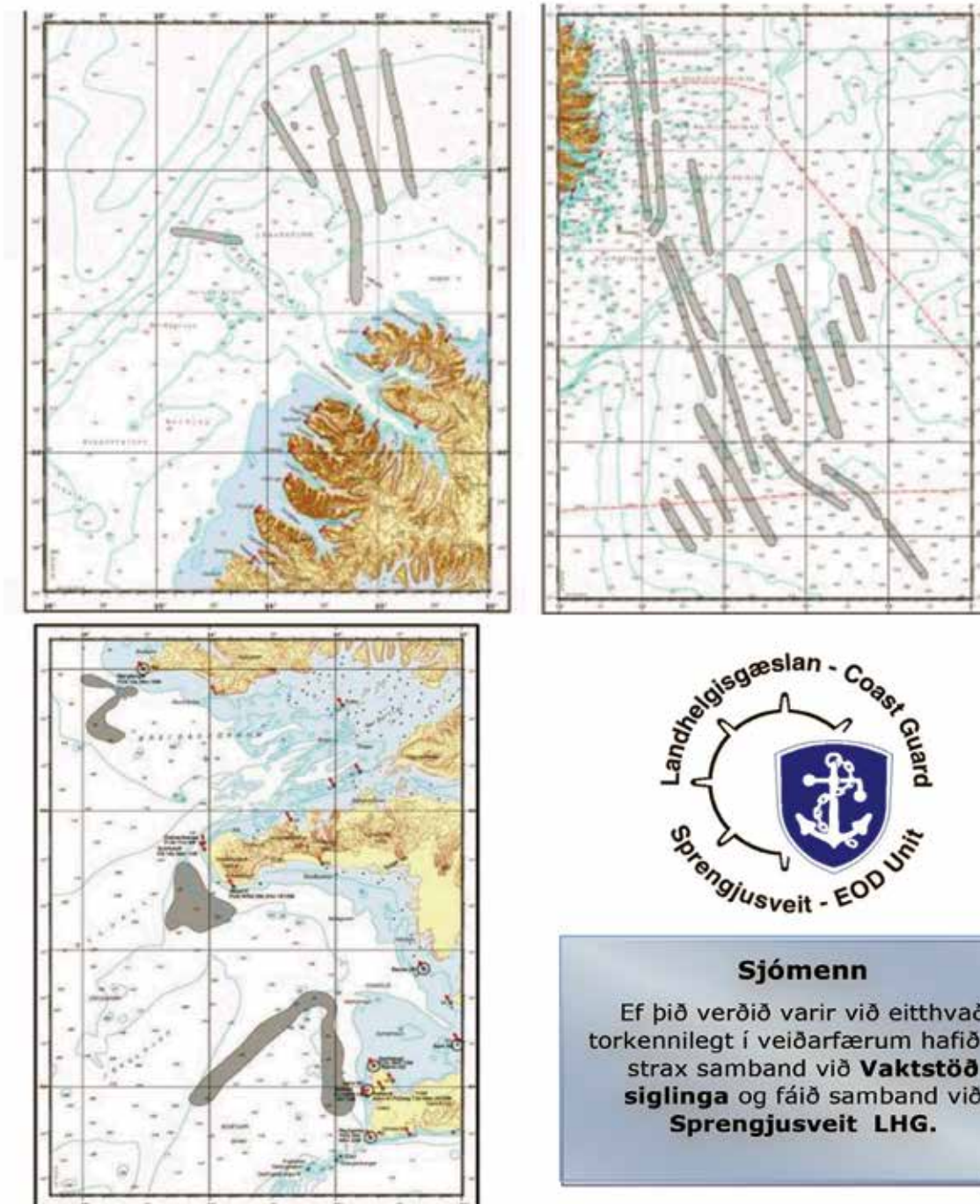
Samkvæmt ákvæðum laga nr. 21 frá 30. apríl 1986 voru gerðar breytingar á siglingalögum frá 1985 þar sem samgönguráðherra var gert að skipa sérstaka fimm manna nefnd kunnáttumanna til að kanna orsakir tíðra atvika þegar skip fórust við landið. Nefndinni var gert að starfa sjálfstætt og óðháð. Á þessu ári þ.e.a.s. á árinu 1986 fórust 23 sjómenn. Þá fórust fimm skip og bátar en það voru flutningaskipið Suðurland, (6 menn), Tjaldur ÍS 116 (3 menn), Ás RE 112 (1 maður) Arnar IS 125 (2 menn) og Sigurður Þórðarson GK 91 (2 menn). Fimm sjómenn féllu fyrir borð á hafi úti, tveir féllu í sjó í höfn og tveir létust í vinnuslysum um borð í skipum sínum

HÆTTUR Í KRINGUM LANDIÐ

Eitt skip fékk tundurdufl í veiðarfæri sín vestur af Reykjanestá á árinu 2012 og samkvæmt fréttum frá LHG fannst það á óvenjulegum stað. Einnig kom fram að nýlegt tóg var í duflinu sem benti til að það hefði komið í veiðarfæri áður og verið látið í hafið aftur, sem sé mjög ámælisvert. Ef þetta sé gert þá eru viðkomandi að stofna sínu eigin öryggi og annarra í hættu, eins og segir á vef LHG.

RNS er ekki kunnugt um að skip hafi fengið tundurdufl í veiðarfærin sín á árinu 2011 en eitt skip lenti í því á árinu 2010, eitt 2008, þrjú 2007 og eitt 2006.

Samkvæmt upplýsingum frá sprengjudeild LHG lögðu stríðandi aðilar í heimstýrjöldinni síðari um 105.000 stk. af þessum ófögnuði á miðunum í kringum landið og inn á fjörðum. Fram kom 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.



LOKASKÝRSLUR



2012

87 VALDAR LOKASKÝRSLUR

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

www.rnsa.is

Skýrsla sjóslysanefndar fyrir árið 2012 – styrktarlínur

Reykjavík

Bátahöllin

BSI á Íslandi

G.B. Magnússon

Gjögur hf

Reyktal þjónusta ehf

Séretni ehf

Sjómannasamband Íslands

Slysavarnafélagið Landsbjörg

Vélar og skip

Vökvakerfi ehf

Ögurvík

Kópavogur

Kópavogshöfn

Hafnarfjörður

Hafnarfjarðarhöfn

Hvalur ehf

Umbúðamiðlun ehf

Reykjanesbær

Álasund ehf

Reykjaneshöfn

Verkalýðs- og sjómannafélag Keflavíkur

Grindavík

Vísir hf.

Þorbjörn hf

Akranes

Stapavík ehf

Hellissandur

Breiðavík ehf

Esjar SH 75

Nesver hf

VPH - fasteignir ehf

Stykkishólmur

Skipavík ehf

Sæferðir ehf

Patreksfjörður

Fiskmarkaður Patreksfjarðar ehf

Hafbáran ehf

Oddi hf

Suðureyri

EA 30 ehf

Fiskmarkaður Vestfjarða

Bolungarvík

Fiskmarkaður Vestfjarða ehf

Jakob Valgeir ehf

Hnífsdalur

Hraðfrystihúsið Gunnvör hf

Ísafjörður

Hafnir Ísafjarðarbæjar

Verkalýðsfélag Vestfirðinga

Súðavík

Súðavíkurhreppur

Blönduós

Samstaða skrifstofa verkalýðsfélaga

Skagatrönd

Djúpavík ehf

Sauðárkrókur

Hafnarsjóður Skagafjarðar

Siglufjörður

Fiskmarkaður Siglufjarðar

Fjallabyggðarhafnir / Fjallabyggð

Akureyri

Gúmmibátþjónusta Norðurlands

Hnýfill ehf

Slippurinn Akureyri ehf

Stálsmiðjan Útrás ehf

Vélfag ehf

Hrísey

Eyfar ehf

Grenivík

Frosti ehf

Árskógssandur

Sólrún ehf

Dalvík

Dalvíkurbyggð

Promens

ÁSIGLING

Nr. 031 / 12 Skandia

1. Ásigling í Landeyjahöfn



Skandia ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2815
IMO 7013733
Smíðaður: Danmörk 1968, stál
Stærð: 623 brt
Mesta lengd: 58,10 m
Skráð lengd: 52,75 m
Breidd: 10,3 m Dýpt: 4 m
Vél: M.A.K. 625 kW, 1968
Fjöldi skipverja: 7

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 25. maí 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Jóhanni Ársælssyni, Pálma K. Jónssyni 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. febrúar 2012 var dýpkunarskipið Skandia við dælingu í Landeyjahöfn. Veður: ANA 3-4 m/s og flóðhæð 0,3 m. Straumstefna og hraði: 301° og 0,14 m/s. (Kl. 21:00 Veður og sjólag)

Við dælinguna bilaði loki við bógskrúfu en reynt var að halda dælingu áfram. Skipstjóri réð illa við skipið eftir þetta og lenti það utan í staurum vestan megin í innsiglingunni. Þann 28. febrúar urðu menn varir við leka og var þá kafað við skipið.

Í ljós kom að tvö göt voru inn í botntank nr. 2 og stafnhylki auk þess sem dældir og ákomur voru á skipinu stjórnbörðsmegin að framan. Skipið var tekið í slipp til viðgerða daginn eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að pakkning hafði gefið sig í bógskrúfunni en um var að ræða Jector dælu þar sem spjöld eiga að loka fyrir í hvort borð. Bilunin lýsti sér þannig að ekki var hægt að opna fyrir stjórnbörðsmegin þar sem pakkningin hafði farið út á milli. Mögulegt var að handstýra

þessum búnaði en ekki vannst tími til þess við þessar aðstæður.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 130 / 12 Kristín ÞH 157

2. Ásigling á léttbát



Kristín ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 0972
Smíðaður: Þýskaland 1965, stál
Stærð: 256 brt. 401 bt.
Mesta lengd: 41,71 m
Skráð lengd: 38,4 m
Breidd: 7,2 m Dýpt: 6,1 m
Vél: Mirreles Blackstone
589 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. maí 2013 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 27. maí 2012 var Kristín ÞH 157 á línuveiðum á SV miðum. Veður: Hægvíðri og bjart.

Verið var að draga línustubb sem slitnað hafði frá aðallögninni nokkru áður og var drátturinn langt kominn. Tveir skipverjar voru að sigla á léttbát og létu svo reka um stund. Þegar drættinum var að ljúka lét skipstjóri þá vita í gegnum talstöð að hann ætlaði að kippa. Að loknum drættinum var skipið sett á ferð og stefna sett á næsta ból. Þegar bátsverjar sáu að skipið sveigði og hélt stefnu á þá reyndu þeir að koma neyðarstöðvunarklofinu á sinn stað til að gangsetja mótörinn en áður en ræsing tókst var skipið komið svo nálægt að þeir stukku fyrir borð. Sigldi skipið á léttbátinn. Bátsverjarnir flutu sitt hvoru megin aftur með skipinu og komust aftur um borð í léttbátinn. Sigldu þeir að skipinu, sem þá hafði verið snúið við, og voru þeir hífðir um borð. Skipverjunum varð ekki

meint af volkinu enda klæddir björgunarbúningum en smá skemmdir urðu á léttbátum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn bátsverja höfðu þeir verið að æfa sig á léttbátum um nokkurn tíma þegar þeir stöðvuðu vélina til að fá sér að reykja. Þá var léttbáturinn nokkru framan við bakborðsbóg skipsins og að þeir töldu í sjónlínu frá brú;
- að annar bátsverjinn sagði að skipstjóri hafi ítrekað við skipverja sem væru að æfa sig á léttbátum að stöðva aldrei fyrir framan skipið og vera ávallt í sjónlínu frá brú;
- að skipstjóri sagði að brú skipsins stæði lágt og sæist því illa fram fyrir skipið. Hann hafi ekki séð léttbátinn áður en hann setti á ferð enda reiknaði hann með að þeir væru fyrir aftan eins og þeir voru þegar hann aðvaraði þá um að sigling hæfist innan stundar að næsta bóli;
- að sögn annars skipverjans hafði skipstjórinn sett reglur um að vera ekki fyrir framan skipið og ekki nær en 200 metra þegar verið væri að draga og vera í auglýn skipstjórnenda. Hinn bátsverjinn sagðist ekki muna að það væru til reglur eða fyrirmæli um hvernig ætti að haga sér við siglingu á léttbátum.
-

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að ekki var gætt fyllsta öryggis við siglingu skipsins og léttbátsins.

ELDUR UM BORD

Nr. 019 / 12 Kópur BA 175

1. Eldur í höfn



Kópur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1063
Smiðaður: Harstad Noregi 1968
stál
Stærð: 252,6 brl. 357 bt.
Mesta lengd: 38,42 m
Skráð lengd: 34,86 m
Breidd: 7,31 m
Dýpt: 6,34 m
Vél: Alpha Diesel, 640 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 19. mars 2012 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:

Pann 1. mars 2012 var Kópur BA 175 við bryggju á Tálknafirði.

Viðgerðarmenn voru að vinna við að gera gat í gegnum tvöfalt byrði á þili með einangrun á milli vélarúms og lestar til að ná þar út rafal. Þeir höfðu gert um 50x60 sm gat á lestarþilið, hreinsað burt einangrun og voru að skera byrðið vélarúmsmegin þegar reyk fór að leggja frá gatinu. Þar sem hann var talinn eittraður forðuðu mennirnir sér úr lestinni.

Kallað var á slökkvilið og reykkafarar fóru í lestina þar sem þeir fjarlægðu klæðningu og slöktu eld, sem reyndist lítill og reykraestu skipið. Ekki urðu teljandi skemmdir á skipinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM

- að fram kom að meiningin hefði verið að hafa einn viðgerðarmann hinum megin við þilið en þeir hefðu verið að prófa skurðartækið áður en það yrði gert. Það væru annars venjuleg vinnubrögð;

- að einangrunin var talin vera Urithan kvoða;
- að viðgerðarmennirnir höfðu slökkvitæki frá skipinu við hendina.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur menn til þess að hafa öryggisvakt beggja vegna þila við logskurð.

Nr. 053/ 12 Aron ÞH 105

2. Eldur í vélarúmi og dreginn til hafnar



Aron ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 7361
Smiðaður: Hafnarfirði 1992, plast
Stærð: 9,4 brl. 10,1 bt.
Mesta lengd: 11,17 m
Skráð lengd: 10,89 m
Breidd: 2,74 m
Dýpt: 1,26 m
Vél: Perkins 312 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. desember 2012 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:

Pann 7. júní 2012 var Aron ÞH 105 á siglingu á Skjálfaflóa. Veður: NA andvari.

Skipstjóri varð var við reykjarlykt og sá að reyk lagði upp frá vélarúmshlera. Þegar hann opnaði niður í vélarúmið komu eldtungur á mótí honum svo hann lokaði aftur, stöðvaði vél og gangsetti slökkvikerfi vélarúmsins. Hann tilkynnti um atvikið, beið nokkra stund áður en hann opnaði hlerann aftur og var þá ennþá logandi afmarkaður eldur sem hann gat slökkt með duffhandslökkvitæki. Lundey ÞH 350 dró Aron ÞH til Húsavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að óhreinindi höfðu stíflað öndunina á gírnum, yfirprýstingur myndast í honum, og lokið

á síuhúsinu undir vélinni hrokkið af. Við það sprautaðist gírolía (sjálfskiptivökvi) um vélarymið á afgangsgrein og túrbínu með þeim afleiðingum að eldur náði að myndast;

- að brunaviðvörðunarkerfi var í vélaryminu en skipstjóri sagði að það hefði ekki farið í gang. Við athugun eftir atvikið kom í ljós að það hefði verið í lagi;
- að mælir fyrir olíuþrýsting fyrir gírinn var í stýrishúsi en bátsverjinn hafði ekki tekið eftir neinu óvenjulegu í honum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að eldur myndaðist voru óhreinindi í öndunarkerfi á gír.

Nr. 056/ 12 Stapi BA 79

3. Eldur í höfn



Skipaskr.nr. 6376
Smiðaður: Hafnarfirði 1982, plast
Stærð: 4,8 brl. 5,6 bt.
Mesta lengd: 9,08 m
Breidd: 2,37 m
Dýpt: 1,24 m
Vél: Yanmar 66 kW 1999
Fjöldi skipverja: 1

Stapi ©Þorgeir Baldursson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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 4. júní 2012 lá Stapi BA 79 við bryggju í Patreksfjarðarhöfn.

Skipstjóri hafði gagnsett vélina, kveikt upp í eldavélinni um morguninn og fært bátinn til að taka olíu og ís til sjóferðar. Hann fór þá frá borði til að sinna öðrum erindum en þegar hann hafði verið í landi skamma stund sá hann að reyk lagði frá stýrishúsinu. Þegar hann kom aftur um borð var kominn mikill eldur upp með eldavélinni og

upp í stýrishúsið. Hann komst þrátt fyrir eldinn og reykinn inn í rýmið og náði í slökkvitæki og slökkti eldinn.

Miklar skemmdur urðu í framryminu og stýrishúsinu vegna elds og reyks svo skipta var öllum innviðum út.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eldavélin var gömul Sóló eldavél með rafmagns trekkblásara og olíuskammtara af hefðbundinni „Refleks“ gerð fastur til hliðar utan á eldavélina. Hæð flotholts í olíuskammtaranum ræður hámarkshæð olíunnar í olíubolla eldhólfsins;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa orðið var við að hæð olíuskammtarans hafi breyst og þetta virkað eðlilega í róðrunum í maí en nær þrjár vikur voru síðan. Eldavélin væri gömul og gat gæti hafa verið komið á olíurörið inni í vélinni eða eldhólfið orðið tætt og farið að leka. Aðal eldurinn hafi verið inni í vélinni undir eldhólfinu þar sem olía var mest og þaðan rann hún út úr vélinni. Hann sagði að þetta hafi allt verið rífið út í flýti án þess að leita orsaka;
- að báturinn var búinn að liggja frá því í byrjun maí og þar til kveikt var upp í þetta sinn;
- að ekki var unnt að rannsaka eldavélina þar sem þegar var ráðist í lagfæringar eftir brunann.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök brunans vera þá að það kviknaði í eldavél.

Nr. 059 / 12 Guðrún EA 58

4. Eldur í höfn



Skipaskr.nr. 2753
 Smiðaður: Akureyri 2008 Plast
 Stærð: brl. 31,8 bt.
 Mesta lengd: 14,98 m
 Skráð lengd: 14,96 m
 Breidd: 4,59 m
 Dýpt: 1,67 m
 Vél: Yanmar 368 kW 2008
 Fjöldi skipverja:

Guðrún ©Guðmundur ST. Valdimarsson

Gögn: Lögregluskýrsla, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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 14. júní 2012 lá Guðrún EA 58 við bryggju í Hríseyjarhöfn.

Skipstjóri var að undirbúa bátinn undir búnaðarskoðun og hafði komið slökkvitækjum frá borði til flutnings í skoðun. Þegar verið var að hífa björgunarbátinn í land þá fann hann reyklykt sem lagði út um stýrishúshurðina. Hann hringdi á slökkvilið og fór strax og sótti slökkvitæki en þá var mikill reykur kominn í framskipið en enginn eldur sást fyrr en hann sprautaði inn í loftúðu að mið-stöðvarkerfi bátsins.

Slökkvilið staðarins kom og slökkti eldinn sem komið hafði upp í rými undir gólfi en þar var hitaskiptabúnt með rafmagnsblásara sem blés heitu lofti um íverurými.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að blásarinn á hitakerfinu er festur á afturpili botnrýmis (blásararými) undir gólfinu í framskipi. Hann var frá fyrirtækinu Kalori S.A.S. af gerðinni Hercules ED4. Hann er búinn einum 24V, 165W rafmagnsmótor sem knýr tvö tromlubásarakefli í plasthúsi og skila þau 450 m³/klst. Allur umbúnaður búnaðarins er

úr plasti nema hitaskiptabúntið og rafmótorinn sem eru úr málm. Blásararnir dæla kalda loftinu inn á hitaskipibúntið tengt kælivatnskerfi vélarinnar. Loftið hitnar við að fara í gegnum búntið og dreifist með Ø 55 mm lögnum um íverurými bátsins;



CHAUFF HERCULES ED4

Hitaskiptirinn með stútum fyrir heitt loft að framan og tveir tromlublásarar að aftan en á milli blásaranna er rafmótorinn

- að áður en þessi blásari var settur í bátinn var annar blásari í bátinum. Hann hafði stöðvast og var fastur og var þá nýr blásari sömu gerðar settur í bátinn. Ekki liggur fyrir hvers vegna eldri blásarinn bilaði;
- að eftir skoðun á brunastað kom í ljós að eldsupptök voru í hitakerfinu og höfðu blásararnir og mótorinn fallið af hitaskiptinum. Blásarinn sem dró að sér loft frá síðunni var mikið bruninn og var ekkert eftir af honum annað en lítill plasthringur á motoröxlinum. Hinn blásarinn sem sneri inn að miðskipi var tiltölulega lítið bruninn en nokkuð bráðnaður og aflaga;



- að loftun niður í blásararýmið var niður með síðunni á bak við bekkina. Því var meiri hættu á að óhreinindi eins og ló kæmi í ytri blásar-

ann en þann innri og settist í blásaratromluna;

- að blásararnir eru þriggja hraða og tengdir með hitaskynjara en þrátt fyrir það voru þeir alltaf í gangi að sögn skipstjórans þó svo báturinn lægi í höfn og væri landtengdur. Blásararnir gætu því hafa verið búnir að gangi í 17.000 klukkustundir en það er helmingur þess tíma frá því báturinn var smíðaður.

NEFNDARÁLIT:

Ekki er ljóst hvers vegna kviknaði í hitablásláranum.

Nr. 066 / 12 Silfurnes SF 99

5. Eldur í höfn



Silfurnes ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2597
Smíðaður: Hafnarfirði 2004 plast
Stærð: 7,3 brl. 7,2 bt.
Mesta lengd: 9,54 m
Skráð lengd: 9,48 m
Breidd: 2,58 m
Dýpt: 1,19 m
Vél: Volvo Penta 247,1 kW 2004
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrsla, Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 29. október 2012 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 27. júní 2012 var Silfurnes SF 99 við bryggju á Hornafirði.

Um kl. 15:00 varð vart við reyk frá vélarúmi bátsins og var hringt í Neyðarlínuna. Þegar rýmið var opnað til að sprauta vatni niður í það jókst reykurinn mikið og var því lokað aftur. Þá var lokað fyrir loftinntak í skut til að hefta súrefnisflæðið. Þegar slökkvilið Hornafjarðar kom á staðinn var eldurinn slökktur með kolsýruslökkvitækjum.

Við skoðun á vettvangi sást að eldurinn hafði

verið mestur á þilinu milli lestar og vélarúmsins. Orsök hans var rakin til spennubreytis fyrir lensidælu. Skemmdir urðu á raflögnum og trefjaplasi í þilfari auk þess sem einhverjar skemmdir urðu á hosum á vél.



Myndin sýnir þilið og brunasvæðið ©Lögreglan

Silfurnes SF hafði komið í land um kl. 02:00 um nóttina vegna bilunar í gír og lítilsháttar leka með skrúfuöxli. Þetta hafði verið lagfært en báturinn var mannláus í gangi og tilbúinn til brottfarar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að spennubreytirinn um árs gamall og átti að breyta 24 volta spennu í 12 volt fyrir lensidælu í vélarúmi. Hann var tengdur með 1,5q vir við 24 volta kerfi bátsins og varið með tregu 25 ampera sjálfvara. Hann var staðsettur á þili milli lestar og vélarúms en var ekki í notkun;
- að við slökkvistarfið var reynt að ræsa slökkvikerfi vélarúmsins en það virkaði ekki vegna þess að rafmagnskapallinn fyrir það hafði skemmt við brunann;
- að Mannvirkjastofnun rannsakaði spennubreytinn eftir brunann. Eftirfarandi kom fram í rannsókn hennar:

„Spennubreytirinn var í álhúsi og var nokkuð mikið brunninn. Mikil neistamyndun hafði orðið þar sem taugar eru teknar inn í hann. Tengipunktarnir eru svokölluð skótengi. Af ummerkjum að dæma er

ekki ólíklegt að sambandsleysi hafi myndast við áðurnefnd tengi með þessum afleiðingum"

Niðurstaða Mannvirkjastofnunnar var:

„Augljóst er að upptök elds er að finna í eða við spennubreytinn. Leiða má af því líkur að sambandsleysi hafi valdið því að eldur kviknaði“



Spennubreytirinn (hvítur) á þilinu brunann

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 070 / 12 Ölduljón

6. Eldur í stýrishúsi í höfn



Skipaskr.nr. 6865
Smiðaður: Reykjavík 1980, plast
Stærð: 6,84 brl. 6,42 bt.
Mesta lengd: 8,55 m
Skráð lengd: 8,45 m
Breidd: 2,9 m
Dýpt: 1,47 m
Vél: Volvo Penta 119 kW,
Fjöldi skipverja: 0

Ölduljón ©Lögreglan

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2012 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 30. júní 2012 var skemmtibáturinn Ölduljón við bryggju í Vestmannaeyjum. Veður: Hægviðri.

Vegfarandi veitti því athygli að reyk lagði frá stýrishúsi bátsins og hringdi þegar á 112. Slökkviliðið kom fljótlega á vettvang en þá var mikill hiti kominn í yfirbyggingu bátsins. Þegar hurðin var opnuð inn í stýrishúsið varð sprenging og eldtungur brutust út (sjá mynd).



Slökkviliðið berst við eldinn á fyrstu stigum

Þrátt fyrir mikinn reyk og eld gekk greiðlega að ráða niðurlögum hans. Miklar skemmdir urðu á innviðum bátsins.



Mikill reykur var í stýrishúsinu © Sighvatur Jónsson

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki var vitað um mannaferðir um bátinn frá því deginum áður og ekki var neinn hitagjafi í gangi um borð;



Brunastaður © Lögreglan

- að eldurinn var staðbundinn stjórnborðsmegin þegar komið var inn í stýrishúsið en þar var tengibox (rafmagnstafla) m.a. fyrir landtengingu (1x16A) rafmagns. Taflan var alveg brunin;
- að hnífrofar voru útslegnir (höfuðrofar) sem sýndi að straumur var á lensidælum fyrir vélarúm á 24V. Einnig var 220V hleðslutæki fyrir 24V kerfið;
- að landrafmagnið var nýlegt 220V kerfi og hafði verið sett upp skv. reglum og úttekið af eftirliti;
- að samkvæmt sérfræðiáliti eru eldsupptök ókunn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök eldsupptaka eru ókunn.

Nr. 073 / 12 Dalakollur SU 6

7. Eldur í eldavél



Skipaskr.nr. 6473
Smiðaður: Reykjavík 1983, plast
Stærð: 5,3 brl. 5,2 bt.
Mesta lengd: 7,89 m
Skráð lengd: 7,82 m
Breidd: 2,75 m
Dýpt: 1,3 m
Vél: Bukh 26 kW, 1983
Fjöldi skipverja: 1

Dalakollur © Þorgeir Baldursson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. desember 2012 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 4. júlí 2012 var Dalakollur á útleið frá Breiðdalsvík á miðin SA af Papey. Veður: Logn

Þegar báturinn var að nálgast miðin varð skipstjórinn var við hveli frá eldavélinni (SOLO) og vistaverur fylltust af reyk. Eldur reyndist vera í og undir eldhólfi eldavélarinnar því olía hafði lekið úr olíubollanum niður í botn hennar. Skipstjóri skrúfaði fyrir olíuna að eldavélinni og lét strandstöð vita um aðstæður. Hann tróð tuskum niður í botninn, þurrkaði upp brennandi olíuna og bleytti tuskuna á milli í vatnspotti. Með þessu móti náði hann að þurrka upp nægilega mikið af olíunni svo hún náði ekki að renna logandi út á gólf og brann því upp inn í vélinni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að á útleiðinni hafði skipstjórinn hækkað á eldavélinni en fannst hún ekki hita nóg svo hann losaði betur um lokið á áfyllistút á olíutanka (sem var úti) hennar til að auka olíurennslid. Hann gleymdi síðan að lækka aftur innstreymið á vélinni sjálfri og þess vegna fór of mikil olía inn á hana;
- að eldavélin var mjög heit og mikill reykur var

í rýminu þegar skipstjórinn vann við hreinsunina á olíunni;

- að eldavélin var vel einangruð með ryðfríu stáli og steinnull frá þiljum bátsins. Eldavélin var ný tekin í gegn og skemmdist ekki við þetta;
- að fram kom hjá skipstjóra að hann væri hissa á því hversu lítill hlustun væri á VHF 16 hjá bátum á svæðinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök eldsins var sú að of mikil olía fór inn á eldavélina.

Nr. 078/ 12 Aggi SI 8

8. Eldur í vélarúmi og dreginn til hafnar



Aggi ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 6607
Smiðaður: Hafnarfirði 1985, plast
Stærð: 5,9 brl. 5,7 bt.
Mesta lengd: 8,45 m
Skráð lengd: 8,43 m
Breidd: 2,58 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Volvo Penta 119 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 29. október 2012 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 11. júlí 2012 var Aggi SI 8 á siglingu til Siglufjarðar. Veður: Logn.

Þegar báturinn var staddur í Haganesdýpi varð skipstjóri var við að reyk lagði frá vélarúminu og brunaviðvörðunarkerfið fór í gang. Skipstjórinn stöðvaði vélina en komst ekki í vélarúmið vegna afla sem var ofan á vélarúmslúgunni. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og Hafborg SI kom fljótlega á staðinn og dró Agga SI til Siglufjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki er alveg ljóst hvað bilaði en talið var af sérfræðiaðilum að lega í vatnsdælu hefði gefið sig og eldur myndast í kringum hana;
- að talsverðar skemmdir urðu á vélinni og þurfti að taka hana í land til viðgerða;
- að þetta var þriðja dælan sem gaf sig í bátum á u.þ.b. 1 ½ ári og án viðhlítandi skýringa þrátt fyrir umhirðu af sérfræðiaðilum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 081 / 12 Maggý VE 108

9. Leki og eldur í vélarúmi



Maggý ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1855
Smiðaður: Gdansk Póllandi 1988
stál
Stærð: 85,5 brl. 113 bt.
Mesta lengd: 25,95 m
Skráð lengd: 23,18 m
Breidd: 6 m
Dýpt: 3 m
Vél: Caterpillar 459 kW 1987
Fjöldi skipverja: 7

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 12. apríl 2013 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 19. júlí 2012 var Maggý VE 108 að toga með humarvörpu um 7-8 sml suður af Heimaey. Veður: Logn.

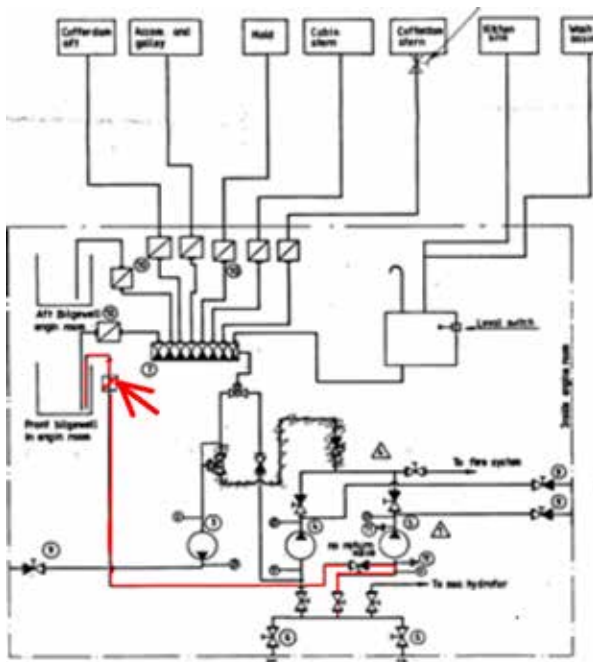
Skipstjórinn var á vakt í brú þegar brunaviðvörðunarkerfið fór í gang og samhliða því varð truflun á rafmagni. Vélstjórinn opnaði þá niður í vélarúmið og sá eldtungu leggja út undan stiganum en þar er hluti aðalrafmagnstöflu skipsins. Hann lokaði strax hurðinni, lét skipstjóra vita og lokaði fyrir

olíu og loftræstingu að vélarúminu. Skipstjóri sendi út neyðarkall og fyrirskipaði skipverjum að klæðast björgunarbúningum. Þegar farið var að draga verulega niður í vélinni var vélarúmshurðin þreifuð og reyndist hún ekkert farin að hitna. Var hún þá opnuð aftur og reyndist eldurinn kulnaður. Þegar hurðin var opnuð herti vélin aftur á sér en skipstjórinn fór í vélarúmið og stöðvaði hana. Þá var kominn mikill sjór í vélarúmið.

Hraðskreiður farþegabátur kom fljótt á staðinn með dælur til að dæla sjónum úr vélarúminu. Maggý VE var síðan dregin inn til Vestmannaeyja af dráttarbátum Lóðsinum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eldurinn sem upp kom í rafmagnstöflunni var vegna yfirálags þar sem austur í vélarúminu komst í rafbúnaðinn. Eldurinn slökknadi vegna súrefnisskorts og að rafmagnið fór af töflunni;



Lensilögn (rauð) á sömu dælu og sjólagirnir. Örin sýnir lekastað.

- að rafmagnstaflan var í lokuðum skápum á stálpili og að sögn vélstjórans hafði hann nýlega yfirfarið tengingar í henni og veitt því athygli hversu hrein hún var miðað við ástand vélarúmsins almennt;

- að þegar vélstjóri kom í vélarúmið leitaði hann að orsökum lekans og þar sem útfall og síðulokar á lensilögnum lágu undir sjólinu taldi hann það vera orsök lekans. Hann opnaði lokana að fullu en lokaði þeim aftur en það hafði ekki áhrif á innstreymið;
- að eftir að skipið var dregið til hafnar og þurr ausið kom í ljós að leki var inn úr soglögnum frá sjódælu (brunadæla) sem nota mátti til neyðarlensingar að sögn vélstjóra. Soglögnin frá dælunni lá í botnloka en úrtak úr lögninni í keiluloka og þaðan niður í vélarúmssvelg;



- að vélstjórinn sagði að botnlokin hafi staðið opinn og hann sagðist aldrei hafa opnað fyrir soglögna niður í svelt þar sem engin þörf hafi verið á neyðarlensingu á þeim sex vikum sem hann hafi verið á skipinu. Sjódælan var meðal annars notuð sem sjóspúll til þvotta á afla;
- að bolskoðun var framkvæmd 17. september 2010 með gildistíma til september 2014 varðandi botnloka;
- að ekki er vitað hvenær skiptilokinn var síðast notaður eða hvenær hann var síðast tekinn upp og skoðaður enda eru engar reglur sem kveða á um reglulega skoðun.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var ófullnægjandi viðhald og eftirlit.

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

Nr. 004 / 12 Ísbjörg ÍS 69

1. Leki og dregin til hafnar



Skipaskr.nr. 2151
Smiðaður: Hafnarfirði 1991 plast
Stærð: 6,1 brl. 5,8 bt.
Mesta lengd: 8,8 m
Skráð lengd: 7,79 m
Breidd: 3,08 m
Dýpt: 1,54 m
Vél: Cummins 187 kW 2006
Fjöldi skipverja: 2

Ísbjörg ©Guðbjörg Henningsdóttir

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 25. maí 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Jóhanni Ársælssyni, Pálma K. Jónssyni 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 12. janúar 2012 var Ísbjörg ÍS 69 á línuveiðum um 1,5 sml undan Rit. Veður: SSA gola.

Skipverjar höfðu lagt línuna og hvílst um stund áður en þeir byrjuðu línudráttinn. Þegar haldið var að baujunni veitti skipstjóri því athygli að að flókt kom á rafmagnið og spennan féll á stjórnborði vélarinnar. Hann gætti í vélarrúmið og sá þá að kominn var mikill austur í það og hann var farinn að skvettast upp á rafmagnsbúnað ofan á vélinni. Vélin var þegar stöðvuð og gangsett rafmagnslensidæla en sjálfvirka lensidælan var í gangi.

Skipstjóri kallaði eftir aðstoð á rás 16 og komu nærstaddir bátar fljótlega en báðar dælurnar höfðu undan lekanum og áður en björgunarskipið Gunnar Friðriksson kom til að draga Ísbjörgu ÍS til hafnar höfðu þær þurraði vélarrúmið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að komið var í höfn varð ekki vart við leka og við skoðun á lögnum í vélarrúminu fannst rífa á hosu á kælissjó frá ferskvatnaskæli

að púströri (blautpúst) þar sem það kom úr afgashverfli. Sjókælidælan dældi því inn í vélarrúmið á meðan vélin gekk;

- að hosan rifnaði nær alveg í sundur (4/5) en hún er gormhosa (harmonikuhosa) en aðeins gormurinn hélt henni saman;
- að framan á vélinni kemur púströrið út úr afgashverflinum en ferskvatnaskælirinn er aftan á henni og kemur stútur fram úr kælinum sem gormhosan tengist og liggur þaðan í stút sem kemur niður og fram úr púströrinu (blautpúst). Til að hosan komist á stútinn þarf hún því að koma í beygju inn í blautpústið og er þetta leyst með gormhosunni en ekki formbeygðri hosu eða beygðum stút;
- að púströrið liggur aftur með vélinni og er tenging við afgashverfil með 90° beygju sem vísar niður og aftur. Hönnun á púströrsbeygjunni og blautpúststútnum í henni miðast við að stútarnir vísi hver að öðrum og púströrið gangi frá vélinni en ekki meðfram henni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins má rekja til ónýtrar hosu.

Nr. 018 / 12 Martina RE 25

2. Leki í höfn



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

Martina ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2012 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 25. febrúar 2012 lá Martína RE 25 við bryggju í Reykjavíkurhöfn.

Báturinn hafði legið í höfninni frá s.l. hausti en reglulegt eftirlit var haft með honum og þegar eftirlitsmaður kom að honum um morguninn var kominn mikill austur í vélarrúmið. Þar sem austurinn náði langt upp á vélina og flaut yfir rafgeyma hafði rafmagn á sjálfvirkum lensidælum slegið út og ekkert rafmagn var á geymum.

Eftirlitsmaðurinn hafði samband við eigendur og var Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins fengið til að dæla austrinum út. Kom þá í ljós að öxulleguhosa á áspétti var sprungin svo sjórinn streymdi inn í vélarrúmið. Martína RE var þegar færð að upptökubryggju og hífð á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að síðasta öxulskoðun gildi frá 1.7.2009 og til 24.6.2011, en ekki er vitað hversu gamall búnaðurinn var;
- að daginn áður hafði vélin verið gangsett og skrúfa eitthvað notuð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar má rekja til ófullnægjandi viðhalds.

Nr. 044 / 12 Jón Gunnlaugs ÁR 444

3. Leki að ljósavélarými



Skipaskr.nr. 1204
Smíðaður: Reykjavík 1972 Stál
Stærð: 104,6 brl. 175,2 BT
Mesta lengd: 28,6 m
Skráð lengd: 24,2 m
Breidd: 6,4 m
Dýpt: 5,5 m
Vél: Caterpillar 416 kW 1971
Fjöldi skipverja: 5

Jón Gunnlaugs ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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 20. maí 2012 var Jón Gunnlaugs ÁR

444 að rækjuveiðum í Kolluál um 5 sml norðan Rifshafnar. Veður: A 10-12 m/sek.

Á toginu fór rafmagn af skipinu kl. 02:40 og við nánari eftirgrennsan kom í ljós að í ljósavélarými í stafni var kominn mikill sjór sem ekki fannst orsök fyrir. Ljósavélar gengu eðlilega en ekki var hægt að slá inn rafmagn þar sem austurinn hafði komist í rafmagnstöflu og voru því ljósavélarar stöðvaðar.

Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og kom Magnús SH fljótlega á vettvang og björgunarbátur frá Rífi með dælur en þá var ljóst að austurinn hafði ekki vaxið og var honum dælt útbyrðis og siglt svo inn til Rifshafnar. Við nánari skoðun sást að verulegur leki var á sjókerfinu fyrir spúlinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að rafmagnsdrifin sjódæla fyrir spúlinn var í gangi en kolapétting á driföxli hafði brotnað svo sjórinn flæddi út með öxlinum en þegar dælan hætti að snúast vegna rafmagnsleysis stöðvaðist innstreymið. Dælan hafði ekki verið stöðvuð þegar aðgerð og frágangi lauk eftir síðasta hal upp úr kl. 23:00 en þá var lokað fyrir spúlinn á þilfarinu;
- að á þilfarinu er kúluloki til að loka fyrir sjóinn á þilfarið. Vélstjóri telur líklegt að höggið sem kom á lögnina frá þessari skyndilegu lokun hafi brotið kolapétti en dælan var farin að slitna verulega með tilheyrandi rýrnun á efni. Frá spúldælunni í ljósavélarýminu var ekki framhjáhlupsventill eins og var á þilfarinu á lögninni frá spúldælu í vélarúmi en á þá lögn kom ekki sambærilegt högg og á kerfið í ljósavélarýminu;
- að brunndæla í ljósavélarýminu var tengd í gegnum flotrofa sem festur var á súðina. Lensidælan fór ekki í gang þar sem flotholtið rakst utan í rör og skorðaðist þar fast. Að sögn vélstjórans gaf hann flötinu selbita sem losnaði við það og hefði sennilega gert það í einhverjum veltingi en í þetta skipti hreyfðist skipið ekkert;

- að austursaðvörun var í ljósavélarýminu en hún varaði ekki við auknum austri. Skipstjóri sagði að hún hafi verið reynd við síðustu búnaðarskoðun með því að ýta á þar til ætlaðan rofa (könnun á straumrásum kerfisins) og reyndist þetta þá í lagi. Vélstjóri sagði að í ljósavélarýminu hafi búnaður austur-aðvörunarinnar verið tvær flotkúlur í lokuðum hólki (röri). Kúlan stóð föst í rörinu vegna útfellingar en eftir að hólkurinn hafði verið hreinsaður með sandpappír lék flotkúlan eðlilega í honum. Samskonar austurdæla og sjóðælan var tengd í þennan flotrofa en hún átti að hefja austur þegar aðvörun kom í kerfið;
- að önnur austurdæla (brunnæla) var í ljósavélarýminu tengd í gegnum flotrofa en flotholtið hafði skorðast undir röri svo dælan var ekki ræst þegar austur safnaðist í kjölsogið. Þegar rýmið var þurrausið ýtti vélstjórinn aðeins við flotholtinu og taldi hann að það hefði losnað ef veltingur hefði verið en alls ekki stöðvast svona.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök sjósöfnunar megri rekja til hönnunargalla þar sem ekki var hugsað til þess að mikil högg gætu komið á lagnir frá dælum.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin beinir því til vélstjóra að huga vel að búnaði og forðast búnað sem geti valdið miklum höggum eða yfirþrýstingi á lagnir og dælu.

Nr. 047 / 12 Brimrún

4. Leki í höfn



Brimrún ©RNS

Skipaskr.nr. 2738
 Smiðaður: Noregi 1978, trefjaplast
 Stærð: 30 brl. 32 bt.
 Mesta lengd: 15,75 m
 Skráð lengd: 14 m
 Breidd: 4,38 m
 Dýpt: 1,85 m
 Vél: 2 x GM, 838 kW, 1978
 Fjöldi skipverja:
 Fjöldi farþega:

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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 23. maí 2012 var farþegaskipið Brimrún við bryggju í Stykkishólmi.

Skipið hafði komið úr slipp fyrir um daginn og var yfirfarið áður en það var yfirgefið við bryggjuna og þá virtist allt vera í lagi. Nokkrum klst. síðar var skipið farið að halla og orðið nokkuð sigið að aftan. Í ljós kom að leki var að vélarýminu og var óskað eftir slökkviliði með dælur.

Greiðlega gekk að dæla austrinum en um bilun í einstefnuloka á lensidælu var að ræða en hann hafði ekki lokast eftir að dælt hafði verið úr rýminu áður en skipið var yfirgefið. Skemmdir urðu á tengiboxi fyrir dælur en allur vélbúnaður slapp.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að skipið kom úr slippnum og hafði verið siglt innan hafnar komu í ljós lekar með öxulþétti og holum á sjókæli. Þetta var lagfært áður en skipið var yfirgefið;
- að í ljós kom að um var að ræða bilun í einstefnuloka á lensidælu;
- að lensidælan, sem er bæði handvirk og sjálfvirk, er staðsett í hólfi í vélarrúmsbotninum. Fram kom að hún var ekki höfð virk í höfn en sett á sjálfvirkni þegar komið er úr höfn. Frá lensidælunni liggur baki upp undir loft í vélarýminu (40 – 50 sm yfir sjólinu) og þaðan niður í úttak sem er um 10 sm neðan sjólinu. Innan við úttakið eru annarsvegar handvirkur loki og hinsvegar einstefnuloki sem kemur í veg fyrir að sjór geti runnið inn í bátinn þegar dælan er stöðvuð;
- að báðir þessir lokar eru í sjó þegar skipið er á floti og haldast liðugir af þeim sökum. Báturinn hafði staðið á landi í um 4 mánuði og mögulegt, að mati útgerðaraðila, að einstefnulokinn hafa stirnað við það;

- að talið er líklegt að einstefnulokinn hafi ekki lokast þegar austrinum vegna lekans á stefnispípunni var dælt út og menn ekki orðið varir við þetta innstreymi þar sem lensidælan er undir pöllum;
- að þegar báturinn fór að síga meira og hallast hefur sjór náð að renna inn með púströri, sem liggur aftur úr skutnum, en vegna hitaþenslu er ekki fullkomlega þétt með því;
- að lekaviðvörðunarkerfi var í vélarýminu en eins og fram hefur komið var báturinn mannlaustr;
- að lensidælur voru ekki hafðar á sjálfvirkri stillingu í höfn til að koma í veg fyrir að olíusmit frá vélum færi í höfnina;
- að ákveðið var að endurskoða úttakið fyrir lensidæluna vegna atviksins. Í stað úttaka neðan sjávarmáls á stb. síðu voru sett ný upp undir þilfarsbrún fyrir nálægt miðju aftast í vélarrúmi. Á úttökin voru settir nýir einstefnulokar auk spjaldloka.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans var bilun í einstefnuloka.

Nr. 054 / 12 Straumur EA 18

5. Austur kemur í bátinn



Straumur ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2331
Smiðaður: Hafnarfirði 1999, plast
Stærð: 9,16 bt.
Mesta lengd: 11,13 m
Skráð lengd: 10,27 m
Breidd: 2,8 m
Dýpt: 1,27 m
Vél: Volvo Penta 190 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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 5. júní 2012 var Straumur EA 18 á siglingu á Eyjarfirði. Veður: NA Gola.

Sigt var á fullri ferð til hafnar og þegar komið var upp undir Hrólfssker lagðist báturinn á hliðina og saup sjó yfir lunninguna. Skipstjóri sá að sjór sprautaðist í loft upp úr spúlsöngunni og stöðvaði hann dæluna áður en hann fór aftur á til að athuga hverju sætti með slagsíðuna. Hann sá fljótlega að lestin var hálf full af sjó svo hann ræsti dæluna í lestinni og tilkynnti strandstöð um aðstæður.

Skipstjóri beygði í borð til að reyna að rétta bátinn en þá féll hann yfir á hina síðuna. Með því að sigla í hringi á minnkaðri ferð tókst honum að halda bátinum á réttum kili og dæla alveg úr honum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lestin var opin á siglingunni og um 1.100 kg af fiski var í henni. Sjóspúllinn var búinn að hálfylla hana af sjó en hann komst ekki í önnur rými;
- að flotrofsdæla var í lestinni en hún var ekki stillt á flotrofann;
- að bátsverjinn var búinn að sigla í tvær klst. þegar báturinn lagðist á hliðina.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er að báturinn var ekki gerður sjóklár.

Nr. 082 / 12 Steinunn SF 10

6. Leki í höfn



Steinunn ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2449
Smiðaður: Kína 2001, stál
Stærð: 210 brl. 327 bt.
Mesta lengd: 28,62 m
Skráð lengd: 26,04 m
Breidd: 9,17 m
Dýpt: 6,05 m
Vél: Caterpillar 340 kW, 2000
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. desember 2012 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 2012 var Steinunn SF 10 við bryggju á Hornafirði.

Viðgerðaraðilar höfðu verið að vinna við skipið og skilið eftir opið mannop á tanka sem náði niður í skutrými þess sem var við sjólinu. Þegar flæddi að strektist á landfestum þannig að skipið fór að halla í stjórnbörða og sjór að leka um lúguna í stýrisvélarýmið og þaðan inn á millipilfar. Við aukinn halla á skipinu fór einnig að leka inn um aðra lúgu sem einnig hafði verið opnuð.

Dælur skipsins höfðu ekki undan en það tókst að loka lúgunum og með aðstoð slökkviliðs var dælt úr rýmum. Skemmdir urðu á spili og rafmótórum í dælurými á millipilfari.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að viðgerðarmenn úr landi höfðu verið að vinna við dælurými á millipilfari og vegna mis-skilnings gleymdist að loka mannopinu áður en vinnu var hætt í skipinu fyrir helgarfrí.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans var að mannop höfðu verið skilin eftir opin.

Nr. 099 / 12 Kría

7. Leki í vélarúmi



Kría ©Skessuhorn

Skipaskr.nr. 7722
Smiðaður: Holland 2012, plast
Stærð: 11,46 bt.
Mesta lengd: 11,29 m
Skráð lengd: 10,73 m
Breidd: 3,21 m
Dýpt: 1,55 m
Vél: Yanmar 211 kW, 2011
Fjöldi skipverja: 2
Farþegar: 4

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2012 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 8. september 2012 var farþegaskipið Kría á skemmtisiglingu með farþega á Breiðafirði. Veður: NNA 5-8 m/s og ölduhæð innan við 0,5 m.

Á siglingunni urðu skipverjar varir við svo mikinn leka í vélarúmi að lensidæla hafði ekki við honum þó einnig væri notuð handpumpa. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð farþegaskipsins Særúnar og voru farþegar teknir þar um borð en Kría siglt til hafnar í Stykkishólmi.

Við skoðun kom í ljós að botnstykkið fyrir dýptarmælinn hafði gengið upp úr botnflangsnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að botnflangsinn sem hýsti botnstykki dýptarmælisins var þunnur plast hólkur (háls) með stétt á öðrum enda sem leggst utan á byrðing með þéttiefni. Innan á byrðingnum er flangsinn festur með ró ofan við þéttiefni. Allur háls flangsins er snittaður og er botnstykkið fest með ró efst á honum og hafði hálsinn farið í sundur neðanvið efstu snitthringi;



Flangsinn, brotinn efst

- að skipstjóri sem tók búnaðinn, sem var nýlegur, úr bátinum sagðist telja að þegar búnaðurinn hafi verið settur í hafi verið tekið

of fast á festiró botnstykkisins og hálsinn nær snúinn í sundur;

- að eftir atvikið var settur koparflangs og það var einnig gert í Kjóa hinu skipi útgerðarinnar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SKIP SEKKUR

Nr. 005 / 12 Bjartmar II

1. Sekkur í Kópavogshöfn



Bjartmar II ©Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. Óskráður
Smiðaður: Hafnarfirði plast
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd: m
Skráð lengd: m
Breidd: m
Dýpt: m
Vél:
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 25. maí 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Jóhanni Ársælssyni, Pálma K. Jónssyni 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:

Bjartmar II hafði legið um tíma við bryggju í Kópavogshöfn og veður hafði verið umhleypingasamt.

Aðfararnótt 15. janúar 2012 veitti vegfarandi því athygli að báturinn var sokkinn að aftan og flaut eingöngu á loftrými fram í bátinum.

Félagar úr Hjálparsevit skáta í Kópavogi komu á staðinn og náðu að fleyta honum svo hægt var að dæla austrinum út. Bjartmar II var þá færður að upptökubraut og komið í vagn og dreginn á land.



Myndin sýnir Bjartmar II í hálfu kafi við bryggjuna, mbl.is/Hlynur St.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun á búnaði bátsins sást að vír frá rafgeymi hafði farið í sundur svo dælan sem var tengd í gegnum flotrofa fór ekki í gang;
- að flotkassarnir á skutgaflinum voru lokaðir að ofan með álplötu sem var skrúfuð á þil kassana án viðunandi þéttinga. Við skoðun á skutgaflinum kom í ljós að 12 mm göt voru á gaflinum inn í flotkassana eins og til að hleypa austri úr kössunum. Þetta tvennt varð til þess að eiginlegt fríborð á skut bátsins var ekki nema 20 sm;
- að fjögur spon, öll í sömu hæð um 30 sm ofan við sjólinu, eru á gaflinum þar af var eitt opið inn í bátinn;
- að vegfarandinn sem tilkynnti um málið sagði að báturinn hafi verið sokkinn að aftan þegar hann kom að um nóttina en á meðan hann beið eftir lögreglu seig báturinn nokkuð neðar. Hann sagðist einnig hafa átt leið um hafnar-svæðið kvöldið áður þegar hann kom af sjó og ekkert séð athugavert við bátinn en hann hafi ekki sérstaklega skoðað hann fremur en aðra bát við bryggjuna;
- að maður sem eignaðist bátinn eftir óhappið sagðist ætla að loka flotkössunum tryggilega og setja spon með þéttum tappa (neglu) í skutgaflinn inn í flotkassann.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að að báturinn sökk var að rafmagnstenging að sjálfvirkri dæla rofnaði svo regn og leysingavatn safnaðist fyrir í honum þar til sjór flæddi inn.

Nefndin bendir á alvarleika þess að rjúfa vatnsheld skilrúm hvað þá að gata súð því flotkassar eru ekki súð bátsins heldur fremur til að auka flotmagn bátsins við ákveðin skilyrði.

Nr. 008 / 12 Hallgrímur SI 77

2. Sekkur við Noreg og banaslys



Hallgrímur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1612
Smiðaður: Englandi 1974, stál
Stærð: 297,4 brl. 274,8 bt.
Mesta lengd: 35,87 m
Skráð lengd: 31,92 m
Breidd: 8,32 m
Dýpt: 4,9 m
Vél: Bergen Diesel 729 kW, 1985
Fjöldi skipverja: 4 0

Gögn: Gögn RNS

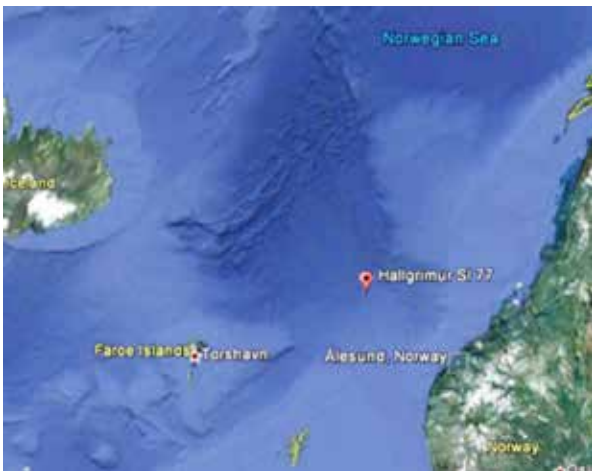
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 12. apríl 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. janúar 2012 var Hallgrímur SI 77 á siglingu um 150 sml. NV af Álasund í Noregi. Veður: SSA 20-25 m/s og ölduhæð um 10-15 m.

Skipið fór frá Siglufirði þann 22. janúar s.l. áleiðis til Álasunds í Noregi. Um kl. 13:15 þann 25. janúar bárust neyðarmerki frá skipinu, á stað 63°55,7N og 001°26,5A.



Þegar björgunaraðilar frá Noregi komu á staðinn var skipið sokkið. Þeir fundu einn skipverja á lífi en hinir þrír fórust. Myndin sýnir staðinn sem skipið sökk.

AÐDRAGANDI

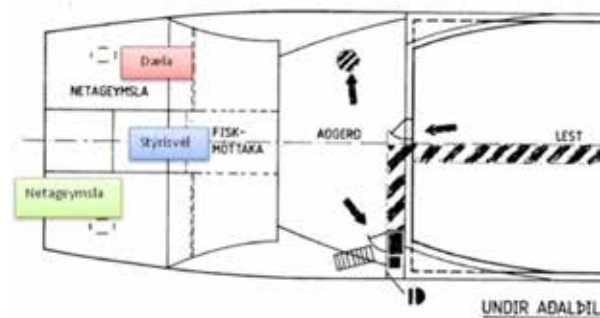
Hallgrímur SI 77 hafði legið í höfn á Siglufirði í umsjón eftirlitsaðila frá því eftir síðustu löndun skipsins þar, á rækju, þann 27. júlí 2011 eða um sex mánuðum áður. Skipið hafði verið selt til norskra aðila sem ætluðu að nota skipið til að flytja aflaheimildir á það af skipi sem útgerðin hafði selt og þar til nýtt skip yrði afhent. Ekki stóð til að gera Hallgrím SI út heldur selja hann til niðurrifs þegar aflaheimildaflutningnum væri lokið.

Til að sigla skipinu til Noregs var ráðinn skipstjóri sem síðan réði aðra í áhöfn, stýrimann, yfirvélstjóra og vélavörð. Enginn þeirra hafði verið á skipinu áður og komu þeir til Siglufjarðar fimmtudaginn 19. janúar til að undirbúa brottför.

UNDIRBÚNINGUR BROTTFARAR

(Öll atvikalýsing er byggð á frásögn skipverjans sem komst af.)

Meðal þess sem gert var í undirbúningi að brottförinni var að dæla úr aðgerðarrými, öxulrými og stýrisvélarými. Austur reyndist vera upp að öxli og upp að plötum í stýrisvélarýminu þannig að það vantaði u.þ.b. 80 sm að hann náði upp að stýrisvél. Eftir að vélstjórnarnir höfðu kynnt sér dælubúnaðinn virtist ganga nokkuð vel að dæla frá þessum rýmum og ekki virtist leka í þau aftur. Myndin sýnir rýminn og staðsetningu dælubúnaðar aftur í skipinu.



Skipverjar fóru meðal annars í gegnum handbækur skipsins. Í ljós komu nokkur smá vandamál en það stærsta var að gera þurfti við eitt kæliör á aðalvélinni og setja inn auka eldsneytsidælu. Einnig þurfti að skipta út kælirásarþéttingum á afgangsgrein ljósavélar. Fiskikör voru í lestinni að 1/3 og losuðu skipverjarnir körin úr skipinu.

Að kvöldi föstudagsins 20. janúar kom upp sú staða að yfirvélstjórinn færi ekki með skipinu í ferðina. Þurfti því að ráða nýjan yfirvélstjóra og kom hann til skips um kl. 17:00 laugardaginn 21. janúar. Fóru hann og vélavörðurinn yfir skipið saman. Að því loknu hófu þeir að lensa svo unnt væri að leggja af stað í ferðina. Önnur vandamál s.s. leki á kælikápu á pústgrein ljósavélar var gert við og biluð skilvinda sem ekki var talin hafa áhrif á brottför enda yrði hægt að gera við það á leiðinni.

Um kvöldið var aðalvélin gangsett en eftir að hún hafði gengið í nokkurn tíma fór hún að reykja hvítum reyk. Skipinu var sleppt og til stóð að fara í þrúfuglingu og síðan leggja í ferðina ef allt reyndist í lagi. Vélin fór að reykja meira en á þessum tíma var búið að sleppa öllum landfestum nema einni. Vélavörðurinn fór niður í vél til að gefa vélinni inn handvirkir en eftir nokkrar inn-gjafir fór hún á yfirsnúning. Þar sem ásráfall var á vélinni stöðvaði sjálfvirkur búnaður hana.

Vélavörðurinn ætlaði að gangsetja aðalvélin á ný en þá kom í ljós að ljósavélin lak og versnaði lekin og sót var komið út um allt. Þeir náðu að setja aðalvélin í gang en hún gekk ekki nema olíugjöfinni væri haldið inni. Yfirvélstjórinn hélt henni þannig þar til þeir voru komnir að bryggju aftur. Eftir að búið var að ná skipinu aftur að bryggju var ákveðið að fresta brottför þar til búið væri að gera við en þá var komið fram undir miðnætti. Í ljós kom einnig að yfirsnúningsvörnin hafði slegið út og nokkurn tíma tók að gera við hana.

HLEÐSLA SKIPSINS

Ekki fengust tæmandi upplýsingar um hleðslu skipsins en í töflunni hér að neðan má sjá hvert var líklegt ástand skipsins við brottför. Síðar í skýrslunni er víkið betur að hleðslu skipsins út frá áætlaðri geymastöðu og austursöfnun í afturskipi.

Skipið	Ástand þegar skipinu er lagt	Ástand við brottför
Olíutankar skut		
- Bakb.	Tómur	2.500 ltr.
- Stb.	Tómur	Tómur
Olíutankar undir vél:		
- Bakb.	4.000 ltr.	Fylltur
- Stb.	1-2.000 ltr.	Fylltur
Ballest tankar undir lest	Fullir	Fullir
Vatntankar	Fullir	Fullir
Vatntankur í skut	Fullur	Engar upplýsingar
Stafnhylki olía	(Ekki notaður)	Engar upplýsingar
Vél: Eyðsla (Ltr. á klst)	120 – 140	Engar upplýsingar
Þífar (Ræjuvarpa + vírar)		Þunga vantar
Lest	Fiskikör	Tóm
Aðgerðarmí	Engar upplýsingar	Tómt
Netageymsla	Engar upplýsingar	Netabatur+bobbingar
Styrivélarmí		
- Bakb.	Tómt	Tómt
- Stb.	Tómt	Tómt
Skurthylki	Tómt	Engar upplýsingar

Settir voru 2.500 ltr. af olíu í bakborðs skuttankinn vegna halla skipsins til stjórnborða en áætlað var að taka í heild sinni 15.000 ltr. af olíu. Olíutankar fylltust þegar komnir voru 10.500 ltr. á þá. Ekki var því ljóst hvert heildarmagn af olíu var um borð.

SIGLINGIN

Um kl. 16:00 sunnudaginn 22. janúar var lagt úr höfn og var þá einhver stjórnborðshalli á skipinu. Nokkur sjór var fyrir utan Siglufjörð og stampaði skipið því út fyrir Siglunes en þökkalegt veður var fyrstu þrjá dagana. Í töflu sjást veðurskilyrði fyrstu átta tíma siglingarinnar samkvæmt Veðri og sjólagi frá Siglingastofnun Íslands.

Tími	Vindátt	Vindhraði [m/s]	Hyða [m/s]	Hiti [°C]	Kennitalda [m]	Meðal-vefurhiti [°C]	Óldulengd [m]
23.1.2012 00:00	NA	7,8	9,2	1,3	2,9	7,6	90,4
22.1.2012 23:00	NA	8,2	9,7	1,5	2,9	7,5	87,8
22.1.2012 22:00	NA	8,6	10,7	1,4	3,1	7,6	89,8
22.1.2012 21:00	NA	9,9	11,8	1,5	2,9	7,2	80,6
22.1.2012 20:00	NA	9,6	11,7	1,8	2,8	7,0	76,2
22.1.2012 19:00	NA	9,2	11,1	2,0	3,1	7,6	89,8
22.1.2012 18:00	ANA	7,4	8,6	2,0	2,7	6,9	74,2
22.1.2012 17:00	NA	6,5	7,9	1,7	2,7	6,8	72,2
22.1.2012 16:00	NNA	6,9	8,3	1,6	2,5	6,8	71,7

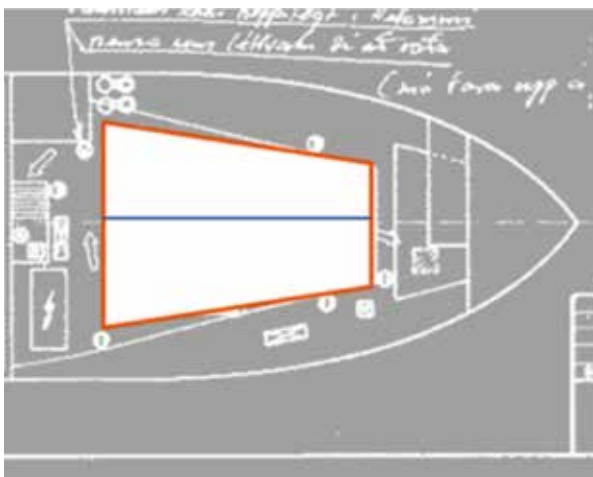
Um kl. 02:00 aðfaranótt mánudagsins 23. janúar var skipið út af Melrakkaslétu og stefna sett fyrir Langanes áleiðis til Noregs. Meðalhraði fyrir Melrakkaslétu var 8,67 hn. með 60% skurð á skrúfu. Vélstjórnarnir áttu um tíma í vandræðum með eldsneytisdeiluna fyrir aðalvélin en búið var að fjarlægja þrýstímælirinn og vara eldsneyt-

isdælan var sett inn til að halda gangi vélarinnar. Eftir þetta gekk vélin mjög vel og vélstjórnarnir tveir skiptu með sér vöktum og verkum en yfirvélstjóri annaðist allar lensingar.

MIDVIKUDAGURINN 25. JANÚAR

Um kl. 03:00 var veður farið að versna og vindur hafði snúist til suðlægrar áttar. Var skipið farið að velta talsvert. Samkvæmt AIS kerfinu var ferð skipsins þá komin niður í 5,6 hnúta.

Upp úr kl. 08:00 skiptu vélstjórnarnir á vöktum en þá var skipið farið að halla til bakborða og stýrimaðurinn einn á vakt í brúnni. Um morguninn óskaði stýrimaðurinn eftir að vélavörðurinn rétti skipið. Dældi hann olíu á milli tanka undir aðalvélinni en sú aðgerð dugði lítið þar sem þeir voru ekki síðutankar (sjá mynd).



Eftir að vélavörðurinn hafði dælt í fimm til tíu mínútur kallaði stýrimaðurinn niður og sagði honum að hætta dælingu.

Skipið lá eftir sem áður yfir í bakborða enda taldi vélavörðurinn sig aðeins hafa dælt um 500 lítrum á þessum tíma. Taldi hann að klukkan hefði verið um 10 þegar dælingunni lauk.

Fór þá vélavörðurinn upp í borðsal þar sem skipstjórinn var. Fóru þeir síðan upp í brú og virtust menn þá ekki hafa neinar áhyggjur af siglingunni.

STÝRISVÉLAR SLÁ ÚT

Um hádegisbilið kom stýrimaðurinn niður í borðsal og upplýsti vélavörðinn að önnur stýrisdælan væri slegin út og erfitt væri að stýra skipinu á einni stýrisvéladælu við þessar aðstæður.

Vélavörðurinn og stýrimaðurinn fóru þá saman niður í vélarúm og sá vélavörðurinn að annað gaumljósið fyrir stýrisvélarann í rofaskáp undir stiga var úti. Hann reyndi að gangsetja stýrisvéladæluna með því að ræsa segulrofa en við það varð skammhlaup með hveli. Þá tók hann eftir því að hin dælan var einnig dottin út. Hann reyndi að setja örygginn inn aftur en allt fór á sama veg.

Varð þeim þá ljóst að sennilega væri sjór kominn í stýrisvélarýmið og þar sem ekki var hægt að dæla úr því frá vélarúminu fóru þeir aftur í skipið til að reyna að dæla þar.

Á þessum tímapunkti var skipið undir miklum ágangi sjávar og byrjað að halla í stjórnborða. Yfirvélstjóri var ræstur til að lensa eins og hann gæti úr skipinu sem var þá handstýrt.

LENSIDÆLUR BREGÐAST

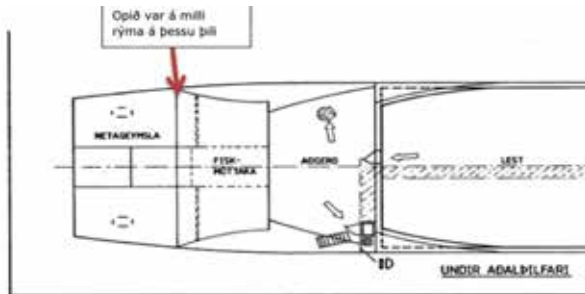
Vélavörðurinn og stýrimaðurinn fóru aftur eftir togþilfarinu að lúgu bakborðsmegin á skut skipsins þar sem farið var niður í stýrisvélarýmið. Lúgan var skálkuð og þegar þeir opnuðu hana sáu þeir að mikill sjór var þar niðri eða um einn metra upp fyrir plötu.

Netadræsur, bobbingakúlur, málningadót og fleira flaut um rýmið í olíumenguðum sjó. Ekki sást hvaðan austurinn hafði komið. Vélavörðurinn mundi hvar lokarnir voru en um var að ræða þrjá krana og var einn þeirra við hlið stýrisvélar sem ekki var hægt að komast að. Hann fór niður í stigan og opnaði loka sem hann náði til og reyndi að ræsa lensidæluna sem var upp í síðunni en henni sló strax út.

Vélavörðurinn hafði ekki vitneskju um að um borð væru lausar dælur eða aðrar varadælur.

OPIÐ Á MILLI RÝMA

Pilið á milli stýrisvélarýmisins og aðgerðarýmisins var ekki þétt þ.á m. um 1½ tommu stútur með kúluloka í um 10-20 sm hæð frá þilfari (sjá mynd). Auk þess var opið milli aðgerðarýmis og lestar.



Þegar vélavörðurinn og stýrimaðurinn voru búnir að loka lúgunni niður í stýrisvélarýmið fóru þeir fram í og vélavörðurinn fór niður í vélarúm. Átlaði hann að nota slógdælu fyrir aðgerðarými til að dæla þaðan og þá þeim sjó sem myndi leka í gegnum stútinn á þilinu úr stýrisvélarúminu yfir í aðgerðarýmið. Þegar hann gangsetti dæluna sló hún strax út. Hann reyndi þá að nota varadælu fyrir rýmið og einnig reyndi hann við allar aðrar dælur en þær slógu allar strax út.

Vélavörðurinn spurði yfirvélstjórnann hvort honum hefði tekist að dæla eitthvað frá lestinni og kvað hann svo vera. Ekki fór þeirra á milli hversu lengi lensað hafði verið frá lestinni.

NEYÐARKALL

Eftir þetta fór vélavörðurinn upp í brú og heyrði þá að skipstjórninn var að kalla út neyðarkallið MAYDAY en það var ekki mótttekið. Stýrimaðurinn var á þessum tíma að reyna halda skipinu upp í veðrið á handstýrinu.

SKIPIÐ LEGGST Á HLIÐINA

Vélavörðurinn fór niður í borðsal þar sem hann lagðist fyrir á bekk en fljótlega eftir að hann kom þangað (taldi það vera u.þ.b. 5 mínútum síðar) fór skipið að velta meira og lagðist svo í u.þ.b. 45° stjórnborðshalla án þess að koma til baka aftur. Hann fór aftur upp í brú og þá var sjórinn kominn upp á brúarglugga stjórnborðsmegin. Hann fór strax í björgunarbúning sem hann tók úr skáp stjórnborðsmegin í brúnni en sjö búningar

voru um borð, fjórir í þessum skáp og þrír í öðrum.

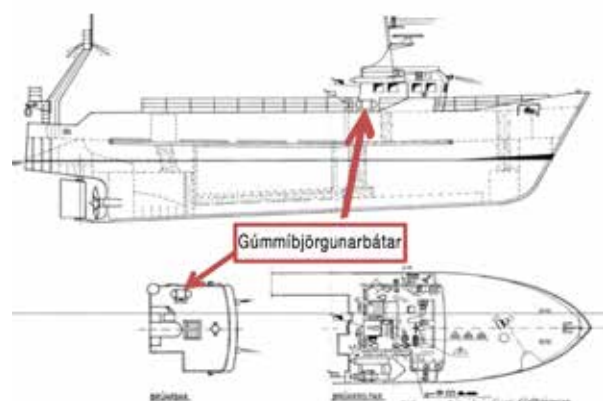
Skipið tók að hallast meira og skipstjórninn bað vélavörðinn að fara niður í vél og sækja yfirvélstjórnann. Þegar hann fór niður úr brúnni tók hann eftir að ljósin voru farin og aðalvélin u.þ.b. að stöðvast.

Þegar hann kom að vélarúmshurðinni náði hann að opna hana og það eina sem hann sá var blikkandi viðvörunarljósið. Kallaði hann á yfirvélstjórnann sem þá var að komast upp á pallinn og upp úr vélarúminu. Hann hjálpaði yfirvélstjórnnum upp úr vélarúminu og lokuðu þeir vatnspétu vélarúmshurðinni. Sáu þeir þá að sjór var farinn að leka inn með vatnspétu hurðinni sem lá út á þilfar rétt við vélarúmshurðina.

Þegar þeir komu upp í brú virtist sjór fljóta um flest alla glugga stjórnborðsmegin og skipið lá á hliðinni upp í veðrið. Vélavörðurinn gat klifrað með aðstoð stýrimannsins eftir löngu borði að brúarhurðinni bakborðsmegin sem hann náði að opna og komast út um. Þegar hann leit til baka niður í brúnnu sá hann að skipstjórninn var byrjaður að klæðast björgunarbúningi.

SKIPIÐ YFIRGEFIÐ

Eftir að vélavörðurinn komst út fór hann að huga að gúmmíbjörgunarbátum. Hann sá ekki stjórnborðsbátinn en fór að reyna að losa bakborðsbátinn á brúarþakinu (Sjá mynd). Þegar hann var að fást við það opnaðist gálginn og skaut bátnum upp í loftið. Lenti hann undir lunningunni í bakborðsganginum við brúnnu.



Vélavörðurinn fór strax í að reyna að losa bátinn sem þá hafði runnið aftur ganginn og skorðast við pall aftan við brúna. Hann tók um stálbönd á hylkinu en við það skarst hann á höndum og missti takið þegar alda skolaði gúmmíbjörgunar-bátum aftur fyrir stýrishús. Tók hann þá eftir því að hinir skipverjarnir voru að koma út úr brúnni.

Fór hann að aðstoða þá en þá kom brot sem nærri tók vélavörðurinn fyrir borð. Á þessum tíma losnaði báturinn, rann niður og aftur ganginn. Hann skorðaðist á milli þar sem voru allar og drasl. Næsta sem vélavörðurinn tók eftir var að gúmmíbjörgunarbáturinn var búinn að blása sig upp og var þvingaður fastur. Þegar gúmmíbjörgunarbáturinn losnaði lenti hann á mastri skipsins.

Allir mennirnir komust á þak gúmmíbjörgunarbátsins þar sem hann lá í sjó við mastrið, skipstjórinn og vélavörðurinn klæddir í björgunarbúninga en yfirvélstjórinn og stýrimaðurinn léttklæddir. Skolaði þeim fljótlega af bátum þegar brot reið yfir hann. Þeir komust aftur upp í gúmmíbjörgunarbátinn, þegar hann losnaði frá skipinu, en erfitt var fyrir þá að halda sig á honum vegna veðurofsans. Þegar hér var komið var talið að yfirvélstjórinn hafi andast.

Þeir reyndu að leita að neyðarsendi gúmmíbjörgunarbátsins en fundu hann ekki, aðeins árar, pumpu og hníf. Við leitina að neyðarsendingum sáu þeir að botninn í gúmmíbjörgunarbátum var rifinn burtu. Þá mun klukkan hafa verið um 13:50.

Stýrimaðurinn var orðinn verulega kaldur og skar vélavörðurinn þá aðra loku bátsins af til að fá einhverja vörn fyrir hann. Skipstjórinn sagði vélaverðinum frá því að björgunarbúningurinn passaði illa og að hann héldi að hann væri rifinn. Í ljós kom að rennilásinn var ekki full upprenntur og hjálpaði vélavörðurinn skipstjóranum að renna honum alveg upp.

Annað brot kom á gúmmíbjörgunarbátinn sem skolaði þeim öllum aftur fyrir borð. Týndist þá stýrimaðurinn og yfirvélstjórinn en þeir tveir sem

eftir voru misstu gúmmíbjörgunarbátinn frá sér þar sem rek hans var mjög mikið.

Vélavörðurinn fann oliubúsa á reki, bæði fyrir sig og skipstjóran, sem hann náði að tæma til að auka flot þeirra. Urðu þeir fljótlega eftir þetta viðskila í sjónum. Lík skipstjórans fannst í lok mars fyrir utan Kvaloya í Noregi um 540 sml. frá slysstaðnum.

BJÖRGUNIN

Vélavörðurinn reyndi að hnipra sig saman í sjónum til að hitatap hans yrði sem minnst. Meðan hann barst undan veðri og straum flaut mikið af braki hjá honum þar á meðal vatn úr gúmmíbjörgunarbát sem hann nýtti sér en einnig fann hann ljós sem reyndist óvirkt.

Það var komið myrkur þegar hann sá þylu norsku strandgæslunnar koma á mikilli ferð yfir sig. Hann reyndi að veifa og kalla en áhöfn þyrlunnar sá hann ekki. Vélavörðurinn taldi að þyrlan hefði farið beint í punktinn sem neyðarmerkið hafði komið frá.

Hann sá þyrluna hringsóla talsvert í burtu. Honum sýndist hún vera alltaf á sama stað og ákvað þá að synda í áttina til hennar og tókst þannig að koma sér í ljósgeisla frá þyrlunni. Var honum bjargað upp í þyrluna kl. 17:00 eftir að hafa verið í sjónum í tæpa fjóra tíma.

Eftirfarandi samantekt er úr aðgerðarskýrslu HRS (Hovedredningssentralene) í Noregi:

Íslenskur tími	
25.01.12	HRS móttækur neyðarmerki frá Hallgrími SI í gegnum Cospas/Sarsat. Staðsetning: 63°49,9N og 001°17.9A
13:27	Florø Radio kallar árangurslaust í skipið
13:33	Florø Radio kallar í skip á svæðinu. Annað er um 20 sml. frá staðnum. Nær ekki sambandi.
13:53	Samband næst við skipið Fiskebas. Segir að mjög vont veður sé á svæðinu, stormur og mikill sjór
13:55	Florø Radio sendir út MAYDAY Relay
13:59	Samband næst við skip ið Herøyhav. Skipin beðin um að kalla á Hallgrím.
14:04	HRS í sambandi við Vaktstöð siglinga í Reykjavík (VSS) og fær upplýsingar um skipið. Telja fimm menn um borð.
14:05	VSS er með síðasta stað á skipinu kl. 12:30
14:18	Skipið K/V Bergen heldur á slysstað
14:31	Orion flugvél getur farið í loftið eftir 1,5-2 klst. með hitamyndavél
14:35	VSS tilkynnir að fjórir séu í áhöfn Hallgríms SI.
14:42	Tvær þyrlur fara í loftið, Saver 70 og 40. Reikna með að vera á slysstað kl. 16:24

15:44	Skipið Heröyhav tilkynnir að það verði á slysstað eftir u.þ.b. eina klst.
15:48	Orion flugvél leggur af stað. Reikna með að vera um tvær klst. á leiðinni.
16:28	Saver 70 þýrta á 5 mín eftir og fær uppgfna síðustu Cospas/Sarsat staðsetningu.
16:40	Skipið Heröyhav komið á svæðið og hefur leit með ljóskastara. Sjá þýrluna.
17:00	Tilkynnir áhöfn þýrlunnar Saver 70 að hún sé búin að bjarga einum skipverja á Hallgrími Sl. Sjá hluti á reki og fundið neyðarsendi. Mikil ölduhæð og slæmt skyggni á svæðinu. Leit haldið áfram á svæðinu.
17:30	Þýrlan Saver 70 yfirgefur svæðið og flýgur áleiðis til Alesund með skipbrotsmanninn. Hafa séð björgunarbát.
17:34	Báðar þýrlurnar halda til lands vegna eldneystisskorts.
17:51	Skipið Heröyhav staðfestir að þeir hefðu fengið upplýsingar frá Orion um staðinn þar sem maðurinn hafði fundist.
18:11	Orion staðfestir að björgunarbáturinn sé tómur. Loft er í honum.
18:13	Orion sér ljós í sjónum á svæðinu þar sem maðurinn fannst. Heröyhav á leiðinni til að skoða það.
18:53	Florö Radio sendir aftur út MAYDAY Relay.
18:59	Heröyhav og Orion staðfesta að ljósið er frá björgunarbátnum sem var skoðaður.
19:00	Florö Radio sendir aftur (nr. 3) út MAYDAY Relay til allra skipa á svæðinu. Fleiri skip á leiðinni á svæðið.
19:17	Þýrlan Saver 40 er lent, tekur eldsneyti og áhöfn fær sér að borða.
20:03	Orion fer í NA hluta leitarsvæðisins og heldur leit áfram.
20:35	HRS tilkynnir til VSS á Íslandi að leit verði haldið áfram til kl. 21:00 UTC.
20:56	Orion hættir leit og heldur heim.
21:00	Á grundvelli upplýsinga frá skipbrotsmanninum og fundar í björgunarmiðstöð HRS var ákveðið að hætta leit. Áætlað er að stormur verði áfram. Ekki var talið ráðlegt að senda tiltækar þýrlur í loftið við þessar aðstæður. Eina skipið á svæðinu, Heröyhav, á erfitt með að athafna sig vegna veðurs.
21:06	Florö Radio afturkallar MAYDAY Relay
01:20	KV Bergen heldur sjó þar sem veður er mjög slæmt.
06:30	KV Bergen snýr til hafnar vegna veðurs og fyrirbyggjandi upplýsinga.

KOMINN Í LAND

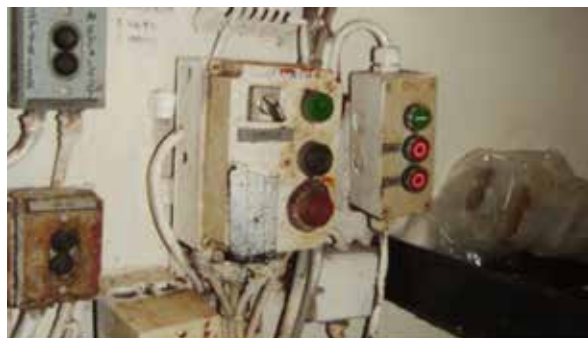
Þýrlan lenti með skipbrotsmanninn kl. 20:17 að staðartíma og var farið með hann á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sá sem byrjaði sem yfirvélstjóri áður en ferðin hófst sagði að sjór hefði náð yfir allt gólfíð í aðgerðarýminu. Til hefði staðið að dæla því í höfnina en það síðan ekki talið boðlegt. Var ákveðið að lensa þegar komið væri út fyrir. Þá hefði einnig verið sjór í öxulrými og stýrisvélarými;
- að yfirvélstjórinn taldi að þeir hefðu fundið út hvernig ætti að lensa skipið. Það var lensað úr öxulganginum í vélarúminu en úr aðgerðarýminu voru dælur sitt hvoru megin en þær héldust ekki inni en þeir urðu að stjórna þeim í töflu í aðgerðarýminu. Hann kom þeim í gang með því að halda inni spólurofa en þær virkuðu ekki eins og þær áttu að gera og það

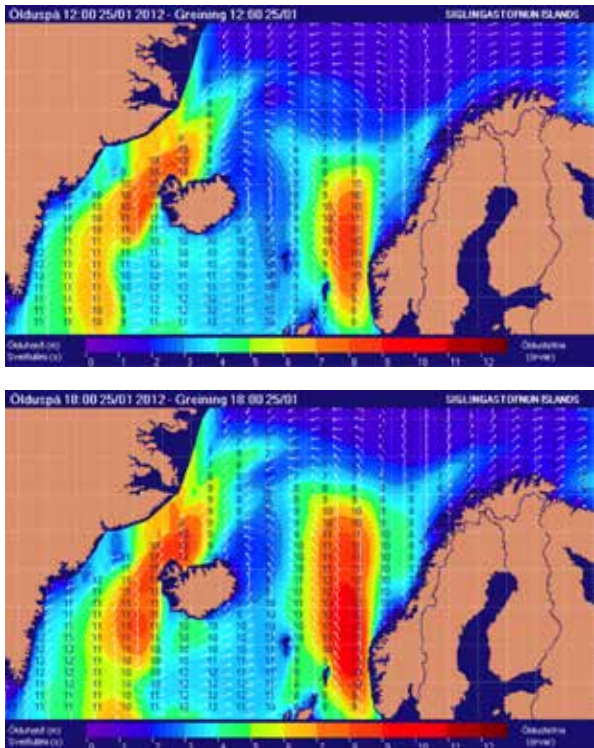
varð að handstýra þeim. Þetta var á föstudegnum og til stóð að klára þetta á laugardegnum en þá var hann hættur og kom ekki frekar að lensingunni;

- að fram kom hjá fyrrum skipverjum og viðgerðarmanni að gangsetning dælanna hafi farið fram með rofaborði í brú og rofum í aðgerðarými (sjá myndir);



Rofar fyrir dælubúnað í brú og aðgerðarými

- að sögn yfirvélstjórans sinnaðist honum og skipstjóranum þar sem yfirvélstjóranum fannst hann þurfa lengri tíma til að gera skipið ferðbúið en skipstjórinn vildi. Yfirvélstjóranum leist ekki á sjóinn í skipinu en aðallega treysti ekki sjálfum sér í þetta verkefni af því hann hafði engar upplýsingar um skipið og vélarúmið;
- að sögn vélavardarins sem komst af var ekki pressa á brottför;
- að skipstjórinn hafði fengið upplýsingar um veður- og ölduspá á þessu svæði frá Siglingastofnun Íslands. Kortin hér fyrir neðan sýna ölduspá fyrir 25. janúar 2012 kl. 12:00 og 18:00 úr upplýsingakerfi um veður og sjólag;
-



- að sögn skipstjóra Heröyhav sem státt var á svæðinu og tók þátt í leitinni að skipverjum Hallgríms að ölduhæð hafi verið meiri en 1.5 metrar og að þetta veður hefði verið eitt það versta sem hann hefði lent í á löngum sjómansferli;
- að vélavörðurinn vissi ekki hvort einhver hefði farið í eftirlitsferðir um lest eða önnur rými á siglingunni. Vélstjórnarnir hefðu ekki gert það og þeir hefðu heldur ekki farið aftur í stýrisvélarými til að lensa á leiðinni. Þeir hefðu gert það einu sinni á Siglufirði áður en þeir lögðu af stað;
- að vélavörðurinn vissi ekki um framgang lensingar á leiðinni en yfirvéltjórninn sá alfarið um hana en hann vissi að hún hefði farið fram;
- að vélavörðurinn fór ekki í aðgerðarýmið til að reyna að lensa en dælnar fyrir það mátti ræsa í stoknum niður í öxulgang;
- að á siglingunni frá Siglufirði var alltaf tekið úr stb. eldsneytistanki til að dæla upp á daghylkið að því að skipið var með stb. halla. Daghylkið var fyrir miðju skipsins undir stignum niður í vél;
- að vélavörðurinn taldi að allar lúgur hafi verið vel lokaðar og hafði ekki trú á að sjór hefði lekið með móttökulúgunni. Hún hefði verið

lokuð og rækjutrollið ofan á henni. Hann sagði að stýrimaðurinn hefði skálkað allar lúgur áður en lagt var í ferðina. Hann taldi mögulegt að lekið hefði niður um öndunarrör á þilfari;

- að mikil ágjöf var yfir skipið eftir að veður fór að versna;
- að ekki hafði verið farið yfir öryggisatriði né öryggisbúnað skipsins fyrir brottför. Vélavörðurinn kvaðst hafa skoðað þetta að eigin frumkvæði;



- að björgunarbúningurinn var af gerðinni VIKING 5002 (sjá mynd) og átti vélavörðurinn ekki í neinum erfiðleikum með að komast í hann. Ljósið á björgunarbúningnum hafði brotnað af;
- að ekki var haft samband við menn sem höfðu verið á skipinu og þekktu það heldur aðeins verið í sambandi við eftirlitsaðila þess á Siglufirði. Eftirlitsaðilinn hafði ekki verið á skipinu en kvaðst hafa sagt nýju skipverjunum það sem hann vissi um búnað þess. Megin verkefni hans voru að halda skipinu frostfrú.

Hann hafði einu sinni þurft að dæla kjalsoginu á tímabilinu en hann vissi ekki um neinn leka í skipinu;

- að fram kom að þegar skipið hét Sturla GK komst sjór í aðgerðarýmið og datt skipið þá á hliðina. Einungis var um sjósöfnun að ræða í aðgerðarýminu en vakthafandi stýrimaður hafði ekki fylgst með í eftirlitsmyndakerfi skipsins í eina til eina og hálfa klukkustund;
- að fyrrum eigandi lét setja myndavélakerfi í aðgerðarýmið vegna hættu á sjósöfnun. Þá kom fram hjá fyrrum skipverja að lítilsháttar sambandsleysi hefði verið við skjá í brú. Þetta kerfi var ekki notað í ferðinni;
- að tvær brunndælur voru í rýminu. Önnur var handstýrð en hin var sjálfvirk. Fram kom að þegar skipinu var lagt á Siglufirði var sjálfvirkni dælnnar bilað;
- að fyrrum vélstjórar staðfestu að oft hefði komið talsverður sjór í aðgerðarýmið. Fram kom að menn hefðu haft varann á rýmum í afturskipi vegna atviksins þegar systurskip Hallgríms SI, Krossnes SH, fórst. Einnig þurfti oft að fara aftur í neta- og stýrisvélarýmið til að lensa með Jabskódælu austri sem vildi koma þar en dælan þar var staðsett í bakborðs netaýminu með þrískiptum deililoka fyrir öll rýmin. Þegar skipið hét Sturla var ekki opið aftur í þessi rými úr aðgerðarýminu en opið á milli stýrisvéla- og bb. netaýmis. Ekki er vitað hvenær opnað var aftur í þessi rými og settur stútur með kúluloka í þilið milli stýrisvélarýmis og aðgerðarýmis til þess að austurinn rynni fram í aðgerðarýmið;
- að lensilagnir frá dælum úr aðgerðarými lágu út úr bakborðssíðu skipsins og að sögn fyrrum skipverja voru þær 30 til 40 sm fyrir ofan sjólínu;
- að reynsla fyrrverandi skipverja var sú að einstefnulokar á lögninni frá aðgerðarýminu hefðu verið hægir og því skvettst inn sjór í gegnum lögnina;
- að í síðustu veiðiferð skipsins áður en því var lagt hafði þakkingin á fremri langhlið á mót-tökulúgunni farið af á u.þ.b. 1,5 metra kafla og talsverður leki verið niður um lúguna. Ekki

var hægt að laga þetta í ferðinni þar sem ekki var til límkítta um borð og átti að gera við þetta áður en farið yrði í næstu ferð en þá var skipinu lagt;

- að ráða má af viðtölum við fyrrum skipverja að vakandi auga þurfti að hafa með aðgerðarýminu. Eftirfarandi atriði komu m.a. fram hjá fyrrverandi skipverjum:

1. Að ekki var óalgengt að fiskilúgan væri óþétt og eitthvað læki þar.
2. Að skjár í brúnni var bæði sjónvarp og myndavél. Hægt var að skipta á milli kerfa til að fylgjast með sjósöfnun í aðgerðarýminu en það þurfti þekkingu til þess að gera það. Hætt var við því að ókunnugir litu bara á þetta sem sjónvarp.
3. Að reynslan var sú að einstefnulokar á lögninni út úr síðunni voru oft óþéttir og lekir. Í veltingi gat lensirörið og einstefnulokinn farið á kaf og gat þá lekið inn í skipið.
4. Að hægt var að ræsa aðra lensidæluna fyrir aðgerðarýmið í brú.
5. Að ekki var talið alvarlegt að fá sjó í stýrisvélarýmið innan ákveðinna marka. Þegar sjór komst í aðgerðarýmið, nokkrum árum áður, féll skipið á hliðina og var þá togi hætt. Í ljós kom að lensidælur hefðu slegið út.
6. Að sumarið 2011 voru teknar upp tvær lensidælur. Þetta voru mjög öflugar dælur sem dældu austri frá fiskþvotti og aðgerð fyrir borð. Þær voru þá í góðu ástandi.
7. Að ekki var lekaviðvörðun í aðgerðarýminu en hún var í vélarúmi.

- að búnaðarskoðun skipsins og haffæri giltu til 2. maí 2012;
- að RNS fékk verkfræðistofuna NAVIS til að reikna út stöðugleika skipsins ásamt mögulegum breytingum hans vegna sjósöfnunar og eldsneytisnotkunar. Meðfylgjandi er skýrsla NAVIS:



SAMANTEKT Á SKOÐUN STÖÐUGLEIKA M/S HALLGRÍMS SI 77-SK.1612

FORSENDUR SAMANTEKTAR

Gerð var skoðun á stöðugleika m/s Hallgríms SI 77 út frá ákveðnum gefnum forsendum og byggðist skoðunin á stöðugleikagögnum sem voru samþykkt í september 2010 og fyrirkomulagsteikningu sem þeim fylgdu.

Stuðst var við upplýsingar frá vélstjórum um hleðslu skipsins við brottför frá Íslandi og áætlað hve miklu af birgðum hafi verið eytt þegar slysið á sér stað. Reiknað var með að olíueyðslan hafi verið 120 l/klst í 70 klst. Og að um tvö tonn af ferskvatni hafi verið notuð. Einnig er reiknað með að sjór hafi verið í olútönkum undir lest milli banda 20-30, í samræmi við það sem gefið var upp af vélstjórum.

Skipskrokkurinn var lesinn inn í stöðugleikaforrit og mismunandi hleðslutilvik reiknuð. Ég ákvað að skoða nánar þau tilvik þegar meðalhæð sjávar í rýmum afturskips er annarsvegar í tilviki 1 um 1,0m., og hinsvegar í tilviki 2 um 1,2m., en í því tilviki er sjóhæðin fremst við lestarþilið upb. 1,0m. og er því við það að byrja að flæða inní lestina inn um færíbandaopið. Einnig skoðaði ég tilvik 2 með sjó í lest og á þilfari og áhrif vinds og öldu skoðuð.

Áhrif vinds eru metin eftir upplýsingum um vindhraða-stefnu á slyssstað. En vindhraðinn var 50hnútar (25,7m/s) og vindstefna 170° en siglingastefna skipsins var 110° og því kom vindurinn undir 60°horni á skipið. Vindálagið er síðan reiknað í samræmi við reglur IMO en með raun vindálagi sem er aðeins minna en í IMO kröfum skv. uppgæfnum vindhraða og vindstefnu þegar slysið varð.

Sameiginleg áhrif vinds og öldu eru einnig metin samkvæmt reglum IMO 2008 IS code Part A Ch.2.3.

Við útreikning áhrifa af fríu yfirborði er reglum IMO um vökva í rýmum einnig beitt.

Reiknað er með niðurfloði (downflooding) verði við 50°.

TILVIK 1 – YFIRBORÐSHÆÐ SJÁVAR Í AFTURSKIPI 1,0M

Í þessu tilviki er særými skipsins 528,9 tonn og stafnhalli skipsins orðinn verulegur eða 2,17m.

Stöðugleikinn í þessu tilviki uppfyllir ekki IMO kröfur um stöðugleika þar sem flatarmál undir GZ ferlinum nær ekki lágmarkum þrátt fyrir að GM sé 0,529m.

Sé mynd 1 skoðuð kemur fram að búið er að bæta áhrifum vinds inná og sker hann neðan af GZ1 ferlinum og minnkar stöðugleikaorkuna sem því nemur.

Flatarmálið B undir ferlinum vinstra megin er reiknað flatarmál sem verður til þegar skipið hallar vegna ölduáhrifa á móti vindkraftinum, en reiknað er með að það leggist 20,3°vegna öldu.

Flatarmálið A undir GZ1 ferlinum þarf að vera stærra en B ef skipið á að ná að rétta sig aftur, og í þessu tilviki er $B = 0,039 \text{ Radm}$ og $A = 0,06 \text{ Radm}$ og þá nær það að rétta sig aftur.

Mynd 1a sýnir hleðslu og legu skipsins í þessu tilviki.

TILVIK 2 – YFIRBORÐSHÆÐ SJÁVAR Í AFTURSKIPI 1,2M

Í þessu tilviki er særymi 539,9 tonn og stafnhalli kominn í 2,33m.

Stöðugleikinn í þessu tilviki uppfyllir ekki heldur IMO kröfur um stöðugleika þrátt fyrir að GM sé 0,545m. Á mynd 2 sést að flatarmál A undir GZ ferlinum er 0,0518 Radm er nokkuð stærra en B sem er 0,038 og því nær hann að rétta sig við.

Á mynd 2a sést hleðsla og lega skipsins.

TILVIK 3 – YFIRBORÐSHÆÐ SJÁVAR Í AFTURSKIPI 1,2M OG HÆÐ SJÁVAR Í LEST 0,25M

Í þessu tilviki er særymi 558,4 tonn og stafnhalli orðinn 2,43m.

Vægi sjávar í lestinni kemur fram sem ferill sem sker neðan af GZ ferlinum og á mynd 3 sést GZ ferillinn eftir að skorið hefur verið af honum. Þarna sést greinilega mikill munur á flatarmáli GZ ferlanna frá tilviki 2 og þessu, þegar sjór kemst í lestarýmið.

Þegar borið er saman flatarmál A og B þá sést að B er mun stærra sem þýðir að umfram rétti-orkan undir GZ ferlinum dugar ekki til að rétta skipið upp aftur.

SJÓR Á ÞILFAR

Það er ekki auðvelt að meta áhrif þess að sjór fer inná þilfar þar sem það er erfiðleikum bundið að áætla sjómagnið nákvæmlega.

Hér er notaður framgangsmáti sem danska siglingastofnunin nýtir við að reikna áætlað hallavægi vegna sjávar á þilfari.

Það má reikna með að töluvert hafi gengið yfir skipið þar sem stafnhalli er orðinn verulegur og fríborð því mjög lítið og að auki var skipið með slagsíðu og ölduhæð talsverð.

Ég skoða því hvaða áhrif það hefur ef meðalyfirborðshæð sjávar á þilfari er 500mm frá skutrennu og fram að þilfarshúsi.

Byrjað er á að skoða hleðslutilvik 2 þar sem sjór í rýmum afturskips er 1,2m en enginn sjór í lest.

Vægisáhrifin koma fram sem ferill á mynd 4 sem sker af GZ ferlinum og minnkar flatarmál A undir honum þannig að flatarmál C er orðið stærra en flatarmál A og því nær skipið ekki að rétta sig upp aftur en A þarf að vera stærra en C.

TILVIK 4 – YFIRBORÐSHÆÐ SJÁVAR Í AFTURSKIPI 0,7M OG HÆÐ SJÁVAR Á ÞILFARI 0,5M

Í þessu tilviki er særymi 513,9tonn og stafnhalli 1,91m.

Vægið kemur fram sem ferill sem sker neðan af GZ ferlinum (sjá mynd 5). Þarna er flatarmál C orðið næstum jafnstórt og flatarmál A1 en æskilegt er að A1 sé stærra en C.

Á mynd 5b sjást áhrif öldu á móti vindi en ekki er tekið tillit til sjávar á þilfari, og þar kemur fram að flatarmál B er minna flatarmál A1 og því hefur það umfram réttiorku í þessu tilviki.

TILVIK 5 – YFIRBORÐSHÆÐ SJÁVAR Í AFTURSKIPI 0,5M OG HÆÐ SJÁVAR Á ÞILFARI 0,5M

Í þessu tilviki er særymi 503,1tonn og stafnhalli 1,74m.

Vægið kemur fram sem ferill sem sker neðan af GZ ferlinum (sjá mynd 6). Flatarmál A1 er stærra en flatarmál C, þannig að skipið hefur umfram stöðugleika sem dugar til að rétta hann við.

Á mynd 6b er skoðuð áhrif öldu í sama tilfalli en án sjávar á þilfari, og þá sést að flatarmál B er mun minna en A1 sem sýnir góða umfram réttiorku í því tilviki.

ÁHRIF ÖLDU UNDIR SKIPI

Í framangreindum útreikningum er allstaðar gengið út frá gildandi reglum þar sem réttiarmar eru reiknaðir miðað við að skipið sigli á sléttum haffleti. Réttiarmar reiknaðir fyrir lygnt vatn geta lækkað um 50-100%

Þegar ölduhryggur fer fram eftir skipinu, allt eftir ölduhæð og skipslagi.

NIÐURSTAÐA

Það er ekki hægt að fullyrða um það hvenær nákvæmlega skipið er komið í hættu en með þessum útreikningum er reynt að nálgast raunveruleikann eins og mögulegt er.

Þessar myndir sem dregnar eru upp eru í raun varkárar lýsingar á aðstæðum þar sem munur á því að skip sigli á lygnum sjó og í mikilli öldu er mjög mikill með tilliti til stöðugleika.

Þrátt fyrir að reiknað yrði með minni sjó á þilfarið en gert er, þá hefði hann samt afgerandi neikvæð áhrif, og þegar stöðugleiki skipsins hefur rýrnað mikið getur það haft úrslitaáhrif.

Þegar reiknað er skv. reglum þá eru áhrif öldu og sjávar á þilfari ekki skoðuð saman heldur metin í sitthvoru lagi, en ef allir þessir þættir væru teknir saman, þ.e. sjór í rýmum, sjór á þilfari, halli vegna öldu og vinds og alda undir skip, þá er hægt að álykta sem svo að skipið hafi verið komið í töluverða hættu þegar sjóhæð í afturrýmum fer að nálgast 0,7 metra, og sú staðreynd að skipið var komið með slagsíðu töluvert áður en það ferst styrkir enn frekar þessa niðurstöðu.

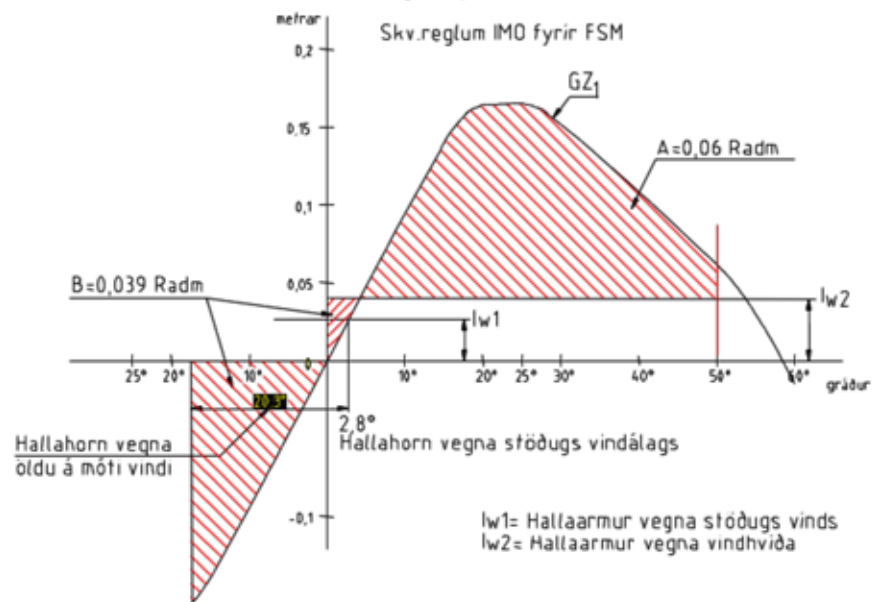
Hafnarfirði 03 desember 2012
Hermann Haraldsson
Skipatæknifræðingur
NAVIS ehf

Hallgrímur SI-77

1,0m sjór í afturskipi

GZ,Ferillinn er teiknaður miðað við að meðalhæð yfirborðs sjávar sé 1,0m í rýmum afturskips,og enginn sjór í lest.

Skv.reglum IMO fyrir FSM



Mynd 1

M/5 HALLGRÍMUR SI-77

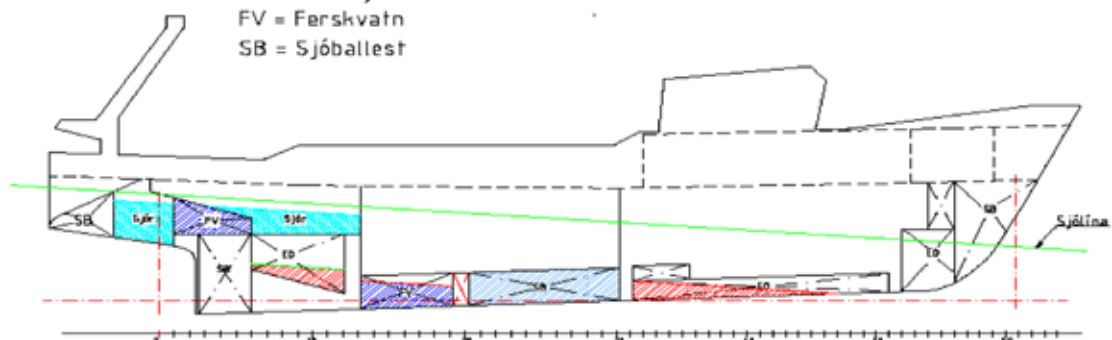
Mynd 1a

Sjór 1,0m í afturskipi og enginn sjór í lest

EO = Eldsneytisolía

FV = Ferskvatn

SB = Sjóballest

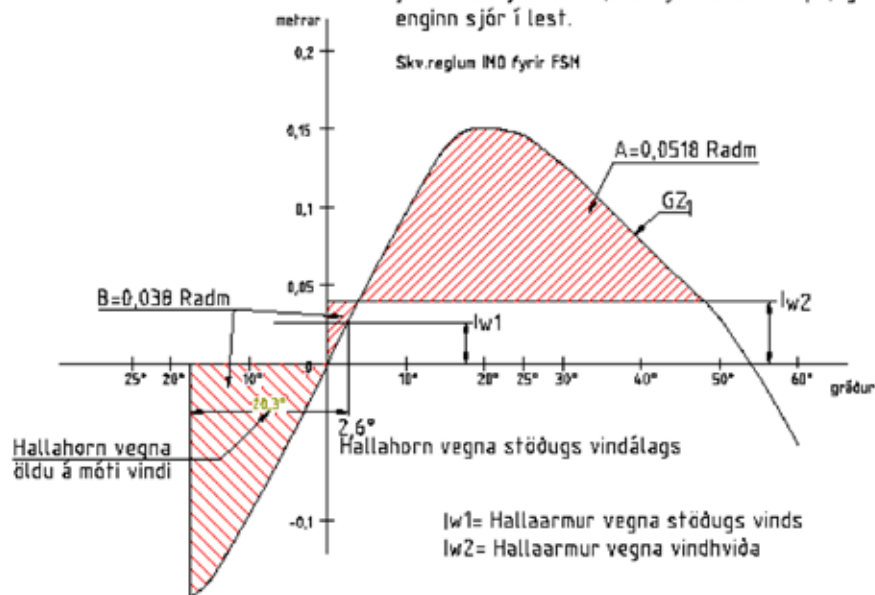


Hallgrímur SI-77

1,2m sjór í afturskipi

GZ, Ferillinn er teiknaður miðað við að meðalhæð yfirborðs sjávar sé 1,2m.í rýmum afturskips,og enginn sjór í lest.

Skv.reglum INO fyrir FSH



Mynd 2

M/S HALLGRÍMUR SI-77

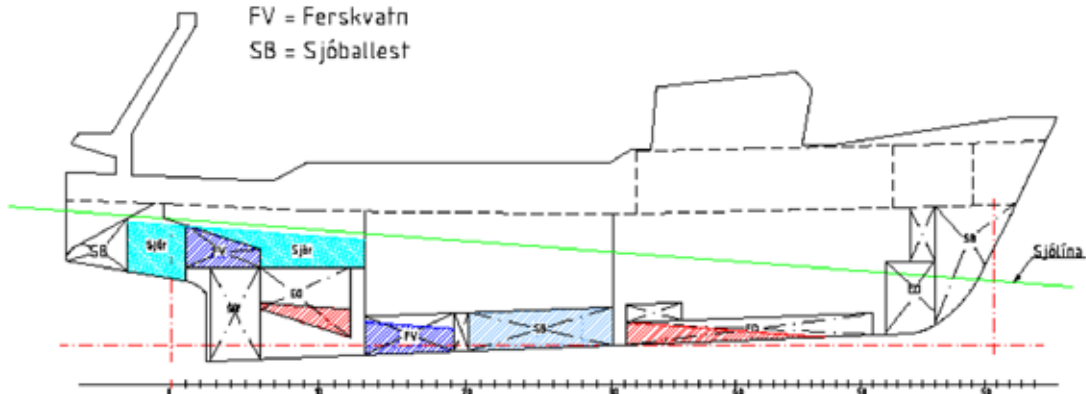
Mynd 2a

Sjór 1,2m í afturskipi og enginn sjór í lest

EO = Eldsneytisólia

FV = Ferskvatn

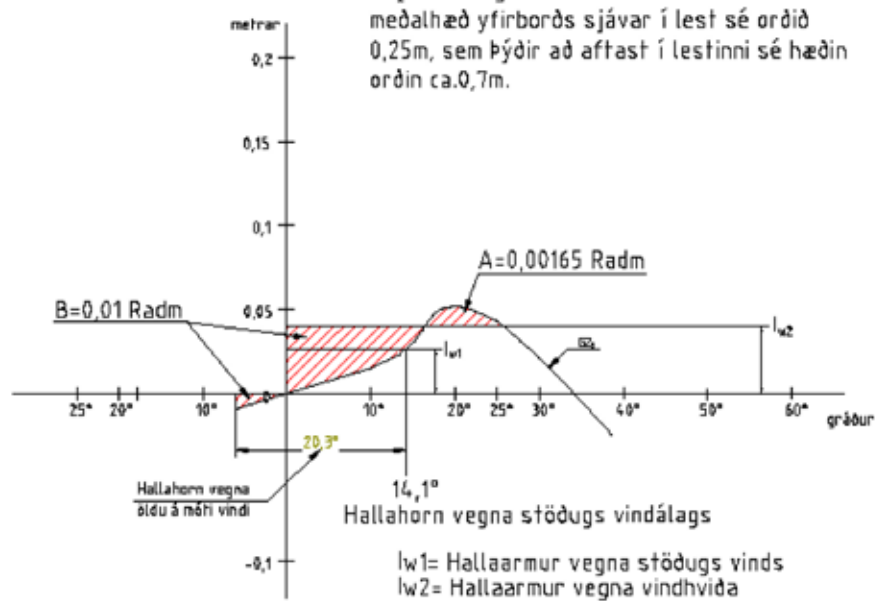
SB = Sjóballest



Hallgrímur SI-77

1,2m sjór í afturskipi

GZ_2 fæst þegar bætt er við áhrifum þess að meðalhæð yfirborðs sjávar í lest sé orðið 0,25m, sem þýðir að aftast í lestinni sé hæðin orðin ca.0,7m.

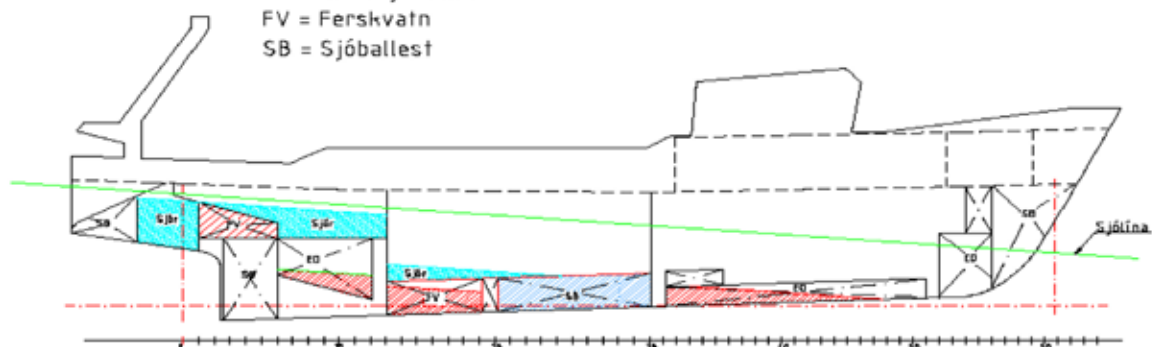


Mynd 3

M/S HALLGRÍMUR SI-77

Mynd 3a
Sjór 1,2m í afturskipi og 0,25m sjór í lest

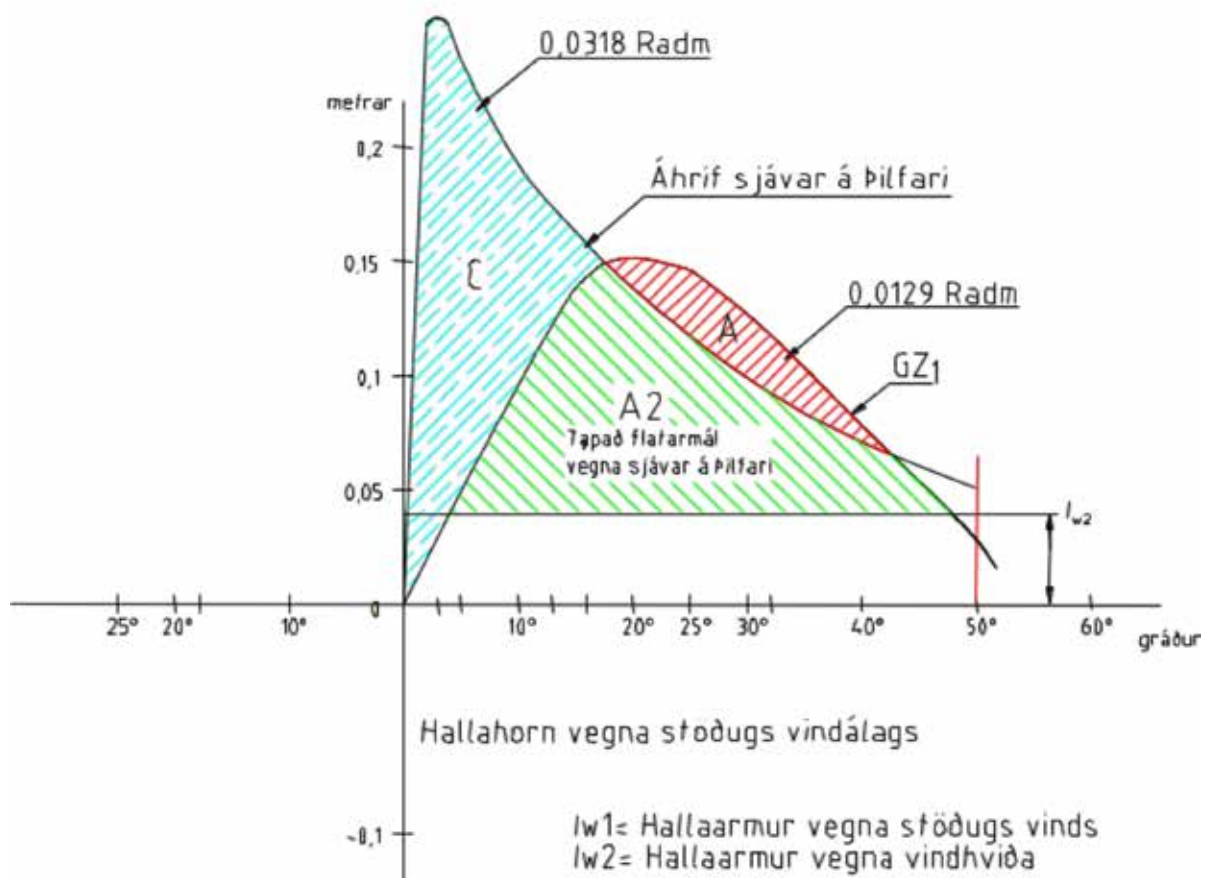
EO = Eldsneytisólía
FV = Ferskvatn
SB = Sjóballlest



Hallgrímur SI-77

1,2m sjór í afturskipi og
0,5m sjór á þilfari

GZ, Ferillinn er teiknaður miðað við að meðalhæð yfirborðs sjávar sé 1,2m í rýmum afturskips, og enginn sjór í lest.

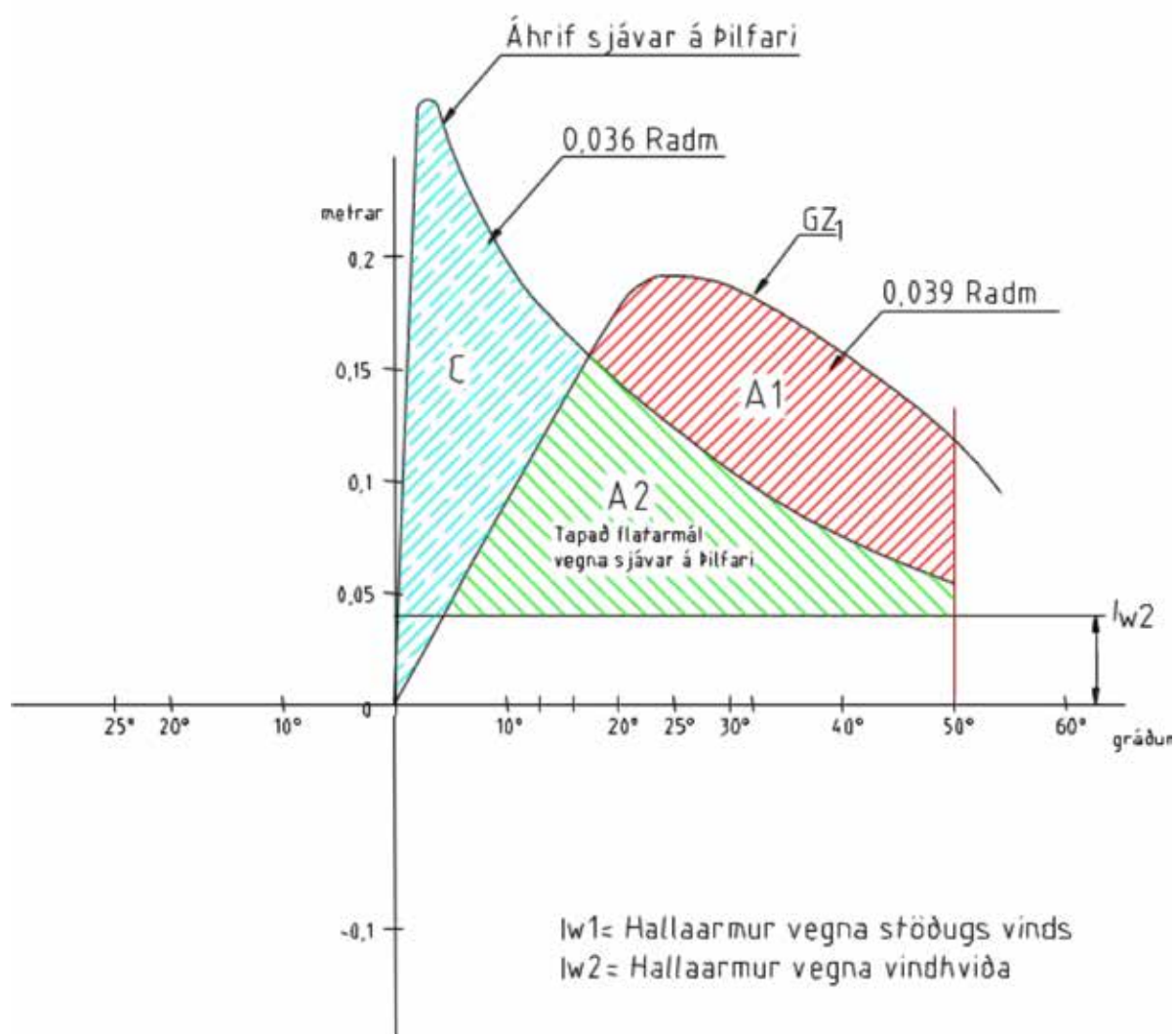


Mynd 4

Hallgrímur SI-77

0,7m sjór í afturskipi og
0,5m sjór á þilfari

GZ Ferillinn er teiknaður miðað við að meðalhæð yfirborðs sjávar sé 0,7m í rýmum afturskips, og enginn sjór í lest.



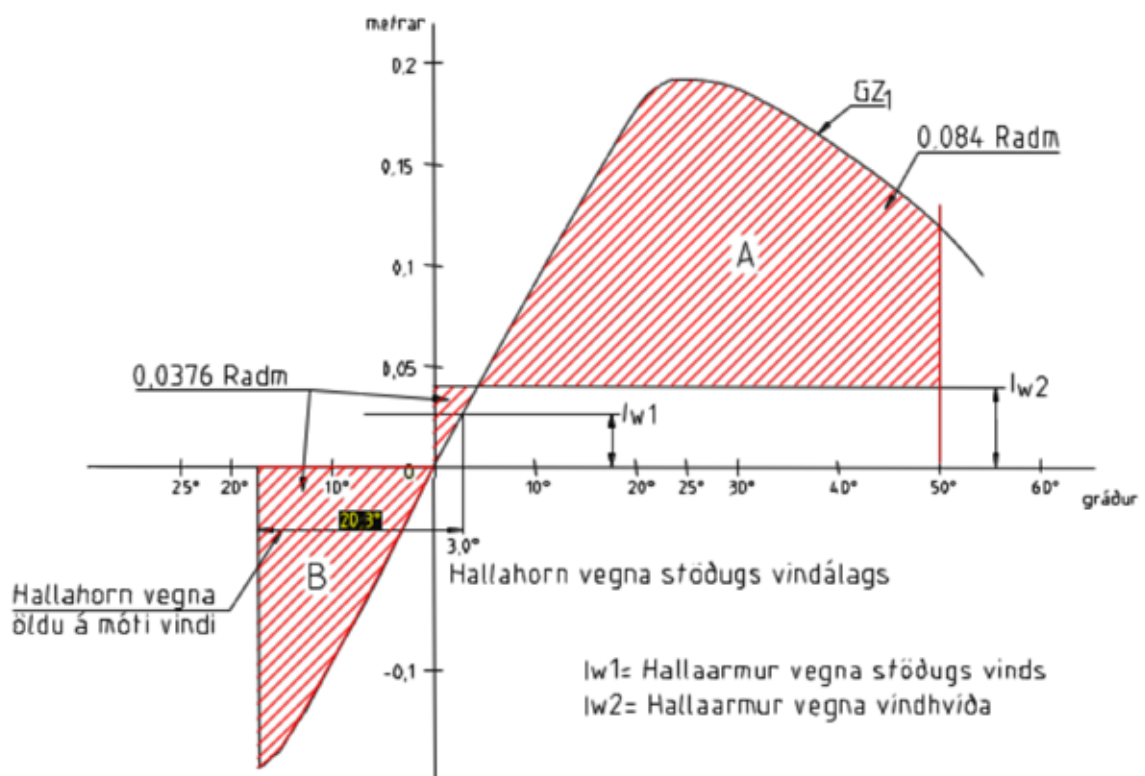
Mynd 5

Hallgrímur SI-77

0,7m sjór í afturskipi

GZ Ferillinn er teiknaður miðað við að meðalhæð yfirborðs sjávar sé 0,7m. í rýmum afturskipis, og enginn sjór í lest.

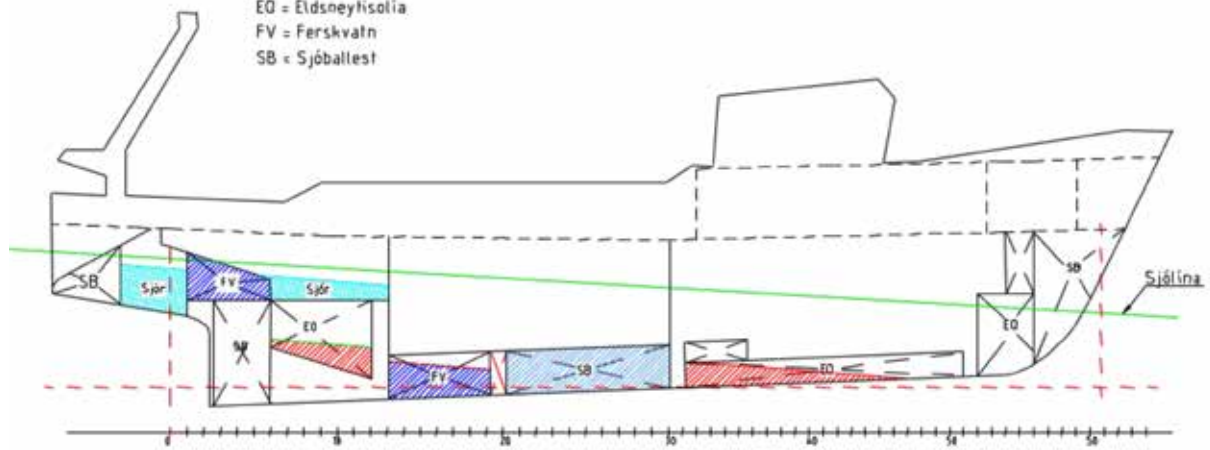
Skv. reglum IMO fyrir FSM



Mynd 5b

M/S HALLGRÍMUR SI-77

Mynd 5a
 Sjó 0,7m í afturskipi og enginn sjór í lest
 Sjó 0,5m á þilfari
 EO = Eldsneytisolia
 FV = Ferskvatn
 SB = Sjóballest



NAVIS FYLGISKJÖL:

ÚTREIKNINGAR Á HLEÐSLUTILVIKUM 1,2,4&5

```

-----HTBasic Programm1-----
Sign.....: HH                               Date: 04 05 2012
Yard.....:                               File: 1612
Vessel.....: HALLGRIMUR SI
Owner.....:
-----
                        FORM-STABILITY CALCULATION
                        VERSION 2: SEP.1985
-----

```

COMMENTS TO STABILITY CALCULATION:
 SJOR ADGERD OG STYRISRYMI 1.2M

OFFSET: 1612

MAIN PARTICULARS:

LENGTH pp.....	29.800 m
BREADTH mld.....	8.320 m
DEPTH mld.....	4.900 m
DRAUGHT mld at DWL.....	3.600 m
LONG. COORDINATE AT AP.....	-14.900 m
LONG. COORDINATE AT AMIDSHIP.....	0.000 m
LONG. COORDINATE AT FP.....	14.900 m
DENSITY OF SEA WATER.....	1.025 T/m3
HULL ALLOWANCE SPECIFIED.....	1.008
NUMBER OF DRAUGHTS USED.....	1
LCG (LONG. CENTRE OF GRAVITY) : POSITIVE FORWARD OF AMIDSHIP	
VCG (VERT.CENTRE OF GRAVITY) : POSITIVE UPWARDS FROM BL	
TCG (TRANSV.CENTRE OF GRAVITY): POSITIVE TO PORT SIDE	
KMT (TRANSV.METACENTRIC HIGHT): POSITIVE UPWARDS FROM BL	

Loading Condition No: 1

Total mass.....: 539.90 Ton
X-Coordinate for C.O.G.....: -3.381 m
Y-Coordinate for C.O.G.....: 0.000 m
Z-Coordinate for C.O.G.....: 3.600 m
Max error on Draft and Trim....: .004 m

Metacentric hight GM= .545 m

HEEL DEGREE	DRAUGHT (m)	TRIM (m)	GZ (m)	MS (m)	KN (m)	DYNAMIC (rad.m)
0.0	3.227	2.343	0.000	0.000	0.000	-0.000
10.0	3.212	2.342	.096	.001	.722	.009
20.0	3.194	2.505	.151	-.036	1.384	.032
25.0	3.199	2.707	.146	-.085	1.669	.045
30.0	3.213	2.991	.127	-.147	1.930	.057
40.0	3.249	3.874	.078	-.274	2.398	.075
50.0	3.280	5.410	.029	-.391	2.799	.085
60.0	3.321	8.218	-.052	-.528	3.092	.083

ANGLE OF FLOODING ASSUMED TO BE : 40 Degree

Sheet: 9		WEIGHT ITEMS				

Vessel: HALLGRIMUR SI						

Loading Cond.No: 9.0		A	B	C	L	M
ADGERD.STYRISVEL 1.2		Weight	VCG	V.mom	LCG	Lg.mom
=====;			ab.BL		fr.OX	
Compartment		Ton	(m)	(tm)	(m)	(tm)

OLIA #31-50 BB		10.0	.87	8.7	-5.65	-56.4
OLIA #31-50 SB		1.0	.30	.3	-5.02	-5.0
OLIA SKUT #6-12 BB		3.0	1.50	4.5	9.90	29.5
FERSKVATN #13-19 BB		7.1	.78	5.5	6.08	43.1
FERSKVATN #13-19 SB		3.9	.75	2.9	6.20	24.3
FERSKVATN #1-6 BB		6.1	.83	5.1	13.33	81.3
YMISLEGT I GEYMSLU		2.0	3.25	6.5	14.90	29.8
SJOBALLEST #20-30 SB		16.4	.84	13.7	1.63	26.7
SJOBALLAST #20-30 BB		19.6	.82	16.1	13.62	267.0
SJOR I ADGERD 1.2M		35.5	3.55	126.0	10.69	379.5
SJOR STYRISVEL 1.2M		22.5	3.55	79.9	13.87	312.1

Dead weight		127.0	2.12	269.2	8.91	1131.7
Light ship		412.9	3.72	1535.8	1.68	693.6

Displacement		539.9	3.34	1805.0	3.38	1825.4

Sum Fsm				137.9		

Actual VCG and VCG*W			3.60	1942.9	Free surf.corr. incl.	
=====						
Max.perm. VCG and VCG*W			3.59	1936.0	NOT TO BE EXCEEDED	
-----					#####	
----- Skipalanan sf. 220 Hafnarfjordur Iceland -----						

-----HTBasic Programmel-----
 Sign.....: JLP Date: 22 04 2012
 Yard.....: File: 1612
 Vessel.....: HALLGRIMUR SI
 Owner.....:

 FORM-STABILITY CALCULATION
 VERSION 2: SEP.1985

COMMENTS TO STABILITY CALCULATION:
 SJOR ADGERD OG STYRISRYMI 1.0M

OFFSET: 1612

MAIN PARTICULARS:

LENGTH pp.....:	29.800 m
BREADTH mld.....:	8.320 m
DEPTH mld.....:	4.900 m
DRAUGHT mld at DWL.....:	3.600 m
LONG. COORDINATE AT AP.....:	-14.900 m
LONG. COORDINATE AT AMIDSHIP.....:	0.000 m
LONG. COORDINATE AT FP.....:	14.900 m
DENSITY OF SEA WATER.....:	1.025 T/m3
HULL ALLOWANCE SPECIFIED.....:	1.008
NUMBER OF DRAUGHTS USED.....:	1

LCG (LONG. CENTRE OF GRAVITY) : POSITIVE FORWARD OF AMIDSHIP
 VCG (VERT.CENTRE OF GRAVITY) : POSITIVE UPWARDS FROM BL
 TCG (TRANSV.CENTRE OF GRAVITY): POSITIVE TO PORT SIDE
 KMT (TRANSV.METACENTRIC HIGHT): POSITIVE UPWARDS FROM BL

Loading Condition No: 1

Total mass.....: 528.90 Ton

X-Coordinate for C.O.G.....: -3.210 m

Y-Coordinate for C.O.G.....: 0.000 m

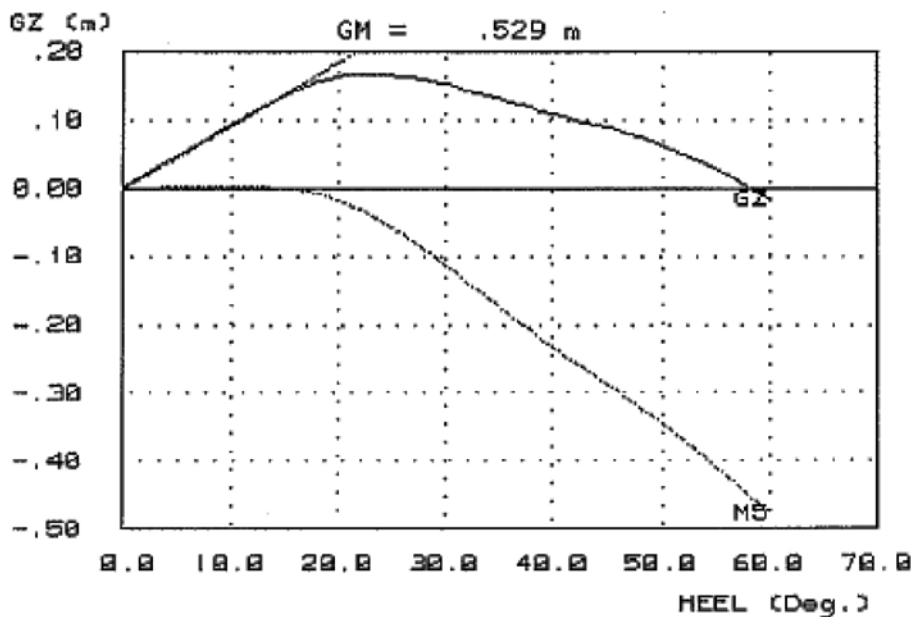
Z-Coordinate for C.O.G.....: 3.595 m

Max error on Draft and Trim.....: .004 m

Metacentric hight GM= .529 m

HEEL DEGREE	DRAUGHT (m)	TRIM (m)	GZ (m)	MS (m)	KN (m)	DYNAMIC (rad.m)
0.0	3.198	2.174	0.000	0.000	0.000	0.000
10.0	3.183	2.163	.094	.002	.719	.009
20.0	3.155	2.252	.164	-.018	1.395	.032
25.0	3.152	2.409	.165	-.059	1.687	.047
30.0	3.156	2.650	.152	-.113	1.952	.061
40.0	3.172	3.422	.109	-.232	2.425	.084
50.0	3.171	4.795	.064	-.344	2.827	.099
60.0	3.159	7.311	-.015	-.476	3.119	.104

ANGLE OF FLOODING ASSUMED TO BE : 40 Degree



CHECK OF STABILITY REQUIREMENTS ACCORDING TO:
THE ICELANDIC GOVERNMENT SHIP INSPECTION SERVICES
Stjornar tidiindi B. nr. 48/1975

Paragraph 2.1.1a is fulfilled as: (Area..... .061 rad*m)
Paragraph 2.1.1b is NOT fulfilled as: (Area..... .084 rad*m)
Paragraph 2.1.1c is NOT fulfilled as: (Area..... .023 rad*m)
Paragraph 2.1.2 is NOT fulfilled as: (GZ3040... .152 m)
Paragraph 2.1.3 is NOT fulfilled as: (GZmax at. 22.500 Deg)
Paragraph 2.1.4 is fulfilled as:

THE STABILITY OF THE VESSEL IS NOT ACCEPTABLE

MAXIMUM KG (m) ACCORDING TO THE ABOVE-MENTIONED PARAGRAPHS:

3.639	3.569	3.524	3.499	3.495	3.774
-------	-------	-------	-------	-------	-------

KGmax.....: +3.495E+000 m

Max All. Vertical Moment KG*W....: +1.849E+003 Ton*m

Sheet: 5		WEIGHT ITEMS					
Vessel: HALLGRIMUR SI							
Loading Cond.No: 5.0 SJOR ADG.STY. 1.0M		A	B	C	L	M	D
		Weight	VCG	V.mom	LCG	Lg.mom	Fsm
Compartment		Ton	ab.BL (m)	(tm)	fr.OX (m)	(tm)	(tm)
OLIA #31-50 BB		10.0	.87	8.7	-5.65	-56.4	7.19
OLIA #31-50 SB		1.0	.30	.3	-5.02	-5.0	3.46
OLIA SKUT #6-12 BB		3.0	1.50	4.5	9.90	29.5	5.24
FERSKVATN #13-19 BB		7.1	.78	5.5	6.08	43.1	5.72
FERSKVATN #13-19 SB		3.9	.75	2.9	6.20	24.3	5.72
FERSKVATN #1-6 BB		6.1	.83	5.1	13.33	81.3	1.35
SJOR ADGERDARRYMI		27.1	3.50	94.8	10.69	289.5	78.00
SJOR STYRISVELARYMI		19.9	3.50	69.8	13.87	276.4	0.00
YMISLEGT I GEYMSLU		2.0	3.25	6.5	14.90	29.8	0.00
SJOBALLEST #20-30 SB		16.4	.84	13.7	1.63	26.7	12.20
SJOBALLAST #20-30 BB		19.6	.82	16.1	13.62	267.0	19.04
Dead weight		116.0	1.96	227.8	8.67	1006.1	137.92
Light ship		412.9	3.72	1535.8	1.68	693.6	0.00
Displacement		528.9	3.33	1763.7	3.21	1699.7	137.92
Sum Fsm				137.9			
Actual VCG and VCG*W			3.60	1901.6	Free surf.corr. incl.		
Max.perm. VCG and VCG*W			3.57	1888.9	NOT TO BE EXCEEDED		
#####							
----- Skipalanan sf. 220 Hafnarfjordur Iceland -----							

Skipalínan sf.
 Dalshraun 13
 220 Hafnarfjörður Iceland
 Tlf: Intern. (354) 91-651534

-----HTBasic Programmel -----

Sign.....: Date:
 Yard.....: File: 1612
 Vessel.....: HALLGRIMUR SI
 Owner.....:

 FORM-STABILITY CALCULATION
 VERSION 2: SEP.1985

COMMENTS TO STABILITY CALCULATION:

0,7m

OFFSET: 1612

MAIN PARTICULARS:

 LENGTH pp.....: 29.800 m
 BREADTH mld.....: 8.320 m
 DEPTH mld.....: 4.900 m
 DRAUGHT mld at DWL.....: 3.600 m

 LONG. COORDINATE AT AP.....: -14.900 m
 LONG. COORDINATE AT AMIDSHIP.....: 0.000 m
 LONG. COORDINATE AT FP.....: 14.900 m

 DENSITY OF SEA WATER.....: 1.025 T/m3
 HULL ALLOWANCE SPECIFIED.....: 1.008
 NUMBER OF DRAUGHTS USED.....: 1

LCG (LONG. CENTRE OF GRAVITY) : POSITIVE FORWARD OF AMIDSHIP
 VCG (VERT.CENTRE OF GRAVITY) : POSITIVE UPWARDS FROM BL
 TCG (TRANSV.CENTRE OF GRAVITY): POSITIVE TO PORT SIDE

 KMT (TRANSV.METACENTRIC HIGHT): POSITIVE UPWARDS FROM BL

Loading Condition No: 1

Total mass.....: 513.90 Ton

X-Coordinate for C.O.G.....: -2.934 m

Y-Coordinate for C.O.G.....: 0.000 m

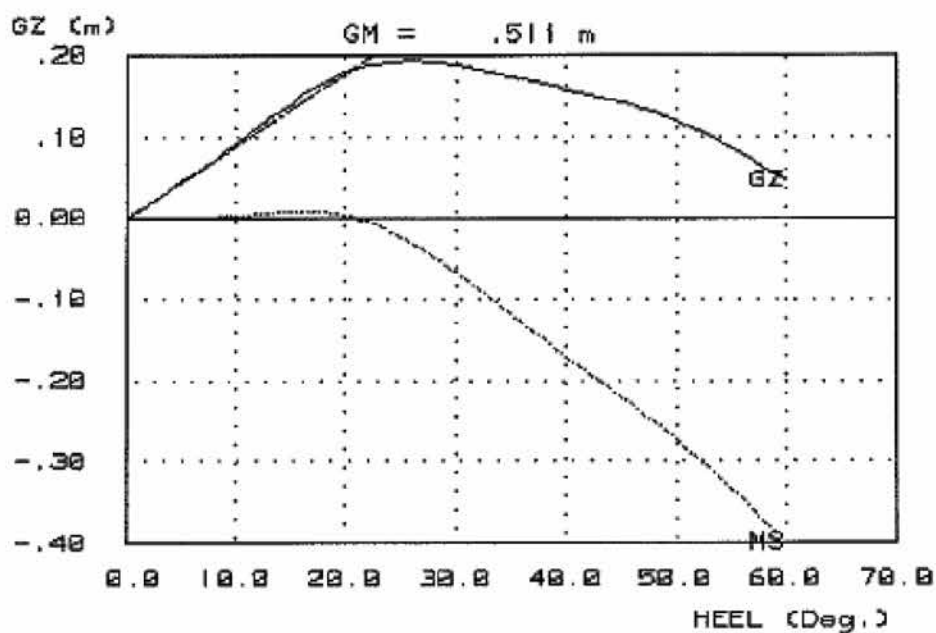
Z-Coordinate for C.O.G.....: 3.577 m

Max error on Draft and Trim....: .004 m

Metacentric hight GM= .511 m

HEEL DEGREE	DRAUGHT (m)	TRIM (m)	GZ (m)	MS (m)	KN (m)	DYNAMIC (rad.m)
0.0	3.162	1.900	0.000	0.000	0.000	-0.000
10.0	3.146	1.883	.091	.002	.713	.009
20.0	3.106	1.890	.179	.003	1.403	.033
25.0	3.092	1.988	.192	-.024	1.705	.049
30.0	3.085	2.166	.188	-.068	1.979	.066
40.0	3.072	2.789	.158	-.172	2.460	.096
50.0	3.028	3.953	.120	-.273	2.867	.121
60.0	2.948	6.080	.047	-.398	3.158	.136

ANGLE OF FLOODING ASSUMED TO BE : 40 Degree



CHECK OF STABILITY REQUIREMENTS ACCORDING TO:
THE ICELANDIC GOVERNMENT SHIP INSPECTION SERVICES
Stjornar tidindi B. nr. 48/1975

Paragraph 2.1.1a is fulfilled as: (Area..... .066 rad*m)
Paragraph 2.1.1b is fulfilled as: (Area..... .096 rad*m)
Paragraph 2.1.1c is fulfilled as: (Area..... .030 rad*m)
Paragraph 2.1.2 is NOT fulfilled as: (GZ3040... .188 m)
Paragraph 2.1.3 is fulfilled as: (GZmax at. 26.000 Deg)
Paragraph 2.1.4 is fulfilled as:

THE STABILITY OF THE VESSEL IS NOT ACCEPTABLE

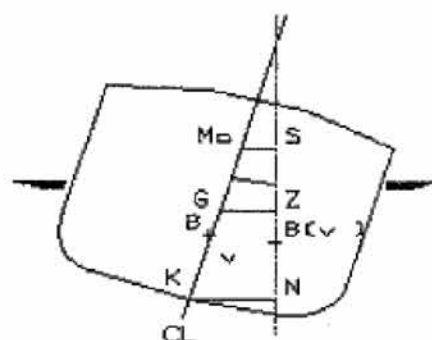
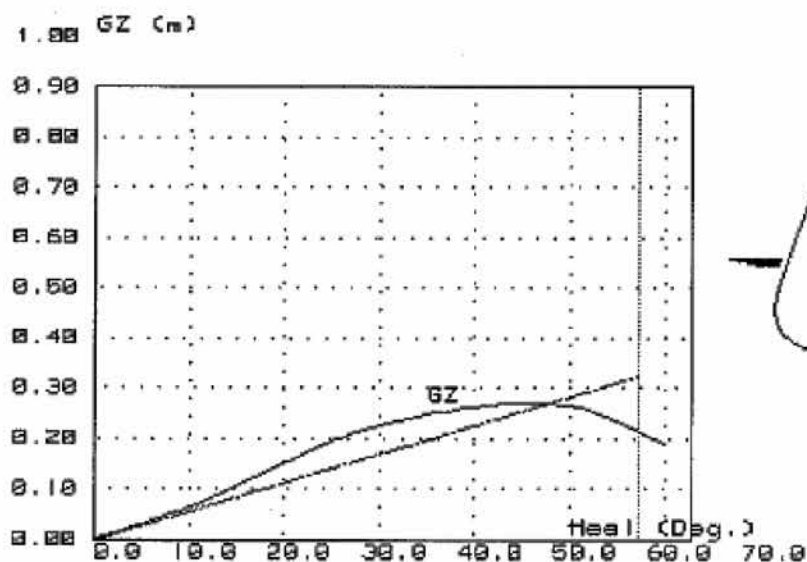
MAXIMUM KG (m) ACCORDING TO THE ABOVE-MENTIONED PARAGRAPHS:

3.659	3.604	3.582	3.554	3.617	3.738
-------	-------	-------	-------	-------	-------

KGmax.....: +3.554E+000 m

Max All. Vertical Moment KG*W....: +1.826E+003 Ton*m

STATIC STABILITY CALCULATION				Sheet 00		
Length pp	29.800 m	Displacement	513.9 Ton			
KMo ab.BL	3.902 m	MCT	5.13 Tm/cm			
VCG ab.BL	3.577 m	Trim	1.91 m			
GMo (Fsm Corrected)	.325 m	Draught mean(Rwl)	3.32 m			
LCB fr.OX	1.031 m	Draught at AP	4.76 m			
LCG fr.OX	2.934 m	Draught at FP	1.85 m			
LCF fr.OX	1.730 m	Draught OX	3.21 m			
Heel (v)	10	20	30	40	50	60
Sin(V)	0.173	0.342	0.500	0.643	0.766	0.866
GMo *sin(v)	0.056m	0.111m	0.162m	0.209m	0.249m	0.281m
MoS	0.008m	0.039m	0.063m	0.054m	0.015m	-0.090m
GZ=GMo*sinV+MoS	0.065m	0.150m	0.225m	0.263m	0.264m	0.191m



e38 0.857 radm
e48 0.100 radm
e30-48 0.843 radm

Loading Condition No: 7.00 SJOR ADG&STYR.0.7M

Drwg: 1612 -120-0000
Date: Sign

Skipalínan sf. 220 Hafnarfjörður Iceland

Skipalínan sf.
 Dalshraun 13
 220 Hafnarfjörður Iceland
 Tlf: Intern. (354) 91-651534

-----HTBasic Programmell-----

Sign.....: Date:
 Yard.....: File: 1612
 Vessel.....: HALLGRIMUR SI
 Owner.....:

 FORM-STABILITY CALCULATION
 VERSION 2: SEP.1985

COMMENTS TO STABILITY CALCULATION:

OFFSET: 1612

0,5 m

MAIN PARTICULARS:

LENGTH pp.....: 29.800 m
 BREADTH mld.....: 8.320 m
 DEPTH mld.....: 4.900 m
 DRAUGHT mld at DWL.....: 3.600 m

 LONG. COORDINATE AT AP.....: -14.900 m
 LONG. COORDINATE AT AMIDSHIP.....: 0.000 m
 LONG. COORDINATE AT FP.....: 14.900 m

 DENSITY OF SEA WATER.....: 1.025 T/m3
 HULL ALLOWANCE SPECIFIED.....: 1.008
 NUMBER OF DRAUGHTS USED.....: 1

LCG (LONG. CENTRE OF GRAVITY) : POSITIVE FORWARD OF AMIDSHIP
 VCG (VERT.CENTRE OF GRAVITY) : POSITIVE UPWARDS FROM BL
 TCG (TRANSV.CENTRE OF GRAVITY): POSITIVE TO PORT SIDE

 KMT (TRANSV.METACENTRIC HIGHT): POSITIVE UPWARDS FROM BL

Loading Condition No: 1

Total mass.....: 503.10 Ton

X-Coordinate for C.O.G.....: -2.757 m

Y-Coordinate for C.O.G.....: 0.000 m

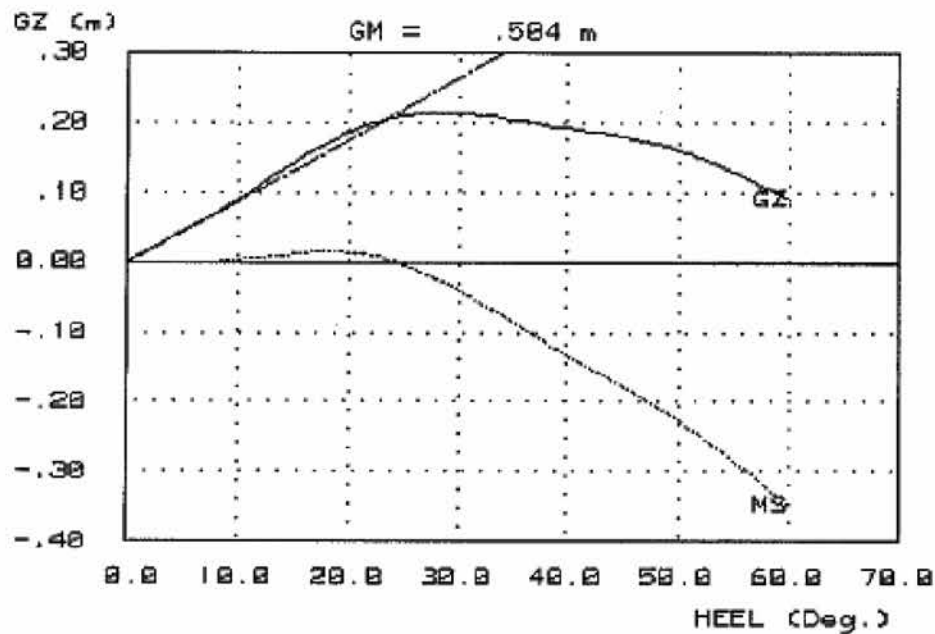
Z-Coordinate for C.O.G.....: 3.559 m

Max error on Draft and Trim.....: .004 m

Metacentric hight GM= .504 m

HEEL DEGREE	DRAUGHT (m)	TRIM (m)	GZ (m)	MS (m)	KN (m)	DYNAMIC (rad.m)
0.0	3.132	1.731	0.000	0.000	0.000	0.000
10.0	3.116	1.709	.090	.002	.709	.008
20.0	3.071	1.677	.186	.014	1.404	.033
25.0	3.050	1.739	.209	-.004	1.714	.050
30.0	3.034	1.878	.212	-.040	1.993	.069
40.0	3.003	2.409	.192	-.133	2.482	.104
50.0	2.930	3.448	.160	-.227	2.892	.135
60.0	2.806	5.351	.090	-.348	3.183	.158

ANGLE OF FLOODING ASSUMED TO BE : 40 Degree



CHECK OF STABILITY REQUIREMENTS ACCORDING TO:
THE ICELANDIC GOVERNMENT SHIP INSPECTION SERVICES
Stjornar tidindi B. nr. 48/1975

Paragraph 2.1.1a is fulfilled as: (Area..... .069 rad*m)
Paragraph 2.1.1b is fulfilled as: (Area..... .104 rad*m)
Paragraph 2.1.1c is fulfilled as: (Area..... .036 rad*m)
Paragraph 2.1.2 is fulfilled as: (GZ3040... .212 m)
Paragraph 2.1.3 is fulfilled as: (GZmax at. 28.500 Deg)
Paragraph 2.1.4 is fulfilled as:

MAXIMUM KG (m) ACCORDING TO THE ABOVE-MENTIONED PARAGRAPHS:
3.662 3.621 3.615 3.584 3.712 3.713

KGmax.....: +3.584E+000 m

Max All. Vertical Moment KG*W...: +1.803E+003 Ton*m

Sheet: 4		WEIGHT ITEMS					
Vessel: HALLGRIMUR SI							
Loading Cond.No: 4.0 SJOR STY&ADG 0.5M		A	B	C	L	M	D
		Weight	VCG	V.mom	LCG	Lg.mom	Fsm
Compartment		Ton	ab.BL (m)	(tm)	fr.OX (m)	(tm)	(tm)
OLIA #31-50 BB		10.0	.87	8.7	-5.65	-56.4	7.19
OLIA #31-50 SB		1.0	.30	.3	-5.02	-5.0	3.46
OLIA SKUT #6-12 BB		3.0	1.50	4.5	9.90	29.5	5.24
FERSKVATN #13-19 BB		7.1	.78	5.5	6.08	43.1	5.72
FERSKVATN #13-19 SB		3.9	.75	2.9	6.20	24.3	5.72
FERSKVATN #1-6 BB		6.1	.83	5.1	13.33	81.3	1.35
YMISLEGT I GEYMSLU		2.0	3.25	6.5	14.90	29.8	0.00
SJOBALLEST #20-30 SB		16.4	.84	13.7	1.63	26.7	12.20
SJOBALLAST #20-30 BB		19.6	.82	16.1	13.62	267.0	19.04
SJOR ADGERD 0.5M		12.8	3.50	44.8	10.69	136.8	0.00
SJOR STYRISVEL 0.5M		8.4	3.50	29.4	13.87	116.5	57.20
Dead weight		90.2	1.52	137.5	7.69	693.5	117.12
Light ship		412.9	3.72	1535.8	1.68	693.6	0.00
Displacement		503.1	3.33	1673.3	2.76	1387.1	117.12
Sum Fsm				117.1			
Actual VCG and VCG*W			3.56	1790.4	Free surf.corr. incl.		
Max.perm. VCG and VCG*W			3.54	1780.4	NOT TO BE EXCEEDED		
#####							
----- Skipalanan sf. 220 Hafnarfjordur Iceland -----							

SÉRSTÖK ATHUGASEMD:

Eins og fram hefur komið var við rannsókn málsins haft samband við fjölda aðila sem höfðu verið á skipinu. Í ljós kom að talsverður sjór hafði a.m.k. í tvígang komist í aðgerðarrýmið í gegnum lensikerfið með þeim afleiðingum að skipið missti stöðugleika og slagsíða kom á það. Þessi atvik urðu til þess að skipverjar fóru að fylgjast betur með sjósöfnun í afturskipinu í framhaldinu og höfðu litið á hana sem ógn við öryggi þess.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök þess að Hallgrímur SI 77 sökk hafi verið sjósöfnun í aðgerðarrými, stýrisvélarými og lest í gegnum lensikerfi í aðgerðarrými.

Eftir að skipið lagðist til bakborða undan veðri og vindi er það mat nefndarinnar að sjósöfnunin hafi gerst á tiltölulega skömmum tíma. Þá telur nefndin að sjór hafi komist í einhverju mæli niður í skipið um óþætta fiskilúgu ekki síst eftir að skipið lagðist til stjórnborða og sjór flæddi inn um austurop á síðunni.

Nefndin telur að varasamir eiginleikar lensikerfisins hafi ekki verið kunnugir áhöfninni sem sigldi skipinu enda lágu engar upplýsingar um þá um borð í skipinu né leitað nægjanlega eftir þeim.

Nefndin telur ljóst að stjórnkerfi lensibúnaðar skipsins hafi ekki verið í lagi þegar lagt var í ferðina.

Nr. 036 / 12 Krummi BA 94

3. Sekkur norður af Bjargtöngum

Krummi ©Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 6668
Smíðaður: Akureyri 1985, plast
Stærð: 3,3 brl. 2,7 bt.
Mesta lengd: 6,36 m
Skráð lengd: 6,26 m
Breidd: 2,25 m
Dýpt: 1,22 m
Vél: Vetus 38 kW 1985
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 af Inga

Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

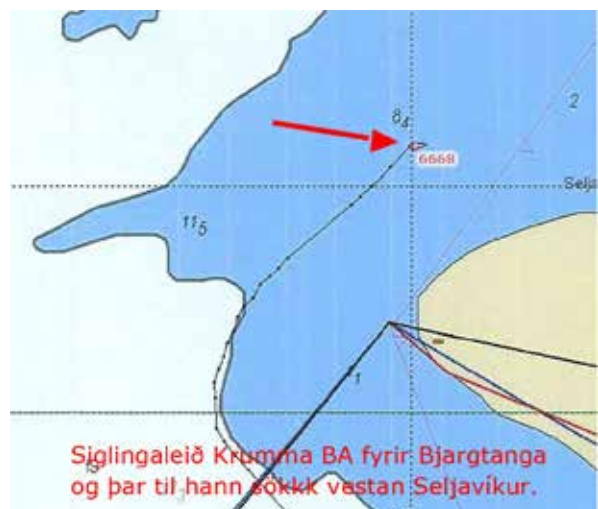
Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 1. maí 2012 var Krummi BA 94 á siglingu skammt norður af Bjargtöngum. Veður: SV 10 m/sek, þungur sjór og suður fall.

Krummi BA var á leið frá Grundarfirði til Patreksfjarðar. Klukkan 20:57 þegar báturinn var kominn norður fyrir Bjargtanga fékk hann undir sig straumhnút að aftan með þeim afleiðingum að hann lagðist á stjórnborðshliðina og sökk á stað, 65°30,59N og 24°31,99V. Skipverjinn komst upp á stefnið en nærstaddur bátur, Lóa BA 177, kom fljótlega til hans en þá sökk Krummi og skipverjinn fór í sjóinn. Tókst að ná honum um borð í Lóa BA sem sigldi með skipbrotsmann, til Patreksfjarðar, kaldann og rifbeinsbrottinn.

Björgunarskip fór frá Patreksfirði og tók björgunarbátinn sem skotist hafði upp og blásið út á eðlilegan hátt.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að samkvæmt ferilskráningu yfir siglingu bátsins var stefnu breytt norður fyrir Bjartanga kl. 20:48 í meðalstefnu NA1/2N;
- að skipstjóri sagðist hafa fundið að alda reið undir bátinn bakborðsmegin að aftan og lyft

skutnum upp. Áður en hann náði að snúa sér við til að sjá hvað verða vildi féll hann niður á stjórnborðið þegar báturinn lagðist á stjórnborðssíðu svo stýrishúsið fór strax á kaf;

- að skipstjóri Lóu BA sagðist hafa verið um það bil 100 til 150 metrum á undan Krumma BA og fylgst með honum. Það hafi verið hægviðri en miklir toppar í straumkvikunni af því það var harðasta suðurfall. Hann sagðist hafa siglt á um þriggja hnúta ferð og það hafi verið farið að draga í sundur með þeim. Allt í einu veitti hann því athygli að kvika kom undir bakborðsskut Krumma BA svo mikil að hún lyfti skutnum það hátt upp að hann sá bakborðsskuthornið bera yfir stýrishúsið en þá bar kviku á milli bátana. Þegar hann sá aftur til Krumma lá hann alveg á hliðinni með möstur í sjó. Hann sagðist hafa slegið sjálfstýringunni út, snúið stýrinu hart í borð og sett vélina á fullt og siglt að Krumma sem lá á hliðinni í um það bil þriggja alda fjarlægð. Þegar hann kom að bátinum sá hann skipbrotsmanninn koma upp undan stýrishúsinu en þá lagðist báturinn alveg á hvolf og sökk niður að aftan svo stefnið stóð bara upp úr;
- að stýrishúshurð Krumma BA er stjórnborðsmegin á stýrishúsinu og er hún tvískipt og var neðrihluti hennar lokaður. Skipstjórinn sagðist hafa stungið sér út um opna hluta hurðarinnar og kafað undir búnaðinn á stýrishúspakinu. Þegar hann hafi komið upp komst hann upp á stefnið sem þá stóð eitt upp úr sjó. Hann hafi svo stokkið yfir á Lóu BA og náð að grípa í handriðin á miðsíðunni en þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir við að ná skipbrotsmanninum um borð hafðist það ekki. Skipstjóri Lóu batt hann við handriðið meðan verið var að taka til búnað til að ná honum aftur að neyðarstiganum á skutnum;
- að neyðarstiginn á skut Lóu BA er tvískiptur og nær neðri hluti hans 330 mm niður fyrir yfirborð sjávar. Neðri hluti stigans flökti svo mikið í öldugangnum að skipbrotsmaðurinn náði illa að koma fótunum í þrepin. Hann náði að lokum öðru hnénu upp í rim en ekki hinum fætinum og var dreginn þannig um borð við

illan leik. Í „Norðurlandareglum“ V13 7. gr. segir: „Hver bátur skal vera búinn föstum björgunarstiga sem er með neðsta þrep minnst 300 mm neðan við vatnslínu við eiginþyngd bátsins eða annan þann búnað sem gerir mögulegt fyrir mann sem fallið hefur í sjóinn að komast af eigin rammleik aftur um borð. Kaðalstigi sem leggja má saman skoðast ekki sem fastur stigi.“ ;

- að mati skipstjóra Lóu BA hefði stiginn þurft að vera 200 mm lengri en reglur kveða á um og neðri hluti hans þurfi að læsast fastur niðri. Hann taldi að við þessar eða viðlíka aðstæður hefði skipverji ekki komist um borð án aðstoðar og sagðist hann hafa meiðst verulega og þurft að leita lækninga eftir átökin.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök þess að báturinn sökk hafi verið sú að hann þoldi ekki þann sjó sem reið undir bakborðsskuthornið og lagði hann á stjórnborðssíðuna. Sjór streymdi þá hindrunarlaust inn í afturrými bátsins sem þá hafði ekki möguleika á að rétta sig við aftur.

Nefndin bendir á að engin ákvæði eru um breidd björgunarstiga og líkur séu á að flestir stigar rúmi bara eitt hné. Þá er ekki tekið á því hvort björgunarstigi megi vera tvískiptur og ef svo er hvað þurfi að koma til svo neðri hluti hans sé ekki á sífelldri hreyfingu í öldugangi eins og reikna verður með að sé eðlilegt ástand við notkun.

Nr. 128 / 12 Ver RE 112

4. Sekkur í Reykjavíkurhöfn



Ver ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 0357
Smiðaður: Danmörku 1955, eik
Stærð: 28,2 brl. 31,4 bl.
Mesta lengd: 14,69 m
Skráð lengd: 14,41 m
Breidd: 4,88 m
Dýpt: 2,1 m
Vél: Caterpillar 240 kW, 1991
Langlegubátur

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 10. maí 2013 af Inga

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. nóvember 2012 var Ver RE 112 við
bryggju í Reykjavík. Veður: Hægviðri.

Um kl. 07:30 tók hafnarstarfsmaður eftir að
báturinn var sokkinn í legu 161 í Vesturhöfn.
Báturinn hafði legið í höfninni í rúmlega sjö ár
en hann sökk á sama stað í júlí 2010. (Mál nr.
10010)



Myndin sýnir Ver RE sokkinn í höfninni. (MyndDV ©Sigtryggur Ari)

Eftir atvikið 2010 var sett lensidæla um borð
og hún tengd við tengistaur á bryggjunni en svo
virðist sem hún hafi verið tekin úr sambandi.

NEFNDARÁLIT:

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

Nefndin bendi á tillögu í öryggisátt sem legið
hefur í afgreidd hjá Siglingastofnun Íslands í máli
nr. 161/07 og ítrekuð hefur verið síðan.

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI

Nr. 035 / 12 Jakob Leó RE 174

1. Strandar á Kjalarnesi



Jakob Leó ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 6823
Smiðaður: Hafnarfirði 1986 plast
Stærð: 5,8 brl. 5,1 bt.
Mesta lengd: 7,99 m
Skráð lengd: 7,9 m
Breidd: 2,62 m
Dýpt: 1,47 m
Vél: Nanni 53 kW 1987
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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 23. apríl 2012 var Jakob Leó RE 174 í Hofsvík á Kjalarnesi. Veður: N 2 m/sek. og bjartviðri.



Ferill Jakobs Leós RE og strandstaður

Verið var að leggja grásleppunet þegar bátnum var siglt upp á grunn á stað, 64°13'349N og 021°51'613V, svo hann sat fastur. Var óskað eftir

aðstoð. Varðskip var skammt undan og léttbátur frá því kom á staðinn og dró Jakob Leó RE af skerinu eftir að fallið hafði að í um hálfa klukkustund.

Engar skemmdir fundust á bátnum á vettvangi og var veiðum haldið áfram. Þegar báturinn var tekinn á land sáust minniháttar ákomur fremst á kili.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn sagðist hafa verið með grásleppunet á hverri vertíð á Hofsvíkinni í hart nær 35 ár og vissi vel af boðanum. Hann sagðist hafa verið með þrjár trossur ofar á vikinni og ruglast á bauju sem var frá einni af trossunum þegar hann var að leggja neta-trossu þarna frammar. Hann hafi ekki gætt nægjanlega vel að sér eða litið til miða og því fór sem fór enda var stórstraumsfjara þegar þetta gerðist;
- að sögn skipstjóra stendur boðinn í miðinu Brimnesið í Lágafellsbyggðina og svartur skúr á Kjalarnesinu upp í hlíð Akrafjalls;
- að sögn skipstjóra er djúprista bátsins um einn metri.

NEFNDARÁLIT:

Örsök strandsins var aðgæsluleysi skipstjóra.

Nr. 039 / 12 Fernanda

2. Strandar við Sandgerði



Fernanda á strandstað ©LHG

IMO.nr. 7806025
Fánaríki Dominica
Smiðaður: Spánn 1981
Stærð: 2576 BT GRT 1124
Mesta lengd: 74,7 m
Breidd: 14,2 m
Dýpt: 9,7 m
Vél: Alpha Diesel 1760 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrsla; Skýrsla skipstjóra; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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. maí 2012 var frystiskipið Fernanda að koma til hafnar í Sandgerði. Meðaldjúprista um 4 m. Veður: NA 14 m /s, sjávarhæð 2,11 m. Útfall í um 1,5 klst.

Fernanda var að koma frá Þorlákshöfn í kjölfestu en átti að lesta loðdýrafóður í Sandgerði. Um kl. 07:50 fór hafnsögumaður um borð og var skipinu síðan siglt áleiðis til hafnar um innsiglingarennuna. Auk skipstjóra var annar stýrimaður einnig í brúnni og handstýrði.



Rauða örin sýnir strandstað Fernanda

Þegar um skipslengd var eftir í hafnarmynnið bað hafnsögumaðurinn um að hægja ferð skipsins og skipstjórinn setti vélar í aftur á bak en það tók lítið við sér.

Fernanda strandaði kl. 08:12 á stað 64°02,193N og 022°43,414V. Varðskipið Þór var sent á staðinn en skipið losnaði fyrir eigin vélarafli um kl. 15:00 og var því siglt að bryggju. Kafað var við skipið og í ljós kom að það var lítið skemmt, aðeins rispur og litlar dældir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hafnsögumaðurinn taldi að skipið hefði verið á 3-4 hnúta ferð þegar það var að nálgast hafnarmynnið og taldi að ferðin hafi verið of mikil. Hann sagði að skip þyrftu nánast að vera stopp þegar beygt væri inn í höfnina og hann hafi brýnt það fyrir skipstjóranum þegar

hann kom um borð. Hafnsögumaðurinn var með hafnarkort með sér um borð og kvaðst hafa farið yfir öll atriði varðandi siglinguna m.a. í plotter skipsins. Hann sagði að skipstjórinn hefði gefið í skyn að hann skildi hvað um var að ræða;

- að skipstjórinn taldi hraðann hafa verið 4-5 hnútar en hafnsögumaður taldi hann hafa verið um 3,5 hnútar. Samkvæmt skýrslu skipstjóra taldi hann að skipið hafi ekki svarað bakkinu vegna vinds og smá straums. Fram kom hjá hafnsögumanninum að hann hefði undrast hversu skipið tók lítið við sér þegar reynt var að stöðva ferð þess og taldi hvorki vind né straum hafa haft áhrif á það;
- að hvorki skipstjóri eða stýrimaður höfðu áður komið til hafnar í Sandgerði.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins eru mistök við siglingu skipsins til hafnarinnar.

Nr. 041 / 12 Silfurnes SF 99

3. Strandar í Mýrarbug



Skipaskr.nr. 2597
Smiðaður: Hafnarfirði 2004 plast
Stærð: 7,3 brl. 7,2 bt.
Mesta lengd: 9,54 m
Skráð lengd: 9,48 m
Breidd: 2,58 m
Dýpt: 1,19 m
Vél: Volvo Penta 247,1 kW 2004
Fjöldi skipverja: 1

Silfurnes ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

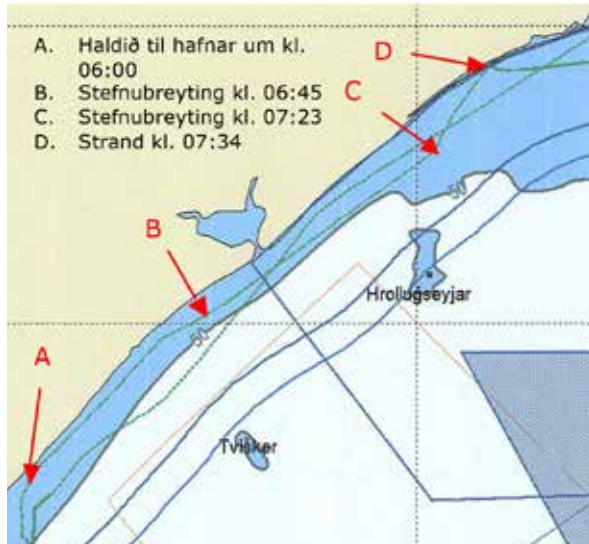
Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 9. maí 2012 var Silfurnes SF 99 á siglingu austur með strönd Suðursveitar. Veður: Logn

Silfurnes SF var á fullri ferð til hafnar og sigldi

grunnt undan fjörunni og hafði skipstjóri stillt sjálfstýringuna en var sjálfur að vinna við tiltekt aftur á þilfarinu þegar báturinn renndi langt upp í fjöruna undan Steinadal. Vélin stöðvaðist og óskaði skipstjóri eftir aðstoð en vegna útfalls var fljótlega hægt að ganga í kringum bátinn.



Þjörgunarskipið Ingibjörg koma á strandstað þegar fallið var undan Silfurnesi og dró hún bátinn á flot.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stefna var sett u.þ.b. 50° kl. 06:45 og samkvæmt ferilkorti haldið nánast óbreytt til kl. 07:23 þegar stefnubreyting er gerð um það bil 20° til bakborða eða í 30° þar til báturinn siglir upp í fjöruna kl. 07:34.
- að skipstjóri sagðist hafa látið reka um tíma og lagt sig í um klukkustund áður en hann hélt til hafnar. Hann setti á ferð kl. 06:00, sjálfstýringuna á og ekki breytt stefnu eftir 06:45. Hann hafði engar skýringar haft á því hvers vegna stefnubreyting hafi orðið eftir það;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa sofnað því hann hafi verið að taka til og þrifa í vistarverum fram í og aftur á þilfarinu en ekki fylgst með stefnunni. Hann hafi svo orðið var breytingu eins og kæmi í skrúfunu og þegar hann ætlaði að grípa í stjórnæki vélarinnar var báturinn kominn upp í fjöru og vélin stopp;
- að samkvæmt ferilskráningu var haldinn hraði 17,4 hn. þegar Silfurnes SF renndi upp í fjöruna;

- að sjálfstýringin er af ComNav gerð sem tekur stefnuskipanir frá GPS áttavita af JCR gerð. Sölu- og þjónustuaðilar með þessum tækjum sögðu að tímabundin truflun á GPS merki gæti komið upp en þá gefur tækið það til kynna með hljóðmerki. Einnig geta þessi tæki bilað tímabundið og varanlega sem leynst geti fyrir notanda;
- að skipstjóri sagðist hafa borið saman stefnu sjálfstýringar og stefnumiðun en ekki fundið að mismunur væri þar á.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er gáleysi skipstjóra að fylgjast ekki grannt með siglingunni.

Nr. 071 / 12 Eyjólfur Ólafsson GK 38

4. Stjórnandi sofnað og strandar



Skipaskr.nr. 2175
Smiðaður: Hafnarfirði 1992, plast
Stærð: 7 brl. 7,7 bt.
Mesta lengd: 9,0 m
Skráð lengd: 8,98 m
Breidd: 3,08 m
Dýpt: 1,4 m
Vél: Cummins 1997, 187 kW
Fjöldi skipverja: 1

Eyjólfur Ólafsson ©Jón Sigurðsson

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. desember 2012 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 2. júlí 2012 var Eyjólfur Ólafsson GK 38 á siglingu til Skagastrandar. Veður: Hægur andvari og nálægt fjörliggjanda. Bátsverjinn hafði við handfæraveiðar á Sveinbjarnargrunni fengið færaöngul djúpt í hendina og gat ekki losað hann. Hann fékk sér verkjalyf og ákvað að sigla til Skagastrandar, u.þ.b. 40 sml., en á leiðinni sofnaði hann með þeim afleiðingum að báturinn strandaði kl. 15:10, á stað 65°50'137N og 020°19'193V, á norðanverðum Spákonufellshöfða.

Bátsverjinn vaknaði við að báturinn var kominn inn á milli skerja og farinn að snerta þarabotn. Um það leyti sem báturinn strandaði hafði bátsverjinn reynt að setja vélina í afturábak en þá sat báturinn fastur. Hann drap á vélinni til að koma í veg fyrir skemmdir og óskaði eftir aðstoð.



Eyjólfur Ólafsson á strandstað ©Lögreglan

Í atgangnum hafði öngullinn farið enn dýpra í hendi bátsverjans og hann slasast á fæti við fall. Fóru björgunarsveitarnir með hann til læknis á Blönduósi. Um leið og fór að flæða undir bátinn var sett tóg í hann og hann dreginn út og til Skagastrandar.

Engar skemmdir urðu á bol bátsins en þegar vélin var sett harkalega í afturábak við strandið brotnaði öryggissplitti við gír.



Ferill og strandstaður bátsins

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var á 6,2 hnúta hraða þegar hann snerti grunn;
- að síðasta veiðiferð bátsins var 29. júní og hafði bátsverjinn verið í fríi frá þeim tíma

og kvaðst hann hafa verið vel hvíldur. Hann hafði komið til Skagastrandar um kl. 22:00 að kvöldi 1. júlí og farið í veiðiferðina um kl. 01:00 um nóttina. Hann kvaðst hafa hvílt sig um tvær klst. áður enn hann hóf veiðar um kl. 06:00;

- að vegna forfalla var bátsverjinn einn í þessari ferð en hann sagði að þeir væru oftast tveir eða jafnvel þrír saman um borð;
- að siglingatæki um borð voru með viðvörunar-búnaði en hann var ekki notaður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var sú að stjórnandi bátsins sofnaði á vaktinni.

Nr. 075 / 12 Jón Páll

5. Tók niðri í Skagafirði

Skipaskr.nr. 7735
Smiðaður: Szczecin Pólland 2007,
plast
Stærð: 14,85 bt.
Mesta lengd: 12,05 m
Skráð lengd: 11,52 m
Breidd: 3,61 m
Dýpt: 1,38 m
Vél: 2 x YAMAHA 275 kW, 2007
Fjöldi skipverja: 1
Fjöldi farþega: 4

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. desember 2012 af Inga Tryggvassyni, 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 30. maí 2012 var farþegabáturinn Jón Páll á siglingu frá Sauðárkrók. Veður: NNA 3 m/s

Þegar báturinn var kominn rúma sjómílu út fyrir höfnina tók hann niðri á Innstalandsskeri með þeim afleiðingum að vélbúnaður skemmdist. Hægt var að sigla bátinum fyrir eigin vélarafl til hafnar.



Kortið sýnir feril bátsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að ferja bátinn frá Sauðárkróki til Akureyrar;
- að sögn skipstjóra sagðist hann hafa vitað af skerinu en ekki haft landmið af því þó hann hafi skoðað áætlaða siglingaleið í kortinu fyrir brottför. Hann hafi stuðst við rafrænt kort við siglinguna en taldi sig hafa sett stefnuna austan við skerið. En það hafi verið sýnt í kortinu sem lítill kross í þeirri upplausn sem tækið var stillt á. Hann hafi verið í samfloti með öðrum bát og í raun farið í kjölfar hans;
- að rafræna kortið sem stuðst var við á siglingunni var skannað kort í Raymarine skjá;
- að samkvæmt ferilskrá úr AIS-kerfi bátsins var haldinn hraði 35 hnútar þegar mótorinn tók niðri. En bakborðs hældrifið varð fyrir högginu svo skrufan eyðilagðist, jafnvægisuggi brotnaði og hálsinn með öxli bognaði;
- að bátnum var siglt til hafnar aftur þar sem hann var tekinn á land og skemmdir skoðaðar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var aðgæsluleysi formanns við siglingu bátsins.

Nr. 087 / 12 Silver Copenhagen

6. Strandar á Vopnafirði

IMO.nr. 9143386
Fánaríki: Noregur
Stærð: 3817 GT
Mesta lengd: 98 m
Breidd: 16 m
Dýpt: m
Vél: kW,
Fjöldi skipverja: 14

Silver Copenhagen ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Skýrsla frá skipi; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 12. apríl 2013 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 1. ágúst 2012 var frystiskipið Silver Copenhagen að fara úr höfn á Vopnafirði áleiðis til Neskaupstaðar. Meðaldjúprista: Um 5,8 m. Veður: Hægyðri.



Silver Copenhagen á strandstað ©Jón Sigurðsson

Skipið hafði legið við Löndunarbryggjuna við lestun á frosnum makríl og var á siglingu út þegar það strandaði um kl. 05:10 á stað á milli hennar og gömlu Kaupfélagsbryggjunar.

Við aðfall auk þess að dæla ballest úr botntönkum að framan tókst að losa skipið um kl. 06:30 og lagðist það að bryggju aftur.

Kafari var fenginn til að kanna mögulegar skemmdir og í ljós kom að aðeins var um rispur á botn-

inum að ræða og fékk það leyfi til að halda för sinni áfram.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hafnsögumaður var ekki um borð við brottför en hafði verið með skipinu þegar það kom. Að sögn hafnarvarðar var skipstjóranum var boðinn hafnsögumaður við brottförina en hann hafði ekki talið þörf á því. Skipstjórinn fékk leiðbeiningar hjá hafnsögumanni um hvernig best væri að haga siglingu skipsins frá höfninni;
- að skipstjórinn hafði komið nokkrum sinnum til hafnarinnar áður en ekki með þetta skip;
- að skip var við löndun syðst á bryggjunni og fram kom hjá skipstjóra að það hefði skapað þrengsli og gert honum erfitt fyrir. Hafnarvörður tók undir að það gerði skipum erfitt fyrir við þessar aðstæður og lítið mætti út af bera;
- að kortið hér að neðan sýnir feril skipsins og strandstað. Númerin merkja eftirfarandi: 1) Nótaskipið FAXI RE 9 við Löndunarkantinn; 3) Leið skipsins (rauð); 4) Venjuleg siglingaleið (græn). Eins og fram kemur er skipið ávallt utan venjulegrar siglingaleiðar;
- að fjörliggjandi var kl. 05:43 eða u.þ.b. hálf tíma eftir að skipið strandaði. Fram kom hjá skipstjóra að hann taldi ástæður þess að skipið strandaði væru lítil ferð, lágsjávað og straumur. Fram kom hjá hafnarverði að eini

straumurinn innan hafnarinnar væri sjávarfallastraumur og að hann hefði ekki haft áhrif á stjórn skipsins;

- að vel sást til leiðarmerkja frá brú skipsins;
- að fyrir utan skipstjóra var yfirstýrimaður og maður á stýri í brúnni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins eru mistök við stjórn skipsins við þröngar aðstæður.

Nr. 088 / 12 Haukur

7. Strandar við Lundey



Haukur©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1292
Smiðaður: Reykjavík 1973, eik
Stærð: 19 brl. 19,9 bt.
Mesta lengd: 15,65 m
Skráð lengd: 13,66 m
Breidd: 3,97 m
Dýpt: 1,7 m
Vél: Scania 140 kW, 1984
Fjöldi skipverja: 3
Fjöldi farþega: 32

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. mars 2013 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. ágúst 2012 var farþegaskipið Haukur á skemmtisiglingu með farþega á Skjálfaflóa. Hægviðri og bjart.

Siglt var norður með Lundey að austanverðu til að sýna farþegum fuglalífið í birtu morgunsólarinnar. Skömmu eftir að sett var stefna á hvalaslóð norðar á Flóann strandaði skipið 190 metra NA af Lundey á stað, 66°07,069'N og 017°21,936'V. Óskað var eftir aðstoð og var viðbragðsáætlun björgunaraðila virkjuð.

Farþegar og einn úr áhöfn voru teknir um borð í aðra báta og dró farþegaskipið Björnsi Sör, frá sömu útgerð, Hauk af strandstað.

Skipinu var siglt til Húsavíkur þar sem kafað var





Haukur á strandstað þegar verið er að taka farþega yfir í farþegabátinn Ömmu Siggu. Mynd © Hafþór Hreiðarsson

undir skipið. Samkvæmt upplýsingum útgerðar var ekki að sjá neinar skemmdir á botni skipsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra strandaði hann skipinu vegna þess að hann sigldi norður með eyjunni að austan verðu en hann sagðist venjulega sigla að vestan verðu við eyjuna. Hann taldi sig hafa verið kominn norður fyrir grynningarnar þegar hann beygði norður á Flóann en misreiknar fjarlægðina í eyjuna. Hann sagðist hafa metið fjarlægðina frá eyjunni eftir sjónhendingu og vissi ekki að grynningarnar næðu svona langt norður eftir. Samt sagðist hann hafa siglt marg oft meðfram eyjunni bæði sjálfur og með öðrum;
- að skipstjóri sagði að dýptarmælirinn hafi verið í gangi ásamt kortaplotter en bæði tækin eru á sama 5-6" skjá af Furuno gerð. Það þarf að beygja sig niður til að sjá á tækið, sem er inn í púltinu, en það getur komið speglun á skjáinn. Það gerðist ekki að þessu sinni. Síðast þegar hann leit á dýptarmælinn hafi hann sýnt 5 metra dýpi;
- að ratsjá var biluð;
- að talstöð var stillt á VHF rás 72 sem er samskiptarás á þessu svæði en sjálfvirk hlustunarvarsla var einnig á rás 16. Hann sagðist hafa kallað út hjálparbeiðni á VHF rás 16 en



ekki fengið nein svör hvorki frá strandstöð eða nærstöddum skipum á svæðinu. Hann sagðist einnig hafa þrýst á neyðarhnapp á talstöðinni (DSC Digital Selective Calling) en sennilega ekki haldið honum nægjanlega lengi inni til þess að sjálfvirk neyðarkall bærisk frá henni. Skv. handbók þarf að halda takkanum inni í þrjár sekúndur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var óvarleg sigling á grunnsævi.

Nefndin gerir athugasemdir við að ratsjá skipsins var ekki í lagi þrátt fyrir að það sé skylt í farþegaskipum.

Nr. 092 / 12 Mávur SI 96

8. Strandar á Norðurfirði



Skipaskr.nr. 2795
Smíðaður: Siglufirði 2010, plast
Stærð: 14,8 BT
Mesta lengd: 12,13 m
Skráð lengd: 11,27 m
Breidd: 3,75 m
Dýpt: 1,59 m
Vél: Cummins 359 kW 2010
Fjöldi skipverja: 3

Mávur @sigloseifur.com

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. mars 2013 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 15. ágúst 2012 var Mávur SI 96 að koma til Norðurfjarðar á Ströndum. Veður: Hægviðri.

Báturinn var á leiðinni til hafnar kl. 01:00 til þess að taka olíu þegar hann strandaði á grynningum rétt austur af vestari hafnargarðinum. Bátsverjum tókst að losa bátinn en einhverjar skemmdir urðu á kili.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að miðfirðis er Norðurfjörður djúpur og hreinn og á norðurströndinni er höfnin afmörkuð með grjótgörðum en þar upp af stendur verslunarstaðurinn. Flesjar ganga nokkuð reglulega mis langt út frá fjörinni. Niður af verslunarbyggðinni er bryggja sem m.a. þjónar sem „olíubryggja“. Austan bryggjunnar gengur ein af þessum flösum út í hafnarsvæðið og sigldi Mávur SI upp á grynninguna áður en hann komst að bryggjunni;
- að rautt ljós er á vestari grjótgarðinum en á þeim austari en grænt ljósker sem hefur verið ljóslaust í nær tvö ár. Engin siglingamerki eru að olíubryggjunni þó er ekki sama hvernig komið er að henni eða siglt er inn í smábáta-



höfnina innan við vesturgarðinn;

- að skipstjóri sagðist ekki hafa komið þarna áður hvorki af sjó eða á landi og ekki getað aflað sér upplýsingar um höfnina.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var óvarleg sigling.

Nr. 105 / 12 Skemmtibátur

9. Strandar á Þingvallavatni



Báturinn á strandstað ©mbL.

Skipaskr.nr. Óskraður
Smiðaður: USA, plast
Tegund: Sea Doo Utopia 205
Mesta lengd: 5,91 m
Breidd: 2,44 m
Dýpt: 0,31 m
Vél: 2 x Mercury Rotax 200 hp
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 12. apríl 2013 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 26. september 2012 var skemmtibátur á siglingu á Þingvallavatni. Veður: Logn

Bátsverjar höfðu verið á skemmtisiglingu á vatninu um tíma og ákváðu að sigla nær landi. Þegar báturinn nálgadist ströndina fyrir neðan Neðri Stíg í landi Kárastaða tók hann niðri rétt innan við Vörðusker.

Við höggið féll stjórnandi bátsins til hliðar og rak olnbogann í eldsneytisgjöfina sem fór í botn með þeim afleiðingum að báturinn fór yfir grynninguna og strandaði um 70 m frá landi. Við höggið af strandinu lenti stjórnandinn fram á vindbrjót (framrúðu) fyrir ofan stýrið og slasaðist talsvert í andliti.

Stjórnandinn, sem var í þurrgalla ásamt björgunarvesti, synti til lands eftir aðstoð en ekkert fjar-skiptatæki var í bátinum. Báturinn reyndist mikið skemmdur en tvær stórar rifur komu undir kjölinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnandinn var vel kunnugur svæðinu og hafði þekkingu á siglingafræði. Hann vissi um

Þetta sker en ekki um steininn sem báturinn tók niðri á fyrst. Hann kvaðst hafa verið á mjög lítilli ferð þegar báturinn tók fyrst niðri;



Kortið sýnir u.þ.b. siglingu bátsins, svæðið þar sem hann tók fyrst niðri og hvar hann strandaði.

- að um borð var dýptarmælir í gangi og stilltur á hljóðaðvörun við tveggja metra dýpi en hafði ekki náð að nema grynninguna. Fram kom að mjög misjafnt dýpi væri á þessu svæði og taldi stjórnandinn þetta hljóta hafa verið bratta nibbu;
- að báðir bátsverjar voru í björgunarbúningum, annar í þurrbúning og hinn í blautbúning. Um borð voru einnig björgunarvesti en ekki neyðarblys eða fjarskiptabúnaður af neinu tagi;
- að vélbúnaður var bensínknúinn mótör með hverfildælu (let þrýstivatnsdælu). Eldsneytisbirgðir voru í lausum tönkum inn í bátum;
- að sögn landvarðar þjóðgarðsins hafa ekki verið gefin út kort fyrir Þingvallavatn til siglinga með dýpistöllum og/eða merkingum grynninga. Engar kröfur hafa verið gerðar um hvernig bátum megi sigla á vatninu eða neinar reglur settar fram um siglingar. Fram kom hjá landverði að þörfin á því hefði oft verið rædd hjá aðilum þjóðgarðsins;
- að Þingvallavatn var dýpismælt af Vatnamælingum með bergmálmæli árið 1958 og var hún sett fram í korti af vatninu í mælikvarðanum 1:40.000. Í því er dýpið birt með jafndýpislinum en ekki í einstökum dýpistöllum. Kortið með dýpismælingunni var ekki uppsett með baugakerfi jarðar og því ekki nothæft til staðsetningar með GPS.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var óaðgæsla við siglingu um ómælt vatnasvæði.

Nr. 116 / 12 Halldór Sigurðsson ÍS 14

10. Strandar í Skötufirði



Skipaskr.nr. 1403
Smiðaður: Ísafirði 1974 stál
Stærð: 40,9 brl. 35 bt.
Mesta lengd: 17,6 m
Skráð lengd: 15,94 m
Breidd: 4,38 m
Dýpt: 2,8 m
Vél: Caterpillar 272 kW 2001
Fjöldi skipverja: 3

Halldór Sigurðsson ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 12. apríl 2013 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 22. október 2012 var Halldór Sigurðsson ÍS 14 á hrefnuveiðum í Skötufirði.

Verið var að sigla skipinu út fjörðinn á eftir hrefnu þegar því var siglt upp á Hvítanesklakk í minni fjarðarins. Skipið sat kjölrétt á strandstað og enginn leki fannst að því eftir lekaleit. Eftir frekari skoðun á strandstað ákvað skipstjóri að bíða eftir aðfalli áður en reynt væri að bakka af skerinu.

Fimm og hálfum tíma síðar hafði flætt nægjanlega svo skipinu var bakkað af skerinu og siglt til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar báturinn standaði kl. 18:13 var siglt á 7,9 hnútum og var annar skipverji með skipstjóra í stýrishúsinu en hinn var frammi á stefni með byssuna til taks ef færi gæfist;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa haft nein landlæg mið til viðmiðunar á þessu svæði en

taldi sig vera kominn út fyrir skerin norður af Hvítanesi. Hann sagði að í gangi hafi verið dýptarmælir sem fylgst var með og einnig nýr kortagrunnur í tölvu með Túrbó 2000 siglingaforriti. Hann hafi ekki verið að fylgjast með kortaskrifaranum svo gjörla á meðan þessi aðgerð var í gangi;

- að fjara í Súðavík var kl. 20:30 og má ætla að fjara sé á svipuðum tíma í Skötufirði en nákvæmar upplýsingar liggja ekki fyrir um það. Strand skipsins var því nokkru eftir að hálfallið var út. Kl. 23:43 var nægjanlega fallið að svo skipinu var bakkað af skerinu og siglt til Súðavíkur;
- að skipstjóri sagðist vera vanur að sigla á hafsvæðinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var aðgæsluleysi skipstjóra.

Nr. 123/12 Þórsnes II SH 109

11. Strandar á Breiðafirði



Þórsnes II ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1424 IMO nr.7406356
Smíðaður: Akureyri 1975 stál
Stærð: 146 brl. 233 bt.
Mesta lengd: 31,4 m
Skráð lengd: 28,2 m
Breidd: 6,7 m
Dýpt: 5,6 m
Vél: MWM 563 kW 1974
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 10. maí 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Ólafi K. Ármannssyni og Jóhanni Ársælssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. nóvember 2012 var Þórsnes II SH 109 á siglingu skammt suður af Ólafseyjum á Breiðafirði. Veður: NA 6-8 m/sek

Eftir að trossa með kuðungagildrum var dregin skammt SV af Flikruskeri var stefnt suður fyrir

Miðleiðaboða og þaðan norður í trossu sem var utan í grunni ANA af Veiðileysum. Á siglingunni strandaði skipið kl. 06:17 skammt utan við tíu metra jafndýpislínu grunnsins en innan tuttugu metra jafndýpissvæðis.



Skipstjóri tilkynnti um strandið og viðbragðsaðilar settir í viðbragðsstöðu en aðstoð afturkölluð þegar sýnt var að hvorki skipi né áhöfn væri bráð hætta búin.

Þórsnes II SH losnaði af strandstað þegar féll meira að og sigldi til Stykkishólms þar sem kafari skoðaði botn skipsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að nokkur svæði á Breiðafirði eru ekki mæld og sum með upplýsingum sem eru frá fyrstu árum síðustu aldar en önnur með yngri upplýsingum. Grunnið sem skipið strandaði á er merkt í korti sem einstök 10,8 m tala inn í 20 metra jafndýpissvæði og átti skipið því að fljóta þarna;
- að í skipinu var MaxSea siglingaforrit, 12.6.4. útgáfa með C-MAP kortum stillt á vörpun WGS-84 viðmið;
- að sögn skipstjóra hefur hann verið að byggja upp upplýsingargrunn í rafrænum kortum skipsins en við það notar hann mikið tvívíddarkort bæði á siglingu og við veiðar. Í tvívíddarkortinu eru miklar upplýsingar sem safnast hafa á svæðinu og leggjast þær yfir grunnupplýsingar kortsins. Þessar nýju upplýsingar geta yfirsýggt grunnupplýsingar svo erfitt getur verið að greina þær;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa siglt þarna yfir áður en kortin komi úr öðru skipi útgerðarinnar

sem var mun grunnskreiðara en það hafði lagt veiðarfærin sem hann hafi verið að fara í til að draga,

- að fjara var á svæðinu um kl. 05:45 og því byrjað að falla að enda var skipið laust af grunninu kl. 07:37. Stjórnþæki voru prófuð og þar sem ekkert virtist að búnaði var haldið til Stykkishólms;
- að djúprista skipsins var 4,30 metrar í hælinn;
- að kafari skoðaði botn, skrófu og stýrisbúnað skipsins og fundust ákomur á kili en hann var hnoðaður á afmörkuðu svæði og lárétt barð neðst á stýri var aðeins bogið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var varhugaverð sigling á lítt mældu svæði.

Nr. 126 / 12 Jónína Brynja ÍS 55

12. Stjórnandi sofna og strandar á Straumnesi



Jónína Brynja ©BB

Skipaskr.nr. 2828
Smiðaður: Hafnarfirði 2012, plast
Stærð: 14,95 bt.
Mesta lengd: 12,62 m
Skráð lengd: 10,47 m
Breidd: 4,40 m
Dýpt: 1,24 m
Vél: ISUZU 377 kW, 2012
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. maí 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmar 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 25. nóvember 2012 var Jónína Brynja ÍS 55 á landleið til Bolungarvíkur. Veður: SV 11-12 m/s og talsverður sjór.

Þegar drætti línunnar, frágangi afla og veiðarfæra á þilfari var lokið var haldið til hafnar. Stefnan var sett skammt undan Rit. Eftir skamma siglingu komu



Jónína Brynja á strandstað ©Reimar

fram gangtruflanir sem brugðist var við og siglingu síðan haldið áfram en skipstjóri fór til hvílu. Vakthafandi stjórnandi taldi sig hafa breytt stefnu lítilsháttar frá landi þegar skammt var að Straumsnesi en eftir það telur hann sig hafa sofnað. Hann vaknaði við högginn þegar báturinn sigldi á fullri ferð upp í fjöruna kl. 18:53.

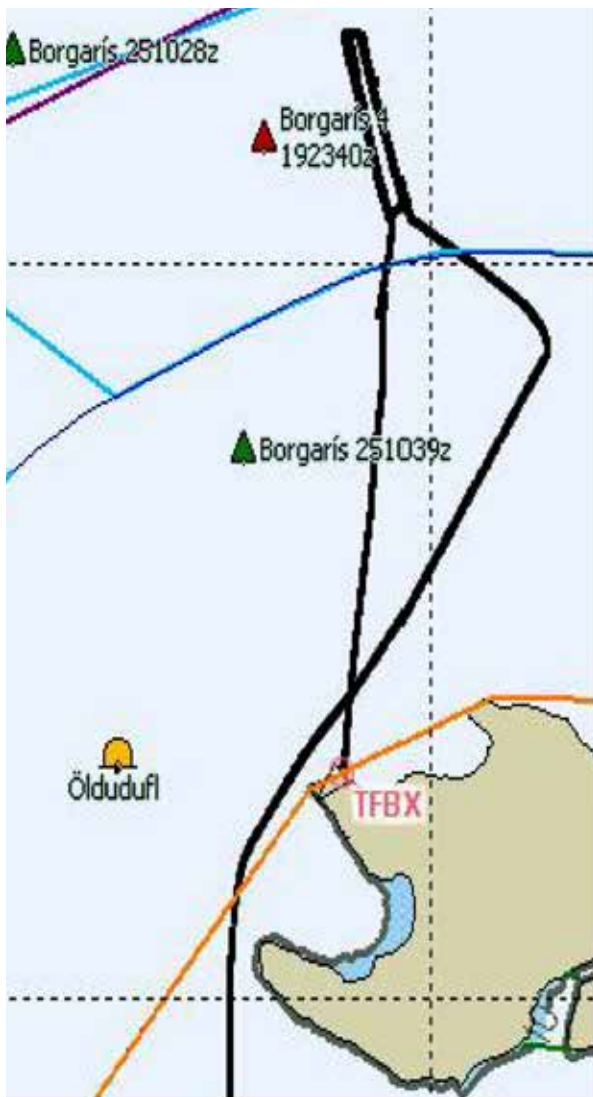
Þegar skipverjar höfðu áttað sig á aðstæðum sendi skipstjóri út neyðarkall á rás 16 og með stafrænu valkalli (DSC) á rás 70 kl. 18:58. Skipverjar klæddust björgunarbúningum og sættu lagi við að komast frá borði en við það notuðust þeir við landfesti til að komast niður í fjöruna.

Strandstöð kallaði út Mayday relay auk þess sem ræstar voru út björgunarsveitir og þyrta LHG. Kl. 20:54 var þyrilan búinn að ná bátsverjunum úr fjörunni og fór með þá til Ísafjarðar.

Jónína Brynja ÍS lá undir áföllum á strandstað en það tókst að bjarga miklu af búnaði úr bátnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjar höfðu haldið úr höfn um kl. 04:45 og tók skipstjóri útsímið. Hásetinn fór til hvílu og sagðist hann ekki hafa getað sofnað;
- að komið var á veiðislóðina sem var 15 sml norður af Straumnesi kl. 07:50 og hafin lagning línunnar sem var með 18.000 krókum í 36 böllum, Eftir lagningu var fljótlega byrjað að draga fyrsta ból og stóð dráttur línunnar til kl. 17:00. Þá var haldið til lands og sett stefna fyrir Rit eða aðeins vestan við Bolungarvík. Fljótlega varð skipstjóri var við gangtruflanir og skipti þá yfir á aðra olíuforsíuna en þá stöðvaðist vél. Eftir lofttæmingu af olíukerfinu var gangsett og stefna sett að nýju en nú



Ferill bátsins og strandstaður

meira upp að landinu. Eftir það tól skipstjóri hásetanum stjórnina;

- að hásetinn hefur full skipstjórnar- og vélstjórnarréttindi á þessa stærð báta;
- að vakthafandi háseti sagði hafa átt símtal á landstíminu og meðan það varði breytti hann aðeins stefnu betur fyrir Straumnesið. Að símtalinu loknu sagðist hann ekki hafa munað eftir sér fyrir en við strandið. Hann hafði verið ræstur á sjó um kl. 03:00 og kvaðst ekkert hafa getað sofnað á útstíminu vegna veltings. Hann sagðist hafa átt erfitt með svefn dagana á undan því langt var róið síðustu fjóra róðra. Kvöldið fyrir róðurinn hafi hann ekki fest svefn fyrir en eftir miðnætti. Hann hafði því ekki sofið nema tæpa þrjá tíma áður en hann var ræstur;
- að samkvæmt ferilskráningu bátsins var sigling

ahraði hans að jafnaði rúmir tíu hnútar og haldin stefna 186°. Jónína Brynja ÍS strandaði kl. 18:53 á 66°26,197N og 023°06,132V í stórgrýttri fjörunni undir Straumnesfjalli rétt rúma eina sjómílu austan vitans;

- að samkvæmt Straumnesdufli höfðu fallaskipti verið kl. 16:30 og kl. 18:00 var straumstefna 80° og því „suðurfall“ á svæðinu;
- að Jónína Brynja ÍS var búin fullkomnustu siglingatækjum sem sett voru í báta af þessari stærð enda alveg ný eða um mánuður síða hún var afhent úr skipasmíðastöðinni. Sjókort voru bæði pappírskort og C-MAP kort í leiðsögukerfi siglingatölvunnar ásamt nýjustu útgáfu af siglingaforriti frá MaxSea og sýndi það stöðugt staðsetningu bátsins. Ratsjá var í gangi en viðvörunarhringur hafði ekki verið gerður virkur. Dýptarmælir var í gangi en slökkt á dýpsviðvörun. Skipið var ekki búið vökustaur;
- að sögn skipstjóra voru ákveðnir þættir sem öftruðu því að hafa viðvörunarbúnaðinn virkan. Af minnsta tilefni vekji hann athygli á frávikum og ræsi þá sem séu í hvíld. Í þessu tilfelli hefði dýpsviðvörun sennilega ekki verið sú vörn sem ætla mætti þar sem aðdýpi er mjög mikið þarna við ströndina. Skipstjóri taldi frekar til árangurs að vökustaur hefði verið til staðar og virkjaður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var að vakthafandi skipverji sofnaði á verðinum.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndir beinir því til sjómanna að nota þann öryggisbúnað sem er um borð.

Nr. 127 / 12 Herjólfur

13. Tók niðri í Landeyjahöfn



Herjólfur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2164 IMO nr.9036088
Smiðaður: Noregi 1992, stál
Stærð: 2222,4 brl. 3354 bt
Mesta lengd: 70,7 m
Skráð lengd: 67,6 m
Breidd: 16,0 m
Dýpt: 10,7 m
Vél: Man B&W 5400 kw, 1992
Áhöfn: 12
Farþegar: 69

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. maí 2013 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 24. nóvember 2012 var Herjólfur að koma til Landeyjahafnar. Veður: VSV 19 m/s og ölduhæð 2,73 m. Meðaldjúprista: 4,2 m án tillits til lóðréttis sogs (squat).

Um kl. 12:00 þegar Herjólfur var í annarri ferð til hafnarinnar lenti skipið í austur straumi og fékk ákomu við vestari hafnargarðinn með þeim afleiðingum að bakborðsskrúfa o.fl. skemmdist.

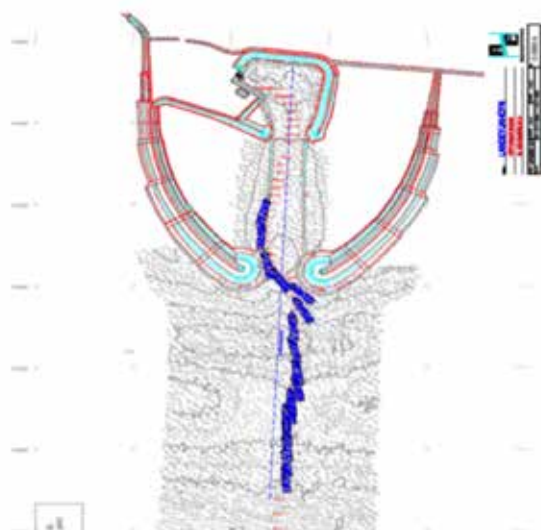
Skipið komst að bryggju án erfiðleika. Þegar skipið kom til Vestmannaeyja voru skemmdir kann- aðar og síðan tekin ákvörðun um að sigla skipinu til Hafnarfjarðar til viðgerða. Komu þá í ljós skem- mdir á bakborðsskrúfu (sjá mynd) og –stýri.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

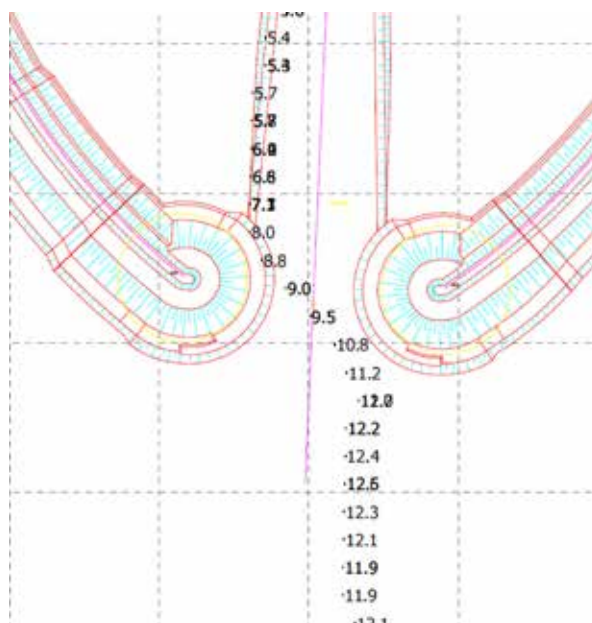
- að nefndin fékk eftirfarandi upplýsingar frá Siglingastofnun Íslands um siglingu skipsins þ.e.a.s. legu skipsins, hraða og stefnur.

Mynd 1 sýnir hvernig skipinu var siglt að hafnargörðum austan innsiglingarlínu. (Teikn.: Siglingastofnun Íslands SÍ);

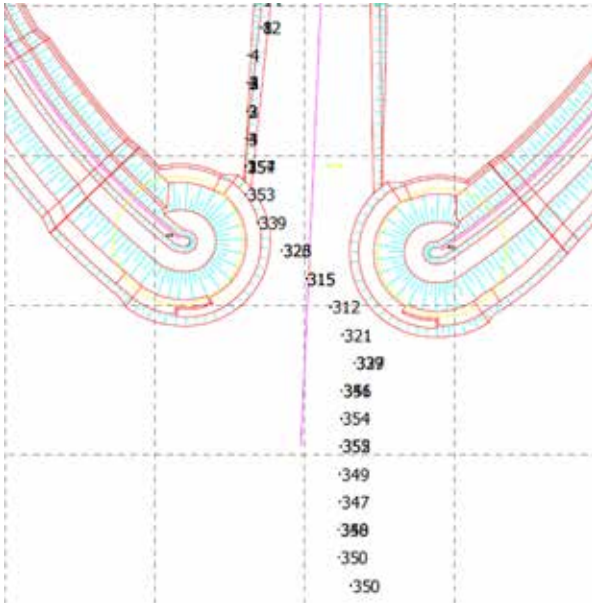


Mynd 1 Ferill Herjólfur

- að á mynd 2 sést ferill Herjólfur og siglinga- hraði. Eins og fram kemur er hraði skipsins um og yfir 12 hnútar þegar það nálgast innsiglinguna. Hver reitur á myndunum er 100 metrar. Herjólfur var á 8-9 hnúta ferð þegar skrúfan rakst á garðinn;



Mynd 2 Hraði Herjólfur



Mynd 3 Stefnum Herjólfss

- að mynd 3 sýnir stefnur skipsins við komuna og inn í höfnina;

Tímabil	Flóðustæla	Flóðahæð	Vindur (m/s)	Hvída (m/s)	Vindátt (°)	Lofþrýstingur (hpa)	Lofthiti (°C)
24.11.2012 12:30	1,69	1,71	12	16	238	983	5,5
24.11.2012 12:20	1,63	1,59	11	16	234	983	5,5
24.11.2012 12:10	1,57	1,60	11	16	230	982	5,5
24.11.2012 12:00	1,51	1,45	11	16	228	982	5,2
24.11.2012 11:50	1,44	1,33	12	16	228	982	5,1
24.11.2012 11:40	1,37	1,29	12	17	229	982	5,4
24.11.2012 11:30	1,31	1,15	12	16	223	982	5,3

Tafla 1

- að í töflu 1 hér að neðan er veðurlýsing fyrir Landeyjahöfn frá kl. 11:30 til kl. 12:30. Eins og fram kemur var vindátt SV læg en rannsóknir hafa sýnt að þessi vindátt myndar austurstraum við höfnina.

Dagsetning	SWH (63.50, -20.50) (m)	MWP (63.50, -20.50) (s)	MWD (63.50, -20.50) (°)
23.11.2012 00:00	1,98	9,69	159,7
23.11.2012 06:00	1,66	8,75	168,0
23.11.2012 12:00	1,51	7,76	200,3
23.11.2012 18:00	2,04	7,20	224,1
24.11.2012 00:00	2,37	7,46	234,2
24.11.2012 06:00	3,11	7,78	226,1
24.11.2012 12:00	3,50	8,69	234,3
24.11.2012 18:00	2,55	8,40	235,6
25.11.2012 00:00	2,05	8,32	232,7
25.11.2012 06:00	1,78	8,34	231,8
25.11.2012 12:00	1,70	7,56	247,4
25.11.2012 18:00	1,59	7,43	255,9
26.11.2012 00:00	1,26	8,05	238,6

Tafla 2

- að í töflu 2 er spá um ölduhæð (SWH), öldustefnu (MWD) og sveiflutíma (MWP) öldu fyrir þetta svæði dagana 23.-26. nóv. 2012. Þetta eru spágögn frá Evrópsku veðurstofunni

(ECMW) þau hin sömu og ölduspá byggir á. Gögnin eru frá stað (viðmiðunarpunkti) 63°.50 N og 20°.50 V sem er rétt vestur af Vestmannaeyjum. Eins og fram kemur í töflunni er vindstefnu spáð vestlægri a.m.k. frá hádegis 23. nóv. Samkvæmt þessu var spáð SV-öldu nær sólaringur fyrir atvikið. Með vísan til reiknaðs straums (Animation DHL) þá hefðu þessar aðstæður myndað ákveðin A-straum með ströndinni. Fullmyndun straums tekur, samkvæmt fyrrnefndum gögnum, u.þ.b. 4 klukkustundir eftir að vindur snýst;

Dagsetning	Bakkafjörudúfl 1 Hrms	Bakkafjörudúfl 1 Tz	Bakkafjörudúfl 2 Hrms	Bakkafjörudúfl 2 Tz
24.11.2012 00:00	1,88	5,74	2,07	6,37
24.11.2012 01:00	2,05	5,90	2,05	6,54
24.11.2012 02:00	2,06	6,21	1,82	6,02
24.11.2012 03:00	1,91	6,02	1,88	6,19
24.11.2012 04:00	2,00	6,19	1,87	6,04
24.11.2012 05:00	1,78	5,80	1,90	5,81
24.11.2012 06:00	1,81	5,45	2,15	5,79
24.11.2012 07:00	2,26	5,74	2,30	6,10
24.11.2012 08:00	2,27	5,58	2,36	6,18
24.11.2012 09:00	2,23	6,06	2,48	6,27
24.11.2012 10:00	2,47	6,15	2,53	6,27
24.11.2012 11:00	2,71	6,97	2,50	5,97
24.11.2012 12:00	2,73	6,56	2,46	6,07
24.11.2012 13:00	2,80	6,48	2,49	6,11
24.11.2012 14:00	2,71	6,13	2,41	6,08
24.11.2012 15:00	2,49	6,30	2,14	6,04
24.11.2012 16:00	2,22	6,04	2,17	6,60
24.11.2012 17:00	1,97	6,21	1,85	6,28
24.11.2012 18:00	1,84	6,56	2,02	6,87
24.11.2012 19:00	1,83	6,36	1,66	6,30
24.11.2012 20:00	1,77	6,17	1,67	6,53
24.11.2012 21:00	1,85	6,46	1,70	6,29
24.11.2012 22:00	1,66	6,42	1,54	6,14

Tafla 3

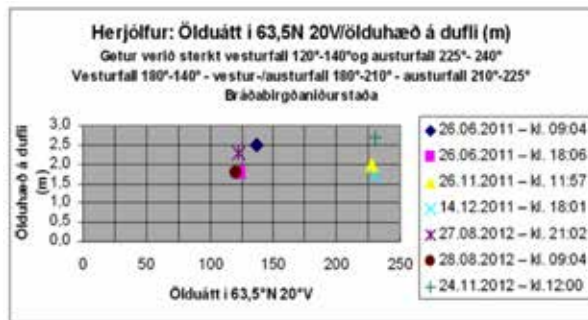
- að í töflu 3 eru mælingar SÍ (Siglingastofnun Íslands) fyrir duflin við Bakkafjöru 24. nóvember. Um er að ræða ölduhæð og sveiflutíma.
- að í fyrri ferð skipsins þennan dag um kl. 08:30 gekk siglingin vel en þá var veðurhæð VSV 17 m/s og ölduhæð um 2,25 m;
- að samkvæmt Squat kúrfu má reikna með að djúprista Herjólfss hafi aukist um að a.m.k. einn metra þegar hann nálgast innsiglinguna;
- að skipstjórinn sagði að vel hefði gengið í fyrri ferðinni en veður hefði þá verið VSV-17. Hann hefði ákveðið að fara aftur í höfnina þó aldan væri komin upp í 2,7 m og bætt hefði í vindinn eða komið í VSV-19;
- að skipstjórinn sagði að þegar skipið nálgast höfnina þegar atvikið átti sér stað hefði það farið að rása meira en það hafði gert í fyrri ferðinni. Hann sagði að alltaf þegar þeir

kæmu að rifinu fyrir framan höfnina væri alltaf búið að minnka ferð;

- að skipstjórinn taldi aðstæður í lagi og þegar hann var kominn yfir rífið hefði hann sett á fulla ferð og sett stýrið á móti snúningi skipsins. Hann hefði síðan verið búinn að setja stýrið miðskips við vestari garðinn til að reyna að forða því að slá afturskipinu í hann. Fram kom hjá honum að skipið hefði oft áður siglt um höfnina við þessar aðstæður og þá farið eins að. Hann taldi sig þó hafa lent í einhverju sérstöku á þessum tíma því þegar hann fór úr höfninni var sjólag mikið breytt;
- að skipstjórinn taldi að ekki væri um frákast frá skipinu að ræða frá hafnargörðunum. Hann taldi að vegna rífa sem myndast fyrir utan höfnina ykist straumur á milli þeirra;
- að yfirstýrimaður var á stjórnþalli með skipstjóra og hlutverk hans var að fylgjast með aðstæðum bakborðsmegin. Hans hlutverk var einnig að opna stefnið þegar skipið kæmi að bryggju;
- að skipstjórinn hafði fengið tveggja daga þjálfun í siglingahermir í Danmörku þar sem Herjólfur var settur í ýmsar aðstæður. Fram kom hjá honum að við þær aðstæður vissu skipstjórnarnir um styrk og stefnu straums sem hefði reynst vera mjög mikilvægt. Þarna hefði hann getað prófað mismunandi aðferðir við að sigla skipinu inn í höfnina og eftir það væri ljóst að vitneskja um straum við höfnina væri forsenda fyrir öruggri siglingu;
- að skipstjórinn sagði að sjór risi oft óvænt upp þegar skipið nálgast höfnina og það myndi bæta ef settar yrðu „tunnur“ á enda beggja hafnargarðanna;
- að skipstjórinn taldi að skipið hefði lent á staur með skúfunu. Staurar hefðu verið settir upp við vestur- og austurgarðinn og lagst niður og hefðu þá vísað út í innsiglinguna;
- að 20 staurar, 10 hvoru megin, höfðu verið settir upp á sínum tíma til að verja skipið fyrir hafnargörðunum en einungis tveir þeirra stæðu enn þá við austurgarðinn. Verið er að fjarlægja þessa staura;
- að samkvæmt mati SÍ af ferilskráningu (plotti)

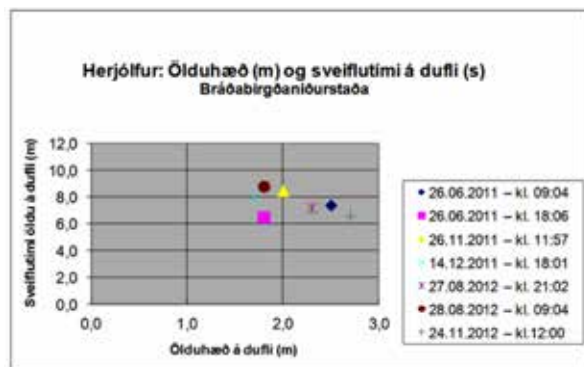
um siglingu Herjólfs var skipið alla aðsiglinguna austan innsiglingarlínunnar og virðist vera að rétta sig af vegna straums öðru hvoru (*sjá kort SÍ á bls. 111*). Þegar skipið nálgast hafnarmynnið (austan línu) kemur það eflaust inn í enn sterkari straum, en það er í samræmi við reiknað straumsnið DHL. Skipið barst þá upp að eystri hafnargarðinum og skipstjóri brást við með að beita vélarafl og beygja í bakborða. Án þess að leggja dóm á viðbrögð skipstjóra eftir að skipið berst upp að eystri garðinum þá telur SÍ að skipið hafi verið óheppilega staðsett miðað við innsiglingalínu í aðkomu að höfninni;

- að eftir atvikið funduðu fulltrúar SÍ með skipstjóra og farið var yfir straummyndun við höfnina. Straummyndun við höfnina ræðst frekar af öldustefnu en fallastraumi því öldustefna upphefur fljótt fallastrauminn. Austan áttir með A eða SA öldu skapa vesturfall, eftir því hve aldan er mikil, en SV alda skapar austurfall að sama skapi. Þessar öldustefnur upphefja fljótt fallastrauminn og t.d. skapar 3ja metra alda 3ja hnúta straum. Sunnan alda myndar ekki straum en byrjar það fljótlega eftir að áttinni hallar til austurs eða vesturs. Þetta segir að öldurnar sem brotna undir ákveðnu horni á rifinu framan við ströndina mynda þessa strauma. Straumurinn er því nær eingöngu öldudrifinn og myndar alda undir 45° horni á ströndina harðasta strauminn. Fram kom að náttúrulegt rif er nokkru framan við höfnina en innan við ytra rífið er dálítið dýpra þar sem aldan myndar þetta rif og álinn fyrir innan. Það sama á við nánast fyrir öllu Suðurlandi og í raun allstaðar þar sem sandstrendur eru;
- að við rannsókn málsins kom í ljós að mönnum greindi verulega á hvernig upplýsingaflæði um aðstæður við höfnina hafi farið milli aðila;
- að við athugun SÍ á sjö atvikum sem Herjólfur hefur lent í við Landeyjahöfn hafa eftirfarandi upplýsingar komið fram: Myndir 4 og 5 sýna annars vegar ölduhæð á dufli (63,5N og 20V) og öldustefnu og hins vegar ölduhæð og sveiflutíma. Á myndunum er einnig tími og dagsetning þessara atvika:



Mynd 4 Ölduhæð á dufli og öldustefna

Mynd 4 sýnir að ölduhæð var þegar þessi atvik áttu sér stað frá um 1,7 m til 2,73 m þann 24/11/12. Í öllum tilvikum er öldustefna annað hvort austlæg eða vestlæg. Í fjórum tilvikum er öldustefnan austlæg eða frá um 120° til um 130° og þremur vestlægum um 234°.



Mynd 5 Ölduhæð og sveiflutími á dufli

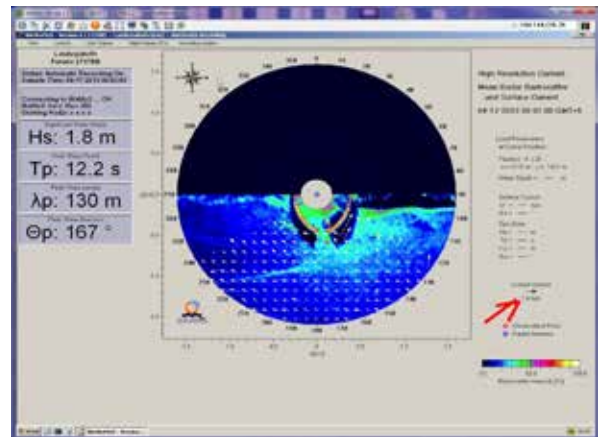
Mynd 5 sýnir sveiflutíma öldu á dufli þegar atvikin áttu sér stað. Eins og fram kemur áttu öll atvikin sér stað þegar sveiflutíminn er kominn



Mynd 6 sýnir hvernig straumhraðinn getur breyst með tilliti til ölduhæðar.

yfir sex m/s.

- að straummælir var settur út á sínum tíma en hann týndist. Eftir atvikið eða þann 19. mars s.l. var settur upp sérstakur ratsjárnúnaður í landi sem á að nema straum og aðrar öldu-



upplýsingar fyrir utan höfnina (Sjá skjámynd). Skjárinn sýnir aðstæður við Landeyjahöfn þann 17. apríl 2013 kl. 08:01. Samkvæmt honum er ölduhæð (Hs) 1,8 m, sveiflutími (Tp) 12,2 s, öldulengd (Dp) 130 m og öldustefna úr 167°. Rauða örin bendir á straumhraða: 1,0 m/s.;

- að ratsjárn straummælirinn var um tíma notaður til að safna upplýsingum en nú hafa skipstjórnarmenn Herjólfis aðgang að upplýsingum úr honum og fram kom að þessi búnaður lofaði góðu;
- að SÍ hefur verið í samvinnu við dönsku straumfræðistofnunina um ýmsar útfærslur á lögun og lengd hafnargarða við höfnina. Ekki höfðu betri lausnir fundist frá því sem nú er. Það er hins vegar skoðun skipstjóra Herjólfis o.fl. að lengja þurfi hafnargarðana og breikka hafnarmynnið;
- að sögn SÍ skiptir Markarfljót ekki máli fyrir höfnina nema þegar aurflód koma í það;
- að það er mat SÍ að Herjólfur sé skip sem henti ekki höfninni enda hefði hönnun hennar miðað við skip sem risti talsvert minna. Auk djúpristunnar væru einnig uppi efasemdir og/eða spurningar um byggingar- og skutlag Herjólfis við þessar aðstæður;
- að eftir atvikið óskaði lögreglustjórinn á Hvolsvelli eftir fundi með þeim aðilum

sem tengdust rekstri og öryggismálum Landeyjahafnar. Að hans ósk var stofnaður vinnuhópur um öryggismál hafnarinnar. Í hópnum voru fulltrúar eftirfarandi aðila: *Lögreglustjórans á Hvolsvelli, almannavarnadeildar ríkislögreglustjóra, Siglingastofnunar Íslands, Vegagerðarinnar, Landhelgisgæslunnar og Eimskips.*

Hópurinn skilaði skýrslu sinni þann 8. febrúar 2013: „Skýrsla starfshóps um bættu aðstöðu til björgunarstarfa í og við Landeyjahöfn“. Í skýrslunni voru skilgreind óhöpp sem að mati hópsins væru mestar líkur á að gætu gerst, úttekt hans á öryggis- og björgunarbúnaði hafnarinnar og tillögur í átta liðum um ýmsar úrbætur. Þær voru í meginatriðum eftirfarandi:

1. Öflugur harðbotna björgunarbátur verði til taks á skömmum tíma.
2. Aðstaða og búnaður til auðveldar björgunaraðilum að sjósetja aðra björgunarbáta.
3. Gerð verði aðstaða á hafnargörðum fyrir fluglínubúnað, palla til athafna fyrir björgunarstarf, vegur með gördunum og aðstöðuhús fyrir björgunarbúnað.
4. Landgöngubrú verði gerð hættuminni.
5. Varaafstöð verði sett á staðinn.
6. Lýsing á svæðinu verði bætt.
7. Öflug sjódæla til slökkvistarfa.
8. Mengunarvarnbúnaður verði á staðnum.

Niðurstaða hópsins var einnig að hér væri um að ræða stærstu farþegahöfn landsins og lagði til að allir viðbragðsaðilar fái reglulega viðeigandi þjálfun við ferjuslysi. Einnig kom fram að slökkvilið svæðisins þyrfti meiri búnað, þjálfun og kunnáttu vegna bruna í skipum ásamt viðbrögðum við mengunarslysi;

- að samkvæmt niðurstöðum hópsins væri ljóst að björgunarbúnaður Herjólfss væri orðinn gamall þrátt fyrir að uppfylla gildandi kröfur;
- að skipstjórnarmenn á Herjólf höfðu ekki fengið vitneskju um innihald og niðurstöður starfshópsins;
- að fram kom hjá lögreglustjóranum á Hvolsvelli (22/04/13) að hann hefði miklar

áhyggjur af stöðu mála. Engin merki væru um að þær tillögur til úrbóta, sem gerðar voru, verði að veruleika áður en reglulegar siglingar til hafnarinnar hefjast fyrir sumarið. Hann hefði leitað svara hjá SÍ en ekki fengið og taldi að eins og staðan væri í höfninni væri nánast útilokað að bjarga fólki þarna að óbreyttu;

- að viðbragðsáætlun á vegum Almannavarna hefur verið í vinnslu vegna siglinga farþegaskipa við suðurströnd landsins og var þá sérstaklega litið til siglinga Herjólfss. Þann 17. janúar 2013 var haldin „Skrifborðsæfing – Herjólfur strandar við Landeyjahöfn“. Samkvæmt rýnskýrslunni lagði æfingastjórn til að 12 atriði yrðu tekin sérstaklega til skoðunar.
- að sögn skipstjóra hefur slökkvilið Vestmannaeyja haldið æfingar um borð í Herjólf til að kynna aðstæðum um borð en ekki slökkvilið Hvolsvallar;
- að eftir atvikið voru breytingar gerðar á viðmiðunarmörkum ölduhæðar um „örugga siglingu“ til Landeyjahafnar. Viðmiðunarmörkin voru 2,5 m en var breytt í 2,3 m og ákveðið að fara undantekningalaust eftir þeim. Einnig var verklagi breytt varðandi betri rýni á aðstæðum við höfnina t.d. í gegnum myndavélar og með auknu samráði við hafnarvörð;
- að fram kom að stýrum skipsins var stjórnað hverju fyrir sig en þegar skipið skipti um rekstraraðila var upplýst að ekki ætti að nota þau samtengd. Þær upplýsingar reyndust ekki réttar og eftir atvikið var fyrirkomulagi stjórnataka í brú breytt þannig að auðveldara er að stjórna báðum stýrum samtímis sem væri til mikillar bóta;
- að gerðar voru prófanir í hermi í Danmörku á siglingu Herjólfss um Landeyjahöfn í mismunandi straumi.

SÉRSTÖK ATHUGASEMD:

RNS hefur skráð og skoðað tvö atvik vegna siglinga Herjólfss um Landeyjahöfn sem flokkuð voru sem „nærri því slys“ (mál 148/10 og 108/11). Nefndin telur rétt að áréttu niðurstöður sem gerðar voru í lokaskýrslum hennar, fyrst þann 8. apríl

2011 og síðan þann 3. febrúar 2012.

Í MÁLI NR. 148/10 VAR NEFNDARÁLIT RNS EFTIRFARANDI:

„Nefndin ályktar ekki í málinu en hefur sent Siglingastofnun Íslands bréf um að allt verði gert til að tryggja öryggi skipsins á ferðum sínum um höfnina“. Sjá meðfylgjandi bréf.



RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA
Icelandic Marine Accident Investigation Board (IMAIB)

Flugstöðin
340 Stykkishólmur
Iceland
+354 552 5105
rns@rns.is

Siglingastofnun Íslands
Hermann Guðjónsson
Vesturvör 2
200 Kópavogur

Stykkishólmur 7. des. 2010
Tilv.: 14810

Efni: Herjólfur - Atvik í Landeyjahöfn

Rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) tók fyrir á fundi þann 26. nóv. s.l. mál nr. 14810 þegar Herjólfur missti stjórn í innsiglingunni í Landeyjahöfn um kl. 11:00 þann 17. nóv. 2010.

Fyrir fundinum lágu gögn s.s. upptökur af umræddu atviki og nokkrum öðrum ferðum skipsins í innsiglingunni, feril- og dýptarmælingar frá Vaktstöð siglinga og skipi, greinargerð frá Siglingastofnun Íslands um hugsanlegar ástæður atviksins og skýrsla RNS af skipstjóra. Í þessum gögnum er ekki að finna niðurstöðu um orsakir umrædds atviks en nokkrir möguleikar tilgreindir.

Við skoðun á myndum úr upptökuvél á bryggju kom hegðun skipsins í innsiglingunni talsvert á óvart miðað við ytri aðstæður og að mati RNS er full ástæða til að hafa áhyggjur af öryggi skips og farþega. Nefndin telur ljóst að á meðan að núverandi ástand ríkir þurfi að hækka viðmiðunarmörk um hvenær höfnin er fær eða ófær.

Mikilvægi Landeyjahafnar fyrir betri samgöngur milli Vestmannaeyja og meginlandsins er óumdeilt. En eins og fram hefur komið opinberlega hafa ýmsir óvæntir áhrifaþættir gert umferð um höfnina varhugaverðari en upphaflega var gert ráð fyrir. RNS gerir sér fulla grein fyrir erfiðri stöðu aðila, sérstaklega skipstjórnamanna, vegna þessa en telur mikilvægt að allt sé gert til að koma í veg fyrir að alvarleg atvik gerist á meðan aðstæður í og við höfnina eru eins og raun ber vitni.

Virðingafyllt,
f.h. RNS

Jón A Ingólfsson
forstöðumaður RNS

Afrit send til:
Sigurður Áss Grétarsson Siglingastofnun Íslands
Gísli Viggósson Siglingastofnun Íslands
Kristín H Sigurbjörnsdóttir Vegagerðin
Eyþór Ólafsson Eimskip
Guðmundur Nikulásson Eimskip
Ívar Gunnlaugsson Eimskip

Í MÁLI NR. 108/11 VAR NEFNDARÁLIT RNS EFTIRFARANDI:

„Nefndin telur að snarræði skipstjóra, vélakraftur og stjórnbúnaður skipsins hafi forðað því að ekki fór verr við þær aðstæður sem sköpuðust við innsiglinguna.

Nefndin telur ljóst að dýpi í aðsiglingu að höfninni hafi engan vegin verið fullnægjandi fyrir skip með djúpristu eins og Herjólfur hefur.

Nefndin telur að stjórn hæfni Herjólfss sé góð en áhrif lóðréttis sögs (squat) vegna dýpis og djúpristu, veðurs, öldu og strauma valdi mikilli hættu. Mikillar varúðar verði því að gæta við ákvarðanir um siglingar til Landeyjahafnar“.

OG UNDIR ÖÐRUM LIÐ:

„Nefndin telur að sú togstreita sem hefur verið í kringum Landeyjahöfn sé ekki til þess fallin að gera umræður um öruggar siglingar til hennar málefnalegar.

Nefndin bendir á að siglingar um flestar hafnir landsins eru varhugaverðar við ýmsar ytri aðstæður eins og umferð um flest önnur samgöngumanvirki. Þetta er nýjasta höfn landsins og eðlilegt að menn þurfi tíma til að læra á hana sérstaklega með tilliti til öryggis“.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök þess að skipið missti stjórn og tók niðri vera af völdum öldustraums við innsiglinguna sem upplýsingar lágu ekki fyrir um.

Nefndin telur einnig að það hafi verið röng ákvörðun að sigla til hafnarinnar fyrir ofan viðmiðunarmörk ölduhæðar.

Nefndin telur að nauðsynleg samvinna um lærdóm vegna örugga siglinga um Landeyjahöfn hafi ekki verið sem skyldi og atvikið beri vott um það. Niðurstöður rannsókna og sú vitneskja sem lá fyrir um straummyndanir vegna öldu og öldustefnu hefði átt að taka strax mjög alvarlega og setja sérstök viðmiðunarmörk fyrir siglingar skipsins um höfnina.

Nr. 133 / 12 Kári AK 33

14. Strandar í Hvalfirði



Kári ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1761
Smíðaður: Garðabæ 1987 stál
Stærð: 11,9 brl. 19,7 bt.
Mesta lengd: 12,09 m
Skráð lengd: 12,63 m
Breidd: 3,99 m
Dýpt: 1,7 m
Vél: Ford Mermaid 165 kW 1987
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. maí 2013 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 13. desember 2012 var Kári AK 33 á siglingu í Hvalfirði. Veður: A 5-7 m/s

Um daginn höfðu skipverjar verið á skelfisk- og ígulkeraveiðum með plógi suður undan Þyrilsnesi og þegar veiðum var hætt kl. 17:00 var stefna sett á legupláss á Hvammsvík. Rafmagn fór af siglingartækjum í stýrishúsinu og var siglt eftir áttavita og landsýn en þegar komið var vestur undir Hvammshöfða þvarr birtan svo skipstjóri sá ekki til kennileita og setti þá stefnu sunnar upp á víkina. Skömmu seinna á siglingunni strandaði báturinn á skeri suður af Hvammshöfða. Ekki tókst að draga hann á flot þar sem fallið hafði undan bátum þegar aðstoð barst svo bíða varð morgunflóðs. Morgunflóðið var nokkuð stærra og þegar Kári AK flaut var bakkað af strandstaðnum og siglt til Reykjavíkur í fylgd björgunarskips.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra hafði rafstraumur farið af öllum siglingatækjum en siglingaljós voru í lagi og þrátt fyrir bilanaleit fannst ekki út hvað olli straumrofinu. Hann sagðist hafa siglt eftir kompás og fyrst hafi sést þokkalega til kennileita en þegar komið var upp undir Hvammsvík „skall á“ kolsvarta myrkur svo hann sá engin kennileiti;
- að sögn skipstjóra voru lagðar út kræklingalínur inn á Hvammsvíkinni, við suðurströndina, og taldi hann ekki ráðlegt að sigla inn á það svæði til að fá þær ekki í skrúfunu og hafði því stefnu norðanlega inn á víkina;
- að eftir að komið var til Reykjavíkur og farið að athuga með rafmagnsbilunina kom í ljós að hnífrofi, sem straumur á að fara um, var bilaður svo straumrof varð á spennu til siglingatækja;
- að siglingatæki voru ratsjá, dýptarmælir, kortaplotter og seguláttaviti. sökum straumleysis voru öll þessi tæki óvirk nema seguláttarvitinn;
- að flóð var kl. 18:22 við Grundartanga en strandið varð kl. 17:59 og því rúmum tuttugu mínútum fyrir flóð. Það var því farið að falla verulega út þegar Björgunarskipið Ásgrímur S. Björnsson kom til að draga Kára AK af strandstað;
- að morgunflóð var kl. 06:47 og gat skipstjóri þá bakkað bátnum hindrunarlaust af skerinu og siglt til Reykjavíkur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins má rekja til mistaka og bilunnar í rafkerfi siglingatækja.

SKIP VÉLARVANA

Nr. 015 / 12 Hafgeir ÍS 117

1. Vélarvana og dreginn til hafnar



Hafgeir ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 6752
Smíðaður: Hafnarfirði 1986 plast
Stærð: 5,3 brl. 5 bt.
Mesta lengd: 7,98 m
Breidd: 2,56 m
Dýpt:
Vél: Yanmar 140 kW 1999
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2012 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 13. febrúar 2012 var Hafgeir ÍS 117 á siglingu til hafnar í Hafnarfirði. Veður: SV 8-9 m/sek í Straumsvík.

Þegar komið var inn undir hafnargarðinn stöðvaðist vélin endanlega eftir nokkrar gangtruflanir. Þar sem engin legufæri voru tiltæk og bátinn rak að landi óskaði skipstjóri eftir aðstoð.

Björgunarbáturinn Fiskaklettur var sendur til aðstoðar og dró hann Hafgeir ÍS að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra var ætlunin að sigla fram á fjörðinn í prufukeyrslu áður en báturinn yrði tekinn á land og var því búið að taka í land flestan lausann búnað og þar með talið legufærin. Vélin hafði stöðvast tvisvar áður á siglingunni en farið aftur í gang og gengið í skamman tíma;
- að vélin gekk eðlilega þegar olía var tekin beint inn á fæðidælu vélarinnar úr lausu ílát (brúsa);

- að olíutankurinn var hreinsaður fyrr í vetur og þegar hann var opnaður kom í ljós að límkitti sem hafði verið smurt undir lokin (4 lok) var allt of mikið og hefur gubbast undan lokunum niður í olíuna og stíflað leiðslur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar voru óvönduð vinnubrögð við frágang á lokun olíutanks eftir hreinsun.

Nefndin gerir alvarlegar athugasemdir við að skipstjórinn hafi látið úr höfn án legurfæra en þá er skip ekki lengur haffært.

Nr. 016 / 12 Brúarfoss

2. Vélarvana út af Garðskaga



Brúarfoss ©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 8914568
Fánaríki: Antigua Barbuda
Smíðaður: Fredrikshavn, Danmörku, 1992
Stærð: 7.676 BT
Mesta lengd: 126,63 m
Breidd: 20,53 m
Dýpt: 10,70 m
Vél: MAK 8M 552C 5400 kW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Tjónaskýrsla frá skipi; Údráttur úr leiðarbók; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. desember 2012 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 16. febrúar 2012 var Brúarfoss á siglingu frá Reykjavík til Vestmannaeyja. Veður: VSV 20-25 m/s. (Garðskagi kl. 03:00).

Kl. 02:30 fór brunaviðvörðunarkerfi skipsins í gang og sá vakthafandi stýrimaður að boðin sýndu að eldur var í vélarúmi. Hann sendi þegar í stað vakthafandi háseta niður í vélarúm og kom skipstjórinn á hæla honum niður og fundu þeir báðir reykjarlykt. Vélstjórar voru þá komnir í vélarúmið

og hófu þeir strax leit að upptökum reyksins sem magnaðist stöðugt.

Kl. 02:54 var ljóst að bilun hafði orðið í ásrafal sem beintengdur er í aflúrtak aftan á aðalvél. Yfirvélstjóri bað skipstjóra um leyfi til að stöðva aðalvélin á meðan þeir aftengdu rafallinn. Skipstjóri gerði það og minnkaði stigningu skúfu jafnt og þétt samhliða því að skipinu var beygt til stjórnborða upp í vindinn á meðan skriður var á því. Þegar skipið varð ferðlaust féll stefnið fyrir vind.

Þegar vélin hafði stöðvast var kominn mikill reykur í vélarrúmið og reykkafarar var sendur niður til að leita elds. Enginn eldur var í vélarýminu og var það reykræst áður en viðgerð hófst.



Kl. 03:00 þegar Brúarfoss var staddur um 7,7 sml. vestur af Sandgerði var skipið komið á flatrek í átt að landi. (sjá kort). Á meðan skipstjóri tilkynnti öryggisfulltrúa útgerðarinnar aðstæður kallaði Vaktstöð siglinga í skipið og spurði hvort það væri komið á rek sem skipstjóri staðfesti. Þegar skipið hafði rekið skammt austur fyrir ölduduflið í Miðnessjó og upp fyrir 50 metra jafndýpislinuna var annað akkerið látið falla og gefið út af keðjunni þar til þrír liðir voru eftir sem haldið var um borð. Stefnið leitaði upp í vind og rek minnkaði verulega.

Eftir að Vaktstöð siglinga fékk staðfestingu á að skipið væri á reki var varðskipið Ægir, sem var á siglingu suður af Grindavík, sent áleiðis að Brúarfossi. Nærliggjandi skip voru beðin um aðstoð og allar björgunarsveitir á Suðurnesjum og

þyrila LHG voru settar í viðbragðsstöðu. Höfrungur III AK 250, sem legið hafði í vari á Stakksfirði, hélt þegar af stað í átt að Brúarfossi og var kominn



Höfrungur III ©Hilmar Snorrason

á staðinn tveimur tímum síðar. Hófu skipverjar Höfrungs III undirbúning á að taka Brúarfoss í tog en skipverjar Brúarfoss hófu að gera ráðstafanir þar að lútandi.

Þrjá tíma tók að aftengja rafalinn frá aðalvélinni en þá hafði skipið rekið um fimm sjómílum nær landi en eftir að aðalvélin var ræst aftur sigldi skipið áfallalaust til Vestmannaeyja. Varðskipið Ægir var þá komið á staðinn og var ákveðið að hann fylgdi Brúarfossi áleiðis til Vestmannaeyja.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra tók það nokkurn tíma að finna orsök þess að stigvaxandi reykur kom í vélarrúmið. En þegar orsökina fannst var ljóst að stöðva þyrfti aðalvélin á meðan verið var að aftengja rafalinn. Hann sagði að það hefði verið hægt að keyra aðalvélin áfram eða gangsetja hana í algjörru neyð en þá hefðu orðið miklar skemmdir á búnaðinum og hann jafnvel eyðilagst. Yfirvélstjórinn var sammála þessu;
- að höfuðrafall er tengdur með „Vulcan“ sveigjutengi við niðurfærslugír aftan á vélinni. Tenging er boltað gegnum átta gúmmíkubba með átta boltum í rafalinn og átta boltum við flangs niðurfærslugírsins. Tenging er ætlað til að taka „högg“ og er einnig veikasti hlutinn í búnaðinum. Taldist yfirvélstjóranum til að þeir hefðu losað 128 bolta við að ná í sundur;
- að eftir að rafalinn var tekinn í sundur kom í

ljós að burðarlager á öðrum enda rafalsásins var ónýtur. Lagerinn er keflalager sem er í nokkuð lokuðu „lagerhúsi“. Hann hafði gengið feitislaus, slitnað mikið og ofhitnað svo feiti sem var í kringum hann yfirhitnaði og myndað þennan mikla reyk;

- að lagerinn var reglulega smurður koppafeiti í smurkopp utan á leguhúsinu en inn í því var rör lagt frá honum inn í leguna. Lögnin hafði rofnar svo ekkert smurðist inn í lagerinn;
- að flóð var í Sandgerði kl. 00:47 og því búið að vera suðurfall um tíma þegar skipið byrjaði að reka en meðal rekstefna var 83°. Vindátt á Garðskaga var 270° en á veðurstöð í Sandgerði var vindátt 217°;
- að siglingu skipsins var haldið áfram á eðlilegan hátt og sáu hjálparvélar um rafmagnsframleiðslu. Eftir að skipið var losað erlendis var það tekið til viðgerðar í Danmörku.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var að feitislögn að lager í rafalnum rofnaði með tilheyrandi slit, hitamyndun og reyk.

Nr. 027 / 12 Dóri GK 42

3. Vélarvana og dreginn til hafnar



Dóri ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2622
 Smiðaður: Reykjavík 2004, plast
 Stærð: 11,8 brl. 14,8 bt.
 Mesta lengd: 12,06 m
 Skráð lengd: 11,55 m
 Breidd: 3,59 m
 Dýpt: 1,44 m
 vél: Volvo Penta 334 kW, 2004
 Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2012 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 20. mars 2012 var Dóri GK 42 á landleið til Grindavíkur. Veður: A 10-12 m/sek.



Á siglingunni fór að bera á gangtruflunum og þegar báturinn var staddur tæpa eina sjómílu SV af Hópsnesvita bað skipstjóri Auði Vésteins SU 88 að vera þeim til aðstoðar til hafnar en í því stöðvaðist vélin. Gert var klárt dráttartóg sem gekk greiðlega að koma á milli bátanna. Þegar komið var inn í innsiglingarrennuna slitnaði dráttartógið og lenti það í skrófu Dóra svo dráttartóg Auðar Vésteins SU var gert klárt og komið á milli bátanna en þá hafði Dóri GK rekið nokkuð vestur úr rennunni í átt til lands. Eftir það gekk greiðlega að draga Dóra GK til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að Dóri GK 42 strandaði í Stöðvarfirði 22. nóvember 2011 og var tekin til viðgerðar á botni. Nokkrar viðgerðir voru gerðar á olíutanki sem er botntankur og var hann m.a. stækkaður. Eftir að róðrar hófust aftur þurfti oft að skipta um forsiur að sögn skipstjóra og hafði hann nýlega verið búinn að skipt um þær vegna gangtruflana;
- að skipstjóri sagði að um borð hafi verið einn kassi af grófsíum og þrjár fínsíur. Það væri

búið að taka olíu fjórum sinnum frá því róðrar byrjuðu aftur;

- að gangtruflanir á landleiðinni stöfuðu af mettu-
un í fínsíunni þar sem fínt plastryk stöðvaðist
ekki í grófsíunni vegna kornastærðar. Sagði
skipstjóri að ekki sé hægt að sjá ástand fín-
síanna sem eru tvær en skipt væri um þær eftir
ákveðinn keyrslutíma á vélinni;
- að við dráttinn inn til hafnar snerist skrófa
Dóra sökum ferðarinnar og þegar dráttartógið
slitnaði greip skrófan spottann þegar hann
lagðist undir bátinn. Á meðan verið var að
koma öðru tógi á milli bátanna rak Dóra hratt
vestur úr innsiglingunni í átt að Fornuvör.

NEFNDARÁLIT:

Orsök stöðvunar á vélinni var ófullnægjandi hrein-
sun á olíutanknum eftir viðgerð.

Nefndin brýnir fyrir skipstjórnarmönnum og vél-
stjórum plastbáta sem hafa verið í viðgerð að sjá
til þess að tankar séu hreinsaðir sómasamlega
og hafa einnig gætur á fínsíunni eins og grófsíum
þar sem ryk eftir plastviðgerðir er of finkornað fyrir
grófsíur.

Nr. 032 / 12 Bæjarfell RE 65

4. Fær í skrófuna og dregið til hafnar



Bæjarfell ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 6487
Smíðaður: Reykjavík 1982 plast
Stærð: 7,8 brl. 7 bt.
Mesta lengd: 9,24 m
Skráð lengd: 9,15 m
Breidd: 2,68 m
Dýpt: 1,67 m
Vél: Perkins 57 kW 2005
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. október 2012 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 28. mars 2012 var Bæjarfell RE 65 á sigl-
ingu skammt vestur af Akurey á Kollafirði. Veður:
V NV 4-6 m/sek.



Vinnusvæðið (rauði hringurinn) og ferill bátsins

Báturinn var á siglingu á miðin til grásleppuveiða
þegar eitthvað lenti í skrófunni svo skrófuöxull
fór í sundur. Báturinn var fastur í tógi sem flaut í
yfirborðinu og hringdi skipstjóri í 112 og bað um
aðstoð.

Þjörgunarbáturinn Halla Jónsdóttir var send
Bæjarfelli RE til aðstoðar og dró það til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftirfarandi tilkynning til sjófarenda
var send út á tíðnum strandstöðva:
„Hafnarsvæði Reykjavíkur. Vegna neðan-
sjávarvinnu 0,45 sml 280°vestur frá Akurey
á stað 64°10,5'N og 21°59,15'V eru
skip og bátar beðnir um að fara ekki nær
staðnum en 0,25 sml.“ Tilkynning þessi var
send út af VSS á þeim tímum sem unnið var
við framkvæmdina eða til 23. febrúar;
- að skipstjóri Bæjarfells RE sagðist hafa
vitað af þessari vinnu fyrr um veturinn.
Hann sagðist ekki hafa séð neina hættu en
þegar hann var að reyna að losa tógið úr
skrófunni hafi hann séð fleiri álíka tóg með
nótakorki í enda og flaut tógið „um allan
sjó því yfirvarp var svo mikið“;
- að forstjóri köfunarfyrirtækisins sagði að
framkvæmdir hafi legið niðri um tíma

vegna veðuraðstæðna. Svæðið hafi verið lýst bannsvæði af Vaktstöð siglinga og auglýst til sjófarenda sem slíkt. Það hafi því verið óheimilt að sigla þarna um enda utan siglingaleiða. Hann sagði að svæðið hafi verið markað af fjórum akkerum en nælontóg lá frá hverri niðurstöðu upp í flot;

- að köfunarfyrirtækið sendi stjórnstöð LHG skriflega tilkynningu þann 4. febrúar 2012 með beiðni um að loka umræddu svæði. Í beiðninni kom m.a. fram að „Tímalengd verksins er m.a. háð veðri og ölduhæð en stjórnstöð LHG og hafnsögumönnum Faxaflóahafna verður tilkynnt um verklok þegar öll legufæri og tóg hafa verið fjarlægð af verkstað.“ Framkvæmdaaðili hafði samband við Vaktstöð siglinga þann 17. apríl 2012 og tilkynnti um verklok;
- að samkvæmt upplýsingum LHG voru tilkynningar lesnar fjórum sinnum á sólarhring frá því í byrjun febrúar og til 10. s.m. Þá höfðu varðstjórar tekið eftir því að vinna hefði legið niðri á svæðinu í nokkurn tíma og ákveðið var að lesa tilkynninguna aðeins þegar verið væri að kafa á svæðinu því ekki var talin ástæða til að vera að vara sjófarendur við neðansjávarvinnu sem ekki var í gangi. Þann 20. febrúar urðu varðstjórar varir við að vinna var í gangi á svæðinu og höfðu þeir samband við verktakann sem taldi að hann lyki verkinu fimmtudaginn 23. febrúar. Vaktstöð siglinga ákvað þá að lesa tilkynninguna upp einu sinni á dag í hádeginu til 23. febrúar og þá einungis á íslensku;
- að verktaki var að vinna við skolpfráveitu fyrir Orkuveitu Reykjavíkur. Eigandi hafði hvorki sótt um framkvæmdaleyfi til Faxaflóahafna (Reykjavíkurhafnar) né gert verktaka skylt að sjá um það. Faxaflóahafnir gera ekki kröfur þar um þegar framkvæmdir eru á hafsvæði hennar nema um stærri framkvæmdir á og við skilgreindar siglingaleiðir og gerir ekki sérstakar kröfur um merkingu svæðisins;
- að þegar köfun og neðansjávarvinna

stendur yfir með fljótandi fari á yfirborði er skylt að merkja staðinn samkvæmt alþjóða siglingareglum. Ef framkvæmdir liggja niðri en sæfarendum getur stafað hættu af framkvæmdarsvæðinu og ekkert fljótandi far er á yfirborði með tilheyrandi merkingum á að merkja hættu- eða varúðarsvæðið samkvæmt „Kerfi A“ með gulum ljósduflum;

- að framkvæmdaraðila eða verktaka hans ber að tilkynna hættu- eða varúðarsvæðið þar sem það getur haft áhrif á siglingar eða fiskveiðar;
- að skemmdir á Bæjarfellinu voru þær að skrúfuöxullinn dróst út úr öxultengi svo hann dróst aftur en fór ekki aftur úr stefnislegunni því skrúfan stöðvaðist á stýrinu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæður óhappsins vera ófullnægjandi tilkynningar og merkingar til sjófarenda á vinnusvæði.

Nr. 045 / 12 Greifinn SK 19

5. Vélarvana og dreginn til hafnar



Greifinn ©Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 6405
Smiðaður: Hafnarfirði 1982, plast
Stærð: 5,3 brl. 4,3 BT
Mesta lengd: 7,71 m
Skráð lengd: 7,49 m
Breidd: 2,49 m
Dýpt: 1,51 m
Vél: Volvo Penta 119 kW, 1993
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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 21. maí 2012 var Greifinn SK 19 á siglingu í Húnaflóa á leið til hafnar. Veður: A - gola

Þegar komið var undan Reykjaneshyrnu heyrðust skruðningar frá vélarúminu og aðvörunarljós kviknuðu í stjórnborði í stýrishúsi. Skipstjórinn stöðvaði strax vélina en í ljós kom að reimskífutrissur höfðu losnað og dottið af vélinni. Hann hafði samband við björgunarsveitina á Skagaströnd og björgunarskipið Húnabjörg dró Greifann SK til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélin hafði nýlega verið tekin upp og átti að vera í góðu lagi;
- að framan á vélinni voru tvö trissuhjól með reimum á sama öxli fyrir rafal og dælur en þar er einnig demparahjól til að taka við titring af þeim. Sama festing er fyrir bæði trissuhjólin á kónstykki, sem fest er með einum bolta í miðju öxulsins, en á það eru þau fest með sex 8 mm boltum með O-hringjum undir boltahausnum. Það voru þessir boltar sem losnuðu en þeir höfðu verið hertir og gengið frá þeim í viðgerðinni;
- að samkvæmt viðgerðaraðila er ekki ljóst hvers vegna boltarnir losnuðu en áriðandi væri að fylgjast með svona nýjum frágangi. Fram kom að það sem gæti hafa valdið þessu væri annað hvort að hjólin hafi orðið fyrir höggi í flutningum eða boltarnir mis- eða ofhertir.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur sennilegt að bilunina megri rekja til ófullnægjandi frágangs við upptekt vélarinnar.

Nr. 060 / 12 Skemmtibátur

6. Vélarbílun og dreginn til hafnar



Bayliner 180 ©Framleiðandi

Skipaskr.nr. óskráður
Smíðaður: USA 2007, plast
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd: 5,85 m
Skráð lengd:
Breidd: m
Dýpt: m
Vél: Tohatsu utanborðsvél 65 kW
(90 hñ) 2007
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 29. október 2012 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 15. júní 2012 var skemmtibát siglt um Eyjafjörð. Veður: Logn

Þegar komið var út fyrir Svalbarðseyri stöðvaðist báturinn þar sem skúfan snerist ekki en vélin gekk eðlilega. Formaður óskaði eftir aðstoð til hafnar og var björgunarbáturinn Súkur sendur á staðinn og dró hann bátinn til Akureyrar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn viðgerðarmanns, sem kom að viðgerð mótorsins, var bilunin í tannhjólum í hældrifi og einnig hafði „öryggishula“ (flexible coupling) í skúfuhausnum rofið tengingu skúfu. Mikið svarf úr hjólunum var í hælunum og var það hreinsað, skipt um alla skemmda hluta ásamt legum og pakkdós;
- að eigandi taldi orsök bilunarinnar hafi verið sú að of strekkt var á skiptibarka á milli vélar og stjórnækis. Þetta hafi valdið því að vélin var komin á of mikinn snúning áður en gírin kúplaði inn skúfu;
- að sögn eiganda hafði hann aldrei fengið í skúfuna áður. En aftur á móti hafði hann veitt því athygli að hljóðbreyting kom í gírin eða drifið þegar hann var á siglingu um tveimur vikum áður en þá rak hann gírin mjög harkalega í afturábak.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nefndin beinir því til notenda svipaðs stjórnbúnaðar að vera vakandi fyrir því að vélin snúist á hæfilegum hraða þegar gírin kúplar að skúfu. Laga það sjálfir eða kalla til viðgerðarmann til að stilla þetta svo hæfilegt sé.

Nr. 067 / 12 Dóri GK 42

7. Vélarvana og dreginn til hafnar

Dóri ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2622
 Smíðaður: Reykjavík 2004, plast
 Stærð: 11,8 brl. 14,8 bt.
 Mesta lengd: 12,06 m
 Skráð lengd: 11,55 m
 Breidd: 3,59 m
 Dýpt: 1,44 m
 Vél: Volvo Penta 334 kW, 2004
 Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. desember 2012 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 27. júní 2012 var Dóri GK 42 á siglingu skammt undan Barðsneshorni. Veður: Logn og norðurfall

Á landleiðinni urðu gangtruflanir í vélinni og þegar komið var skammt norður af Barðsneshorni stöðvaðist hún en stutt var í land. Í ljós kom að sjór hafði komist í olíuna og óskaði skipstjóri eftir aðstoð. Anný SU kom fljótlega og dró Dóra GK frá ströndinni en það var björgunarskipið Hafbjörg sem dró hann til hafnar á Neskaupstað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að orsök þess að vélin stöðvaðist var að talsverður sjór hafði komist niður um lestargólfid í olíuna og olúsíur stíflast;
- að áður en þetta gerðist hafði orðið vart við raka í olíunni og skipta þurfti um síur nánast á hverjum degi vegna þess;
- að tvö lok eru í lestargólfinu niður í plastolíu-tanka og samkvæmt skipstjóra þurfti frágangur þeirra lagfæringu sem til stóð að gera.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var sjóleki að olíutank.

Nr. 077 / 12 Björg B. SH 105

8. Vélarbilun og dregin til hafnar

Björg B. ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 6946
 Smíðaður: Hafnarfjörður 1987 plast
 Stærð: 4,4 brl. 4,6 bt.
 Mesta lengd: 8,45 m
 Skráð lengd: 7,81 m
 Breidd: 2,42 m
 Dýpt: 0,88 m
 Vél: Volvo Penta 119 kW 2002
 Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 29. október 2012 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 9. júlí 2012 var Björg B. SH 105 á handfæraveiðum skammt norður af Búlandshöfða á Breiðafirði. Veður: Logn

Á veiðunum varð skipstjóri var við gangtruflanir í vélinni og í ljós kom að gat var komið á eldsneytisrör (spíssarör) svo olían sprautaðist út í vélarúmið. Hann óskaði eftir aðstoð og björgunarbáturinn Reynir frá Grundarfirði dró Björgu B. SH inn til Grundarfjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að festing hafði brotnað vegna titrings að mati útgerðaraðila og rörið verið því án æskilegs stuðnings.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur menn til að fylgjast reglulega með festingum eldsneytisröra.

Nr. 094 / 12 Ingi Dóri RE 64

9. Vélarvana og dreginn til hafnar



Skipaskr.nr. 6282
Smiðaður: Flateyri 1983 plast
Stærð: 4,6 brl. 4,1 bt.
Mesta lengd: 8,14 m
Skráð lengd: 7,79 m
Breidd: 2,18 m
Dýpt: 1,46 m
Vél: Yanmar 140 kW 1997
Fjöldi skipverja: 2

Ingi Dóri ©Alfons Finnsson

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 7. desember 2012 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 19. ágúst 2012 var Ingi Dóri RE 64 á siglingu á Faxaflóa. Veður: NA andvari.

Á siglingunni kom mikill hávaði og titringur frá vélarrúmi svo báturinn nötraði allur. Formaður kúplaði frá skrófu og gekk þá vélin eðlilega. Þegar kúplað var inn aftur byrjuðu sömu lætin og girinn festist í afturábak svo stöðva varð vélina.

Formaðurinn óskaði eftir aðstoð og björgunarbaturnir Þórður S. Kristjánsson dró Inga Dóra RE til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra gerði bilunin engin boð á undan sér og engin merki um að eitthvað hefði lent í skrófunni. Hann sagðist aldrei hafa fengið í skrófuna á þessum bát;
- að sögn skipstjóra var drifið tekið upp um vorið og skipt um legur og þéttingar;
- að eftir að drifið var opnað kom í ljós að þrjár samliggjandi tennur í pinnjónum voru brotnar (brotnar inn í kjarna undistöðu þeirra) á þann hátt að ætla mætti að eitthvað hafi þyngt snögglega á skrófunni. Einnig voru önnur tann-

hjóla brotin sem telja má víst að séu afleiðingar þess að fyrrgreindar tennur brotnuðu;

- að engin veruleg ákoma var sýnileg á skrófu-blöðunum eins og eftir harðan hlut.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 096 / 12 Milla SI 727

10. Fær í skrófuna og dregin til hafnar



Skipaskr.nr. 2321
Smiðaður: Hafnarfirði 1999 plast
Stærð: 8,6 brl. 8,7 bt.
Mesta lengd: 9,82 m
Skráð lengd: 9,8 m
Breidd: 2,93 m
Dýpt: 1,1 m
Vél: Cummins 187 kW 1999
Fjöldi skipverja: 3

Milla ©Útgerð

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 12. apríl 2013 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 8. maí 2012 var Milla SI 727 á útleið frá Siglufirði. Veður

Þegar siglt var á hægri ferð út úr höfninni að austanverðu stöðvaðist báturinn snögglega og kúplaði skipstjóri strax frá skrófu þar sem hann taldi að báturinn væri strandaður. Hann reyndi að bakka en fann að eitthvað var komið í skrófunna og vélin stöðvaðist. Þegar skipstjóri athugaði málið nánar sá hann tóg í skrófunni sem lá niður í botn og var báturinn fastur við það. Hann náði til tógsins með járnsgög og gat sagað það í sundur svo báturinn losnaði. Var Milla SI dregin að bryggju með aðstoð björgunarskips.

Milla SI var hífð á land og kom þá í ljós að mikið tjón hafði orðið á skrófu, öxli og öxultengi.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tógið sem kom í skrúfuna taldi skipstjóri vera allt að 50 mm svert landfestartóg. Tógið flaut í yfirborðinu á siglingasvæði og án yfirborðsmerkingar;
- að samkvæmt ferilskráningu var Milla SI á 5,7 hnúta hraða þegar tógið kom í skrúfuna og stöðvaði siglingu hennar svo snögglega að skipstjóri taldi að hann hafi strandað;



Festingin með tóginu í botni hafnarinnar.
Mynd©Köfunarþjónusta Erlendar Bogasonar

- að kafað var eftir tóginu niður á botn og kom þá í ljós að endinn var í festingu í botninum. Tógið var skorið frá festingunni;
- að austan megin í firðinum var komið fyrir festingum á hafsbótnei vegna átaksmælinga á þeim;
- að sögn hafnarvarðar var veitt munnlegt leyfi áður en átaksmælingarnar hófust með því skilyrði að festingarnar væru settar utan eðlilegra siglingaleiðar;
- að framkvæmdaraðilinn sagðist hafa fengið leyfi til að bora niður í botninn og reka niður tvær festingar austan siglingaleiðar. Tógin áttu

að þola allt að 15 tonna átak og var 30 mm svert tóg fest við hvort akkeri. Báturinn sem notaður var til átaksmælinganna hafði ekki afl til að losa festingarnar frá botni og stóð til að fá aflmeiri bát til að ná þeim upp. Á meðan beðið var eftir því voru settir belgir á bæði tógina en að tveimur dögum liðnum hurfu þeir og sagðist framkvæmdaraðilinn hafa gert tilraun til að finna tógina en án árangurs. Hann sagðist hafa vonað, þegar tógina fundust ekki, að þau hefðu sokkið þegar gróður settist á þau en verkið hafði verið framkvæmt rúmum mánuði fyrir óhappið;

- að framkvæmdaraðilinn sagði að hin festingin (akkerið) sem sett var niður hafi verið nokkuð sunnar og nær landi og hafi festin úr henni ekki fundist enn þá.

NEFNDARÁLIT:

Örsök óhappsins var botnfast tóg á siglingasvæði sem flaut ómerkt upp í yfirborðinu og lenti í skrúfu bátsins.

Nr. 102 / 12 Þórunn Sveinsdóttir VE 401

11. Vélarbilun



Þórunn Sveinsdóttir ©Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 2401 IMO nr. 9463360
Smíðaður: Danmörku 2010, stál
Stærð: 778,9 BT
Mesta lengd: 40,06 m
Skráð lengd: 35,77 m
Breidd: 11,2 m
Dýpt: 7,09 m
Vél: M A K 540 kW 2009
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 12. apríl 2013 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 13. september 2012 var Þórunn Sveinsdóttir VE 401 á siglingu um 15 sml austan Eyja. Veður: SV 15 m/sek m/s og þungur sjór.

Á veiðunum stöðvaðist vélin eftir að aðvörun hafði komið um að smurolíuþrýstingur hafi fallið. Skipstjóri slakaði hlerunum til að minnka rekið og tilkynnti atvikið.

Dráttarbáturinn Lóðsinn var sendur áleiðis til skipsins en vélstjórum tókst að bregðast við biluninni og sigldi það án aðstoðar til Vestmannaeyja.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að áður í veiðiferðinni hafði komið fyrir svipuð bilun. Orsökinn reyndist vera stíflaður þrýstistýriloki sem halda á stöðugum 4,9 til 5 bara olíuþrýstingi á smurfleti vélarinnar. Einn þrýstistýriloki stjórna þrýstingi bæði fyrir aðalsmurolíudæluna og ef varasmurolíudælan er notuð. Eftir fyrri bilunina var búið að setja varaloka, sem til var um borð, á kerfið en hinn hafði stíflaðist sökum sótagna í smurolíunni;
- að aðalvél skipsins er keyrð á þungri svartolíu (svartolía IFO 380) sem er hituð upp og þarf að vera 137°C inn á spíssa. Sérstaklega vill verða mikil sötmyndun í brunahólfi við keyrslu undir litlu álagi að sögn yfirvélstjóra en svoleiðins aðstæður vilja stundum skapast þegar verið er að taka trollið;
- að samkvæmt upplýsingum olíufélaganna er HFO 380 olía bæði flutt inn með lágu brennisteinsinnihaldi (rétt kringum 1%) og háu brennisteinsinnihaldi (1,5 til 2,2%) en nokkur mismunur er milli sendinga;
- að sögn vélstjóra ráðleggja vélaframleiðendur vélstjóra að keyra vélina ekki á þessu eldsneyti nema skamma stund (eina klukkustund) í einu með lægri afgashita en 380°C svo mikið söt myndist ekki;
- að sérfræðiaðili benti á að við keyrslu við lægra hitastig þéttist brennisteinsvetni í útblæstri og myndar brennisteinssýru (H²SO₄) sem eyðir andsýringareiginleikum smurolíu TBN (Total Base Number) mjög hratt. Það eykur mjög sötöfnun í vélum. Æskilegt er að halda sót magni í smurolíu í uppleystu formi vel undir 1%. Ef sót magn í uppleystu formi fer yfir t.d. 2,5% er augin hætt á vélaskemmdum;
- að á vélinni voru 1.800 lítrar af smurolíu og til skamms tíma af gerðinni Argina T sem hefur TBN 30 eiginleika til að takast á við eldsneyti með 2,5% brennisteinsinnihaldi. Eftir að ljóst varð að sú olía hentaði ekki var skipt yfir í Argina X (TBN 40) en hún á að ráða við yfir 3,5% brennisteinsinnihald eldsneytis. Ein skilvinda er til að hreinsa smurolíu og gengur hún stöðugt. Hún hefur ekki undan að hreinsa sótið vegna mikillar sötmyndunar að sögn yfirvélstjóra. Vélina brennir nánast engri smurolíu og er því nauðsynlegt að styrkja TBN innihald hennar reglulega með nýrri smurolíu;
- að sögn yfirvélstjóra var aukið við síubúnað af C.J.C. gerð á smurolíukerfinu eftir viðgerð og stefnt væri að því að skipta oft um smurolíu. Venja er að hreinsun og nýíblöndun er látin nægja þar sem mikið magn er í smurolíukerfinu og eru sumar vélar byggðar með það að markmiði að eyða ákveðnu magni olíunnar;
- að vinnu olíuþrýstingur er 4,5 bör en þegar hann fellur niður í 3,2 bör gerir aðvörunabúnaður vélarinnar viðvar um það með hljóð- og ljósaðvörun. Ef þrýstingur fellur niður fyrir 3 bör stöðvar sjálfvirk neyðarstöðvun vélina umsvifalaust;
- að fram kom hjá yfirvélstjóra að fleiri atriði geti orðið til þess að neyðarstöðvunarbúnaður grípi inn í og stöðvi vélina;
- að við útslætt rafmagns fer af stað sjálfvirkur ferill sem ræsir ljósavél og endursetur rafmagn á skipsnetið innan 15 sekúndna;
- að hægt er að grípa inn í stöðvun vélarinnar með því að rjúfa sjálfvirka neyðarstöðvun með rofa í stjórnborði og sagðist skipstjóri nýta sér þann möguleika þegar siglt er við varhugaverðar aðstæður þar sem hann vill ekki missa út vél;
- að stíflaði þrýstistýrilokinn er á affallslögn frá leguflötum vélarinnar og því óháður að öðru leyti aðalsmurolíudælu og varadælu sem eru rafdrifnar. Það þarf því nokkurn búnað í kerfið til að koma fyrir þrýstistýringu á hvora dælu fyrir sig;
- að aðalvél skipsins er MaK 8 M 20 C (Caterpillar átta strokka línuvél). Vélina er hönnuð til framleiðslu 1.520 kW orku við 1000 snúninga. Afl vélarinnar var fært niður með því

að innsigla hámarks olíumagn til hennar og er þannig skráð hjá Siglingastofnun 540 kW eða um 1/3 af hámarksafli hennar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var stífla í þrýstistýriloka vegna sótmyndunar í smurolíu svo olíuþrýstingur á legur féll og sjálfvirk neyðarstöðvun stöðvaði vélina.

Nr. 121 / 12 Una ÍS 127

12. Sprenging í afgangsgrein



Una ©Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 2338
Smiðaður: Hafnarfirði 1999 plast
Stærð: brl. 15 bt.
Mesta lengd: 13,25
Skráð lengd: 22,8
Breidd: 3,5 m
Dýpt: 1,4 m
Vél: Yanmar 275 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 10. maí 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Ólafi K. Ármannssyni 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. nóvember 2012 var Una ÍS 127 á siglingu á Breiðafirði. Veður: Hægviðri.

Á siglingunni til Flateyrar var Una ÍS komin norður á miðjan Breiðafjörð þegar skipverjar urðu varir við sprengingu frá vélarúmi og rafmagnið fór af skipinu. Slegið var af vélinni og skipstjóri fór þegar niður í vélarúmið en þar var mikil gufa og geymasýrueimur en vélin gekk að því er virtist eðlilega. Opnaðar voru allar gáttir út úr bátnum og niður í vélarúmið til að lofta út og hleypa rakanum út.

Skipstjóri sneri við og hélt til Rífshafnar þar sem vélin virtist geta gengið og hitnaði ekki úr óhófi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun á vélinni kom í ljós að sprunga var í innvegg kælikápu afgangsgreinar og við það hefur afgasið skyndilega hækkað þrýsting í kælikerfinu svo hosa á lögn að afgaskuðungi forþjöppunnar rifnaði. Við rof á hosunni spraut aðist kælivatnið upp í forþjöppuna og gufaði strax upp. Gufan þéttist á rafgeymaskautum og olli skammhlaupi;
- að sögn vélvirkjameistara má sennilega rekja sprunguna í afgangsgreininni til tæringar. Engar vísbendingar eru um að kælivatnið hafi soðið á vélinni þó svo trissan á sjóðælunni hafi verið slitin og reimin gæti hafa slúðrað;
- að skipt var um vél í bátnum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök vélarbilunarinnar má líklega rekja til tæringar í afgangsgrein.

Nr. 122 / 12 Kolbeinsey EA 252

13. Reykur í vélarúmi



Kolbeinsey ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2678
Smiðaður: Hafnarfirði 2006, plast
Stærð: 11,3 brl. 14,8 bt.
Mesta lengd: 12,3 m
Skráð lengd: 11,3 m
Breidd: 3,7 m
Dýpt: 1,46 m
Vél: Yanmar 368 kW, 2006
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 10. maí 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Ólafi K. Ármannssyni 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 6. nóvember 2012 lá Kolbeinsey EA 252 við bryggju í Grundarfirði.

Skipstjóri ætlaði að gangsetja aðalvélin en hún fór ekki í gang. Hann tengdi saman rafgeymasett með neyðarstartbúnaði en þá steig mikill reykur

upp frá vélarrúminu. Slökkvikerfi vélarrúmsins var ræst og kallað til slökkvilið staðarins sem reykraesti vélarrúmið.

Við skoðun á rafbúnaði kom í ljós að kapall frá rafgeymum í startara hafði hitnað þar sem losnað hafði upp á tengingu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ummerki eftir eld í vélarrúminu voru ekki sjáanleg. Aftur á móti var vélarrúmið svart af sóti eftir slökkvikerfið;
- að losnað hafði upp á tengingu við startara;
- að 24 V rafkerfi er í bátinum og við það að tengja saman tvö kerfi jókst orkan og olli mun meiri hita á losaralegri tengingu við startarann. Við þetta myndaðist reykur frá olíu og fitu;
- að eftir að vélarrúmið var reykraest sagðist skipstjóri hafa skafið kapalskóinn og hreinsað umhverfið af feiti og óhreinindum og hert tengingar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var los á tengingum við startara.

Nr. 131 / 12 Þórunn Sveinsdóttir VE 401

14. Bilun í búnaði við trolltöku



Þórunn Sveinsdóttir ©Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 2401 IMO nr. 9463360
Smiðaður: Danmörku 2010, stál
Stærð: 778,9 BT
Mesta lengd: 40,06 m
Skráð lengd: 35,77 m
Breidd: 11,2 m
Dýpt: 7,09 m
Vél: M A K 540 kW 2009
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. maí 2013 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 20. nóvember 2012 var Þórunn Sveinsdóttir VE 401 að togveiðum á Vestfjarðamiðum. Veður: NA 20-25 m/sek m/s og kröpp alda.

Á toginu festist bakborðshleri í botni og á meðan verið var að beita hefðbundnum aðferðum til að losa hann sló út rafmagn af skipinu svo hemlar fóru á togvindur. Í framhaldi stöðvaðist aðalvél og skipið varð stjórnlaust. Sjálfvirkur búnaður ræsti ljósavél í kjölfarið og endursetti rafmagn á skipsnetið. Sjór hafði gengið inn yfir skutgaflinn og runnið yfir til bakborða á trollþilfari svo skipið fékk allt að 30° slagsíðu. Þegar rafmagn var komið aftur á vindur voru hemlar teknir af þeim og réttist skipið og aðgerð var haldið áfram.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mikið álag kom á aðalvél skipsins þegar verið var að losa toghlera sem hafði festst í botni;
- að verið var að toga tvö troll á lensi í 20-25 m/sek. vindi á 34 faðma dýpi þegar bakborðs vír festist í botni. Við að losa hann var híf í bakborðs vír og þegar dregið hafði verið nær niðurstöðu stöðvaðist vélin. Mikil orka var tekin út úr spilum, skurður á skrófu var um 30° og öldur riðu undir skut skipsins. Vegna lítills dýpis var ekkert yfirvarp á vírnum og teygja minni en þegar verið er við svona aðgerð á dýpra vatni. Vírarnir voru nýir og teygja í þeim því upp á sitt besta. Ekki er hægt að gera ráð fyrir að vírarnir slitni við þessar aðstæður;
- að rafdrifnar togvindur eru í skipinu en að öllu jöfnu eru mótórar þeirra notaðar sem hemlar en þá „breytist“ rafmótorinn í „rafal“ sem framleiðir inn á net skipsins. Þetta á við um venjulega notkun vindanna eins og á togi eða við útslökun. Við þær aðstæður sem voru í þessari aðgerð hefur þetta verið að gerast til skiptis eftir öldulagi. Borðabremsur eru einnig á vindunum og er hægt að setja þær á hvenær sem þess þarf en við straumrof eða þegar rafmagn er tekið af vindum fara hemlarnir á svo vírinn renni ekki viðstöðulaust út en bremsurnar er ekki hægt að taka af nema rafmagn sé til staðar;

- að aðvörunarkerfi vélarinnar vaktar hina ýmsu hluta vélbúnaðarins en í sumum boðum fer í gang sjálfvirk stöðvun á aðalvél eftir ákveðnu ferli. Í þessu tilfelli varð aðalvélin fyrir miklu álagi sem gangráður hennar náði ekki að bregðast við áður en dró niður í henni það mikið að spennufall varð og rafmagni sló út;
- að vélstjóri sagðist hafa gert prufu á tímalengd í sjálfvirkum ferli við straumrof. Niðurstaðan hafi verið sú að 15 sekúndur liðu frá því straumrof varð og þar til ljósavél fór í gang og endursetti rafmagn á skipsnetið. Hann sagði að þessar 15 sekúndur dugi ekki til að aðalvélin gangi áfram því nægjanlegt þrýstifall verði á kælivatndælunni strax við straumrof og virki því sjálfvirka neyðarstöðvunin;
- að aðalvél sér um rafmagnsframleiðslu og er því keyrð á stöðugum 1.000 snúningum. Í þessu tilfelli var einnig keyrð önnur ljósavél inn á rafmagnsnetið. Við straumrofið stöðvðust báðar vélarnar svo neyðarræsisbúnaður valdi sjálfvirkt hina ljósavélina til gangsetningar;
- að útgerðin fékk verkfræðistofuna Skipasýn ehf. til að fara yfir stöðugleika skipsins. Niðustaða hennar var eftirfarandi:
- Gerð var hallaprófun á skipinu og ekkert bendir til annars en stöðugleika skipsins hafi verið góður. Hallinn virðist hafa verið mestur um 30° á BB og talsvert aftur trim, enda átak bæði á BB og miðju togvira. Þessi halli er mjög lítill í samanburði við þann halla sem skipið á að þola í því hleðslutilviki sem skipið var í. En samkvæmt fyrirliggjandi stöðugleikagögnum þolir skipið 90° halla og stærsti réttiarmur er við 60°, þegar vindálag hefur verið reiknað, en mesti halli er mun meiri og stærsti réttiarmur stærri ef ekki er tekið tillit til vindálags.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins má rekja til mikils álags á aðalvél skipsins sem stöðvaðist og rafmagni sló út.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin bendir á þá miklu hættu sem getur skap-

ast þegar spilbúnaður togveiðiskipa fer í læsta stöðu við straumrof. Nefndin telur mikilvægt að neyðarlosun sé á bremsum togvinda.

Nr. 134 / 12 Stakkhamar SH 220

15. Missir skrófu og dreginn í land



Stakkhamar ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2560
Smíðaður: Hafnarfirði 2002 plast
Stærð: 11,2 brl. 14,6 bt.
Mesta lengd: 11,35 m
Skráð lengd: 11,32 m
Breidd: 3,68 m
Dýpt: 1,45 m
Vél: Caterpillar 253 kW 2002
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 10. maí 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Ólafi K. Ármannssyni og Jóhanni Ársælssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. desember 2012 var Stakkhamar SH 220 á línuveiðum skammt undan Dritvíkurflögum á Snæfellsnesi. Veður: Logn.

Eftir að lögn línunnar lauk var látið reka en þegar hefja átti línudráttinn var kúplað að til að sigla að baujunni og þá snerist skrófuöxullinn en önnur virkni varð ekki. Eftir athugun var skipstjóri viss um að skrófan hefði fallið af öxlinum. Hann hafði því samband við björgunarskipið Björg sem dró Stakkhamar SH til Rifshafnar og eftir að vera tekinn á land kom í ljós að grunur skipstjórans var réttur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skrófan hafði farið af öxlinum en kílinn var á sínum stað í kílsporinu. Skrófan hafði verið tekin af öxlinum vegna lagfæringa á árinu þ.e.a.s. í ágúst. Eftir viðgerð á skrófunni var hún sett upp á skrófuásinn með því að hita skrófuhausinn hæfilega eða í rúmar 40°C að sögn útgerðarmanns;

- að sögn útgerðarmanns hafði svipað atvik komið fyrir þessa skúfu nokkuð löngu áður en þá hékk hún uppi á öxlinum þar sem forðast var að hreyfa stýrisblaðið því ef það er lagt í borð fellur skúfan af ef hún losnar;
- að ekki var ljóst hvað olli þessu en í fyrra skiptið beindist athyglin að rónni en ekki var hugað að því hvort kónn ássins passaði nákvæmlega inn í skúfunafið eða hvort það hafi ekki verið hitað nægjanlega til að herpast tryggilega utan um ásin. Eftir seinna skiptið var ekki hægt að skoða þetta því skúfan og róin höfðu tapast;
- að sögn vélsmíðs þarf fyrst og fremst að aðgæta að skúfunafið passi upp á kóninn bæði að aftan og framan áður en skúfan er hituð. Hita þarf hana þar til efni hennar er orðið rakalaust en þá er hún rétt snertiheit 60°- 90°C. Skúfunni er þá rennt snögg upp á ásin og hert að með rónni;
- að legufæri voru tiltæk um borð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT

Nr. 091 / 12 Hópsnes GK 77

1. Skipverji slasast á handlegg



Skipaskr.nr. 2673
Smiðaður: Njarðvík 2006, plast
Stærð: 12 brl. 14,9 bt.
Mesta lengd: 12,69 m
Skráð lengd: 11,37 m
Breidd: 3,72 m
Dýpt: 1,51 m
Vél: Cummins 302 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 4

Hópsnes ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Slysatilkyrning; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. mars 2013 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 9. ágúst 2012 var Hópsnes GK 77 á línuveiðum á 30-40 sml norður af Siglufirði. Veður: NV 12-14 m/s.

Skipverji var á gangi innan við línuspilið þegar krókur skaust úr hreinsiburstum og í handlegg hans. Félagar hans stöðvuðu spilið og var krókurinn losaður úr handleggnum en þá hafði hann rifið skurð á framhandlegg slasaða. Gert var að sárinu til bráðabirgða um borð og fór slasaði til læknis þegar komið var í land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að alla jöfnu er línuspilið skermað af með plastbornum „segldúk“ sem nær frá lofti niður að þilfari. Dúkurinn er um 70 sm breiður en í þetta skipti var honum rúllað upp og festur í loftið af því að hann var orðinn mjög slitinn, götótur og talið að hann þjónaði ekki tilgangi sínum heldur væri til trafala;
- að fram kom hjá slasaða að hann vissi til þess að nýr dúkur hafi verið tilbúinn hjá útgerðinni;
- að slasaði sagði að eftir að krókurinn kræktist í olnbogabótina hafi hann ekki tekið á móti

togi hans svo hann færi ekki á kaf í handlegginn. Slasaði hafi fylgt króknum á meðan línan og taumurinn fóru inn á dráttarskífuna og því hafi hann aðeins gert grunnan skurð á handlegginn;

- að sögn skipstjóra vilja krókarnir krækjast í dúkinn þegar hann er orðinn slitinn og götótur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til þess að öryggisbúnaður var ónothæfur.

SLYS Á LÍNUBÁTUM

Nr. 057 / 12 Gulltoppur GK 24

1. Skipverji slasast á fingri



Gulltoppur ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1458
Smiðaður: Seyðisfirði 1976 stál
Stærð: 98,8 brl. 159,9 bt.
Mesta lengd: 26,92 m
Skráð lengd: 24,96 m
Breidd: 5,9 m
Dýpt: 5,3 m
Vél: Caterpillar 313 kW, 1975
Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 31. ágúst 2012 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 24. apríl 2012 var Gulltoppur á línuveiðum í Grindavíkurdýpi. Veður: A 10-14 m/sek.

Á línudrættinum skaust krókur í finger skipverjans á rúllunni svo djúpur skurð hlaut af. Skipstjóri gerði að sárinu með sáraklemmum og þegar í land var komið um kvöldið var slasaða komið til lækis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist ekki hafa veitt því athygli hvar krókurinn festist áður en hann skaust í finger hans en aflið sem var í króknum hafi verið með þeim hætti að mikil teygja hafi verið kominn á tauminn. Hann hafi notað langan gogg til að taka fisk sem kominn var að spiliinu og því með ólíkindum að krókurinn hafi náð til hans. Hann sagði einnig að hann vissi ekki til þess að krókar vildu festast í rúllunni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 095 / 12 Páll Jónsson GK 7

2. Skipverji slasast við fall



Páll Jónsson ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1030
IMO nr. 6704892
Smiðaður: Hollandi 1967, stál
Stærð: 299 brl. 402 bt.
Mesta lengd: 43,90 m
Skráð lengd: 40,36 m
Breidd: 7,60 m
Dýpt: 6,30 m
Vél: Grenaa 662 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. mars 2013 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. ágúst 2012 var Páll Jónsson GK 7 á línuveiðum á Austfjarðarmiðum. Veður: 15 m/s og þungur sjór.

Skipverjar voru að byrja að leggja línuna og einn þeirra sem var á skutþilfari hafði látið drekann og endabólið fara. Hann ætlaði síðan að kasta fuglafælunni aftur af skipinu en þá kom alda á bakborðssíðuna svo skipverjinn kastaðist yfir til stjórnbörða. Hann lenti með vinstri síðu á þrepi í skuthorninu.

Búið var um slasaða á þilfarinu og síðan siglt



Pallurinn eða þrepið í stjórnbörðs skuthorni sem slasaði féll ofan á

með hann til Neskaupsstaðar. Hann var lær- og rifbrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist hafa beygt sig niður til að taka fuglafæluna upp og kastað henni í sveiflu aftur af skipinu en í því kom alda svo skipið féll um 30-40° yfir til stjórnborða. Hann hafi ekki náð að grípa í neitt til að verjast eða minnka fallið og ekki heldur að láta sig falla niður þar sem hann stóð;
- að fuglafælan er falur sem skipið dregur á lagningunni en í enda hans eru tveir belgir;
- að sögn slasaða og skipstjóra er skutþilfarið úr riffluðu „þilfarsstáli“. Það var málað en ekki frekar hálkuvárið fremur en önnur þilför í skipinu. En að sögn slasaða kom það ekki að sök í þetta skiptið þar sem hann kastaðist til án þess að renna á þilfarinu;
- að slasaði sagðist hafa verið í stígvélum sem eru fremur stöð;
- að slasaði hafði verið á skipinu í fjölmörg ár og var vaktformaður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var velta sem kom á skipið sem slasaði stóð ekki af sér.

Nr. 124 / 12 Bíldsey SH 65

3. Skipverji slasast við fall



Bíldsey ©NN

Skipaskr.nr. 2704
Smíðaður: Reykjavík 2006 plast
Stærð: brl. 29,8 bt.
Mesta lengd: 14,98 m
Skráð lengd: 14,48 m
Breidd: 4,6 m
Dýpt: 1,92 m
Vél: Yanmar 323 kW 2006
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 10. maí 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Ólafi K. Ármannssyni og Jóhanni Ársælssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 13. nóvember 2012 var Bíldsey SH 65 á línuveiðum á Skagafirði. Veður: Logn

Þegar skipverji lét baujuna fara í upphafi línulaðningar varð annar sem sá um færið var við að það hafði ekki verið hnýtt við baujuna. Brást hann snögg við og stormaði fram eftir þilfarinu til að láta skipstjóra vita. Á hlaupunum féll hann um skóflu sem lá þvert í gangveginum og slasaðist á olnboga.

Baujan var tekin inn og haldið til hafnar þar sem slasaða var komið til læknis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að baujustangir og belgir eru geymdar, á milli lagna, í skoti aftan við niðurgang í vélarrúmið. Skóflan er að öllu jöfnu geymd í lestinni til að moka ís yfir aflann en daginn áður hafði hún verið notuð ofanþilja og sett í geymslu með baujunum. Þegar fyrsta baujan var tekin úr geymslustaðnum féll skóflan þvers yfir gangvegin og skorðaðist skaftið hinu megin aftan við styrktarstoð og lá hún þar;
- að skipstjórinn sagðist hafa séð skófluna á þilfarinu undir belgjunum skömmu fyrir slysið;
- að skipstjóri sagðist hafa fylgst með þegar baujan var látin fara og séð strax að ekkert var fest við hana og slasaði hefði ekki þurft að hlaupa. Slasaði hefði þess vegna getað kallað því vegalengdir væru stuttar;
- að slasaði hafi brugðið þegar baujan var farin og ekkert verið við hana. Hann hafi því hlaupið til að láta vita en hann hefði getað snúið sér við og kallað því stýrishúsið var skammt framan við hann. Hann sagðist ekki hafa tekið eftir að skóflan hafði legið yfir gangvegin enda sá hann ekki um baujuna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á NETABÁTUM

Nr. 065 /12 Skálafell ÁR 50

1. Skipverji flækist í veiðarfærum og fer fyrir borð



Skálafell ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 0100
Smiðaður: Marstad Noregi, 1959, stál
Stærð: 148,9 brl. 200 bt.
Mesta lengd: 29,91 m
Skráð lengd: 27,42 m
Breidd: 6,4 m
Dýpt: 5,9 m
Vél: Cummins, 589 Kw, 1988
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. mars 2013 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 20. júní 2012 var Skálafell ÁR 50 á netaveiðum á Selvogsbanka. Veður: Logn

Þegar verið var að leggja eina trossuna var drekin látinn fara áður en síðasta netið var farið. Við það kom bugt af sértanum utan um upphandlegg skipverja, sem vann við lögnina, og hertist svo að bragðinu að hann dróst fyrir borð. Þegar hann lenti í sjónum slaknaði á tóginu og bragðið losnaði. Skipverjinn náði til færissins sem hafði verið sett fast og gat dregið sig að skipinu.

Einn skipverja var þá kominn í björgunarbúning og stökk í sjóinn til að bjarga þeim nauðstadda í Markúsarnet sem þeir voru svo dregnir í um borð. Skipið hélt til hafnar og var slasaða komið á sjúkrahús til aðhlynningar þar sem hann kenndi eimsla í hægri handlegg og síðu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að netatrossan sem verið var að leggja var lögð af efra skutþilfari skipsins og voru færi og

sértar þar einnig en annar endi þeirra lá fram í dráttarlúgu þar sem drekarnir voru. Einn skipverji (drekamaðurinn) var í því að láta drekana fara þegar honum var sagt það;

- að sögn skipstjóra og slasaða er venjulega kallað fram í „drekamanninn“ og hann látinn vita þegar eitt net er eftir af lagningunni og svo aftur þegar það er farið og drekin á að fara;
- að skipverjinn (drekamaðurinn) sem sinnti þessu starfi sagðist hafa haldið að gleymst hefði að láta hann vita að síðasta netið væri að fara en það hafði komið fyrir áður að gleymst hefði verið að láta hann vita. Hann taldi því þetta vera „seinna kallið“ og hann ætti því að láta drekan fara;
- að slasaði sagði að hann hafi verið einn af þremur skipverjum við lagninguna á skutnum. Starf hans hafi verið að sjá um baujurnar og almennt eftirlit með að lagningin gengi snurðulaust fyrir sig. Þegar drekin var látinn fara og tvö net voru eftir af lögninni hafi þeir á skutnum reynt að bjarga málum með því að halda við sértann eða setja færið fast til að netin sem eftir voru færu ekki út í haug;
- að slasaði sagði að handleggurinn hafi lent á milli sértans og lunningar þegar drekin tók í og hann hafi gefið eftir átakinu frá sértanum og látið sig fara fyrir borð en þegar slaknaði á bragðinu losnaði hann strax úr því;
- að slasaði var ekki með fleytitæki en var léttklæddur;
- að slasaði var aðeins örfáar mínútur í sjónum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins má rekja til ónákvæmra boðskipta á milli skipverja.

Nefndin bendir sjómönnum á að mikið öryggi sé í því að vera búnir léttum uppblásanlegum björgunarvestum við störf á þilfari sem blásast upp við að menn lendi í sjó.

Nr. 109 / 12 Kristbjörg VE 71

2. Skipverji slasast við fall



Kristbjörg ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 0084
Smíðaður: Kristiansand Noregi 1961,
stál
Stærð: 212 brl. 320,8 bt.
Mesta lengd: 39,61 m
Skráð lengd: 36,19 m
Breidd: 6,8 m
Dýpt: 5,9 m
Vél: Grenaa 662 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 22. mars 2013 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 25. febrúar 2012 var Kristbjörg VE 71 á netaveiðum á SV miðum. Veður: SA 10 m/s.

Skipverji var að ísa fisk í lest og stóð inn í síðustíu þegar botn (hilla) í henni gaf sig með þeim afleiðingum að hann féll og lenti með síðuna á lestarfjöl í uppstillingu stíunnar. Hann varð óvinnufær á eftir og leitaði læknis þar sem í ljós kom að rifbein höfðu brákast.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í síðum lestarinnar var ísinn geymdur í stíum sem afmarkaðar voru með heilum hliðum þverskips en stillt upp með álborðum inn að „steis“ (miðju lestar) en sú uppstilling hafði verið fjarlægð sökum vinnunnar. Stíurnar voru afmarkaðar með hillu ofan við mesta fláa súðarinnar. Þessi hilla (gólf) var úr álborðum sem raðað var í fals á þilunum og féllu þessi borð niður í tómarúmið fyrir neðan;
- að slasaði sagðist ekki hafa heyrt að hilluborðin hafi fallið svona niður áður en þau brotnuðu ekki.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM

Nr. 010 / 12 Júpíter ÞH 363

1. Skipverji slasast við fall



Júpíter ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2643
Smíðaður: Noregi 1978, stál
Stærð: 821 brl. 1201 bt.
Mesta lengd: 68,43 m
Skráð lengd: 61,97 m
Breidd: 10,8 m
Dýpt: 7,7 m
Vél: M.A.K 2206 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 25. maí 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Jóhanni Ársælssyni, Pálma K. Jónssyni 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. janúar 2012 var Júpíter ÞH 363 á loðnuveiðum með flotvörpu á Austfjarðarmiðum. Veður: SA 5-8 m/sek.

Vélstjóri var að vinna í lóðréttum stálstiga við flúr-ljós í vélarreisn ofan við aðalvél þegar hann rann til og féll um sex metra niður á vélina með þeim afleiðingum að hann fór m.a. úr axlarlið. Siglt var með slasaða til hafnar á Neskaupstað þar sem honum var komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði hafði staðið á loftstokk hátt uppi í vélarreisninni og var búinn að festa botnstykki ljósersins. Til að koma fyrir og festa innviðum þurfti hann að fara hærra upp í stigann svo hann sæi til verksins inn í því;
- að ljóskerið var fest á vegginn um einum metra frá stiganum svo slasaði stóð í vinstri fótinn hægra megin í þrepi stigans og hélt sér í hann með vinstri hendi. Þegar slasaði teygði sig út frá stiganum til að koma búnaðinum fyrir í ljóskerinu fann hann að fóturinn rann aðeins til og féll niður á vélina;

- að slasaði taldi að olíusót hafi komið undir skósólana þegar hann gekk um efstu palla í vélarreisninni en það sé algengt að það þurfi að þrifa þá þegar farið er þar um. Reglulega þarf að fara upp þennan stiga til að lesa af mæliglögum á hæðartönkum;
- að slasaði sagði að öryggisbelti væri til í skipinu en þau ekki notuð í þetta skiptið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til þess að fyllsta öryggis var ekki gætt.

Þegar unnið er í mikilli hæð og ekki síst í lóðréttum stigum á alltaf að nota öryggisbelti.

Nr. 026 / 12 Sigurbjörg ÓF 1

2. Banaslys við vinnu á vinnslupílfari



Sigurbjörg ©Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 1530
IMO: 7702669
Smíðaður: Akureyri 1979 stál
Stærð: 516 brl. 893 bt.
Mesta lengd: 54,98 m
Skráð lengd: 48,91 m
Breidd: 10,26 m
Dýpt: 6,9 m
Vél: WARTSILA 1985 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 26

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

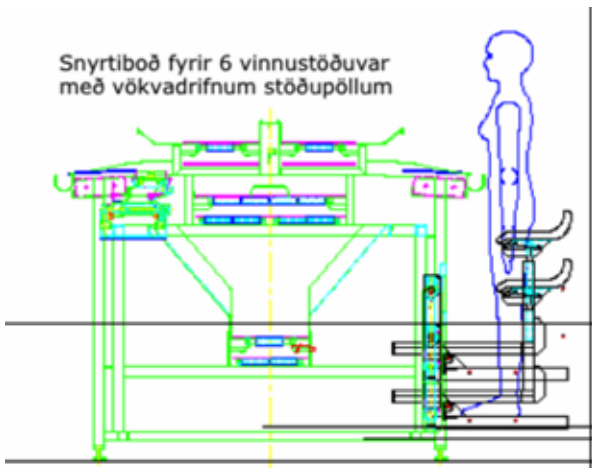
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. mars 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. mars 2012 var Sigurbjörg ÓF 1 á siglingu skammt V af Straumnesi. Veður: SV kaldi.

Á siglingunni voru skipverjar að störfum bæði á trollpílfari og við þrif á vinnslupílfari. Kl. 08:00 var komið að morgunkaffi hjá skipverjum. Skipverjar af trollpílfari voru allir komnir inn og menn af vinnslupílfari á leiðinni upp þegar einum var falið að láta þann sem vantaði í hópinn vita af pásunni. Hann sneri aftur inn á pílfarið og



fann skipverjann meðvitundarlausan og klemmdan fastan milli snyrtiborðs og upphækkanlegs stöðupalls. Reyndi skipverjinn að losa félagan sinn en gat ekki þar sem hann komst ekki að stjórnloka fyrir stöðupallinn sem klemmdi skipverjann. Hljóp hann því upp og kallaði eftir aðstoð. Skipverjar komu fljótlega að og var vökvaprýstikerfi slegið út og reynt að skera á þrýstislöngur stöðupallsins og seig þá pallurinn niður.

Engin lífsmörk fundust en þrátt fyrir það voru þegar hafnar lífgunartilraunir og þeim haldið áfram þar til lækni kom um borð og úrskurðaði manninn látinn.

Eftir að maðurinn fannst var skipinu snúið til Bolungarvíkur og beðið um alla hugsanlega aðstoð. Þyrla var kölluð út og björgunarskipið Gunnar Friðriksson sett í viðbragðsstöðu. Þyrlan var svo komin með lækni yfir skipið rúmri einni og hálfri stundu síðar. Hélt skipið til hafnar á Ísafirði.

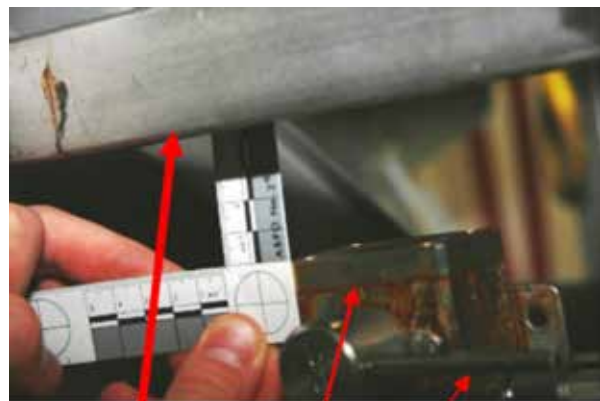
VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnborðsmegin á vinnslupilfarinu var snyrtiborð með sex vinnustöðum þar sem skipverjar standa á upphækkanlegum pöllum við vinnuna;
- að hinn látni kraup á stöðupalli framan við borðið yst úti í stjórnborðssíðu. Hann hafði lagt háþrýstipvottabyssu til hliðar en í hendi hans var þvottaklútur ætlaður til að strjúka af hlutum undir borðinu. Var talið að hann hafi teygst sig undir borðið til að þrífa undir því með klútnum. Hann klemmdist á milli undirbyggingar borðsins og lóðréttar grindar stöðu-



palls en á henni var efri endi vökvatjaksins og efstur á honum er lokinn áfestur;

- að fram kom að við þríf á snyrtiborðinu var ávallt farið fyrir ofan pallana undir borðin til þrífa;



Lárétt styrktarstífa
4,2 sm ofan við stjórnlokann
Handfang
(snýr lárétt)

- að allir pallarnir eru nánast eins nema pallurinn þar sem slysið varð. Hann var frábrugðinn hinum að því leyti að stjórnstöng á stjórnloka hans lá lárétt í núll stöðu en á hinum var hún lóðrétt. Einnig var lárétt styrktarstífa rafsoðin framan á borðfætur aðeins neðar en á hinum vinnustöðvunum. Stjórnstangirnar lyftu pallinum með því að hreyfast til hægri og vísuðu því niður á pallinn sem slysið varð. Þetta varð til þess að lyfta þurfti stjórnstönginni upp til að slaka pallinum. Við mælingu á pallinum eftir slysið reyndist bilið á milli stjórnloka og styrktarstífu borðsins 4,2 sm þegar pallurinn var í efstu stöðu. Þetta bil gæti skýrt það að stjórnlokin var hafður láréttur en ekki lóðréttur;
- að vökvatjakkurinn sem lyftir pöllum var ein-

- virkur þ.e.a.s. þegar háþrýstiolúnni var hleypt inn á bulluna lyfti hann pallinum en við slökun var tjakkurinn aflestaður inn í bakfallslögnina;
- að í stoppstöðu (núll staða) lokans hélst sami þrýstingur inn í tjakknum og var þá pallurinn í jafnstöðu. Rof á bakfallslögninni hefði því ekki haft áhrif á að slaka pallinum niður meðan stjórnlokinn stóð opinn inn á þrýstihliðina;
 - að þrif búnaðarins á þilfarinu hafði staðið frá því vinnslu lauk en skipið hafði verið á veiðum suður á Melsekk. Engin tæki voru í notkun sem taka orku frá vökvaprýstikerfinu meðan á þrifum stóð. Það orsakaði því að stöðupallur sem var hækkaður fékk óskipta orku inn á tjakkinn og lyftist þar af leiðandi með mesta mögulega hraða og afli;
 - að skipverji, sem vann einnig við þrifin, sagðist hafa veitt því athygli að þrýstingur á þvottabyssunni hefði aukist til muna sennilega 20 til 30 mínútum fyrir morgunkaffið. Þvottabyssurnar voru fjórar á vinnsluþilfarinu en þegar hætt var notkun einherrar jókst þrýstingur hinna;
 - að fram kom hjá skipverjum að mikill hávaði var á þilfarinu og því væru allir með heyrna-hlífar búnum útlarpstækjum. Einnig fyllti mikill vatnsúði umhverfið við þessar aðstæður og skyggni því lítið. Skipverjinn sem fann þann slasaða sagðist hafa gengið fram hjá snyrti-borðinu á leið í kaffið en ekki séð til hans. Þegar hann sneri aftur og fann félagan sinn kallaði hann til hans í fyrstu og ýtti við honum. Reyndi hann að losa félagan sinn án árangurs og sótti þá hjálp;
 - að ekki var hægt að ná til stjórnlokans til að slaka pallinum niður þar sem slasaði lá á honum. Var því vökvaprýstikerfinu slegið út en án árangurs í fyrstu og því var reynt að skera á slöngur að tjakknum. Við skoðun búnaðarins eftir komu skipsins til Ísafjarðar sást að slöngurnar höfðu ekki skorist í sundur þar sem þær voru þétt vírofnar. Enga olíu var að sjá á þilfarinu. Talið var að þegar vökvadælur voru stöðvaðar hafi þrýstingur fallið og þar sem stjórnlokinn stóð opinn hafi tjakkurinn aflestast inn í þrýstihliðina. Hafi pallurinn því í raun sigið niður eftir því sem fleiri stóðu á pallinum við að losa manninn.;
 - að í viðhaldsstjóra skipsins var haldið utan um viðhald snyrtiborðsins en þar kom ekkert fram um breytingar á stjórnrofum pallanna;
 - að við rannsókn málsins kom fram að skipverjar könnuðust við að þröngt hafi verið þarna á milli en lífshættulegt væri að þrífa undir borðinu gerðu þeir sér ekki grein fyrir þó svo að slys hafi orðið þarna í byrjun ágúst 2011. Það slys varð með þeim hætti að skipið var á siglingu til hafnar í Reykjavík og slasaði var að þrífa undir borðinu eins og venja var. Hann sagðist hafa verið með þvottaklút að strjúka af undir borðinu enda eina ráðið til að þrífa þar almennilega. Hann sagðist hafa kropið á hnén með bakið upp að borðinu til hliðar við stjórnlokann. Skyndilega lyftist pallurinn svo herðar og háls pressuðust upp að undirbyggingu borðsins. Hann gerði sér strax grein fyrir hvað hafði gerst og reyndi að ná til stjórnlokans en gat það ekki svo hann öskraði eins hátt og hann gat. Fljótlega kom félagi hans og slakaði pallinum niður og aðra skipverja dreif að. Var hlegið að klaufaskap og fljótfærni slasaða að festa sig undir borðinu. Vitneskja um þetta slys virtist vera nokkuð almenn hjá þeirri áhöfn sem var í túrnum en ekki hjá þeim sem voru í fríi. Ekkert var gert með vitneskjuna um að pallarnir væru hættulegir hvorki með endurbótum eða tilkynningu um slysið til RNS eins og lög kveða á um. Fremur má ætla af viðbrögðum skipverja að þeir hafi litið á slysið sem grín en alvarlegt atvik enda var eftirleikurinn enginn að því undanskyldu að slasaði var frá vinnu á meðan hann var að jafna sig af mestu verkjunum þar til skipið kom í höfn en þá fór hann í frí. Hann marðist á herðum, hálsi og baki. Þessi pallur var eins og sá er banaslysið var við nema að sveifin á stjórnlokanum stóð upp úr lokanum lóðrétt í núllstöðu og færsla til hægri lyfti pallinum. Slasaði taldi að á þessum tíma hafi allar sveifar á stjórnlokunum snúið eins þ.e hafi verið lóðrétt upp í núllstöðu. Þannig fyrirkomulag gerir það illmögulegt að beygja sig yfir stjórnlokann þar

sem sveifin rekst þá strax í manninn;

- að fram kom að þrjú atvik af svipuðum toga höfðu orðið við þrif á þessari snyrtilínu áður og það alvarlegasta var slysið í ágúst 2011;
- að snyrtilínan, með tilheyrandi vökvadrifnum stöðupöllum, var upphaflega sett í skipið 1998. Framleiðendur könnuðust ekki við lárétta styrktarstífu, sem sá láttni þrýstist upp að, hafi verið við afhendingu búnaðarins. RNS hefur ekki aðrar upplýsingar um slys í tengslum við þennan eða samskonar búnað umfram það sem hér kom fram;



Pallar við snyrtiborð í öðru skipi en þar eru **stjórnlokar** ofarlega á borðfótum og engin lárétt styrktarstífa á milli borðfóta en því halda framleiðendur fram.

- að skipt var um efri hluta borðsins í október 2009. Undirbyggingu þess var haldið en skipt um borðið með tilheyrandi færiböndum og samkvæmt ljósmyndum sem verktakar hafa lagt fram var umrædd stífa á borðunum áður en viðgerðir hófust og henni var haldið eftir;
- að rafsuður á þessari stífu voru ekki að sömu gæðum og aðrar rafsuður á borðinu sem bendir til þess að hún hafi verið rafsoðin af minni kunnáttu eða við verri aðstæður;
- að eftir banaslysið var allur vökvabúnaður fjarlægður úr samstæðunni;
- að fram kom að björgunarskipið Gunnar Friðriksson var tilbúið til brottfarar fimm mínútur eftir útkall til að flytja lækni til móts við Sigurbjörgu ÓF en engin læknir mætti. Við eftirgrennslan áhafnar GF kom í ljós að stjórnstöð hafði ætlast til að þeir eða Svæðisstjórn myndu kalla út lækni. Fram kom að læknar hefðu ákveðið að mæta ekki. Var útkall GF

afboðað kl. 09:28 í samráði við Vaktstöð siglinga;

- að fjölmiðlar fóru að deila út ótímabærum fréttum strax eftir slysið. Nefndin hefur upplýsingar um að ekki hafi verið búið að ná í nánustu aðstandendur þegar búið var að nafngreina skipið og að banaslys hefði orðið um borð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til breytinga sem gerðar höfðu verið á búnaðinum frá því hann var settur niður og ekki lá fyrir áhættumat vegna þeirra.

Nefndin bendir á að virkar atvikaskráningar hefðu getað upplýst alla skipverja um atvikið sem varð í byrjun ágúst árið áður. Með áhættumati í kjölfarið hefði verið hægt að gera fyrirbyggjandi aðgerðir í ljósi þess slyss.

Nefndin leggur til að aðgerðastjórnendur setji starfsmönnum sínum strangar reglur um upplýsingastreymi og samskipti við fjölmiðla meðan á aðgerðum standi.

Nr. 030 / 12 Berglín GK 300

3. Skipverji klemmist á hendi



Berglín ©Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 1905
Smiðaður: Garðabæ 1988 stál
Stærð: 254,3 brl. 477 bt.
Mesta lengd: 39,77 m
Skráð lengd: 36,04 m
Breidd: 8,1 m
Dýpt: 6,25 m
Vél: Caterpillar 738 kW 1998
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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. nóvember 2010 var Berglín GK 400 að togveiðum í Djúpkrók á Vestfjarðamiðum. Veður: NA 8-10 m/s og lítil alda.

Skipverjar voru að taka trollið og toghlerar komnir í gálga þegar einn skipverja ætlaði að húkka dauðaleggnum úr stjórnborðshlera. Þegar skipverjinn var að teygja sig eftir dauðaleggnum hreyfðist toghlerinn til með þeim afleiðingum að vinstri hendi skipverjans varð á milli hans og lunningar. Skipverjinn fékk slæman skurð á hendina og var ákveðið að sigla með hann til Bolungarvíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði varð að teygja sig niður á milli hlerans og lunningar til að ná dauðaleggnum en hlerinn var 1.300 kg að þyngd;
- að skipverjinn er vanur sjómaður og hafði verið á skipinu í um fjögur ár;
- að hann sagði að þetta hafi verið verklagið við þessa vinnu og aldrei áður orðið slys við þetta svo hann vissi. Hann sagði að verklagi hafi verið breytt eftir slysið þannig að höndin er ekki sett milli hlerans og lunningar;
- að skipverjinn var með öryggishjál og með líflínu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var varasamt vinnulag sem viðgengist hafði lengi.

Nr. 040 / 12 Oddgeir EA 600

4. Skipverji slasast í lest



Oddgeir ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1039
Smiðaður: Bozenburg Þýskalandi
1967, Stál
Stærð: 246,5 brl. 365,7 bt.
Mesta lengd: 37,82 m
Skráð lengd: 34,72 m
Breidd: 7,2 m
Dýpt: 6,05
Vél: Caterpillar 738 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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. maí 2012 var Oddgeir EA 600 á togveiðum út af Garðskaga. Veður: NV 4-7 m/sek.

Skipverji var að vinna í lest og var að færa til færíbandsrennu þegar hún féll niður á vinstri öxl hans. Við þetta féll hann aftur fyrir sig og lenti með höfuð og bak út í síðu skipsins. Siglt var með slasaða til Keflavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjar voru að koma niður afla og voru tveir þeirra í lest að ýta færíbandi aftur að þili lestarinnar þegar hjól þess fóru út úr brautinni. Við það féll annar skipverjinn fram fyrir sig og bandið lenti á herðum hans svo hann kastaðist út í síðu;



- að færíbandið hvíldi á plasthjólum sem leika í braut efst á bandinu. Þessi hjól voru á öxlum út úr neðri enda vinkla sem rafstöðir eru upp í lestarloftið. Engar styrkingar voru á vinkilendunum inn á loftið og vinklar sem komu niður úr lestarlúgunni eru festir með boltum og lausum festingum upp í lúgulokið. Þegar og ef þungi á hjólin varð það mikill að burðarvirkið (öxull hjólanna og vinkillinn) gaf eftir til hliðar, beit hjólið sig í hliðar brautarinnar, sem endaði með því að bandið festist. Ef ekkert var að gert fóru hjólin út úr brautinni. Þetta átti sérstaklega við um vinklana niður úr lúgulokinu;
- að viðgerðarmaður sem fékk hjólin til viðgerðar sagðist halda að megin orsök bilunarinnar lægi í þrífnaði á hjólunum. Það verði

að þrifa umbúnaðinn reglulega svo hjólin einfaldlega festist ekki.

- að ekki er vitað hver þungi aflans var sem bandið flutti en slasaði sagði að einhver fiskur hafi verið á bandinu. Skipverjar töldu að færibaldið sjálft gæti verið 400 kg;
- að slys varð með svipuðum hætti 18. apríl 2011 þegar bandið féll á skipverja sem slasaðist og var frá vinnu um tíma. Sjá mál 120/11;
- að eftir slysið 18. apríl 2011 var gert við slit í hjólum. Sjö mánuðum eftir það slys var farið að koma aftur slit í hjólin. Þetta bendir til þess að umbúnaður við upphengjur á bandinu hafi verið ófullnægjandi eins og segir í nefndarálitni þess máls. Engar styrkingar voru gerðar á burðarvirkinu;
- að sögn slasaða hafði búnaðurinn verið bilaður og til vandræða í langan tíma.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera ófullnægjandi upphengibúnað, ótraust burðarvirki ásamt óþrífnaði við hjólin.

Nefndin átelur að ekki hafi verið farið í viðeigandi forvarnaðgerðir eftir fyrri slysið.

Nr. 042 / 12 Guðmundur VE 29

5. Skipverji slasast á andliti



Skipaskr.nr. 2600
Smiðaður: Noregi 1987, stál
Stærð: 1425 brl. 2489 BT
Mesta lengd: 77,6 m
Skráð lengd: 71,06 m
Breidd: 12,6 m
Dýpt: 8,5 m
Vél: Wichmann 1986, 2998 kW
Fjöldi skipverja: 18

Guðmundur ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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 27. apríl 2012 var Guðmundur VE 29 á kolmunnaveiðum með flottroll um 70 sml SSA af Færeyjum. Veður: NNV 10 m/s. og ölduhæð um 4 m.

Skipverjar voru að taka trollið og höfuðlínustykkið að koma inn en leggur var yfir því sem gerði það að verkum að ekki var hægt að hífa það fyllilega upp úr trollinu. Stjórnandi flotvindunnar slakaði einnig kapalvindunni en heyrði ekki þegar hann var beðinn um að stöðva hífingu. Leggurinn slitnaði þá með þeim afleiðingum að skipverji, sem stóð rétt fyrir aftan flottrollsvinduna, fékk hann í andlitið. Skipverjinn vankaðist og hlaut áverka í andliti.

Talið var greinilegt að öryggishjálmur skipverjans hefði hlíft honum nokkuð.

Siglt var með slasaða til Þórshafnar í Færeyjum undir læknishendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist hafa staðið stjórnborðsmegin við trollið og hafi ekki orðið var við neitt óvenjulegt í hífingunni. Hann sagðist ekki hafa heyrt boðin til spilmanns um að stöðva hífingu. Hann hafi vankast við höggið og ekki vitað af sér í skamma stund;
- að fram kom að samskiptakerfi í hjálmunum hefði ekki verið í nógu góðu lagi;
- að höfuðlínustykkið (drekin, flugdrekin) er nokkuð sjálfstæður hluti trollsins sem hjálpar við að halda trollinu opnu (lóðrétt) á toginu. Það er híft upp í bómuna jafnhliða því sem verið er að hífa fremsta hluta trollsins inn á flotvindrutromluna og er síðan slakað inn á hana eftir því sem trollið vefst upp á tromluna ;
- að mikill fjöldi mis sverra leggja liggur niður í pokann og myndar hliðarvængina og belginn en einn af þessum leggjum slitnaði;
- að skipstjóri taldi að leggurinn sem slitnaði hafi sennilega verið skemmdur enda hafi spilið ekki þann kraft að slíta óskemmdan legg. Hann sagði einnig að lélegt fjarskiptasamband væri sumstaðar á þilfarinu og að ástand kerfisins hafi ekki verið upp á það besta.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera fjarskiptavandræði milli skipverja.

Nr. 046 / 12 Örvar HU 2

6. Efnaslys við þrif

Örvar ©Hilmar Snorrason

IMO. nr. 8714554
Skipaskr. nr. 2197
Smíðaður: Vigo Spáni 1993, stál
Stærð: 736,4 brl. 1243,1 bt.
Mesta lengd: 52,2 m
Skráð lengd: 45,84 m
Breidd: 11,6 m
Dýpt: 7,23 m
Vél: Wärtsilä 2200 kW, 1993
Fjöldi skipverja: 17

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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 1. maí 2012 var Örvar HU 2 á togveiðum um 12 sml. austur af Kolbeinsey. Veður: SV 20-22 m/s

Skipverjar höfðu verið að vinna við þrif á millipilfari en fljótlega eftir það fór einn þeirra að finna til verulegra óþæginda en hann fékk höfuðverk, magaverk og varð slappur. Hann hélt áfram vinnu við að taka trollið en fékk uppköst við það en fór síðan að vinna við hausara í vinnslurýminu. Þá fór hann fljótlega að kúgast meira, féll niður og kvaðst vera með sjóntruflanir og verulega slappur. Haft var samband við lækni og var ákveðið að senda þyrilu eftir manninum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt niðurstöðu læknis hafði skipverjinn orðið fyrir klörgaseitrun;
- að skipverjinn hafði verið að vinna með hreinsiefni á millipilfarinu sem heitir **Cetamet 77**. Að sögn hans hafði hann verið að láta renna um 70°-80°C heitt vatn á háþrýstikút

sem tók u.þ.b. klst. og hann stóð við hann á meðan. Hann hefði í raun soðið efnið með þessu og eiturgufa náð að myndast. Hann hafði látið efnið liggja um tíma eftir blöndun og farið af vettvangi áður en hann úðaði því um rýmið. Hann hafði verið á vakt u.þ.b. tvær klst. þegar hann fór að finna til óþæginda;

- að **Cetamet 77** hafði verið notað um borð í skipinu í rúm tvö ár og verið blandað 4% á móti köldu vatni en í þetta skiptið var kalda vatnslögnin biluð. Fram kom að um borð var einnig **Cetamet 10** og blanda mátti þessum efnum saman en það var ekki gert í þetta skiptið;
- að samkvæmt fulltrúa útgerðaraðila var kalda vatnslögnin ekki biluð en hún hafi verið of grönn til margra ára og flutt of lítið magn af vatni. Það hefði t.d. tekið u.þ.b. eina klst. að fylla háþrýstikútinn. Eftir atvikið var þetta lagað;
- að fram kom að loftræstikerfið í vinnslurýminu hefði verið bilað um nokkurn tíma og menn kvartað undan óþægindum í augum vegna þess;
- að samkvæmt fulltrúa útgerðaraðila var viðgerð á loftræstikerfinu í vinnslu og búið að panta nýjan blásara en hann hafði ekki verið til í landinu og það því tekið nokkrar vikur. Fram kom í athugasemdum að búið væri að setja hann við kerfið;
- að RNS fékk álit Efnagreiningardeildar Nýsköpunarmiðstöðvar Íslands á eftirfarandi atriðum:
 1. *Getur hættuleg efnamyndun s.s. klörgas myndast ef efninu sé blandað í heitt vatn?*
 2. *Getur blandað Cetamet 77 við þrif myndað klörgas ef það blandast klór sem gæti legið í rýminu eftir önnur þrif?*

Afgreiðsla Efnagreiningardeildar Nýsköpunarmiðstöðvar Íslands:

1. *Er varðar fyrri spurninguna þá samanstendur Cetamet 77 (sjá merkingu á umbúðum) af 5-15 % natríumhýpóklórít í 5-15 % vítisóta (natríumhýdroxíði) skv. upplýsingum með*

vörunni. Samkvæmt sömu upplýsingum eru í blöndunni einnig 5 % anjónískir tensíðar og minna en 5 % af fosfónötum. Hvorki anjónískir tensíðar né fosfónöt eru rokgjörn efni en um er að ræða kvoðumyndandi efni, efni með sápuæiginleika og efni sem binda málma (fosfónötin). Natríumhýpóklórít er klórgas, sem leyst er í vítissóta. Eins og á við um allar lofttegundir í upplausn þá losna þær úr lausninni við hitun. (Klórgas getur einnig losnað úr þessari lausn ef hún kemst í snertingu við sýru). Það er því líklegt að klórgas hafi losnað úr lausninni þegar 60-80 °C heitu vatni var blandað í hana. Ekki er ólíklegt að við blöndun með heitu vatni hafi efnið kvoðast að hluta a.m.k. en við það losnar klórinn hraðar úr blöndunni við hitun. Magn klórs sem þannig losnar er háð styrk natríumhýpóklóríts í upphaflegu blöndunni, hversu heitt vatnið var sem bætt var í Cetamet 77, hversu hratt vatni var blandað í hana, og hvort hræsla (eða önnur kvoðumyndandi vinnsla) hafi átt sér stað meðan á blöndun átti sér stað.

- Við hreinsun með klór skal ávallt skola hreinsaða fleti með miklu (og oftast köldu) vatni á eftir en þannig skolast klórinn í burtu (sem og fram kemur í leiðbeiningum með Cetamet 77: skolun með þrýstihreinsun eftir að kvoða hefur setið í 10 mínútur). Klór, sem ekki hefur verið skolaður í burtu, hverfur hins vegar smám saman með uppgufun og því hraðar sem hitastig á flötum og herbergi er hærra og því meiri sem loftræsting er. Ef góð hreinsun með vatni hafði átt sér stað eftir fyrri þríf, þá er ekki ástæða til að ætla að klórgas hafi myndast. Þó svo hreinsun með vatni hafi ekki átt sér stað eftir fyrri þríf, þá er ekki ástæða til að ætla að seinni hreinsun með Cetamet 77 (í köldu vatni) hafi leitt til það mikillar aukningar á klórgasi að það hafi valdið miklum óþægindum fyrir þá sem unnu að þrífum. Í þessu seinna tilviki hefðu menn, sem vistuðust í rýminu eftir fyrri þríf, líklegast orðið þess varir að skolun á klórlausninni hefði ekki farið fram eftir þriffin (bæði vegna lyktar og vegna þess að kvoðan sat á hreinsuðum flötum).

- að skipverjar notuðu ekki neinn sérstakan hlífðarbúnað við notkun á efnið og voru klæddir venjulegum sjófátnaði við þriffin. Ekki voru reglur um sérstaka hlífðarvettlinga eða hlífðargleraugu/andliðsgrímu eins og lagt er til á leiðbeiningum á umbúðum (sjá mynd hér að neðan);



- að ekki koma fram á leiðbeiningum á umbúðum t.d. eftirfarandi atriði:
 - Upplýsingar um rétta meðferð við blöndun efnisins nema að því leyti að það skuli vera í um 4% styrkleika.
 - Mikilvægi góðrar loftræstingar.
 - Að það geti myndað klórgas og við hvaða aðstæður.
 - Geymsla.
 - Tegund hlífðarbúnaðar.
 - Að efnið er skráð hjá Eitrunarmiðstöð.
- að í samtali við slasaða tæpum tveim mánuðum eftir atvikið kom fram að hann þjáðist enn m.a. af miklum sjóntruflunum (jafnvel hætta á blindu á öðru auga), þrek- og jafnvægisleysi auk veikinda í lungu og maga. Hann sagði eftir lækni að mögulega hefði litli heili orðið fyrir áfalli og truflaði taugaboð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera röng meðhöndlun á hættulegu efni og léleg loftræsting. Þá telur nefndin einnig að merkingum efnisins hafi verið ábótavant.

Nefndin telur á mælisvert að kaldavatns- og loftræstikerfi á vinnslupílvari hafi ekki verið sem skyldi þrátt fyrir mikilvægi þeirra við þrífing. Ekki hafði verið gert við loftræstikerfið þrátt fyrir kvartanir skipverja.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur skipstjórnendur að kynna sér vel og sjá til þess að skipverjar þekki umgengni um varhugaverð efni sem notuð eru um borð í skipum og fara í einu og öllu eftir öryggisleiðbeiningum um þau.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur merkingu á umbúðum Cetamet 77 ófullnægjandi og leggur til eftirfarandi tillögu í öryggisátt:

Að Siglingastofnum Íslands hlutist til um að viðeigandi stofnanir sjái til þess að fullnægjandi merkingar verði á umbúðum Cetamet 77 um meðhöndlun efnisins t.d. rétta blöndun, loftræstingu, geymslu og aðra meðferð.

Nr. 049 / 12 Bjartur NK 121

7. Skipverji slasast við fall



Bjartur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1278
Smiðaður: Niigata, Japan 1973,
stál
Stærð: 461 brl. 658 brt.
Mesta lengd: 47,20 m
Skráð lengd: 42,24 m
Breidd: 9,5m
Dýpt: 6,5m
Vél: MaK 1472 kW
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Dagbók skipsins; Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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. maí 2012 var Bjartur NK 121 á togveiðum á Austfjarðarmiðum. Veður: Hægviðri.

Skipverjar voru að skipta um stjórnborðs grandaravír á stjórnborðstrolli og var vírhönkin inni í stjórnborðs þilfarsgangi. Þegar vírin úr hönkinni hafði runnið út slóst bugtin, sem eftir var á ganginum, í sveiflu yfir þilfarslunninguna og inn á trollþilfarið og lenti í skipverja sem þar var svo hann féll í þilfarið. Hann lenti harkalega á vinstri öxl og slasaðist en hélt áfram vinnu það sem eftir var túrsins en leitaði læknis er í land var komið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að búið var að tengja efri enda nýja grandarans við leiðara inn á grandaspilið frammar á þilfarinu. Þegar gamli grandarinn hafði verið lásaður í neðri enda þess nýrri var þetta látið renna niður skutrennuna á meðan skipið hélt hægri ferð áfram;
- að skutrennulokan var í eins metra hæð og lá vírin yfir hana;
- að slasaði stóð bakborðsmegin við vírin á trollþilfarinu og þegar grandarinn var að renna út þá fékk hann aðvörun frá skipverjum um að forða sér því vírin gæti slegist í hann. Hann sá í hvað stefndi og ætlaði að stökkva yfir vírin en í því sló vírin fæturnar undan honum svo hann lenti á öxlinni á þilfarinu;
- að ekki var vanalegt að viðhafa víraskiptin á þennan hátt heldur var grandarahönkin venjulega höfð í rennunni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins megi rekja til frábrigða frá venjulegu verklagi við víraskiptin.

Nr. 079 / 12 Kristina EA 410

8. Skipverji slasast á hendi við trolltöku



Kristina ©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 8907137
Skipaskr.nr. 2662
Smíðaður: Spánn 1994, stál
Stærð: 4280 brl. 7682 bt.
Mesta lengd: 105 m
Skráð lengd: 93,89 m
Breidd: 20 m
Dýpt: 14,7 m
Vél: Wärtsilä 5920 kW, 1994
Fjöldi skipverja: 35

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. desember 2012 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 12 júlí 2012 var Kristina EA 410 á togveiðum austur af Rósagarðinum um 100 sml. austur af landinu. Veður: NNA 4 m/sek.

Skipið var á makrílveiðum með flottroll en skipverjar voru að taka það og hífa pokann upp skutrennuna. Skipverji sem stóð í ganginum við hlið rennunnar tók í fal sem lá með lunningunni en í því dróst pokinn upp að skutrennulokunni (sem var uppi) og vinstri hönd hans varð á milli hennar og pokans.

Við skoðun kom í ljós að litlifingur var nánast alveg af og áverkar voru á löngutöng og baugfingri. Siglt var með slasaða áleiðis til Neskaupstaðar og í samráði við lækni sigldi björgunarskipið Hafbjörg á móts við skipið og flutti slasaða í land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn kvaðst hafa verið að reyna að ná í ókláraða stroffu sem lá niður í skutrennuna en í sama mund hefði tekið í pokann sem hafði verið slakur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var aðgæsluleysi slasaða.

Nr. 083 / 12 Aðalbjörg II RE 236

9. Skipverji slasast í lest



Aðalbjörg II ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1269
Smíðaður: Hafnarfirði 1972 stál
Stærð: 58,1 brl. 67 bt.
Mesta lengd: 21,93 m
Skráð lengd: 19,63 m
Breidd: 4,8 m
Dýpt: 2,45 m
Vél: Caterpillar 339 kW 1998
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 29. október 2012 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 19. júní 2012 var Aðalbjörg II RE 236 við bryggju í Þorlákshöfn.

Skipverjar voru að landa en þegar verið var að hífa kör til og undir lúguna skulu þau í önnur kör og lenti fótur eins þeirra á milli með þeim afleiðingum að hann bólgnadi mikið og hlaut fleiri áverka.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var í öryggissígvélum með stáltá og taldi hann það hafa komið í veg fyrir að hann brotnaði;
- að búið var að hífa upp nokkur kör undan lúguopinu og myndaðist því geil í karastæðuna sem tveir skipverjar unnu í. Annar húkkaði í tveggja kara stæðu og gaf merki um að hífa til að draga hana undir lúguopið. En þegar tók í vírinn rann stæðan aftur og stöðvaðist á körum undir afturkanti lúgunnar;
- að hinn skipverjinn stóð í geilinni til hliðar við aftari körin og var að tína upp kola sem fallið höfðu á lestargólfið. Hann sagðist ekki hafa orðið var við þegar beðið var um að hífa í körin en talið sig hafa staðið fríann af þeim.

Hann sagðist ekki gera sér grein fyrir hvort fóturinn hafi verið fyrir framan aftara karið eða til hliðar við það en hann hafi orðið á milli;

- að spilmaður sagðist ekki hafa séð að fótur slasaða væri í hættu áður en hann hífði í til að draga heisið aftur eftir lestargólfinu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 086 / 12 Bjartur NK 121

10. Skipverji slasast á baki



Bjartur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1278
Smiðaður: Niigata, Japan 1973,
stál
Stærð: 461 brl. 663 brt.
Mesta lengd: 47,20 m
Skráð lengd: 42,24m
Breidd: 9,5m
dýpt: 6,5m
Vél: MaK 1472 kW 1983
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Dagbók skipsins; Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. desember 2012 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 27. júlí 2012 var Bjartur NK 121 á makrílveiðum með flottroll á Austfjarðarmiðum. Veður: NNA 15 m/s.

Skipverjar voru að láta trollið fara þegar fótrepiskeðjan festist aftan við grandaraspilin. Þegar keðjan losnaði kastaðist hún aftur þilfarið og lenti af miklu afli neðarlega í baki eins skipverjans sem var við vinnu um 12 metra aftan við vindurnar. Hann missti jafnvægið, féll í þilfarið og kenndi mikilla eymsla fyrir ofan rófubein. Í samráði við lækni var ákveðið að sigla með slasaða til hafnar í Neskaupstað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við töku trollsins voru fremri hlutar þess undnir upp á stjórnbórðs grandaravindurnar. Belgnum og pokanum var snörð inn með gilsnum. Við útslökun af grandaravindunum lágu höfuðlínan og vængirnir því yfir fótrepiskeðjunni. Þess vegna urðu skipverjar ekki varir við að fótrepiskeðjan rann ekki eðlilega aftur þilfarið en hrúgaðist upp aftan við grandara tromlurnar;
- að lestarlúgan er niðurfelld í þilfarið aftan við grandaravindurnar. Á henni er rafsoðinn 10-15 sm hár hryggur til stýringa á bobbingum fram að grandaravindum. Framan við lúguna myndast rauf í hrygginn;
- að fótrepiskeðjan er 13 mm langleggjakeðja og við skoðun eftir slysið fundu skipverjar út að hún gat farið niður í fyrrgreinda rauf og setið föst. Þessi rauf hefur verið þarna allan tímann sem skipið hefur verið í útgerð (nær 40 ár) en ekki komið að sök þar sem keðjur í fiskitrolli (botntrolli) eru mikið sverari svo festur höfðu ekki orðið;
- að fjórir skipverjar, tveir sitt hvoru megin á þilfarinu, voru að koma í veg fyrir að höfuðlínan flæktist niður í trollið og fylgdu þeir henni aftur þilfarið við útslökun. Þeir áttu einnig að greiða fyrir fótrepiskeðjunni aftur þilfarið þegar hún færi að renna aftur eftir.
- að flottrollið hafði aðeins verið notað þá fáu túra sem skipið hafði verið á makrílveiðum. Skipstjóri taldi að ekki hafi verið mikil reynsla af notkun þessa veiðarfæris við svona aðstæður enda skipið ekki verið sérstaklega útbúið til flotvörpuveiða.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til þess að notuð var grennri keðja en venjulega.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin beinir því til skipverja að gera óhættumat þegar skipt er um veiðarfæri og verklag.

Nr. 098 / 12 Sóley SH 124

11. Skipverji slasast á höfði



Skipaskr.nr. 1674
Smíðaður: Seyðisfirði 1985, stál
Stærð: 144,2 btl. 201 bt.
Mesta lengd: 25,99 m
Skráð lengd: 23,33 m
Breidd: 7 m
Dýpt: 5,7 m
Vél: Caterpillar 416 kW 1984
Fjöldi skipverja: 8

Sóley ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. mars 2013 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 7. september 2012 var Sóley SH 124 á togveiðum um 50 sml VNV af Öndverðarnesi. Veður: NV 12 – 14 m/s og þungur sjór.

Skipverjar voru að losa sjóbúnað af toghlerum og einn þeirra teygði sig niður í krók sem var í hleranum. Þegar hann var að þessu lagðist hlerinn til bakborða á veltunni svo að höfuð skipverjans varð á milli hlerans og lóðréttis rörs á milli gálga og lunningar. Í næstu veltu skipsins losnaði höfuð skipverjans þegar hlerinn lagðist til stjórnborða.

Slasaði fékk mikið tvísýni og þreifaði sig meðfram skutrennulunningunni fram á þilfarið þar sem hann hné niður. Skipverjar tóku af honum hjálminn en það blæddi úr eyrum hans. Á meðan slasaði var borinn inn í brú missti hann meðvitund. Skipinu hafði þegar verið snúið til lands á fullri ferð og bað skipstjóri um aðstoð. Þýla var send á móts við skipið og flutti hún slasaða til Reykjavíkur. Hann reyndist höfuðkúpubrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn slasaða reyndi hann fyrst að ná til sjóbúnaðarkróksins með því að teygja sig

niður í hann fyrir framan súluna (sjá mynd). En hann náði ekki í krókinn svo hann fór aftur fyrir súluna og þá lagðist hlerinn að höfði skipverjans sem festist þar til í næstu veltu. Hann sagðist hafi heyrt þegar höfuðbeinin brotnuðu en hjálmurinn gaf nokkuð eftir;



Sjóbúnaðarbrókinni krækt í hlerann eftir að slakað hafði verið í gilsinn en þá sigur innri hlið niður.

- að hver toghleri er 1.400 kg og eru báðir sjóbúnir með brók sem hékk í gils strekkutum upp og fram á þilfarið. Krókum í enda brókanna var krækt í göt á innri hlið hleranna til að kom í veg fyrir að þeir slægjust til á siglingu;
- að áður en skipið hóf makrílveiðar með flotvörpu í júlí var sett stoð (3" rör) á milli skutrennulunnar og afturgálga til að varna því að belgurinn slægist ekki inn yfir gangana þar sem skipverjar voru við störf. Hlerar við flotvörpu voru mun minni en þeir sem eru við botnvörpu og var því ekki vart við að sérstök þrengsli gætu verið á milli flotvörpuhlerans og stoðarinnar enda var jafnvel nægjanlegt að húkka sjóbúnaðinum í bakstroffuna;
- að veiðum með flotvörpu var hætt í byrjun ágúst en botnvörpuveiðar hófust með nýju fiskveiðiári í byrjun september og varð slysið í byrjun annars túrs með botnvörpuhlerana;
- að slasaði hafði verið á skipinu í mörg ár og því vanur að taka sjóbúnaðinn af hlerum;

- að þetta var önnur ferð skipsins með botntrollshlerana eftir að stoðirnar voru settar í það. Slasaði var einnig í fyrri túrnum;
- að slasaði var með hjálm af Jofa gerð sem nær niður á háls. Hjálmurinn tók því við þrýstingi á neðri hluta höfuðsins og má ætla að hann hafi borið meiri hluta þrýstingsins sem varð í klemmunni;
- að skipstjóri sagði að báðar súlurnar hafi verið fjarlægðar í næstu komu til hafnar eftir slysið;
- að fram kom hjá skipstjóra að ekki var gert áhættumat við breytingar á vinnuumhverfinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var breytt vinnuumhverfi en slasaði virðist ekki hafa áttað sig á hættu sem því fylgdi.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur skipstjórnamenn til að fara að reglum um áhættumat þegar breytingar eru gerðar á vinnuumhverfi.

Nr. 103 / 12 Guðmundur í Nesi RE 13

12. Skipverji slasast á hendi



Guðmundur í Nesi ©Hilmar Snorrason

IMO nr. 9235438
Skipaskr.nr. 2626
Smíðaður: Noregur 2000, stál
Stærð: 1315 brl. 2464 bt.
Mesta lengd: 66 m
Skráð lengd: 59,43 m
Breidd: 14 m
Dýpt: 8,67 m
Vél: Wärtsilä 5520 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 21

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. maí 2013 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 25. ágúst 2012 var Guðmundur í Nesi RE 13 á togveiðum á Hampiðjutorgi. Veður: NA 12 m/sek., bjart og sjólfitt.

Skipverjar voru að taka tvö troll og hafði þriðja færa verið hífð fram með bakborðsgils og búið að húkka stjórnborðsgils í stroffu fyrir fjórðu færu en hana átti að taka með báðum gilsunum. Bakborðstrollið reyndist rífið og tveir skipverjar ætluðu að setja litla stroffu þar sem skemmdin var til að hífa það frá til viðgerðar. Slaki kom á belginn vegna hreyfingar skipsins á öldu og annar skipverjanna reyndi að koma stroffunni á og stakk handleggnum á milli trollanna. Þá strektist aftur í trollið og jafnframt var hífð þar sem búið var að heimila hífingu af stjórnanda á þilfari. Lenti hægri hönd skipverjans á milli þeirra þegar tók í stjórnborðsgilsinn, hertist að stroffunni og hún dróst fram eftir belgnum.

Skipverjinn varð óvinnufær en talið var að áverkar hans væru aðeins bólgur en ákveðið var að fara með hann til Patreksfjarðar þann 31. ágúst. Við lækni skoðun kom m.a. í ljós að úlnliðsbein var tvíbrotið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði taldi að einhver misskilningur hefði orðið til þess að hífð var við þessar aðstæður og hann hefði ekki orðið var við fyrirmæli um það. Hann sagði að aðeins tveir skipverjar á þilfarinu hefðu verið með samskiptabúnað í öryggishjálum við hátalarakerfið en aðrir heyra ekki í því nema þegar talað er í dekkhátalara. Hann hefði gert athugasemdir við þetta fyrirkomulag því þegar annar þeirra talaði heyrdi þeir ekkert í hinum á dekkinu.
- annar stjórnandi á þilfari (samskiptatengiliður) hafi í þetta skipti staðið hjá slasaða þegar þriðji hásetinn spurði hvort ætti að merkja rífrildið með því að setja kollínustroffuna á belginn og rétti slasaða kollínustroffuna. Slasaði reiknaði með að stjórnandinn hafi heyrt það og átti því ekki von á að það yrði hífð. Slasaði sagði að stroffan hafi ekki dregist að handleggnum en hann hafi klemmst á milli belgjanna þegar hertist að stroffunni;
- að stjórnandi á þilfari (annar af tveimur á þilfari með samskiptakerfi í hjálminum) var framar á þilfarinu og sá ekki þegar atvikið átti sér stað. Hann sagðist hafa heimilað hífingu eftir

að hafa lásað dauðaleggnum úr og eftirleikurinn átti að vera í höndum hins tengiliðarins sem í þetta skipti var þar sem verið var að slá stroffum á trollið. Hann taldi að slasaði hefði ekki staðið rétt að þegar hann setti stroffuna á pokann. Hann hefði átt að setja hana aftan við stóru stroffuna en ekki framan við hana. Ef hann hefði gert það hefði þetta ekki gerst;

- að í kringum slysstaðinn voru tveir skipverjar ásamt slasaða. Annar þeirra spurði hvort ekki ætti að merkja rifrildi á belgnum, eins og alltaf væri gert, og rétti slasaða kollínustroffu til þess. Samskiptatengiliður svaraði því ekki en sagðist hafa séð þegar slasaði reyndi að koma stroffunni utan um belginn og strax stöðvað hífingu sem hann taldi að ekki hafi verið hafin. Hann taldi fremur hreyfingar skipsins hafi haft megin áhrif á að það strektist á gilsinum þegar trollið tók í á kvikunni;
- að þetta var fyrsta ferðin þar sem tveir á þilfarinu voru með fjarskiptabúnað og fram kom hjá stjórnanda að þetta fyrirkomulag hefði sannað sig betur með tímanum;
- að stýrimaður sem stjórnaði trolldökunni og var spilmaður í brú við stjórnun vindanna sagðist hafa séð slysið gerast enda hafi verið gott útsýni yfir þilfarið. Hann sagði að búið hafi verið að húkka stjórnborðsgils í stroffuna og heimild hafi verið komin frá þilfarinu að hífa í hann og herða stroffuna að belgjunum. Þar sem þetta var um tíu tonna hol átti að taka síðustu færana með báðum gilsunum og ætlaði hann eingöngu að halda við trollið á meðan bakborðsgilsinum væri komið aftur eftir. Hann sagði að slaki, sökum hreyfingar skipsins, hafi komið á belginn þar sem hann hékk í bakborðsgilsinum. Þá hafi einn skipverja stungið hendinni á milli belgjanna. Stýrimaðurinn sagði að tvennt hafi gerst, annars vegar strektist aftur í trollið og belgurinn dróst aftur það sem slakanum nam. Hins vegar hífði hann í gilsinn og stjórnborðs stroffan hertist þar sem höndin var klemmd á milli og lenti stroffan á henni;
- að stýrimaðurinn sagði að alltaf væri tekin ákvörðun í brú um hvort setja ætti á stroffu til

að hífa belginn frá til viðgerðar. Í þetta skipti hafi það ekki verið ætlunin enda um þungt hal að ræða sem brýnt hafi verið að ná inn sem fyrst. Stroffan, sem notuð er til þessa, er grönnskoddínustroffa sem venjulega er sett eingöngu á leysi á trollinu en ekki utan um það;

- að stjórnandi í brú sagði að mjög vel heyrðist í samskiptakerfinu en tveir menn (tengiliðar) á þilfari sjá um samskipti við brúnna og heyra þeir vel hver í öðrum. Einnig heyrði hann í öðrum skipverjum ef þeir standa nálægt tengiliðunum en það virðist sem skipverjar heyri illa í hátölurum á þilfarinu þrátt fyrir göt á hjálmunum yfir eyrum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var aðgæsluleysi að stinga hendi milli belgjanna sem rekja mátti til ófullnægjandi samskipta milli skipverja á þilfari.

Nr. 110 / 12 Gandí VE 171

13. Skipverji slasast á fæti



Gandi ©Útgerð

Skipaskr.nr. 2702
Smiðaður: Noregi 1986, stál
Stærð: 901,5 brl. 1627,6 bt.
Mesta lengd: 57 m
Skráð lengd: 49,82 m
Breidd: 13 m
Dýpt: 8,7 m
Vél: MAN 3060 kW, 2011
Fjöldi skipverja: 22

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 12. apríl 2013 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 16. apríl 2012 var Gandí VE 171 á togveiðum með flotvörpu í Austurdjúpi. Veður: NA 8-10 m/s.

Verið var að taka trollið og hífa grandarana inn á flottromluna þegar hífing var stöðvuð. Skipverji

frá stjórnborðs gangi var sendur inn á trollþilfarið til aftengja „stýringagleraugun“ og greiða úr tógi sem stjórna þeim. Skyndilega gaf bakborðs stýringavinda eftir svo trollið kipptist til stjórnborða og fótrepiskeðjan skaust í vinstra hné skipverjans sem slasaðist svo hann varð óvinnufær.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að „stýringagleraugu“ eru ætluð til að stýra gröndurunum og vængjunum við trolltöku inn á flotvindutromluna (virstýring). Þau eru dregin til þvert fyrir aftan tromluna af litlum glussavindum (tildráttarvindur) stjórnborðs- og bakborðsmegin við trollþilfarið. Gleraugun eru tveir stálhringir tengdir saman með keðjustubbum. Þegar höfuðlínustykkið kemur fram undir flotvindutromluna eru gleraugun aftengd og fara með trollinu inn á tromluna;
- að hífing hafði verið stöðvuð til að aftengja gleraugun þegar trollið sem legið hafði til bakborða dróst yfir til stjórnborða. Skipstjóri sem fylgdist með vinnu á þilfarinu taldi að bakborðsvindan hafi ekki haldið við og gefið snögglega eftir;
- að skipstjóri sagði að tildráttarvindurnar hefðu viljað gefa svona eftir þegar þungi legðist á þær enda væri það regla að reyna að halda skipinu á þeirri togstefnu sem minnkaði tog á þessar vindur. Hann taldi að það skipti ekki máli hvort mikið eða lítið væri í trollinu því átökin væru svo mikil að vökvahemlar stýrivindanna gæfu eftir þegar trollið legðist í öndvert horn skutrennunnar;
- að skipstjóri taldi að farsælla hefði verið að senda mann úr bakborðsgangi inn á trolldekk-ið til að vinna þetta verk enda hafi vængirnir legið þeim megin í rennunni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að slasaði stóð í „skotlínu“ þegar of mikið átak lagðist á bakborðs tildráttarvinduna.

Nr. 111 / 12 Jón Vídalín VE 82

14. Skipverji slasast við hífingar



Jón Vídalín ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1275
Smíðaður: Muroran Japan 1972, stál
Stærð: 548,4 brl. 808,8 bt.
Mesta lengd: 55,82 m
Skráð lengd: 51,45 m
Breidd: 9,5 m
Dýpt: 6,5 m
Vél: Niigata 1691kW, 1986
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 12. apríl 2013 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 4. maí 2012 var Jón Vídalín VE 82 á togveiðum á Grindavíkurdýpi. Veður: Logn.

Skipverjar voru að losa úr pokanum þegar annar gilsinn losnaði og krókurinn lenti í andliti eins þeirra með þeim afleiðingum að þrjár tennur brotnuðu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gilsinum hafði verið slegið um pokann og krókurinn settur á vírinn til að strekkja að til hífingar. Skipverjinn tók eftir að krókurinn var ekki rétt settur á vírinn og hljóp að til að laga krókinn. Hann kallaði en stjórnandi hífingar hefði ekki heyrt til sín. Fram kom hjá honum að mikill atgangur hefði verið á þilfarinu vegna mikils afla;
- að gilskrókurinn var opin.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er að notaður var opin gilskrókur.

Nr. 129 / 12 Bjartur NK 121

15. Skipverji slasast á hendi



Bjartur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1278
Smiðaður: Niigata, Japan 1973,
stál
Stærð: 461 brl. 658 brt.
Mesta lengd: 47,20 m
Skráð lengd: 42,24m
Breidd: 9,5m
Dýpt: 6,5m
Vél: MaK 1472 kW
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Dagbók skipsins; Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 10. maí 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Ólafi K. Ármannssyni og Jóhanni Ársælssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. nóvember 2012 var Bjartur NK 121 siglingu í Litla dýpi á Austfjarðarmiðum. Veður: V 12 - 15 m/s og sjóltíði.

Skipverji var að vinna í lest við að moka ís úr fiskikari sem hann stóð í. Hann féll aftur fyrir sig með þeim afleiðingum að hann slasaðist á hendi þegar hann bar hana fyrir sig. Hann varð óvinnufær um tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn slasaða voru um 10 sm eftir af ís í karinu og því enginn stuðningur fyrir fætur hans.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á NÓTAVEIÐISKIPUM

Nr. 022 / 12 Þorsteinn ÞH 360

1. Skipverji slasast á bryggju



Þorsteinn ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1903
Smiðaður: Noregi 1988, stál
Stærð: 1086,1 brl. 1834,9 bt.
Mesta lengd: 70,1 m
Skráð lengd: 64,9 m
Breidd: 12,5 m
Dýpt: 7,74 m
Vél: Bergen Diesel 1988, 2208 kW
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. október 2012 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 2012 var Þorsteinn ÞH 360 við löndun á Þórshöfn. Veður: SV 1.5 m/s.

Skipverji var upp á bryggju að skipta landfestum milli polla þar sem færa átti skipið aðeins aftar. Löndunarbarki, sem hékk í krana skipsins, festist í polla þegar verið var að hífa hann upp en losnaði þegar skipverjinn gekk þar hjá með þeim afleiðingum að barkinn slóst í skipverjann sem skall í bryggjuna.

Skipverjinn rotaðist í fallinu þrátt fyrir að vera með öryggishjálmi og hann ökkla- og viðbeinsbrotnaði og hryggjalliðir brákuðust

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að löndun hafði staðið yfir úr framlestum og búið að hífa löndunarbarka verksmiðjunnar upp með fremri krana skipsins, slaka í sjóinn á milli skips og bryggju til að hreinsa lögnina. Kranamaður stóð á bryggjunni og var að hífa barkann upp úr sjónum en þegar lögnin greip loft kom slinkur á hana svo hún skaust úr

klemmunni undan pollanálinni og af miklu afli í skipverjann;

- að skipstjóri bað slasaða, sem var við landfestar og tilsögn við skut skipsins, að fara fram eftir og greiða fyrir færslunni en tafir höfðu orðið á færslunni. Hann var kominn fram fyrir miðja síðu og stóð inn í hring sem barkinn myndaði á bryggjunni;
- að sögn skipstjóra var engin hreyfing komin á skipið því beðið var eftir því barkinn væri hífður í land en hann hékk í kranaþómu skipsins. Hann var hissa á því að ekki hafi verið slökkt á dælunni áður en barkinn var hífður í land því vitað væri að barkarnir kippast til þegar sögið grípur skyndilega loft. Hann benti á að slys af sama toga hefði orðið fyrr um daginn þegar löndunarmaður varð fyrir barka;
- að sögn skipverja sem var á framskipi og fylgdist með atburðum var komin hreyfing á skipið. Hann og spilmaður horfðu upp í kranaþómuna til að sjá hversu langt mætti hífa en veittu ekki athygli klemmunni sem barkinn var kominn í við bryggjupollann;
- að starfsmaður í landi gerði sér grein fyrir hættunni þegar hann sá skipverjann koma gangandi eftir bryggjunni. Hann sagðist hafa reynt að aðvara skipverjann án árangurs. Fram kom hjá skipverjanum að hann hefði ekki getað heyrt neitt vegna veðurhams auk þess sem hann var með öryggishjálmi með talstöð í gangi til að vera í sambandi við skipstjóra;
- að löndunarmaður, sem stjórnaði krananum, sagðist ekki hafa veitt slasaða athygli fyrr en eftir slysið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins eru fljótfærnisleg vinnubrögð við færslu skipsins.

Nr. 023 / 12 Borkur NK 122

2. Skipverji klemmist og slasast



Borkur ©Útgerð

IMO 9213973
Skipaskr.nr. 2827
Smiðaður: Noregi 2000, stál
Stærð: 2187 bt.
Mesta lengd: 68,30 m
Skráð lengd: 60,48 m
Breidd: 14 m
Dýpt: 9,65 m
Vél: WARTSILA 5520 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangið á fundi 31. ágúst 2012 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 25. febrúar 2012 var Borkur NK 122 á loðnuveiðum með nót á Selvogsbanka. Veður: Hægviðri og dálítill alda.

Búið var að snurpa og taka snurpuhringina af vírnum og verið að flytja þá í hjólavagni að aftari nótakassa til geymslu fyrir næsta kast. Þegar tveir skipverjar, sem önnuðust þetta starf, ætluðu að fara í gegnum fremri nótakassann misstu þeir stjórn á vagninum með þeim afleiðingum að hann rann stjórnlaust á milli þilja. Þeir sem biðu eftir hringjafarminum við aftari nótakassann heyrðu hávaðann og komu á vettvang. Skipverjarnir sættu lagi að koma höndum á vagninn og biðu



Talið var að þessi vagn með hringjunum hafi verið um 230 kg að þyngd. Mynd ©Lögreglan

eftir að slátturinn minnkaði. Þegar þeim þótti komið lag ætluðu þeir að koma vagninum aftur úr fremri nótakassanum en áður en það tókst jókst veltan að nýju. Vagninn fór á ný af stað ásamt einum skipverjanum en hinir gátu forðað sér. Skipverjinn féll í þilfarið þegar hann skall utan í þilið og á næstu veltu hafði hann hvorki komist á fætur né getað skriðið út og rann stjórnlaust yfir þilfarið með vagninn á eftir svo hægri fótur varð á milli vagnsins og þilsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var nýlega keypt til útgerðarinnar og hafði aðeins farið í fimm veiðiferðir áður en slysið varð;
- að snurpuhringirnir eru lokaðir stálhringir en ekki opnanlegir eins og er nánast á öllum öðrum skipum íslenska nótaveiðiflotans. Hringirnir eru því ekki teknir hver fyrir sig af vírnum eftir því sem drætti vindur fram og komið aftur eftir með þar til gerðum búnaði. Þegar vírnum hefur verið lásað í sundur í lok dráttar er hann dreginn úr hringjunum og þeir hífðir niður í þennan hjólavagn til flutnings;
- að talið var að vagninn sé um 230 kg fulllest aður hringjum, Hann er á fjórum plasthjólum og eru tvö þeirra á snúningsás svo auðveldara er að beygja honum. Á sitt hvorum enda eru handföng sem slúta fram yfir endagaflana og hefur annað þeirra rekist fyrst í vegginn þegar fóturinn varð á milli gaff vagnsins og þilsins og því minnkað til muna höggið sem fóturinn varð fyrir;
- að öll þilför skipsins eru hálfuvarin með „sandmálningu“ nema þilför nótakassanna og eru þau því sleipari og þá sérstaklega ef þau eru blaut eða þegar grútur, sem fylgir feitum fiski, hefur sest á þau;
- að slasaði taldi að leiðin sem flutningsmennirnir fóru með vagninn hafi verið sú leið sem venjulega var farin en hann kvaðst ekki hafa sinnt þessu starfi. Skipverji sem var við flutninginn var ekki viss um hvort honum hafi verið sagt hvaða leið ætti að fara með vagninn en eftir slysið sé farið bakborðsmegin við nótakassann og aftur eftir trollþilfarinu;

- að skipstjóri sagði að leiðin til að flytja hringina sé utan við kassann og það þröng að sláttur geti ekki myndast. Nótakassarnir séu sjö metra breiðir og því óðs manns æði að fara þá leið sem skipverjarnir fóru. Þeir hafi bara ætlað að flýta fyrir sér og það tók annar þeirra, sem voru við verkið, undir.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var fljótfærni skipverja.

Nr. 119 / 12 Hákon EA 148

3. Skipverji slasast í lest



Smiðaður: Stál, Talacahuano Chile, 2001
Stærð: 1553,6 brl. 3003 bt.
Mesta lengd: 76,2 m
Skráð lengd: 65,95 m
Breidd: 14,4 m
Dýpt: 9,6 m
Vél: MaK, 5400 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 24

Hákon ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

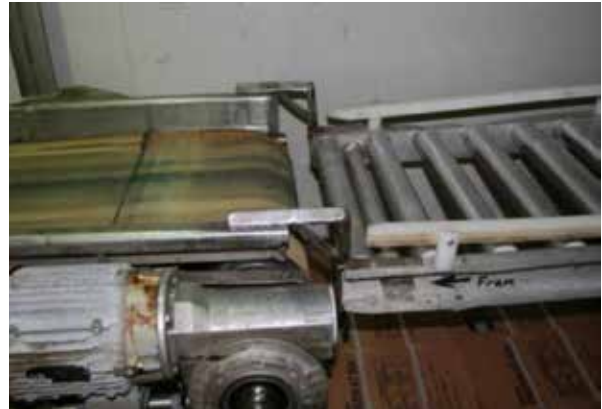
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 12. apríl 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. nóvember 2012 var Hákon EA 148 að síldveiðum með hringnót á Grundarfirði. Veður: A 2-3 m/sek.

Einn skipverja var í lest við að taka á móti kössum með frosinni síld af færibandi og stafla þeim í hana. Hann hugðist fara á milli lesta um op á lestarþilinu en keflabraut lá í gegnum opið og var brautin tengd við færiband. Hann tók kassana sem voru á keflabrautinni og raðaði þeim undir hana áður en hann fór upp á bandið til að skríða yfir í aftari lestina. Þegar fæturnir komu á enda bandsins fóru þær á milli þess og keflabrautarinnar. Hann gat ekki með nokkru móti losað fæturnar en náði til rafmagnstengingar bandsins og stöðvaði það með því að rífa hana úr sambandi.



Samtenging færibandsins og keflabrautarinnar þar sem fætur slasaða festust á milli.

Þegar skipverjar á vinnslupílari urðu varir við að kassarnir hættu að fara inn á færibandið í lestinni fóru þeir að gæta að orsökum og var slasaði þá losaður úr klemmunni.

Farið var að bryggju strax eftir að nótin var komin um borð og slasaða komið undir læknishendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að keflabrautin lá úr annarri lest (sjá mynd) og var fest við rafdrifið færiband sem hékk í festingum innan við lestarþilið en það var í gangi;



- að tveir rafmótorar snúa sitt hvoru endakefli færibandsins. Þeir voru tengdir með lausum rafmagnstengingum og náði slasaði til þess sem hékk fyrir ofan hann og sleit úr sambandi svo rafmagn til mótorsins var rofið en hinn mótörinn sló út vegna yfirálags;
- að fiskikassarnir koma niður í lest á lyftu, þrír í senn, og fóru inn á færibandið. Þegar bandið var stopp og tók ekki við kössum stöðvaðist lyftan og urðu skipverjar þá strax varir við það. Þegar eðlilegt flæði var í gangi héldu kassarnir áfram eftir bandinu að stöðvunar-

búnaði sem skipverjar setja á bandið þar sem þeir vilja taka kassana af því;

- að slasaði var í öryggisstígvélum með stáltá en í þannig stígvélum hafði hann ekki verið í áður við þessa vinnu;
- að slasaði sagði að þegar stáltáin fór niður á milli keflanna hafi fæturnir verið algjörlega fastir;
- að leiðin sem skipverjinn fór á milli lestanna er eina leiðin án þess að fara upp úr lestinni og því alltaf notuð;
- að skipstjóri sagði að það hafi ekki verið gerðar neinar kröfur um hvernig farið væri þessa leið á milli lesta hvorki skriflega né munnlega. Öryggisnefnd skipsins hafi ekki tekið á þessu atriði í áhættugreiningu sinni en eftir slysið hafi hún gert það og sett fram þá reglu að menn skuli aldrei fara þessa leið nema að stöðva fyrst færiböndin. Þessi krafa hafi verið sett fram munnlega og skriflega og liggi frammi skipverjum til áréttingar.

NEFNDARÁLIT:

Örsök slyssins eru varhugaverðar aðstæður til að fara á milli lesta og sérstaklega þegar færibönd eru höfð í gangi.

Nr. 120 / 12 Heimaey VE 1

4. Efnaslys, skipverji verður fyrir ózoneitrun



Heimaey ©Ólafur Ragnarsson

IMO nr. 9532707
Skipaskr.nr. 2812
Smiðaður: Chile 2009, stál
Stærð: 2189 BT
Mesta lengd: 71,2 m
Skráð lengd: 63,3 m
Breidd: 14,4 m
Dýpt: 9,5 m
Vél: Rolls Royce, 4500 kW, 2009
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 12. apríl 2013 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 13. nóvember 2012 var Heimaey VE 1 á siglingu skammt vestan Snæfellsness. Veður: Hægviðri.

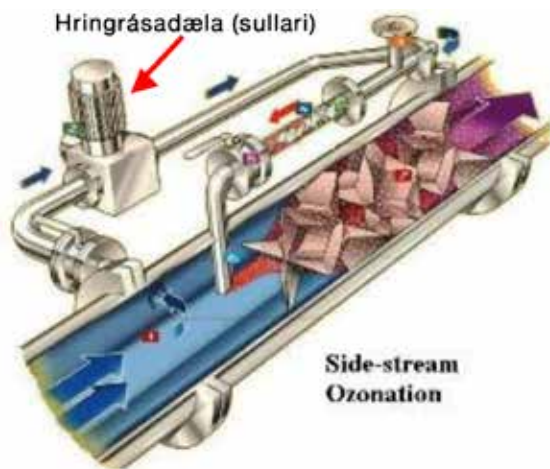
Vakthafandi vélstjóri fékk boð um að austur væri kominn í mótorrymi í framskipi og fór þangað til að huga að því. Þegar hann kom inn í rýmið sá hann að öxulþétti hafði sprungið út á hringrásardælu fyrir sjókælingu lestar. Hann gekk að ózon búnaðinum til að stöðva hann og fann þá að ekki var allt með felldu en stöðvaði búnaðinn en hörfaði strax út.

Þegar vélstjórinn kom út fann hann fyrir einkennum því hann hóstað mikið og var mjög þungt fyrir brjósti. Hann fann að hann náði ekki djúpum andardrætti og gat bara andað grunnt en við það stilltust hóstaköstin. Haft var samband við lækni sem ráðlagði lyfjagjöf og jafnframt var siglingu haldið áfram til Grundarfjarðar þar sem slasaða var komið til læknis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ózon (O_3) er ertandi lofttegund sem hefur áhrif á augu, munn og öndunarveg. Efnið getur myndað bjúg í lungum svo þau ná ekki upp súrefni og orðið óstarfhæf. Þegar áhrifin frá efninu eru farin að virka gerist þetta mjög hratt og afleiðingarnar eru þær að fólk verður mjög slappt og hefur jafnvel ekki orku til að koma sér undan. Talið er að 50 ppm (part pr. milljón) leiði til dauða ef fólk er í þeim styrk í um 30 mínútur;
- að ózon (O_3) er notað um borð í mörgum fiskiskipum til sótthreinsunar á lestarrymum. Efnið er mjög skilvirkt á bakteríur og er umhverfisvænt þar sem það breytist á skömmum tíma aftur í súrefni O_2 . Ózon (O_3) er framleitt með því að einangra það úr hreinu súrefni (O_2) eða andrúmsloftinu eins og var gert í þessu tilfelli. Þegar ózon (O_3) er framleitt dælir hringrásadæla því inn á hringrásakerfi sjólagna kælikerfisins (RSW);
- að eftir að slökkt hefur verið á ózontækjum tekur það nokkrum tíma að áhrif ózonsins hverfi úr umhverfinu svo það verði hættu-

laust. Vinnuregla um borð er að eftir stöðvun ózontækisins skuli líða þrír klukkutímar þar til aflí er settur í lestina;



Skýringamynd af fyrirkomulagi ózonbúnaðar

- að 850 l/mín dæla hringrásar kælisjóinn frá RSW kælikerfinu inn í lestina og að því aftur. Á þrýstihlið kerfisins er tengd grennri „hringdælingarlögn“ með lítilli dælu (sullara) og á lögninni er ózontækið til íblöndunar ózonsins inn í kælisjóinn (sjá skýringamynd hér að ofan);
- að sögn vélstjóra er dælan til íblöndunar ózonsins framleidd með kolapakkningu til að þetta á öxli. Dælan var ofarlega í kerfinu og hafði loft safnast að pakkningunni og gekk hún því þurr en þegar svo háttar til skemmast kolapakkningar strax. Einnig var nokkur þrýstingur á pakkningunni þar sem lögnin var á þrýstihlið kælikerfisins (RSW) og því meira álag en ástæða þess að kolapéttið sprakk var að það gekk þurrt svo ózon blandaður sjór lak inn í rýmið;
- að slasaði sagðist ekki hafa haft neina vitneskju um meðferð eða hættu sem gæti skapast frá ózonbúnaðinum þegar hann byrjaði á skipinu. Hann hafi útskrifast úr vélstjóranámi 2007 en þar hafi ekki verið neitt tekið á eða minnst á þetta efni eða önnur viðlíka hættuleg efni. Hann hafi farið til starfa sem vélstjóri á Álsey VE 2 þar sem svona búnaður var ekki en þegar Heimaey VE kom ný til útgerðarinnar hafi hann verið ráðinn á skipið og kynnst fyrst þessari tækni;

- að mælar eru ekki til í skipinu til að mæla lofttegundir;
- að sögn vélstjóra var komið fyrir loftaftöppun á lögninni til að fyrirbyggja að loft geti sest að öxulþéttinu;
- að kennari í skipstjórnar- og vélstjórnarfræðum sagði að á árinu 2007 hafi kennsla um meðferð hættulegra efna verið aukin.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að ózon O_3 blandaður sjór lak inn í rýmið vegna þess að öxulþétti í dælu skemmdist.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin bendir á að í VI. kafla reglugerðar 122/2004 um öryggi fiskiskipa segir í 13. reglu fyrsta lið: „Um borð skal vera vinnuöryggisbúnaður, svo sem hanskar, hlífðargleraugu, heyrnahlífar, öndunargrímur, öryggishjálmar, öryggisskór og gas- og súrefnismælar til að koma í veg fyrir meiðsli eða veikindi starfsmanna.“ Skipið átti því að vera búið gas- og súrefnismæli.

SJÓKALL

- ÞITT ÖRYGGI Á OG VIÐ SJÓ -



Fjarskipti - Neyðarsendar - Hjálmar..
..o.fl.

Gæði fyrir þá sem láta öryggið ganga fyrir



Allt sem varðar persónuöryggi
Hafðu samband og við finnum lausnina fyrir þig

MULTITASK

Egilsbraut 21
740 Neskaupstaður
Sími 477 1000

multitask@multitask.is
www.multitask.is

SLYS Á FLUTNINGASKIPUM

Nr. 006 / 12 Dettifoss

1. Skipverji slasast við fall



Dettifoss ©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 9086801
Fánaríki: Antigua Barbuda
Smiðaður: Frederikshavn
Danmark 1995, stál
Stærð: 14.664 BT
Mesta lengd: 165,60 m
Breidd: 28,60 m
Dýpt: 8,95 m
Vél: MAN B&W 7S60MC 14.800 kW
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Úrdráttur úr leiðarbók;
Slysaskrá frá skipi; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 19. mars 2012 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 28. nóvember 2011 var Dettifoss við bryggju í Rotterdam.

Skipverji var að losa sjóbúningskeðjur af gröfu sem stóð á tveimur gámafletum í lest nr. 6 þegar hann steig niður á milli fletanna og féll fram fyrir sig með þeim afleiðingum að hann handleggsbrotnaði og hlaut áverka á andliti.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipverjans var lestin opin og allar aðstæður góðar. Hann hafði óvart stigið niður á brún annars fletisins, runnið niður á milli fletanna og fallið fram fyrir sig. Hann taldi að rekja mætti atvikið til óheppni;
- að bilið á milli fletanna var u.þ.b. 15 sm.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 136 / 12 Brúarfoss

2. Skipverji slasast við lestun



Brúarfoss ©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 8914568
Fánaríki: Antigua Barbuda
Smiðaður: Frederikshavn,
Danmörku, 1992
Stærð: 7.676 BT
Mesta lengd: 126,63 m
Breidd: 20,53 m
Dýpt: 10,70 m
Vél: MAK 8M 552C 5400 kW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Úrdráttur úr leiðarbók; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 10. maí 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Ólafi K. Ármannssyni 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 29. nóvember 2012 var Brúarfoss við bryggju í Immingham.

Hafnarkrani var að hífa gám um borð þar sem skipverjar unnu við sjóbúnað en við það féll gámaskór úr honum og lenti á hægri framhandlegg eins þeirra. Skipverjinn var sendur til læknis þar sem í ljós kom að hann var ekki brotinn en mjög bólginn. Hann varð óvinnufær.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að hífa gáminn í fjórðu gámahæð og gámaskór höfðu verið settir neðan í hann í landi. Við hífinguna hafði gámurinn aðeins sest að hluta í gáminn sem hann átti að fara ofan á. Þurfti því að hífa hann upp aftur en við það aflagaðist gámaskórinn með þeim afleiðingum að hann féll úr gámnum og niður á skipverjann sem stóð á þilfarinu fyrir neðan;
- að skipverjinn var með öryggishjál og í öryggisskóm. Hann taldi sig ekki hafa staðið á óeðlilegum stað á þilfarinu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.



ENNEMM / SIA / NM56156

> Í öruggum höndum alla leið

Hjá Samskipum fer saman sóknarhugur nýrrar kynslóðar og áratuga reynsla. Við bjóðum heildarlausnir á sviði flutninga og samhent starfslið leggur stolt sitt í að uppfylla væntingar kröfuharðra viðskiptavina með skjótri, áreiðanlegri þjónustu. Þinn farmur er í öruggum höndum.

samskip

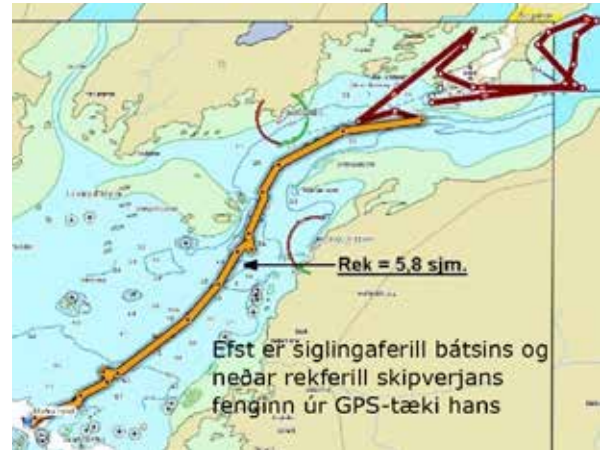
Saman náum við árangri

SLYS Á ÖÐRUM SKIPUM

Nr. 061 / 12 Zodiac skemmtibátur

1. Maður fyrir borð

Skipaskr.nr. Óskráður
 Smiðaður: Canada Bombardier
 (Zodiac) 1987
 Stærð: brl. bt.
 Mesta lengd: 4,7 m
 Skráð lengd:
 Breidd: m Dýpt: m
 Vél: Yamaha 29 kW (40 hð) 1987
 Fjöldi skipverja: 2



Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. mars 2013 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 sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 17. júní 2012 var Zodiac skemmtibátur á siglingu á Borgarfirði. Veður: SV 5-6 m/s.

Á siglingunni féll formaður bátsins fyrir borð og tókst ekki að synda að bátnum aftur vegna vinds og mikils straums. Hinn bátsverjinn, sem er ung dóttir formannsins, reyndi að sigla bátnum til hans en þá stöðvaðist utanborðsmótorinn og henni tókst heldur ekki að róa bátnum vegna aðstæðna þ.e.a.s. útfallsstraums og vinds inn fjörðinn. Hún óttaðist um afdrif föður síns og tók þá ákvörðun að yfirgefa bátinn. Þau og bátinn rak út fjörðinn og stúlkunni tókst að komast upp í Borgareyjar. Þar fann skipverji annars báts stúlkuna og kallaði eftir aðstoð.

Ræstar voru út björgunarsveitir og þyrta LHG fann formanninn eftir um 2 ½ klst. volk í sjónum. Hann hafði þá rekið um 5,8 sml. frá þeim stað sem hann féll útbyrðis. Báðir bátsverjarnir voru í flotvinnubúningum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að formaðurinn sat á sæti aftast fyrir miðju bátsins framan við mótorinn. Sætið var um 50 sm að hæð og var boltað niður í botnplatti en það náði ekki aftur að gaffi og fór því hægri fótur hans aftur fyrir sætið um leið og hann féll til vinstri yfir á bakborðs blöðru bátsins. Þegar sjórinn náði til formannsins dróst hann aftur af blöðrunni og í sjóinn. Fyrst reyndi hann að synda að bátnum en án árangurs. Þá reyndi hann að fara þvert á straumstefnu en hann komst aldrei út úr megin straumnum;
- að mótorinn stöðvaðist ekki þegar formaðurinn féll fyrir borð þar sem hann hafði ekki tengt neyðarstöðvun vélarinnar við sig. Báturinn sigldi því áfram á hægri ferð þar sem formaðurinn kvaðst hafa minnkað bensíngjöf;
- að stúlkun náði stjórn á bátnum, sneri við og sigldi að formanninum í sjónum. Þegar komið var nær alveg að honum minnkaði stúlkun ferðina en þá stöðvaðist mótorinn. Þrátt fyrir ungan aldur hennar kom hún mótornum í gang aftur en náði ekki að sigla bátnum. Hún reyndi að róa en báturinn fór í hringi. Hún hugðist þá synda til föður síns í sjónum en þegar hún var komin í sjóinn sá hún ekki lengur til hans. Komst hún ekki aftur upp í bátinn og varð viðskila við hann. Hún reyndi fyrst að synda í átt að bryggjunni í Borgarnesi og síðar Rauðanesvita;
- að sögn formanns er „andvægiszinkið“ nokkuð rétt stillt og ef stýrissveifinni var sleppt hélt báturinn nokkuð beinni stefnu en beygði samt aðeins í bak;
- að lögregla skoðaði bátinn og mótor eftir að

- hann hafði verið tekinn í land og kom í ljós að neyðarstöðvunarbúnaðurinn virkaði ekki;
- að neyðarstöðvunarbúnaður mótorsins er sérstakur „lykill“ eða klofinn hringur sem er smeygt undir rafmagnsrofa framan á mótornum. Ef „lykillinn“ dregst út á mótörinn að stöðvast. Unnt er að ræsa mótörinn aftur með því að halda rafmagnsrofanum inni. „Lykillinn“ á að festa með gormsnúru við stjórnanda sem á að fylgja honum ef hann fellur fyrir borð og stöðvast þá mótörinn;
 - að straumhraði var talinn vera 5-7 hnútar en rek slasaða var 5,8 sml. á 2,5 klst. eða 2,3 hnútar að jafnaði;
 - að mældur hiti á útfalli dagana 18. og 19. júní var 11°C;
 - að formaður taldi að þar sem hann féll útbyrðis hafi verið straumaskil og myndast tvíalda (straumhnútur) en hann var á þessum tíma í „nettri“ bakborðsbeygju;
 - að maðurinn sem fann stúlkuna í Borgareyjum sagðist hafa reynt að ná símasambandi við formanninn en hann vissi af því að þau feðginin hefðu ætlað út á fjörð. Þegar hann náði ekki símasambandi við hann ákvað hann að sigla út og kanna með þau;
 - að feðginin voru í flotvinnubúningum af SUNDRIIDGE gerð en tekið er fram af framleiðanda að þetta sé flotvinnubúningur til notkunar á lokuðum hafsvæðum þar sem björgunar má vænta fljótleiga;
 - að enginn kasthringur var í bátnum eða tiltækt tóg til að kasta til þess sem fór fyrir borð. Hvorki voru neyðarblýs né fjarskiptatæki um borð en formaður var með farsíma í vasanum sem blotnaði og varð því gagnslaus. Hann var einnig með GPS-staðsetningatæki sem skráði siglinga- og rekferil hans;
 - að skipbrotsmaðurinn fannst á stað 64°27,31'N og 22°03,06'V. Hann var hífður upp í þýrluna mjög þrekaður og gefinn heitur vökvi í æð. Við komu á sjúkrahús var mældur líkamshiti 32°C
 - að nokkrar tímasetningar í ferli málsins:
 - kl. 20:30 talið að formaðurinn hafi fallið fyrir borð

- kl. 21:30 finnst stúlkan í Borgareyjum.
- kl. 21:56 boðar Neyðarlínan – 112 út björgunarsveitina Brák
- kl. 21:57 boð á björgunarsveitina á Akranesi
- kl. 22:00 finnst báturinn mannlaus á reki
- kl. 22:11 LHG – VSS gert viðvart um atvikið
- kl. 22:11 þýrla kölluð út til leitar, útkall; ALFA. Eftir það voru aðrar björgunarsveitir á svæðinu boðaðar út
- kl. 23:04 finnur þýrlan formanninn skammt norðan Miðfjarðarskers

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

ÖNNUR TILVIK

Nr. 007 / 12 Hákon Tómasson GK 226

1. Brotnar og rekur upp í fjöru



Hákon Tómasson ©Þóróddur S Guðlaugsson

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

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 19. mars 2012 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:

Hákon Tómasson GK 226 lá við legufæri (bóli) á Busthúsalegu norðan Hvalsnes á Reykjanesi. Veður í Sandgerði síðdegis og að kvöldi 10. og aðfararnótt 11. janúar: V 20 – 23 m/sek og hviður allt að 33 m/sek Ölduhæð á Garðskagadufli 9 – 11 m.

Báturinn hafði legið þarna um nokkurn tíma og hafði eigandinn eftirlit með honum frá heimili sínu skammt frá. Þegar gætt var að bátnum í birtingu þann 11. janúar 2011 hafði hann rekið upp í fjöruna, brotnað mikið og meðal annars vantaði í hann framstefnið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að Busthúsalega er fornt útræði þar sem bátar hafa verið látnir liggja á milli sjóferða;
- að framstefnið er úr 2x6'' eik frágengið á hefðbundinn hátt með saumi í byrðing og boltað í hnífikrappa til að festa við borðstokk. Neðarlega á stefninu var baula utan um það en auga var að utanverðu þar sem legufærunum var lásað í;
- að þegar að var komið voru legufærin

óskemmd og stefnið allt niður undir kjöl fast við þau.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 014 / 12 Arnarfell / Ternan

2. Nærri því árekstur



Arnarfell ©Hilmar Snorrason

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



Ternan ©Útgerð

Ternan
Skipaskr.nr. 7947154
Fánaríki: Færeyjar
Smiðaður: Færeyjar 1980, stál
Stærð: 428 BRT
Mesta lengd: 39,73 m
Breidd: 11 m Dýpt: 2,93 m
Vél: Deutz 1900 KW, 2000
Fjöldi skipverja: 5
Farþegar: 18

Gögn: RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 25. maí 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Jóhanni Ársælssyni, Pálma K. Jónssyni 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. febrúar 2012 kl. 18:12 var Arnarfell á siglingu frá Kollafirði í Færeyjum til Íslands og ferjan Ternan á siglingu frá Þórshöfn til Nólsoy. Veður: Breytileg átt 2 m/s, léttskýjað og gott skyggni.

Arnarfell var með ferjuna Ternan á stjórnborða en vakthafandi stýrimaður skipsins tók ekki eftir henni og þurfti stjórnandi ferjunnar að beygja frá til að forða árekstri þegar stutt var á milli skipanna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM

- að ferjan hafði farið frá Þórshöfn kl. 18:00 og sá þá skip (Arnarfell) í u.þ.b. tveggja sml. fjarlægð á suður stefnu;
- að þegar u.þ.b. ein sml. var á milli skipanna setti skipstjóri ferjunnar ljóskastara á brú Arnarfells og þegar 0,25 sml. var eftir beygði hann hart til stb. til að forða árekstri. Fram kom að u.þ.b. 2-300 metrar hafi verið á milli skipanna þegar þau voru næst hvort öðru;
- að vakthafandi stýrimaður Arnarfells var einn í brúnni þegar atvikið átti sér stað og taldi hann of seint að grípa til aðgerða þegar hann varð ferjunnar var. Hásetinn á siglingavaktinni var í borðsal;
- að vakthafandi stýrimaður fór ekki að fyrirmælum skipstjóra úr öryggiskerfi skipsins (SMS) um góðan útvörð og tilkynna honum um atvikið;
- að tvær ratsjár voru í gangi á Arnarfelli og báðar stilltar á þriggja sjómílna radíus;
- að fram kom að enginn farmur á þilfari truflaði sjónlínur frá skipinu;
- að samkvæmt AIS ferilskráningakerfi Sjóvinnustýrið í Færeyjum (2ja mín. fresti) kom fram að stefna og hraði Arnarfells var óbreytt allan tímann en ekki var hægt að sjá ferilskráningu ferjunnar þar sem AIS kerfi hennar hafði verið bilað frá því 22. janúar. Siglingahraði Arnarfells mun hafa verið um 15 til 18 hnútar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að vakthafandi stýrimaður Arnarfells hafi ekki virt gildandi reglur um varðstöðu og ekki farið að alþjóðasiglingareglum.

Nefndin ítrekar mikilvægi árvökullar og góðrar varðstöðu í brú.

Nr. 017 / 12 Páll Jónsson GK 7

3. Stjórnvana við Grindavík



Páll Jónsson ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1030
IMO nr. 6704892
Smiðaður: Hollandi 1967, stál
Stærð: 299 brl. 402 bt.
Mesta lengd: 43,90 m
Skráð lengd: 40,36 m
Breidd: 7,60 m
Dýpt: 6,30 m
Vél: Grenaa 662 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2012 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 19. febrúar 2012 var Páll Jónsson GK 7 á siglingu út frá Grindavík. Veður: SSV 11-13 m/s og ölduhæð 2,7 m.

Þegar skipið var komið nokkuð suður eftir inn-siglingunni stöðvaðist önnur ljósavél skipsins og var þá hin þegar sett í gang og rafmagni komið á aftur. Vélstjórar urðu varir við gangtruflanir í aðalvél en áður en þeir áttuðu sig á orsökum þeirra stöðvaðist ljósavélin sem nýbúið var að setja í gang og skömmu síðar dró niður í aðalvélinni þar til hún stöðvaðist. Skipið var þá vélarvana en skipstjóri gat stjórnað reki með hliðarskrúfum, bæði að framan og aftan, sem voru knúnar sérstakri vél í framskipi. Björgunarsveitir voru kallaðar út og björgunarskipið Oddur V. Gíslason aðstoðaði Pál Jónsson GK að bryggju

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun á vélbúnaði kom í ljós að daghylið sem fæddi vélarnar í vélarúminu var nær fullt af sjó. Þar sem lagnir að ljósavélum voru bæði grennri og styttri en að aðalvélinni stöðvaðist hún síðar þar sem meira magn var í leiðslum að henni en ljósavélum;

- að skipt var um alla spíssa og olíuverk í ljósavélum og einn spíss í aðalvél. Eftir að tankar og leiðslur að vélum höfðu verið hreinsaðar kom ekkert í ljós hvers vegna sjór var í olíunni;
- að þegar látið var úr höfn aftur sást að olíubræk lagði frá skipinu. Tókst skipverjum að rekja sig að upptökum sem var gat í þilfari (tanktopp) í nótagryfju á skut. Þar sprautaðist olía upp um gat á veltunni og saup sjó inn á hinni veltunni;
- að sögn yfirvélstjóra var gatið um 10 mm Ø og var það aðlagð svo skrúfa gæti lokað því með gúmmípakkingu en þilfarið í nótaskúffunni yfir skuttönkunum var mjög tært enda afmarkaður hluti þess sýnilega ekki verið ryðvarinn lengi. Sjór liggur stöðugt yfir þessum hluta þilfarsins en áður voru þarna plastkór með búnaði svo ekki sá í þilfarið svo glögg;
- að sögn skipstjóra var strax ljóst um hvaða tank var að ræða og var hann blindaður til að ekki væri hætt á að opnað yrði fyrir hann af slysi;
- að í skut skipsins eru fjórir eldsneytistankar sem númeraðir eru 1 og 2 á hvort borð. Gatið var ofan í bb. 1 en skuttankarnir voru settir í skipið þegar skutnum var slegið út og til að rými fengist fyrir stærri nótaskúffu 1988. Stálið því orðið yfir 20 ára gamalt og ekki vitað hvernig ryðvörn var háttað á þeim tíma;
- að á þessum stað á þilfarinu er orðið mjög illa tært yfir þessum tönkum en það er byggt þarna yfir þilfarið að hluta og þarna hafði lítið verið málað;
- að þykktarmæling var framkvæmd á bol skipsins í júlí 2008 og kom þá fram að nokkur þynning var í plötum í byrðing á báðum síðum framan og aftan við lengingu en ekki þar sem gat kom á þilfarið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var skortur á viðhaldi á afmörkuðu svæði á þilfarinu í nótaskúffunni.

Nr. 025 / 12 Þorlákur ÍS 15

4. Fékk á sig brotsjó



Þorlákur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2446
Smíðaður: Póllandi 2000 stál
Stærð: 156,6 brl. 251 bt.
Mesta lengd: 28,9 m
Skráð lengd: 26,64 m
Breidd: 7,5 m
Dýpt: 5,55 m
Vél: Cummins 373 kW 2000
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 25. maí 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Jóhanni Ársælssyni, Pálma K. Jónssyni 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 14. mars 2012 var Þorlákur ÍS 15 að línuveiðum á Vestfjarðamiðum um 40 sml vestur af Bjargtöngum. Veður: SV 17–20 m/sek.

Verið var að leggja línuna á Kattarhrygg vestur úr Víkurál þegar brotsjór kom á skipið og braut rúðu í glugga svo sjór flæddi inn í borðsal og vistarverur. Enginn var í borðsalnum svo ekki urðu slys á skipverjum og var glugganum lokað með blindhlera.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þrír gluggar, um 80 sm að hæð, eru á bakborðssiðunni en tveir eru inn í borðsalinn og einn inn í eldhúsið. Allir gluggarnir hafa alltaf verið lokaðir með blindhlera úr stáli að innan og var svo einnig um þann sem brotnaði;
- að rúðan sem brotnaði barði inn blindhlerann sem bognaði í vinkel svo tessar drögust úr höldum (klofum);
- að sögn skipstjóra sást ekkert á síðunni eftir höggið en línun er lögð á sex og hálfum hnútum;
- að atvikið varð um kl. 03:00 en þá var suðurfall og hefur straumur haft áhrif á sjólag eins og alþekkt er þegar vindur stendur upp í straum

NEFNDARÁLIT:

Nefndir ályktar ekki í málinu.

Nr. 074 / 12 Von GK 113

5. Stjórnvana og dregin til hafnar



Von ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2733
Smiðaður: Hafnarfirði 2007 plast
Stærð: 11,6 brl. 15 bt.
Mesta lengd: 13,02 m
Skráð lengd: 11,36 m
Breidd: 3,75 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Yanmar 368 kW 2007
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 7. desember 2012 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 3. júlí 2012 var Von GK 113 á línuveiðum um 10 sml austur af Norðfjarðarflóa. Veður: Logn.

Við drátt línunnar þvarr afl línuspilsins svo skipstjóri fór niður í vélarúm. Þar stóð buna upp úr háþrýstikerfinu og áður en hann komst til að stöðva vélina hafði nær öll vökvakerfisólían sprautast úr því. Engin búnaður fannst í skipinu til að stöðva lekann og óskaði skipstjóri því eftir aðstoð til hafnar. Stýrið virkaði ekki þar sem engin olía var á kerfinu og ekki þorandi að hafa vélina í gangi.

Björgunarskipið Hafbjörg var sent til að draga Von GK til Neskaupstaðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eitt vökvakerfi er í skipinu sem drífur alla vökvamótora og tjakka. Þetta á við vindubúnaðinn, bógskúfu, stýrisbúnað og annan vökvabúnað. Vökvadælan er beintengd við vél og skammtar þrýsting eftir þörfum á búnaðinn. Nær 170 lítrar af olíu höfðu sprautast út í vélarúmið áður en vélin var stöðvuð og dælan hætti að snúast;
- að stjórnborðsmegin aðalvélar var þrýstimælir

á vökvaprýstikerfinu þar sem olían sprautaðist út en tappi í mælinum hafði skotist úr honum. Tappinn hafði verið pressaður í gatið af framleiðanda mælisins og því ekki möguleiki að loka gatinu sem var 10 mm. Þó svo mælirinn væri fjarlægður af lögninni var enginn passandi tappi til um borð en skipstjóri sagðist hafa bætt þessu í varahlutalagerinn eftir óhappið;

- að íkveikjumark vökvakerfisólíu er 300°C. Hitafletir á þessari vél sem ná þessum hita eða hærri eins og afgangsverflar og greinar (450°C) eru nokkuð vel varðir fyrir olíuúða;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa haft neinn möguleika á að sigla skipinu eftir að vökvakerfið bilaði þó svo að hann hefði getað blindað gatið. Því það var ekki til nægjanleg olía um borð. Þó hann hefði getað aftengt dæluna og gangsett vélina þá var stýrið jafn óvirkt samt sem áður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var galli í olíuprýstimæli.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin ítrekar fyrri ábendingar í álitum hennar varðandi stýrisbúnað. Sjá mál nr.: 148/07 og 152/10

Nr. 090 / 12 Día, skúta

6. Hvolfir á Skerjafirði



Día ©NN

Skipaskr.nr. óskráð
Smiðaður: Englandi 1982, plast
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd: 5,5 m
Skráð lengd:
Breidd: 2,45 m
Dýpt: 1,1 m
Vél: Hjálparvél (utanborðsmotor)
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. mars 2013 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 10. ágúst 2012 var skútan Día á siglingu frá Reykjavíkurhöfn inn til Skerjafjarðar. Veður: SSA 10 – 15 m/sek.

Krusað var suður leiðina á milli Suðurness og Kerlingaskers en skömmu eftir að vent var í sundinu á milli Kerlingaskers og Kepps lagðist báturinn, þrátt fyrir að búið væri að rífa seglin verulega, svo mastur fór í sjó. Formaður sem komst upp á síðuna sá að neðri hluti kjalar var horfinn og efri hluti hans verulega sprunginn og „jagaðist hann til“. Brotnaði hann af skömmu síðar. Hvolfdi þá bátnum endanlega og komst formaðurinn upp á botninn.



Eftir að hafa hafst þar við í um þrjár klukkustundir sást til skipbrotsmannsins frá skemmtiferðaskipi sem tilkynnti hafnsögumönnum atvikið. Bátsverjar björgunarbátsins Þórðar S. Kristjánssonar sem voru við æfingar á svæðinu heyrðu talstöðvar-samskiptin og brugðust þeir strax við. Komu þeir að skipbrotsmanninum norður af Akurey og var honum bjargað af botni bátsins sem var dreginn á hvolfi til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skútan er af Micro 18 gerð með fjórum lokuðum lofthólfum sem fleyttu honum við þessar aðstæður;
- að fellikjölurinn er tvískiptur og gengur neðri hlutinn upp í efri hlutann. Hægt er að slaka niður eða draga hann upp í efri hlutann og byrðinginn með talíu. Formaður taldi þyngd kjalarins vera frá 150 til 200 kg og er blýklumpur neðst á kjölum;

- að sögn formanns voru mun sterkari hviður vestan við Gróttu á siglingunni vestur eftir og því sennilega reynt mun meira á kjölinn heldur en meðalvindstyrkur;
- að formaður sagðist ekki vita til þess að kjölurinn hafi skemmst fyrir óhappið. Hann sagðist ekki hafa orðið var við að kjölurinn hafi rekist í eitthvað í sjónum á siglingunni eða tekið niðri;
- að hann hafi fylgst vel með staðsetningu í GPS-tækinu á siglingunni milli Kerlingaskers og Kepps sem bæði voru upp úr enda nærri því fjara;
- að á meðalstórstraumsfjöru er líðlega sjö metra dýpi samkvæmt ferilskráningu, sem fengin er úr GPS-tæki bátsins, þegar báturinn lagðist á hliðina kl. 17:04. Smástraumsfjara var í Reykjavík kl. 18:19.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að fellikjölurinn losnaði úr sæti sínu og brotnaði er óþekkt.

Nr. 118 / 12 Steinunn HF 108

7. Fær á sig brotsjó

Steinunn ©Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 2763
Smíðaður: Hafnarfirði 2010 plast
Stærð: brl. 15 bt.
Mesta lengd: 12,45 m
Skráð lengd: 11,36 m
Breidd: 3,74 m
Dýpt: 1,4 m
Vél: Volvo Penta 334,6 kW 2010
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. maí 2013 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 8. nóvember 2012 var Steinunn HF 108 á siglingu innarlega í Djúpál um 20 sml NV af Rit. Veður: NA 15 m/sek. Sjór 3 m. alda.

Þegar línudrættinum lauk var sjóbúið og haldið til hafnar á hálfri ferð. Skipstjóri sá skyndilega stórt brot rísa á bakborða og áður en hægt var að bregðast við reið það yfir bátinn og lagði hann á stjórnborðshliðina. Við brotið sprakk lestarhlerinn upp og fylgdi því fyrir borð. Línubalar runnu til en sjóbúnaður þeirra hélt en nokkuð af línu fór fyrir borð. Fiskur í lestinni flæddi upp úr öllum körum bakborðsmegin og lagðist í stjórnborðssíðuna. Það sem ekki rúmaðist í lestinni flæddi upp úr henni og fyrir borð.

Skipverjar klæddust björgunarbúningum og fóru út á þilfar til að kanna ástand bátsins. Skipstjórinn kallaði út neyðarkall að skoðun lokinni. Vaktstöð siglinga bað nærstödd skip, Pál Pálsson ÍS 102 og Örfirisey RE 4, að halda til aðstoðar. Örfirisey RE veitti síðan Steinunni HF skjól svo unnt væri að halda áfram siglingunni til hafnar. Björgunarskipið Gunnar Friðriksson fór til móts við Steinunni HF, sem þá naut skjóls af Örfirisey RE, og fylgdi henni til hafnar í Bolungarvík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir miðjan dag var drætti lokið og sjóbúið til heimsiglingar en þá hafði NA-átt vaxið síðan um hádegi. Skipstjóri taldi að veðurspá gerði ráð fyrir að ekki færi að hvesa fyrr en eftir miðjan dag (kl. 15:00);
- að kvöldi 7. nóvember byrjaði Veðurstofan að vara við stormi á Vestfjarðamiðum. Kl. 04:31 var eftirfarandi veðurspá send út frá Veðurstofunni: „A 8-13 m/s. Hvessir um hádegi, 18-25 undir kvöld, en 20-28 seint í kvöld, hvassast á djúpmiðum.“ Veðurspá kl. 09:29, eftir að byrjað var að draga línuna, var svohljóandi: „Vaxandi A-átt, NA 18-25 undir kvöld, en 20-28 um miðnætti hvassast á djúpmiðum“;
- að Tilkynningaskyldu VSS var tilkynnt um brottför Steinunnar HF úr höfn kl. 05:02;
- að á þilfari voru tólf línubalar bundnir í lagningarennu miðskips og aðrir tólf út í bakborðssíðu en sjóbúnaður þeirra hélt. Annar veiðafærabúnaður var í stjórnborðs skuthorni en framan við var átta línubala kippa. Nokkuð af þeirri línu fór fyrir borð og dróst með bátinum;
- að aflinn var í 12 körum í lestinni en þegar báturinn lá á hliðinni tæmdust bakborðskörin. Aflí sem landað var við komu til hafnar var 4.794 kg;
- að bátsverjar köstuðu afla yfir til bakborða til að rétta bátinn og tóku inn línuna sem fór fyrir borð;
- að sögn skipstjóra var lestarlúgan skálkuð með „hespum“ (hjámiðju smellur) en hespunar á lestar karminum voru ekki allir notaðar til að skálka niður lestarhlerann. Ekki var að sjá neinar skemmdir á hespunum en þar sem hlerinn fór fyrir borð var ekki hægt að skoða hvort mót krókar hafi réttst upp þegar körin undir lögðust á hlerann í veltunni;
- að samkvæmt Norðurlandareglum V-4/1,2 á lestarhleri sem opnaður er til sjós að vera á lömum eða fastur við karminn með keðju;
- að sögn skipstjóra var sett á ferð til lands og ekki slegið af fyrr en sjórinn reið yfir. Samkvæmt ferilskráningu var siglt á átta til tíu hnúta ferð til hafnar kl. 15:35. Brotið reið á bátinn kl. 16:30. Þegar skipverjar höfðu lagað nokkuð til á þilfari og innbyrt línuna var stefna sett undan veðrinu kl. 17:16 og siglt á hægri ferð á meðan verið var að minnka slagsíðuna. Eftir að Örfirisey RE 4 var komin til aðstoðar hlífði hún Steinunni HF fyrir mestu öldunum og kl. 18:04 var aftur sett stefna inn í Ísafjarðardjúp og siglt á hægri ferð til hafnar í Bolungarvík;
- að samkvæmt dagbókarfærslu Örfiriseyjar RE voru skráðir 20 m/s þegar skipið var hjá Steinunni HF.



NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var slæmt veður. Nefndin telur að veðurspá hafi gefið tilefni til að sigla fyrir í land.

Það er mat nefndarinnar að lokunarbúnaður lest-arlúgu hafi ekki verið nægjanlega traustur þrátt fyrir að hann væri í samræmi við reglur.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin beinir því til Siglingastofnunar Íslands að gerð verði rannsókn á eiginleikum báta með sama byggingarlagi og Steinunn HF og niðurstaða hennar borin saman við sambærilega báta, dekkada og/eða full-yfirbyggða.

Það hefur viðgengist að hafa skýlisþil öðrum megin á bátum en þessi þil voru upphaflega stutt framlenging af yfirbyggingum þeirra. Það er mat nefndarinnar að slík þil eftir endilöngu skipi hljóti að hafa áhrif á stöðugleika verði þau fyrir áföll-um.

Nr. 125/12 *Bíldsey SH 65*

8. Fær á sig brotsjó

Bíldsey©NN

Skipaskr.nr. 2704
Smiðaður: Reykjavík 2006 plast
Stærð: brl. 29,8 bt.
Mesta lengd: 14,98 m
Skráð lengd: 14,48 m
Breidd: 4,6 m
Dýpt: 1,92 m
Vél: Yanmar 323 kW 2006
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. maí 2013 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 9. ágúst 2012 var Bíldsey SH 65 á siglingu við Dalatanga á leið til Neskaupsstaðar. Veður: SV 18 m/sek.

Á siglingunni fékk báturinn á sig sjó með þeim afleiðingum að neðri kantur einnar framrúðunnar í stýrishúsinu gekk inn og sjór flæddi inn á flest siglingatæki í brúnni.

Skipstjóri sneri þegar undan vindi og sjó á meðan verið var að laga til svo halda mætti siglingunni áfram. Siglt var til Seyðisfjarðar þar sem ekki gaf á bátinn á þeirri siglingu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að Bíldsey SH hafði verið á veiðum utarlega á Glettinganesgrunni og búin að sigla á hægri ferð (4-5 hnútum) um 15 sml áleiðis til hafnar. Skipstjóra fannst þá að farið væri að gæta landvars og jók ferð upp í 6-8 hnúta;
- að fjara var á svæðinu um kl. 12:30 og því aðfall með suðurfalli upp í vind;
- að framrúður í stýrishúsinu voru þrjár límdar í álskúffu sem klemmd er með álskinnum í gluggaopin. Þessar rúður stóðust áfallið og brotnuðu ekki en losnaði um eina þeirra eins og að framan er lýst. Eftir atvikið var skipt um rúður og settar sex rúður í staðin fyrir þær þrjár sem fyrir voru. Hver rúða er með þreföldu 6 mm gleri þar sem tvö gler eru samlímd á plastfilmu en innan við er einangrandi loftþrymi og innst 6 mm glerrúða.
- að smiðir sem skiptu um rúðurnar sögðu að óeðlilega rúmt hafi verið um rúðurnar en 5 mm hlaup var á alla kanta. Rúðan á að falla alveg í opið svo að ekkert hlaup sé á milli þar sem skinnan sem klemmist yfir plastkarminn er ekki nema 10 mm. Eingöngu var um sílikon þéttiefni í hlaup-bilinu en ekki límkitti sem hefði enn frekar fest rúðuna í gluggaopinu;
- að ekki var öldubrjótur framan á bátnum. Framgluggar eru dregnir aftur að neðan en ofan við og fram fyrir þá er skyggni í framhaldi af stýrishúspakinu. Þessi hönnun veldur meiri álagi frá afli öldunnar þar sem sjórinn flæðir síður upp fyrir stýrishúsið og þilfarið heldur við sjó sem flæðir niður. Því var nær eingöngu útfærð til hliðanna.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins má rekja til frágangs og hönnunar á glugga.

Skýrsla sjóslysanefndar fyrir árið 2012 – styrktarlínur

Húsavík

GPG fiskverkun ehf

Snæljós

Víkurráf ehf

Þórshöfn

Verkalýðsfélag Þórshafnar

Vopnafjörður

Vopnafjarðarhreppur

Seyðisfjörður

Gullberg hf útgerð

Reyðarfjörður

AFL starfsgreinafélag Austurlands

Eskifjörður

Egersund Ísland ehf

Eskja hf

Fáskrúðsfjörður

Loðnuvinnslan hf

Snæljós ehf

Höfn

Vélsmiðjan Foss ehf

Vestmannaeyjar

Sjómannafélagið Jötunn

Skipalyftan

Vélaverkstæðið Þór ehf

Vinnslustöðin hf

Þorlákshöfn

Auðbjörg ehf

Hafnarsjóður Þorlákshafnar



ÁSAFL EHF

Hjallahraun 2

220 Hafnarfjörður

Sími 562 3833 - 863 5512



FULLTINGI

slysa- og skaðabótamál





Síldarvinnslan hf

www.svn.is





VEÐUR-APPIÐ

Veðurstofa Íslands



Veður Veðurstofa Íslands

www.vedur.is

Stöðuyfirlit um

TILLÖGUR RNS Í ÖRYGGISÁTT 2000 - 2012



www.rns.is

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2000 - 2012

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 163 tillögur í öryggisátt vegna 88 skráðra atvika til Siglingastofnunar Íslands vegna skráðra mála á árunum 2000 – 2012. 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. Eins og fram kemur í töflunni var ekki gerð tillaga í öryggisátt með málanúmeri á árinu 2010.

Tillögur í öryggisátt eftir málanúmerum											
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2011	2012
013 00	002 01	007 02	003 03	009 04	012 05	011 06	074 07	010 08	145 09	154 11	046 12
020 00	008 01	015 02	014 03	010 04	065 05	077 06	160 07	121 08			118 12
026 00	010 01	027 02	015 03	031 04	088 05	127 06	161 07	126 08			131 12
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 - 2010**

Siglingastofnun Íslands
Rannsókn- og þróunarsvið
31.12.2010

Inngangur

Í samræmi við 14. gr. laga um rannsókn sjóslysa, nr. 68/2000 og 19. gr. reglugerðar um rannsókn sjóslysa, nr. 133/2001, er hlutverk Siglingastofnunar Íslands að afgreiða formlega tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.

Meðfylgjandi er yfirlit um afgreiðslu stofnunarinnar á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt, frá 2001 þegar slíkt hlutverk stofnunarinnar var lögbundið.

Í kjölfar margra tillagna rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt hefur Siglingastofnun Íslands hleypt af stökunum sérstökum verkefnum. Verkefnum eru skipt upp í

- A. Rannsóknaverkefni
- B. Stjórnýsluverkefni
- C. Eftirlitsverkefni
- D. Verkefni samgönguáætlunar

A. Rannsóknaverkefni

Telji Siglingastofnun Íslands að tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt kalli á sérstaka rannsókn, metur stofnunin það svo að sérstakt rannsóknaverkefni sé nauðsynlegt til að brjóta nánar til mergar tillögur nefndarinnar. Þá er yfirlætt um að ræða endurtektar tillögur þar sem ástæða þykir til að fara í sértæka og nákvæma athugun á efni og innihaldi tillagnanna.

B. Stjórnýsluverkefni

Tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sem lúta að breytingum á lögum og reglum heyra undir stjórnýsluverkefni 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 stjórnýslan ákveður. Stofnunin undirbýr reglur eða breytingar á reglum í samræmi við tillögur rannsóknarnefndarinnar og leggur fyrir siglingaráð sem er ráðgjafandi fyrir ráðherra í málefnum siglinga- og vitamála.

C. Eftirlitsverkefni

Ef í tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt er að finna sérstaka áherslu á aukið eftirlit og skoðanir um borð í skipum metur Siglingastofnun metið það svo að setja skuli af stað sérstök átaksverkefni. Framfylgd þeirra hvílir á skoðunarmönnum stofnunarinnar, bæði við venjulegt og lögbundið skipaeftirlit sem og við skyndiskoðanir. Átaksverkefni eru ekki tímasett en sífellt uppfærð.

D. Verkefni samgönguáætlunar

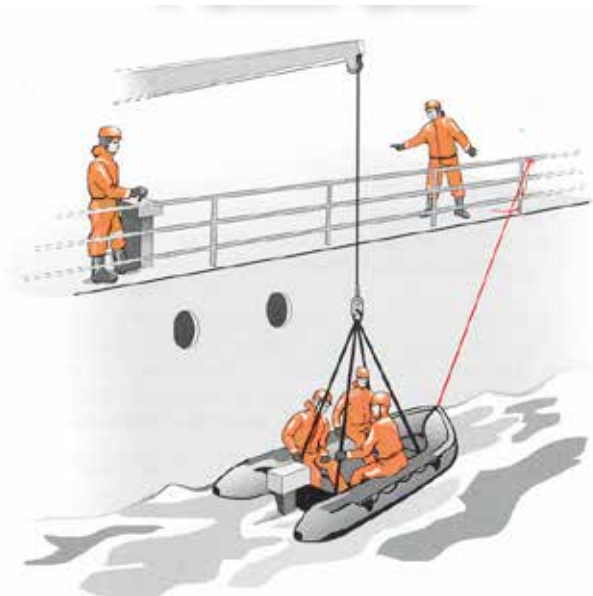
Margar tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt eru um fræðslu og leiðbeiningar fyrir sjófarendur. Aðallega um að ræða fræðslufni fyrir sjómenn. Áætlun um öryggi sjófarenda er hluti af samgönguáætlun en Siglingastofnun er framkvæmdaraðili þeirrar áætlunar. Eitt af verkefnum hennar er útgáfa fræðslufnis 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 statt og þá sérstaklega þegar stofnunin þarf að bera mál undir marga aðila. Á það við í flestum tilfellum þegar um breytingar á lögum eða reglum er að ræða en Siglingastofnun getur í raun einungis komið þeim málum áfram til siglingaráðs og fylgt þeim eftir þar.

Samantektin verður í framhaldinu uppfærð við hverja tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.



Verkefni Siglingastofnunar - samantekt

Átaksverkefni

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
A-002/01-02	Merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslu	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-036/01-01	Lensi- og eftirlitsbúnaður í þurrýmum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-057/01-01	Skoðun stiga um borð í skipum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-027/02-01	Óhindrað útsýni frá stjórnþalli	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-046/02-01	Yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-107/01-04	Prófun á akkerisbúnaði við skoðanir	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-049/02-01	Skoðun á lekaviðvörðunarkerfi	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-042/03-01	Úttekt á frágangi færbanda um borð í skipum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-051/03-01	Fyrirkomulag öndunaropa eldfimra vökva	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-015/03-01	Sérstök athugun á skutgeymum í bátum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-081/04-01	Merkar akkerislegur við hafnir	Rekstrarsvið	Átaksverkefni-Lokið
A-088/05-01	Samsetning ólíkra málma á lögnum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-011/06-01	Frágangur á rafgeymum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-121/08-01	Ásigling á fiskeldiskví	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-126/08-01	Vélarvana og dreginn til hafnar	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-025/03-01	Leki í tréskipum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-154/11-01	Farþegi slasast á baki?	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-131/12-01	Bilun í spilbúnaði við trolltöku	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið
A-046/12-01	Efnaslys við þrif	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni-Lokið

Samgönguáætlun

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
S-002/01-01	Bæklingur um vinnuöryggi	Samgönguáætlun	Lokið
S-012/01-01	Fræðslumynd um hættuleg efni	Langtímaáætlun	Lokið
S-051/01-02	Bæklingur og stuttmynd um öryggismál smábáta	Samgönguáætlun	Lokið
S-065/01-02	Bæklingur um æfingar og gátlista	Langtímaáætlun	Lokið
S-057/01-02	Bæklingur og stuttmynd um fallhættu um borð	Langtímaáætlun	Lokið
S-105/01-01	Endurútgáfa stöðugleikabæklinga	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	Veggsþjöld 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	Tók niðri við Hólmavík – úttekt í höfn	Samgönguáætlun	Lokið

Lög og reglur

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
L-051/01-01	Hleðsla báta	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-015/02-02	Litur öryggislína	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-007/02-01	Reglur um vinnusvæði	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-107/01-01	Umbúðir björgunarbúninga	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-107/01-02	Akkerisbúnaður skipa	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-061/03-01	Gasskynjarar	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-112/02-01	Köfunarmál	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-125/03-01	Tvískiptar hurðir	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-126/03-01	Öryggishjálmar	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-010/04-01	Tilkynningarskylda við um áhöfn brottför	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-010/04-02	Björgunarbúninga í stað flotvinnu-búninga	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-009/04-01	Námskeið um notkun léttbáta	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-081/04-02	Tilkynningar um sjóslys	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-065/05-01	Slökkvibúnaður í vistarverum	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-127/06-02	Reglur um lyf og áhöld vegna hættukegra efna	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-160/07-01	Stýrisbúnaður í smábátum	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-129/08-01	Eldur í vélarúmi	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-161/07-01	Langlegubátar sökka í höfn	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-162/07-01	Langlegubátar sökka í höfn	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-077/06-01	Strand í Reykjavík	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-008/01-01	Stjórn skips án réttinda	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-145/09-01	Skip hvolfir, maður ferst	Stjórnsýslusvið	Lokið

Rannsóknir

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
R-034/01-01	Rannsóknir á hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhöfn	Rannsóknasvið	Lokið
R-051/01-03	Ofhleðsla smábáta, burðargeta, stöðugleiki og ölduáhrif	Rannsóknasvið	Í biðstöðu
R-065/01-01	Vatnspétt niðurrólfun og loftræsting	Rannsóknasvið	Lokið
R-107/01-01	Lofthæði til aðalvéla, rafeindastýrðir gangráðar, olíusíur og staðsetning loftinntaka	Rannsóknasvið	Í biðstöðu
R-118/12-01	Samanburður báta með skýlisþil og sambærilegra báta, dekkjaða og/eða full-yfirbyggða	Rannsóknasvið	Í vinnslu

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.

2012

Nr. máls: 046/12	Atvikalýsing: Örvar HU 2 (2197), efnaslys við þríf þann 1. maí 2012.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur merkingu á umbúðum Cetamet 77 ófullnægjandi og leggur til eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að viðeigandi stofnanir sjái til þess að fullnægjandi merkingar verði á umbúðum Cetamet 77 um meðhöndlun efnisins t.d. rétta blöndun, loftræstingu, geymslu og aðra meðferð.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: Skipaefirlitssvið Siglingastofnunar Íslands sér til þess í sínu eftirlitshlutverki að fullnægjandi merkingar séu á umbúðum Cetamet 77 um meðhöndlun efnisins og ætlaða meðferð þess.	
Verkefni: A-046/12-01		Framkvæmd: Átaksverkefni	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 118/12	Atvikalýsing: Steinunn HF 108 (2763), fær á sig brotsjó þann 8. nóvember 2012.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til Siglingastofnunar Íslands að gerð verði rannsókn á eiginleikum báta með sama byggingarlagi og Steinunn HF og niðurstaða hennar borin saman við sambærilega báta, dekkada og/eða full-yfirbyggða. Það hefur viðgengist að hafa skýlisþil öðrum megin á bátum en þessi þil voru upphaflega stutt framlenging af yfirbyggingum þeirra. Það er mat nefndarinnar að slík þil eftir endilöngu skipi hljóti að hafa áhrif á stöðugleika verði þau fyrir áföllum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1. Rannsókn- og þróunarsvið Siglingastofnunar Íslands mun skoða hvort forsendur séu til þess að hér fari af stað sérstakt rannsóknaverkefni út frá tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt. 2. Rannsókn- og þróunarsvið Siglingastofnunar Íslands skoða greiningu á rannsóknarverkefni um báta með skýlisþil öðru megin. 3. Rannsókn- og þróunarsvið Siglingastofnunar Íslands mun gera kostnaðaráætlun vegna ofangreinds verkefnis sem snýr að rannsókn á eiginleikum báta með skýlisþil öðru megin. 4. Í framhaldi af ofangreindu mun Siglingastofnun Íslands taka aftöðu til þess hvort sett verði af stað rannsóknarverkefni um eiginleika báta með skýlisþil og samanburði við báta sem eru dekkadír og/eða full-yfirbyggðir.	
Verkefni: R-118/12-01		Framkvæmd: Rannsóknarverkefni	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 131/12	Atvikalýsing: Þórunn Sveinsdóttir VE 401 (2401), bilun í búnaði við trolltöku þann 20. nóvember 2012.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á þá miklu hættu sem getur skapast þegar spilbúnaður togveiðiskipa fer í læsta stöðu við straumrof. Nefndin telur mikilvægt að neyðarlosun sé á bremsum togvinda.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1. Siglingastofnun tekur undir tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt um þá hættu sem getur skapast þegar spilbúnaður fer í læsta stöðu enda hefur slíkt orsakast að skip hafa sokkið. 2. Siglingastofnun Íslands mun við eftirlitstörf skoða sérstaklega að búnaður um neyðarlosun á bremsum togvinda sé í samræmi við lög um eftirlit með skipum og reglur þar að lútandi.	
Verkefni: A-131/12-01		Framkvæmd: Átaksverkefni	Staða máls: Lokið

2011

Nr. máls: 154/11	Atvikalýsing: Ríbsafari 7671, farþegar slasast í baki þann 16. júní 2011.		
Tillaga í öryggisátt: Með hliðsjón af alvarlegum slysum í ferðum sem þessum telur nefndin að um sé að ræða mjög varhugaverðar siglingar m.a. vegna þess að fólk hefur ekki forsendur til að meta hvort líkamlegt ástand þess leyfi ferðir sem þessar. Nefndin telur því fyllist ástæðu til að endurskoða útbúnað þessara báta og gæta mun betur að öryggi farþega.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Skip sem flytja farþega í atvinnuskyni og annast skoðunar- og veiðiferðir með ferðamenn skulu uppfylla reglugerð um leyfi til farþegaflutninga með skipum, nr. 463/1998. 2) Siglingastofnun Íslands ákveður leyfilegan hámarksfjölda farþega á skipi og veitir útgáfu leyfis til farþegaflutninga eftir að framkvæmd hafi verið skoðun á skipinu í samræmi við lög um eftirlit með skipum. 3) Útbúnaður skipa sem flytja farþega í atvinnuskyni er háður ákvæðum í lögum um eftirlit með skipum. 4) Siglingastofnun Íslands hefur í tilvikum sem við hafa átt gert auknar kröfur til hraðskreiðra farþegaskipa og að farþega þeirra skuli sérstaklega tryggðir.	
Verkefni: A-154/12-01		Framkvæmd: Átaksverkefni	Staða máls: Lokið

2009

Nr. máls: 145/09	Atvikalýsing: Börkur frænd NS 55, fær á sig sjó og hvolfir þann 16. desember 2009, einn skipverji ferst.		
Tillaga 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.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands kom að vinnunni um breytingar á ferilvöktun skipa og beitti sér fyrir því að allar gloppur í vöktuninni myndu hverfa. 2) Við vinnuna vegna breytinga á ferilvöktuninni getur Siglingastofnun Íslands veitt vissu fyrir því að stjórnmöld siglingamála munu vinna markvisst að því að nýtt og betra vöktunarkerfi muni tryggja öryggi skipa eins og kerfinu hefur verið ætlað að gera.	
Verkefni: L-145/09-01		Framkvæmd: Lög og reglur	Staða máls: Lokið

2008

2008

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 ljósbaujur, hafnarkort, fjarskiptabúnað, skyldur umboðsaðila erlendra skipa og þjálfun starfsmanna hafnanna. Nefndin telur að Siglingastofnun Íslands skuli hlutast til um að hafnaryfirvöld hafi aðgang að vissum leiðsögumönnum til að tryggja öryggi skipa.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 3) Eitt af verkefnum Siglingastofnunar Íslands eru slysavarnir og öryggi í höfnum og eftirlit með að reglum þar af lútandi sé framfylgt. 4) Siglingastofnun Íslands og verkefnisstjórn áætlunar í öryggismálum sjófarenda gáfu út í mars 2003 fræðslupésa um öryggi í höfnum. Í fræðslupésanum er að finna öll helstu atriðin sem skipta máli um slysavarnir og öryggi í höfnum	
Verkefni: S-010/08-01	Framkvæmd: Samgönguáætlun Lokið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 121/08	Atvikalýsing: Happadís 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 aðvörunarmerkingum fiskeldiskvía og þær verði undantekningalaust í samræmi við alþjóðareglur.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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.	
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 ádreparaspólu við öluverk.		
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 vökvaprýstilagna fyrir mismunandi kerfi. Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á ástandi vökvaprýstilagna sem eru í notkun í bátum með vökvakerfi til bógskrúfu. Að Siglingastofnun Íslands sjái til þess að aðvörun þessa efnis verði auglýst tafarlaust og með skilvirkum hætti.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Reglur um gerð vökvaprýstilagna við stýrisbúnað minni skipa er að finna í svokölluðum 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.	
Verkefni: L-126/08-01		Framkvæmd: Stjórnslusvið	Staða máls: Lokið

2007

2007		
Nr. máls: 074/07	Atvikalýsing: Skipverji slasast við fall um borð í Birtingi NK-119 (sknr. 2329) þann 25. apríl 2007.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gerð verði sérstök könnun á hversu algengt sé að reglum um áhættumat í skipum sé ekki framfylgt.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættumat í skipum. 2) Í lögum um Siglingastofnun annast stofnunin framkvæmd laga um eftirlit með skipum. Samkvæmt reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, nr. 200/2007, er að finna ákvæði um hættumat í skipum. Hér sinnir Siglingastofnun sínu lögbundna eftirlitshlutverki.	
Verkefni: S-074/07-01 Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út fræðslupési um hættumat í skipum.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 080/07	Atvikalýsing: Reyðar SU-604 (sknr. 6379) fær leka, verður vélarvana og er dreginn til hafnar 13. júní 2007.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á að í lokaskýrslu hennar í máli nr. 08805 hafi verið beint til Siglingastofnunar tillögu í öryggisátt þess efnis að stofnunin hlutaðist til um sérstaka athugun á bátum þar sem tengd væru saman ólík efni. Einnig yrði gefin út sérstök aðvörun þar að lútandi til bátseigenda og skipasmiða. Nefndin ítrekar hér með mikilvægi tillögunnar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa í máli nr. 088/05 um slæmt ástand í lögnum sjókælingar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélina og aftengja sjólagir 1. október 2005 lagði nefndin til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill væri notaður með ryðfríu efni í sjókællögnum og jafnframt benti nefndin því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka viðvörun vegna þessa til bátseigenda, skoðunarmanna og skipasmiða. 2) Við afgreiðslu á lokaskýrslunni benti Siglingastofnun á að í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, væri að finna ákvæði í 7. gr. um kælivatnsbúnað í kafla V-8 um vélbúnað. Eins og fram kemur í ákvæðum ofangreindra reglna skal kælivatnsbúnaður vera úr efni sem ekki tærist og að ekki megi tengja saman ólíka málma vegna hættu á tæringu. 3) Samkvæmt tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa og niðurstöðu Siglingastofnunar Íslands í ofangreindu máli hefur stofnunin lagt sérstaka áherslu á að vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða á að ákvæði 7.1 hér að ofan skuli haldið. Einnig hefur 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: 160/07	Atvikalýsing: Særif SH-25 (sknr. 2657) verður stjórnvana og dregið til lands þann 27. nóvember 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur óviðunandi að ekki sé hægt að komast að stjórnbúnaði stýris innan úr skipi og beinir því til Siglingastofnunar Íslands að hún endurskoði reglur þar um.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun skoða hvort rétt sé að breyta reglum um stýrisbúnað á bátum sem eru með mestu lengd allt að 15 metrum og finna má í reglum nr. 592/1994 með síðari breytingum, þannig að komast megi að stjórnbúnaði stýris innan úr skipi.	
Verkefni: L-160/07-01 Siglingastofnun mun láta skoða hvort rétt sé að breyta reglum um stýrisbúnað í smábátum.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 161/07	Atvikalýsing: Fanney RE 31, sekkur í Stykkishólmshöfn þann 1. desember 2007		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubátar eru ítrekað að sökkva í höfnum og skapa margvislegar 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.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Langlegubátar sem hér er vítað til hafa ekki haft haffæri til marga 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 förgun þeirra með því að setja viðeigandi tryggingar fyrir slíku. Tryggingar sem bæði hafnir eða bæjarfélög geta gengið að ef förgun lendir á þeim. Setja beri skýr refsíákvæði í lög þannig að þeir sem skilja skip og báta eftir í óreiðu beri refsíábyrgð, svo sem sektir o.fl., þannig að ná megi til þeirra ef efni 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

2006

Nr. máls: 011/06	Atvikalýsing: Hrönn ÍS-303 (sknr. 2049) verður vélarvana og dregin til hafnar þann 31. janúar 2006.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á að samkvæmt Norðurlandareglum er ekki heimilt að hafa drengöt á rafgeymakössum. Við þær útgerðaraðstæður sem íslenskir sjómenn búa við getur verið nauðsynlegt að hafa dren og beinir nefndin því til Siglingastofnunar að skoðaðar verði leiðir til að samhliða kröfunni um sýruheldni sé unnt að koma við dreni þannig að rafgeymar verði ekki fyrir skemmdum vegna sjósöfnunar í kössum		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Að komið verði fyrir sérstöku loki á rafgeymakassann þar sem hleypa mætti vökva úr kassanum. 2) Að komið verði fyrir sérstökum sýruheldum hólki eða flösku þar sem dren getur safnast saman og síðan fjarlæggt.	
Verkefni: A-11/06-01 Siglingastofnun mun við sín eftirlitsstörf taka mið af því að ákvæðum í Norðurlandareglum um rafgeyma og sýruhelda hólka eða flöskur verði framfylgt.		Framkvæmd: Skipaæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 077/06	Atvikalýsing: Inga Dís 7517 strandar á Elliðavogi 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 benti 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: 127/06	Atvikalýsing: Slys af völdum efna áttu sér stað um borð í Aðalsteini Jónssyni SU-11 (sknr. 2699) þann 19. október 2006.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands (verkefnisstjórn í áætlun í öryggismálum sjómanna) taki saman og gefi út leiðbeinandi fræðsluefni (sérrið/bækling) yfir hættuleg efni sem algeng eru um borð í skipum. Þá leggur nefndin til að þegar verði hafist handa við að endurskoða innihald lyfjakista skipa með tilliti til viðbragða gegn hættulegum efnum sem notuð eru um borð í skipum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættuleg efni í skipum. 2) Siglingastofnun mun fara yfir reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og læknisáhöld um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998, með tilliti til hættulegra efna sem notuð eru um borð í skipum.	
Verkefni: S-127/06-01 Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættuleg efni í skipum.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-127/06-02 Siglingastofnun mun fara yfir reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og læknisáhöld um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998, með tilliti til hættulegra efna sem notuð eru um borð í skipum.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

2005

Nr. máls: 012/05	Atvikalýsing: Eldur verður laus í lúkar um borð í Grímsnesi GK-555 (sknr. 1849) þann 15. janúar 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til vegna endurtekinnna bruna út frá olíueldavélum að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á uppsetningu og frágangi slíkra tækja um borð í skipum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Ekki kemur fram hver er orsök eldsins en álitð er að olía hafi flætt út úr eldavélinni. Þegar skoðuð eru önnur mál þessu skylt hefur komið í ljós að bruni hafi átt sér stað vegna ryðgata í eldhólfum vélanna og vegna þess að olíusót hefur sest inn á reykháfinn. Þessi atriði mun Siglingastofnun skoða sérstaklega í samvinnu við fagglita skoðunarstofa og þegar stofnunin framkvæmir skyndiskoðanir. 2) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, er að finna ákvæði um eldavélar og loftræstingu. 3) Í skoðunarhandbók um búnaðarskoðun fyrir báta minni en 15 metrar að lengd er gert ráð fyrir því að skoðunarmenn skoði eldavél, eldvörn og bræðivar.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 065/05	Atvikalýsing: Eldur kemur upp um borð í Hrund BA-087 (sknr. 7403) og skipið sekkur þann 16. maí 2005 og mannbjörg verður.	
Tillaga í öryggisátt: Vegna tíðra bruna í smábátum leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands kanni möguleika á föstum slökkvibúnaði í vistarverum þeirra.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt fyrirbyggjandi 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 eldavel bátsins. 2) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, eru einungis ákvæði um fastan slökkvibúnað í vélarúmum báta með mestu lengd 8 metra og þar yfir. Gert er ráð fyrir handslökkvitækjum, einum eða tveimur, í alla báta. 3) Í dag eru smábátar útbúnir 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	
Verkefni: L-065/05-01 Kannað verði í samvinnu við framleiðendur og hagsmunaaðila hvort fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta skuli vera hluti af kröfum í Norðurlandareglum þar sem við á	Framkvæmd: Stjórnarsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 088/05	Atvikalýsing: Slæmt ástand í lögnum sjókælingar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélina og aftengja sjólagirn þann 1. október 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin sér ástæðu til að leggja til eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill er notaður með ryðfriú efni í sjókællilögnum. Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka viðvörðun vegna þessa til bátseigenda, skoðunarmanna og skipasmiða.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða á að ólíka málma megi ekki tengja saman í kælivatnsbúnað vegna tæringarhættu. 2) Skipaefirlitsvið Siglingastofnunar mun við skyndiskoðanir athuga sérstaklega hvort ákvæði um kælivatnsbúnað séu uppfyllt.		
Verkefni: A-088/05-01 Siglingastofnun mun vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða um rétta tengingu ólíkra málma og við skyndiskoðanir athuga hvort ákvæði um kælivatnsbúnað séu uppfyllt.	Framkvæmd: Skipaefirlitsvið		Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 094/05	Atvikalýsing: Gugga SH-080 (sknr. 6412) strandar og stjórnandi sofna þann 27. júlí 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa sem hafa orðið þegar einn maður hefur verið á siglingavakt og sofnað telur nefndin ástæðu til að leggja til eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnun Íslands skoði kosti þess að viðurkenndur vökubúnaður „Vökustaur“ verði skyldaður um borð í öll sjóför þar sem einn maður standi siglingavakt enda sé ekki annar viðvörðunarbúnaður til staðar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í frumvarpi til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa er gert ráð fyrir takmörkuðum útvistartíma þeirra sem m.a. róa einir í 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili. 2) Siglingastofnun Íslands hefur lagt til við Landssamband smábátaseigenda að það skoði kosti þess að viðurkenndur vökubúnaður verði hluti af tækjabúnaði smábáta. 3) Landssamband smábátaseigenda mun upplýsa félagsmenn sína um þá slyshættu sem getur stafað af því ef skipsstjórnendur, sem róa einir, sofni á siglingavakt.		
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt	Framkvæmd:		Staða máls: Lokið

2004

2004		
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 slíkum bátum.		
Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun gaf út í desember 2003 fræðslumyndir í einu hultstri með tveimur mynddiskum um öryggi sjómanna sem dreift hefur verið um borð í öll íslensk skip. Ein þessara stuttmynda er fræðslumynd um léttbátinn. 2) Í tengslum við áætlun um öryggi sjómanna hefur Siglingastofnun ákveðið að gera kröfu- og námslýsingu um þjálfun í notkun léttbáta. Þar mun stofnunin koma með hugmyndir og tillögur um kennsluefni og verklagsreglur um notkun léttbáta í fiskiskipum og að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 3) Í undirbúningi er í Siglingastofnun Íslands drög að breytingu á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna, nr. 118/1996, sem miða að því að tilgreina í reglugerðinni hvaða námskeið, þar með talið um notkun léttbáta, verði skilyrði atvinnuskirteinis. Tillögur Siglingastofnunar verða væntanlega til umfjöllunar á fundi siglingaráðs í mars 2005. 4) Slysavarnaskóli sjómanna heldur þriggja daga verklegt og bóklegt námskeið í notkun líf- og léttbáta en námskeiðin eru samkvæmt ákvæðum alþjóðasambýkktar 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 neyðarráðstafanir, samsöfnun og æfingar. Þar eru að finna m.a. kröfur verklag við léttbáta í þjálfunarhandbók.		
Verkefni: L-009/04-01 Breyting á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna, nr. 118/1996, um að námskeið um notkun léttbáta verði skilyrði atvinnuskirteinis.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-009/04-02 Áætlun um öryggi sjófarenda mun hrinda af stað gerð kröfulýsingar og kennsluefnis um þjálfun og notkun léttbáta.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 010/04	Atvikalýsing: Sigurvin GK-061 (sknr. 1943) fær á sig sjó og fer á hliðina í innsiglingunni til Grindavíkur.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til að eftirfarandi atriði verði tekin til skoðunar. 1) Að hafnaryfirvöld á hverjum stað verði skylt að koma, með viðeigandi hætti, öllum öryggisupplýsingum til viðskiptavina sinna. Þá verði skipstjórnendum einnig skylt að bera sig eftir upplýsingum og fara eftir þeim. 2) Að öll skip og bátar beri að láta vita um fjölda í áhöfn við brottför til Tilkynningarskyldu íslenskra skipa. 3) Nefndin leggur til að öll íslensk skip skuli búin björgunarbúningum fyrir alla skipverja. Komi þeir í stað kröfunnar um vinnuflotbúninga."			
Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Öryggisupplýsingar til viðskiptavina hafna má finna á heimasíðu Siglingastofnunar Íslands og á síðu 191 á textavarpi Ríkisútvarpsins. Einnig mætti skoða að setja upp skilti á áberandi stað í Grindavíkurhöfn þar sem lesa mætti upplýsingar frá ölduduflinu við Grindavík. 2) Engin ákvæði eru lögum eða reglum um tilkynningu á fjölda í áhöfn skipa sem eru 20 brúttótonn eða minni. Siglingastofnun mun skoða þá hugmynd hvort skylda beri smábáta að gefa upp fjölda í áhöfn við brottför í gegnum vaktstöð siglinga. 3) Öll skip styttri en 12 metrar að lengd skulu búin björgunarbúningum. Fyrir þessi skip má meta björgunarbúninga jafngilda björgunarvestum og ef skipin eru gerð út í atvinnuskyni skal vera viðurkenndur vinnufatnaður fyrir alla um borð, sem er einangrandi og búinn floti. Hagsmunaaðilar voru sáttir við þessa niðurstöðu á sínum tíma. 4) Í framhaldi af málfundum um öryggismál sjómanna árið 2003 sem haldnir voru á úti á landi óskaði Siglingastofnun eftir afstöðu siglingarráðs um björgunarbúninga í smábátum. Á fundi siglingarráðs 21. maí sl. studdi meirihluti ráðsins það að skylda smábáta til að hafa björgunarbúninga um borð. Fulltrúi LS var andvígur tillögunni.			
Verkefni: L-010/04-01 Skoða hvort skylda beri smábáta að gefa upp fjölda í áhöfn við brottför í gegnum vaktstöð siglinga.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-010/04-02 Skoða hvort skylda skuli björgunarbúninga í stað flotvinnubúninga um borð í smábátum.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 031/04	Atvikalýsing: Mánafooss (Nr. 11083) tekur niðri í innsiglingunni í Vestmannaeyjum þann 18. janúar 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til eftirfarandi tillagna í öryggisátt fyrir höfnina í Vestmannaeyjum: 1) Að endurskoðuð verði öll siglinga- og leiðarmerking til hafnarinnar. Nefndin telur að regluleg endurskoðun á siglingamerkjum sé bæði eðlileg og nauðsynleg og hún taki þá mið af breyttu umhverfi svo sem umferð, skipakosti, umhverfismálefnum og ekki síst öryggisþáttum. 2) Að skoðaðir verði möguleikar á að færa sjólagir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Endurskoðun siglinga- og leiðarmerkja fyrir Vestmannaeyjahöfn er sífellt í athugun. Ut frá tillögum rannsóknarnefndar sjóslýsa í þessu máli hefur hafnarstjórn Vestmannaeyja ákveðið að setja upp lýsingu þar sem skipið tók fyrst niðri. 2) Hafnarstjórn Vestmannaeyja er ekki að skoða þann möguleika að færa sjólagir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar og bendir á vel merkt bannsvæði.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 043/04	Atvikalýsing: Baldvin Þorsteinsson EA-10 (sknr. 2212) fær nótna í skráfunu og strandar þann 9. mars 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til þess að draga lærdóm af þessu óhappi. Hefði ekki verið um að ræða sterkbyggða skipagerð hefðu afleiðingar óhappsins geta orðið mun alvarlegri. Í því ljósi vill nefndin setja fram eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Landhelgisgæsla Íslands fái til umráða sem fyrst dráttar- og björgunarskip að þeirri stærð sem getur dregið sem flest skip í siglingum við strendur landsins.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt lögum um Landhelgisgæslu Íslands er það verkefni hennar að aðstoða eða bjarga skipum af strandstað eða hafa lent í erfiðleikum á sjó við Ísland, ef þess er óskað. Einnig er það í verkahring Landhelgisgæslu Íslands að gera út varðskip og önnur farartæki til að markmiðum Landhelgisgæslunnar verði náð. 2) Þau skip sem Landhelgisgæslan hefur yfir að ráða í dag eru ekki nógu öflug til að veita stærri skipum í neyð nauðsynlega aðstoð. 3) Með tilliti til þarfa dráttar- og björgunarskipa í framtíðinni hér við land er vert að skoða hugmyndir í töflu hér að framan um nauðsynlegan togkraft. 4) Skoða verður þörf á dráttar- og björgunarskipum með tilliti til hugsanlegra gas- og olíuflutninga sem geta átt sér stað við Ísland í næstu framtíð. Svo og aðstoð við stór farþegaskip og hvalaskoðunarbáta ef farþegar þurfa að yfirgefa skipin. Sýnilegt þykir að 120 tonna togkraftur dráttar- og björgunarskipa mun ekki fullnægja þörfinni eftir um áratug. 5) Landhelgisgæsla Íslands þarf að hafa yfir að ráða dráttar- og björgunarskipi sem hentar við íslenskar aðstæður eða samið verði við þjónustu einkaaðila sem geta boðið upp á nógu stór dráttar- og björgunarskip.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 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 ófrávikjanlegar verklagsreglur um skipa-umferð. Þær taki mið af öruggum samskiptum, veðri, skyggni, ölduhæð, dýpi, breytingu á dýpi vegna ytri aðstæðna og breytingu á djúpristu vegna siglingahraða.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um ábyrgð skipstjóra. 2) Lög og reglur um hafnamál svo og hafnarreglugerðir fyrir einstakar hafnir taka skýrt og ákveðið tillit til verklags um skipaumferð. 3) Unnið er að drögum að nýrri hafnarreglugerð fyrir Grindavík þar sem sérstakt tillit er tekið til sérstöðu hafnarinnar. 4) Hjá Grindavíkurhöfn eru til staðar allar upplýsingar um ölduhæð og sveiflutíma öldu, vindhraða og -stefnu, loftþrýsting svo og upplýsingar um augnabliks sjávarstöðu. Það heyrir til undantekninga ef sjófarendur nýta sér ekki þessar upplýsingar. 5) Siglingastofnun vinnur sífellt að mælingum í höfnum og gerir tæknilegar kröfur til hafnaryfirvalda og skipstjórnarmanna.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 059/04	Atvikalýsing: Þrír skipverjar um borð í Snorra Sturlusyni VE-028 (sknr. 1328) eru hætt komnir í léttbát þann 18. apríl 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að ítreka (sjá mál nr. 009/04) eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 2) Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru slíkum búnaði.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: <i>Sjá afgreiðslu og niðurstöður Siglingastofnunar Íslands er varða lokaskýrslu nefndarinnar nr. 009/04 þegar óhapp verður við sjósetningu léttbáts um borð í þerney RE-101 (sknr. 2203) þann 17. janúar 2004.</i>	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 061/04	Atvikalýsing: Skipverji slasast við fall um borð í Polar Siglir GR-650 þann 21. apríl 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að gerð verði veggspjöld þar sem sjómenn eru minntir á öryggisatriði s.s. eins og við notkun lausra stiga um borð í skipum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, eru ákvæði um að stigar og rimlastigar skulu vera fastir í nýjum skipum. 2) Siglingastofnun og verkefnisstjórn í langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út fræðslupésa og fræðslustuttmynd um fallhættu um borð í skipum. 3) Siglingastofnun mun leggja til í verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda að farið verði af stað með verkefni um veggspjöld þar sem sjómenn eru minntir á öryggisatriði eins og til dæmis notkun lausra stiga um borð í skipum.	
Verkefni: S-061/04-01 Áætlun um öryggi sjófarenda mun setja í framkvæmd gerð veggspjalda um hættu vegna notkunar lausra stiga.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 081/04	Atvikalýsing: Kiran Pacific strandar út af Straumsvík þann 26. júní 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Þar sem djúprist skip, og jafnvel með ókunnuga skipstjórnendur, koma án sérstakar leiðsagnar inn fyrir grunnið þar sem skipið strandaði telur nefndin ástæðu til að setja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að viðeigandi úttekt verði gerð á sjómerkjum fyrir þetta svæði. Í þeirri vinnur leggur nefndin til að í sjókort verði settar merktar siglingaleiðir fyrir djúprist skip og sérstaklega verði athugaðir möguleikar á að sett verði bauja á grunnið vestur af Valhúsagrunni. 2) Að strangt eftirlit verði með því að skipstjórnendur uppfylli ákvæði hafnarreglugerða um tilkynningarskyldu. 3) Að sérstök viðurlög verði tekin upp varðandi óeðlilegar tafir í tilkynningum um óhöpp skipa.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Með tilliti til þess að strand skipsins á sér stað vegna aðgæsluleysis við stjórn skipsins, að skipið hafi verið búið fullkomnum siglingatækjum og að alvarleg misstök hafi átt sér stað við stjórnun skipsins telur Siglingastofnun ekki ástæðu til að merkja viðkomandi grunn sérstaklega. Siglingastofnun styður þá hugmynd að athugar verði með sérstakar leiðbeiningar í kortum um siglingu djúpristra skipa á Faxaflóa. 2) Siglingastofnun mun koma því á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislega við hafnarsvæði í sjókort. 3) Í lögum um vitamál nr. 132/1999 er að finna ákvæði um verkefni Siglingastofnunar Íslands er varða leiðarmerki og leiðsögumál svo og hafnsögu- og leiðsögu í lögum um vaktstöð siglinga nr. 41/2003. Stofnunin sinnir þessum verkefnum af framsýnum metnaði. 4) Siglingastofnun mun koma því á framfæri við samgönguráðuneytið að skoðaðar verði leiðir í væntanlegri reglugerð um vaktstöð siglinga að sérstök viðurlög verði tekin upp varðandi óeðlilegar tafir á tilkynningum um óhöpp slyss. Í lögum um vitamál nr. 132/1999 og lögum um vaktstöð siglinga nr. 41/2003 er að finna viðurlög um brot á ákvæðum laganna.	
Verkefni: A-081/04-01 Komið verður á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislega við hafnarsvæði í sjókort.		Framkvæmd: Rekstrarsvið	Staða máls: Átaksverkefni
Verkefni: L-081/04-02 Breyting á reglugerð um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003, um sérstök viðurlög við óeðlilegar tafir á tilkynningum um sjóslýs.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

2003

Nr. máls: 003/03	Atvikalýsing: Vélarbilun varð um borð í Berglínu GK-300 (sknr. 1905) og skipið tók niðri þann 29. janúar 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra vandamála telur nefndin nauðsynlegt að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun á skipum sem eru með vélbúnað sem notar brennsluolíu til kælingar og síur sem þau nota. Ítrekað hafa komið upp vandamál vegna frágangs á 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 síur 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 rafeindastýrdum gangráði aðalvéla skipa, eldsneytissium ásamt staðsetningu loftinntaka. Þetta rannsóknarverkefni mun auk þess innihalda umsögn um þær tillögur í öryggisátt sem rannsóknarnefnd sjóslýsa setti fram í sinni lokaskýrslu, þ.e. hvort brennsluolía henti til kælingar og hvort frágangur lagnakerfis sé í samræmi við nauðsynlegt rennisslíflæði að aðalvél. 4) Siglingastofnun mun vinna að þessu verkefni á vormánuðum 2004 og mun skila hlutaniðurstöðum um mitt næsta ár.	
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01, L-107/01-02, L-107/01-03 og A-107/01-04		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 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 leyfing hleðsla eins og reglugerðir kveða á um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum eru skýr ákvæði um að fyrir bát skuli gefa út viðurkenningarskírteini þar sem skráð er hámarshleðsla bátsins og að viðurkenningarskírteini bátsins falli úr gildi ef áverkar eða breytingar samsvara ekki ákvæðum reglnanna. Siglingastofnun mun setja af stað átaksverkefni þar sem fylgt verður eftir að fyrir hvern bát hafi verið gefið út viðurkenningarskírteini. 2) Siglingastofnun vinnur að verklagsreglum um hleðsluprófun opinna báta til að gera þeim aðilum sem hanna og hafa eftirlit með skipum kleift að annast hleðsluprófanir. 3) Sjá einnig afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslýsa nr. 051/01 en skýrslan fjallar um þegar Fjarki ÍS-444 (sknr. 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 fræðslupesa 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 öldúhrifa sem takmörkun á leyfilegri hámarksheðslu. 6) Hjá Siglingastofnun Íslands er einnig verið að vinna að rannsóknarverkefni um áhættumat minni fiskiskipa í hættulegum öldum þar sem stefnt er að gera hleðslu- og stöðugleikagögn og gögn um vöktun á stöðugleika aðgengileg og notendavæn þannig að upplýsingar liggi ljósar fyrir stjórnanda báts á hverjum tíma.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 015/03	Atvikalýsing: Hælsvik GK-350 (sknr. 2361) fær inn á sig sjó og leka í flotkassa þann 26. febrúar 2003.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri sérstaka athugun á bátum sem búnir eru flotkössum með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um mælingu skipa með lengd allt að 24 metrum, nr. 527/1997, er að finna í grein 2.4. að skutgeymir er geymir sem settur er aftan á skip og virkar aðeins sem flotholt, en nýstist ekki að öðru leyti. Form skutgeyma skal vera samkvæmt nánari fyrirmælum Siglingastofnunar. 2) Í umburðarbréfi nr. 5/2000 eru að finna í 4. kafla lýsingu á nánari fyrirmælum Siglingastofnunar um skutgeyma. 3) Siglingastofnun í eftirlitshlutverki sínu gera sérstaka athugun á bátum sem búnir eru skutgeymum með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.
Verkefni: A-015/03-01 Sérstök athugun á bátum sem búnir eru skutgeymi m.t.t. styrks, lekavara og dælubúnaðar.	Framkvæmd: Skipaefirlitssvið Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 025/03	Atvikalýsing: Röst 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 skipstjórnenda og útgerða tréskipa að hafa betra eftirlit með skipum sínum hvað varðar leka. Þar sem sjálfvirkar dælur eru látnar vakta austur dæla þær oft á tíðum án vitundar skipverja. Nefndin bendir stjórnendum á að stöðva dæurnar 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 vatnspéttleika skipa, vatnspétta niðurbólun þeirra og loftþræstingu 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: 042/03	Atvikalýsing: Skipverji slasast við að festast í færiband um borð í þór HF-4 (sknr. 2549) þann 27. apríl 2003.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að gerð verði sérstök úttekt á frágangi 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 ákvæði um færibönd í VI. kafla um búnað til verndar áhöfninni þar sem 11. regla fjallar um fiskvinnslubúnað. 2) Siglingastofnun mun í eftirlitshlutverki sínu beita sér fyrir því að gerð verði sérstök úttekt á frágangi 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: Skipaefirlitssvið Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 051/03	Atvikalýsing: Eldur verður í dælurými Bjargar Jónsdóttur ÞH-321 (sknr. 1508) þann 3. júní 2003.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin sér ástæðu til að gera eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að öndunaropum eldfimra vökva s.s. spilólú sé ekki fyrirkomið í rýmum þar sem þústlagirnir liggja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er að finna í 10. reglu í IV. kafla í 1. viðauka ákvæði um vél- og rafbúnað og tímabundið öðmönnuð vélarúm en reglan fjallar um ráðstafanir vegna eldsneytisólú, smurólú og annarra eldfimra efna. 2) Siglingastofnun mun í eftirlitshlutverki sínu leggja áherslu á að öndunaropum eldfimra vökva svo sem spilólú sé ekki fyrir komið í rýmum þar sem heitar þústlagirnir liggja.
Verkefni: A-051/03-01 Eftirfylgni að öndunaropum eldfimra vökva s.s. spilólú sé ekki komið fyrir í rýmum þar sem heitar þústlagirnir liggja.	Framkvæmd: Skipaefirlitssvið Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 061/03	Atvikalýsing: Gasleki og sprenging á sér stað um borð í Bryndísi SU-288 (sknr. 2167) og einn maður slasaðist þann 3. júlí 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til með hliðsjón af slysi þessu sem og öðrum alvarlegum slysum vegna gasleka að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum (Norðurlandareglur) má finna í kafla V-14 ákvæði um eldvarnir er varða notkun á gasi um borð í skipum. Þar er ekki að finna ákvæði um gasskynjara um borð í bátum sem nota gas. 2) Siglingastofnun mun leggja það til að ofangreindum reglum verði breytt í þá átt að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.	
Verkefni: A-061/03-01 Leggja það til í siglingaráði að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.		Framkvæmd: Stjórnslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 062/03	Atvikalýsing: Skipverjar voru hætt komnir vegna súrefnisskorts í lest Arnars KE-13 (sknr. 1012) þann 3. júlí 2003.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hætta er á súrefnisskorti í rýmum sem skipverjar að staðaldri vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/eða súrefnisskynjara á sér og góða loftræstingu í skilgreindum hætturýmum. 2) Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og bæklingur um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð í skipum. Einnig verði öll rými þar sem hætta er á efnabreytingum skilgreind á áberandi hátt og áhöfninni kynnt vel. 3) Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slys af völdum súrefnisskorts.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í tillögum Siglingastofnunar Íslands að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri sem taka mun til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri er að finna í 13. gr. í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni ákvæði um notkun gas- og súrefnismæla. 2) Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, er að finna ákvæði um skyldur eigenda og skipstjóra til að koma í veg fyrir að öryggi og heilsa starfsmanna verði ekki stofnuð í hættu. 3) Siglingastofnun í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út "Lækningabók sjófarenda", en þar er að finna í 17. kafla um eitranir lýsing á greiningu og meðferð 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.	
Verkefni: S-062/03-01 Leggja það til við áætlun um öryggi að huga að gerð fræðslupésa um sérstakar viðbragðsráðstafanir um borð í skipum þegar slys verður af völdum súrefnisskorts		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 102/03	Atvikalýsing: Skipverji um borð í Harðbaki EA-003 (sknr. 1412) klemmist við trolltöku þann 4. október 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að það sé í þeirra verkahring að tryggja öryggi skipverkja við vinnu þ.m.t. að sjá um að búnaður sé sem öruggastur. Lokaðir gilsakrökar 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 gilsakröka 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. kafla í viðauka I um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni, þar sem fjallað er um vélbúnað á þilfari, hífibúnað og lyftur. 3) Í áætlun um öryggi sjófarenda árið 2004 var stefnt að námskeiði um híf- og lyftubúnað um borð í skipum í samvinnu við fræðslusjóð sjómanna, Sjómennt, þar sem samráð er um fyrirkomulag þess og útgáfu á kennsluefni. Námskeiðið var haldið á Akureyri með þátttöku 20 nemenda.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 105/03	Atvikalýsing: Sturla GK-012 (sknr. 1612) tekur niðri í innsiglingunni í Grindavík og leki kemur að skipinu þann 24. október 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa á þessum stað leggur nefndin til að hafnaryfirvöld og Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sett verði á þessa grynningu varanlegt sjómerki með ljósmerki.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um ábyrgð skipstjóra. 2) Lagt hefur verið út yst í innsiglingarennunni í Grindavík að vestanverðu bakborðs ljósdúfli með gúmmikapli. Gert er ráð fyrir að dúflið verði varanlegt sjómerki með ljósmerki fyrir innsiglinguna í Grindavíkurböfn til leiðbeininga fyrir skip á útleið.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 107/03	Atvikalýsing: Leki kemur að vélarúmi Þorsteins EA-810 (sknr. 1903) þann 31. október 2003.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri strax athugun á ástandi skipa sem eru með sambærilega hönnun. 2) Nefndin leggur til að reglubundnar þykktarmælingar verði á lögnum tengdum þessari hönnun.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Þegar umrætt atvik átti sér setti Siglingastofnun af stað átak til að kanna ástand skipa sem stunda uppsjávarveiðar og þau skip sem eru með sambærilega hönnun. 2) Systurskip Þorsteins EA-810, sknr. 1903, eru Áskell EA-048, sknr. 1807, og Jóna Eðvalds SF-200, sknr. 1809. 3) Siglingastofnun vinnur að því að ákvæði um lekaviðvörðunarbúnað verði skýrar í reglum og taki til allra skipa. 4) Siglingastofnun er að vinna að rannsóknarverkefni um vatnspóttleika skipa en þar er sérstaklega tekið tillit til hönnunar lagna og eftirlits með tæringu. Frumniðurstæða verkefnisins mun liggja fyrir á árinu 2005. 5) Við þykktarmælingar á skipum eru m.a. lagnir í vélarúmum skipa þykktarmældar og gerðar eru athugasemdir ef þær standast ekki reglur.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 125/03	Atvikalýsing: Farmur kastast til um borð í Hólmaranum SH-114 (sknr. 6851) og báturinn lagðist á hliðina og sökk þann 14. desember 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi þeirra upplýsinga að menn séu að lokast inni í bátum sínum þegar kör fara fyrir hurðir vill nefndin benda á hversu alvarlegar afleiðingar það getur haft. Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands beiti sér fyrir því að skylt verði á skipum, þar sem hætta er á slíku, séu tvískiptar hurðir.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum er ekki að finna ákvæði um tvískiptar hurðir. 2) Í ofangreindum reglum er að finna ákvæði um tvær útgönguleiðir sem neyðarútganga fyrir allar vistarverur. 3) Með tilliti til tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt og í ljósi þeirra upplýsinga að menn séu að lokast inni í bátum sínum þegar kör fara fyrir hurðir mun Siglingastofnun við endurskoðun reglna um smíði og búnað báta skoða hvort skylda beri tvískiptar hurðir á skipum, þar sem hætta er á menn lokist inni þegar kör fara fyrir hurðir eða hvort ákvæði um neyðarútganga uppfylli öryggiskröfur.	
Verkefni: L-125/03-01 Skoða hvort skylda eigi tvískiptar hurðir þar sem kör geta farið fyrir hurðir.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 126/03	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Sjöfn VE-037 (sknr. 1852) er tjakkur í krana brotnar við trolltöku þann 21. maí 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að skylt verði að allur lyftibúnaður verði merktur með hámarks lyftugetu (SWL). Nefndin leggur til við Siglingastofnun Íslands að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta undir 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum eru ákvæði um lyftibúnað í kafla V-15 þar sem skylt er að allur lyftibúnaður sé merktur með hámarks lyftugetu. 2) Í reglum um smíði og búnað báta undir 15 metrum eru ekki ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti búnaðar báta. Í reglum um öryggi fiskiskipa sem eru stærri en 15 metrar eru ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti af búnaði skips. 3) Siglingastofnun vinnur við endurskoðun reglna um smíði og búnað báta undir 15 metrum og mun skoða ofangreindar tillögur í öryggisátt um öryggishjálma með tilliti til þess að þeir verði hluti búnaðar allra fiskiskipa.		
	Verkefni: L-126/03-01 Settar verði reglur um að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

2002

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 hlífar séu settar upp þar sem menn þurfa að standa við vinnu sína, því að í flestum tilfellum standa menn í aðgerð á meðan tógin eru að renna út.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun mun vinna að drögum að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.	
Verkefni: L-007/02-01 Drög að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 015/02	Atvikalýsing: Bjarmi VE-66 (sknr. 1103) ferst á siglingu NV af Þríðröngum, tveir skipverja farast, en tveir bjargast þann 23. febrúar 2002.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sjómenn taki mið af fyrirliggjandi spám um veður og sjólag. 2. Nefndin bendir á að ástæða sé til að skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að auðvelda framsetningu stöðugleikagagna fyrir minnstu bátana. 3. Nefndin vekur sérstaka athygli á gildi björgunarbúninga og þjálfun í að klæðast þeim. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar klæðist strax flotgöllum þegar sýnt er að skipverjar megi búast við því að þurfa að yfirgefa skipið, og því verður við komið. 5. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skip í neyð sendi út neyðarkall á réttum talstöðvarrásum. 6. Nefndin vill ítreka fyrri ábendingar um að Siglingastofnun fylgi því eftir að björgunaraðferðir séu haldnar. 7. Nefndin bendir á að breyta þarf neyðarrafabúnaði á sjálfvirkum tilkynningarskyldubúnaði þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu. 8. Nefndin bendir á nauðsyn þess að frífljótandi neyðarbaujur verði teknar upp í öllum skipum undir 24 m í skráningarlengd. 9. Nefndin telur að rekakkerislína og fangalína í gúmmibjörgunarbátum eigi að vera aðgreindar með mismunandi lit.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun rekur upplýsingakerfi fyrir veður og sjólag fyrir sjófarendur með það að markmiði að auka öryggi til sjós og auðvelda sjófarendum sjósókn. Á heimasíðu Siglingastofnunar (www.sigling.is) er hægt að nálgast upplýsingar um veður og sjólag. 2) Í langtímaáætlun í öryggismálum sjáfarenda 2001 - 2003 er gert ráð fyrir því að nýr og uppfærður stöðugleikabæringur verði gefin út í maí á þessu ári. Einnig mun koma út fræðslumyndband um stöðugleika skipa. Á rannsóknarsviði stofnunarinnar fara nú fram rannsóknir í samstarfi við ýmsa aðila utan stofnunarinnar á stöðugleikavakt um borð í skipum og hvaða áhrif andveltigeymar hafa á stöðugleika skipa. 3) Í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 til 2003 er verið að undirbúa fræðslumynd um björgunarbúninga. Þar verður sýnt hvernig á að klæðast þeim og hve nauðsynlegt það er að tæma úr þeim loftið þegar í þá er komið. Einnig skal þess getið að björgunarbúningum fylgja ávallt leiðbeiningar frá framleiðendum. 4) Í nýlegri þjálfunarhandbók sem Siglingastofnun hefur samþykkt fyrir skip er mjög nákvæmleg farið yfir björgunaraðferðir og hvernig eigi að framkvæma þær. Skipstjóra ber að skrá allar æfingar í bókina þannig að eftirlit með björgunaraðferðingum um borð í skipum á að vera mjög skilvirt. Einnig hefur verið gefið út fræðsluefni á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda í formi bæklinga, æfingaeyðublaða og myndbanda. 5) Á fundi siglingaráðs þann 24. janúar 2002 kom til umræðu búnaður til sjálfvirkar tilkynningarskyldu og þá sérstaklega sá grunur að tækin virkuðu oft á tíðum ekki, væru sífellt í ólagi, langur viðgerðartími eða jafnvel ekki til afgreiðslu, engin tæki til skiptanna fyrir þau sem biluðu og þurftu á viðgerð að halda og það jafnvel í útlöndum. Siglingastofnun hefur komið því á framfæri við umboðsmann búnaðar til sjálfvirkar tilkynningarskyldu að neyðarrafabúnaður virki þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu. Nú er viðbragðstími neyðarhnapps hálf sekúnda. 6) Í minnisblaði Siglingastofnunar til siglingaráðs, dags. 9. september 2002, um frífljótandi neyðarbaujur eru bornar saman kröfur í Danmörku og Noregi við íslenskar reglur. Einnig er bent á kostnað útgerðir skipa, sem eru 24 m að skráningarlengd og minni ef farið yrði að tillögum yfirstjórnar leitar og björgunar á hafinu um að öll skip skuli hafa um borð frífljótandi 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 rekakkerislína og fangalína í myrkri, rökkri og slæmri lýsingu. Siglingastofnun styður engu að síður þá hugmynd að rekakkeris- og fangalínur verði aðgreinar með mismunandi lit. Rétt er þó að benda á að setja verður reglugerð um slíkt og yrði þá um svokallaða sérkröfu að ræða. Siglingastofnun þarf að meta hvort hún legði til að sérkrafan ætti að vera afturvirk fyrir gúmmibjörgunarbáta sem þegar eru í landinu eða eingöngu sérkrafa til nýrra gúmmibjörgunarbáta.	
Verkefni: S-015/02-01 Endurgerð fræðslumyndbands um björgunarbúninga.		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-015/02-02 Kanna hvort setja eigi reglur um aðgreiningu rekakkerislínu og fangalínu með lit.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 027/02	Atvikalýsing: Hólmsteinn GK-20 (sknr. 573) siglir á Rafn KE-41 (sknr. 7212) þann 12. mars 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á mikilvægi þess að óhindrað útsýni sé úr brú / stýrihúsi skipa og að við árlegar skoðanir skipa að þessir þættir séu skoðaðir og gerðar athugasemdir ef útsýnið er skert.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um skip eru ákvæði um að frá stjórnspalli (úr brú og eða stýrihúsi skipa) skuli vera óhindrað útsýni fyrir allar stærðir skipa. 2) Siglingastofnun mun fylgja því eftir við árlegar 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 óhindrað útsýni sé frá stjórnspalli skipa ásamt athugasemdum ef við á.		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 046/02	Atvikalýsing: Skipverji slasast við netalögn um borð í Steinunni SF-10 (sknr. 1416) þann 29. apríl 2002.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin telur að þar sem tækifæri er til að auka og bæta vinnuáðstöðu um borð í skipum eigi að skoða þá möguleika alvarlega. Með framkvæmd áhættumats sem skylt er að gera (sjá reglugerð nr. 786/1998 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum) munu skipverjar eiga auðveldara með að greina hættusvæði áður en slys verður. 2. Nefndin leggur til að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun tekur undir það að skipverjar eigi auðveldara með að greina hættusvæði áður en slys verður ef framkvæmt er hættumat um borð í skipinu en samkvæmt reglum ber vinnuveitendum sjá til þess að framkvæmt sé hættumat vegna öryggis og hollustu á vinnustað og á grundvelli hættumatsins. 2) Siglingastofnun mun beita sér fyrir því að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.	
Verkefni: A-046/02-01 Siglingastofnun mun beita sér fyrir því að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 049/02	Atvikalýsing: Sjór kemst í vélarúm Herkúless SF-125 (sknr. 1770) þann 22. apríl 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands láti fara fram athugun á lekaviðvörðunum almennt í bátum og skipum. Sú athugun verði meðal annars látin ná til virkni og gerða slíks búnaðar. Jafnframt leggur nefndin til að lekaviðvörðunarbúnaður verði skyldaður í öll þurrými skipa.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt Norðurlandareglunum er skylt að hafa vökvaviðvörðunarkerfi í vélarúmi báta undir 15 metrum að mestu lengd. 2) Við eftirlit og skoðun skipa og báta mun Siglingastofnun sérstaklega athuga lekaviðvörðun og einnig fara yfir virkni og gerð slíks búnaðar. 3) Siglingastofnun Íslands er að vinna að rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa (rannsóknarverkefni nr. R-065/01-01). Í verkefninu er meðal annars verið að kanna kosti og galla þess að lekaviðvörðunarbúnaður verði skyldaður í öll þurrými skipa. Þegar niðurstöður verkefnisins liggja fyrir mun Siglingastofnun gera tillögu til samgönguráðuneytisins að reglum um lekaviðvörðunarbúnað skipa sem siglingaráð mun fá til umsagnar.	
Verkefni: A-049/02-01 Við eftirlit og skoðun verði sérstaklega athugað lekaviðvörðunarkerfi, virkni og gerð slíks búnaðar.		Framkvæmd: Skipaæfirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 011/02	Atvikalýsing: Aron ÞH-105 sekkur við rækjuveiðar norður af Grímsey þann 30. september 2002. Mannbjörg varð.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndir telur sjóslys þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt: 1) Að strangt eftirlit þurfi að vera með því að vatnspétt þil í skipum standist kröfur sem til þeirra eru gerðar. 2) Að mikilvægt sé að vatnspéttur lokunarþúnaður innan skips milli hólfa og utan skips að hinum ýmsu rýmum uppfylli kröfur um vatnspéttleika og fljótvirt sé að grípa til lokunar rýma. Þetta á einnig við um víralúgur. 3) Að merkingar séu á hurðum (lúgum) sem eiga að vera lokaðar til sjós. 4) Að viðvörðunarbúnaður fyrir sjó í rýmum sé tekinn til endurskoðunar hvað viðkemur hönnun, viðurkenningu slíks búnaðar, reglulegum prófunum og eftirlits með slíkum búnaði. 5) Að áréttað sé mikilvægi þess, m.a. í væntanlegri langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, um hvað beri að varast og hvernig á að standa að austri frá rýmum. Sérstaklega ber að varast sjálfvirkar austur í lengri tíma án vöktunar á rými eða mælingar á vökvahæð í brunn. 6) Að athuga þurfi hvort lensing sem einungis er möguleg með rafmagni sem millistig í dreifikerfi sé fullnægjandi. 7) Að endurskoða ber lensikerfi sem byggja á lensijektor sem dælir í brunn á aðgerðarpilfari, þaðan sem sérstök brunndæla dælir útbyrðis. 8) Sjóslys þetta gefur tilefni til að skerpa á reglum um viðbúnaðarstig, hvernig bregðast skal við í tilviki eins og þessu þar sem umtalsverður sjór er kominn í tvö meginrými skipsins.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í framhaldi af ofangreindu hefur Siglingastofnun hrundið af stað rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa og er verkefnið vel á veg komið. Rannsóknarverkefnið tekur aðallega á niðurbólun og vatnspéttleika íslenskra fiskiskipa og hvernig loftræstingu um borð er háttað. Farið er yfir stöðugleika skipa í löskuðu ástandi og þær hönnunarforsendur er lúta að lokunarþúnaði á vatnspéttum hölfum eru yfirfarnar. 2) Lokið er að mestu að ástandsgreina hina ýmsu flokka fiskiskipa þar sem tæknilegar forsendur vatnspéttleika hafa verið kannaðar. Framhald þessa verkefnis byggir á stöðugleika skips í löskuðu ástandi og hönnunarforsendur fyrir vatnspétt hölf ásamt ráðstöfunum sem grípa ber til í framhaldi af niðurstöðum.	
Verkefni: Sjá verkefni R-065/01-01.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 112/02	Atvikalýsing: Köfunarslys í Kleifarvatni þegar þrír kafarar eru hætt komnir þann 3. september 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að vinnuhópur verði myndaður með þátttöku hagsmunaaðila og sérfræðinga á sviði köfunar. Eftirfarandi atriði verði m.a. tekin til ítarlegrar skoðunar: a) Hvort setja eigi þyrli tafarlaust í viðbragðsstöðu þegar um köfunarslys er að ræða. b) Hvort kafarar eigi alltaf að vera með skilgreindan lágmarks súrefnisbúnað meðferðis og þjálfaðan aðstoðarmann við allar kafanir. c) Fjarskiptasamband sé vel tryggt á köfunarstað. d) Hvort mögulegt sé að kafarar tilkynni til ákveðins aðila áður en köfun hefst. e) Hvort kafarar eigi að fara reglulega í nákvæma lækni skoðun hjá læknum með sérþekkingu á þessu sviði.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun leggur til að eftirfarandi aðilar myndi vinnuhóp með þátttöku og sérfræðinga á sviði köfunar: i) Sportkafarafélag Íslands. ii) Landhelgisgæslan. iii) Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins / Slysavarnafélagið Landsbjörg. iv) Ríkislögreglustjóri. v) Samtök atvinnulífsins. vi) Siglingastofnun Íslands 2) Hvað varðar þau atriði sem taka á til ítarlegrar athugunar er rétt að benda á eftirfarandi: a) Það ætti að ákvarðast af aðstæðum hverju sinni hvort setja eigi þyrli tafarlaust í viðbragðsstöðu þegar um köfunarslys er að ræða. b) Ákvæði um hvort kafarar eigi alltaf að vera með skilgreindan lágmarkssúrefnisbúnað meðferðis og þjálfaðan aðstoðarmann við allar kafanir er að finna í reglugerð um köfun, nr. 535/2001. c) Fjarskiptasamband verður að vera til staðar ef kalla á til aðstoð við köfunarslys. d) Um tilkynningar kafara áður en köfun hefst er að finna í reglugerð um köfun og einnig mætti skoða aðkomu vaktstöðvar siglinga að tilkynningarskyldu fyrir kafara. e) Í reglugerð um köfun er kveðið á um að gildistími lækni skoðunar gagnvart veittum atvinnuskírteinum er 12 mánuðir ef ekki kemur til ástæðna sem því breytir. 3) Siglingastofnun mun hlutast til að vinnuhópurinn verði settur á laggirnar sem fyrst í byrjun árs 2005.	
Verkefni: L-112/02-01 Myndaður verði vinnuhópur með þátttöku hagsmunaaðila og sérfræðinga á sviði köfunar.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

2001

Nr. máls: 002/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við vinnu við flökunarvél um borð í Hrafn Sveinbjarnarsyni GK-255 (sknr. 1972) þann 4. janúar 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin vill benda yfirmönnum á að brýna fyrir áhöfn sinni að ávallt sé allur vélbúnaður stöðvaður áður en átt er við að losa fisk úr þeim. Til frekari áréttinga ætti að hengja upp áminningar og viðvörðunarspöld til skipverja á vinnusvæði og í stakkageymslum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Gert er ráð fyrir því í breytingatillögum Siglingastofnunar á reglugerð nr. 26/2000 að reglur um vinnuöryggi í fiskiskipum 15 metrar og lengri, nr. 414/1995, svo og reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, og einnig reglugerð um lágmarkskröfur er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, nr. 786/1998, verði felldar á brott og þess í stað felldar inn í VI. kafla nýju reglugerðardraganna en VI. kafli fjallar um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni. 2) Auk breytinga á reglugerð hér að lútandi hefur Siglingastofnun Íslands tekið málið upp við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda og lagt til að gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum sem verði síðan dreift um borð í þau skip er málið varðar. 3) Ennfremur mun stofnunin sérstaklega kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.	
Verkefni: S-002/01-01 Gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: A-002/01-02 Kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.	Framkvæmd: Skipaefitirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 008/01	Atvikalýsing: Sigtryggur ÍS-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 öryggjandi sé að alltaf skuli vera maður með skipstjórnarréttindi við stjórn skips á siglingu. Það ber að hafa í huga að illa hefði getað farið ef veður hefði verið verra. Nefndin leggur til í ljósi atvika sem orðið hafa vegna strands og árekstra minni fiskiskipa á liðnum árum að þeir, sem lenda í slíkum óhöppum, verði gert skylt að sækja námskeið fyrir skipstjórnarmenn í stjórn og siglingu skipa. Ábyrgð skipstjórnarmanna á verðmætum og mannlífum verður að vera raunhæf í verki. Skilningi á á slíkri ábyrgð er best komið til skila með aukinni fræðslu eða símenntun. Ljóst er að þörf er á aukinni fræðslu varðandi vélgæslu fyrir stjórnendur smábáta svo að þeir uppfylli ákvæði laga þar um.	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 vélstjórnarréttindi. Í greinunum er kveðið á að sá einn sé lögmætur handhafi viðeigandi skirteinis megi starfa við skipstjórn eða vélstjórn. 2. Sjómenn skulu sækja námskeið hjá Slysavarnaskóla sjómanna a.m.k. á 5 ára fresti.	
Verkefni: L-008/01-01	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 010/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við netaveiðar um borð í Þorsteini GK-16 (sknr. 1159) þann 30. janúar 2001	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin álitur að varasamt sé að vera með slitinn búnað í skipum, sérstaklega þegar eiginleikar tækjanna leiða til ástands sem getur valdið vandræðum. Nefndin hvetur skipstjórnarmenn að festa upp á áberandi stað viðvörðun um að spilið geti gefið eftir eða slakað óvænt við þessar aðstæður. Einnig hvetur nefndin skipstjórnarmenn til að setja ekki til þessara starfa óvana menn nema benda þeim sérstaklega á eiginleika þessara tegund spila.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands hefur í samstarfi við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda gefið út bæklinga sem meðal annars fjalla um: Öryggi við hífingar og Nýliðafræðsla í skipum. 2) Í bæklingnum um "Öryggi við hífingar" er bent á margar hættur sem leynast við hífingar eins og t.d. þegar hift er með biluðum búnaði og að viðhald búnaðar sé ófullnægjandi. Gerð er einnig grein fyrir forvörðum, að álag eigi aldrei að vera meira en sem nemur öruggu vinnuálagi og að nauðsynlegt sé að hafa reglubundið eftirlit með öllum hífingarbúnaði og skipta strax út ótraustum hlutum. 3) Í bæklingnum um "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 styðjast við gátlista. 3) Siglingastofnun Íslands hefur látið dreifa þessum bæklingum í öll íslensk skip. Ætlast er til að útgerðarmenn og skipstjórnar sjái til þess að bæklingar þessir séu aðgengilegir áhöfn skipsins og að allir áhafnarmedlimir kynni sér innihald þeirra. Stofnunin mun kanna það sérstaklega við skipaskoðanir hvort þessir bæklingar séu um borð og hvort þeir séu aðgengilegir áhafnarmedlimum.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 012/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við að fá klórblöndu í augað um borð í bv. 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 æðsta vald um borð í skipi en honum beri að sjá til þess að skipverjar umgangist ekki hættuleg efni án tilheyrandi ráðstafanna. 2) Í Slysavarnaskóla sjómanna læra sjómenn á þeim ýmsu námskeiðum, sem skólinn býður upp á, meðal annars að umgangast hættuleg efni. 3) Í ljósi þessa máls lagði Siglingastofnun til við verkefnastjórn langtímaáætlunar um öryggismál sjófarenda að framleidd yrði stuttmynd um meðferð og frágang hættulegra efna þar sem 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.	
Verkefni: S-012/01-01 Framleidd verði stuttmynd um hættuleg efni um borð í skipum.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 034/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast þegar hann fór með handlegg í blökk um borð í Tunu GR-18-69 (ex. Guðmundur VE-029, sknr. 1272) þann 8. mars 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hafi forgöngu um að hávaðamörk á skipum verði í samræmi við það sem reglur kveða á um.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun telur að hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhafnar meðlimi sé mjög mikilvægt viðfangsefni og telur að tímabært sé að leggja út í aukna rannsóknarvinnu á þessu sviði. Siglingastofnun mun hafa forgöngu um að rannsókuð verði hávaðamörk um borð í skipum, þ.e. örsök hávaða, áhrif hans á hvíld og svefn skipverja, afkastagetu og slys um borð í skipum. Rannsókn þessi mun fara fram í samvinnu við verkefnastjórn langtímaáætlunar um öryggi sjófarenda. 2) Siglingastofnun mun leggja aukna áherslu á að reglum um hávaðamörk sé ávallt framfylgt og þá með sérstöku átaki er varðar eftirlit og hávaðamælingar.	
Verkefni: R-034/01-01 Rannsóknir á hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhafnar meðlimi, örsök hávaða, áhrif hans á hvíld og svefn skipverja, afkastagetu og slys um borð í skipum. Í samvinnu við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda.		Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 035/01	Atvikalýsing: Magnús HF-024 (sknr. 7486) og Leifur RE-220 (sknr. 2010) lenda í árekstri á miðnum þann 18. apríl 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur í ljósi þessa atviks, svo og annarra svipaðra, að skipstjórnarmenn skuli ekki sinna öðrum störfum en að stjórna skipi á meðan á siglingu stendur ef þeir eru einir um borð. Sé slík þörf til staðar þarf að lögfesta að ávallt séu tveir menn um borð þannig að annar geti annast siglingu skipsins af öryggi. Sú hættu sem stafar af stjórnlausum bátum, þ.e. þar sem ekki er fullnægjandi varðstaða á siglingu, á hraða allt að 30 sml. er ósæt看anleg 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 stjórni bátinum. 2) Með tilliti til ofangreinds og þeirrar ábyrgðar sem skipstjóri skips ber telur Siglingastofnun ekki nauðsynlegt að fjölga í áhöfn ef hraði skips fer í 30 sjómílur enda er skipstjóra skylt samkvæmt siglingalögum að stjórna skipi sé það á ferð og skiptir þá ekki máli hve hraði skips er mikill.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 036/01	Atvikalýsing: Anton GK-068 (sknr. 1764), leki út af Krísuvíkurbjargi þann 21. apríl 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að hafa það fyrir góða reglu að athuga reglulega allar hurðir og/eða op sem geta að einhverju leyti orðið fyrir ágangi sjávar og þar með ógnað öryggi skips. Þetta á ekki síst við um rými lítið er gengið um. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að í þurrýmum sé bæði lensi- og eftirlitsbúnaður.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Gert er ráð fyrir að tillögum rannsóknarnefndar sjóslýsa í öryggisátt sé fullnægt með gildistöku þeirra reglugerðarbreytinga sem Siglingastofnun hefur lagt til að gerðar verði á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri nr. 26/2000. 2) Siglingastofnun leggur mikla áherslu á að í þurrýmum sé bæði lensi og eftirlitsbúnaður og mun fylgja strangt eftir að reglum hér um sé framfylgt á ábyrgan hátt.	
Verkefni: A-036/01-01 Fylgja eftir að í þurrýmum sé bæði lensi- og eftirlitsbúnaður þar sem við á..		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 037/01	Atvikalýsing: Kló RE-033 (sknr. 7363) strandar á uppfyllingu við Grundarfjarðarhöfn þann 24. apríl 2001		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands taki upp að nýju að tilkynna framkvæmdir í höfnum og á siglingaleiðum í útvarpi þar sem stór hluti minni báta er ekki búinn NAVTEX-búnaði. Nefndin beinir þeim tilmælum til skipstjórnarmanna að hafa ávallt samband við hafnarverði þegar komið er til hafnar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands vill benda á að í því tilfelli sem hér um ræðir hafði ljósbauja verið sett upp við uppfyllingu til leiðbeiningar fyrir sjófarendur sem áttu leið inn í höfnina. Slík ljósbauja er þekkt merki um varúð og aðgæslu við siglingar og að mati stofnunarinnar áhrifameiri en tilkynning í útvarpi. Því telur stofnunin ekki nauðsynlegt að tilkynna um framkvæmdir í höfnum ef ljósbaujan uppfyllir allar leiðbeiningar inn í höfnina. Ljósbaujan er samkvæmt alþjóðlegu merkjakerfi og gefur til kynna hvoru megin við merkið á að sigla. 2) Þegar um er að ræða hættuástand hluta sem eru á reki, leiðarmerki sem ekki virka eða hættuástand sem skyndilega er komið upp þá tilkynnir stofnunin það strax í útvarpi og/eða strandstöðvum Landssímans og varar sjófarendur við. 3) Siglingastofnun tekur undir þau sjónarmið að skipstjórnarmenn hafi ávallt samband við hafnarverði þegar þeir koma til hafnar.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 045/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Breiðafjarðarferjunni Baldri (sknr. 2044) þegar hann fær fosfórsýru (ryðhreinsi) í andlitið þann 19. maí 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til útgerðaraðila og áhafna að setja reglur um meðferð hættulegra efna um borð í skipum sínum. Þá á það að vera ófrávikjanleg regla að skipverjar klæðist viðeigandi hlífðarfatnaði og hlífðargleraugum þegar unnið er með hættuleg efni.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslýsa nr. 012/01, en skýrslan fjallar um er skipverji um borð í Örfirisey slasast við að fá klórblöndu í auga, er rétt að benda einnig hér á að í Slysavarnaskóla sjómanna læra menn á ýmsum námskeiðum að umgangast hættuleg efni og verkefnastjórn um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bækling um ofangreint. 2) Að öðru leyti vill Siglingastofnun Íslands vísa í afgreiðslu stofnunarinnar hér að framan á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslýsa nr. 012/01.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls:	Atvikalýsing:		
051/01	Fiarki ÍS-444 (sknr. 6797) sekkur í róðri út af Kópnum bann 8. júní 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að breytingar verði gerðar á reglum um smábáta þannig að Siglingastofnun Íslands verði gert skylt að gefa út skriflegar upplýsingar um leyfilega hleðslu hvers einstaks opins báts sem fellur undir ákvæði reglna um smíði og búnað skipa undir 15 metrum að lengd. Slíkum upplýsingum verði komið fyrir á áberandi stað í viðkomandi bát.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands leggur til að sett verði plata á áberandi stað á hvora hlið stýrishúss smábáta þar sem leyfileg hleðsla bátsins verði greinilega og læsilega inngrafin í plötuna. Ákvæði um slíkt verði komið fyrir reglum um smíði og búnað vinnubáta með mestu lengd allt að 15 metrum nr. 592/1994 með síðari breytingum. Í kafla V-2 um skilgreiningar og tákni myndi bæstast við 4. gr. um þyngdir svohljóðandi nýr málsliður: "4.5. Á áberandi stað sitthvoru megin á stýrishúsi fiskibátsins skal vera plata þar sem leyfileg hámarksheðsla er tilgreind og inngrafin í plötuna. Siglingastofnun skal gefa út sérstakt hleðsluskirteini fyrir fiskibátinn þar sem einnig kemur fram leyfilega hámarksheðsla og skal afrit af skirteininu varðveitt um borð í bátinum." 2) Siglingastofnun Íslands hefur tekið málið upp við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda um gerð sérstaks bæklinga 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 smábátasjómannna um ofhleðslu verði markviss og áberandi. 3) Siglingastofnun mun setja af stað rannsóknarverkefni sem fjalla mun um hleðslu og ofhleðslu smábáta þar sem sérstaklega verður tekið tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á leyfilega hámarksheðslu.	
Verkefni: L-051/01-01 Breyting á kafla V-2 í reglum um smíði og búnað vinnubáta með mestu lengd allt að 15 metrum nr. 592/1994 með síðari breytingum. Ákvæði um að sett verði plata á áberandi stað á hvora hlið stýrishúss smábáta þar sem leyfileg hleðsla bátsins verði greinilega og læsilega inngrafin í plötuna.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	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: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: R-051/01-03 Rannsóknarverkefni um hleðslu og ofhleðslu smábáta þar sem sérstaklega verður tekið tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á leyfilega hámarksheðslu.		Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls:	Atvikalýsing:		
057/01	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 sjósýsla er gerð eftirfarandi tillaga í öryggisátt: Nefndin vill beina því til Siglingastofnunar að gert sé sérstakt átak í skoðun á stigum um borð í skipum í þeim tilgangi að koma í veg fyrir að illa búnir stigar séu 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 tillögum rannsóknarnefndar sjósýsla í öryggisátt með því að leggja sérstaka áherslu á skoðun á stigum um borð í skipum við árlegar skoðanir á öryggisbúnað. 3) Jafnframt vill stofnunin benda á að í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 til 2003 hefur verið gerður fræðslubæklingur um fallhættu um borð í skipum og 5 mínútna fræðslumynd um sama efni. Þessu fræðsluefni verður dreift um borð í öll skip.	
Verkefni: A-057/01-01 Áhersla á skoðun stiga um borð í skipum við árlegar búnaðarskoðanir.		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átakverkefni
Verkefni: S-057/01-02 Gerð fræðslubæklinga og stuttmyndar um fallhættu um borð í skipum .		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls:	Atvikalýsing:		
065/01	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 sjóslys þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt: 1) Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun sé ávallt í lagi og vatnspétt lokun tryggð í rekstri skips. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörðunarkerki við vatnspéttar hurðir sem undirstrika þýðingu þess að þær séu ávallt hafðar lokaðar til sjós nema þegar brýna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3) Nefndin bendir á nauðsyn þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt fyrirkomulagsteikning öryggisbúnaðar sé um borð eins og reglur mæla fyrir um. 4) Nefndin bendir á að eftir að breytingar hafi farið fram á skipum skuli haffærisskirteini ekki gefið út fyrr en samþykkt stöðugleikagögn liggi fyrir enda eru þau hluti af skipsskjólum sem skipstjórnarmenn eigi að kynna sér. 5) Nefndin hvetur til enn frekari átaks í fræðslu um stöðugleika skipa þar sem rík áhersla verði m.a. lögð á grundvallaratriði eins og að útreiknuð stöðugleikaáttvik byggji á vatnspétttri lokun skipsins. 6) Nefndin bendir á mikilvægi þess að neyðarmerkjakerfi (neyðarbjalla) sé virkt í skipum og að skipverjar fái þjálfun í að bregðast við því. 7) Nefndin vill ítreka fyrri ábendingar um að Siglingastofnun Íslands fylgi því eftir að björgunaræfingar séu haldnar í samræmi við reglugerðir og að ekki verði gefin út haffæri fyrr en úr því hafi verið bætt. 8) Nefndin bendir á að fylgt sé reglum um vistarverur áhafna fiskiskipa um að fullnægjandi loftræsting geti átt sér stað við öll skilyrði."		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands telur nauðsynlegt að rannsakað verði til hlítar hvernig loftræstingu um borð í íslenskum fiskiskipum er háttað, hvernig niðurrólfun þessara skipa er fyrir komið og hvaða ráðstafanir beri að gera til að tryggja vatnspéttleika skipsins. Stofnunin mun setja af stað vinnuhóp innan stofnunarinnar þar sem sérstaklega verður farið yfir niðurrólfun skipa, loftskipti milli rýma, lekastöðugleika og ef til vill nýjar forsendur sem kalla á nýjar reglur um hönnun og smíði. Verkefnið yrði kaflaskipt á eftirfarandi hátt: 1. Upplýsingaöflun. 2. Tæknilegar forsendur. 3. Vatnspétt niðurrólfun skipa. 4. Loftræsting og loftskipti milli lokaðra rýma skipsins. 5. Stöðugleiki skips í löskuðu ástandi – lekastöðugleiki. 6. Hönnunarforsendur á lokunarbúnaði opa á vatnspéttum þiljum. 7. Niðurstæða. Reikna má með að niðurstöður verkefnisins liggi fyrir á seinni hluta næsta árs. Áð verkinu munu koma starfsmenn Siglingastofnunar og sérfræðingar sem stofnunin kallar til. 2) Í samstarfi við verkefnastjórnun langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur Siglingastofnun Íslands unnið að gerð bæklinga um "Æfingar um borð í skipum". Í bæklingi þessum eru skýrðar kröfur um að halda beri mánaðarlegar æfingar um borð í fiskiskipum stærri en 15 metrar. Að öðru leyti fjallar bæklingur þessi um tilgang og tölun æfinga, undirstöðu og undirbúning æfinga svo og áætlun og framkvæmd æfinga. Bæklingi þessum hefur verið dreift um borð í öll íslensk skip. Jafnframt hefur gálisti sem fjallar um æfingaáætlun verið dreift með bæklingnum.	
Verkefni: R-065/01-01 Rannsóknarverkefni vatnspétta niðurrólfun skipa og loftræstingu um borð í fiskiskipum.		Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-065/01-02 Gerður verði sérstakur bæklingur um æfingar um borð í skipum ásamt gátlista.		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 091/01	Atvikalýsing: Skipverji fær háprýstibunu 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 Örfirisey slasast við að fá klórblöndu í auga og skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 045/01 er skipverji slasast um borð í Breiðafjarðarferjunni Baldri þegar hann fékk fosfórsýru í andlitið, er rétt að benda einnig hér á að í Slysavarnaskóla sjómanna læra menn á ýmsum námskeiðum að umgangast hættuleg efni og notkun hættulegra tækja og verkefnastjórn um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bækling um ofangreint. 2) Að öðru leyti vill Siglingastofnun Íslands vísa í afgreiðslu stofnunarinnar hér að framan á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01 og nr. 045/01.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 097/01	Atvikalýsing: M.b. Núpur BA-069 (sknr. 1591) verður vélarvana og rekur á land í Patreksfirði þann 10. nóvember 2001.
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin hvetur þær útgerðir sem nota rafeindastýrðar búnað við vélar að tryggja að vélstjórar eða vélaverðir fái fullnægjandi kennslu í notkun búnaðarins. Þá telur nefndin nauðsyn á að umboðsaðilar slíks búnaðar bjóði upp á námskeið í stjórnun og eftirliti á slíkum búnaði. 2) Nefndin bendir á að akkerisbúnaður skipa eigi ávallt að vera tilbúinn til tafarlausrar nota enda er hér um að ræða öryggisbúnað sem mikilvægur er ef skip verður vélavana."	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Til úrbóta þá hefur Siglingastofnun haldið fundi með þeim umboðsaðilum sem flytja inn aðalvélar í skip þar sem umfangsmikill rafeindastýrður búnaður er hluti af vélbúnaðinum. Einnig hefur stofnunin haldið fundi með fulltrúum frá Vélskóla Íslands þar sem tekið var fyrir það námsefni sem vélstjórnarmenn 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. Námskeið 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 sótt þessi námskeið. 3) Siglingastofnun mun setja af stað rannsóknarverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa. Þar munu verða kannaðar tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneytissium ásamt staðsetningu loftinntaka.
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 098/01	Atvikalýsing: Bíln verður í kúplingu um borð í Örfirisey RE-4 (sknr. 2170) og skipið verður stjórnlaust þann 10. nóvember 2001.
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip verði búin átaksskráttarspili enda sé það óumdeilanlega besti kosturinn við aðstæður sem þessar. 2. Nefndin leggur til að athugasemdir vegna tildráttartógs verði skoðaðar sérstaklega og það prófað á faglegum grunni og metið hvort um heppilega tegund sé að ræða. 3. Nefndin leggur til að átak verði gert í að hvetja skipstjórnendur að sinna þeirri fræðsluskyldu sem á þeim hvílir gagnvart áhöfn um notkun og meðferð björgunartækja skips, þar með taldar línubýssur, samhliða lögboðnum, reglubundnum björgunaraðfingum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun kom athugasemdum rannsóknarnefndar sjóslysa á framfæri við Landhelgisgæslu Íslands með bréfi dags. 14.04.2003 en nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip skulu búin átaksskráttarspili. Landhelgisgæslan lýsir í bréfi til Siglingastofnunar, dags. 28.04.2003, sig sammála þessum tillögum en vegna kostnaðar og forgangs annarra öryggisatriða hefur ekki enn verið ráðist í að útbúa skipin slíkum búnaði. 2) Siglingastofnun mun fara yfir þær reglur sem flokkunarfélögin 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 línubýssa. Myndband þetta sýnir hvernig á að meðhöndla línubýssur, gerð þeirra, frágang og notkun. Einnig hefur komið út á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda bæklingur um æfingar um borð í skipum. Bæði myndbandinu og bæklingnum hefur verið dreift til þeirra aðila er málið varða.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 105/01	Atvikalýsing: Ófeigur II VE-324 (sknr. 2030) sekkur á toqvæðum suður af Vík í Mýrdal, einn skipverja ferst en átta bjargast þann 5. desember 2001.	
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hölfun skips sé ávallt í lagi og vatnspétt lokun tryggð öllum stundum. 2. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörunarmerki við vatnspéttar hurðir sem undirstrikar þýðingu þess að þær séu hafðar tryggilega lokaðar meðan skip er laust nema brýna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3. Nefndin telur það verulegan áqalla í fyrirkomulagi að enginn aðskilnaður sé frá aðalstigagangi sem tengir veður- og millifar saman, og sjálfu vélarúminu. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt öryggisplan sé um borð eins og reglur mæla fyrir. 5. Nefndin hvetur til átak í fræðslu um stöðugleika þar sem undirstrikað er m.a. það grundvallaratriði að útreiknuð stöðuleikatilvik byggja á vatnspéttari lokun. 6. Nefndin ítrekar mikilvægi þess að björgunaraðfingar 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 hlítar hvernig niðurhólfun slíkra skipa er fyrir komið og hvaða ráðstafanir beri að gera til að tryggja vatnspéttleika skipsins. Stofnunin hefur sett af stað vinnuhóp þar sem sérstaklega verður farið yfir niðurhólfun skipa, loftskipti milli rýma, lekastöðugleika og ef til vill nýjar forsendur sem kalla á nýjar reglur um hönnun og smíði. 2) Í nýjum reglum um stöðugleika og öryggi fiskiskipa er m.a. kveðið á um að komið verði fyrir hentugum viðvörunarbúnaði sem gefur viðvörn á heyrnlegan og sýnilegan hátt í stýrishúsi skipsins. 3) Hér má benda á endurútgáfu stöðugleikabæklings og myndbands um stöðugleika skipa sem verður dreift í öll íslensk skip. 4) Að öðru leyti vísar Siglingastofnun í niðurstöður en fylgja afgreiðslu stofnunarinnar í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa, nr. 065/01, er Una í Garði fórst.	
Verkefni: S-105/01-01 Endurútgáfa stöðugleikabæklings.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-105/01-02 Gerð fræðslumyndbands um stöðugleika skipa.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 107/01	Atvikalýsing: M.b. Svanborg SH-404 (sknr. 2344) verður vélavana og ferst við svörtuloft, þrír menn farast og einn bjargast, þann 7. desember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin leggur til að hugað verði að staðsetningu loftinntaka og minnr á að til eru loftsiur með gildirur fyrir vökva. 2. Nefndin ítrekar þær ályktanir sem gerðar hafa verið um að útgerðar- og/eða skipstjórnarmenn fari eftir þeim viðvörðunum sem koma í veðurspám. 3. Nefndin bendir á að við rannsókn þessa máls og hliðstæðra mála hefur komið í ljós að í mörgum tilfellum eru skip með of litlar eldsneytissíur miðað við olúflæði að vélum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Vegna þeirra tillagna sem hér fyrir liggja í öryggisátt mun Siglingastofnun Íslands setja upp vinnuhóp innan stofnunarinnar sem mun fara yfir tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði, loftinntökum og eldsneytissíum 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. Gert er ráð fyrir að niðurstöður þessa vinnuhóps liggi fyrir eigi síðar en um mitt ár 2004 en hlutaniðurstöður geti legið fyrir lok þessa árs. 2) Þess skal einnig getið að það er mat umboðsaðila aðalvélar skipsins að skvettur og gusur að loftsiurum eigi ekki að geta stíflað loftsiur með þeim afleiðingum að aðalvélin stöðvist. Ef magnið af sjó sem flæðir inn um loftinntök er umtalsvert þá er engu að síður ekki hægt að útiloka að aðalvél geti stöðvast.	
Verkefni: R-107/01-01 Rannsóknarverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa þar sem kannaðar verði tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneytissíum ásamt staðsetningu loftinntaka.	Framkvæmd: Rannsóknar- og þróunarsvið	Staða máls: Í vinnslu	
Verkefni: L-107/01-02 Kanna hvort setja skuli reglur um umbúðir utan um björgunarbúninga.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið	
Verkefni: L-107/01-03 Nýjar reglur með auknum kröfum um akkerisbúnað skipa.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið	
Verkefni: A-107/01-04 Við skoðun og eftirlit með akkerisbúnaði verði akkerin látin falla.	Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni	

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 manningnum uppi ef honum skolar fyrir borð og að notuð sé flík með floti eða sjálfupplásanlegt björgunarvesti til þess. 2) Í reglugerð um lágmarkskröfur er varðað öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum nr. 785/1998 og reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum nr. 786/1998 er fjallað um skipulag vinnu og þjálfun skipverja. Ekki er þar tekið beint á 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.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið	

Nýtt merki og heimilisfang RNSA

www.rnsa.is

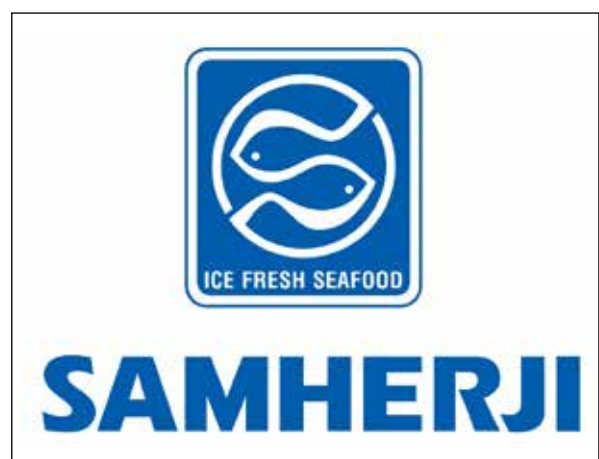


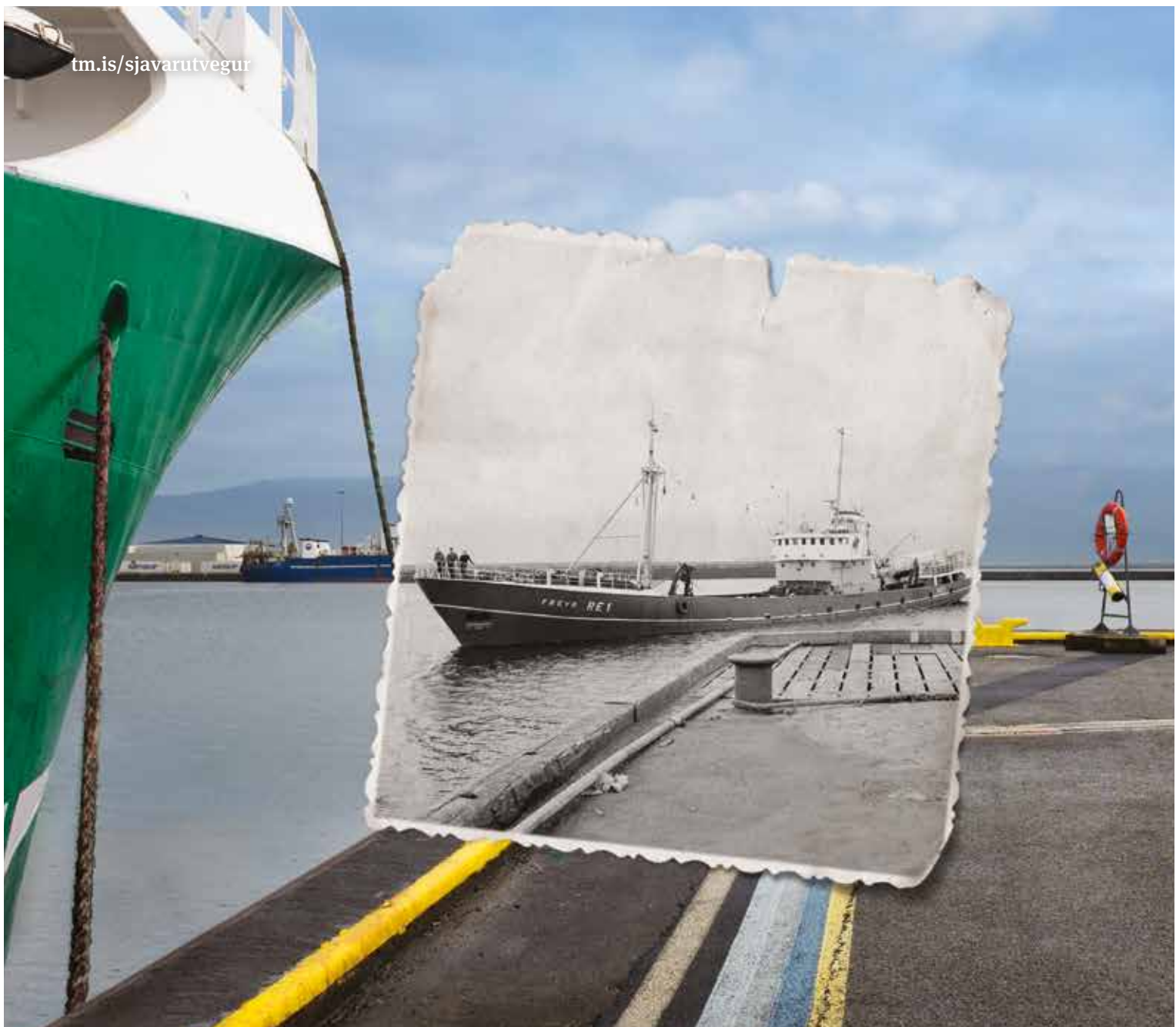
Hús FBSR Flugvallarvegi 7 - 101 Reykjavík
Sími: 511 6500 - Fax: 511-6501 - netfang: RNSA@RNSA.is

Enskt heiti nefndarinnar er: **Icelandic Transportation Safety Board (ITSB)**









Gömul saga og ný

Saga TM er samofin sögu sjávarútvegs á Íslandi

TM var stofnað af aðilum sem tengjast sjávarútvegi sterkum böndum. Félagið er í dag leiðandi á sviði váttryggingaþjónustu fyrir sjávarútveg og hefur sérhæft sig í lausnum sem tryggja hagsmunum atvinnugreinarinnar, jafnt á sjó sem í landi.

Hjá TM starfar sérstakt teymi sem hefur yfirgripsmikla þekkingu á sjávarútvegi og sérstökum þörfum hans á sviði váttrygginga.

