

Skýrsla Rannsóknarnefndar sjóslysa fyrir árið 2011



Forsíðumynd: Ingunn©Hilmar Snorrason

Ingunn AK 150 / Skipaskr.nr. 2388 / IMO 9211688. Skipið var smíðað í Asmar Shipyard í Chile árið 2000 og er 1.981 BT, mesta lengd 72,9 metrar og 12,6 m breitt. Aðalvél er M.A.K og orka er 4.320 kW. Skipið gert út af HB Granda hf.



Útgefið af Rannsóknarnefnd sjóslysa 2013

Skýrslum rannsóknarnefndar sjóslysa skal ekki beitt sem sönnunargögnum í opinberum málum, sbr. 1. mgr. 12. gr. laga nr. 68/2000. Markmið sjóslysarannsóka 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 - 2011	9
STARFSEMI RNS 2011	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 2011	13
TÍMABIL ATVIKA 2011	17
TILKYNNINGAR ATVIKA TIL RNS	18
STAÐSETNING ATVIKA 2011	19
STAÐSETNING ATVIKA 2000 - 2011	20
FLOKKUN ATVIKA 2011	21
FLOKKUN ATVIKA EFTIR TEGUNDUM SKIPA	21
TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2011	22
SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR 2011	22
SLYS Á SJÓMÖNNUM SKRÁÐ HJÁ RNS 2011	23
AÐGERÐ SKIPS VIÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2011	24
TÍMABIL SLYSA Á SJÓMÖNNUM 2011	24
ALDUR SLASAÐRA 2011	24
STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA 2011	26
RANNSÖKUÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2001 - 2011	27
BANASLYS	27
SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2011	28
ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 2001 - 2011	29
SKIP SÖKKVA	29
SKIP SEM SUKKU 2011	29
ÁREKSTUR OG ÁSIGLINGAR	30
SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI	30
ELDUR UM BORD	31
LEKI	31
VÉLARVANA OG DREGINN TIL HAFNAR	32
ÚTKÖLL HJÁ BJÖRGUNARSKIPUM	33
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL SJÚKRATRYGGINGAR ÍSLANDS	34
SKRÁÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 1987 - 2011	34
FLOKKUN SLYSA Á SJÓMÖNNUM TIL STÍ 2011	35
TÍMI SLYSA 2011	36
ALDUR SLASAÐRA SJÓMANNA 2011	36
STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA OG ÁRSTÍMI 2011	37
SKRÁÐ SLYS EFTIR STARFSHEITI	37
SKRÁÐ SLYS EFTIR MÁNUÐI	37

BANASLYS Á ÍSLENSKUM SJÓMÖNNUM 1971 - 2011	38
HÆTTUR Í KRINGUM LANDIÐ	39
LOKASKÝRSLUR	41

ÁREKSTUR MILLI SKIPA:

1. NR. 093 / 11 Tryllir GK 600 / Glær KÓ 9	43
2. NR. 141 / 11 Siglunes SI 70 / Jonni SI 86	44

ÁSIGLING

1. NR. 003 / 11 Eldborg EK 105	46
2. NR. 013 / 11 Helga RE 49	47
3. NR. 078 / 11 Þórir SF 77	47
4. NR. 079 / 11 Valberg VE 5	48
5. NR. 080 / 11 Andrea	49
6. NR. 102 / 11 Green Atlantic	50
7. NR. 106 / 11 Ingunn Sveinsdóttir AK 91	50
8. NR. 136 / 11 Ásgrímur Halldórsson SF 250	51
9. NR. 148 / 11 Skandia	52

ELDUR UM BORD:

1. NR. 025 / 11 Sturla GK 12	54
2. NR. 059 / 11 Ási RE 52	55
3. NR. 072 / 11 Kristbjörg SH 189	55
4. NR. 150 / 11 Blossi ÍS 125	56

LEKI KEMUR AÐ SKIPI:

1. NR. 037 / 11 Sverrir SH 126	58
2. NR. 060 / 11 Atlas SH 660	58
3. NR. 125 / 11 Hellnavík AK 59	59

SKIP SEKKUR:

1. NR. 033 / 11 Aníta RE 187	61
2. NR. 128 / 11 Rán GK 91 / Salka GK 79	73

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:

1. NR. 005 / 11 Havfrakt	75
2. NR. 021 / 11 Goðafoss	78
3. NR. 050 / 11 Sómi SH 163	78
4. NR. 051 / 11 Baldur	79
5. NR. 069 / 11 Bjarni G. BA 66	79
6. NR. 075 / 11 Gammur BA 82	80
7. NR. 083 / 11 Blíða SH 277	81
8. NR. 088 / 11 Christina	82
9. NR. 112 / 11 Lágey PH 265	83
10. NR. 115 / 11 Íris Ósk SH 280	84
11. NR. 122 / 11 Axel	85
12. NR. 123 / 11 Kaprifol	87
13. NR. 139 / 11 Sigrún SU 166	87
14. NR. 140 / 11 Dóri GK 42	88
15. NR. 151 / 11 Valur ÍS 20	90

SKIP VÉLARVANA:

1. NR. 002 / 11 Hafdís SU 220	92
2. NR. 028 / 11 Blíða SH 277	92
3. NR. 038 / 11 Kópanes RE 164	93
4. NR. 042 / 11 Kópanes RE 164	94
5. NR. 043 / 11 Örninn GK 204	95
6. NR. 054 / 11 Pollux SH 40	95
7. NR. 065 / 11 Stafnes KE 130	96
8. NR. 073 / 11 Smyrill AK 56	97
9. NR. 076 / 11 Halldóra GK 40	97
10. NR. 084 / 11 Sæljós GK 2	98
11. NR. 101 / 11 Teistan RE 33	98
12. NR. 138 / 11 Valþór NS 123	99

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT:

1. NR. 063 / 11 Sædís ÍS 67	101
2. NR. 071 / 11 Heiðrún SH 198	101
3. NR. 091 / 11 Særún EA 251	102

SLYS Á LÍNUBÁTUM:

1. NR. 012 / 11 Örvar SH 777	103
2. NR. 129 / 11 Ágúst GK 95	103

SLYS Á NETABÁTUM:

1. NR. 023 / 11 Þórir SF 77	105
2. NR. 055 / 11 Glófaxi VE 300	105
3. NR. 056 / 11 Hafursey VE 122	106
4. NR. 145 / 11 Sægrímur GK 525	107

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM:

1. NR. 001 / 11 Björgúlfur EA 312	108
2. NR. 006 / 11 Freri RE 73	108
3. NR. 009 / 11 Hásteinn ÁR 8	109
4. NR. 010 / 11 Sturlaugur H. Böðvarsson AK 10.	110
5. NR. 014 / 11 Snæfell EA 310	110
6. NR. 015 / 11 Örvar HU 2	111
7. NR. 020 / 11 Oddeyrin EA 210	112
8. NR. 026 / 11 Oddeyrin EA 210	112
9. NR. 027 / 11 Friðrik Sigurðsson ÁR 17	113
10. NR. 057 / 11 Guðmundur í Nesi RE 13	114
11. NR. 110 / 11 Brynjólfur VE 3	114
12. NR. 116 / 11 Örfirisey RE 4	115
13. NR. 120 / 11 Oddgeir EA 600	116
14. NR. 142 / 11 Ásbjörn RE 50	116
15. NR. 147 / 11 Bjartur NK 121	117
16. NR. 149 / 11 Hrafn GK 111	118

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM:

1. NR. 022 / 11 Erika GR-18-119	119
2. NR. 045 / 11 Huginn VE 55	119

SLYS Á FLUTNINGASKIPUM:

1. NR. 017 / 11 Helgafell.	123
----------------------------	-----

2. NR. 124 / 11 Brúarfoss	123
3. NR. 144 / 11 Skógafoss	124

SLYS Á FERJUM:

1. NR. 018 / 11 Sæfari	125
2. NR. 034 / 11 Sæfari	126

SLYS Á ÖÐRUM SKIPUM:

1. NR. 032 / 11 Leynir	127
2. NR. 041 / 11 Aurora / Knörrin	128
3. NR. 062 / 11 Perla	129
4. NR. 104 / 11 Amma Sigga farþegabátur	129
5. NR. 126 / 11 Ægir	131
6. NR. 154 / 11 Ribsfari farþegabátur	132

ÖNNUR TILVIK:

1. NR. 008 / 11 Farsæll GK 162	134
2. NR. 031 / 11 Baldur	135
3. NR. 064 / 11 Kóni II SH 52	136
4. NR. 066 / 11 Tryggvi Eðvarðs SH 2	136
5. NR. 107 / 11 Aurora seglskúta	137
6. NR. 108 / 11 Herjólfur	138
7. NR. 135 / 11 Alma	143
8. NR. 153 / 11 Baldur	146

Tillögur RNS í öryggisátt 2000 - 2011	151
---------------------------------------	-----



Heimilisfang:
Rannsóknarnefnd sjóslysa
Flugstöðin,
340 Stykkishólmur

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

Vefur: rns.is

FORMÁLI

Um áramót líta margir til baka og fara yfir liðinn tíma í huganum. Í flestum tilvikum getur fólk sem betur fer glaðst yfir því sem lífið hefur fært því en því miður er það ekki þannig hjá öllum. Þar koma m.a. til sögunnar veikindi og slys sem verða til þess að fólk missir heilsuna og það jafnvel varanlega. Þar með hefur fólk misst það sem mikilvægast er í lífinu en það er heilsan. Hafi fólk ekki fulla heilsu eru lífsgæði þess verulega skert. Flestir þekkja einhverja sem hafa misst heilsuna og hve alvarlegar afleiðingar það hefur fyrir fólk. Allt annað skiptir þá allt í einu engu máli. Í þessu sambandi þarf auðvitað ekki að nefna mun alvarlegri hluti þ.e. þegar fólk lætur lífið af völdum veikinda eða slysa. Við það breytist að sjálfsögðu framtíð þeirra sem næst hinum látna standa mikið og varanlega. Aðstandendur og vinir þurfa að hugsa lífið allt upp á nýtt og takast oft á við óbærilegan sársauka. Það á ekki síst við þegar slys hafa orðið vegna þess að einhver hefur hagað sér óskynsamlega og afleiðing þess hefur orðið alvarlegt slys með óbætanlegum afleiðingum.

Á undanförunum árum hefur umræðan um veraldleg gæði verið mikil í þjóðfélaginu og á tímabili virðist fjöldi fólks hafa staðið í þeirri trú að allt væri hægt að kaupa með peningum. En það er mikill misskilningur og vonandi hefur fólk áttað sig á því. Veraldleg gæði skipta engu ef fólk hefur misst heilsuna. Það er mjög mikilvægt að fólk hafi þessa staðreynd í huga og hugsí í því sambandi til þess fólks sem býr við mjög skert lífsgæði sökum heilsubreysts.

Við verðum að gera þá kröfu til fólks að það hagi sér skynsamlega og hegðun þess geti ekki skaðað aðra. En auðvitað er lífið þannig að það verða alltaf slys en í raun eigum við ekki að sætta okkur við það. Eitt slys er í rauninni einu slysi of mikið. Fyrir ekki mjög löngu síðan þótti það í raun eðlilegt að fólk léti lífið við vinnu sína við grunnatvinnuvegi þjóðarinnar þ.e. sjósókn og landbúnað. Þá var árangur í slysavörnum í raun talin í fækkun banaslysa og alvarlegra slysa. Þá þótti ekki hægt að ganga út frá því að hægt væri að útrýma alvarlegum slysum þ.m.t. banaslysum. En sem betur fer hafa menn áttað sig á því að það má koma í veg fyrir slys af öllum toga. Það hefur árangur síðustu ára sýnt. Með samstilltu átaki allra sem vinna að málefnum sjómanna má koma í veg fyrir slys við sjósókn ef allir leggja sig fram. Það sama má segja um köfun en þau slys rannsakar Rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) einnig.

Þau ánægjulegu tíðindi gerðust árið 2011 að ekkert banaslys varð á íslenskum skipum eða við köfun. Það sama gerðist við sjósókn árið 2008 að ekkert banaslys varð. Þessi staðreynd hefur fært okkur heim sannindin um það að slys eru ekki nauðsynlegur fylgifiskur sjósóknar við Íslandsstrendur. Það er mjög mikilvægt að menn átti sig á þessari staðreynd og hún verði öllum hvatning til að koma í veg fyrir öll slys í framtíðinni. Í því felast mikil lífsgæði og þá fyrst geta menn orðið fullkomlega sáttir. En það eru fyrst og fremst sjómenn og fjölskyldur þeirra sem hér eiga mestra hagsmuna að gæta. Þessi hópur fólks þarf ávallt að vera á vaktinni og gefa ekkert eftir í kröfum varðandi aðbúnað og vinnulag sem fækkar og útrýmir að lokum slysum til sjós.

Þrátt fyrir að árið 2011 hafi liðið án banaslysa á íslenskum skipum leið árið því miður ekki án slysa til sjós. Færi ég þeim sem hlut eiga að máli bestu kveðjur RNS og megi nýtt ár verða þeim betra en það liðna.

Fyrir hönd RNS óska ég sjómönnum og öllum þeim sem koma að málefnum sjómanna til hamingju með ár sem leið án banaslysa á íslenskum skipum. Hvet ég jafnframt alla til að gera enn betur í þágu slysavarna á komandi árum þannig að einhvern daginn verður hægt að segja ekkert slys varð til sjós á liðnu ári.

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

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
Ingi Tryggvason
héraðsd.lögm.
Borgarnesi



Hilmar Snorrason
Skipstjóri og
skólastjóri
Reykjavík



Pálmi K. Jónsson
Vélfræðingur
Ísafirði



Jóhann Ársælsson
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: Ingi Tryggvason héraðs-dómslögmaður, formaður, Borgarnesi, Hilmar Snorrason skipstjóri og skólastjóri Slysavarnaskóla sjómanna, Reykjavík, Pálmi Jónsson vélfræðingur hjá Orkubúi Vestfjarða Ísafirði, Jóhann Ársælsson skipasmiður, Akranesi og Ólafur K. Ármannsson vélvirki, Vopnafirði.

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



Jón A. Ingólfsson
forstöðumaður



Guðmundur Lárusson
fulltrúi

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

LÖG OG REGLUGERÐ

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

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

RNS 2002-2011

Á árunum 2002-2011 hefur RNS lokaafgreitt 1.721 mál, gert 85 tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands og 87 sérstakar ábendingar til sjómanna.

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

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

**OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR**

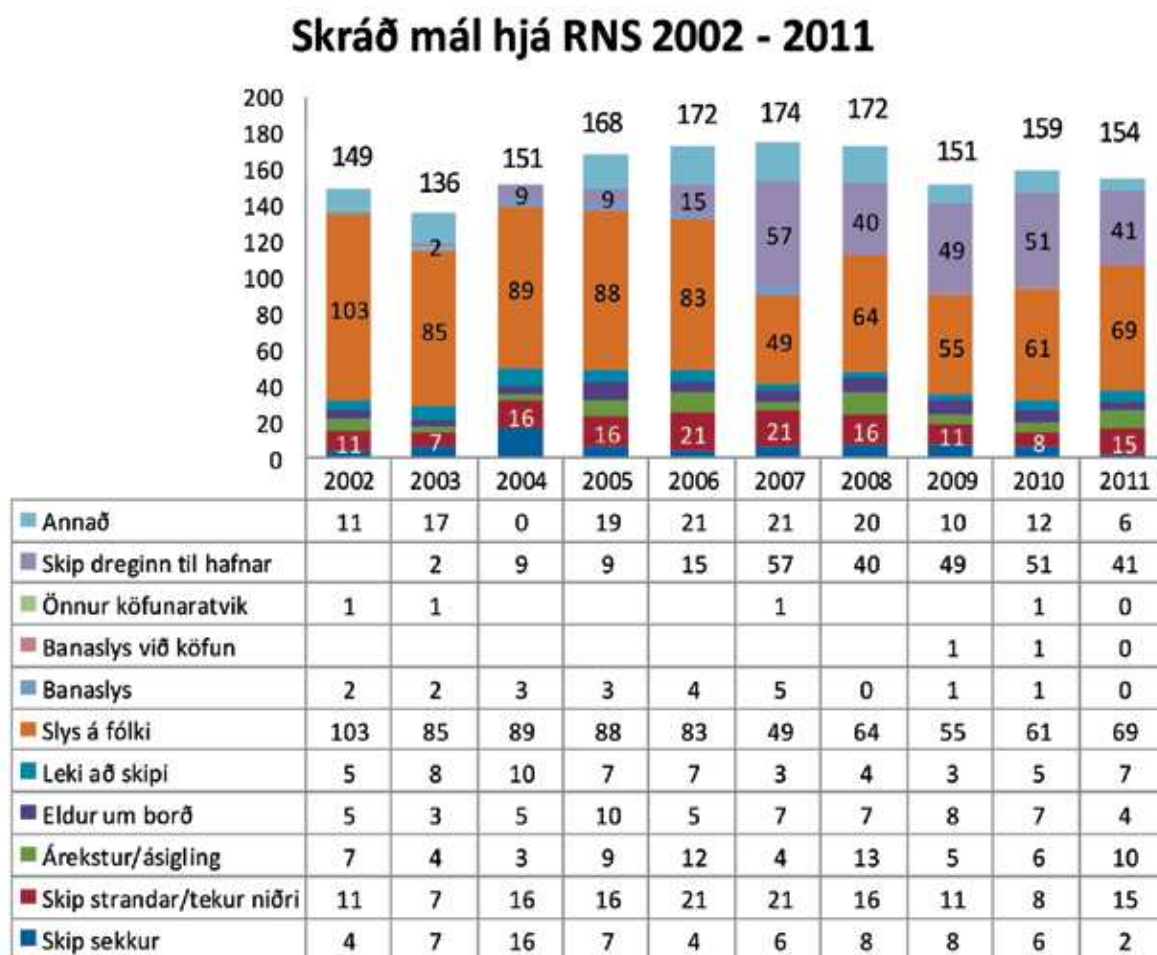
STARFSEMI RNS 2011

Á árinu 2011 voru skráð atvik 154 en voru 159 á árinu áður. Hjá nefndinni voru haldnir sex fundir og 167 mál afgreidd auk þess sem 10 mál voru afgreidd sem drög.

Lokaskýrslur sem var skilað með nefndarátliti eru 90 en ekki var ályktað í 77 málum. Ein tillaga í öryggisátt var frá nefndinni á árinu og gerðar voru sex sérstakar ábendingar til sjómanna.

Af málum ársins átti nefndin eftir að rannsaka og taka fyrir 28 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 mállefnum 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.



BANASLYS

Enginn banaslys urðu á íslenskum skipum á árinu 2011 og gerðist það einnig á árinu 2008. Banaslys varð síðast þann 17. apríl 2010 og eru því liðinn tæp tvö ár frá því slysi eða rúmir 20 mánuðir þegar þetta er skrifað.

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

SLYS Á FÓLKI

Skráð slys á fólki á árinu eru skráð 69 og tengjast 65 málum hjá RNS en í þremur málum slösuðust fleiri en einn. Þetta er um 8% undir meðaltali áranna 2002-2010. Á síðasta ári voru skráð slys á sjómönnum 61 og því um 13% aukningu að ræða á milli ára sem rekja má til fjölgun á tilkynningum til RNS. Á árinu voru einnig skráð fjögur slys á farþegum á ferjum og farþegabátum en þau eru skráð undir annað í töflunni.

Samkvæmt upplýsingum frá Sjúkratryggingum Íslands (Sí) voru 251 tilkynnt slys á sjómönnum á árinu 2011 en voru 279 á árinu á undan sem þýðir fækkun skráðra slysa um 10% milli ára.

SKIP

Fjöldi skipa sem sökkva fækkar verulega á milli ára en atvik þegar skip stranda eða taka niðri fjölgar talsvert. Árekstrum fjölgar en atvik um eld um borð fækkar og leki að skipum fjölgar 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. Enn kemur það mönnum á óvart að RNS skuli hafa samband þegar allt hafði í raun farið vel í þessum atvikum en hefur undantekningalaust mætt skilningi þegar ljóst er að aðstæður hefðu getað verið verri. RNS hvetur því alla sjófarendur að tilkynna þau atvik sem gætu komið öðrum að gagni en verði ekki hulin eins og gerist þegar sjóför farast án skýringa.

VÉLARVANA SKIP

Á árinu 2011 voru skráð 41 atvik þegar skip eru dregin vélarvana af ýmsum ástæðum en voru 51 á árinu áður og 49 á árinu 2009.

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

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

PRENTAÐAR SKÝRSLUR RNS

Á árinu 2011 var gefin út prentuð skýrsla fyrir árið 2009 og var hún í sama broti og síðastliðin ár.

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 Evrópudeildar 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 Bahamas að þessu sinni. MAIIF eru alþjóðleg samtök sem voru stofnuð í Kanada 1992 og er megin tilgangur þeirra að skapa vettvang til að efla rannsóknir sjóslysa og koma á tengslum og efla samstarf milli rannsóknaraðila. Á þessum ráðstefnum er m.a. farið yfir og kynnt starf hvers aðildarríkis á liðnu ári auk þess sem tekinn eru fyrir ýmis málefni sem varðar rannsókn sjóslysa. Aðildarríki samtakanna eru nú um 55 og ljóst að stofnun þeirra hefur sannað gildi sitt í samvinnu ríkja við rannsóknir sjóslysa. Vefslóð MAIIF er: www.maiif.org

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

Fulltrúi RNS sótti tvo fundi hjá AIBN (Accident Investigation Board Norway) í Noregi með þarlendum rannsóknaraðilum ásamt fulltrúa frá Antigua and Barbuda (fánaríki skipsins) vegna rannsóknar á strandi Goðafoss þann 17. febrúar 2011. Rannsóknaraðilar í Noregi (AIBN) og fánaríki skipsins, Antigua and Barbuda leiða rannsókn málsins í samstarfi við RNS.

Fulltrúi RNS fór á kynningu og þjálfun í nýjum gagnagrunni, European Marine Casualty Information Platform (EMCIP) hjá EMSA (European Maritime Safety Agency) í Lissabon.

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 afgreiðsla einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði. Ljóst er að það er ekki raunhæft í öllum tilfellum en vel hefur tekist til við að ná fram þessu markmiði.

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 2011

Eins og áður hefur komið fram voru skráð atvik hjá RNS 154 árið 2011 og þar af gerðust fimm á árinu 2010. Öll atvik sem berast RNS eru skráð, flokkuð og hægt að sjá þau á vef nefndarinnar, www.rns.is.

Eftirfarandi tafla sýnir öll málefni RNS skráð á árinu 2011, 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
13.ágú.10	Örvar HU 2	Togveiðiskip	1.243	Slys á fólki
3.okt.10	Valdimar GK 195	Línuveiðiskip	569	Slys á fólki
26.okt.10	Goðafoss	Flutningaskip	14.664	Slys á fólki
16.des.10	Brúarfoss	Flutningaskip	7.676	Slys á fólki
19.des.10	Arnar HU 1	Togveiðiskip	1.854	Slys á fólki
3.jan.11	Þjörgúlfur EA 312	Togveiðiskip	658	Slys á fólki
7.jan.11	Eldborg EK 105	Togveiðiskip	1.403	Ásigling
9.jan.11	Hafðís SU 220	Línuveiðiskip	68	Vélarvana
11.jan.11	Havfrakt 7716490	Flutningaskip	1.094	Tók niðri
11.jan.11	Freri RE 73	Togveiðiskip	1.723	Slys á fólki
16.jan.11	Oddeyrin EA 210	Togveiðiskip	1.357	Slys á fólki
17.jan.11	Gulltoppur GK 24	Línuveiðiskip	160	Vélarvana
17.jan.11	Snæfell EA 311	Togveiðiskip	1.310	Slys á fólki
17.jan.11	Örfirisey RE 4	Togveiðiskip	1.845	Slys á fólki
28.jan.11	Sturlaugur H Böðvarsson AK 10	Togveiðiskip	712	Slys á fólki
31.jan.11	Hásteinn ÁR 8	Dragnótaskip	180	Slys á fólki
2.feb.11	Farsæll GK 162	Dragnótaskip	62	Önnur tilvik
6.feb.11	Örvar SH 777	Línuveiðiskip	688	Slys á fólki
7.feb.11	Örvar HU 2	Togveiðiskip	1.243	Slys á fólki
10.feb.11	Gullhólmi SH 201	Línuveiðiskip	471	Slys á fólki
11.feb.11	Helga RE 49	Togveiðiskip	362	Ásigling
16.feb.11	Helgafell	Flutningaskip	8.830	Slys á fólki
17.feb.11	Sæfari	Ferja	507	Slys á fólki
17.feb.11	Goðafoss	Flutningaskip	14.664	Strand
17.feb.11	Sæfari	Ferja	507	Slys á fólki
21.feb.11	Valdimar GK 195	Línuveiðiskip	569	Slys á fólki
21.feb.11	Valdimar GK 195	Línuveiðiskip	569	Slys á fólki
23.feb.11	Þórir SF 77	Netaveiðiskip	383	Slys á fólki
23.feb.11	Baldur	Ferja	1.364	Önnur tilvik
23.feb.11	Örfirisey RE 4	Togveiðiskip	1.845	Slys á fólki
27.feb.11	Erika GR-18-119	Nótaveiðiskip	1.236	Slys á fólki
1.mar.11	Herjólfur	Ferja	3.354	Slys á fólki
3.mar.11	Oddeyrin EA 210	Togveiðiskip	1.357	Slys á fólki
6.mar.11	Valdimar GK 195	Línuveiðiskip	569	Slys á fólki

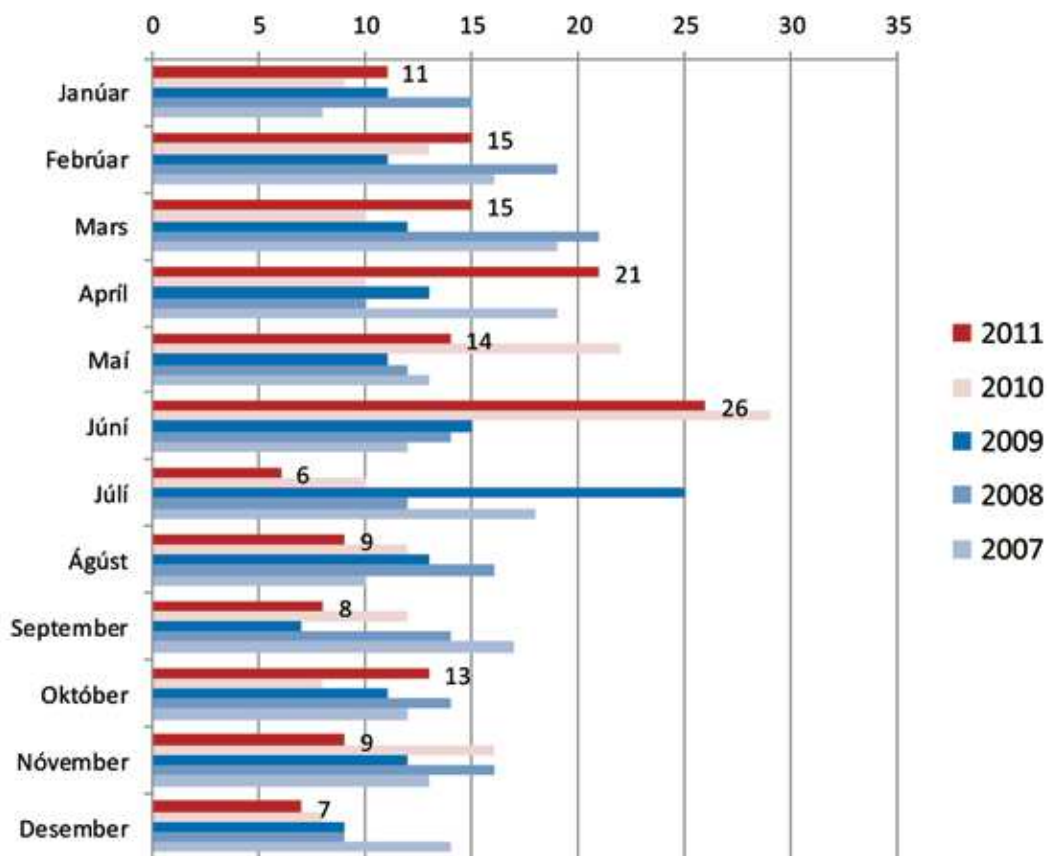
Dags.	Skip	Tegund skips	Stærð BT	Tegund atviks
7.mar.11	Dettifoss	Flutningaskip	14.664	Slys á fólki
8.mar.11	Sturla GK 12	Línuveiðiskip	671	Eldur
9.mar.11	Friðrik Sigurðsson ÁR 17	Dragnótaskip	271	Slys á fólki
9.mar.11	Blíða SH 277	Skelveiðiskip	61	Vélarvana
9.mar.11	Ramóna ÍS 840	Netaveiðiskip	16	Vélarvana
9.mar.11	Perla	Vinnubátur	410	Slys á fólki
16.mar.11	Hrafn Sveinbjarnarson GK 255	Togveiðiskip	1.028	Slys á fólki
17.mar.11	Hafursey VE 122	Netaveiðiskip	475	Slys á fólki
19.mar.11	Tómas Þorvaldsson GK 10	Línuveiðiskip	504	Slys á fólki
24.mar.11	Leynir	Vinnubátur	42	Slys á fólki
24.mar.11	Glófaxi VE 300	Netaveiðiskip	349	Slys á fólki
26.mar.11	Aníta Líf RE 187	Minni fiskibátur	7	Leki
3.apr.11	Hjanna	Skemmtibátur		Vélarvana
4.apr.11	Heiðrún SH 198	Minni fiskibátur	11	Slys á fólki
5.apr.11	Guðbjartur SH 45	Minni fiskibátur	15	Vélarvana
5.apr.11	Sverrir SH 126	Minni fiskibátur	8	Leki
5.apr.11	Sigrún GK 168	Minni fiskibátur	5	Vélarvana
6.apr.11	Kópanes RE 164	Vinnubátur	23	Vélarvana
7.apr.11	Aurora	Farþegaskip	26	Önnur tilvik
11.apr.11	Aurora / Knörrinn	Farþegaskip	26	Slys á fólki
12.apr.11	Dettifoss	Flutningaskip	14.664	Slys á fólki
13.apr.11	Rún EA 351	Minni fiskibátur	7	Slys á fólki
18.apr.11	Oddgeir EA 600	Togveiðiskip	366	Slys á fólki
19.apr.11	Kópanes RE 164	Vinnubátur	23	Vélarvana
19.apr.11	Örninn GK 204	Minni fiskibátur	15	Vélarvana
19.apr.11	Flugaldan ST 54	Minni fiskibátur	15	Slys á fólki
20.apr.11	Bjargfugl RE 55	Minni fiskibátur	7	Vélarvana
20.apr.11	Huginn VE 55	Nótaveiðiskip	2.392	Slys á fólki
29.apr.11	Bjarmi GK 33 / Von GK 113	Minni fiskibátur	8	Ásigling
29.apr.11	Guðmundur í Nesi RE 13	Togveiðiskip	2.464	Slys á fólki
30.apr.11	Núpur HF 56	Minni fiskibátur	4	Vélarvana
30.apr.11	Fjóla SH 121	Minni fiskibátur	15	Önnur tilvik
30.apr.11	Baldur	Ferja	1.364	Tók niðri
2.maí.11	Sómi SH 163	Minni fiskibátur	4	Strand
2.maí.11	Freyfaxi RE 175	Minni fiskibátur	5	Vélarvana
2.maí.11	Pollux SH 40	Minni fiskibátur	6	Vélarvana
2.maí.11	Andrea SU 51	Minni fiskibátur	6	Vélarvana
2.maí.11	Finnur HF 12	Minni fiskibátur	3	Vélarvana
3.maí.11	Blíðfari SH 229	Minni fiskibátur	4	Vélarvana
5.maí.11	Ási RE 52	Minni fiskibátur	4	Eldur
9.maí.11	Atlas SH 660	Minni fiskibátur	6	Leki

Dags.	Skip	Tegund skips	Stærð BT	Tegund atviks
11.maí.11	Sædís ÍS 67	Minni fiskibátur	15	Slys á fólki
15.maí.11	Stafnes KE 130	Línuveiðiskip	257	Vélarvana
16.maí.11	Kóni II SH 52	Minni fiskibátur	15	Önnur tilvik
25.maí.11	Dettifoss	Flutningaskip	14.664	Slys á fólki
28.maí.11	Tryggvi Eðvalds SH 2	Minni fiskibátur	15	Önnur tilvik
28.maí.11	Skarpur BA 373	Skemmtibátur	6	Vélarvana
1.jún.11	Mar GK 21	Minni fiskibátur	5	Vélarvana
2.jún.11	Bjarni G. BA 66	Minni fiskibátur	6	Strand
3.jún.11	Sæljós GK 2	Handfærabátur	26	Slys á fólki
4.jún.11	Pórir SF 77	Netaveiðiskip	383	Ásigling
6.jún.11	Kristbjörg SH 189	Handfærabátur	15	Eldur
7.jún.11	Smyrill AK 56	Minni fiskibátur	3	Vélarvana
7.jún.11	Nafni HU 3	Minni fiskibátur	3	Vélarvana
8.jún.11	Valberg VE 5	Minni fiskibátur	3	Ásigling
9.jún.11	Gammur BA 82	Minni fiskibátur	6	Strand
9.jún.11	Halldóra GK 40	Handfærabátur	18	Vélarvana
10.jún.11	Andrea	Farpegaskip	298	Ásigling
12.jún.11	Örfirisey RE 4	Togveiðiskip	1.845	Slys á fólki
13.jún.11	Magni	Skemmtibátur		Vélarvana
14.jún.11	Lilja	Skemmtibátur		Vélarvana
16.jún.11	Særún EA 251	Minni fiskibátur	12	Slys á fólki
16.jún.11	Dettifoss	Flutningaskip	14.665	Slys á fólki
16.jún.11	Ribsafari	Farpegaskip	9	Slys á fólki
18.jún.11	Blíða SH 277	Skelveiðiskip	61	Tók niðri
18.jún.11	Sæpota_leiktæki	Skemmtibátur		Tók niðri
20.jún.11	Smyrill AK 56	Minni fiskibátur	3	Vélarvana
20.jún.11	Helgafell	Flutningaskip	8.830	Slys á fólki
21.jún.11	Sæljós GK 2	Handfærabátur	26	Vélarvana
23.jún.11	Kópur GK 175	Minni fiskibátur	4	Vélarvana
23.jún.11	Baldur / Maí SH 67	Ferja	1.369	Önnur tilvik
23.jún.11	Tómas Þorvaldsson GK 10	Línuveiðiskip	504	Slys á fólki
26.jún.11	Herjólfur	Ferja	3.354	Önnur tilvik
1.júl.11	Amma Sigga	Farpegaskip	8	Slys á fólki
2.júl.11	Christina	Farpegaskip	36	Strand
6.júl.11	Tryllir GK 6000 / Glær KÓ 9	Minni fiskibátur	11	Árekstur
10.júl.11	Brynjólfur VE 3	Togveiðiskip	531	Slys á fólki
11.júl.11	Anna SH 13	Netaveiðiskip	16	Önnur tilvik
25.júl.11	Karl Magnús SH 302	Minni fiskibátur	15	Vélarvana
8.ágú.11	Sörli ÍS 66	Minni fiskibátur	6	Slys á fólki
8.ágú.11	Dettifoss	Flutningaskip	14.664	Slys á fólki
9.ágú.11	Teistan RE 33	Minni fiskibátur	5	Vélarvana

Dags.	Skip	Tegund skips	Stærð BT	Tegund atviks
9.ágú.11	Green Atlantic	Flutningaskip	3.402	Ásigling
10.ágú.11	Mardís SU 64	Minni fiskibátur	7	Vélarvana
17.ágú.11	Garðar	Farþegaskip	108	Slys á fólki
17.ágú.11	Brúarfoss	Flutningaskip	7.676	Slys á fólki
19.ágú.11	Ingunn Sveindóttir AK 91	Minni fiskibátur	15	Ásigling
8.sep.11	Farsæll SH 30	Togveiðiskip	237	Slys á fólki
16.sep.11	Lágey ÞH 265	Minni fiskibátur	15	Tók niðri
20.sep.11	Bogga í Vík HU 6	Minni fiskibátur	7	Vélarvana
20.sep.11	Ýmir RE 577	Minni fiskibátur	5	Vélarvana
21.sep.11	Íris Ósk SH 280	Minni fiskibátur	6	Tók niðri
21.sep.11	Tómas Þorvaldsson GK 10	Línuveiðiskip	504	Slys á fólki
29.sep.11	Ágúst GK 95	Línuveiðiskip	601	Slys á fólki
30.sep.11	Sturlaugur H Böðvarsson AK 10	Togveiðiskip	712	Slys á fólki
3.okt.11	Skógafoss	Flutningaskip	7.545	Slys á fólki
4.okt.11	Kapriþol	Flutningaskip	1.845	Strand
7.okt.11	Axel	Flutningaskip	2.469	Strand
8.okt.11	Havva Ana	Flutningaskip	5.578	Ásigling
9.okt.11	Hellnavík AK 59	Handfærabátur	19	Leki
11.okt.11	Ægir	Varðskip	1.258	Slys á fólki
11.okt.11	Hrafn GK 111	Togveiðiskip	1.067	Slys á fólki
18.okt.11	Gullhólmi SH 201	Línuveiðiskip	471	Slys á fólki
23.okt.11	Rán GK 91 _ Salka GK 79	Netaveiðiskip	33	Ásigling
26.okt.11	Gullhólmi SH 201	Línuveiðiskip	471	Slys á fólki
31.okt.11	Sæljós GK 2	Handfærabátur	26	Vélarvana
2.nóv.11	Blossi ÍS 125	Minni fiskibátur	8	Eldur
4.nóv.11	Ásgrímur Halldórsson SF 250	Netaveiðiskip	508	Ásigling
5.nóv.11	Alma	Flutningaskip	3.817	Vélarvana
5.nóv.11	Sægrímur GK 525	Netaveiðiskip	77	Slys á fólki
16.nóv.11	Valþór NS 123	Línuveiðiskip	54	Vélarvana
21.nóv.11	Sigrún GK 166	Minni fiskibátur	5	Strand
22.nóv.11	Dóri GK 42	Minni fiskibátur	15	Strand
23.nóv.11	Siglunes SI 70 / Jonni SI 86	Togveiðiskip	187	Árekstur
24.nóv.11	Ásbjörn RE 50	Togveiðiskip	652	Slys á fólki
3.des.11	Skandia	Vinnubátur	623	Ásigling
5.des.11	Bjartur NK 121	Togveiðiskip	658	Slys á fólki
15.des.11	Valur ÍS 20	Togveiðiskip	25	Strand
15.des.11	Sæbjörn ÍS 121	Togveiðiskip	21	Slys á fólki
20.des.11	Baldur	Ferja	1.369	Önnur tilvik

TÍMABIL ATVIKA 2011

Á súluritinu hér að neðan má sjá í hvaða mánuði ársins atvikin áttu sér stað sem skráð voru hjá RNS árið 2011 í samanburði við skráningu á árunum 2007 - 2010. Eins og fram kemur eru flest skráð atvik í apríl og júní þetta árið eða 21 og 26 en voru 10 og 29 sömu mánuði á árinu áður. Skýringin á að flest skráð atvik eru í júní má rekja til nýs veiðikerfi (strandveiðar) en þennan mánuð voru átta strandveiðibátar í ýmsum vandræðum og voru 15 árið 2010 af 29 skráðum atvikum.

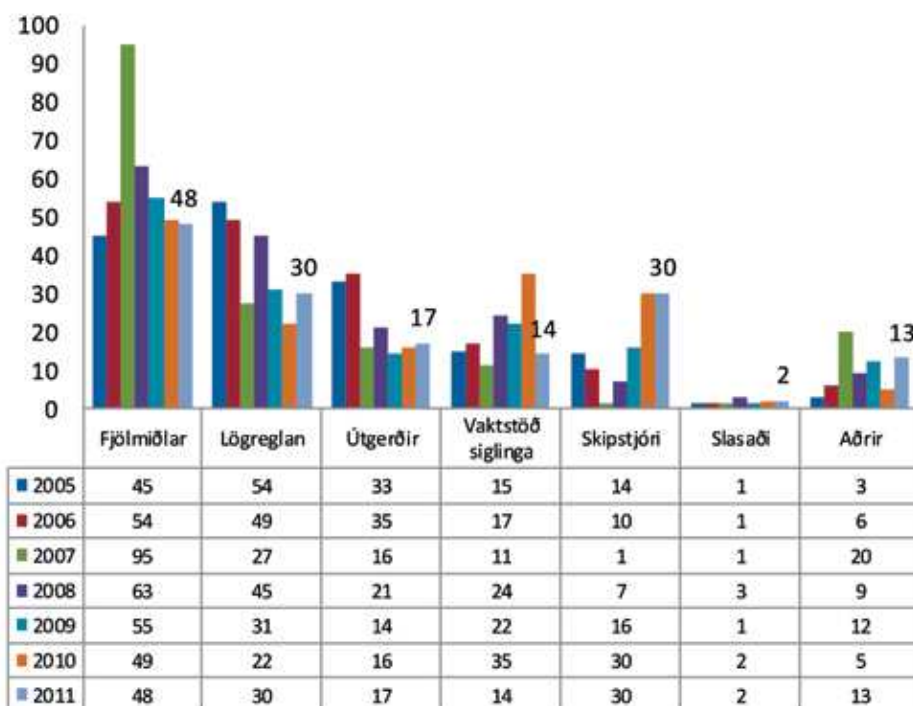


TILKYNNINGAR ATVIKA TIL RNS

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 sjóshyssa.

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



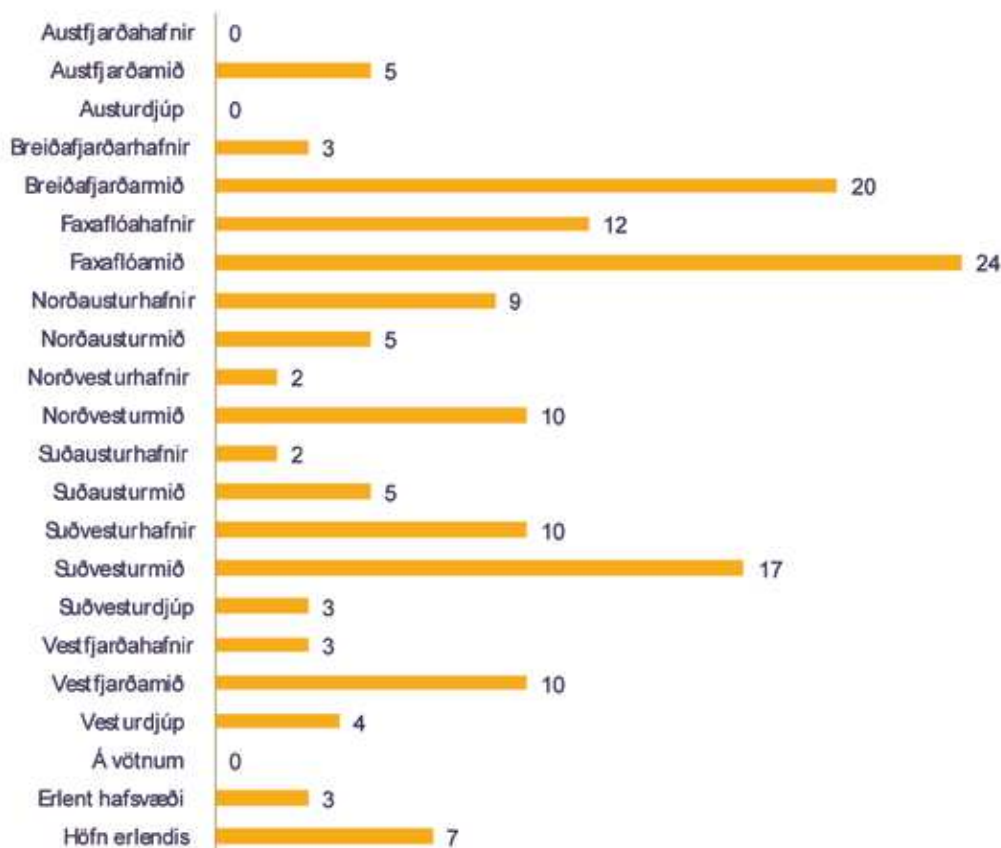
Eins og fram kemur nánast sama hlutfall tilkynninga til RNS fengnar úr fjölmiðlum og hjá aðilum sem tengjast sjávarútvegnum þ.e.a.s. útgerðum, skipstjórum og slösuðum eða um 31%. Þetta á við um bæði 2010 og 2011. Mál fengin úr fjölmiðlum voru um 36% á árinu 2009, 37% 2008 og 55% á árinu 2007. Tilkynningar til RNS frá skipstjórum tvöfaldast á milli ára. Um 19% kom frá lögregluembættum landsins en var um 14% á síðasta ári og Vaktstöð siglinga er með um 9% tilkynninga til RNS en var um 22% á síðasta ári.

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

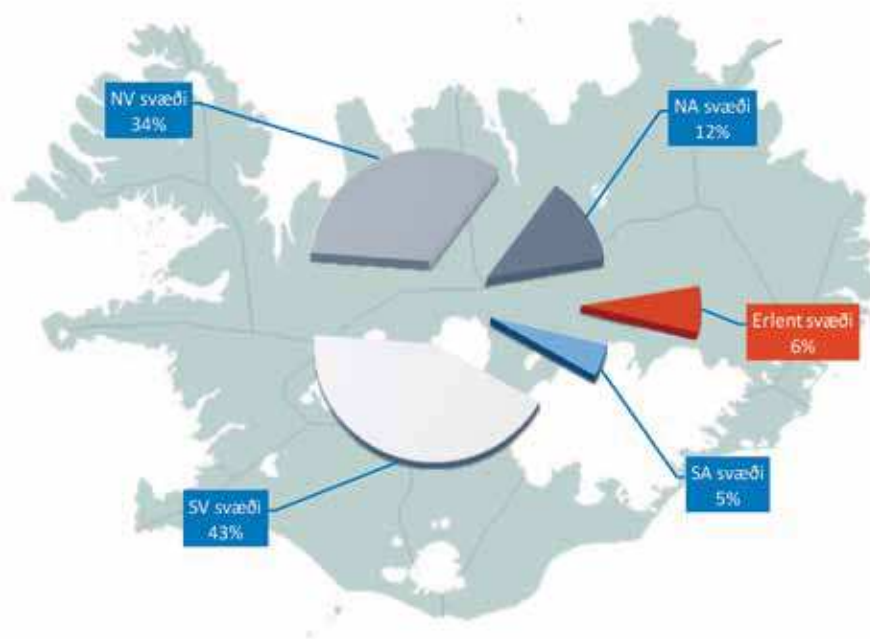
Þó atvik séu í huga manna lítilfjörleg og telji það ekki tilefni til séstakrar rannsóknar þá er skráning þeirra mikilvæg því tölulegar upplýsingar geta verið mjög gagnlegar í baráttunni við að auka öryggi á sjó.

STAÐSETNING ATVIKA 2011

Á súluritinu hér að neðan sést á hvaða hafsvæðum og höfnum skráð atvik áttu sér stað hjá RNS á árinu 2011. Skráð atvik í höfnum voru 48 eða um 30% af málefnum RNS en voru um 21% á árinu 2010 og 20% árið 2009.

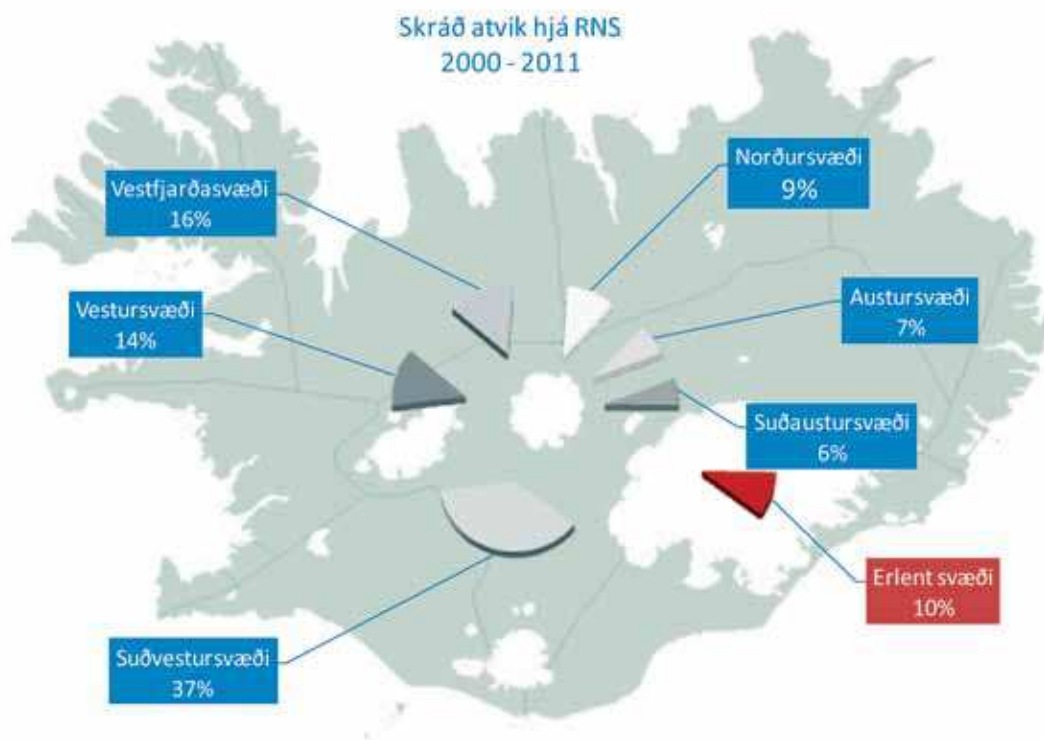


Á myndinni hér að neðan er hlutfallsleg samantekt á atvikum á árinu 2011 þar sem landinu er skipt í fjóra hluta og atvik sem gerast á erlendu svæði eru tekin út úr.



STAÐSETNING ATVIKA 2000 – 2011

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



FLOKKUN ATVIKA 2011

Á súluritinu hér að neðan má sjá grófa sundurliðun á skráðum atvikum hjá RNS á árinu 2011 eftir tegund skipa og málefna. Athugið að þessar tölur eru sjálfstæðar og endurspeгла ekki fjölda skráðra mála á árinu.



FLOKKUN ATVIKA EFTIR TEGUNDUM SKIPA

	Ásigling	Banaslys	Eldur	Farmtjón	Leki	Sekkur	Slys á fólki	Strand	Vélarbilun	Efnaslys	Annað
Varðskip							1				
Vinnubátar	1						2		2		
Ferjur	6						3	1			4
Fiskiskip	6		2		1	1	45	2	9	1	2
Flutningaskip	2						11	4	1		
Minni fiskibátar	4		2		3	1	6	7	20		3
Rannsóknarskip											
Skemmtibátar								1	4		
Farþegabátar	1						4	1			1

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2011

Eins og áður segir gerði nefndin eina tillögu í öryggisátt á árinu til Siglingastofnunar Íslands. Tillagan var eftirfarandi ásamt málanúmeri:

Nr. máls	Tillögur RNS 2011
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.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR 2011

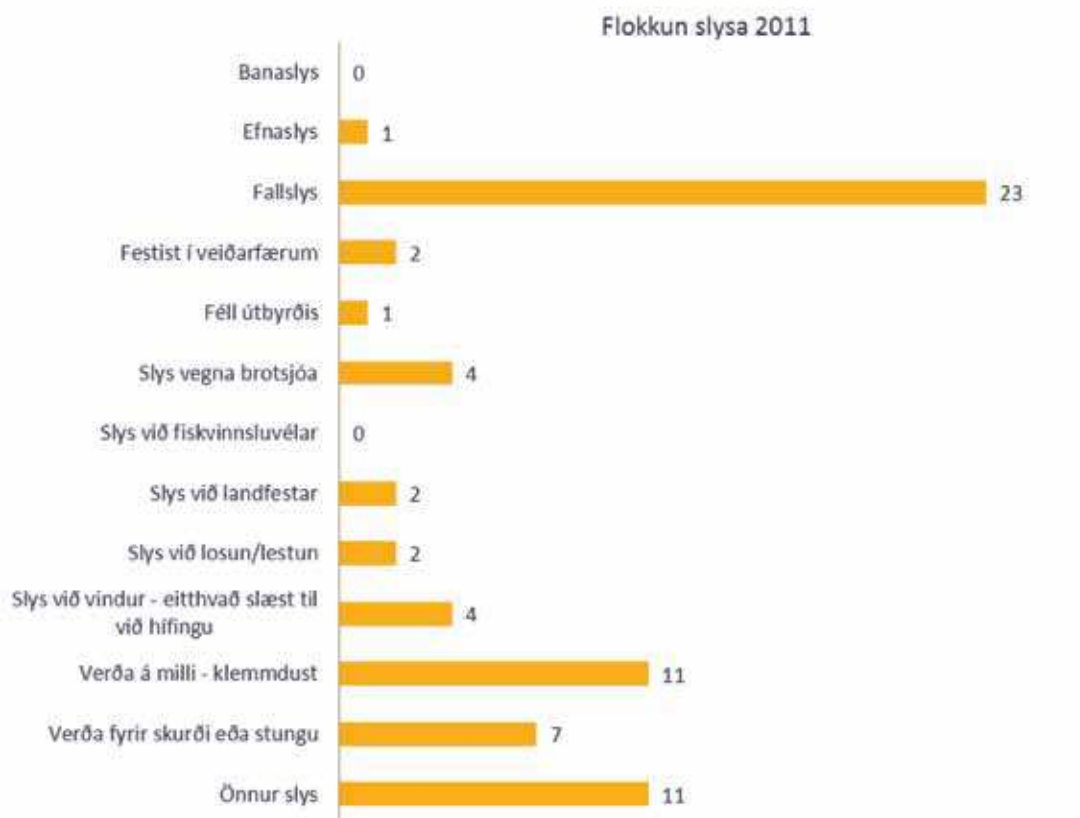
Eins og áður hefur komið fram gerði nefndin sex sérstakar almennar ábendingar í fjórum málum til sjó- og skipstjórnarmanna. Þessar ábendingar eru eftirfarandi ásamt viðeigandi málanúmerum.

Nr. máls	Sérstakar ábendingar RNS 2011
10910	Stormur Breki, leki um borð Nefndin bendir á mál 02503, 09906, 16107, 16207 og 02609 þar sem svipaðar aðstæður voru fyrir hendi.
15910	Gestur Kristinsson ÍS 333, leki kemur að bátnum Nefndin beinir því til útgerðarmanna og vélstjóra að fullvíst sé að öryggisbúnaður sem framleiðendur krefjast við hliðarskrúfur hafi verið settur við og að hann sé rétt stilltur.
01011	Sturlaugur H. Böðvarsson AK 10, skipverji slasast við fall Vegna tíðra slysa í gegnum árin við aðstæður sem þessar telur nefndin þörf á að endurskoða vinnuaðstæður á skut togveiðiskipa til að tryggja öryggi skipverja betur við þessar aðstæður.
03511	Hrafn GK 111, banaslys, skipverji fellur útbyrðis Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á mikilvægi þess að haldnar séu reglulega björgunaræfingar um borð er varðar notkun á léttbát og viðbragðsáætlanir þegar maður fer fyrir borð (MOB). Nefndin hvetur sjómenn til að útbúa og hafa tiltækar líflínur sem nota má ef menn þurfa að fara til björgunar í sjó.

SLYS Á SJÓMÖNNUM SKRÁÐ HJÁ RNS 2011

Á árinu 2011 voru 72 slys skráð á fólki hjá RNS en af því voru 68 slys sem tengdust sjómönnum og fjögur farþegum skipa. Um fjölgun er að ræða á milli ára en á árinu áður voru 64 slys á fólki rannsökuð.

Meðaltal rannsakaðra slysa á sjómönnum frá árinu 2001 eru 75 á ári og eru því skráð slys á árinu 2011 um 8% undir meðaltali. Súluritið hér að neðan sýnir grófa flokkun rannsakaðra slysa á árinu 2011. Eins og fram kemur eru fallslys af ýmsum toga flest eða um 34% en voru 29% 2010.



Skipstjórnarmönnum ber að:

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

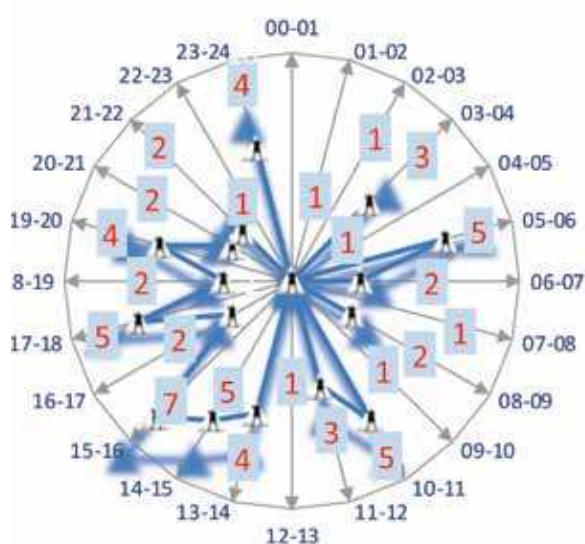
AÐGERÐ SKIPS VIÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2011



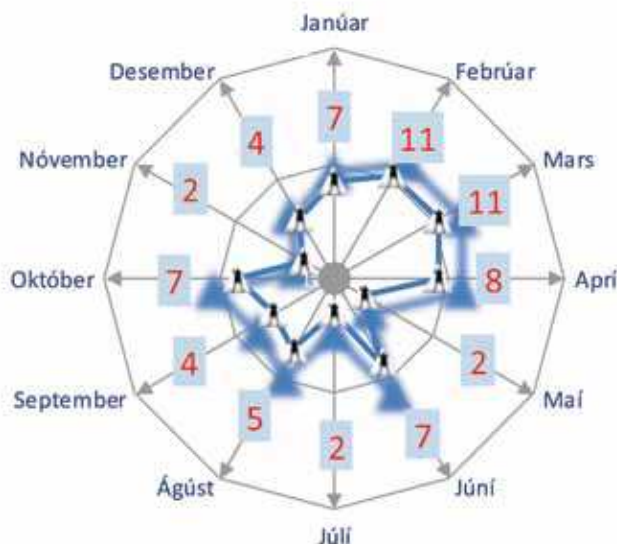
TÍMABIL SLYSA Á SJÓMÖNNUM 2011

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.

Tími



Mánuður

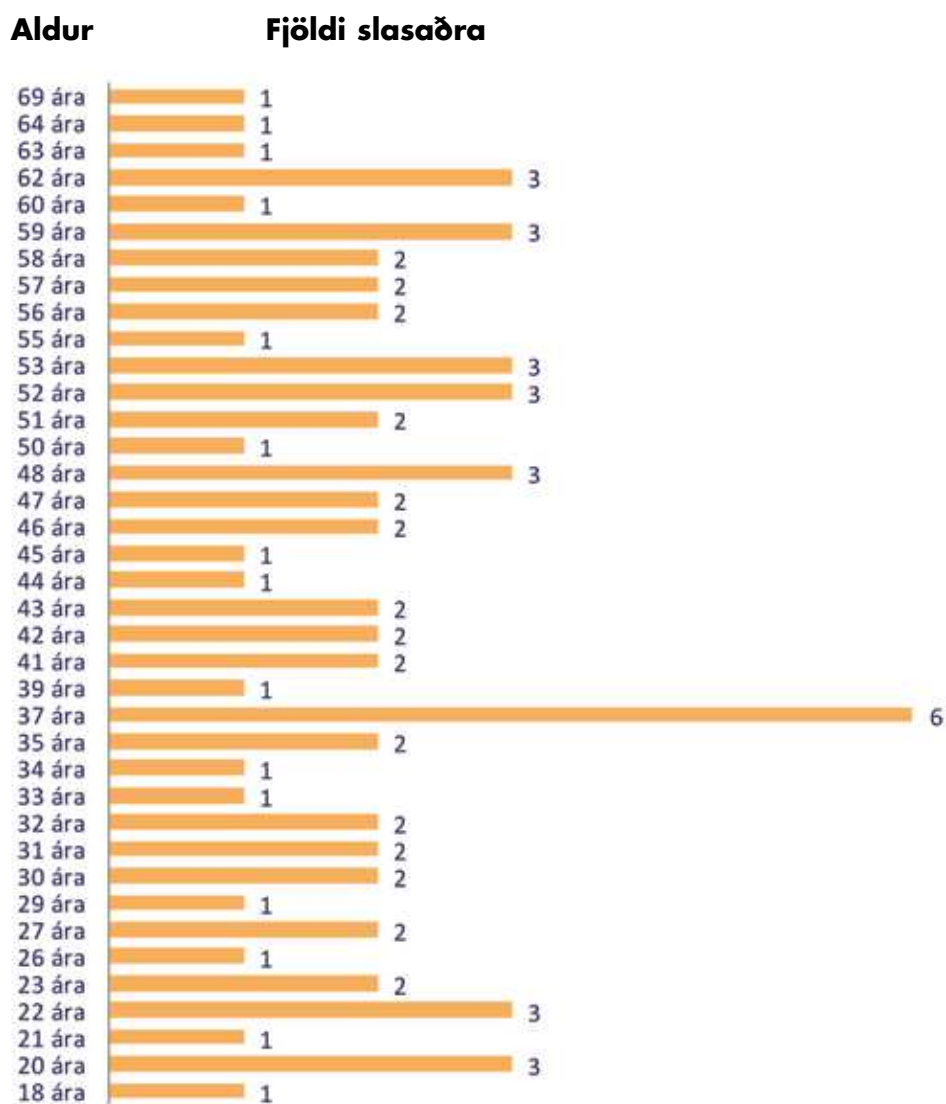


ALDUR SLASAÐRA SJÓMANNA 2011

Á súluritinu hér að neðan sést aldursdreifing slasaðra sjómanna árið 2011. Meðalaldur þeirra sem slösuðust á árinu er um 43 ár og er það sami meðalaldur og var á árinu 2010. Hann var 41 ár árið 2009 og 45 ár árið 2008.

Á árinu eru flestir slasaðir 37 ára þ.e.a.s. sex sjómenn, en á árinu 2010 var það við 47 ára aldur eða fimm sjómenn.

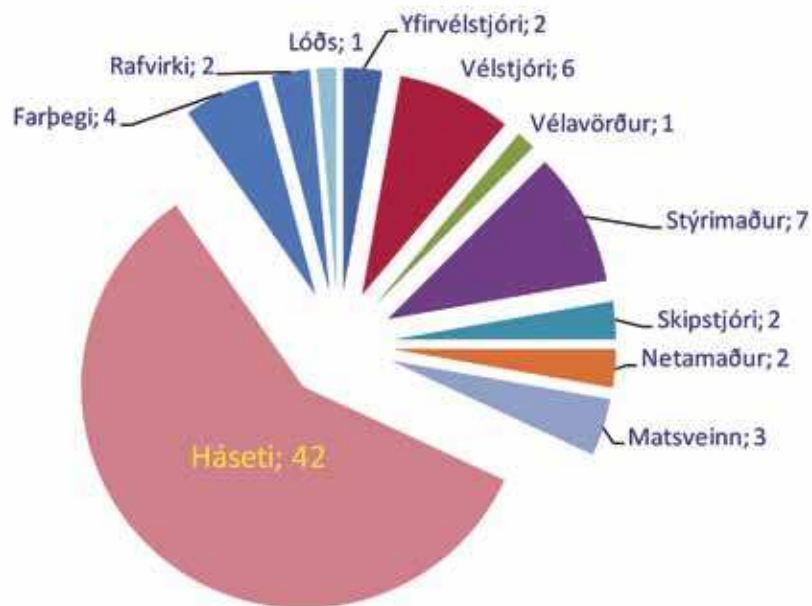
Á árinu var yngsti sjómaðurinn sem slasaðist 18 ára og sá elsti 69 ára. Á árinu 2010 var sá yngsti sjómaðurinn sem slasaðist einnig 18 ára og elsti var þá 83 ára.



STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA 2011

Á kökurnu hér að neðan sést skipting slysa á sjómönnum á árinu 2011 eftir starfsheitum um borð í skipi. Eins og fram kemur eru slys á undirmönnum á þilfari algengust eða um 64% og þar af eru um 91% hjá skráðum hásetum.

Á árinu 2010 voru slys undirmanna um 73% og þar af voru 78% slys hjá hásetum.



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

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

OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR

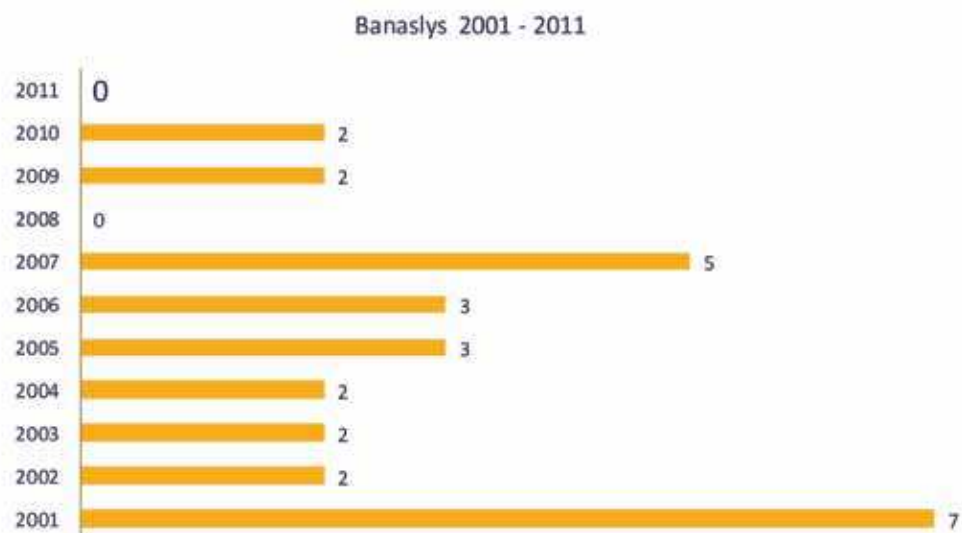
RANNSÖKUÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2001 – 2011

Á súluritinu hér að neðan koma fram slys á sjómönnum sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 2001 – 2011. Meðaltal áranna 2001-2010 eru 75 slys á ári.



BANASLYS

Á súluritinu hér að neðan koma fram banaslys sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 2001 – 2011. Meðaltal áranna 2001-2010 eru þrjú banaslys á ári.



Eins og fram kemur varð ekkert banaslys á íslenskum sjófarendum á þessu ári og er það í annað skiptið, sennilega frá upphafi sjósóknar á Íslandi, að það gerist.

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

SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2011

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 2011 samtals 2.266 skip á skipaskrá og 2.250 í upphafi ársins. Skráðum skipum fjölgaði því um 16 á árinu en í því fólst mest fækkun um 14 skemmtiskip og fjölgun á fiskiskipum um 23.

Í eftirfarandi töflum er skipting á tegund, fjölda og stærð skipa og miðast tölur við 1. janúar hvers árs.

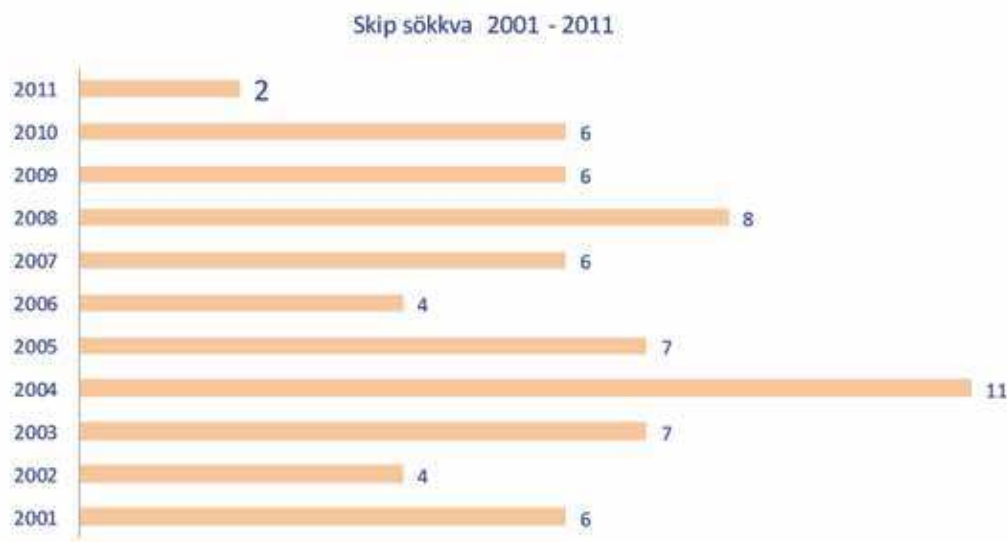
Fjöldi og stærð janúar hvers árs	1.	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Þilfarsskip		1.128	1.128	1.123	1.072	1.056	1.051	1.050
Brúttótonn		219.934	219.180	218.129	201.641	209.085	203.319	206.248
Opnir bátar		1.183	1.181	1.200	1.196	1.181	1.199	1.216
Brúttótonn		7.020	7.014	7.106	7.123	7.115	7.112	7.233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

Tegund	Fjöldi	Mæld BT
Björgunarskip	38	676
Dráttarskip	12	569
Dýpkunar- og sanddæluskip	6	2.822
Dýpkunarskip	1	220
Eftirlits- og björgunarskip	2	76
Farþegaskip	54	7.652
Fiskiskip	1.523	86.113
Fiski-, farþegaskip	26	453
Fristundafiskiskip	48	199
Hvalveiðiskip (BT á 2)	4	1.034
Nótaveiðiskip/skuttogari	1	2.156
Skuttogari	57	70.982
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	80	732
Sjósmælingaskip	1	3
Skemmtiskip	348	1.919
Skólaskip	1	1.774
Varðskip	3	6.449
Vinnuskip	14	866
Víkingaskip	1	13
Vöruflutningaskip	1	415
Þangskurðarprammi	6	30
Samtals:	2.266	213.481

ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 2001 - 2011

SKIP SÖKKVA

Á súluritinu hér að neðan má sjá fjölda skipa og báta sem hafa sokkið á árunum 2001 - 2011. Á þessum samanburði sést að tvö sjóför sukku á árinu 2011 en meðaltal áranna 2001-2010 eru sjö sjóför á ári.



Myndin sýnir möstrin á Sölku GK eftir að hún sökk í höfninni.



Gatið á síðu Sölku GK

SKIP SEM SUKKU 2011

Mál nr. 03311 Aníta Líf RE 187 sökk á Faxaflóa vegna leka.

Mál nr. 12811 Salka GK 79 sökk í Sandgerði eftir að siglt var á hana.



Salka©Emil Páll Jónsson

ÁREKSTRAR OG ÁSIGLINGAR

Á súluritinu koma fram árekstrar á milli skipa og aðrar ásiglingar sem hafa orðið á árunum 2001 – 2011 þar sem tjón hefur hlotist af. Eins og fram kemur er um talsverða aukningu að ræða á milli ára.



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 – 2011.

Eins og sést á súluritinu er um helming aukningu að ræða milli ára en frá árinu 2007 hafði þróunin verið stöðug fækkun.

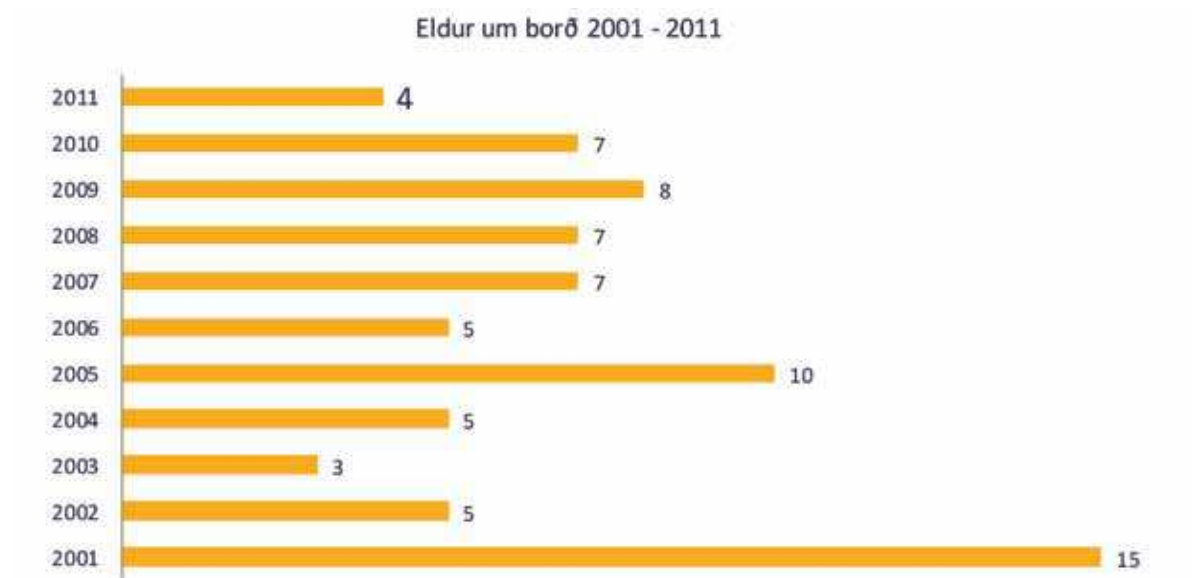


Dóri GK 42 á strandstað í nóvember 2011



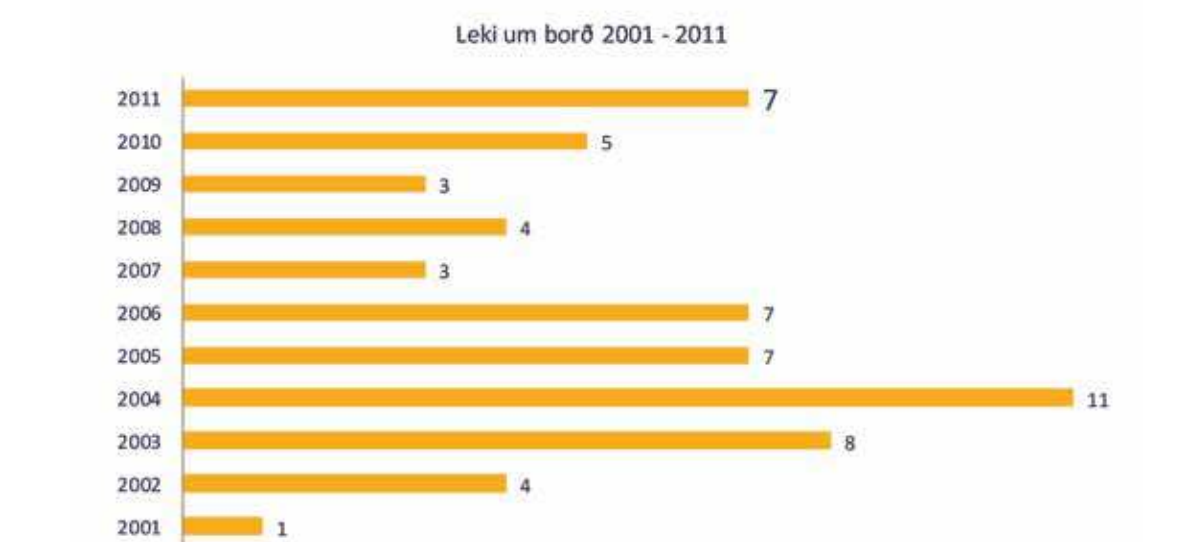
ELDUR UM BORÐ

Á súlurítinu hér að neðan koma fram skráð atvik hjá RNS þar sem eldur varð laus um borð milli árána 2001 – 2011. Eins og fram kemur er loks fækkun frá árunum á undan en fjöldi atvika af þessu tagi hafði lítið breyst frá árinu 2007.



LEKI

Á súlurítinu hér að neðan koma fram þau atvik þar sem óvæntur leki kom upp milli árána 2001 – 2011. Eins og fram kemur hefur jákvæð þróun verið frá á árinu 2003 ef undan er skilið árið 2004 en fjölgun er á þessum atvikum er á þessu ári miðað árið á undan.



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 áranna 2010-2011 en þau voru 41 á árinu en 51 á árinu áður.

Á árinu var um að ræða 26 bilanir í vél eða öðrum búnaði en voru 44 á árinu 2010. Í skráfuna fengu átta bátar sem draga þurfti til hafnar en voru sjö á árinu 2010 og 17 árið 2009.

Flest skip sem dregin voru til hafna tilheyra flokknum minni fiskibátar (15 Bt og minni) en þeir voru 20 á árinu, stærri fiskiskip voru 10.



Bátur dreginn til hafnar í Ólafsvík ©Alfons Finnsson

ÚTKÖLL HJÁ BJÖRGUNARSKIPUM

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

Á árinu 2011 voru 98 skráð útköll hjá öllum björgunarskipum Landsbjargar en voru 76 á árinu 2010 en þá var einungis átt við stærri björgunarskip félagsins.

Á árinu 2011 voru tengdust flest útköll vélarvana skipum eða 43 talsins sem er um 44%. Um 9% útkalla voru vegna strands báta, 6% vegna báta sem fengu í skrúfunu, eldur um borð 3%, athugun á sambandslausum bátum 3% og bátar sökkva um 2%.

Önnur útköll lutu að margvíslegri aðstoð við sjómenn, báta í höfn og frístundafólki á vötnum eða á sjó o.s.fr.v.

Um 60% útkalla björgunarskipa voru á tímabilinu frá apríl til júlí.



Landhelgisgæsla
Íslands -Vaktstöð
siglinga
VHF 16
Neyðarlínan
Sími: 112



Björgunarskipið Björg að björgunarstörfum á Breiðafirði. Ljósmynd © Alfons Finnsson

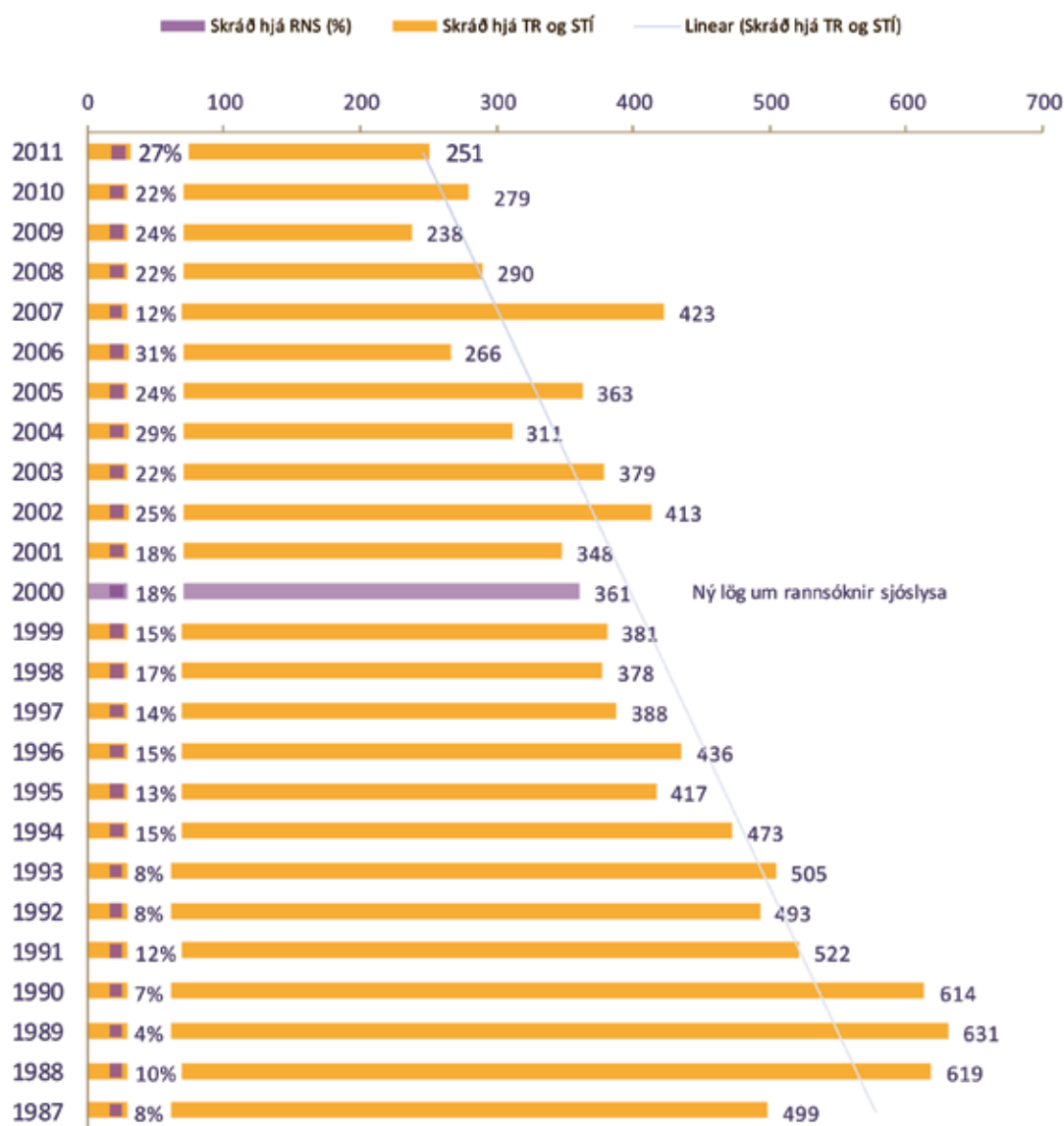
SLYS Á SJÓMÖNNUM TILKYNNT TIL SJÚKRATRYGGINGAR ÍSLANDS



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.

Rannsökuð 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 - 2011



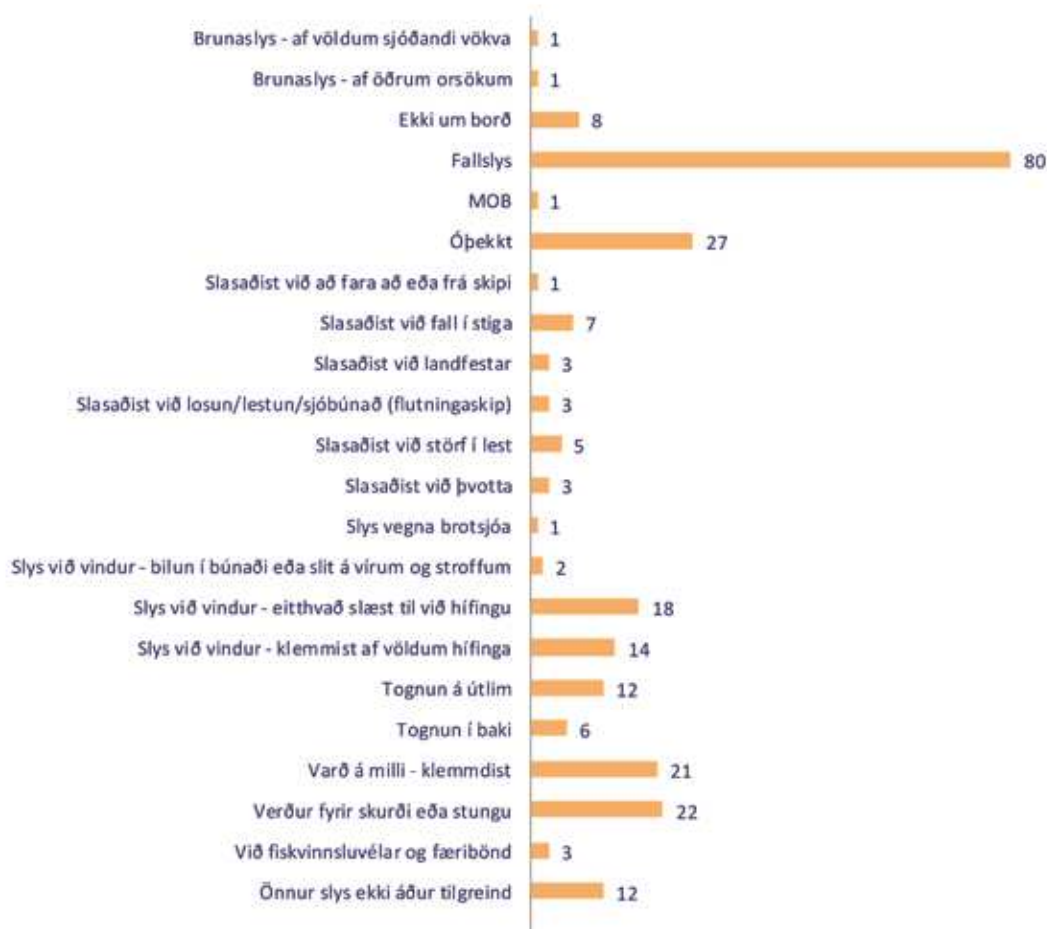
Skráð bótaskyld slys á sjómönnum hjá Tryggingastofnun ríkisins (TÍ) og síðan STÍ á árunum 1987–2011 eru samtals 10.278.

FLOKKUN SLYSA Á SJÓMÖNNUM TIL STÍ 2011

Rannsóknarnefnd sjóslysa hefur safnað saman og flokkað tilkynningar á sjómönnum til STÍ á árinu 2011.

Súluritið hér að neðan sýnir grófa flokkun á tegundum 251 tilkynntra slysa. Eins og fram kemur eru fallslys af ýmsum toga áberandi flest eða um 32% en voru um 27% 2010, um 32% 2009 og um 30% á árinu 2008.

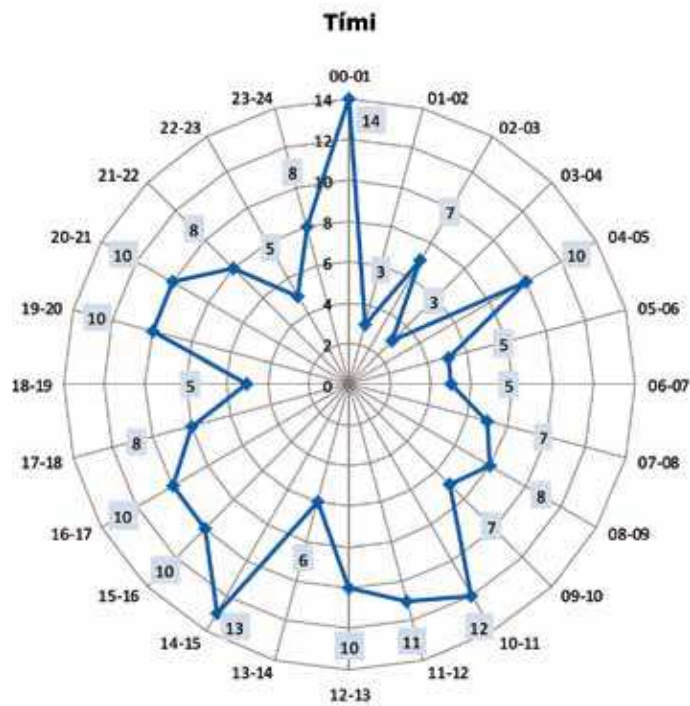
Flokkun tilkynntra slysa á sjómönnum til STÍ 2011



Við samantekt á gögnum ársins 2011 frá STÍ kom í ljós að 169 slys urðu á því ári. Önnur skráð slys voru: 70 sem gerðust árið 2010, átta slys árið 2009, tvö slys árið 2008, tvö slys árið 2002 og eitt slys frá árinu 2001.

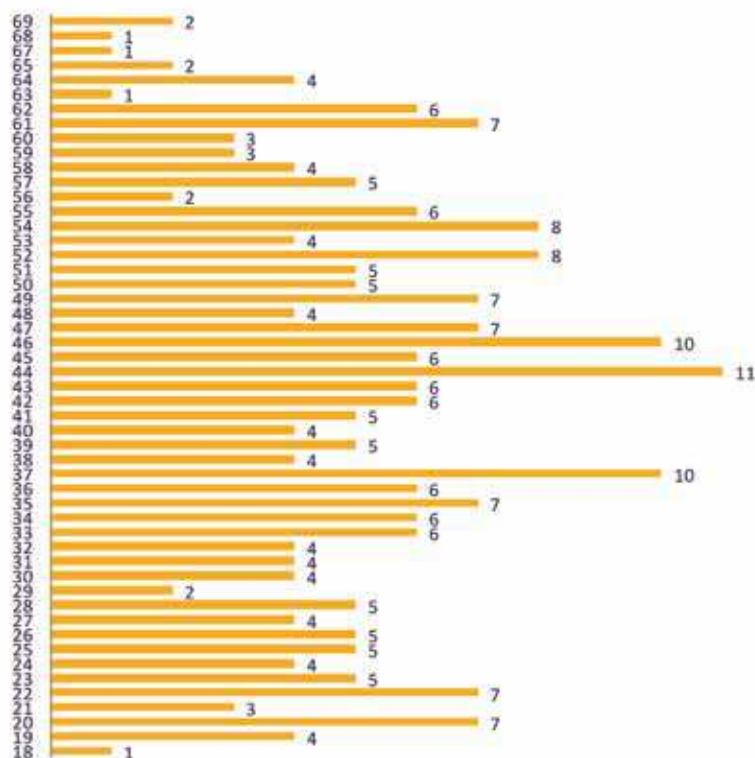
TÍMI SLYSA 2011

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 í kringum miðnætti eða á milli kl. 00–01 þ.e.a.s. 14 talsins. Á árinu 2010 voru þau flest milli kl. 11 og 12 eða 17 talsins.



ALDUR SLASAÐRA SJÓMANNA 2011

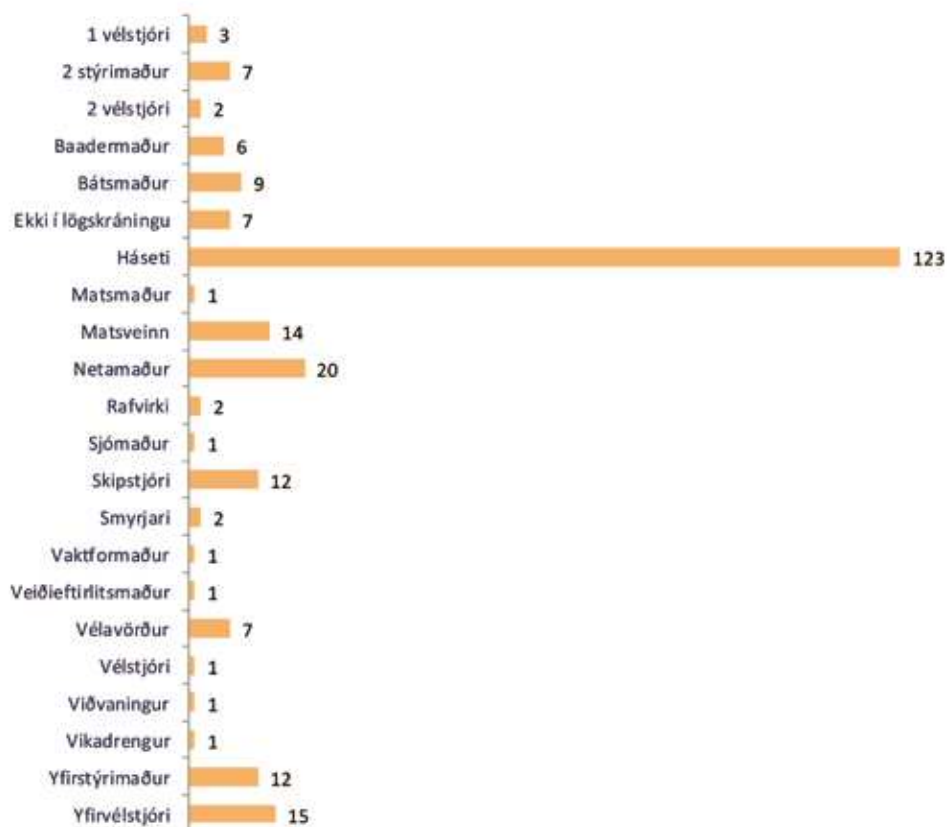
Á myndinni hér að neðan sést aldursdreifing slasaðra sjómannanna sem tilkynnt voru til STÍ á árinu. Eins og fram kemur var sá yngsti 18 ára og sá elsti 69 ára.



STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA OG ÁRSTÍMI 2011

Á súluritunum hér að neðan sést skipting slysa á sjómönnum á árinu 2011 eftir starfsheitum og tíma ársins. Eins og fram kemur eru slys á undirmönnum áfram algengust eða um 65% en voru um 77% á árinu 2010. Um 13% slysanna eru á fólki í brú og sama hlutfall er í vél. Í eldhúsi er um að ræða 6% slysanna. Flest slys verða í október, nóvember, febrúar og mars. Flest slys voru á sunnudögum og mánudögum.

Skráð slys eftir starfsheiti



Skráð slys eftir mánuði



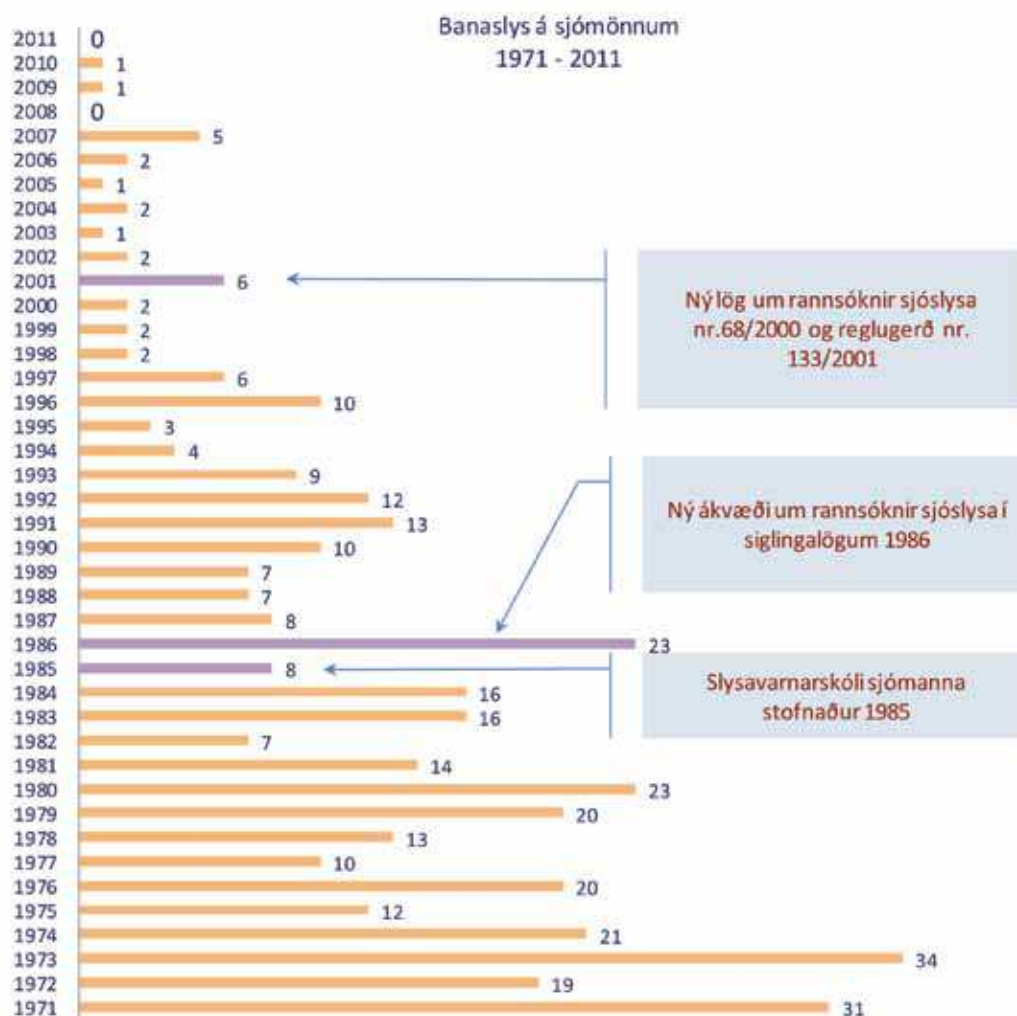
BANASLYS Á ÍSLENSKUM SJÓMÖNNUM 1971 - 2011

Eins og áður hefur komið fram voru engin banaslys 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 druknaði. Þetta mál var rannsakað og skráð hjá dönsku sjóslysaneftinni 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 banaslys á íslenskum sjómönnum frá árinu 1971 til 2011.

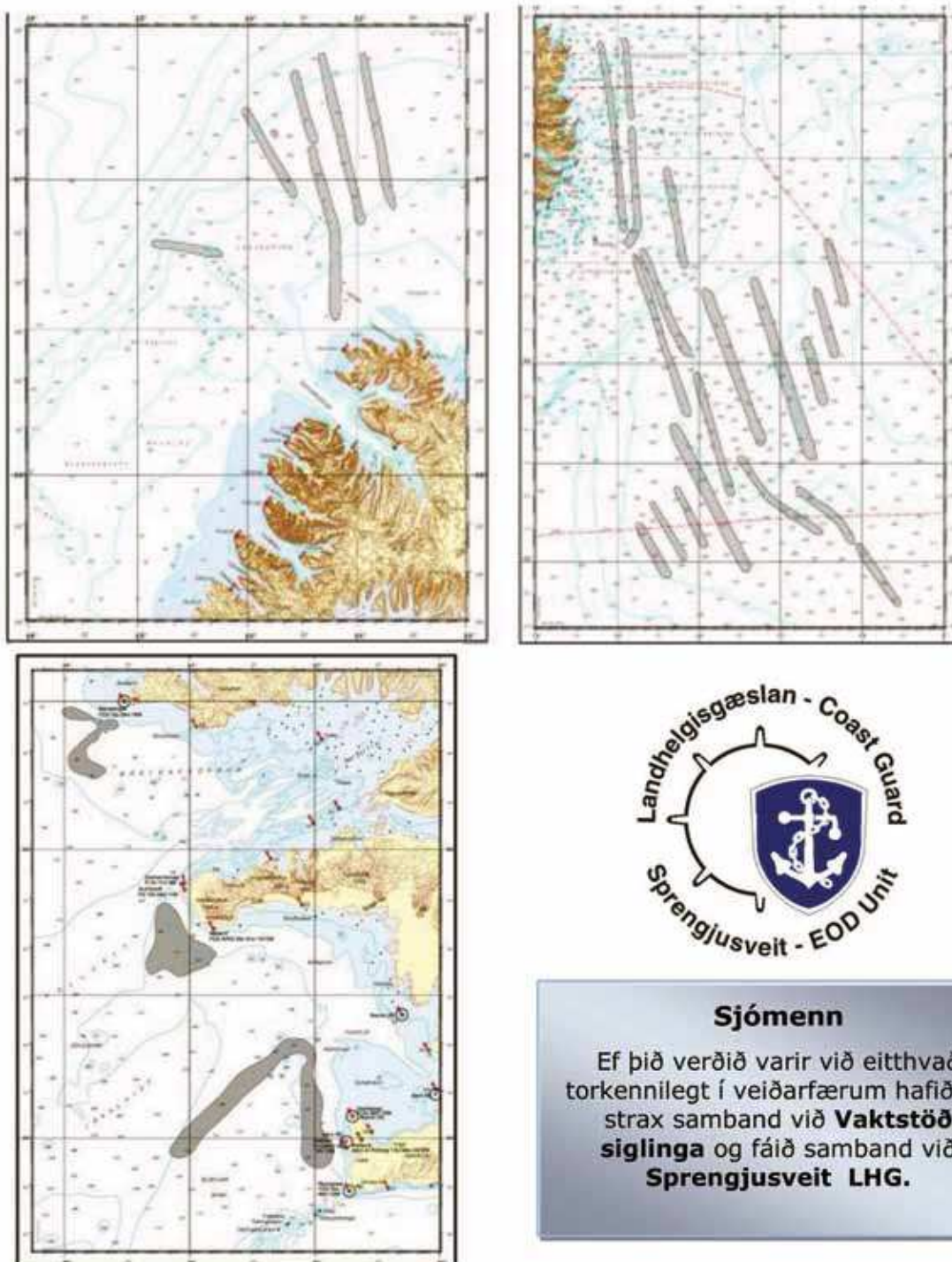


Samkvæmt ákvæðum laga nr. 21 frá 30. apríl 1986 voru gerðar breytingar á siglingalögum frá 1985 þar sem samgönguráðherra var gert að skipa sérstaka fimm manna nefnd kunnáttumanna til að kanna orsakir tíðra atvika þegar skip fórust við landið. Nefndinni var gert að starfa sjálfstætt og óðháð. Á þessu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

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

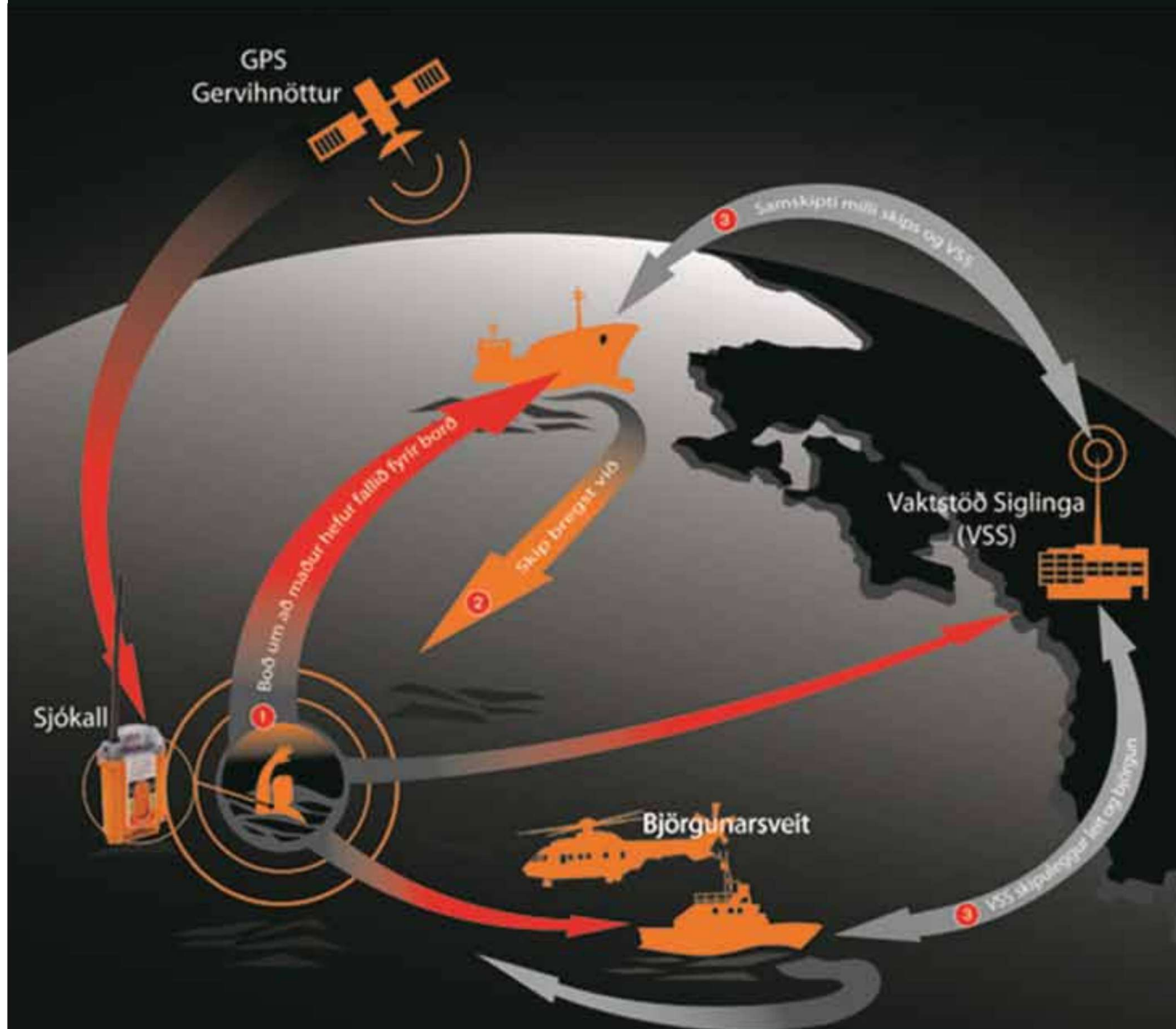
Samkvæmt upplýsingum frá sprengjudeild LHG lögðu stríðandi aðilar í heimstýrðinni síðari um 105.000 stk. af þessum ófögnumði á miðunum í kringum landið og inn á fjörðum. Fram kom að einungis hefði um 5000 stk. fundist og verið eytt. Á kortunum hér að neðan má sjá þekkt tundurduflabelti út af Vestfjörðum,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



Sjómenn

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

NEYÐARSENDAR FYRIR ALLA SJÓMENNSKU



- Viðurkennt neyðarmerki
- 100% sjálfvirkt
- Tekur leitina úr “leit og björgun”
- Öflugt strobe ljós sést langar leiðir
- Vegur aðeins 153 gr. og fer vel í vesti og flotgalla við vinnu
- Allar nánari upplýsingar á vefsíðu okkar

MULTITASK

SJÓKALL
-bitt öryggi á sjó

www.sjokall.is

LOKASKÝRSLUR



2011

93 VALDAR LOKASKÝRSLUR

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

www.rns.is

Skýrsla sjóslysanefndar fyrir árið 2011 – styrktarlínur

Reykjavík

Alþýðusamband Íslands

BSI á Íslandi

Efning stéttarfélag

G.B. Magnússon

Gjögur hf

Löndun ehf

NASTAR ehf

Reyktal þjónusta ehf

Sérefni ehf

Sjómannasamband Íslands

Slysavarnafélagið Landsbjörg

Vaktstöð siglinga

Vökvakerfi ehf

Kópavogur

Kópavogshöfn

Hafnarfjörður

Det Norske Veritas Classif A/S

Hafnarfjarðarhöfn

Hvalur ehf

Nes hf. skipafélag

Salitkaup hf

Umbúðamiðlun ehf

Reykjanesbær

Álasund ehf

Reykjaneshöfn

Verkalýðs- og sjómannafélag Keflavíkur

Grindavík

Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur

Vísir hf.

Þorbjörn hf

Akranes

Stapavík ehf

Vignir G. Jónsson ehf

Hellissandur

Breiðavík ehf

Esjar SH 75

Hamar útgerð ehf

Kristinn J Friðþjófsson ehf

Nesver hf

VPH - fasteignir ehf

Stykkishólmur

Skipavík ehf

Sæferðir ehf

Patreksfjörður

Fiskmarkaður Patreksfjarðar ehf

Hafbáran ehf

Oddi hf

Suðureyri

EA 30 ehf

Bolungarvík

Fiskmarkaður Vestfjarða ehf

Fiskmarkaður Bolungarvíkur og Suðureyrar 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

Ólafsfjörður

Sjómannafélag Ólafsfjarðar

Akureyri

Gúmmibátapjónusta Norðurlands

Hnífill ehf

Kælsmiðjan Frost ehf

Samherji hf

Slippurinn Akureyri ehf

Útrás ehf

Vélfag ehf

ÁREKSTUR MILLI SKIPA

Nr. 093 / 11 Tryllir GK 600 / Glær KÓ 9

1. Árekstur á miðunum



Tryllir ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 6998
Smíðaður: Hafnarfjörður 1988,
plast
Stærð: 7,8 brl. 10,7 bt.
Mesta lengd: 10,91 m
Skráð lengd: 10,64 m
Breidd: 3,04 m Dýpt: 0,97 m
Vél: Yanmar 275 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 1



Glær ©Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 7428
Smíðaður: Hafnarfjörður 1995,
plast
Stærð: 6,2 brl. 4,9 bt.
Mesta lengd: 8,59 m
Skráð lengd: 7,81 m
Breidd: 2,58 m Dýpt: 1,63 m
Vél: Volvo Penta 119 kW,
1995
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2011 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 6. júlí 2011 voru bátarnir Tryllir GK 600 og Glær KÓ 9 nær 20 sml NV af Öndverðarnesi. Veður: Breytileg átt 2-3 m/s. Léttskýjað.

Tryllir GK hafði lokið veiði og skipstjóri setti á ferð og stefnu til Rifshafnar. Hann leit fram fyrir bátinn en sá aðeins til báts mun sunnar. Hann fór þá aftur á þilfar til að loka lest og ganga frá eftir veiðarnar.

Glær KÓ var á veiðum og skipstjóri að sinna færarúllunum en það var gott fiskerí. Hann hafði séð að bátur stefndi að honum og taldi að sá væri að koma að spjalla en fylgdist með bátnum öðru hvoru. Þegar skipstjóri hafði sinnt öftustu

rúllunni og sneri sér við til að aðgæta um bátinn þá fannst honum að báturinn gnæfði yfir og í því skall hann á stjórnborðs bóg og skrapaðist aftur með síðunni.

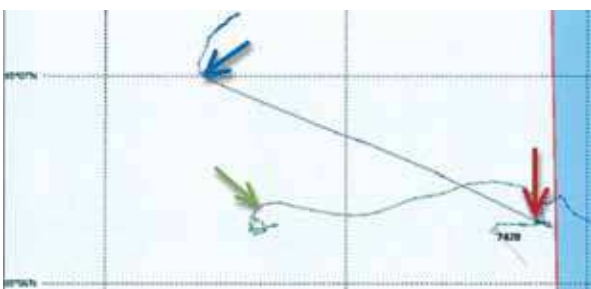
Eftir nokkur orðaskipti á milli skipstjóranna hélt Tryllir GK áfram siglingu sinni til hafnar en skipstjóri Glæs KÓ gerði lekaleit og kannaði skemmdir frekar. Tilkynnti hann síðan ásiglinguna til Vaktstöðvar siglinga áður en hann hélt til Ólafsvíkur.

Áreksturinn olli skemmdum á stjórnborðs bóg og stýrishúsi en þar sprakk millipil og brotnaði inn úr síðunni ofan sjólínu Glæs KÓ. Einnig skekkist og brotnaði stjórnborðs rekkverk hans en litlar sem engar skemmdir urðu á Trylli GK.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM

- að sögn skipstjóra Tryllis GK hafi sólin verið framundan fremur lágt á lofti og það hafi verið sólbrót (sólbrá) á haffletinum en smá hvítt í vindbáru sem gæti hafa villt fyrir honum. Stýrishúsrúðurnar hafi ekki verið saltmettaðar og sæmilega hreinar. Skipstjóri sagðist hafa góða sjón en taldi að hann hefði sennilega ekki gaumgæft nægjanlega vel útsýnið áður en hann fór til að ganga frá á dekkinu. Hann hafi verið við þessi störf þegar ásiglingin varð;
- að í Trylli GK var ratsjá en hún var ekki í gangi enda gott skyggni. Einnig var Maxsea staðsetningakerfi tengt GPS staðsetningatæki en í yfirliggjandi korti eru upplýsingar úr AIS-kerfinu sem sýnir staðsetningu nærstaddra skipa. Skipstjóri sagðist ekki hafa gætt að umferð skipa í tækinu enda taldi hann þau vera mun sunnar;
- að skipstjóri Glæs KÓ sagði að það hafi mjög margir bátar (um 30–40 bátar) verið að veiðum á þröngu svæði (um mílu svæði) og hann hafi dregið sig út úr þvögunni skömmu áður. Á siglingunni sagðist hann hafa séð í AIS-kerfinu bát sem stefndi á hann og taldi að hann væri að kippa á annað veiðisvæði. Þegar hann var kominn út úr hópnum hafi

- hann fengið fisk undir og verið í góðu fiskiríi. Skipstjóri sagðist ekki hafa fallið eða slasast við áreksturinn því hann hafi haldið sér í rekkverk svo hann féll ekki við höggið;
- að neðan er ferilkort sem sýnir siglingu beggja bátana fyrir og eftir ásiglinguna. Sjá má að báðir bátarnir voru á siglingu skömmu fyrir ásiglinguna. Glær KÓ sigldi einu sinni fyrir stefnu Tryllis GK áður en komið var á veiðisvæðið og færunum var rennt um tveimur mínútum fyrir áreksturinn (Ferilkort: Kl. 08:26 Tryllir GK blá ör, Glær KÓ græn ör og kl. 08:40 árekstur rauð ör);



- að skipstjóri Glæs KÓ taldi ámælisvert að Tryllir GK hafi ekki a.m.k. beðið á meðan hann var að átta sig, skoða aðstæður og hvort læki inn í bátinn og jafnvel fylgt sér til hafnar;
- að skipstjóri Tryllis GK sagðist hafa farið upp að Glæ KÓ eftir áreksturinn og spurt um skemmdir og verið svarað að báturinn væri mölbrotinn að ofan;
- að Tryllir GK var settur á ferð kl. 08:24 og kominn á stefnu til hafnar kl. 08:26 samkvæmt ferilkorti og ferilskrá úr AIS kerfinu. Frá þeim tíma og til kl. 08:40,25 þegar áreksturinn verður er hann búin að sigla um það bil 2,1 sml.á 8,5 hnútum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var vítafært aðgæsluleysi skipstjóra Tryllis GK að víkja af verði á siglingu.

Nr. 141/11 Siglunes SI 70 / Jonni SI 86

2. Árekstur á miðunum



Siglunes ©Guðmundur St. Valdimarsson

Siglunes SI 70
Skipaskr.nr. 1146
Smíðaður: Akranesi 1971 stál
Stærð: 102,9 brl. 186,9 bt.
Mesta lengd: 27,26 m
Skráð lengd: 24,62 m
Breidd: 6,6 m
Dýpt: 5,53 m
Vél: MAN B&W 732 kW 1990
Fjöldi skipverja: 6



Jonni ©Hilmar Snorrason

Jonni SI 86
Skipaskr.nr. 2599
Smíðaður: Reykjavík 2003 plast
Stærð: 11,6 brl 15 bt.
Mesta lengd: 11,6 m
Skráð lengd: 11,58 m
Breidd: 3,6 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Volvo Penta 334 kW 2004
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrsla; 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 sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 23. nóvember 2011 var Siglunes SI 70 á útleið frá Siglufirði og Jonni SI 86 að draga línu á Siglunesgrunni. Veður: NV 6 m/sek og gott skyggni.



Niðurgangur í vél brotnaði

Skipstjórnarmaður á vakt í brúnni á Siglunesi SI varð ekki var Jonna SI fyrr en of seint til að geta forðað árekstri og sigldi aftarlega á bakborðssíðu Jonna SI með þeim afleiðingum að hann skemmdist talsvert ofan þilja. Bátsverjar á Jonna SI höfðu ekki orðið varir við Siglunesið SI. Enginn leki fannst en Siglunesið SI fylgdi bátnum til hafnar á Siglufirði.

Talsverðar skemmdir urðu á Jonna SI. Niðurgangur (hús) í vél brotnaði frá þilfari og nokkur bönd sprungu frá síðu í vélarúmi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra Sigluness SI var hann nýfarinn úr brúnni þegar atvikið átti sér stað og stýrimaður tekinn við stjórn. Fram kom hjá honum að hann hefði ekki séð báta á svæðinu koma inn á plotter í gegnum AIS kerfið en séð þá í ratsjá. Þeir hefðu ekki séð Jonna SI í ratsjánni og taldi hann hugsanlegt að það hafa verið vegna þess að hann var beint framundan og merki frá honum lent í skugga vegna frammasturs. Fram kom hjá honum að ratsjain (Furuno) væri ekki góð að hans mati;
- að ratsjárseindirinn er staðsettur miðskips á þaki stýrishússins;
- að stýrimaðurinn sat í stól sem er staðsettur fyrir miðri brú og sá ekki til bátsins fyrr en hann kom undan bógnum eftir ásiglinguna;
- að við vinnslu þessarar skýrslu var ítrekað reynt að ná í stýrimanninn sem var á vakt en hann hefur ekki verið á landinu. Skv. framburði hans í lögregluskýrslu var atvikalýsing hans þar samhljóða því sem fram hefur komið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er ófullnægjandi varðstaða um borð í Siglunesi SI.

ÁSIGLING

Nr. 003 / 11 Eldborg EK 105

1. Sigldi á ísjaka og leki kemur að oliutanki



Eldborg ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1383
IMO nr 7362524
Smíðaður: Gdynja Póllandí 1974
stál
Stærð: 913 brl. 1403 bt.
Mesta lengd: 71,43 m
Skráð lengd: 65,76 m
Breidd: 11,3 m Dýpt: 7,3 m
Vél: Sulzer Zgoda 2207 kW 1974
Fjöldi skipverja: 20

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni 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 7. janúar 2011 var Eldborg EK 105 að togveiðum með rækjutroll vestan miðlínu milli Íslands og Grænlands á stað 66°19'N og 30°20'V. Veður N 3m/sek. snjókoma.

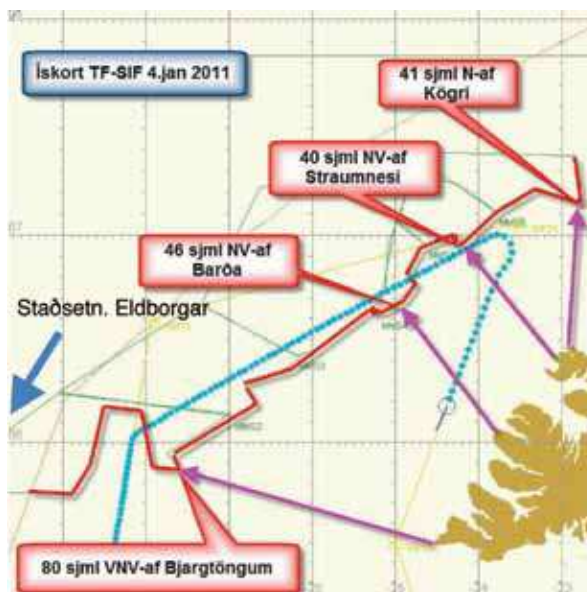
Þegar verið var að kasta trollinu sigldi skipið á ísjaka sem sást hvorki í ratsjá né í ljósi frá tveimur „ískösturum“. Við könnun á skemmdum og við lekaleit kom í ljós að sjór var kominn í einn olíutank og dæld á súð stjórnborðsmegin í vélarúmi. Skipverjar urðu varir við að rífa var á bógnum neðan sjólínu inn í tankinn en enga olíubrák sást leggja frá skipinu.

Hætt var við köstun, trollið tekið inn og siglt til Íslands.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að Landhelgisgæslan gerði hafiskort þann 4. janúar 2011 kl. 17:00 til 18:00 sem er hér til hliðar. Fram kemur í skýrslu með kortinu að nokkur skip hafi verið að veiðum við hafis-

röndina og sem upplýstu að yfirborðssjávarhiti hafi verið frá -0,9°C við ísröndina upp í 7,5°C utan hennar.



- að sögn skipstjórnarmanns (fiskiskipstjóra) eru einstaka ísjakar í sama lit og sjórinn (gegnsaer eða svartir) og sjást því illa þótt notaðir séu ljóskastarar (ískastarar). Þá sjást þeir ekki í ratsjá;
- að áreksturinn varð á stað 66°19'N og 30°20'V sem er rétt utan við ískönnunarkort LHG eða þar sem bláa örin bendir á og því nokkuð innan við ísröndina eins og hún var á athugunartímanum;
- að í tanknum var svartolía af gerðinni IFO 30 með lágmarksrennsli niður í -15° til 20°C ;
- að skipverjar sögðust ekki hafa orðið varir við að olíu legði frá skipinu á siglingunni og ekki heldur við komu í höfn;
- að sögn skipverja fór olían fyrst að leka út eftir að kafari rak hníf inn í rifuna við skoðun á skemmdum eftir að skipið var komið til Hafnarfjarðar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir skipstjórnarmönnum á að gæta ýtrasta öryggis á veiðum inn í ís.

Nr. 013 / 11 Helga RE 49

2. Rekst á bryggju og leki um borð



Helga ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2749
IMO. nr. 9395915
Smiðaður: Kaohsiung Tævan
2009 stál
Stærð: 362,1 bt.
Mesta lengd: 28,89 m
Skráð lengd: 26,12 m
Breidd: 9,2 m Dýpt: 6,04 m
Vél: M.A.K. 442 kW, 2007
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 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. febrúar 2011 var Helga RE 49 að fara frá bryggju í Helguvík. Veður SA 15 m/sek, hviður 21 m/sek.

Þegar farið var frá bryggju kom mjög sterk vindhviða sem feykta skutnum að bryggjunni. Stjórnborðs skuthornið lenti á milli fríholta og varð af því nokkuð högg. Þegar komið var í hafnarmynnið fékk skipstjóri upplýsingar um að sjór fossaði inn í skutinn. Hann beygði því til að fara að bryggju en þá fór allt rafmagn af skipinu og vélin stöðvaðist. Skipstjóri lét gera akkeri klárt og var það látið falla.

Skipstjóri kallaði eftir aðstoð dráttarbáts og var legið við akkerið þar til hún barst og skipinu var komið að bryggju. Í ljós kom rifa á stjórnborðsskuthorni skipsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að keyrt var í springinn til að fá skutinn frá bryggjunni og þegar bakkað var frá henni skall vindhviða á skipið og feykta skut þess að bryggjunni;
- að þegar skipstjórinn fékk upplýsingar um að

sjór kæmi inn í skipið beygði hann skipinu til stjórnborða aftur inn að bryggjunni. Lagðist skipið þá yfir til bakborða og kom þá gatið á stjórnborðshorni upp úr og sjór hætti að renna inn í skipið. Vélstjóri ræsti ljósavél og náði að dæla olíu og kjölfestu yfir til bakborða til að halda bakborðsslagsíðu áður en rafmagn sló aftur út;

- að sögn skipstjóra kom 110 sm löng lóðrétt rifa á stjórnborðsskuthorn þar sem rafsuða hafði rifnað. Rafsuðan hafði ekki náð festu í plötum súðarinnar og gaflsins heldur molnað án þess að efni plötunnar rifnaði;
- að samkvæmt upplýsingum flokkunarfélags skipsins uppfyllti skipið og hönnun þess allar kröfur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sterk vindhviða sem feykta skipinu í bryggjuna.

Nr. 078 / 11 Þórir SF 77

3. Ásigling í höfn



Þórir ©Guðmundur St. Valdimarsson

Skipaskr.nr. 2731
Smiðaður: Taiwan 2009, stál
Stærð: 383,2 bt.
Mesta lengd: 28,88 m
Skráð lengd: 26,3 m
Breidd: 9,2 m
Dýpt: 6,8 m
Vél: Mitsubishi 523 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Gögn frá skipi; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. júní 2011 var Þórir SF 77 á skemmtisiglingu með farþega um nágrenni Hornafjarðarhafnar. Veður: SSV 5-6 m/s.

Þegar skipið var í innsiglingunni að höfninni stöðvaðist aðalvélin en skipstjóri beitti strax bóg-skrúfu og náði að beina stefnunni fram fyrir stefni Jónu Eðvalds SF 200 sem lá við bryggju. Þrátt fyrir það rakst skipið utan í Jónu Eðvalds SF sem kastaðist frá bryggjunni og landfestartóg slitnaði. Smávægilegar dældir og rispúr komu á bóg og stefni beggja skipanna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagði að skoðunar- og kynnisferðir á sjómannadagshelginni sé hefðbundinn viðburður sem almenningur sækti mikið í. Alltaf er valið ákjósanlegt sjávarfall og ekki er farið nema í góður veðri og sjólagi. Það hafi þurft að fara svona ferð á 17. júní ef veðurastæður leyfðu það ekki á sjómannadagshelginni. Brúin hefur mikið aðdráttarafl í siglingum sem þessum;
- að margir farþegar voru í brúnni en skipstjóri stjórnaði skipinu frá stjórnborði fyrir miðri brú en þau eru þrjú í brúnni;
- að fljótlega kom fram að vélin hafði stöðvast fyrir tilstilli neyðarstöðvunar í brú. Einn neyðarstöðvunarrofi fyrir aðalvél er í brúnni og er hann staðsettur í stjórnborði við afturglugga brúar.
- að hægt er að stjórna skipinu í stjórnborðið í afturkanti brúar eins og í öðrum stjórnborðum í brúnni. Þar eru enn fremur stjórnstangir fyrir vindur skipsins. Neyðarhnappur aðalvélar er sérstaklega merktur sem slíkur og er plastlok yfir honum sem lyfta þarf upp til að til að komast að honum. Hann er ofan við stjórnun vélar og skrófu. En neðan við skrófu og vélarstjórn eru þrír rofar, tveir þeirra eru fyrir kúplingu (af eða á) og „virknirofi“ sem virkjar borðið þ.e.a.s. þegar stutt er á rofann þá verður stjórnborðið virkt Yfir viðkvæmasta hluta borðsins var breytt klæði til að hindra frjálssa aðkomu að þeim;
- að þegar stjórnborð er virkjað tekur það yfir stjórnun skipsins. Skrófuskurður aðlagast þeirri stöðu sem er í borðinu og þarf því stjórnandi að aðgæta að skurður sé réttur áður en borðið er virkjað. Stýrisskipanir eru óbreytt-

ar fyrri stöðu þar til stjórnandi breytir þeim í stjórnborðinu.

- að skipstjóri sagði að tveir möguleikar væru í stöðunni til að fyrirbyggja svona atvik. Annað hvort að loka brúnni fyrir gestum eða setja vaktmenn á þá staði í brúnni sem ekki má fíka. Vaktmennirnir gætu þá einnig lýst fyrir gestum hvað þeir eru að horfa á og hvernig búnaðurinn virkar;
- að talið var að barn hafi stungið hendi undir klæðið á borðinu án þess að nokkur tæki eftir því, lyft upp plastlokinu og stutt á „neyðarstöðvun vélar“;
- að skipstjóri benti á að eftir svipaða ferð um borð í Skinney SF 20 hafi verið búið að breyta nær öllum stillingum í stjórnborðum sem ekki voru í notkun. Þess vegna var breytt klæði yfir viðkvæmustu stjórnþæki á afturkanti brúarinnar í þessari ferð Þóris SF.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var að vélin var stöðvuð með neyðarrofa í brú.

Nefndin bendir skipstjórum skipa sem eru með farþega í brú að það sé skylda þeirra að verja stjórnþæki í brú.

Nr. 079 / 11 Valberg VE 5

4. Ásigling í höfn



Valberg ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 6507
Smiðaður: Hafnarfirði 1982, plast
Stærð: 3,4 brl. 3,0 bt.
Mesta lengd: 6,95 m
Skráð lengd: 6,34 m
Breidd: 2,42 m Dýpt: 1,06 m
Vél: Yanmar 140 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2011 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:

Pann 8. júní 2011 var Valberg VE 5 að koma til hafnar í Vestmannaeyjum.

Þegar verið var að leggja að bryggju í Friðarhöfn var bakkað en þegar setja átti vélina áfram virkaði hún ekki en hélt áfram að bakka. Skipstjóri tók nokkrum sinnum fast á skiptingunni því hætta var á að rekast á nærliggjandi bát við bryggjuna. Þegar skiptingin virkaði setti hann á mikla orku áfram en þá var ekki heldu hægt að stöðva og báturinn sigldi því með nokkru afli á bryggjuna. Við þetta lenti bátsverjinn harkalega á stýrinu svo hann rifbeinsbrotnað við höggið. Í ljós kom að skiptistöngin hafði losnað fram af rílinum á öxlinum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að endi handfangsins sem gengur upp á öxulinn er klofinn „klemmuhólkur“ með rílum og er hann hertur saman með skrúfbolta utan um rílusætið á öxlinum;
- að sögn skipstjóra var rílusætið á öxlinum um átta mm að dýpt (lengd) en sýnilegt var eftir ástandi sætisins að handfangið hafði aðeins setið á um þriggja mm fleti á öxlinum um langan tíma.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var ófullnægjandi frágangur stjórn-tækja.

Nr. 080 / 11 Andrea

5. Ásigling í höfn

Andrea ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2787
IMO nr. 7222231
Smíðaður: Noregi 1972, stál
Stærð: 298 bt.
Mesta lengd: 36,43 m
Skráð lengd: 29,93 m
Breidd: 7,5 m Dýpt: 2,8 m
Vél: Volvo Penta 398 kW, 1972
Fjöldi skipverja: 4
Fjöldi farþega: 52

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 10. júní 2011 var farþegaskipið Andrea að koma til hafnar í Reykjavík.

Þegar verið var að leggja skipinu að bryggju fór skrúfuskurður á annarri skrúfunni í fullan skurð áfram með þeim afleiðingum að skipið lenti á bryggjunni og Brimnesi RE 27 sem lá við bryggju. Skemmdir urðu á stefni og brúarskyggni Andreu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tvö stýri og tvær vélar eru í skipinu með sjálfstæðum skrúfubúnaði;
- að sögn skipstjóra varð hann var við truflun í stjórnubúnaði vélanna eftir að hann hafði beygt upp að viðlegukantinum. Hann hafi ekki verið viss í hvorri vélinni truflunin væri og því kúplað báðum skrúfunum út með rofa í stjórnborði. Skipið hafi fyrst komið að bryggjunni með stjórnborðs bóginn skriðið fram með bryggjunni og stefnt á skut Brimness RE. Hann hafi því kúplað inn bakborðs skrúfu til að bakka en þá hafi ferðin áfram aukist;
- að eftir skoðum á stjórnubúnaði kom í ljós að lóðning í prentplötu við stjórn á bakborðs skrúfuskurði hafði rofnað. Það orsakaði að drifbúnaður við skrúfuskurðinn fékk skipun um að setja á fullan skurð áfram;
- að sögn vélstjóra er ekki ljóst hvað hafi orsakað rof í lóðningunni nema galli eða fínn titringur um langan aldur búnaðarins.

NEFNDARÁLIT:

Nefndi ályktar ekki í málinu.

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 4. nóvember 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni,

Nr. 102 / 11 Green Atlantic

6. Ásigling í höfn



Green Atlantic ©Hilmar Snorrason

IMO 8320585
Smiðaður: Appledore Englandi
1985, stál
Fánaríki: Dominica
Stærð: 3402 GT
Mesta lengd: 93,83 m
Skráð lengd:
Breidd: 15,9 m Dýpt: m
Vél: Main Eng. 4023 bhp
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 9. desember 2011 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 9. ágúst 2011 var frystiskipið Green Atlantic (áður Jökulfell) að koma til hafnar á Hornafirði. Veður: ASA 3-7 m/s.

Þegar skipið var komið inn í höfnina og minnka átti ferð þess með því að knýja aðalvélin á afturábak stöðvaðist hún og bógskrúfa varð óvirk. Skipverjum tókst að stöðva skipið með því að láta akkeri falla.



Þegar aðalvélin var ræst aftur gaf hún fullt afl afturábak með þeim afleiðingum að bakborðsskútur skipsins rakst á Óslandsbryggju. Við þetta urðu skemmdir á skipinu (sjá mynd) en ekki urðu teljandi skemmdir á bryggjunni.

Þegar verið var að binda skipið við bryggju strekkist á einu landfestartógi þannig að það fór í andlit eins skipverjans en ekki þótti ástæða til neinna sérstakra aðgerða vegna þess.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skemmdir á skipinu voru dæld um tveim metrum ofan við sjólinu en minnháttar skemmdir komu á bryggjuna.

NEFNDARÁLIT:

Orsök arviksins var bilun í vélbúnaði skipsins en ekki liggur fyrir af hvað orsökum hún varð.

Nr. 106 / 11 Ingunn Sveinsdóttir AK 91

7. Ásigling í höfn



Ingunn Sveindóttir @sigloseifur.com

Skipaskr.nr. 2795
Smiðaður: Siglufirði 2010 plast
Stærð: 14,77 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: 2

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2011 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 19. ágúst 2011 lá Ingunn Sveinsdóttir AK 91 við bryggju á Siglufirði.

Skipstjóri var að reyna stjórnþæki úti við borðstokk því bilun virtist vera í þeim. Þegar hann var á leið fram í stýrishúsið til að flytja stjórnun þangað þá kúplaðist sjálfkrafa að skrúfu og vélin fór á fulla ferð afturábak og sleit landfestar. Skipstjóri náði ekki til stjórnþækjanna í stýrishúsi og lenti skuturinn á stefni Magnúsar Jóns ÓF 14. Við það slitnuðu landfestar Magnúsar Jóns ÓF svo skutur hans fór upp í grjótagarð.

Nokkrar skemmdi urðu á báðum bátunum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnbúnaðurinn er við stjórnborð borðstokk á þilfarinu sem er opið fyrir veðri og vindum og þarf búnaðurinn því að þola mikinn raka;
- að stjórnbúnaður bátsins er upprunanlegur og því um árs gamall. Skipstjóri sagði að í bát í hans eigu hafi samskonar búnaður bilað eftir fimm mánaða notkun vegna raka sem komst að rafrásam og skammhleypni. Í því tilfalli hafi kúplast frá skrúfu og dregið niður í vélinni;
- að skipstjórinn var búinn að verða var við að þetta væri að bila og var að sýna bátasmiðnum bilunina þegar óhappið varð;
- að sögn skipstjóra var stjórnbúnaði á þilfari fargað án frekari skoðunar og nýr settur í staðinn. Það var því ekki gengið með fullri vissu úr skugga um að raki truflaði rafrásir. Við frágang á nýja búnaðinum sagði skipstjóri að smurt hafi verið vel með feiti á allar tengingar inn í boxinu og ekki síður á lokun þess til að varna því að raki kæmist í búnaðinn. Hann sagðist hafa orðið var við að raki vildi komast að búnaðinum ef ekki væri vandað vel til frágangs og lokunar búnaðarins.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var bilun í stjórnbúnaði vélarinnar.

Nr. 136 / 11 Ásgrímur Halldórsson SF 250

8. Vélabilun og ásigling í höfn



Ásgrímur Halldórsson ©Útgerð

Skipaskr.nr. 2780
IMO nr. 9225108
Smiðaður: Flekkefjord Noregi
2000 Stál
Stærð: 1528 bt.
Mesta lengd: 61,2 m
Skráð lengd: 55,1 m
Breidd: 13,2 m Dýpt: 8,15 m
Vél: Wärtsilä 5520 kW 2000
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. mars 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 2011 var Ásgrímur Halldórsson SF 250 að fara úr Hornarfjarðarhöfn. Veður: A 5 m/s.

Við stjórn tök skipstjóra veitti hann því athygli að skrúfuskurður fór skyndilega í fullan skurð aftur á bak. Við það fór skipið á verulegt skrið og skall skuturinn af afli á Þóri SF 77 sem lá við landfestar.

Við áreksturinn urðu verulega skemmdir á báðum síðum Þóris SF en litlar á skut Ásgríms Halldórssonar SF.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra átti að færa skipið að annarri bryggju og tók hann til stjórn tök yfir í bakborðs stjórnborð. Þegar skipið var komið frá bryggjunni og skipstjóri ætlaði að flytja stjórnun yfir í stjórnborðs borð náði hann því ekki þangað eða í neitt annað stjórnborð í brúnni. Skipt var yfir á neyðarstjórnun í borðinu og skrúfan sett á lítinn aftur skurð til að stöðva rek skipsins. Örskotsstund síðar sá skipstjóri að skrúfan hafði keyrst upp í fullan skurð

- afturábak. Ekki tókst að stöðva afturskriðið né að stýra skriði skipsins með hliðarskrúfum og var þá skrúfunni kúplað út;
- að í skipinu er 5.520 kW aðalvél sem keyrð er á föstum snúningi;
- að skrúfubúnaðurinn er frá Wärtsilä og stjórn-búnaður frá Wichmatic. Yfirvélstjóri taldi að snúningshraði og snúningsátt skrúfunnar hafi leitt til þess að blöðin fóru í afturábak skurð eftir að bilun varð í búnaðinum. Hann sagðist vita til þess að svipuð bilun hafi orðið í öðrum skipum með samskonar búnað nýlega;
- að sögn yfirvélstjóra var hann með sérfræð-ingum sem komu til viðgerðar á rafbúnaði stjórnbúnaðarins og við skoðun kom í ljós að „stepdrive“ mótör hafði bilað og sú bilun sen-nilega valdið of mikilli straumtöku í gegnum „stepdrive“ kort sem við það hafði brunnið;
- að yfirvélstjóri sagðist hafa komist að því, þegar engar teikningar fundust af stjórnbúnað-inum, að við smíði á skipinu, fyrir upphaflegan eiganda þess sem var skoskur, hafi þessi búnaður verið á prófunarstigi (demo) og því settur frítt um borð. Framleiðandinn hafi verið að þróa stjórn-búnað sem var orkusparandi;
- að komið hefur fram forritunarvilla í stýribúnaði vélarinnar sem stefnt er að lagfæra á næst-unni. Á þröngum og varhugaverðum siglinga-leiðum eins og um Hornarfjarðarós og til hafn-ar er höfð sérstök vakt við skrúfuskíptinguna í vélarúminu og skíptingunni handstýrt þegar þörf krefur;
- að skipt var um „stepdrive“ mótör og sett ný og endurbætt „stepdrive“ kort sem talin eru þola meiri straum til mótorsins þó spóla brynni í honum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var bilun í stjórn-búnaði.

Nr. 148 / 11 Skandia

9. Ásigling í Landeyjahöfn



Skandia ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2815
IMO 7013733
Smíðaður: Danmörk 1968, stál
Stærð: 615 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 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:

Þann 3. desember 2011 um kl. 07:00 var dýp-kunarskipið Skandia á leið inn í Landeyjahöfn. Djúprista: Framan 1,5 m og aftan 3,0 m.

Skipið hafði verið að losa efni fyrir utan höfnina og var á leið inn í hana aftur þegar það fékk á sig þrjú brot bakborðsmegin. Við þetta kastaðist skipið úr merkjum og á eystri hafnargarðinn með þeim afleiðingum að skemmdir urðu stjórnborðs-megin á stefni þess.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að veður og aðrar aðstæður kl. 07:00 voru skv. veður og sjólagsupplýsingum Siglingastofnunar Íslands:
- Vindur: NV 6-8 m/s, -7,5°C.
- Flóðhæð 1,1 m.
- Kennialda 2,3 m, meðalsveiflutími 8,3 s, öldulengd 107,2 m
- að sögn skipstjórans var sjávardýpi í innsiglingamerkjum um 5,0 m og ölduhæð á dufli 4-5 metrar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

ELDUR UM BORD

Nr. 025 / 11 Sturla GK 12

1. Eldur í höfn



Skipaskr.nr. 1272
Smíðaður: Noregi 1967, stál
Stærð: 486,5 brl. 671,5 bt.
Mesta lengd: 52,6 m
Skráð lengd: 49,58 m
Breidd: 8,53 m
Dýpt: 6,8 m
Vél: MaK 742kW, 1967
Fjöldi skipverja: 14

Sturla ©Guðmundur St Valdimarsson

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 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 8. mars 2011 var línuskipið Sturla GK 12 við bryggju í Grindavík. Veður: Breytileg átt 3-13 m/s.

Skipið hafði komið til hafnar kvöldið áður en þegar löndun átti að hefjast um morguninn kom í ljós að eldur hafði verið laus í gangi á vinnslupilfarinu. Hann hafði sloknað af sjálfu sér en um töluvert tjón var að ræða á rafmagnsköplum við brunastað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM

- að umræddur gangur er stakkageymsla skipverja en þar er kaffivél, hljómflytningstæki, mikið magn rafmagnskapla og vatnskælivél;
- að talið er líklegast að eldurinn hafi komið upp í vatnskælivélinni því hún var mest brunnin. Annar bruni var á þröngu svæði í kringum hana en rafmagnskaplar sem þar lágu bæði fyrir landrafmagn, brú og framskip brunnu sumir mjög illa en samt sem áður virðist mikill eldsmatur hafa verið eftir í einangrun kaplanna þegar eldurinn slökknaði;

- að vatnskælivélín var búin lítilli kælipressu og stýrisbúnaður hennar og heitavatnsketils er með rafmagnselimenti. Samskonar tæki var í brú sem og í öðrum skipum útgerðarinnar. Eftir brunan voru þau öll tekin í land enda höfðu skipverjar heyrt að nokkur samskonar tæki hefðu brunnið;
- að skipstjóri og útgerðarstjóri voru sammála um að tæki þessi hafi verið léleg enda verið ódýr;
- að sögn skipstjóra fór rafmagn af Grindavíkurhöfn þessa nótt og skipinu sem var tengt landstraumi. Rafmagnið kom svo aftur á síðar um nóttina en ekki á skipið því rafmagninu þarf að slá inn í bryggjutöflu. Mestar líkur eru á að eldur hafi kviknað meðan rafmagn var á skipinu;
- að reykur fór um allt skipið, þó svo hurðir hafi verið lokaðar að sögn skipstjóra og útgerðarstjóra, sem olli miklum óþrifum. Allar hurðar og lúgur út úr skipinu voru lokaðar nema ristar loftháfa til loftræstingar. Þessi lokun á skipinu gæti hafa komið í veg fyrir að súrefnisríkt loft nærði eldinn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur allt benda til þess að eldur hafi komið upp í vatnskælivélinni.

Nefndin beinir því til útgerða að vanda val búnaðar í skip sín og að hann mæti þeim kröfum sem gera þarf til þeirra.

Nefndin hvetur skipverja til að ganga vel frá skipi og loka því tryggilega þegar það er yfirgefið í höfn eins og var í þessu tilfelli.

Nr. 059 / 11 Ási RE 52

2. Eldur í vél og dreginn til hafnar



Ási ©Útgerð

Skipaskr.nr. 5843
 Smíðaður: Hafnarfirði 1977 plast
 Stærð: 4,1 brl. 3,9 bt.
 Mesta lengd: 8,01 m
 Skráð lengd: 7,39 m
 Breidd: 2,29 m Dýpt: 1,28 m
 Vél: Perkins 122 kW 1998
 Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 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 5. maí 2011 var Ási RE 52 á siglingu á Faxaflóa. Veður: Hægviðri.

Báturinn var á útleið og þegar komið var um 15 sml NV af Gróttuvita varð skipstjóri var við óeðlileg hljóð frá vélinni og jafnframt dró niður í henni. Tók hann eftir að mikinn reyk lagði frá vélinni og stöðvaði hann þá hana. Skipstjórinn reyndi að slökkva eldinn með duftslökkvitæki og óskaði eftir aðstoð.

Varðskipið Baldur kom að Ása RE og aðstoðaði við að slökkva eldinn endanlega en björgunarbáturinn Halla Jónsdóttir dró bátinn inn í Kópavogshöfn. Þyrla hafði einnig verið sett í viðbragsstöðu (útkall B).

Í ljós komu m.a. skemmdir á köplum og túrbínan eyðilagðist.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fæðirör frá eldsneytisdælu inn á brennsluolíusíu fór í sundur og úðaði olíu upp á vélina og túrbínu. Þetta rör er affall frá spíssum og lá rétt við pústgreinina. Rörið var kónað með ró

og fór það í sundur við beygju rétt fyrir ofan kóninn;

- að rörið var 8 mm bremsurör (stál) 55 sm langt. Það var mánaðar gamalt;
- að rörið sem hafði verið áður hafði verið endurnýjað sökum ryðs;
- að sögn viðgerðarmanns var rörið af viðurkenndri gerð og að hans mati allur frágangur eðlilegur. Hann sagði einnig að ekkert óeðlilegt hafi sést í brotinu á rörinu og taldi sennilega að það hafi farið í sundur vegna titrings. RNS óskaði eftir að fá rörið en því hafði þá verið fargað;
- að skipstjórinn vildi meina að ekki væri neinn sérstakur titringur á þessu röri;
- að ekki var mikill þrýstingur á þessu röri en mikil olía var komin niður í kjalsog;
- að við endurnýjun á fæðurörinu var sett vírofin gúmmíslanga;
- að sjálfvirk dæla var í vélaráminu en hún reyndist óvirk vegna óhreininda;
- að aðvörunarkerfi virkaði;
- að skipstjórinn notaði tvö duffhandslökkvitæki á eldinn. Hann taldi að skjót viðbrögð með þeim og það að einungis hefði verið opnuð lítil rífa á vélarármshlerann hefði komið í veg fyrir meira tjón.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að eldur varð laus var að nýlegt fæðirör frá eldsneytisdælu fór í sundur.

Nr. 072 / 11 Kristbjörg SH 189

3. Eldur um borð



Kristbjörg ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1733
 Smíðaður: Fáskrúðsfirði 1986 Fura og eik
 Stærð: 9,6 brl. 13,89 bt.
 Mesta lengd: 11,51 m
 Skráð lengd: 10,99 m
 Breidd: 3,71 m Dýpt: 1,18 m
 Vél: Mitsubishi 130 kW, 1998
 Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2011 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 6. júní 2011 var Kristbjörg SH 189 á siglingu á Ólafsvíkurbrun. Veður: NV 10 m/sek.

Verið var að kippa á veiðislóðinni þegar skipstjóri varð var við reyk innan úr klæðningu utan um púströr frá aðalvél. Hann tilkynnti strax strandstöð að eldur væri laus í skipinu, réðst til atlögu við eldinn og sprautaði úr duftslökkvitæki inn í klæðninguna. Eftir þessar aðgerð slokknaði eldurinn fljótlega svo skipstjórinn gat siglt til hafnar.

Strandstöð kallað út aðstoðarbeiðni og komu nærstaddir bátar fljótlega á vettvang.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að púströr var úr stáli og kom úr vélarúmi upp í gegnum þilfarshús sem er samfast aftan við stýrishúsið. Timburstokkur var utan um hljóðkútinn og afgangsrörið var einangrað með asbestþræði og asbestkápu þar yfir. Eftir að gat kom á rörið hefur afgangsið fljótlega étið upp einangrunina og kveikt í timburklæðningunni;
- að sögn skipstjóra hefur hann átt bátinn í um eitt ár og hvorki orðið var við að það pústaði út í stokkinn né að hljóðbreytingar hafi orðið á þessu tímabili enda væri vélin fremur hljóðlát;
- að ekki er vitað hversu gamalt púströrið var en það gæti verið eldra en vélin í bátnum sem er síðan 1998 en báturinn smíðaður tíu árum áður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök eldsins var ástand púströrsins.

Nr. 150 / 11 Blossi ÍS 125

4. Eldur um borð í höfn



Blossi ÍS 125 ©Gretar Þór Sæþórsson

Skipaskr.nr. 2320
Smíðaður: Kanada/ Hafnarfirði
1999 plast
Stærð: 8,2 brl. 8,4 bt.
Mesta lengd: 10 m
Skráð lengd: 9,58 m
Breidd: 2,99 m Dýpt: 1,08 m
Vél: Cummins 187 kW, 1999
Fjöldi skipverja

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. mars 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:

Á tímabilinu frá 27. október til 2. nóvember 2011 lá Blossi ÍS 125 við bryggju á Flateyri.

Þegar skipstjóri kom að bátnum að morgni 2. nóvember var sýnilegt að eldur hafði komið upp í framskipi, íbúðum og stýrishúsi. Eldurinn hafði kafað og má ætla að skortur á súrefni hafi átt þátt í því en aðgangur að framskipinu var lokaður. Rafmagn í töfluskáp á bryggjunni, þar sem landrafmagn bátsins var tengt við, hafði slegið út.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt löndunarskrá Fiskistofu landaði Blossi ÍS síðast 24. október 2011.
- að skipstjóri sagðist hafa gengið frá bátnum á hefðbundinn hátt eftir löndun með því að tengja landrafmagn og rafmagnshitaofn sem var stilltur á lága orkustillingu. Hann sagðist hafa komið næst um borð, fimmtudaginn 27. október, til að skipta um dráttarskífu á línuspilinu og þá hafi allt verið í besta lagi um borð og ákjósanlegt hitastig í stýrishúsi;
- að þegar skipstjóri kom að bátnum, 2. nóvember, sagðist hann hafa haldið fyrst að hurðin væri opin og hringt strax í lögreglu áður en

hann fór inn í bátinn. Þegar að var gætt hafði gas eða sót komið út um hurðarfalsið svo hurðin virtist opin. Enginn hiti var inn í stýrishúsinu en ummerki um brunann voru aftan við bakborðsstólinn upp með afturþili og í loftinu. Mest brann við fjöltengi landrafmagns og sýnilegt var að eldur hafði verið mestur neðst í rýminu. Eldurinn hafði ekki leikið um allt þilið. Eingöngu var brunnið um það bil um 1/6 upp með innhorni inn við gangveginn og yfir í bakborðssiðu uppi við loftið ásamt loftinu. Á öðrum stað í framskipinu var allt hulið sóti en ekki ummerki um að eldur hafi logað annarsstaðar;

- að á myndinni að neðan sést kapallinn að fjöltenginu var mjög bruninn. Þetta sýnir að eldurinn hefur logað utan á þessum búnaði og brennt einangrunina til ösku. Út úr fjöltenginu



stóðu þrír berir koparvírar sem líklega hafa hitnað svo mikið að einangrunin hefur bráðnað. Þegar vírarnir voru orðnir berir hefur líklegast orðið skammhlaup sem sló út öryggi í rafmagnstöflu á bryggjunni. Þetta bendir til þess að kviknað hafi í einangrun kapalsins sökum hitans frá vírnum. Tvær ástæður geta verið fyrir því, annað hvort að hitastýring ofnsins hafi bilað eða lögnin verið of grönn;

- að rafmagnsofninn var með blástri frá viftu og hitastýrður af hitastiginu í rýminu. Of ninn stóð

á gólfi stýrishússins og hafði ekkert brunnið en var allur sótugur að utan. Ekki er vitað til þess að búnaður ofnsins hafi sérstaklega verið gerður til að þola salt- og rakamettað loft eins og vill vera í minni bátum. Þar sem honum var fargað ásamt nánast öllum búnaði í framskipi er ekki vitað hvaða tegund hann var eða orkunotkun hans;

- samkvæmt veðurkortum var hitastig utan dyra yfir frostmarki og allt upp í +4°C en þann 1. nóvember fór hitinn niður í -2°C. Með lækkun hitastigi má ætla að orkunotkun hafi aukist með meira álagi á lagnir og á stjórnbúnað ofnsins;

NEFNDARÁLIT:

Orsök brunans má rekja til yfirhitunar í lögn að rafmagnsofni.

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

Nr. 037 / 11 Sverrir SH 126

1. Leki kemur að bátnum



Sverrir ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2406
IMO nr. 0
Smíðaður: Hafnarfirði 2000 plast
Stærð: 8,5 brl. 8,3 bt.
Mesta lengd: 9,56 m
Skráð lengd: 9,5 m
Breidd: 2,96 m Dýpt: 1,2 m
Vél: Yanmar 275 kW 2000
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 27. maí 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. apríl 2011 var Sverrir SH 126 á gráslep-puveiðum vestan við Önglaboða á Breiðafirði. Veður: Logn

Skipstjóri veitti því athygli að lensidæla í vélarúmi var farin að ganga mikið og í ljós kom leki í vélarúminu. Hann lét strandstöð vita af þessu og bátsverjar fundu að lekinn kom frá gúmmíhosu utan um stefnirörulegu. Þeir vöfðu gúmmíþynnu þétt utan um hosuna og við það stöðvaðist lekinn.

Björgunarskipið Björg var lögð af stað til Sverris SH en var snúið frá.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hosan sem gatið kom á var gormalöguð;
- að ekki er ljóst hvernig gat kom á hosuna en hún var u.þ.b. þriggja ára gömul og var heil að sjá fyrir utan gatið;
- að báturinn fékk í skrúfunu nokkrum dögum áður og er hugsanlegt að högg hafi þá komið á hosuna;
- að lekaviðvörðun var í vélarúminu en það var

ekki kominn það mikill sjór í vélarúmið að hún færi í gang.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 060 / 11 Atlas SH 660

2. Leki kemur að bátnum



Atlas ©Þorsteinn Ragnarsson

Skipaskr.nr. 6223
Smíðaður: Hafnarfirði 1981 plast
Stærð: 5,2 brl. 5,6 bt.
Mesta lengd: 8,57 m
Skráð lengd: 8,47 m
Breidd: 2,5 m
Dýpt: 1,33 m
Vél: Mercruiser 161 kW 2010
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 29. ágúst 2011 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 9. maí 2011 var Atlas SH 660 á siglingu á Grundarfirði. Veður: NA 5-8 m/sek.

Skipstjóri varð var við óeðlilegan leka að bátnum og setti dælur í gang. Sigldi hann að næsta bát eftir aðstoð og bað hann að tilkynna jafnaframt strandstöð um ástandið. Hann hélt þegar til hafnar en á siglingunni höfðu dælur við lekanum og var báturinn strax hífður á land við komu til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir upptöku bátsins í Grundarfirði kom í ljós að ákoma var á bakborðsbóg á botni undir stýrishúsi. Botnmálning var brotin upp á svæði milli skara upp undir sjólinu og var 50 sm löng sprunga inn úr byrðing á annarri skör undir sjólinu. Var það eini staðurinn sem brot var í súð eða tætt lítilliga upp úr efninu. Öll fjögur skrúfublöð báru þess merki að hafa orðið fyrir höggi því yst á þeim var flipi beygður aftur;



Nr. 125 / 11 Hellnavík AK 59

3. Leki og dregin til hafnar



Hellnavík ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1913
Smiðaður: Njarðvík 1988 stál
Stærð: 12,7 brl. 18,5 bt.
Mesta lengd: 13,02 m
Skráð lengd: 12,74 m
Breidd: 3,67 m
Dýpt: 1,9 m
Vél: Caterpillar 158 kW, 1988
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. mars 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.

- að skipstjóri sagðist ekki hafa orðið var við að hafa tekið niðri eða að nein óeðlileg högg kæmu undir bátinn annað en sem kemur frá öldu. Eftir hádegi sigldi hann vestur fyrir Búlandshöfða og til baka nokkru síðar og þá hafi komið högg eins og koma í vindbáru;
- að vegna slæms talstöðvarsambands við Melrakkaeyju fór hann að næsta bát til að fá aðstoð;
- að fram kemur í leiðarreikningi í ferilkorti úr AIS-kerfi bátsins að hann var að veiðum vestast á veiðisvæðinu og tekur þar nokkur rek. Klukkan 14:30 heldur báturinn austur eftir á ferð frá 10 í allt að 21 hnútum til kl. 15:02 þar sem tekin eru tvö mis löng rek til kl. 15:57. Eftir það er stefna sett til hafnar og kl. 16:02 er minnsta fjarlægð til bakborða upp í grynningar vestur af Akurtröðum. Siglingaferillinn bendir ekki til þess að svo nærri hafi verið siglt að báturinn tæki niðri. Siglt var með misjöfnum hraða til hafnar og lá leiðin yfir grynningar suður af Flankaskersgrunni sem var á stjórnborða.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

ATVIKALÝSING:

Þann 9. október 2011 var Hellnavík AK 59 á siglingu í Húnaflóa. Veður:

Verið var að sigla bátnum frá Norðurfirði til Skagastrandar en þegar komið var áleiðis austur í Húnaflóa varð skipstjóri var við að sjór var kominn í vélarúmið. Hann setti austurdælu í gang en þrátt fyrir það jókst austurinn stöðugt og var farinn að ganga yfir girinn. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og björgunarskipið Húnabjörg dró Hellnavík AK til Skagastrandar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt teikningu er vélarrúm vatnshelt rými sem er á milli banda 8 og 14 og að mestu undir stýrishúsinu. Stefnisrörið kemur í gegnum þil á bandi 8. Sjókæld burðarlega úr gúmmíi er í framhluta rörsins en framan við hana er $\frac{3}{4}$ " tenging við sjókælikerfi vélarinnar en ætlað streymi um legurnar er 180 l/mín. Kælisjórinn streymir um leguna með yfirþrýstingi og streymir síðan um samskonar burðarlegu (skutlegu) í afturhluta stefnisrörsins til kælingar og „smurningar“. Framan við inntakið á kælisjónum í stefnisrörið eru fjórir hringir af

- tólgarpakkningu („Lighthouse“ pakkning pat 67) til þéttingar á skrúfuásnum og er þéttingunni (þrýstingi) stjórnað með kraga og tveimur skrúfboltum sem þarf að herða hæfilega eftir þörfum;
- að sögn skipstjóra og eiganda, sem var ekki um borð, var ekki hert á öxulpakkningunni fyrir eða á siglingunni og ekki vitað hvort lekinn var við hana;
- að eigandi bátsins var ekki meðvitaður um að það þurfti að fylgjast með þessari pakkningu og herða á henni þegar færi að leka;
- að skipstjóri sagði að austrinum hafi verið dælt úr vélarrúminu við komu til hafnar því á siglingunni hafi dælan alltaf tekið loft og við það misst sog. Eftir að vélarrúmið var þurr-
ausið var enginn austur í lestinni.

•

NEFNDARÁLIT:

Nefndin getur ekki fullyrt um ástæður lekans en telur líklegt að hann verið með öxulpakkningu.

Nefndin telur alvarlegt að austurbúnaður bátsins hafi ekki virkað sem skyldi.

SKIP SEKKUR

Nr. 033 / 11 Aníta Líf RE 187

1. Leki og sekkur, mannbjörg



Skipaskr.nr. 1882
Smiðaður: Gautaborg Svíþjóð
1989 plast
Stærð: 6,79 bt.
Mesta lengd: 8,98 m
Breidd: 2,72 m
Dýpt: 1,11 m
Vél: Volvo Penta 72,9 kW 1989
Fjöldi skipverja: 2

Aníta Líf ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 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 26. mars 2011 var Aníta Líf RE 187 á siglingu frá Reykjavík til Akraness. Veður: NNV 5 m/sek

Þegar komið var norður fyrir Akureyjarbæju fannst skipverja sem stýrði að einkennileg hreyfing væri komin á bátinn og hann stýrði ekki sem skyldi. Leit hann þá aftur og sá að skuturinn var nær sokkinn. Lét hann skipstjórann vita og sló af vélinni en hún stöðvaðist þá af sjálfum sér. Kallaði hann eftir aðstoð á rás 16 og gaf upp staðsetningu. Skipstjóri tók þá við fjarskiptum en hinn skipverjinn fór niður í lúkar og náði í björgunarbúninga. Á leið skipstjóra út úr stýrishúsinu sló hann rofum lensidæla í lest og vélarrúmi á handvirka stjórn og á leið fram á bátinn losaði hann sylgjuna á björgunarbátinum. Á meðan skipverjar voru að koma sér frammá sökk báturinn fram að stýrishúsi og áður en þeir komust í björgunarbúningana lagðist hann á hliðina svo annar féll í sjóinn með búninginn í höndunum.

Samkvæmt dagbók LHG barst neyðarkall frá Anítu Líf RE kl. 17:06.

Kl. 17:07 Útkall BJS (björgunarsveita), allir svara
Kl. 17:10 Útkall rauður á BJS og til báta á svæðinu.

Kl. 17:33 Bb Halla Jónsdóttir tilkynnir að báðir skipverjar séu komnir um borð. Þeir voru mjög kaldir, sérstaklega annar þeirra. Hann fór í land með Bb Gróu Pétursdóttur.

Kl. 17:47 BJS reyna að setja belgi á Anítu Líf RE

Kl. 17:54 BJS tilkynnir að Aníta Líf RE sé sokkin alveg.



Ferill (græna línan) Anítu Líf RE samkvæmt AIS. Rauði hringurinn sýnir á staðinn sem báturinn sökk.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra voru þeir á fullri ferð og honum fannst að báturinn væri farinn að halla aftur en taldi að það stafaði af mótvindi;
- að skipstjóri og eigandi sagðist hafa keypt bátinn um haustið og hann hafi verið á landi um veturinn þar sem hann hafi dittað að honum áður en skoðun fór fram. Hann hafi því ekki siglt bátinum áður og í raun verið honum ókunnur. Þessi sigling hafi því verið jómfrúarsigling hans með bátinn. Hann hafi verið sjósettur í Snararahöfn og voru þá báðir olíutankarnir fylltir en þeir taka 400 lítra af olíu. Siglt hafi verið fyrst inn í Reykjavíkurhöfn og þar tekin um borð grásleppunet í átta eða níu saltpokum fyrir úthaldið, sem var að byrja, en gera átti út frá Akranesi. Við brottför var báturinn lestaður með eftirfarandi aukapýngdum:

Heiti:	Fjöldi:	Þyngd (kg):	Samtals kg
Netapokar í lest	4		700
Netapokar í lúgu	2		360
Netapokar á þilfari	4		830
Netaspil m. afdráttarkarli	1	100	100
Niðurleggjari og gálgi			180
Ný vél og gir			103
Olía	700	0,96	384
Skipverjar	2	80	160
Annar búnaður			100
Samtals:			2.917

- að skipstjóri taldi að báðir rofar fyrir lensi-dælur í vélarrúmi og lest væru tvívirkir þ.e.a.s. í einni stöðu stendur straumur beint á dælu (handvirk „manual“) en í hinni stöðunni standi straumur á flotrofa (sjálfvirk, „auto“). Hann sagðist hafa kannað áður að austurdælurnar dældu á „auto“ og hafi dælurnar virkað vel. Þetta hafi verið prófað í búnaðarskoðun báts-ins skömmu áður og einnig hafi verið athuguð lekaviðvörðun fremst í vélarrúmi sem virtist í lagi;
- að sögn skipverja átti annar þeirra erfitt með að fara úr reimuðum gönguskóm þegar bát-nuðm hvolfdi og kastaðist hann í sjóinn með björgunarbúninginn í höndunum. Hinn náði að fylgja eftir veltunni á stefninu og klára að komast í björgunarbúninginn. Hann aðstoðaði síðan félagan sinn í sjónum eftir fremsta megni við að komast í búninginn en það var erfitt sökum þess að vettlingar búningsins reyndust stífir svo hendurnar voru nánast ónothæfar;
- að tegund björgunarbúningarnir voru af gerð-inni Helly Hansen E305.
- að bátnum var bjargað af hafsbótmi þann 31. mars og dreginn til hafnar í Reykjavík þar sem hann var hífður á land og fluttur til skoðunar og geymslu. Við skoðun á skrokki og búnaði kom eftirfarandi fram:
 - að engar sýnilegar skemmdir voru á skrokk en sýnilegt var að báturinn hafði legið á hafsbótmi á stjórnborðssíðu því botnmálning á þeirri síðu var nokkuð nýin en að öðru leiti var málningin góð. Smá sprunga var í neðra horni stokks sem gekk niður í gegnum skut-rými að skrúfuöxli en sprungan var eingöngu

í ysta lagi efnisins og náði því ekki inn í skutrými. Engin jarðplata er á skrokknum en á hælskúffu var rafsoðin Zink anóða sem tengd var með lögn við skutlegu og stefnis-rör;



- að skrokknum er skipt niður í þrjú vatnsheld rými upp að þilfari, vistarverur, vélarrými og lest. Vistarverur eru í stafni en úr því er opið upp í stýrishús. Þar fyrir aftan er vélarrúm sem er að hálfu undir stýrishúsi með gólfhlara niður í vélarrými en einnig er vatnspéttur hleri þangað niður í þilfari aftan við stýrishúsið. Lestarrými og skutrýmið er aftasta rýmið og nær það aftur í skutþil. Lestaropið er með um 60 sm háum lúgukarmi og lokað með lúgu.

- Skutrýminu er lokað með rifflaðri álplötu yfir miðju rýminu og er hún skrúfuð þétt í sæti í þilfarinu. Gat, sem er 90 mm Ø og ætlað fyrir neyðarstýri, er í plötunni yfir stýrisásnum en í kringum gatið er slétt sæti með fjórum boltagötum og voru gömul boltabrot í tveimur þeirra.



Kabalskór undir festingu

- að leki var út með skrúfuási eftir að báturinn var nánast þurrausinn og lítill þrýstingur á áspétti. Eftir að vélin hafði verið tekin úr bátinum var ásin skóðaður nánar. Í ljós komu víða smá tæringarblettir þar sem ásin var sýnilegur í kjalsogi lestarinnar. Eftir að áspéttið var losað var ásnúm ýtt inn og á svæði



Tæringapollar á skrúfuás

Sæti fyrir smurkopp opið niður í ás

innri áslegu var hann svo tærður að telja mátti hann ónýtan;



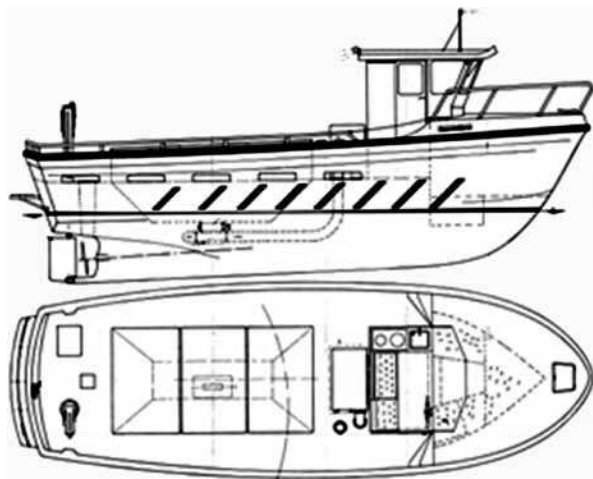
Séð aftur í skutrými. Ryð og drulla var í botni eins og eftir viðvarandi leka.

- að innri áslega er hvítmálslega sem gengur í sjóbaði undir þrýstingi frá sjókælidælu vélarinnar. Sjóbaðinu er ætlað til að kæla aftari áslegu (skutlegu) sem er úr gúmmíi og „smyrja“ fremri leguna en hún virtist í góðu ástandi. Rýmd í þeirri legu var innan marka. Innri legan hafði sýnilega einhverju sinni verið feitissmurð því merki sáust um lögna að henni frá rörstubb undan olíutanki í bakborðssiðu. Úr rörstubbum hafði gubbast feiti (stefnisrörafeiti);
- að grafítpráður var inn í rónni sem skrúfast upp á leguhálsinn og stjórnar rón þrýstingi pakkningarinnar að legunni og ásnúm. Sárálítið gjögt fannst á ásnúm þegar spenna var sett á ásin enda var lítið slit að sjá í hvítmálslegunni. Það er þekkt vandamál þegar tæring kemur á ása við áspétti að það tálgist fljótlega upp með tilheyrandi leka;
- að undir ró á festingu fyrir fremri flangs stefnisrörsins var skór frá rafmagnsvír sem klipptur hafði verið frá skónum. Leiða má líkum að því að þessi tenging hafi verið jarðbinding frá rafmagnstöflu og vél í skutpípuna og anóðuna á hæl. Tenging jarðar við anóðuna fór eingöngu um skrúfuás og

- hvítmálsleguna inn í skutpípuna. Það eru því allar líkur á því að þetta geti valdið óðatæringunni á þessu svæði skrúfuássins;
- að þil milli lestar og fram í vélarrúm virtist þétt en stór plata er megin hluti þess. Er neðri hluti plötunnar þétt skrúfaður í ramma að neðan en færri skrúfur eru upp undir þilfari. Þar sem þilið hafði verið gatað fyrir eldri gegnumtök voru þau tryggilega lokað með plötu;
- að skrúfuásinn hvílir í legu sem fest er í vélarrúmsþilið og var hún losaraleg í gatinu svo ekki er útilokað að þar hafi lekið á milli hólfa. Legan hefur einhvern tímann verið smurð með koppafeiti en enginn koppur var í gatinu og hefur því austurinn runnið um leguna í gegnum smurgatið sem var 7 mm;
- að undir skrúfuásnum er pústbarkinn tekinn í gegnum vélarrúmsþilið og hefur hann verið þéttur með kitti sem losnað hafði frá þilinu á neðribrún gatsins. Sýnilegt var að vatn sem eftir var í kjalsoginu rann á milli hólfa. Pústleiðslan er lögð aftur í skutgafl en hún er bæði lögð sem gúmmibarki og stálröri og virtust allar festingar vera traustar;
- að „stýrisvélarými“ (skutrými) er afmarkað með lausu þili aftast í bátnum og því sama flotrymi og lestin. Botn rýmisins var mjög útataður af ryðdrullu þegar skoðað var eftir upptöku. Þurfti að hreinsa það til að leita eftir sprungum inn í rýmið sem grunur lék á að gætu verið þar. Þegar tekið var á stýris-sveif virtist ekki verulegt slit í stýrisáslegu en stýrið gjögti smávegis í hællegunni. Áslegan er 59 sm neðan við þilfar og er hún smurð með skrúfuðum smurkoppi sem ekki var hægt að herða frekar en þegar lokið var skrúfað af var sýnileg hola í feitina inn að ásum;
- að rofar í töflu fyrir austurdælur vísuðu báðir niður en rofi fyrir spúldælu stóð í uppréttri stöðu. Fljótlega eftir að báturinn kom á land skoðaði rafvirki rofana fyrir dælnar. Voru þá rofar fyrir lensidælur upp tærðir og ekki hægt að sjá hvernig rofarnir virkuðu en þessi óðatæring bendir til þessa að straumur hafi staðið á lögninni í sjó. Rofi fyrir spúldæluna

var ótærður sem bendir til að straumur hafi ekki staðið á lögninni enda rofinn þannig stillt-ur að slökkt var á spúldælunni.

- að samkvæmt skoðunarskýrslu var skrúfu-búnaður endurnýjaður 16. október 2007. Settur var nýr skrúfuás og ný stefnislega (gúmmí). Síðasta öxulskoðun var dagsett 24.2.2011 og gildi frá þeirri dagsetningu til 24.2.2015;
- að sögn skoðunarmanns var skoðunin framkvæmd með því að spenna undir öxulinn til að kanna slit í legum en ekki tengt í sundur og öxli rennt út. Skoðunarmaður sagðist hafa gert búnaðarskoðun eftir að báturinn hafi verið lest-aður og þá verið komin með „síldarhleðslu“;
- að upplýsingar fengust um að báturinn hafi nærri sokkið við bryggju fyrir liðlega tveimur árum síðan. Var sá leki, sem að bátnum kom, rakinn til leka með áspétti skrúfuáss og þess að sjálfvirk stýring á austurdælu í lest hafði ekki virkað;
- að sérfræðingur Siglingastofnunar í rafmagns-búnaði skipa var fenginn, af RNS, til að skoða ástand lagna og tenginga fyrir sjó- og austurdælur ásamt lekaviðvörðun. Skoðunin fór fram eftir að vél bátsins hafði verið fjarlægð. Í skýrslu Sí kom m.a. eftirfarandi fram (*Fylgiskjal 1*);
- að gangsetning austurdælu vélarrúms reyndist vera eingöngu framkvæmanlegur gegnum hæðarrofa vélarrúms og því ekki hægt að gangsetja dæluna handvirk frá stýrishúsi;
- að gangsetning austurdælu fyrir fiskilest er handvirk og hæðarrofi tengdur inn á varbúnað. Bæði handvirkur og sjálfvirkur búnaður var til stjórnunar;
- að áverkar voru á einangrun rafstrengs frá brú að austurdælu í lest;
- að öðru leyti er skýrslan meðfylgjandi.

**NEFNDARÁLIT:**

Orsök þess að Aníta Líf sökk má rekja til leka á áspétti sem var í lélegu ásigkomulagi og leka með stýrisás sem var undir sjólinu sökum lestunar bátsins.

Sjá fylgiskjöl 1 og 2 á bls. 68-74

- að RNS fékk Navís ehf til að reikna hleðslu-ástand og stöðugleika bátsins en skýrsla þeirra er meðal fylgigagna (Fylgiskjal 2) málsins. Til grundvallar voru notaðar fyrirliggjandi teikningar og stöðuleikagögn fyrir bátinn sem voru frá 1993. Eftirfarandi er niðurstaða Navís ehf.:
(Sjá í heild sinni í Fylgiskjali 2)

Það vekur nokkra undrun að gildandi stöðugleikagögn fyrir bátinn séu orðin 18 ára og þar með komin 8 ár fram yfir vinnureglu Siglingastofnunar um endurnýjun stöðugleikagagna á 10 ára fresti.

Þrátt fyrir þær leiðréttingar/viðbætur sem gerðar eru í meðfylgjandi fylgiskjali vegna þekktra breytinga á búnaði bátsins þá er ennþá vafasamt að nota 18 ára gamla hallaprófun sem óbyggjandi heimild um stöðugleika bátsins og má alveg eins búast við því að stöðugleikinn þegar báturinn sökk hafi verið eitthvað lakari en hér hefur verið áætlað.

Ekki er vitað hvaða viðmið lágu til grundvallar því að stöðugleikagögn bátsins voru samþykkt árið 1993, hugsanlegt er að Siglingastofnun hafi þar stuðst við einhverjar vinnureglur sem heimiluðu tilslakanir fyrir smábáta.

Það er hinsvegar alveg ljóst að fyrir öll útreiknuð hleðslutilvik uppfyllir báturinn ekki nema lítið af tilskildum fríborðs- og stöðugleikaviðmiðum, eða ca. 35% ef gengið er út frá hinum opinberu reglum samkvæmt „Nordic boat standard.“

FYLGISKJAL 1

Siglingastofnun Íslands
Vesturvör 2 – 200 Kópavogur
Sími: 560 - 0045, símbréf 560 – 0060
Netfang: ssaem@sigling.is



Skipaskránumer: 1882
Nafn skips: ANÍTA LÍF RE-187
Skoðunarstaður: Tjónaskoðun VÍS Smiðshöfða 3-5, 110 Rey
Skoðun að beiðni: Rannsóknarnefnd sjóslysa / Guðmundur Lárusson
Ástæða skoðunar: Sjóslýs
Dagsetning: 17.08.2011

Efni: Austurbúnaður,

Samkvæmt beiðni Guðmundar Lárussonar fulltrúa hjá Rannsóknarnefnd sjóslysa fór fram ástandsúttekt um borð í ofangreindu skipi á austurbúnaði ásamt sjóviðvörðun fyrir vélarúm. Skipið sökk norður af Akurey 26.03.2011.

Rafkerfið er einpóla. (rofar, vör o.þ.h. búnaður.)

1. Greinatafla í brú.

- a) Rofabúnaður austurdælna
- Tveir rofar eru í töflunni sem varða gangsetningu á austurdælu fyrir vélarúm annarsvegar og fiskilest hinsvegar. Virkni 0 – 1 (sjá tengimynd)
- Rofarnir reyndust vera verulega tærðir og snertu -búnaður þeirra nær ónýtir.
 - Tengibúnaður við rofana reyndist vera verulega tærður og víða brunninn og eða tærðir í sundur við tengistaði.
 - Leiðarar frá rofabúnaði afglóðaður og spansgræna mikil (kopargræna)
 - Gangsetning austurdælu vélarúms reyndist vera eingöngu framkvæmanlegur gegnum hæðarrofa vélarúms og því ekki hægt að gangsetja dæluna handvirkt frá brú.
 - Gangsetning austurdælu fyrir fiskilest er handvirk og hæðarrofi tengdur inn á varbúnað dælnnar.
 - Allur frágangur töflunnar ásamt tengistöðum er ábótavant og víða lausir og ótengdir vírar í töflunni.
 - Ekki var sýnileg stjórn eða tengibúnaður fyrir austurdælu framskips.
 - Allur varbúnaður töflunnar var ómerktur.
- b) Aðvörðun fyrir sjó í vélarúmi.
- Nýleg stjórnstöð er staðsett fyrir neðan greinatöfluna. (stjórnstöð ekki virkniprófuð)
- Hljóðgjafi í brú ótengdur.
 - Rafloagn frá stjórnstöð reyndist vera plastkapall af ósamþykktri gerð (leiðarar -einþáttungar)
 - Varbúnaður í greinatöflu ásamt frágangi í töflu ábótavant.

2. Austurbúnaður vélarúms.

Hæðarrofi fyrir sjóviðvörðun.

- a) Búið var að fjárlægja rafknúna austurdælur úr kjöl vélarúmsins og lágu þær ótengdar niður í vélarúminu, enn svo virtist að sem tvær dælur hefðu verið staðsettar í kjöl skipsins framan og aftan við aðalvél, enn eingöngu einn stafn frá greinatöflu í brú. Gott ástand virtist vera á dælunum.
 - Varanlegur frágangur að tengibúnaði austurdælunum reyndist vera ábótavant.
 1. Samtengingar óvarðar með viratengjum. (vatnsheldum tengidósir ekki til staðar)
 2. Leiðarar ekki með tvöfaldri einangrun.
- b) Handvirk austurdæla
 - Handvirk austurdæla fyrir austur úr vélarúmi er staðsett á S.B. frampili vélarúms. Vísað er til Norðurlandareglugerðar V – 6. Gr. 4, enn þar segir að handvirkar austurdælur séu staðsettar ofandekks og sem nærst stjórnþalli.
- c) Hæðarrofi fyrir sjóviðvörðun í vélarúmi ásamt raflögnum.
 - Hæðarrofi var ekki sjáanlegur fyrir sjóviðvörðun í vél.
 - Raflögn frá stjórnstöð í brú eingöngu tengd hitaskynjara í vélarúmi. Stjórnstöð (aðvörðunarkerfi) í brú er með virknimöguleika fyrir hitaskynjara ásamt hæðarnema.
 - Ekki var sjáanleg raflögn að hæðarrofa fyrir sjóviðvörðun í vélarúmi.

3. Austurdæla í lest.

Búið var að aftengja austurdælu ásamt hæðarrofa

- Áverkar voru á einangrun rafstreng frá brú.
- Tvöfalda einangrun vantaði að austurdælu og hæðarrofa að tengistað í lest.
- Ekki var hægt að gangsetja austurdæluna nema í gegnum hæðarrofa. (hæðarrofi raðtengdur ræsi-rofa í brú)

4. Almenn umsögn.

- Rofar fyrir gangsetningu á austurdælum í greinatöflu brú hefur verið í verulega slæmu ástandi ásamt tengingum og frágangi leiðara.
- Aðvörðun um sjóviðvörðun óvirk.
- Aðgengi að handdælu fyrir austri úr vélarúmi með skertu aðgengi.

Því má ljóst vera að austurbúnaður skipsins var í verulega slæmu ástandi og því afar ólíklegt að virkni og eða stjórnþúnaður þeirra hafi unnið eðlilega þegar skipið sökk.

Allmargar ljósmyndir voru teknar um borð í skipinu sem eru í vörslu Siglingastofnunar Íslands

F.h. Siglingastofnar Íslands .

Sævar Sæmundsson

FYLGISKJAL 2

m/b Anita Líf RE-187 (1882)

Stöðugleiki og friðorð samkvæmt stöðugleikagögnum samþykktum 29.05.1993

Gildandi kröfur um stöðugleika og flothæfni fyrir báta undir 15m mestu lengd eru byggðar á sam-norrænum reglum, "Nordic boat standard". Um er að ræða almennar reglur auk sérákvæða fyrir fiskibáta samkvæmt kafla V-3 í reglunum.

Samkvæmt reglum þessum skal reikna stöðugleika fiskibáts fyrir 6 stöðluð hleðslutilvik samkvæmt eftirfarandi:

- a) Léttskip með lágmarksmannskap
- b) Léttskip með fullri áhöfn, 100% vistum og birgðum ásamt veiðarfærum
- c) Léttskip með fullri áhöfn, 100% afla, 30% vistum og birgðum ásamt veiðarfærum
- d) Léttskip með fullri áhöfn, 100% afla, 10% vistum og birgðum ásamt veiðarfærum
- e) Léttskip með fullri áhöfn, 20% afla, 10% vistum og birgðum ásamt veiðarfærum
- f) Skip samkvæmt því af hleðslutilvikum b) - e) að ofan sem telst gefa lakastan stöðugleika að viðbætti yfirringu (samkvæmt nánari ákvæðum)

Þegar vísað er til 100% afla er venjulegast átt við þann þunga afla sem farnlest rúmar að teknu tilliti til þess hvernig gengið er frá aflanum, að viðbættum ilátum fyrir aflann, krapa, ís o.s.frv.

Fyrir hvert ofangreindra hleðslutilvika skal reikna réttirsmöglinur, s.k. GZ-ferla og ýmsar stærðir leiddar af þeim. Þessar afleiddu stærðir skulu fullnægja gefnum lágmarksgildum samkvæmt reglunum til að skipið teljist sjóhæft fyrir hin gefnu hleðslutilvik.

Afleiddar stærðir og lágmarksgildi þeirra samkvæmt reglunum eru sem hér segir:

- i) Flatarmál undir GZ-ferli milli 0° og 30° skal vera > 0.055 m-rad
- ii) Flatarmál undir GZ-ferli milli 0° og 40° skal vera > 0.090 m-rad
- iii) Flatarmál undir GZ-ferli milli 30° og 40° skal vera > 0.030 m-rad
- iv) GZ við 30° hallahorn skal vera > 0.2m
- v) Hámarksgildi GZ-ferils skal eiga sér stað við hallahorn > 25°
- vi) Byrjunarmálmíðjuháð GM skal vera > 0.35m
- vii) GZ við hallahorn 40° - 65° skal vera > 0.1m
- viii) GZ skal hafa jákvætt gildi allt að 70° hallahorni

Auk þessara krafna skal uppfylla

- ix) Friðorð að aðalþilfari miðskipa skal vera > 0.35m

Almennt séð hefur smábátum af hefðbundnum gerðum úr timbri og stáli reynst erfitt að uppfylla þessar kröfur og hafa yfirvöld á ýmsum tímum veitt tilslakanir frá reglunum til að komast hjá stórfelldum breytingum á bátunum eða úreldingu þeirra. Í dag eru plastbátar orðnir nær allsráðandi í smábátaflotanum og hefur annað byggingarlag og léttara smíðaeefni leitt af sér að minna tilefni er að jafnaði til tilslakana frá reglunum en áður var.

Gildandi stöðugleikagögn fyrir Anitu Líf RE-187 voru samþykkt af Siglingastofnun árið 1993 og eru því komin heil 8 ár fram yfir 10 ára vinnureglu Siglingastofnunar um endurnýjun stöðugleikagagna. Þess má vænta að á 18 ára tímabili verði ýmsar breytingar á skipum, auk þyngdaraukningar og annars sem venjulega rýrir stöðugleikann.

Því verður engum getum að því leitt hversu áreiðanlegar heimildir ofangreind gögn eru um stöðugleika bátsins í dag.

Þar sem aðrar upplýsingar eru ekki fyrir hendi, hafa stöðugleika- og friðborðsstærðir samkvæmt

i) til ix) hér að ofan verið teknar saman samkvæmt þessum gögnum og brennar saman við tilskilin lágmarksgildi í reglunum. Þetta hefur verið gert fyrir hleðslutilvikin a) til f) samkvæmt ofan-sögu og koma niðurstöðurnar fram í töflunni hér að neðan:

i)	ii)	iii)	iv)	v)	vi)	vii)	viii)	ix)
0.073	0.099	0.026	0.171	23°	0.98	0.121	0.0	0.572
0.062	0.070	0.017	0.129	21°	0.741	0.059	< 0.0	0.482
0.065	0.087	0.022	0.149	21°	0.650	0.103	< 0.0	0.392
0.065	0.088	0.023	0.151	22°	0.652	0.107	< 0.0	0.382
0.065	0.085	0.020	0.145	22°	0.770	0.079	< 0.0	0.482
0.049	0.063	0.013	0.098	20°	0.534	0.052	< 0.0	0.332

*) Réttiarmur við 40° halla

**) Réttiarmur við 70° halla

Skygðu reitirnir í töflunni sýna hvar gildi falla undir lágmarkum í kröfunum.

Það á sér stað í 33 af 54 tilvikum, eða í 61% tilvika. Í þremur öðrum tilvikum eru gildin á mörkunum. Þetta gerist þrátt fyrir að byrjunarstöðugleiki sé allgóður og friðborð miðskipa sé yfir lágmarki nema í einu tilviki.

Í kafla V-3 um friðborð og stöðugleika í "Nordic boat standard" eru ennfremur kröfur um lágmarks-friðborð hvar sem er á bátum sem nemur 200mm og lágmarksfriðborð á stefni samkvæmt formúlunni $17 \cdot L_m + 700\text{mm}$ (= 858 mm fyrir Anitu Líf RE-187). Fyrir hin mismunandi hleðslutilvik a) til f) reiknast þessi friðborð samkvæmt neðanskraðu:

	Friðborð aftan	Friðborð framan
a)	0,39	1,32
b)	0,36	1,29
c)	0,20	1,33
d)	0,15	1,37
e)	0,38	1,32
f)	0,16	1,26

Samkvæmt þessu er lágmarksfriðborð ófullnægjandi eða á mörkunum í þremur hleðslutilvikum af sex. Í hleðslutilviki c) er hleðsla bátsins 3.8 tonn og ef stöðugleikákvæði væru uppfyllt í þessu tilviki teldust 3.8 tonn hámarkshleðsla bátsins. Þar sem stöðugleikaákvæði eru ekki uppfyllt nema að hluta til í einu hleðslutilviki er raunverulega ekki hægt að skilgreina neina hámarks-hleðslu bátsins.

Í fylgiskjali hér á eftir eru gefin gögn um hleðslu bátsins þegar hann sökk. Niðurstöður friðborðs- og stöðugleikaútreikninga fyrir það hleðsluástand eru teknar saman í töflunni hér fyrir neðan til samanburðar við það sem áður er sýnt fyrir hin stöðluðu hleðslutilvik:

i)	ii)	iii)	iv)	v)	vi)	vii)	viii)	ix)
0,0354	0,0466	0,007	0,059	20°	0,55	<0	<<0	0,422

Eina stöðugleikaviðmiðið sem uppfyllir kröfur er málmiðjuhæðin, GMT (vi)). Önnur stöðugleikaviðmið vantar talsvert eða mikið til að uppfylla kröfur. Þar sem þungi hleðslu er tiltölulega minni hér en í lestuðum tilvikum samkvæmt reglunum verður friðorð hinsvegar nokkuð yfir tilskildum mörkum.

Niðurstaða.

Það vekur nokkra undrun að gildandi stöðugleikagögn fyrir bátinn séu orðin 18 ára og þar með komin 8 ár fram yfir vinnureglu Siglingastofnunar um endurnýjun stöðugleikagagna á 10 ára fresti.

Þrátt fyrir þær leiðréttingar/viðbætur sem gerðar eru í meðfylgjandi fylgiskjali vegna þekktra breytinga á búnaði bátsins þá er ennþá vafasamt að nota 18 ára gamla hallaprófun sem öyggjandi heimild um stöðugleika bátsins og má alveg eins búast við því að stöðugleikinn þegar báturinn sökk hafi verið eitthvað lakari en hér hefur verið áætlað.

Ekki er vitað hvaða viðmið lágu til grundvallar því að stöðugleikagögn bátsins voru samþykkt árið 1993, hugsanlegt er að Siglingastofnun hafi þar stuðst við einhverjar vinnureglur sem heimiluðu tilslakanir fyrir smábáta.

Það er hinsvegar alveg ljóst að fyrir öll útreiknuð hleðslutilvik uppfyllir báturinn ekki nema lítið af tilskildum friðorðs- og stöðugleikaviðmiðum, eða ca. 35% ef gengið er út frá hinum opinberu reglum samkvæmt "Nordic boat standard".

Reykjavík, 18.08.2011
NAVIS ehf.
Karl Lúðvíksson

Fylgiskjal**m/b Anita Líf RE-187**Áætluð hleðsla þegar báturinn sökk.

	W(t)	KG(m)	Mv(t-m)	LCG(m)	Mh(t-m)
<u>Aukinn búnaður:</u>					
Vél og gir	0,103	0,600	0,062	-2,000	-0,206
Búnaður í og á stýrishúsi	0,050	2,800	0,140	-2,000	-0,100
Netaspil og afdráttarkarl	0,100	2,300	0,230	-1,000	-0,100
Niðurlaggjari og gálgi	0,180	2,800	0,504	3,000	0,540
<u>Veiðarfæri:</u>					
Net í pokum í lest	0,700	1,000	0,700	1,600	1,120
Net í pokum í lúgu	0,360	2,200	0,792	0,000	0,000
Net í pokum á þilfari	0,830	2,000	1,660	2,000	1,660
<u>Annað:</u>					
Áhöfn og farangur	0,160	1,800	0,288	-2,000	-0,320
Olía í geymum	0,384	1,050	0,403	1,500	0,576
Samtals	2,867	1,667	4,779	1,106	3,170
<u>Ýmislegt ótalið</u>	0,050	1,667	0,083	1,106	0,055
<u>Léttskip</u>	4,700	1,630	7,661	-0,250	-1,175
<u>Heildarhleðsla</u>	<u>7,617</u>	<u>1,644</u>	12,523	<u>0,269</u>	2,050

Samkvæmt hydrostatiskum gögnum fyrir stafnhalla $t = 0$ fæst fyrir þennan sæpunga:

Meðaldjúprista	1,01 m
KMt	2,149 m
LCB	0,183 m
LCF	0,355 m
Mct	0,094 t-m/cm

Þá áætlast:

GMt (solid)	0,505 m
Vægi sem veldur stafnhalla	0,655 t - m
Stafnhalli	6,968 cm (aftur)
Djúprista FP	0,972 m (m.v. Rwl)
Djúprista AP	1,040 m (m.v. Rwl)

Samkvæmt MoS útreikningum fyrir stafnhalla $t = 0$ fæst fyrir meðaldjúpristu 1,01m:

<u>θ°</u>	<u>MoS (m)</u>	<u>GZ (m)</u>
10,000	-0,004	0,084
20,000	-0,059	0,114
30,000	-0,193	0,059
40,000	-0,346	-0,021
50,000	-0,490	-0,103
60,000	-0,629	-0,192

Út frá þessum niðurstöðum reiknast loks:

Flatarmál $0^\circ - 30^\circ$	0,0396 m-rad
Flatarmál $0^\circ - 40^\circ$	0,0466 m-rad
Flatarmál $30^\circ - 40^\circ$	0,0070 m-rad

Nr. 128 / 11 Rán GK 91 / Salka GK 79

2. Ásigling í höfn og bátur sekkur



Rán ©Jón Páll Ásgeirsson

Rán GK 91
Skipaskr.nr. 1921
Smíðaður: Seyðisfjörður 1988, stál
Stærð: 11,7 brl. 19,7 bt.
Mesta lengd: 13,84 m
Skráð lengd: 13,3 m
Breidd: 3,6 m
Dýpt: 1,93 m
Vél: Volvo Penta 175 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 2



Salka ©Emil Páll Jónsson

Salka GK 79
Skipaskr.nr. 1438
Smíðaður: Akureyri 1975, eik
Stærð: 29,7 brl. 33 bt.
Mesta lengd: 18,04 m
Skráð lengd: 16,49 m
Breidd: 4,8 m
Dýpt: 2,34 m
Vél: Caterpillar 300 kW, 1996
Fjöldi skipverja: 0

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:

Þann 23. október 2011 var Rán GK 91 að koma til hafnar í Sandgerði. Veður: NA 10-13 m/s (Garðskagaviti)

Rán GK 91 hafði haft legupláss utan á Sölkú GK 79 sem svo lá við festar utan á Ástu GK 262. Rétt fyrir hádegi fór Rán GK á sjó til að leggja netatrossur í Miðnessjó og að því loknu var haldið til hafnar.

Við komu til hafnar var tekin skörp beygja til bakborða til að leggja stjórnborðssíðu að Sölkú GK. Við þetta rakst perustefnið í miðsíðu Sölkú GK með þeim afleiðingum að það fór inn úr síðunni svo Salka GK sökk á skömmum tíma.



Myndin sýnir möstrin á Sölkú GK eftir að hún sökk í höfninni ©mbl.is/Reynir



Gatið á síðu Sölkú GK

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra sagðist hann hafa kúplað frá og bakkað en það hafi ekkert gerst nema það kúplaði frá skúfunni svo báturinn skreið með rúmlega einnar mílu hraða beint í miðsíðu Sölkú GK. Hann sagðist venjulega leggjast svona að skipinu því Rán GK bakki mikið til stjórnborða og þá leggist stjórnborðsbógur og síða að viðlegunni;
- að tækniamaður frá Siglingastofnun Íslands var fenginn til að yfirfara stjórnbúnað vélar og gírs Ránar GK. Í skýrslu hans kemur fram að búnaðurinn er af gerðinni „Hynautic Hydraulic“ frostlögsbúið vökvakerfi. Nægjanlegur vökvi (frostlögur) var í forðakút stjórnkerfisins og næg vökvakerfisólía á gír við vélina. Niðurstaða hans var sú eftir nákvæma skoðun á búnaðinum og fjölda tilrauna við mismunandi snúningshraða vélar að ekkert athugavert hafi komið fram sem skýrt gæti ætlaða bilun;

- að eftir ásiglinguna var Rán GK lagt utan á Drífu SH 400 og hringdi skipstjóri þá í hafnarvörð og sagði hvað hefði komið fyrir og yfirgaf svo vettvang. Þegar hafnarvörður kom á staðinn var Salka GK komin með slagsíðu og verulega sjósigin og sökk áður en slökkvilið kom en það hafði verið kallað til með dælur;
- að atvikið átti sér stað um kl. 14:00 en ekki náðist til skipstjórans fyrr en um kl. 17:00 og voru þá tekin sýni vegna áfengisrannsóknar. Niðurstaða rannsóknar bendir til þess að hann hafi verið undir áhrifum áfengis við komu til hafnarinnar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI

Nr. 005 / 11 Havfrakt

1. Tók niðri og leki



Havfrakt ©Útgerð

IMO 7716490
Smiðaður: 1980
Fánaríki Færeyjar
Stærð: 1094 GT
Mesta lengd: 65,82 m
Breidd: 10,70 m
Vél: MaK 6MU, 1200Bhp
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. janúar 2011 var flutningaskipið Havfrakt að fara frá Þórshöfn á leiðis til Myre í Noregi. Djúprista: Fr. 3,4 m og aft. 4,8 m. Veður: NA 9-16 m/s. (Veðurstöð: Hálsar kl.



Sigling Havfrakt samkv. AIS kerfi Mynd I

21:00) eljagangur og þung undiralda. Fjara á Þórshöfn var kl. 22:20.

Skipið kom til Þórshafnar daginn áður með 1.140 tonn af fiskimjöli. Um kl. 20:50 lét skipið úr höfn og var siglt norður fyrir Grenjanes eftir rafrænu korti. Var ratsjá sem stillt var á 1,5 sml. radíus.

Kl. 21:13 var skipið út af Malarhorni og því siglt til norðurs með landinu. Mynd I sýnir siglingu Havfrakt.

Kl. 21:39 þegar skipið var státt NV af Grenjanesi eða á stað, 66°15'833N og 015°22'133V, var samkvæmt AIS ferilskráningakerfi stefnunni breytt til NA. Frá þessum tíma og næstu sex mínútur var haldin stefna að meðaltali um 050°.

Kl. 21:45 (skv. AIS kerfi) tók skipið niðri ca. á stað, 66°16'185N og 015°21'476V sem er 0,86 sml. NNV af Grenjanesi.



Kortið sýnir hvar gert er ráð fyrir að Havfrakt hafi tekið niðri Mynd II

Mynd II sýnir siglingu skipsins á því svæði sem talið er að það hafi tekið niðri. Samkvæmt kortinu



Havfrakt við bryggju eftir atvikið. Mynd III

sýnir AIS ferilskráning að skipinu var siglt í 13 m fjarlægð frá 10 m jafndýpslínu.

Samkvæmt lýsingu kom mikið högg fyrst á skipið að framanverðu síðan miðskips og síðast aftast. Fram kom að skipið hefði nötrað mikið við allar þessar ákomur og fljótlega kom u.þ.b. 4-5° halli á það til bakborða. Skipstjórinn minnkaði ferðina og beygði skipinu til bakborða. Skipinu var siglt í heilan hring og til suðurs í átt að 10 m jafndýpslínu og fór næst henni í 55 m fjarlægð áður en skipinu var beygt til vesturs.

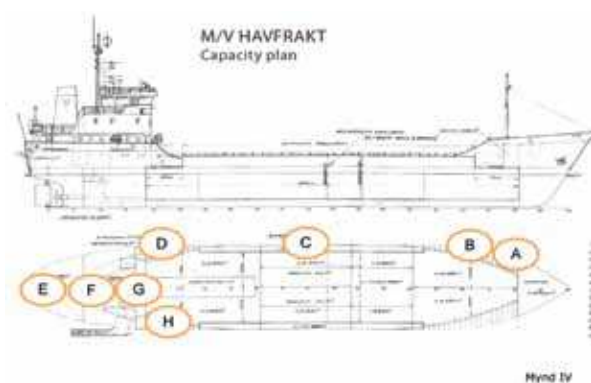
Siglt var áleiðis til Þórshafnar og haft var samband við hafnarvörð sem veitti heimild til að skipið legðist aftur að bryggju. Engin olía lak frá skipinu.

Skipið lagðist aftur að bryggju og voru kafarar fengnir frá Akureyri til að kanna skemmdir og gera við til bráðabirgða.

SKEMMDIR:

Við köfunina komu í ljós að talsverðar skemmdir voru á skipinu. Mynd IV sýnir hleðslutilhögun (capacity plan) Havfrakt og merking svæða á ákomum.

Eftirfarandi er gróf lýsing á skemmdum neðansjávar samkvæmt mynd IV:

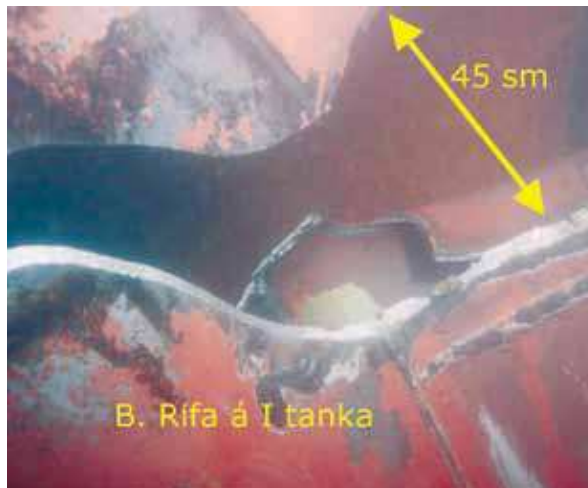


- A. Dæld, sennilega fyrsta ákoma.
- B. Rifa inn í b.b. botntanka nr. 1. Rifan var 250 sm löng og breiðust 45 sm. (Mynd)
- C. Slingubretti dældað og lagst að skrokknum.
- D. Dæld.
- E. Hæll boginn.

F. Stýri gekk upp um 4 sm og stýrisbolti brotinn. (Mynd)

G. Rípa á kjöl.

H. Dæld.



Þann 20. janúar kom annað skip frá sama skipafélagi, Havsund og var farni Havfrakt skipað yfir í það.

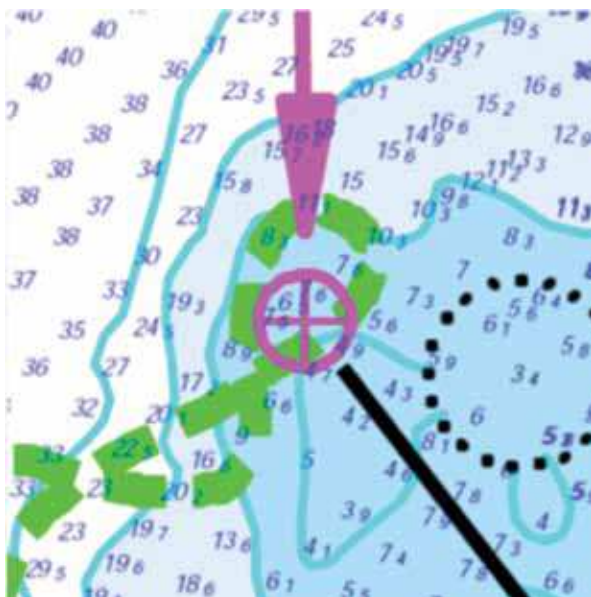
Samkvæmt mati flokkunarfélags skipsins (Bureau Veritas) var Havfrakt ekki talið haffært til siglingar án aðstoðar. Færeyski dráttarbáturinn Thor Server dró Havfrakt til Færeyja.



Thor Server ©Hilmar Snorrason

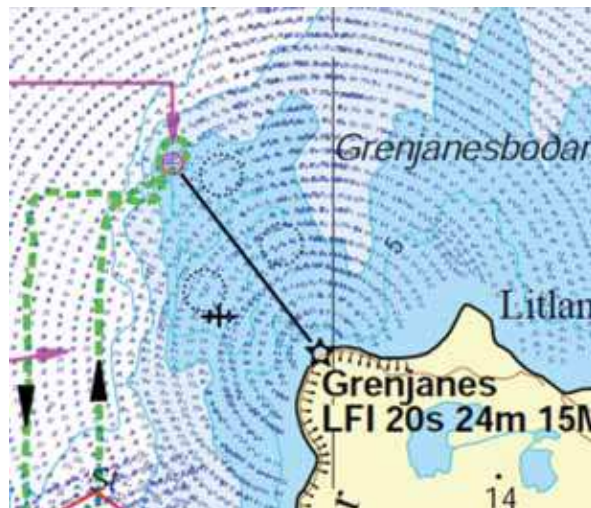
VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn var einn á stjórnþalli þegar skipið tók niðri;
- að skipstjórinn kvaðst hafa siglt eftir rafrænu korti og samkvæmt því hefði hann verið á svæði með 30 m jafndýpislinu. Ekki hefðu verið merktar neinar grynningar í kortinu;
- að ferilskráning á plotter var ekki í gangi þegar skipið tók niðri en var sett af stað eftir að skipinu hafði verið siglt í hring;
- að samkvæmt mati skipstjórans var að ástæða þess að skipið tók niðri sú að ekki hefði verið um borð sjókort með minni mælikvarða og rafræna kortið ónákvæmt. Hann taldi einnig mögulegt að GPS tækið hefði verið ónákvæmt vegna eljaveðurs;
- að um borð voru siglingatæki: Plotter tengdur við Furuno GPS Navigator GP-80 og turntölvu af ASUS gerð og HP L1908W flatskjá. Þessi búnaður er ekki viðurkenndur siglingabúnaður. Ratsjá og dýptarmælir. Ratsjá var stillt á 1,5 sml. radíus en dýptarmælir var ekki í gangi;
- að um borð var eitt sjókort nr. 2900 (Sjókort nr. 63) í skalanum 1:300.000 af þessu svæði sem náði frá Rauðanúp að Glettinganesi. Þetta sjókort sýndi blátt grunnsvæði í u.þ.b. eina sjómílu frá Grenjanesi. Áætluð siglingaleið var ekki sett út í sjókortinu;



AIS ferill settur út í kort 63 Mynd V

setningu ætlaðs staðar sem skipið tók niðri. Samkvæmt því er dýpið þar sem Havfrakt tók niðri á bilinu 5 til 6,5 metra og um 350 m vestur af nyrsta Grenjanesboðanum. Þessar upplýsingar byggja á dýptarmælingu sem gerð var 1986. Samkvæmt þessu hefur rafræna kortið sem var um borð ekki gefið rétta mynd af aðstæðum og þungur sjór orðið til þess að skipið tók niðri;



AIS ferill settur út í kort 63 Mynd VI

- að sérfræðiaðilar hjá LHG – sjómælingasviði fóru yfir allar hugsanlegar skekkjur en fundu ekkert að korti nr. 63. Það var þeirra niðurstaða að skipið hafi ekki verið með fullnægjandi sjókort til að sigla svona nærri landi og hefði því átt að vera 1,5 - 2 sjómílu af Grenjanesi;
- að skemmdir á stýri virtist ekki hafa áhrif á stjórnhæfni;
- að skipstjórinn hafði ekki siglt um þetta svæði áður;
- að fram kom hjá hafnarverði að minni fiskibátar fari alltaf í um 1,5 sml. fjarlægð frá Grenjanesi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að skipið tók niðri var sú að því var siglt inn á grunnsvæði.

Nefndin gerir athugasemdir við að skipstjórinn hafi reitt sig á sjókort sem einungis sýndi jafndýpislinur

- að AIS ferill skipsins (mynd V og VI) var settur út í nýjustu útgáfu sjókorts nr. 63 ásamt stað-

Nr. 021 / 11 Goðafoss

2. Skipverji strandar í Noregi



Goðafoss ©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 9086796
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, 1995
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Slysaskrá frá skipi; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 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 17. febrúar 2011 var Goðafoss á siglingu frá Fredrikstad í Noregi til Helsingborg. Veður: NA gola og gott skyggni. Djúprista fr.: 6,0 m og aft.: 7,40 m

Lóðsinn var nýfarinn frá borði og sett hafði verið á ferð þegar skipið strandaði við Kvernskærgrunni í Óslófirði kl. 19:52 á stað, 59°02'45N og 010°58'37A. Talsverðar skemmdir urðu á botni skipsins og um 50 tonn af olíu fór í sjóinn sem orsakaði mengun á svæðinu.



Goðafoss á strandstöð. Myndin er frá norsku strandgæslunni

Rannsóknaraðilar í Noregi (AIBN) og fánaríki skipsins, Antigua and Barbuda fóru með rannsókn málsins í samstarfi við RNS.

Skýrsla rannsóknaraðila í Noregi (AIBN) vegna strands Goðafoss má sækja á ensku á PDF formi á vefsíðu RNS, www.rns.is en einnig má finna hana á heimasíðu þeirra, www.aibn.no

Nr. 050 / 11 Sómi SH 163

3. Tók niðri á Breiðafirði



Sómi ©Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 6484
Smiðaður: Hafnarfirði 1983 plast
Stærð: 4,8 brl. 3,9 bt.
Mesta lengd: 7,56 m
Skráð lengd: 7,09 m
Breidd: 2,52 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Yanmar 140 kW 1997
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 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. maí 2011 var Sómi SH 163 á siglingu milli bryggja í Stykkishólmi. Veður: A 7 m sek.

Verið var að sigla bátum til viðgerða á drifbúnaði í Skipavíkurhöfn. Annar skipverjinn tók eftir að báturinn stefndi á Reyðarsker og kallaði til skipstjórans sem þá reyndi að bakka en bilunin í drifinu kom í veg fyrir að það væri hægt. Hann stöðvaði þá vélina og hífði upp drifið en framskrið bátsins leiddi til þess að hann tók niðri við skerið. Honum var siglt til hafnar og tekinn á land. Skemmdir reyndust ekki meiri en rispur á botni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn sagðist hafa í fljótfærni reynt að bakka þegar honum varð ljóst að hann væri að stefna á skerið í stað þess að beygja frá;
- að skipstjórinn studdist við landsýn og mið á siglingunni. Hann kvaðst hafa verið með stefnu eftir miði en vegna augnabliks aðgæsluleysis hefði hann lent utan þess.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök óhappsins megji rekja til aðgæsluleysis skipstjóra.

Nr. 051 / 11 Baldur

4. Tók niðri á Breiðafirði

Baldur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2727
Smiðaður: Þýskalandi 1970, stál
Stærð: 925,1 brl. 1369,4 bt.
Mesta lengd: 63,25 m
Skráð lengd: 58,72 m
Breidd: 12 m
Dýpt: 3,8 m
Vél: M.A.K. 18356 kW, 1970
Fjöldi skipverja: 8
Fjöldi farþega: 59

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 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 30. apríl 2011 var Baldur á siglingu með farþega við Suðureyjar á Breiðafirði. Veður: NV 3-5 m/s og sjólaust. SV straumur, um 1 sml. á klst.

Þegar skipið var stöð í sundinu milli Stakka og Ábætur lagðist það með bakborðssíðuna rólega utan í klett sem var neðansjávar við Ábætur. Enginn leki fannst eftir ítarlega lekaleit og var ferðinni þá haldið áfram.

Kafað var við skipið daginn eftir og fundust þá nokkrar óverulegar dældir á afmörkuðu svæði á bolnum en sú stærsta var um 30 x 40 sm og ca. 4 sm djúp undir tankapilfari.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var í skoðunarferð í forföllum annars skips í eigu útgerðarinnar;
- að samkvæmt öryggiskerfi skipsins fór áhöfnin yfir atvikið og var niðurstaða hennar sú að árvekni skipstjóra, ásamt annarri varðstöðu,

hefði verið ófullnægjandi. Fram kom að skipstjóri hefði ekki verið með fulla athygli þar sem hann var að lýsa umhverfinu fyrir farþegum og að misskilningur hafi átt sér stað á milli hans og yfirstýrimanns um hvað sá síðarnefndi átti að hafa sérstakar gætur á fyrir hann.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin tekur undir niðurstöðu áhafnar um ófullnægjandi árvekni og varðstöðu skipstjóra.

Þá telur nefndin að skipstjórnendur eigi ekki að sinna leiðsögn samhliða siglingu skipa við varhugaverðar aðstæður.

Nr. 069 / 11 Bjarni G. BA 66

5. Strandar í Hvalfirði

Bjarni G. ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2416
Smiðaður: Hafnarfirði 2000 plast
Stærð: 7,4 brl. 5,9 bt.
Mesta lengd: 9,15 m
Skráð lengd: 8,25 m
Breidd: 2,78 m
Dýpt: 1,23 m
Vél: Volvo Penta 196 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2011 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 2. júní 2011 var Bjarni G. BA 66 á siglingu á Hvalfirði. Veður: Logn

Á siglingunni strandaði báturinn tæpa hálfa sjómílu norður af Andriðsey. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð því leki virtist kominn að bátnum. Eftir lekaleit fannst enginn leki að bátnum og þar sem engin frekari hættu var talin steðja að var aðstoð afþökkuð og útkall björgunarsveita afturkallað en þá hafði bátinn rekið af skerinu. Eftir að skipstjóri

var fullviss um örugga siglingu út af grunnsvæðinu var siglt til Reykjavíkur undir eigin vélarafli.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var að koma frá því að draga grásleppunet innar í Hvalfirði. Ætlunin var að draga net sem lágu út með Andriðsey en í leiðinni hugðist skipstjóri kanna lagningar-svæði NV undir eyjunni. Hann sagðist áður hafa siglt inn á þetta svæði og ekki fundið eða séð neitt sérstakt til að varast en þarna væri grunnt. Hann hafi siglt upp í sólskinið og verið mikil speigun svo hann hafi ekki séð til kennimerkja um grunn eða boða;



- að samkvæmt skráðum siglingarferli úr AIS-kerfinu var stefna 204° siglingahraði 14,2 hnútar kl 12:06. Nær 30 sek síðar (12:07) 127° og 0,6 hnútar en nær 30 sek seinna (12:07) er stefna 125° og 1,2 hnútar. Kl. 12:08 er hraði 0,0 allt til kl. 12:09 þegar hann verður aftur 0,6 hnútar stefna 21°;
- að í stöðuleikagögnum yfir Bjarna G. BA 66 er djúprista 82 sm fyrir tómt skip en á þessum tíma var hann létt hlaðinn og sagði skipstjóri að ristan sé ekki mikið meiri en það;
- að í bátnum var nýjasta uppfærsla af Maxsea staðsetninga- og kortakerfi að sögn skipstjóra og hann hafi venjulega fært inn í það

viðbótarupplýsingar sem fengjust með siglingu á hægri ferð við svipaðar aðstæður en þrátt fyrir að hafa siglt þarna áður hafði hann orðið var við steininn;

- að fullkominn Micrel dýptarmælir með dýpis-aðvörn er í bátnum en hún var ekki virkjuð þrátt fyrir að skipstjóri vissi um hana. Hann taldi samt að dýpisaðvörnin hefði ekki komið að gagni þar sem brattinn á steininum hafi verið mikill.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var aðgæsluleysi skipstjóra við siglingu á grunnsævi.

Nr. 075 / 11 Gammur BA 82

6. Vélarbilun, strandar og dreginn til hafnar



Skipaskr.nr. 7284
Smiðaður: Blönduósi 1987 Plast
Stærð: 7,86 brl. 6,42 bt.
Mesta lengd: 8,57 m Skráð lengd: 8,45 m
Breidd: 2,9 m
Dýpt: 1,69 m
Vél: Iveco 176 kW 1987
Fjöldi skipverja: 1

Gammur ©Emil Páll Jónsson

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. júní 2011 var Gammur BA 82 á handfæraveiðum í Patreksfjarðarflóa. Veður: NA 10 m/sek.

Þegar bátsverjinn ætlaði að kippa á veiðislóðinni fór vélin ekki í gang vegna lítillar spennu frá rafgeymum fyrir vélina. Hugðist hann tengja rafmagn frá rafkerfi handfæravinda og var að vinna í því þegar hann tók eftir að bátinn rak upp að fjörunni. Hann óskaði eftir aðstoð og lét drekann

fara en taugin slitnaði niður við keðju. Nokkrir bátar voru á veiðum í flóanum og reyndi einn þeirra að koma taug í Gamm BA án árangurs svo hann rak upp í fjöru í Bolanesi undan Kálfadal. Björgunarskipið Vörður dró Gamm BA úr fjörunni og til hafnar í Tálknafirði þar sem hann var tekinn á land. Í ljós komu skemmdir á skrúfu og tvö göt á bolnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að áður en bátsverjinn fór að tengja rafmagn milli kerfa var rek bátsins meðfram landinu;
- að fóðring í startaranum var biluð. Þegar hann stöðvaðist í ákveðinni stöðu tók hann stöðugt til sín rafmagn og tæmdi geymanna sem voru nýir;
- að nokkru áður voru vandræði með rafmagn og í ljós kom að rafall hafði gefið sig vegna álags sem rekja má til ástands startarans;
- að taugin sem slitnaði var 16 mm (nylon) og að sögn eiganda var hún nýleg.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að rekja megi strand bátsins til bilunar í startara.

Nr. 083 / 11 Blíða SH 277

7. Tók niðri og dregin til hafnar



Blíða ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1178
Smiðaður: Seyðisfirði 1971 stál
Stærð: 61,9 brl. 61 bt.
Mesta lengd: 23,32 m
Skráð lengd: 20,64 m
Breidd: 4,8 m
Dýpt: 2,45 m
Vél: Caterpillar 269 kW, 1979
Fjöldi skipverja: 4

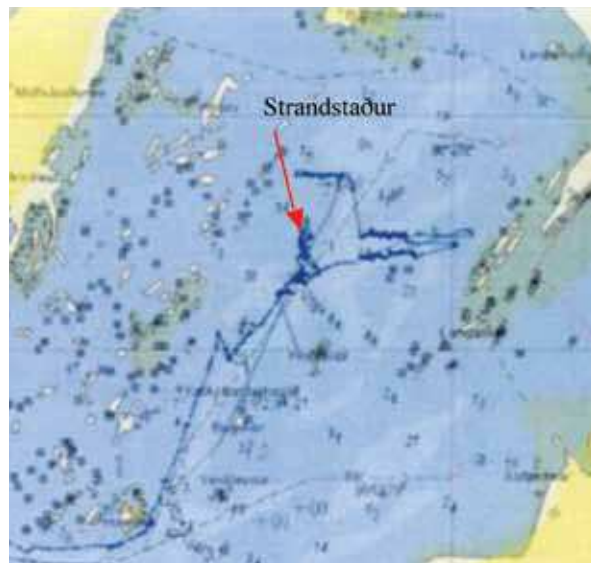
Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2011 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 18. júní 2011 var Blíða SH 277 á kuðungaveiðum á Króksfirði. Veður: NA 10 m/sek.



Nýlokið var drætti einnar gildrutrossunnar kl. 15:00 og sneri skipstjóri skipinu á endabaujunni og lagði aftur í sama farið en þegar búið var að leggja um helming trossunnar tók skipið niðri með nokkrum skruðningi. Við þetta varð það stjórnlaust en skrúfubúnaður var eðlilegur en stýrisblaðið var fast yfir í annað borðið. Gerð var árangurslaus lekaleit og við skoðun á stýrisvél virtist hún í lagi en stýrisstammi var fastur. Á meðan rak skipið en hægt var að setja áfam eða bakka frá grynningum á rekinu en svo var akkeri látið falla og beðið aðstoðar.

Knolli BA 8 kom um kl. 17:00 og dró Blíðu SH að bryggju á Karlsey (Reykholum).

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra var boðinn ekki í kortinu en hann taldi rafrænakortið sem hann notaði mjög gott og nákvæmt. Hann hafi bætt inn í það öllum upplýsingum sem hann hefði fundið því oft væri verið að veiðum á mjög þröngum og erfiðum veiðisvæðum. Þennan stein eða boða sagðist hann ekki hafa orðið var við áður;
- að skipið tók niðri skammt NV úr Króksálnum innan 10 m jafndýpislinunnar;
- að sögn skipstjóra tók skipið niðri á stað 65°26',243N og 22°03',740V;
- að dýpismæling í kortinu er frá því fyrstu sjó-

mælingar voru gerðar á þessu svæði 1907 og eru dýpistöflur ekki þéttar þó svo þær sem eru til staðar séu nákvæmar. Í korti 44 er getið skekkju í staðsetningu þess sem kemur fram þegar staðsetning með GPS er notuð. Þessi skekkja var ekki til staðar í rafrænakortinu sem notað var við siglinguna þó GPS staðsetning hafi verið notuð því leiðrétt hafði verið fyrir henni;

- að siglinga- og leiðsögutæki í brú eru dýptarmælir Furino SCV 1100 L, radar Koden MD 364 og MaxSea kortagrunnur studdur af GPS-staðsetningatæki;
- að dýptarmælirinn er með dýpisaðvörun sem ekki var virk og sagði skipstjóri að hann hafi aldrei notað hana í þessum dýptarmæli. Hann hafi notað asdik þegar hann er að kynna sér ný veiðisvæði en í þetta skipti hafði hann asdikstautinn ekki uppi því hann var að leggja trossuna og taldi að nægjanlegt dýpi væri til staðar;
- að fjara á Reykhólum var kl. 14:51 og var því fjara þegar skipið tók niðri en þar sem NA 10 m/sek var á svæðinu hefur rekið út þó innstraums (aðfalls) hafi verið farið að gæta áður en akkeri var látið falla;
- að skipstjóri kvaðst hafa kynnt sér öll fánleg gögn um svæðið og siglt gætilega með asdik niðri til að fylgjast með botninum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins má rekja til ófullnægjandi sjókorta og að skipstjóri gætti ekki að sér í samræmi við það.

Fram kemur í siglingakortinu að dýpistöflur eru afar strjálar enda upphaflegar frá fyrstu árum sjómælinga á svæðinu.

Nr. 088 / 11 Christina

8. Strandar við Lundey



Christina ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2241
Smiðaður: Svipjóð 1956, stál
Stærð: 38,78 brl. 36 bt.
Mesta lengd: 18,23 m
Skráð lengd: 16,28 m
Breidd: 4,50 m
Dýpt: 2,95 m
Vél: Volvo Penta 192 kW, 1971
Fjöldi skipverja: 2
Fjöldi farþega: 6

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 3. febrúar 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 2. júlí 2011 var farþegaskipið Christina á útsýnissiglingu á Kollafirði. Veður: A 8-9 m/s. og bjart. Djúprista: 2,9 m.

Á siglingunni strandaði skipið norður af Lundey á stað, 64°11'317N og 021°49'989V. Björgunarsveitir voru kallaðar út og þar sem skipið hallaði var fólkið sett um borð í björgunarbát. Það var síðan tekið um borð í björgunarskipið Stefir sem flutti það í land þar sem sjúkraflutningamenn og lögregla beið.



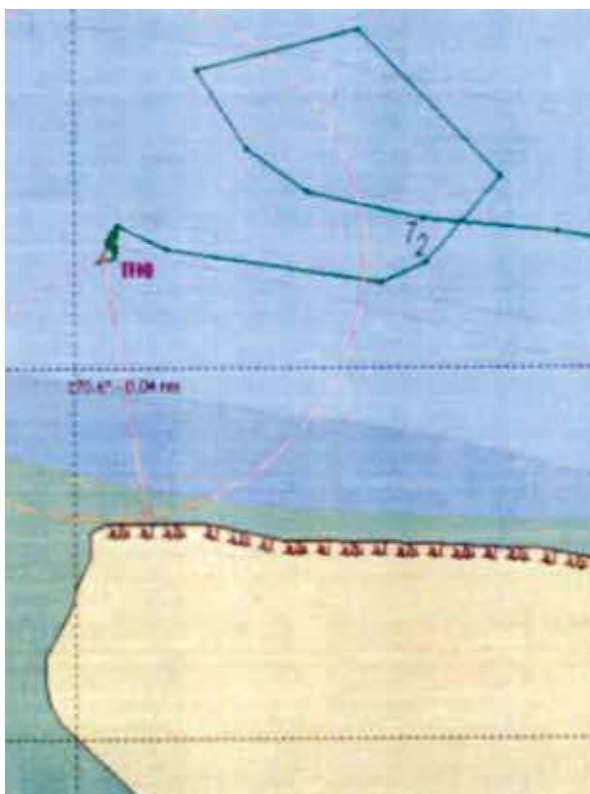
Myndin sýnir Christinu á strandstað. Mynd ©mbl.is/Árni Sæberg

Á meðan beðið var eftir aðfalli hélt b/s. Ásgrímur Björnsson við Christinu til að varna því að hún

legðist freka upp í fjöruna. Eftir að verulega var fallið að voru vélar ræstar og bakkað og á sama tíma tók björgunarskipið í og kl 15:18 losnaði skipið af strandstað og reyndist lítið skemmt.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt siglingaferli úr AIS-tæki skipsins strandaði það um 0,04 sml (75 m) í rv. 180° frá NV tanga Lundeyjar. Því hafði verið siglt smá spöl (u.þ.b. 0,05 sml) innan við sjö metra jafndýpislinunnar á hægri ferð (frá 0,5 til 4 hnútar). Þegar beygt var inn fyrir fimm metra jafndýpislinuna strandaði skipið og stóð fast kl. 10.57;
- að fjara var í Reykjavík kl 13.05;
- að djúprista var 2,9 metrar í hælinn;
- að sögn skipstjóra hafði hann grun um að steinar væru út af NV tanga eyjarinnar og hafði því venjulega farið fremur rúmt fyrir. Í þetta skipti tók hann auka snúning til norðurs að ósk farþega sem vildu sjá meira. Þegar hann kom úr snúningnum sló stýrið út og truflaði einbeitingu hans svo hann sigldi upp í hættusvæðið (sjá mynd);



- að skipstjóri sagði að það hafi verið við-

varandi vandræði með það að rafmagnsstýrið vildi slá út en handstýri var alltaf virkt og hafði hann þá ávallt notað handstýrið vegna þessara bilana. Fyrr um sumarið taldi hann að komist hafi verið fyrir þessar bilanir þar sem settir voru auka segullokur á vökvalögnina. Þessi endurtekning á útslætti á rafmagnsstýri truflaði hann;

- að sögn skipstjóra varð einn farþeginn óttasleginn og af þeim sökum ákvað hann að sjósetja gúmmibjörgunarbát og láta farþega og hinn skipverjann fara um borð í hann enda var skipið farið að halla á strandstað.

NEFNDARÁLIT:

Örsök strandsins er aðgæsluleysi við stjórnun bátins á grunnsvæði.

Nr. 112/ 11 Lágey ÞH 265

9. Tekur niðri í Seyðisfirði og dregin til hafnar



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

Lágey ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 3. febrúar 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 16. september 2011 var Lágey ÞH 265 á siglingu í Seyðisfirði. Veður: SA andvari,

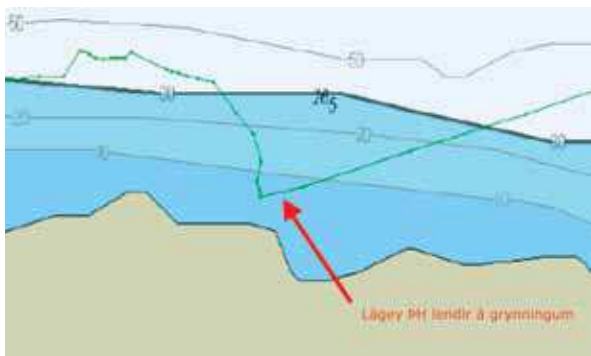
Verið var á landleið en þegar komið var inn undir Eyrar var bátnum siglt upp á grynningar, skammt austan Þórarinsstaða, sunnan fjarðar. Skipstjóri kúplaði strax frá skúfu en þá var báturinn kominn

yfir grynningarnar svo bakkað var frá landinu út á meira dýpi en mikill hávaði kom frá skrúfunni.

Skipverjar hófu þegar lekaleit og fannst leki í framskipi og voru dælur ræstar sem höfðu undan lekanum. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og voru björgunarbátar sendir með dælur á vettvang og dró einn þeirra Lágey ÞH að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa farið á sjó um kl. 11:30 daginn fyrir strandið. Lagt línuna, dregið og lagt aftur áður en haldið var til lands. Hann var einn í stýrishúsinu á landstíminu. Hann hafi sett stefnu inn fjörðinn þannig að sem minnsta stefnubreytingu þyrfti að gera eins og hann hafi marg oft gert bæði á útstími og landsstími;
- að úr gögnum VSS í AIS-kerfi kemur fram að nokkuð stíft var róið fyrir í mánuðinum. En báturinn var í landi frá 7. – 14. september þegar farið var á sjó aftur kl 06:09 og komið aftur til Seyðisfjarðar kl. 00:31 eftir átján og hálfa klukkustund á sjó. Aftur var farið á sjó kl. 11:26 eftir um ellefu klst. í höfn og var bátnum siglt á grynningar kl. 06:11 þann 16. september eftir 18,5 stundir á sjó;



- að skipstjóri sagðist ekki hafa sofnað;
- að samkvæmt AIS kerfi hafði stefna verið sett í fjarðarmynnið kl. 04:48 og ekki breytt eftir það;
- að skipstjóri sagði að allt í einu hafi dýptarmælirinn farið nær lóðrétt úr 20 föðum í 0 og svo hafi hann sýnt 10-12 faðma aftur og þá hafi báturinn verið laus;
- að í bátnum er Furuno „NavNet“ sambyggt

fjölnota siglinga- og leiðsögutæki en í því er á ratsjá, dýptarmælir, og siglingakort tengt GPS staðsetningakerfi. Hægt er að hafa öll tækin í sama skjánum á sama tíma. En skipstjóri sagðist eingöngu hafa verið með siglingakortið á skjánum þar sem annars er hverju tæki gefið svo lítið svæði á skjánum. Einnig er í stýrishúsinu straummælir og annar dýptarmælir sem var í gangi en dýpisaðvörðun í honum var ekki höfð virk.

- að skipstjóri sagðist ekki vita hvaða gerð kortin í NavNetinu væru en Maxsea staðsetningakerfið hafi verið bilað í nokkurn tíma. Þegar hann hafi verið með bæði kerfin hafi hann orðið var við að þeim hafi ekki alltaf borið saman.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er vítavert gáleysi skipstjóra við stjórn bátsins. Nefndin telur að af ferlum bátsins samkvæmt AIS kerfinu megi ráða að skipstjórinn hafi ekki haft hugann við siglinguna enda lá stefna bátsins beint á land í lengri tíma.

Nr. 115/ 11 Íris Ósk SH 280

10. Tók niðri á Breiðafirði



Skipaskr.nr. 2484
Smiðaður: Akranesi 2000 plast
Stærð: 8,5 brl. 5,6 bt.
Mesta lengd: 9,23 m
Skráð lengd: 8,05 m
Breidd: 2,78 m
Dýpt: 1,32 m
Vél: Caterpillar 175 kW 2000
Fjöldi skipverja: 2

Íris Ósk ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 3. febrúar 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. september 2011 var Íris Ósk SH 280 á hægri siglingu úr Stykkishólmshöfn. Veður: Logn.

Skipstjóri taldi sig vera kominn vestur fyrir Súgandisejarhorn eins og ferill í siglingatölvunni sagði til um. Hann beygði til norðurs út úr höfninni og setti sjálfstýringu inn. Eftir smá stund kom mikið högg á bátinn og sá skipstjóri í myrkrinu að hann hafði siglt í fjöruna undir Súgandisey. Hann sigldi þegar að bryggju aftur og aðgætti hvort leki hefði komið að bátinum en enginn fannst.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa verið á hægustu ferð og hann séð af ljósum í höfninni að hann var kominn vestur fyrir Súgandisey og siglingaforritið (Maxsea) hafi einnig sýnt það. Hann hafi því sett stefnu í 30° út úr hafnarmynninu, stillt sjálfstýringuna á þá stefnu og sett hana inn en í myrkrinu hafi hann ekki séð að báturinn beygði til stjórnborða;
- að sjálfstýringin er af Furuno gerð NavPilot-500 sem fær boð frá GPS-áttavita SC-50.
- að svokölluð „sjóræningjaútgáfa“ af siglingaforritinu MaxSea var um borð;
- að leiðarmerki eru á Ytri höfða sem gefa örugga staðarlínu um hafnarmynnið. Ljósín eru greinileg en skipstjóri sagðist ekki hafa fylgst með þeim eða haft þau til hliðsjónar við siglinguna í þetta sinn. Hann taldi sig hafa góða staðsetningu þar sem hann studdist við siglingaforritið sem aldrei hafi brugðist;
- að sögn skipstjóra gæti stýringin hafa slegið út en ekki hafi borið á bilunum í henni;
- að skipstjóri sagðist ekki vita nákvæmlega hvar hann sigldi upp í klettana því við höggið hafi hann bara bakkað frá og siglt strax að bryggju til að skoða skemmdir sem reyndust minniháttar. Þegar enginn leki fannst beið hann eftir aðfallinu og tók bátinn upp á flóði.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins má rekja til aðgæsluleysis skipstjóra við siglingu út úr höfninni.

Nefndin vekur athygli á því að „sjóræningjaútgáfa“ af siglingaforritum eigi ekki undir nokkrum kringumstæðum að vera í notkun um borð í skipum eða bátum.

Nr. 122 / 11 Axel

11. Strandar við Sandgerði



Axel ©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 8800133
Fánaríki: Færeyjar
Smiðaður: Danmörku 1989, stál
Stærð: 2469 GT DWT 3223 mt
Mesta lengd: 87,05 m
Breidd: 14,50 m
Vél: ME MAK 8MU 453 C,
2400kW árg 1989
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Endurrit sjóprófs; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 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 7. október 2011 var frystiflutningaskipið Axel að fara frá Sandgerði. Meðaldjúprista: 5,8 metrar. Veður: NNA 5-6 m/s., flóðhæð um 2,8 m og skyggni gott en myrkur. Flóð var um kl. 03:00. (Veður og sjólag Siglingastofnun).

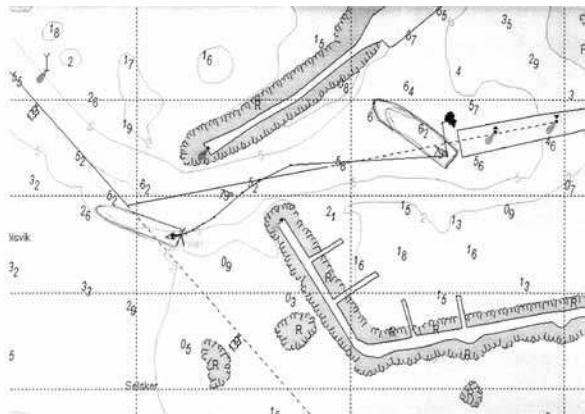
Um kl. 02:15 var öllum landfestum sleppt nema einum afturenda (spring) til að halda við meðan skipinu var snúið við enda bryggjunnar með bógskrúfu. Eftir að skipinu hafði verið snúið var því siglt út úr höfninni en þegar það var komið rétt út fyrir hafnargarðana lenti það suður úr innsiglingamerkjum og strandaði á stað, 64°02'229N og 022°43'457V um kl. 02:25.



Kortið sýnir feril skipsins og strandstað (rauð ör). Svarta örín sýnir vindátt. (AIS) kerfi LHG

Axel sat fastur með bakborðssíðu að grynningum (Sjá teikningu á korti). Skipstjórinn hafði samband við hafnaryfirvöld og var ákveðið að kalla út björ-

gunarsveit og fá dragnótabátinn Örn KE 14 sem var í höfninni til aðstoðar. Þessir aðilar komu fljótt á staðinn. Tilkynning um strandið barst til LHG kl. 02:48.



Myndin sýnir feril skipsins, hvernig því var snúið við bryggjuna og legu þess á strandstað.

Sett var tóg frá Axel framan í Örn KE og bátur björgunarsveitarinnar var beðinn um að ýta á bakborðssíðu skipsins til að freista þess að losa það. Við þetta og að beita öflugri bógskrúfu tókst að snúa skipinu á NV stefnu út innsiglinguna að höfninni en það losnaði ekki.



Örn ©Hilmar Snorrason

Með því að dæla inn í stafnhylki (um. 100 tonn) og lyfta skipinu að aftan tókst að losa skipið fyrir eigin vélarafli auk þess sem Örn KE togaði í það. Axel var laus um kl. 04:10 og var skipinu siglt til Helguvíkur þar sem mögulegar skemmdir á því voru kannaðar.

Ekki kom gat á skipið en einhverjar skemmdir urðu á botni þess og á skúfu en þó ekki það miklar að það fékk að halda áfram för sinni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var fulllestað, um 2.400 tonn af minkafóðri og á leið til Danmerkur;
- að ekki var hafnsögumaður um borð.

Skipstjórinn hafði verið u.þ.b. tvö ár með skipið og hafði komið með það fimm sinnum áður til hafnarinnar. Hann kvaðst þekkja höfnina þar sem hann hefði einnig róið á fiskiskipum þaðan og af þessum sökum ekki talið sig þurfa lóðs;

- að í brúnni með skipstjóra var stýrimaður (vanur) sem sinnti stjórnþökum eftir fyrirmælum hans. Fram kom að þetta fyrirkomulag væri regla í höfnum;
- að sögn skipstjóra hafði hann reynt að halda skipinu nær nyrðri hafnargarði og síðan haft áhyggjur af missa afturenda þess utan í syðri hafnargarð þegar hann mundi beygja því í stefnu út innsiglingarennu;
- að skipstjóri taldi vind og straum (suðurfall) innan hafnarinnar hafa haft áhrif á stjórn skipsins. Samkvæmt upplýsingum úr „Veður og sjólag“ hjá Siglingastofnun Íslands fyrir mælingu fyrir höfnina var niðurstaða í eftirfarandi töflu:

Tímabil	Rodastalla	Rodahæð	Vindar (m/s)	Winda (m/s)	Vindátt (°)	Luftþryggingur (hpa)	Luftveldi (°C)
7.10.2011 03:30	2,92	2,76	5	6	12	1016	4,2
7.10.2011 03:20	2,93	2,81	5	7	6	1016	4,5
7.10.2011 03:10	2,94	2,79	5	6	9	1016	4,2
7.10.2011 03:00	2,94	2,86	5	6	11	1016	4,1
7.10.2011 02:50	2,94	2,79	5	6	13	1015	3,8
7.10.2011 02:40	2,92	2,81	4	6	21	1015	3,5
7.10.2011 02:30	2,91	2,77	5	6	18	1015	3,4
7.10.2011 02:20	2,88	2,78	5	6	16	1015	3,2
7.10.2011 02:10	2,85	2,77	5	6	16	1015	3,3
7.10.2011 02:00	2,82	2,71	5	6	15	1015	3,3

Eins og fram kemur í töflunni er háflóð um kl. 03:00 og því einhver sjávarfallastraumur um kl. 02:25 þegar skipið strandar. Vindátt var óhagstæð þ.e.a.s. r/v 011° og 5-6 m/s;

- að skipstjóri kvaðst hafa verið á „Dead slow“ en sú stilling gefur um sex hnúta ferð á slétum sjó. Við þessar aðstæður hefði hann mest verið á þriggja hnúta ferð en verið á 2-2,5 hnúta ferð þegar skipið strandaði;
- að samkvæmt AIS kerfi (sjá kort) fór skipið mest 37 m út úr innsiglingalínu inn og út úr höfninni sé miðað við loftnet á stýrishúsi;
- að samkvæmt útreikningum eftir að skipið var laust kom í ljós að með því að dæla í stafnhylkið var hægt að fá skipið upp að aftan um 30 sm og um 54 sm niður að framan. Nokkuð ljóst er að það hafi haft úrslitaáhrif á að skipið losnaði;
- að ekki er dráttarbátur til í höfninni en hægt er

að fá hann frá Reykjanesbæ ef þess er óskað. Samkvæmt upplýsingum hjá höfninni lestaði Axel sjö sinnum á árinu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu óhappsins vera mistök við stjórn skipsins.

Nr. 123 / 11 Kaprifol

12. Strandar á Þórshöfn



IMO 9200081
Fánaríki: Kýpur
Smiðaður: Tyrklandi 2000, stál
Stærð: 1845 GT
Mesta lengd: 89,37 m
Breidd: 12 m
Dýpt: 5,1 m
Vél: Wartsila
Fjöldi skipverja:

Kaprifol ©Moolen

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 3. febrúar 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, 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 4. október 2011 var tankskipið Kaprifol að koma til Þórshafnar til lestunar á lýsi. Djúprista: 3-4 m. Veður: NV 10-14 m/s. skv. upplýsingum frá hafnaryfirvöldum.

Þegar skipið var komið inn í höfnina náði stjórnandi þess ekki að koma því að bryggju svo það lenti inn á grynningar og strandaði. Landfestum var komið í land og með því að hífa í þær og með aðstoð vörubíls í landi tókst að losa skipið.



Mynd: Kaprifol strandað í höfninni á Þórshöfn. mbl.is/Líney

Kafað var við skipið og í ljós kom rífa á botni fyrir aftan miðju og öll skrufublöð skemmd.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki var tekin skýrsla af skipstjóra um atvikið en fram kom hjá honum í samtali við lögreglu að hann hefði komið inn í höfnina á talsverðri ferð til að missa ekki skipið í syðri hafnargarðinn vegna vinds. Vegna þess hefði hann ekki komist nær bryggjunni í fyrstu tilraun og ekki tekist að stöðva ferð skipsins;
- að ekki varð vart við mengun í höfninni;
- að ekki var hafnsögumaður um borð. Fram kom hjá hafnaryfirvöldum að skipstjórinn hefði ekki komið til hafnarinnar áður en fengið upplýsingar um aðstæður og talið sig geta siglt inn í höfnina við þessar aðstæður.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en telur að skipstjórinn hafi vanmetið aðstæður.

Nr. 139/11 Sigrún SU 166

13. Strandar í Fáskrúðsfirði



Skipaskr.nr. 7002
Smiðaður: Hafnarfirði 1987 plast
Stærð: 6 brl. 4,9 bt.
Mesta lengd: 7,73 m
Skráð lengd: 7,65 m
Breidd: 2,68 m
Dýpt: 1,55 m
Vél: FM 86 kW 2004
Fjöldi skipverja: 2

Sigrún ©Finnbogi Jónsson

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 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 21. nóvember 2011 var Sigrún SU 166 á landleið inn Fáskrúðsfjörð. Veður S 7 m/sek á Vattarnesi.

Bátsverjar höfðu lagt línu utarlega í firðinum og voru á landleið. Annar skipverjanna tók við stjórn og setti stefnu á ljósin í kaupþúninu inn í firði. Þegar siglt hafði verið í nærri hálfa klukkustund tók Sigrúnu SU niðri og stöðvaðist hún á grynningum nokkru innan við Víkurgerði. Skipstjórinn kallaði á aðstoð við að ná bátum úr fjörunni og voru björgunarbátar sendir til aðstoðar. Enginn leki kom að bátum og áður en björgunarbáturinn Hafdís kom náðu skipverjar Sigrúnar SU á flot aftur og sigldu í fylgd björgunarbátsins inn til Fáskrúðsfjarðar.

Eftir að Sigrún SU var tekin á land sást að brotnað hafði aðeins upp úr ystu skel á bakborðsbóg og drag undir kili bognað aðeins upp.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa sagt skipverjanum að halda stefnu á ljósin í bænum og falið honum stjórnina eins og svo oft áður enda hafði þeir verið saman á sjó á áratugi. Skipstjórinn sagðist hafa farið aftur á til að þrifa og taka til eftir lögnina. Dýptarmælir hafi verið í gangi en þegar báturinn stóð fastur var búið að slökkva á honum;
- að bæði skipstjórinn og skipverjinn sögðu að leiðarbjart hafi verið inn fjörðinn og öll ljós á ströndinni vel sýnileg en svarta myrkur verið til landsins svo ekki sást upp í fjöruna. Hvorugur þeirra sagðist hafa gætt að Hafnarhólmi sem sást til aftur út og sagðist skipstjóri hafa verið svo upptekinn við þvottinn að hann gætti ekki að vitanum sem sýndi grænan geira yfir grynningarnar við suðurströndina en hvítan inn fjörðinn;
- að skipverjinn sagðist hafa slökkt á kortaskjá í GPS-tæki því hann lýsti svo bjart að hann var blindaður af birtunni og sá ekkert út um gluggana. Hann sagðist ekki muna hvort hann hafi einnig slökkt á dýptarmælinum en birta frá honum truflar ekki útsýnið eins mikið og frá kortaskjánum. Hann sagði að stífur vindur hafi

verið á stjórnborðssíðuna á siglingunni af N, NA og það gæti hafa breytt siglingunni;

- að við vinnslu málsins var fengin ferilskráning um siglingu Sigrúnar SU þennan dag en skráningin sýndi aðeins lítinn hluta siglingarinnar á útleið eða frá kl. 17:00 til 17:23. Þetta gæti skýrst af skugga sem er á VHF fjarskiptakerfinu undir suðurströnd fjarðarins á þessum slóðum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var kæruleysi við siglingu bátsins.

Nr. 140 / 11 Dóri GK 42

14. Strandar við Hvalsnes í Stöðvarfirði



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: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. mars 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 22. nóvember 2011 var Dóri GK 42 á landleið til Stöðvarfjarðar. Veður: SV 5-6 m/sek og 7-8 m/sek í hviðum.

Skipverjar höfðu lagt í línuróður um kl. 04:50 að morgni 21. nóvember og voru á veiðum utan við Gerpisgrunn eða um 40 sml. frá Stöðvarfirði. Þegar veiðum lauk var aflinn um borð 5,5 tonn og var haldið til hafnar. Tveir skipverjar skiptu með sér siglingunni og þegar um 9 sml. voru eftir tók skipstjórinn við stjórn. Hann setti stefnuna til Stöðvarfjarðar og þegar komið var í landvar og bára og hreyfing bátsins minnkaði

sofnaði skipstjórinn. Hann vaknaði síðan við að báturinn strandaði um kl. 01:00 í stórgýtisfjöru við Hvalsnes í Stöðvarfirði á stað: 64°49'N og 013°53'V. Skipstjórinn lét LHG vita og óskaði eftir aðstoð.



Dóra GK á strandstað ©Lögreglan

Skipstjórinn var einn í brúnni en aðrir í áhöfninni (3) voru sofandi þegar báturinn strandaði. Þeir vöknudu við strandið og öll áhöfnin fór í björgunarbúninga.

Bátar og menn frá björgunarsveitum í nærliggjandi höfnum, Neskaupsstað, Fáskrúðsfirði og Breiðdalsvík voru kallaðir út og fóru á strandstað. Þyrluvakt LHG var sett í viðbragðsstöðu.



Ferill (blá lína) og strandstaður Dóra GK

Skipstjóri hafði einnig samband við annan bát, Von GK 113, sem reyndi að draga Dóra GK á flot en taugin á milli þeirra slitnaði.

Von GK og björgunarskipið Hafdís reyndu að draga bátinn á flot en það gekk ekki og var ákveðið að biða eftir flóði um hádegisbil. Þrír úr áhöfninni fóru í land en skipstjóri varð eftir um borð. Björgunarskipið Hafbjörg kom á vettvang og náði að draga Dóra GK af standstað.

Fjögur göt komu á Dóra GK, tvö sitt hvoru megin við hliðarskrúfu, eitt á síðuna stjórnbörðsmegin og aftast á bakborðsíðu. Eitt gatið var á olúgeymi

og lak einhver olía út en lítið var á þeim geymi. Eftir að hafa drepit á aðalvél var lítil ljósavél keyrð fyrir lensidælur og höfðu þær við lekanum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt gögnum Vaktstöðvar siglinga var báturinn á 9,2 hnúta ferð þegar hann strandaði;
- að skipstjórinn hafði vaknað um kl. 09:00 þann 19. og fór hann ásamt öðrum úr áhöfninni í bíl frá Grindavík um kl. 14:00 sama dag á leiðis til Stöðvarfjarðar. Þeir voru komnir þangað um kl. 02:00 daginn eftir en bilun í bílnum hafði tafið ferð þeirra austur;
- að þegar báturinn strandaði voru liðnar 40 klst. frá því að skipstjórinn fór að heiman. Á þeim tíma hafði hann sofist u.þ.b. 3,5 klst. og þar af um 2,5 klst. eftir að línan hafði verið lögð. Hann hafði sofist í um 45 mín. á landsríminu. Hann hafði því vakað í um 36-37 klst.;
- að sögn skipstjóra væri „venjuleg sjóferð“ 12-16 klst. á þessu svæði og færi eftir eðli ferðarinnar þ.e.a.s. slit á línu, siglingu á milli tengsla eða ef slæða þurfi upp línu. Fram kom hjá honum að hann vildi vera kominn á miðin um miðnætti og vera í landi aftur fyrir kl. 18:00;
- að fram kom að hvíldartími skipverja í landi er frá fjórum til átta tímum milli róðra. Hvíldartími úti á sjó væri vanalega u.þ.b. 5,5 klst. Út- og landstím skiptist á milli skipverjanna;
- að um borð voru eftirfarandi siglingatæki: Ein ratsjá, tveir plotterar og tveir dýptarmælar. Voru þau öll í gangi nema annar plotterinn;
- að aðvörunarbúnaður er í siglingatækjunum en hann var ekki notaður. Hann væri yfirleitt lítið notaður;
- að um borð voru 1.200 ltr. af olíu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var að stjórnandi bátsins sofnaði á vaktinni þar sem hann hafði ekki fengið nægjanlega hvíld.

Nefndin telur algjörlega óásættanlegt að skipverjar fái ekki nægjanlega hvíld og þá ekki síst

stjórnendur báta og skipa sem bera ábyrgð á öryggi skips og skipverja. Röðrar af þessu tagi eru ekki til þess fallnir að stuðla að lágmarkskröfum um öryggi og heilsuvernd skipverja. Nefndin bendir á reglugerð um vinnu- og hvíldartíma skipverja á íslenskum fiskiskipum nr. 975/2004.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að nota þann aðvörunarbúnað sem siglingatæki þeirra eru búnir.

Nr. 151 / 11 Valur ÍS 20

15. Stjórnandi sofnað og strandar í Álfafirði



Skipaskr.nr. 1440
Smíðaður: Fáskrúðsfirði 1975 Eik
Stærð: 27,4 brl. 25 bt.
Mesta lengd: 17,07 m
Skráð lengd: 15,6 m
Breidd: 4,47 m
Dýpt: 1,89 m
Vél: Volvo Penta 220 kW 1989
Fjöldi skipverja: 2

Valur ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd 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:

Þann 15. desember 2011 var Valur ÍS 20 á siglingu til Súðavíkur. Veður: NV andvari.



Papey 2684 dregur Val ÍS af strandstað ©SÍ

Bátsverjar voru á rækjuveiðum þar til síðdegis og héldu þá áleiðis til hafnar. Um kl. 18:40 hafði stjórnandi bátsins samband við land og tilkynnti að hann ætti 13 mín. eftir í höfn. Kl. 18:52 strandaði Valur ÍS rétt utan við hafnargarðinn í Súðavík á stað: 66°02'545N og 22°58'971V.

Bátsverjar fóru í björgunarbúninga og athuguðu með leka sem ekki var til staðar.

Eftir nokkrar tilraunir að losa bátinn úr fjörunni óskaði skipstjóri eftir aðstoð Papeyjar og komið var taug á milli bátanna. Sameiginlega tókst þeim að ná Val ÍS á flot aftur og var honum siglt að bryggju um kl. 20:30.

Daginn eftir var kafað við bátinn og í ljós kom að engar skemmdir urðu á bol fyrir utan ákomu á slingubretti við kjöl.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnandinn sagðist hafa sofnað við stjórn bátsins með þessum afleiðingum;
- að báturinn fór úr höfn um kl. 07:40 um morguninn;
- að Valur ÍS var á 8,4 hnúta ferð þegar hann strandaði;
- að eftirfarandi kort er úr AIS kerfi frá Vaktsöð siglinga og sýnir siglingu bátsins og strandstað:



- að þar sem báturinn strandaði var malafjara en bæði utar og innar nær garðinum er stórgryti;
- að ratsjá og dýptarmælir voru í gangi á siglingunni. Viðvörðunarbúnaður var fyrir hendi í þessum tækjum en var ekki notaður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var sú að stjórnandi bátsins sofnaði á vaktinni.

Nefndin bendir skipstjórnendum á mikilvægi þess að vera vel hvíldir við stjórn skipa sinna og bendir á að sjómenn skuli tileinka sér ákvæði um vinnu- og hvíldartíma. Þá hvetur nefndin skipstjórnarmenn til að tileinka sér þann öryggisbúnað sem er í siglingatækjum.

SKIP VÉLARVANA

Nr. 002 / 11 Hafdís SU 220

1. Vélarvana og dregin til hafnar



Hafdís ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2400
Smiðaður: Hafnarfjörður / Pólland
1999
Stærð: 29,9 brl. 68,2 bt.
Mesta lengd: 15,65 m
Skráð lengd: 14,4 m
Breidd: 4,99 m
Dýpt: 2,26 m
Vél: Caterpillar 336 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni 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 9. janúar 2011 var Hafdís SU 220 á siglingu um 5,5 sml. NV af Garðskaga. Veður: A 15-20 m/s.

Línan slitnaði á drættinum og verið var að sigla í næsta ból þegar skúfan hætti að snúast, ferð datt niður og eldviðvörðunarkerfið fór í gang. Þegar vélstjóri kom í vélarúm var mikill reykur frá sviðnuðu gúmmí en enginn eldur. Ræsti hann þá vélarúmsblásara til að reykræsta. Þegar hann gat athafnað sig til viðgerða kom í ljós að sveigjutengi á milli vélar og gírs hafði rofnað.

Skipstjóri óskaði þá eftir aðstoð og fljótlega kom björgunarskipið Jón Oddgeir frá Njarðvík og dró bátinn til Sandgerðis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um morguninn hafði eitthvað komið í skúfuna svo nokkuð dró niður í vélinni en skúfan losaði sig við það fljótlega aftur enda „skurðarhnífar“ aftast á stefnirörinu að sögn vélstjóra. Hafði hann eftir kafara sem kafaði í skúfuna, eftir að í höfn var komið, að ekkert

hafi fundist í henni en kafarinn taldi sig hafa séð merki þess að eitthvað hafði komið í hana nýlega;

- að „Twindisc“ gír er aftan á vélinni og að sögn vélstjóra er tengið af gerðinni „Vulkan“ og er inn í kúplingshúsinu þar sem það er ekki aðgengilegt til eftirlits. Hann taldi að það hafi ekki verið átt við það frá upphafi.

NEFNDARÁLIT:

Ekki er ljóst hvað orsakaði skemmdirnar en benda má á aldur tengisins og skyndilegs álags sem það varð fyrir þegar kom í skúfuna fyrr um daginn.

Nr. 028 / 11 Blíða SH 277

2. Vélarbilun og dregin til hafnar



Blíða ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1178
Smiðaður: Seyðisfirði 1971 stál
Stærð: 61,9 brl. 61 bt.
Mesta lengd: 23,32 m
Skráð lengd: 20,64 m
Breidd: 4,8 m
Dýpt: 2,45 m
Vél: Caterpillar 269 kW, 1979
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 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 9. mars 2011 var Blíða SH 277 á landleið til Stykkishólms. Veður: NA 7 – 9 m/sek.

Þegar báturinn var um hálfa sjómílu fyrir austan Elliðaeyjar sáu skipverjar að gufustrókur kom frá vélinni og skömmu síðar stöðvaðist hún. Í ljós kom að múffa hafði gefið sig með þeim afleiðingum að kælivatn fór af vélinni. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og Þórsnes II SH dró Blíðu SH til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tengimúffa á kælivatnslögn frá varmaskipti niður í hringrásardæluna fór í sundur. Varmaskiptirinn var notaður til að kynda skipið og er hann festur við loft vélarúmsins;



- að skipt hafði verið um hringrásardæluna nokkrum dögum áður af pípulagningarmanni og gengið frá tengingu við hitaskiptinn. Álitamál voru uppi um hvort þessi múffa hafi verið nægjanlega hert eða hvort hún hafi verið af rétttri gerð. Hvað varðar hersluna báru röraendar þess merki að leyfar úr pakkningunni sátu eftir vegna pressunnar;
- að tvær samskonar tengingar eru á hringrásinni önnur er uppi við loft sem tengist við varmaskiptinn og fylgir hún því titringi skipsins. Það hafði ekkert los komið á hana. Hin var, eins og að framan segir, tengd varmaskiptinum og hringrásardælu sem svo aftur var tengd við kælivatnsgeymi vélarinnar. Það mæddi því titringur bæði frá vélinni og skipinu á tengingunni. Ró á múffu tengingarinnar skrúfaðist af stút hitaskiptisins svo allt kælivatn flæddi af vélinni og hún ofhitnaði með slæmun afleiðingum;
- að umrædd tenging er mjög algeng og nánast ráðandi við tengingu hitaskipta í landi og hefur reynst mjög vel. Þess ber að geta að þar sem mikill titringur reynir á pakkninguna og það jafnvel báðu megin af misjafnri tíðni þá eru meiri líkur á að pakkningin gefi eftir og los komi á róna. Þarna hefði hefðbundið „kóníst úníon“ dugað betur eða að öðrum kosti að tengingin hefði verið fest tryggilega við skipið eins og sú sem var ofan við hita-skiptinn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök bilunarinnar vera ófullnægjandi frágangur.

Nr. 038 / 11 Kópanes RE 164

3. Vélarbilun og dregið til hafnar

Kópanes ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1985
IMO nr. 0
Smiðaður: Ytri-Njarðvík 1989 Stál
Stærð: 17,4 brl. 23 bt.
Mesta lengd: 16,1 m
Skráð lengd: 14,4 m
Breidd: 3,94 m
Dýpt: 1,9 m
Vél: Caterpillar 160 kW, 1989
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 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 6. apríl 2011 var Kópanes RE 164 um 10 – 15 sml. austur af Horni á siglingu frá Akureyri til Tálknafjarðar. Veður: SSV 8 m/sek

Viðvörðunakerfi vélarinnar gaf til kynna að smurolíuþrýstingur hafði fallið og í ljós kom að afgang blés upp úr vatnskassa hennar. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og björgunarskipið Húnabjörg dró bátinn til Skagastrandar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að það var heddþakking sem fór;
- að smurolíu vantaði á vélina og leki fannst á slöngum frá olíusíum. Eftir að olía var sett á vélina og hún sett í gang kom í ljós að töluverð olga og loftbólur voru á vatninu. Vatnið á vélinni reyndist einnig mjög óhreint og benti til að sót væri í því;
- að soðið hafði á vélinni við bryggju á Akureyri og var þá skipt um vatnsdælu og settur nýr frostlögur. Hún hafði þá verið keyrð upp í vinnuhita og allt virst í lagi. Eftir u.þ.b. 18 klst. siglingu kviknaði á smurþrýstiljósi og var slegið af. Þá kom í ljós að brúnt vatn frussaðist út um öndun á forðabúri.

NEFNDARÁLIT:

Orsök vélarbilunarinnar var að heddþakking gaf sig.

Nr. 042 / 11 Kópanes RE 164

4. Vélarbilun og dregið til hafnar



Skipaskr.nr. 1985
Smíðaður: Ytri-Njarðvík 1989 Stál
Stærð: 17,4 brl. 23 bt.
Mesta lengd: 16,1 m
Skráð lengd: 14,4 m
Breidd: 3,94 m
Dýpt: 1,9 m
Vél: Caterpillar 160 kW, 1989
Fjöldi skipverja: 2

Kópanes ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 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. apríl 2011 var Kópanes RE 164 á siglingu um 4 sml NA af Óðinsboða á leið frá Skagaströnd til Tálknafjarðar. Veður N 15-20 m/sek

Skipstjóra fannst að vélin svalt á brennsluolíu og missti kraft. Hann taldi því að olían væri að klárast af neyslutanknum og opnaði því fyrir annan olíutank. Þegar hann kom upp í stýrishús aftur var aðvörunarkerfið komið í gang og smurþrýstingurinn fallinn. Stöðvaði þá skipstjóri vélina.

Bátinn rak til suðurs í átt að Óðinsboða og kallaði skipstjóri á aðstoð þar sem hann taldi bilunina vera þess eðlis að vélin yrði ekki ræst að svo stöðdu. Vaktstöð siglinga kallaði út neyðarbeiðni og fóru björgunarskipið Húnabjörg og tveir fiskibátar af Ströndum áleiðis að Kópanesi RE. Þegar nær þrjár sml. voru upp í Óðinsboðann kom Unnar ÍS 300 og tók Kópanesið RE í tog. Björgunarskipið Húnabjörg tók síðan við drættin-um og fór með

Kópanesið inn til Skagastrandar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra sást að dökkt kælivatn, blandað smurolíu, hafði flætt upp úr kælivatnskassa en lítil sem engin smurolía var eftir í vélarpönnunni;
- að sögn skipstjóra voru akkeri gerð klár til að falla þegar nær dró Óðinsboðanum;
- að skömmu áður, eða 6. apríl 2011, varð Kópanes RE vélarvana og var dregið inn til Skagastrandar til viðgerða en þá var skipt bæði um heddþakkingu og leka smurolíulögn að afgastúrbínu samkvæmt viðgerðarskýrslu sem gerð var eftir viðgerð. Sjá mál 038/11;
- að samkvæmt viðgerðarskýrslu eftir seinni bilunina kom eftirfarandi fram:
 - að smurolíubrennsla vélarinnar hefur eytt upp smurolíunni svo smurolíudælan fór að taka loft á veltunni og þá féll þrýstingur og aðvörunarkerfi fór í gang;
 - að vélin hafði verið tekin upp aðeins 3.000 keyrslutímum áður. Við þjöppumælingu í sprengirými reyndist allir sílendrar vera með jafna þjöppun eða 350 lbs/in² en ætti að vera 450-500 lbs/in² í vél í góðu ástandi. Loftþyngd í sveifarhúsi á vélinni, kaldri og álagslausri, mældist 2 en átti að var í þessu tilviki 0,2. Vélin var því tekin í sundur og kom þá í ljós að stimplar og hringir voru ekki af þeirri gerð sem farmleiðandi krefst. Hónför í strokkum voru nær lárétt en eiga að vera með 45° halla í þessari vél en við hónun að nýju kom í ljós að slífar voru mikið glattaðar sem getur valdið óeðlilegri smurolíubrennslu. Mikið olíubrunnið sót var á stimpilkollum og undir heddum;
 - að áspétti í afgastúrbínu var lekt og smurolían lak inn í afgashlið hennar og þaðan út með afgasinu. Eftir níu klukkutíma keyrslu vélarinnar frá síðustu viðgerð höfðu eyðst nær 10 lítrar af smurolíu bæði með því að leka um þéttinguna út í púströrið og ekki síður komið úr sveifarhúsi upp í sprengirýmið.
 - að fram kemur í véladagbók að smurolíu hafi verið bætt á vélina á fárra keyrslutíma

fresti, sem ætti að teljast óeðlilegt;

- að þéttihring vantaði í öryggislok þenslukers vélarinnar svo kælivatnið bullaði út. Þetta streymi var því ekki merki um að afgangið blési út í kælivatnið. Vöntun á þéttingunni var til þess að súrefnis upptaka í kælivatninu var meiri en ella sem aftur stuðlaði að tæringu vélarinnar svo kælivatnið varð brúnt.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunar var leki í áspétti í afgastúrbínu svo smurolía fór með afganginu út um púströrið. Einnig var smurolíuastur upp úr sveifarhúsi sem hálf brann í sprengirými en orsök þess voru röng vinnubrögð við húnun slífa, rangt val á stimplum og stimpilhringjum við síðustu upptekt vélarinnar.

Nr. 043 / 11 Örninn GK 204

5. Fær tóg í skrófuna og dreginn til hafnar



Örninn ©Guðmundur ST. Valdimarsson

Skipaskr.nr. 2606
Smíðaður: Hafnarfirði 2004 Plast
Stærð: 11,6 brl. 15 bt.
Mesta lengd: 12,3 m
Skráð lengd: 11,16 m
Breidd: 3,88 m
Dýpt: 1,48 m
Vél: Volvo Penta 334 kW 2003
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. apríl 2011 var Örninn GK 204 á siglingu um sjómílu suður af Ísólfskála Veður: NA 6 m/sek.

Skipstjóri varð var við að eitthvað kom í skrófuna

og kúplaði strax frá henni. Eftir að hafa náð upp tógi sem var í henni reyndu skipverjar að ná því úr skrófunni án árangurs. Þegar þeir höfðu dregið upp tógið var akkeri frá legufæri við neðri endann.

Skipstjóri kallaði á strandstöð og óskaði eftir að stoð við að draga Örninn til hafnar og á meðan beðið var dráttarins lét hann akkeri falla eftir að hafa lengt í því. Björgunarskipið Oddur V. Gíslason kom þeim til aðstoðar og dró Örninn GK til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra hafði annar bátur verið í vandræðum fyrr í vetur og legið við legufæri á svipuðum slóðum á Hraunsvíkinni en þegar björgunarbáturinn Árni í Tungu kom til að draga þá til hafnar skar hann legufærið í sjó;
- að skipstjóri Arnarins GK sagðist hafa dregið upp akkerið áður en björgunarskipið tók þá í tog.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var drekafesti sem flaut í yfirborðinu.

Nefndin beinir því til sæfarenda að reyna að fremsta megni að draga upp færi og tóg sem geta orðið öðrum til tjóns eða mikillar hættu. Ef þess er ekki kostur og skilja þarf við það að setja belg á niðurstöðuna og reyna við fyrsta tækifæri að fjarlægja það.

Nr. 054 / 11 Pollux SH 40

6. Vélarbilun og dreginn til hafnar



Pollux ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 7363
Smíðaður: Hafnarfirði 1992 plast
Stærð: 5 brl. 5,8 bt.
Mesta lengd: 9,2 m
Skráð lengd: 8,59 m
Breidd: 2,52 m
Dýpt: 0,81
Vél: Cummins 187 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 29. ágúst 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. maí 2011 var Pollux SH 40 á veiðum á Bervík á Snæfellsnesi. Veður: A gola.

Meðan verið var að veiðunum hrökk vélin skyndilega í gang og stöðvaðist svo nokkrum sekúndum síðar. Þegar skipstjórinn ætlaði að ræsa vélina í kjölfarið sá hann að spennan var fallin niður og opnaði hann þá vélarúmið. Gaus á móti honum reykur sem lagði frá rafbúnaði ofan á vélinni sem tilheyrði stöðvun og ræsingu hennar. Sló hann út rafmagni og óskaði eftir aðstoð. Björgunarskipið Björg kom og dró Pollux SH til Rifshafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ádreparaspólan bilaði en hún var jafngömul vélinni;
- að fram kom hjá skipstjóra að hann hefði heyrt um fleiri samskonar tilfelli og hann hefði leitað skýringa hjá umboðsaðila en ekki fengið þær.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur sjófarendur með svona búnað að huga að honum. (Sjá mál 126/08 og 012/10)

Nr. 065 / 11 Stafnes KE 130

7. Vélarvana og dregin til hafnar



Stafnes ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 964
IMO nr. 6422377
Smiðaður: Þrándheimi Noregi 1964
Stærð: 165,6 brl. 257,1 bt.
Mesta lengd: 33,22 m
Skráð lengd: 29,57 m
Breidd: 6,9 m
Dýpt: 5,88 m
Vél: Callesen 589 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 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. maí 2011 var Stafnes KE 130 á siglingu til hafnar um 40 sml suðvestur af Sandgerði. Veður; A 3-5 m/sek

Á siglingunni komu upp gangtruflanir í aðalvélinni svo vélstjóri stöðvaði hana. Eftir skoðun kom í ljós bilun í olíudælum vélarinnar og óskaði skipstjóri þá eftir aðstoð við að draga skipið til hafnar.

Björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein var sent til að draga Stafnes KE til Sandgerðis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn vélstjóra fannst engin skemmd en óhreinindi voru í olíu sem gæti hafa haft truflandi áhrif á gang vélarinnar;
- að á fyrra veiðitímabili sagðist vélstjóri hafa verið í vandræðum með viðvarandi óhreinindi í olíunni. Olíutankurinn var hreinsaður og reyndist hann vægast sagt mjög óhrein bæði af völdum baktería og fastra agna (ryð). Eftir tankhreinsunina voru teknir 3.000 lítrar af gasolíu og blandað í hana gróðurdrepani efnum. Olíunni var dælt fram og til baka í olíulögnum til að fjarlægja óhreinindi sem þar

kynnu að leynast. Áður en vélin var gangsett var tankurinn fylltur með 12.000 lítrum af díselolíu blandaða með ráðlegum skammti af gróðurdrepanði efni;

- að árið 2009 bilaði olíudæla með þeim afleiðingum að vélin skemmdist í gangsetningu. (Sjá mál RNS 009/09) Í ljósi þeirra bilunar stöðvaði vélstjórinn vélina og taldi hyggilegast að draga skipið í land.

NEFNDARÁLIT:

Orsök gangtruflana má rekja til óhreininda í olíu.

Nr. 073 / 11 Smyrill AK 56

8. Vélarbilun og dreginn til hafnar



Smyrill ©Alfons Finsson

Skipaskr.nr. 6470
Smiðaður: Vestmannaeyjum 1983, plast
Stærð: 3,5 brl. 2,5 bt.
Mesta lengd: 6,35 m
Skráð lengd: 6,02 m
Breidd: 2,25 m
Dýpt: 1,38 m
Vél: Volvo Penta 77 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 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 7. júní 2011 var Smyrill AK 56 á siglingu vestur af Akranesi. Veður: Logn.

Aðvörunarkerfi vélarinnar gaf til kynna að smurolíuþrýstingur væri fallinn og í ljós kom að lítil sem engin smurolía var eftir á vélinni og hún að mestu komin niður í kjalsog. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og björgunarbáturinn Margrét Guðbrandsdóttir dró Smyrill AK til Akranes.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að smurolíutappi neðst á vélinni hafði ekki verið hertur nóg við nýlega upptekt á vélinni.

Hann hafði síðan losnað af eftir að vélin fór að ganga;

- að upptektin á vélinni var gerð á verkstæði og tók eigandi þátt í henni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins má rekja til slæms frágangs eftir viðgerð á vélinni.

Nr. 076 / 11 Halldóra GK 40

9. Vélarbilun og dreginn til hafnar



Halldóra ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1745
Smiðaður: Hveragerði og Reykjavík 1987, Ál
Stærð: 18,2 brl. 18,3 bt.
Mesta lengd: 13,02 m
Skráð lengd: 13 m
Breidd: 3,5 m
Dýpt: 1,96 m
Vél: Ford 85 kW 1986
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2011 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. júní 2011 var Halldóra GK 40 á siglingu til Grindavíkur. Veður: Logn.

Fyrir um daginn hafði reim á rafal slitnað án þess að skipstjóri yrði var við það en þegar komið var austur á Syðri-Sandvík féll spennan svo að siglingatæki duttu út þar á meðal AIS-kerfið og rafdrifin stýrisdæla. Handstýri virkaði vel en þá kom upp bilun í gírnum og kúplaði hann illa að. Skipstjóri bað um aðstoð þar sem rek var með landinu og til öryggis var fluglínubúnaður sendur með bíl frá Grindavík vestur á ströndina. Þegar skammt var upp í brimið utan Brimketils kom björgunarbáturinn Árni í Tungu og dró hann til Grindavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að komið var í land var gírinn opnaður og tekinn í sundur. Að sögn vélvirkja sem vann verkið voru kúplingsdiskar svo slitnir að þeir héldu ekki sökum slits.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunar í gírnum var slit vegna ófullnægjandi eftirlits og viðhalds.

Nr. 084 / 11 Sæljós GK 2

10. Vélarbilun og dregið til hafnar



Sæljós ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1315
Smiðaður: Akureyri 1973 Eik
Stærð: 23,9 brl. 26 bt.
Mesta lengd: 15,8 m
Skráð lengd: 14,74 m
Breidd: 4,35 m
Dýpt: 2,02 m
Vél: Scania 214 kW 1987
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2011 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 21. júní 2011 var Sæljós GK 2 á handfæraveiðum í Faxaflóa um 15 sml norður af Garðskaga. Veður: 3-5 m/sek.

Þegar skipstjóri hugðist gangsetja vélina, til að kippa á veiðislóðinni, startaði ekki og reyndist startgeymasettið rafmagnslaust. Nýta átti rafmagn af öðrum rafkerfum en þau voru svo straumlítill að vélin fór ekki í gang. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og kom bátur af veiðislóðinni og dró Sæljós GK fyrsta spölinn en björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein tók síðar við drættinum til Sandgerðis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn rafvirkja hafði bilað díóða sem á að sjá til þess að straumur flæði aðeins í aðra

áttina. Vegna bilunarinnar lak straumurinn til baka af báðum rafgeymasettum út í gegnum rafalinn þegar vélin var stopp;

- að venjulega stendur díóða „opin“ (gefur ekki samband) þegar hún bilar og lekur því ekki straumur til baka í gegnum rafalinn en í einstaka tilfellum getur hún verið „lokuð“ (tengir saman) þegar hún bilar með fyrrgreindum afleiðingum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök rafmagnsleysis var biluð díóða í rafrásinni.

Nr. 101 / 11 Teistan RE 33

11. Vélarvana og dregin til hafnar



Teistan ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 7261
Smiðaður: Hafnarfirði 1990 plast
Stærð: 5,6 brl. 4,9 bt.
Mesta lengd: 8,49 m
Skráð lengd: 8,07 m
Breidd: 2,42 m
Dýpt: 1,52 m
Vél: Yanmar 139 kW 1998
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2011 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. ágúst 2011 var Teistan RE 33 á veiðum í Faxaflóa. Veður: Hægviðri.

Á siglingu 17 sml NV af Garðskaga varð skipstjóri var við að skúfan snerist ekki þrátt fyrir að vél og gír gengju eðlilega. Hann hafði samband við strandstöð og óskaði eftir aðstoð við að draga bátinn til hafnar.

Björgunarskipið Einar Sigurjónsson var sendur til að draga bátinn til hafnar í Reykjavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélin er í skutnum og snýr þannig að gírinn er framan við hana. Frá gírflangsnum aftur í skutleguna, sem er gúmmílega, er skrúfuásinn um 160 sm langur og liggur undir vélinni. Á miðjum ásnum liggur hann til stuðnings í burðarlegu. Ásinn er því ekki sýnilegur þar sem hann liggur undir vélinni;
- að við skoðun á skrúfuöxlinum kom í ljós að hann var brotinn í sundur á milli gírflangsins og burðarlegunnar;
- að þegar tengja átti nýjan ás var ljóst að sveigja kæmi á hann. Við nánari skoðun og mælingu á vélinni kom í ljós að vélapúðarnir höfðu gengið saman svo vélin lá neðar eða um 11 mm að framan og um 7 mm að aftan enda er vélin þyngri að framan en að aftan sökum gírsins;
- að sögn eiganda höfðu vélapúðarnir verið endurnýjaðir þremur árum áður og keyptir frá vélaframleiðanda. Við skoðun á þeim sást að gúmmíð fyllti út í stálhólkana sem hylja það og virtust púðarnir í fullkomnu lagi nema gúmmíð var meira pressað saman en í upphafi. Þeir voru því settir aftur undir vélina og hún stillt af fyrir tengingu á nýja skrúfuásnum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var breyting á undirstöðum vélarinnar sem varð til þess að skrúfuásinn „jag-aðist“ í sundur.

Nefndin beinir því til hlutaðeiganda aðila sem setja niður vélar á nýja gúmmípúða að sveigju-mæla að nýju eftir nokkurn keyrslutíma eða þar til engin breyting finnst við endurteknar mælingar.

Nr. 138 / 10 Valþór NS 123

12. Vélarvana og dreginn til hafnar

Valþór ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1081
Smiðaður: Seyðisfirði 1969 stál
Stærð: 60,8brl. 54 bt.
Mesta lengd: 23,17 m
Skráð lengd: 21 m
Breidd: 4,8 m
Dýpt: 2,45 m
Vél: Scania 232 kW 1985
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd 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:

Þann 17. nóvember 2011 var Valþór NS 123 á siglingu til hafnar í Sandgerði. Veður: SA 13 m/sek.

Áður en komið var á miðin var snúið við vegna veðurs og gangtruflana í aðalvélinni og haldið til hafnar. Þegar skipið var 48 sml í VSV frá Sandgerði gekk vélin ekki nema álagslaus í hægagangi.

Skipstjóri óskaði því eftir aðstoð til hafnar og var björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein sent til að draga Valþór NS til Sandgerðis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra var talið fyrst að gerlar í olíunni hafi orsakað ítrekaðar stíflur í síum og olíuleiðslum. Engin sýni voru tekin af olíunni og ekki er vitað hvort vatni hafi verið tappað reglulega undan olíunni þar sem vélstjóri var nýlega hættur og farinn af landi brott;
- að síðar kom í ljós að olíukælir við gírinn var ónýtur svo engin kæling var á gírolíunni sem orsakaði yfirhitun og þvingun í legum. Gírinn þyngdi því á vélinni þegar kúplað var að honum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var slælegt eftirlit og viðhald á vélbúnaði.

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT

Nr. 063 / 11 Sædis ÍS 67

1. Skipverji slasast á hendi



Sædis ©Útgerð

Skipaskr.nr. 2700
Smíðaður: Reykjavík 2006, plast
Stærð: 14,6 brl. 14,9 bt.
Mesta lengd: 12,3 m
Skráð lengd: 11,31 m
Breidd: 3,76 m
Dýpt: 1,45 m
Vél: Volvo Penta 368 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. maí 2011 var Sædis ÍS 67 á grá-sleppuveiðum vestur af Rit. A 4 m/sek., ölduhæð 1,3 m.

Bátsverjar voru að færa til 660 ltr. fiskikar þegar annar þeirra varð á milli þess og lunningar með hægri hendi. Hann fékk áverka á handarbak og hnúa sem bólgnáði talsvert. Var hann frá vinnu í þrjár vikur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að með sameiginlegu átaki ýttu tveir skipverjarnir karinu og að sögn slasaða hafði hann verið búinn að reikna út að höndin, sem hélt í eitt eyra karsins, yrði ekki á milli en það brást;
- að slasaði sagðist hafa haldið í eyrað til að fá betra tak á karinu en eftir á að hyggja hafi hann átt að halda annarsstaðar því karið hafi ekki farið eins og hann hafði reiknað með.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til vanmats slasaða á aðstæðum.

Nr. 071 / 11 Heiðrún SH 198

2. Skipverji slasast við fall



Heiðrún ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 7038
Smíðaður: Hafnarfirði 1988 plast
Stærð: 9,6 brl. 11,3 bt.
Mesta lengd: 11,05 m
Skráð lengd: 10,9 m
Breidd: 3,08 m
Dýpt: 0,98 m
Vél: Iveco 236 kW 1988
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. apríl 2011 lá Heiðrún SH 198 við löndunarbryggju í Ólafsvíkurhöfn.

Skipverjar voru að fara frá borði en þegar annar steig upp á rekkverk rann hann til og féll. Hann lenti á bakinu á slétt þilfarið en í fallinu rakst hægri öxlin utan í lúgukarminn.

Slasaði leitaði læknis til aðhlynningar og kom þá í ljós að hann skaddaðist á hálsi, hrygg og öxl.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að aftur á skutnum var gálgi fyrir netaniðurleggjara en slasaði tók í gálgastoðina til stuðnings þegar hann steig upp á rekkverkið og ætlaði að ná handfestu í fríholti á bryggjunni;
- að rekkverkið er tveggja þrepa rörahandrið úr ryðfríu efni en slasaði taldi að það hafi verið hellað og því verulega hált en efri rimin er nær metra ofan við þilfarið;
- að stigi var á bryggjunni inn í einni skúffunni í stálþilinu og handfang niðurgreipt í bryggjukantinn. Miðsíða bátsins var við stigann. Slasaði valdi fremur að fara upp á bryggjuna af skutnum því þar hafði hann stuðning af

gálganum og gat því stigið inn á bryggjuna nokkuð uppréttur. Ekkert handrið er á bryggjukantinum og taldi hann sig því þurfa að skriða inn á bryggjuna til að getað risið upp.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til fljótfaðni slasaða að ráðast til uppgöngu þar sem ekki var stigi.

Nr. 091 / 11 Særún EA 251

á borð fyrir neðan og tók af mesta fallið. Fljótlega bólgnaði úlnliðurinn og höndin svo hann leitaði læknis;

- að vinstri hendir varð undir líkamanum þegar hann skall niður á bekkinn. Slasaði kenndi sér ekki meins að neinu marki fyrir en nær níu mánuðum eftir slysið og leitaði þá læknis.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

3. Fékk á sig sjó og skipverji slasast



Skipaskr.nr. 2303
Smiðaður: Hafnarfirði 1998, plast
Stærð: 9,8 brl. 11,7 bt.
Mesta lengd: 10,48 m
Skráð lengd: 10,46 m
Breidd: 3,46 m
Dýpt: 1,4 m
Vél: Yanmar 323 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 2

Særún ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 9. desember 2011 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 16. júní 2010 var Særún EA 251 á siglingu út Eyjafjörð. Veður: A 7-8

Þegar báturinn var í mynni fjarðarins fékk hann á sig sjó með þeim afleiðingum að bátsverji sem var í kju kastadist úr henni og féll um 1,2 m niður á bekk.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hvílan sem slasaði svaf í er með tiltölulega hárrí brík (kojustokkur) sem nær ekki eftir allri hvílu lengdinni en þar sem bríkin var ekki lá slasaði með höfuð og herðar og var því ekki varinn af bríkinni;
- að í fallinu bar slasaði fyrir sig hægri hendi

SLYS Á LÍNUBÁTUM

Nr. 012 / 11 Örvar SH 777

1. Skipverji slasast á hendi



Skipaskr.nr. 2159
Smiðaður: Noregi 1992
Stærð: 411 brl. 689 bt.
Mesta lengd: 43,21 m
Skráð lengd: 39 m
Breidd: 9 m
Dýpt: 6,8 m
Vél: Caterpillar 735 kW
Fjöldi skipverja: 14

Örvar ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 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 6. febrúar 2011 var Örvar SH 777 að línuveiðum á Breiðafirði Veður: SA 6 m/sek.

Verið var að byrja drátt færís frá millibóli þegar vettlingur á hendi eins skipverjans festist í færinu með þeim afleiðingum að hann dróst inn í leiðarakefa innan við karm dráttarlúgunnar. Skipverjinn slasaðist á þumalfingri hægri handar áður en spilið var stöðvað.

Drætti var strax hætt og haldið til hafnar þar sem slasaða var komið til læknis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að færið var hnýtt við fiskilínu og þegar tengingin kom upp var línan losuð frá færinu. Fjaðurlás (karabínulás) leiðara að færaskífunni var lásað í augað og híft inn. Til að stjórna stöðu færísins í dráttarlúgukarminum fór færið í gegnum kefa (opinn stálhring) sem rafsoðinn var innan við efri lúgukarminn;
- að slasaði var búinn að tengja færið við leiðarann og gaf merki um að hífa, þá fann hann að smellan hafði lokast um þumal hægri

handar sem dróst upp að leiðarkefanum. Hann kallaði á spilmanninn og reyndi jafnframt að losa þumalinn en þegar ekki var stöðvað þá öskraði hann „stoppa“ en þá var höndin komin upp í kefan;

- að skipverjinn sem dró af færaskífunni hringaði færið niður. Hann hafði yfirsýn út að dráttarlúgunni en var að hagræða leiðaranum eftir að merki hafði verið gefið um að hífa. Hann sá því ekki aðdraganda slyssins en þegar hann heyrði rúllumanninn kalla leit hann upp og sá að rúllumaðurinn var eitthvað að fást við færið og svo kallaði rúllumaðurinn aftur að stoppa svo hann stöðvaði;
- að stjórnun dráttarskífunnar var með stjórnloka innan handar þess sem dregur af. Ekki er nein stjórnun dráttarskífunnar hjá rúllumanni né neyðarstöðvun en hún er á öllu spilkerfinu í brú. Skipstjóri sá ekki leiðarakefann, sem er á efri lúgukarmi, og varð því ekki var við neitt áður en slysið varð;
- að fjaðralásinn er lokaður krókur. Hann lokast með legg með tilstilli fjöður og leggst að sæti í oddi króksins.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja þess að stjórnandi spils var annars hugar meðan á hífingu stóð og gat því ekki brugðist við í tíma.

Nr. 129 / 11 Ágúst GK 95

2. Skipverji slasast á hendi



Skipaskr.nr. 1401
Smiðaður: Noregur 1974, stál
Stærð: 446 brl. 601 bt.
Mesta lengd: 52,82 m
Skráð lengd: 48,46 m
Breidd: 8,2 m
Dýpt: 6,45 m
Vél: Wichmann 727 kW, 1974
Fjöldi skipverja: 14

Ágúst ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 9. desember 2011 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 29. september 2010 var Ágúst GK 95 á línuveiðum í Húnaflóa. Veður: A 10 m/s og ölduhæð 1,5 m.

Skipverji var að vinna við slítara (línurúllu) þegar krókur fór í þumalfingur hans með þeim afleiðingum að hann fékk djúpan skurð. Hann var frá vinnu um tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn kvaðst hafa verið að rétta plötu á slítara með sleggju og slegið hana á milli króka;
- að um var að ræða nýja línu og fram kom að við þær aðstæður væru taumarnir lengri í henni;
- að skipverjinn taldi rangt af sér að standa svona að verki og stöðva ekki rúlluna á meðan á viðgerð stóð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á NETABÁTUM

Nr. 023 / 11 Þórir SF 77

1. Skipverji slasast við fall



Þórir ©Guðmundur St. Valdimarsson

Skipaskr.nr. 2731
Smiðaður: Taiwan 2009, stál
Stærð: 383,2 bt.
Mesta lengd: 28,88 m
Skráð lengd: 26,3 m
Breidd: 9,2 m
Dýpt: 6,8 m
Vél: Mitsubishi 523 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Gögn frá skipi; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 27. maí 2011 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. febrúar 2011 var Þórir SF 77 á netaveiðum á SA miðum. Veður: NA 10 m/s og ölduhæð 2,8 m.

Skipverji var að vinna á vinnslupílvari og ætlaði að forða því að fiskur lenti undir færiband. Þegar hann stökk til missti hann jafnvægið og féll á lúgukarm í rýminu og lenti efri hluti líkamans niðri í karminum en neðri hlutinn var á pílfarinu. Við þetta missti hann andann og allan mátt.

Slasaði var aðstoðaður inn í íbúðir þar sem hann jafnaði sig á andþrengslunum en var mjög þjáður. Við komu skipsins til hafnar seinna um daginn var honum komið til læknis en hann var rifbrotinn og bólginn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði stóð við úrgreiðsluborðið fram- an við rennu sem fest er utan á borðið en hún beinir fiskinum niður á færibaldið undir borðinu. Hún þrengir einnig leiðina aftur á pílfarið;

- að skipsfélagi, sem stóð við hlið hans, missti fisk í dekkið þar sem sjór streymdi. Ætlaði hann að koma í veg fyrir að hann rynni undir færiböndin;
- að þar sem erfitt er að ganga eðlilega fram- hjá rennunni þurfa sumir að skáskjóta sér vegna þrengsla. Það var slasaði að gera í flýtinum við að góma fiskinn áður en hann rynni, á næstu öldu, undir búnað sem stóð á pílfarinu. Hann sagðist ekki hafa náð öðrum fætinum fram fyrir til að bera hann fyrir sig og jafnframt hafi skipið fallið fram af báru sem hafi hjálpað til að fallið hafi orðið harðara en ella. Hann hafi ekki heldur náð að bera hendurnar fyrir sig;
- að slasaði sagði að engin fita (grútur) hafi verið á göngugrindunum eða undir stígvéla- sólunum heldur hafi fóturinn eitthvað flækst fyrir honum þegar hann var að smokra sér framhjá rennunni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 055 / 11 Glófaxi VE 300

2. Skipverji slasast við löndun



Glófaxi ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 968
IMO nr 6513920
Smiðaður: Boizenburg Þýskalandi
1964 stál
Stærð: 243,4 brl. 349 bt.
Mesta lengd: 38,95 m
Skráð lengd: 35,04 m
Breidd: 7,2 m
Dýpt: 6,05 m
Vél: Callesen 552 kW 1975
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 29. ágúst 2011 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. mars 2011 lá Glófaxi VE 300 við bryg- gu í Vestmannaeyjahöfn.

Skipverjar voru að landa aflla og voru nokkrir þeirra í lest skipsins. Þegar búið var að húkka í neðsta karið í þriggja kara stæðu var spilmanni gefið merki um hífingu þeirra. Einn skipverja hélt við karastæðuna á milli karanna í annari og þriðju hæð en þá féll efsta karið niður í það sem skipverjinn hélt við og varð höndin á milli. Skipverjar húkkuðu klöfunum af neðsta karinu og settu á það efsta svo þeir gætu híft karið ofan af hendinni.

Í ljós kom að slasaði hafði fingurbrotnað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn spilmanns var sérstakur búnaður til að draga körin undir lestarlúguna og því ekki þörf á að halda við stæðurnar;
- að spilmaður sagðist hafa horft á atvikið en hann geri sér ekki grein fyrir hvort orsökina var léleg og slitin kör eða þau voru ósamstæð sem oft vill vera;
- að slasaði sagði að körin hafi verið gömul og slitin og taldi að það hafi fremur verið orsök þess að það efsta hafi fallið niður í það næsta. Stæðan rann aðeins fram eftir lestargólfinu þegar tekið híft var í hana og þá sagðist slasaði hafa tekið í hana í hugsunarleysi sennilega vegna þreytu því þetta voru síðustu körin sem híft voru upp.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 056 / 11 Hafursey VE 122

3. Skipverji slasast á fæti



Hafursey ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1416
IMO nr 7383035
Smíðaður: Mandal Noregi 1975 stál
Stærð: 346,5 brl. 474,7 bt.
Mesta lengd: 43,57 m
Skráð lengd: 39,11 m
Breidd: 8,2 m
Dýpt: 6,5 m
Vél: Wichmann 730 kW 1974
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangið á fundi 4. nóvember 2011 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 17. mars 2011 var Hafursey VE 122 að netaveiðum skammt austan Vestmannaeyja. Veður: Vestan 16 m/sek.

Verið var að ganga frá aflla og búið að hleypa þvottavatni niður af þvottakarinu en nokkuð af fiski var ennþá í því. Einn skipverja fór ofan í það og ætlaði að flýta fyrir að fiskurinn kæmust á færribandið og niður í lest. Þegar skipverjinn hafði lokið verkinu ætlaði hann upp úr karinu en veltur olli því að hann rann til og missti fótanna. Greip hann í rör fyrir ofan og bar fyrir sig fæturnar að nýju en steig þá ofan á færribandið. Pinnar á bandinu klemmdu annan fótinn sem losnaði þó fljótlega.

Slasaði leitaði læknis eftir að komið var í höfn um kvöldið og við skoðun kom í ljós að blætt hafi inn á vöðva og lið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þvottakarið er um 150 til 160 sm að dýpt og kemur færribandið stjórnborðs megin upp úr botninum en fiskurinn vill liggja bakborðs megin í því ef lítil hreyfing er á skipinu eða viðvarandi bakborðs slagsíða;
- að sögn slasaða var það sennilega kjánaskapur eða fljótfærni af honum að fara upp í þvottakarið í stað þess að fá sér áhald eins og gogg til að stugga við fiskinum að færribandinu;
- að slasaði hafði verið fjóra daga um borð í skipinu;
- að sögn skipstjóra er það ekki viðtekin venja eða vinnuregla að fara upp í þvottakarið til að ýta til aflla. Hann efaðist um að þetta hafi flýtt fyrir fremur en nota áhald eða bíða veltunnar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var fljótfærni slasaða.

Nr. 145 / 11 Sægrímur GK 525

4. Skipverji slasast á fæti



Skipaskr.nr. 2101
 Smiðaður: Njarðvík 1990, stál
 Stærð: 34,4 brl. 77 bt.
 Mesta lengd: 19,12 m
 Skráð lengd: 17,28 m
 Breidd: 4,8 m
 Dýpt: 4,18 m
 vél: Volvo Penta 220 kW, 1990
 Fjöldi skipverja: 5

Sægrímur ©Alfons Finnsson

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. mars 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 5. nóvember 2011 var Sægrímur GK 525 á netaveiðum á Faxaflóamiðum. Veður: SA 3 m/s.

Við veiðar fór færið í skrúfunu. Til að losa það ákváðu skipverjar að festa færið í festingu á þilfari og skrúfan síðan keyrð. Færið hafði verið tekið yfir rekkverk með þeim afleiðingum að rör úr því brot-naði og slóst í fót eins skipverjans sem slasaðist.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn hafði óvart sett taugina yfir rörið í rekkverkinu í stað þess að hafa hana undir þeim. Fram kom hjá honum að um fljótfærni hefði verið að ræða en fest hafi verið á land-festarpolla á þilfarinu;
- að færið hafði dregist undir skipið og farið í skrúfunu. Fram kom að þetta gerðist af og til.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þau mistök skip-verjans að láta færið liggja yfir veikbyggt rör í rekkverkinu sem ekki þoldi álagið.

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM

Nr. 001 / 11 Björgúlfur EA 312

1. Skipverji slasast á togveiðum



Skipaskr.nr. 1476
Smiðaður: Akureyri 1977, stál
Stærð: 424,4 brl. 658 bt.
Mesta lengd: 49,85 m
Skráð lengd: 44,88 m
Breidd: 9,5 m
Dýpt: 6,6 m
Vél: Wichmann 1546kW, 1976
Fjöldi skipverja: 13

Björgúlfur ©Þorgeir Baldursson

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni 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 3. janúar 2011 var Björgúlfur EA 312 á siglingu í Þverálshorni á Vestfjarðarmiðum. Veður: NA 15 - 20 m/s.

Skipverjar voru að gera stjórnborðstrollið kastklárt með því að hífa pokann aftur eftir þilfarinu. Einn þeirra hélt í leysi bakborðsmegin við pokann þegar ólag reið á stjórnborðssíðu svo skipið tók þunga bakborðsveltu. Við þetta sveiflaðist pokinn snögg í fang eins skipverjans sem féll afturábak og lenti með hægri síðu á grandararennu. Slasaði var talinn rifbeinsbrotinn og óvinnufær.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði hélt í leysið til að forða pokanum frá því að festast framan við spilið og þegar búið var að lyfta honum með pokagilsinum sveiflaðist pokinn undan veltunni;
- að slasaði hafði ekki færi á að fóta sig að nýju en reyndi að snúa sér í fallinu til að bera hendurnar fyrir sig en lenti með hægri síðu á bobbingapili en við það brotnuðu rif 8-9 og 10 við hrygg.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 006 / 11 Freri RE 73

2. Skipverji slasast þegar keðja fellur á hann



Skipaskr.nr. 1345
Smiðaður: Pasajes Spáni 1973 Stál
Stærð: 1065 brl. 1723 bt.
Mesta lengd: 78,9 m
Skráð lengd: 71 m
Breidd: 11,6 m
Dýpt: 7,9 m
Vél: Wartsila 3680 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 26

Freri ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 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 11. janúar 2011 var Freri RE 73 á togveiðum á Jökultungu. Veður: NA 18 - 23 m/sek.

Verið var að hífa trollið þegar togspilin slógu út og kom þá hnykkur á vírana og bakborðsvírin slitnaði. Haldið var áfram að hífa á stjórnborðsvírnum þar til hlerinn kom upp og var hann þá festur en í því slitnaði vírin. Keðjurnar í hleranum köstuðust aftur og féllu niður á bak skipverja sem stóð framan við blökkina.

Haft var samband við lækni og ákveðið að þyrlla sækti slasaða en sökum slæms veðurs og sjólags þurfti hún að snúa frá. Siglt var með slasaða til Reykjavíkur þar sem honum var komið á sjúkrahús en hann hafði meðal annars rifbrotnað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjar höfðu nýlokið við að koma öryggiskeðju á hlerann og voru að undirbúa að koma annarri keðju á hann. Fylla kom undir skipið og lyfti skutnum snögg upp svo það

strekkist enn freka á vírum og hann slitnaði. Hlerinn féll um 20 sm niður og hékk ásamt trollinu í öryggiskeðjunni;

- að sögn slasaða hafði honum verið gert að skipta um hjálm tveimur dögum fyrir slysið og fenginn hjálmur af „Atlas“ gerð sem hann bar í slysinu. Nýi hjálmurinn náði niður fyrir hnakkagróf og voru ákomur á honum bæði að framan og aftan eftir slysið. Á hnakka voru ákomur eftir keðjuna og neðst á hjálminum undir hnakkagróf voru tvær sprungur út frá loftrás. Framan- og hægramegin á hjálminum var græn þilfarsmáling eftir að slasaði hafði runnið aftur eftir þilfarinu og stöðvast við toggálgann. Hann var enn fremur brotinn á þremur stöðum við hægra gagnauga (sjá mynd);



- að aftan við togvírinn er tvöföld sex metra löng keðja (slitleggir) og 26 mm að sverleika sem fest er í hlerann og það var þessi keðja sem skall aftan á skipverjann þegar vírinn slitnaði;
- að þegar bakborðsvírinn slitnaði fór vírinn, sem ekki hafði verið hífður inn, fyrir borð og hékk hann því ásamt trollinu og hlerunum í stjórnborðsvírnum sem þá var allur kominn um borð. Það var því engin teygja eftir til að mýkja snögg áttak;
- að í febrúar 2010 var þessum togvírnum slegið undir en þeir voru 30mm að sverleika og að sögn skipstjóra hafði hann einu sinni áður slitnað en það var í síðasta túr í vondu veðri. Hann sagði enn fremur að ætlunin hafi verið að skipta um víra í næstu landlegu því þeir hafi verið farnir að dragast (slitna). Strax og fer að sjá á endunum er dregni hlutinn högg-

vinn frá og nýtt auga splæst á vírendana

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til þess að vírinn þoldi ekki það áttak sem á hann kom eftir að bakborðsvírinn slitnaði.

Nr. 009 / 11 Hásteinn ÁR 8

3. Skipverji slasast við fall



Skipaskr.nr. 1751
Smiðaður: Karlstad Svíþjóð 1984
stál
Stærð: 113,4 brl. 180,4 bt.
Mesta lengd: 24,95 m
Skráð lengd: 22,18 m
Breidd: 7,1 m
Dýpt: 4,7 m
Vél: Caterpillar 578 kW 1984
Fjöldi skipverja:

Hásteinn ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 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 31. janúar 2011 lá Hásteinn ÁR 8 við bryggju í Þorlákshöfn.

Tveir menn stóðu við lúgukarm á hlífðarpilfari og voru að rétta kælipressu niður á aðalpilfar. Á lúgu aðalpilfarsins stóð einn skipverji og tók við henni. Þegar hann ætlaði að ganga með pressuna í fanginu til að leggja hana frá sér var honum leiðin lokuð. Hann hugðist því setja pressuna niður þar sem hann stóð en við það að beygja sig skrikaði honum fótur og féll til hliðar. Í fallinu lagðist hann utan í lúgukarminn og klemmdist annar handleggurinn á milli flatjárns í karminum og burðarvirkis pressunnar. Farið var með slasaða til lækni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kælipressan (mynd) og tilheyrandi hlutir

voru samsettir í eitt „kælivirki“ sem er á milli 70 til 80 kg að þyngd;



- að slasaði sagðist ekki hafa gert sér grein fyrir því að olíubrúsar vörnuðu honum leiðina inn á millipilfarið með byrðina. Hann hélt að tveir menn væru þar og ætlaði hann að fá þá til aðstoðar en þeir voru farnir.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slysins var fljótfærni slasaða að taka við svo þungri byrði án aðstoðar.

Nr. 010 / 11 Sturlaugur H. Böðvarsson AK 10

4. Skipverji slasast við fall



Sturlaugur H. Böðvarsson ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1585
Smiðaður: Akranesi 1981 stál
Stærð: 431,2 brl. 712 bt.
Mesta lengd: 50,85 m
Skráð lengd: 44,16 m
Breidd: 9 m
Dýpt: 6,4 m
Vél: Stork Werkspoor 1590 kW, 1986
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 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 28. janúar 2011 var Sturlaugur H

Böðvarsson AK 10 á togveiðum á SV-miðum. Veður: SV 12-14 m/s og talsverð kvika.

Skipverjar voru að taka trollið í talsverðum veltingi og búnir að setja belgstroffuna í gilskrók til að hífa síðustu færna á belgnum fram eftir. Skipverji var að setja stroffu á belginn þegar fremsti hluti hans slóst til og í skipverjann með þeim afleiðingum að hann féll inn í hlið troll lunningar. Við fallið lenti hann fyrst með aðra öxlina á þröskuldi þess og síðan með bakið á þilfarið. Hann var frá vinnu um tíma vegna eymsla í baki.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að atvikið átti sér stað við skutrennuloku (sem var uppi) aftast á trollþilfari;
- að skipverjinn var í líflínu og með öryggishjálmi;
- að fram kom hjá skipverjanum að alltaf væri farið af þilfarinu við þessar hífingar;
- að veðrið var slæmt og gerði vinnuaðstæður erfiðar. Skipverjinn stóð hins vegar ekki klár á því að belgurinn gæti slegist til.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Vegna tíðra slysa í gegnum árin við aðstæður sem þessar telur nefndin þörf á að endurskoða vinnuaðstæður á skut togveiðiskipa til að tryggja öryggi skipverja betur við þessar aðstæður.

Nr. 014 / 11 Snæfell EA 310

5. Skipverji slasast á baki



Snæfell ©Hilmar Snorrason

Skipaskr. nr. 1351
Smiðaður: Noregi 1968, stál
Stærð: 902,2 brl. 1310 bt.
Mesta lengd: 69,74 m
Skráð lengd: 63,66 m
Breidd: 10,21 m
Dýpt: 7 m
Vél: Bergen Diesel 2205 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 25

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 29. ágúst 2011 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 17. janúar 2011 var Snæfell EA 310 á togveiðum á Hampiðjutorgi. Veður: NA 10 m/sek.

Skipverjar voru að taka trollið inn á þilfar en höfuðlínun kom upp í flækju. Þegar skipverjar ætluðu að greiða úr henni kastaðist skipið til í veltu og raknaði við það mikið úr flækjunni svo slaki kom á höfuðlínuna. Hún féll á skipverja, sem var að reyna að forða sér, með þeim afleiðingum að hann féll í þilfarið. Slasaði var frá vinnu þar til komið var til hafnar í byrjun febrúar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri taldi ástæðu þess að slaki kom á höfuðlínuna vera að ekki var tengt í hífingarstroffur sem hanga á henni og eiga að hífast með fótreiði þegar trollið er tekið. Vegna þessa sat höfuðlínun eftir og slaki myndaðist;
- að þetta átti til að gerast og stjórnaðist annað hvort af því hversu mikið höfuðlínun var á eftir eða hvort grandarar hífðust jafnt inn á grandaravindurnar;
- að eftir atvikið voru stroffur hafðar klárar til að setja á höfuðlínuna ef hún hífðist skakkt inn.
- að slasaði sagði að flækja hafi verið á höfuðlínunni þar sem kúlurnar voru flæktar saman. Við frekari hífingu hefði trollið rifnað illa svo þeir hafi ætlað að geiða úr flækjunni;
- að skipverjinn var talinn rétt staðsettur og hafði forðað sér þegar híft var í höfuðlínuna en veltingur tafði för hans.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 015 / 11 Örvar HU 2

6. Skipverji slasast við fall



Örvar ©Hilmar Snorrason

Skipaskr. nr. 2197
IMO. nr. 8714554
Smiðaður: 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: 16

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 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. ágúst 2010 var Örvar HU 2 við bryggju á Sauðárkróki.

Grandarar höfðu verið settir til geymslu á flottromlunni vegna viðgerða á grandaravindum og voru skipverjar að færa þá aftur yfir á vindurnar. Einn þeirra fór upp á flottromluna til að losa festingar á gröndurum. Slaka þurfti tromlunni lítillga sem var gert en ekki nægjalega mikið svo skipverjinn bað um aðeins meiri færslu. Í staðinn var híft lítillga svo skipverjinn sem stóð á tromlunni féll niður á trollþilfarið.

Í fallinu lenti slasaði utan í skipverja sem sat á bobbingagarði á trollþilfarinu og lenti því ekki á bakinu ofan á garðanum en megin þungi hans kom á vinstri fótinn svo hælbeinið brotnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að flottromluvindan stendur á flugbrautarþilfari nokkuð aftan við brúna en undir tromlunni er ekkert þilfar. Tromlan er í raun tvær tromlur og voru bara grandararnir á þeim svo kjarninn sem staðið var á sem var mjór að sögn spilmanns;
- að fallið af tromlunni niður á þilfarið er talið rúmir þrír metrar;

- að sögn slasaða bað hann um færslu á tromlunni, svo hann næði til festibanda grandaranna, en vinnan snerist öfugt við það sem hann bað um svo hann féll fram fyrir tromluna;
- að spilmaður sagðist í fyrstu hafa neitað að hífa en gaf sig með það þegar hinn skipverjinn sagðist vera alveg öruggur þar sem hann stæði;
- að spilmaður sagði að slasaði hafi gefið ranga bendingu en það hafi verið mistök að vinna þetta með þessum hætti. Ráðlegra hafi verið að breyta fyrir verklagi við þetta verk og taka upp nýtt með því að hífa menn í kari upp undir tromluna eins og gert verður framvegis.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óvarkári slasaða að standa á tromlunni á meðan hún var hreyfð og stýrimanns að heimila þetta verklag.

Hugsanlega hefði mátt koma í veg fyrir slysið ef skipverjar hefðu gert áhættumat um verkþáttinn áður en vinna hófst.

Nr. 020 / 11 Oddeyrin EA 210

7. Skipverji slasast á fæti



Oddeyrin ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2750
Smiðaður: Figureas Castrop Spáni
2000 stál
Stærð: 736,2 brl. 1356,9 bt.
Mesta lengd: 54,4 m
Skráð lengd: 47,52 m
Breidd: 12,2 m
Dýpt: 7,7 m
Vél: M.A.K. 2880 kW 1999
Fjöldi skipverja: 19

Gögn: Lögregluskýrslu; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 29. ágúst 2011 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 16. janúar 2011 var Oddeyrin EA 210 á

togveiðum á NV-miðum. Veður: NA 25-30 m/s., ölduhæð 3 m.

Vegna versnandi veðurs var ákveðið að hífa inn trollin en tveir skipverjar voru á trollþilfarinu að lása skottinu úr dauðaleggnum þegar sjór gekk upp í skutrennuna og inn á þilfarið. Sjórinn skolaði fótunum undan öðrum þeirra og fleytti honum fram eftir þilfarinu þar til öryggislínan sem hann var festur í stöðvaði hann. Slasaði komst yfir trollþilfarslunninguna og inn í ganginn þar sem félagar hans aðstoðuðu hann inn í íbúðir. Talið var að hann hefði tagnað en eftir nokkra daga í hvíld fór hann aftur til starfa.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist hafa, ásamt öðrum, verið að lása skottinu úr dauðaleggnum þegar hann hafi séð útundan sér til öldunnar. Þar sem hann var kominn með keðjuna í fangið átti hann örðugt með að forða sér. Sjórinn hafi kippt undan honum fótunum og taldi hann sennilegast að þá hafi snúist upp á fótinn eða hann orðið á milli grandara og grandarapils;
- að sögn skipstjóra gæti fóturinn hafa lent í klemmu í rist á lensporti í lunningunni og snúist upp á hann þegar slasaði stóð upp;
- að slasaði taldi skipið fremur blautt á skutinn en stjórnendur, sem hefðu betri yfirsýn, vörðuð menn við sjóum;
- að verið var að taka tvö tröll og var skutrennu-lokan hálfuppreist;
- að slasaði leitaði læknis eftir að túrnum lauk 9. febrúar og við skoðun reyndist önnur pípan brotin niður við öklann.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 026 / 11 Oddeyrin EA 210

8. Brotsjór og tveir skipverjar slasast



Oddeyrin ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2750
Smiðaður: Figureas Castrop Spáni
2000 stál
Stærð: 736,2 brl. 1356,9 bt.
Mesta lengd: 54,4 m
Skráð lengd: 47,52 m
Breidd: 12,2 m
Dýpt: 7,7 m
Vél: M.A.K. 2880 kW 1999
Fjöldi skipverja: 19

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 29. ágúst 2011 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 3. mars 2011 var Oddeyrin EA 210 á togveiðum á Vestfjarðarmiðum. Veður: SA 15-30 m/s., ölduhæð 5-8 m.

Skipverjar voru að taka trollið þegar brot kom aftan á skipið. Sjórinn reif belginn með sér og kastaði tveimur skipverjum út í bakborðssíðuna þar sem þeir lentu fyrst á lunningu og síðan yfir hana inn í ganginn. Þar fengu þeir einnig á sig mikinn sjó og köstuðust harkalega til.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjarnir voru við vinnu sína út við stjórnborðslunngu. Þeir voru búnir að húkka á belginn og gilsinn byrjaður að draga hann fram en þegar þeir snéru sér við til að ganga út af þilfarinu lenti belgurinn á þeim og kastaði yfir þilfarið;
- að sögn annars skipverjans hafði stýrimaðurinn sem stjórnaði spilum kallað til þeirra um að belgurinn myndi leggjast yfir til stjórnborða. Skyndilega kom mikið brot og náði stýrimaðurinn ekki að aðvara þá í tíma.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 027 / 11 Friðrik Sigurðsson ÁR 17

9. Skipverji fellur fyrir borð



Friðrik Sigurðsson ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1084
IMO nr. 6930219
Smíðaður: Garðabæ 1969, stál
Stærð: 161,9 brl. 271,1 bt.
Mesta lengd: 35,99 m
Skráð lengd: 33,59 m
Breidd: 6,7 m
Dýpt: 5,5 m
Vél: Grenaa, 682 kW, 1992
Fjöldi skipverja: 7

Gögn: Lögregluskýrsla; Skipsdagbók; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 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 9. mars 2011 var Friðrik Sigurðsson ÁR 17 að dragnótaveiðum í Meðallandsbug. Veður: A 4-6 m/sek

Verið var að kasta voðinni þegar einn skipverja sem var að koma pokanum fyrir borð flækti annan fótinn í stertinum frá pokanum og dró voðin hann fyrir borð. Skipstjóri stöðvaði skipið, kastaði björgunarhring til hans, breytti stefnu með bóg-skrúfunni svo skipið fór fyrir vind og rak að mannum en hann hafði náð að losa fótinn úr festunni. Annar skipverji, sem þá var búinn að klæðast björgunarbúningi, stökk í sjóinn og kom slasaða í Björgvinsbelti og var hann hífður um borð.

Eftir skoðun á fæti slasaða bað skipstjóri um að stoð og eftir samráð við lækni var þyrsla send til að sækja slasaða sem skarst illa á fæti.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar stjórnborðstógið hafði verið keyrt út var slegið af ferðinni á meðan vængirnir og belgurinn, sem var búinn að bugta upp á skutlunnguna ásamt pokanum fóru út. Einn skipverja sá um að koma bugtunum út fyrir og fór pokinn síðastur. Sterturinn kippti þá í hægri fótinn og lyfti honum svo hátt upp að hann náði ekki fætinum hærra til að losa sig og dróst út fyrir
- að sterturinn liggur frá pokagjörðinni fram á belginn og hafði fallið úr bugtunum á lunningunni og lá á þilfarinu án þess að slasaði veitti því athygli þar sem hann var að koma pokanum út fyrir;
- að sögn skipstjóra breyttu þeir fyrirkomulagi við köstun með þeim hætti að eftirleiðis er

pokinn látinn hanga í sleppikrók í gálganum og er sleppt af þeim sem kemur belgnum út fyrir og er hann þar með kominn frá hættu-svæðinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var aðgæsluleysi slasaða að standa ekki utan við veiðarfæri sem verið var að láta fara fyrir borð.

Nr. 057 / 11 Guðmundur í Nesi RE 13

10. Skipverji slasast á fæti



Skipaskr.nr. 2626
Smíðaður: Noregi 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: 18

Guðmundur í Nesi ©Hilmar Snorrason

Gögn: Dagbók skips; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 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 29. apríl 2011 var Guðmundur í Nesi RE 13 að togveiðum á Hampiðjutorgi. Veður: SV 14 m/sek.

Einn skipverja var á gangi fram eftir vinnslupíl-farinu þegar hann rann til og missti jafnvægið. Hann var frá vinnu þar sem eftir var túrsins.

Við komu til hafnar þann 4. maí leitaði hann læknis og kom þá í ljós að hann var fótbrottinn á vinstri fæti og liðbönd slitin í ökkulanum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vinnslupílarið er hálkuvárið með flögu eða sandmálningu en á nokkrum stöðum voru blett-

ir án hálkuvarna. Þar sem skipverjinn féll við er lítið svæði fremst á þilfarinu framan við frysti-tækin en þar var engin hálkuvörn;

- að sögn slasaða eru hvítlúður (stórlúður) dregn-ar fram eftir þessu svæði til að koma þeim niður um mannop í lestina sem er framan við tækin. Lúðurnar vilja stundum skilja eftir sig slor en hann hafi ekki veitt því athygli að svo hafi verið í þessu tilfelli því svæðið hafi virtst þurrt;
- að sögn skipstjóra var um þurrt svæði að ræða og hvítlúða ekki dregin þar um enda ekki í dráttarlínu við lúguna;
- að slasaði var í „neopran thermo“ stígvélum svörtum en þau eru úr mýkra gúmmíi og stam-ari. Þeir hafi verið að grálúðuveiðum og hann geti ekki fullyrt að ekki hafi verið grútur undir sólum;
- að eftir slysið var ákveðið að skipverjar fitu-hreinsuðu skófatnað sinn reglulega;
- að slasaði veit til þess að menn hafi fallið á svona óvörðum blettum en ekki slasast;
- að skipstjóri taldi að bara eitt óvarið svæði væri á þilfarinu eða þar sem skipverjinn féll;
- að samkvæmt upplýsingum skipstjóra fjallaði öryggisnefnd skipsins ekki sérstaklega um þetta mál en komið tilmælum um úrbætur til útgerðarinnar. Brugðist hefur verið við þeim tilmælum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að skipverjinn rann til á vinnslupílfarinu, sennilega vegna grúts á skófatnaði.

Nr. 110 / 11 Brynjólfur VE 3

11. Skipverji slasast á höfði



Skipaskr.nr. 1752
IMO nr. 8303410
Smíðaður: Akranesi 1987 stál
Stærð: 299 brl. 531,5 bt.
Mesta lengd: 41,98 m
Skráð lengd: 39,8 m
Breidd: 8,1 m
Dýpt: 6,25 m
Vél: Berger Diesel 728 kW 1987
Fjöldi skipverja: 10

Brynjólfur ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 3. febrúar 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 10. júlí 2011 lá Brynjólfur VE 3 við bryggju í Vestmannaeyjahöfn.

Skipverjar voru að undirbúa að taka um borð ís og var lestarlúga á millipilfari opnuð í þeim tilgangi. Þegar skipverji ætlaði að setja splitti í opinn lúguhlerann átti hann í erfiðleikum með það vegna stroffu sem notuð var til að opna hana. Hann sneri sér frá hleranum en í sömu mund féll hann örlítið og lenti í hnakka hans svo andlitið keyrðist á styrktarsúlu á millipilfarinu. Við höggið brotnuðu tennur og hann tognaði í baki og hálsi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var hjálmlaus en hafði verið á leið úr landfestum til að sækja sér hjálm þegar hann var kallaður til að splitta lúguna;
- að lúguhlerinn á veðurpilfari opnast fram og hafði verið opnaður. Lúguhleri á millipilfari opnast eins og er stungið pinna í gegnum gat og gengur hann aftur fyrir brún hlerans til læsingar. Á legg læsingarpinnans átti að vera hak svo hann rynnir ekki til baka en það hafði brotnað og vantaði. Til að læsingin færi af hleranum þurfti því að snúa honum um 90° til að ná honum út. Læsingin var því ekki örugg;
- að slasaði og kranamaður töldu að nýlega hafi verið sett ný stroffa í lúguhlerann en gátu ekki sagt hvenær það var. Slasaði sagði að efnið hafi verið mjög svert „hálfgerður kaðall“ en hann gat ekki sagt til um sverleikann. Hann sagði að eldri stroffan hafi aldrei valdið þessum erfiðleikum enda verið úr mun grennra efni;
- að slasaði taldi að slakað hefði verið á gilsinum og því hafi hlerinn fallið. Samtímis hafi verið kölluð aðvörun og hann því snúið höfðinu svo hlerinn skall á hnakka slasaða;
- að kranamaðurinn sagðist hafa híft lúguhler-

ann upp eins og venja væri og slakað gilsinum. Þegar hlerinn var kominn í lóðréttu stöðu átti skipverji á millipilfari að ýta á hlerann svo hægt væri að læsa honum. Kranamaðurinn sagðist ekki hafa séð þegar lúguhlerinn sveiflaðist til því hann hafði litið undan skamma stund;

- að eftir slysið var stroffan skorin frá hleranum og önnur efnisminni splæst í hann og opnaðist þá hlerinn á eðlilegan hátt.

NEFNDARÁLIT:

Örsök slyssins má rekja til þess að opunar- og læsingabúnaður lúgunnar var ekki nægjanlega góður.

Nefndin átelur skipverjann fyrir að hafa ekki verið með öryggishjál.

Nr. 116 / 11 Örfirisey RE 4

12. Skipverji slasast á fæti



Örfirisey ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2170
Smiðaður: Noregi 1988, stál
Stærð: 940,2 brl. 1845 bt.
Mesta lengd: 65,47 m
Skráð lengd: 57,67 m
Breidd: 12,8 m
Dýpt: 8 m
Vél: Wichmann 3000 kW 1988
Fjöldi skipverja: 27

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 3. febrúar 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 23. febrúar 2011 var Örfirisey RE 4 á togveiðum í Suðvesturdjúpi. Veður: SA 15 m/s og ölduhæð 3-4 m.

Tveir skipverjar unnu við úrsláttarvél á vinnslupilfari og þegar annar keyrði plötuvagninni frá frystipressu ætlaði hinn að ganga að henni en þá brotnaði gólfgrind undan vinstri fæti hans. Festist

fóturinn í gatinu og féll skipverjinn þá fram fyrir sig. Í fallinu koma hann hægri fætinum fyrir sig og jafnframt lenti handakrikinn niður á brík færibands sem þar var fyrir. Slasaði kenndi eymsla í vinstri fæti og handarkrika og bólgnaði hann upp á báðum stöðum en hélt áfram vinnu það sem eftir var túrsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn slasaða er svæðið sem göngupallarnir voru á undir miklu álagi af völdum þunga frosinna panna (30 kg.) sem vilja falla úr pönnuvagni eða höndum starfsmanna. Göngubrautirnar eru nær 15 sm ofan við þilfarið og þar sem hægri fótur slasaða kom niður í fallinu vill vera hált vegna glussaleka frá ásláttartækjum;
- að strax eftir slysið var skipt um grindarpallana á þessu svæði.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að pallgrindurnar voru slitnar.

Nr. 120 / 11 Oddgeir EA 600

13. Skipverji slasast í lest



Oddgeir ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1039
Smíðaður: Bozenburg Þýskalandi
1967, Stál
Stærð: 246,5 brl. 365,7 bt.
Mesta lengd: 37,82 m
Skráð lengd: 34,72 m
Breidd: 7,2 m
Dýpt: 6,05
Vél: Caterpillar 738 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 3. febrúar 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 18. apríl 2011 var Oddgeir EA 600 á togveiðum. Veður: N 10 m/sek.

Skipverjar voru að renna til færibandi sem lék á

braut undir lestarloftinu og stóðu þeir við þetta uppi á karastæðunum um 1,5 metra neðan við bandið. Eftir ítrekaðar tilraunir við að hnika því til lagðist einn þeirra á bakið og spyrnti með fótunum í bandið en þá fór hjól úr stýringu brautarinnar. Bandið féll niður á skipverjann og kastaði honum út í bakborðssíðu en í fallinu rakst höfuð hans utan í og rotaðist hann.

Við atvikið bólgnaði slasaði neðst á baki og tagnaði á hægri hendi og ákvað skipstjóri að sigla með hann til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki er vitað hver þungi aflans var sem bandið flutti. Skipstjóri taldi færibandinu vera yfir 200 kg og festingarnar í brautinni í lestarloftinu farnar að slitna;
- að sögn slasaða var komið verulegt slit í fódringar í brautinni svo það stóð stundum fast. Í þetta skipti var ekki hægt að hreyfa það til með nokkru móti og tilraunir skipverja enduðu með því að hjólin fóru út úr brautinni;
- að eftir slysið voru hjólin fódruð upp á nýtt og þá rann bandið eðlilega eftir brautinni. Einnig var komið fyrir þrískorinni handdreginni trissu til færslunnar en falurinn var alltaf að þvælast fyrir á vinnusvæðinu svo hún var tekin niður. Nokkrum mánuðum síðar fór aftur að bera á slitni í brautinni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var ófullnægjandi búnaður.

Nr. 142/11 Ásbjörn RE 50

14. Skipverji klemmist og slasast á hendi



Ásbjörn ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1509
Smíðaður: Flekkefjord Noregi 1978
stál
Stærð: 442,4 brl. 652 bt.
Mesta lengd: 49,86 m
Skráð lengd: 44,93 m
Breidd: 9,5 m
Dýpt: 6,6 m
Vél: Stork-Werkspoor 1450 kW, 1985
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 25. maí 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, 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 24. nóvember 2011 var Ásbjörn RE 50 á togveiðum í Skerjadypi um 55 sml SV af Reykjanesi. Veður: VSV 13 m/sek.

Skipverjar ætluðu að loka fiskilúguleranum en hún var rúmlega hálflokuð og stopp þegar einn þeirra vildi að hún yrði opnuð meira til að hreinsa hlerafalsið. Hann taldi sig hafa gefið merki um það en vegna misskilnings var henni lokað með þeim afleiðingum að hægri hönd hans varð á milli. Hlerinn lenti á handarbakinu sem brotnaði illa.

Skipstjóri hafði samband við strandstöð og var þyrlla send til að sækja slasaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn sem lokaði lúgunni kvaðst hafa misskilið bendinguna og í fljótferni ekki fylgst með aðstæðum eins og hann hefði haft full tök á;
- að fram kom að mikið var um að vera á þilfarinu vegna mikils afla og menn þreyttir.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera óvarleg vinnubrögð.

Nr. 147/ 11 Bjartur NK 121

15. Skipverji slasast á fæti



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
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Dagbók skipsins; Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. mars 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 sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 5. desember 2011 var Bjartur NK 121 á togveiðum í Litladýpi á SA miðum. Veður: NV 18-23 m/s. og ölduhæð 6-7 m.

Skipverjar voru að taka trollið og voru tveir þeirra að setja gilsstroffuna fyrir fyrstu færui. Belgurinn lá yfir til bakborða vegna legu skipsins og var beygt til stjórnborða til að fá hann fyrir miðja rennuna. Slóst belgurinn yfir til stjórnborða með þeim afleiðingum að annar skipverjinn varð á milli belgsins og lunningar í rennu á þilfarinu.

Sigt var til hafnar á Neskaupsstað og við læknisskoðun reyndist skipverjinn óbrotinn en mikið marinn á hné og læri.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar byrjað var að taka trollið brotnaði öxull í keflinu á skutrennulukunni og var trolltákan því stöðvuð á meðan rúllukeflið var fjarlæggt af skutrennulukunni. Á meðan þessi vinna stóð yfir var skipinu siglt á hægri ferð með vind á hlið og trollið lá þá yfir í bakborðssíðu;
- að eftir að keflið hafði verið fjarlæggt var haldið áfram að taka trollið og skipinu þá snúið meira upp í til að fá belginn fyrir miðja rennu þar sem verið var að setja færui á belginn;
- að skipverjarnir tveir voru inni á trollþilfarinu til að slá stroffum á belginn fyrir fyrstu færui. Þeir stóðu báðir stjórnborðsmegin við belginn þegar skipinu var beygt;
- að sögn stjórnanda voru mennirnir á trollþilfarinu varaðir við því að belgurinn færi til stjórnborða og sagt að forða sér bæði í gegnum samskiptakerfið og með bendingum. Skipverjinn sem aftar stóð á þilfarinu brást

þegar við og forðaði sér en hinn brást ekki við þó það liðu 10 – 15 sekúndur og skipverji í þilfarsganginum benti honum einnig að forða sér;

- að sögn slasaða eru samskiptabúnaður í hjálmum skipverja á þilfari og hann hafi heyrt aðvörum úr brúnni að passa sig en ekki haft tíma til að forða sér frá belgnum áður en hann fékk hann á sig.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að skipverjinn meðtók of seint fyrirmæli um að forða sér og að stjórnandinn tryggði ekki öryggi hans áður en hann beygði skipinu.

Nr. 149 / 11 Hrafn GK 111

16. Skipverji slasast á andliti



Hrafn ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1628
Smíðaður: Akureyri 1983 stál
Stærð: 680,3 brl. 1067 bt.
Mesta lengd: 61,76 m
Skráð lengd: 58,56 m
Breidd: 9,76 m
Dýpt: 6,74 m
Vél: Wichmann 1472 1982
Fjöldi skipverja: 27

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 3. febrúar 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, 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 11. október 2011 var Hrafn GK 111 á togveiðum á SV miðum. Veður: N 5 m/sek, ölduhæð 1,5 m.

Skipverji var að þrífa með háþrýstibúnaði en við það rak hann stút á byssunni í andlitið með þeim afleiðingum að hann fékk skurð vinstra megin á nef.

NEFNDARÁLIT:

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

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM

Nr. 022 / 11 Erika GR-18-119

1. Banaslys, skipverji fellur útbyrðis



Erika ©Hilmar Snorrason

IMO: 8701909
Smiðaður: Noregi 1987, stál
Fánaríki: Grænland
Stærð: 820,8 brl. 1236 bt.
Mesta lengd: 57,45 m
Skráð lengd: 50,69 m
Breidd: 12,5 m
Dýpt: 7,75 m
Vél: Berger Diesel 2208 kW, 1987
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi í febrúar 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. febrúar 2011 var grænlenka nótaveiðiskipið Erika GR-18-119 (áður Birtingur NK) á loðnuveiðum SV af Malarriði. Veður: SA 17-20 m/s.



Um kl. 21:00 féll einn skipverja fyrir borð en skipið var ferðlaust og verið að leggja nótina í nótakassan. Stóð skipverjinn upp á nótinni í nótakassanum milli lunningar og nótarinnar sem hékk niður úr krananum. Skyndilega féll hluti nótarinnar úr krananum og lenti á skipverjanum sem féll út á milli lunningar og rörs (sjá mynd) ofan við lunninguna. Skipstjóra var þegar gert viðvart og

misstu þeir aldrei sjónar af manninum.

Skipverjinn sem stjórnaði krananum brást strax við, hljóp inn í brú þar sem hann fór í björgunarbúning og síðan í sjóinn á eftir manninum. Tókst honum að ná honum og var þeim báðum náð aftur um borð yfir borðstokk fyrir framan brú á einni veltu skipsins. Var skipverjinn þá orðinn meðvitundarlaus og þrátt fyrir lífgunartilraunur var hann úrskurðaður látinn þegar þyrlulæknir kom á staðinn.

Málið var rannsakað af dönsku sjóslysaneftndinni og má finna skýrslu hennar á PDF skjali.

Nr. 045 / 11 Huginn VE 55

2. Efnaslys og þrír skipverjar hætt komnir



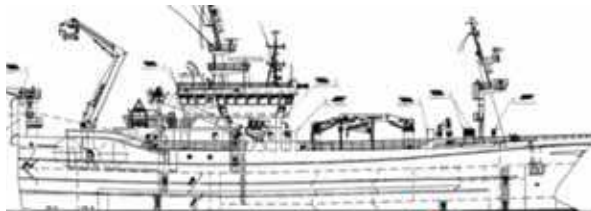
Huginn ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2411
IMO.nr. 9211690
Smiðaður: Chile 2001, stál
Stærð: 1136 brl. 2392 bt.
Mesta lengd: 68,25 m
Skráð lengd: 61,21 m
Breidd: 14 m
Dýpt: 9,65 m
Vél: MaK 1999, 4320 kW
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 3. febrúar 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 sönnunargagni í opinberu máli.



Huginn VE 55: Yfirflæstökning - sýnir stiga niður í dæturým

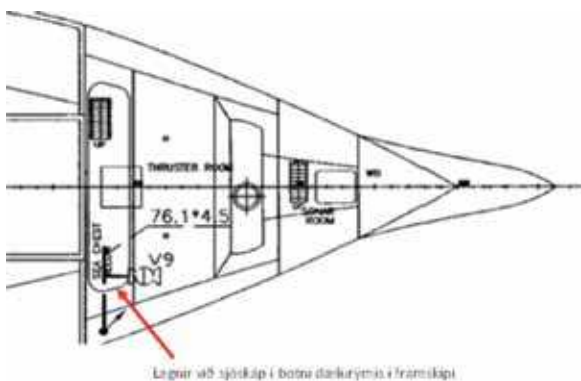
ATVIKALÝSING:

Þann 20. apríl 2011 var Huginn VE 55 við bryggju í Vestmannaeyjum.

Þrír skipverjar voru að skipta um botnloka í dælurými fram í skipinu sem hafði verið bilaður um tíma og tengdist sjóskælingu á afla. Gas hafði myndast í röri sem lá frá honum og þegar það lak út misstu mennirnir meðvitund. Skipverji sem var nærstaddur gerði viðvart og greip til aðgerða með því að loftræsta og gefa þeim súrefni. Skipverjarnir voru aðstoðaðir upp úr skipinu og sendir á sjúkrahús og einn þeirra síðan til Reykjavíkur. Tveir náðu sér að fullu fljótlega en einn á enn við smá lömun í fæti að stríða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kafari hafði áður lokað með blindplötu fyrir lögnina í sjóskáp í síðunni. Inn í skipinu var botnlokin festur á flangs á lögn (stút) frá sjóskápnum;
- að sögn vélstjóra átti að skipta um botnlokann sem var spjaldloki. Hann var 12" Ø en honum hafði verið lokað á fullri ferð og þá hafði spjald hans bognað svo það var ekki hægt að opna hann aftur en lokinn var að öðru leyti þéttur. Lögnin að og frá lokanum var 30 sm Ø (12" Ø) og rúmur metri að lengd að dælu;



- að sögn slösuðu skipverjanna stóð einn þeirra á röri ofan við kjalsogið annar sat á rörinu en niðri í kjalsoginu stóð sá þriðji og var að losa frá botnloka af röri og voru boltarnir í höfuðhæð. Lokinn var festur í flangsinn með átta boltum. Skipverjinn hafði tekið fyrst úr annan hvern bolta. Hann losaði svo fyrst um tvo bolta en þegar hann losaði um þann þriðja (næst síðasta) heyrði hann smá púst koma út samsetningunni og fann örlítinn and-

blæ koma framan í sig. Strax fannst honum að hann hefði ekki stjórn á sér og greip í buxna-skálmur þess sem sat á rörinu og mundi svo ekki meira eftir sér fyrr en í sjúkrabílnum á bryggjunni;

- að sá sem sat á rörinu greip í slasaða og kallaði á þann sem stóð fyrir ofan eftir aðstoð. Báðir teygðu sig niður í kjalsogið þar sem þeir töldu að félagið þeirra væri að fá hjartaáfall. Annar fór því niður í rýmið og niður fyrir þann meðvitundarlausu. Skipverjarnir fundu þá til svima og áður en þeir liðu einnig út af kölluðu þeir til skipverja sem var nærstaddur. Sá áttaði sig strax á aðstæðum og kallaði eftir hjálp, setti „jector“ lensingu í gang og loftræstingu á fullt. Sótti hann flóttatæki og kom til þess sem neðstur var en sá náði að koma grímunni á sig en missti engu að síður meðvitund í skamma stund. Þegar tveir skipverjarnir höfðu komist til meðvitundar aftur voru fleiri skipverjar og lögregla komin til að ná þeim upp úr rýminu;
- að jektor lensing sem var notuð dró loft neðst úr kjalsoginu þar sem enginn austur var til staðar. Loftræsting blés skollofti efst inn í rýmið og einnig var loftsog út úr rýminu;
- að sögn skipverja höfðu þeir verið við vinnu í rýminu fram í skipinu allan daginn við lagningar tilheyrandi sjókælakerfi sem notað er til kælingar afla í lestum skipsins. Þeir hafi ekki sérstaklega tekið eftir lyktinni niðri í kjalsoginu og fljótlega hætt að finna hana. Enginn þeirra sagðist hafa fundið lykt af gasinu áður en þeir liðu út af;
- að lögnin sem þeir unnu við hafði ekki verið notuð né opnuð í um eitt ár en að sögn eins vélstjórans þá gátu föst efni úr aflanum komist í lögninga við hringdælingu og þar með haldið áfram að rotna þar;
- að vinnusvæðið var undir gólfum og lögnum. Þrátt fyrir það töldu skipverjarnir ekki að þeir væru að vinna í lokuðu rými né að neinar hættur væru þar til staðar eins og gasmyndun í sjólögnum;
- að ekki er hægt að fullyrða hvaða gastegundir voru þarna á ferðinni eða í hvaða magni

þar sem engar mælingar eða sýni höfðu verið tekin á staðnum, en allar lýkur benda til þess að CO_2 og H_2S hafi verið í of miklu magni í andrúmsloftinu og því í meira magni en menn þöldu;

- að sögn læknis sem tók við sjúklingunum á Heilbrigðisstofnun Vestmannaeyja taldi hann að eitrunin væri að mestu þegar koltvísýringsgasi CO_2 riður súrefni úr andrúmsloftinu og síðar einnig brennisteinsvetni H_2S . Hann sagðist ekki geta metið í hvaða hlutföllum eða styrkleika þau voru eða hvort fleiri gös voru í umhverfinu en tveir sjúklinganna hafi náð sér fljótlega og sá þriðji hafi verið sendur til frekari meðhöndlunar á Landspítalann. Skjót viðbrögð við útloftun umhverfisisins og að gefa sjúklingum súrefni hafi áhrif á einkennin;
- að koltvísýringur CO_2 er náttúruleg gastegund í andrúmsloftinu með styrk 0,039% (392 ppm miðað við rúmmál). Það er venjulega ekki hættulegt nema þegar það hefur náð verulegum styrk í andrúmsloftinu og við 5.000 ppm er það talið verulega óhollt og þá fer að finna súr-lykt og súr-bragð í munni af því. Við 50.000 ppm (sem svarar til 5% miðað við rúmmál andrúmslofts) er það talið hættulegt dýralífi. Þéttleiki koltvísýrings er 1,5 sinnum hærri en andrúmslofts og leitar því niður í lokuðu rými;
- að brennisteinsvetni (vetnissúlfíð) H_2S er breiðvirkt eiturgas með eitúráhrif sambærileg við vetnissýnið HCN (blásýru). Það er eðlilegt í litlu magni í andrúmsloftinu og einnig verður það til í meltingavegi manna og dýra. Venjulegir gasmælar sem framleiddir eru til að vara menn við hættu á gaseitrun af H_2S byrja venjulega að gefa fyrstu viðvörðun þegar magn þess er orðið 5 til 10 ppm. Sumir menn fara að finna merkjanlega lykt af gasinu allt niður í 0,00045 ppm og er lyktin sem af fúleggi. Gasið skemmir lyktarskyn viðkomandi eftir því sem lengur er dvalið í því eða eftir að það hefur náð ákveðnum styrkleika. Þegar gasmagnið nær 100 ppm eða meiri þá nægja nokkur andartök til að lyktarskynið hverfi og fljótlega meðvitund. Gasið getur leitt til dauða

en það er breiðvirkt eiturgas sem leggst á augu, blóð, öndunar- og taugakerfi manna. Í viðvarandi dvöl í mettuðu rými getur það valdið augnskaða og lungnabjúg;

- að sá sem fyrstur missti meðvitund sagði að þegar þeir hófu vinnuna við fyrri lokann hafi þeir fundið lykt sem hann likti við „eggja-prumpu-fýlu“;
- að við súrefnissnauða rotnun verður til brennisteinsvetni af völdum brennisteinssambanda í lífefninu. Í hringrás sjókælikerfisins eru lífrænar afgangar úr aflanum sem geta safnast saman og lokast inni. En skipverjar sögðu að sjór sem kom úr rörinu hafi verið tær eins og þar sem rotnun hefur ekki orðið;
- að þó svo að lagnir í skipum séu að öllu jöfnu ekki varasamar þar sem þær eru ekki í þeim sverleika að geta innihaldið mikið magna eiturgass horfir það öðruvísi við lögnum í sjókælikerfi fyrir afla vegna sverleika lagnanna. Til að gefa hugmynd um umfang í þessu tilfelli er botnlokinn og lagnirnar 0,30 metrar í þvermál. Hver metri af lögninni rúmar því 0,071 rúmmetra. Við sömu loftþyngd (1000 millibör) inni og utan við lögnina ætti ekki að streyma gas sem neinu nemur út í umhverfið eftir að hún er opnuð nema eftir loftskipti. Öll aukin loftþyngd inn í lögninni streymir út og eykur gasmettun andrúmsloftsins. Við tvöfalda loftþyngd streymir úr svona lögn við opnun 0,071 m³ fyrir hvern metra í lengd hennar. Þegar unnið er í þröngu rými og viðlíka magn af gasi, streymir út í rýmið getur styrkur brennisteinsvetnis í andrúmsloftinu orðið yfir mengunarmörkum (10 ppm) eða svo mikill að það getur orðið banvænt starfsmönnum en það sest fyrst neðst í rýmið. Einn andardráttur af andrúmslofti með 500 ppm styrk brennisteinsvetnis veldur niðurslagi þ.e. tafarlausu yfirliði. Örfáir andadrættir af mjög súrefnissnauðu (undir 6% súrefni) hefur svipuð áhrif;
- að skipverjarnir gerðu enga ráðstafanir um að gasmæla rýmið áður en vinna hófst. Mælirinn sem hafði verið notaður um borð mældi einungis súrefni en ekki aðrar gastegundir eins og í þessu tilfelli. Þó svo að brennisteins-

vetnismælir hafi verið til staðar og rýmið mælt áður en lögnin var opnuð er ekki einboðið að mælirinn hafi sýnt brennisteinsvetni í rýminu fyrir en lögnin var opnuð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að skipverjar voru við vinnu í rými, sem að mati nefndarinnar uppfyllir skilgreiningu um lokað rými, án þess að gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja eigið öryggi þegar gastegund kom úr röri. Nefndin telur að rétt viðbrögð fjórða skipverjans hafi skipt sköpum fyrir þá þrjá sem misstu meðvitund.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin beinir því til skipstjóra að þeir komi á verkferlum og skilgreini í áhættumati svæði sem teljast vera lokað 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 lokaðum 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.

SLYS Á FLUTNINGASKIPUM

Nr. 017 / 11 Helgafell

1. Skipverji slasast á fæti



Helgafell ©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 9306017
Fánaríki: Færeyjar
Smiðaður: Hamborg 2005, stál
Stærð: 8830 GT
Mesta lengd: 137,53 m
Breidd: 21,55 m
Dýpt: 8,50 m
Vél: MAN 7 L 48/60 B, 8400 KW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 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. febrúar 2011 var Helgafell að koma til hafnar á Grundartanga.

Þegar skipverjar voru að vinna við landfestar vafðist springurinn utan um fót eins þeirra með þeim afleiðingum að hann klemmdist í klussi. Hann bólгнаði og marðist á fætinum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að springurinn hafði verið dregin af spilinu og lagður á þilfarið;
- að springurinn fór hraðar út um klussið en von var á og skipverjinn stóð inn í bugt sem hann náði ekki að koma sér úr. Talið var að endamenn á bryggju hefðu tekið betur í kastlínuna til að draga endann í land en reiknað var með um borð;
- að skipverjinn taldi að um óvarkárni hafi verið að ræða af sinni hálfu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu slyssins vera aðgæsluleysi slasaða.

Nr. 124 / 11 Brúarfoss

2. Skipverji slasast við fall



Brúarfoss ©Hilmar Snorrason

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

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

Málið afgreitt á fundi 3. febrúar 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 17. ágúst 2011 var Brúarfoss við bryggju í Reykjavík.

Skipverji var að koma niður úr kostkrana þegar hann féll niður á þilfar með þeim afleiðingum að hann slasaðist á báðum fótum. Hann kom jafnfætis niður.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fallhæðin var um 1,40 m. Skipverjinn taldi að hann hafi flýtt sér of mikið;
- að skipverjinn var í öryggisskóm.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 144 / 11 Skógafoss

NEFNDARÁLIT:

Ástæða óhappsins er aðgæsluleysi skipverjans.

3. Skipverji slasast á höfði



IMO.nr. 9375252
Fánaríki Antigua & Barbuda
Smíðaður: Kína 2007, stál
Stærð: 7.545 BT
Mesta lengd: 130 m
Breidd: 20 m
Vél:
Fjöldi skipverja:

Skógafoss ©Hilmar Snorrason

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

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. mars 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 3. október 2011 var Skógafoss við bryggju í Sortland Noregi.

Skipverji var að vinna við lestun og ætlaði að ná í gámaskó sem hafði færst úr sæti á þilfarinu. Þegar hann beygði sig fór hann með höfuðið á milli gámsins sem átti að koma fyrir og annars gáms við hliðina á honum. Þegar skipverjinn fann hvernig gámurinn klemmdi að hjálmi hans reif hann sig lausan áður en hjálmurinn brotnaði. Skipverjinn var sendur til læknis vegna áverka sem hann hlaut en þeir reyndust vera minniháttar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var að koma úr landi og var með hjólreiðarhjálmi. Hann hafði séð að þeir sem voru að vinna við gáminn voru í vand-ræðum og hljóp til að hjálpa þeim. Hann taldi hjálminn hafa bjargað sér;
- að skipverjinn kvað það hafa verið athugunar-leysi hjá sér að fara með höfuðið á sér í þessa stöðu.

SLYS Á FERJUM

Nr. 018 / 11 Sæfari

1. Skipverji slasast á baki



Sæfari ©Útgerð

Skipaskr.nr. 2691
IMO .nr. 9041277
Smiðaður: Bromborough Englandi
1991, stál
Stærð: 507,4 brl. 507,4 bt.
Mesta lengd: 39,6 m
Skráð lengd: 37,68 m
Breidd: 10 m
Dýpt: 3,7 m
Vél: Caterpillar 2040, 1992
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Gögn RNS; Lögregluskýrsla

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. febrúar 2011 var ferjan Sæfari við bryggju á Dalvík. Veður: Logn.

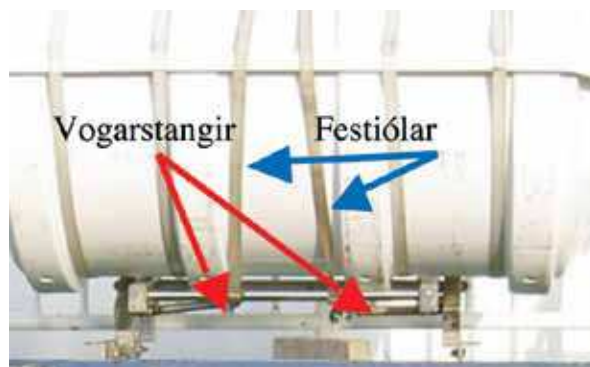
Skipverjar voru að taka um borð og ganga frá björgunarbát. Þegar festingar voru komnar á hann fór skipverji að fjarlægja trékubb, sem notaður var til að stilla bátinn af. Við það kom slinkur á bátinn og rakst hann í öxl skipverjans sem féll við það niður á bryggju. Skipverjinn lenti á bakinu á bryggjukantinum og missti meðvitund. Hlúð var að slasaða en læknir ásamt sjúkraflutingsmönnum komu fljótt á staðinn og var hann fluttur á sjúkrahús. Í ljós kom að hann hafði m.a. hryggbrotnað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn vitnis stóð slasaði hálfboginn aftan við bátshylkið og var að slá kubbinn undan setunni en um leið og hann losnaði féll björgunarbátshylkið niður um 10 til 15 sm. Lenti það í öxl slasaða sem við það missti jafnvægið;
- að björgunarbáturinn, sem verið var að vinna við, var 50 manna (Viking DKS) og liðlega

280 kg að þyngd. Honum var lyft af bryggjunni upp í bátastólinn með gaffallyftara en lyftarinn var farinn frá skipinu þegar slasaði sem stóð fyrir aftan bátinn teygði sig undir hann í trékubbin;

- að á meðan verið var að stilla af bátahylkið og festa það í stólinn var trékubburinn (tréfleygurinn) notaður undir sæti bátsins en trékubbur hafði ekki verið notaður áður við þessi störf en þau þarf að vinna einu sinni á ári að sögn slasaða;
- að björgunarbátastóllinn er með handvirkum sleppibúnaði sem stjórnað er innan við bátinn. Setunni undir bátinum er haldið uppi með tveimur vogarstöngum á þolinmóð (sem spennast upp undir hana með tilstilli festiolar (brókarfesting) sem kom frá sleppibúnaðinum en hann er hjámiðju sylgja;

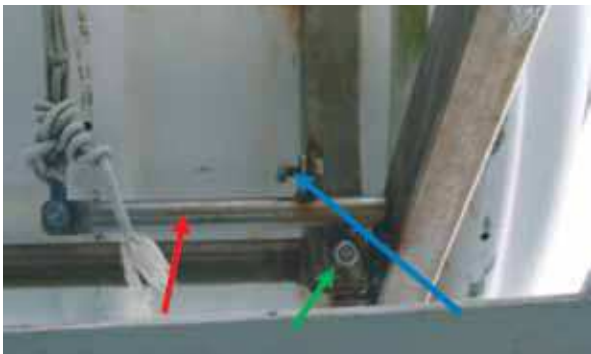


Kubburinn liggur á þilfarinu eftir að búið var að festa bátshylkið.

- að eins og björgunarbáturinn sat eftir að frágangi var lokið var aftari vogarstöngin og brókin eilítið ofar en sú fremri. Miðja festiolarinnar er í gegnum hring (sulgju) í sleppibúnaðinum og ættu því endarnir að vera jafnlangir niður á vogarstangirnar;
- að fall slasaða var um tveir metrar niður á bryggjukantinn;
- að sögn skipstjóra sem horfði á fallið var slasaði með hjálm og hökuólin var undir höku þegar hann féll. Skipstjóri taldi að hjálmurinn hafi tekið af mesta höggið því hnakki slasaða lenti fyrst á bryggjukantinum og þá skaust hjálmurinn út á bryggjuna;
- að sögn hönnuðar og framleiðanda búnaðarins á að setja þjónustubolta (8 mm maskínubolti) í aðra vogarstöngina til að halda

setunni fastri undir bátahylkinu á meðan ólin (brækurnar) er losuð og báturinn tekinn niður. Þegar búið er að koma bátum tryggilega fyrir aftur er þjónustuboltinn fjarlægður því annars er búnaðurinn óvirkur;

- að engar teikningar eða leiðbeiningar fylgja



Vogarstöng (rauð), þolinmóður (græn) og þjónustubolti (blár) á samskonar bátastól

bátastólnum frá hönnuði;

- að Siglingastofnun Íslands hefur viðurkennt þennan búnað en gat ekki lagt fram teikningar af honum;
- að skipstjórnarmenn þekktu til notkunar búnaðarins (þjónustuboltans) sem ætlaður var til að festa sætið á meðan verið væri að taka bátinn úr eða setja hann í stólinn;
- að skipstjóri sagði að sökum vansmiði virkaði þessi hluti búnaðarins ekki eins og skyldi en boltinni vildi kjagast og þess vegna hafi hann ekki verið notaður heldur trékubburinn;
- að í vinnslu málsins var litið á hliðstæðan búnað í fimm farþegaskipum og reyndust þjónustuboltar festa setur í gálgum tveggja skipanna svo búnaðurinn reyndist því í raun óvirkur. Haft var samband við viðkomandi og vakinn athygli á því og mælt til að úr væri bætt.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þeirra vinnubragða sem notuð voru við niðursetningu bátsins.

Nefndin telur óeðlilegt að engar teikningar eða leiðbeiningar séu til um notkun búnaðarins þrátt fyrir að hann sé viðurkenndur af Siglingastofnun.

Nr. 034 / 11 Sæfari

2. Skipverji slasast við landfestar



Sæfari ©Útgerð

Skipaskr.nr. 2691
IMO .nr. 9041277
Smiðaður: Bromborough Englandi 1991, stál
Stærð: 507,4 brl. 507,4 bt.
Mesta lengd: 39,6 m
Skráð lengd: 37,68 m
Breidd: 10 m
Dýpt: 3,7 m
Vél: Caterpillar 2040, 1992
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 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 17. febrúar 2011 var ferjan Sæfari í höfn á Dalvík. Veður: Logn.

Skipverjar voru að snúa skipinu við bryggjuna og einn þeirra var á bryggjunni til að taka við landfestartógi. Þegar skipverjinn var að setja springinn á bryggjupolla tók í hann með þeim afleiðingum að hann klemmdist þar á milli og var hann fluttur á heilsugæslu. Við þetta hlaut hann mikla áverka á handarbaki vinstri handar og varð óvinnufær.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að endinn var fastur á polla og spili um borð en ekki verið að hífa í hann. Skipið var á litilli ferð áfram og við það strektist á tóginu;
- að stýrimaður var fram á skipinu og skipstjóri í brú. Hvorugur þeirra fylgdust með hvort endinn væri tilbúinn til að keyra í hann;
- að við landfestar voru alltaf tveir skipverjar fram á en í þetta sinn var annar þeirra hafður í landi til að sleppa og taka við endum eftir að skipinu hafði verið snúið;
- að slasaði gat ekki gert sér fulla grein fyrir hvernig atvikið átti sér stað

NEFNDARÁLIT

Orsök atviksins eru óvönduð vinnubrögð við landfestar og ekki fyllsta öryggis gætt.

SLYS Á ÖÐRUM SKIPUM

Nr. 032 / 11 Leynir

1. Skipverji slasast á hendi



Leynir ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2396
Smíðaður: Holland 2000, stál
Stærð: 43,7 brl. 42 bt.
Mesta lengd: 16,41 m
Skráð lengd: 15,25 m
Breidd: 5,26 m
Dýpt: 2,51 m
Vél: Caterpillar 672 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársællsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. mars 2011 var dráttarbáturinn Leynir í Reykjavíkurhöfn. Veður: 2-6 m/s.

Þegar komið var að bryggju tók skipverji tvo fastsetningaenda sem héngu á stöng (herðatré) á bryggjukantinum og smeygði lykkjunni á polla bátsins. Þegar tók í framendann klemmdist þumalfingur vinstri handar á milli og skipverjinn féll í þilfarið. Við fallið slitnaði fingurinn af hendi inni.

Skipstjóri hringdi eftir sjúkrabíl og var slasaði fluttur á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist ekki muna mikið eftir atvikinu en taldi að það hefði komið högg á bátinn sem varð til þess að hann rann til og féll. Hann taldi sig ekki hafa haldið í endann sér til stuðnings því það passi að taka um splæsið á lykkjunni og smeygja henni yfir pollann. Myndir af vettvangi sýna að verki var ekki lokið því lykkjan var ekki fyllilega komin á

pollann en hún lá yfir efri hluta hans;

- að skipstjóri sagðist ekki hafa séð atvikið þar sem bak slasaða hafi skyggt á pollann en hann taldi að stefnisfríholtið hafi rekist í stálþil-ið fyrir framan bátinn og orsakað hnykkinn svo slasaði féll en við höggið fór báturinn aftur í og þá strekkti í framendann. Þeir hafi verið að hreinsa höfnina og var drullunni mokað inn á þilfarið en síðan í poka eins og myndir af vettvangi sýna. Þilfarið hafi þess vegna verið mjög hált en það er ekki hálkvarið;
- að fram kom að þilfarið sé slétt og málað með lakkmalningu en á öðrum hafnsögubátum hafnarinnar væru þilför sandmáluð;
- að skipverji sem var að festa spring á mið-síðunni sá ekki atvikið en þegar hann kom að taldi hann að slasaði hefði ekki rekist utan í neitt í fallinu miðað við það hvernig hann lá í þilfarinu. Hann taldi þilfarið, sem var blautt, hafi ekki verið hált og honum hafi ekki fundist þilförin hál þann tíma sem hann hafi verið um borð;
- að báðar festarnar eru úr tommu sveru Dynema tógi (ofurtóg) sem hafa ekki nema um 3% teygju og vill því koma rykkur þegar tekur í efnið. Landfestarnar eru splæstar lykkjur sem smeygt er á bógpolla bátsins. Við brottför frá flotbryggjunni eru lykkjurnar hengdar upp á stöng (herðatré) á bryggjukantinum og þegar lagt er að bryggjunni eru þessar festar í seil-ingar fjarlægð frá skipverjanum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera hálku á þilfari.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að þilför skipa séu hálkvarin.

Nr. 041 / 11 Aurora / Knörrinn

2. Dráttartóg í skrúfu, strand og skip-verjar slasast



Aurora ©BB

Skipaskr.nr. 2693
Smíðaður: England 1996, plast
Stærð: 37,5 brl. 26,4 bt.
Mesta lengd: 18,3 m
Skráð lengd: 17,14 m
Breidd: 4,72 m
Dýpt: 2,37 m
Vél: Perkins 86 kW, 1995
Fjöldi skipverja: 9



Knörrinn ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 0306
Smíðaður: Akureyri 1963 Eik
Stærð: 19,3 brl. 20 bt.
Mesta lengd: 15,15 m
Skráð lengd: 13,73 m
Breidd: 4,12 m
Dýpt: 2 m
Vél: Cummins 183 kW 1977
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangið á fundi 4. nóvember 2011 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 11. apríl 2011 var seglskútan Aurora á leið til hafnar á Húsavík. Veður: S 8-16 m/sek.

Farþegabáturinn Knörrinn hafði verið fenginn til að flýta för skútunnar Auroru, sem var að koma frá Jan Mayen, með því að draga hana til hafnar. Þegar komið var inn fyrir hafnargarða slepptu skipverjar Auroru dráttartauginni. Á meðan skipverjar Knerris unnu við að draga inn taugin sigldi Aurora yfir hana og fékk hana í skrúfunu með þeim afleiðingum að báturinn varð stjórnlaus. Skipverjarnir á Knerrinum stóðu innan um tógið þegar það dróst hratt út vegna þessa. Annar skipverjinn fór fyrir borð en taugin flæktist utan um fót hins sem fótbrotnaði. Skorið var á tógið og náðist skipverjinn aftur um borð og var þeim báðum komið á sjúkrahús.

Vélin Auroru stöðvaðist og rak hana stjórnlaust

en skipstjóri taldi sig geta náð að olúbryggjunni undir segli og lét því hífa upp eina fokku. Skútan lét ekki að stjórn og þegar um hálf bátslengd var að bryggjunni lagðist hún utan í grjótnargarð. Gangsetti skipstjóri vélina aftur og gat bakkað frá grjótnargarðinum en fljótlega stöðvaðist hún aftur. Rak hana inn í höfnina og upp í dráttarbrautina. Þjörgunarsveit var kölluð út og kom bátur frá henni dráttartaug í Auroru en þá var Knörrinn komin aftur og dró Auroru úr fjörunni og að bryggju. Skemmdir urðu á stýri Auroru

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að dráttartógið var Polyester blanda. Umbúnaðurinn við skut Knerrisins var brókar festing upp í skutinn sem kom saman í hjólbarða í enda dráttartógsins. Skipverjar Knerris voru rétt nýbúnir að ná inn hjólbarðanum þegar tógið lenti í skrúfunu og rykkti brókinni út;
- að sögn skipstjóra Knerris hafði hann enga möguleika á að bregðast við vandræðum Auroru eftir að hún varð stjórnlaus því hann varð að bjarga mannum úr sjónum og koma slasaða í land;
- að sögn skipstjóra Auroru var mjög frítt á milli bátanna og beið hann með að kúpla að skrúfunni á meðan hann taldi að verið væri að ná dráttartóginu inn. Tógið hafi horfið fram af bátinum eftir að það var losað og ekki sést í sjónum en engin samskipti voru á þessum tíma á milli bátanna. Hann hafi talið að stöðvun vélarinnar væri vegna olúskorts en það tengdist ekki tóginu eða skrúfunni. Hann undraðist að ná ekki talstöðvarsambandi við Knerris;
- að skemmdir á Auroru reyndust eingöngu vera á stýrisblaði og taldi skipstjóri að það hafi skorðast á milli teina í dráttarbrautinni og því setið fast þegar skútan snerist þegar hún var dregin úr fjörunni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var aðgæslu- og samskiptaleyfi stjórnenda beggja skipanna.

Nr. 062 / 11 Perla

3. Skipverji slasast við fall



Perla ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1402
IMO nr. 6423137
Smiðaður: Husum Þýskal. 1964 stál
Stærð: 331,3 brl. 410 bt.
Mesta lengd: 47,99 m
Skráð lengd: 42,2 m
Breidd: 8,64 m
Dýpt: 4 m
Vél: Alpha 220 kW 1964
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 29. ágúst 2011 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 9. mars 2011 var sanddæluskipið Perla að koma að bryggju á Ísafirði. Veður: NA 3 m/sek.

Skipverji steig út á rör sem er notað þegar skipt er á framlosun. Skrikaði honum þá fótur og féll niður á spjaldloka sem er á rörinu. Hann stóð upp, barðist við að ná andanum, en leið svo út af og féll í þilfarið. Stýrimaður, sem staddur var í brú og varð vitni að slysinu, hljóp strax niður til hans. Hóf hann þegar endurlífgun og hjartahnoð þar til slasaði fór að anda sjálfur og komst til meðvitundar. Slasaði var fluttur á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að dæla kjölfestu úr lestum skip-sins um síðulosunarrör og hafði lok á spjaldloka, á því röri, ekki verið nægjanlega hert svo sjór sprautaðist yfir afturþilfarið. Slasaði var á leið aftur í vélarúm til að stöðva dæluna og hugðist stöðva lekann með því að herða á tessum loksins svo hann kæmist þurr aftur í ;
- að á rörinu sem slasaði fór út á er spjaldloki til að loka fyrir dælingu fram eftir skipinu og féll slasaði á bakið ofan á þennan loka;
- að sögn slasaða gæti olía hafa verið á skósólum en algengt er að bæði sé farið yfir og út á rörið með ýmsa hluti til viðgerða.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 104 / 11 Amma Sigga, farþegabátur

4. Farþegar slasast í baki



Amma Sigga ©Úlgerð

Skipaskr.nr. 7695
Smiðaður: Pólland 2010, plast
Stærð: 8,22 bt.
Mesta lengd: 9,98 m
Skráð lengd: 9,45 m
Breidd: 2,97 m
Dýpt: 1,12 m
Vél: SUZUKI 441,4 kW, 2010
Fjöldi skipverja: 2
Fjöldi farþega: 13

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2011 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 1. júlí 2011 var farþegabáturinn Amma Sigga á siglingu á Skjálfandaflóa. Veður (Flatey): kl. 23:00 SA 1,9-2,3 m/s. (Grímseyjardufl): Ölduhæð 1,37 m öldulengd 4,75 sek.

Amma Sigga er harðbotna slöngubátur (Rigid Inflatable Boats - RIB). Báturinn var í skemmtiferð með farþega og sigldi fyrst vestur undir Fiskisker en á þeirri leið var NA undiralda aftan við þvert. Þegar snúið var til baka og siglt upp í undirölduna reið báturinn fram af öldum á mikilli ferð og skall niður á næstu öldu með þeim afleiðingum að tveir farþegar slösuðust. Siglt var með slösuðu í land.



Myndin sýnir harðbotna slöngubát á siglingu við Vestmannaeyjar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist ásamt háseta hafa gætt þess að leiðbeina farþegum hvernig þeir ættu að hegða sér á siglingunni sérstaklega þegar báturinn heggur í báru þá ættu þeir að taka við högginu standandi en ekki sitjandi. Siglingunni var háttað þannig að siglt var fyrst vestur að Fiskaskeri og var hægt á ferð þrisvar sinnum til að gæta að því að farþegar væru sáttir við siglinguna;
- að eftir ferilskráningu sem fengin var úr AIS-kerfi um siglingu bátsins kemur fram að siglt var vestur fyrir Fiskisker. Á þeirri leið er slegið nokkrum sinnum af ferðinni en megin hraði var yfir 30 hnútar og allt upp í 43 hnúta. Þaðan er siglt suður með ströndinni á minni ferð og rétt suðaustan við Brúnkoll var snúið í austlæga stefnu og ferðin aukin. Á einnar mínútu tímabili er ferð aukin og fer haldin hraði yfir 36 hn. (kl.22:36 stefna 345° hraði 20,6 hnútar. kl.22:37 stefna 58° hraði 36,2 hn. kl. 22.37 stefna 58° hraði 30,7 hn). Eftir þennan sprett er ferð minnkuð (kl.22:38 stefna 74° hraði 7,2 hn.) og eftir lýsingu farþega og áhafnar mun slysið hafa átt sér stað á þessu tímabili en siglt var á minni ferð til hafnar;
- að Amma Sigga hafði fullnægjandi leyfi til farþegaflutninga og samkvæmt útgefnu farþegaleyfi var heimilt að flytja 12 farþega. Farsvið bátsins einskorðast við farsvið D (reglugerð nr. 666/2001) en það er skilgreint í farþegaleyfi bátsins sem Skjálfandafloí á milli Gjögurtáar og Tjörness með tveggja klukkutíma hámarks siglinga lengd. Veðurskilyrði skulu vera að hámarki 6 vindstig (Baufort) (11 m/sek) og kennialda innan við 2 m;
- að skipstjóri taldi að ölduhæð væri 0,5 metrum lægri á svæðinu en Grímseyjardufl gaf til kynna;
- að sæti farþega er „hryggur“ um 72 sm að hæð sem gengur langsum eftir bátnum og sitja farþegar klotvega á 10 sm þykkum svampsetum ofan á hryggnum. Ekki er önnur fjöðrun í sætinu. Bakstuðningur og handföng eru við hvert sæti;
- að hvorugar slösuðu sögðust hafa orðið varar við að leiðbeiningar hafi verið gefnar um

hegðun um borð nema á ensku sem að miklu leyti hafi farið framhjá þeim m.a. vegna þess að það hafi heyrst illa. Önnur sagðist hafa verið vörud við að sitja fremst væri hún veik í baki sem hún hafi aldrei verið. Aðrir farþegar sögðust hafa vitað að þeir ættu að standa í fæturnar til að taka við höggum;

- að í gögnum málsins kemur fram að sumir farþegar hafi verið undir áhrifum áfengis og á siglingunni hafi verið veitt áfengi. Eigandi bátsins segir að aðeins hafi verið veitt lítilsháttar áfengi í lok ferðarinnar;
- að sögn farþega hafi þeim verið veitt vín af og til í ferðinni og ein áfengisflaska nærri því klárast;
- að báðir slösuðu farþegarnir sátu framarlega annar í fremstu sætaröð og hinn í þeirri þriðju;
- að slasaða sem sat í fremstu röð sagði að eftir að haldið var frá Kinnafjöllum hafi báturinn riðið fram af tveimur öldum og þá hafi fæturnir ekki borið högginn sem fylgdu og hún fundið fyrir sársauka í baki. Á þriðju báru hafi hún fundið að eitthvað brast í bakinu þegar hún hlammaðist niður í sætið. Slasaða reyndist vera með samfallsbrot á tveimur hryggjarliðum og samfall á þeim þriðja;
- að slasaða sem var í þriðju sætaröð sagði að báturinn hafi skolið harkalega niður nokkrum sinnum í röð og hún hafi fundið mikið til í baki á síðustu öldunni sem báturinn barði í. Hún fór til læknis tveimur dögum seinna vegna verkja í baki. Slasaða sagðist ekki hafa vör við að leiðbeiningar hafi verið gefnar nema á ensku sem hún hafi ekki getað nýtt sér. Á vesturleiðinni hafi henni lærst að standa fremur en sitja en fæturnar hafi ekki borið hana í stærstu öldunum eftir að snúið var til hafnar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að bátnum var siglt á of mikilli ferð miðað við aðstæður.

Nr. 126 / 11 Ægir

5. Skipverji slasast við fall



Ægir ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1066
Smiðaður: Danmörk 1968, stál
Stærð: 959 brl. 1258 bt.
Mesta lengd: 70,1 m
Skráð lengd: 64,9 m
Breidd: 10 m
Dýpt: 8,1 m
Vél: MAN 6330 kW, 1968
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 3. febrúar 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. október 2011 var varðskipið Ægir við bryggju í Almería á Spáni. Veður: Hægviðri og léttskýjað.

Skipverji hafði verið upp á vinnupalli (grindarpallur, sjá mynd) í gangi við yfirbyggingu skipsins. Þegar hann ætlaði niður fór hann yfir endagrindina utanverða en við það sporðreistist vinnupallurinn með þeim afleiðingum að skipverjinn féll í þilfarið og pallurinn lenti ofan á honum. Hann var fluttur á sjúkrahús og í ljós kom m.a. að hann brotnaði illa á vinstra hné.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vinnupallurinn var úr áli og um 2 metrar á hæð og um 1,5 metrar á lengd;
- að undir fótum pallsins áttu að vera stillanlegar plötur (25x25 sm) en ekki var hægt að koma þeim fyrir vegna þrengsla í ganginum. Pallurinn var ekki bundinn fastur við rekkverk eða handrið;
- að sögn skipverjans hafði hann í tvígang farið niður pallinn með sama hætti þennan dag án þess að hann sporðreistist;
- að þegar hann ætlaði að fara niður fór pallurinn að lyftast en þá færði hann sig nær

honum og þá fór pallurinn niður aftur. Þegar hann lagði aftur af stað lyftist pallurinn á ný og rambaði;

- að hægt var að fara niður af pallinum innanvert um lúgu en þá hefði skipverjinn þurft að fara yfir rekkverkið til að komast undan honum.



Myndin sýnir vinnupallinn á vettvangi. Mynd ©LHG

NEFNDARÁLIT:

Örsök slyssins var ófullnægjandi frágangur á vinnupallinum.

Nefndin bendir sjómönnum á að ávallt beri að binda niður vinnupalla og lausa stiga jafnvel þótt skip séu bundin við bryggju.

Nr. 154 / 11 Ribsafari, farþegabátur

6. Farþegar slasast í baki



Ribsafari ©Útgerð

Skipaskr.nr. 7671
Smíðaður: Pólland 2010, plast
Stærð: 8,64 bt.
Mesta lengd: 10,12 m
Skráð lengd: 9,53 m
Breidd: 3,07 m
Dýpt: 1,13 m
Vél: Yamaha 188 kW, 2009
Fjöldi skipverja: 2
Fjöldi farþega: 14

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 25. maí 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 16. júní 2011 var farþegabáturinn Ribsafari við Vestmannaeyjar. Veður: Ölduhæð (kenni- alda): á Surtseyjardufl 1,9 m, Bakkafjörudufli 1 og 2 var 1,2 til 1,5 m

Ribsafari, sem er harðbotna slöngubátur, var í skemmtiferð með farþega og var á siglingu aftur til hafnar í nokkuð sléttum sjó. Þegar komið var í Faxasund voru þar öldur sem báturinn barði verulega í með þeim afleiðingum að tveir farþegar slösuðust. Siglt var til hafnar þar sem einum (A) þeirra var komið undir læknishendur og síðan með sjúkrabil og Herjólfu til lands og á sjúkrahús í Reykjavík.

Annar farþegi (B) leitaði einnig læknishjálpar hjá Heilbrigðisstofnun Vestmannaeyja vegna verulegra bakverkja.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sæti farþega er bekkur um 72 sm að hæð sem gengur langsum eftir bátnum og sitja farþegar klotvega á 10 sm þykkum svampsetum. Ekki er önnur fjöðrun í sætinu en setu- svampurinn. Bakstuðningur og handföng eru við hvert sæti;

- að sögn farþega B var ekki skipað niður í sætin um borð. Hann hafði ekki reynslu til að gera sér grein fyrir hversu þung högginn gátu orðið. Taldi hann að svipaður hraði hafi verið á siglingunni allan tímann og hann ekki orðið var við að hann hafi verið aukinn áður en slysið varð;
- að farþegi B sem leitaði læknis í Vestmannaeyjum sagðist hafa setið í annarri sætaröð. Hann sagði að í skellunum hafi fæturnir ekki borið hann með þeim afleiðingum að hann lenti af miklu afli niður í setuna. Hann sagði að farþegi A hafi setið í næstu sætaröð fyrir aftan og þeim hafi verið ráðlagt af skipstjóra að standa fast í fæturnar til að taka á móti höggum og það verið ítrekað í ferðinni;
- að slasaði A sagði að þeim hafi verið ráðlagt að standa í fæturnar til að mæta höggum frá siglingunni. Þetta hafi verið það eina sem þeim hafi verið sagt um öryggismál áður en lagt var af stað. Á leiðinni til baka hafi verið siglt á meiri ferð;
- að þegar báturinn sigldi í öldurnar missti farþegi A fæturnar og skall niður í sætið og til hliðar;
- að sögn skipstjóra er farþegum kynntar reglur sem þeir þurfa að fylgja í ferðinni. Farþegar eru spurðir um heilsufar og hvort þeir séu veilir í baki. Ef svo er þá er þeim bent á að sitja aftarlega eða aftast í bátnum. Brýnt er fyrir þeim að standa í fæturnar á meðan báturinn er á ferð til að taka við höggum sem fylgja siglingunni en á henni eru þessi tilmæli ítrekuð;
- að samkvæmt upplýsingum hjá útgerðaraðilum er alltaf farið yfir helstu öryggisatriði s.s. notkun flotbjörgunarbúninga og björgunarvesta. Einnig er farið yfir hvernig á að bregðast við ef farþegi fellur útbyrðis. Þetta væri gert á bryggjunni áður en lagt er í ferðina og ítrekað þegar farþegar eru sestir um borð. Fram kom einnig að farþegi A hefði tjáð sig eftir atvikið við starfsmann um að hann hefði ekki farið eftir fyrirmælum;
- að samkvæmt framburði farþega A í lögregluskýrslu var farið yfir þessi öryggisatriði;
- að skipstjóri sagði að öryggisplan væri til fyrir

skipið;

- að skipstjóri sagði að ekki hafi verið siglt á mikilli ferð en þegar farþegar biðji um „action“-ferð þá sé reynt að finna öldur til að hoppa;
- að samkvæmt ferilskráningu AIS-kerfisins var siglingahraði frá Stóra Erni austur undir Lat nálægt 29 hnútum. Fram komu athugasemdir frá útgerð um að á þessu svæði hefði verið slegið mikið af vél vegna hafstrauma og báturinn verið á um 15-20 hnúta ferð;
- að eftir atvikið kvaðst útgerðin ætla að innleiða reglu um að þeir farþegar sem ekki teldu sig heilsuhrausta verði ráðlagt að sleppa siglingunni;
- að kennialda í Bakkafjöruduflum var 1,2 til 1,5 metrar á dufli 1 en 1,5 m á dufli 2 á tímabilinu frá kl. 15 -16:00 og því vel innan marka þess sjólags sem bátunum er gert að vera í farþegaflutningum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að bátum var siglt á of mikilli ferð miðað við aðstæður.

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 fyllstu ástæðu til að endurskoða útbúnað þessara báta og gæta mun betur að öryggi farþega.

ÖNNUR TILVIK

Nr. 008 / 11 Farsæll GK 162

1. Fær á sig brotsjó í Grindavík



Farsæll ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1636
Smíðaður: Svíþjóð 1977, stál
Stærð: 60 brl. 62 bt.
Mesta lengd: 21,2 m
Skráð lengd: 19,48 m
Breidd: 4,8 m
Dýpt: 3,12 m
Vél: Volvo Penta 375 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 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 2. febrúar 2011 var Farsæll GK 162 á siglingu inn til Grindavíkur. Veður: V 6 m/sek. og stórsjór. Sjávarhæð kl. 20:00 um 2,9 m.

Um kl. 20:00 þegar skipið var komið í siglingaleiðina inn til Grindavíkurhafnar reis upp sjór aftan við það og lagði það á stjórnborðssíðu. Þessu ólagi fylgdu tvö önnur sem lögðu skipið á hliðina og hröktu það austur úr innsiglingarmerkjum. Sjá feril í korti.

Skipstjóri náði að rétta stefnuna en þegar komið var inn fyrir hafnargarða kom í ljós að báðar dragnótirnar höfðu farið fyrir borð. Önnur þeirra hékk í stjórnborðsgálga en hinna hafði skolað aftur úr skutnum og hékk í bakborðsvínum.

Annar bátur, Sólborg RE, var á leið í innsiglinguna en var varaður við og snéri hann frá og til Þorlákshafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar atvikið átti sér stað var samkvæmt mælingu frá Grindavíkurdufli 6,5 m ölduhæð

og sveiflutími 12,9 sek.;

- að samkvæmt upplýsingum frá hafnaryfirvöldum voru aðstæðurnar sem mynduðust á þessum tíma ekki algengar en vel þekktar. Kl. 17:00 var ölduhæð um 3,0 m og hækkaði um 1,5 m á næsta klukkutíma og svo áfram þar til atvikið átti sér stað um kl. 20:00. Ölduhæðin hækkaði því um 3,5 m á þremur klst. án sýnilegra skýringa. Talið var að versnandi veður samkvæmt veðurspá væri u.þ.b. að bresta á en það gerðist ekki fyrr en um fjórum klst. síðar;
- að skipstjórinn hafði fengið þær upplýsingar frá öðru skipi sem hafði farið um innsiglinguna skömmu áður að brotið hefði inn úr öllu en leiðin væri samt nokkuð greið. Hann hafði einnig verið þriggja í sambandi við hafnaryfirvöld og fengið þær upplýsingar að aðstæður væru að versna og búast mætti við slæmum brotum. Myndin hér að neðan sýnir vel feril Farsæls GK frá kl. 19:58 til 20:06;



- að eins og fram kemur á ferilskráningu fór skipið yfir grunninn (2,2 m) suður af Snúningum um kl. 20:05. Sjávarhæð var 2,9 m og því

um 5,1 m dýpi yfir grunninu;

- að viðmiðunarreglur um umferð um innsiglinguna eru eftirfarandi: Þegar ölduhæð á duflinu er komin yfir 5 m þurfa minni skip að huga vel að stöðu sinni og stærri skip að fylgjast með framvindu mála. Starfsmenn hafnarinnar fylgjast með þróun mála og ef aðstæður versna er reynt að hafa samband við þau skip sem vitað er um að séu á leið til hafnarinnar;
- að samkvæmt upplýsingum frá hafnarstjóra er mikill munur á áhrifum öldu á innsiglinguna eftir því úr hvaða átt aldan kemur. Þykk alda úr suðri væri mikið áhrifameiri í innsiglingunni en SV eða V vindbára. Vegna þessara þátta væri mjög erfitt að setja ákveðin viðmið t.d við 0 m ölduhæð á dufli væri innsiglingin ófær og höfnin lokuð;
- að áður en lagt var í innsiglinguna höfðu lúgur og boxalok verið tessuð en ekki talin ástæða til að sjóbúa veiðarfærin sérstaklega;
- að skipstjórinn var mjög vanur aðstæðum á þessu svæði og hafði siglt um höfnina í meira en 20 ár. Fram kom að hann ætlaði að breyta vinnureglu sinni um landtöku eftir þetta atvik.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var sú að lagt var í innsiglinguna við mjög erfiðar aðstæður og þrátt fyrir að upplýsingar lægu fyrir um mikla hækkun á ölduhæð á óeðlilega skömmum tíma. Litlu mátti muna að illa færi enda barst skipið hættulega mikið af leið við brotsjóina.

Nefndin flokkar atvikið undir „nærri því slys“ og telur ljóst að áralöng reynsla skipstjórans á þessu svæði hafi komið í veg fyrir að verr færi.

Nr. 031 / 11 Baldur

2. Ásigling og tjón í höfn



Baldur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2727
Smiðaður: Þýskalandi 1970, stál
Stærð: 925,1 brl. 1369,4 bt.
Mesta lengd: 63,25 m
Skráð lengd: 58,72 m
Breidd: 12 m
Dýpt: 3,8 m
Vél: M.A.K. 1838 kW, 1970
Fjöldi skipverja: 7
Fjöldi farþega: 59

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 3. febrúar 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 23. febrúar 2011 var Baldur við bryggju í Stykkishólmi.

Á reglubundinni björgunaræfingu komu í ljós talsverðar skemmdir á neyðarhurð á síðunni stjórnborðsmegin og ekki hægt að opna hana til fulls. Ljóst var að annað skip hefði siglt á Baldur og án þess að tilkynna það.

Skipverji sem svaf um borð hafði vaknað við högg en þar sem hann sá enga ákomu ofan frá þilfari skráði hann ekki atvikið. Dagsetning atviksins var því ekki ljós en með aðstoð Vaktstöðvar siglinga reyndist vera hægt að finna út hvaða skip átti líklegast í hlut.

Útgerð Baldurs sendi málið til rannsóknar hjá lögreglufrivöldum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en telur vítavert að svona atvik séu ekki tilkynnt og undirstrikar að hér var um að ræða skemmdir á nauðsynlegum neyðarbúnaði á farþegaferju.

Nr. 064 / 11 Kóni II SH 52

3. Fær á sig brotsjó



Kóni II ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2682
Smíðaður: Reykjavík 2005 plast
Stærð: 11,8 brl. 14,5 bt.
Mesta lengd: 12,06m
Skráð lengd: 11,93 m
Breidd: 3,28 m
Dýpt: 1,31m
Vél: Volvo Penta 334 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 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 2011 var Kóni II SH 52 á siglingu tvær sml. vestur af Öndverðarnesi. Veður: NV 14 m/sek

Vegna veðurs var siglt á hægri ferð og áður en ein aldan brotnaði yfir bátinn sló skipstjóri meira af ferðinni en áður en hann hafði rétt sig við hvolfdist annað brot yfir bátinn. Sjórinn tók með sér skyggni ofan við framglugga stýrishússins og braut inn bakborðs rúðuna svo siglingatæki skemmdust. Skipstjórinn sneri bátinum undan, lensaði suður fyrir Malarrið og leitaði hafnar á Arnarstapa.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að bátinum var snúið undan veðrinu var sett plast fyrir gluggann svo sjór kæmist ekki inn á lensinu suður með ströndinni;
- að glugginn sem brotnaði var 65 sm að hæð og 125 sm á breidd sem var tvöföld rúða með loftrými á milli (einangrunarúða). Glerið var af Velas gerð, hert perlu öryggisgler, 6 mm þykk hver rúða.
- að sögn skipstjóra voru engir blindhlerar um borð til að loka gluggum eins og í tilfellum sem þessum;
- að gluggarnir áttu að uppfylla kröfur

Norðurlandareglina um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 m. Samkvæmt þeim átti glerið að vera a.m.k. 12 mm, án loftrýmis, fyrir þessa stærð af rúðu;

- að samanlagt náðu báðar rúðurnar máli en það uppfyllti ekki kröfur þar sem tvær rúður með loftrými á milli hafa ekki sama styrk og samlímdar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er sú að báturinn fékk á sig sjó og stýrishúsrúðan hafði ekki þann styrk sem til var ætlast samkvæmt reglugerð.

Nr. 066 / 11 Tryggvi Eðvarðs SH 2

4. Bilun í stýrisbúnaði



Tryggvi Eðvarðs ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2800
Smíðaður: Hafnarfirði 2010 plast
Stærð: 14,96 bt.
Mesta lengd: 12,45 m
Skráð lengd: 11,36 m
Breidd: 3,74 m
Dýpt: 1,40 m
Vél: Cummins 359,2 kW 2010
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 2011 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 28. maí 2011 var Tryggvi Eðvarðs SH 2 að draga línu um 13 sml. suðvestur af Malarriði. Veður: NA 8-10 m/sek

Skipstjóri varð var við að aðvörunarkerfið fór í gang og við athugun sást að aðvörunin kom frá glussakerfi og þegar að var gáð var farin í sundur slanga að hliðarskrúfu á skut.

Skipstjóri hafði samband við björgunarsveit og fékk hana til að koma með viðbótar glussa. Eftir að skipt hafði verið um slönguna og sett olía á

kerfið virkaði stýrið og hliðarskrúfur eðlilega.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var tekinn upp hjá skipasmíðarstöð til fyrstu skoðunar skömmu eftir atvikið. Skipstjóri sagðist ekki hafa séð neitt á hliðarskrúfunni, sem slangan var tengd við, er benti til þess að eitthvað hafi komið í hana og orsakað högg í kerfið;
- að skipstjóri sagði að báturinn hafi verið afhentur nýr og farið fyrst til róðra í nóvember 2010. Hann teldi því að tilfallandi galli hafi verið í slöngunni þar sem gat kom á hana en um tíma hafi hún lekið lítillega.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var gölluð slanga.

Nr. 107 / 11 Aurora seglskúta

5. Legufæri slitna



Aurora ©BB

Skipaskr.nr. 2693
Smíðaður: England 1996, plast
Stærð: 37,5 brl. 26,4 bt.
Mesta lengd: 18,3 m
Skráð lengd: 17,14 m
Breidd: 4,72 m
Dýpt: 2,37 m
Vél: Perkins 86 kW, 1995
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 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 7. apríl 2011 lá Aurora við akkeri á Hvalrossbukt á norðausturströnd Jan Mayen. Veður: V- 11 m/sek vindhviður V- 23 m/sek. Ölduhæð talin vera 3-5m

Lagst var fyrir 70 metrum af keðju á 8 til 10 m dýpi um kl. 15:00 þann 7. apríl. Vaxandi veðurspá var og var ákveðið að bíða veðrið

áður en lagt yrði af stað til Íslands. Hélt akkerið vel og engir rykkir fundust frá legufærunum. Rétt um hádegi daginn eftir tók skútuna skyndilega að reka og þegar híft var upp kom í ljós að akkerið hafði slitnað frá. Neðst á akkeristauginni var sigurnagli og þar ofar samskonar lás sem slitnaði en hann var mikið teygður.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra og eiganda hafði hann keypt akkerisbúnaðinn sitt í hvoru lagi en hann átti að fullnægja reglugerð um legubúnað fyrir bátinn. Búnaðurinn var 13mm stutthlekkja keðja og við hana var 105 punda CQR akkeri en á milli var lásað með tveimur lásam af sama sverleika með sigurnagla á milli;



- að skipið er flokkað í samræmi við „Norðurlandareglur“ um skip styttri en 15 m en í reglu V-16 gr.2.3 segir: „Hver bátur skal búinn minnst einni akkeriskeðju af lengd og með þvermáli skv. línuritinu“. Línuritið nær aðeins til 15 metra báta en Aurora er 18,3 m að mestu lengd. Akkerisbúnaðurinn var öflugri en endi línuritsins sagði til um;
- að starfsmaður Siglingastofnunar gerði búnaðartöluútreikninga fyrir skipið og var niðurstaða hans sú að brotþol akkerisfestar Auroru ætti að vera minnst 51 kn (kíló Newton) eða 5,2 tonn
- að legufærin voru stokkalaus stutthlekkjakeðja sem ekkert sá á eftir átökin en hún var mæld á legg 15 mm. Annar lásinn náðist upp en var verulega teygður og mældist á leggnum upp við þolinmóðsgat 14 mm svo ætla má að hann hafi verið af sama sverleika og keðjan

eða 15 mm og þá einnig eins og lásinn sem brast en þó svo þeir hafi ekki náð því máli þá fullnægðu 14 mm lásar reglugerð;



- að ætla má að reiknað brotþol 15 mm lás sé 8,325 tonn og 14 mm sé 7,252 tonn og það því fullnægt brotþoli í búnaðartölu skip-sins.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að veikasti hlekkur legufæran-na brast því hann þoldi ekki átökin. Hvort sem það var af völdum þess að sverleiki hans gaf ekki rétta mynd af styrkleika efnisins eða átökin voru meiri en 14 mm lás þoldi.

Nr. 108 / 11 Herjólfur

6. Atvik í Landeyjahöfn



Herjólfur ©Hilmar Snorrason

Herjólfur
Skipaskr.nr.: 2164
Smíðaður: Noregi 1992 stál
Stærð: 2.222,00 brl; 3.354,00 bt
Lengd: 67,60 m Breidd: 16,00 m
Dýpt: 10,70 m
Vél: Man B&W 5.400,00 kW
Árgerð: 1992
Fjöldi skipverja: 14
Farþegar: Um 300

Gögn: Gögn RNS

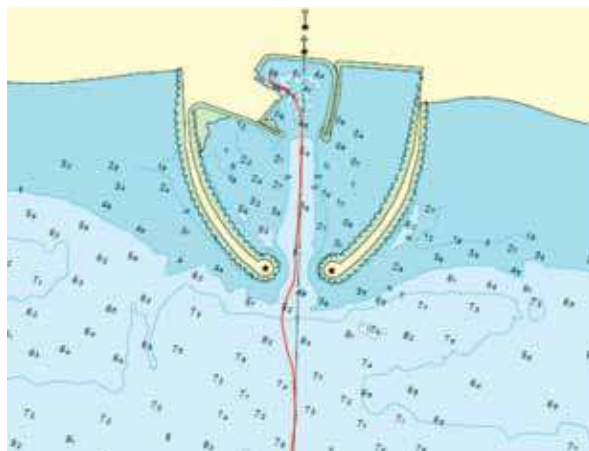
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 3. febrúar 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. júní 2011 var Herjólfur að koma til hafnar í Landeyjahöfn. Veður: Gott

Skipið átti um 200 m eftir í innsiglinguna (skv. AIS) þegar löng alda bar það skyndilega um 40 m út af leið til vesturs. Þegar það átti eftir um 70-80 m í grjóttgarðinn tókst skipstjóranum að ná stjórn á skipinu aftur með því að beita fullu vélarafli. Skipið sigldi inn í höfnina undir um 30° horni og var um 30 m frá garðinum þegar það var næst honum.



Kortið sýnir gróflega hvernig sigling skipsins var samkvæmt ferilskráningu.

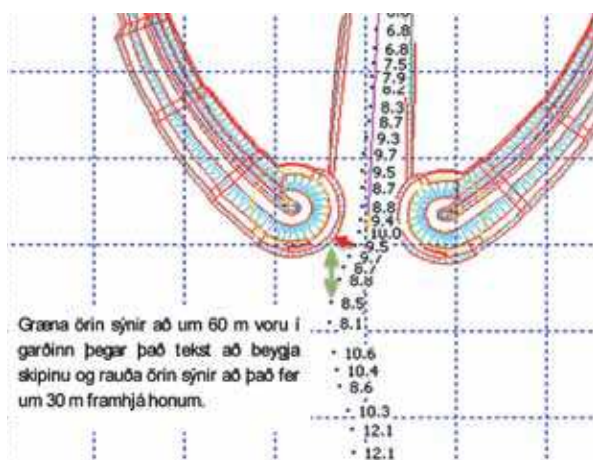
VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt upplýsingum frá Siglingastofnun Íslands (SÍ) voru aðstæður við Landeyjahöfn þann 26.6.2011 kl. 09:00 þessar:
 - o Vindátt SA.
 - o Vindhraði 3,1 m/s.
 - o Hviða 14,2 m/s ,
 - o Sjávarhæð 1,0 m
 - o Bakkafjörudúfl #1 2,3 m
 - o Sveiflutími 7,1 s
 - o Bakkafjörudúfl #2 2,5 m
 - o Sveiflutími 7,4 s
 - o Staðsetning öldudúfla:
 - Bakkafjörudúfl #1 63° 30,60'N 20°08,609'V (1.5 sm rv 210° frá Bakkafjörü).
 - Bakkafjörudúfl #2 63° 30.53'N 20° 06.35'V (1.35 sm rv 170° frá Bakkafjörü)

- að ölduhæð mældist 2,4 m – 2,8 m við höfnina þegar skipið lagði í ferðina. Viðmiðunarmörk skipsins samkvæmt mati skipstjórnarmanna fyrir siglingu í Landeyjahöfn er

2,5 m ölduhæð;

- að samkvæmt niðurstöðum líkantilrauna SÍ eru viðmiðunarmörk ölduhæða 3,3 m á meðalfjöru og 3,7 m á meðalflóði, þegar dýpi er 6 m á sandrifinu og í hafnarmynni;
- að eins og myndin sýnir voru um 60 m eftir í garðinn þegar skipið var farið að taka vel við stjórn og siglir síðan með honum í um 30 m fjarlægð. Hliðar ferninga á kortinu eru 100 m og svörtu punktarnir sýna ferilskráningu skipsins. Tölustafir er skráning á hraða skipsins milli punkta samkvæmt AIS kerfi;



- að samkvæmt upplýsingum frá skipstjóra var skipið á um 11 hnúta ferð þegar aldan tók það og ferðin hefði minnkað niður í um 9 hnúta ferð við það. Skipið hafi síðan verið á um 12-13 hnúta ferð þegar það fór um inn-siglinguna;
- að samkvæmt upplýsingum frá SÍ var í reglugerð um Landeyjahöfn sem gefin var út áður en höfnin var opnuð var sérstaklega tekið fram að grunnbrot á sandrifinu og við hafnarmynnið ásamt sterkum straumum í inn-siglingunni til hafnarinnar eru hættuleg sjófarendum og því þarf skipstjórnandi að fylgjast vel með aðstæðum áður en siglt er út eða inn í höfnina;
- að samkvæmt niðurstöðum líkantilrauna SÍ með fjarstýrða ferju reyndist best að sigla á 8 hnúta ferð í aðsiglingu að höfninni;
- að eftirfarandi upplýsingar varðandi örugga siglingu sendi SÍ til RNS:

Í leiðbeiningum fyrir skipstjóra til að forðast hættulegar aðstæður á lensi eða með sjó og vind á hornið sem IMO gaf út í endurskoðaðri útgáfu í janúar 2007 og sem MCA í Bretlandi gaf út 2010 eru afdráttarlaus tilmæli til skipstjóra um að hægja á ferð niður í ákveðinn hraða til að forðast stjórnunarferfiðleika við viss skilyrði.

Tilmælin eru til að tryggja að alda sem kemur á hornið að aftan valdi ekki stjórnunarferfiðleikum með því að minnka hraða skips þannig að hraðinn verði minni en 1,3 - 1,4 sinnum sveiflutími öldu.

Sveiflutími öldunnar samkvæmt mæliduflum er yfirleitt á bilinu frá 6 til 7 sekúndur sem svarar til að hraði skips eigi að vera undir 8 – 10 hnútum.

Siglingaharði skipsins í aðsiglingu frá um 15 m dýpi framan við sandrif og inn fyrir hafnarmynni á að vera sem næst 8 hnútum. Siglingahraðinn 8 hnútar er einnig til að tryggja að hægt sé að gera fyrir þverstraumi í aðsiglingunni.

Bráðabirgðaniðurstaða er að flest óhöpp hafa átt sér stað þegar skipið er á um 12 hnúta ferð utan hafnarmynnis á fjöru. Lagt er til að dregið verði úr hraða Herjólfis í um 8 hnúta fyrir utan sandrifið.

Samkvæmt kennslubókinni „Skibsteknik, 3, útgáfa“ frá 2002 grefur skipið sig niður sem nemur hraðanum í öðru veldi eða um 2,25 sinnum meira þegar hraði eykst úr 8 hnútum í 12 hnúta. Er þá miðað við hlutfall dýpis og djúpristu 1,1 -1,2 eða úr 0,4 metrar í 1,0 m. Þessi aukning á djúpristu leiðir til 20 % aukningu straumkrafta undir skipið.

- að skipstjórarmenn Herjólfis telja sig þurfa að nota a.m.k. 10–12 hnúta ferð til að hafa fulla stjórn á skipinu;
- að samkvæmt niðurstöðu SÍ (júlí 2011) var ákveðið að koma upp straummæli fyrir utan hafnarmynnið og um borð í Herjólf. Samkvæmt upplýsingum frá SÍ er staða málsins þessi:

Straummælir var settur um borð í Herjólf þegar hann fór í slipp í október sl. Um miðjan ágúst setti Siglingastofnun til bráðabirgða strauummæli utan hafnarmynnis rétt austan við innsiglingalínuna. Þessi mælir var af Doppler gerð og mælir einungis í einum punkti og safnar gögnum í sig þannig að taka þarf mælinn upp til að ná gögnum úr honum. Reynt var ítrekað að ná mælinum upp í byrjun september en það tókst ekki. Ekki hefur tekist að finna mælinn.

Því var ákveðið að fá reynslu af strauummælinum um borð í Herjólf sem þá mælir strauminn samfelld frá hafnarmynni og út fyrir sandrifið. Jafnframt eru talsverðar líkur á að nægar upplýsingar um strau- ma fáist með strauummælinum um borð í Herjólf. Ekki er kunnugt um reynsluna af strauummælinum um borð í Herjólf.

Í ljósi reynslu af aðstæðum við höfnina er nú talið nánast vonlaust að halda úti neðansjávar strau- mæli á þessum stað. Verið er að kanna aðra gerð af strauummæli sem yrði í landi og gæti sýnt yfirborðsstrauma utan hafnar á stóru svæði, auk öldu og jafnvel dýpi.

- að fram kom hjá skipstjórnarmönnum að mikil pressa hafi verið á þeim úr ýmsum áttum og hæfni þeirra og mat á aðstæðum með tilliti til öryggis dregið í efa. Útgerð skipsins sá ástæðu til þess að birta sérstaka yfirlýsingu í fjölmiðlum um þessar aðstæður þeirra. (Mbl. 6. júlí 2011)

Þar sem áhöld eru um þann hraða (10-12 hnútar) sem skipið á eða þarf að nota í innsiglingunni og grunnsævinu fyrir utan hana leitaði RNS til Skipatækni sem hannaði skipið. Greinargerð Bárðar Hafsteinssonar skipaverkfræðings er eftir- farandi:

LANDEYJAHÖFN:

Greinargerð til Rannsóknarnefndar Sjóslysa vegna siglinga Herjólf til Landeyjahafnar.

INNGANGUR.

Með bréfi til undirritaðs dags. 6. sept. s.l. óskar

forstöðumaður RNS eftir því að undirritaður komi með mat á stjórnhæfni ms Herjólf miðað við þær aðstæður, sem Landeyjahöfn býður upp á.

Undirritaður skoðaði þessi mál fyrir Vegagerðina í sumar, sigldi með skipinu fram og til baka þann 16. júní s.l., ræddi við skipstjórana alla þrjá og átti síðan fund með þeim í ágúst s.l. Þessi sigling var farin 10 dögum áður en atvik RNS 108/11 átti sér stað.

ATHUGANIR Á SIGLINGU:

Dýpið undir kjöl skipsins var um það bil 1,5 – 2,0 m í rennunni innan hafnar, en þegar komið var út úr hafnarmynninu var það fljótlega komið í um 4-5 m. Breiddin á siglingarennunni innan hafnar er um 50-70 m. Siglingahraði um 8 sjm/klst á leiðinni út úr hafnarmynninu.

Strax þegar komið var út fyrir hafnarmynnið jukust langskips hreyfingar skipsins töluvert, þegar siglt var yfir álinn innan við rifið, en þessar hreyfing- ar hættu nær alveg, þegar siglt hafði verið út fyrir rifið. Ölduhæðin á ölduduflinu framan við höfnina reyndist vera 1,8-1,9 m. Að sögn skip- stjórnarmanna, þá er viðmið þeirra um 2,5 m ölduhæð á þessu mælidufli, til að forsvaranlegt sé að sigla inn í höfnina. Þetta hefur reynslan kennt þeim á þessu ári, sem höfnin hefur verið í notkun. Viðmiðunar ölduhæðin, sem Siglingastofnun setur fram í „Áfangaskýrslu um rannsóknir og tillögur að ferjuhöfn við Bakkafjöru“ frá ferbrúar 2006 er um 3,8 m og í samantekt frá Siglingastofnun dags. 10.júní 2010 eru þessi viðmiðunarmörk sett 3,4- 3,8 m ölduhæð, háð sjávarföllum.

Siglingin til Vestmannaeyja gekk vel þennan dag enda gott veður og lítill sjór. Á leiðinni til baka, þá mátti sjá, þegar við nálguðumst rifið, hver sjórinn kraumaði fyrir utan hafnarmynnið. Þetta finnst mér benda til þess að töluverður straumur sé þarna þvert á siglingastefnu skipsins. Vindur var svipaður og þegar siglt var út úr höfninni tæpum tveimur tímum áður eða um 10 m/sek að austan, þvert á siglingastefnu skipsins. Það mátti vel greina, að mikla varkárni þarf hjá skipstjórnar-

mönnum að sigla þarna inn, siglingahraðinn var um 12 sjm/klst þegar siglt var inn um hafnar-mynnið. Þetta mikill siglingahraði er nauðsynlegur til að hafa stjórn á skipinu við þessar aðstæður, þar sem hliðarvindur og hliðarstraumur er þvert á siglingastefnuna. Hafnarmynnið er þröngt miðað við þessar aðstæður. Uppgefin breidd þess milli lóðréttra staura í hafnarmynninu er um 88 m, en breidd rennunnar, þar sem er um 4,9 m dýpi eða meira er mælt á dýpiskorti frá 7. júní s.l. um 74 m. Sigling að viðlegukantinum gekk vel.

VIÐRÆÐUR VIÐ SKIPSTJÓRNARMENN:

Á leiðinni, svo og í stoppinu í Vestmannaeyjum átti ég ágætis viðræður við skipstjórana, svo og rekstrarstjórnann. Dýpið í rennunni í höfninni, samkvæmt dýpiskorti dags 7. júní 2011, er frá 4,8-6,8 m. Breidd siglingarennunnar á fyrrgreindu dýpiskorti er frá 47-70 m, þar sem dýpið er meira en djúprista skipsins. Hér má ekkert út af bera til að skipið taki ekki niðri í kanta rennunnar. Æskileg breidd á rennu telja skipstjórarmenn um 90 m. Breiddin á hafnarmynninu er um 88 m milli lóðréttra staura, sem eru við endana á varnargörðunum. Raunveruleg breidd, þar sem dýpið er meira en djúprista skipsins er töluvert minni eða rúmlega 70 m. Skipstjórarnir segja að breidd hafnarmynnis hafi verið ákveðin 90 m, þegar ljóst var að ms Herjólfur yrði notaður til þessara siglinga. Skipstjórarnir segja að þeir hafi fengið uppgefið frá Siglingastofnun að viðmiðunar ölduhæð til siglinga inn í höfnina sé á bilinu 3,4-3,8 m. Þegar þeir sigldu í 3,0-3,5 m ölduhæð, þá barði skipsbotninn sandbotninn og mikið gekk á um borð, aðstæður ekki boðlegar farþegum og hætta á ferðum. Þeirra reynsla segir að hámarks ölduhæð sé um 2,5 m á mælduflinu framan við höfnina. Ef ölduhæð er meiri sé ekki hægt að stjórna skipinu með fullu öryggi við siglingu inn í höfnina.

Um skipið sjálft þ.e. ms Herjólf segja skipstjórarnir, að stjórn hæfni þess sé mjög góð, þar sem skipið er með tvö flapsa stýri og tvær skrúfur og tvær öflugar aðalvélar. Skipstjórarnir eru orðnir mjög lagnir við að beita stýrunum og skrúfunum saman

til að fá sem bestu stýrismöguleikana út úr þessum vélbúnaði. Það þarf skip með þessa stýrisgetu til að sigla um þessa höfn, segja þeir. Eina sem þeir vildu hafa öflugra er hliðarskrúfa skipsins að framan, en hún ræður við hliðarvind upp í um 25 m/sek, þvert á skipið. Dýpið í hafnarmynninu og alla leiðina inn þyrfti að vera um 8-10 m.

SKYNDILEGAR STEFNUBREYTINGAR VIÐ INNSIGLINGU Í LANDEYJAHÖFN:

Nokkuð hefur borið á því, að þegar ms Herjólfur er að nálgast Landeyjahöfn í stífri austanátt og ölduhæðin á viðmiðunarduflinu er um 2,5 m, þá beygir skipið all snögg og stefnir á varnargarðana. Ég hef sett upp reikningsdæmi, þar sem skipið siglir á mismunandi hraða inn í mismunandi hliðar straum og hliðar vind. Hliðarstraumur og hliðarvindur, sem byrjar við stefnið og heldur aftur eftir skipinu, eftir því sem skipið siglir lengra inn á þetta vinda og strauma svæði, veldur því að ákveðinn hliðarvægi leitast við að beygja skipinu af réttri stefnu. Til að vinna á móti þessu utanaðkomandi hliðarvægi, þá þarf að beita stýrum skipsins á móti. Stýriskrafturinn er í réttu hlutfalli við hraða skipsins í öðru veldi. Stýrin þurfa því að hafa ákveðið umfram vægi til að geta snúið skipinu upp í strauminn og vindinn. Þegar stefni skipsins er kominn í hafnarmynnið og hliðarstraumsins gætir ekki, þá færast aftur skuturinn undan straumnum. Ég hef sett niðurstöður þessara útreikninga upp í meðfylgjandi línurit, sem segir t.d. að sé straumhraðinn þvert á siglingastefnuna 2 sjm/klst og vindhraðinn í sömu átt um 10 m/sek, þá þurfi siglingahraði skipsins að vera a.m.k. 8,5 sjm/klst. Sé hliðarstraumurinn aftur á móti 4 sjm/klst og vindhraðinn um 20 m/sek, þá þarf siglingahraði skipsins að vera um 12 sjm/klst. Því er eðlilegt að siglingahraði skipsins sé að jafnaði milli 8-12 sjm/klst þegar siglt er inn í höfnina.

Það atvik, sem átti sér stað 26. júní 2011, þegar ms Herjólfur var að sigla inn í Landeyjahöfn (RNS mál 108/11) og löng alda bar það skyndilega út af siglingaleiðinni er ekkert óeðlilegt fyrir svona skip eins og ms Herjólfur er, þ.e. hefðbundið skip með skrúfum og stýrum að aftan, siglandi í straumi

og öldum þvert á siglinga stefnu skipsins. Skipið þarf töluvert athafnarými til að bregðast við þar sem það gæti hafa verið á 10-12 sjm/klst ferð.

Eins og kom fram hér að framan, þá er eðlilegur siglingahraði inn í höfnina 8-12 sjm/klst, þar sem hliðarstraumur og vindur eru þvert á siglinga stefnu skipsins. Í gögnum málsins (RNS 108/11) er talað um að skipið hafi átt eftir um 200 m að hafnarmynninu, þá hafi aldan borið það af leið, en um 120-130 m síðar hafi það verið komið á rétta stefnu aftur. Ef skipið hefur verið á 10 sjm/klst siglingahraða hér, þá eru þetta um 23-25 sek tími, sem tekur að beygja skipinu inn á rétta stefnu aftur. Særými skipsins í þessari ferð hefur líklega verið um 2.400 tonn, þannig að það tekur smá tíma að breyta um stefnu u.þ.b. 33° á þessum 2.400 tonna þunga skipi. Krafa flokkunarfélagsins er að stýrisvélarnar geti snúið stýrunum frá 0° til 35° á um 14 sek. Þá eru eftir um 10 sek til snúa inn á rétta stefnu, sem er skammur tími fyrir 2.400 tonna þungt skip. Ef dýpið framan við hafnarmynnið hefur verið 9-10 m, þá má áætla að beygju radius skipsins hafi stækkað um 70-80% miðað við beygjuradius á djúpu vatni. Sjá meðfylgjandi skýringamynd aftast í þessari greinargerð. Út frá ofangreindu, er ekki hægt að sjá annað, en ms Herjólfur hafi góða stjórn hæfni við eðlilegar aðstæður.

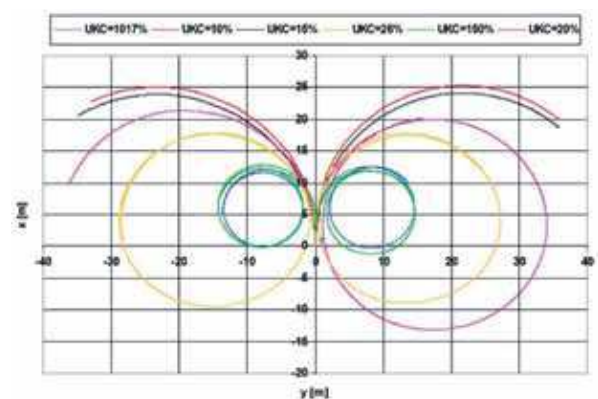
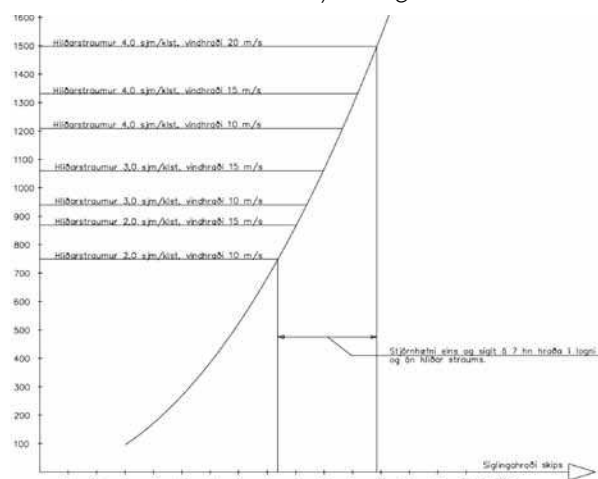
NIÐURSTÖÐUR:

Mín niðurstaða er sú, að hönnun Landeyjarhafnar og þær aðstæður sem skapast framan við hafnarmynnið valda því, að erfilega gengur að sigla skipi eins og ms Herjólfur inn í höfnina, þegar hliðarstraumur og vindur er yfir vissum mörkum.

Þegar ofan á þetta bætist mikil alda í hafnarmynninu, þá gerir það siglinguna enn erfiðari. Ms Herjólfur hefur um 4,20 m djúpristu í kyrrstöðu, en djúpristan eykst með ferðinni. Framan við Landeyjahöfn er sandrif með náttúrulegu hliði í beint framan við hafnarmynnið. Um þetta hlið þarf ms Herjólfur að sigla á leið sinni til Landeyjahafnar. Skip sem hefur mun minni djúpristu en ms Herjólfur

gætu hugsanlega siglt vestar yfir rífið og komið undir öðru horni að hafnarmynninu og beygt þar á BB inn í höfnina.

Línurit, sem sýnir sambandið milli siglingahraða ms Herjólfis og stýrisvægis. Vægi hliðarstraums og hliðarvinds sett inn á línuritið. (Lóðrétti ás: Vægi um LCG ($t \times m$) Kúrfa: Stýrisvægi um LCG)



Skýringamyndin hér að ofan sýnir áhrif dýpis á beygju radius skips miðað við mismunandi dýpi undir kjöl skipsins. Þetta er frá módelprófun á öðru skipi, en sýnir hlutfallsleg áhrif dýpis á stjórn hæfni skipsins. UKC er "under keel clearance" þ.e. dýpið undir kjöl skipsins, sem hlutfall af djúpristu skipsins.

Í tilfelli ms Herjólfis, sem er með djúpristu u.þ.b. 4,10 m, þá er:

UKC=1017% skipið á meira en 40 m dýpi, innsti hringurinn.

UKC=10% er um 0,40 m undir kjölinn, er ysti hringurinn.

UKC=15% er um 0,60 m undir kjöl, er næst ysti hringurinn.
 UKC=20% er um 0,80 m undir kjöl, er þriðji ysti hringurinn.
 UKC=26% er um 1,0 m undir kjöl, er fjórði ysti hringurinn.
 UKC=150% er um 6,0 m undir kjöl, fimmti ysti hringurinn.

Þetta er aðeins til að sýna þessi áhrif.

NEFNDARÁLIT:

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

ANNAD:

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 samgöngumannvirki. Þetta er nýjasta höfn landsins og eðlilegt að menn þurfi tíma til að læra á hana sérstaklega með tilliti til öryggis.

Nr. 135 / 11 Alma

7. Missti stýri og dregin til hafnar



Alma ©Sverrir Aðalsteinsson

IMO 9140968
 Fánaríki: Limasol Kýpur
 Smíðaður: Aarhus Danmörk 1997,
 stál
 Stærð: 3817 GT
 Mesta lengd: 97 m
 Breidd: 15,7 m
 Dýpt: 10,1 m
 Vél: MAK 8M32, 3520 kW, 1997
 Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrslur; Endurrit sjóprófs; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 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. nóvember 2011 var frystiskipið Alma á útleið frá Hornafirði. Veður: SA 4-10 m/s.

Skipið sleppti hafnsögumanni við Hleinina en eftir að komið var út fyrir hana var fyrst stefna tekin til SA og síðan á austlæga stefnu þegar komið var suður úr Þingannesskerjum. Skyndilega hætti skipið að láta af stjórn og kom brátt í ljós að skipið var stjórnvana sökum bilunar í stýri. Var akkeri varpað til að stöðva rek skipsins en hafnsögu- og dráttararbáturinn Björn lóðs hafði snúið við og haldið út til Ölmú.

Þegar Björn lóðs kom að skut Ölmú sáu skipverjar dráttarbátsins að stýrisblaðið vantaði á skipið. Þegar var hafist handa við að koma taug á milli skipanna. Birni lóðs tókst að draga eða öllu heldur að halda við stefni skipsins sem keyrði einnig aðalvél til að létta á drættinum frá landi.

Eftir tæplega þriggja tíma drátt voru skipin komin á svæði þar sem óhætt var að skipta um dráttarskip en Hoffell SU var þá komið á svæðið. Akkeri Ölmú var látið falla á meðan taugum frá Hoffelli SU var komið yfir í skipið með aðstoð björgunarskipisins Ingibjargar. Alma var síðan

tekin í tog áleiðis til Reyðarfjarðar. Dráttartaugin slitnaði einu sinni á milli skipanna en Hoffell SU dró skipið síðan til hafnar á Fáskrúðsfirði þar sem veðurútlit þótti tvísýnt.

Kafað var við skipið þar sem staðfest var að stýrið hafði brotnað af. Áður en skipið var dregið í flotkví á Akureyri var farminum umskipað í annað skip.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að flóð var í Hornafirði kl. 02:13 en utan Hvanneyjar kl. 00:56;
- að beðið var með brottför fram að flóði og farið frá bryggju liðlega kl. 02:00 og haldið eins og leið lá út Hornafjarðarós. Ekki eru neinar upplýsingar um að skipið hafi tekið niðri á þeirri leið. Þegar komið var út í ós leiðbeindi hafnsögumaður skipstjóra um áframhaldandi siglingu og fór frá borði;



Myndin sýnir siglingu og rek skipsins. Efst til vinstri siglir skipið undir stjórn og síðar rek og akkerislega en neðst til hægri á myndinni er það dregið út á meira dýpi. Skv. ferilskráningunni leitaði skipið alltaf til stjórnbörða utan einu sinni til bakborða.

- að skipstjóri sagðist hafa farið eftir leiðbeiningum hafnsögumanns en skömmu eftir að stefna var sett í 100° hafi komið nokkrar öldur

mikið stærri en aðrar sem riðu á skipið svo það reis að framan og þá hafi hann orðið var við að það tók niðri að aftan. Siglingu hafi verið haldið áfram um skamma stund en þá hafi hann orðið var við að skipið leitaði til stjórnbörða. Skipt var yfir á handstýri en þrátt fyrir það hélt skipið áfram í stjórnbörða. Brá skipstjórinn þá á það ráð að setja inn bóg-skrúfunu til að reyna að rétta stefnu skipsins. Þegar hann sá að þessi aðgerð gagnaðist ekki var ferð skipsins stöðvuð og akkerið látið falla. Var stjórnbörðsakkeri sett út með sjö liðum af keðju;

- að samkvæmt öldumælingu Hornafjarðardufls var kennialda kl. 02:00 2,9 m., kl. 03:00 2,8 m. og kl. 04:00 2,7 m. Í leiðbeiningum um meðferð tölulegra upplýsinga sem birt er á vef Siglingastofnunar um öldumælingar kemur fram að sumar öldur geta verið hærri en upp gefin kennialda eða eins og segir; „hæsta alda miðað við 200 öldur geti verið 63% hærri en kennialdan“. Meðal sveiflutími kl. 03:00 er 7,2 sek. og öldulengd 81,7 m. en skipið er 97 m. langt;
- að djúprista skipsins var að sögn skipstjóra 6,0 m. Á meðalstórstraumsfjöru er skráð dýpi í korti á siglingaleið skipsins frá 6,9 til 9,0 m.;
- að LHG Sjósmælingasvið voru beðnar um að segja til um hvert dýpi hafi verið utan Hvanney og voru niðurstöður þeirra eftirfarandi:

- 1) Það var smástreymt á þessum tíma og dagana 3. – 5. nóvember 2011 var straumur hvað minnstur.
- 2) Samkvæmt flóðtöflu fyrir 5. nóvember 2011 var háflóð á svæðinu utan Hvanneyjar á tímabilinu milli kl. 01:10 og 01:50. Þá var flóðhæð 1,1 m samkvæmt flóðmæli í Hvanney.
- 3) Milli kl. 01:50 og 02:40 þann 5. nóvember 2011 lækkar hægt og er flóðhæð samkvæmt flóðmælinum í Hvanney kl. 02:40 1,0 m.

- að RNS bað um álit LHG Sjósmælingasviðs á því hvort skipið gæti hafa tekið niðri eins og

skipstjóri heldur fram og var álit þeirra eftuifrarandi:

Með breifi dags. 30. maí 2012 óskar Rannsóknarnefnd sjóshýsa eftir umsögn Landhelgisgæslu Íslands – Sjósmælingavíðs vegna rannsóknar á sjóshýsi er varð þann 5. nóvember 2011 þegar flutningskipið Alma mýsti mjóli utan við Hornafjarðarós. Djúprista skipsins var 6,0m, ölduhæð er 2,8m (=20%) og þá er ölduhæðin 2,2 metrar.

Dýpi í sjóskorti nr. 810*	7,0	7,4
Flóðhæð í Hvanney	1,0	1,0
Raundýpi í siglingaleið	0,0	0,4
Nauðsynlegt dýpi 8x1,5	9,0	9,0
Heildardýpi	-1,0	-0,6

* Sjá meðfylgjandi mynd úr sjóskortinu

Ferill Ólmu var settur í sjóskort og þætt var við dýptarlínur tvo betra væri að gera sér grein fyrir dýpinu. Athugið var staða sjávar á flóðmælsnum í Hvanney. Í ljósi kom að Alma var að sigla þar sem dýpi í sjóskorti er 7,0 – 7,4m og flóðhæð er 1,0m þar sem raundýpi er 0,0 – 0,4 á tímabilinu frá 02:34 til 02:37. Samkvæmt reglunni um nauðsynlegt dýpi, það er djúpristan 6,0m * 1,5 = 9,0m, þá vantar 0,6m til 1,0m upp á fullnægjandi dýpi sé á staðnum þar sem Alma siglir.

Það má því telja víst að Alma hafi tekið niðri þegar það siglir í grynnslunum suð-austur af Þinganeskerfi.

- að RNS bað um álit Siglingastofnunar á því hvort skipið gæfi hafa tekið niðri eins og skipstjóri heldur fram og var álit stofnunarinnar eftuifrarandi:

⇒ Atvik sem um ræðir átti sér stað 5. nóvember 2011 um kl 02:30 suðaustur af Þinganesgarði á dýpi sem samkvæmt dýptarmælingu er um 8,0 m. Dýpi í Hornafjarðarhöfn og á Grynnslunum utan við Hornafjarðarós miðast við stórstraumsfjörobörð í höfninni. Sama gildir um sjávarfallamælinn í Hvanney. Sjávarfallabylgjan er um helmingi minni í höfninni en á Grynnslunum og þarf því að leiðrétta um 0,6 m fyrir því á Grynnslunum. Dýpi miðað við meðalstórstraumfjöru á Grynnslin er því 7,4 m í stað 8,0 m sem dýptarmælingar gefa upp. Flóðhæð í Reykjavík mældist 3,38 m kl 02:30 en í Hvanney kl 02:30 um 1,04 m og með 0,6 m leiðréttingu því um 1,65 m. Ölduhæð á Hornafjarðardufli var um 2,8 m. Öldufarsreikningar sýna að aldan lækkar um 20 % í suðaustan ölduátt að þeim stað sem atvikið átti sér stað miðað við ölduhæð á Hornafjarðardufli eða um 2,3 m. Heildardýpi á staðnum var því um 7,4 + 1,65 eða um 9,0 m. Samanlögð djúprista og ölduhæð hefur verið um 6,0 + 2,3 eða 8,3 m. Reynslan sýnir að nauðsynlegt dýpi í innsiglingu þarf að vera samanlögð djúprista og kennialda þar til dýpið er orðið 1,5 x djúpristan eða 6 * 1,5 eða 9,0 m til að koma í veg fyrir að skip taki niðri. Hverfandi líkur eru á að mati Siglingastofnunar, að Alma hafi tekið niðri á

stað þar sem dýpið var 9,0 m og ölduhæð 2,3 m miðað við djúpristu skips 6,0 m.

- að stýrið er 6,4 tonn að þyngd. Stýrisstamminn er heill frá tengingu við stýrisvél og niður í burðarvirki stýrisins;
- að við skoðun á brotenda stýrisstamma, eftir komu til hafnar á Fáskrúðsfirði, sagðist kafari ekki hafa séð ryðoxun í brotsárinu og virtist vera eins og það hefði brotnað í einni svipan. Ekki voru sjáanleg merki um sprungur;



Stýrisstamminn, brotendi

- að kafarinn taldi að stýrið hefði verið nokkrar gráður (5-7°) í stjórnbörða þegar það fór því ákoma var á leguhúsi þess. Um var að ræða rúmlega lófastóra dæld (sjá mynd) sem væri eftir stýrisblaðið;



Örin sýnir dældina á leguhúsi

- að kafarinn vildi meina að skipið hefði einnig tekið niðri fyrir framan skrúfu. Við skoðun á botni skipsins þar sagðist kafarinn hafa tekið eftir „nuddi“ á botnvörn eins og eftir sandbotn;
- að eftir að skipið var tekið í flotkví á Akureyri

var stýrisstamminn tekinn niður en þá hafði fallið á brotsárið fin oxunarslíkja eins og má sjá á myndinni af stammanum. Efnið í brotsárinu er greinilega ýft upp eins og að stálið hafi orðið fyrir miklu togátaki. Neðst til vinstri á myndinni sést önnur áferð á stálinu eða eins og þar hefði efnið rifnað slétt við öxulfóðringuna;

- að talið er mögulegt að skipið hafi orðið fyrir skrúfu- og stýristjóni þegar það sat fast í ís í Austurbotni utan við St. Pétursborg á liðnum vetri. Gert hafði verið við það nema búnað inn í skrúfuháusnum sem klárað var á fullnægjandi hátt í Slippnum á Akureyri og sett nýtt stýri á skipið. Myndin að neðan er af nýja stýrinu en þar sést að stýri skipsins nær allt að því jafn langt niður og kjöllurinn. En við skoðun á teikningum kemur fram að stýrið er 20 sm ofan við framlengda kjöllínu;



Nýtt stýri er 20 sm ofan kjöllínu skipsins

- að hafnsögumaður taldi nánast útilokað að skipið hefði tekið niðri.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að skipið hafi tekið niðri með þeim afleiðingum að það missti stýrið.

Nr. 153 / 11 Baldur

8. Farmtjón



Baldur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2727
Smiðaður: Þýskalandi 1970, stál
Stærð: 925,1 brl. 1369,4 bt.
Mesta lengd: 63,25 m
Skráð lengd: 58,72 m
Breidd: 12 m
Dýpt: 3,8 m
Vél: M.A.K. 1838 kW, 1970
Fjöldi skipverja: 7
Fjöldi farþega:

Gögn: 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 20. desember 2011 var Baldur á siglingu frá Flatey til Stykkishólms. Veður: SV 8-10 m/sek. Ölduhæð 4 m og sveiflutími 8 s. (Flateyaröldudúfl)

Siglt var fyrir austan Stagley og þegar komið var suður fyrir hana var stefnan sett vestur fyrir Gassasker. Nokkru seinna veitti vakthafandi skipstjórnarmaður því athygli að 40 feta hágámur á tengivagni (side loader) aftan í dráttarbíl aftast á bílapilfarinu hafði lagst á hliðina út í lunningu bakborðsmegin.

Ákveðið var að hreyfa hvorki við bílnum né gámnunum og sigla til Stykkishólms þar sem gámuninn var réttur við með krana úr landi. Talsverðar skemmdir urðu á tengivagni og festingu á dráttarbíl.



ImmuS



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

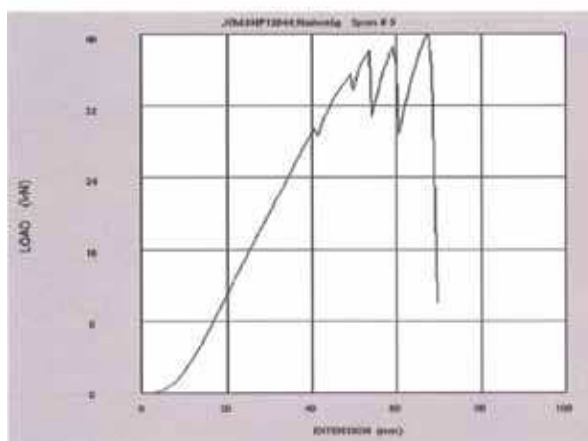
- að vagninn var lestaður þurrkuðum þorskhausum. Samkvæmt rekstraraðila flutningabílsins var þungi farms: 19 tonn og bíll+vagn 27 tonn. Samtals þungi var því um 46 tonn;
- að vegna hæðar gámsins á tengivagninum var ekki hægt að koma honum í gegnum bílapílfar og þ.a.l. var hann tekinn um borð síðast og stóð þá vagninn aftur eftir skutnum. Þetta hafði oft verið gert áður með sama flutning;



- að við frágang á lestunarstað var tengivagninn sjóbúinn með tveimur strekkjurum (Gerð: Span-Set frá SeaSave Ltd) hvoru megin. Samkvæmt upplýsingum útgerðarinnar voru strekkjararnir 2-4 ára og merktir 5 tonn og

með slitþol að 10 tonnum. Fram kom að báðir strekkjararnir stjórnborðsmegin hefðu slitnað en RNS fékk annan þeirra til skoðunar. Hann var 7 sm á breidd og 5 mm að þykkt. Borðinn var slitinn og skemmdur. Ástæða þótti til að senda hann í togþolsprófun hjá Nýsköpunarmiðstöð Íslands og voru niðurstöður eftirfarandi:

Verkefni
Óskað var eftir slagsprófun á tógi sem sarti var til prófunar auk ummagnar um ástand tógsins.
Niðurstöður
Mynd 1 sýnir tógið með festingum útskið til prófunar. Myndir 2 til 4 sýna ástand tógsins. Myndirnar sýna vel að tógið er nokkuð mikið slitnað og skammt, að því er virðist, eftir langvarandi notkun. Þetta hefur að okkar mati halli einhver af því á styrk tógsins. Gerð var slagsprófun á tóginu. Myndir 5-6 sýna uppsetningu prófunar og tógið þar sem það slitnaði. Á eftirfarandi línu er komur fram að togþol tógsins var 40 kN þar sem það slitnaði.



- Samkvæmt athugun slitnaði strekkjarinn við átak sem var u.þ.b. 4 tonn
- að samkvæmt öryggismyndavél skipsins fór vagninn á hliðina kl. 20:28 og frá kl.20:20 var hægt að sjá talsverða hreyfingu á honum áður en það gerðist. Á þessum tíma sást að strekkjari á vagninum bakborðsmegin sem festur hafði verið fyrir framan hjól var nokkuð slakur;

Ráðlegt slitþol hvers sjóbúnaðar (tonn)

Þungi farms (Tonn)	Fjöldi festinga á hvorri hlið			
	2	4	6	8
1	1,5	0,7	0,5	0,4
5	7,6	3,8	2,5	1,9
10	15,3	7,6	5,1	3,8
15	23,9	11,4	7,6	5,7
20	30,5	15,3	10,2	7,6
25	38,2	19,1	12,7	9,5
30	45,8	22,9	15,3	11,4
40	61,1	30,5	20,4	15,3
50	76,3	38,2	25,4	19,1

- að samkvæmt bókinni „Cargo Handling“ (um

Roll-On Roll-Off skip) er eftirfarandi viðmiðunar-
tafla um slitþol festinga á farmi án þess að
tiltekið sé ákveðið hafsvæði. Samkvæmt henni
hefði sjóbúnaðurinn í þessu tilfelli þ.e.a.s.
farmur 47 tonn sé miðað við tvær festingar átt
að vera með um 70 tonna slitþol hvor:

- að fremri gámafesting hægra megin (stb. á skipi) á vagninum var ólæst. Hafi gámurinn verið að lyftast þar hefur það haft neikvæð áhrif á þyngdarpunkt gámsins og gert hann valtari á vagninum;
- að ekki var hægt að hleypa lofti úr fjöðrunar-
búnaði á vagninum sem gerði hann svagari til flutnings;
- að eftir atvikið var farið yfir strekkjara um borð og þeir teknir úr umferð sem virtust gamlir og lúnir.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök atviksins vera ófullnægjandi sjóbúningur og slæmt ástand á borðastrekkjum.

Nefndin bendir á að farmflytjandi skuli setja reglur um sjóbúnað farartækja.



Börkur NK og Beítir NK © Þorgeir Baldursson



Síldarvinnslan hf

Hafnarbraut 6 - 740 Neskaupstað

www.svn.is

Skýrsla sjóslysanefndar fyrir árið 2011 – styrktarlínur

Hrísey

Eyfar ehf

Grenivík

Frosti ehf

Dalvík

Dalvíkurbyggð

Sólrún ehf

Ólafsfjörður

Sjómannafélag Ólafsfjarðar

Húsavík

GPG fiskverkun ehf

Víkurraf 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

Pétursey ehf

Sjómannafélagið Jötunn

Stígandi útgerð ehf

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



Stöðuyfirlit um

TILLÖGUR RNS Í ÖRYGGISÁTT 2000 - 2011



www.rns.is

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2000 - 2011

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 160 tillögur í öryggisátt vegna 85 skráðra atvika til Siglingastofnunar Íslands vegna skráðra mála á árunum 2000 – 2011. 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 RNS í öryggisátt samkvæmt fjölda atvika og tillagna 2000 - 2011

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2011	Samtals:
Fjöldi atvika	22	18	7	13	8	4	3	4	4	1	1	85
Fjöldi tillagna	42	37	27	17	15	5	4	4	7	1	1	160

Tillögur í öryggisátt eftir málanúmerum

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2011
013 00	002 01	007 02	003 03	009 04	012 05	011 06	074 07	010 08	145 09	154 11
020 00	008 01	015 02	014 03	010 04	065 05	077 06	160 07	121 08		
026 00	010 01	027 02	015 03	031 04	088 05	127 06	161 07	126 08		
028 00	012 01	046 02	025 03	043 04	094 05		162 07	129 08		
034 00	034 01	049 02	042 03	051 04						
039 00	035 01	111 02	051 03	059 04						
041 00	036 01	112 02	061 03	061 04						
045 00	037 01		062 03	081 04						
049 00	045 01		102 03							
054 00	051 01		105 03							
056 00	057 01		107 03							
062 00	065 01		125 03							
072 00	091 01		126 03							
074 00	097 01									
079 00	098 01									
082 00	105 01									
084 00	107 01									
090 00	112 01									
093 00										
102 00										
103 00										
109 00										

Hér á eftir er stöðuyfirlit á hreyfilistum stofnunarinnar ásamt öllum tillögum í öryggisátt sem RNS hefur gert frá árinu 2000.

AFGREIÐSLA

SIGLINGASTOFNUNAR ÍSLANDS

á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt 2001 - 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 stokkunum sérstökum verkefnum. Verkefnunum eru skipt upp í

- A. Rannsóknaverkefni
- B. Stjórnsýsluverkefni
- C. Eftirlitsverkefni
- D. Verkefni samgönguáætlunar

A. Rannsóknaverkefni

Telji Siglingastofnun Íslands að tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt kalli á sérstaka rannsókn, metur stofnunin það svo að sérstakt rannsóknarverkefni sé nauðsynlegt til að brjóta nánar til mergar tillögur nefndarinnar. Þá er yfirlitt um að ræða endurtektar tillögur þar sem ástæða þykir til að fara í sértæka og nákvæma athugun á efni og innihaldi tillagnanna.

B. Stjórnsýsluverkefni

Tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sem lúta að breytingum á lögum og reglum heyra undir stjórnsýsluverkefni Siglingastofnunar Íslands. Siglingastofnun setur hvorki reglur né gerir breytingar á reglum heldur er það ráðherra samgöngumála. Siglingastofnun setur því þær tillögur rannsóknarnefndarinnar sem innihalda breytingar á lögum eða reglum í þann farveg sem stjórnsýslan ákveður. Stofnunin undirbýr reglur eða breytingar á reglum í samræmi við tillögur rannsóknarnefndarinnar og leggur fyrir siglingaráð sem er ráðgjafandi fyrir ráðherra í málefnum siglinga- og vitamála.

C. Eftirlitsverkefni

Ef í tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt er að finna sérstaka áherslu á aukið eftirlit og skoðanir um borð í skipum metur Siglingastofnun metið það svo að setja skuli af stað sérstök átaksverkefni. Framfylgd þeirra hvílir á skoðunarmönnum stofnunarinnar, bæði við venjulegt og lögbundið skipaeftirlit sem og við skyndiskoðanir. Átaksverkefni eru ekki tímasett en sífellt uppfærð.

D. Verkefni samgönguáætlunar

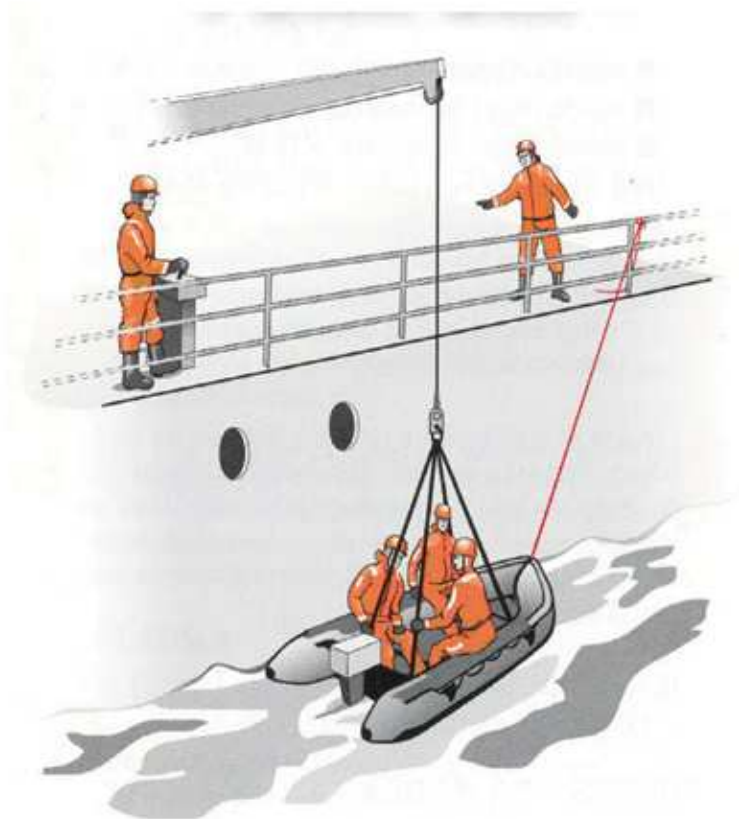
Margar tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt eru um fræðslu og leiðbeiningar fyrir sjófarendur. Aðallega um að ræða fræðsluefni fyrir sjómenn. Áætlun um öryggi sjófarenda er hluti af samgönguáætlun en Siglingastofnun er framkvæmdaraðili þeirrar áætlunar. Eitt af verkefnum hennar er útgáfa fræðsluefnis og leiðbeininga fyrir sjófarendur. Innan áætlunarinnar starfar verkefnisstjórn sem hefur eftirlit með þeim verkefnum sem áætlunin tekur fyrir, en um er að ræða mörg verkefni sem eru bein afleiðing af tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.

Við afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sendir stofnunin nefndinni greinargerð um tillögurnar sem fjalla bæði um laga- og reglugerðarþátt þeirra sem og eftirlitsþátt stofnunarinnar. Greinargerðinni fylgir síðan almenn niðurstaða sem er samantekt afgreiðslunnar.

Í þessari samantekt er að finna allar tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt frá því að nefndin, í samræmi við lög og reglur, hóf að senda þær frá sér árið 2001. Samantektin er byggð upp á eftirfarandi hátt:

- *Nr. máls* er númer lokaskýrslu nefndarinnar.
- *Atvikalýsing* er lýsing á atburði sem nefndin hefur rannsakað.
- *Tillaga í öryggisátt* er tillaga nefndarinnar.
- *Afgreiðsla Siglingastofnunar* er niðurstaða afgreiðslunnar til einföldunar vegna þess að afgreiðslan sjálf er oft á tíðum allviðamikil. Afgreiðsluna í heild má finna á vef Siglingastofnunar Íslands.
- *Verkefni* er númer verkefnis og tengist það númeri lokaskýrslu nefndarinnar.
- *Framkvæmd* er sá framkvæmdaraðili innan Siglingastofnunar sem fer með málið.
- *Staða máls* er hvort um er að ræða átaktsverkefni sem sífellt eru í gangi, verkefni lokið eða verkefni í vinnslu. Hið síðastnefnda getur verið misjafnlega 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 stjórnpalli	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 hafnar	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
A-025/03-01	Leki í tréskipum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni

Samgönguáætlun

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
S-002/01-01	Bæklingur um vinnuöryggi	Samgönguáætlun	Lokið
S-012/01-01	Fræðslumynd um hættuleg efni	Langtímaáætlun	Lokið
S-051/01-02	Bæklingur og stuttmynd um öryggismál smábáta	Samgönguáætlun	Lokið
S-065/01-02	Bæklingur um æfingar og gátlista	Langtímaáætlun	Lokið
S-057/01-02	Bæklingur og stuttmynd um fallhættu um borð	Langtímaáætlun	Lokið
S-105/01-01	Endurútgáfa stöðugleikabæklings	Langtímaáætlun	Lokið
S-105/01-02	Fræðslumynd um stöðugleika skipa	Langtímaáætlun	Lokið
S-015/02-01	Fræðslumynd um björgunarbúninga	Langtímaáætlun	Lokið
S-062/03-01	Fræðsluefni um viðbrögð vegna súrefnisskorts	Langtímaáætlun	Lokið
S-009/04-02	Þjálfun og notkun léttbáta	Samgönguáætlun	Lokið
S-061/04-01	Veggspjöld um meðferð lausra stiga	Samgönguáætlun	Lokið
S-127/06-01	Fræðsluefni um hættuleg efni	Samgönguáætlun	Lokið
S-074/07-01	Fræðsluefni 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	Tviskiptar hurðir	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-126/03-01	Öryggishjálmar	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-010/04-01	Tilkynningarskylda við um áhöfn brottför	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-010/04-02	Björgunarbúninga í stað flotvinnu-búninga	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-009/04-01	Námskeið um notkun léttbáta	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-081/04-02	Tilkynningar um sjóslys	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-065/05-01	Slökkvibúnaður í vistarverum	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-127/06-02	Reglur um lyf og áhöld vegna 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 sökkva í höfn	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-162/07-01	Langlegubátar sökkva í höfn	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-077/06-01	Strand í Reykjavík	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-008/01-01	Stjórn skips án réttinda	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	Offhleðsla smábáta, burðargeta, stöðugleiki og ölduáhrif	Rannsóknasvið	Í vinnslu
R-065/01-01	Vatnspétt niðurhólfun og loftæsting	Rannsóknasvið	Lokið
R-107/01-01	Loftflæði til aðalvéla, rafeindastýrðir gangráðar, olfusúr og staðsetning loftinntaka	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. Einnig kemur fram hver er framkvæmdaraðili þeirra innan stofnunarinnar.

2011

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 fyllstu ástæðu til að endurskoða útbúnað þessara báta og gæta mun betur að öryggi farþega.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Ekki liggur fyrir sérstök afgreiðsla á þessari tillögu.	
Verkefni:	Framkvæmd:	Staða máls:

2009

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 synt 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 glöppur í vöktuninni eins og raun varð á í þessu tilfelli.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: Ekki liggur fyrir sérstök afgreiðsla á þessari tillögu.	
Verkefni:		Framkvæmd:	Staða máls:

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: 1) Eitt af verkefnum Siglingastofnunar Íslands eru slysavarnir og öryggi í höfnum og eftirlit með að reglum þar af lútandi sé framfylgt. 2) 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: Samgönguætlun
	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 fiskeldiskvíva og þær verði undantekningalaust í samræmi við alþjóðareglur.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: Aðvörunarmerki fiskeldiskvíva skulu lúta alþjóðlegum reglum. Í samræmi við eftirlitshlutverk sitt er varðá öryggi í höfnum hefur Siglingastofnun Íslands farið sérstaklega yfir það að slíkum alþjóðlegum reglum sé framfylgt.	
Verkefni: A-121/08-01		Framkvæmd: Skipaefntirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 126/08	Atvikalýsing: Tryggvi Eðvards 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: Skipaefntirlitssvið Siglingastofnunar mun taka sérstaklega til skoðunar við eftirlitshlutverk sitt frágang á straumlögn að ádreparaspólu við oliuverk.		
Verkefni: A-126/08-01		Framkvæmd: Frinnafiditrosið	Staða máls: Staksverkefni

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 vökvaprýstilaagna fyrir mismunandi kerfi. Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á ástandi vökvaprýstilaagna 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 vökvaprýstilaagna 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) Skipaefntirlitssvið Siglingastofnunar mun taka sérstaklega til skoðunar við eftirlitshlutverk sitt vökvaprýstiror 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: Stjórnssýslusvið	Staða máls: Lokið	

2007

Nr. máls: 074/07	Atvikalýsing: Skipverji slasast við falli 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 áætlanir 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 áætlanir 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 aðvörðun þar að lútandi til bátseigenda og skipasmiða. Nefndin ítrekar hér með mikilvægi tillögunnar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóshysa í máli nr. 088/05 um slæmt ástand í lögnum sjókælingar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélin og aftengja sjólagin 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 viðvörðun vegna þessa til bátseigenda, skoðunarmanna og skipasmiða. 2) Við afgreiðslu á lokaskýrslunni benti Siglingastofnun á að í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, væri að finna ákvæði í 7. gr. um kælivatnsbúnað í kafla V-8 um vélbúnað. Eins og fram kemur í ákvæðum ofangreindra regna skal kælivatnsbúnaður vera úr efni sem ekki tærst og að ekki megi tengja saman ólíka málma vegna hættu á tæringu. 3) Samkvæmt tillögu rannsóknarnefndar sjóshysa 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 skyndiskóðanir smábáta.	
Verkefni: Sjá verkefni A-088/05-01.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 160/07	Atvikalýsing: Sæfir 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 Stykkishólshöfn þann 1. desember 2007		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubátar eru ítrekað að sökkva í höfnum og skapa margvíslegar hættur beinir nefndin því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að hafnaryfirvöld fái viðeigandi úrræði til lausnar á þessu vandamáli til að auka öryggi.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Langlegubátar sem hér er vítað til hafa ekki haft haffæri til margra ára og hafa ekki heimild til siglinga og sitja því eftir í höfnum. 2) Lagt er til að útgerðarmenn þessara skipa verði gerðir ábyrgir fyrir förgun þeirra með því að setja viðeigandi tryggingar fyrir síku. Tryggingar sem bæði hafnir eða bæjarfélög geta gengið að ef förgun lendir á þeim. Setja beri skýr refsiakvæði í lög þannig að þeir sem skilja skip og báta eftir í óreiðu beri refsiaðbyrgð, 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:	Atvikalýsing:		
011/06	Grönn IS-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 drengút á rafgeymakössum. Við þær útgæðaraðstæður 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 sjósófnunar 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 fjarlægt.	
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: Skipaefirlitsvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls:	Atvikalýsing:		
077/06	Ínga 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 bent viðkomandi aðilum á nauðsyn þess að siglingaleiðin inn að bryggjuhverfinu verði merkt á viðeigandi hátt.	
Verkefni: L-077/06-01		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls:	Atvikalýsing:		
127/06	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 (sérnit/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 endurtekinna bruna út frá olíueldavélum að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á uppsetningu og frágangi slíkra tækja um borð í skipum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Ekki kemur fram hver er orsök eldsins en álitid 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 bræðlvar.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 065/05	Atvikalýsing: Eldur kemur upp um borð í Hrund BA-087 (sknr. 7403) og skipið sekkur þann 16. maí 2005 og mannbjörg verður.		
Tillaga í öryggisátt: Vegna tíðra bruna í smábátum leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands kanni möguleika á föstum slökkvibúnaði í vistarverum þeirra.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt fyrirliggjandi upplýsingum kemur ekki fram hvers vegna eldur varð laus um borð í bátum. Þó er ekki talið ólíklegt að orsök eldsins hafi verið út frá eldavél bátsins. 2) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, eru einungis ákvæði um fastan slökkvibúnað í vélarúrum báta með mestu lengd 8 metra og þar yfir. Gert er ráð fyrir handslökkvitækjum, einum eða tveimur, í alla báta. 3) Í dag eru smábátar útbúnir rafmagnseldavélum með keramikhellum sem koma í stað eldavéla sem ganga fyrir olíu eða gasi. 4) Siglingastofnun Íslands mun í samvinnu við bæði framleiðendur og hagsmunaaðila láta kanna þann möguleika að fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta verði, þar sem við á, hluti af kröfum í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum.	
Verkefni: L-065/05-01 Kannað verði í samvinnu við framleiðendur og hagsmunaaðila hvort fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta skuli vera hluti af kröfum í Norðurlandareglum þar sem við á.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 088/05	Atvikalýsing: Slæmt ástand í lögnum sjókölingar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélinna og aftengja sjólagnir þann 1. október 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin sér ástæðu til að leggja til eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill er notaður með ryðfriú efni í sjóköllögnum. Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka viðvörn vegna þessa til bátseigenda, skoðunarmanna og skipasmiða.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða á að ólíka málma megi ekki tengja saman í kælivatnsbúnað vegna tæringarhættu. 2) 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 viðvörunarbúnaður til staðar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í frumvarpi til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa er gert ráð fyrir takmörkuðum útvistarátíma þeirra sem m.a. róa einir í 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili. 2) Siglingastofnun Íslands hefur lagt til við Landssamband smábátaeigenda að það skoði kosti þess að viðurkenndur vökubúnaður verði hluti af tækjabúnaði smábáta. 3) Landssamband smábátaeigenda mun upplýsa félagsmenn sína um þá slysahættu sem getur stafað af því ef skipsstjórnendur, sem róa einir, sofni á siglingavakt.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

2004

Nr. máls: 009/04	Atvikalýsing: Óhapp verður við sjósetningu léttbáts um borð í þerney RE-101 (sknr. 2203) þann 17. janúar 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að leggja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 2) Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru slíkum bátum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun gaf út í desember 2003 fræðslumyndir í elnu hulstri með tveimur mynddiskum um öryggi sjómanna sem dreift hefur verið um borð í öll íslensk skip. Ein þessara stuttmynda er fræðslumynd um léttbátinn. 2) Í tengslum við áætlun um öryggi sjómanna hefur Siglingastofnun ákveðið að gera kröfu- og námslýsingu um þjálfun í notkun léttbáta. Þar mun stofnunin koma með hugmyndir og tillögur um kennsluefni og verklagsreglur um notkun léttbáta í fiskiskipum og að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 3) Í undirbúningi er í Siglingastofnun Íslands drög að breytingu á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna, nr. 118/1996, sem miða að því að tilgreina í reglugerðinni hvaða námskeið, þar með talið um notkun léttbáta, verði skilyrði 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 alþjóðasamþykktar 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 hafa má finna á heimasisðu Siglingastofnunar Íslands og á síðu 191 á textavarp Ríkisútvarpsins. Einnig mætti skoða að setja upp skilti á áberandi stað í Grindavíkurhöfn þar sem lesa mætti upplýsingar frá 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 siglingaráðs um björgunarbúninga í smábátum. Á fundi siglingaráðs 21. maí sl. studdi meirihluti ráðsins það að skylda smábáta til að hafa björgunarbúninga um borð. Fulltrúi LS var andvígur 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: Mánafoos (Nr. 11083) tekur niðri í innsiglingunni í Vestmannaeyjum þann 18. janúar 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til eftirfarandi tillagna í öryggisátt fyrir höfnina í Vestmannaeyjum: 1) Að endurskoðuð verði öll siglinga- og leiðarmerking til hafnarinnar. Nefndin telur að regluleg endurskoðun á siglingamerkjum sé bæði eðlileg og nauðsynleg og hún taki þá mið af breyttu umhverfi svo sem umferð, skipakosti, umhverfismálafnum og ekki síst öryggisþáttum. 2) Að skoðaðir verði möguleikar á að færa sjólagir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Endurskoðun siglinga- og leiðarmerkja fyrir Vestmannaeyjahöfn er sífellt í athugun. Út frá tillögum rannsóknarnefndar sjóðsýsa 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 skrúfuna 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 sterkbygðða 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 oliuflutninga 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 samlö 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 skipa-umferð. 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: 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.	
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: Kíran Pacific strandar út af Straumsvík þann 26. júní 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Þar sem djúprist skip, og jafnvel með ókunnuga skipstjórnendur, koma án sérstakrar leiðsagnar inn fyrir grunnnið 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 vinnu leggjur nefndin til að í sjókort verði settar merktar siglingaleiðir fyrir djúprist skip og sérstaklega verði athugaðir möguleikar á að sett verði bauja á grunnnið 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 mistök 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 sérstakrar leiðbeiningar í kortum um siglingu djúprista skipa á Faxaflóa. 2) Siglingastofnun mun koma því á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislega við 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 sjóðslys.		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 þíðra vandanamála telur nefndin nauðsynlegt að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun á skipum sem eru með vélbúnað sem notar brennsluolíu til kælingar og slur sem þau nota. Ítrekað hafa komið upp vandamál vegna frágangs á olíuakerfum. Olíulagnir og olíuslur 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 slur sem þau nota. 2) Markmið átaksverkefnisins er að fara yfir frágang á olíuakerfum þessara skipa og kanna hvort olíulagnir og olíuslur standist það álag sem þeim er ætlað ásamt athugun á afkastagetu olíulagna og -slu. 3) Hjá Siglingastofnun er að fara í gang rannsóknarverkefni þar sem m.a. eru kannaðar tæknilegar forsendur á rafeindastýrdum gangráði aðalvéla skipa, eldsneytisslum ásamt staðsetningu loftinntaka. Þetta rannsóknarverkefni mun auk þess innihalda umsógn um þær tillögur í öryggisátt sem rannsóknarnefnd sjóðslysa setti fram í sinni lokaskýrslu, þ.e. hvort brennsluolíu henti til kælingar og hvort frágangur lagnakerfis sé í samræmi við nauðsynlegt rennisslæði að aðalvél. 4) Siglingastofnun mun vinna að þessu verkefni á vörðnuðum 2004 og mun skila hlutaníðurstöðum 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: Dráupnir GK-009 (sknr. 6915) hvolfir á veiðum þann 26. febrúar 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ófært að skipstjórnarmenn þekki ekki til burðargetu báta sinna. Hún beinir því til Siglingastofnunar Íslands að þegar verði gerðar úrbætur gagnvart bátum sem ekki hafa í dag viðurkenningarskírteini þar sem fram kemur leyfileg hleðsla eins og reglugerðir kveða á um.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíð 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 sjóðslysa 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 fræðslupésa og DVD-mynd um öryggi smábáta á fiskveiðum þar sem tekið er á öllum meginþáttum öryggis smábáta. Einnig hefur stofnunin í samráði við verkefnisstjórnina staðið fyrir útgáfu á DVD-mynd um stöðugleika fiskiskipa. 5) Siglingastofnun Íslands hefur sett af stað rannsóknarverkefni sem fjallar um hleðslu og ofhleðslu smábáta. Í verkefninu er tekið sérstakt tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á leyfilegri hámarkshleðslu. 6) Hjá Siglingastofnun Íslands er einnig verið að vinna að rannsóknarverkefni um áhættumat minni fiskiskipa í hættulegum öldum þar sem stefnt er að gera hleðslu- og stöðugleikagögn og gögn um vöktun á stöðugleika aðgengileg og notendavæn þannig að upplýsingar liggi ljósar fyrir stjórnanda báts á hverjum tíma.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 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 nýttist 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 dælurnar með reglubundnu millibili og kanna hvort austur komi inn í skipið. Þar sem leki kemur fram á skipstjóri að láta fara fram leit að lekanum og í framhaldi á útgerð að sjá til þess að skipið sé þétt á viðalgandi hátt.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Ekki liggur fyrir nein sérstök niðurstaða fyrir þetta mál. Annað: Siglingastofnun vann að rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa, vatnspétta niðurrólfun þeirra og loftþæstingu 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 færribandi um borð í Þór HF-4 (sknr. 2549) þann 27. apríl 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að gerð verði sérstök úttekt á frágangi færribanda um borð í skipum með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er að finna ákvæði um færribönd í VI. kafla um búnað til verndar áhöfninni þar sem 11. regla fjallar um fiskvinnslubúnað. 2) Siglingastofnun mun í eftirlitshlutverki sínu beita sér fyrir því að gerð verði sérstök úttekt á frágangi færribanda um borð í skipum og þá með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna svo og í samræmi við breytt fyrirkomulag skipsbúnaðar.		
Verkefni: A-042/03-01 Gerð verði sérstök úttekt á frágangi færribanda um borð í skipum m.t.t. öryggisatriða og umgengnisreglna.	Framkvæmd: Skipaefirlitssvið		Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 051/03	Atvikalýsing: Eldur verður í dælurými Bjargar Jónsdóttur PH-321 (sknr. 1508) þann 3. júní 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin sér ástæðu til að gera eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að öndunaropum eldfimra vökva s.s. spilólíu sé ekki fyrirkomið í rýmum þar sem pústlagirnir liggja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er að finna í 10. reglu í IV. kafla í I. viðauka ákvæði um vél- og rafbúnað og tímabundið ómönnuð vélarúm en reglan fjallar um ráðstafanir vegna eldsneytisólíu, smurólíu og annarra eldfimra efna. 2) Siglingastofnun mun í eftirlitshlutverki sínu leggja áherslu á að öndunaropum eldfimra vökva svo sem spilólíu sé ekki fyrir komið í rýmum þar sem heitar pústlagirnir liggja.		
Verkefni: A-051/03-01 Eftirfylgni að öndunaropum eldfimra vökva s.s. spilólíu sé ekki komið fyrir í rýmum þar sem heitar pústlagirnir liggja.	Framkvæmd: Skipaefirlitssvið		Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 061/03	Atvikalýsing: Gasleki og sprenging á sér stað um borð í Bryndisi 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: Stjórnsýslusvið	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 hætt 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 hætt 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 varðað 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 "Lækningsbók sjófarenda", en þar er að finna í 17. kafla um eitranir lýsing á greiningu og meðferð eitrona. 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 öruggstur. 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 skipa 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 vebúnað og þilfari, hífubúnað og lyftur. 3) Í áætlun um öryggi sjófarenda árið 2004 var stefnt að námskeiði um hli- og lyftubúnað um borð í skipum í samvinnu við fræðslusjóð sjómanna, Sjómennt, þar sem samráð er um fyrirkomulag þess og útgáfu á kennsluefni. Námskeiðið var haldið á Akureyri með þátttöku 20 nemenda.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 105/03	Atvikalýsing: Sturla GK-012 (sknr. 1612) tekur niðri í innsiglingunni í Grindavík og leki kemur að skipinu þann 24. október 2003.
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa á þessum stað leggur nefndin til að hafnaryfirvöld og Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sett verði á þessa grynningu varanlegt sjómerki með ljósmerki.	
Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um ábyrgð skipstjóra. 2) Lagt hefur verið út yst í innsiglingarennunni í Grindavík að vestanverðu bakborðs ljósdufli með gúmmíkapli. Gert er ráð fyrir að duflið verði varanlegt sjómerki með ljósmerki fyrir innsiglinguna í Grindavíkurhöfn til leiðbeininga fyrir skip á útleið.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 107/03	Atvikalýsing: Leki kemur að vélarúmi Þorsteins EA-810 (sknr. 1903) þann 31. október 2003.
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri strax athugun á ástandi skipa sem eru með sambærilega hönnun. 2) Nefndin leggur til að reglubundnar þykktarmælingar verði á lögnum tengdum þessari hönnun.	
Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Þegar umrætt atvik átti sér setti Siglingastofnun af stað áttak 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 leikavörðunarbúnað verði skýrar í reglum og taki til allra skipa. 4) Siglingastofnun er að vinna að rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa en þar er sérstaklega tekið tillit til hönnunar lagna og eftirlits með tæringu. Frumniðurstaða verkefnisins mun liggja fyrir á árinu 2005. 5) Við þykktarmælingar á skipum eru m.a. lagnir í 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 sókk þann 14. desember 2003.
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi þeirra upplýsinga að menn séu að lokast inni í bátum sínum þegar kór 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 hætt 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 sjóshyssa í öryggisátt og í ljósi þeirra upplýsinga að menn séu að lokast inni í bátum sínum þegar kór fara fyrir hurðir mun Siglingastofnun við endurskoðun reglana um smíði og búnað báta skoða hvort skylda beri tvískiptar hurðir á skipum, þar sem hætt er á menn lokast inni þegar kór fara fyrir hurðir eða hvort ákvæði um neyðarútganga uppfylli öryggiskröfur.	
Verkefni: L-125/03-01 Skoða hvort skylda elgi tvískiptar hurðir þar sem kór geta farið fyrir hurðir.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið Staða máls: Lokið

Nr. máls: 126/03	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Sjófn VE-037 (sknr. 1852) er tjakkur í krana brotnar við trolltöku þann 21. maí 2003.	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 lyftigetun. 2) Í reglum um smíði og búnað báta undir 15 metrum eru ekki ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti búnaðar báta. Í reglum um öryggi fiskiskipa sem eru stærri en 15 metrar eru ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti af búnaði skips. 3) Siglingastofnun vinnur við endurskoðun reglana 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.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að skylt verði að allur lyftibúnaður verði merktur með hámarks lyftigetun (SWL). Nefndin leggur til við Siglingastofnun Íslands að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.		
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 ÞH-10 (sknr. 260) þegar verið var að kasta snurvoð þann 15. janúar 2002.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun mun vinna að drögum að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á nauðsyn þess að hlífir séu settar upp þar sem menn þurfa að standa við vinnu sína, því að í flestum tilfellum standa menn í aðgerð á meðan tógin eru að renna út.		
Verkefni: L-007/02-01 Drög að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 015/02	Atvikalýsing: Bjarni VE-66 (sknr. 1103) ferst á siglingu NV af Þrídröngum, tveir skipverja farast, en tveir bjargast þann 23. febrúar 2002.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun rekur upplýsingakerfi fyrir veður og sjólag fyrir sjófarendur með það að markmiði að auka öryggi til sjós og auðvelda sjófarendum sjósókn. Á heimasíðu Siglingastofnunar (www.sigling.is) er hægt að nálgast upplýsingar um veður og sjólag. 2) Í langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 - 2003 er gert ráð fyrir því að nýr og uppfærður stöðugleikabæringur verði gefin út í maí á þessu ári. Einnig mun koma út fræðslumyndband um stöðugleika skipa. Á rannsóknarsviði stofnunarinnar fara nú fram rannsóknir í samstarfi við ýmsa aðila utan stofnunarinnar á stöðugleikavakt um borð í skipum og hvaða áhrif andveltigeymar hafa á stöðugleika skipa. 3) Í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 til 2003 er verið að undirbúa fræðslumynd um björgunarbúninga. Þar verður sýnt hvernig á að klæðast þeim og hve nauðsynlegt það er að tæma úr þeim loftið þegar í þá er komið. Einnig skal þess getið að björgunarbúningum fylgja óvallt leiðbeiningar frá framleiðendum. 4) Í nýlegri þjálfunarhandbók sem Siglingastofnun hefur samþykkt fyrir skip er mjög nákvæmleg farið yfir björgunaraðferðir og hvernig elgi að framkvæma þær. Skipstjóra ber að skrá allar æfingar í bókina þannig að eftirlit með björgunaraðferðingum um borð í skipum á að vera mjög skilvirk. 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 blíðu og þurftu á viðgerð að halda og það jafnvel í útlöndum. Siglingastofnun hefur komið því á framfæri við umboðsmann búnaðar til sjálfvirkar tilkynningarskyldu að neyðarrobabúnaður 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 frífrjótandi 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 frífrjótandi neyðarbauju. Samkvæmt minnisblaðinu er það mat stofnunarinnar að ekki þörf á að gera kröfu til skipa undir 24 m að þau verði skyldug til að hafa um borð frífrjótandi neyðarbauju svo framanlega sem STK kerfið uppfylli þar til gerðar kröfur. 7) Rétt er að benda á að eftirt er að greina lit rekakkerislína og fangalína í myrri, rökri 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 veður 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.
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 flötgöllum 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 taístöðvarrásum. 6. Nefndin vill ítreka fyrri ábendingar um að Siglingastofnun fylgi því eftir að björgunaraðferðir séu haldnar. 7. Nefndin bendir á að breyta þarf neyðarrobabúnaði á sjálfvirkum tilkynningarskyldubúnaði þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu. 8. Nefndin bendir á nauðsyn þess að frífrjótandi neyðarbaujur verði teknar upp í öllum skipum undir 24 m í skráningarlengd. 9. Nefndin telur að rekakkerislína og fangalína í gúmmibjörgunarbátum elgi að vera aðgreindar með mismunandi lit.		
Verkefni: S-015/02-01 Endurgerð fræðslumyndbands um björgunarbúninga.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-015/02-02 Kanna hvort setja elgi reglur um aðgreiningu rekakkerislínu og fangalínu með lit.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 027/02	Atvikalýsing: Hólmsteinn GK-20 (sknr. 573) siglir á Rafn KE-41 (sknr. 7212) þann 12. mars 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á mikilvægi þess að óhindrað útsýni sé úr brú / stýrishúsi skipa og að við árlegar skoðanir skipa að þessir þættir séu skoðaðir og gerðar athugasemdir ef útsýnið er skert.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um skip eru ákvæði um að frá stjórnþalli (úr brú og eða stýrishúsi skipa) skuli vera óhindrað útsýni fyrir allar stærðir skipa. 2) Siglingastofnun mun fylgja því eftir við árlegar skoðanir skipa að óhindrað útsýni sé frá stjórnþalli skipa og gera athugasemdir ef útsýni er skert og fara fram að úr sé bætt samkvæmt reglum sem við eiga.	
Verkefni: A-027/02-01 Eftirfylgni við skoðanir að óhindrað útsýni sé frá stjórnþalli skipa ásamt athugasemdum ef við á.		Framkvæmd: Skipaefirtiltisvið	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 stuðlað 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: Skipaefirtiltisvið	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 vatnspóttleika 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: Skipaefirtiltisvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 111/02	Atvikalýsing: Aron BH-105 sekkur við rækjuveiðar norður af Grímsey þann 30. september 2002. Mannbjörg varð.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndir telur sjóslýs þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt: 1) Að strangt eftirlit þurfi að vera með því að vatnspótt þli í skipum standist kröfur sem til þeirra eru gerðar. 2) Að mikilvægt sé að vatnspóttur lokunarþúnaður innan skips milli hófa og utan skips að hinum ýmsu rýmum uppfylli kröfur um vatnspóttleika og fljótvrkt 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 eftirliti með slíkum búnaði. 5) Að áréttað sé mikilvægi þess, m.a. í væntanlegri langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, um hvað beri að varast og hvernig á að standa að austri frá rýmum. Sérstaklega ber að varast sjálfvirkan austur í lengri tíma án vöktunar á rými eða mælingar á vökvahæð í brunni. 6) Að athuga þurfi hvort lensing sem einungis er möguleg með rafmagni sem millistig í dreifikerfi sé fullnægjandi. 7) Að endurskoða ber lensikerfi sem byggja á lensijektor sem dælir í brunn á aðgerðarþilfari, þaðan sem sérstök brunndæla dælir útbyrðis. 8) Sjóslýs 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 vatnspóttleika skipa og er verkefnið vel á veg komið. Rannsóknarverkefnið tekur aðallega á niðurbólun og vatnspóttleika 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 vatnspóttum hófum eru yfirfarnar. 2) Lokið er að mestu að ástandsgreina hina ýmsu flokka fiskiskipa þar sem tæknilegar forsendur vatnspóttleika hafa verið kannaðar. Framhald þessa verkefnis byggir á stöðugleika skips í löskuðu ástandi og hönnunarforsendur fyrir vatnspótt hólf 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 þyrilu 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 köfunarstöð. d) Hvort mögulegt sé að kafarar tilkynni til ákveðins aðila áður en köfun hefst. e) Hvort kafarar eigi að fara reglulega í nákvæma lækniasskoðun 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 þyrilu 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 lækniasskoðunar gagnvart veittum atvinnuskirteinum er 12 mánuðir ef ekki kemur til ástæðna sem því breytir. 3) Siglingastofnun mun hlutast til að vinnuhópurinn verði settur á lagglimar 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 flöskunarvél 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 áreitinga 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 langtímaáætluar í öryggismálum sjófarenda og lagt til að gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitögurum sem verði síðan dreift um borð í þau skip er málið varðar. 3) Ennfremur mun stofnunin sérstaklega kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og frystitögurum séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.	
Verkefni: S-002/01-01 Gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitögurum.		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 öyggiandi 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.		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.	
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.		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 blúðum búnaði og að viðhald búnaðar sé ófullnægjandi. Gerð er einnig grein fyrir forvörðum, að álag eigi aldrei að vera meira en sem nemur öruggu vinnuálagi og að nauðsynlegt sé að hafa reglubundið eftirlit með öllum hífingarbúnaði og skipta strax út ótraustum hlutum. 3) Í bæklingnum um "Nýliðafræðslu í skipum" er lögð rík áhersla á að ábyrgð skipstjóra og að fræðsla um borð fyrir nýliða þurfi að miðast við aðstæður um borð í hverju einstöku skipi. Til að tryggja að farið sé yfir öll nauðsynleg atriði við nýliðafræðsluna er bent á nauðsyn þess að styðjast við gátlista. 3) Siglingastofnun Íslands hefur látið dreifa þessum bæklingum í öll íslensk skip. Ætlast er til að útgerðarmenn og skipstjórnar sjái til þess að bæklingar þessir séu aðgengilegir áhöfn skipsins og að allir áhafnameðlimir kynni sér innihald þeirra. Stofnunin mun kanna það sérstaklega við skipaskoðanir hvort þessir bæklingar séu um borð og hvort þeir séu aðgengilegir áhafnameðlimum.	
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 by. Örrifsey RE-4 (sknr. 2170) þann 7. febrúar 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur að þörf sé á aukinni fræðslu fyrir sjómenn á umgengni við hættuleg efni.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun vill hér benda á ábyrgð skipstjóra sem hefur æðsta vald um borð í skipi en honum beri að sjá til þess að skipverjar umgangist ekki hættuleg efni án tilheyrandi ráðstafanna. 2) Í Slysavarnaskóla sjómanna læra sjómenn á þeim ýmsu námskeiðum, sem skólinn býður upp á, meðal annars að umgangast hættuleg efni. 3) Í ljósi þessa máls lagði Siglingastofnun til við verkefnastjórn langtímaáætlunar um öryggismál sjófarenda að framleidd yrði stuttmynd um meðferð og frágang hættulegra efna þar sem áhöfnum skipa verði kennt að umgangast hættuleg efni og hættuleg tæki um borð í skipum. Verkefnastjórnin hefur orðið við þessari beiðni og er stuttmynd um ofangreint efni í lokavinnslu.		
Verkefni: S-012/01-01 Framleidd verði stuttmynd um hættuleg efni um borð í skipum.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 034/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast þegar hann fór með handlegg í blökk um borð í Tunu GR-18-69 (ex. Guðmundur VE-029, sknr. 1272) þann 8. mars 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hafi forgöngu um að hávaðamörk á skipum verði í samræmi við það sem reglur kveða á um.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun telur að hávaði um borð í skipum og áhrif hans á 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 hlyð 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 hlyð og svefn skipverja, afkastagetu og slys um borð í skipum. Í samvinnu við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda.		Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 035/01	Atvikalýsing: Magnús HF-024 (sknr. 7486) og Leifur RE-220 (sknr. 2010) lenda í árekstri á miðunum þann 18. apríl 2001.			
Tillaga í öryggisátt Nefndin telur í ljósi þessa atviks, svo og annarra svipaðra, að skipstjórnarmenn skuli ekki sinna öðrum störfum en að stjórna skipi á meðan á siglingu stendur ef þeir eru einir um borð. Sé slík þörf til staðar þarf að lögfesta að ávallt séu tveir menn um borð þannig að annar geti annast siglingu skipsins af öryggi. Sú hætta sem stafar af stjórnlausum bátum, þ.e. þar sem ekki er fullnægjandi varðstaða á siglingu, á hraða allt að 30 smi. er ósættanleg fyrir aðra sem á sjó eru.	Afgreiðsla Siglingastofnunar 1) Siglingastofnun tekur undir þessa ábendingu enda er það ósættanlegt að smábátar séu á fullri siglingu og það á hraða allt að 30 sjómílur án þess að nokkur stjórnir bátnum. 2) Með tilliti til ofangreinds og þeirrar ábyrgðar sem skipstjóri skips ber telur Siglingastofnun ekki nauðsynlegt að fjölga í áhöfn ef hraði skips fer í 30 sjómílur enda er skipstjóra skylt samkvæmt siglingalögum að stjórna skipi sé það á ferð og skiptir þá ekki máli hve hraði skips er mikill.			
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:		Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 036/01	Atvikalýsing: Anton GK-068 (sknr. 1764), leki út af Krísvíkurbjargi þann 21. apríl 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að hafa það fyrir góða reglu að athuga reglulega allar hurðir og/eða op sem geta að einhverju leyti orðið fyrir ágangi sjávar og þar með ógnað öryggi skips. Þetta á ekki síst við um rými litlið 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 sjóðsýsa 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: Skipaeftirlitssvið	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 ljósbaui verið sett upp við uppfyllingu til leiðbeiningar fyrir sjófarendur sem áttu leið inn í höfnina. Slík ljósbaui 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 ljósbaui uppfyllir allar leiðbeiningar inn í höfnina. Ljósbaui 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 andlituð 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 sjóshysa 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 Slysavarnarskóla 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 sjóshysa nr. 012/01.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 051/01	Atvikalýsing: Fjarkl IS-444 (sknr. 6797) sekkur í röðri út af Kópnum þann 8. júní 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að breytingar verði gerðar á reglum um smábáta þannig að Siglingastofnun Íslands verði gert skytt 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 inngráfin í plötuna. Ákvæði um slíkt verði komið fyrir reglum um smíði og búnað vinnubáta með mestu lengd allt að 15 metrum nr. 592/1994 með síðari breytingum. Í kafla V-2 um skilgreiningar og tákn myndi bætast við 4. gr. um þyngdir svohljóðandi nýr málslíður: "4.5. Á áberandi stað sitthvoru megin á stýrishúsi fiskibátsins skal vera plata þar sem leyfileg hámarkshleðsla er tilgreind og inngráfin í plötuna. Siglingastofnun skal gefa út sérstakt hleðsluskirteini fyrir fiskibátinn þar sem einnig kemur fram leyfilega hámarkshleðsla 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 bækling og stuttmyndar um öryggismál smábáta þar sem hætta af ofhleðslu og of litlu fríborði smábáta verði sérstaklega tekin fyrir. Verkefnastjórnin leggur mikla áherslu á að bæði upplýsingar og áróður til 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 hámarkshleðslu.	
Verkefni: L-051/01-01 Breyting á kafla V-2 í reglum um smíði og búnað vinnubáta með mestu lengd allt að 15 metrum nr. 592/1994 með síðari breytingum. Ákvæði um að sett verði plata á áberandi stað á hvora hlið stýrishúss smábáta þar sem leyfileg hleðsla bátsins verði greinilega og læsilega inngráfin í plötuna.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-051/01-02 Gerður verði bæklingur og stuttmynd um öryggismál smábáta þar sem hætta af ofhleðslu og of litlu fríborði smábáta verði sérstaklega tekin fyrir.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: R-051/01-03 Rannsóknarverkefni um hleðslu og ofhleðslu smábáta þar sem sérstaklega verður tekið tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á leyfilega hámarkshleðslu.	Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 057/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast þegar hann fellur í stíga um borð í Frey GK-157 (sknr. 11) þann 2. júní 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Í lokaskýrslu Rannsóknarnefndar sjóslýsa er gerð eftirfarandi tillaga í öryggisátt: Nefndin vill beina því til Siglingastofnunar að gert sé sérstakt átak á skoðun á stigum um borð í skipum í þeim tilgangi að koma í veg fyrir að illa búnir stigar séu slysagildrur fyrir skipverja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í dag er eftirlit og skoðun stíga um borð í skipum hluti af búnaðarskoðun skipa þannig að stigar eru skoðaðir árlega. 2) Siglingastofnun mun fylgja tillögum rannsóknarnefndar sjóslýsa í öryggisátt með því að leggja sérstaka áherslu á skoðun á stigum um borð í skipum við árlegar skoðanir á öryggisbúnaði. 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 stíga um borð í skipum við árlegar búnaðarskoðanir.	Framkvæmd: Skipaefniritssvið	Staða máls: Átaksverkefni
Verkefni: S-057/01-02 Gerð fræðslubækling og stuttmyndar um fallhættu um borð í skipum.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 065/01	Atvikalýsing: Una í Garði GK-100 (sknr. 1207) ferst við rækjuveiðar í Skagafjarðardýpi þann 17. júlí 2001. Tveir skipverjar farast en fjórir bjargast.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að sjóslýs þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt: 1) Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hölfun sé ávallt í lagi og vatnspétt lokun tryggð í rekstri skips. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörðunarkerfi við vatnspéttar hurðir sem undirstrika þýðingu þess að þær séu ávallt hafðar lokaðar til sjós nema þegar brýna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3) Nefndin bendir á nauðsyn þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt fyrirkomulagstekning öryggisbúnaðar sé um borð eins og reglur mæla fyrir um. 4) Nefndin bendir á að eftir að breytingar hafi farið fram á skipum skuli haffærisskirtelni 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 stöðugleikaatvik byggji á vatnspéttri 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 niðurbólun 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 niðurbólun 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 niðurbólun skipa. 4. Loftræsting og loftskipti milli lokaðra rýma skipsins. 5. Stöðugleiki skipa 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. Að 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 mánaðarlega æfingar um borð í fiskiskipum stærri en 15 metrar. Að öðru leyti fjallar bæklingur þessi um tilgang og tíðni æfinga, undirstöðu og undirbúning æfinga svo og áætlun og framkvæmd æfinga. Bæklingi þessum hefur verið dreift um borð í öll íslensk skip. Jafnframt hefur gálistar sem fjallar um æfingaáætlun verið dreift með bæklingnum.	
Verkefni: R-065/01-01 Rannsóknarverkefni vatnspétta niðurbólun skipa og loftræstingu um borð í fiskiskipum.		Framkvæmd: Rannsóknar- og þróunarsvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-065/01-02 Gerður verði sérstakur bæklingur um æfingar um borð í skipum ásamt gátlista.		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 091/01	Atvikalýsing: Skipverji fær háþrýstibunu í auga um borð í Venusi HF-519 (sknr. 1308) þann 10 október 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til stjórnendur geri leiðbeinandi vinnureglur um umgengni og notkun hættulegra tækja.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar á skýrslu rannsóknarnefndar sjólysna nr. 012/01 , en skýrslan fjallar um er skipverji um borð í Örfinsey slasast við að fá klórbólund í auga og skýrslu rannsóknarnefndar sjólysna nr. 045/01 er skipverji slasast um borð í Breiðafjarðarferjunni Baldri þegar hann fékk fosfórsýru í andlit, er rétt að benda einnig hér á að í Slysavarnaskóla sjómanna læra menn á ýmsum námskeiðum að umgangast hættuleg efni og notkun hættulegra tækja og verkefnastjórn um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bækling um ofangreint. 2) Að öðru leyti vill Siglingastofnun Íslands vísa í afgreiðslu stofnunarinnar hér að framan á skýrslu rannsóknarnefndar sjólysna 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 vélavarna og rekur á land í Patreksfirði þann 10. nóvember 2001.
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin hvetur þær útgerðir sem nota rafeindastýrðan búnað við vélar að tryggja að vélstjórar eða vélaverðir fái fullnægjandi kennslu í notkun búnaðarins. Þá telur nefndin nauðsyn á að umboðsaðilar slíks búnaðar bjóði upp á námskeið í stjórnun og eftirliti á slíkum búnaði. 2) Nefndin bendir á að akkerisbúnaður skipa eigi ávallt að vera tilbúinn til tafarlausa nota enda er hér um að ræða öryggisbúnað sem mikilvægur er ef skip verður vélavarna."	
Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Til úrbóta þá hefur Siglingastofnun haldið fundi með þeim umboðsaðilum sem flytja inn aðalvélar í skip þar sem umfangsmikill rafeindastýrður búnaður er hluti af vélbúnaðinum. Einnig hefur stofnunin haldið fundi með fulltrúum frá Vélaskóla Íslands þar sem tekið var fyrir það námsefni sem vélstjórnarmennum er boðið upp á er varðar rafeindastýrðan vélbúnað og hefur Vélaskólinn upplýst að nemendur fái fullnægjandi kennslu í notkun rafeindastýrðs búnaðar aðalvéla skipa. 2) Umboðsaðilar þessara véla hafa boðið upp á námskeið fyrir vélstjórnarmenn skipa þar sem slíkur búnaður er eða verður um borð. Námskeið þessi eru þannig uppbyggð að vélstjórnarmenn verða færir um að stjórna vélum og vélbúnaði þar sem 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 rafeindastýrdum gangráði aðalvéla, eldsneytissium ásamt staðsetningu loftinntaka.	
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 098/01	Atvikalýsing: Bílin verður í kúplingu um borð í Örfirisey RE-4 (sknr. 2170) og skipið verður stjórnaust þann 10. nóvember 2001.
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip verði búið átaks-dráttarspilli 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 línubyssur, samhliða lögboðnum, reglubundnum björgunaraðferðum. Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun kom athugasemdum rannsóknarnefndar sjóslýsa á framfæri við Landhelgisgæslu Íslands með bréfi dags. 14.04.2003 en nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip skulu búið átaks-dráttarspilli. 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 línubysa. Myndband þetta sýnir hvernig á að meðhöndla línubysur, gerð þeirra, frágang og notkun. Einnig hefur komið út á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda bæklingur um æfingar um borð í skipum. Bæði myndbandinu og bæklingnum hefur verið dreift til þeirra aðila er málið varða.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 105/01	Atvikalýsing: Ófeigur II VE-324 (sknr. 2030) sekkur á togveidum 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 hólfun skips sé ávallt í lagi og vatnspétt lokun tryggð öllum stundum. 2. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörðunarkerfi við vatnspéttar hurðir sem undirstrika þýðingu þess að þær séu hafðar tryggilega lokaðar meðan skip er laust nema brýna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3. Nefndin telur það verulegan ágalla í fyrirkomulagi að enginn aðskilnaður sé frá aðalstigagangi sem tengir veður- og millifar saman, og sjálfu vélarúminu. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt öryggisplan sé um borð eins og reglur mæla fyrir. 5. Nefndin hvetur til átaks í fræðslu um stöðugleika þar sem undirstrikað er m.a. það grundvallaratriði að útreiknuð stöðuleikabylgja byggj á vatnspéttir lokun. 6. Nefndin ítrekar mikilvægi þess að björgunaraðferðir séu haldnar. 7. Nefndin bendir á mikilvægi þess að nema búnaður fyrir vindustjórnun sé ekki á stöðum þar sem hætta sé á vatnsaga. Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar vegna skýrslu rannsóknarnefndar sjóslýsa nr. 065/01 lagði stofnunin til að nauðsynlegt yrði að rannsaka til hiltar hvernig niðurbólun slíkra skipa er fyrir komið og hvaða ráðstafanir beri að gera til að tryggja vatnspéttleika skipsins. Stofnunin hefur sett af stað vinnuhóp þar sem sérstaklega verður farið yfir niðurbólun skipa, loftskipti milli rýma, lekastöðugleika og ef til vill nýjar forsendur sem kalla á nýjar reglur um hönnun og smíð. 2) Í nýjum reglum um stöðugleika og öryggi fiskiskipa er m.a. kveðið á um að komið verði fyrir hentugum viðvörðunarbúnaði 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 er fylgja afgreiðslu stofnunarinnar í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslýsa, nr. 065/01, er Una í Garði fórst.	
Verkefni: S-105/01-01 Endurútgáfa stöðugleikabæklings.	Framkvæmd: Langtímaáætlun
Verkefni: S-105/01-02 Gerð fræðslumyndbands um stöðugleika skipa.	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 minni á að til eru loftslúsur með gildir fyrir vökva. 2. Nefndin ítrekar þær ályktanir sem gerðar hafa verið um að útgerðar- og/eða skipstjórnarmenn fari eftir þeim viðvörðunum sem koma í veðurspám. 3. Nefndin bendir á að við rannsókn þessa máls og hliðstæðra mála hefur komið í ljós að í mörgum tilfellum eru skip með of litlar eldsneytissur miðað við olíufæði að vélum. Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Vegna þeirra tillagna sem hér fyrir liggja í öryggisátt mun Siglingastofnun Íslands setja upp vinnuhóp innan stofnunarinnar sem mun fara yfir tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði, loftinntökum og eldsneytissium í aðalvélum skipa af þeirri gerð sem var um borð í Svanborgu SH-404. Kannað verður hvort slíkur búnaður geti skaðað öryggi skips og áhafnar. Gert er ráð fyrir að niðurstöður þessa vinnuhóps liggja fyrir elgi síðar en um mitt ár 2004 en hlutaníðurstöður geti legið fyrir lok þessa árs. 2) Þess skal einnig getið að það er mat umboðsaðila aðalvélar skipsins að skvettur og gusur að loftslúsur elgi ekki að geta stíflað loftslúsur 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 aðalvélin geti stöðvast.	
Verkefni: R-107/01-01 Rannsóknarverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa þar sem kannaðar verði tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneytissium ásamt staðsetningu loftinntaka.	Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið
Verkefni: L-107/01-02 Kanna hvort setja skuli reglur um umbúðir utan um björgunarbúninga.	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-107/01-03 Nýjar reglur með auknum kröfum um akkerisbúnað skipa.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið
Verkefni: A-107/01-04 Við skoðun og eftirlit með akkerisbúnaði verði akkerin látin falla.	Staða máls: Ataksverkefni

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 manningum uppi ef honum skolar fyrir borð og að notuð sé flik með floti eða sjálfupplásanlegt björgunarvesti til þess. 2) Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuþætti 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

Munið vefsíðu okkar www.rns.is

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

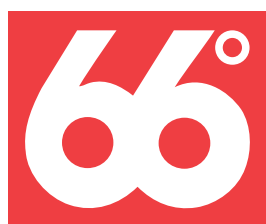
RNS leggur áherslu á að afgreiðsla einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði.

Rannsóknarnefnd sjóslýsa
Flugstöðin,
340 Stykkishólmur

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

OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR





NORDUR

**Veðurstofa
Íslands**



www.vedur.is

Veður í síma

902 06 00
m.vedur.is



TVG-ZIMSEN
FLUTNINGSMIÐLUN



SJÓVÁ



Skipaskoðun

Stefán 860 8378 Axel 860 8379



MARPORT

DEEP SEA TECHNOLOGY

Allar umbúðir fyrir matvælaiðnaðinn

-okkar vörur selja þína vöru



- Kassar
- Öskjur
- Arkir
- Pokar
- Filmur
- Skór
- Stígvél
- Vettlingar
- Vinnufatnaður,
- Hnífar
- Brýni
- Bakkar
- Einnota vörur o.fl.



Vélreistur kassi



Handreistur kassi



SAMHENTIR
UMBÚÐALAUSNIR

