

2010

Skýrsla RNS



Útgefandi:
Rannsóknarnefnd sjóslysa

Það besta er aldrei of gott!

Góðar úrlausnir byggjast á faglegri þekkingu og vönduðum búnaði

Danfoss

Stjórnbúnaður fyrir
hita-, kæli- og frystikerfi
Varmaskiptar • Hraðabreytar
lönaðarstýringar

**SAUER
DANFOSS**

Vökvakerfislausnir

xylem
Let's Solve Water
Dælur

LOWARA
Dælur

FLYGT
Dælur

VOGEL PUMPEN
Dælur

Mono
Dælur

IronPump
Dælur

GOULDS PUMPS
Dælur

SUPER
A DOVER COMPANY
Varmaskiptar

TRANSTER
A DOVER COMPANY
Varmaskiptar



Hitablásarar



Stjórnendum í sjávarútvegi og fiskvinnslu er mikið í mun að öll áhöld, tæki og vélar, bæði í landi og um borð, séu í góðu lagi. Vandaðar vörur þurfa minna viðhald og lipur þjónusta í landi kemur í veg fyrir kostnaðarsamar tafir, sem skapar mikið öryggi og sparnað í rekstri.

Danfoss hf. hefur kappkostað að bjóða landsmönnum heimspekkar gæðavörur, tryggan lager og góða þjónustu.

Hjá Danfoss hf. starfa tæknimenn með góða sérþekkingu hver á sínu sviði. Þeir leggja sig fram um að aðstoða við val á rétta búnaðinum við hvert úrlausnarefni.

Skýrsla Rannsóknarnefndar sjóslysa fyrir árið 2010



Forsíðumynd: Kristina © Hilmar Snorrason

Myndin er tekin þann 27. júlí 2011 þegar Kristina EA 410 / Skipaskr.nr. 2662 / IMO 8907137 var að koma til hafnar í Hafnarfirði. Skipið var smíðað á Spáni 1994 og er 7.682 BT, mesta lengd 105 metrar og 20 m breitt. Í áhöfn eru 35 sjómenn og er skipið gert út af Samherja hf. Kristina EA er stærsta fiskiskipið sem hefur verið skráð á Íslandi og hét áður Engey RE.



Útgefið af Rannsóknarnefnd sjóslysa 2012

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

Prentun og umsjón: Litróf ehf.

EFNISYFIRLIT

FORMÁLI	6
RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA	8
NEFNDARMENN OG STARFSMENN	8
LÖG OG REGLUGERÐIR	9
RNS 2002 - 2010	9
STARFSEMI RNS 2010	10
BANASLYS	10
SLYS Á FÓLKI	10
SKIP	10
VÉLARVANA SKIP	11
PRENTAÐAR SKÝRSLUR RNS	11
VEFUR RNS	11
MARKMIÐ RNS	11
SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNS ÁRIÐ 2010	12
TILKYNNINGAR ATVIKA TIL RNS	16
TÍMABIL ATVIKA 2010	17
STAÐSETNING ATVIKA 2010	18
STAÐSETNING ATVIKA 2000 - 2010	19
FLOKKUN ATVIKA 2010	20
FLOKKUN ATVIKA EFTIR TEGUNDUM SKIPA	20
SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR 2010	21
SLYS Á SJÓMÖNNUM SKRÁÐ HJÁ RNS 2010	23
AÐGERÐ SKIPIS VIÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2010	23
TÍMI SLYSA 2010	24
ALDUR SLASAÐRA 2010	25
STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA 2010	26
RANNSÖKUÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2001 - 2010	27
BANASLYS	27
SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2010	28
ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 2001 - 2010	29
SKIP SÖKKVA	29
SKIP SEM SUKKU 2010	29
ÁREKSTUR OG ÁSIGLINGAR	30
SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI	30
ELDUR UM BORIÐ	31
LEKI	31
VÉLARVANA OG DREGINN TIL HAFNAR	32
ÚTKÖLL HJÁ BJÖRGUNARSKIPUM	33
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL SJÚKRATRYGGINGAR ÍSLANDS	35
SLYS Á SJÓMÖNNUM 2001 - 2010	35
FLOKKUN SLYSA Á SJÓMÖNNUM TIL STÍ 2010	36
TÍMI SLYSA 2010	37
ALDUR SLASAÐRA SJÓMANNA 2010	37
STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA OG ÁRSTÍMI 2010	38
SKRÁÐ SLYS EFTIR MÁNUÐI	38
SKRÁÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 1987 - 2010	39
BANASLYS Á ÍSLENSKUM SJÓMÖNNUM 1971 - 2010	40
HÆTTUR Í KRINGUM LANDIÐ	41

LOKASKÝRSLUR	43
--------------	----

ÁREKSTUR MILLI SKIPA:

1. NR. 097 / 10 Stígandi VE 77 og Jón Páll BA 133	45
2. NR. 106 / 10 Kári BA 132 og Elli BA 433	45

ÁSIGLING

1. NR. 042 / 10 Birta VE 8	47
2. NR. 084 / 10 Jötunn	47
3. NR. 137 / 10 Baldur	48

ELDUR UM BORD:

1. NR. 016 / 10 Kári AK 33	49
2. NR. 018 / 10 Oddeyrin EA 210	49
3. NR. 053 / 10 Klakkur SH 510	50
4. NR. 079 / 10 Bylgja SU 49	51
5. NR. 124 / 10 Særún	52
6. NR. 142 / 10 Goðafoss	52
7. NR. 157 / 10 Lágey ÞH 265	54

LEKI KEMUR AÐ SKIPI:

1. NR. 021 / 10 Grindjáni GK 25	56
2. NR. 022 / 10 Aðalbjörg II RE 236	56
3. NR. 050 / 10 Laxi RE 66	57
4. NR. 109 / 10 Stormur Breki	57
5. NR. 159 / 10 Gestur Kristinsson ÍS 333	58

SKIP SEKKUR:

1. NR. 002 / 10 Snorri SU 209	60
2. NR. 023 / 10 Skemmtibátur	60
3. NR. 055 / 10 Mar GK 21	61
4. NR. 099 / 10 Stormur SH 333	63
5. NR. 100 / 10 Ver RE 112	63
6. NR. 101 / 10 Gæskur RE 91	64

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:

1. NR. 027 / 10 Óskar RE 157	65
2. NR. 031 / 10 Lágey ÞH 265	65
3. NR. 062 / 10 Skvísa KÓ 234	67
4. NR. 078 / 10 Fjöður GK 90	68
5. NR. 086 / 10 Skúlaskeið	69
6. NR. 122 / 10 Sæfari	69
7. NR. 125 / 10 Háey ÞH 275	70
8. NR. 126 / 10 Kári AK 33	71
9. NR. 146 / 10 Víkingur KE 10	72
10. NR. 147 / 10 Hákon EA 148	73

SKIP VÉLARVANA:

1. NR. 012 / 10 Jói Brands GK 517	75
2. NR. 015 / 10 Litli Hamar	75
3. NR. 024 / 10 Bjargfugl RE 55	76
4. NR. 025 / 10 Hans Jakob GK 150	76
5. NR. 030 / 10 Jonni SH 84	77

6. NR. 038 / 10	Steini GK 34	77
7. NR. 056 / 10	Hvítá HF 118	78
8. NR. 057 / 10	Pórdís GK 198	79
9. NR. 067 / 10	Sæborg SH 83	79
10. NR. 070 / 10	Auður ÍS 42	80
11. NR. 071 / 10	Pórdís GK 198	80
12. NR. 075 / 10	Guðmundur rauði RE 37	81
13. NR. 077 / 10	Gunni litli HF 44	81
14. NR. 082 / 10	Háborg HU 10	82
15. NR. 083 / 10	Hafbjörg SU 50	82
16. NR. 089 / 10	Bliki SH 113	83
17. NR. 098 / 10	Fjóla SH 121	83
18. NR. 111 / 10	Jón Magnús skemmtibátur	84
19. NR. 118 / 10	Fjóla SH 121	85
20. NR. 123 / 10	Jón Trausta RE 329	85
21. NR. 131 / 10	Bliki skemmtibátur	86
22. NR. 139 / 10	Aðalsteinn Jónsson SU 11	86
23. NR. 140 / 10	Sæfari GK 50	87
24. NR. 144 / 10	Venus HF 519	88
25. NR. 151 / 10	Guðrún BA 127	89
26. NR. 152 / 10	Von GK 113	89
27. NR. 158 / 10	Sóley SH 124	91

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT:

1. NR. 026 / 10	Sæunn Eir SH 303	92
2. NR. 029 / 10	Inga VE 74	92
3. NR. 112 / 10	Simma ST 7	93

SLYS Á LÍNUBÁTUM:

1. NR. 007 / 10	Rífsnes SH 44	94
2. NR. 010 / 10	Krístún RE 177	94
3. NR. 133 / 10	Valdimar GK 195	96

SLYS Á NETABÁTUM:

1. NR. 128 / 10	Grímsnes GK 555	97
-----------------	-----------------	----

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM:

1. NR. 001 / 10	Baldvin Njálsson GK 400	98
2. NR. 011 / 10	Örvar HU 2	98
3. NR. 013 / 10	Örvar HU 2	99
4. NR. 033 / 10	Helga María AK 16	99
5. NR. 034 / 10	Helga María AK 16	100
6. NR. 035 / 10	Hrafn GK 111	101
7. NR. 036 / 10	Drífa SH 400	105
8. NR. 043 / 10	Farsæll GK 162	106
9. NR. 045 / 10	Hrafn GK 111	107
10. NR. 063 / 10	Freri RE 73	107
11. NR. 080 / 10	Klakkur SH 122	108
12. NR. 090 / 10	Gunnar Bjarnason SH 122	109
13. NR. 112 / 10	Höfrungur III AK 250	109
14. NR. 117 / 10	Sturlaugur H. Böðvarsson AK 10	110
15. NR. 138 / 10	Guðmundur í Nesi RE 13	110

16. NR. 145 / 10	Sólbakur EA 1	111
17. NR. 154 / 10	Sturlaugur H. Böðvarsson AK 10	112
18. NR. 155 / 10	Hrafn GK 111	113
19. NR. 156 / 10	Oddeyrin EA 210	114

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM:

1. NR. 019 / 10	Hoffell SU 80	115
2. NR. 150 / 10	Börkur NK 122	117

SLYS Á FLUTNINGASKIPUM:

1. NR. 003 / 10	Brúarfoss	119
2. NR. 008 / 10	Goðafoss	120
3. NR. 009 / 10	Goðafoss	121
4. NR. 121 / 10	Goðafoss	121
5. NR. 129 / 10	Selfoss	122

SLYS Á FERJUM:

1. NR. 037 / 10	Herjólfur	123
2. NR. 095 / 10	Herjólfur	123
3. NR. 115 / 10	Baldur	124

SLYS Á RANNSÓKNARSKIPUM:

1. NR. 028 / 10	Árni Friðriksson RE 200	125
2. NR. 149 / 10	Árni Friðriksson RE 200	125

SLYS Á ÖÐRUM SKIPUM:

1. NR. 096 / 10	Hvalur 9 RE 399	127
2. NR. 114 / 10	Magni	127
3. NR. 143 / 10	Týr	128

KÖFUNARSLYS:

1. NR. 085 / 10	Banaslys við köfun á Þingvöllum	129
-----------------	---------------------------------	-----

ÖNNUR TILVIK:

1. NR. 039 / 10	Sæfari	135
2. NR. 041 / 10	Óskar RE 157	135
3. NR. 065 / 10	Hansa GK 106	137
4. NR. 093 / 10	Sæfari BA 110 og Svalur BA 120	138
5. NR. 148 / 10	Herjólfur	139

Tillögur RNS í öryggisátt 2000 - 2010	141
---------------------------------------	-----

FORMÁLI

Ég held að flest ungt fólk sem ekki er orðið harðnað í lífsbaráttunni gangi út frá því að eiga framundan gott og hamingjuríkt líf. Oftast er það undir okkur sjálfum komið hvernig við komum okkur fyrir í lífinu en ytri aðstæður eða óvæntir atburðir geta gerbreytt lífi manneskju á örskotsstundu. Þar koma slys m.a. upp í hugann þ.m.t. sjóslys. Rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) hefur það hlutverk að rannsaka sjó- og köfunarslys og enginn myndi gleðjast meira en nefndarmenn og starfsmenn RNS yfir því að verkefnin yrðu færri eða helst engin. Tilgangur þeirra rannsókna er eingöngu að reyna að koma í veg fyrir að sambærileg eða sams konar slys gerist aftur. Störf RNS miða ekki að því að finna einhvern sökudólg sem hefur valdið slysi og reyna að kleggja á viðkomandi í því sambandi. Því vill RNS eiga mikið og gott samstarf við þá aðila sem keppa að sama marki þ.e. að fækka slysum eins og frekast er unnt. En í þeim hópi eru auðvitað sjómenn og útgerðarmenn en þessir hópar eru í lykilhlutverkum þegar kemur að því að fækka slysum.

Fullyrða má að þeir sem rannsaka slys verði oft undrandi og jafnvel reiðir þegar þeir átta sig á því hvers vegna slys hefur orðið. Þar á auðvitað við eins og í mörgum öðrum tilfellum orðtakið að það sé gott að vera vitur eftir á. Menn hugsa og jafnvel segja oft um þann sem hefur slasast „hvers vegna gerði maðurinn þetta.“ Þegar menn horfa á atburðarásina eftir á er oft auðvelt að segja að einhver hefði ekki átt að gera þetta eða hitt og þá hefði slys ekki orðið. Störf manna til sjós eru yfirleitt í föstum skorðum og ákveðið vinnulag hefur komist á. Það hefur jafnvel gengið vel í mjög langan tíma en allt í einu gerist eitthvað óvænt og þá ætla menn skyndilega að grípa inn í til að forða því að eitthvað verra gerist. En það er nú einu sinni eðli flestra að vilja koma í veg fyrir óhapp og/eða slys. Þegar menn grípa inn í atburðarás gera þeir það að sjálfsögðu til að bjarga hlutum og telja sig geta það. En oft misreikna menn sig því þeir hafa ekki áttað sig til fulls á því sem hefur farið úrskeiðis og þá verður slys. Hafa verður í huga að hér er verið að taka ákvörðun á örskotsstundu og menn geta ekki hugsað og tekið ígrundaða ákvörðun. Þetta er svipað og ökumaður sem er alveg að lenda í árekstri og verður að ákveða hvernig hann ætlar að bregðast við á sekúndubroti. Við slíkar kringumstæður taka menn oft rangar ákvarðanir.

Vinna til sjós getur verið eða er jafnvel alltaf hættuleg. Því er mjög mikilvægt að vinnulag sé í föstum skorðum og mönnum og þá sérstaklega nýliðum séu kynntar rækilega vinnureglur og þær hættur sem fylgja störfum þeirra. Öll fræðsla og forvarnir skiptir sköpum í því að koma í veg fyrir slys. Þá skiptir miklu að þeir sem hlut eiga að máli þrói störf sín í þá átt að gera þau öruggari. Ekkert er svo fullkomið að ekki megi bæta það.

Umræður um sjávarútvegsmál eru og hafa verið um árabíl fyrirferðarmiklar í þjóðfélaginu og sífellt umræða er um breytingar á sjávarútvegskerfinu. Í þeirri umræðu er oft lítið eða ekkert hugað að öryggismálum sjómanna. En það er mjög mikilvægt að við breytingar á kerfinu sé hugað að því að auka öryggi til sjós. Því miður hafa verið gerðar breytingar sem beinlínis hafa farið gegn því markmiði að fækka slysum. Þar má nefna að svo virðist sem vinnutími og þá sérstaklega á smábátum hafi lengst mjög mikið og það skapar auðvitað stórhættu. Preyttir og syfjaðir menn sem t.d. eru við stjórn báta ógna sínu öryggi og annarra og setja verðmæti í stórhættu. Sjómenn eiga síst að vinna lengur í einu en annað fólk. Sjómennska er krefjandi starf og það skal ávallt haft í huga.

Alvarleg köfunarslys hafa orðið á liðnum árum. Svo virðist sem allt regluverk varðandi köfun sé ekki nógu gott eða þá að eftirlit t.d. með áhugaköfun sé ekki nægjanlegt. Telja verður nauðsynlegt að skoða þann málaflokk í heild sinni og ef menn telja rétt að breyta reglum til að auka öryggi við köfun verður að gera það. Það hefur ítrekað gerst að ánægjulegur atburður hefur breyst í harmleik og við það verður ekki unað.

Árið 2010 leið því miður ekki án alvarlegra slysa þ.m.t. banaslysa til sjós eða við köfun. Færi ég þeim sem hlut eiga að máli bestu kveðjur RNS og megi nýtt ár verða þeim betra en það liðna.

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

Ingi Tryggvason
formaður RNS



Heimilisfang:
Rannsóknarnefnd sjóslysa
Flugstöðin,
340 Stykkishólmur

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

Vefur: rns.is

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA

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

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



Formaður
Ingí Tryggvason
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: Ingí Tryggvason héraðsdómslögmaður, 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.

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



Jón A. Ingólfsson



Guðmundur Lárusson

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 2002-2010

Á árunum 2002-2010 hefur RNS lokaafgreitt 1.554 mál, gert 84 tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands og 81 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.



STARFSEMI RNS 2010

Á árinu 2010 voru skráð atvik 159 en voru 151 á árinu áður. Hjá nefndinni voru haldnir fimm fundir og 145 mál afgreidd auk þess sem 17 mál voru afgreidd sem drög.

Lokaskýrslur sem var skilað með nefndarátliti eru 75 en ekki var ályktað í 70 málum. Enginn tillaga í öryggisátt var frá nefndinni á árinu en gerðar voru 10 sérstakar ábendingar til sjómanna.

Af málum ársins átti nefndin eftir að rannsaka og taka fyrir 34 mál um áramót og afgreiða lokaskýrslur í 17 málum (útsend drög) frá síðasta fundi ársins.

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

Yfirlit um mál til RNS frá 2001 - 2010											
Eðli mála	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Meðaltal 2001-2009
Skip sekkur	6	4	7	16	7	4	6	8	8	6	7
Skip strandar/tekur niðri	10	11	7	16	16	21	21	16	11	8	14
Árekstur/ásigling	11	7	4	3	9	12	4	13	5	6	8
Eldur um borð	15	5	3	5	10	5	7	7	8	7	7
Leki að skipi	1	5	8	10	7	7	3	4	3	5	5
Slys á fólki	63	103	85	89	88	83	49	64	55	61	75
Banaslys	7	2	2	3	3	4	5	0	1	1	3
Banaslys við köfun									1	1	1
Önnur köfunaratvik		1	1				1			1	1
Skip dreginn til hafnar			2	9	9	15	57	40	49	51	26
Annað	8	11	17	0	19	21	21	20	10	12	14
Skráð mál	121	149	136	151	168	172	171	172	151	159	155

BANASLYS

Tvö banaslys hafa verið skráð hjá RNS á árinu 2010. Annað átti sér stað á SV miðum þegar skipverji á Hrafn GK 111 varð fyrir upphalarakeðju og dróst útbyrðis. Þá lést erlendur ferðamaður við köfun í Silfru á Þingvöllum.

SLYS Á FÓLKI

Skráð slys á fólki hjá RNS á árinu eru á töflunni skráð 61 en voru í raun 64 þar sem fjögur þeirra tengdust sömu málum. Þetta er um 13% undir meðaltali árána 2001-2009. Eins og fram kemur í samanburðartöflu við skráð slys á sjómönnum hjá Tryggingastofnun ríkisins hér á eftir hefur skráðum slysum fjölgað um 15% á milli árána 2009 og 2010.

SKIP

Fjöldi skipa sem sökkva og atvik þegar skip stranda eða taka niðri fækkar á milli ára. Árekstrum fjölgar en atvik um eld um borð fækkar og leki að skipum fjölgar milli ára.

VÉLARVANA SKIP

Á árinu 2010 voru skráð 51 atvik þegar skip eru dregin vélarvana af ýmsum ástæðum en voru 49 á árinu áður og 40 á árinu 2008.

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

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

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

PRENTAÐAR SKÝRSLUR RNS

Á árinu 2010 var gefin út prentuð skýrsla fyrir árið 2008 og var hún í sama broti og síðastliðin ár. Markmið RNS er að prentuð skýrsla verði gefinn út árlega í framtíðinni.

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

VEFUR RNS

Vefur RNS var opnaður þann 23. september 2004. Síðan þá hafa uppflettingar á honum aukist mikið á milli ára. Nýr vefur hefur verið í vinnslu um tíma en 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.

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



SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNS ÁRIÐ 2010

Eins og áður hefur komið fram voru skráð atvik hjá RNS 159 árið 2010. Þar af gerðust 149 atvik á því ári en 10 á árinu 2009. 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 2010, raðað eftir dagsetningu atviks.

Dags.	Nafn skips / annað	Tegund skips	Stærð í BT	Atvik
25.okt.09	Sæunn Eir SH 303	Minni Þskibátur	7,6	Slys á fólki
14.nóv.09	Helga María AK 16	Togveiðiskip	1470	Slys á fólki
16.nóv.09	Helga María AK 17	Togveiðiskip	1470	Slys á fólki
20.nóv.09	Hringur SH 153	Togveiðiskip	481	Slys á fólki
7.des.09	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
9.des.09	Herjólfur	Ferja	3354	Slys á fólki
11.des.09	Rífsnes SH 44	Línuveiðiskip	372	Slys á fólki
18.des.09	Örvar HU 2	Togveiðiskip	1243	Slys á fólki
25.des.09	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
27.des.09	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
1.jan.10	Skemmtibátur	Skemmtibátur		Vélarvana
2.jan.10	Snorri SU 209	Minni Þskibátur	3,7	Sekkur
3.jan.10	Baldvin Njálsson GK 400	Togveiðiskip	1200	Slys á fólki
20.jan.10	Örvar HU 2	Togveiðiskip	1243	Slys á fólki
22.jan.10	Farsæll GK 162	Togveiðiskip	62	Slys á fólki
24.jan.10	Kristrún RE 177	Línuveiðiskip	765	Slys á fólki
25.jan.10	Málmey SK 1	Togveiðiskip	1470	Slys á fólki
27.jan.10	Jói Brands GK 517	Minni Þskibátur	9,6	Vélarvana
29.jan.10	Litli Hamar SH 222	Línuveiðiskip	13,8	Vélarvana
11.feb.10	Kári AK 33	Netabátur	19,7	Eldur
12.feb.10	Valþór NS 123	Togveiðiskip	54	Vélarvana
13.feb.10	Oddeyrin EA 210	Togveiðiskip	1357	Eldur
14.feb.10	Hoffell SU 80	Nótaveiðiskip	1293	Slys á fólki
14.feb.10	Slöngubátur	Skemmtibátur		Önnur tilvik
14.feb.10	Grindjáni GK 25	Minni Þskibátur	5,8	Leki
15.feb.10	Hrafn GK 111	Togveiðiskip	1067	Slys á fólki
19.feb.10	Skemmtibátur	Skemmtibátur		Sekkur
20.feb.10	Aðalbjörg II RE 236	Togveiðiskip	67	Leki
21.feb.10	Björgfugl RE 55	Minni Þskibátur	7	Vélarvana
22.feb.10	Hans Jakob GK 150	Togveiðiskip	154	Vélarvana
24.feb.10	Inga VE 74	Minni Þskibátur	4,4	Slys á fólki
27.feb.10	Drífa SH 400	Togveiðiskip	109	Slys á fólki
1.mar.10	Birta VE 8	Netabátur	27	Ásigling
2.mar.10	Sæbjörn ÍS 121	Togveiðiskip	21,1	Ásigling
5.mar.10	Árni Friðriksson RE 200	Rannsóknarskip	2233	Slys á fólki
7.mar.10	Óskar RE 157	Flutningaskip	379	Strand
10.mar.10	Herjólfur	Ferja	3354	Slys á fólki
11.mar.10	Valdimar GK 195	Línuveiðiskip	569	Slys á fólki
11.mar.10	Valdimar GK 195	Línuveiðiskip	569	Slys á fólki

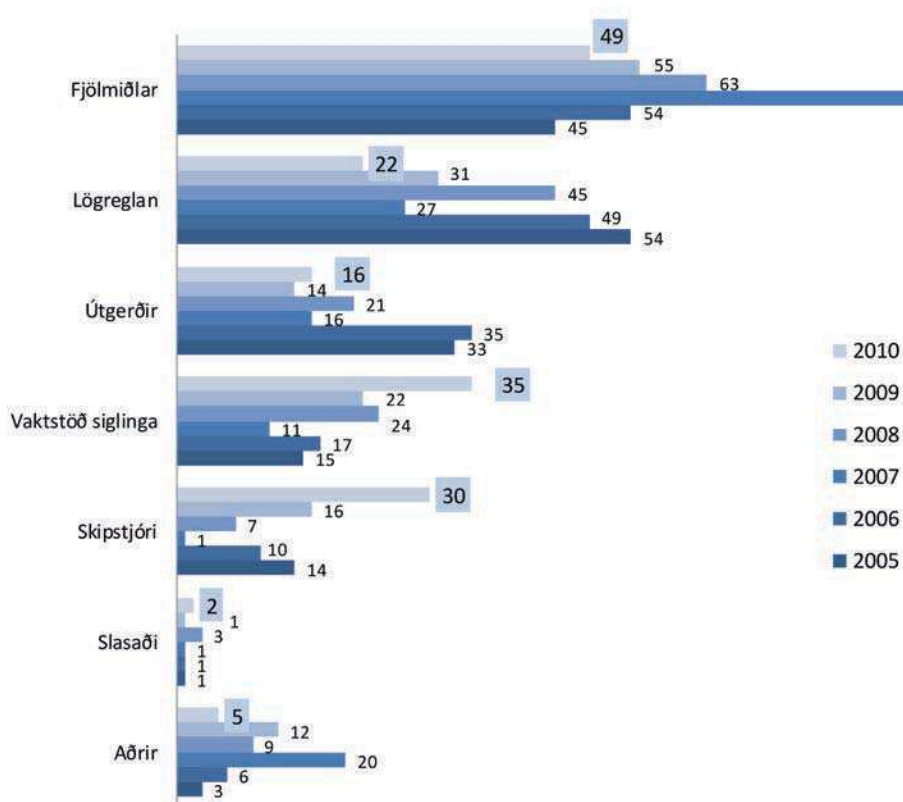
Dags.	Nafn skips / annað	Tegund skips	Stærð í BT	Atvik
16.mar.10	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
18.mar.10	Jonni SH 84	Minni Þskibátur	9,6	Vélarvana
26.mar.10	Lágey ÞH 265	Minni Þskibátur	14,79	Strand
6.apr.10	Baldur	Ferja	1369	Ásigling
11.apr.10	Hrafn GK 111	Togveiðiskip	1067	Slys á fólki
17.apr.10	Hrafn GK 111	Togveiðiskip	1067	Banaslys
18.apr.10	Hrafn GK 111	Togveiðiskip	1067	Slys á fólki
19.apr.10	Sæfari	Ferja	507	Önnur tilvik
20.apr.10	Hákon Tómasson GK 226	Minni Þskibátur	4,1	Vélarvana
21.apr.10	Steini GK 34	Minni Þskibátur	5,1	Vélarvana
24.apr.10	Jötunn	Vinnubátur	96	Ásigling
25.apr.10	Óskar RE 157	Flutningaskip	379	Önnur tilvik
30.apr.10	Simma ST 7	Minni Þskibátur	18,5	Slys á fólki
10.maí.10	Kópur HF 29	Minni Þskibátur	6,3	Vélarvana
11.maí.10	Árni ÞH 127	Minni Þskibátur	7,6	Vélarvana
11.maí.10	Laxi RE 66	Minni Þskibátur	3,6	Leki
12.maí.10	Sæfari BA 110	Minni Þskibátur	5	Önnur tilvik
14.maí.10	Klakkur SH 510	Togveiðiskip	745	Eldur
16.maí.10	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
17.maí.10	Blómfríður SH 422	Togveiðiskip	128	Vélarvana
19.maí.10	Mar GK 21	Minni Þskibátur	5	Sekkur
19.maí.10	Hvítá HF 118	Minni Þskibátur	7	Vélarvana
20.maí.10	Þórdís GK 198	Minni Þskibátur	3,7	Vélarvana
20.maí.10	Draumur	Skemmtibátur		Vélarvana
20.maí.10	Nonni GK 129	Minni Þskibátur	2,8	Vélarvana
20.maí.10	Maggi Þór GK 515	Minni Þskibátur	4,5	Vélarvana
20.maí.10	Garpur RE 58	Minni Þskibátur	4	Vélarvana
20.maí.10	Skvísa KÓ 234	Minni Þskibátur	3,7	Strand
20.maí.10	Herjólfur	Ferja	3354	Slys á fólki
23.maí.10	Freri RE 73	Togveiðiskip	1723	Slys á fólki
24.maí.10	Alvaran	Skemmtibátur	4	Vélarvana
26.maí.10	Dettifoss	Flutningaskip	14665	Slys á fólki
27.maí.10	Hansa GK 106	Minni Þskibátur	3,9	Önnur tilvik
28.maí.10	Drífa NK 30	Minni Þskibátur	9,6	Vélarvana
29.maí.10	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
1.jún.10	Sæborg SH 83	Minni Þskibátur	4,6	Vélarvana
1.jún.10	Blómfríður SH 422	Togveiðiskip	128	Vélarvana
2.jún.10	Auður ÍS 42	Minni Þskibátur	8,2	Vélarvana
2.jún.10	Þórdís GK 198	Minni Þskibátur	3,71	Vélarvana
3.jún.10	Greiðinn SK 19	Minni Þskibátur	4,33	Vélarvana
3.jún.10	Særún SH 86	Minni Þskibátur	8,4	Vélarvana
3.jún.10	Grindjáni GK 25	Minni Þskibátur	5,8	Önnur tilvik
3.jún.10	Guðmundur rauði RE 37	Minni Þskibátur	4,9	Vélarvana
5.jún.10	Hvanney SF 51	Togveiðiskip	357	Slys á fólki
6.jún.10	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
8.jún.10	Bylgja SU 49	Minni Þskibátur	14,5	Eldur
8.jún.10	Árni í Teigi GK 1	Línuveiðiskip	24,8	Vélarvana

Dags.	Nafn skips / annað	Tegund skips	Stærð í BT	Atvik
9.jún. 10	Guðmundur rauði RE 37	Minni þskibátur	4,9	Vélarvana
9.jún. 10	Gunni litli HF 44	Minni þskibátur	4,79	Vélarvana
9.jún. 10	Fjöður GK 90	Minni þskibátur	7,58	Strand
9.jún. 10	Klakkur SH 510	Togveiðiskip	745	Slys á fólki
9.jún. 10	Gunnar Bjarnason SH 122	Togveiðiskip	122	Slys á fólki
10.jún. 10	Háborg HU 10	Línuveiðiskip	25	Vélarvana
10.jún. 10	Magni	Vinnubátur	141	Slys á fólki
14.jún. 10	Hafbjörg SU 50	Minni þskibátur	3,71	Vélarvana
16.jún. 10	Sturlaugur H Böðvarsson AK 10	Togveiðiskip	712	Slys á fólki
19.jún. 10	Köfunarslys í Silfru			Banaslys
19.jún. 10	Skúlaskeið	Farpegabátur	13,4	Strand
19.jún. 10	Edda SU 253	Minni þskibátur	4,8	Vélarvana
21.jún. 10	Gná SU 28	Minni þskibátur	6,4	Vélarvana
21.jún. 10	Valdimar GK 195	Línuveiðiskip	569	Slys á fólki
22.jún. 10	Bliki SH 113	Minni þskibátur	3,7	Vélarvana
29.jún. 10	Stormur SH 333	Langleguskip	74	Sekkur
30.jún. 10	Herjólfur	Ferja	3354	Vélarvana
7.júl. 10	Hvalur 9 RE 399	Hvalveiðiskip	573	Slys á fólki
11.júl. 10	Skinney SF 20	Togveiðiskip	383	Slys á fólki
12.júl. 10	Stígandi VE 77/Jón Páll BA 133	Minni þskibátur	14,5	Árekstur
17.júl. 10	Fjóla SH 121	Minni þskibátur	14,9	Vélarvana
19.júl. 10	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
21.júl. 10	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
24.júl. 10	Ver RE 112	Langleguskip	31	Sekkur
25.júl. 10	Gæskur RE 91	Langleguskip	57	Sekkur
29.júl. 10	Árni Friðriksson RE 200	Rannsóknarskip	2233	Slys á fólki
29.júl. 10	Börkur NK 122	Togveiðiskip	1468	Slys á fólki
3.ágú. 10	Kári BA 132 / Elli BA 433	Minni þskibátur		Árekstur
3.ágú. 10	Óli málari ÍS 98	Minni þskibátur	4,2	Vélarvana
3.ágú. 10	Óli Magg BA 30	Minni þskibátur	3,02	Vélarvana
7.ágú. 10	Stormur Breki	Skemmtibátur	70	Leki
9.ágú. 10	Már	Minni þskibátur	8,65	Vélarvana
9.ágú. 10	Jón Magnús	Minni þskibátur	14,79	Vélarvana
10.ágú. 10	Höfrungur III AK 250	Togveiðiskip	1521	Slys á fólki
21.ágú. 10	Baldur	Ferja	1369	Önnur tilvik
23.ágú. 10	Sturlaugur H Böðvarsson AK 10	Togveiðiskip	712	Slys á fólki
26.ágú. 10	Jóhanna Steinunn ÍS 5	Minni þskibátur	4,56	Vélarvana
28.ágú. 10	Fjóla SH 121	Minni þskibátur	14,9	Vélarvana
31.ágú. 10	Skemmtibátur	Skemmtibátur		Vélarvana
2.sep. 10	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
2.sep. 10	Valdimar GK 195	Línuveiðiskip	569	Slys á fólki
5.sep. 10	Kristína EA 410	Togveiðiskip	7682	Slys á fólki
7.sep. 10	Þorlákur ÍS 15	Línuveiðiskip	251	Vélarvana
10.sep. 10	Sæfari	Farpegabátur	8,4	Strand
14.sep. 10	Særún	Farpegabátur	194	Eldur
16.sep. 10	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
19.sep. 10	Jón Trausta RE 329	Minni þskibátur	5,3	Vélarvana

Dags.	Nafn skips / annað	Tegund skips	Stærð í BT	Atvik
23.sep.10	Háey ÞH 275	Minni Þskibátur	14,9	Strand
26.sep.10	Kári AK 33	Minni Þskibátur	19,7	Strand
26.sep.10	Grímsnes GK 555	Netabátur	277	Slys á fólki
30.sep.10	Bliki	Skemmtibátur	2,97	Vélarvana
5.okt.10	Guðmundur í nesi RE 13	Togveiðiskip	2464	Slys á fólki
8.okt.10	Sturlaugur H Böðvarsson AK 10	Togveiðiskip	712	Slys á fólki
9.okt.10	Marás	Skemmtibátur	6,88	Vélarvana
19.okt.10	Aðalsteinn Jónsson SU 11	Togveiðiskip	3129	Vélarvana
21.okt.10	Oddeyrin EA 210	Togveiðiskip	1357	Slys á fólki
29.okt.10	Sæfari GK 50	Minni Þskibátur	5,3	Vélarvana
30.okt.10	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Eldur
3.nóv.10	Týr	Varðskip	1271	Slys á fólki
4.nóv.10	Venus HF 519	Togveiðiskip	1779	Vélarvana
10.nóv.10	Sólbakur EA 1	Togveiðiskip	1330	Slys á fólki
14.nóv.10	Víkingur KE 10	Minni Þskibátur	10,7	Strand
16.nóv.10	Hákon EA 148	Togveiðiskip	3003	Strand
17.nóv.10	Herjólfur	Ferja	3354	Önnur tilvik
21.nóv.10	Börkur NK 122	Nótaveiðiskip	1468	Slys á fólki
22.nóv.10	Árni Friðriksson RE 200	Rannsóknarskip	2233	Slys á fólki
22.nóv.10	Guðrún BA 127	Minni Þskibátur	9,4	Vélarvana
24.nóv.10	Von GK 113	Minni Þskibátur	15	Vélarvana
27.nóv.10	Hrafn GK 111	Togveiðiskip	1067	Slys á fólki
28.nóv.10	Sturlaugur H Böðvarsson AK 10	Togveiðiskip	712	Slys á fólki
29.nóv.10	Sóley SH 124	Togveiðiskip	201	Vélarvana
4.des.10	Lágey ÞH 265	Minni Þskibátur	14,8	Eldur
28.des.10	Gestur Kristinsson ÍS 333	Minni Þskibátur	14,6	Leki

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



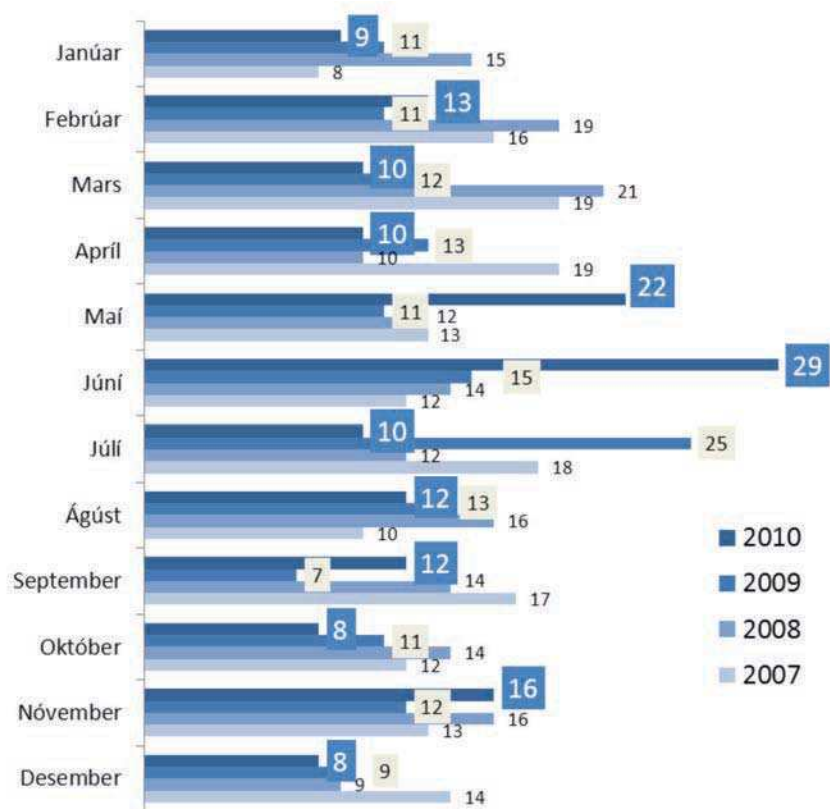
Eins og fram kemur er stærstur hluti eða um 31% þessara mála fenginn úr fjölmiðlum en var um 36% á árinu 2009 og um 37% á árinu 2008. Um 14% kemur frá lögregluembættum landsins en var um 20% á síðasta ári. Vaktstöð siglinga er með um 22% tilkynninga til RNS en var um 15% á síðasta ári og útgerðir, skipstjórar ásamt slösuðum er um 23% en var 21% á árinu á undan.

Samkvæmt upplýsingum frá Sjúkratryggingum Íslands (STÍ) voru 279 tilkynnt slys á sjómönnum á árinu 2010. Skráð slys á sjómönnum hjá RNS á árinu voru 65 og því hlutfallslega aðeins um 23% þeirra skoðuð eða rannsökuð.

Nefndin hvetur sjómenn og útgerðaraðila að virða skyldur sínar um tilkynningu atvika til RNS. Þó atvik séu í huga manna litilfjörleg 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.

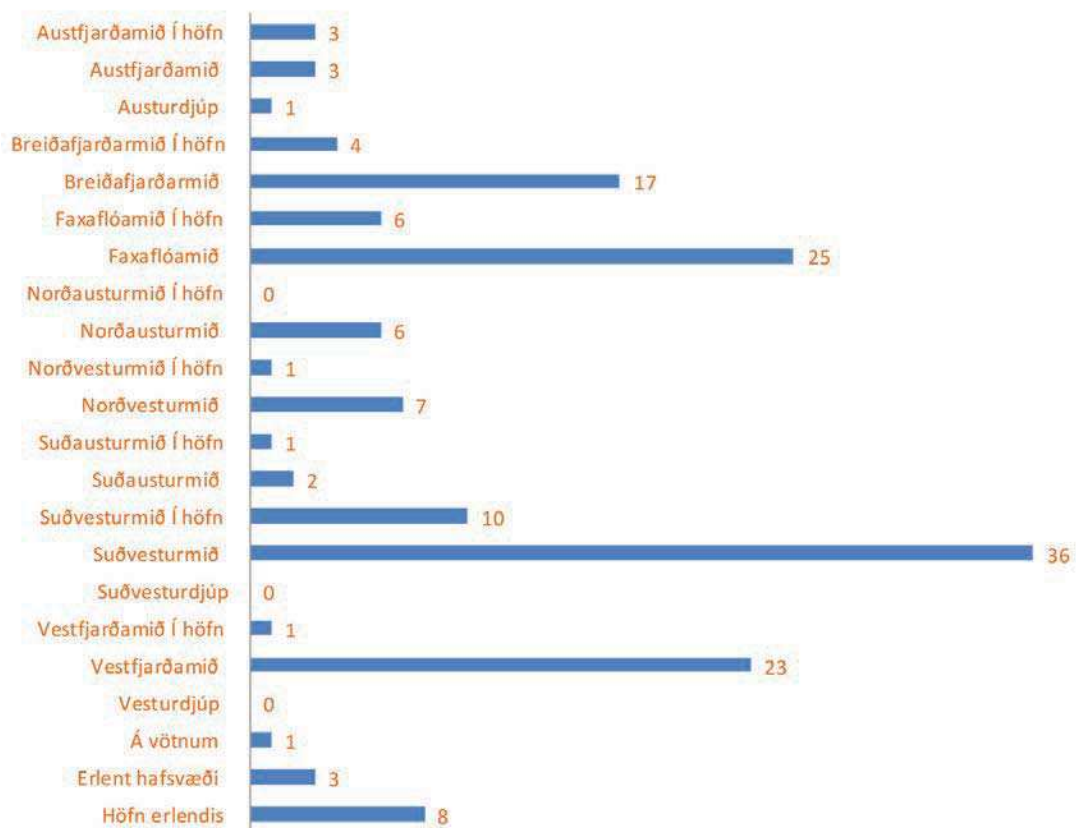
TÍMABIL ATVIKA 2010

Á myndinni má sjá í hvaða mánuði ársins atvikin áttu sér stað sem skráð voru hjá RNS árið 2010 í samanburði við skráningu á árunum 2007 - 2009. Eins og fram kemur eru flest skráð atvik í maí og júní þetta árið eða 22 og 29 en voru 11 og 15 á árinu áður. Skýringin á þessari aukningu á milli ára liggur í nýju veiðikerfi (strandveiðar) en í maí voru 5 strandveiðibátar og 15 í júní, sem voru í ýmsum vandræðum, dregnir í land.

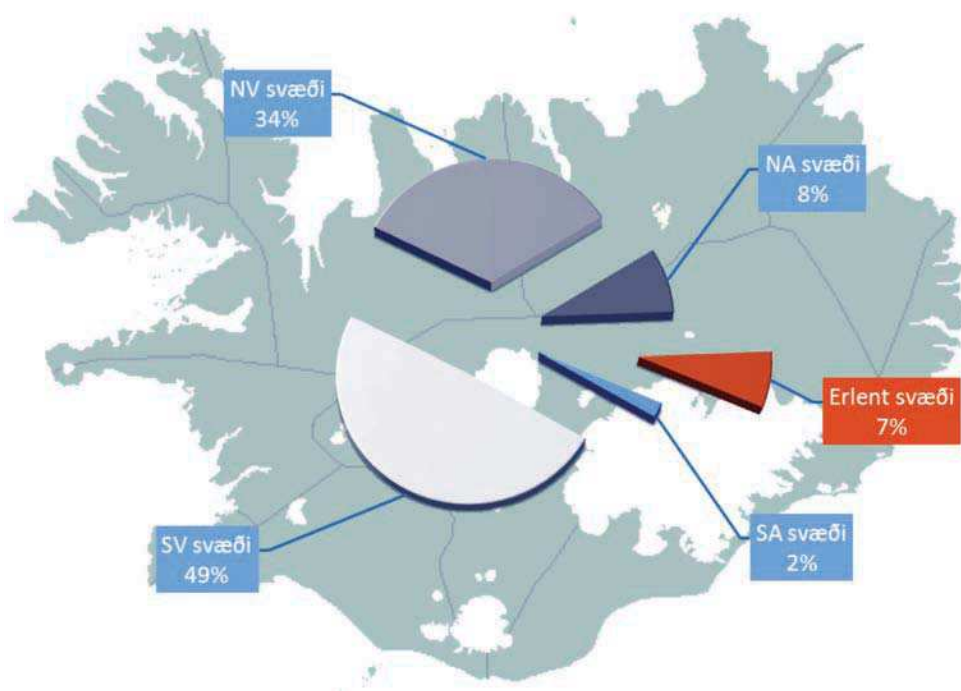


STAÐSETNING ATVIKA 2010

Á myndunum hér að neðan sést á hvaða hafsvæðum og höfnum skráð atvik áttu sér stað hjá RNS á árinu 2010. Skráð atvik í höfnum voru 34 eða um 21% af málefnum RNS en voru um 20% á árinu 2009 og 27% árið 2008.

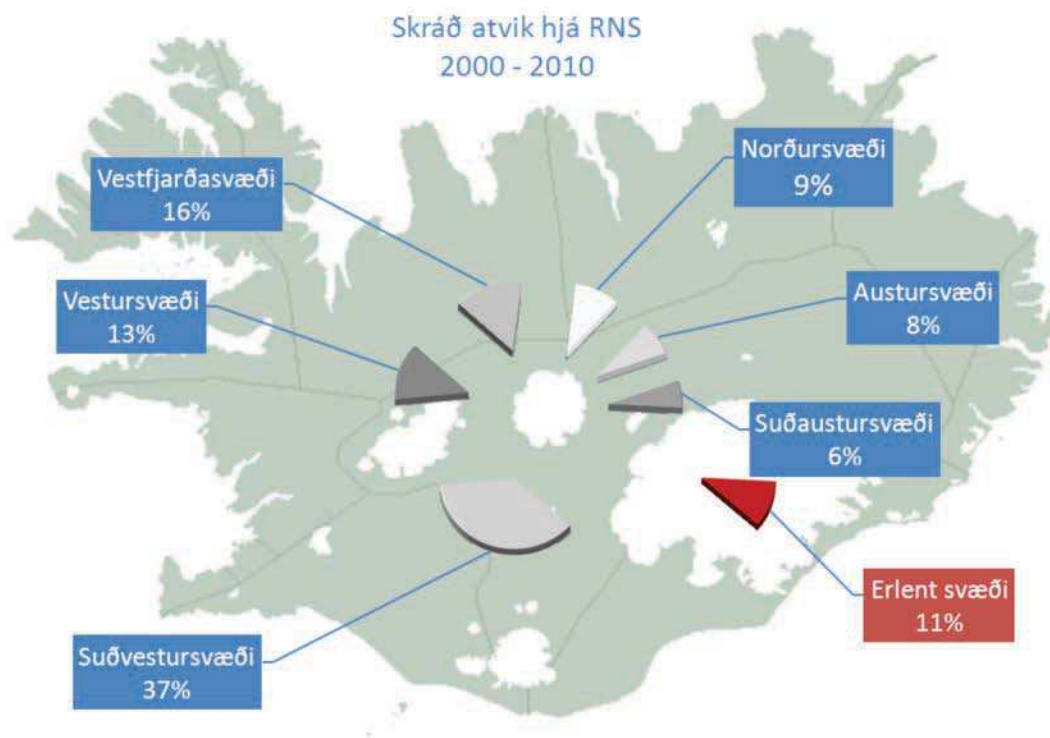


Á myndinni hér að neðan er hlutfallsleg samantekt á atvikum á árinu 2010 þar sem landinu er skipt í fjóra hluta og atvik sem gerast á erlendu svæði eru tekin út úr.



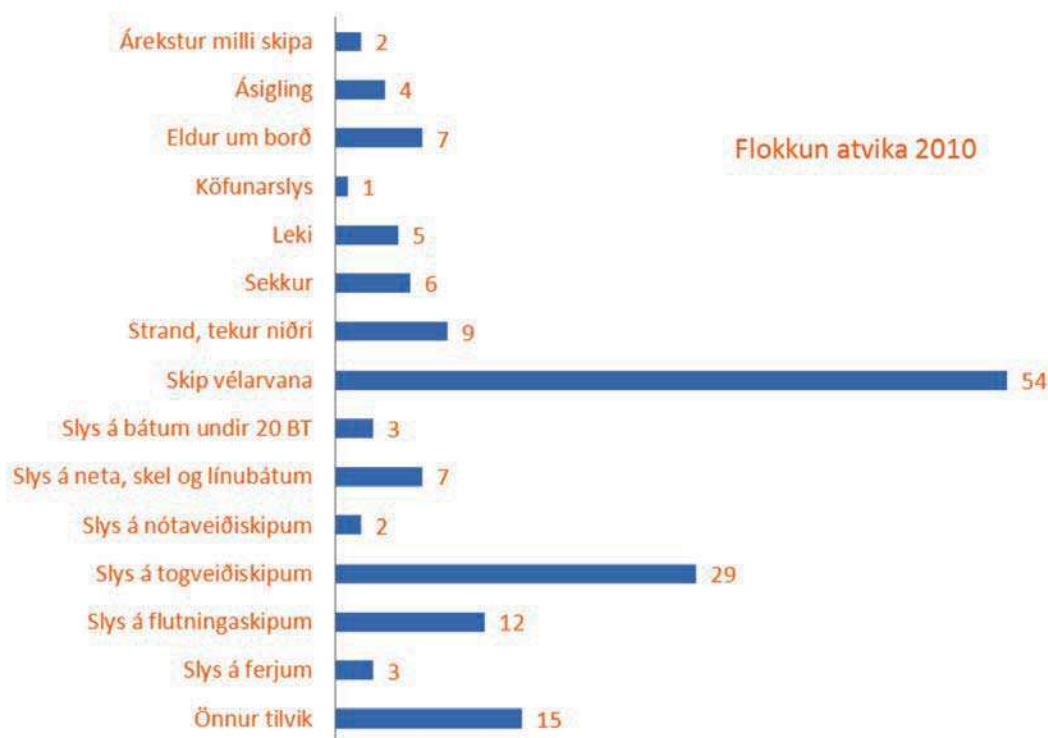
STAÐSETNING ATVIKA 2000 – 2010

Skráð atvik hjá RNS frá því að lögin um rannsóknir sjóslysa tóku gildi árið 2000 voru 1.666 í árslok 2010. Á myndinni hér að neðan sést gróf skipting skráðra atvika hjá RNS eftir svæðum á þessu tímabili.



FLOKKUN ATVIKA 2010

Hér má sjá grófa sundurliðun á skráðum atvikum hjá RNS á árinu 2010 eftir tegund skipa og málefna. Athugið að þessar töflur eru sjálfstæðar og endurspegla 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						1				
Ferjur	1						3		1		3
Fiskiskip	2	1	3		1		36	1	11	2	3
Flutningaskip			1				12	1			1
Köfunaratvik		1									
Langleguskip						3					
Minni fiskibátar	2		2		3	2	3	6	36		3
Rannsóknarskip	1						3				
Skemmtibátar					1	1			6		1
Farþegabátar			1					2			

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR 2010

Eins og áður hefur komið fram gerði nefndin 13 sérstakar almennar ábendingar til sjó- og skipstjórnarmanna. Þessar ábendingar eru eftirfarandi ásamt viðeigandi málunúmerum.

Nr. máls	Sérstakar ábendingar RNS 2010
06109	Valdimar GK 195, tveir skipverjar slasast við hífingu léttbáts Nefndin telur ástæðu til að benda á eftirfarandi: 1. Að sjósetningakranar björgunarbúnaðar, sem og aðrir krantar, skulu skoðaðir og þungaprófun framkvæmd með reglubundnu millibili. 2. Að viðhaldsbók björgunarbúnaðar (þjónustuhandbók) fyrir öryggisbúnað liggi fyrir í skipum (eins og kveðið er á í reglugerð 122/2004 Reglu 1ó, ó grein).
06909	Birtingur NK 119 og Súlan EA 300, árekstur á miðunum Aldrei verður um of brýnt fyrir skipstjórnarmönnum gildi þess að halda dyggilegan vörð á stjórnþalli skips hvernig sem viðrar og við hvaða aðstæður sem er þegar skip er laust.
09209	Haftyrðill ÍS 408, strandar í Arnarfirði Nefndin hvetur aðila í rekstri sjóstangaveiðibáta að hafa skýrar og skriflegar verklagsreglur um örugga siglingu.
09709	Vinur GK 96, eldur í höfn Nefndin bendir hafnaryfirvöldum á mikilvægi þess að viðbragðsaðilar hafi lykjavöld af læstum hafnar-svæðum. Nefndin beinir því einnig til hafnaryfirvalda að þau útbúi rafmagnstengingar með þeim hætti að orku-mælar séu ekki hafðir um borð í bátum.
09809	Barði NK 120, eldur í höfn Nefndin hvetur aðila til að kynna sér vel reglur um rafmagnsleiðslur og meðferð þeirra.
13209	Guðrún GK 69, eldur í vélarúmi og dregin til hafnar Nefndin bendir á hönnunargalla sem varð til þess að skipverjanum reyndist erfitt að ná lokinu af hólkn-um þar sem ekki var nægjanlegt millilegg á milli hólks og þils.
14209	Kristrún II RE 477, fær á sig sjó og skipverji slasast Í ljósi þessa slyss og annarra slysa sem hafa orðið við línu- og netaveiðilúgur er það mat nefndarinnar að þörf sé á að viðhöfð sé hjálmaskylda við þau störf. Þá ættu rúllumenn að hafa fjarskiptabúnað í hjálmun-um þannig að boðum um hættu berist þeim örugglega.
01910	Hoffell SU 80, tveir menn hætt komnir vegna súrefnisskorts í lest Nefndin hvetur alla sem vinna í lestum og lokuðum rýmum þar sem hættu er á gasmyndun að ganga vel úr skugga um að súrefnisaðstæður séu í lagi áður en farið er í þau. Þá vill nefndin benda á að við þær aðstæður þar sem bjarga þarf mönnum út úr rýmum þá eru flót-tagrimur ekki til þess fallnar að veita mönnum vörn eins og reykköfunartæki. Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að taka með markvissum hætti á kynningu og þjálfun skipverja á mögulegri gasmyndun í lokuðum rýmum. Í máli nr. 06203 gerði nefndin eftirfarandi tillögu í öryggisátt til Siglingastofnunar: 1. Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hættu er á súrefnisskorti í rýmum sem skipverjar að staðaldrí vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/eða súrefnisskynjara á sér og góða loftræstingu í skilgreindum hætturýmum. 2. Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og bæklingar um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð skipum. Einnig verði öll rými þar sem hættu er á efnabreytingum skilgreind á áberandi hátt og áhöfninni kynnt vel. 3. Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slys af völdum súrefnis-skorts.

Afgreiðsla Siglingastofnunar:

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

04110

Óskar RE 157, sjór kemst í skipið

Nefndin hvetur vélstjórnendur að kynna sér lagnir í vélarúmum sem þeir taka við og þá sérstaklega í gömlum skipum þar sem miklu hefur verið breytt.

04510

Hrafn GK 111, skipverji slasast á hendi

Nefndin ítrekar mikilvægi þess að sjómenn fari eftir gildandi reglum um merkjagjafir við hífingar.

09910

Stormur SH 333, sekkur í Njarðvíkurhöfn

10010

Ver RE 112, sekkur í Reykjavíkurhöfn

10110

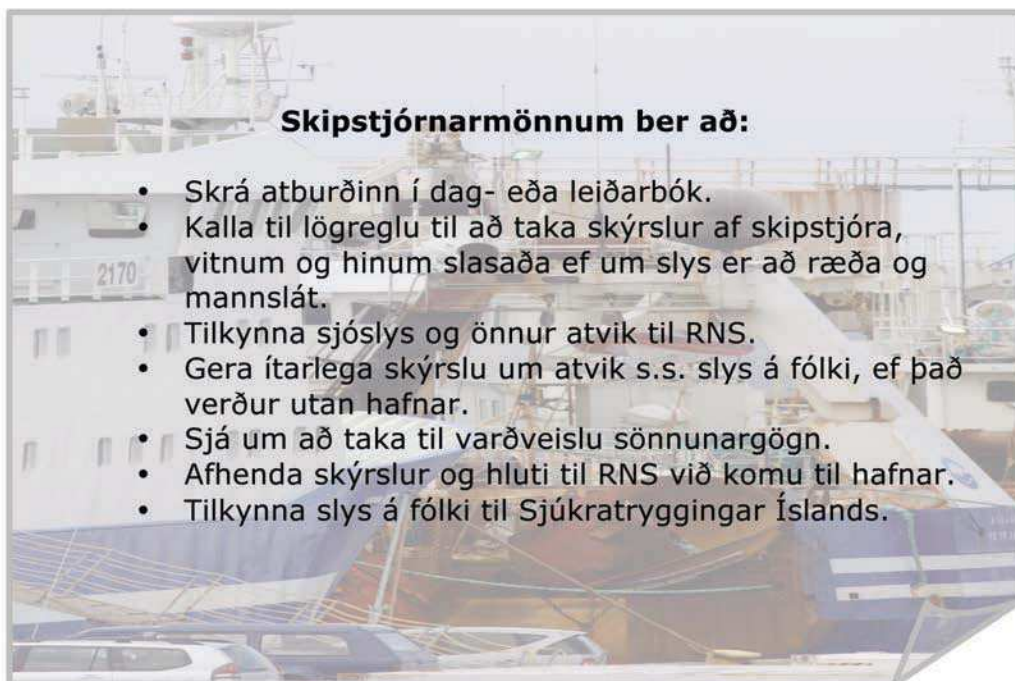
Gæskur RE 91, sekkur í Reykjavíkurhöfn

Nefndin hefur verið með nokkur mál til umfjöllunar vegna langleguskipa og eru orsakir þess að þau sökkva oft en ekki vanhirða af einhverju tagi.

RNS hefur gert eftirfarandi tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands:

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.

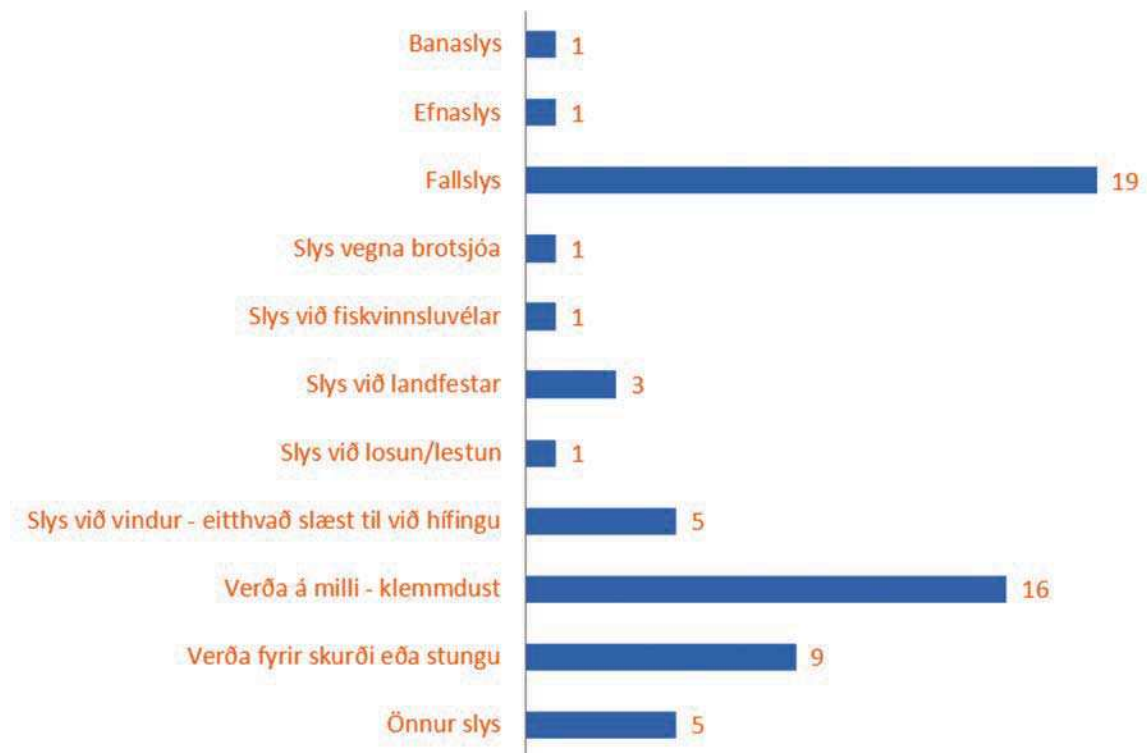
SKIPSTJÓRA, ÚTGERÐARMANNI OG ÖÐRUM ÞEIM SEM VERÐA ÞESS ÁSKYNJA AÐ SJÓSLYS HAFI ORÐIÐ BER AÐ TILKYNNNA ÞAÐ TIL RNS.



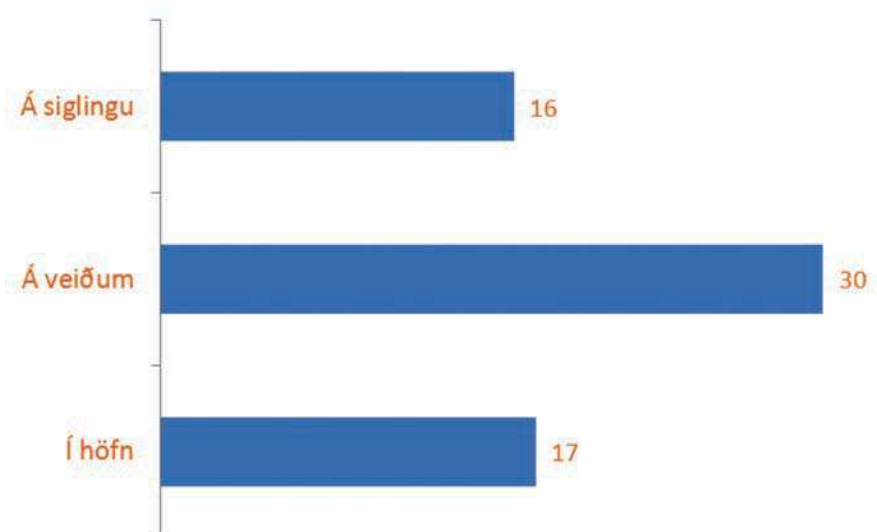
SLYS Á SJÓMÖNNUM SKRÁÐ HJÁ RNS 2010

Á árinu 2010 voru 64 slys skráð á fólki skráð hjá RNS en af því voru 62 slys sem tengdust sjómönnum. Hin tengdust köfunarslysi og fallslysi hjá farþega í ferju. Um fjölgun er að ræða á milli ára í þessum málaflokki eða um 8% frá árinu á undan en þá voru 57 slys á sjómönnum rannsökuð.

Meðaltal rannsakaðra slysa á sjómönnum frá árinu 2001 eru 75 á ári og eru því skráð slys á árinu 2010 um 17% undir meðaltali. Myndin hér að neðan sýnir grófa flokkun rannsakaðra slysa á árinu 2010. Eins og fram kemur eru fallslys af ýmsum toga flest eða um 29%.

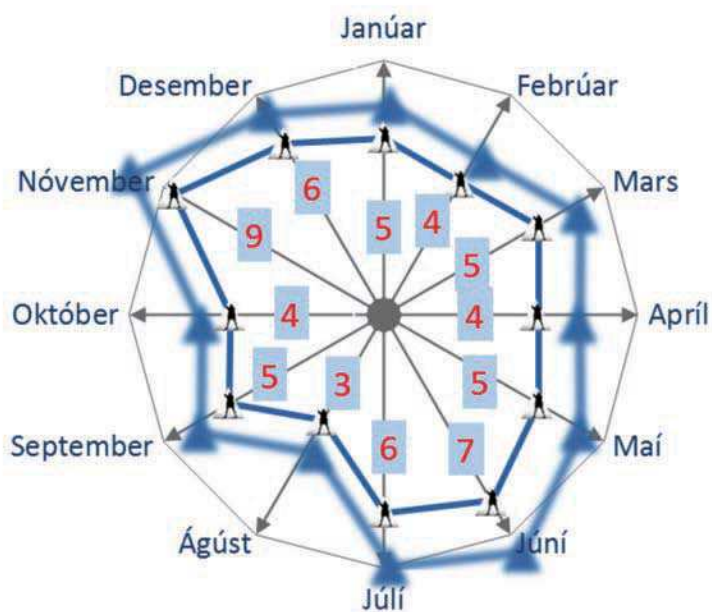
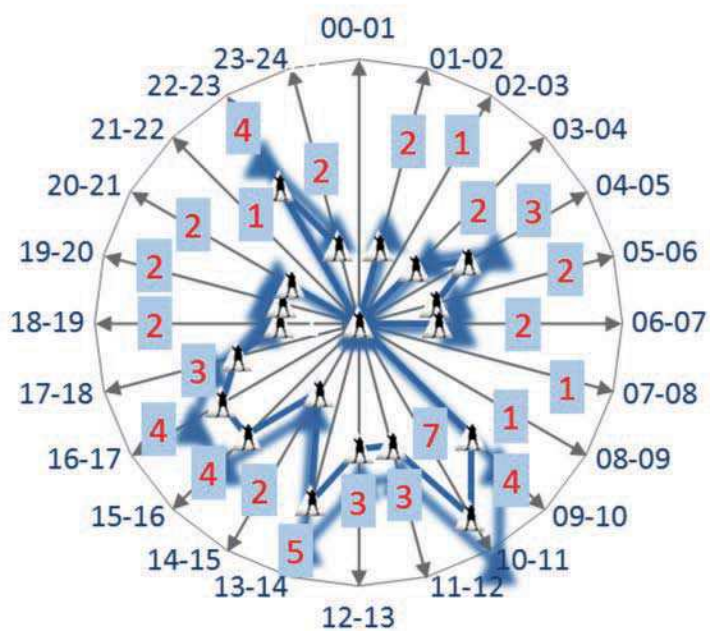


AÐGERÐ SKIPS VIÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2010



TÍMI SLYSA 2010

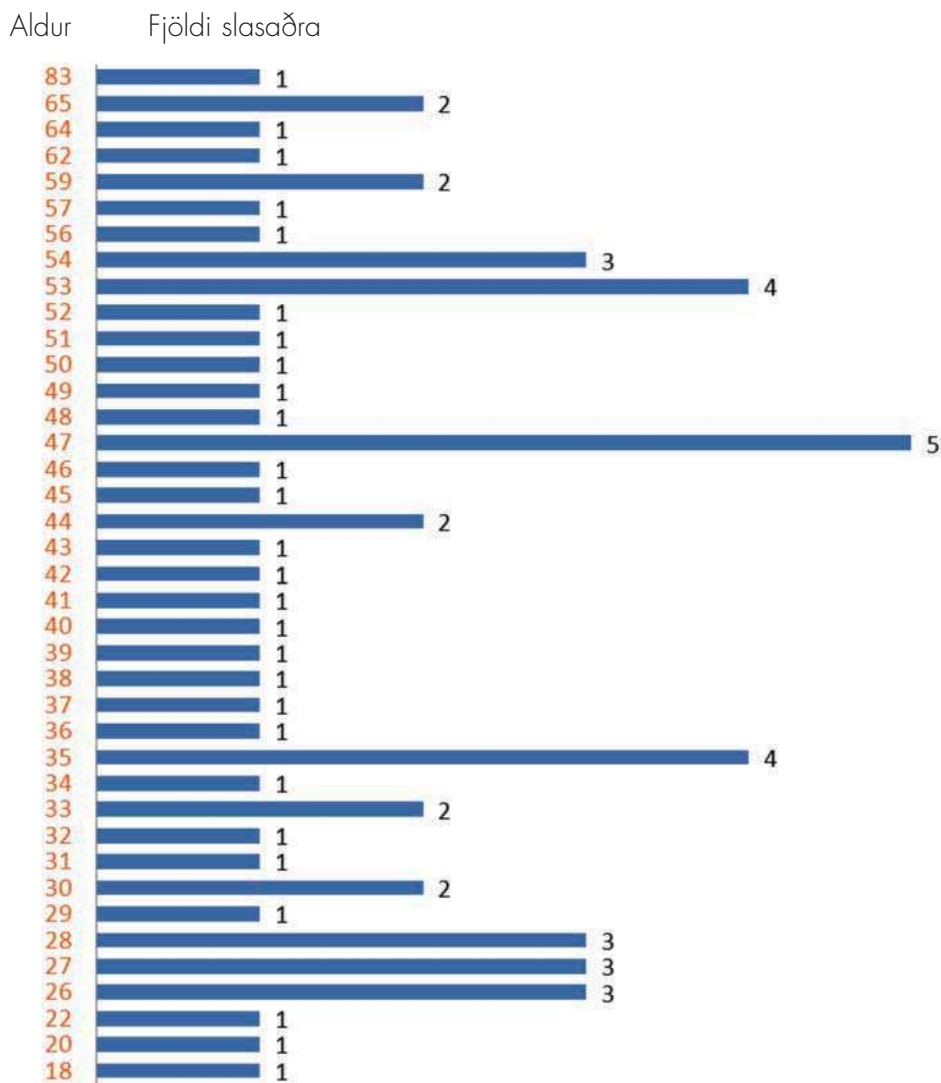
Myndirnar hér að neðan sýna á hvaða tíma sólarhringsins og í hvaða mánuði slysin urðu á sjómönnum sem skráð voru hjá RNS á árinu.



ALDUR SLASAÐRA 2010

Á myndunum hér að neðan sést aldursdreifing slasaðra sjómanna árið 2010. Meðalaldur þeirra sem slösuðust á árinu er um 43 ár en var um 41 ár árið 2009 og 45 ár 2008.

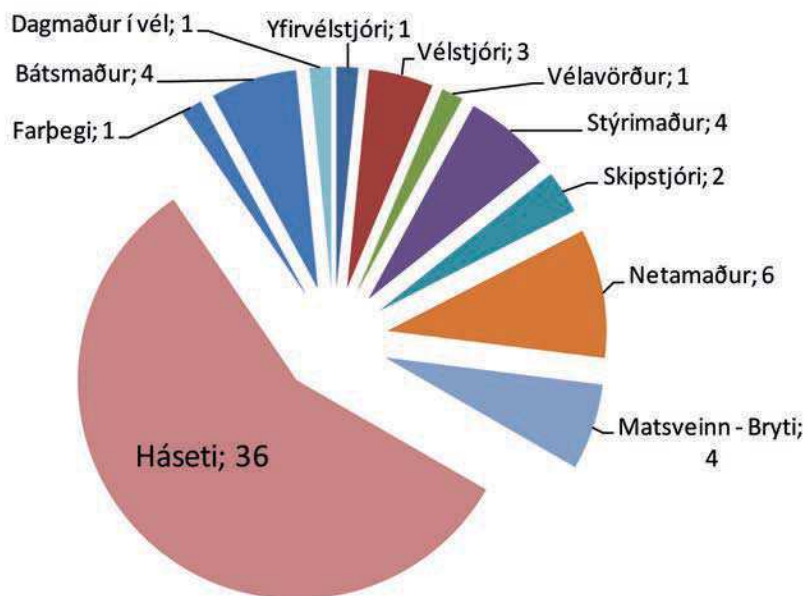
Á árinu var sá yngsti sem slasaðist 18 ára en þeir elstu 59 - 65 ára og einn 83 ára.



STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA 2010

Á myndinni sést skipting slysa á sjómönnum á árinu 2010 eftir starfsheitum um borð í skipi. Eins og fram kemur eru slys á undirmönnum á þilfari algengust eða um 73% og þar af eru um 78% slys hjá hásetum.

Á árinu 2009 voru slys undirmanna um 60% og þar af eru 89% 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.

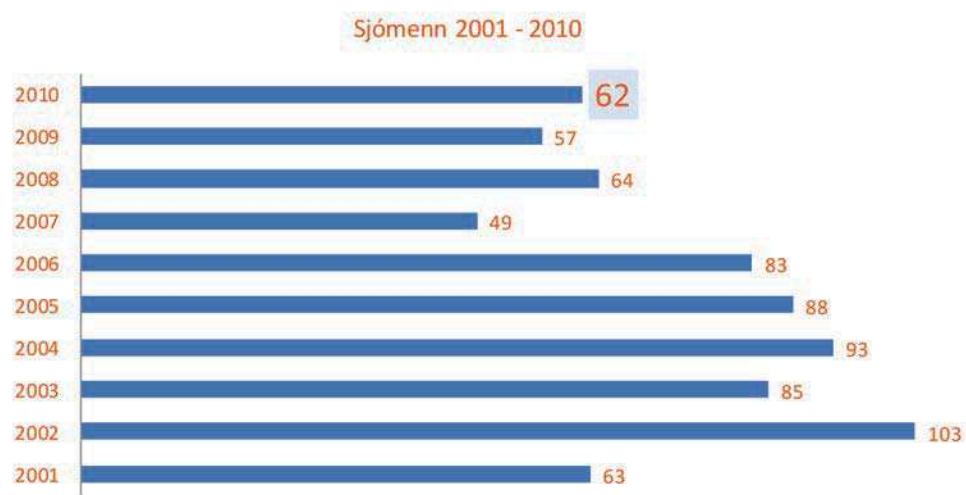
RNS leggur áherslu á að afgreiðsla einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði.

**OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR**

RANNSÖKUÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 2001 – 2010

Rannsókuð slys

Á myndinni hér að neðan koma fram slys á sjómönnum sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 2001 – 2010.



BANASLYS

Á myndinni hér að neðan koma fram banaslys sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 2001 – 2010.



Eins og fram hefur komið varð annað banaslysið á árinu 2010 þegar að erlendur ferðamaður drukknaði köfun í Silfru á Þingvöllum. Hitt er þegar sjómaður lést á SV miðum þegar upphalarakeðja slóst í hann og svipti honum í sjóinn.

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

SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2010

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 2010 samtals 2.250 skip á skipa-skrá og 2.237 í upphafi ársins. Skráðum skipum fjölgaði því um 13 á árinu en í því fólst fækkun um fimm þilfarsskip og fjölgun á opnum bátum um 18.

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

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

Tegund	Fjöldi	Mæld BT
Björgunarskip	39	680
Dráttarskip	12	569
Dýpkunar- og sanddæluskip	5	2.207
Dýpkunarskip	1	220
Eftirlits- og björgunarskip	2	76
Farþegaskip	52	7.750
Fiskiskip	1.500	86.721
Fiski-, farþegaskip	24	411
Fristunda fiskiskip	44	181
Hvalveiðiskip (BT á 2)	4	1.034
Nótaveiðiskip/skuttogari	1	2.156
Skuttogari	57	70.614
Flotbryggja	2	720
Flotkví	2	18.009
Flutninga/brunnskip	1	152
Hafnsögubátur/dráttarskip	3	274
Lóðsskip	8	214
Olíuskip	1	372
Prammi	14	2.586
Rannsóknarskip	7	5.783
Safnskip	1	910
Seglskip	83	783
Sjómælingaskip	1	3
Skemmtiskip	362	2.125
Skólaskip	2	2.389
Varðskip	2	2.529
Vinnuskip	12	505
Víkingaskip	1	13
Vöruflutningaskip	1	415
Þangskurðarprammi	6	30
Samtals:	2.250	210.431

ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 2001 - 2010

SKIP SÖKKVA

Á myndinni hér að neðan má sjá fjölda skipa og báta sem hafa sokkið á árunum 2001-2010. Á þessum samanburði sést að sex sjóför sukku á árinu 2010 en meðaltal áranna á undan eru 7 sjóför á ári.



Gæska RE 91 Mynd 1



Ver RE 112 Mynd 2

SKIP SEM SUKKU 2010

Mál nr. 00210	Snorri SU 209, sökk á Fáskrúðsfirði
Mál nr. 02310	Skemmtibátur, sökk á Hólmanvík
Mál nr. 05510	Mar GK 21, sökk á SV miðum
Mál nr. 09910	Stormur SH 333, sökk í Njarðvík
Mál nr. 10010	Ver RE 112, sökk í Reykjavík (Mynd 2)
Mál nr. 10110	Gæska RE 91, sökk í Reykjavík (Mynd 1)

ÁREKSTRAR OG ÁSIGLINGAR

Á myndinni koma fram árekstrar á milli skipa og aðrar ásiglingar sem hafa orðið á árunum 2001 – 2010 þar sem tjón hefur hlotist af. Eins og sést á myndinni er um aukningu á milli ára að ræða en umtalsverð fækkun var á þessum atvikum á milli áranna á undan.



SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI

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



Lágey á strandstað 2010©Hafþór Hreiðarsson



ELDUR UM BORÐ

Á myndinni hér að neðan koma fram skráð atvik hjá RNS þar sem eldur varð laus og samanburður milli áraanna 2001 – 2010. Eins og sést á myndinni eru atviki að þessu tagi svipuð á milli áraanna 2007-2010.



LEKI

Á myndinni hér að neðan koma fram þau atvik þar sem óvæntur leki kom upp og samanburður milli áraanna 2001 – 2010. 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 að gefa sérstakan gaum 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 myndin ber með sér er aukning á þessum atvikum milli áranna 2009-2010.

Um var að ræða 44 bilanir í vél eða öðrum búnaði en voru 32 á árinu 2009. Í skráfunu fengu 7 bátar sem draga þurfti til hafnar en voru 17 á árinu 2009.

Flest skip sem dregin voru til hafna tilheyra flokknum minni fiskibátar (15 Bt og minni) en þeir voru 37 á árinu, stærri fiskiskip voru sjö og önnur skip s.s. skemmtibátar af ýmsu tagi sjö.



Blómfríður SH 422 dregin 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 2010 voru samtals 76 skráð útköll hjá stóru björgunarskipunum vegna margvíslegrar aðstoðar við sjómenn og er það undir meðaltali áranna á undan þ.e.a.s. 80 útköll. Það skal tekið fram að útköll minni björgunarbáta eru ekki með í þessari samantekt.



Á töflunni hér að neðan sést fjöldi útkalla stóru björgunarskipanna og hvernig þau skiptast á milli staða 2000-2009 ásamt meðaltali til loka árs 2009. Eins og fram kemur eru 10 staðir undir meðaltali áranna á undan og 4 fyrir ofan það.

Staðsetning björgunarskipa	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Meðaltal 2000-2009
Reykjavík	0	5	14	16	14	15	14	14	8	7	8	11
Rif	6	13	12	10	9	11	10	15	6	6	7	10
Patreksfjörður	Björgunarskip ekki komið				0	3	2	4	4	6	7	3
Ísafjörður	5	10	7	5	6	13	6	5	3	3	0	6
Skagaströnd	Björgunarskip ekki komið					9	5	11	4	5	6	7
Siglufjörður	1	2	5	2	5	6	9	12	9	9	3	6
Raufarhöfn	2	2	3	3	2	3	2	2	7	3	7	3
Vopnafjörður	Björgunarskip ekki komið				5	4	5	7	2	4	0	5
Norðfjörður	5	1	2	2	2	2	5	6	7	2	2	3
Höfn	Björgunarskip ekki komið					5	7	2	1	0	0	3
Vestmannaeyjar	3	5	6	2	6	0	1	4	0	7	1	3
Grindavík	24	15	16	21	21	11	8	13	3	14	18	15
Sandgerði	5	10	12	10	10	6	6	1	7	12	11	8
Hafnarfjörður	Björgunarskip ekki komið				5	5	12	7	11	16	6	9
Samtals:	51	63	77	71	85	93	92	103	72	94	76	80



Landhelgisgæsla
Íslands -Vaktstöð
siglinga
VHF 16
Neyðarlínan
Sími: 112



Björgunarskipið Björg að björgunarstörfum á Breiðafirði. Ljósmynd©Alfons Finnsson

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
-Þitt öryggi á sjó

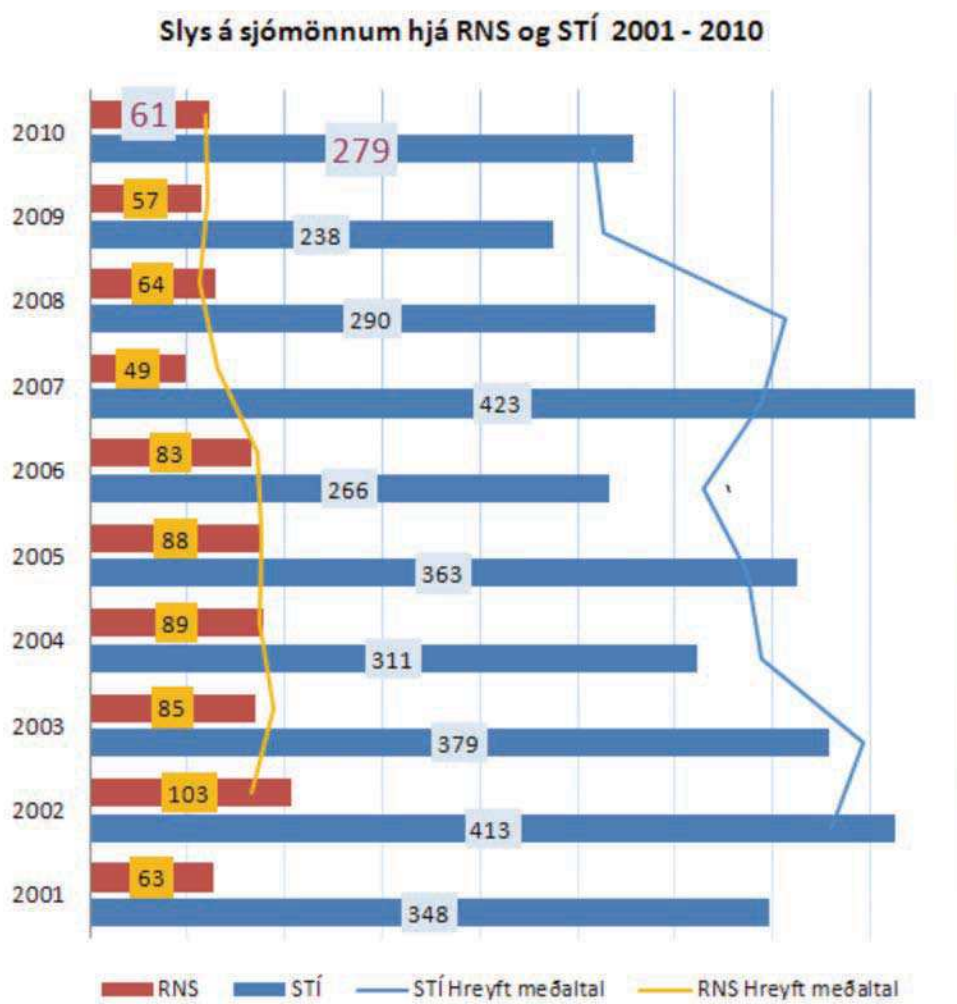
www.sjokall.is

SLYS Á SJÓMÖNNUM TILKYNNT TIL SJÚKRATRYGGINGAR ÍSLANDS



Samkvæmt upplýsingum frá Sjúkratryggingum Íslands (STÍ) voru 279 slys á sjómönnum tilkynnt á árinu 2010 en voru 238 árið á undan. Eins og sjá má á samanburðartöflu á tilkynntum slysum á sjómönnum til STÍ og RNS er ljóst að hlutaðeigandi aðilar virða ekki tilkynningarskyldu sína til nefndarinnar samkvæmt ákvæðum laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa.

Rannsókuð slys á sjómönnum á árinu er því hlutfallslega aðeins um 22% miðað við 24% á árinu áður. Meðaltal rannsakaðra slysa á sjómönnum frá því að ný lög tóku gildi árið 2000 er um 22%.

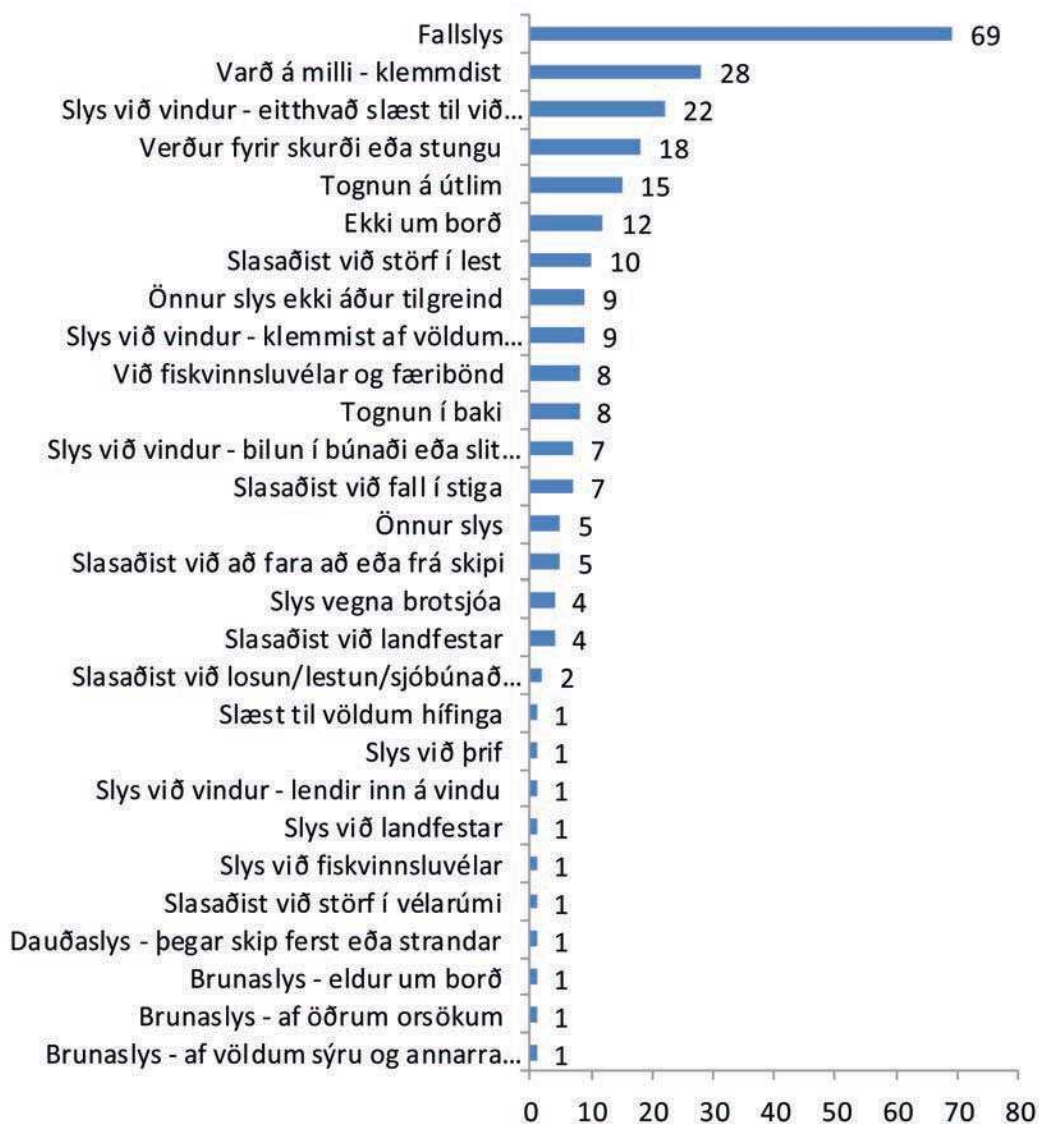


FLOKKUN SLYSA Á SJÓMÖNNUM TIL STÍ 2010

Rannsóknarnefnd sjóslysa hefur safnað saman og flokkað tilkynningar á sjómönnum til STÍ á árinu 2010 en vegna óljósra upplýsinga var aðeins hægt nota 252 slys af 279 við þessa vinnu.

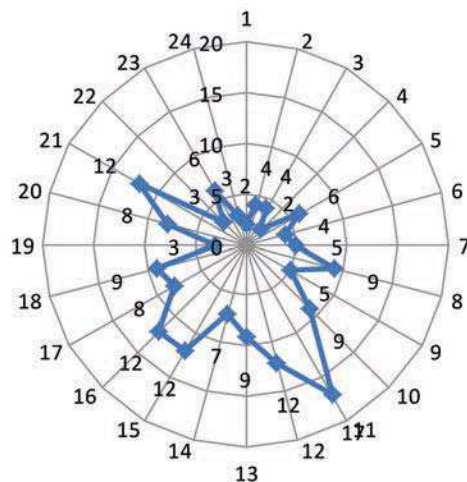
Myndin hér að neðan sýnir grófa flokkun á tegundum tilkynntra slysa. Eins og fram kemur eru fallslys af ýmsum toga áberandi flest eða um 27% en voru um 32% 2009 og um 30% á árinu 2008.

Flokkun slysa á sjómönnum 2010



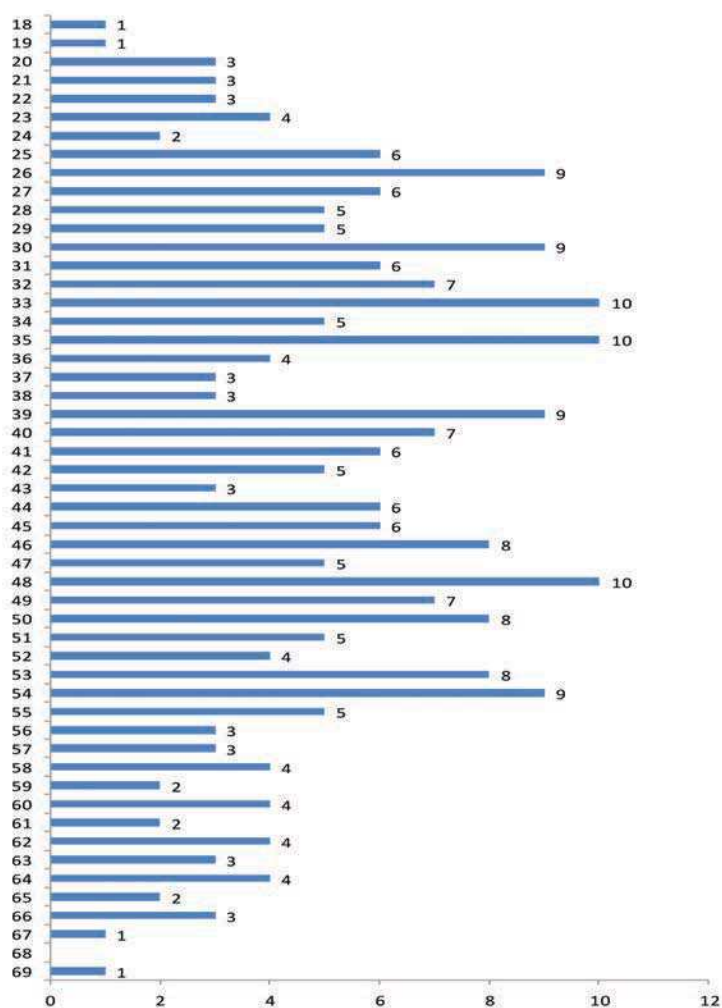
TÍMI SLYSA 2010

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 milli kl. 11 og 12 þ.e.a.s. 17 talsins.



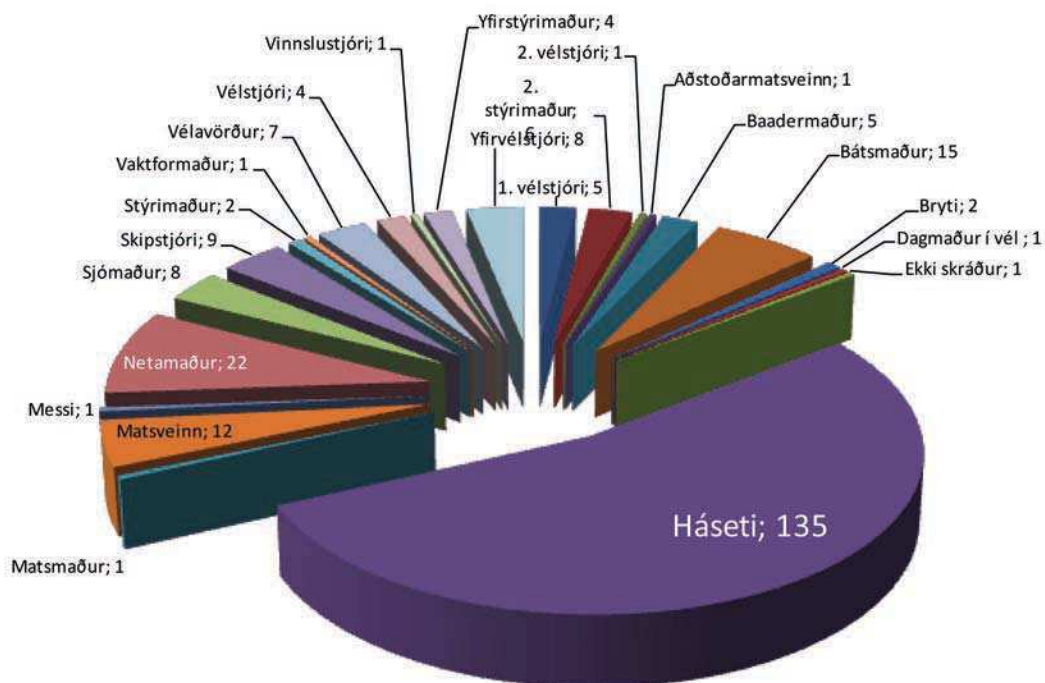
ALDUR SLASAÐRA SJÓMANNA 2010

Á myndinni hér að neðan sést aldursdreifing slasaðra sjómanna 2010 sem tilkynnt voru til STÍ. Eins og fram kemur var sá yngsti 18 ára og sá elsti 69 ára..

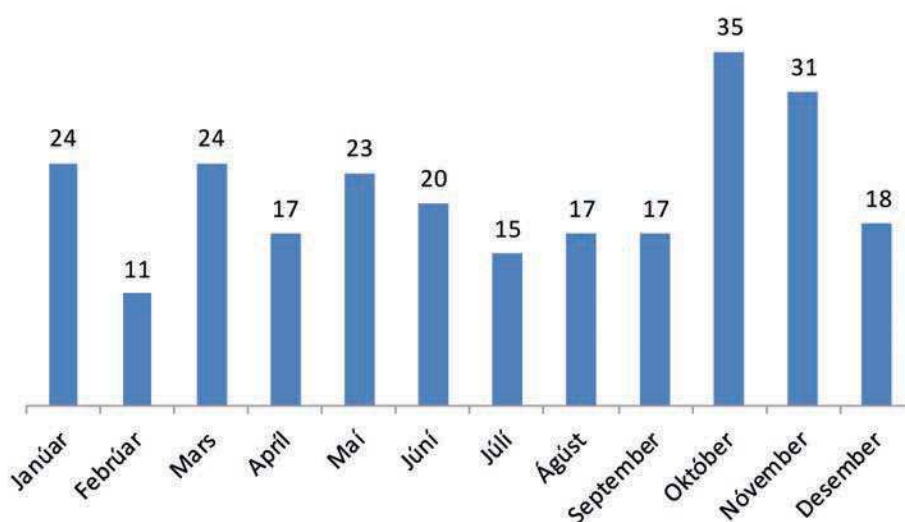


STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA OG ÁRSTÍMI

Á myndinni hér að neðan sést skipting slysa á sjómönnum á árinu 2010 eftir starfsheitum og tilkynnt voru til STÍ. Eins og fram kemur eru slys á undirmönnum áfram algengust eða um 77% en voru um 76% á árinu 2009.



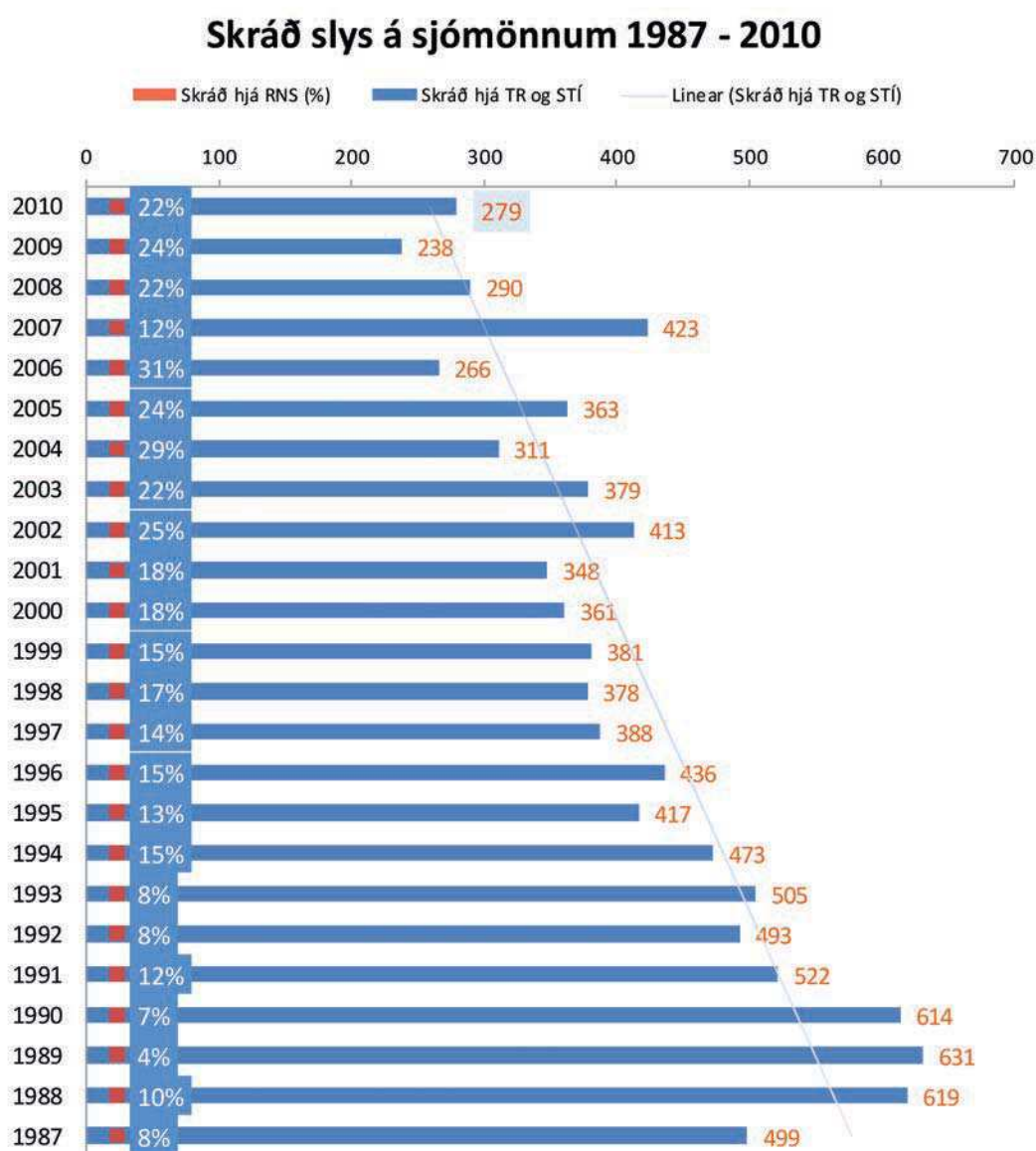
Skráð slys eftir mánuði



SKRÁÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 1987 - 2010

Skráð bótaskyld slys á sjómönnum hjá Tryggingastofnun ríkisins og síðan Sjúkratryggingum Íslands á árunum 1987-2010 eru samtals 10.027. Til samanburðar hafa verið hjá RNS 1.488 mál til rannsóknar á þessu tímabili eða eftir að gerðar voru breytingar á siglingalögum 1986. Þetta þýðir að rannsökuð og/eða skráð slys hjá RNS eru aðeins rúmlega 14,8% af slysum sem tengjast sjómennsku á þessum tíma.

Eins og fram kemur á myndinni eru rannsökuð slys hjá RNS á árinu um 22% en voru 24% á árinu 2009.

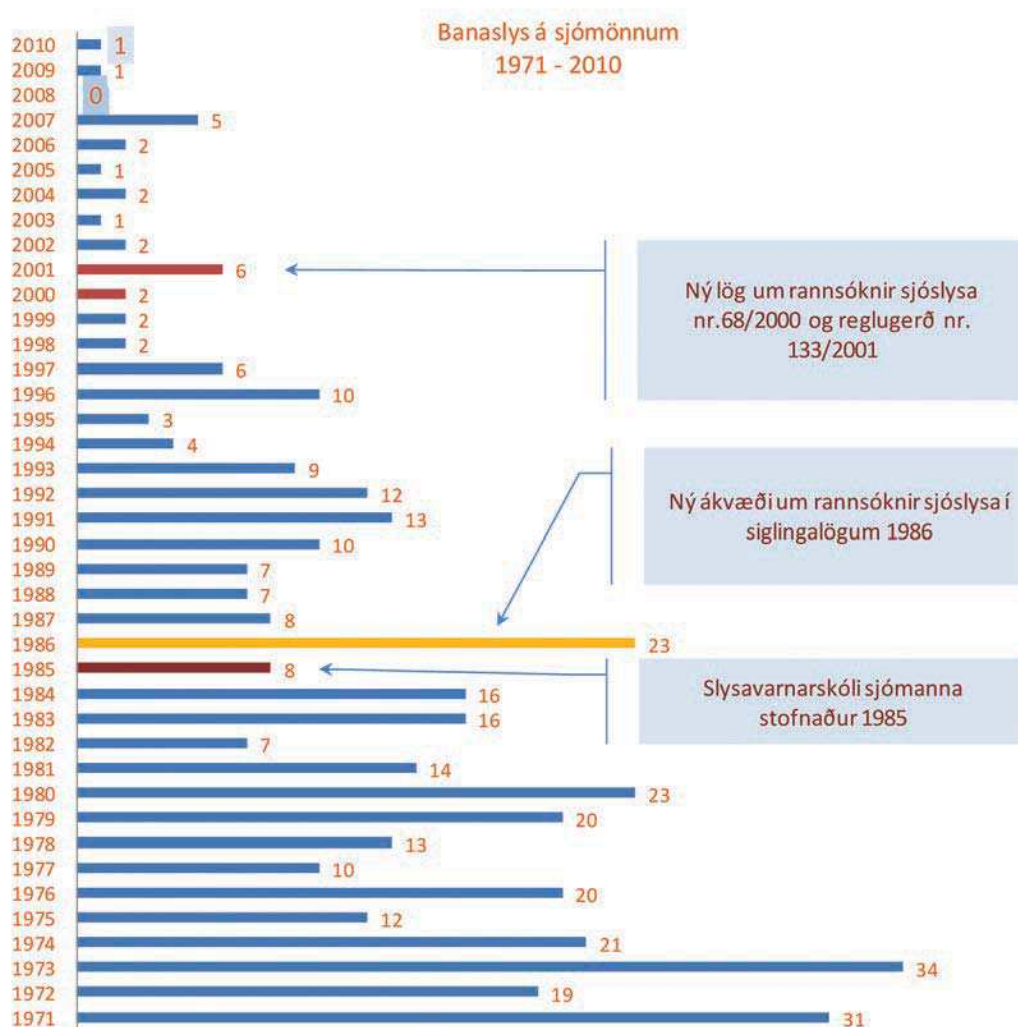


BANASLYS Á ÍSLENSKUM SJÓMÖNNUM 1971 - 2010

Tvö banaslys urðu á árinu 2010. Annað átti sér stað á SV miðum þegar skipverji á Hrafn GK 111 varð fyrir upphalarakeðju og dróst útbyrðis. Þá lést erlendur ferðamaður við köfun í Silfru á Þingvöllum. Línuritið sýnir banaslys á íslenskum sjómönnum frá 1971.

Í skýrslu RNS 2009 var birt línurit en í ljós kom að talsverðar villur voru í því og er beðið velvirðingar á því en þessi skráning á að vera nærri lagi.

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 talinn af.



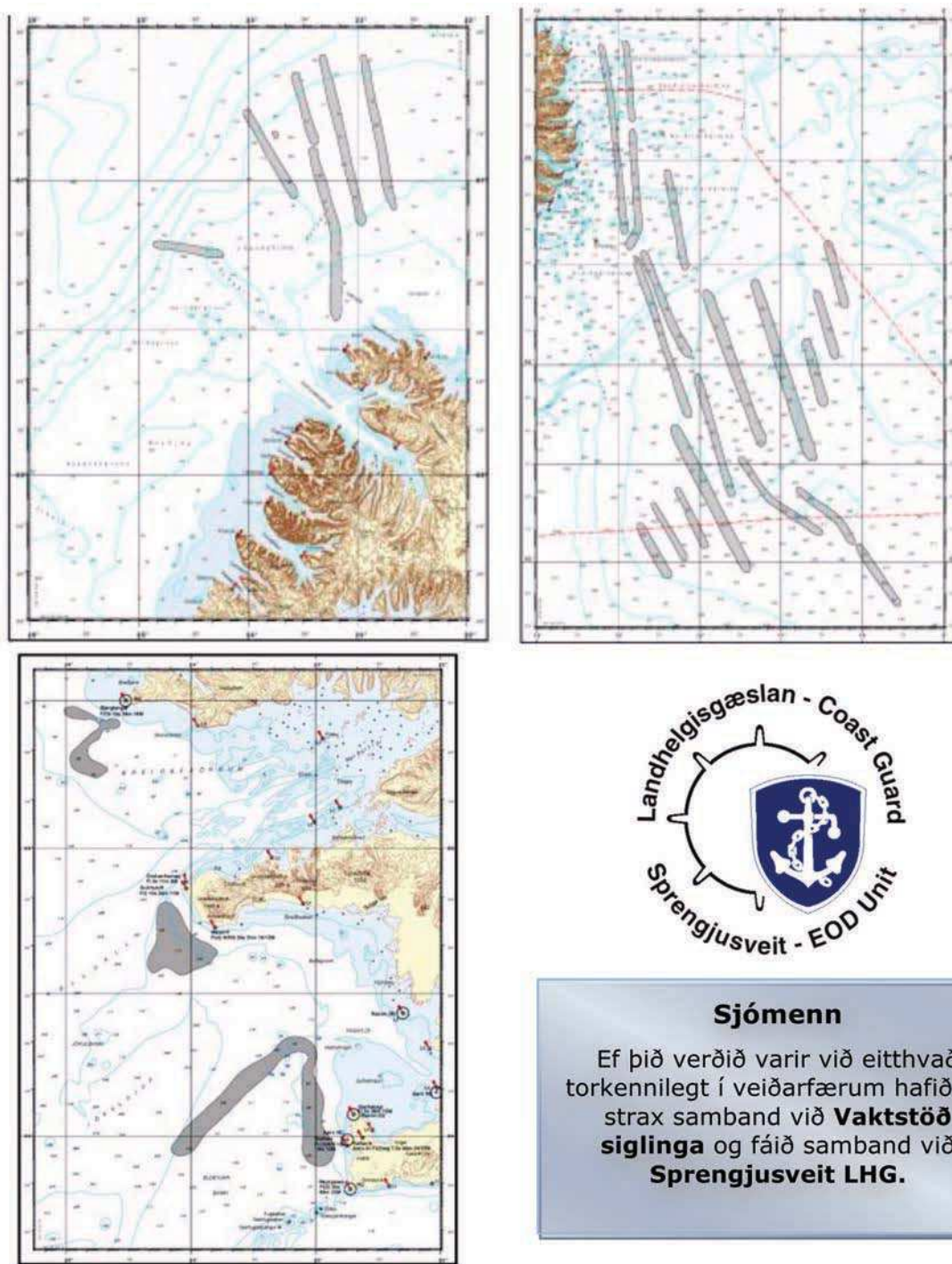
Samkvæmt ákvæðum laga nr. 21 frá 30. apríl 1986 voru gerðar breytingar á siglingalögum frá 1985 þar sem samgönguráðherra var gert að skipa sérstaka fimm manna nefnd kunnáttumanna til að kanna orsakir tíðra atvika þegar skip fórust við landið. Nefndinni var gert að starfa sjálfstætt og óðháð.

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 2008, þrjú 2007 og eitt 2006.

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



Sjómenn

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



Börkur NK og Beitir NK © Þorgeir Baldursson



Sýsluvinnslan hf

Hafnarbraut 6 - 740 Neskaupstað

www.svn.is

LOKASKÝRSLUR



2010

107 VALDAR LOKASKÝRSLUR

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

www.rns.is

Skýrsla sjóslýsanefndar fyrir árið 2010 – styrktarlínur

Reykjavík

Alþýðusamband Íslands
BSI á Íslandi
Dímon Lína ehf
Efling stéttarfélag
G.B. Magnússon
Gjögur hf
Gjörvi ehf
Jónar transport
Löndun ehf
NASTAR ehf
Reki ehf
Reyktal þjónusta ehf
Sérefni ehf
Sjómannasamband Íslands
Slysavarnafélagið Landsbjörg
Vaktstöð siglinga
Vending ehf
Viking Fish ehf
Vökvakerfi ehf
Ögurvík hf

Garðabær

Framtak Véla- og skipaþjónusta ehf
Rafboði ehf

Hafnarfjörður

Det Norske Veritas Classif A/S
Hafnarfjarðarhöfn
Hvalur ehf
Ísfell ehf
Nes hf. skipafélag
Saltkaup hf
Umbúðamiðlun ehf

Reykjanesbær

Álasund ehf
IceMar ehf
Reykjaneshöfn
Verkalýðs- og sjómannafélag Keflavíkur

Grindavík

Grindavíkurbær
Sjómann- og vélstjórafélag Grindavíkur
Vísir hf.
Þorbjörn hf

Akranes

Sementsverksmiðjan hf
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
Þórsnes hf

Grundarfjörður

Guðmundur Runólfsson hf útgerð

Ólafsvík

Fiskverkunin Valafell ehf

Patreksfjörður

Fiskmarkaður Patreksfjarðar ehf
Halbáran ehf
Oddi hf

Suðureyri

Klofningur ehf fiskþurkun

Bolungarvík

Fiskmarkaður Vestfjarða ehf
Fiskmarkaður Bolungarvíkur og Suðureyrar ehf
Jakob Valgeir ehf

Hnífsdalur

Hraðfrystihúsið Gunnvör hf

Ísafjörður

Ísafjarðarhöfn
Verkalýðsfélag Vestfirðinga

Súðavík

Súðavíkurhreppur

Blönduós

Samstaða skrifstofa verkalýðsfélaga

ÁREKSTUR MILLI SKIPA

Nr. 097 / 10 Stígandi VE 77 og
Jón Páll BA 133

1. Árekstur á miðunum



Stígandi VE 77 ©Hilmar Snorrason

Stígandi VE 77
Skipaskr.nr.: 1664
Smiðaður: Tczew Pólland 1988
stál
Stærð: 113,70 brl; 237,20 bt
Lengd: 28,90 m Breidd: 7,00 m
Dýpt: 5,70 m
Vél: Caterpillar 760,00 kW
Árgerð: 1998
Fjöldi skipverja: 10



Jón Páll BA 133 ©Hilmar Snorrason

Jón Páll BA 133
Skipaskr.nr.: 2093
Smiðaður: Blönduósi 1990
plast
Stærð: 9,60 brl; 14,50 bt
Lengd: 12,27 m Breidd: 3,69 m
Dýpt: 1,90 m
Vél: Volvo Penta 175,00 kW
Árgerð: 1990
Annað: Strandveiðar
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársællssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING

Þann 12. júlí 2010 voru Jón Páll BA 133 og Stígandi VE 77 á siglingu um sjö sml. vestur af Blakksnesi. Veður: Logn og heiðskirt.

Stígandi VE var á leið á miðin en Jón Páll BA á landleið til Patreksfjarðar þegar þeir rákust lítilliga saman. Stígandi VE sigldi á afturhorn bátsins stjórnborðsmegin en litlar skemmdir urðu og skipin héldu áfram ferðum sínum. Við skoðun á Jóni Páli BA kom í ljós lítill ákoma sem ekki reyndist ástæða til að gera sérstaklega við.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM

- að Jón Páll BA hafði verið um tíma á stefnu r/v 120° og um 8 hnúta hraða. Bátsverjinn

hafði bátinn á sjálfstýringu og var sjálfur út á þilfari við þríf. Hann kvaðst hafa litið reglulega fram eftir bátnum og aðgætt um siglinguna án þess að hafa orðið var við Stíganda VE. Eftir þrífin sagðist hann hafa farið í stýrishús og orðið þá var við skipið nálgast sig stjórnborðsmegin. Hann hefði þá sett oliugjöf í botn og reynt að forða árekstri. Stígandi VE lenti aftast á Jón Pál BA og við höggið hallaðist báturinn talsvert og lestað fiskikar aftast á þilfari losnaði;

- að stjórnandi Stíganda VE kvaðst hafa fylgst með Jóni Páli BA um tíma á bakborða og talið að hann myndi vikja. Þegar hann sá í hvað stefndi sagðist hann hafa sett á fulla ferð aftur á bak og taldi sig hafa forðað því að ekki fór ver. Hann sagði skipið hafa verið á um 8-9 hnúta ferð á siglingunni en náð ferð þess vel niður við þessa aðgerð;
- að stjórnandi Stíganda VE gaf ekki hljóðmerki til að vekja athygli á sér.

NEFNDARÁLIT:

Orsök árekstursins er sú að Jóni Páli BA var ekki siglt samkvæmt siglingareglum. Þá bendir nefndin á að varðstöðu á báðum skipunum var ábótavant og ekki allt gert sem hægt var til að forða árekstri.

Nr. 106 / 10 Kári BA 132 og
Elli BA 433

2. Árekstur á miðunum



Kári BA 132 ©Halþór Hreiðarsson

Kári BA 132
Skipaskr.nr.: 7347
Smiðaður: Hafnarfirði 1992 plast
Stærð: 5,86 brl; 6,23 bt
Lengd: 8,77 m Breidd: 2,58 m
Dýpt: 1,54 m
Vél: Volvo Penta 119,00 kW
Árgerð: 1995
Annað: Strandveiðar
Fjöldi skipverja: 1



Elli BA 433 ©Grétar Þór

Elli BA 433
Skipaskr.nr.: 7233
Smiðaður: Hafnarfirði 1990 plast
Stærð: 3,57 brl; 4,92 bt
Lengd: 7,83 m Breidd: 2,13 m
Dýpt: 0,93 m
Vél: Volvo Penta 117,60 kW
Árgerð: 1987
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrsla, Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. ágúst 2010 var Kári BA 132 á siglingu til Bíldudals. Veður: NA 6 m/sek.

Þegar komið var upp undir Kópanes skammt undan vitanum sigldi Kári BA á Ella BA 433 sem þar var haldið til handfæraveiða. Kári BA hélt áfram siglingunni án þess að samband næðist við hann og kom til Bíldudals síðar um daginn.

Litlar skemmdi urðu á bátunum nema handrið á afturskuthorni Ella BA skemmdist lítilsháttar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri Ella BA sagði að hann hafi verið á reki við handfæraveiðar á Rifinu skammt undan Kópnum og haldið að Kári BA væri að koma að þeim til að spjalla en hann hafi keyrt á mikilli ferð á skuthornið og haldið siglingu áfram án þess að slá af;
- að við komu til hafnar reyndist stjórnandi Kára BA undir áhrifum áfengis og í blóðsýni var 2,51‰.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

ÁSIGLING

Nr. 042 / 10 Birta VE 8

1. Ásigling í höfn



Birta VE 8 ©Hilmar Snorrason

Birta VE 8
Skipaskr.nr.: 1430
Smiðaður: Akureyri 1975 eik
Stærð: 29,00 brl; 27,00 bt
Lengd: 17,47 m Breidd: 4,30 m
Dýpt: 2,02 m
Vél: Volvo Penta 220,00 kW
Árgerð: 1989
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrsla, Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 11. október 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. mars 2010 var Birta VE 8 að koma til hafnar í Keflavík úr netaróðri. Veður: Logn.

Skipstjórinn ætlaði að leggja bátinum innan á vestari bryggjuna en við það biluðu stjórnþæki þannig að í stað þess að bakka jókst inngjöfin og þar með ferðin áfram. Stefni bátsins lenti harkalega á bryggjunni með þeim afleiðingum að umtalsverðar skemmdir urðu á því. Við athugun í vélarúmi sást að splitti í teini á enda girbarka við skiptisveif gírsins hafði dottið úr og var hann því laus úr sveifinni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri taldi að splittið hafi sennilega ryðgað niður og því ekki haldið þessu saman. Hann sagði að það ryðgaði allt í svona bátum með tímanum og því ætti þessi búnaður að vera úr ryðfríu efni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 084/10 Jötunn

2. Ásigling í höfn



Jötunn ©Guðmundur St. Valdimarsson

Jötunn
Skipaskr.nr.: 2756
Smiðaður: Hollandi 2008 stál
Stærð: 86,00 brl; 95,70 bt
Lengd: 19,44 m Breidd: 7,30 m
Dýpt: 3,39 m
Vél: Caterpillar 746,00 kW
Árgerð: 2007
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 11. október 2010 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. apríl 2010 var dráttarbáturinn Jötunn að störfum í Reykjavíkurhöfn.

Jötunn var að aðstoða Sighvat Bjarnason VE 81 að Ægisgarði þegar dráttartaug slitnaði og skipið rann í átt að öðrum skipum við bryggjuna. Þá var Jötni siglt fram fyrir skipið til að stöðva rek þess en þegar hann var athafna sig fór aðvörun frá vél í gang. Við þetta fípaðist stjórnandi við stjórnþækin og Jötunn lenti með bakborðskinnung utan í flöt-bryggju með þeim afleiðingum að tvær dældir komu á hann og skemmdir urðu á bryggjunni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að talið er að smurolíuþrýstingur hafi fallið og orsakað viðvörunina.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 137/10 Baldur

3. Ásigling í höfn



Baldur
Skipaskr.nr.: 2727
Smíðaður: Þýskalandi 1970 stál
Stærð: 925,00 brl; 1.369,00 bt
Lengd: 63,25 m Breidd: 12,00 m
Dýpt: 3,80 m
Vél: M.A.K 1.836,00 kW
Árgerð: 1970
Fjöldi skipverja:

Ásdís ©Hafþór Hreiðarson

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 18. febrúar 2011 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Hilmarí Snorrassyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. apríl 2010 var Baldur í höfninni á Stykkishólmi. Veður: NV 10-12m/sek. og 17 m/sek. í hviðum.

Verið var að snúa skipinu í höfninni vegna lestunar á farmi en sterk vindhviða varð til þess að skipstjóri missti vald á skipinu svo það rakst utan í tvö skip sem lágu við aðra bryggju. Fyrst lagðist bógur skipsins á Þórsnes II SH 109 og svo lagðist miðsíða að Gullhólma SH 201 en óverulegar skemmdir urðu á skipunum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra réð bógskrúfa ekki við vindhviðuna svo framendi fauk að hinum skipunum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

ELDUR UM BORD

Nr. 016 / 10 Kári AK 33

1. Eldur í vélarúmi



Kári AK 33 ©Hilmar Snorrason

Kári AK 33
Skipaskr.nr.: 1761
Smíðaður: Garðabæ 1987 stál
Stærð: 11,90 brl; 19,70 bt
Lengd: 12,09 m Breidd: 3,99 m
Dýpt: 1,70 m
Vél: Ford Mermaid 165,00 kW
Árgerð: 1987
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. febrúar 2010 lá Kári AK 33 við landfestar í Reykjavíkurböfn.

Skipið hafði legið í höfn um tíma og var verið að undirbúa skoðun á því. Hlaða þurfti rafgeyma og voru notaðir lausir kaplar (startkaplar) og straumur tekinn af rafmagnsneti skipsins. Þegar hleðslan hafði staðið yfir í um hálf tíma gaus upp reykur í vélarúminu. Var þá vélin stöðvuð, rafmagn slegið út með aðalrofa (hnífum) og vélarúminu lokað.

Þegar reykur minnkaði kom í ljós að startkaplarnir höfðu sviðnað og var þá vélarúmið reykkræst.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að kaplarnir voru of grannir til straumflutnings við þessar aðstæður.

Nr. 018/10 Oddeyrin EA 210

2. Eldur í vélarúmi



Oddeyrin EA 210 ©Hilmar Snorrason

Oddeyrin EA 210
Skipaskr.nr.: 2750
Smíðaður: Figureas Castrop Spáni
2000 stál
Stærð: 736,20 brl; 1.356,90 bt
Lengd: 54,40 m Breidd: 12,20 m
Dýpt: 7,70 m
Vél: MaK 2.880,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja: 19

Gögn: Lögregluskýrslur, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd 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 13. febrúar 2010 var Oddeyrin EA 210 við bryggju í Hafnarfjarðarhöfn.

Vélstjóri hafði lokið við að dæla úrgangsolíu í land og var nýkominn upp úr vélarúminu þegar brunaviðvörðunabjöllur fóru í gang. Þegar hann kom að vélarúmshurðinni var reykur í vélarúminu og þegar niður kom lagði svartan þykkann reyk út úr slöngu á smurolúhitara. Hann hörfaði þá upp og sagði vaktmanni að hringja í 112 eftir hjálp slökkviliðs. Vaktmaðurinn fór síðar með vélstjóranum að loka hurðum og lúgum áður en slökkvikerfi vélarúmsins var hleypt á það.

Eftir að slökkviliðið kom fóru reykkafarar niður til að slökkva en þá hafði slökkvikerfið slökkt eldinn og var vélarúmið reykkræst.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun á vettvangi brunans hafði eldur orðið laus við rafmagnshitara á smurolúkerfi aðalvélarinnar. Hringrásadæla á smurolúkerfinu hafði stöðvast (slegið út) og við það yfirhitnaði smurolían í kringum hitagjafann svo háþrýstislanga soðnaði í sundur;
- að þegar yfirheit olían sprakk út úr slöngunni varð eldur strax laus þar sem hiti olíunnar var

yfir blossomarki hennar. Almennt hefur smurolía á stórum díselvélum blossomark á bilinu 200 til 250 °C;

- að ekki er ljóst hvers vegna dælan stöðvaðist því stjórnskápur sem hýsti stjórnubúnað hennar brann illa. Hitapreifari sem stjórnaði hitagjafa olíunnar var staðsettur á lögninni nokkuð frá honum og mældi því ekki þennan mikla hita enda hafði streymið stöðvast og yfirhitaskynjari var um tvo metra frá hitagjafanum;
- að slökkvikerfi vélarúms er kolsýrugaskerfi CO₂ (koldíoxíð);
- að handslökkvitæki höfðu verið tekin í land til skoðunar en nokkur tæki voru höfð til taks og ætlaði vélstjórinn að notast við þau en annað kolsýrutækið sem hann tók reyndist tómt en hitt var í lagi. Vegna reykjarkófs komst hann ekki að eldstaðnum;
- að sögn vélstjóra er vélarúmshurðinni alltaf lokað þegar gengið er um hana. Hann taldi að frá því að brunabjöllurnar fóru í gang hafi ekki liðið nema 10 til 15 mínútur þar til eldurinn var slökknður;
- að sögn vélstjóra var í styttri inniverum aðalvélinni haldið heitri með því að hringrás smurolíunnar í gegnum rafmagnshitagjafa. Yfirvélstjóri sagði að í þetta skipti hafði hitarinn verið tekin frá og settur í land til viðgerðar en annar tengdur tímabundið með um tveggja metra löngum slöngum við lögnina. Notast hafi verið við hitastýringabúnaðinn sem fyrir var eins og hitaprefara og yfirhitavar;
- að vélstjóri taldi að slangan sem sprakk hafi verið gefin upp fyrir 150°C;
- að rafmagnsframleiðsla í skipinu á þessum tíma var frá ljósavél sem stöðvaðist þegar vélstjóri lokaði fyrir olíu að henni með neyðarloka utan vélarúms svo rafmagn fór af hitagjafa smurolíukerfisins;
- að skápur fyrir hraðlokun olíustreymis að vélarúmi var læstur með lykli sem vélstjórar höfðu haft á sér en hann var ekki tiltækur í þetta skiptið og nota þurfti stóran skiptilykil til að slá glerið úr til að komast að honum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök brunans var sú að hringrásardæla stöðvaðist og of langt var frá hitaranum að yfirhitaskynjara við búnaðinn en um bráðabirgðarfrágang var að ræða.

Nr. 053 / 10 Klakkur SH 510

3. Eldur í vélarúmi



Klakkur SH 510 ©Hilmar Snorrason

Klakkur SH 510
Skipaskr.nr.: 1472
Smíðaður: Póllandi 1977 stál
Stærð: 488,00 brl; 745,00 bt
Lengd: 51,83 m Breidd: 10,76 m
Dýpt: 6,96 m
Vél: B&W Alpha 1.620,00 kW
Árgerð: 1987
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Lögregluskýrslur, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 14. maí 2010 var Klakkur SH 510 á togveiðum á NV miðum (Reykjafjarðarál). Veður: NA 10-15 m/sek.

Skipið var statt um 40 sjómílar út af Skagatá og voru skipverjar að hífa inn trollið þegar eldur kom upp í vélarúmi með miklum reyk. Skipstjórinn sendi út neyðarkall og hafði samband við Frosta EA sem var næstur. Björgunarsveitir voru kallaðar út ásamt þylu með slökkviliðsmenn um borð. Reykkafarar voru sendir í vélarúmið en þeir fundu engan eld en reykurinn kom frá rafal.

Skipstjóri afturkallaði neyðarkallið og stefndi skipinu til Sauðárkróks.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt viðhaldsskrá rafala skipsins virðist hafa verið fylgst reglulega með þeim. Hitastigmæling var gerð á legum þeirra dag-

lega. Á 1500 klukkustunda keyrslutíma fresti var ástand kolahaldara og kola athugað og brugðist við á viðeigandi hátt. Þá var kolaryk hreinsað eins og kostur var. Flókasíur í loft-háfum eru athugaðar eins og viðhaldsvakinn mælir fyrir um og annað hvort þvegin, en það er bara gert einu sinni því þær vildu þófna og þéttast, eða ný sett í staðin. Kúlulegur voru smurðar samkvæmt fyrirmælum framleiðanda (SKF);

- að 24 fremur stór kol eru á hefðbundnum kolar aftast í rafalnum og sogar kæli loftið kolarykið sem slitnar frá kolunum fram eftir öllum rafalnum;
- að affallsrör frá austurskilju liggur niður í kjalsog skammt aftan við rafalinn sem olíumengað vatn frá skiljunni rennur um þegar sjálfvirk skolun á sér stað. Þetta gerist þegar skiljan er í gangi og stýribúnaður hennar skynjar olíu í vökvanum sem verið er að dæla. Við þetta rennur heitt og olíumengað vatn úr rörinu og getur gufu lagt frá því sem sögið dregur inn í síuna og mettað hana frekar áður en rakinn fer inn í rafalinn. Affallsrörið hefur verið fært aftur að vélarúmspili til að koma í veg fyrir þetta;
- að þegar viðgerð fór fram voru báðir jafnstraumsrafalarnir bornir saman með tilliti til óhreininda (kolaryks) og sagði yfirvélstjóri að í þeim aftari (sá sem brann) hafi verið mun meira af klesstu ryki eða eins og það hafi festst vegna meiri raka en í þeim fremri.

NEFNDARÁLIT:

Orsök brunans í rafalnum er talin vera ónóg kæling vegna þéttingar raka í síum og kolaryks.

Nr. 079 / 10 Bylgja SU 49

4. Eldur og dreginn til hafnar



Bylgja SU 49 ©Hilmar Snorrason

Bylgja SU 49
Skipaskr.nr.: 1490
Smíðaður: Englandi 1977 plast
Stærð: 10,80 brl; 14,50 bt
Lengd: 11,02 m Breidd: 3,94 m
Dýpt: 1,21 m
Vél: Ford 115,00 kW
Árgerð: 1977
Annað: Strandveiðar
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. júní 2010 var Bylgja SU 49 handfæraveiðum skammt undan Gvendarnesi Veður: Logn.

Bátsverjinn varð var við að eldur var laus í klæðningu utan um púströrið en gat var á því sem kveikti hann. Hann náði að rífa frá því og slökkva eldinn. Seinna um daginn kom eldur upp aftur og brunnu þá í sundur rafmagnskaplar. Bátsverjinn slökkti eldinn aftur og óskaði eftir aðstoð og Dögg SU 229 dró Bylgju SU til Fáskrúðsfjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að púströrið kemur upp úr vélarrúminu í gegnum þilfarið aftan við stýrishúsið inn í hljóðkútinn og er þessi búnaður afþiljaður í stökk upp undir stýrishúspak. Á rörinu ofan við hljóðkútinn var ryðbrunnið gat sem afgasið blés út um með tilheyrandi hita. Ofan við hljóðkútinn voru rafmagnskaplar fyrir ljós í mastri sem brunnu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök eldsins var slæmt ástand púströrsins.

Nr. 124 / 10 Særún

5. Eldur um borð



Særún ©Hilmar Snorrason

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

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 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 14. september 2010 var farþegabáturinn Særún við bryggju í Stykkishólmi.

Skipverji var að vinna við lagfæringu á segulloka fyrir hreyfinema á vatnsrennu á salerni. Hann hafði fjarlægt segulspólu af staut sem lokinn var inn í og farið með hann á verkstæði í landi án þess að rjúfa rafstrauminn af spólunni. Við þetta hefur segulspólan hitnað mikið og eldur kviknað í plasthlífinni utan um hana.

Þegar skipverjinn kom til baka eftir u.þ.b. 1,5 klst. var brunaviðvörðunarkerfi í gangi og reður í skipinu en engan eld að sjá. Við skoðun voru augljós merki um lausan eld í hluta salernisins og þar voru hita- og sótskemmdir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að settar höfðu verið á snyrtinguna þiljur úr eldtefjandi efni sem ljóst er að komu í veg fyrir að eldurinn náði að breiðast út. Allir veggir eru úr áli sem er heilsoðnir upp í þilfarið þannig að hvorki eldur né reður náði að komast undir loftklæðningu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök eldsins var að rafstraumur var á segulspólu vegna yfirsjóunar skipverjans.

Nr. 142 / 10 Goðafoss

6. Eldur um borð



Goðafoss ©Hilmar Snorrason

Goðafoss
Skipaskr.nr.: 9086796
Smiðaður: Danmörku 1995 stál
Stærð: brl; 14.664,00 bt
Lengd: 165,60 m Breidd: 28,60 m
Dýpt: 8,95 m
Vél: MAN B&W 14.800,00 kW
Árgerð: 1995
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Údráttur úr leiðarabók, Slysaskrá frá skipi, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, 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 30. október 2010 var Goðafoss á siglingu frá Íslandi til Færeyja. Veður: NA 20-30 m/sek. Hafrót.

Um miðnætti var skipstjórinn kallaður á stjórnþall þar sem veður hafði farið versnandi en kl. 01:40, þegar skipið var stöð á 64°01'N og 11°06'V, urðu skipstjórarmennirnir á stjórnþalli varir við að mikill bjarmi lýsti upp umhverfið aftan við skipið. Skipstjórinn lét yfirvélstjórnann vita að öðru hvoru gysu miklar eldtungur upp úr reykri aðalvélar.

Yfirvélstjóri fór við annan mann í vélarúmið til að hleypa afgasi vélarinnar framhjá katlinum og að því loknu lokaði hann fyrir báðar lagnir að hitakerfinu inn á ketilinn. Nokkrum andartökum síðar skaut öryggisloki yfirþrýstingi úr hitakerfi í katlinum niður í botntank og mikill eldur gaus út um loft-ræstiristar efst á skorsteinshúsinu.

Áhöfn var kölluð út til slökkvistarfa samkvæmt

neyðaráætlun og skipinu snúið upp í veðrið og haldinn sjór á hægri ferð auk þess sem Vaktstöð siglinga var upplýst um stöðuna. Mikill eldur var inni í skorsteinshúsinu og virtust upptök hans vera niður við gólfið á A-pílvari við afgasketilinn. Eldur teygði sig upp eftir skorsteinshúsinu og upp öll pílför að loftræstiristunum og leitaði þar út. Úti skiðlogaði afturþil skorsteinshússins og réðust skipverjar skipsins til atlögu við eldinn. Fljótlega tókst að slökkva eldinn sem logaði úti en baráttan við eldinn inni beindist að umhverfiskælingu svo reykkafarar kæmust að til að hleypla olíunni af spirálörum hitakerfisins inn í katlinum. Tókst það eftir nokkrar atlögur reykkafaranna og eftir það náðu skipverjar tökum á eldinum. Hann var slökktur að fullu um kl. 03:00 og umhverfið kælt niður.

Við slökkvistarfið voru skipverjar í mikilli hættu sökum veðurhæðar og sjólags en fyllur gengu ítrekað fram yfir skutinn þegar hann sökk niður í öldudali. Sjóirnir helltust yfir skipverjana sem voru við slökkvistörf á A-pílvari. Nokkrum skolaði nær fyrir borð en þeir náðu að halda sér á þilfarinu. Grunur lék á að reykkafari hefði fengið reykeitrin og var hann meðhöndlaður samkvæmt því eftir slökkvistarf. Allan tímann sem slökkvistarf stóð yfir var dælt austri af pílförum neðan eldsins en sökum aðskotahluta vildu lensur ítrekað stíflast.

Eftir að umhverfi eldsvoðans hafði verið að mestu kælt niður fóru vélstjórar ásamt skipverjum að lagfæra skemmdir til bráðabirgða svo halda mætti för skipsins áfram og kl. 10:30 var stefna sett að nýju áleiðis til Færeyja.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að pakkning á spirálröri gaf sig. Olían lak niður á gólfið fyrir neðan í gegnum ristur á ketilrýminu og fljótlega fóru að koma blossar í olíufossinn og eldur varð laus.
- að sögn skipstjóra var skipinu haldið upp í stórviðrið á hæfilegri ferð til þess að stýrið virkaði á meðan skipverjar börðust við eldinn. Honum hafi verið ljós í upphafi nauðsyn þess að menn misstu ekki tókin á eldinum og hann leitaði niður í vélarúmið. Hann taldi að tilviljun hafi ráðið því að svo fór ekki. Það hafi annað
- hvort verið mistök eða tilfallandi bilun sem olli því að loftræstiristar efst í skorsteini voru opnar. Eldur, reykur og hiti hafi því átt greiða leið upp í skorsteinshúsið og út en ekki leitað niður í miklum mæli. Við þær aðstæður hefði sennilega þurft að grípa til CO₂ slökkvikerfis vélarúmsins með þeim afleiðingum að aðalvélin hefði stöðvast;
- að lagnirnar að og frá öryggislokanum eru af sama sverleika;
- að olían í hitakerfi skipsins er varmaflutnings-olía af gerðinni „Shell Termia B“ með suðumarki 360°C, og blossamarki 240°C. Við keyrslu á katlinum er gert ráð fyrir að hámarks-hitinn í honum sé 180°C;
- að gólf við ketilrúmið á A-pílvari er ristagólf eins og flest gólf í skorsteinshúsinu niður í vélarúmið;
- að yfirvélstjóri sagðist ekki geta sagt til um hvers vegna pakkningin bilaði. Hún hafi verið ný eða síðan í síðustu upptekt og prófun á öryggislokunum hafði farið fram síðastliðið vor. Síðan hafi ekki reynt á hana. Það eru tveir samskonar öryggislokar, sem opna við níu bara þrýsting, við hitakerfi skipsins en hinn lokinn er við olíukyntan ketil sem notaður er þegar afgasketillinn fullnægir ekki hitanotkun skipsins. Skömmu eftir að skipið kom úr slipp í júní hafði uppgötvast að einn bolti var laus og tveir aðrir ekki með fulla herslu á hinum öryggislokanum. Örlítill reykur hafði sést liðast frá lokanum og ekki var hægt að þétta flangs-an við ný viðgerðann ketilinn og dropaði því olían frá honum. Olía hefði því einnig lekið út með pakkningunni ef öryggislokinn hefði opnast;
- að nær 1000 lítrar af olíu er í hitaspíral afgasketilsins;
- að ekki er hægt að segja til um hversu mikil olía streymdi niður í botntankann eftir að reykkafarar náðu að opna fyrir en lögnin ber það með sér að nokkuð magn hafi streymt niður þar sem málning á henni kolaðist;
- að þrír skipverjar voru klæddir flotvinnubúningum en aðrir venjulegum hlífðarfötum en voru ekki með björgunarvesti eða í öryggis-

línun;

- að þrír skipverjar slösuðust við slökkvistörf þegar sjór kastaði þeim til;
- að skipverjar vörpuðu fyrir borð gashylkjum vegna sprengihættu sem af þeim stafaði;
- að nokkrum sinnum höfðu göt eða sprungur komið í afloftunarrör inn í katlinum. Við þetta hefði oftast myndast mikill reykur, lækkað á hæðarkari kerfisins og flotrofi gefið viðvörðun. Eldur hafði ekki orðið laus en bruni orðið í sótögnum og orsakað neistaflug;
- að yfirvélstjórinn taldi að eftir á að hyggja hafi ekki verið leki í spíralnum inn í katlinum því það hafi ekki lækkað á tanknum sem fæddi hann. Þó að í ljós hafði komið við skoðun á spíralrörunum að afloftunarrör efst stb. megin hafi verið brotið var gatið sem myndaðist aðeins um 3-4 mm. Spíralrörin höfðu sigið um 20 cm og það sennilega brotið afloftunarrörið. Að mati yfirvélstjórans var gatið sennilega ekki nægjanlega stórt til að fæða þetta mikla eldhaf. Þessu var skipstjórinn ekki sammála því eldurinn sem kom upp um reyrkörið hafi verið slíkur að það hafi verið annað en söt sem var að brenna.

•

NEFNDARÁLIT:

Orsök eldsvoðans var skemmd í pakkingu eða ófullnægjandi frágangur á röraflangsi öryggislokans.

Nefndin telur að góð þjálfun og rösk viðbrögð skipverja hafi gert gæfumuninn hversu vel tókst til við þessar gífurlegu erfiðu aðstæður.

Nr. 157 / 10 Lágey ÞH 265

7. Eldur í vélarúmi



Lágey ÞH 265 ©Hilmar Snorrason

Lágey ÞH 265
Skipaskr.nr.: 2651
Smíðaður: Akranesi 2005 plast
Stærð: 11,38 brl; 14,79 bt
Lengd: 12,43 m Breidd: 3,95 m
Dýpt: 1,50 m
Vél: Yanmar 314,00 kW
Árgerð: 2005
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. maí 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 4. desember 2010 var Lágey ÞH 265 á siglingu 12 sml suður af Bjargtöngum. Veður: VNV 8-20 m/s. (Bjargtangar kl. 15:00)

Skyndilega stöðvaðist vélin og þegar vélstjóri kom í vélarrúm fann hann ekki neina ástæðu fyrir stöðvuninni. Var vélin því ræst að nýju og siglingu haldi áfram. Nokkru síðar fór eldviðvörðunarkerfið í gang og þegar skipverjar komu í vélarrúm stóð reykur og eldur úr rafmagnstengingu. Eldurinn var fljótt slökktur með vatni og var vélin ræst að nýju.

Skipstjóri lét strandstöð vita af vandræðunum og bað um að haft yrði eftirlit með þeim. Björgunarskipið Vörður II kom frá Patreksfirði og fylgdi Lágey ÞH til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ummerki brunans voru lítil en vírar og snertur í rofa, fyrir startara og ádreparaspólu, höfðu skemmst nokkuð og rofnaði straumrásin svo vélin varð ekki stöðvuð nema handvirk á gangráð;
- að við skoðun á brunastað kom í ljós að boltar í tengingu á sjólögn að skolloftskæli voru ekki nægjanlega hertir. Dropað hafði úr losaralegri tengingunni svo sjór komst í tengidósina með þeim afleiðingum að hita-myndun varð;
- að verið var að sigla bátnum frá Sandgerði til heimahafnar eftir viðamikla viðgerð á skrokk og vélbúnaði. Vélina var ekki búin að ganga lengi frá því hún var sett saman að nýju en siglt hafði verið í um átta tíma;
- að vélstjóri sagðist ekki hafa athugað sérstaklega tengingar á lögnum eftir að viðgerðarmenn höfðu lokið störfum fyrir brottför en eftir

að báturinn kom í heimahöfn voru þjónustu-
aðilar fengnir til að yfirfara allar tengingar á
vélinni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök brunans var ófullnægjandi frágangur
viðgerðaraðila.

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

Nr. 021 / 10 Grindjáni GK 25

1. Leki og dreginn til hafnar



Grindjáni GK 25 ©Halþór Hreiðarsson

Grindjáni GK 25
Skipaskr.nr.: 7325
Smíðaður: Hafnarfirði 1991
plast
Stærð: 6,40 brl; 5,80 bt
Lengd: 8,59 m Breidd: 2,57 m
Dýpt: 1,54 m
Vél: Yanmar 213,00 kW
Árgerð: 2006
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrsla, Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 14. febrúar 2010 var Grindjáni GK 25 á siglingu fyrir utan Hafnarfjörð. Veður: NV 9-12 m/s. (Skv. veðurathugun í Straumsvík) Verið var að sigla bátum frá Reykjavík til Hafnarfjarðar en þegar hann var staddur í námunda við Æðarskersbauju kom högg á hælinn og leki kom að vélarúmi. Bátsverjinn óskaði eftir aðstoð og björgunarskipið Fiskaklettur var sent á staðinn með dælu og jafnhliða dælingu úr bátum var hann dreginn til hafnar í Hafnarfirði.

Talsverðar skemmdir urðu á stýrisbúnaði, skrófu og gír.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátsverjinn kvaðst hafa verið á um 15 hnúta ferð og á öruggri siglingaleið. Hann taldi sig hafa siglt á rekald;
- að ekki var hægt að rekja siglinguna eftir STK kerfi þar sem Racal-tækið var ekki gangsett um borð fyrr en eftir atvikið. Bátsverjinn kvaðst hafa tilkynnt brottför úr höfn;
- að þegar merki fóru að berast frá STK kerfi

- skipsins var það stöð á 2 metra jafndýpslínu;
- að skipstjórinn hafði einungis farið um þetta svæðið einu sinni áður.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur í ljósi staðsetningar skipins eftir að STK kerfið fór að senda gefa tilefni til að álykta að bátum hafi verið siglt yfir grunnsævi.

Nefndin áttelur skipstjórnann fyrir að hafa ekki gangsett STK kerfið áður en hann lét úr höfn.

Nr. 022 / 10 Aðalbjörg II RE 236

2. Leki í höfn



Aðalbjörg II RE 236 ©Hilmar Snorrason

Aðalbjörg II RE 236
Skipaskr.nr.: 1269
Smíðaður: Hafnarfirði 1972 stál
Stærð: 58,00 brl; 67,00 bt
Lengd: 21,93 m Breidd: 4,80 m
Dýpt: 2,45 m
Vél: Caterpillar 339,00 kW
Árgerð: 1972
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrsla, Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. febrúar 2010 var Aðalbjörg II RE 236 við bryggju í Þorlákshöfn. Veður: A 9-13 m/sek.

Vegfarandi tók eftir að skipið lá mjög þungt í sjónum við bryggjuna og mikil slagsíða var á því. Hringdi hann í neyðarlínuna sem kallaði út slökkvilið með dælur. Í ljós kom að sjór var kominn í lestina og vel gekk að dæla úr henni. Mikill halli var kominn á skipið eða 30° - 40° en engar skemmdir urðu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lekinn kom um lensilögn sem gleymst hafði að loka og einstefnuloki stóð á sér.

Lensilögnin hafði verið yfirfarin í ágúst 2008;

- að skipið var tilbúið til veiðiferðar fulllestað af ís og olíu. Vegna þungans fór lensiúttak undir sjólinu;
- að til að koma í veg fyrir að þetta gerðist aftur var þessu síðuúttaki lokað og slaufa sett upp úr þilfari.
- að sambærilegt mál (034/02) hefur verið afgreitt frá nefndinni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans var sú að gleymst hafði að loka fyrir lensilögn og einstefnuloki stóð á sér.

Nr. 050 / 10 Laxi RE 66

3. Leki og dreginn til hafnar



Laxi RE 66 ©Hilmar Snorrason

Laxi RE 66
Skipaskr.nr.: 6299
Smiðaður: Hafnarfirði 1981 plast
Stærð: 4,20 brl; 3,60 bt
Lengd: 6,93 m Breidd: 2,48 m
Dýpt: 1,32 m
Vél: Volvo Penta 119,00 kW
Árgerð:
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. maí 2010 var Laxi RE 66 á handfæraveiðum um 12 sml NV af Gróttu. Veður: Logn.

Nokkur slagsíða var á bátnum vegna afla en bátsverjar urðu einnig varir við að hann var orðinn óeðlilega siginn í sjó. Í ljós kom að mikill sjór var kominn bæði í vélarúmið og rými framan við það. Ræstu bátsverjar lensidælu og óskuðu eftir aðstoð.

Nærstaddur bátur kom til aðstoðar og björgunarskip frá Reykjavík og Hafnarfirði voru send af stað með dælur. Báturinn var þurrausinn og síðan dreginn til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eldri púströrstenging sem var gúmmihosa aftur í hældrifið hafði verið blinduð þegar nýtt púströr var sett í bátinn fyrir einhverjum árum. Hosan var orðin fúin og lak þegar báturinn var lestaður meira en venjulega.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans var ófullnægjandi frágangur á eldra útblástursröri.

Nr. 109 / 10 Stormur Breki

4. Leki um borð



Stormur Breki ©Hilmar Snorrason

Stormur Breki
Skipaskr.nr.: 0733
Smiðaður: Hafnarfirði 1957 eik
Stærð: 71,20 brl; 70,00 bt
Lengd: 23,13 m Breidd: 5,73 m
Dýpt: 2,80 m
Vél: Caterpillar 313,00 kW
Árgerð: 1981
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 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 7. ágúst 2010 Var Stormur Breki á siglingu um 8 sml. SSV af Selvogsvita. Veður A 3-5 m/sek. Undiralda 1,5 – 2m

Skipstjóri varð var við að austur var farinn að aukast í skipinu og ræsti austurdælur. Fljótlega varð ljóst að vélarúmsdælan hafði vel við leknum í vélarúminu en austurdæla í lest gerði það ekki og jókst austurinn jafnt og þétt í framrymum.

Skipstjórinn setti því stefnu á Þorlákshöfn og hafði samband við Vaktstöð siglinga og óskaði eftir aðstoð.

Þýrta var send með dælu og þegar hún kom hafðist undan lekanum. Báturinn var endanlega þurrausinn eftir að komið var í höfn með dælu frá landi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom leki á bakborðskinnungi þar sem losnað hafði um tróð á þriggja metra kafla á umfari ofan venjulegrar sjólinu. Einnig hafði losnað um tróðið beggja vegna upp með stefni og víða á kinnungnum;
- að það átti bara að sigla bátnum á milli hafna og nota hann sem leikmynd við kvikmyndatöku og gildi haffærisskírteini til 19. október 2010;
- að skipstjóri sagðist hafa haft eftirlit með bátnum um mánaðar tíma fyrir siglinguna og enginn leki hafi verið að honum þar sem hann lá í Reykjavíkurhöfn. Hann hafði vitneskju um að báturinn hafði legið lengi í Grindavíkurhöfn með stjórnborðshlið að bryggju. Bakborðssíðan hafi því ekki verið í skugga frá sólargeislum og hætta á ofþornun súðar verið meiri;
- að vegna þéttleika vélarúmsþilsins fram í lest rann austurinn í litlu magni aftur í vélarúmið og var því vélbúnaðurinn ekki í hættu;
- að sögn viðgerðaraðila fór mikið af hampi í kinnunginn sérstaklega upp með stefni beggja vegna og var lokað yfir með hefðbundnu línolíum kitti. Það vakti athygli hans að víða hafði verið þétt með nokkrum tegundum af „túpukitti“ eins og Sikaflex og sílikonkitti og við hempingu fundu smiðir að þegar þessi efni hafi verið sett í hafi engum hampi verið bætt í;
- að viðgerðaraðili benti á að við aðstæður eins og skipstjóri lýsti muni súð opnast í langvarandi sól og þurrki og þegar báturinn kom í úthafsölduna þá hafi losnað um kittisflórana og sjór flætt inn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans var lélegt viðhald sem varð til þess að tróð (hemping) fór úr skorðum.

ÁBENDING:

Nefndin bendir á mál 02503, 09906, 16107, 16207 og 02609 þar sem svipaðar aðstæður voru fyrir hendi.

Nr. 159 / 10 Gestur Kristinsson ÍS 333

5. Leki um borð



Gestur Kristinsson ÍS 333
Skipaskr.nr.: 2631
Smiðaður: Akranesi 2004 plast
Stærð: 11,40 brl; 14,60 bl
Lengd: 10,98 m Breidd: 3,91 m
Dýpt: 1,63 m
Vél: Yanmar 314,00 kW
Árgerð: 2004
Fjöldi skipperja: 2

Gestur Kristinsson ÍS 333 ©Alfons Finnsson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. maí 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 28. desember 2010 var Gestur Kristinsson ÍS 333 að línuveiðum um 8 sml norður af Deild í Ísafjarðardjúpi; Veður SV 8-10 m/sek.

Verið var að draga línuna þegar skipstjóri veitti því athygli að hitalykt lagði úr stýrishúsi og einnig að hljóðbreyting hafði orðið frá bógskrúfu. Þegar hann kom niður í lúkar sá hann að leki var kominn að bógskrúfúrýminu inn með festingum bógskrúfudrifsins. Hann lét þá þegar hætta drætti, setja færi með belg á línuna sem enn var í sjó, ræsti lensidælur og hélt til lands. Þegar báturinn komst upp á plan minnkaði lekinn til muna og hafði þá lensidælan undan lekanum.

Eftir að komið var til Suðureyrar var báturinn strax tekinn á land og við skoðun á skemmdum sást að báðir boltarnir sem festa drifið og drifmótorinn hafði losnað. Einnig var komin skemmd í eitt skrúfublað á hvorri skrúfu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að búnaðurinn var af Sleipner gerð SP 220HYD með tveimur fjögurra blaða skrúfum í 250 mm röri;
- að svipuð skemmd var á báðum skrúfublöðunum sennilega eftir aðskotahlut sem ekki var inni í rörinu þegar báturinn var kominn á land;
- að skrúfurnar höfðu skafið rörið að innan þegar drifhausinn losnaði, hékk á driföxlinum og féll því ekki niður í rörið;
- að annar festiboltinn hafði brotnað en hinn skrúfast úr. Þetta voru 10 mm ryðfrír sexkant Umbarco (M10x50) boltar sem ganga í gegnum stétt mótorsins, rörpilið og skrúfast í háls drifhaussins sem er úr koparblöndu;
- að þar sem öxultengið, sem er sveigjutengi, fór ekki í sundur lak ekki að fullu um öxulgatið í rörpilinu en gatið er Ø46 mm og var lekinn því eingöngu um boltagötin tvö (Ø11 mm) og meðfram öxlinum;
- að viðgerðarmaður sem kom að viðgerð búnaðarins taldi að eitthvað hefði lent í skrúfunni því ummerki á skrúfublöðunum hafi verið þess eðlis og valdið titring sem losaði boltana. Þegar los kom á drifhausinn hafi skrúfurnar farið að strjúkast utan í og þegar annar boltinn varð laus hafi hinn brotnað þar sem sveigja hafi þá komið á festingarnar;
- að viðgerðarmaðurinn taldi að kítisfilman sem var á sæti drifhaussins og mótorsætisins hafi verið þunn og því ekki ástæða til að ætla að kítitið hafi orsakað hreyfingu. Það hafi ekki verið krossloki á kerfinu eins og á að vera og hann sagðist hafa sett þann búnað í og stillt hann á 215 bör yfir í bakfallið. Hann hafi hreinsað vel upp sætið á rörinu beggja megin til að límkítitið (Sikaflex) fengi góða festu og sett kítistaum samkvæmt ráðleggingum framleiðanda. Sett var gengjulím í gengjur drifhaussins og á boltagengjurnar. Hert var rólega á boltunum og þar sem plastið er fremur mjúkt efni tók hann átta herslur til að ná upp í 33 Nm og fullvíst var að plastefnið þjappaðist ekki meira við þessa herslu;
- að viðgerðarmaður taldi að um 1.300 lítrar af austri hafi verið í bátnum þegar hann var hífður á land samkvæmt vigti á krana. Hann

benti á nauðsyn þess að loka eins og hægt er bógskrúfurýminu til að fyrirbyggja hættu og tjón sem verður vegna leka. Það ætti að vera hægt með auðveldum hætti að hans áliti.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins má rekja til þess að aðskotahlutur kom í skrúfurnar og við titring vegna þessa kom los á búnaðinn.

Sjá hliðstætt mál nr. 135/09.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin beinir því til útgerðarmanna og vélstjóra að fullvíst sé að öryggisbúnaður sem framleiðendur krefjast við hliðarskrúfur hað verið settur við og að hann sé rétt stilltur.

Nefndin beinir því til útgerðamanna að láta loka bógskrúfurými frá öðru rými í framskipi þó reglugerðir krefjist þess ekki í minni skipum.

SKIP SEKKUR

Nr. 002 / 10 Snorri SU 209

1. Sekkur í höfn



Snorri SU 209 ©Hilmar Snorrason

Snorri SU 209
Skipaskr.nr.: 6029
Smíðaður: Hafnarfirði 1979
plast
Stærð: 2,20 brl; 3,70 bt
Lengd: 7,43 m Breidd: 2,23 m
Dýpt: 0,70 m
Vél: SABB Diesel 22,00 kW
Árgerð: 1988
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. janúar 2010 var Snorri SU 209 við bryggju á Fáskrúðsfirði. Veður: Hægviðri

Báturinn var mannlaus þegar hann sökk við bryggjuna og var hann hífður á land. Talsverðar skemmdir urðu á honum s.s. rafmagn o.fl.



Myndin sýnir þegar báturinn var hífður á land. Mynd ©Albert Kemp

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hosa á sjókælingu vélarinnar losnaði. Eigandinn taldi að hún hefði sennilega verið að smá losna án þess að því hefði verið veitt athygli. Mikið frost var á þessum tíma og að sennilega hefði hosa yst af þegar sjór hefði frosið í lögninni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 023 / 10 Skemmtibátur

2. Sekkur í höfn



Skemmtibáturinn ©NN

Nafnlaus skemmtibátur
Skipaskr.nr.: óskráður
Smíðaður: Hollandi 1974 plast
Stærð: brl; bt
Lengd: 5,20 m Breidd: m Dýpt: m
Vél: Seglbátur með utanborðsvél
kW Árgerð:
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. febrúar 2010 var skemmtibátur (skúta) við bryggju á Hólmavík. Veður:



Báturinn kominn á land. Mynd ©MBL Kristín S. E.

Þegar eigandi kom að bátinum var hann sokkinn við bryggjuna og var björgunarsveit fengin til að aðstoða við að ná honum á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki var gat á bátinum en gluggi á húsi

hans var brotinn og talið er að snjór hafi komist þar inn og þyngt hann. Við þetta hafi hann sigið, sjór náð að renna inn í hann um lensigöt á skut og síðan um hurð á húsinu;

- að eigandinn hafði hugað að bátnum tveimur dögum áður og allt verið í lagi þá. Fram kom að mikil snjócoma hefði verið á þessum tíma auk þess sem vindur og vindbára stóð á síðu hans.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 055 / 10 Mar GK 21

3. Leki og sekkur



Mar GK 21 ©Guðmundur Birkir Agnarsson

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

Gögn: Lögregluskýrsla, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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



ATVIKALÝSING:

Þann 19. maí 2010 var Mar GK 21 á handfæraveiðum á SV miðum. Veður: S 3-4 m/sek. (Grindavík). Djúprista óþekkt.

Báturinn var á siglingu þegar vélin herti á sér eins og kúplað hefði verið frá henni. Við athugun kom í ljós að mikill leki var inn í vélarúmið en ekki reyndist mögulegt að staðsetja hann. Bátsverjinn setti dælur í gang en þær höfðu ekki undan leknum.

Mar GK varð vélarvana og tók að reka til lands undir Stafabergi. Bátsverjinn þrýsti á neyðarhnapp á STK kerfinu (sjálfvirka tilkynningarskyldukerfið) og hringdi í Neyðarlínuna. Hann setti út akkeri en festin slitnaði.

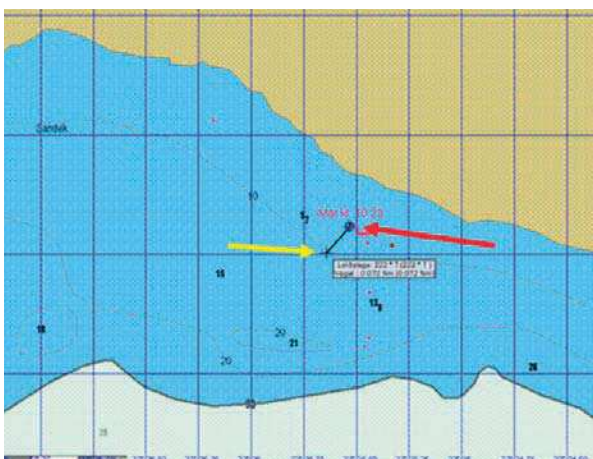
Jói Brands GK kom fyrstur á staðinn og bjargaði skipverjanum en þá var báturinn að sökkva. Björgunarskipið Oddur V. Gíslason var sent á vettvang og þegar það kom til bátanna stóð aðeins stefnið upp úr á Mar GK. Hann tók flakið í tog til Grindavíkur þar sem það var hífð á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar báturinn var hífður á land kom í ljós að stýrið var brotið af og skrúfan með öxlinum var farin úr;
- að við skoðun á stýrisbúnaði sást að stýrisstamminn stóð nær 4 sm niður fyrir nælonfóðringu. Rafsuða sem sýnilega hafði fest hann við (sennilega) flangs var öll hreinsuð af öxulstálinu. Svo virtist vera að suðan hafi verið fremur slæm þar sem hún tók ekkert af ryðfríu efni öxulsins með sér. Skýringin gæti verið sú að flangsinn hafi verið úr venjulegu smíðastáli og/eða rafsuðuvír hefur ekki hæft efninu;
- að ákomu var að sjá á skutnum eins og eitt-hvað hafi stungist upp í plastið þétt við stýrisstammafóðringuna (220°);
- að öxulstubburinn virtist hafa bognað aðeins aftur;
- að engin ákoma var á stefnislegu og stefnirörri sem stóð aftur úr;
- að átakið sem reif skrúfuna aftur úr virtist hafa komið upp undir hana því neðri bolti stefnislegunnar var útdreginn og neðri hluti legunnar



ar var frá að neðan (sjá mynd). Brot var í afturstefninu ofan og framan við stefnisleguna upp við bol vegna þvingunar upp þegar skrífuásinn dróst aftur úr stefnisrörinu. Enga



Rauða örín sýnir staðinn sem Mar GK sökk og gula örín sýnir 10 metra dýptarlínu

ákomu var að sjá neðan á hælum eða á kili. Grunn rispa var framarlega stjórnborðsmegin á botni sem náði aftur undir miðjan bát og virtist bara vera í ysta málningalagi. Eigandi taldi rispuna vera eftir bátavagn;

- að samkvæmt upplýsingum úr STK kerfi var báturinn kl. 10:21 á stað, 63°49'029N og 022°36'176V, 10 hnúta ferð og stefna 093.9°. Kl. 10:23 gefur STK merki um stað, 63°48'809N og 022°35'511V, 1,3 hnúta ferð og stefna 107.2°. Milli þessara staðsetninga hefur báturinn hér um bil haldið ferðinni og stöðvast nokkuð snögg um kl. 10:23. Kl. 10:26 er engin ferð skráð á bátnum. Samkvæmt STK hafði báturinn verið frá kl. 10:05 til 10:23 eða í 18 mínútur á meðalhraða, 9,71 hnútar, minnst 8,7 hnútar og mest 10,4 hnútar;

- að bátsverjinn kvaðst hafa verið á lítilli ferð eða um 7-8 hnútum og verið að leita fyrir sér að veiðislóð. Hann sagði að það hefði komið hljóð eins og vélin hefði hrokkið úr gír og hún hert á sér. Hann hefði minnkað olúgjöfina og tekið eftir að ferðin minnkaði hratt;
- að fram kom hjá bátsverjanum að mikið af óhreindum hefði verið í sjónum á svæðinu þ.á.m. rekadrumbur en hann gat ekki sagt til um hvort hann hefði siglt á eitthvað. Hann taldi þó líklegast að hann hefði siglt yfir netadræsu;
- að kl. 10:23 var báturinn staddur á ómældu svæði um 0,077 sjómílu fyrir innan 10 metra dýptarlínu og um 0,1 sjómílu frá landi (sjá kort). Fram kom hjá bátsverjanum að dýpið þarna hefði verið um 7-8 faðmar. Hann var með dýptarmæli í gangi. Einnig var ratsjá og GPS plotter í gangi á siglingunni;
- að bátsverjinn ýtti á neyðarhnapp STK en var ekki viss um að hann hefði haldið honum nógu lengi inni. (Samkvæmt leiðbeiningum um kerfið skal halda hnappnum inni a.m.k. í 2 sek eða þar til það hættir að blikka rauðu/grænu og verður stöðugt rautt);
- að þrjár dætur voru í bátnum, tvær í vélarúmi og ein í lest. Þær voru allar í lagi en stöðvæðust þegar rafmagn fór af bátnum;
- að við skoðun var opið á milli vélarúmspils og miðrýmis niður við kjalsog. Spjald hafði verið fyrir þessu opi lestarmeginn en það farið vegna þrýstings frá lekanum;
- að lítill afli var um borð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur líklegast að eitthvað hafi farið í skrífunu.

Nr. 099 / 10 Stormur SH 333

4. Sekkur í höfn



Stormur ©Alfons Finnsson

Stormur SH 333
Skipaskr.nr.: 0586
Smiðaður: Þýskaland 1959 eik
Stærð: 76,00 brl; 74,00 bt
Lengd: 25,64 m Breidd: 5,74 m
Dýpt: 2,80 m
Vél: Caterpillar 313,00 kW
Árgerð: 1974
Annað: Langlegubátur
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrsla

Málið afgreitt á fundi 11. október 2010 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. júní 2010 var Stormur SH 333 við bryggju í Njarðvík.

Vegfarandi kom að bátnum þar sem hann var sokkinn og hékk í landfestum með annan bát utan á sér. Stormur SH hafði legið í höfninni óhreyfður í um þrjú ár.

Samkvæmt lögregluskýrslu var haft eftir eiganda bátsins að nýleg sjálfvirk dæla hefði verið um borð en áður en hún var sett upp hefði hann dælt úr honum á þriggja vikna fresti.

NEFNDARÁLIT:

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

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hefur verið með nokkur mál til umfjöllunar vegna langleguskipa og eru orsakir þess að þau sökkva oftar en ekki vegna vanhirðu af einhverju tagi.

RNS hefur gert eftirfarandi tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands:

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

Nr. 100 / 10 Ver RE 112

5. Sekkur í höfn



Ver RE 112 ©Hilmar Snorrason

Ver RE 112
Skipaskr.nr.: 0357
Smiðaður: Danmörku 1955 eik
Stærð: 28,00 brl; 31,00 bt
Lengd: 14,69 m Breidd: 4,88 m
Dýpt: 2,10 m
Vél: Caterpillar 240,00 kW
Árgerð: 1991
Annað: Langlegubátur
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 11. október 2010 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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



Myndin sýnir Ver sokkinn við bryggjuna. Mynd ©Hilmar Snorrason

ATVIKALÝSING:

Þann 24. júlí 2010 var Ver RE 112 við bryggju í Reykjavík. Veður: N 4 m/s.

Vegfarandi tilkynnti að báturinn væri sokkinn liggjandi í landfestum og var einhver olíuleki frá honum. Hafnarstarfsmenn girtu bátinn af með olíuvarnargirðingu og hreinsuðu svæðið. Báturinn hafði legið í höfninni í um fimm ár.

NEFNDARÁLIT:

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

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hefur verið með nokkur mál til umfjöllunar vegna langleguskipa og eru orsakir þess að þau sökkva oftar en ekki vegna vanhirðu af einhverju tagi.

RNS hefur gert eftirfarandi tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands:

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

Nr. 101 / 10 Gæskur RE 91

6. Sekkur í höfn



Gæskur RE 91 ©Gunnar Jónsson

Gæskur RE 91
Skipaskr.nr.: 0472
Smiðaður: Hafnarfjörður 1946
eik
Stærð: 56,80 brl; 57,00 bt
Lengd: 21,95 m Breidd: 5,28 m
Dýpt: 2,62 m
Vél: Cummins 272,00 kW
Árgerð: 1973
Annað: Langlegubátur
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 11. október 2010 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni



Myndin sýnir Gæsk RE sokkinn við bryggjuna. Mynd ©Hilmar Snorrason

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. júlí 2010 var Gæskur RE 91 við bryggju í Reykjavík. Veður: SA 5-8 m/s.

Vaktmenn LHG urðu varir við að báturinn var að sökkva og létu hafnarstarfsmenn vita. Reynt var að dæla úr honum með aðstoð Slökkviliðs höfuðborgarsvæðisins en það tókst ekki þannig að hann sökk. Báturinn hafði legið í höfninni í um þrjú ár. Í ljós kom að botnloki reyndist opinn.

NEFNDARÁLIT:

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

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hefur verið með nokkur mál til umfjöllunar vegna langleguskipa og eru orsakir þess að þau sökkva oftar en ekki vegna vanhirðu af einhverju tagi.

RNS hefur gert eftirfarandi tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands:

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

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI

Nr. 027 / 10 Óskar RE 157

1. Strandar í Hafnarfjarðarhöfn



Óskar RE 157 ©Hilmar Snorrason

Óskar RE 157
Skipaskr.nr.: 0962
Smiðaður: Zaandam Hollandi
1964 stál
Stærð: 250,00 brl; 379,00 bt
Lengd: 40,90 m Breidd: 37,25 m
Dýpt: 6,15 m
Vél: Stork Werkspoor 735,00 kW
Árgerð: 1981
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. mars 2010 var Óskar RE 157 í Hafnarfjarðarhöfn. Veður: Hægviðri.



Þegar skipið var að leggja úr höfn frá Hafnarfirði áleiðis til Grænlands með ýmsan búnað um borð þegar upp kom bilun í stjórnþúnaði skráfunnar. Skipstjóri hafði bakkað frá bryggjunni og ætlaði að setja á takmarkaða ferð áfram en í stað þess fór aðalvélin á fulla ferð. Hann ætlaði þá að setja aftur á afturábak en búnaðurinn tók seint við sér. Skipið tók ekki við sér fyrr enn það hafði strandaði í fjörunni innan hafnarinnar. Erfiðlega gekk einnig að stöðva vélina úr afturábakstillingu.

Hafnsögubáturinn Hamar var fenginn til aðstoðar og reyndi hann að draga Óskar RE af strandstaði en dráttartaugin á milli skipanna slitnaði. Á flóði tókst að ná skipinu á flot og var kafari fenginn til að skoða botninn. Engar skemmdir voru á botni skipsins en netadræsur reyndust vera í skráfunni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt upplýsingum frá viðgerðaraðila reyndist bilun vera í rafeindarstýrðum stjórn-tækjum. Einnig fannst bilun í prentkorti;
- að bilunin var rakin til slæmrar umgengni, raka vegna langrar legu skipsins og útleiðslu á 24V stýrisstraum (jafnstraumur). Fram kom að mikið var rafsoðið í skipinu fyrir brottför þar sem farmur var rafsoðinn við þilfarið sem gæti hafa haft áhrif á útleiðsluna.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að skipið strandaði var bilun í rafeindarstýrðum stjórn-tækjum á niðurfærslugír sem rekja má til slæms ástands.

Nr. 031 / 10 Lágey ÞH 265

2. Strandar við Héðinshöfða



Lágey ÞH 265 ©Hilmar Snorrason

Lágey ÞH 265
Skipaskr.nr.: 2651
Smiðaður: Akranesi 2005 plast
Stærð: 11,38 brl; 14,79 bt
Lengd: 12,43 m Breidd: 3,95 m
Dýpt: 1,50 m
Vél: Yanmar 314,00 kW
Árgerð: 2005
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrsla, Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. mars 2010 var Lágey ÞH 265 á siglingu á Skjálfanda. Veður: NA 6-9 m/sek,



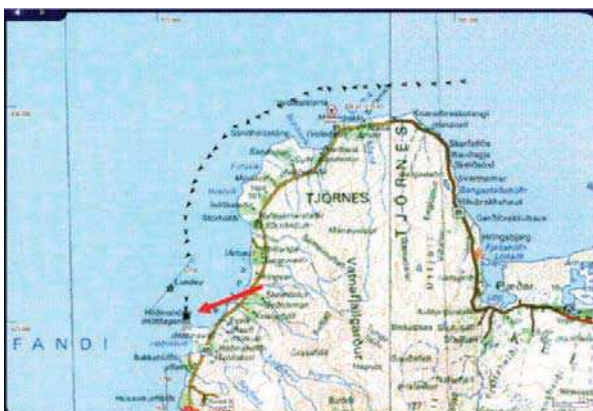
Myndin sýnir Lágey PH á strandstöð. (Mynd mbl.is/ÞR)

éljagangur. Djúprista um 1,2-1,4 metri. Háflóð kl. 08:09. Tímasetningar eru skv. upplýsingum frá Vaktstöð siglinga.

Lágey PH fór í línuróður um kl. 04:30 aðfaranótt 25. mars frá Kópaskeri en upp kom bilun skömmu síðar og þurfti því að leita hafnar aftur. Báturinn var aftur í höfn á Kópaskeri kl. 07:25 til viðgerða.

Kl. 10:17 var haldið aftur á miðin og lokið við að draga línuna. Kl. 18:30 var farið inn á Kópasker en strax út aftur. Kl. 22:40 hafði báturinn stutta viðkomu á Kópaskeri þar sem tveir af áhöfninni fóru í land áður en haldið var áleiðis til Húsavíkur.

Fyrsta hluta ferðarinnar stóð hásetinn vaktina í u.þ.b. eina klst. en þá tók skipstjórinn við stjórn bátsins.



Sigling Lágeyjar fyrir Tjörnes samkvæmt STK kerfi. Rauða örin sýnir strandstöð.

Kl. 01:55 strandaði báturinn við Héðinshöfða á stað, 66°05.844N og 017°20.880V. Skipstjórinn kallaði strax í strandstöð og óskaði



Lágey á strandstöð ©Halþór Hreiðarsson

eftir aðstoð. Fyrstu björgunarðilar komu á staðinn kl. 02:20 en það voru bátarnir Karólína PH 100 og Háey II PH 275. Þeir gátu ekki farið nálægt Lágey PH vegna grynninga og þeir voru ekki með nægjanlega langt dráttartóg.



Lágey komin á bil. ©mbl.is

Fljótlega var ljós að báturinn væri talsvert skemmdur og leki kominn að honum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnandi bátsins sofnaði og vaknaði við strandið;
- að báturinn var á u.þ.b. 9,5 hnúta ferð þegar hann tók niðri, fyrst með skrúfuna enda hún lægsti punktur;
- að þegar báturinn strandaði var stjórnandi hans búinn að vera síðustu 24 klst. um 5,5 klst. í höfn. Hann taldi sig hafa hvílst í um þrjár klst. í höfn á þessu tímabili og um eina klst. á siglingunni eftir að látið var úr höfn á Kópaskeri um kl. 22:40. Hann var eini réttindamaðurinn um borð;
- að um borð voru eftirtalin siglingatæki:

Sjálfstýring, dýptarmælir, straummælir, ratsjá og plotter, GPS, segulkompás og MaxSea siglingaforrit;

- að aðvörunarbúnaður var í dýptarmæli og ratsjá. Aðvörun frá þessum tækjum var hægt að tengja í siglingahugbúnd. Öll þessi tæki voru í gangi en aðvörunarbúnaður var ekki notaður;
- að stjórnandi bátsins var afleysingamaður en fram kom hjá þeim sem vanalega var með bátinn að hann hefði aðvörun á dýptarmæli alltaf faststillta á 3 faðma en sennilega hefði verið slökkt á því í ógáti. Ekki var farið sérstaklega yfir aðvörunarbúnaðinn þegar manna-skiptin áttu sér stað og ekki talin þörf á því vegna reynslu þess sem tók við.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var að stjórnandi sofnaði og tækjabúnaðurinn var ekki nýttur eins og kostur var á.

Nr. 062 / 10 Skvísa KÓ 234

3. Tók niðri og dreginn til hafnar



Skvísa KÓ 234 ©Þorgeir Baldursson

Skvísa KÓ 234
Skipaskr.nr.: 6418
Smíðaður: Hafnarfirði 1982 plast
Stærð: 3,90 brl; 3,70 bt
Lengd: 8,08 m Breidd: 2,28 m
Dýpt: 1,25 m
Vél: Volvo Penta 117,00 kW
Árgerð: 1997
Annað: Strandveiðar
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársællssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. maí 2010 var Skvísa KÓ 234 á siglingu frá Hafnarfirði til Reykjavíkur. Veður: A 3-5 m/s.

Skvísa KÓ var á siglingu frá Hafnarfirði til Reykjavíkur en þegar siglt var fyrir mynni Skerjafjarðar tók báturinn niðri á Kerlingarskeri svo hann varð vélarvana. Það skipstjóri strandstöð um aðstoð til hafnar.

Það voru björgunarskipin Gróa Pétursdóttir og síðar Ásgrímur S. Björnsson sem drógu bátinn til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagði að sjókort hafi verið um borð ásamt GPS-staðsetningatæki með kortagrunni í skjá en hann hafi ekki nýtt sér þau eða sett úr í kortið stefnu né miðanir til að sannreyna staðsetningu sína á siglingunni. Hann treysti því að geta siglt eftir landsýn þar sem hann taldi sig vera staðkunnugan á þessu svæði. Það hafi verið svo gott veður og einnig hafi verið flóð og hann taldi að báturinn flyti yfir allar grynningar sem þarna voru „því hann risti svo lítið þegar hann er á plani“;
- að flóð var kl. 23:47 í Reykjavík en báturinn strandar kl. 21:33, eða rúmum tveimur tímum fyrir flóð;



- að samkvæmt ferilskráningu úr STK- kerfi fellur siglingin að lýsingu skipstjóra og sýnir að hann hafi ekki haft áhyggjur af því að það flyti ekki yfir boðana í mynni Skerjafjarðar þ.e.a.s. Jörundarboða, Kepp og Kerlingasker (sjá kort);

- að báturinn var búinn Duo-Prop skrúfubúnaði og eyðilögðust báðar skrúfurnar þegar báturinn tók niðri.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök þess að báturinn tók niðri hafi verið vítavert kæruleysi við siglingu hans.

Nr. 078 / 10 Fjöður GK 90

4. Strandar í Fuglavík



Fjöður GK 90 ©Emil Páll Jónsson

Fjöður GK 90
Skipaskr.nr.: 6489
Smíðaður: Hafnarfirði 1980 plast
Stærð: 8,74 brl; 7,58 bt
Lengd: 9,67 m Breidd: 2,68 m
Dýpt: 1,06 m
Vél: Yanmar 191,00 kW
Árgerð: 1997
Annað: Strandveiðar
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, 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. júní 2010 var Fjöður GK 90 á siglingu í Miðnessjó. Veður: Logn



Fjöður á strandstað ©Víkurféttir/HBB

Formaðurinn hafði verið á veiðum rétt sunnan við Hausinn um 24 sml NV frá Sandgerði og var á landleið úr róðrinum. Á siglingunni sofnaði hann við stjórnina og báturinn strandaði kl.

17.02 í Fuglavík rúma eina sjómílu sunnan Sandgerðishafnar.

Björgunarbátur frá Björgunarsveitinni Sigurvon í Sandgerði dró síðan Fjöður GK á flot og inn til hafnar í Sandgerði eftir að féll undir hana að nýju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt STK kerfi var sigld stefna 135° og siglingahraði 7,4 hnútar þegar báturinn strandaði;
- að formaðurinn taldi að hann hafi sofnað um klukkustund áður en hann sigldi upp í fjöruna en það hafi komið værd yfir hann í logninu. Hann hafi ekki orðið var við neina breytingu á siglingunni fyrr en högg kom á bátinn;
- að báturinn er búinn dýptarmæli með dýpis- aðvörðun sem ekki var höfð virk og GPS staðsetningatæki en ekki kortarita með kortagrunni. Ekki var ratsjá í bátinum;
- að formaður sagðist hafa vakað í 14 stundir áður en hann blundaði. Hann hefði sofið illa nóttina áður og var frekar þreyttur þegar hann fór á sjó kl. 03:00. Lagði hann af stað til hafnar kl 14:00;
- að skemmdir urðu á hældrifi og botni en einnig kom gat inn í olíutank;
- að djúprista var um einn metri og afli í sjóferðinni um 300 kg;
- að formaður lét þess getið að eftirleiðis myndi hann virkja dýpisaðvörðun í dýptramæli til öryggis ef hætta er á að svona aðstæður skapist.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að stjórnandi bátsins sofnaði.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipstjórnarmenn fari ávallt vel hvíldir í sjóferð og nýti allar viðvaranir sem siglingatæki bátanna eru bún.

Nr. 086 / 10 Skúlaskeið

5. Strandar á Akureyjarfirfi



Skúlaskeið ©Hilmar Snorrason

Skúlaskeið
Skipaskr.nr.: 6581
Smiðaður: Siglufirði 1959 Fura
og eik
Stærð: 9,20 brl; 13,40 bt
Lengd: 11,72 m Breidd: 3,41 m
Dýpt: 1,34 m
Vél: Vetus 36,00 kW
Árgerð: 1985
Annað: Farþegar: 10
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 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 19. júní 2010 var farþegabáturinn Skúlaskeið á siglingu á Kollafirði skammt undan Akurey. Veður: VSV 3 m/sek. Sjór: Láðautt.

Verið var í útsýnissiglingu með farþega og siglt nálægt ströndinni á hægri ferð. Þegar komið var NA af eyjunni strandaði báturinn um 30 metra frá fjöruborðinu. Skipstjóri kallaði í nálægan farþega-bát sem svaraði ekki kallinu. Þá kallaði hann út hjálparbeiðni á rás 16 og var björgunarbáturinn Stefnir sendur frá Kópavogi og ferjaði hann farþegana yfir í farþegabátinn Rósina 2761 sem flutti þá til lands.

Ákveðið var að biðja eftir að félli aftur undir bátinn og flaut hann af steininum þegar féll að um kvöldið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa siglt þarna oft og gjörþekki svæðið en hann hafði siglt þarna þremur ferðir á dag þrjá daga vikunnar í mánaðar tíma;
- að þrátt fyrir það hafði skipstjóri ekki mið af steininum og hann viti ekki til þess að steinninn hafi nafn en núna hafi hann mið af honum;

- að þóð var kl. 12:02 en steinninn kemur misjafnlega mikið upp úr á fjöru en fjara var kl. 18:11 og sagði skipstjóri að steinninn hafi þá komið upp;
- að sögn skipstjóra var steinninn ekki merktur inn í kortið í siglingatölvu bátsins sem var af gerðinni Shipmate;
- að báturinn var með farþegaleyf en skipstjóri hafði ekki tilskilin réttindi s.s. námsskeið í fjar-skiptum ásamt hóp- og neyðarstjórnun.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var gáleysi við stjórn bátsins á varhugaverðu svæði.

Nefndin telur það einnig áhæðisvert að reglur um öryggismönnun vegna farþegaleyfis hafi ekki verið virtar.

Nr. 122 / 10 Sæfari

6. Tók niðri og dreginn til hafnar



Sæfari ©Útgerð

Sæfari
Skipaskr.nr.: 6897
Smiðaður: Vagum 1983 plast
Stærð: 8,90 brl; 8,40 bt
Lengd: 9,72 m Breidd: 2,88 m
Dýpt: 1,69 m
Vél: Volvo Penta 159,00 kW
Árgerð: 2005
Annað: Farþegar: 6
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 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 10. september 2010 var farþegabáturinn Sæfari í útsýnisferð við Suðureyjar á Breiðafirði. Veður: Hægviðri.

Þegar báturinn var staddur við Hrappsey tók hann niðri með þeim afleiðingum að skrufur skemmdust og ákoma kom á hælspáða. Bátsverjinn óskaði

eftir aðstoð og farþegaskipið Særún dró bátinn til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var á reki og taldi stjórnandi hans að straumur hefði borið hann á grunnsævi þar sem hann tók niðri. Þegar báturinn tók niðri kvaðst stjórnandi hans hafa gert þau mistök að kúpla inn skrúfum en við það lentu þær í botni og skemmdust.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn tók niðri var óaðgæsla stjórnandans.

Nr. 125 / 10 Háey þH 275

7. Strandar við Raufarhöfn



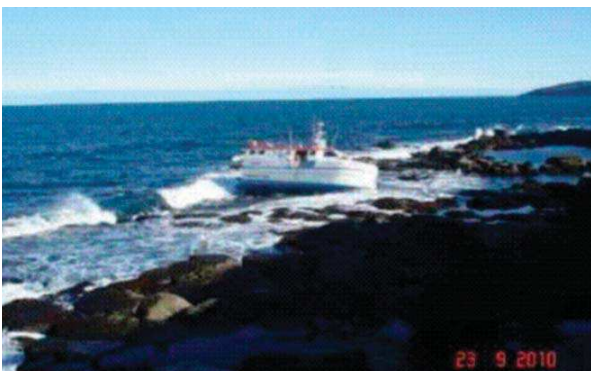
Háey þH 275 ©Hilmar Snorrason

Háey þH 275
Skipaskr.nr.: 2757
Smíðaður: Hafnarfirði 2007
plast
Stærð: 11,70 brl; 14,90 bt
Lengd: 11,94 m Breidd: 4,18 m
Dýpt: 1,62 m
Vél: Yanmar 368,00 kW
Árgerð: 2007
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Lögregluskýrsla, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 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.



Háey á strandstöð ©Lögreglan



Skemmdir á stefni, fyrir neðan perustefni ©Lögreglan



Skemmdir á kili ©Lögreglan



Skemmdir á stýri og skrúfu ©Lögreglan

ATVIKALÝSING:

Þann 23. september 2010 var Háey þH 275 á landleið til Raufarhafnar. Veður: SA 3 m/sek. og gott skyggni.

Báturinn hafði verið á línuveiðum á Rífsbanka og á siglingu til hafnar sofnaði stjórnandi hans með þeim aðeiningum að hann strandaði í fjörunni undir Hólshöfða suður af Raufarhöfn.

Þjörgunarskipið Gunnbjörg dró Háey þH á þot og til hafnar. Leki kom að vélarúminu en dælur bátsins höfðu undan honum.

Talsverðar skemmdir urðu á bátnum eins og sjá má á myndum hér á undan.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn taldi sig hafa sofnað þegar um fjórar sjómílur voru eftir í innsnglinguna til Raufarhafnar. Hann taldi sig hafa farið vel hvíldan á sjó um kl. 18:00 deginum áður og eftir línulögn um kl. 23:30 hefði hann lagt sig í um þrjár klst. Lagt var af stað til hafnar um kl. 09:00;
- að samkvæmt skráningu úr STK kerfi var báturinn á 10 hnúta ferð þegar hann strandaði við Hólshöfða suður af Raufarhöfn milli kl. 12:40 og 12:53. Kortið hér að neðan er úr STK kerfi og sýnir siglingu bátsins og strandstað;



- að skipstjórinn kvaðst hafa verið að horfa á DVD eftir að hásetarnir þrír fóru í koju eftir að landstímið hófst. Þegar fjórar mílur voru til hafnar mundi skipstjórinn eftir að hann hafði talið að hann gæti náð að horfa á einn þátt í viðbót, af því efni sem hann var að horfa á, áður en hann kæmi til hafnar;
- að báturinn var vel tækjum búinn og með viðvörunarbúnað í siglingatækjum sem var ekki notaður;
- að aðrir skipverjar voru sofandi en vöknuðu við strandið. Skipstjórinn lét þá fara í björgunarbúninga;
- að 7,6 tonn af afla var um borð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var að stjórnandi sofnaði og tækjabúnaðurinn var ekki nýttur eins og kostur var á.

Nefndin átelur skipstjórnann fyrir að hafa á sigl-

ingunni verið með hugann við sjónvarpsáhorf og þar með stofnað öryggi skipverja og skips í mikla hættu.

Nr. 126 / 10 Kári AK 33

8. Slitnar upp og strandar

Kári AK 33 ©Hilmari Snorrason

Kári AK 33
Skipaskr.nr.: 1761
Smíðaður: Garðabæ 1987 stál
Stærð: 11,90 brl; 19,70 br
Lengd: 12,09 m Breidd: 3,99 m
Dýpt: 1,70 m
Vél: Ford Mermaid 165,00 kW
Árgerð: 1987
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, 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 26. september 2010 var Kári AK 33 við bólfestar í Hvammsvík í Hvalfirði. Veður: Austlæg 8-32 m/s (Þyrill).

Um nóttina slitnaði báturinn frá bólinu og rak á land. Eigendum bátsins tókst að ná honum á flot með eigin vélarafl þegar féll undir hann aftur. Engar skemmdir urðu á bol bátsins.



Kári AK á strandstað. Landfestin sem slitnaði hefur kastast yfir rekkverk.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn hafði legið við bólið frá því í byrjun júní og síðast hafði verið farið um borð í hann viku áður;
- að báturinn lá við ból sem lagt hafði verið út með 0,660m³ steinsteyptum hnalli með í steypum stálkeng og keðjum fyrir niðurstöðu upp í bólið. Á kósfestingu við bólið var 30 mm ný nælon stroffa sem í var bundið 40 mm landfestatóg sem slitnaði í hnútnum. Ekki var vitað um aldur landfestarinnar;
- að sögn eiganda var gengið frá legufærum eftir atvikið með tveimur festingum í bólið og var önnur höfð slakari.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að festar bátsins voru of veikar. Eigendur hefðu átt að gera ráðstafanir í samræmi við veðurspá.

Nr. 146 / 10 *Víkingur KE 10*

9. Strandar í Keflavík



Víkingur KE 10 ©Emil Páll Jónsson

Víkingur KE 10
Skipaskr.nr.: 2426
Smíðaður: Kanada /
Hafnarfjörður 2006 plast
Stærð: brl; 10,70 bt
Lengd: 11,30 m Breidd: 3,02 m
Dýpt: 1,36 m
Vél: Cummins 187,00 kW
Árgerð: 2007
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, 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 14. nóvember 2010 var *Víkingur KE 10* að koma til hafnar í Keflavík. Veður:

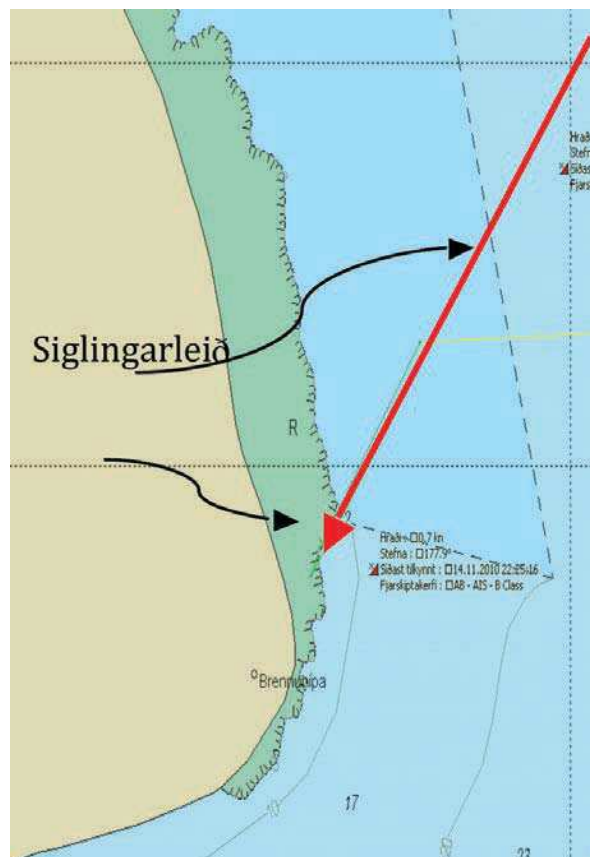
Á siglingunni var bátnum siglt á klettaflös á Brennunípu á milli Grófarhafnar og Helguvíkur. Skipstjórinn gat losað bátinn strax með því að

bakka en leki var kominn í lúkarinn og var siglt inn í Grófina þar sem hann var tekinn á land. Við áreksturinn féll annar bátsverjinn á höfuðið og vankaðist.

Málið var tekið fyrir á fundi RNS þann 18. febrúar 2011 og hafa drög verið send aðilum máls og Siglingastofnun Íslands til umsagnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa verið að koma úr róðri í Faxafóa. Hann hafi lítið séð út um saltstorknar rúðurnar þegar ljósin ofan af berginu skinu á þær. Ekki sé hægt að þrifa þær við þessar aðstæður;
- að aðdjúpt er upp í fjöruna og sagðist skipstjóri hafa vitað að hann var mjög nærri landi. Hann ætlað að kanna fjarlægðina og kveikja á kastaranum en rafmagn hafði slegið út svo hann varð að slá því inn en á meðan hann var að því sigldi hann upp í fjöruna;



- að skipstjóri sagðist vera staðkunnugur þar sem hann hafi róð úr Keflavík í áratugi en sökum erfiðleika með að sjá út um rúðurnar

- hafi hann ekki getað nýtt sér landmið;
- að radar var í gangi sem hann nýtti sér ekki til staðarákvörðunar á siglingunni þegar nær dró höfninni
 - að siglingatölva með MaxSea kortaforriti stutt af GPS staðsetningartæki sem var í bátinum sem skipstjóri notfærði sér ekki heldur hafði til hliðsjónar;
 - að skipstjóri sagðist hafa verið búinn að draga úr ferð þegar komið var upp undir ströndin en siglingahraði var 10,9 hnútar samkvæmt ferilskráningu;
 - að atvikið var ekki tilkynnt til Vaktstöðvar siglinga.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var skortur á árvekni skipstjóra á siglingunni þegar hann vissi að hann var mjög nálægt landi.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipstjórar upplýsi ávallt Vaktstöð siglinga um atvik sem þessi til að tryggja sem best öryggi áhafnar og skips.

Nr. 147 / 10 Hákon EA 148

10. Tók niðri á breiðafirði



Hákon EA 148
Skipaskr.nr.: 2407
Smíðaður: Chile 2001 stál
Stærð: 1.554,00 brl; 3.003,00 br
Lengd: 76,20 m Breidd: 14,40 m
Dýpt: 9,60 m
Vél: MaK 5.400,00 kW
Árgerð: 2001
Fjöldi skipverja: 24

Hákon EA 148 ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni og Jóhanni Ársællsyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. nóvember 2010 var Hákon EA 148 að

síldveiðum með hringnót á Kiðeyjarsundi skammt vestan Stykkishólms. Veður: A 3-5 m/sek.

Verið var að leita síldar og sigldi skipið á hægri ferð til suðvesturs inn í vikið á milli Leiðólfseyjar og Vaðstakksness. Kl. 14:25, þegar beygt var til norð-vesturs til að snúa við, rakst skuturinn utan í tangagrunn sem gengur norður úr fjörunni. Nokkur hávaði barst undan skipinu og var kúplað frá skrúfu en skipið festist ekki. Með skrúfu og hliðarskrúfum var skipinu siglt frá landinu. Skipverjar gerðu lekaleit og fannst leki á bakborðssíðu til hliðar við bakborðs aðalvél sem var stöðvuð. Vélstjóri ræsti austurdælur í vélarúmi og þegar svelgir voru ausnir hafði ein dæla undan lekanum þrátt fyrir aukinn siglingahraða.

Eftir samráð við útgerð var siglt inn í Grundarfjörð og eftir að lagst var að bryggju var kafað við skipið og kom þá í ljós stórt gat á skipinu en í því stóð steinn. Var ákveðið að setja skúffu yfir gatið með steininum til að unnt væri að sigla skipinu til viðgerðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra hafði hann margoft siglt inn í þennan krika á milli lands og eyjarinnar til að kasta á síldartorfu. Botninn sé hreinn leirborinn botn og hann hafi ekki orðið var við staka steina eða tinda þarna en vitað af tanganum því það sjáist móta fyrir þarum á fjöru;



- að samkvæmt dagbókarfærslum var haldin stefna inn í vikið inn af Leiðólfsey fyrst rv.210° og haldinn hraði 5 hnútar. Þegar stýri var sett 30° til stjórnborða snérist skipið eðlilega og beygði til norðurs í átt að eyinni. Þegar skipið var komið á 260° hætti það að snúast en yfirstýrimaðurinn stökk til og setti báðar hliðar-skrúfur á fullt afl til stjórnborða;
- að djúprista skipsins að aftan var 7,60 m ;
- að kl. 14:25 var aðfall en flóð var kl. 15:26 í Stykkishólmi. Var þá austurfall frammi á sundinu fyrir framan eyjar. Engin straumkort eru til af hafsvæðinu en gera má ráð fyrir að vesturfall eða bakfall hafi verið svona nærri ströndinni enda er það nánast regla þar sem fallastraumar eru sterkir;
- að öll skrúfublöðin eyðilögðust og var einnig skipt um eitthvað af búnaði skrúfuhaussins. Gatið inn úr bakborðssíðunni var tæpa fimm metra framan við skutgafl og að mestu stíflað af grjótinu en enga ákomu var að sjá annars staðar á botni eða súð;
- að yfirstýrimaður, sem var ásamt skipstjóra á stjórnþalli, sagði að eitt högg hafi komið á skipið en eftir á að hyggja og með tilliti til hávaðans sem barst undan skipinu hafi grjót sogast inn í skrúfuhringinn og eyðilagt skrúfunna á meðan hún var að koma því frá sér;
- að sögn yfirstýrimanns væru oftast þrír skipstjórnarmenn á stjórnþalli við svona aðstæður en í þetta sinn hefðu þeir verið tveir;
- að yfirstýrimaðurinn sagði að síldin lægi oft inni í þessari kverk en sást ekki á tækjum nema farið væri mjög nærri þar sem svo grunnt væri á svæðinu;
- að VSS var ekki látið vita af strandinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins má rekja til vanmats skipstjóra á aðstæðum.

Þá bendir nefndin á mikilvægi þess að skipstjórar upplýsi ávallt Vaktstöð siglinga um atvik sem þessi til að tryggja sem best öryggi áhafnar og skips.

SKIP VÉLARVANA

Nr. 012/ 10 Jói Brands GK 517

1. Vélarvana og dreginn til hafnar



Jói Brands GK 517 ©Halþór Hreiðarsson

Jói Brands GK 517
Skipaskr.nr.: 6991
Smíðaður: Hafnarfirði 1987
plast
Stærð: 9,30 brl; 9,60 bt
Lengd: 9,93 m Breidd: 3,23 m
Dýpt: 1,55 m
Vél: Cummins 187,00 kW
Árgerð: 2004
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. janúar 2010 var Jói Brands GK 517 á siglingu til Grindavíkur tæpar tvær sml. suður af Selatöngum. Veður: V-5 m/sek

Á siglingunni dró skyndilega niður í vélinni og hún stöðvaðist. Eftir nokkra skoðun á vélbúnaðinum og brennsluolíu kerfinu ætlaði skipstjóri að setja vélina í gang aftur en þrátt fyrir kröftuga ræsingu fór hún ekki í gang.

Þar sem rek var upp að ströndinni bað hann um aðstoð og var björgunarskipið Oddur V. Gíslason sent á staðinn og dró það Jóa Brands GK til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun viðgerðarmanns kom í ljós bilun í rafmagnsrofa að straumpræði í ádrepara-spólu við gangráð svo straumur fór af spólunni;
- að skipstjóri vissi ekki af þessu óvenjulega fyrirkomulagi að straumur verði að standa á spólunni svo vélin haldist í gangi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að vélin stöðvaðist var straumrof í ádrepara-spólu vegna bruna í rofa í stjórnbörði.

Nr. 015 / 10 Litli Hamar SH 222

2. Vélarvana og dreginn til hafnar



Litli Hamar SH 222 ©Guðm. St. Valdimarsson

Litli Hamar SH 222
Skipaskr.nr.: 1773
Smíðaður: Akranesi 1987 plast
Stærð: 10,20 brl; 13,80 bt
Lengd: 11,11 m Breidd: 3,64 m
Dýpt: 1,40 m
Vél: Cummins 187,00 kW
Árgerð: 2003
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. janúar 2010 var Litli Hamar SH 222 á línuveiðum um 13 sml NV af Rífi. Veður: SA 4-5 m/sek.

Um morguninn þegar verið var að draga línuna svaraði skúfan ekki og þegar að var gáð hafði skúfuöxullinn gengið aftur úr öxultenginu sem er aftan við gírinn.

Skipstjóri taldi ekki tök á viðgerð og óskaði eftir aðstoð björgunarskipisins Bjargar sem kom og dró Litla Hamar til Rífhafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tengið var klofið flangstengi og við skoðun á því var sýnilegt að klofið var alveg hert saman og splitti sem skúfað var ofan í öxullinn hafði brotnað;
- að ekki er vitað hvort sama málkerfi var á skúfuöxli og flangsinum (tommumál eða metramál).

NEFNDARÁLIT:

Telja má líklegt að flangsinn hafi ekki fengið fulla herslu utan um öxulinn þar sem klofinn var alveg hertur saman.

Nr. 024 / 10 Bjargfugl RE 55

3. Vélarvana og dreginn til hafnar



Bjargfugl RE 55 ©Hilmar Snorrason

Bjargfugl RE 55
Skipaskr.nr.: 6474
Smíðaður: Kópavogi 1982
plast
Stærð: 8,00 brl; 7,00 bt
Lengd: 9,70 m Breidd: 2,70 m
Dýpt: 1,72 m
Vél: Yanmar 50,00 kW
Árgerð: 1996
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. febrúar 2010 var Bjargfugl RE 55 á siglingu á Kollafirði. Veður: NNA 12-17 m/sek.

Þegar báturinn var staddur skammt norður af Viðey stöðvaðist vélin og óskuðu bátsverjar eftir aðstoð. Björgunarbátar voru kallaðir út og þegar að var komið hafði Bjargfugl RE rekið vestur fyrir eyrna. Björgunarskipið Ásgrímur S. Björnsson dró hann til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tankurinn var 450 ltr. og jafngamall bátinum. Hann hafði verið smíðaður úr stáli og reyndust suðurnar á honum illa farnar af ryði en einnig var mikill gróður í tanknum. Eftir atvikið var smíðaður tankur úr ryðfríu stáli;
- að bátnum var siglt á móti veðri og komu snögg högg á hann. Taldi eigandinn að það hefði orsakað los á gróðri í tanknum;
- að allar olíusíur stífluðust af óhreinindum úr

olíutank. Í ljós kom að olíutankurinn var lekur og illa farinn af ryði. Þegar bátnum var siglt á móti veðrinu hafði hreyfing hans komið losi á óhreinindin og stíflað síurnar. Rúmlega 200 ltr. af olíu voru í tanknum;

- að eigandinn sagðist skipta oftast um síur en þörf er á;
- að tvö akkeri voru um borð og voru þau tilbúin.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök atviksins vera þá að ekki hafi verið nægjanlega fylgst með ástandinu á olíutanknum og hvetur nefndin sjómenn minni báta að skoða reglulega ástand olíutanka.

Nr. 025/10 Hans Jakob GK 150

4. Vélarvana og dreginn til hafnar



Hans Jakob GK 150 ©Hilmar Snorrason

Hans Jakob GK 150
Skipaskr.nr.: 1639
Smíðaður: Hommelvik Noregi 1978
stál
Stærð: 99,80 brl; 153,80 bt
Lengd: 25,98 m Breidd: 6,00 m
Dýpt: 5,20 m
Vél: Mitsubishi 515,00 kW
Árgerð: 1985
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. febrúar 2010 var Hans Jakob GK 150 á veiðum með sæbjúguplóg um 4 sml. NNA af Garðskaga. Veður: NA 6-8 m/s og ölduhæð: 1,2 metri.

Við veiðarnar festist plógurinn í botni og það þyngdist á vélinni. Við að reyna að losa hann fór keðja í skrúfuna en hún losaði fljótlega. Eftir að plógurinn var laus reyndist óvenju mikill afli í

honum og kraninn réð ekki við að hífa hann inn. Til að auka kraftinn á krananum var gefin meiri olíugjöf en það dugði ekki til en skipverjar tóku þá eftir að það fór að rjúka út um öndunarop. Vélstjóri fór niður í vélarúm og sá að hitamælir á vélinni sýndi of mikið og reyndi hann að kæla vatnskassann með vatni en hitinn lækkaði ekki. Hann stöðvaði þá aðalvélin.

Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein dró Hans Jakob GK til Sandgerðis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stimpill hafði festst, rífið slíf, vatnið farið af aðalvélinni og hún yfirhitnað. Vatnið fór niður í pönnu og blandaðist smurolíunni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 030/10 Jonni SH 84

5. Vélarvana og dreginn til hafnar



Jonni SH 84 ©Allfons Finnsson

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

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. mars 2010 var Jonni SH 84 á útleið úr Kópavogshöfn Veður: Logn. Eftir að haldið var úr höfn varð skipstjóri var við að olíu vantaði á stýrið. Hann bætti vökvakerfis-

olíu á kerfið og hélt áfram siglingunni. Þegar komið var út með Bessastaðanesi varð báturinn stjórnláus því öll olían hafði lekið út um samsetningu á lögn að stýristjakk.

Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og lét akkeri falla á meðan hann beið eftir drætti en björgunarskip dró bátinn til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við að fylla á vökvakerfi stýrisbúnaðarins kláruðust vökvabirgðir bátsins og þegar lekinn kom í ljós var engin vökvi eftir til að bæta á;
- að þegar leka samsetningin var losuð frá stýristjakknum kom í ljós að kónn hafði dregist fram af lögninni inni í samsetningunni og var nær laus. Skipstjóri taldi að kónninn hafi aldrei herst almennilega utan um rörið og farið nær allur út af rörinu áður en full hert var að rónni þegar rörið var „kónað“ í upphafi;
- að skipstjóri vissi ekki hvaða gerð kónninn var;
- að þrjár gerði kóna koma til greina og er ekki sama hvernig handbrögðum er beitt við kónun röra. Ef röng aðferð er notuð festist kónninn ekki á rörinu;
- að skipstjóri taldi að hreyfing hafi komið á rörið meðan verið var að vinna við rafmagnslagnir í bátnum. Rörið lá áður með eldri rafmagnsköplum sem fjarlægðir höfðu verið og það gæti hafa orðið til þess að það losnaði endanlega um rörið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök atviksins vera þá að ekki hafi verið réttilega gengið frá samsetningu á rörinu.

Nr. 038 / 10 Steini GK 34

6. Vélarvana og dreginn til hafnar



Steini GK 34 ©Þóróddur Sævar Guðlaugsson

Steini GK 34
Skipaskr.nr.: 6905
Smiðaður: Hafnarfirði 1987
plast
Stærð: 5,80 brl; 5,10 bt
Lengd: 7,99 m Breidd: 2,62 m
Dýpt: 1,47 m
Vél: Sabb 52,00 kW
Árgerð: 1987
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 11. október 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. apríl 2010 var Steini GK 34 á siglingu norður af Garðskaga. Veður: NA 12 m/sek.

Bátsverjinn var á leið til fiskveiða en vélin stöðvaðist norður af Garðskagaflös og óskaði hann eftir aðstoð varðskips. Mikið rek var á bátnum í átt að flösinni en varðskipsmenn settu út léttbát og björguðu Steina GK. Varðskipið dró síðan bátinn til Keflavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fæðilögn frá olútanknum hafði stíflast af óhreinindum úr tanknum sem fór af stað við hreyfingu bátsins;
- að olútankurinn var fullur af olíu og þegar hann var tæmdur reyndist 2-3 sm þykkt lag af óhreinindum vera í botni hans;
- að eigandinn taldi hugsanlegt að óhreinindin hefðu komist í tankinn í olíu frá birgja tveimur árum áður. Hann kvaðst hafa spurnir af slæmu ástandi á olíu á þeim tíma en báturinn var ekkert hreyfður á síðasta ári;
- að legufæri voru tiltæk um borð í bátnum en ekki var talin ástæða til að setja þau út.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur eigendur báta að huga vel að ástandi olíugeyma sérstaklega ef bátar hafa staðið óhreyfðir í langan tíma.

Nr. 056/10 Hvítá HF 118

7. Vélarvana og dregin til hafnar



Hvítá HF 118 ©Guðmundur St. Valdimarsson

Hvítá HF 118
Skipaskr.nr.: 1823
Smiðaður: Esbjerg / Stykkishólmur
1987 plast
Stærð: 5,30 brl; 7,00 bt
Lengd: 9,55 m Breidd: 2,54 m
Dýpt: 0,98 m
Vél: Volvo Penta 77,00 kW
Árgerð: 1994
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. maí 2010 var Hvítá HF 118 suður af Arnarstapa. Veður: SA 3-6 m/sek. (Hraunsmúla)

Þegar bátsverjinn ætlaði að kippa á veiðislóðinni, þar sem bátinn rak upp að Geltinum, fór vélin ekki í gang þar sem startarinn virkaði ekki en spennumælir sýndi nægjanlegt rafmagn. Bátsverjinn kallaði á nálæga báta en fékk engin svör og kastaði út akkeri sem stöðvaði rekið. Síðan kallaði hann í strandstöð og Hítará tók Hvítá HF í tog inn til Arnarstapa.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn bátsverjans heyrðist lágt „urrr“ frá startaranum í fyrsta starti um morguninn en þegar reynt var aftur ræsti hann vélina eðlilega;
- að nýr startari var tiltækur um borð en ekki var unnt að koma honum við fyrr en komið var í höfn. Nýi startarinn ræsti ekki vélina en þegar straumur var tekinn beint af rafgeymum með lausum startkapli ræsti hann vélina;
- að farið var aftur út á veiðislóðina eftir að tengt hafði verið framhjá hnífrofum en þeir voru einu hlutirnir sem voru gamlir í rafkerfinu.

Nýir hnífrofar voru síðan settir á lögnina;

- að báturinn hafði staðið á landi frá 2001 þar til núverandi eigandi keypti hann í desember s.l. og endurbýggði

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar voru ónýtir hnífrofar.

Nr. 057/10 Þórdís GK 198

8. Vélarvana og dreginn til hafnar



Þórdís GK 198 ©Valur Björn Línberg

Þórdís GK 198
Skipaskr.nr.: 6159
Smiðaður: Mótun 1980 plast
Stærð: 2,17 brl; 3,71 bt
Lengd: 7,43 m Breidd: 2,23 m
Dýpt: 0,70 m
Vél: Bukh 15,00 kW
Árgerð: 1980
Annað: Strandveiðar
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. maí 2010 var Þórdís GK 198 á handfæraveiðum NNA af Garðskaga. Veður: NNA 7-8 m/s.

Vél bátsins stöðvaðist og í ljós kom að mikil óhreinindi voru í forsiunni og einnig virtist vera sjór eða raki í gruggkúlunni. Bátsverjinn óskaði eftir aðstoð og Ra KE 11 dró bátinn til Keflavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn bátsverja var tankurinn hreinsaður í fyrra en þar sem mjög erfitt er að komast að síðum vegna veltuskilríma (til að minnka slátt í tanknum) var sennilega lítið hreinsað þar;
- að bátsverjinn taldi að áfyllingalokið á tanknum, sem er niðurfellt í borðstokk, gæti hafa lekið og vatn komist í tankinn. Í ljós kom að að lokið hafði verið þétt með sílikonkitti sem

farið var að leysast upp vegna olíunnar;

- að ekki var tekið sýni af olíunni í tanknum eða síuhúsinu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök atviksins megi rekja til ófullnægjandi hreinsunar tanksins sem og slæmum frágangi á loki hans.

Nr. 067/10 Sæborg SH 83

9. Vélarvana og dreginn til hafnar



Sæborg SH 83 ©Þorgeir Baldursson

Sæborg SH 83
Skipaskr.nr.: 6716
Smiðaður: Hafnarfirði 1986
plast
Stærð: 4,80 brl; 4,60 bt
Lengd: 8,46 m Breidd: 2,44 m
Dýpt: 0,93 m
Vél: Volvi Penta 117,00 kW
Árgerð: 1997
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 11. október 2010 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. júní 2010 var Sæborg SH 83 á handfæraveiðum skammt undan Brennuboða framan við Kolgrafarfjörð. Veður: A 5 m/sek

Bátsverjinn varð var við gangtruflanir í vélinni og náði hann ekki fullri orku út úr henni svo hann ákvað að sigla á hægri ferð til hafnar. Þegar komið var í hafnarmynni Stykkishólsmshafnar stöðvaðist vélin. Hann kastaði út báðum drekunum en þeir virtust ekki halda í fyrstu og rak bátinn að klettunum í Fálka en stöðvaðist nokkrum metrum frá þeim. Bátsverjinn óskaði eftir aðstoð og Bjössi RE 277 dró Sæborgu SH inn í höfnina.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við fyrstu skoðun á vélinni reyndist hún föst.

Þegar strokklokin höfðu verið tekin af strokkunum kom í ljós að ventill var brotinn og hafði hann keyrst niður í stimpil og sett hann fastan;

- að hæfilegt magn af smurolíu var á vélinni og ástand hennar gott. Ekkert var heldur athugað við kælivatn og virtist vélin ekki hafa hitnað;
- að engin frekari viðgerð var framkvæmd á vélinni því ný vél var sett í bátinn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 070 / 10 Auður ÍS 42

10. Vélarvana og dregin til hafnar



Auður ÍS 42 ©Þorgeir Baldursson

Auður ÍS 42
Skipaskr.nr.: 2442
Smíðaður: Hafnarfirði 2000 plast
Stærð: 7,20 brl; 8,20 bt
Lengd: 9,53 m Breidd: 2,94 m
Dýpt: 1,22 m
Vél: Volvo Penta 196,00 kW
Árgerð: 2000
Annað: Strandveiðar
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 11. október 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. júní 2010 var Auður ÍS 42 á siglingu um 24 sml VNV af Barða. Veður: Hægviðri

Á siglingunni fór aðvörun vélarinnar í gang og gaf til kynna að hún væri að ofhitna. Bátsverjinn óskaði eftir aðstoð og kom björgunarskipið Gunnar Friðriksson og dró bátinn til Ísafjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélin missti kælivatn. Rör hafði gefið sig neðst á sílenderkápunni og kælivatnið leikið rólega af vélinni. Rörið fór á samsetningu sem var orðin þreytt.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur menn að huga reglulega að öllum vélbúnaði.

Nr. 071 / 10 Þórdís GK 198

11. Vélarvana og dregin til hafnar



Þórdís GK 198 ©Valur Björn Línberg

Þórdís GK198
Skipaskr.nr.: 6159
Smíðaður: Hafnarfirði 1980 plast
Stærð: 2,17 brl; 3,71 bt
Lengd: 7,43 m Breidd: 2,23 m
Dýpt: 0,70 m
Vél: Bukh 15,00 kW
Árgerð: 1980
Annað: strandveiðar
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 11. október 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. júní 2010 var Þórdís GK 198 um sjö sml. NNV af Garðskaga. Veður: N-NA 8-9 m/sek.

Á siglingunni varð báturinn vélarvana og dró björgunarskipið Jón Oddgeir hann til hafnar í Sandgerði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fæðidælan fyrir brennsluolíuna bilaði. Um var að ræða Primerdælu sem einnig var hægt að nota handvirk. Í henni hafði brotnað gormur en einnig var sía á dæluhúsinu hálfstífluð og gömul membra orðin hörð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur menn til að fara vel yfir allan vélbúnað áður en lagt er á sjó.

Nr. 075 / 10 Guðmundur rauði RE 37

Nr. 077 / 10 Gunni litli HF 44

12. Vélarvana og dregin til hafnar

Guðmundur rauði RE 37 ©Hilmar Snorrason

Guðmundur rauði RE 37
Skipaskr.nr.: 7037
Smiðaður: Hafnarfirði 1987 plast
Stærð: 6,20 brl; 4,90 bt
Lengd: 7,73 m Breidd: 2,68 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Ford Mermade 57,00 kW
Árgerð: 1987
Annað: Strandveiðar
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 11. október 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. júní 2010 var Guðmundur rauði RE 37 á siglingu í Miðnessjó. Veður: SA 4–5 m/sek.

Þegar eftir var um 4 til 5 sml af siglingunni inn til Sandgerðis dró niður í vélinni og ákvað bátsverjinn að stöðvaða hana. Hann óskaði eftir aðstoð og dró Sæljos GK bátinn til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um olíustíflu var að ræða. Skipt var um síur og lofttæmt en ekki tókst að ná olíunni upp. Í ljós kom að mikil óhreinindi voru í olíutanknum og var um 10 sm leðja í botni hans;
- að við að reyna að dæla olíunni upp var startarinn notaður til að snúa vélinni en við það bræddi hann úr sér.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir á mikilvægi þess að olíutankar séu hreinir.



Gunnur litli HF 44 ©Emil Páll Jónsson

Gunnur litli HF 44
Skipaskr.nr.: 9048
Smiðaður: Frakklandi 1984 plast
Stærð: 4,57 brl; 4,79 bt
Lengd: 9,00 m Breidd: 2,42 m
Dýpt: 1,26 m
Vél: Vetus 147,00 kW
Árgerð: 1991
Annað: Strandveiðar
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Llokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. júní 2010 var Gunnur litli HF 44 á handfæraveiðum í Húllinu (Reykjanesröst). Veður: Logn

Vélin stöðvaðist og þrátt fyrir að hreinsaðar höfðu verið síur náðist olían ekki að vélinni sökum stíflu í olíurörinu. Skipstjóri bað um aðstoð og kom björgunarskipið Oddur V. Gíslason og dró Gunna litla HF ásamt Guðmundi rauða RE 37 til Grindavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að í höfn var komið voru tekin sýni úr tanknum og einnig voru tekin sýni úr birgðatanki N1 í Sandgerði. Niðurstöður rannsóknar hjá Fjölvæðing rannsóknarstofu eru eftirfarandi:
- Úr tanka Gunna litla HF var 6,7% botnfall vatns og óhreininda. Klóríð prófun var magn í mgCl/L 61,6%. bakteríur 104. gerlar 103. sveppir 0.
- Af botni afgangslutanksins leiddi sjónskoðun í ljós að olían var tær og með eðlilegum lit. Ekkert klóríð mældist en bakteríur voru <103. gerlar <103. og sveppir 0.
- Úr afgangslubýssunni reyndist olían óaðfínnaleg.
- að tankurinn var hreinsaður eftir að sýni höfðu

verið tekin og að sögn eiganda voru mikil óhreinindi í honum. Þá höfðu leifar af pakkningarefni lekið niður í tankinn undan mannopinu;

- að eigendur sögðust hafa hreinsað tankinn um hálfum mánuði áður og sett nýja Racor-skilju á soglögnina. Annar sagðist ekki geta fullyrt hversu vel það hafi verið gert en sagði að tankurinn hafi verið tómur og enginn sjór í honum;
- fram kom hjá eigendum að það hafi verið tekin olía í Hafnarfirði áður en farið var með bátinn til Sandgerðis.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins má rekja til þess að sjór komst í tankinn og myndaði örverugróður.

Nr. 082 / 10 Háborg HU 10

14. Oliulaus og dreginn til hafnar



Háborg HU 10 ©Halþór Hreiðarsson

Háborg HU 10
Skipaskr.nr.: 2405
Smíðaður: Noregi 1983 plast
Stærð: 27,20 brl; 25,10 bt
Lengd: 14,29 m Breidd: 4,16 m
Dýpt: 1,95 m
Vél: Yanmar 121,00 kW
Árgerð: 1983
Annað: Strandveiðar
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. júní 2010 var Háborg HU 10 á siglingu til hafnar á Skagaströnd. Veður: Logn

Þegar skammt var eftir stöðvaðist vélin og fljótlega kom í ljós að engin olía var eftir á oliugeymunum. Bátsverjar óskuðu eftir aðstoð og björgunarskipið Húnabjörg dró Háborgu HU inn í höfnina.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tveir síðutankar eru í bátnum og á þeim eru mæliglös (hæðarglös) sem lokuð eru frá tanknum með hraðlokum eins og reglur kveða á um. Ýta þarf á spindil lokans til að opna fyrir og þegar þeim er sleppt lokast fyrir;
- að skipstjóri gerði sér ekki grein fyrir að opna þyrfti fyrir lokana til að sjá rétt magn olíu í tanknum hverju sinni. Yfirborð í hæðarglösunum var því í þeirri hæð sem verið hafði þegar síðast hafði verið ýtt á lokana.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var þekkinga- og kæruleysi bátsverja.

Nr. 083/10 Hafbjörg SU 50

15. Vélarvana og dreginn til hafnar



Hafbjörg SU 50 ©Hilmar Snorrason

Hafbjörg SU 50
Skipaskr.nr.: 6196
Smíðaður: Hafnarfirði 1980 plast
Stærð: 2,17 brl; 3,71 bt
Lengd: 7,43 m Breidd: 2,23 m
Dýpt: 0,70 m
Vél: Yanmar 1.999,00 kW
Árgerð: 31,6
Annað: Strandveiðar
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 11. október 2010 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 14. júní 2010 var Hafbjörg SU 50 á strandveiðum skammt austan við Skrúð. Veður: Logn.

Þegar bátsverjinn ætlaði að gangsetja vélina til að kippa á fiskislóðinni virkaði startarinn ekki þrátt fyrir að gott ástand virtist vera á rafgeymi. Hann óskaði eftir aðstoð og Andrea KÓ Óó dró bátinn til Fáskrúðsfjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lélegt samband á öðrum pólum á rafgeymnum olli straumleysinu og þurfti aðeins að skafa hann og skóinn. Athygli vakti að óhreindin voru ekki sjáanleg að sögn bátsverjans;
- að rafgeymirinn var mældur með fulla hleðslu eins og spennumælir hafði sýnt;
- að um borð var dreki til taks

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 089/10 Bliki SH 113

16. Stjórnvana og dregin til hafnar

Bliki SH 113 ©Jón Páll Ásgeirsson

Bliki SH 113
Skipaskr.nr.: 6008
Smíðaður: Hafnarfirði 1978
plast
Stærð: 2,20 brl; 3,70 bt
Lengd: 7,43 m Breidd: 2,23 m
Dýpt: 0,70 m
Vél: Bukh 18,00 kW
Árgerð: 1993
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. júní 2010 var Bliki SH 113 á grá-sleppuveiðum norður af Hrúteyjarál á Breiðafirði. Veður: Logn.

Á veiðunum við Blikaskerin varð báturinn stjórnlaus og í ljós kom að stýrisblaðið hafði brotnað frá hællegunni. Formaður óskaði eftir aðstoð og Sturla SH 1 dró Blika SH til Stykkishólms.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stýrisblaðið er slétt stálplata 48 x 36 sm að stærð og hefur sennilega verið 6 mm þykk í upphafi. Neðstu 10 sm voru sýnilega meira

tærðir heldur en efri hlutinn og voru neðstu fimm sm komnir niður í 2 mm. Skörp skil eru á litarhætti neðri hluta stýrisins og var það nánast svart. Þessi litabreyting bendir til þess að báturinn hafi staðið í leirfjöru og þar sem sýrur hafi átt verulegan þátt í tæringunni;

- að þegar báturinn er ekki á sjó fellur undan honum á fjöru. Þá sekkur hann u.þ.b. hálf fet í leir.

NEFNDARÁLIT:

Örsök atviksins er tæring í stýrisblaði sem líklega má rekja til mikils sýrustigs í leir.

Nr. 098/10 Fjóla SH 121

17. Vélarvana og dreginn til hafnar

Fjóla SH 121 ©Emil Páll Jónsson

Fjóla SH 121
Skipaskr.nr.: 1516
Smíðaður: Skagaströnd 1978 plast
Stærð: 11,10 brl; 14,90 bt
Lengd: 11,87 m Breidd: 3,67 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Ford Mermaid 90,00 kW
Árgerð: 1989
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. júlí 2010 var Fjóla SH 121 á netaveiðum sunnan Snæfellsness. Veður: Logn

Þegar kúplað var að skrúfu virkaði hún ekki og í ljós kom að að lega í öxulhúsi undir lestinni hafði brotnað. Óskað var eftir aðstoð og björgunarsveit in Lífsbjörg sendi harðbotna slöngubát á staðinn. Hann dró Fjólu SH til hafnar á Arnarstapa.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þetta var í annað skiptið á þremur vikum

sem þetta gaf sig. Einnig hafði samskonar bilun komið upp áður sjá mál RNS 019/07 og 062/08;

- að skrófuöxullinn gengur aftur frá vél og um öxulhús sem fest er á band undir lestinni. Eftir síðustu viðgerð sagði skipstjóri að viðgerðar- maður hafi athugað hvort kast væri á öxlinum. Engin sveigja sást á honum en hann var ekki sveigjumældur;
- að lítilsháttar sveigja getur komið á tengið af því vélina og girinn eru á gúmmípúðum en tengið á að jafna það;
- að búið var að setja á tengið smurkopp og var það smurt reglulega með koppafeiti en ekki feiti sem þolir sjó (stefnirörafeiti). Það er af gerðinni Aquadrive og á að vera lokað og vatnspétt og þarfnast því ekki smurningar;
- að skipstjóri sagði að eftir að honum hafi borist vitneskja um fyrri bilanir hafi hann látið athuga með breytingu á búnaðinum með því að setja tvær burðarlegur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar má rekja til lélegrar hönnunar öxulbúnaðarins.

Nr. 111 / 10 Jón Magnús skemmtibátur

18. Vélarvana dregin í land

Jón Magnús
Skipaskr.nr.: 7571
Smíðaður: Noregi 2006 plast
Stærð: 9,93 brl; 14,79 bt
Lengd: 10,70 m Breidd: 3,30 m
Dýpt: 2,42 m
Vél: Volvo Penta 179,90 kW
Árgerð: 2006
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 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. ágúst 2010 var skemmtibáturinn Jón Magnús á siglingu í Faxaflóa Veður: V 3-4 m/ sek.

Skipverji var á fiskveiðum skammt vestur af Kjalarnesi og þegar veiðunum lauk setti hann á fulla ferð til Reykjavíkur. Siglt hafði verið í um tíu mínútur þegar hann veitti því athygli að reyk lagði frá vélarrúninu. Taldi hann að eldur væri laus og stöðvaði vélina. Hann kallaði eftir aðstoð og var björgunarbáturinn Halla Jónsdóttir send á vettvang. Þegar formaður opnaði niður í vélarrúmið og reykur og gufa hafði stigið upp úr því var enginn eldur en soðið hafði á vélinni vegna bilunar í sjódælu í kælikerfi vélarinnar

Björgunarbáturinn Halla Jónsdóttir dró bátinn til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sjódælan við kælikerfið var gúmmíhjóla- dæla og við skoðun á henni var hjólið ónýtt svo dælan hélt ekki uppi þrýstingi á kerfinu;
- að formaður sagðist ekki hafa orðið var við að stífla kæmi í sjóinntakið sem er í hældrifi en ekki í botni bátsins;
- að yfirhitavar er í aðvörunarbúnaði vélarinnar og á hann að gefa aðvörun með ljósi og flautu ef kælivatnshiti fer yfir fyrirfarm ákveðið hitastig;
- að formaður varð ekki var við að aðvörunar- kerfi vélarinnar gæfi merki um yfirhitun kæli- vatnsins. Þessi búnaður hefur því verið bilaður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að gúmmíhjól í sjódælu kæli- kerfis vélarinnar eyðilagðist en ekki er ljóst hvað skemmdi hjólið.

Nr. 118 / 10 Fjóla SH 121

19. Vélarvana og dregin til hafnar

Fjóla SH 121 ©Emil Páll Jónsson

Fjóla SH 121
Skipaskr.nr.: 1516
Smiðaður: Skagaströnd 1978
plast
Stærð: 11,10 brl; 14,90 bt
Lengd: 11,87 m Breidd: 3,67 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Ford Mermaid 90,00 kW
Árgerð: 1989
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 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 28. ágúst 2010 var Fjóla SH 121 á siglingu 13,5 sml. N af Garðskagavita. Veður: N- NV- 5- 10 m/sek.

Á siglingunni hætti gírinn að virka og þegar að var gáð hafði olían minnkað á honum. Skipstjóri hafði samband við strandstöð og bað um aðstoð við að draga bátinn til hafnar og var nærstætt varðskip sent til að draga bátinn til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra kom mikill hávaði frá gírnum en ekkert olíubað var að sjá í kringum hann en tveimur róðrum áður var olíuhæð eðlileg;
- að þegar gír og skrúfubúnaður var skoðaður í höfn reyndist gír í góðu lagi en sveigjutengi brotið og hávaðinn hafði leitt með öxlinum inn í gírinn;
- að þann 16. desember 2009 hvolfdi bátinum og hann sökk en var bjargað. Eftir slysið var skipt um vél en gírinn var sagður upptekinn og settur við vélina. 17. júlí s.l. bilaði sveigjutengi á skrúfuás (mál 09810) og var nýtt tengi sett á öxulinn þar sem skipstjóri vissi af veikleika búnaðarins áður en RNS upplýsti hann um

þrálátar bilanir á öxultengi (mál 01907 og 06208). Lét hann skoða búnaðinn og hanna nýjan en hugðist notast við tengið þar til fullnaðar viðgerð færi fram;

- að þegar skrúfubúnaðurinn fram í gír var tekinn frá reyndist kast vera á skrúföxlinum og þegar búið var að koma nýju hönnuninni fyrir bætti báturinn við sig gangi um tvo hnúta og vélin gekk mikið léttar að sögn skipstjóra.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunar í öxultengi má rekja til slæmrar hönnunar og ísetningar búnaðarins.

Nr. 123 / 10 Jón Trausta RE 329

20. Vélarvana og dreginn til hafnar

Jón Trausta ©Emil Páll Jónsson

Jón Trausta RE 329
Skipaskr.nr.: 6458
Smiðaður: Hafnarfjörður 1983
plast
Stærð: 6,20 brl; 5,30 bt
Lengd: 9,96 m Breidd: 2,40 m
Dýpt: 0,93 m
Vél: Yanmar 213,00 kW
Árgerð: 1996
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Dagbók lögreglu; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 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 19. september 2010 var Jón Trausta RE 329 á handfæraveiðum á SV af Reykjanesi. Veður: Hægviðri.

Vélin fór skyndilega á mikinn snúning og þrátt fyrir að vélaráðreparinn væri settur á hélt vélin áfram að ganga á yfirsnúningi um skamman tíma þar til snúningshraðinn féll og vélin stöðvaðist. Bátsverjinn vildi ekki gangsetja að nýju og óskaði eftir aðstoð. Björgunarskipið Oddur V. Gíslason dró Jón Trausta RE til Grindavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í höfn var vélin skoðuð og gangsett aftur og kom þá upp sama staða að vélin fór á mikinn snúning en áður en hún brotnaði datt snúningshraðinn snögg og hún gekk eðlilegan hægagang;
- að afgastúrbínan (skolloftshverfill) var tekin af vélinni og tekin i sundur á verkstæði. Þar kom í ljós að þéttingar höfðu gefið sig svo smurólía undir þrýstingi komst inn í skolloftsgreinina og þaðan inn í sprengirými;
- að eigandi sagðist hafa vitað af sömu vandkvæðum á þessari tegund véla. Þá vill smurólía úr botnpönnu vélarinnar sogast um öndun upp í skolloftshverfil afgastúrbínunnar. Þegar skart er gefið inn rís báturinn mikið upp að framan og smurólían þrýstist aftur í vélina upp að önduninni. Hann sagðist hafa fært öndunarlögnina úr túrbínunni inn á ventlalokið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að vélin fór á yfirsnúning var bilun í smurolíuþéttingum inn í skolloftshverfil.

Nr. 131 / 10 Bliki skemmtibátur

21. Stjórnvana og dreginn í land

Bliki
Skipaskr.nr.: 6869
Smíðaður: USA 1980 plast
Stærð: 2,64 brl; 2,97 bt
Lengd: 6,48 m Breidd: 2,28 m
Dýpt: 0,94 m
Vél: Volvo Penta 100,00 kW
Árgerð:
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 18. febrúar 2011 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Hilmar Snorrassyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 30. september 2010 var skemmtibáturinn

Bliki 6869 á siglingu við Ó-baujuna í Faxaflóa. Veður: SA 7 m/sek

Formaður varð var við að smurolíuþrýstingur féll og þrátt fyrir að olíu væri bætt á vélina náði hún ekki upp þrýstingi og óskaði hann þá eftir aðstoð. Björgunarbáturinn Halla Jónsdóttir var send til aðstoðar og dró hún bátinn til hafnar á Seltjarnarnesi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun á vélinni kom í ljós að lok á smurolíukælii var farið að leka;
- að lokið var úr járni og var orðið gegnumryðgað utan frá;
- að hús smurolíukælis var úr áli sem og báturinn en það gæti hafa haft áhrif á hraða tæringar;
- að vélin var gömul en báturinn hafði staðið á landi í fimm ár;
- að eigandi sagðist hafa verið búinn að skipta um allar olíulagnir utan á vélinni sökum þess hversu ryðgaðar þær voru áður en báturinn var sjósettur.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 139 / 10 Aðalsteinn Jónsson SU 11

22. Vélarvana og dreginn til hafnar



Aðalsteinn Jónsson SU 11 ©Hilmar Snorrason

Aðalsteinn Jónsson SU 11
Skipaskr.nr.: 2699
Smíðaður: Noregi 2001 stál
Stærð: 1.677,00 brl; 3.129,00 bt
Lengd: 77,40 m Breidd: 14,50 m
Dýpt: 9,90 m
Vél: Wartsila 5.520,00 kW
Árgerð: 2001
Fjöldi skipverja: 20

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd 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:

Pann 19. október 2010 var Aðalsteinn Jónsson SU 11 á síldveiðum en hélt sjó í Síldarsmugunni. Veður: 18 – 25 m/sek.

Vélstjóri var í vaktklefa vélarúms þegar viðvörðun frá viðvörðunarkerfi kom um óeðlilegan hita á slíf A5. Við athugun kom í ljós að reykjareimur var við slífina og „drain“ rörum á aðalvélinni. Einnig lagði hvítan reyk út um öndun á þilfari frá sveifarhúsi. Hann lét vita upp í brú og stöðvaði vélina í vaktklefanum og tók rafmagn af henni. Þá kvað við mikil sprenging úr vélarúminu og brunaviðvörðunarkerfi fór í gang. Áhöfnin mætti á stjórnpall samkvæmt viðbragðsáætlun.

Eftir að vélarúmið hafði verið reykkræst kom í ljós að allar sprengilúgur á sveifarhúsi höfðu sprungið út. Eftir skoðun vélstjóra var ljóst að um meiriháttar bilun var að ræða á stimpli nr. A5 en sökum veðurs og mikillar hreyfingar var ekki talið ráðlegt að ráðast í viðgerð. Skipstjórinn hafði því samband við útgerð og varð það úr að Jón Kjartansson SU 111 var sendur til að draga skipið til Eskifjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stimpill í strokk A5 hafði rifið slífina illa og hún brotnað í tvennt um hringjaraufarnar á honum þar sem hann var stopp (sjá mynd). Gat var komið á stimpilinn vegna hita;



- að úr sveifarás liggur smurrás eftir endilangri stimpilstönginni upp í stimpilboltann sem er gegnumboraður en endarnir blindaðir með töppum. Upp úr boltanum sprautast smurólan upp undir stimpilkollinn til kælingar en hluti

olíunnar leitar út um smurrásir í stimplinum til smurningar á slífinni;

- að þegar í land var komið var bæði slíf og stimpillinn tekin úr í einu og nýtt sett í staðinn. Við þríf á botnpönnu að því loknu fundust tveir tappar úr stimpilboltaenda. Þegar skemmdi stimpillinn var tekin úr slífinni sást að annar tappinn hafði farið úr og hinn var á leið út úr smurrásinni;
- að ljóst var að þarna lægi orsök bilunarinnar og var þá ákveðið að taka alla stimpla úr vélinni til skoðunar. Í strokk B4 sást að slíf var skemmd og aðeins farið að sjást á stimpli;
- að við skoðun á öllum stimpilboltunum kom í ljós að af tólf boltum voru sex í lagi en á hinum voru tapparnir komnir meira og minna út úr sætum sínum;
- að skipt var um alla stimpilbolta og voru blindtapparnir í þeim sverari en þeir gömlu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunar var sú að blindtapparnir voru ekki að réttum sverleika.

Nr. 140 / 10 Sæfari GK 50

23. Vélarvana og dreginn til hafnar

Sæfari GK 50 ©Inga Jóhannesdóttir

Sæfari GK 50
Skipaskr.nr.: 6702
Smiðaður: Hafnarfjörður 1985
plast
Stærð: 5,90 brl; 5,30 bt
Lengd: 8,40 m Breidd: 2,69 m
Dýpt: 1,46 m
Vél: Yanmar 140,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd 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 sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Pann 29. október 2010 var Sæfari GK 50 á

siglingu norður af Engey. Veður: N 10-11 m/s.

Á siglingu úr Hvalfirði til Reykjavíkur stöðvaðist vélín skammt norður af Engey. Eftir lauslega athugun á ástæðu vélarstöðvunarinnar og árangurslausar gangsetningar hennar hafði formaður samband við Vaktstöð siglinga og óskaði eftir aðstoð til að komast til hafnar.

Björgunarskipið Ásgrímur S. Björnsson dró bátinn til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun á brennsluolíukerfi vélarinnar reyndist það stíflað og var skipt um forsú og fínsú. Einnig var allri olíu tappað undan olíugeyminum sem er botngeymir úr ryðfríu stáli;
- að sögn formanns komu mikil óhreinindi úr tanknum sem virtist vera einskonar gróður. Í upphafi ferðar var tankurinn um það bil hálfur og var olían farin að minnka verulega þegar vélín stöðvaðist. Taldi formaður að verulega hafi gruggast upp í tanknum vegna veltings;
- að báturinn hafði legið ónotaður í höfn frá því strandveiðum lauk í byrjun ágúst.

NEFNDARÁLIT:

Orsök vélarstöðvunar voru óhreinindi í olíutank vegna skorts á umhirðu.

Nr. 144 / 10 Venus HF 519

24. Vélarvana og rekur að landi



Venus HF 519
Skipaskr.nr.: 1308
Smíðaður: Spánn 1973 stál
Stærð: 1.156,00 brl; 1.779,00 bt
Lengd: 77,53 m Breidd: 11,60 m
Dýpt: 7,50 m
Vél: MaK 2.355,00 kW
Árgerð: 1979
Fjöldi skipverja: 27

Venus HF 519 ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, 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 4. nóvember 2010 var Venus HF 519 á siglingu um 3 sml. norður af Kögri. Veður: NA 6-10 m/s, ölduhæð 4 m.

Vakthafandi vélstjóri varð var við að olía flæddi út um öryggislúgur efst á sveifarhúsi (sprengilúgur). Hann gerði stjórnpalli og yfirvélstjóra þegar viðvart um að hann þyrfti að stöðva vélina sem hann og gerði.

Skipstjórinn lét strandstöð og nærliggjandi skip þegar vita að skipið væri vélarvana skammt undan Kögri og ræki í átt að landi. Hann lét gera akkeri klár til notkunar ef með þyrfti.

Viðgerð á vélinni hafði verið framkvæmd áður en skipið lagði úr höfn nokkrum klukkustundum áður og tengdi vélstjórinn atvikið strax viðgerðinni. Hann ræsti varasmurolíudælu til að dæla smurolíunni úr sveifarhúsinu. Í sögröri við aðalsmurolíudælu vélarinnar fannst grisjuklútur í sigti sem stöðvaði flæðið að dælunni svo frárennsli úr botnpönnu vélarinnar inn í smurolíutank stöðvaðist.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að búið var að keyra aðalvélina í 15 klukkustundir frá því viðgerð lauk;
- að smurolíudælan er tvöföld þ.e.a.s. önnur hlið hennar dælir upp úr smurolíutanknum og heldur uppi smurþrýstingi vélarinnar og hin hliðin, sem alltaf er afkastameiri, dælir smurolíunni úr botnpönnunni í smurolíutankinn. Þessi dæla er drifin af snúningi vélarinnar;
- að vara smurolíudælan er rafdrifin og einnig tvöföld og þurfti því að aftengja sögrörið á þrýstihlið hennar;
- að vakthafandi vélstjóri stóð við aðalvélina þegar bilunin kom fram og áttaði sig strax á hvað var í gangi. Taldi hann að ef hann hefði verið staddur í vaktlefa þá hefði hann hugsanlega ekki orðið var við þetta fyrir en að tjón hefði geta orðið á vélinni;

- að yfirvélstjórinn sagðist treysta viðgerðarverkstæðinu og ekki gera neinar séstakar kröfur umfram það að faglega sé staðið að verki. Hann sagði að eftirleiðis verði botnpannan tæmd áður en viðgerð hefst og hún yfirlitinn áður en sveifarhúsi er lokað;
- að engar skriflegar verklagsreglur eru hjá viðgerðaraðila um hvað varast beri við svona viðgerð annað en þær hefðbundnu vinnureglur sem verkstjóri setur sér og sínum mönnum munnlega;
- að verkstjórinn sagði að þeir hefðu oft unnið í þessari vél en eftirleiðis verður gerð krafa um að búið sé að dæla allri olíunni úr pönnunni, með vara smurolíudælunni, áður en sambærileg viðgerð hefst til að girða fyrir að svona óhapp endurtekið sig.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins má rekja til slælegra vinnubragða við viðgerð á aðalvél skipsins.

Nr. 151 / 10 Guðrún BA 127

25. Vélarvana og dreginn til hafnar



Guðrún BA 127
Skipaskr.nr.: 2085
Smiðaður: Noregi 1990 plast
Stærð: 6,00 brl; 9,40 bt
Lengd: 10,54 m Breidd: 3,35 m
Dýpt: 2,09 m
Vél: Deutz 148,00 kW
Árgerð: 2000
Fjöldi skipverja: 2

Guðrún BA 127 ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. maí 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 22. nóvember 2010 var Guðrún BA 127 á siglingu skammt sunnan Bjargtanga. Veður: NV 3-4 m/sek

Þegar komið var fyrir Bjarg á siglingunni frá Tálknafirði fór skipstjórinn niður í vélarúm til eftirlits og sá að brennsluolía sprautaðist undir þrýstingi úr samsetningu við vélina. Hann stöðvaði strax vélina og kom í ljós að annar olíutankurinn var tómur og vélarrúmið allt í olíubaði. Hann óttaðist að eldur kæmi upp ef vélin væri ræst að nýju og óskaði því eftir aðstoð. Nærstatt varðskip dró bátinn inn í Rífshöfn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að formaður sagðist hafa verið að ferja bátinn á milli hafna og því hafi hann ekki þekkt vélarúmið sem skyldi. Hann sagði að það hafi ekkert bent til olíulekans hvorki í gangtruflunum eða með öðrum hætti. Eftir athugun á olíumagni því sem eftir var í bátnum taldi hann að sprautast hafi um 250 lítrar af olíu út í vélarúmið og yfir vélina;
- að viðgerðarmaður sem kom að viðgerðinni sagði að álpétihringur, sem þetta átti samsetningu á aðstreymisröri olíuverks, hafi verið mikið tærður. Þegar hann hafi fjarlæggt hringinn hafi hann molnað niður nánast í duft;
- að lögnin var úr vírflétuðum barka og samsetningin „banjo-samsetning“ sem er úr stáli en olíuverkshúsið er úr járni. Viðgerðarmaðurinn sagðist aldrei nota svona álhringi við þessar samsetningar heldur eirhringi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var óheppilegt efnisval á þéttihring.

Nr. 152 / 10 Von GK 113

26. Stjórnvana og dreginn til hafnar



Von GK 113 ©Alfons Finnsson

Von GK 113
Skipaskr.nr.: 2733
Smiðaður: Hafnarfirði 2007 plast
Stærð: 11,60 brl; 15,00 bt
Lengd: 13,02 m Breidd: 3,74 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Yanmar 368,00 kW
Árgerð: 2007
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. maí 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 24. nóvember 2010 var Von GK 113 á siglingu norðan Hornbjargs. Veður: NV 8-10 m/sek.

Þegar komið var vestur fyrir Hælavík varð báturinn stjórnlaus þar sem segullokahús á háþrýstilögninni við þrýstihlið annarrar vökvadællunnar hafði brotnað. Háþrýstivökvinn sprautaðist niður í kjalsog og vökvakerfið tæmdist á einu augabragði.

Gert var við til bráðabirgða með slöngutengingu en þar sem ekki voru til nema 20 lítrar að háþrýstivökva um borð var stýrið mikið til óvirkt. Meðan á viðgerð stóð rak bátinn í átt að landi og að henni lokinni var reynt að setja stefnu frá landinu. Eftir að ljóst var að báturinn var nær stjórnlaus kallaði skipstjóri eftir aðstoð og bar Páll Jónsson GK 7 á milli samskipti við strandstöð.

Þjörgunarskipið Gunnar Friðriksson kom Von GK til aðstoðar og dró hana til Bolungarvíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í reglugerð 592/1994 kafla V-7, grein 1.7 er heimiluð undanþága frá almennri reglu um neyðarstýri sem hljóðar svo: „Á bátum með tvö aðskilin stjórnkerfi sem hvort um sig má nota til að stjórna bátnum, þarf ekki neyðarstýri ef stjórnkerfin eru ekki búin vökvaslöngum.“ Í ofangreindri undanþáguheimild um frávík frá kröfum um neyðarstýri þarf búnaðurinn að uppfylla tvö atriði það er í fyrsta lagi aðskilin stjórnkerfi og í öðru lagi að búnaðurinn sé ekki búinn vökvaslöngum. Hvorug þessara atriða eru uppfylltar varðandi bógskrúfu. Stýrið og bógskrúfan eru tengdar með háþrýstislöngum og koma saman í samtengdu kerfi og bæði í forðatank og

sameiginlegri ventlakistu;

- að í skýrslu sem gerð var um reynslusiglingu skipsins: „Reynslusigling skips með mestu lengd allt að 15 metrum“ sem dagsett er í Hafnarfirði 17. apríl 2007 kemur fram eftirfarandi spurningar og svör í grein 3.4 Neyðarstýri. „Reyndist unnt að stjórna skipinu með neyðarsveif?: Flöpsum og bógskrúfu“. Ekki kemur fram í skýrslunni hvernig veður og sjólag var í reynslusiglingunni enda þess ekki krafist í verklagsreglum;
- að samkvæmt ofansögðu teljast bæði jafnvægisbörð og bógskrúfa neyðarstýri sakvæmt skýrslu um reynslusiglingu þar sem þau eru rafdrifin með rafmótor og því sjálfstæður búnaður frá stýrisbúnaðinum;
- að sögn skipstjóra er ætlast til að bógskrúfan notist til stýringar í svona tilfellum og telur hann undarlegt að svo sé. Enda sé hún á sama kerfi og stýrið og virki ekki á yfir 4 hnúta hraða né í einhverjum vindi;
- að skipstjórinn reyndi að nota jafnvægisbörðin á skut sem neyðarstýri en báturinn vildi bara fara í hringi sökum sterks NV vinds og tilheyrandi veltingi. Skipstjóri taldi ekki raunhæft að nota þennan búnað sem varastýrisbúnað við þær veðuraðstæður sem þarna voru. Hann vildi geta þess að eftir atvikið hafi hann reynt jafnvægisbörðin til stýringar í logni og þá hafi þau virkað í logni á ferð yfir fimm hnútum en báturinn slagaði mikið í bæði borð;
- að samkvæmt reglugerðum og verklagsreglum við skoðun kemur fram að ekki þarf að taka tillit til veðurþátta í reynslusiglingu eins og vinds og sjólags. Þetta á bæði við um mat á prófun á neyðarstýrisbúnaði og sjóhæfni;
- að á veðursíðu Veðurstofunnar kemur fram að kl.12:00 þann 17. apríl 2007, þegar reynslusigling fór fram, var SV 6m/sek í Reykjavík en reynslusigling var framkvæmd við Hafnarfjarðahöfn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunar var sprunga sem kom í slöngutengi í stýriskerfi bátsins.

Nefndin bendir á að samkvæmt skoðunarskýrslu

er fallið frá hefðbundnu neyðarstýri. Ætlast er til að neyðarstýri sé með jafnvægisbörðum og bóg-skrúfu. Það er mat nefndarinnar að bógskrúfa í þessum bát uppfylli ekki skilyrði til slíkra nota og verður því ekki lagt mat á hæfni hennar til stýringar bátsins á siglingu enda segir Siglingastofnun að bógskrúfa sé ekki flokkuð sem neyðarstýri í þessum bát.

Það vakti hinsvegar athygli nefndarinnar að í reglugerðum og verklagsreglum um reynslu-siglingu er ekki ætlast til að tekið sé tillit til veður-farspáttá enda þeirra ekki getið.

Nr. 158 / 10 Sóley SH 124

27. Vélarvana og dreginn til hafnar



Sóley SH 124 ©Hilmar Snorrason

Sóley SH 124
Skipaskr.nr.: 1674
Smiðaður: Seyðisfjörður 1985
stál
Stærð: 144,20 brl; 201,00 bt
Lengd: 25,99 m Breidd: 7,00 m
Dýpt: 5,70 m
Vél: Caterpillar 416,00 kW
Árgerð: 1984
Fjöldi skipverja: 8

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni og Jóhanni Ársælsyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. nóvember 2010 var Sóley SH 124 að togveiðum á „Agötumiðum“ 50 sml vestur af Bjargtöngum. Veður: SV 12 m/s.

Verið var að kasta trollinu og hlerarnir komnir í sjó þegar skipstjóri varð var við að skrúfan „datt út“ og skipið missti ferð. Þegar var farið í að ná trollinu inn aftur svo það lenti ekki undir skipinu. Við skoðun kom í ljós að alvarleg bilun var í skrúfugírnum svo skipstjóri hafði samband við Helgu RE 49 og fékk hana til að draga Sóleyju SH til Grundarfjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fyrirkomulag er á þann hátt að aftan við vélina stendur deiligír (Mekong) með þremur sjálfstæðum aflúrtökum og er hann drifinn með gegnumgangandi öxli frá vél. Skrúfugírinn (Ulstein 220) er boltaður aftan á deiligírin og tengdur við öxulinn með flangsi inn í skrúfugírs-húsinu.
- að við nánari skoðun á skrúfugírnum kom í ljós að boltar og stýripinnar í tenginu höfðu brotnað og gengið aftur í kúplingshúsið, spænt það upp með þeim afleiðingum að þeir og kúplingin möluðust niður;
- að sex boltar voru til að skrúfa flangsinn saman ásamt sex stýripinum. Ekki var að sjá að boltarnir hafi verið splittaðir að sögn yfirvélstjóra en af ummerkjum gengja má ætla að þeir hafi líklega verið límdir í gengjurnar. Hann sagði að við samsetningu að nýju voru boltahausarnir gegnumboraðir og splittaðir með vír tveir og tveir saman;
- að sögn yfirvélstjóra var hætt á að málmsalli hefði komist í legur og var því skipt um þær allar. Kúplingin skemmdist mjög mikið en þar sem afgreiðslufrestur á nýrri var langur var gert við hana til bráðabirgða og að sögn yfirvélstjóra verður skipt um hana þegar hún berst;
- að sögn yfirvélstjóra var aðalgírinn tekin til viðgerðar 1999 en deiligírin var tekin frá til viðgerðar fyrir um sex árum en þá var síðast átt við tengið;
- að skipstjóri sagðist ekki minnast þess að veiðarfæri hafi farið í skrúfunu svo alvarlegt gæti talist. Hann hafði heyrt að fyrir meira en tíu árum hafi farið í skrúfunu svo vélin stöðvaðist en ekki var talið að skemmdir hefðu orðið;
- að sögn yfirvélstjóra fylgdi gírnum búnaður til að neyðarkúpla sem í þetta skipti hefði ekki komið að gagni. Það vakti samt athygli að framleiðandi kúplingarinnar gerði ráð fyrir að hægt væri að neyðarkúpla en framleiðandi gírsins hafði hannað gírhúsið þannig að það er ekki hægt að koma búnaðinum við.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT

Nr. 026 / 10 Sæunn Eir SH 303

1. Skipverji slasast við löndun



Sæunn Eir SH 303 ©Alfons Finnson

Sæunn Eir SH 303
Skipaskr.nr.: 2166
Smíðaður: Hafnarfirði 1992
plast
Stærð: 7,70 brl; 7,60 bt
Lengd: 8,93 m Breidd: 3,08 m
Dýpt: 1,54 m
Vél: Cummins 209,00 kW
Árgerð: 1995
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. október 2009 var Sæunn Eir SH 303 við bryggju í Ólafsvík.

Verið var að landa úr bátum þegar brún á kari sem verið var að hífa festist undir brík á lúguopi en við það gekk neðri hluti þess til hliðar og klemmdi bátsverja sem stóð milli þess og lúguopsins. Bátsverjinn fór til læknis aumur og marinn daginn eftir og eitt rif hafði brákast.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátsverjinn taldi ekkert hafa verið að hífingunni sjálfri heldur að aðstæður hafi verið þröngar;
- að bátsverjinn taldi sig hafa getað farið undir þilið eða upp úr lestinni í stað þess að standa í lúguopinu;
- að enginn sérstakur var að segja kranamanni til heldur kölluðust þeir á við hífinguna.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er að bátsverjinn stóð í lúguopinu við hífinguna.

Nr. 029 / 10 Inga VE 74

2. Skipverji féll í höfnina



Inga VE 74 ©Hilmar Snorrason

Inga VE 74
Skipaskr.nr.: 6382
Smíðaður: Hafnarfirði 1981
plast
Stærð: 5,00 brl; 4,40 bt
Lengd: 8,41 m Breidd: 2,36 m
Dýpt: 1,45 m
Vél: Perkins 60,00 kW
Árgerð: 2001
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 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 24. febrúar 2010 lá Inga VE við landfestar í Vestmannaeyjahöfn.

Báturinn lá við svokallaða rana á flotbryggju en enginn bátur var í stæðinu við hlið hans. Skipstjórinn var að fara í land úr eftirlitsferð um bátinn þegar hann hrasaði og féll af rananum og í sjóinn. Hann kallaði á hjálp því hann sá engan bryggjustiga til að komast upp úr sjónum. Vegfarandi sem var á gangi á hafnarsvæðinu heyrði köllin og sótti fleiri menn til hjálpar. Drógu þeir manninn úr sjónum.

Skipstjóranum varð ekki meint af volkinu og eftir að hafa farið undir heita sturtu jafnaði hann sig fljótt.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að flotbryggjan, sem ranarnir eru festir á, er 25 metra löng og lagt fram af steinsteyptri bryggju með bryggjustigum en enginn stigi er á flotbryggjunni;
- að skipstjórinn sagði að fremur hátt væri af borðstokknum niður á ranann og þegar hann kom niður á hann gaf annað hné hans eftir.

Hann hefur nú útbúið sér stiga til að fara að og frá borði;

- að skipstjórinn náði taki á bryggjunni og hélt sér í hana. Hann sagði að neyðarstigi hefði verið aftan á bát sínum en hann mundi ekki eftir honum þar sem hann lá í sjónum;
- að í reglugerð um hafnarmál nr. 326/2004 segir að á flotbryggjum skuli ávallt vera einn stigi á þeim enda flotbryggju sem er fjær landi. Bil milli stiga skal vera að jafnað 15 m á hvorri hlið flotbryggju, eftir aðstæðum;
- að hafnaryfirvöld í Vestmannaeyjum segja að flotbryggjan sé í einkaeigu. Samkvæmt upplýsingum SÍ var flotbryggjan tekin út árið 2006 og þá var gerð athugasemd vegna stiga. Bryggjan var einnig skoðuð í desember 2009 en þá höfðu ekki verið gerðar úrbætur á henni en þrátt fyrir það voru ekki gerðar athugasemdir við ástand hennar á þeim tíma;
- að við skoðanir SÍ á flotbryggjum eru hafnaryfirvöld látin hafa skoðunarskýrslur með þeim athugasemdum sem gerðar eru en fram kom að þau vilji oft meina að flotbryggjur í einkaeigu séu þeim óviðkomandi. Siglingastofnun Íslands telur að það sé skýrt að allar bryggjur lúti ákvæðum reglugerðar um hafnarmál og slysavarnir í höfnum.

NEFNDARÁLIT:

Orsaka atviksins er sú að skipverjinn missti jafnvægið þegar hann steig á ranann og þar sem ekki var bátur í næsta bás féll hann í sjóinn.

Nefndin telur ófært að ekki hafi verið stigi á flotbryggjunni eins og athugasemdir höfðu verið gerðar um. Hafnaryfirvöld eiga að sjá til þess að viðeigandi öryggisbúnaður sé í lagi innan hafnarmarka.

Nr. 048 / 10 Simma ST 7

3. Skipverji flækist í færum og fer útbýrðis



Simma ST 7 ©Hilmar Snorrason

Simma ST 7
Skipaskr.nr.: 1959
Smíðaður: Skagaströnd 1988
plast
Stærð: 11,20 brl; 18,50 bt
Lengd: 12,48 m Breidd: 3,76 m
Dýpt: 1,80 m
Vél: Caterpillar 112,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 11. október 2010 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 30. apríl 2010 var Simma ST 7 á grá-sleppuveiðum í Húnaflóa. Veður: Logn

Bátsverjar voru að leggja netatrossu á Fjallamótum út af Veiðileysufirði þegar annar þeirra flækist í blýteininum og tók fyrir borð. Honum tókst að losa sig í sjónum en hinn bátsverjinn lagði bátnum upp að honum, náði til hans með haka og dró hann að skutstiganum. Bátsverjinn komst sjálfur um borð en hann varð fyrir meiðslum á hné og þurfti að leita til læknis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátsverjinn var að teygja sig í flotið til að kasta því yfir lagningarbogann og lyfti fætinum en við það fór blýteinninn yfir hann;
- að veiðarfærin voru laus á þilfarinu en eftir atvikið var 1.000 lítra fiskur sett um borð fyrir þau og til að svona atvik myndi ekki gerast aftur.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á LÍNUBÁTUM

Nr. 007 / 10 Rífsnes SH 44

1. Skipverji slasast á fæti



Rífsnes SH 44
Skipaskr.nr.: 1136
Smíðaður: Noregi 1968 stál
Stærð: 236,70 brl; 372,00 bt
Lengd: 38,05 m Breidd: 7,78 m
Dýpt: 6,25 m
Vél: Caterpillar 746,00 kW
Árgerð: 1980
Fjöldi skipverja: 14

Rífsnes SH 44 ©Þorgeir Baldursson

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. desember 2009 var Rífsnes SH 44 á línuveiðum í Kolluál um 50 sml vestur af Öndverðarnesi. Veður: SA 18-23 m/sek., mikill sjór og þung alda.

Skipverji var við vinnu í eldhúsi þegar sjór reið yfir skipið bakborðsmegin og lagði það snögg yfir á stjórnborðshlið. Skipverjinn hentist út í stjórnborðssíðu og sjóðandi vatn gusaðist upp úr potti, í skorðum á eldavélinni, og yfir vinstri fót hans. Fóturinn var kældur og gert að brunasárum hans, vinnusvæðið hreinsað og hélt slasaði áfram vinnu sinni.

Rúmum einum og hálfum tíma síðar reið aftur sjór yfir bakborðssíðuna og kastaði slasaða yfir til stjórnborða. Í fallinu skorðaðist hægra hné á milli styrktarstöðar og veggs um leið og hann féll í gólfíð. Hann kenndi mikils sársauka í hnénu og var ákveðið að sigla með slasaða til lands og koma honum undir læknihendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagði að brunasárið á vinstri fæti

hafi ekki háð honum við að stíga ölduna. Gólfíð hafi ekki verið sleipt en hann hafi kastast til og misst fótanna af því að á vinnusvæðinu var engin handfesta til að gípa í þegar svona snögg og djúp velta kom á skipið;

- að slasaði sagðist ætla að setja upp handfestu (rörboga) innan seilingar á vinnusvæðinu þegar hann kæmi um borð aftur.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slysanna hafi verið sú að skipið hafi verið undir áföllum.

Nr. 010/ 10 Krístrún RE 177

2. Skipverji slasast við fall



Krístrún RE 177
Skipaskr.nr.: 2774
Smíðaður: Noregi 1988 stál
Stærð: brl; 765,00 bt
Lengd: 47,70 m Breidd: 9,00 m
Dýpt: 6,75 m
Vél: Caterpillar 735,00 kW
Árgerð: 1988
Fjöldi skipverja: 14

Krístrún RE 177 ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. janúar 2010 var Krístrún RE 177 á siglingu úr Reykjavíkurhöfn. Veður: SA 8-13 m/sek.

Skipið var ný lagt af stað í veiðiferð og var statt við Akureyjarfjörð þegar tveir skipverjar ætluðu niður í beitulest til að setja beitu á lyftu. Annar þeirra var kominn niður í lestina en hinn ætlaði að fara úr peysu og var seinna á ferðinni. Á leiðinni niður stígann féll hann aftur fyrir sig niður í lyftukassann og lenti með hnakkann á brún hans með þeim afleiðingum að hann hálsbrotnaði.

Lyftan var í neðstu stöðu og snéri skipverjinn sem var fyrir í lestinni baki í hana og varð ekki var við slysið. Hann varð ekki var við félaga sinn fyrir en hann lá í lyftunni með hnakkann á horni hennar.

Skipinu var þegar snúið aftur til hafnar en aðrir skipsverjar hlúðu að hinum slasaða og settu á hann hálskraga. Sjúkraflutningsmenn voru komnir á bryggjuna þegar skipið lagðist að og undirbjuggu þeir slasaða til flutnings.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði gat ekki gert sér grein fyrir hvað hafði komið fyrir og taldi sig hafa farið upp til að fara úr peysunni. Fram kom hjá honum að stiginn gæti verið varasamur vegna frosts og þrep hans sleip. Þá sagði hann að langt væri niður á fyrsta þrep stigans frá opinu. Ekki liggja fyrir upplýsingar um ástand stigans þegar slysið átti sér stað en skipstjórinn sagði líklegt að þrepin hafi verið sleip þar sem um frystilest var að ræða;
- að ekki er ljóst úr hvaða hæð skipverjinn féll en hæðin frá botni lyftunnar að opinu er 2,25 metrar. Mynd 1 er tekin niður í lestina frá inngangi af millipilfari og er lyftan í lægstu stöðu. Mynd 2 sýnir opið á millipilfari niður í lestina;



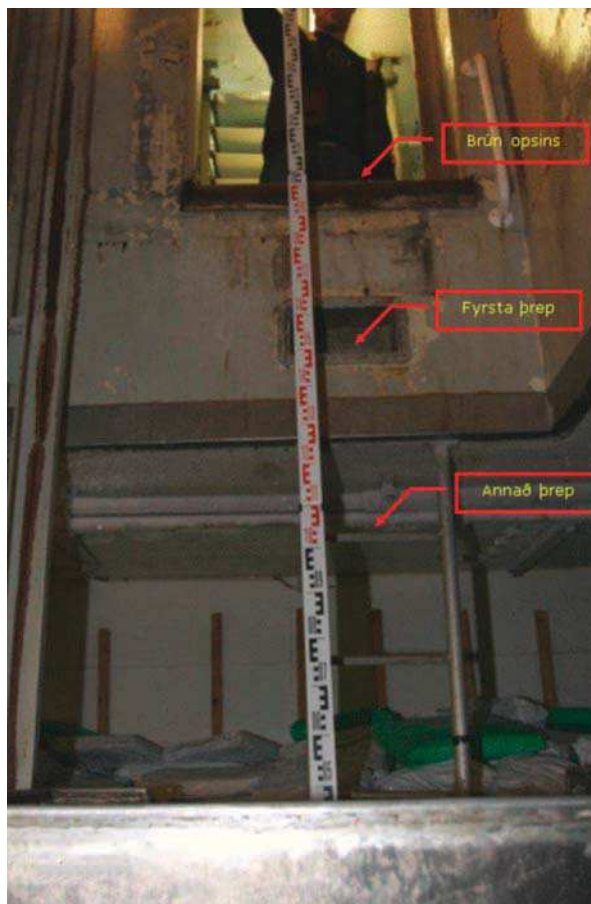
Mynd 1, sýnir ofan á lyftuna og fallhæð

- að mynd 3 er tekin neðan úr lestinni og sýnir hæðina upp í opið þ.e.a.s 2,25 metrar. Samkvæmt mælistikunni má sjá að um 50 sm eru frá neðri brún opsins og niður í fyrsta þrep og aðrir 50 sm niður á þrep 2;
- að mynd 4 sýnir lyftukassann sem er 50 sm djúpur;



Mynd 2 er tekin á millipilfari, örin sýnir opið niður í lest

- að skipverjinn var í öryggisskóm með stáltá en ekki með öryggishjál. Hann kvað það



Mynd 3

ekki tíðkast við þessi störf og taldi að hjálmur hefði ekki breytt neinu um afleiðingar slyssins þar sem hann hefði lent með hálsinn á brún lyftunnar;



Mynd 4; Lyftukassinn

- að ekki voru neinar sérstakar umgengnisreglur né varúðarmerkingar við niðurganginn þar sem ekki var talin þörf á því. Eftir slysið var farið yfir þessar aðstæður og ákveðið að ósk áhafnar setja handföng báðum megin við þrepin. Fram kom að ekki hafði verið kvartað yfir þessum aðstæðum fyrir slysið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin getur ekki á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga ályktað um orsök slyssins en bendir á að leiðin niður í beitulestina sé varhugaverð með tilliti til öryggis skipverja.

Nr. 133/10 Valdimar GK 195

3. Skipverji slasast á fæti



Valdimar GK 195 ©Hilmar Snorrason

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

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 18. febrúar 2011 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Hilmar Snorrasyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. júní 2010 var Valdimar GK 195 að koma að bryggju í Grindavík. Veður: SV 3 m/s.

Skipverji stökk upp á bryggju til að taka við landfestum en lenti mjög illa og fótbrotnaði á hægra fæti.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn slasaða var enginn á bryggjunni til að taka við landfestum enda liðið á nótt. Hann taldi að hæðin niður á bryggjuna hafi verið yfir einn og hálfur metri;
- að bryggjudekkið var slétt og steinsteypt en bryggjukantur fremst á kantinum.

NEFNDARÁLIT:

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

SLYS Á NETABÁTUM

Nr. 128 / 10 Grímsnes GK 555

1. Skipverji slasast á hendi



Grímsnes GK 555
Skipaskr.nr.: 0089
Smíðaður: Noregi 1963 stál
Stærð: 178,60 btl; 276,80 bt
Lengd: 36,05 m Breidd: 6,72 m
Dýpt: 5,72 m
Vél: Caterpillar 671,00 kW
Árgerð: 1985
Fjöldi skipverja: 9

Grímsnes GK 555 ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd 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 26. september 2010 var Grímsnes GK 555 við bryggju í Grindavík.

Skipverjar voru að vinna við löndun þegar kar fullt af afla féll ofan í annað kar með þeim afleiðingum að hægri hendi eins þeirra klemmdist á milli karanna. Slasaði var sendur til læknis og eftir skoðun kom í ljós að hann var brotinn á baug- og litla fingri.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að draga þriggja kara stæðu undan afturkanti lúgukarmsins og hélt skipverjinn við stæðuna á meðan hún var dregin fram. Þegar byrðinni var slakað niður undir lúguopinu féll efsta karið niður í það næsta;
- að sögn slasaða var kallað í spilmann en hann hífði stæðuna áleiðis upp áður en hann áttaði sig á hverskyns var. Slakaði hann þá hratt niður með þeim afleiðingum að efsta karið gekk ennþá lengra niður og þá hafi fingurnir brotnað. Að mati slasaða var um ógætalega hífingu að ræða og til að verða

ekki á milli stæða hafi hann valið handfestu að handahófi;

- að sögn kranamannsins slakaði hann strax og kallað var á hann og taldi að þá hafi höndin losnað;
- að spilmaður sagðist ekki hafa orðið fyrir því fyrir að menn hafi klemmt svona á milli en vita til þess að ekki sé óalgengt að kör falli svona niður í hvert annað. Það sé því varasamt að halda í kör þegar annað er ofan á því en þau geta verið misslitin og ekki almennilega samstæð. Þá gætu stroffurnar í krókunum hafa ýtt við efsta karinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins voru óvarleg vinnubrögð skipverja við þröngar aðstæður.

Nefndin bendir á að þekkt sé að kör falli svona saman m.a. vegna þess að þau eru ekki nægjanlega samstæð og þegar þau eru orðin kjöguð og slitin af langri notkun. Sjá t.d. mál nr. 033/06.

SLYS Á TOGVEIÐISKIPUM

Nr. 001 / 10 Baldvin Njálsson GK 400

1. Skipsverji slasast á hendi



Baldvin Njálsson GK 400 ©Hilmar Snorrason

Baldvin Njálsson GK 400
Skipaskr.nr.: 2182
Smiðaður: Spáni 1990 stál
Stærð: 736,00 btl; 1.199,80 bt
Lengd: 51,45 m Breidd: 11,90 m
Dýpt: 7,23 m
Vél: Wärtsilä 2.200,00 kW
Árgerð: 1991
Fjöldi skipverja: 26

Gögn: Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. janúar 2010 var Baldvin Njálsson GK 400 á togveiðum í SV miðum. Veður: Hægviðri.

Skipverji var við vinnu framarlega í lestinni að taka fiskikassa af færiband. Þegar hann ætlaði að taka síðasta kassann, sem lá á milli færibanda sem gengu á móti hvort öðru, lenti hann með vinstri hendina á milli þeirra og festist. Hann kallaði til skipverja sem staddur var í lúguopi sem náði að stöðva böndin eftir u.þ.b. 30 sekúndur.

Ákveðið var að sigla áleiðis til hafnar í Grindavík og var björgunarskipið Oddur V. Gíslason sendur út til að ná í slasaða. Í ljós kom að hann var talsvert slasaður á hendinni en óbrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki var öryggishlíf á samskeytum færibandanna á þessum stað en á árinu 2006 (mál nr. 151/06) gerðist svipað atvik um borð í skipinu en framar í lestinni og var þá sett öryggishlíf þar. Eftir þetta atvik var settur

samskonar búnaður á þessum stað;

- að skipverjinn náði ekki til öryggisrofa enda var hann staðsettur annarsstaðar í lestinni;
- að ekki voru sérstakar aðvörunarmerkingar á þessu svæði þrátt fyrir tilmæli þar um við afgreiðslu fyrirnefnds máls.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til ófullnægjandi frágangs á færiböndum. (Sama niðurstaða og í 151/06)

Nefndin bendir á að ef framkvæmd hefði verið áhættugreining um borð í skipinu, eins og skylt er að gera, hefði mátt koma í veg fyrir slysið enda hafði samskonar slys orðið um borð árið 2006.

Nr. 011 / 10 Örvar HU 2

2. Skipverji slasast við trolltöku



Örvar HU 2 ©Halþór Hreiðarson

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

Gögn: Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. janúar 2010 var Örvar HU 2 á togveiðum á Melsekk. SA 18-20 m/s.

Verið var að veiða með tveimur trollum og voru skipverjar að taka seinna trollið. Búið var að setja stroffuna fyrir miðju færuna á belginn þegar skipverji missti takið á stroffunni og féll hún niður. Þegar hann ætlaði að taka hana upp aftur kom slaki á belginn svo hann seig að miðju rennunar. Fór skipverjinn á eftir henni en þegar hann kom höndum á stroffuna og reis upp að nýju kom

belgurinn til baka. Hann slengdi skipverjanum með bakið á annan hliðstólpan í rennulunningunni og hann rak olnbogann í lunninguna. Við læknisskoðun kom í ljós að slasaði hafði rifbeinsbrotnað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að belgurinn hékk í bakborðs gilsinum og lá stjórnborðsmegin niður í rennuna;
- að skipverjinn sem ætlaði að húkka gilskróknunum í stroffuna stóð stjórnborðsmegin þegar belgurinn slóst til bakborða yfir að miðju þilfarsins.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins vera þá að slasaði hafi ekki sýnt nægjanlega aðgæslu.

Nr. 013/ 10 Örvar HU 2

3. Skipverji slasast í baki



Örvar HU 2 ©Halþór Hreiðarson

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

Gögn: Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. desember 2009 var Örvar HU 2 á togveiðum norður af Sporðagrunni. Breytileg átt 5 m/s.

Verið var að láta bæði trollin fara og einn skipverja var að ná byssuvír ofan af lóðinu sem hékk í gálga. Við meðhöndlun á vírnum meiddist hann í baki og varð óvinnufær.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mikill slaki var á vírnum utan við lóðið og einnig nokkur innan við þar sem slasaði hélt um vírinn. Þegar vírnum var sveiflað ofan af lóðinu kippti þungi hans í slasaða svo hann tagnaði í baki.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að slasaði sleppti ekki vírnum þegar hann féll út af lóðinu.

Nr. 033 / 10 Helga María AK 16

4. Skipverji slasast á hendi



Helga María AK 16 ©Hilmar Snorrason

Helga María AK 16
Skipaskr.nr.: 1868
Smíðaður: Noregi 1988 stál
Stærð: 883,00 brl; 1.470,00 bt
Lengd: 56,86 m Breidd: 12,60 m
Dýpt: 7,70 m
Vél: Wärtsilä 2.200,00 kW
Árgerð: 1988
Fjöldi skipverja: 27

Gögn: Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 14. nóvember 2009 var Helga María AK 16 á togveiðum í Grindavíkurdýpi. Veður: NA 16 m/s, ölduhæð 1,5 m.

Skipverji var að brýna hníf til netaviðgerða og notaði við það „færeyinga“ brýni sem sett er upp á handarbakið. Þegar skipverjinn ætlaði að setja hnífsblaðið í brýningaraufina lenti hnífurinn framhjá og ofan á handarbakið í lið á vísifingri. Haft var samband við lækni og ráðlagði hann að skipverjanum yrði komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði vissi ekki hvað truflaði sveifluna þannig að hnífsblaðið lenti utan við sætið þar sem brýnisstálið situr í;



- að á myndum af brýninu eru sjáanlegar rispur á hlíf þess umhverfis stálsætið og hefur hnífurinn sýnilega ekki alltaf hitt niður í sætið. Þó að vörnin hylji ekki höndina þá hafa skipverjar ekki skorið sig með þessum hætti áður en samþæriglegt mál hefur verið skoðað hjá RNS (mál 118/06);
- að sögn skipstjóra ráðleggur framleiðandi brýnsins að hnífnum sé haldið föstum niðri á borði (bakinn niður á borðið) og stálið dregið yfir eggina. Sú aðferð hafði ekki verið kynnt skipverjanum né voru uppi leiðbeiningar í skipinu um það.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að brýninu hafi ekki verið beitt í samræmi við leiðbeiningar framleiðanda.

Nefndin vekur athygli á því að leiðbeiningum um notkun og meðferð tækja og tóla skal koma fyrir í vinnuöryggishandbók sem á að vera aðgengileg fyrir skipverja.

Nr. 034 / 10 Helga María AK 16

5. Skipverji slasast á hendi í vindu



Helga María AK 16 ©Hilmar Snorrason

Helga María AK 16
Skipaskr.nr.: 1868
Smíðaður: Noregi 1988 stál
Stærð: 883,00 btl; 1.470,00 bt
Lengd: 56,86 m Breidd: 12,60 m
Dýpt: 7,70 m
Vél: Wärtsilä 2.200,00 kW
Árgerð: 1988
Fjöldi skipverja: 27

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. nóvember 2009 var Helga María AK 16 á togveiðum á Halamiðum. Veður: NA 18 m/sek. Ölduhæð 4-6 m.

Skipverji var að vinna á vinnslupílari við að taka frystipönnur úr frystitæki þegar skipið tók mikla og snögga bakborðsveltu með þeim afleiðingum að pönnur runnu úr tækinu á hann. Pönnurnar lentu bæði á baki og mjöðm skipverjans svo hann marðist verulega og togaði illa.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að plötufrystarnir standa í tveimur röðum langs fram eftir vinnslupílari og ná fram



Plötutæki og vagnar

undir afturþil íbúðarýmis. Fjórtán hillur eru í hverju tæki og tekur hver hilla fjórar pönnur. Hleðsluvagnarnir eru á sporum á milli þeirra fram að þilinu í um 90 sm fjarlægð frá tækjaröðinni. Tvær pönnustæður komast á hvern vagn og er pönnunum rennt inn á brautir á milli stöða og er þeim lokað með lágrí brík til endana. Tveir vagnar taka við öllum pönnum úr einu tæki. Framan við fremstu tækin og vagnana er rými en þar var áður færiband og hægt að leita skjóls;



Takmörkuð opnun tækis. Efstu þrjár hillurnar opnar og pönnur lausar en aðrar pönnur neðar í tækinu pressaðar fastar.

- að verið var að taka úr fremsta frystitækinu og búið að taka úr efstu tveimur hillunum. Við verkið störfuðu tveir skipverjar og stóðu þeir í ganginum á milli hleðsluvagnanna og tækisins. Sá sem aftar stóð var þétt við tækið og náði að forða sér þegar pönnurnar fóru af stað. Pönnurnar lentu á þeim sem stóð frammar en þær runnu út úr annarri og þriðju röð frystitækisins. Félagi slasaða sagðist hafa gripið pönnur sem annars hefðu lent á höfði hans;
- að áður en tekið er úr tækinu er frýsting tekin af því en hægt er að þíða hillurnar með því að opna fyrir heitt gas inn í þær. Þegar tækið er opnað er efstu hillunni lyft með tjakkunum og gengur hillubúntið í heild sinni upp og opnast því fyrst efsta hillan og svo koll af kolli eftir því sem tjakkurinn lyftir hillunum ofar;
- að ekkert stoppar pönnurnar við að renna út eftir að pressan hefur verið tekin af og tækið opnað en þegar hillur tækisins eru þíðnaðar eru þær stamari en á meðan frost er á þeim;

- að hver panna er um 30 kg en frystarnir eru 14 hillur og tekur hver þeirra fjórar pönnur;
- að hægt er að takmarka opnun tækisins nánast eftir þörfum en þá þarf jafnvel að lyfta meira undir pönnurnar inn í efstu stöð vagnsins. Slasaði sagði að takmörkuð opnun væri ekki notuð. Skipstjóri og stýrimaður sögðu hins vegar að takmörkuð opnun væri notuð í vondum veðrum

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að frystitækið hafi verið full opnað og ekki var búið að þíða hillurnar þegar skipið tók veltuna. Skipverjarnir áttu að sýna meiri gætni í samræmi við veðurlag.

Nr. 035 / 10 Hrafn GK 111

6. Banaslys, skipverji fer útbyrðis



Hrafn GK 111
Skipaskr.nr.: 1628
Smiðaður: Akureyri 1983 stál
Stærð: 680,00 brl; 1.067,00 bt
Lengd: 61,76 m Breidd: 9,76 m
Dýpt: 6,74 m
Vél: Wichmann 1.472,00 kW
Árgerð: 1982
Fjöldi skipverja: 26

Hrafn GK 111 ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 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. apríl 2010 var Hrafn GK 111 á togveiðum á SV miðum. Veður: N 2-3 m/sek. Ölduhæð 2-3 m.

Skipverjar voru búnir að hífa um 20 tonna hol af gulllaxi og vegna mikils afla komu hlerarnir ekki alveg réttir. Staða þeirra var lagfærð með því að slaka þeim aðeins og hífa til að horn þeirra rækjust ekki í pokann við næsta kast.

Um kl. 22:30 þegar átti að láta trollið fara aftur var keðja óklár og var ákveðið að slaka aðeins stjórnborðshleranum á meðan pokinn rann út til að laga hana. Skipverji stóð á palli í skutnum við hlerann og hafði gefið merki til stjórnanda spilsins í kofanum að það væri í lagi að slaka. Þegar stjórnandinn slakaði hleranum féll hann of mikið og hratt niður. Við þetta strektist á upphalarakeðjunni sem lá á þilfarinu en skipverjinn í skutnum stóð fyrir innan hana þegar þetta gerðist. Upphalarakeðjan slóst í hægra læri skipverjans og svipti honum yfir lunninguna og hann lenti í sjónum við pokann.

Skipstjórinn setti neyðarbjöllur í gang og skipverjinn sem stóð við bakborðshlerann taldi að slasaði hefði náð í hald á pokanum. Skipinu var bakkað og náð í gilsinn, hann settur í netið og pokanum lyft inn en þá kom í ljós að slasaði hafði ekki haft tak á honum. Slasaði sást síðan við hlerann og var augljóst að hann var mikið slasaður á fæti. Hann virtist fastur í keðjunni á hleranum því hann dróst með skipinu.



Slystaður, skipverjinn stóð á pallinum aftast

Skipverji klæddur í flotbjörgunarbúning fór niður skutrennuna og þegar hann kom að slasaða lá hann meðvitundarlaus á grúfu ofan á bakstroffunni. Hann náði taki á slasaða en þegar skipið seig niður að aftan og sjór þrýstist undir hann, losnaði slasaði og missti skipverjinn hann með þeim afleiðingum að hann rak burt og hvarf sjónum manna. Skipverjinn sem fór í sjóinn kom um borð aftur um stiga á síðu skipsins.

Skipstjórinn kastaði tveimur bjarghringjum með

reykmerkjum í sjóinn til að reyna að merkja staðinn. Hann kallaði í Gnúp GK sem var skammt frá og óskaði eftir að þeir myndu hafa samband við VSS (Vaktstöð siglinga). Skipstjórinn bað sérstaklega um að þyrlla yrði ræst út strax.

Kl. 22:39 fékk VSS tilkynningu um atvikið og kl. 22:40 var þyrlla kölluð út. Staður skipsins var þá 62°55'449N og 024°19'219V og fram kom að slasaði væri týndur.

Eftir að hafa stýrt skipinu að fyrri bjarghringnum sem kastað hafði verið sáu þeir slasaða loks á grúfu í sjónum.

Á meðan þessu fór fram höfðu nokkrir skipverjar gert léttbát tilbúinn en við sjósetningu hans rak bátsverji sig í taug við neyðarstöðvun þannig að hún varð virk og vélin náðist ekki í gang aftur. Þeir reyndu að róa bátnum en það gekk illa. Þeim tókst síðan að ná slasaða um borð í bátinn og hífa hann um borð í skipið. Tilkynnt var um þetta til VSS kl. 23:09.



TF GNÁ ©LHG

Reynd var endurlífgun með hjartastuðtæki, hjartahnoði og blástursaðferð, þar til þyrllan TF-GNÁ kom kl. 23:56 með lækni um borð, en án árangurs.

Læknirinn kom um borð í skipið á stað, 63°02'N og 24°06'V og kl. 00:10 úrskurðaði hann skipverjann látinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hlerinn féll niður undir sjávarmál;
- að hlerinn var 3,9 tonn og upphalarakeðjan var 9 mm að sverleika;



- að skipverjinn stóð eins og myndin hér að ofan sýnir þegar atvikið átti sér stað. Næsta mynd sýnir upphalarakeðjuna bakborðsmegin og hvernig hann stóð fyrir innan keðjuna;



Pallur bakborðsmegin og upphalarakeðja. Staðið fyrir innan hana.

- að fram kom hjá skipstjóra að atvikið hafi ekki gerst við venjulegar aðstæður. Yfirleitt þurfi ekki að hreyfa hlera á meðan trollið er gert klárt til köstunar en í þessu tilfelli var um mjög stórt hol að ræða (20 tonn af gulllaxi) og þá eiga þeir til að falla ekki rétt á pláss í gálga. Það gerðist í þessu tilfelli;



Útsýni úr kofa. Gula örin sýnir slystað.

- að hífingunni var stjórnað úr svokölluðum kofa stjórnborðsmegin og hafði stjórnandi vindunnar góða yfirsýn á hlerann en ekki skipverjann né hvernig keðjurnar lágu. Stjórnandinn sá aðeins höfuð hans en sá vel þegar hann tók útbyrðis;
- að um var að ræða handvirka stjórnun vindu og var stjórnandi hennar með um viku reynslu í þessu starfi. Fram kom að þegar hann sá hvað verða vildi setti hann handfangið í hífistöðu en þrátt fyrir það féll hlerinn áfram. RNS fékk áhöfnina til að reyna að framkalla aftur þessa atburðarrás og í einni prófuninni gerðist það að hlerinn hélt áfram niður þrátt fyrir að hífistaða var komin á stöngina. Eftirfarandi upplýsingar eru frá framleiðanda:

HANDVIRK STJÓRNUN SAMASTENDUR AF EFTIRFANDI:

1. Handfang sem velur snúningsátt (Hífa er alltaf að taka handfang að sér) og gefur start merki, ef handfangið er tekið úr núllstöðu. Handfangið er með gormlestun sem setur það í núllstöðu þegar því er sleppt.
2. Valrofi er fyrir samkeyrt eða sérkeyrt. Samkeyrt þá er báðum vindum stjórnað með öðru handfanginu (alltaf Sb handfang). Þá er hvorri vindu fyrir sig stjórnað með viðkomandi handfangi.
3. Kraft viðnám. Kraft viðnám er stilli frá 0 til 10 og gefur vindunni kraft (torque) frá 0 til 100 % átak

Rafmagns togvindum frá Naust Marine er gefið bæði hraðamerki og kraftmerki. Hraðamerkið segir hversu hratt vindan á að fara og kraftmerkið hversu sterk hún er. Ef kraftmerkið er minna en byrðin er hraðinn ekki skilgreindur á vindunni með hraða merkinu heldur byrðinni.

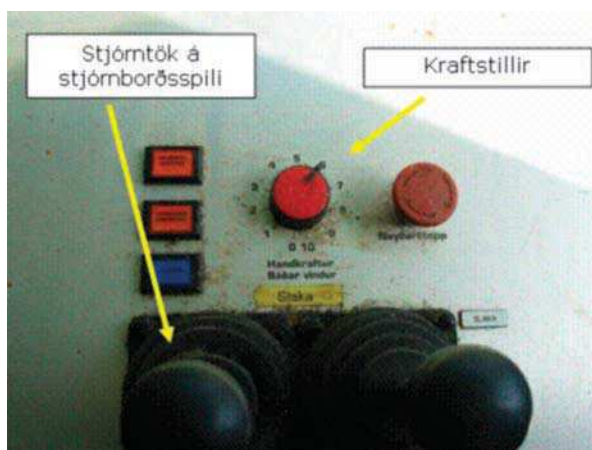
ÞEGAR KVEIKT ER Á VINDUNNI OG TEKID ER Í HANDFANGID GERIST EFTIRFARANDI:

1. Ef stjórnbúnaður er í lagi kemur merki að opna bremsu með lofti og „run“ merki er gefið á mótor. Hraðamerki er gefið í hlutfalli við færsluna á handfanginu. Vindan fer að snúast

í þá átt sem beðið er um. Það tekur u.þ.b. 1 til 2 sek að opna bremsuna og ef menn eru óþolinmóðir og gefa meira hraðamerki (Færi handfangið lengra) þá fer vindan harkalegar af stað.

2. Ef handfanginu er sleppt (sett í núllstöðu) kemur merki að loka bremsum (Lokunartími á þessum bremsum er 1 til 2 sek) hraða merki er sett í núll og mótórin reynir að halda vindunni á núll hraða meðan bremsa lokar. Eftir 5 til 10 sek hættir mótórin þessu og strumur tekinn af (Run merkið fer af). Þá á bremsa að vera lokuð.
3. Kraftstillið setur hámarks kraft sem vindan gefur. Ef kraftstillið er sett á minni kraft en byrðin er sem vindan fær á sig þegar bremsan er opnuð ræður vindan ekki við byrðina og það rennur út af vindunni (hraðinn ræðst af byrðinni).

Kraftstillið var stillt á 0 þegar komið var að þessu í Hrafni Gk sem er meira en nóg til að hraðinn ákvarðist af hraðagildinu en ekki byrðinni sem var hlerinn í þessu tilfelli.



- að fram kom að líklega hefði slökun vindunnar verið of mikil þ.e.a.s. að stjórnstönginni hafi verið ýtt of mikið fram og síðan hafi bremsubúnaður hugsanlega brugðist;
- að hárfín lína er á milli þess að hafa fullkomna stjórn á slökun hlerans og að missa hann ekki niður. Hreyfa þurfti stöngina örlítið og bíða eftir ákveðnu hljóði í spilunum áður en farið var með hana lengra. Ef þetta væri ekki gert svona myndi hlerinn falla hratt niður;

- að ósk RNS gerðu skipverjar ítrekaðar prófanir á vindunni til að athuga hvort hægt væri að framkalla sömu aðstæður og gerðust við slysið. Í ljós kom að þegar slakað var hlera úr gálga reyndist svörun vindanna vera misjöfn og fyrir kom að hlerinn féll áfram um tíma þótt stöngin hefði verið sett í hífistöðu einhverjum augnablikum áður;
- að stjórnandi vindunnar var vanur á skipinu en hafði litla reynslu við að stjórna vindunum. Hann hafði fengið tilsögn yfirmanna og fram kom að honum hafði gengið ágætlega að stjórna vindunum;
- að fram kom það mat að bremsubúnaður vindunnar hafði lengi verið til vandræða, sérstaklega þegar ágjöf og bleyta var aftur á skipinu. Þetta lýsti sér með þeim hætti að þegar búíð var að hífa hlerana upp héldu bremsurnar ekki og þeir féllu eitthvað niður aftur. Ítrekað höfðu verið gerðar athugasemdir við þetta ástand af skipverjum og var þá reynt að herða á bremsunum en það virkaði aldrei sem fullnægjandi viðgerð. Þetta átti þó ekki við í þetta skiptið og fram kom hjá skipstjóra að verklagsreglur við þessu ástandi væru þær að enginn færi aftur fyrir spilin fyrr en hlerinn væri tryggilega fastur í gálga og spiltromlan föst;
- að eftir slysið var stjórnubúnaður vindunnar yfirfarinn af framleiðanda og var svokallaður „rammp tími“ (viðbragðstími) stytur úr 5 sek. í 1 sek. Þetta er sá tími sem tekur vinduna að fara úr kyrrstöðu í fulla ferð. Ef þessi tími er langur þá vilja menn biðja um meiri hraða en nauðsynlegt er. Vindan er líka svífaseinni og er þetta venjulega stillt á 1-2 sek. Þessi tími hefur ekkert með biðtímann á bremsum að gera því ef stjórnskafi er sett í miðstöðu koma bremsur strax á;
- að sögn skipstjóra voru verklagsreglur settar eftir slysið. Öryggiskeðja er alltaf sett á hlerana þegar þeir koma í gálga og ekki losuð aftur fyrr en trollið er tilbúið til köstunar og upphalarakeðjan alltaf sett út fyrir lunningu Einnig var sett skúffa (sjá mynd) á lunninguna til að draga upphalarakeðjuna í til að hún lægi ekki á þilfarinu;



Nr. 036 / 10 Drífa SH 400

7. Skipverji fellur í stiga og slasast



Drífa SH 400
Skipaskr.nr.: 0795
Smíðaður: Elmshorn Þýskalandi
1956 stál
Stærð: 95,80 brl; 108,90 bt
Lengd: 27,43 m Breidd: 5,50 m
Dýpt: 3,40 m
Vél: Caterpillar 459,00 kW
Árgerð: 1996
Fjöldi skipverja: 4

Drífa SH 40 ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. febrúar 2010 var Drífa SH 400 við bryggju í Sandgerði.

Eftir að löndun á sæbjúgu lauk ætlaði skipverji niður í lest í stiga sem húkkað var í festingu í mannopi. Þegar hann var kominn áleiðis niður losnaði stiginn öðru megin úr festingunni með þeim afleiðingum að skipverjinn missti jafnvægið og féll u.þ.b. einn metra niður á lestargólfið.

Missti hann meðvitund um stund og fékk skrámu á augabráun. Hann var hífður upp úr lestinni en taldi sig ekki þurfa að leita læknis. Nokkru seinna fannst honum að sér hefði orðið eitthvað meint af fallinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stiginn náði ekki niður á lestargólfið og hafði verið hannaður til að passa við hæð tveggja samliggjandi kara í lestinni. Fram kom að hann hefði yfirleitt verið hafður bundinn út í báðar síður til að gera hann stöðugri en í þetta skipti var ekki svo;
- að stiginn var með tvo króka á endum sem krækt var yfir rörafestingu í lúgukarminum (sjá mynd). Þegar skipverjinn var kominn niður í sti-

- að skipverjinn var með hjálm en hvorki með öryggislínu né í vinnuflotgalla enda lágu ekki fyrir neinar verklagsreglur um það. Á þessum tíma átti aðeins að nota líflínu ef ytri aðstæður væru slæmar og þá aðeins við vinnu í rennu. Eftir atvikið voru settar reglur um að alltaf skildi nota líflínu við störf í rennu. RNS hefur undir höndum eftirfarandi reglur frá nokkrum skipum um vinnu á togþilfari: *Nota skal öryggishjálma og flotgalla við vinnu á togþilfari og líflínu við vinnu í skutrennu og við toghlera;*
- að skipverjinn sem fór í sjóinn í björgunarbúningi eftir slasaða hafði ekki öryggislínu í sér enda ekki tiltæk sérstök lína á þessu svæði í svona aðgerð. Annar skipverji fór einnig í björgunarbúning en fór ekki í sjóinn;
- að misjafnt mat var hjá skipverjum um hvort þjálfun á notkun léttbáts væri næg um borð;
- að samkvæmt krufningarskýrslu voru dánarorsök skipverjans drukknun og meðvirkandi þáttur mikið blóðtap vegna opins fótbrots.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

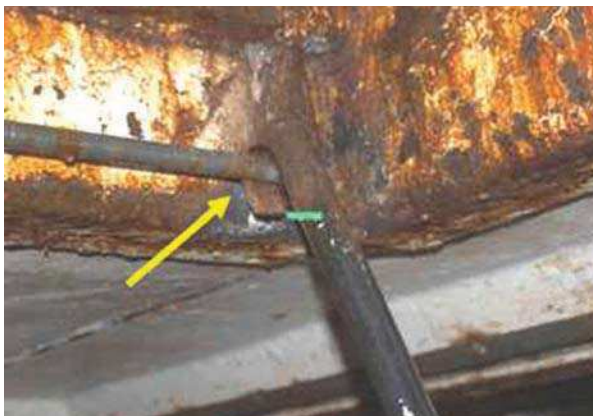
SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

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.

gann losnaði hann úr festingu öðru megin og slinkur komið á hann;

- að ekki er vitað hvers vegna stigin losnaði en líklegt er að hann hafi verið sleipur vegna umgangs og fitu;
- að skipverjinn var ekki með öryggishjálmi þrátt fyrir að þeir væru tiltækir um borð. Skipstjórinn sagði að hjálmaskylda væri við öll störf um borð í skipinu;



- Efri mynd: Krókur á stiganum húkkaður á festingu í mannopi.
- Neðri mynd: Miðhluti stigans eftir breytingar.



- að skipverjinn kvaðst hafa gert athugasemdir við stigan en fram kom að ekki hafði verið í umræðunni að gera á honum breytingar. Stiginn var lengdur eftir atvikið og nær nú niður á gólfið (sjá mynd).

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að stigin hafi verið varhugaverður.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar noti öryggishjálma.

Nr. 043 / 10 Farsæll GK 162

8. Skipverji slasast á höfði



Farsæll GK 162
Skipaskr.nr.: 1636
Smíðaður: Svíþjóð 1977 stál
Stærð: 60,00 btl; 62,00 bt
Lengd: 21,20 m Breidd: 4,80 m
Dýpt: 3,12 m
Vél: Volvo Penta 375,00 kW
Árgerð: 1998
Fjöldi skipverja: 5

Farsæll GK 162 ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. janúar 2010 var Farsæll GK 162 á dragnótaveiðum suður af Reykjanesi. Veður: SSV 10 m/sek., ölduhæð 4,5 m.

Skipverjar voru að hífa dragnótina inn og einn þeirra ætlaði að krækja gilsinum í pokann en þá dró vandan pokann alveg upp og féll hann fram yfir keflið og slóst í höfuð eins þeirra. Við þetta missti skipverjinn meðvitund um tíma og var siglt með hann til Sandgerðis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um 3-400 kg afli var í pokanum;
- að nýlega hafði verið gerð breyting á stýringu inn á vindukerfið og var lengt um eitt og hálft fet í stýringunni. Hefði sú breyting ekki verið gerð hefði pokinn stöðvast á þessari slá en ekki sveiflast yfir;
- að pokinn straukst við höfuð slasaða og talið er að pokalásinn hafi lent í enni hans í sveiflunni;
- að slasaði var ekki með öryggishjálmi. Hann taldi að það hafi bjargað því að pokinn hafi ekki kastað honum á gálgastöðina og höfuðið orðið þar á milli;
- að vindunni er stjórnað með ventli sem er staðsettur í stjórnborðs gálgastöð og er með

stiglausri stillingu;

- að slasaði var stjórnandi vindunnar en taldi líklegt að hann hefði ekki stöðvað hana þegar hann fór til að húkka gilsinum í pokastroffuna;
- að venjulega stjórnaði ekki sami maður vindunni og húkkaði gilsinum í, en í þessari veiðiferð vantaði einn skipverja.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til óvarkárni slasaða.

Nefndin bendir á að sjómenn eiga að nota öryggishjálma við störf sín.

Nr. 045/10 Hrafn GK 111

9. Skipverji slasast á hendi



Hrafn GK 111
Skipaskr.nr.: 1628
Smíðaður: Akureyri 1983 stál
Stærð: 680,00 brl; 1.067,00 bt
Lengd: 61,76 m Breidd: 9,76 m
Dýpt: 6,74 m
Vél: Wichmann 1.472,00 kW
Árgerð: 1982
Fjöldi skipverja: 26

Hrafn GK 111 ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 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 15. febrúar 2010 var Hrafn GK 111 á togveiðum í Kolluál. Veður: NA 19-23 m/sek. Ölduhæð 4-5 m.

Skipverjar voru að taka trollið vegna slæms veðurs en þar sem loftstýring á stjórnborðs gilsvindu reyndist frosin var ákveðið að hífa trollið inn á bakborðsvindunni. Pokagilsinn var því notaður til að festa trollið á meðan gilsinn var færður aftur á þilfarið til að taka aðra færur. Vegna misskilnings var hífð í pokagilsinn í stað þess að slaka

með þeim afleiðingum að tveir fingur á vinstri hendi eins skipverja klemmdust. Við þetta fékk hann skurð og það sprakk framundan nögl.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist hafa gefið bendingar um að slakað yrði á gilsinum með handarhreyfingu;
- að spilmaður staðfesti að bendingar hefðu verið gefnar en það hafi verið með höfuðhneigingu enda hafi slasaði haldið með hinni hendinni í trollnetið og sagðist spilmaður greinilega hafa misskilið merkjagjöfina;
- að spilmaður sagðist hafa kynnt sér og kunni góð skil á bendingum við hífingar og í skipinu hangi uppi leiðbeiningar þar að lútandi;
- að skipverji sem starfaði á móti slasaða í rennunni og hélt um belgstroffuna sagði að það hafi ekki verið búið að gefa neitt merki um hífingu. Slasaði hafi bara viljað fá meiri slaka á gilsinn og hann hafi heyrt slasaða kallað tvisvar sinnum að það ætti að slaka.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var ótímabær hífing vegna ófullnægjandi merkjagjafar.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin ítrekar mikilvægi þess að sjómenn fari eftir gildandi reglum um merkjagjafir við hífingar.

Nr. 063 / 10 Freri RE 73

10. Skipverji slasast við fall



Freri RE 73
Skipaskr.nr.: 1345
Smíðaður: Spáni 1973 Stál
Stærð: 1.065,00 brl; 1.723,00 bt
Lengd: 78,90 m Breidd: 11,60 m
Dýpt: 7,90 m
Vél: Wartsila 3.680,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja:

Freri RE 73111 ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 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 23. maí 2010 var Freri RE 73 á veiðum á SV miðum. Veður: NNA 3-5 m/sek.

Búið var að taka trollið og hífa fyrri færana með pokagilsinum. Þegar verið var að slaka henni lenti netið yfir fætur eins skipverjans svo hann féll aftur fyrir sig. Hann féll yfir í bakborðsganginn og lenti höfuð hans á rörahlíf svo sprakk fyrir á hnacka og hann rotaðist.

Slasaði var borinn inn í íbúðir þar sem gert var að sárum hans. Skipið hélt þegar áleiðis til lands og kom björgunarbáturinn Þorsteinn úr Sandgerði á móti skipinu og flutti slasaða í land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tveir skipverjar voru uppi á pokanum og voru þeir búnir að slá seinni stroffunni á pokann. Verið var að slaka í pokagilsinn jafnframt því sem slaki belgsins lagðist fram eftir með framgildi. Lítilsháttar slagsíða var yfir til bakborða svo lausa netið úr pokanum hrúgaðist yfir ristar annars skipverjans og þegar það lagðist upp á fætur hans féll hann;



- að slasaði sagðist hafa vitað af líflínuvírnum (braut fyrir blakkir líflínanna) fyrir aftan sig og hugsað sér að grípa til hans sér til stuðnings en ekki náð;
- að skipverjarnir stóðu uppi á pokanum í um

eins til eins og hálfs metra hæð frá þilfarinu og voru báðir með öryggishjálma en slasaði fékk um fimm sm langt sár neðarlega á hnackann fyrir neðan hjálmbarðið;

- að slasaði var með öryggishjálma af gerðinni „Protector Style 300 Elite Safety Helmet“ (sjá mynd);
- að slasaði hafði áratuga reynslu í togaraflotunum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óvarkárni slasaða.

Nr. 080 / 10 Klakkur SH 122

11. Skipverji slasast á höfði



Klakkur SH 510
Skipaskr.nr.: 1472
Smiðaður: Póllandi 1977 stál
Stærð: 488,00 btl; 745,00 bt
Lengd: 51,83 m Breidd: 10,76 m
Dýpt: 6,96 m
Vél: B&W Alpha 1.620,00 kW
Árgerð: 1987
Fjöldi skipverja: 15

Klakkur SH 510 ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. júní 2010 var Klakkur SH 510 á togveiðum á Halamiðum. Veður: SV 6-7 m/sek.

Þegar verið var að láta trollið fara strekkti í falinn (gikkfalinn), sem losar byssukrókinn, en þar sem hann var flæktur utan um byssukeðjuna losnaði krókurinn ekki. Við það lenti of mikill þungi á gikkfalnum svo hann slitnaði. Endinn slóst með miklu afli í höfuð skipverja sem átti að losa byssuna og stóð í skotlínu þegar tógið slitnaði.

Hugað var að slasaða sem bólгнаði mikið í andliti. Skipstjóri lét þegar taka trollið og hélt

áleiðis til lands og eftir samráð við lækni var þyrla send eftir þeim slasaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gikkfalurinn var 16 mm nælon krafttóg en samskonar nýtt tóg hefur 4,9 tonna slitþol við 19% tognun en efri endinn var festur í skipið. Byssukrókurinn er L-krókur og er gikkfalnum lásað í hnacka króksins. Þegar tekur í gikkfalinn „sturtast“ byrðin úr en ef áttak á hnackann liggur upp með króknum getur gikkfalurinn ekki „sturtað“ úr króknum;
- að eftir slysið sagði skipstjóri að búnaðinum hafi verið breytt að því leyti að efri endi byssufalsins er ekki lengur bundinn við skipið. Ef samskonar atvik verður þá fer falurinn fyrir borð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að gikkfalurinn slitnaði þegar of mikill þungi lagðist á hann eftir að hann flæktist utan um byssuna og trollinu var slakað lengra út en venja var.

Nr. 090 / 10 Gunnar Bjarnason SH 122

12. Skipverji slasast við fall



Gunnar Bjarnason SH 122 ©Hilmar Snorrason

Gunnar Bjarnason SH 122
Skipaskr.nr.: 2462
Smíðaður: Kína 2001 stál
Stærð: 100,00 brl; 122,00 bt
Lengd: 23,99 m Breidd: 6,40 m
Dýpt: 3,20 m
Vél: Cummins 448,00 kW
Árgerð: 2000
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. júní 2010 var Gunnar Bjarnason SH 122 staddur norður af Rífi á leið til hafnar í Ólafsvík. Veður: Hægvíðri.

Skipverji sem var að fara niður í lest ætlaði að stíga niður í tóm fiskikar sem átti að standa ofan á öðru kari. Það var búið að taka það kar þannig að hann féll niður í neðra karið. Hann lenti með hægri síðu á brún þess með þeim afleiðingum að hann rifbeinsbrotnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn slasaða eru ávallt geymd tvö kör neðan við stigann og þá er stigið niður í efra karið þegar farið er niður í lestina. Skipverji í lest hafði tekið efra karið án þess að slasaði vissi af því.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óaðgæsla slasaða.

Nr. 112 / 10 Höfrungur III AK 250

13. Skipverji slasast á fæti



Höfrungur III AK 250 ©Hilmar Snorrason

Höfrungur III 1902
Skipaskr.nr.: AK 250
Smíðaður: Noregi 1988 stál
Stærð: 784,10 brl; 1.521,00 bt
Lengd: 55,60 m Breidd: 12,80 m
Dýpt: 8,00 m
Vél: Wichmann 3.000,00 kW
Árgerð: 1988
Fjöldi skipverja: 27

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 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 10. ágúst 2010 var Höfrungur III AK 250 á siglingu vestur af Súgandafirði. Veður: Logn.

Veiðum var lokið og voru skipverjar við þrif á vinnslupílfari. Einn þeirra steig upp á slógstokk og rann til með þeim afleiðingum að hann féll niður á pílfarið og fótbrotnaði á vinstri fæti. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og þyrla LHG flutti slasaða til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slógstokkurinn var ryðfrítt rör um 40-50 sm hátt og um 12 tommur í þvermál. Skipverjinn var vanur að stíga á hann þegar hann fór yfir hann. Hann taldi sennilegast að hann hefði verið sérstaklega sleipur vegna sápunnar sem þeir voru að nota við þrífing;
- að hann hefði runnið og fallið á rörinu áður;
- að eftir atvikið var settur stigapallur yfir stokkinn til að menn þyrftu ekki að stíga á hann þegar þeir fóru yfir.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins voru ófullnægjandi vinnuáðstæður.

Nr. 117 / 10 Sturlaugur H. Böðvarsson AK 10

14. Skipverji slasast við hífingar



Sturlaugur H Böðvarsson AK 10
Skipaskr.nr.: 1585
Smíðaður: Akranesi 1981 stál
Stærð: 431,00 brl; 712,00 bt
Lengd: 50,85 m Breidd: 9,00 m
Dýpt: 6,40 m
Vél: Stork Werkspoor 1.590,00 kW
Árgerð: 1986
Fjöldi skipverja: 15

Sturlaugur H. Böðvarsson ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. febrúar 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 23. ágúst 2009 var Sturlaugur H. Böðvarsson á togveiðum á Vestfjarðarmiðum. Veður: NA 10 m/s, ölduhæð 1-2 m.

Þegar skipverjar voru að hífa trollið kom í ljós að báðir höfuðlínuleggirnir voru slitnir og var tromlugilsinn notaður til að ná slaka á bakborðs toppvænginn og stjórnborðsgils í stjórnborðsvænginn meðan á viðgerð stóð. Þegar slakað var í grandaravindurnar strektist á tromlugilsinum og hann slóst undir skipverja sem stóð á þilfarinu og kastaði honum í loft upp en hann kom standandi niður.

Slasaði reyndi að sinna störfum sínum áfram en gafst fljótlega upp sökum mikilla bakverkja og var honum komið til læknis eftir að komið var í höfn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tromlugilsinn er á flotvörputromlunni á milli gilsvindanna aftan við brúna og snýst hún hægar en gilsvindurnar. Rann tromlugilsinn því ekki eins hratt út og stjórnborðsgilsinn. Það tók því með ríkk í tromlugilsinn og hann kastaðist upp;
- að slasaði var við vinnu inni á trollþilfarinu og áður en hann fór út af því kom hann stjórnborðs grandaranum, sem lá í bugt yfir bobbingapil, niður á þilfarið til að forða slætti og hættu frá honum;
- að slasaði gaf spilmanni merki um að það mætti slaka og þegar hann var að forða sér út í ganginn slóst tromlugilsinn upp í klof hans með fyrrgreindum afleiðingum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera ótímabæra skipun um að slaka ásamt því að meiri hraði var á slökun stjórnborðsgilsins en tromlugilsins.

Nr. 138 / 10 Guðmundur í Nesi RE 13

15. Skipverji slasast á fæti



Guðmundur í nesi RE 13 ©Hilmar Snorrason

Guðmundur í Nesi RE 13
Skipaskr.nr.: 2626
Smíðaður: Bremenhaven
Þýskalandi 2000 stál
Stærð: 1.315,00 brl; 2.464,00 bt
Lengd: 66,00 m Breidd: 14,00 m
Dýpt: 8,67 m
Vél: Wärtsilä 5.520,00 kW
Árgerð: 2000
Fjöldi skipverja: 18

Gögn: Gögn RNS; Dagbók skips

Lokaskýrsla afgreidd 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:

Pann 5. október 2010 var Guðmundur í Nesi RE 13 að togveiðum á Hampiðjutorgi djúpt vestur af Bjargtöngum. Veður: NA 22-24 m/sek og sjóliðið.

Búið var að taka trollið og losa frá pokanum. Annar pokamaðurinn var á leið út af trollþilfarinu bakborðsmegin þegar pokinn lagðist á annan fót hans og klemmdi hann fastan við ganga-lunninguna. Pokanum var velt frá lunningunni og þá losnaði fóturinn sem var bólginn og marinn en ekki talinn brotinn.

Seinna var haldið til hafnar með slasaða og við læknisskoðun kom í ljós að sköflungurinn var sprunginn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagði að hann hafi verið við þetta starf í áratugi og mörg hundruð sinnum losað frá pokanum. Hann hafi aldrei orðið var við að svona hættu skapaðist hvað þá að einhver meiddist;
- að slasaði var yfirleitt í bakborðsgangi við trolltöku og var vanur að fara þessa leið;
- að skipstjórinn sagðist hafa séð þegar pokamaðurinn bakborðsmegin var að fara út af þilfarinu. Hann taldi einsýnt að pokinn gæti lagst á hann enda var ekki nema 20 til 30 sm bil við lunninguna og bakborðsslagsíða á skipinu undan sterkum hliðarvindi. Hann hafi því beygt skipinu til að freista þess að upphefja slagsíðuna þar sem pokinn lá mun meira bakborðsmegin á þilfarinu;
- að aflinn í pokanum var um sex tonn;
- að skipverjar á þilfari brugðu pokagilsinum fyrir slá og veltu pokanum til stjórnborða.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var vanmat slasaða á aðstæðum.

Nr. 145 / 10 Sólbakur EA 1

16. Skipverji slasast á hendi

Sólbakur EA 1 ©Hilmar Snorrason

Sólbakur EA 1
Skipaskr.nr.: 1395
Smíðaður: Pasajes Spáni 1974
stál
Stærð: 941,20 brl; 1.329,70 bt
Lengd: 68,66 m Breidd: 11,60 m
Dýpt: 7,50 m
Vél: MaK 2.090,00 kW
Árgerð: 1973
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd 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 sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Pann 10. nóvember 2010 var Sólbakur á togveiðum í kantinum vestur af Hala. Veður: NA 15-18 m/s, ölduhæð 3-4 m.

Skipverjar voru að losa dauðalegginn úr öðrum toghleranum og hélt annar skipverjinn slaka á leiðara á meðan hinn var að losa úr hleranum. Híft var í leiðarann áður en búið var að losa hann og varð þá vinstri hendi þess sem hélt uppi leiðaranum á milli leiðarans og rörs sem liggur yfir rennuna.

Eftir samráð við lækni var ákveðið að senda þyrilu á staðinn en hún varð frá að hverfa vegna dimmviðris. Þá var haldið inn til Flateyrar þar sem bátur var fenginn til að sækja slasaða og flytja í land þar sem ekki var unnt að leggja að bryggju. Var slasaði fluttur á sjúkrahús á Ísafirði og í ljós kom að hann hafði misst þrjá fingur, stóran hluta handarbaks og var illa handleggsbrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að búið var að lása leiðara frá grandaravindunni í dauðalegginn áður en dauðaleggurinn var aftengdur hleranum. Hleramaðurinn á bakborðshlera var rétt að ljúka því og beið félagi

hans eftir að hann kæmi endanum frá sér niður í rennuna áður en hann slepti leiðaranum;

- að hleramenn á stjórnborðshlera voru búnir að sleppa dauðaleggnum niður og að sögn spilmanns í stjórnbúri vindanna ætlaði hann að hífa í stjórnborðs leiðara en ruglaðist á stjórnstöngunum og hífði í bakborðsleiðara;
- að stjórnstangir vindanna standa í röð í langskurðarfleti skipsins og sú sem er frammar og til hægri þegar spilmaður stendur við stjórnækin stjórnar stjórnborðsvindunni en aftari stöngin fyrir vinstri hönd stjórnar bakborðs vindu en þessi uppröðun er önnur þegar menn standa við togvindurnar;
- að spilmaður sagði að hann hafi áður staðið sig að því að ruglast á handföngum og hann viti til þessa að aðrir hafi gert það einnig án þess að slys hafi hlotist af;
- að slasaði taldi að spilmaður hefði ekki haft ástæðu til að hífa í stjórnborðsgrandarann. Bakborðsgrandari var ekki kominn niður í rennu og ekki var búið að gefa honum merki um að hífa;
- að ekki var neyðarstöðvun höfð í stjórnklefa spilmanns;
- að öryggisnefnd skipsins tók þetta til skoðunar og lét í framhaldi breyta fyrirkomulagi á tengingum stjórnstanganna til þess horfs sem er við togvindurnar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til mistaka spilmanns sem og óheppilegrar röðunar stjórnstanga spila í hípúbúri.

Nefndin fagnar því að starfandi sé öryggisnefnd á skipinu og að hún haði látið framkvæma breytingar á vinnuáðstöðunni til samræmis við tillögur frá aðilum er að málinu komu.

Nr. 154 / 10 Sturlaugur H. Böðvarsson AK 10

17. Skipverji slasast á hendi



Sturlaugur H. Böðvarsson ©Hilmar Snorrason

Sturlaugur H Böðvarsson AK 10
Skipaskr.nr.: 1585
Smiðaður: Akranesi 1981 stál
Stærð: 431,00 brl; 712,00 bt
Lengd: 50,85 m Breidd: 9,00 m
Dýpt: 6,40 m
Vél: Stork Werkspoor 1.590,00 kW
Árgerð: 1986
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. maí 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. nóvember 2010 var Sturlaugur H Böðvarsson AK 10 á togveiðum í Víkurál. Veður: S 10 m/s. Ölduhæð 0,5 m.

Búið var að hífa síðustu færú belgsins fram og setja pokastroffuna á. Verið var að strekkja pokagilsinn þegar bakborðshlerinn féll skyndilega niður svo kipptist í bakstroffuna og keðjan kastaðist aftur í skut. Í kastinu slóst krókur í keðjunni í hægri handarbak skipverja sem stóð úti við síðu í bakborðsganginum.

Hann bólgaði mikið og marðist. Hann leitaði læknis í næstu inniveru.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að venju var G-króknum komið fyrir upp á troll-lunningunni og því kom kast á hann til hliðar á leiðinni aftur í skut;
- að spilmaður sagðist ekki hafa orðið var við slysið fyrr en hann kom niður um hálf tíma síðar. Hann hafi sennilega annaðhvort tekið í ranga stöng eða rekið sig í togvindu stöngina;
- að fyrirkomulag í stjórnborði, frá sjónarhorni spilmanns, er að togvindurnar eru yst til vinstri gilsavindurnar eru í miðjunni og grandara-

vindustangir eru yst til hægri en þær eru styttri en hinar.

NEFNDARÁLIT:

Örsök slyssins má rekja til mistaka við stjórn vindanna.

Nr. 155 / 10 Hrafn GK 111

18. Skipverji slasast á hendi



Hrafn GK 111 ©Hilmar Snorrason

Hrafn GK 111
Skipaskr.nr.: 1628
Smíðaður: Akureyri 1983 stál
Stærð: 680,00 brl; 1.067,00 br
Lengd: 61,76 m Breidd: 9,76 m
Dýpt: 6,74 m
Vél: Wichmann 1.472,00 kW
Árgerð: 1982
Fjöldi skipverja: 26

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. maí 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 27. nóvember 2010 var Hrafn GK 111 á togveiðum í kantinum norður af Patreksfirði. Veður: NA hægviðri

Skipverji var að taka við fiskikössum frá færibandinu í lestinni þegar kassi féll úr annarri hendi hans niður á rennuna fyrir neðan bandið. Hin hendi hans og kassinn lögðust að bandinu og drógust undir kefli þess. Skipverjinn kallaði á hjálp en á meðan komu fleiri kassar á færibandinu og við að koma þeim frá með lausu hendinni dróst hendin lengra undir bandið. Færibaldið snérist og „spólaði“ á hendinni þar til það var stöðvað. Tveir skipverjar komu til hjálpar niður í lestina og losnaði ekki hendin fyrr en festingar á bandinu höfðu verið skrúfaðar lausar og renna undir bandinu spennt frá.

Slasaði fékk verulega áverka á þrjá fingur. Við

skoðun um borð og eftir samráð við lækni var búið um hendina. Veiðarfærið var þegar tekið inn og siglt inn til Þingeyrar þar sem slasaða var komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagði að tveir kassar hafi komið þétt saman á bandinu. Hann hafi kastað þeim fyrri til hliðar. Seinni kassinn hafði þá fallið fram af bandinu en þegar hann ætlaði að taka kassann var efri endinn farinn að dragast undir keflið. Fingurgómarnir festust því strax á milli og drógust lengra inn áður en hann áttaði sig á aðstæðum;



Myndin sýnir hvernig kassinn og hendin lenti undir bandinu

- að færibaldið er upp undir lofti frystilestarinnar og getur snúist til beggja átta eftir því hvar verið er að raða í lestina. Við enda bandsins er komið fyrir rennu til að flytja kassana niður í lestina annað hvort í beinu framhaldi af færibandinu og er það þá hengt á króka rétt undir færibandskeflinu. Þegar verið er að raða á svæðið undir færibandinu er rennan fest á stífur sem skrúfaðar eru fastar undir enda bandsins og liggur því rennan undir færibandinu en svo var ástatt í þetta

skipti. Rennubrautin er slétt en til styrkingar en
endi brautarinnar beygður niður og á neðri
endanum hvílir hún á hjólum svo taka megir
kassana af í þægilegri hæð;

- að ekki var svigrúm fyrir kassa við enda færir-
bandsins þegar fleiri en einn kom í einu;
- að verið var að fylla í afturhluta lestarinnar
og að sögn skipverja er ekki fyllt upp í skotið
sem verið var að setja í nema sýnt sé að þess
þurfi. Þegar það er gert þá er þetta vinnulag
viðhaft því það er mun léttara;
- að tvær mislangar gerðir af kössum eru
notaðar í þökkun á aflanum og hafa aldrei
verið til vandræða að sögn skipstjóra. Í þetta
skipti var það styttri gerðin sem klemmdist
undir bandinu enda er bilið á milli endakeflis
og rennunnar minna en lengd kassans;
- að við athugun á slyssað var bandið látið
snúast og tómur kassi settur upp á endann
niður á brautina og hallað að því en það
greip þegar kassabrunina og dró á auga-
bragði kassann undir bandið og sýndi þar
með hve gott gripið var;
- að allan túrinn er færirbandið látið ganga
sökum frostsins í lestinni. Rofi til stöðvunar þess
er á súlu við niðurgang í lestina. Þar er einnig
búnaður til að venda snúningsáttinni og einnig
er stjórnrofinn í þökkunarrými uppi á vinnslu-
þilfari;
- að sögn skipstjóra er verið að skoða hvort
lengja megir stífurnar sem festa rennuna við
færirbandið og þar með auka bilið á milli
færirbands og rennu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að þegar
pláss í lestinni var orðið lítið skorti verulega á að
aðstæður við móttöku á kössum væri nægjanlega
öruggar fyrir skipverja.

Nefndin vill einnig benda á að staðsetning
neyðarstöðvunar hefði átt að vera í seilingar-
fjarlægð frá skipverjum sem starfa við enda
bandsins.

Nr. 156 / 10 Oddeyrin EA 210

19. Skipverji slasast á hendi



Oddeyrin EA 210 ©Hilmar Snorrason

Oddeyrin EA 210
Skipaskr.nr.: 2750
Smiðaður: Figureas Castrop Spáni
2000 stál
Stærð: 736,20 brl; 1.356,90 bt
Lengd: 54,40 m Breidd: 12,20 m
Dýpt: 7,70 m
Vél: MaK 2.880,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja: 19

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. maí 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. október 2010 var Oddeyrin EA 210 á
togveiðum djúpt vestur af Breiðafirði.. Veður: NA
13-18 m/s.

Skipverji var að gera við kassabindivél á milli-
þilfari þegar hann klemmdi sig á þumalfingri
hægri handar inn í vélinni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélin er rafdrifin og var kveikt á henni á
meðan á bilanaleit stóð yfir;
- að sögn skipverja taldi hann þetta vera klaufa-
skap í sér að vera með höndina á röngum
stað í vélinni þegar hann setti hana í gang;
- að skipverji sagði það algjörlega nauðsynlegt
að láta vélina starfa á meðan á bilanaleit
standi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að slasaði
var með hendi inn í vélinni þegar hann gangsetti
hana við bilanaleit.

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM

Nr. 019/ 10 Hoffell SU 80

1. Tveir menn hætt komnir



Hoffell SU 80
Skipaskr.nr.: 2645
Smíðaður: Hollandi 1981 stál
Stærð: 673,60 brl; 1.293,00 bt
Lengd: 61,14 m Breidd: 9,50 m
Dýpt: 7,00 m
Vél: MaK 2.940,00 kW
Árgerð: 1993
Fjöldi skipverja:

Hoffell SU 80 ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2010 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 14. febrúar 2010 var Hoffell SU 80 við bryggju á Fáskrúðsfirði.

Verið var að landa gulldeplu úr skipinu. Tveir löndunarmenn voru á leið niður í lestina og sá sem fór á undan fann strax til óþæginda þegar hann kom niður. Hann kallaði til félaga síns og reyndi að forða sér upp stigann en leið þá út af og féll niður. Hinn löndunarmaðurinn náði að forða sér upp á þilfarið.



Örin sýnir lestaropið

Skipverji sem varð vitni af þessu fór með súrefnisgrímu (flóttagrímu) niður í lestina, tók hana af sér

og setti hana á löndunarmanninn. Hann hélt niðri andanum á meðan en áður en hann náði að setja grímuna á sig aftur leið hann einnig út af eftir hafa andað einu sinni til tvisvar að sér.

Löndunarstjóri fór niður í lestina búin reykköfunartækjum og náði að koma tógi með lykkju utan um brjóst þeirra svo hægt væri að hífa þá upp. Hann þurfti að fylgja þeim eftir í stiganum og halda höndum þeirra niðri til að þeir rynnu ekki úr lykkjunni.

Þegar mennirnir voru hífðir upp voru fyrstu sjúkraflutningamennirnir komnir á staðinn og var strax hafin endurlífgun. Báðir mennirnir voru sendir til Egilsstaða og þaðan með sjúkraflugi til Reykjavíkur þar sem þeir voru settir í öndunarvélar. Þeir eru á batavegi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hæðin frá lestargólfi upp á þilfar er 5,60 m og um 50-60 cm lag af hráefni var í lestinni. Talið er að löndunarmaðurinn hafi verið kominn um þrjá metra upp í stigann þegar hann féll niður;



Séð niður í lestina, örin bendir á stigann

- að ekki var gerð súrefnismæling í lestinni áður en farið var niður í hana. Mælir í eigu löndunaraðila var bilaður og í viðgerð. Nýlegur mælir var til um borð en ekki notaður;
- að rýmið hafði ekki verið í neinni sérstakri loftræstingu, talið var nægjanlegt að hafa lúguna opna;
- að fyrsti aflinn kom um borð í skipið að kvöldi 8. febrúar og var því elsti hluti hans orðinn um 6 daga gamall við löndunina. Þegar atvikið átti sér stað hafði verið landað 672 tonnum

af u.þ.b. 700 tonna afla og var því eftir að hreinsa um 25 - 30 tonn úr botni tveggja lesta;

- að erfitt er að halda kælingu á gulldeplu þar sem hún er smá og lin. Vegna þess hafa venjulegar síur og kæliristar stíflast þar sem þær eru miðaðar við stærri fisk. Skipt hafði verið um kæliristar með smærri gatastærð í þessari lest þ.e. 5 mm í stað 10 mm, sem er venjuleg stærð, en það reyndist ekki duga til að halda uppi kælingu. Fram kom að reynt hafði verið að setja gulldepluna niður í kælt ferskvatn en það reynt ófullnægjandi;
- að löndunin var í höndum sérstakra löndunaraðila frá landi og skipverjar komu þar ekki nærri. Tilviljun var að stýrimaður skipsins var nærstaddur þegar atvikið átti sér stað og reyndi hann fyrstu björgun;
- að ekki var til um borð sérstök viðbragsáætlun um svona atvik. Fram kom hjá útgerðaraðila að farið hefur verið yfir aðstæður sem þessar á björgunaræfingum. Fram kom einnig að vegna kjarasamninga hefur verkstjórn og ábyrgð á störfum löndunarmanna alfarið færst til verkstjóra/löndunarstjóra í landi og fellur undir reglur Vinnueftirlitsins;
- að skipverjinn hafði verið á skipinu síðan 2001 og mjög vanur veiðum á uppsjávarfiski eða frá 1999, þar af tveimur vertíðum á gulldeplu. Hann kvaðst ekki hafa fengið sérstaka kynningu né þjálfun á þeim hættum sem geta skapast við þessar aðstæður. Hann vissi ekki að flóttagrímur væru ekki til þess fallnar að veita vörn við þessar aðstæður;
- að hjá löndunaraðila var til eitt öryggisbelti með hífíkrækju, líflínur og fallvarnarblökk. Ekkert af þessu var notað;
- að eftir atvikið hefur viðkomandi löndunaraðili sett eftirfarandi verklagsreglur við löndun á uppsjávarfiski til bræðslu og mannelði:
- 1. Enginn vinnur við löndun nema hafa áður fengið fræðslu um öryggisbúnað, notkun hans og staðsetningu og hafa lesið þetta skjal.
 2. Starfsmenn skulu ávallt nota hjálma um borð í löndunarskipi.

3. Starfsmenn skulu alltaf vera í fallvarnarbelti um borð.
4. Setja skal upp fallvarnir/„girðingu“ á lestarlúgur Hoffells þegar landað er úr því, og önnur skip með svipaðar lúgur.
5. Enginn fer ofan í lest fyrr en löndunarstjóri eða sá aðili í löndunargenginu sem falið hefur verið að bera ábyrgð um borð, gefur grænt ljós á það;
 - áður skal fersku lofti dælt í lestina í amk 15 mínútur og stöðugtáfram á meðan unnið er í lestinni.
 - einnig skal áður kannað með súrefnis- og gasmæli hvort óhætt sé að fara í lestina.
6. Á meðan einhver er ofan í lest er alltaf maður á lugu og ávallt skulu vera amk tveir um borð þegar unnið er í skipi við bryggju.
7. Dekki skipa skal haldið eins hreinu og hálfu-fríu og mögulegt er.
8. Löndun er ekki lokið fyrr en allur búnaður, þmt öryggisbúnaður hefur verið þrífinn og/ eða gengið frá honum á sínum stað.
9. Í bryggjuhúsi er súrefnistæki, blásari með nægilega löngum barka, fallvarnarblökk og gastæki.
10. Persónulegur búnaður, hjálmar og fallvarnarbelti, er geymdur í dælurými verksmiðjunnar.
11. Verksmiðjustjóri og löndunarstjóri eru ábyrgir fyrir því að verklagsreglunum þessum sé framfylgt.

*Liður 5. á ekki við í mannelðislöndun.

- að ekki liggur fyrir mæling á brennisteinsvetni (H₂S) eða súrefni í lestinni þegar atvikið átti sér stað. Svipuð atvik hafa verið til umfjöllunar hjá RNS og í einu tilviki (mál 011/09) reyndist brennisteinsvetni vera 46 ppm sem leiddi til meðvitundarleysis. Ályktun í því máli var; „Styrkur um 50 ppm veldur ertingu og sviða í augun og öndunarfærum og síðan vaxandi vanlíðan. Ástand manna bendir til að styrkurinn þar sem þeir voru við störf hafi verið yfir 50 ppm, a.m.k. tímabundið. H₂S styrkurinn 15 ppm kallar á að svæðið sé rýmt innan 15 mínútna samkvæmt vinnuverndarreglum og ef styrkurinn fer í um 100 ppm er bráð lífshætta á ferðum“.
- að talið er að u.þ.b. 15 mínútur hafi liðið frá

því að löndunarmaðurinn féll niður og búið var að ná þeim báðum upp úr lestinni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er súrefnisskortur og myndun brenni-steinsvetnis (H₂S) vegna rotnunar í hráefni þar sem elsti hluti aflans var nærri viku gamall.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin hvetur alla sem vinna í lestum og lokuðum rýmum þar sem hættu er á gasmyndun að ganga vel úr skugga um að súrefnisaðstæður séu í lagi áður en farið er í þau.

Þá vill nefndin benda á að við þær aðstæður þar sem þjarga þarf mönnum út úr rýmum þá eru flóttagrímur ekki til þess fallnar að veita mönnum vörn eins og reykköfunartæki.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að taka með markvissum hætti á kynningu og þjálfun skipverja á mögulegri gasmyndun í lokuðum rýmum.

Í máli nr. 06203 gerði nefndin eftirfarandi tillögu í öryggisátt til Siglingastofnunar:

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

AFGREIÐSLA SIGLINGASTOFNUNAR:

1. Í tillögum Siglingastofnunar Íslands að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri sem taka mun til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri er að finna í 13. gr.

í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni ákvæði um notkun gas- og súrefnismæla.

2. Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, er að finna ákvæði um skyldur eigenda og skipstjóra til að koma í veg fyrir að öryggi og heilsa starfsmanna verði ekki stofnuð í hættu.
3. Siglingastofnun í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út „Lækningabók sjófarenda“, en þar er að finna í 17. kafla um eitrarir lýsing á greiningu og meðferð eittrana.
4. Siglingastofnun mun vinna að því í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda að gerð verði veggspjöld, fræðslupésar og annað kynningarefni um hættu vegna mögulegrar efnamyndunar í rýmum skipa.
5. Einnig mun Siglingastofnun í tengslum við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda huga að gerð fræðslupésa eða annars kynningarefnis um sérstakar ráðstafanir í viðbragðsáætlun um borð í skipum þegar slys verður af völdum súrefnisskorts.

Nr. 150 / 10 Börkur NK 122

2. Skipverji slasast á hendi



Börkur NK 122 ©Hilmar Snorrason

Börkur NK 122
Skipaskr.nr.: 1293
Smiðaður: Noregi 1968 stál
Stærð: 949,00 brl; 1.467,60 bt
Lengd: 67,47 m Breidd: 10,90 m
Dýpt: 8,05 m
Vél: Caterpillar 5.420,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Gögn RNS; Slysaskýrsla frá skipi

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. maí 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:

Pann 21. nóvember 2010 var Börkur NK

122 að síldveiðum með nót á Kiðeyjarsundi (Helgafellssveit) á Breiðafirði. Veður: Logn

Verið var að draga inn nótapokann að loknu kasti en þegar skottið kom inn úr millibökkinni féll það niður og lenti blýteinn á hendi eins skipverjans sem hélt sér í handrið nótakassans. Netið lenti síðan á baki skipverjans svo hann steypist ofan í nótakassann.

Hringurinn marði í sundur u.þ.b. helming af fremstu kjúku vísingurs vinstri handar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ástæða þess að pokinn slóst til var að pokabandið var laust en það hafði fallið í sjóinn skömmu áður;
- að slasaði hafði þann starfa í nótadrættinum að taka á móti hanafótum og koma snurpuhringjum upp á byssuna eftir að þeir koma niður úr millibökkinni. Hann stóð því að mestu undir blökkinni sem er nær fimm metrum fyrir ofan hann. Þegar pokinn kom aftur var hlutverki hans lokið og venjulega vék hann þá undan blökkinni;
- að hann sagðist hafa stigið til hliðar eins og venjulega en pokinn hafi fallið strax og hann kom inn úr millibökkinni;
- að ávallt var haldið við með pokabandinu með því að bregða því um nál (polla) og slaka því af nálinni undir átaki svo skottið falli því ekki niður úr millibökkinni. Í þetta skipti hafði pokabandið fallið í sjóinn áður en því varð brugðið um nálina. Pokinn var því dreginn hratt inn til að forða því að bandið færi aftur með og í skrúfunu. Þetta varð til þess að ekki var haldið við pokann svo skottið féll strax eftir að það kom inn úr millibökkinni;
- að skipstjóri sagði að slysið mætti frekar rekja til þess að pokabandið hélt ekki við pokann og að hann var dreginn hraðar inn en venja var til og því voru menn seinni að koma sér frá en ella;
- að skipstjóri sagði að eftir slysið hafi verklagi verið breytt þannig að eftirleiðis verður pokabandið ekki dregið niður af vindunni og lásað úr heldur verður pokabandinu slakað eftir þörf

um þar til skottið er komið aftur í nótakassa.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að pokabandið fór í sjóinn sem leiddi til þess að vinnubrögð við töku veiðarfæris voru ekki í samræmi við hefðbundið vinnulag. Því hað slysaætla aukist án þess að skipverjar hað verið varaðir við.

Mikilvægt er að þegar hefðbundið vinnulag riðlast vegna ófyrirséðra atvika að ýrustu varkárni sé gætt af öllum um borð.

Sjá hliðstætt mál 036/06

SLYS Á FLUTNINGASKIPUM

Nr. 003/ 10 Brúarfoss

1. Skipverji slasast við fall



Brúarfoss ©Hilmar Snorrason

Brúarfoss
Skipaskr.nr.: 8914568
Smíðaður: Danmörku 1992 stál
Stærð: brl; 7.676,00 bt
Lengd: 126,63 m Breidd: 20,53 m
Dýpt: 10,70 m
Vél: MAK 8M 552C 5.400,00 kW
Árgerð: 1992
Fjöldi skipverja: 11

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

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. desember 2009 var Brúarfoss við bryggju í Immingham. Veður: Hægviðri og þurr.

Skipverji stóð við gámastyttu (sjá mynd) yst á síðu stjórnborðsmegin á skipinu og var að sjóbúa gám á lúgu nr. 2. Var hann að setja gámastöng í gám í þriðju hæð þegar hann missti jafnvægið og féll með gámastönginni um 5 metra niður á bryggjuna. Hann var fluttur á sjúkrahús í Grimsby og í ljós kom að hann var brotinn á báðum ristum og baki.



Gula línan sýnir fallið sem var um það bil 5 metrar af skipinu niður á bryggjuna

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

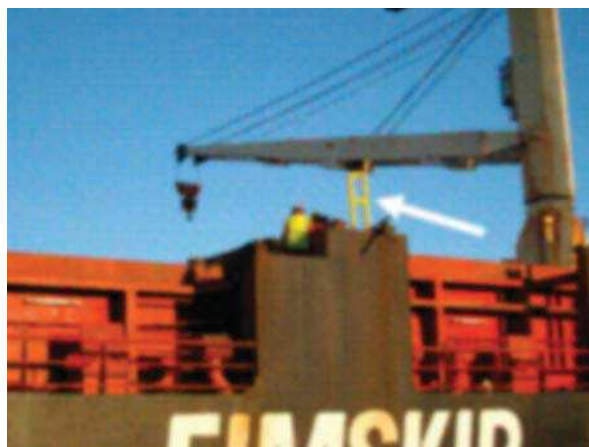
- að skipverjinn var að sjóbúa gám í þriðju hæð á þilfari með því að setja gámastöng (lashing bar, sjá mynd) í ysta horn hans og



Gámastöngin á bryggjunni

stóð við það á gámastyttu alveg út í síðunni. Honum tókst ekki festa stangarendann í gatið í gámnum og missti stöngina til hliðar. Hann sleppti ekki takinu á henni fyrr en of seint en þá hafði hann missti jafnvægið og fallið í frú falli niður á bryggjuna;

- að skipverjinn var í sinni fyrstu ferð á skipinu og hafði verið 5 daga um borð. Hann hafði ekki verið áður á flutningaskipi og því óvanur þessari vinnu. Hann kvaðst hafa fengið góða tilsögn um meðferð þessara stanga og verið búinn að festa nokkrar áður en slysið varð;
- að gámastöngin er 4,20 metra löng og 32 kg að þyngd;
- að skipverjinn var búinn öllum öryggisbúnaði sem krafist var um borð;
- að eftir atvikið sendi útgerðin út dreifibréf til allra skipa félagsins og vakti athygli á þess-



Vörn á gámastyttu

ari hættu auk mögulegra aðgerða til að koma í veg fyrir að svona gæti gerst aftur. Niðurstaðan var sú að hafist var handa við að setja vörn á gámastyttur (sjá mynd).

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að skipverjanum var gert að vinna starf við ófullnægjandi aðstæður.

Nefndin fagnar þeim aðgerðum sem útgerð skipsins framkvæmdi í kjölfar slyssins.

Nr. 008 / 10 Goðafoss

2. Skipverji slasast við fall



Goðafoss ©Hilmar Snorrason

Goðafoss
Skipaskr.nr.: 9086796
Smíðaður: Danmörku 1995 stál
Stærð: brl; 14.664,00 bt
Lengd: 165,60 m Breidd: 28,60 m
Dýpt: 8,95 m
Vél: MAN B&W 14.800,00 kW
Árgerð: 1995
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi; Ljósrit úr leiðarabók; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 20. ágúst 2010 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. desember 2009 var Goðafoss að koma til Rotterdam. Veður: Hægviðri.

Skipverji var vinna við losun á sjóbúnaði á palli á lúgu nr. I þegar hann missti jafnvægið og féll niður á þilfar með þeim afleiðingum að hann fékk þungt högg á vinstri síðu. Skipverjinn hélt áfram störfum en tveimur dögum seinna var hann að taka inn leiðara í Helsingborg fékk hann fékk hann mikil óþægindi í síðuna.

Skipverjinn var sendur til læknis þann 11. desember og kom þá í ljós að fjögur rifbein voru brotinn. Hann var þá sendur heim.



Skipverjinn stóð á palli á I lúgu



TESS járníð sem skipverjinn var að nota og pallurinn



Myndirnar sýna hvar skipverjinn féll niður

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var að losa sjóbúningsstöng með TESS jární (3 kg) af gám en hún reyndist verulega föst. Við átakið skrappt járníð til, hann missti jafnvægið og féll niður á milli grindar/palla um 2 metra niður á þilfarið. Í fallinu greip hann í pallinn með vinstri hendi og við það slóst hann með síðuna utan í síðuband áður en hann féll í þilfarið;
- að skipverjinn var með hjálm og notaði hökubandið. Hann taldi það hafa breytt miklu því hann lenti með höfuðið fyrst í þilfarið;
- að fram kom að skipverjinn taldi að rétt hefði verið að óska eftir aðstoð eins og ætlast er til um borð við erfið verk;
- að við yfirferð á atvikinu hjá útgerð og um borð skipinu var niðurstaðan að ekki væri þörf á sérstökum úrbótum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 009 / 10 Goðafoss

3. Skipverji slasast við fall

Goðafoss ©Hilmar Snorrason

Goðafoss
Skipaskr.nr.: 9086796
Smíðaður: Danmörku 1995 stál
Stærð: brl; 14.664,00 bt
Lengd: 165,60 m Breidd: 28,60 m
Dýpt: 8,95 m
Vél: MAN B&W 14.800,00 kW
Árgerð: 1995
Fjöldi skipverja: 13

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

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

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. desember 2009 var Goðafoss á siglingu í Norðursjó. Veður: SA 8-11 m/s.

Skipverji var að fara út með rusl frá eldhúsi þegar hann rann til og féll á bakið á hálu þilfarinu. Hann hélt áfram störfum en um kvöldið urðu verkir það miklir að hann varð óvinnufær um tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið valt aðeins auk þess sem krapí og bleyta var á þilfarinu.
- að skipverjinn var á vinnuskóm úr eldhúsi (töfllur)
- að eftir þetta atvik hefði skipverjinn óskað eftir að þetta svæði yrði sandmálað en honum hafði áður skrikað fótur á þessu svæði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin bendir á mikilvægi þess að þilför séu sandmáluð þar sem hætta er á að skipverjum geti skrikað fótur.

Nr. 121 / 10 Goðafoss

4. Skipverji slasast á hendi

Goðafoss ©Hilmar Snorrason

Goðafoss
Skipaskr.nr.: 9086796
Smíðaður: Danmörku 1995 stál
Stærð: brl; 14.664,00 bt
Lengd: 165,60 m Breidd: 28,60 m
Dýpt: 8,95 m
Vél: MAN B&W 14.800,00 kW
Árgerð: 1995
Fjöldi skipverja: 13

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

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, 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 16. september 2010 var Goðafoss á siglingu frá Reykjavík til Reyðarfjarðar. Veður: NNA 8-10 m/s.

Skipverji sem var að vinna við hreinsun málningarsprautu ætlaði að hreinsa sigti úr henni með háþrýstidælubúnaði. Hann hélt á sigtinu í hægri hendi og sprautaði á það til að losa um óhreinindin en þá snérist sigtið í hendi hans og lenti bunan á henni. Bunan skarst inn í litla- og vísifingur og varð af svöðusár á litla fingri.

Stýrimaður bjó um sárin og eftir komu til Reyðarfjarðar var slasaði sendur til læknis til frekari aðhlynningar en var talin vinnufær til léttari starfa.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sigtið sem verið var að hreinsa hafði legið í þynnisbaði til að lina óhreinindi og harðnaða málningu. Sigið var sívalur net-hólkur um 2 ½" að þvermáli og um 3" að lengd og átti að skrúfast inn í rörhólk á málningasprautunni. Það var því bæði erfitt að

halda á sigtinu og nota verkfæri til að halda því föstu. Þá var einnig erfitt að koma handverkfærum að til hreinsunar;

- að háþrýstidælan var stillt á 180 bara hámarksþrýsting en stilling til þrýstimminkunar er í byssuskaftinu og að sögn slasaða hefði hann getað minnkað þrýsting áður en hann byrjaði að sprauta.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óvarkári við meðferð háþrýstibúnaðar.

Nr. 129 / 10 Selfoss

5. Skipverji slasast á öxl



Selfoss
Skipaskr.nr.: IMO 8914556
Smíðaður: Danmörk 1991 stál
Stærð: brl; 7.676,00 bt
Lengd: 127,00 m Breidd: 20,50 m
Dýpt: 7,50 m
Vél: MaK 5.400,00 kW
Árgerð: 1991
Fjöldi skipverja: 11

Selfoss ©Hilmar Snorrason

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi; Úrdráttur úr leiðarabók;
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 4. nóvember 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 2. september 2010 var Selfoss við bryggju í Rotterdam. Veður: .

Skipverji ætlaði að tengja frystigám sem var í annarri hæð á sjöttu lúgu. Hann fór upp á sjóbúnaðarstangir og stóð á „krossinum“ sem stangirnar mynda og hélt sér í kapalskáp gámsins. Annar fóturinn rann til á stönginni svo skipverjinn missti fótanna en hékk á báðum höndum og við það kom slinkur á hægri handlegg. Kennði hann eymsla í öxlinni en hélt áfram störf-

um. Skipverjann verkjaði í öxlina en hann hélt áfram störfum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að „krossinn“ þar sem stangirnar koma saman er í meira en 120 sm hæð;
- að skipverjinn var einn við verkið;
- að slasaði sagði að þegar hann væri einn við slíkt verk þá treysti hann ekki á að nota stiga þegar enginn er til að halda við hann;
- að slasaði taldi að slor á annarri stönginni hafi valdið því að hann féll;
- að fram kom að sama verklag hafi ávallt verið notað við þessa vinnu og ekki vitað til þess að sambærilegt slys hafi átt sér stað hjá útgerðinni. Öryggisdeild útgerðarinnar endurmat verklagið eftir slysið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á FERJUM

Nr. 037/ 10 Herjólfur

1. Skipverji slasast við fall



Herjólfur ©Hilmar Snorrason

Herjólfur
Skipaskr.nr.: 2164
Smíðaður: Noregi 1992 stál
Stærð: 2.222,00 brl; 3.354,00 bt
Lengd: 70,70 m Breidd: 16,00 m
Dýpt: 10,70 m
Vél: MAN B&W 5.400,00 kW
Árgerð: 1992
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Gögn RNS; Slysaskýrsla frá skipi

Málið afgreitt á fundi 11. október 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. mars 2010 var Herjólfur á siglingu frá Þorlákshöfn til Vestmannaeyja. Veður: S 7 m/s.

Vélstjóri sem var við störf í vélarúmi rann til og féll á mottu við rennihurð aftast í vélarúmi sem olía hafði komist undir. Hann kenndi sér meins í hnám og þurfti í myndatöku vegna tognunar á liðþófa.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við viðgerð á spíssum hafði gasolía náð að renna niður á gólfíð og undir mottuna. Einnig kom fram að vélstjórinn hefði verið að flýta sér fullmikið;
- að mottan var með gúmmíbotni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 095 / 10 Herjólfur

2. Skipverji slasast við fall



Herjólfur ©Hilmar Snorrason

Herjólfur
Skipaskr.nr.: 2164
Smíðaður: Noregi 1992 stál
Stærð: 2.222,00 brl; 3.354,00 bt
Lengd: 70,70 m Breidd: 16,00 m
Dýpt: 10,70 m
Vél: MAN B&W 5.400,00 kW
Árgerð: 1992
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Gögn RNS; Slysaskýrsla frá skipi

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. maí 2010 var Herjólfur við bryggju í Þorlákshöfn.

Skipverji var að vinna við lestun og sjóbúnað farms og var hann að draga gámastól undir einn vagninn þegar hann rann til á fiskslori sem lekið hafði úr vagni. Við fallið bar hann fyrir sig hægri hönd og í ljós kom að vöðvi rifnaði í henni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gámastóllinn er um 80 til 100 kg að þyngd með sléttu járnplötu í botni;
- að sögn bátsmanns er það mjög algengt að það leki úr flutningavögnum niður á þilfarið. Oftast sé þetta vatn úr bráðnandi ís og stundum slorvatn en verst sé að fá leka úr vögnum sem flytja lifur þar sem lýsið úr henni sé ekki betra en olía;
- að í 2. gr. reglugerðar nr. 671/2008 um hleðslu, frágang og merkingu farms segir að þegar lekið getur úr farmi flutningavagna skuli vera safnþró eða safngeymir í farmrýminu fyrir lekann;
- að sögn fulltrúa Vegagerðarinnar er reglulega kannaður áspungi flutningabíla og þá er

einnig athugað ástand safngeyma og við ófullnægjandi frágang er beitt sektum. Annars er eftirlit með ófullnægjandi frágangi farms í höndum lögreglu. Lekavarnarbúnaður er ekki skoðunarskyldur samkvæmt gátlista skoðunarstöðva BKS 1.100 en hann er meðfylgjandi skoðunarvottorði ökutækis.

NEFNDARÁLIT

Orsök slyssins var að ekki var stætt við vinnuna á þilfarinu vegna óþrifa úr farmi.

Nr. 115 / 10 Baldur

3. Farþegi slasast við fall



Baldur ©Hilmar Snorrason

Baldur
Skipaskr.nr.: 2727
Smíðaður: Þýskalandi 1970 stál
Stærð: 925,10 btl; 1.350,60 bt
Lengd: 63,25 m Breidd: 12,00 m
Dýpt: 3,80 m
Vél: 2x MAK 1.838,00 kW
Árgerð: 1970
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. ágúst 2010 var Baldur í Flatey á Breiðafirði.

Farþegi sem var að fara niður stiga hrasaði til efst í honum með þeim afleiðingum að hann fór úr axlarlið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að farþeginn var með stóran bakpoka á bakinu sem festist í tröppu og við það fékk hann hnykk á öxlina;
- að samkvæmt frábrigðaskýrslu skipsins var þörf á úrbótum á gúmmírenningum á tröppunum og varúðarskiltum við þeim í bleytu.

NEFNDARÁLIT

Nefndin vísar til niðurstaðna í frábrigðaskýrslu skipsins um orsök slyssins.

SLYS Á RANNSÓKNARSKIPUM

NR. 028/ 10 Árni Friðriksson RE 200

1. Skipverji slasast við fall



Árni Friðriksson RE 200 ©Hilmar Snorrson

Árni Friðriksson RE 200
Skipaskr.nr.: 2350
Smiðaður: Chile 2000 stál
Stærð: 980,00 brl; 2.233,00 bt
Lengd: 69,90 m Breidd: 14,00 m
Dýpt: 10,30 m
Vél: Caterpillar 4.408,00 kW
Árgerð: 1999
Annað: Farþegar: 7 leiðangurs-
menn
Fjöldi skipverja: 16

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 14. apríl 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. mars 2010 var rannsóknarskipið Árni Friðriksson RE 200 við togveiðar SV af Reykjanesi. Veður: SV 20 m/s og mikill sjór og suðurfall

Við veiðarnar fékk skipið hnút á stjórnborðs kinnung með þeim afleiðingum að skipverji sem var við vinnu í matvælakæli féll og slasaðist á hægri fæti. Ákveðið var að sigla með hann til Reykjavíkur og eftir lækni skoðun kom í ljós að sköflungur hægri fótar hafði gengið í sundur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var nýkominn inn í kælinn og hélt sér með annarri hendi í hillustoð við annan vegginn. Þegar hnykkurinn kom á skipið missti hann fótanna og handfestuna og kastaðist afturábak yfir rýmið. Lenti bakið á hillum á gagnstæðum vegg áður en hann féll í gólfíð. Hægri fótur varð undir líkamanum í fallinu;
- að hurð inn í frystirýmið opnaðist og streymdi frostloftið inn í kælinn þar sem slasaði lá á gólfinu. Hann náði handfestu á hurðinni og

lokað henni;

- að kæliýmið er um eins metra breitt á milli hillustoða. Enginn neyðarhnappur er í hvorugu rýminu;
- að eftir köll og barsmíðar á hurð kælisins, með hilluskálku, heyrðu skipverjar í matsal skipsins til slasaða og björguðu honum út

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

NR. 149/ 10 Árni Friðriksson RE 200

2. Skipverji slasast á hendi



Árni Friðriksson RE 200 ©Hilmar Snorrson

Árni Friðriksson RE 200
Skipaskr.nr.: 2350 IMO 9192404
Smiðaður: Chile 2000 stál
Stærð: 980,00 brl; 2.233,00 bt
Lengd: 69,90 m Breidd: 14,00 m
Dýpt: 10,30 m
Vél: Caterpillar 4.408,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja: 16

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni og Jóhanni Ársælssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. nóvember 2010 var rannsóknarskipið Árni Friðriksson RE 200 við rannsóknir með botntroll á Sporðagrunni. Veður: Breytileg átt 2 m/s og sjór 0,5 m.

Skipverjar voru að hífa inn trollið og þegar hlerarnir voru komnir í gálga ætlaði einn þeirra að lása úr bakborðshleranum. Þegar hann teygði sig í dauðalegginn féll hlerinn og brakketið á honum lenti á hægri handlegg skipverjans sem varð á milli þess og lunningar. Skipverjinn hlaut beinbrot og opið sár og siglt var með hann til Siglufjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjar voru að gera tilraunir með

óvenju stóra toghlera;

- að slasaði sagðist hafa beðið í skjóli þar til bremsan færi á tromluna og hann hafi klárlega heyrt „hvissið“ í þrýstilofti tjakkanna. Hann telur sig muna að hafa heyrt einhver „læti“ fyrir aftan sig í þann mund sem hlerinn féll og dró hann að lunningunni þar sem handleggurinn losnaði;
- að slasaði sagði að um borð væri þeim kennt að hlusta eftir bremsunni og bíða í smá stund áður en þeir færu aftur á hlerann;
- að spilmaðurinn sagðist hafa híft eins og venjulega. Hann hafi ekki slakað og öll hífingin verið eðlileg. Hann hafi ekki séð neitt óeðlilegt í ferlinum fyrr en hlerinn pompaði niður eftir að skipverjinn var farinn að fást við dauðalegginn. Spilmaðurinn sagðist ekki hafa orðið var við þegar bremsan fór á vinduna eftir að hann stöðvaði hana. Hann sagði að ekki væri hægt að fylgjast með bremsunni nema að mjög grant væri horft á mynda vélaskjáið en þar sjáist þessi litla færsla sem verður á bremsuborðunum. Það er ekkert ljós eða merki í stjórnborði sem sýnir hvenær bremsan hefur fest tromluna.
- að togvindurnar eru rafdrifnar með loftstýrðum bremsum. Bremsunum eru gefnar fimm sekúndur til að festa tromluna áður en afl mótorsins þrýtur þegar straumur er rofinn af honum. Þessum seinkunarbúnaði til straumrofs á mótornum er stjórnað af fyrirfram forrituðum hugbúnaði.
- að sögn yfirvélstjórans var úthald skipsins stöðvað á meðan gerð var mikil bilanaleit og prófanir á togvindunum. Þrátt fyrir ítrekaðar slakanir og hífingar á hlerunum kom engin truflun fram á hvorugri vindunni. Skipt var um báða loftstýriloka á bakborðvindu þar sem grunur lék á að ryk sem fannst í þeim gæti hafa verið orsakavaldurinn. Báðir loftstýrilokarnir fyrir stjórnborðs vinduna voru hreinsaðir en það var ekki skipt um þá af því þeir voru yngri en hinir. Við reynslu hífingar eftir þessa viðgerð kom fram svipuð bilun á stjórnborðsvindu þannig að hlerinn féll en þá sá spiltölvan um hífinguna. Svipuð truflun

fannst ekki aftur og var hugbúnaður vindanna uppfærður;

- að spilmaður sagði að þegar stjórnborðshlerinn féll hafi hann ekki verið stöðvaður fyrr en straumur var settur á mótorninn;
- að þar sem yfirvélstjóri taldi að ekki hafi fundist óyggjandi skýringar á biluninni fór hann þess á leit að settar væru frekari skorður við því hvenær skipverjar mættu fara á hlerann. Sett var ný regla þar sem skipverjum var gert að bíða í tíu sekúndur áður en þeir færu að hleranum til að tryggja að straumur væri örugglega farinn af mótornum og bremsan héldi hleranum eins og hún á að gera.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur líkur á því að bilun eða truflun hafi orðið í bremsubúnaði vindunnar.

SLYS Á ÖÐRUM SKIPUM

NR. 096/ 10 Hvalur 9 RE 399

1. Skipverji slasast á fæti



Hvalur 9 RE 399
Skipaskr.nr.: 0997
Smiðaður: Langesund Noregi
1952 stál
Stærð: 611,00 brl; 573,00 bt
Lengd: 51,15 m Breidd: 9,06 m
Dýpt: 5,65 m
Vél: Gufuvél 1.398,00 kW
Árgerð: 1952
Fjöldi skipverja: 14

Hvalur 9 RE 399 ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 18. febrúar 2011 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Hilmar Snorrasoni, 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 7. júlí 2010 var Hvalur 9 RE 399 að koma í höfn í Hvalfirði. Veður: A 5-10 m/s og 19 m/s í hviðum (samkv. veðurstöð: Þyrill).

Skipverjar voru að vinna við landfestar þegar sterk vindhviða tók skipið með þeim afleiðingum að landfestartóg (nylon) slitnaði og slóst í fót eins þeirra. Hann var fluttur á sjúkrahús og reyndist fótbrottinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að hífa skipið að bryggju að framan þegar landfestartógið sem hift var í



slitnaði í klussi (Myndin sýnir vettvang). Fram kom hjá skipstjóra og stýrimanni, sem var fram á skipinu, að vindhviða allt að 25 m/s hafi orsakað atvikið;

- að skipið var komið á pláss og bundið að öðru leyti þegar þetta gerðist;
- að tógið sem slitnaði var 30 mm svert með slitþol upp á 17,2 tonn og hafði verið tekið í notkun haustið 2009. Ástand þess var gott að sögn skipstjóra og hafði verið geymt við góðar aðstæður yfir veturinn;
- að slasaði hafði að ósk skipstjóra ný lokið við að setja upp annan framenda í gegnum sama klussið og verið var að hífa í gegnum. Hann hefði því verið nálægt klussinu þegar tógið slitnaði. Hann kvaðst hafa haft efasemdir um þessi fyrirmæli miðað við aðstæður. Til að framkvæma þetta þurfti hann að fara með aðra hendina í gegnum klussið og sveifla tóginu upp í hina hendina.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

NR. 114/ 10 Magni

2. Skipverji slasast á hendi



Magni
Skipaskr.nr.: 2686
Smiðaður: Rúmeníu 2006 stál
Stærð: 122,70 brl; 141,20 bt
Lengd: 22,00 m Breidd: 7,80 m
Dýpt: 3,74 m
Vél: Caterpillar 954,00 kW
Árgerð: 2006
Fjöldi skipverja:

Magni ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 26. nóvember 2010 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 10. júní 2010 var dráttarbáturinn Magni við störf á hafnarsvæði Faxaflóahafna. Veður: V 5-10 m/s og sjólítið.

Skipverjar voru að vinna við að taka upp 7 baujuna og var búið að binda hana á síðu dráttarbátsins með tvöföldu ofurtógi. Einn skipverjanna var að gera klárt til að geta hífð stein baujunnar upp þegar kom slaki á ofurtógið og lenti þumalputti hægri handar á milli í tvöfalda ofurtóginu. Þegar til hafnar var komið fór slasaði á slysadeild þar sem hann var úrskurðaður óbrotinn. Síðar kom í ljós að puttin var brotinn.

NEFNDARÁLIT:

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

NR. 143/ 10 Týr

3. Skipverji slasast á hendi



Týr ©Hilmar Snorrason

Týr
Skipaskr.nr.: 1421
Smíðaður: Danmörku 1975 stál
Stærð: 916,00 brl; 1.271,00 bt
Lengd: 71,15 m Breidd: 10,00 m
Dýpt: 8,10 m
Vél: MAN 6.330,00 kW
Árgerð: 1974
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd 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 3. nóvember 2010 var varðskipið Týr við eftirlitsstörf á SV miðum. Veður: V 12 m/sek.

Skipverjar voru að koma að skipinu á hraðskreiðum léttbát skipsins, sem er af Springer gerð, sem átti að hífa um borð. Annar bátsverjinn hafði það hlutverk að húkka hífisylgju (áttu) í sleppikrók bátsins en honum tókst það ekki í fyrstu tilraunum. Í atgangnum við að koma áttunni í sleppikrókinn fann hann að hægri hendi sem hélt um „áttuna“ klemmdist. Tókst honum að lokum að koma áttunni upp á krókinn og var báturinn hífður um borð. Tók



Á þessari mynd er áttunni lásað í gilsinn



Áttunni rennt í burðarvirki bátsins og festingu. Staða handfangs til hífingar



Slasaði klemmist á losunarhandfangi burðarvirkis

bátsverjinn þá vettlinginn af sér og kom þá í ljós að baugfingur var illa farinn bæði brotinn og tættur og sár var á löngutöng og litla fingri.

Slasaði var sóttur af þyrllu og komið undir læknishendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í kranavírnum var lokaður krókur og í honum hékk „áttan“ en hún er milliliður á milli króksins og sleppikróks léttbátsins. Neðri hluta „áttunnar“ er rennt inn í krókinn sem er með læsingu þannig að ekki geti húkkast úr eftir að áttan er komin inn;
- að sleppikrókur bátsins er á málmgind yfir vélarhlífinni og er festur niður í byrðing bátsins. Handfang er við sleppikrókinn sem notað er til að opna krókinn. Við sjósetningu er handfangið sett niður og opnast þá krókurinn og áttan losnar þegar slaki kemur á vírinn;
- að skipverjinn var lengi að koma áttunni í krókinn þar sem mikil hreyfing var á bátnum og þurfti hann að bera krókinn á öxlinni þegar mikill slaki kom á vírinn;
- að slasaði sagðist hafa verið á skipinu í átta eða níu túra og hafa fengið þjálfun og reynslu í meðferð léttbátsins.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slysins má rekja til reynsluleysis slasaða við þær aðstæður sem hann fékkst við.

KÖFUNARSLYS

NR. 085/ 10 Köfunarslys

1. Banaslys við köfun á Þingvöllum

Gögn: Lögregluskýrslur; Skýrsla LHG; 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 19. júní 2010 voru þrír kafarar saman við köfun í gjánni Silfru á Þingvöllum.

Um var að ræða tvo franska ferðamenn og íslenskan leiðsögumann. Þau köfuðu tvisvar sinnum og gekk fyrri köfunin sem tók um 40 mín. áfallalaust. Eftir hana var farið upp til hvíldar og endurnýjunar á kútum og farið síðan aftur niður í gjánnu.

Í seinni köfuninni festist annar ferðamaðurinn og hinir komu honum til aðstoðar. Sá sem festist losnaði og komst upp á yfirborðið en hinn ferðamaðurinn skilaði sér ekki. Kallað var eftir aðstoð og eftir um hálfra klst. leit fannst hann drukknður á botni gjárinna.

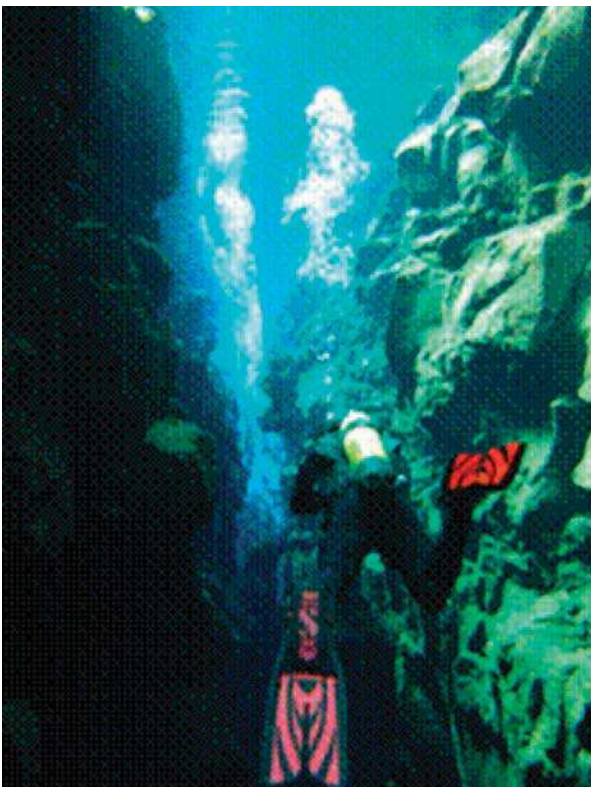
VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í fyrri köfunarferðinni var ákveðin leið farin og fólki boðið, ef vel gekk í henni, að fara erfiðari leið í seinni ferð og í gegnum ákveðnar hindranir ef færni og vilji er til þess. Um er að ræða að fara undir stór grjót, litla hella og/eða göng;
- að sögn leiðsögumanns voru aðstæður eftirfarandi: Þau hefðu verið að kafa í seinni ferð og voru búin að fara um tvær „hindranir“ þegar þau komu að sem kallað er litla gjá (little crack) sem er hellir eða göng með nokkrum uppgöngu möguleikum. Þessi göng eru mjó og taldi hann þau vera um þrjá metra milli veggja og eru

á 3-5 metra dýpi. Hann fór fyrstur og kafarinn sem kom á eftir honum var kominn langt leiðina í gegn þegar hann festi varalungað, sem fest var við köfunarvestið, milli steina. Leiðsögumaðurinn hefði reynt að losa lungað en án árangurs og kafarinn orðinn órólegur. Þegar hann ætlaði að reyna í annað skiptið hefði lungað hjá kafaranum opnast (freeflow) en þá hafi skyggni orðið lélegt vegna loftbóla og annarra agna sem þyrldust upp í hamagangnum. Leiðsögumaðurinn hefði þá farið upp á yfirborðið til að staðsetja staðinn og kalla á aðstoð. Hann fór niður aftur og hafði þá kafarinn náð að losa sig með því að fara til baka og farið upp á yfirborðið. Þá kom í ljós að þriðji kafarinn var týndur. Leiðsögumaðurinn fór nokkrar ferðir niður að leita að honum og svo kom annar kafari hefði komið til aðstoðar. Ferðamaðurinn fannst síðan á 32-33 metra dýpi þar sem hann lá á bakinu án gleraugna og munnstykks. Þá hafði liðið rúmlega hálf klukkustund frá því að það uppgötvaðist að hann var týndur. Lífgunartilraunir báru ekki árangur og samkvæmt krufningaskýrslu var um drukknun að ræða;

- að kafarinn sem festist taldi mögulegt að hann hefði óvart sparkað í andlit þess látna í hamagangnum. Hann hefði fundið að hinn látni hefði togað í fætur sér til að fá sig til baka. Hann gat ekki gert sér grein fyrir hvernig hann hefði losnað úr festunni;
- að kafarinn sem festist fannst leiðsögumaðurinn taka of mikinn tíma í að skipta um kút upp við bíl og hringja eftir frekari hjálp. Í millitíðinni hefði loks annar kafari farið af stað. Honum fannst öll viðbrögð frekar hæg og gerði at-hugasemdir við hversu lítið ljós þeir hefðu haft;
- að sögn kafarans var ekki farið yfir þessar aðstæður með þeim áður en kafað var og einungis fylgt leiðsögumanninum í ferðinni;
- að reynsla þeirra af köfun var að sá sem lést var í sinni 41. köfun en hinn var með meiri reynslu eða yfir 190 kafanir. Sá látni var með 1. stig (advanced) en hinn með 3. stig (rescue);

- að sögn leiðsögumanns var um 200 bör af lofti í kútum þeirra þegar farið var í seinni ferðina. Hann taldi allan búnað í lagi þegar lagt var af stað;
- að kafað var í þurrbúningum en ferðamennirnir, sem voru vanir köfun, höfðu ekki gert það áður;
- að leiðsögumaðurinn var með PADI open water og PADI advanced réttindi í köfun. Hann var ekki með réttindi til atvinnuköfunar og hafði ekki lokið tilskyldum þáttum vegna réttinda til að vera leiðsögumaður í köfun þ.e.a.s. björgunarnámskeiði (rescue course) og divemasternámi;
- að leiðsögumaðurinn kvaðst ekki hafa orðið var við að starfað væri eftir neinum sérstökum verklagsreglum hjá fyrirtækinu sem hann sagðist hafa verið að vinna fyrir. Hjá eiganda fyrirtækisins, sem hann nefndi, kom fram að hann hefði ekki verið að vinna fyrir sig. Hjá sér væri farið yfir öll atriði og gátlisti hafður til hliðsjónar. Umrætt fyrirtæki átti búnaðinn;
- að ekki var hafður auka kútur tiltækur á bakkanum né ljósabúnaður en það var í bíl skammt frá;
- að búnaður kafara var ekki yfirfarinn sérstaklega eftir hverja köfun;



- að ekki voru neinar skriflegar reglur varðandi köfun á staðnum kynntar ferðamönnum heldur farið yfir staðhætti og köfunarleiðir munnlega;
- að leiðsögumaðurinn sagði að eftir atvikið hefði verið hætt að fara í ferðir sem innihéldu svona hindranir.

**RNS FÉKK SÉRFRÆÐIÐILA HJÁ LHG
TIL FARA YFIR BÚNAÐ OG RANNSAKA
AÐSTÆÐUR Á VETTVANGI SLYSSINS.
EFTIRFARANDI ER SKÝRSLA ÞESSARA AÐILA:**

**KÖFUNARSLYS Í SILFRU Á ÞINGVÖLLUM
19.06.2010**

Niðurstöður rannsóknar á köfunarbúnaði kafara sem fórst við köfun í Silfru Þingvallavatni. 19.06.2010.

Að beiðni RNS og Siglingastofnunar var óskað eftir því við undirritaðan að hann leiddi þessa rannsókn fyrir þeirra hönd. Óskað var eftir aðstoð kafara hjá LHG Marvins Ingólfssonar og Ásgeirs R Guðjónssonar sem góðfúslega urðu við þessari beiðni.

Skoðun á búnaði kafara sem að málinu komu



fór fram á Selfossi 22.06 og í Reykjavík 23.06.-25.06. 2010.

Við þessa rannsókn komu fram nokkur atriði sem verða skýrð hér eins og frekast er kostur. Ekki er hægt að sjá að einhverskonar bilun í búnaði hafi átt sér stað sem síðan orsakaði slysið með beinum hætti.

Einnig reyndust loftsýni sem send voru í rannsókn í lagi og einnig rennismæling á fyrst stigi (free flow). Sjá fylgiskjal 1.

Allur búnaður hefur viðeigandi CE (Evrópusambands) merkingar. Sjá fylgiskjal 2.

Það mátti greina ákomur á búnaði konunnar sem gætu stafað af því að hún hafi setið föst í hraungati sem hún reyndi að synda í gegnum.

Þrýstikútar þeir sem voru notaðir eru með ypsílon úttaki, með tvo krana og eru hannaðir fyrir þann möguleika að hægt sé að hafa tvö fyrstu stig (þrýstjafnara) þar sem annað er notað sem vara í neyðartilfellum.

Í þessu tilfelli var notast við eitt fyrsta stig sem var tengt við annað úttakið en einungis teipað yfir hitt með einangrunarbandi sem oftast er gert eftir hleðslu til dæmis svo óhreinindi komist ekki inn og pakkningin (O hringurinn) týnist ekki (sjá mynd 1).



Aðeins sést á krananum og einangrunarbandið rofið. Krani full opinn.

Mynd 1

Á kút þess látna var límbandið rofið eða sprungið frá á því úttaki sem ekki var í notkun. Við nánari athugun kom í ljós að krani þeim megininn var nærri fullopin og kúturinn nánast fullur af vatni eða um 8,5 lítrar (sjá mynd 1).

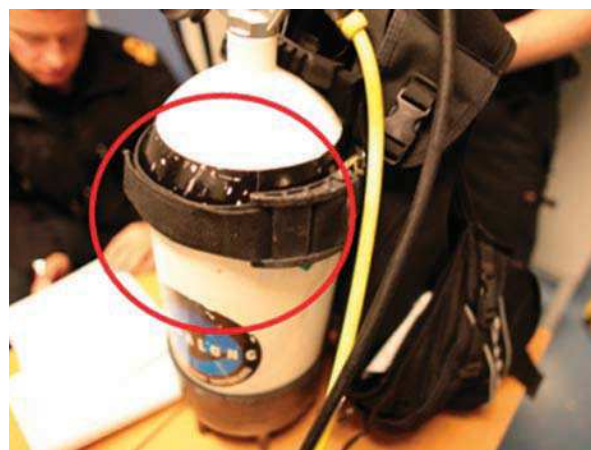
HVERS VEGNA KRANINN ER FULL OPINN GETA VERIÐ ÝMSAR MÖGULEGAR ÁSTÆÐUR:

Kúturinn sat mjög neðarlega í bakfestingunni (mynd 2), sylgjan á ólinni brotin (mynd 3) og kúturinn alveg við það að detta (mynd 2).

Kúturinn hefur getað rekist/nuddast utan í bergið (sjá skemmdir á krana Mynd 1) eða verið sparkað í hann með þeim afleiðingum að kraninn hafi opnast. Sá látni svo reynt að loka fyrir hann aftur og annað hvort ekki náð því, vegna hversu neðarlega kúturinn var eða opnað hann meir í stað þess að loka fyrir.

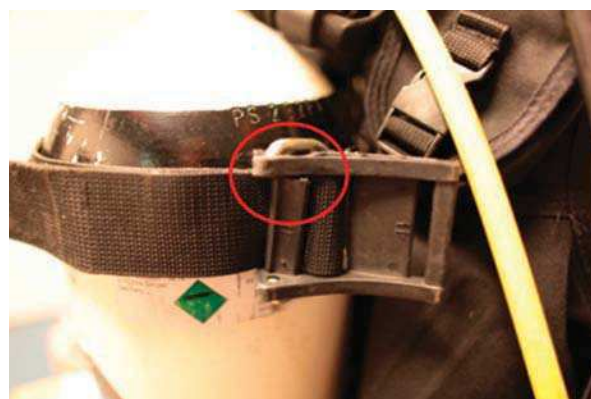
Ekki fengið noga góða kynningu á búnaði og haldið að þetta væri varloft.

Kafaði með venjulegt lofthylki (með einföldum krana) í fyrri köfun þar sem kraninn var hægra megin.



Kútur allt of neðarlega. Festingin/smellan brotin (mynd 3)

Mynd 2



Festingin/smellan brotin

Mynd 3

Það er ekki algengt að kútar séu með tvö úttök og ef svo er þá er lokað fyrir það úttak á viðeigandi hátt sem ekki er notkun.

KAFARAGALLI:

Í lagi en það sem vakti athygli var að afloftunarventill var full opinn.

ÁSTÆÐUR:

1. Hefði geta opnast við björgunaraðgerðir en frekar ólíklegt þar sem að hann var full opinn og til þess þarf nokkuð marga snúninga.
2. Fyrsta köfun í þurr galla og í örvæntingu opnað alveg í staðinn fyrir að loka þegar að hann byrjar að sökkva.
3. Verið með hann opinn allan tíman á meðan köfuninni stóð en gallinn síðan tæmst þegar að hann varð lóðréttur og loftið leitaði upp.
4. Hefur getað skotið sér upp með því að blása lofti í gallann eða vestið og við það lent upp í hraunpakinu og verið þar fastur. Reynt svo að koma sér aftur niður, til að komast út, með því að lofttæma gallann og opnað því ventilinn til fulls.

FYRSTA STIG OG ÞRÝSTISLÖNGUTENGI:

1. Loftslanga á milli fyrsta stigs og loftmælis var hálf laus í fyrsta stigi (2,5 hálfhringur) og lak mikið þegar tengt var við nýjan kút og skrúfað frá. Virkaði eðlilega eftir að hert var til fulls (mynd 4).
2. Getur bent til þess að kúturinn hafi verið orðin tómur og því engin þrýstingur á slöngunum þegar sá látni sökk niður og hún því á losnað við að nuddast eða berjast utan í bergið.
3. Getur hafa losnað við björgunaraðgerðir.



Loftslöngutengingar

Mynd 4

BLÝ:

1. Viðkomandi var með allt of mikla þyngd á sér miðað við hæð og eigin þyngd í ferskvatni (mynd 5).
2. Heildarþyngd með kút og blýjum var 31,1 kg.
3. Blýin voru 15,6kg samkvæmt vigt.
4. Kútur 15,5 kg
5. Var með eitt ökklablý á sér (1 kg) sem gefur til kynna að hann hafi einnig verið með annað á sér sem hefur mögulega týnst í björgunaraðgerðum.
6. 3 kg af blýjum voru í svokölluðu neyðarlosunarvösum sem gerir kafaranum kleyft að losa sig við þau í neyð.
7. Ekkert bendir til þess að hann hafi reynt að losa sig við blýin til að komast upp.
8. Þrátt fyrir þessa miklu þyngd sem hann var með á sér þá var hann samt sem áður búinn að létta sig síðan úr fyrri köfun.



Blý

Mynd 5

BJÖRGUNARVESTI:

1. Afloftunarventill aftan á barka var laus svo ekki var mögulegt að fylla vesti af lofti nema herða á honum. Eftir að það var framkvæmt var vestið blásið upp og þrýstiprófað og reyndist í góðu lagi (mynd 6).
2. Mögulega getað reynt að losa hann sjálfur, ef hann var fastur undir klettabrúnni, til að



Afloftun á björgunarvesti var hálf opin

Mynd 6

- loftæma vestið því hann hafi ekki náð að losa það með því að lyfta barkanum upp og toga.
3. Hefur mögulega verið laust frá byrjun köfunar og hann ekki náð að fylla vestið af lofti vegna lekans sem stafaði af því.

BLÖÐKUR:

Sitt hvor gerðin af teygjufestingum var á annarri blöðkunni og önnur þeirra illa farin og brotin (mynd 7 og 8).



Festingin / smellan brotin

Mynd 7



Mynd 8

NIÐURSTÖÐUR:

Flestar þær skemmdir og athugasemdir sem komu í ljós við skoðun á búnaðnum gætu stafað af því að sá látni hafi í örvæntingu barist um við klettana við að reyna skrúfa aftur fyrir þann krana sem opnaðist. Við það rekið búnaðinn ásamt fyrsta stiginu upp undir klettabrúnina.

Hann getur einnig mögulega hafa reynt að skjóta sér upp á yfirborðið með því að fylla gallann og/eða vestið með lofti en þess í stað lent undir klettabrúnni og setið þar fastur. Reynt svo að losa sig þaðan með því að loftæma gallann og/eða vestið og við það byrjað að sökkva og orðið loftlaus í millitíðinni.

Einnig er sá möguleiki fyrir hendi að viðkomandi hafi sokkið hratt niður við að reyna loka fyrir kranann aftur og ekki náð að fylla gallann að lofti vegna þess að ventillinn var opin og eða vestið því þar var aflofturventillinn einnig opin og sokkið því hratt niður.

Viðkomandi hafði enga reynslu né réttindi til í að kafa í þurrgalla eða í helli og hafði því ekki við-eigandi þjálfun eða búnað (ljós, líflína o.s.f.v.).

Þetta eru þau atriði sem voru athugunarverð við búnað þess látna.

SÉRFRÆÐIADILAR:

Sigurður Ásgrímsson

Marvin Ingólfsson

Ásgeir R Guðjónsson

NOKKUR ATRIÐI SEM UNDIRRITAÐUR VILL KOMA Á FRAMFÆRI VEGNA KÖFUNARSLYSS Í SILFRU Á ÞINGVÖLLUM 19.06 2010.

1. Aðstaðan til undirbúnings köfunar vægast sagt mjög léleg og jafnvel hættuleg, þarna er ekkert hægt að leggja frá sér nema á jörðina, ökutæki inná svæðin, ekkert bílastæði til að taka við þessari auknu umferð.
2. Erfitt að klöngrast með allan búnað að köfunarstað, erfitt að komast að og frá vatninu um einn þröngan stíg. Þarna þarf að vera pallur eða bryggja til að athafna sig við köfun og ef slys ber að höndum.
3. Við lestur á lögregluskýrslum vegna rannsóknar á þessu slysi, virðist aðal áherslan vera lögð á að aðilar sem þetta stunda hafi ferðaskrifstofuleyfi en ekkert um það hvort þeir hafi tilskilin réttindi eða búnaðurinn sé í lagi. Mér sýnist sem svo að ef þessi leyfi eru til staðar þá sé hægt að bjóða uppá hvað afþreyingu sem er á nokkurra takmarka og án eftirlits.
4. Ég tel þennan rekstur falla tvímælalaust undir lög um atvinnuköfun. Eftir því sem ég hef kynnt mér þá vantar mikið uppá að það eftirlit sé í lagi enda mjög illa búið að þessum mála flok-

ki hjá eftirlitsaðilanum. Til dæmis vil ég benda á það ef kútar af þeirri gerð sem notaðir voru í þessu tilfelli með ypsílon tengi og aðeins tengt í annan kranann verið bannaðir þá hefði þetta sennilega ekki orðið svona alvarlegt slys.

ÚRBÆTUR.

1. Það þarf að stórbæta aðstöðuna við Silfru. Laga þarf bílastæði, setja upp palla og borð þar sem hægt er að leggja frá sér búnað og hengja upp galla. Bæta allt aðgengi að köfunarstað og greiða leið fyrir björgunaraðila með því að setja upp (bryggju) pall.
2. Koma upp markvissara eftirliti með með þessari starfsemi og búnaði henni tengdri. Til dæmis, eins og kemur fram í okkar skýrslu, þá eru margir útlendingar ekki vanir þurrköllum sem er töluvert öðruvísi tækni og upplifun en að kafa í blautgalla.
3. Einhverskonar skattur eða gjaldtaka sem myndi standa straum af kostnaði við endurbætur og eftirlit. Er gert víða erlendis sérstaklega í þjóðgörðum
4. Að lokum þá tel ég að endurskoða þurfi allt eftirlit með þessari starfsemi sem og öðrum ævintýraferðum. Því fyrir utan þann mannlegan harmleik sem svona slys veldur þá getur þetta riðið þessari atvinnustarfsemi að fullu.

Sigurður Ásgrímsson

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nefndin telur mjög alvarlegt að aðilar sem skipuleggja köfun af þessu tagi skulu ekki fara að öllum reglum og fyrirmælum hvað kafanir varðar og gæta ítrustu varúðar. Þá eiga ekki aðrir en þeir sem hafa öll tilskilin réttindi svo sem leiðsögu mannsréttindi að stunda kafanir eins og í þessu tilfelli.

FYLGISKJAL 1

efnagreiðingar

Landhelgisgæsla Íslands
Sigurður Ásgrímsson
Skógarhlíð 14
105 Reykjavík

Verkefni nr.: 6EE10095
Heiti verkefnis: Köfunarkútur
Umsjón verkefnis: Hermann Þórðarson
Sýni: 1 kútur og tengibúnaður, afhentur af verkkaupa

Dags.: 24.6.2010
Aftir:

Fulltrúi verkkaupa: Sigurður Ásgrímsson
Mótekni: 23.6.2010
Reikn. nr.:

Að beiðni Landhelgisgæslu Íslands var köfunarkútur merktur CE 0090 2008/02 tekinn til skoðunar. Niðurstöður athugana á innihaldi köfunarkútsins voru eftirfarandi:

Merking	CE 0090 Hvítur, 12L
Lýsing	162842
E nr.	162842
Súrefni, O ₂ % rúmmáts	21.0
Koltvísíði CO ₂ ppm	385
Kolmónoxíð CO ppm	< 0.3
Lífrænt kolefni sem CH ₄ ppm	< 2
Nítroxíð NO _x ppm	< 1
Brennisteintvísíði SO ₂ ppm	< 1

Greiningarferð - Mælt með Testo 350/454 og B&K 1302 Rþhac gæsmæltækjum

Upphaflegur þrýstingur á kút mældist 110 bör skv. þrýstmæli á meðfylgjandi tengibúnaði. Kútur var prófaður með rennsli í um 10 mín. Við athugun reyndist loftbó á kútnum lyktarlaust. Ekkert bendir til annars en að eðlilegt andrúmsloft undir þrýstingi sé á kútnum. Súrefni í andrúmslofti er um 21%. Koltvísíði í hreinu útslofti er um 390 ppm. Aðrar gastegundir mældast í eðlilegum lágum styrk.

Reynt var að mæla hámarksrennsli af kútnum við fulla opnun á munstykki (hreinsuðblástursopnun). Rennslið mældist að minnsta kosti 160 L/min og er líklega nokkuð meira, því vegna lögunar munstykkis var ekki hægt að tryggja fullkomna þéttingu við mælingu og órítill mótstaða er við svo hröðu rennsli í gasrúmmásmæli.

Hermann Þórðarson
efnaveki.Þ.

Síða 1 af 1

Kaðubólshóli, 112 Reykjavík
Sími 522 9000 - Fax 522 9111 - www.nsm.is

FYLGISKJAL 2

AQUA LUNG

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ «CE»
DECLARATION OF CONFORMITY «CE»

AQUA LUNG - La Spirotechnique I.C., 1^{ère} avenue 14^{ème} rue, 4443M, L.I.D, BP148, 06513 CARROS CEDEX
déclare que le nouvel EPI décrit ci-après / declares that the new PPE described hereafter :

Dénomination (Désignation) : Détendeur à la demande (Demand regulator)

Références type, marque commerciale (References type, trademark) :
125 750, CALYPSO Etrier, Aqua Lung (125 750, YOKE CAL YPSO, Aqua Lung)
125 760, CALYPSO Din, Aqua Lung (125 760, DIN CAL YPSO, Aqua Lung)
125 810, CALYPSO PARTNER Etrier, Aqua Lung (125 810, YOKE CAL YPSO PARTNER, Aqua Lung)
125 820, CALYPSO PARTNER Din, Aqua Lung (125 820, DIN CAL YPSO PARTNER, Aqua Lung)

Fabricant (Manufacturer) : AQUA LUNG - La Spirotechnique I.C., 1^{ère} avenue 14^{ème} rue, 4443M, L.I.D, BP148, 06513 CARROS CEDEX

est conforme aux dispositions de la directive 89/686/CEE et est identique à l'EPI ayant fait l'objet de l'attestation «CE» de type / is in conformity with the provisions of Council Directive 89/686/EEC and is identical to the PPE which is the subject of LC certificate of conformity.

N°0079/125/079/0304/0010

Essais suivant les référentiels / tests issued on standards :
NF EN 250

développé par / issued by :
L'INSTITUT NATIONAL DE PLONGÉE PROFESSIONNELLE
Entrée n°3 - Port de la Pointe Rouge - BP.157 - 13267 MARSEILLE CEDEX 08

est soumis à la procédure visée à l'article 11 partie A de la directive 89/686/CEE, sous le contrôle de l'organisme notifié / is subject to the procedure set out in Article 11 point A of Directive 89/686/EEC under the supervision of the notified body.
L'INSTITUT NATIONAL DE PLONGÉE PROFESSIONNELLE
Entrée n°3 - Port de la Pointe Rouge - BP.157 - 13267 MARSEILLE CEDEX 08

Fait à CARROS, le / Done at CARROS, on : 22/06/2009

Jean-Luc Diawalla, P.D.G. / CEO

AQUA LUNG - La Spirotechnique I.C.
1^{ère} avenue 14^{ème} rue, 4443M, L.I.D, 4443M, L.I.D, BP148, 06513 CARROS CEDEX

AQUA LUNG
LA SPIROTECHNIQUE
«L.I.D.» - 1^{ère} Avenue, 1^{ère} Rue n°148 -
«06513 CARROS CEDEX»
+33 (0)4 92 40 20 99
+33 (0)4 92 40 20 99

ÖNNUR TILVIK

NR. 039/ 10 Sæfari

1. Fær á sig sjó



Sæfari (eftir breytingar) ©Úlgerð

Sæfari
Skipaskr.nr.: 2691
Smíðaður: Englandi 1991 stál
Stærð: 507,40 btl; 507,40 bt
Lengd: 39,60 m Breidd: 10,00 m
Dýpt: 3,70 m
Vél: Caterpillar 2.040,00 kW
Árgerð: 1992
Annað: Farþegar: 2
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. apríl 2010 var ferjan Sæfari á siglingu frá Dalvík til Grímseyjar. Veður: N 10 m/sek og ölduhæð um 3 m.

Þegar skipið átti um tíu sjómílur eftir til Grímseyjar eða á stað, 66°22'7281N og 018°10'4009V, fékk það á sig sjó með þeim afleiðingum að allir þrír neðstu gluggarnir á forkanti brotnuðu og mikill sjór komst í farþegasalinn. Tveir farþegar voru um borð en þeir voru neðri sal. Engan sakaði um borð en skipinu var snúið við til Dalvíkur.

Mikið tjón varð á skipinu m.a. á frampili, stoðum, innanstokksmunum í farþegasal og raftækjum. Við viðgerð á skipinu var frampilið styrkt og endurnýjað án glugga.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að siglt var á fullri ferð, þ.e.a.s. því afli sem notað var í þeim tilgangi. Siglingahraði skipsins var 10,5 til 11 hnútar þegar það fékk sjóinn yfir sig;
- að samkvæmt skipstjóra hafði sjólag verið gott á leiðinni og u.þ.b. 7 sek. á milli

öldutoppa samkvæmt veðurathugunardufli Siglingastofnunar og þriggja metra ölduhæð. Hann taldi ekki þörf á að slá af vélarafli við þessar aðstæður og þetta hafi verið óvænt fylla;

- að gluggarnir sem brotnuðu voru 80x50 sm að stærð og frampilið sem bognaði var 6 mm þykkt. Í stað 60x60 mm vinkla í þilinu var það styrkt í HP 160 mm í samráði við flokkunarfélag;
- að til voru blindhlerar fyrir gluggana sem brotnuðu en þeir höfðu nýlega verið fjarlægðir úr skipinu. Þeir voru hafðir fyrir á veturna en teknir af yfir sumartímann. Myndirnar hér að neðan sýna gluggana sem brotnuðu með og án blindhleranna.



NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er vanmat á aðstæðum.

NR. 041/ 10 Óskar RE 157

2. Sjór kemst í skipið



Óskar RE 157 ©Hilmar Snorrason

Óskar RE 157
Skipaskr.nr.: 962
Smíðaður: Zaandam Hollandi
1964 stál
Stærð: 250,00 btl; 379,00 bt
Lengd: 40,90 m Breidd: 7,24 m
Dýpt: 6,15 m
Vél: Stork Werkspoor 735,00 kW
Árgerð: 1981
Annað: IMO nr. 6416768
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. apríl 2010 var Óskar RE 157 á siglingu austur fyrir Hvarf. Veður: 30 m/sek.

Skipið var á siglingu á leiðinni út af landgrunni Grænlands á leið til Íslands og þegar komið var um 30 sml austur fyrir Hvarf kom hnútur á skipið. Skipverjar urðu varir við að sjór tók að safnast fyrir í skipinu og var þá haldið til hafnar í Grænlandi.

Eftir að komið var í höfn í Nanortalik fannst enginn leki en kjölfesta sem var sandur í plastkörum í lestinn hafði farið úr nokkrum þeirra niður á lestargólfid og endað í lensibrunnum svo lensilagnir stífluðust.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að á siglingunni hitnaði girinn og var þá siglt með minnkaðri ferð og brunadælan ræst til að auka kæligetu gírkælisins. Nokkru eftir að þessi aðgerð var farin að skila árangri urðu skipverjar varir við að austur var kominn í lestina. Á sama tíma urðu vélstjórar varir við að svo mikill austur var einnig kominn í vélarúmið að öxulbremsa jós honum upp;
 - að vélarúmssvelgir voru fljótlega tæmdir og hafði dæla vel við austursöfnuninni;
 - að lensing úr lest gekk treglega vegna stíflunnar og var þá sett laus brunndæla í hana. Eftir að lagnirnar stífluðust hætti austurinn að hækka í lestinni og hélst þannig þar til komið var til hafnar en þar voru fengnar dælur til að tæma úr henni. Eftir að lestin var þurrausin var sandur hreinsaður úr báðum austursvelgjum og lensilögnum;
 - að viðamikil lekaleit var gerð á síðum skipsins án þess að finna lekastað inn í lest og aftur skipið. Lítilsháttar austur kom í asdikklefan í framskipi og fannst sprunga í byrðing inn í aftari stjórnborðsklefa og var rafsoðin bót á hana. Einnig voru lensi- og sjólagir skoðaðar;
 - að við nánari skoðun á lensilögnum í skipinu kom í ljós eftirfarandi;
1. að lok á síuhúsi í vélarúmi á lögn frá aftari

lestarsvelg bakborðsmegin var ekki á húsinu svo austur úr lest rann viðstöðulaust aftur í vélarúm allt þar til lögnin stíflaðist vegna sandburðar. Fannst síuhúslokið ásamt tilheyrandi tersa við leit inni í skáp í vélarúminu. Eftir að lokinu hafði verið komið á og það þétt varð ekki meira vart við sjóleka inn í vélarúmið. Hafði vélstjórinn síðar heyrt að sjó úr lest hefði verið hleypt aftur í vél til lensingar;

2. að inn á soglögn frá stjórnborðs lestarsvelg var tengd tommu sver slanga með tveimur kúlulokum annar við soglögnina og hinn við þrýsti hlið sjólagir gírkælis. Báðir lokarnir voru málaðir í sama lit og sjólagir (grænir);
 3. að soghlið kælidælu gírkælis var 1½" lögn en á þrýsthlið var fyrsti metrinn frá dælu lagður í 1" zinkhúðuðu vatnsröri og í enda þess var T-stykki með fyrrnefnt úrtak inn á lensilögnina. Frá T-stykkinu var 1¼" slanga að gírkæli (grænir lokar).
- að sögn vélstjóra var endurnýjuð lögn frá sjódælu gírkælis að kælinum og fjarlægð slauða á milli kælikerfis og lensikerfis;
 - að lensidælan er gúmmihjóladaela með blöðkum (Rottinghous). Þegar svona dæla gengur þurr eyðileggjast blöðkurnar fljótlega og er því stundum haft „slef“ þ.e.a.s. grönn sjölögn er tengd við soghliðina til að halda dælunni votri. Annars þarf vélstjóri að vakta lensingu afar vel og stöðva dæluna þegar hún hefur þurrkað upp austur;
 - að sögn vélstjóra er sérstök sleflögn frá kælikerfi vindukerfis að soghlið lensidælu. Það var því ástæðulaust að leggja sérstaka sleflögn frá kælikerfi gírkælis.

NEFNDARÁLIT:

Orsök sjósöfnunar í lest var að sjölögn var tengd lensikerfinu.

Ámælisvert er að vísitandi hafi verið rofið vatnspétileiki vélarúmspils með því að opna austurlögn fram í lestina.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur vélstjórnendur að kynna sér lagnir í vélarúmunum sem þeir taka við og þá sérstaklega í gömlum skipum þar sem miklu hefur verið breytt.

NR. 065/ 10 Hansa GK 106

3. Fær á sig brotsjó



Hansa GK 106 ©Emil Páll Jónsson

Hansa GK 106
Skipaskr.nr.: 6120
Smíðaður: Garðabæ 1980 plast
Stærð: 4,10 brl; 3,90 bt
Lengd: 7,52 m Breidd: 2,22 m
Dýpt: 1,32 m
Vél: Volvo Penta 47,00 kW
Árgerð: 1983
Annað:
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. maí 2010 var Hansa GK 106 á siglingu NV af Garðskaga. Veður: N 12 m/sek.

Báturinn var á leið frá Sandgerði til Voga og hafði lagt úr höfn um kl. 10:10. Um kl. 10:56 þegar Hansa GK var stödd á stað, 64°05'608N og 022°43'897V fékk hún á sig brotsjó. Þrjár framrúður og báðar hliðarrúður bakborðsmegin brotnuðu og sjór fossaði inn í bátinn. Eftir þetta lá báturinn undir nokkrum áföllum til viðbótar vegna sjógangsins, rafmagn fór af og STK hætti að virka.

Bátsverjinn hringdi með GSM síma í 112 og óskaði eftir aðstoð og fór í björgunarbúning. Aðalvélin gekk og hann reyndi að snúa bátinum undan en fékk við það brot yfir skutinn en vélin hélst áfram í gangi svo og lensibúnaðaður.

Björgunarsveitir og þyrta LHG voru kallaðar út með forgangi. Björgunarskipin Jón Oddgeir og Þorsteinn frá Sandgerði fóru úr höfn, fyrra skipið kl. 11:15 og seinna kl. 11:22. Kl. 11:43 komst báturinn að sjálfsdáðum til hafnar í Sandgerði og var þá aðstoð afturkölluð. Bátsverjinn var heill á húfi en blautur og kaldur.

Miklar skemmdir voru inn í bátinum þ.á.m. á tækjum og rafmagnskerfi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að útfall var á siglingaleiðinni og u.þ.b. ein klst. í stórstraumsfjöru. Bátsverjinn kvaðst hafa hugað að fallaskiptum og beðið með siglinguna en ekki nægilega lengi;
- að samkvæmt ferilskráningu STK kerfisins var báturinn á haldinni stefnu 036° milli staða kl. 10:55-10:56, haldinn hraði 5,04 hnútar og haldin vegalengd 0,081 sml;
- að á sjúkortum (hér að neðan) sést að báturinn sigldi fyrir innan 30 metra dýptarlínu (efri mynd, blá lína) og um 1,1 sjómílu út af Garðaskaga með rétta miðun, 123° í vitann. Á neðra kortinu (stækkuð mynd) sést báturinn stefna á 20 metra dýptarlínu og er 0,04 sml. í kantinn. Innan hennar er dýpi grynnt mælt 13,5 metrar;



- að bátsverjinn taldi sig hafa verið á öruggri leið en gat ekki sagt nákvæmlega til um hve djúpt hann var út af Garðskaga;
- að siglt var eftir GPS og MaxSea kortagrunni. Einnig var dýptarmælir í gangi en fram kom

hjá bátsverjanum að dýpið hafi verið meira en 10 faðmar á leiðinni;

- að eftir atvikið kom í ljós bilun í GPS tæki en ekki er ljóst hvort rekja mátti til atviksins. Við tengingu við nýja tölvu sendi hann óreglulega merki inn á kortagrunninn. Bilunin var ekki könnuð og skipt var um GPS tæki. Bátsverjinn hafði ekki orðið var við þessa bilun áður;
- að skipverjinn hringdi í Neyðarlínuna en þegar vakthafandi vörður vildi gefa samband við vaktstöð kvaðst skipstjórinn ekki vilja það þar sem hann væri að fara í björgunarbúning. Hann var alveg sambandslaus eftir að hann hafði hringt í 112 því allt rafmagn hafði þegar farið af bátnum og gsm sími hans var einnig dauður eftir það símtal;
- að sent var út útkall Rauður um að bátur væri að sökkva. Hélt nærstätt skip þegar á vettvang sem og tvö björgunarskip og þýrla LHG. Sá skipstjóri Hansa til björgunarskipanna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að um hafi verið að ræða straumhnút.

NR. 093/ 10 Sæfari BA 110 / Svalur BA 120

4. Skemmdir í höfn



Sæfari BA 110 ©Þorgeir Baldursson

Sæfari BA 110
Skipaskr.nr.: 6857
Smíðaður: Hafnarfjörður 1987
plast
Stærð: 5,90 brl; 5,00 bt
Lengd: 8,32 m Breidd: 2,58 m
Dýpt: 1,53 m
Vél: Volvo Penta 119,00 kW
Árgerð: 1999
Fjöldi skipverja:



Svalur BA 120 ©Halþór Hreiðarsson

Svalur BA 120
Skipaskr.nr.: 2701
Smíðaður: Reykjavík / Siglufjörður
2006 plast
Stærð: 11,30 brl; 12,80 bt
Lengd: 11,23 m Breidd: 3,30 m
Dýpt: 1,31 m
Vél: Cummins 302,00 kW
Árgerð: 2005
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. maí 2010 voru Sæfari BA 110 og Svalur BA 120 við bryggju á Brjánslæk. Veður: SV 10-13 m/s.

Sæfari BA lá utan á Sval BA í höfninni og um nóttina slitnaði „renniband“ sem landfesti Svals BA var bundinn í að aftan með þeim afleiðingum að báðir bátarnir lögðust upp að grjóthleðslu. Talsverðar skemmdir urðu á Sæfara BA en engar á Sval BA.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lóðrétt niður af hornbryggjupolla er lykkja soðin í stálþil bryggjunnar um einn metra ofan smástraums fjörumarka. Þar á milli er strengt tóg sem kallast „renniband“. Sökum mikils flóðamunar er lykkju á landfestinni hnýtt utan um rennubandið og landfestin þá höfð hæfilegar strekkt. Landfestin rennur síðan eftir „rennibandinu“ upp eða niður í takt við sjávarföllin;
- að rennibandið var 14 til 16 mm svert netafæratóg úr sleipu grænu næloni. Slitþol 16 mm „Gleipnistógs“ er 4200 kg og 16 mm „Kollínutógs“ er 3600 kg en báðar þessar gerðir tóga eru framleiddar úr grænu nælonefni;
- að skipstjóri Svals BA sagði að hann hafi skoðað rennibandið áður en hann hnýtti festinni utan um það og það hefði litið vel út en var ekki nýtt. Tógið hafi virtst þæft en ekki farið að slitna og mat hann styrkleika þess um 80%. Hann setti ekki afturfesti upp á bryggjupolla enda varð báturinn að liggja með skutinn við bryggjuhornið þar sem viðlegukanturinn var svo stuttur;
- að rennibandið var ekki sett upp af hafnarýfirvöldum heldur trillueigendum sem réru frá höfninni;
- að Sæfari BA var einungis bundinn í Sval BA.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var að renniband í bryggjunni slitnaði.

NR. 148/ 10 Herjólfur

5. Atvik í Landeyjarhöfn

Herjólfur ©Hilmar Snorrason

Herjólfur
Skipaskr.nr.: 2164
Smíðaður: Noregi 1992 stál
Stærð: 2.222,00 btl; 3.354,00 bt
Lengd: 70,70 m Breidd: 16,00 m
Dýpt: 10,70 m
Vél: Man B&W 5.400,00 kW
Árgerð: 1992
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Gögn RNS

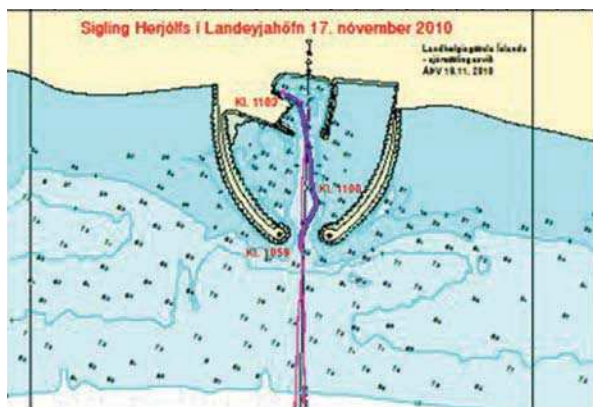
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. nóvember 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. nóvember 2010 var Herjólfur að koma til hafnar í Landeyjahöfn. Veður: N 3-4 m/s.

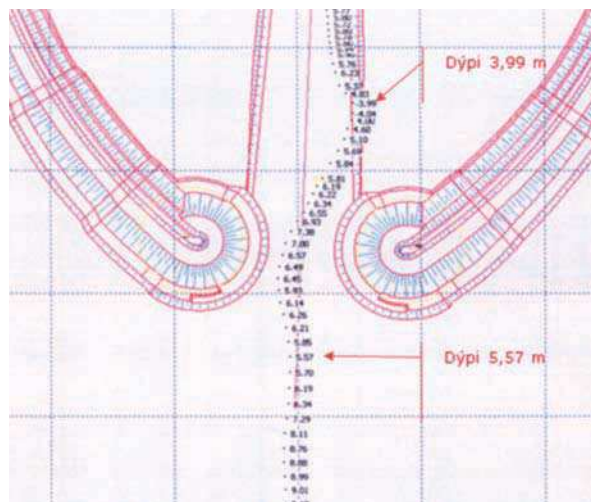
Þegar skipið var komið rétt inn fyrir hafnar-garðana fékk það öldu undir sig að aftan með þeim afleiðingum að það snérist í innsiglingunni. Skipstjóra tókst að snúa því aftur og sigla að bryggju.



Kortið sýnir hvernig sigling skipsins var samkvæmt ferilskráningu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sjávarhæð kl. 11:00 var 1,23 m, alda á dufli 1,58 m og sveiflutími 7,5 sek. Vesturfali var við höfnina og þverstraumur var á bilinu 2-3 hnútar eða 1,5 m/sek.;
- að viðmiðunarmörk um örugga siglingu er að ölduhæð sé ekki meira en 2,5 m og vindstyrkur undir 16-18 m/sek. Samkvæmt þessu hafa aðstæður verið vel undir viðmiðunarmörkum;
- að fram kom hjá skipstjóra að aðstæður hefðu vírst mjög góðar;
- að siglingahraði skipsins var 9-10 hnútar. Djúprista skipsins var 4,2 m við bryggju en að teknu tilliti til lóðréttis sogs (squat) við þessar aðstæður hefur djúpristan verið um 5-5,2 m.;
- að mælt dýpi frá dýptarmæli skipsins við atvikið er samkvæmt kortinu minnst rétt fyrir utan garðinn 5,57 m og 3,99 m fyrir innan garðinn;
- að fram kom að erfitt væri fyrir skipstjórnar-





Stöðuyfirlit um

TILLÖGUR RNS Í ÖRYGGISÁTT 2000 - 2010



www.rns.is

Skýrsla sjóslýsanefndar fyrir árið 2010 – styrktarlínur

Skagaströnd

Djúpavík ehf

Sauðárkrókur

Hafnarsjóður Skagafjarðar

Siglufjörður

Fiskmarkaður Siglufjarðar

Fjallabyggðarhafnir / Fjallabyggð

Ólafsfjörður

Sjómannafélag Ólafsfjarðar

Akureyri

Gúmmibátapjónusta Norðurlands

Hnífill ehf

Kælsmiðjan Frost ehf

Slippurinn Akureyri ehf

Útrás ehf

Hrísey

Eyfar ehf

Grenivík

Frosti ehf

Dalvík

Dalvíkurbyggð

Sólrún ehf

Vélvirki ehf verkstæði

Húsavík

Árni ÞH 127 ehf

Barmur ehf

GPG fiskverkun ehf

Víkurráð ehf

Þórshöfn

Verkalýðsfélag Þórshafnar

Vopnafjörður

Vopnafjarðarhreppur

Seyðisfjörður

Gullberg hf útgerð

Reyðarfjörður

AFL starfsgreinafélag Austurlands

Eskifjörður

Egersund Ísland

Eskja hf

Fáskrúðsfjörður

Loðnuvinnslan hf

Snæljós ehf

Höfn

FAS skóli

Hornafjarðarhöfn

Vélsmiðjan Foss

Þorlákshöfn

Auðbjörg ehf

Hafnarsjóður Þorlákshafnar

Vestmannaeyjar

Pétursey ehf

Sjómannafélagið Jötunn

Skipalyftan ehf

Stígandi útgerð ehf

Vélaverkstæðið Þór ehf

Vinnslustöðin hf

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2000 - 2010

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.

Nefndin skal í lok hvers starfsárs semja yfirlit um hvernig tillögum hennar hefur verið framfylgt og senda samgönguráðherra. Yfirlitið skal birta í heildarskýrslu nefndarinnar.

TILLÖGUR RNS Í ÖRYGGISÁTT

Eins og fram kemur á töflunni hér að neðan hefur RNS gert samtals 159 tillögur í öryggisátt vegna 84 skráðra atvika til Siglingastofnunar Íslands vegna skráðra mála á árunum 2000 – 2010. 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 var ekki gerð tillaga í öryggisátt með málanúmeri á árinu 2010..

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Samtals:
Fjöldi atvika	22	18	7	13	8	4	3	4	4	1	84
Fjöldi tillagna	42	37	27	17	15	5	4	4	7	1	159

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
013 00	002 01	007 02	003 03	009 04	012 05	011 06	074 07	010 08	145 09	
020 00	008 01	015 02	014 03	010 04	065 05	077 06	160 07	121 08		
026 00	010 01	027 02	015 03	031 04	088 05	127 06	161 07	126 08		
028 00	012 01	046 02	025 03	043 04	094 05		162 07	129 08		
034 00	034 01	049 02	042 03	051 04						
039 00	035 01	111 02	051 03	059 04						
041 00	036 01	112 02	061 03	061 04						
045 00	037 01		062 03	081 04						
049 00	045 01		102 03							
054 00	051 01		105 03							
056 00	057 01		107 03							
062 00	065 01		125 03							
072 00	091 01		126 03							
074 00	097 01									
079 00	098 01									
082 00	105 01									
084 00	107 01									
090 00	112 01									
093 00										
102 00										
103 00										
109 00										

Hér á eftir er stöðuyfirlit á hreyfistum 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. Verkefnum eru skipt upp í

- A. Rannsóknaverkefni
- B. Stjórnsýsluverkefni
- C. Eftirlitsverkefni
- D. Verkefni samgönguáætlunar

A. Rannsóknaverkefni

Telji Siglingastofnun Íslands að tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt kalli á sérstaka rannsókn, metur stofnunin það svo að sérstakt rannsóknaverkefni sé nauðsynlegt til að brjóta nánar til mergar tillögur nefndarinnar. Þá er yfirlétt um að ræða endurtektar tillögur þar sem ástæða þykir til að fara í sértæka og nákvæma athugun á efni og innihaldi tillagnanna.

B. Stjórnsýsluverkefni

Tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sem lúta að breytingum á lögum og reglum heyra undir stjórnsýsluverkefni Siglingastofnunar Íslands. Siglingastofnun setur hvorki reglur né gerir breytingar á reglum heldur er það ráðherra samgöngumála. Siglingastofnun setur því þær tillögur rannsóknarnefndarinnar sem innihalda breytingar á lögum eða reglum í þann farveg sem stjórnsýslan ákveður. Stofnunin undirbýr reglur eða breytingar á reglum í samræmi við tillögur rannsóknarnefndarinnar og leggur fyrir siglingaráð sem er ráðgjafandi fyrir ráðherra í málefnum siglinga- og vitamála.

C. Eftirlitsverkefni

Ef í tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt er að finna sérstaka áherslu á aukið eftirlit og skoðanir um borð í skipum metur Siglingastofnun metið það svo að setja skuli af stað sérstök átaksverkefni. Framfylgd þeirra hvílir á skoðunarmönnum stofnunarinnar, bæði við venjulegt og lögbundið skipaeftirlit sem og við skyndiskoðanir. Átaksverkefni eru ekki tímasett en sífellt uppfærð.

D. Verkefni samgönguáætlunar

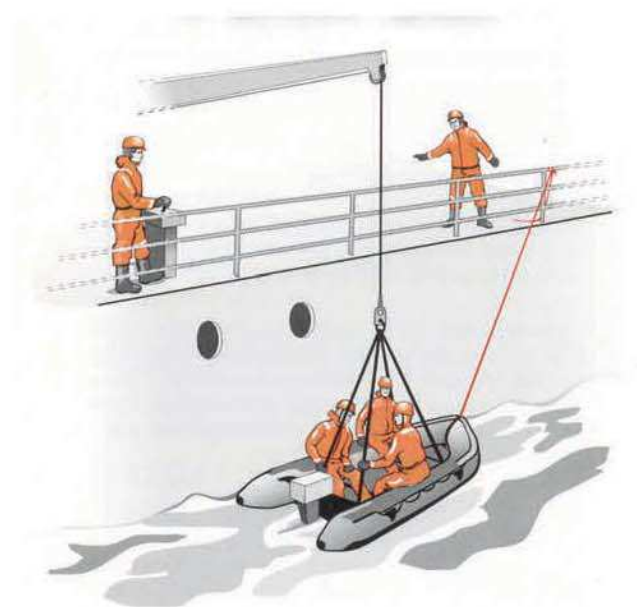
Margar tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt eru um fræðslu og leiðbeiningar fyrir sjófarendur. Aðallega um að ræða fræðsluefni fyrir sjómenn. Áætlun um öryggi sjófarenda er hluti af samgönguáætlun en Siglingastofnun er framkvæmdaraðili þeirrar áætlunar. Eitt af verkefnum hennar er útgáfa 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 reglugerðarpátt þeirra sem og eftirlitsþátt stofnunarinnar. Greinargerðinni fylgir síðan almenn niðurstaða sem er samantekt afgreiðslunnar.

Í þessari samantekt er að finna allar tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt frá því að nefndin, í samræmi við lög og reglur, hóf að senda þær frá sér árið 2001. Samantektin er byggð upp á eftirfarandi hátt:

- *Nr. máls* er númer lokaskýrslu nefndarinnar.
- *Atvikalýsing* er lýsing á atburði sem nefndin hefur rannsakað.
- *Tillaga í öryggisátt* er tillaga nefndarinnar.
- *Afgreiðsla Siglingastofnunar* er niðurstaða afgreiðslunnar til einföldunar vegna þess að afgreiðslan sjálf er oft á tíðum allviðamikil. Afgreiðsluna í heild má finna á vef Siglingastofnunar Íslands.
- *Verkefni* er númer verkefnis og tengist það númeri lokaskýrslu nefndarinnar.
- *Framkvæmd* er sá framkvæmdaraðili innan Siglingastofnunar sem fer með málið.
- *Staða máls* er hvort um er að ræða átaktsverkefni sem sífellt eru í gangi, verkefni lokið eða verkefni í vinnslu. Hið síðastnefnda getur verið misjafnlega stöð og þá sérstaklega þegar stofnunin þarf að bera mál undir marga aðila. Á það við í flestum tilfellum þegar um breytingar á lögum eða reglum er að ræða en Siglingastofnun getur í raun einungis komið þeim málum áfram til siglingaráðs og fylgt þeim eftir þar.

Samantektin verður í framhaldinu uppfærð við hverja tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.



Verkefni Siglingastofnunar - samantekt

Átaksverkefni

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
A-002/01-02	Merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslu	Skipaefirlitssvið	*Átaksverkefni-Lokið
A-036/01-01	Lensi- og eftirlitsbúnaður í þurrýmum	Skipaefirlitssvið	*Átaksverkefni-Lokið
A-057/01-01	Skoðun stiga um borð í skipum	Skipaefirlitssvið	*Átaksverkefni-Lokið
A-027/02-01	Óhindrað útsýni frá stjórnþalli	Skipaefirlitssvið	*Átaksverkefni-Lokið
A-046/02-01	Yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum	Skipaefirlitssvið	*Átaksverkefni-Lokið
A-107/01-04	Prófun á akkerisbúnaði við skoðanir	Skipaefirlitssvið	*Átaksverkefni-Lokið
A-049/02-01	Skoðun á lekaviðvörðunarkerfi	Skipaefirlitssvið	*Átaksverkefni-Lokið
A-042/03-01	Úttekt á frágangi færifanda 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	Merktar akkerislegur við hafnir	Rekstrarsvið	*Átaksverkefni-Lokið
A-088/05-01	Samsetning ólíkra málma á lögnum	Skipaefirlitssvið	*Átaksverkefni-Lokið
A-011/06-01	Frágangur á rafgeymum	Skipaefirlitssvið	*Átaksverkefni-Lokið
A-121/08-01	Ásigling á fiskeldiskví	Skipaefirlitssvið	*Átaksverkefni-Lokið
A-126/08-01	Vélarvana og dreginn til hafnar	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
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	Tvískiptar hurðir	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-126/03-01	Öryggishjálmar	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-010/04-01	Tilkynningarskylda við um áhöfn brottför	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-010/04-02	Björgunarbúninga í stað flotvinnu-búninga	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-009/04-01	Námskeið um notkun léttbáta	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-081/04-02	Tilkynningar um sjóslys	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-065/05-01	Slökkvibúnaður í vistarverum	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-127/06-02	Reglur um lyf og áhöld vegna hættukegra efna	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-160/07-01	Stýrisbúnaður í smábátum	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-129/08-01	Eldur í vélarúmi	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-161/07-01	Langlegubátar sökka í höfn	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-162/07-01	Langlegubátar sökka í höfn	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-077/06-01	Strand í Reykjavík	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-008/01-01	Stjórn skips án réttinda	Stjórnsýslusvið	Lokið

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 loftræsting	Rannsóknasvið	*Lokið
R-107/01-01	Lofthæði til aðalvéla, rafeindastýrðir gangráðar, olúsíur og staðsetning loftinntaka	Rannsóknasvið	Í vinnslu

* Nýtt frá 2009

Heildarskrá Siglingastofnunar Íslands

Hér á eftir eru allar tillögur RNS í öryggisátt frá árinu 2001 sem Siglingastofnun Íslands hefur afgreitt og hver staða þeirra er nú. Einnig kemur fram hver er framkvæmdaraðili þeirra innan stofnunarinnar.

Nr. máls: 002/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við vinnu við flökunarvél um borð í Hrafn Sveinbjarnarsyni GK-255 (sknr. 1972) þann 4. janúar 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin vill benda yfirmönnum á að brýna fyrir áhöfn sinni að ávallt sé allur vélbúnaður stöðvaður áður en átt er við að losa fisk úr þeim. Til frekari áreitinga ætti að hengja upp áminningar og viðvörðunarskjöld til skipverja á vinnusvæði og í stakkageymslum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Gert er ráð fyrir því í breytingatillögum Siglingastofnunar á reglugerð nr. 26/2000 að reglur um vinnuöryggi í fiskiskipum 15 metrar og lengri, nr. 414/1995, svo og reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, og einnig reglugerð um lágmarkskröfur er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, nr. 786/1998, verði felldar á brott og þess í stað felldar inn í VI. kafla nýju reglugerðardraganna en VI. kafli fjallar um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni. 2) Auk breytinga á reglugerð hér að lútandi hefur Siglingastofnun Íslands tekið málið upp við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda og lagt til að gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum sem verði síðan dreift um borð í þau skip er málið varðar. 3) Ennfremur mun stofnunin sérstaklega kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.	
Verkefni: S-002/01-01 Gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: A-002/01-02 Kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.	Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 010/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við netaveiðar um borð í Þorsteini GK-16 (sknr. 1159) þann 30. janúar 2001
Tillaga í öryggisátt: Nefndin álitur að varasamt sé að vera með slitinn búnað í skipum, sérstaklega þegar eiginleikar tækjanna leiða til ástands sem getur valdið vandræðum. Nefndin hvetur skipstjórnarmenn að festa upp á áberandi stað viðvörðun um að spillið geti gefið eftir eða slakað óvænt við þessar aðstæður. Einnig hvetur nefndin skipstjórnarmenn til að setja ekki til þessara starfa óvana menn nema benda þeim sérstaklega á eiginleika þessara tegund spila.	
Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands hefur í samstarfi við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda gefið út bæklinga sem meðal annars fjalla um: Öryggi við hífingar og Nýliðafræðsla í skipum. 2) Í bæklingnum um "Öryggi við hífingar" er bent á margar hættur sem leynast við hífingar eins og t.d. þegar hift er með biluðum búnaði og að viðhald búnaðar sé ófullnægjandi. Gerð er einnig grein fyrir forvörnum, að álag elgi 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. Átlast er til að útgerðarmenn og skipstjórnar sjái til þess að bæklingar þessir séu aðgengilegir áhöfn skipsins og að allir áhafnarmeðlimir kynni sér innihald þeirra. Stofnunin mun kanna það sérstaklega við skipaskoðanir hvort þessir bæklingar séu um borð og hvort þeir séu aðgengilegir áhafnarmeðlimum.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 012/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við að fá klórblöndu í augað um borð í bv. Örfirisey RE-4 (sknr. 2170) þann 7. febrúar 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur að þörf sé á aukinni fræðslu fyrir sjómenn á umgengni við hættuleg efni.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun vill hér benda á ábyrgð skipstjóra sem hefur æðsta vald um borð í skipi en honum beri að sjá til þess að skipverjar umgangist ekki hættuleg efni án tilheyrandi ráðstafanna. 2) Í Slysavarnaskóla sjómannna læra sjómenn á þeim ýmsu námskeiðum, sem skólinn býður upp á, meðal annars að umgangast hættuleg efni. 3) Í ljósi þessa máls lagði Siglingastofnun til við verkefnastjórn langtímaáætlunar um öryggismál sjófarenda að framleidd yrði stuttmynd um meðferð og frágang hættulegra efna þar sem áhöfn skipa verði kennt að umgangast hættuleg efni og hættuleg tæki um borð í skipum. Verkefnastjórnin hefur orðið við þessari beiðni og er stuttmynd um ofangreint efni í lokavinnslu.	
Verkefni: S-012/01-01 Framleidd verði stuttmynd um hættuleg efni um borð í skipum.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 034/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast þegar hann fór með handlegg í blokk um borð í Tunu GR-18-69 (ex. Guðmundur VE-029, sknr. 1272) þann 8. mars 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hafi 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 áhafnarmedlimi sé mjög mikilvægt viðfangsefni og telur að tímabært sé að leggja út í aukna rannsóknarvinnu á þessu sviði. Siglingastofnun mun hafa forgöngu um að rannsókuð verði hávaðamörk um borð í skipum, þ.e. örsök hávaða, áhrif hans á hvíld og svefn skipverja, afkastagetu og slys um borð í skipum. Rannsókn þessi mun fara fram í samvinnu við verkefnastjórn langtímaáætlunar um öryggi sjófarenda. 2) Siglingastofnun mun leggja aukna áherslu á að reglum um hávaðamörk sé ávallt framfylgt og þá með sérstöku átaki er varðar eftirlit og hávaðamælingar.	
Verkefni: R-034/01-01 Rannsóknir á hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhafnarmedlimi, örsök hávaða, áhrif hans á hvíld og svefn skipverja, afkastagetu og slys um borð í skipum. Í samvinnu við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda.		Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 035/01	Atvikalýsing: Magnús HF-024 (sknr. 7486) og Leifur RE-220 (sknr. 2010) lenda í árekstri á miðunum þann 18. apríl 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur í ljósi þessa atviks, svo og annarra svipaðra, að skipstjórnarmenn skuli ekki sinna öðrum störfum en að stjórna skipi á meðan á siglingu stendur ef þeir eru einir um borð. Sé slík þörf til staðar þarf að lögfesta að ávallt séu tveir menn um borð þannig að annar geti annast siglingu skipsins af öryggi. Sú hætta sem stafar af stjórnlausum bátum, þ.e. þar sem ekki er fullnægjandi varðstaða á siglingu, á hraða allt að 30 sml. er ósættanleg fyrir aðra sem á sjó eru.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun tekur undir þessa ábendingu enda er það óásættanlegt að smábátar séu á fullri siglingu og það á hraða allt að 30 sjómílur án þess að nokkur stjórnir bátnum. 2) Með tilliti til ofangreinds og þeirrar ábyrgðar sem skipstjóri skips ber telur Siglingastofnun ekki nauðsynlegt að fjölga í áhöfn ef hraði skips fer í 30 sjómílur enda er skipstjóra skylt samkvæmt siglingalögum að stjórna skipi sé það á ferð og skiptir þá ekki máli hve hraði skips er mikill.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 036/01	Atvikalýsing: Anton GK-068 (sknr. 1764), leki út af Krísvíkurbjargi þann 21. apríl 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að hafa það fyrir góða reglu að athuga reglulega allar hurðir og/eða op sem geta að einhverju leyti orðið fyrir ágangi sjávar og þar með ógnað öryggi skips. Þetta á ekki síst við um rými lítið er gengið um. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að í þurrýmum sé bæði lensi- og eftirlitsbúnaður.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Gert er ráð fyrir að tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sé fullnægt með gildistöku þeirra reglugerðarbreytinga sem Siglingastofnun hefur lagt til að gerðar verði á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri nr. 26/2000. 2) Siglingastofnun leggur mikla áherslu á að í þurrýmum sé bæði lensi og eftirlitsbúnaður og mun fylgja strangt eftir að reglum hér um sé framfylgt á ábyrgan hátt.	
Verkefni: A-036/01-01 Fylgja eftir að í þurrýmum sé bæði lensi- og eftirlitsbúnaður þar sem við á..		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 037/01	Atvikalýsing: Kló RE-033 (sknr. 7363) strandar á uppfyllingu við Grundarfjarðarhöfn þann 24. apríl 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands taki upp að nýju að tilkynna framkvæmdir í höfnum og á siglingaleiðum í útvarpi þar sem stór hluti minni báta er ekki búinn NAVTEX-búnaði. Nefndin beinir þeim tilmælum til skipstjórnarmanna að hafa ávallt samband við hafnarverði þegar komið er til hafnar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands vill benda á að í því tilfelli sem hér um ræðir hafið ljósbauga verið sett upp við uppfyllingu til leiðbeiningar fyrir sjófarendur sem áttu leið inn í höfnina. Slík ljósbauga 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 ljósbaugan uppfyllir allar leiðbeiningar inn í höfnina. Ljósbaugan er samkvæmt alþjóðlegu merkjakerfi og gefur til kynna hvoru megin við merkið á að sigla. 2) Þegar um er að ræða hættuástand hluta sem eru á reki, leiðarmerki sem ekki virka eða hættuástand sem skyndilega er komið upp þá tilkynnir stofnunin það strax í útvarpi og/eða strandstöðvum Landssímans og varar sjófarendur við. 3) Siglingastofnun tekur undir þau sjónarmið að skipstjórnarmenn hafi ávallt samband við hafnarverði þegar þeir koma til hafnar.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 045/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Breiðafjarðarferjunni Baldri (sknr. 2044) þegar hann fær fosfórsýru (ryðhreinsi) í andlitið þann 19. maí 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til útgerðaraðila og áhafna að setja reglur um meðferð hættulegra efna um borð í skipum sínum. Þá á það að vera ófrávikjanleg regla að skipverjar klæðist viðeigandi hlífðarfatnaði og hlífðargleraugum þegar unnið er með hættuleg efni.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01, en skýrslan fjallar um er skipverji um borð í Örfirisey slasast við að fá klórblöndu í auga, er rétt að benda einnig hér á að í Slysavarnaskóla sjómanna læra menn á ýmsum námskeiðum að umgangast hættuleg efni og verkefnastjórn um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bækling um ofangreint. 2) Að öðru leyti vill Siglingastofnun Íslands vísa í afgreiðslu stofnunarinnar hér að framan á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 051/01	Atvikalýsing: Fjarki ÍS-444 (sknr. 6797) sekkur í róðri út af Kópnum þann 8. júní 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að breytingar verði gerðar á reglum um smábáta þannig að Siglingastofnun Íslands verði gert skylt að gefa út skriflegar upplýsingar um leyfilega hleðslu hvers einstaks opins báts sem fellur undir ákvæði reglna um smíði og búnað skipa undir 15 metrum að lengd. 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 tákni myndi bættast við 4. gr. um þyngdir svohljóðandi nýr málsliður: "4.5. Á áberandi stað sitthvoru megin á stýrishúsi fiskibátsins skal vera plata þar sem leyfileg hámarkshleðsla er tilgreind og inngráfin í plötuna. Siglingastofnun skal gefa út sérstakt 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 friðborði smábáta verði sérstaklega tekin fyrir. Verkefnastjórnin leggur mikla áherslu á að bæði upplýsingar og áróður til smábátasjómannna um ofhleðslu verði markviss og áberandi. 3) Siglingastofnun mun setja af stað rannsóknarverkefni sem fjalla mun um hleðslu og ofhleðslu smábáta þar sem sérstaklega verður tekið tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á leyfilega 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 friðborði smábáta verði sérstaklega tekin fyrir.	Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: R-051/01-03 Rannsóknarverkefni um hleðslu og ofhleðslu smábáta þar sem sérstaklega verður tekið tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á leyfilega hámarkshleðslu.	Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 065/01	Atvikalýsing: Una í Garði GK-100 (sknr. 1207) ferst við rækjuveiðar í Skagafjarðardýpi þann 17. júlí 2001. Tveir skipverjar farast en fjórir bjargast.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að sjóslýs þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt: 1) Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun sé ávallt í lagi og vatnspétt lokun tryggð í rekstri skips. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörðunarkerfi við vatnspéttar hurðir sem undirstrika þýðingu þess að þær séu ávallt hafðar lokaðar til sjós nema þegar brýna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3) Nefndin bendir á nauðsyn þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt 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 haffærisskirteini ekki gefið út fyrr en samþykkt stöðugleikagögn liggi fyrir enda eru þau hluti af skipsskjölum sem skipstjórnarmenn eigi að kynna sér. 5) Nefndin hvetur til enn frekari átaks í fræðslu um stöðugleika skipa þar sem rík áhersla verði m.a. lögð á grundvallaratriði eins og að útreiknuð stöðugleikaatvik byggji á vatnspéttir 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 björgunaraðferðir 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 niðurrhólfun 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 niðurrhólfun 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 niðurrhólfun skipa. 4. Loftræsting og loftskipti milli lokaðra rýma skipsins. 5. Stöðugleiki skips í löskuðu ástandi – lekastöðugleiki. 6. Hönnunarforsendur á lokunarbúnaði opa á vatnspéttum þiljum. 7. Niðurstaða. 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 bækling um "Æfingar um borð í skipum". Í bæklingi þessum eru skýrðar kröfur um að halda beri mánaðarlega æfingar um borð í fiskiskipum stærri en 15 metrar. Að öðru leyti fjallar bæklingur þessi um tilgang og tíðni æfinga, undirstöðu og undirbúning æfinga svo og áætlun og framkvæmd æfinga. Bæklingi þessum hefur verið dreift um borð í öll íslensk skip. Jafnframt hefur gálista sem fjallar um æfingaáætlun verið dreift með bæklingnum.	
Verkefni: R-065/01-01 Rannsóknarverkefni vatnspétta niðurrhólfun skipa og loftræstingu um borð í fiskiskipum.		Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-065/01-02 Gerður verði sérstakur bæklingur um æfingar um borð í skipum ásamt gátlista.		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 091/01	Atvikalýsing: Skipverji fær háprýstibunu í auga um borð í Venusi HF-519 (sknr. 1308) þann 10. október 2001.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til stjórnendur geri leiðbeinandi vinnureglur um umgengni og notkun hættulegra tækja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01 , en skýrslan fjallar um er skipverji um borð í Örfrisey slasast við að fá klórblöndu í auga og skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 045/01 er skipverji slasast um borð í Breiðafjarðarferjunni Baldri þegar hann fékk fosfórsýru í andlitið, er rétt að benda einnig hér á að í Slysavarnaskóla sjómanna læra menn á ýmsum námskeiðum að umgangast hættuleg efni og notkun hættulegra tækja og verkefnastjórn um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bækling um ofangreint. 2) Að öðru leyti vill Siglingastofnun Íslands vísa í afgreiðslu stofnunarinnar hér að framan á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01 og nr. 045/01 .
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 097/01	Atvikalýsing: M.b. Núpur BA-069 (sknr. 1591) verður vélarvana og rekur á land í Patreksfirði þann 10. nóvember 2001.
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin hvetur þær útgerðir sem nota 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 tafarlausrar nota enda er hér um að ræða öryggisbúnað sem mikilvægur er ef skip verður vélarvana."	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Til úrbóta þá hefur Siglingastofnun haldið fundi með þeim umboðsaðilum sem flytja inn aðalvélar í skip þar sem umfangsmikill rafeindastýrður búnaður er hluti af vélbúnaðinum. Einnig hefur stofnunin haldið fundi með fulltrúum frá Vélaskóla Íslands þar sem tekið var fyrir það námsefni sem vélstjórnarmenn er boðið upp á er varðar rafeindastýrðan vélbúnað og hefur Vélaskólinn upplýst að nemendur fái fullnægjandi kennslu í notkun rafeindastýrðs búnaðar aðalvéla skipa. 2) Umboðsaðilar þessara véla hafa boðið upp á námskeið fyrir vélstjórnarmenn skipa þar sem slíkur búnaður er eða verður um borð. Námskeið þessi eru þannig uppbyggð að vélstjórnarmenn verða færir um að stjórna vélum og vélbúnaði þar sem flókin rafeindastýrður búnaður er hluti af aðalvélabúnaðinum. Tveir starfsmenn Siglingastofnunar hafa sótt þessi námskeið. 3) Siglingastofnun mun setja af stað rannsóknarverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa. Þar munu verða kannaðar tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneytissium ásamt staðsetningu loftinntaka.
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 057/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast þegar hann fellur í stiga um borð í Frey GK-157 (sknr. 11) þann 2. júní 2001.	
Tillaga í öryggisátt: Í lokaskýrslu Rannsóknarnefndar sjóslysa er gerð eftirfarandi tillaga í öryggisátt: Nefndin vill beina því til Siglingastofnunar að gert sé sérstakt átak í skoðun á stigum um borð í skipum í þeim tilgangi að koma í veg fyrir að illa búnir stigar séu slysgildir fyrir skipverja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í dag er eftirlit og skoðun stiga um borð í skipum hluti af búnaðarskoðun skipa þannig að stigar eru skoðaðir árlega. 2) Siglingastofnun mun fylgja tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt með því að leggja sérstaka áherslu á skoðun á stigum um borð í skipum við árlegar skoðanir á öryggisbúnað. 3) Jafnframt vill stofnunin benda á að í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 til 2003 hefur verið gerður fræðslubæklingur um fallhættu um borð í skipum og 5 mínútna fræðslumynd um sama efni. Þessu fræðsluefni verður dreift um borð í öll skip.	
Verkefni: A-057/01-01 Áhersla á skoðun stiga um borð í skipum við árlegar búnaðarskoðanir.	Framkvæmd: Skipaæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni
Verkefni: S-057/01-02 Gerð fræðslubæklinga og stuttmyndar um fallhættu um borð í skipum.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 105/01	Atvikalýsing: Ófeigur II VE-324 (sknr. 2030) sekkur á togveiðum suður af Vík í Mýrdal, einn skipverja ferst en átta bjargast þann 5. desember 2001.	
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun skipa sé ávallt í lagi og vatnspétt lokun tryggð öllum stundum. 2. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörðunarkerfi við vatnspéttar hurðir sem undirstrikar þýðingu þess að þær séu hafðar tryggilega lokaðar meðan skip er laust nema brýna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3. Nefndin telur það verulegan ágalla í fyrirkomulagi að enginn aðskilnaður sé frá aðalstigagangi sem tengir veður- og millifar saman, og sjálfu vélarúminu. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt öryggisplan sé um borð eins og reglur mæla fyrir. 5. Nefndin hvetur til átaks í fræðslu um stöðugleika þar sem undirstrikað er m.a. það grundvallaratriði að útreiknuð stöðuleikatilvik byggji á vatnspéttri lokun. 6. Nefndin ítrekar mikilvægi þess að björgunaráæfingar séu haldnar. 7. Nefndin bendir á mikilvægi þess að nema búnaður fyrir vindustjórnun sé ekki á stöðum þar sem hættu sé á vatnsaga.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar vegna skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 065/01 lagði stofnunin til að nauðsynlegt yrði að rannsaka til hliðar hvernig niðurbólun slíkra skipa er fyrir komið og hvaða ráðstafanir beri að gera til að tryggja vatnspéttleika skipsins. Stofnunin hefur sett af stað vinnuhóp þar sem sérstaklega verður farið yfir niðurbólun skipa, loftskipti milli rýma, lekastöðugleika og ef til vill nýjar forsendur sem kalla á nýjar reglur um hönnun og smíði. 2) Í nýjum reglum um stöðugleika og öryggi fiskiskipa er m.a. kveðið á um að komið verði fyrir hentugum viðvörðunarbúnaði sem gefur viðvörn á heyrnlegan og sýnilegan hátt í styrishúsi skipsins. 3) Hér má benda á endurútgáfu stöðugleikabæklinga 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 sjóslysa, nr. 065/01, er Una í Garði fórst.	
Verkefni: S-105/01-01 Endurútgáfa stöðugleikabæklinga.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-105/01-02 Gerð fræðslumyndbands um stöðugleika skipa.	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 112/01	Atvikalýsing: Skipverji fellur fyrir borð um borð í Kaldbak EA-1 (sknr. 1395) þann 11. desember 2001.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að allir sjómenn sem sinna störfum þar sem þeir eiga á hættu að falla fyrir borð gangi ávallt í einhverju sem haldi þeim á floti falli þeir fyrir borð og hafi á sér búnað sem þeir geti vakið athygli á sér með. Nefndin bendir á nauðsyn þess að til sé 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 manninum 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, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum nr. 785/1998 og reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum nr. 786/1998 er fjallað um skipulag vinnu og þjálfun skipverja. Ekki er þar tekið beint á ferilskráningu einstakra verkþátta um borð í skipum en vitað er að ýmis fyrirtæki bjóða útgerðum gæðastjórnunarkerfi þar sem ferilskráning verkþátta er nákvæmlega skilgreind en slík kerfi eru ekki skylda um borð í skipum í dag jafnvel þó sumar útgerðir nýti sér þessa þjónustu.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 007/02	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Sveinbiri Jakobssyni ÞH-10 (sknr. 260) þegar verið var að kasta snurvoð þann 15. janúar 2002.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á nauðsyn þess að hlífir séu settar upp þar sem menn þurfa að standa við vinnu sína, því að í flestum tilfellum standa menn í aðgerð á meðan tógin eru að renna út.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun mun vinna að drögum að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.
Verkefni: L-007/02-01 Drög að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið Staða máls: Lokið

Nr. máls: 015/02	Atvikalýsing: Bjarni VE-66 (sknr. 1103) ferst á siglingu NV af Þrídröngum, tveir skipverja farast, en tveir bjargast þann 23. febrúar 2002.
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sjómenn taki mið af fyrirliggjandi spám um veður og sjólag. 2. Nefndin bendir á að ástæða sé til að skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að auðvelda framsetningu stöðugleikagagna fyrir minnstu bátana. 3. Nefndin vekur sérstaka athygli á gildi björgunarbúninga og þjálfun í að klæðast þeim. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar klæðist strax flotgöllum þegar sýnt er að skipverjar megi búast við því að þurfa að yfirgefa skipið, og því verður við komið. 5. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skip í neyð sendi út neyðarkall á réttum talstöðvarrásum. 6. Nefndin vill ítreka fyrri ábendingar um að Siglingastofnun fylgi því eftir að björgunaraðferðir séu haldnar. 7. Nefndin bendir á að breyta þarf neyðarrafabúnaði á sjálfvirkum tilkynningarskyldubúnaði þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu. 8. Nefndin bendir á nauðsyn þess að frífljótandi neyðarbaujur verði teknar upp í öllum skipum undir 24 m í skráningarlengd. 9. Nefndin telur að rekakkerislína og fangalína í gúmmibjörgunarbátum eigi að vera aðgreindar með mismunandi lit.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun rekur upplýsingakerfi fyrir veður og sjólag fyrir sjófarendur með það að markmiði að auka öryggi til sjós og auðvelda sjófarendum sjósókn. Á heimasíðu Siglingastofnunar (www.sigling.is) er hægt að nálgast upplýsingar um veður og sjólag. 2) Í langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 - 2003 er gert ráð fyrir því að nýr og uppfræður stöðugleikabæringur verði gefin út í maí á þessu ári. Einnig mun koma út fræðslumyndband um stöðugleika skipa. Á rannsóknarsviði stofnunarinnar fara nú fram rannsóknir í samstarfi við ýmsa aðila utan stofnunarinnar á stöðugleikavakt um borð í skipum og hvaða áhrif andveltigeymar hafa á stöðugleika skipa. 3) Í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 til 2003 er verið að undirbúa fræðslumynd um björgunarbúninga. Þar verður sýnt hvernig á að klæðast þeim og hve nauðsynlegt það er að tæma úr þeim loftið þegar í þá er komið. Einnig skal þess getið að björgunarbúningum fylgja ávallt leiðbeiningar frá framleiðendum. 4) Í nýlegri þjálfunarhandbók sem Siglingastofnun hefur samþykkt fyrir skip er mjög nákvæmleg farið yfir björgunaraðferðir og hvernig eigi að framkvæma þær. Skipstjóra ber að skrá allar æfingar í bókina þannig að eftirlit með björgunaraðferðingum um borð í skipum á að vera mjög skilvirt. Einnig hefur verið gefið út fræðsluefni á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda í formi bæklinga, æfingaeyðublaða og myndbanda. 5) Á fundi siglingaráðs þann 24. janúar 2002 kom til umræðu búnaður til sjálfvirkar tilkynningarskyldu og þá sérstaklega sá grunur að tækin virkuðu oft á tíðum ekki, væru sífellt í ólagi, langur viðgerðartími eða jafnvel ekki til afgreiðslu, engin tæki til skiptanna fyrir þau sem biluðu og þurftu á viðgerð að halda og það jafnvel í útlöndum. Siglingastofnun hefur komið því á framfæri við umboðsmann búnaðar til sjálfvirkar tilkynningarskyldu að neyðarrafabúnaður virki þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu. Nú er viðbragðstími neyðarhnapps hálf sekúnda. 6) Í minnisblaði Siglingastofnunar til siglingaráðs, dags. 9. september 2002, um frífljótandi neyðarbaujur eru bornar saman kröfur í Danmörku og Noregi við íslenskar reglur. Einnig er bent á kostnað útgerðir skipa, sem eru 24 m að skráningarlengd og minni ef farið yrði að tillögum yfirstjórnar leitar og björgunar á hafinu um að öll skip skuli hafa um borð frífljótandi neyðarbauju. Samkvæmt minnisblaðinu er það mat stofnunarinnar að ekki þörf á að gera kröfu til skipa undir 24 m að þau verði skyldug til að hafa um borð frífljótandi neyðarbauju svo framanlega sem STK kerfið uppfylli þar til gerðar kröfur. 7) Rétt er að benda á að erfitt er að greina lit rekakkerislína og fangalína í myrkri, rökkri og slæmri lýsingu. Siglingastofnun styður engu að síður þá hugmynd að rekakkeris- og fangalínur verði aðgreinar með mismunandi lit. Rétt er þó að benda á að setja verður reglugerð um slíkt og yrði þá um svokallaða sérkröfu að ræða. Siglingastofnun þarf að meta hvort hún legði til að sérkrafan ætti að vera afturvirk fyrir gúmmibjörgunarbáta sem þegar eru í landinu eða eingöngu sérkrafa til nýrra gúmmibjörgunarbáta.
Verkefni: S-015/02-01 Endurgerð fræðslumyndbands um björgunarbúninga.	Framkvæmd: Langtímaáætlun Staða máls: Lokið
Verkefni: L-015/02-02 Kanna hvort setja eigi reglur um aðgreiningu rekakkerislínu og fangalínu með lit.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið Staða máls: Lokið

Nr. máls: 027/02	Atvikalýsing: Hólmsteinn GK-20 (sknr. 573) siglir á Rafn KE-41 (sknr. 7212) þann 12. mars 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á mikilvægi þess að óhindrað útsýni sé úr brú / stýrishúsi skipa og að við árlegar skoðanir skipa að þessir þættir séu skoðaðir og gerðar athugasemdir ef útsýnið er skert.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um skip eru ákvæði um að frá stjórnþalli (úr brú og eða stýrishúsi skipa) skuli vera óhindrað útsýni fyrir allar stærðir skipa. 2) Siglingastofnun mun fylgja því eftir við árlegar skoðanir skipa að óhindrað útsýni sé frá stjórnþalli skipa og gera athugasemdir ef útsýni er skert og fara fram að úr sé bætt samkvæmt reglum sem við eiga.	
Verkefni: A-027/02-01 Eftirfylgni við skoðanir að óhindrað útsýni sé frá stjórnþalli skipa ásamt athugasemdum ef við á.		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 046/02	Atvikalýsing: Skipverji slasast við netalögn um borð í Steinunni SF-10 (sknr. 1416) þann 29. apríl 2002.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin telur að þar sem tækifæri er til að auka og bæta vinnuáðstöðu um borð í skipum eigi að skoða þá möguleika alvarlega. Með framkvæmd áhættumats sem skylt er að gera (sjá reglugerð nr. 786/1998 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum) munu skipverjar eiga auðveldara með að greina hættusvæði áður en slys verður. 2. Nefndin leggur til að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun tekur undir það að skipverjar eigi auðveldara með að greina hættusvæði áður en slys verður ef framkvæmt er hættumat um borð í skipinu en samkvæmt reglum ber vinnuveitendum sjá til þess að framkvæmt sé hættumat vegna öryggis og hollustu á vinnustað og á grundvelli hættumatsins. 2) Siglingastofnun mun beita sér fyrir því að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.	
Verkefni: A-046/02-01 Siglingastofnun mun beita sér fyrir því að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 107/01	Atvikalýsing: M.b. Svanborg SH-404 (sknr. 2344) verður vélavana og ferst við svörtuloft, þrír menn farast og einn bjargast, þann 7. desember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin leggur til að hugað verði að staðsetningu loftinntaka og minnir á að til eru loftsiur með gildir fyrir vökva. 2. Nefndin itrekar þær ályktanir sem gerðar hafa verið um að útgerðar- og/eða skipstjórnarmenn fari eftir þeim viðvörðunum sem koma í veðurspám. 3. Nefndin bendir á að við rannsókn þessa máls og hliðstæðra mála hefur komið í ljós að í mörgum tilfellum eru skip með of litlar eldsneyttissir 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 eldsneyttissum í aðalvélum skipa af þeirri gerð sem var um borð í Svanborgu SH-404. Kannað verður hvort slíkur búnaður geti skaðað öryggi skips og áhafnar. Gert er ráð fyrir að niðurstöður þessa vinnuhóps liggi fyrir eigi síðar en um mitt ár 2004 en hlutaniðurstöður geti legið fyrir lok þessa árs. 2) Þess skal einnig getið að það er mat umboðsaðila aðalvélar skipsins að skvettur og gusur að loftsiur eigi ekki að geta stíflað loftsiur með þeim afleiðingum að aðalvélin stöðvist. Ef magnið af sjó sem flæðir inn um loftinntök er umtalsvert þá er engu að síður ekki hægt að útiloka að aðalvél geti stöðvast.	
Verkefni: R-107/01-01 Rannsóknarverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa þar sem kannaðar verði tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneyttissum ásamt staðsetningu loftinntaka.		Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Í vinnslu
Verkefni: L-107/01-02 Kanna hvort setja skuli reglur um umbúðir utan um björgunarbúninga.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-107/01-03 Nýjar reglur með auknum kröfum um akkerisbúnað skipa.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: A-107/01-04 Við skoðun og eftirlit með akkerisbúnaði verði akkerin látin falla.		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 098/01	Atvikalýsing: Bilun verður í kúplingu um borð í Örfirisey RE-4 (sknr. 2170) og skipið verður stjórnlaust þann 10. nóvember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip verði búin átaksdráttarspili enda sé það óumdeilanlega besti kosturinn við aðstæður sem þessar. 2. Nefndin leggur til að athugasemdir vegna tildráttartögs verði skoðaðar sérstaklega og það prófað á faglegum grunni og metið hvort um heppilega tegund sé að ræða. 3. Nefndin leggur til að átak verði gert í að hvetja skipstjórnendur að sinna þeirri fræðsluskyldu sem á þeim hvílir gagnvart áhöfn um notkun og meðferð björgunartækja skips, þar með taldar línubýssur, samhliða lögboðnum, reglubundnum björgunaraðföngum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun kom athugasemdum rannsóknarnefndar sjóslysa á framfæri við Landhelgisgæslu Íslands með bréfi dags. 14.04.2003 en nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip skulu búin átaksdráttarspili. Landhelgisgæslan lýsir í bréfi til Siglingastofnunar, dags. 28.04.2003, sig sammála þessum tillögum en vegna kostnaðar og forgangs annarra öryggisatriða hefur ekki enn verið ráðist í að útbúa skipin slíkum búnaði. 2) Siglingastofnun mun fara yfir þær reglur sem flokkunarfélögin hafa sett sér gagnvart dráttartaugum og þá með tilliti til þess hvaða dráttartaugar henti best við þær aðstæður sem geta komið upp hér við land og þá með tilliti til þeirra efna sem dráttartaugin er gerð úr. 3) Nýverið kom út á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda myndband um meðferð línubýssa. Myndband þetta sýnir hvernig á að meðhöndla línubýssur, gerð þeirra, frágang og notkun. Einnig hefur komið út á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda bæklingur um æfingar um borð í skipum. Bæði myndbandinu og bæklingnum hefur verið dreift til þeirra aðila er málið varða.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 049/02	Atvikalýsing: Stór kemst í vélarúm Herkúless SF-125 (sknr. 1770) þann 22. apríl 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands láti fara fram athugun á lekaviðvörðunum almennt í bátum og skipum. Sú athugun verði meðal annars látn ná til virkni og gerða slíks búnaðar. Jafnframt leggur nefndin til að lekaviðvörðunarbúnaður verði skyldaður í öll þurrými skipa.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt Norðurlandareglunum er skylt að hafa vökvaviðvörðunarkerfi í vélarúmi báta undir 15 metrum að mestu lengd. 2) Við eftirlit og skoðun skipa og báta mun Siglingastofnun sérstaklega athuga lekaviðvörðun og einnig fara yfir virkni og gerð slíks búnaðar. 3) Siglingastofnun Íslands er að vinna að rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa (rannsóknarverkefni nr. R-065/01-01). Í verkefninu er meðal annars verið að kanna kosti og galla þess að lekaviðvörðunarbúnaður verði skyldaður í öll þurrými skipa. Þegar niðurstöður verkefnisins liggja fyrir mun Siglingastofnun gera tillögu til samgönguráðuneytisins að reglum um lekaviðvörðunarbúnað skipa sem siglingaráð mun fá til umsagnar.	
Verkefni: A-049/02-01 Við eftirlit og skoðun verði sérstaklega athugað lekaviðvörðunarkerfi, virkni og gerð slíks búnaðar.		Framkvæmd: Skipaefnirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 003/03	Atvikalýsing: Vélarbilun varð um borð í Berglínu GK-300 (sknr. 1905) og skipið tók niðri þann 29. janúar 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra vandamála telur nefndin nauðsynlegt að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun á skipum sem eru með vélbúnað sem notar brennsluolíu til kælingar og síur sem þau nota. Ítrekað hafa komið upp vandamál vegna frágangs á oliukerfum. Oliulagnir og olíusíur virðast ekki nægjanlega afkastamiklar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í byrjun árs 2004 mun Siglingastofnun setja af stað átaksverkefni með því að fara yfir þau fjögur til fimm skip sem eru með vélbúnað sem notar brennsluolíu til kælingar svo og síur sem þau nota. 2) Markmið átaksverkefnisins er að fara yfir frágang á oliukerfum þessara skipa og kanna hvort oliulagnir og olíusíur standist það álag sem þeim er ætlað ásamt athugun á afkastagetu oliulagna og -sía. 3) Hjá Siglingastofnun er að fara í gang rannsóknarverkefni þar sem m.a. eru kannaðar tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla skipa, eldsneytissium ásamt staðsetningu loftinntaka. Þetta rannsóknarverkefni mun auk þess innihalda umsögn um þær tillögur í öryggisátt sem rannsóknarnefnd sjóslýsa setti fram í sinni lokaskýrslu, þ.e. hvort brennsluóla henti til kælingar og hvort frágangur lagnakerfis sé í samræmi við nauðsynlegt rennislíflæði að aðalvél. 4) Siglingastofnun mun vinna að þessu verkefni á vormánuðum 2004 og mun skila hlutaniðurstöðum um mitt næsta ár.	
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01, L-107/01-02, L-107/01-03 og A-107/01-04		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 062/03	Atvikalýsing: Skipverjar voru hætt komnir vegna súrefnisskorts í lest Arnars KE-13 (sknr. 1012) þann 3. júlí 2003.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hætta er á súrefnisskorti í rýmum sem skipverjar að staðaldri vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/eða súrefnisskynjara á sér og góða loftræstingu í skilgreindum hætturýmum. 2) Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og bæklingur um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð í skipum. Einnig verði öll rými þar sem hætta er á efnabreytingum skilgreind á áberandi hátt og áhöfninni kynnt vel. 3) Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slys af völdum súrefnisskorts.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í tillögum Siglingastofnunar Íslands að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri sem taka mun til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri er að finna í 13. gr. í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni ákvæði um notkun gas- og súrefnismæla. 2) Í reglugerð um lágmarkskröfur er 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 "Lækingabók 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 viðbragsráðstafanir um borð í skipum þegar slys verður af völdum súrefnisskorts		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 107/01	Atvikalýsing: Svanborg SH-404 (sknr. 2344) verður vélarvana og ferst við Svörtuloft þann 7. desember 2001, þrír menn farast, einn bjargast.
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin leggur til að hugað verði að staðsetningu loftinntaka á skipum og minnir á að til eru loftsiur með gildir fyrir vökva. 2) Nefndin ítrekar þær ályktanir sem gerðar hafa verið um að útgerðar- og/eða skipstjórnarmenn fari eftir þeim viðvörnum 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 eldsneyttissur miðað við loftflæði að vélum.	
Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun tók til afgreiðslu þessa lokaskýrslu í greinargerð og bréfi til rannsóknarnefndar sjóslysa þann 14. apríl 2003. Þar sem nú koma fram sömu tillögur í öryggisátt og í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa, nr. 107/01, sem barst stofnuninni 20. mars 2003, fylgir hér niðurstaða stofnunarinnar frá afgreiðslu hennar 14. apríl 2003. 1) Í byrjun árs 2004 mun Siglingastofnun Íslands setja af stað rannsóknarverkefni þar sem farið verður yfir tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði, loftinntökum og eldsneyttissum í aðalvélum skipa af þeirri gerð sem var um borð í Svanborgu SH-404. Kannað verður hvort slíkur búnaður geti skaðað öryggi skips og áhafnar. 2) Gert er ráð fyrir að hlutaniðurstöður þessa vinnuhóps liggi fyrir eigi síðar en um mitt ár 2004. Hér er um sama rannsóknarverkefni að ræða sem um getur í niðurstöðu úr afgreiðslu á tillögum rannsóknarnefndarinnar í öryggisátt í lokaskýrslu nr. 003/03. 3) Til stóð að leggja fram megin niðurstöður þessa verkefnis í árslok 2003 en þegar á reyndi var faglega talið hagkvæmara að vinna átaksverkefni nr. 003/02 og þetta verkefni nr. 107/01 samtímis og ljúka hlutaniðurstöðum um mitt ár 2004. 4) Þess skal einnig getið að það er mat umboðsaðila aðalvélar skipsins að skvettur og gusur að loftsiur eigi ekki að geta stíflað loftsiur með þeim afleiðingum að aðalvélin stöðvist. Ef magnið af sjó sem flæðir inn um loftinntök er umtalsvert er engu að síður ekki hægt að útiloka að aðalvélin geti stöðvast.	
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01, L-107/01-02, L-107/01-03 og A-107/01-04	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 111/02	Atvikalýsing: Aron PH-105 sekkur við rækjuveiðar norður af Grímsey þann 30. september 2002. Mannbjörg varð.
Tillaga í öryggisátt: Nefndir telur sjóslys þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt: 1) Að strangt eftirlit þurfi að vera með því að vatnspétt þii í skipum standist kröfur sem til þeirra eru gerðar. 2) Að mikilvægt sé að vatnspéttur lokunarbúnaður innan skips milli hólfra og utan skips að hinum ýmsu rýmum uppfylli kröfur um vatnspéttleika og fljótvirkt sé að gripa til lokunar rýma. Þetta á einnig við um víralúgur. 3) Að merkingar séu á hurðum (lúgum) sem eiga að vera lokaðar til sjós. 4) Að viðvörðunarbúnaður fyrir sjó í rýmum sé tekinn til endurskoðunar hvað viðkemur hönnun, viðurkenningu slíks búnaðar, reglulegum prófunum og eftirlits með slíkum búnaði. 5) Að áréttað sé mikilvægi þess, m.a. í væntanlegri langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, um hvað beri að varast og hvernig á að standa að austri frá rýmum. Sérstaklega ber að varast sjálfvirkan austur í lengri tíma án vöktunar á rými eða mælingar á vökvahæð í brunn. 6) Að athuga þurfi hvort lensing sem einungis er möguleg með rafmagni sem millistig í dreifikerfi sé fullnægjandi. 7) Að endurskoða ber lensikerfi sem byggja á lensijektor sem dælir í brunn á aðgerðarþilfari, þaðan sem sérstök brunndæla dælir útbyrðis. 8) Sjóslys þetta gefur tilefni til að skerpa á reglum um viðbúnaðarstig, hvernig bregðast skal við í tilvikum eins og þessu þar sem umtalsverður sjór er kominn í tvö meginrými skipsins.	
Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í framhaldi af ofangreindu hefur Siglingastofnun hrundið af stað rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa og er verkefnið vel á veg komið. Rannsóknarverkefnið tekur aðallega á niðurbólun og vatnspéttleika íslenskra fiskiskipa og hvernig lofttræstingum um borð er háttað. Farið er yfir stöðugleika skipa í löskuðu ástandi og þær hönnunarforsendur er lúta að lokunarbúnaði á vatnspéttum hölfum eru yfirfarnar. 2) Lokið er að mestu að ástandsgreina hina ýmsu flokka fiskiskipa þar sem tæknilegar forsendur vatnspéttleika hafa verið kannaðar. Framhald þessa verkefnis byggir á stöðugleika skipa í löskuðu ástandi og hönnunarforsendur fyrir vatnspétt hölf ásamt ráðstöfunum sem gripa ber til í framhaldi af niðurstöðum.	
Verkefni: Sjá verkefni R-065/01-01.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 042/03	Atvikalýsing: Skipverji slasast við að festast í færribandi um borð í bór HF-4 (sknr. 2549) þann 27. apríl 2003.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að gerð verði sérstök úttekt á frágangi færribanda um borð í skipum með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna.	
Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er að finna ákvæði um færribönd í VI. kafla um búnað til verndar áhöfninni þar sem 11. regla fjallar um fiskvinnslubúnað. 2) Siglingastofnun mun í eftirlitshlutverki sínu beita sér fyrir því að gerð verði sérstök úttekt á frágangi færribanda um borð í skipum og þá með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna svo og í samræmi við breytt fyrirkomulag skipsbúnaðar.	
Verkefni: A-042/03-01 Gerð verði sérstök úttekt á frágangi færribanda um borð í skipum m.t.t. öryggisatriða og umgengnisreglna.	Framkvæmd: Skipaeftirlitssvið Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 051/03	Atvikalýsing: Eldur verður í dælurými Bjargar Jónsdóttur ÞH-321 (sknr. 1508) þann 3. júní 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin sér ástæðu til að gera eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að öndunaropum eldfimra vökva s.s. spilólíu sé ekki fyrirkomið í rýmum þar sem þútlagnir liggja.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er að finna í 10. reglu í IV. kafla í 1. viðauka ákvæði um vél- og rafbúnað og tímabundið 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 þútlagnir liggja.	
Verkefni: A-051/03-01 Eftirfylgni að öndunaropum eldfimra vökva s.s. spilólíu sé ekki komið fyrir í rýmum þar sem heitar þútlagnir liggja.		Framkvæmd: Skipaefitirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 015/03	Atvikalýsing: Hælsvík GK-350 (sknr. 2361) fær inn á sig sjó og leka í flotkassa þann 26. febrúar 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri sérstaka athugun á bátum sem búnir eru flotkössum með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um mælingu skipa með lengd allt að 24 metrum, nr. 527/1997, er að finna í grein 2.4. að skutgeymir er geymir sem settur er aftan á skip og virkar aðeins sem flotholt, en nýtist ekki að öðru leyti. Form skutgeyma skal vera samkvæmt nánari fyrirmælum Siglingastofnunar. 2) Í umburðarbréfi nr. 5/2000 eru að finna í 4. kafla lýsingu á nánari fyrirmælum Siglingastofnunar um skutgeyma. 3) Siglingastofnun í eftirlitshlutverki sínu gera sérstaka athugun á bátum sem búnir eru skutgeymum með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.	
Verkefni: A-015/03-01 Sérstök athugun á bátum sem búnir eru skutgeymi m.t.t. styrks, lekavara og dælubúnaðar.		Framkvæmd: Skipaefitirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 061/03	Atvikalýsing: Gasleki og sprenging á sér stað um borð í Bryndísi SU-288 (sknr. 2167) og einn maður slasaðist þann 3. júlí 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til með hliðsjón af slysi þessu sem og öðrum alvarlegum slysum vegna gasleka að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum (Norðurlandareglur) má finna í kafla V-14 ákvæði um eldvarnir er varða notkun á gasi um borð í skipum. Þar er ekki að finna ákvæði um gasskynjara um borð í bátum sem nota gas. 2) Siglingastofnun mun leggja það til að ofangreindum reglum verði breytt í þá átt að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.	
Verkefni: A-061/03-01 Leggja það til í siglingaráði að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.		Framkvæmd: Stjórnslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 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 þyrllu tafarlaust í viðbragðsstöðu þegar um köfunarslys er að ræða. b) Hvort kafarar eigi alltaf að vera með skilgreindan lágmarks súrefnisbúnað meðferðis og þjálfaðan aðstoðarmann við allar kafanir. c) Fjarskiptasamband sé vel tryggt á köfunarstað. d) Hvort mögulegt sé að kafarar tilkynni til ákveðins aðila áður en köfun hefst. e) Hvort kafarar eigi að fara reglulega í nákvæma lækniðskoðun 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 þyrllu 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 lækniðskoðunar gagnvart veittum atvinnuskírteinum er 12 mánuðir ef ekki kemur til ástæðna sem því breytir. 3) Siglingastofnun mun hlutast til að vinnuhópurinn verði settur á lagginnar sem fyrst í byrjun árs 2005.	
Verkefni: L-112/02-01 Myndaður verði vinnuhópur með þátttöku hagsmunaaðila og sérfræðinga á sviði köfunar.		Framkvæmd: Stjórnslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 014/03	Atvikalýsing: Draupnir GK-009 (sknr. 6915) hvolfir á veiðum þann 26. febrúar 2003.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ófært að skipstjórnarmenn þekki ekki til burðargetu báta sinna. Hún beinir því til Siglingastofnunar Íslands að þegar verði gerðar úrbætur gagnvart bátum sem ekki hafa í dag viðurkenningarskírteini þar sem fram kemur leyfileg hleðsla eins og reglugerðir kveða á um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum eru skýr ákvæði um að fyrir bát skuli gefa út viðurkenningarskírteini þar sem skráð er hámarshleðsla bátsins og að viðurkenningarskírteini bátsins falli úr gildi ef áverkar eða breytingar samsvara ekki ákvæðum reglnanna. Siglingastofnun mun setja af stað átaksverkefni þar sem fylgt verður eftir að fyrir hvern bát hafi verið gefið út viðurkenningarskírteini. 2) Siglingastofnun vinnur að verklagsreglum um hleðsluprófun opinna báta til að gera þeim aðilum sem hanna og hafa eftirlit með skipum kleift að annast hleðsluprófanir. 3) Sjá einnig afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóðslysa nr. 051/01 en skýrslan fjallar um þegar Fjarki ÍS-444 (sknr. 6797) sekkur í röðri út af Kópnum þann 8. júní 2001. 4) Siglingastofnun Íslands hefur í samráði við verkefnisstjórn 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: 102/03	Atvikalýsing: Skipverji um borð í Harðbaki EA-003 (sknr. 1412) klemmist við trolltöku þann 4. október 2003.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að það sé í þeirra verkahring að tryggja öryggi skipverkja við vinnu þ.m.t. að sjá um að búnaður sé sem öruggastur. Lokaðir gilsakrókar tryggja öryggi fyrir skipverja og því mikilvægt að þeim verði komið fyrir hvar sem það er mögulegt.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um skyldur skipstjóra til að tryggja öryggi skips og áhafnar. 2) Engar sérstakar reglur gilda um lokaða gilsakróka um borð í fiskiskipum en í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, en almennt eru orðuð ákvæði í 7. reglu, IV. kafla í viðauka I um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni, þar sem fjallað er um vélbúnað á þilfari, hífubúnað og lyftur. 3) Í áætlun um öryggi sjófarenda árið 2004 var stefnt að námskeiði um hifi- 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 ljósdúfla með gúmmikapli. Gert er ráð fyrir að dúfla 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 lekaviðvörðunarbúnað verði skýrar í reglum og taki til allra skipa. 4) Siglingastofnun er að vinna að rannsóknarverkefni um vatnspóttleika skipa en þar er sérstaklega tekið tillit til hönnunar lagna og eftirlits með tæringu. Frumniðurstæða verkefnisins mun liggja fyrir á árinu 2005. 5) Við þykktarmælingar á skipum eru m.a. lagnir í vélarúmum skipa þykktarmældar og gerðar eru athugasemdir ef þær standast ekki reglur.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 125/03	Atvikalýsing: Farmur kastast til um borð í Hólmaranum SH-114 (sknr. 6851) og báturinn lagðist á hliðina og sókk þann 14. desember 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi þeirra upplýsinga að menn séu að lokast inni í bátum sínum þegar kör fara fyrir hurðir vill nefndin benda á hversu alvarlegar afleiðingar það getur haft. Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands beiði sér fyrir því að skylt verði á skipum, þar sem hættu 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 kör fara fyrir hurðir mun Siglingastofnun við endurskoðun reglna um smíði og búnað báta skoða hvort skylda beri tvískiptar hurðir á skipum, þar sem hættu er á menn lokist inni þegar kör fara fyrir hurðir eða hvort ákvæði um neyðarútganga uppfylli öryggiskröfur.	
Verkefni: L-125/03-01 Skoða hvort skylda eigi tvískiptar hurðir þar sem kör geta farið fyrir hurðir.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 126/03	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Sjöfn VE-037 (sknr. 1852) er tjakkur í krana brotnar við trolltöku þann 21. maí 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að skylt verði að allur lyftibúnaður verði merktur með hámarks lyftigetnu (SWL). Nefndin leggur til við Siglingastofnun Íslands að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta undir 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum eru ákvæði um lyftibúnað í kafla V-15 þar sem skylt er að allur lyftibúnaður sé merktur með hámarks lyftigetnu. 2) Í reglum um smíði og búnað báta undir 15 metrum eru ekki ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti búnaðar báta. Í reglum um öryggi fiskiskipa sem eru stærri en 15 metrar eru ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti af búnaði skips. 3) Siglingastofnun vinnur við endurskoðun reglna um smíði og búnað báta undir 15 metrum og mun skoða ofangreindar tillögur í öryggisátt um öryggishjálma með tilliti til þess að þeir verði hluti búnaðar allra fiskiskipa.	
Verkefni: L-126/03-01 Settar verði reglur um að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 010/04	Atvikalýsing: Sigurvin GK-061 (sknr. 1943) fær á sig sjó og fer á hliðina í innsiglingunni til Grindavíkur.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til að eftirfarandi atriði verði tekin til skoðunar. 1) Að hafnaryfirvöld á hverjum stað verði skylt að koma, með viðeigandi hætti, öllum öryggisupplýsingum til viðskiptavina sinna. Þá verði skipstjórnum 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 Tilkyrningarskyldu íslenskra skipa. 3) Nefndin leggur til að öll íslensk skip skuli búin björgunarbúningum fyrir alla skipverja. Komi þeir í stað kröfunnar um vinnufloðbúninga."		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Öryggisupplýsingar til viðskiptavina hafna má finna á heimasíðu Siglingastofnunar Íslands og á síðu 191 á textavarp Ríkisútvarpsins. Einnig mætti skoða að setja upp skilti á áberandi stað í Grindavíkurhöfn þar sem lesa mætti upplýsingar frá öldudöflinu við Grindavík. 2) Engin ákvæði eru lögum eða reglum um tilkyrningu 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 þessum skip má meta björgunarbúninga jafngilda björgunarvestum og ef skipin eru gerð út í atvinnuskyni skal vera viðurkenndur vinnufloðnaður fyrir alla um borð, sem er einangrandi og búinn floti. Hagsmunaaðilar voru sáttir við þessa niðurstöðu á sínum tíma. 4) Í framhaldi af málfundum um öryggismál sjómanna árið 2003 sem haldnir voru á úti á landi óskaði Siglingastofnun eftir afstöðu siglingarráðs um björgunarbúninga í smábátum. Á fundi siglingarráðs 21. maí sl. studdi meirihluti ráðsins það að skylda smábáta til að hafa björgunarbúninga um borð. Fulltrúi LS var andvígur tillögunni.	
Verkefni: L-010/04-01 Skoða hvort skylda beri smábáta að gefa upp fjölda í áhöfn við brottför í gegnum vaktstöð siglinga.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-010/04-02 Skoða hvort skylda skuli björgunarbúninga í stað flotvinnubúninga um borð í smábátum.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 051/04	Atvikalýsing: Vilhelm Þorsteinsson EA-011 (sknr. 2410) tekur niðri og strandar í Grindavík.		
Tillaga í öryggisátt: Til að tryggja megi sem best öryggi skipa, áhafna þeirra og draga úr mengunarhættu telur RNS eðlilegt að hafnaryfirvöld á hverjum stað setji ófrávikjanlegar verklagsreglur um skipa-umferð. Þær taki mið af öruggum samskiptum, veðri, skyggni, ölduhæð, dýpi, breytingu á dýpi vegna ytri aðstæðna og breytingu á djúpristu vegna siglingahraða.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um ábyrgð skipstjóra. 2) Lög og reglur um hafnamál svo og hafnarreglugerðir fyrir einstakar hafnir taka skýrt og ákveðið tillit til verklags um 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: 009/04	Atvikalýsing: Óhapp verður við sjósetningu léttbáts um borð í Þerney RE-101 (sknr. 2203) þann 17. janúar 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að leggja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 2) Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru slíkum bátum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun gaf út í desember 2003 fræðslumyndir í einu hultstri með tveimur mynddiskum um öryggi sjómanna sem dreift hefur verið um borð í öll íslensk skip. Ein þessara stuttmynda er fræðslumynd um léttbátinn. 2) Í tengslum við áætlun um öryggi sjómanna hefur Siglingastofnun ákveðið að gera kröfu- og námslýsingu um þjálfun í notkun léttbáta. Þar mun stofnunin koma með hugmyndir og tillögur um kennsluefni og verklagsreglur um notkun léttbáta í fiskiskipum og að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 3) Í undirbúningi er í Siglingastofnun Íslands drög að breytingu á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna, nr. 118/1996, sem miða að því að tilgreina í reglugerðinni hvaða námskeið, þar með talið um notkun léttbáta, verði skilyrði atvinnuskirteinis. Tillögur Siglingastofnunar verða væntanlega til umfjöllunar á fundi siglingaráðs í mars 2005. 4) Slysavarnaskóli sjómanna heldur þriggja daga verklegt og bóklegt námskeið í notkun líf- og léttbáta en námskeiðin eru samkvæmt ákvæðum alþjóðasamþykktar um menntun og þjálfun, skirteinu 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: Í vinnslu

Nr. máls: 031/04	Atvikalýsing: Mánafoos (Nr. 11083) tekur niðri í innsiglingunni í Vestmannaeyjum þann 18. janúar 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til eftirfarandi tillagna í öryggisátt fyrir höfnina í Vestmannaeyjum: 1) Að endurskoðuð verði öll siglinga- og leiðarmerking til hafnarinnar. Nefndin telur að regluleg endurskoðun á siglingamerkjum sé bæði eðlileg og nauðsynleg og hún taki þá mið af breyttu umhverfi svo sem umferð, skipakosti, umhverfismálefnum og ekki síst öryggisþáttum. 2) Að skoðaðir verði möguleikar á að færa sjólagirnir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Endurskoðun siglinga- og leiðarmerkja fyrir Vestmannaeyjahöfn er sífellt í athugun. Ut frá tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í þessu máli hefur hafnarstjórn Vestmannaeyja ákveðið að setja upp lýsingu þar sem skipið tók fyrst niðri. 2) Hafnarstjórn Vestmannaeyja er ekki að skoða þann möguleika að færa sjólagirnir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar og bendir á vel merkt bannsvæði.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 059/04	Atvikalýsing: Þrír skipverjar um borð í Snorra Sturlusyni VE-028 (sknr. 1328) eru hætt komnir í léttbát þann 18. apríl 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að ítreka (sjá mál nr. 009/04) eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 2) Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru slíkum búnaði.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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: Í vinnslu

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 ókunnum skipstjórnendum, koma án sérstakar leiðsagnar inn fyrir grunnið þar sem skipið strandaði telur nefndin ástæðu til að setja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að viðeigandi úttekt verði gerð á sjómerkjum fyrir þetta svæði. Í þeirri vinnur leggur nefndin til að í sjókort verði settar merktar siglingaleiðir fyrir djúprist skip og sérstaklega verði athugaðir möguleikar á að sett verði bauja á grunnið vestur af Valhúsagrunni. 2) Að strangt eftirlit verði með því að skipstjórnendur uppfylli ákvæði hafnarreglugerða um tilkynningarskyldu. 3) Að sérstök viðurlög verði tekin upp varðandi óeðlilegar tafir í tilkynningum um óhöpp skipa.			
Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Með tilliti til þess að strand skipsins á sér stað vegna aðgæsluleysis við stjórn skipsins, að skipið hafi verið búið fullkomnum siglingatækjum og að alvarleg misstök hafi átt sér stað við stjórnun skipsins telur Siglingastofnun ekki ástæðu til að merkja viðkomandi grunn sérstaklega. Siglingastofnun styður þá hugmynd að athugar verði með sérstakar leiðbeiningar í kortum um siglingu djúpristra skipa á Faxaflóa. 2) Siglingastofnun mun koma því á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislega við hafnarsvæði í sjókort. 3) Í lögum um vitamál nr. 132/1999 er að finna ákvæði um verkefni Siglingastofnunar Íslands er varða leiðarmerki og leiðsögumál svo og hafnsögu- og leiðsögu í lögum um vaktstöð siglinga nr. 41/2003. Stofnunin sinnir þessum verkefnum af framsýnum metnaði. 4) Siglingastofnun mun koma því á framfæri við samgönguráðuneytið að skoðaðar verði leiðir í væntanlegri reglugerð um vaktstöð siglinga að sérstök viðurlög verði tekin upp varðandi óeðlilegar tafir á tilkynningum um óhöpp slyss. Í lögum um vitamál nr. 132/1999 og lögum um vaktstöð siglinga nr. 41/2003 er að finna viðurlög um brot á ákvæðum laganna.			
Verkefni: A-081/04-01 Komið verður á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislega við hafnarsvæði í sjókort.	Framkvæmd: Rekstrarsvið	Staða máls: Átaksverkefni	
Verkefni: L-081/04-02 Breyting á reglugerð um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003, um sérstök viðurlög við óeðlilegar tafir á tilkynningum um sjóslys .	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 043/04	Atvikalýsing: Baldvin Þorsteinsson EA-10 (sknr. 2212) fær nótna í skráfuna og strandar þann 9. mars 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til þess að draga lærdóm af þessu óhappi. Hefði ekki verið um að ræða sterkbyggða skipagerð hefðu afleiðingar óhappsins geta orðið mun alvarlegri. Í því ljósi vill nefndin setja fram eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Landhelgisgæsla Íslands fái til umráða sem fyrst dráttar- og björgunarskip að þeirri stærð sem getur dregið sem flest skip í siglingum við strendur landsins.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt lögum um Landhelgisgæslu Íslands er það verkefni hennar að aðstoða eða bjarga skipum af strandstað eða hafa lent í erfiðleikum á sjó við Ísland, ef þess er óskað. Einnig er það í verkahring Landhelgisgæslu Íslands að gera út varðskip og önnur farartæki til að markmiðum Landhelgisgæslunnar verði náð. 2) Þau skip sem Landhelgisgæslan hefur yfir að ráða í dag eru ekki nógu öflug til að veita stærri skipum í neyð nauðsynlega aðstoð. 3) Með tilliti til þarfa dráttar- og björgunarskipa í framtíðinni hér við land er vert að skoða hugmyndir í töflu hér að framan um nauðsynlegan togkraft. 4) Skoða verður þörf á dráttar- og björgunarskipum með tilliti til hugsanlegra gas- og olíuflutninga sem geta átt sér stað við Ísland í næstu framtíð. Svo og aðstoð við stór farþegaskip og hvalaskoðunarbáta ef farþegar þurfa að yfirgefa skipin. Sýnilegt þykir að 120 tonna togkraftur dráttar- og björgunarskipa mun ekki fullnægja þörfinni eftir um áratug. 5) Landhelgisgæsla Íslands þarf að hafa yfir að ráða dráttar- og björgunarskipi sem hentar við íslenskar aðstæður eða samið verði við þjónustu einkaaðila sem geta boðið upp á nógu stór dráttar- og björgunarskip.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:		Staða máls: Lokið

Nr. máls: 012/05	Atvikalýsing: Eldur verður laus í lúkar um borð í Grímsnesi GK-555 (sknr. 1849) þann 15. janúar 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til vegna endurtekinna bruna út frá olíueldavélum að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á uppsetningu og frágangi slíkra tækja um borð í skipum.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Ekki kemur fram hver er orsök eldsins en álitíð er að olía hafi flætt út úr eldavélinni. Þegar skoðuð eru önnur mál þessu skylt hefur komið í ljós að bruni hafi átt sér stað vegna ryðgata í eldhólfum vélanna og vegna þess að olíusót hefur sest inn á reyksháfinn. Þessi atriði mun Siglingastofnun skoða sérstaklega í samvinnu við faggilta skoðunarstofa og þegar stofnunin framkvæmir skyndiskoðanir. 2) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, er að finna ákvæði um eldavélar og loftræstingu. 3) Í skoðunarhandbók um búnaðarskoðun fyrir báta minni en 15 metrar að lengd er gert ráð fyrir því að skoðunarmenn skoði eldavél, eldvörn og bræðivar.		
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:		Staða máls: Lokið

Nr. máls: 065/05	Atvikalýsing: Eldur kemur upp um borð í Hrund BA-087 (sknr. 7403) og skipið sekkur þann 16. maí 2005 og mannbjörg verður.		
Tillaga í öryggisátt: Vegna tíðra bruna í smábátum leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands kanni möguleika á föstum slökkvibúnaði í vistarverum þeirra.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum kemur ekki fram hvers vegna eldur varð laus um borð í bátinum. Þó er ekki talið ólíklegt að orsök eldsins hafi verið út frá eldavél bátsins. 2) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, eru einungis ákvæði um fastan slökkvibúnað í vélarúmum báta með mestu lengd 8 metra og þar yfir. Gert er ráð fyrir handslökkvitækjum, einum eða tveimur, í alla báta. 3) Í dag eru smábátar útbúnir rafmagnseldavélum með keramikhellum sem koma í stað eldavéla sem ganga fyrir olíu eða gasi. 4) Siglingastofnun Íslands mun í samvinnu við bæði framleiðendur og hagsmunaaðila láta kanna þann möguleika að fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta verði, þar sem við á, hluti af kröfum í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum	
Verkefni: L-065/05-01 Kannað verði í samvinnu við framleiðendur og hagsmunaaðila hvort fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta skuli vera hluti af kröfum í Norðurlandareglum þar sem við á.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 088/05	Atvikalýsing: Slæmt ástand í lögnum sjóáælingar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélinu og aftengja sjólagin þann 1. október 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin sér ástæðu til að leggja til eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill er notaður með ryðfriú efni í sjókællögnum. Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka viðvörn vegna þessa til bátseigenda, skoðunarmanna og skipasmiða.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða á að ólíka málma megi ekki tengja saman í kælivatnsbúnað vegna tæringarhættu. 2) Skipaefirlitssvið 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: Skipaefirlitssvið	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 útivistartíma þeirra sem m.a. róa einir í 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili. 2) Siglingastofnun Íslands hefur lagt til við Landssamband smábátaseigenda að það skoði kosti þess að viðurkenndur vökubúnaður verði hluti af tækjabúnaði smábáta. 3) Landssamband smábátaseigenda mun upplýsa félagsmenn sína um þá slysaheitu sem getur stafað af því ef skipstjórnendur, sem róa einir, sofni á siglingavakt.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 011/06	Atvikalýsing: Hrónn 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 drengöt á rafgeymakössum. Við þær útgærdarastæður 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 sjóðöfnunar í kössum		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Að komið verði fyrir sérstöku loki á rafgeymakassann þar sem hleypta mætti vökva úr kassanum. 2) Að komið verði fyrir sérstökum sýruheldum hólki eða flösku þar sem dren getur safnað saman og síðan fjarlægð.	
Verkefni: A-11/06-01 Siglingastofnun mun við sín eftirlitsstörf taka mið af því að ákvæðum í Norðurlandareglum um rafgeyma og sýruhelda hólka eða flöskur verði framfylgt.		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 127/06	Atvikalýsing: Slys af völdum efna áttu sér stað um borð í Aðalsteini Jónssyni SU-11 (sknr. 2699) þann 19. október 2006.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands (verkefnisstjórn í áætlun í öryggismálum sjómanna) taki saman og gefi út leiðbeinandi fræðsluefni (sérrið/bækling) yfir hættuleg efni sem algeng eru um borð í skipum. Þá leggur nefndin til að þegar verði hafist handa við að endurskoða innihald lyfjakista skipa með tilliti til viðbragða gegn hættulegum efnum sem notuð eru um borð í skipum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættuleg efni í skipum. 2) Siglingastofnun mun fara yfir reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og læknisáhöld um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998, með tilliti til hættulegra efna sem notuð eru um borð í skipum.	
Verkefni: S-127/06-01 Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættuleg efni í skipum.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-127/06-02 Siglingastofnun mun fara yfir reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og læknisáhöld um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998, með tilliti til hættulegra efna sem notuð eru um borð í skipum.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 080/07	Atvikalýsing: Reyðar SU-604 (sknr. 6379) fær leka, verður vélarvana og er dreginn til hafnar 13. júní 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á að í lokaskýrslu hennar í máli nr. 08805 hafi verið beint til Siglingastofnunar tillögu í öryggisátt þess efnis að stofnunin hlutaðist til um sérstaka athugun á bátum þar sem tengd væru saman ólíka efni. Einnig yrði gefin út sérstök aðvörðun þar að lútandi til bátseigenda og skipasmiða. Nefndin ítrekar hér með mikilvægi tillögunnar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa í máli nr. 088/05 um slæmt ástand í lögnum sjókælingar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélina og aftengja sjólaginn 1. október 2005 lagði nefndin til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill væri notaður með ryðfriú efni í sjókællögnum og jafnframt benti nefndin því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka viðvörðun vegna þessa til bátseigenda, skoðunarmanna og skipasmiða. 2) Við afgreiðslu á lokaskýrslunni benti Siglingastofnun á að í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, væri að finna ákvæði í 7. gr. um kælivatnsbúnað í kafla V-8 um vélbúnað. Eins og fram kemur í ákvæðum ofangreindra reglna skal kælivatnsbúnaður vera úr efni sem ekki tærist og að ekki megi tengja saman ólíka málma vegna hættu á tæringu. 3) Samkvæmt tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa og niðurstöðu Siglingastofnunar Íslands í ofangreindu máli hefur stofnunin lagt sérstaka áherslu á að vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða á að ákvæði 7.1 hér að ofan skuli haldið. Einnig hefur skipaefirlitssvið stofnunarinnar skoðað sérstaklega hvort ofangreind ákvæði séu uppfyllt þegar farið er í skyndiskoðanir smábáta.	
Verkefni: Sjá verkefni A-088/05-01.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 074/07	Atvikalýsing: Skipverji slasast við fall um borð í Birtingi NK-119 (sknr. 2329) þann 25. apríl 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gerð verði sérstök könnun á hversu algengt sé að reglum um áhættumat í skipum sé ekki framfylgt.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlanar 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 áætlanar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út fræðslupési um hættumat í skipum.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 160/07	Atvikalýsing: Særf 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: 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 leiðsöguöðnum 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 áætlanar í öryggismálum sjófarenda gáfu út í mars 2003 fræðslupésa um öryggi í höfnum. Í fræðslupésanum er að finna öll helstu atriðin sem skipta máli um slysavarnir og öryggi í höfnum	
Verkefni: S-010/08-01		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 121/08	Atvikalýsing: Happadís GK 16 (2652) ásigling í Mjóafirði þann 3. september 2008		
Tillaga í öryggisátt: Að gefnu tilefni leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun á aðvörunarmerkingum fiskeldiskvía og þær verði undantekningalaust í samræmi við alþjóðareglur.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: Aðvörunarmerki fiskeldiskvía skulu lúta alþjóðlegum reglum. Í samræmi við eftirlitshlutverk sitt er varða öryggi í höfnum hefur Siglingastofnun Íslands farið sérstaklega yfir það að slíkum alþjóðlegum reglum sé framfylgt.	
Verkefni: A-121/08-01		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 126/08	Atvikalýsing: Tryggvi 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: Skipaefirlitssvið Siglingastofnunar mun taka sérstaklega til skoðunar við eftirlitshlutverk sitt frágang á straumlögn að ádreparaspólu við oliuverk.	
Verkefni: A-126/08-01		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 129/08	Atvikalýsing: Óli Gísla GK 112 (2714) eldur í vélarúmi og dreginn til hafnar þann 27. september 2008
Tillaga í öryggisátt: Að settar verði íslenskar leiðbeinandi reglur um gerð vökvaprýstilaðna fyrir mismunandi kerfi. Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á ástandi vökvaprýstilaðna 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 vökvaprýstilaðna 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) Skipaefirtiltssvið Siglingastofnunar mun taka sérstaklega til skoðunar við eftirlitshlutverk sitt vökvaprýstirör við bógskrúfu skipa af þessari stærð. 3) Siglingastofnun Ísland hefur bent skoðunarstofum, sem heimild hafa til að skoða skip, á þetta vandamál.	
Verkefni: L-126/08-01	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið Staða máls: Lokið

Nr. máls: 161/07	Atvikalýsing: Fanney RE 31, sekkur í Stykkishólmshöfn þann 1. desember 2007
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubátar eru ítrekað að sökkva í höfnum og skapa margvislegar hættur beinir nefndin því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að hafnaryfirvöld fái viðeigandi úrræði til lausnar á þessu vandamáli til að auka öryggi.	
Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Langlegubátar sem hér er vítað til hafa ekki haft haffæri til marga ára og hafa ekki heimild til siglinga og sitja því eftir í höfnum. 2) Lagt er til að útgerðarmenn þessara skipa verði gerðir ábyrgir fyrir förgun þeirra með því að setja viðeigandi tryggingar fyrir slíku. Tryggingar sem bæði hafnir eða bæjarfélög geta gengið að ef förgun lendir á þeim. Setja beri skýr refsíðkvæði í lög þannig að þeir sem skilja skip og báta eftir í óreiðu beri refsíðabyrgð, 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

Nr. máls: 077/06	Atvikalýsing: Inga Dís 7517 strandar á Elliðavogi þann 24. júní 2006
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að merkt verði siglingaleið inn að bryggjuhverfinu.	
Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun hefur bent viðkomandi aðilum á nauðsyn þess að siglingaleiðin inn að bryggjuhverfinu verði merkt á viðeigandi hátt.	
Verkefni: L-077/06-01	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið Staða máls: Lokið

Nr. máls: 025/03	Atvikalýsing: 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 dæluarnar með reglubundnu millibili og kanna hvort austur komi inn í skipið. Þar sem leki kemur fram á skipstjóri að láta fara fram leit að lekanum og í framhaldi á útgerð að sjá til þess að skipið sé þétt á viðeigandi hátt.	
Afgreiðsla Siglingastofnunar: Ekki liggur fyrir nein sérstök niðurstaða fyrir þetta mál. Annað: Siglingastofnun vann að rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa, vatnspétta niðurbólun þeirra og loftræstingu 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: Skipaefirtiltssvið Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 008/01	Atvikalýsing: Sigtryggur IS-284 (2148) strandar fyrir utan Sandgerðishöfn þann 30. janúar 2001
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur að koma mætti í veg fyrir svona atvik ef útgerðarmönnum minni fiskiskipa yrði gert skylt svo að öyggjandi sé að alltaf skuli vera maður með skipstjórnarréttindi við stjórn skips á siglingu. Það ber að hafa í huga að illa hefði getað farið ef veður hefði verið verr. 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 mannslífum verður að vera raunhæf í verki. Skilningi á á slíkri ábyrgð er best komið til skila með aukinni fræðslu eða símenntun. Ljóst er að þörf er á aukinni fræðslu varðandi vélgæslu fyrir stjórnendur smábáta svo að þeir uppfylli ákvæði laga þar um.	
Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1. Í lögum um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa nr. 30/2007 er að finna ákvæði 5. og 6. grein um skipstjórnarréttindi og vélstjórnarréttindi. Í greinunum er kveðið á um að sá einn sé lögmætur handhafi viðeigandi skirteinis megi starfa við skipstjórn eða vélstjórn. 2. Stjórnendur skulu sækja námskeið hjá Slysavarnaskóla sjómanna a.m.k. á 5 ára fresti.	
Verkefni: L-008/01-01	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið Staða máls: Lokið

Tillögur í öryggisátt 2000

Hér á eftir eru tillögur sem gerðar voru vegna atvika á árinu 2000 en starf Siglingastofnunar Íslands á grundvelli nýrra laga hófst ekki formlega fyrr en seinni hluta ársins 2001 þ.e. þegar ný reglugerð tók gildi. Nokkur þessara atriða sem eru frá þessu ári hafa komið fyrir með einum eða öðrum hætti með öðrum málum síðar. RNS þykir rétt að halda þessum tillögum til hags til upplýsinga fyrir sjófarendur og möguleikum á endurskoðun síðar ef tilefni þykir til þess.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
013 00	Leki Nefndin leggur til að búnaður, sem gefur viðvörðun, ljós eða hljóðmerki, ef vökví safnast fyrir í rýmum skips, verði gerður að skyldubúnaði um borð í skipum. Skipstjórnarmönnum verði gert skylt að prófa þennan búnað reglulega (vikulega eða oftar) og bóka um prófun í dagbók skips.
020 00	Bátur ferst, banaslys 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sjómenn taki mið af fyrirliggjandi spám um veður og sjólag. 2. Nefndin vill sérstaklega benda á gildi upplýsingakerfa um veður og sjólag eins og Siglingastofnun Íslands rekur. 3. Nefndin telur að ástæða sé til að eftir nýsmíði og breytingar á bátum í þessum stærðarflokki fari fram vigtun í landi til að tryggja sem best réttar þungastærðir. 4. Nefndin telur að endurskoðað þurfi þær þungatölur sem notaðar eru í stöðugleikagögnum fyrir þyngdir veiðarfæra um borð í bátum sem þessum, þar sem þær virðast í mörgum tilvikum of lágar. 5. Nefndin bendir á að ástæða sé til að skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að auðvelda framsetningu stöðugleikagagna fyrir minnstu bátana. 6. Nefndin vekur sérstaka athygli á því að mikilvægt sé að björgunarbúningar, sem kveðið er á um að séu um borð, séu á aðgengilegum stað. 7. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fleiri en ein útgönguleið sé fær úr stýrishúsi og þaðan sé unnt að komast út í björgunarbúningum. 8. Nefndin bendir á nauðsyn þess að breyta þarf neyðarrofa á sjálfvirkum tilkynningaskyldubúnaði þannig að augnabliks handtak nægi til að gangsetja neyðarboð. 9. Nefndin bendir á að óheppilegt sé að staðsetja gúmmíbjörgunarbat aftantil á frambyggðum báti. 10. Nefndin telur æskilegt að öll skráningarskyld skip með heilsárs haffæri skuli búin frífljótandi neyðarsendum.
026 00	Skip tekur niðri á Djúpavogi Nefndin bendir á að óviðunandi sé að ekki séu til staðar nauðsynlegur varabúnaður hjá hafnaryfirvöldum þannig að mikilvæg sjómerki séu ljóslaus um lengri eða skemmri tíma.
028 00	Slys í stiga 1. Nefndin telur það varhugavert að fara um stiga í skipi með því að snúa baki í þrepin. Þarf þá að taka tillit til hvíluflatar fótár á stigaprepi og öryggi handfestu á handriði. Öryggi handfestar á handriði þegar baki er snúið í þrepin og fara á niður stigann er stórlega skert miðað við að snúa að stiganum. 2. Nefndin vill benda skipstjórnarmönnum á ábyrgð þeirra á að skrá í dagbók skipsins samkvæmt gildandi lögum og reglum um færslu skipsbóka. Skrá skal atvik er verða og geta haft þýðingu fyrir ferð skips og öryggi þess eða manna sem á því eru. Vill nefndin vekja sérstaka athygli á skyldu skipstjórnarmanna að skila skýrslu til Tryggingastofnunar ríkisins um öll atvik er geta orðið bótaskyld, þ.e. öll slys eða atvik er verða og geta leitt til bótaskyldu.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
034 00	Slys / lögskráning Nefndin vill benda á að mikilvægt sé að lögskráning skipverja sé alltaf í samræmi við mönnun skipsins hverju sinni. Að allir, sem ráðnir eru sem skipverjar, séu skráðir í sína stöðu. Lögskráning skipverja er til þess að ljóst sé hver eða hverjir eru á skipinu ef eitthvað kemur fyrir.
039 00	Strand í Grindavík Varðandi ábendingu skipstjórnarmanna um fleiri leiðarmerki til að marka siglingarennuna lengra út telur nefndin rétt að taka hana til rækilegrar skoðunar og fjölga leiðarmerkjum ef það er talið gerlegt. Skipstjórnarmenn verða þó að huga vel að því hver á sínu skipi hvernig aðstaða er um borð til að fylgjast með leiðarmerkjum af stjórnþalli. Má t.d. geta þess að það getur verið þörf á að skipstjórnarmaður fari upp á stýrishús til að fylgjast með leiðarmerkjum ef þau sjást ekki af stjórnþallinum sjálfum við aðstæður sem reyndust vera um borð í þessu skipi. Í slíkum tilvikum ber að nota talstöðvar til að bera boð á milli skipstjóra og stýrsmanns ef þörf krefur eða nota talstöðvar ef þær eru fyrir hendi.
041 00	Strand í Sandgerði Nefndin vill vekja sérstaka athygli á að í þessu tilviki er það skipstjóri sem annast að stýra skipinu en felur öðrum skipverjum að fylgjast með leiðarmerkjum og segja sér til. Er þetta andstætt grundvallarreglum um störf skipstjóra þar sem ætlast er til að hann stjórni siglingu skipsins en taki ekki við boðum frá öðrum.
045 00	Bátur sekkur Nefndin bendir á þörf þess að settar verði reglur um hleðslu smábáta, sem bæði taki til nýrra og gamalla báta þar sem fram komi hámarkshleðsla í skírteinum þeirra.
049 00	Stjórnandi sofna, strand Nefndin leggur til að breyting verði gerð á ákvæði laga um útivist smábáta og lengd vinnutíma þeirra er róa og sigla smábátum (bæði fiskibátum og skemmtibátum). Í ljósi fjölda tilvika þar sem slys hafa orðið á smábátum (bátum undir 15 metrum) og rekja má til ofþreytu og skorts á hvíld skipstjórnarmanna eða annarra skipverja telur nefndin þörf á að núgildandi reglum verði breytt þannig að aðilum sé skylt að taka lágmarkshvíld á hverjum 24 klukkustundum. Þær reglur verða að taka mið af því að skylt er að staðinn sé vörður í skipi á meðan það er á sjó. Koma þarf í veg fyrir að bátar séu á reki á siglingaleið annarra skipa án þess að hafður sé maður á verði þótt báturinn sé á reki, þ.e. ekki á ferð. Við rannsókn mála hefur það oft komið fram að skipverji /skipverjar leggi sig til hvíldar og enginn á verði svo klukkustundum skiptir (1-6 klukkustundir). Það hlýtur að vera hverjum manni ljóst hvaða hættu er á ferðum fyrir skip og skipverja þegar enginn er til að fylgjast með umferð svo og reki skips.
054 00	Skipverji slasast Nefndin ítrekar fyrri ályktanir um nauðsyn þess að þeir sem settir eru til að stjórna vinnu fái sérstaka þjálfun og brýnt fyrir þeim að vera ávallt með hugann við að stjórna tækinu þar sem líf og heilsa annarra skipverja getur ráðist af réttum viðbrögðum þeirra.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
056 00	Skip missir stýri Nefndin telur að heimildarákvæði fyrir Siglingastofnun til að gefa út tímabundið haffæri ef búnaði skips er áfátt verði að takmarka mikið frá því sem nú er eða afnema alveg. Mörg dæmi eru um að skipi sé haldið úti ár eða meira án þess að fá nema tímabundið haffæri frá einni viku upp í þrjá mánuði. Leggur nefndin til að ekki verði veittur frestur nema í einn mánuð í undantekningartilvikum þegar afla þarf varahluta og ástand þess búnaðar sem viðkomandi athugasemd er gerð við rýri ekki öryggi skips og skipshafnar á neinn hátt. Að þeim tíma liðnum skal skipið uppfylla öll ákvæði laga og reglna eða synjað verði um framlengingu haffæris þar til úrbætur hafi verið gerðar.
062 00	Skip tekur niðri á Húsavík Nefndin telur nauðsynlegt að gera breytingu á leiðarmerkjum sem leiða í r/v 113°5 og færa þau norðar svo að þau gefi leiðarlínu um r/v 080° eða setja ný merki er marki þá leiðarlínu sem gefi stjórnendum stórra og djúpristra skipa, sem leggjast eiga að Norðurgarðinum, meira svigrúm til að snúa skipinu að bryggjunni.
072 00	Skipverji slasast Að um borð í skipinu sé hugað að vinnuaðstöðu áhafnar og að yfirmenn jafnt sem aðrir undirmenn skipsins bíði ekki eftir slysum á þeim stöðum, sem "næstum því slys" hafa orðið á áður en gripið er til aðgerða líkt og í þessu tilfelli.
074 00	Stjórnandi sofna, strand Nefnin ítrekar fyrri ályktanir varðandi sambærileg atvik þegar skipstjórnarmaður sofna sem leiðir til strands. Eru slík atvik nokkuð algeng á minni bátum og er brýn nauðsyn til að takmarka lengd samfelldrar vinnu hjá sjómönnum á smábátum eins og gert hefur verið hjá öllum öðrum stéttum. Þess ber einnig að geta að útivera smábáta þar sem skipverji / skipverjar sofa og enginn er á vakt um borð og báturinn á opnu hafi er einnig mjög varasamt með hliðsjón af öryggi skips og skipverja.
079 00	Skip strandar í Grindavík Nefndin vill benda skipstjórnarmönnum á að tryggja ávallt öryggi skipsins við siglingu, sérstaklega þar sem mikillar nákvæmni er krafist. Í áhöfn þeirra sé ávallt skipverjar, sem geta handstýrt þegar þess er þörf. Einnig bendir nefndin á að það er skylda skipstjóra að sjá til þess að undirmenn fái tillíðilega þjálfun, í þessu tilfelli að stýra skipinu skammlaust, sem öðrum þeim störfum sem fylgja góðri sjómennsku.
082 00	Eldur í vélarúmi Nefndin telur að við setningu nýrra reglna um öryggi á fiskiskipum hafi ekki verið hugsað um öryggi þeirra skipverja sem eru á skipum sem smíðuð voru fyrir gildistöku reglnanna. Vill nefndin vekja sérstaka athygli á því að fjöldi gildandi reglna er bæta eiga öryggi á íslenskum skipum koma ekki að neinu gagni nema varðandi skip sem smíðuð eru eftir gildistöku reglnanna. Afleiðingarnar eru þær að öryggi íslenskra sjómanna er mikið misskipt eftir því hver aldur skipanna er sem þeir eru á. Telur nefndin að allar nýjungar í öryggismálum sjómanna eigi að gilda fyrir öll íslensk skip eftir 6 mánaða umþóttunartíma frá gildistöku laga og reglna, einnig fyrir eldri skip.
084 00	Skipverji slasast Verkstjórar á skipinu þurfa ávallt að huga að öryggi þeirra skipverja, sem þeir stjórna. Þetta er ekki síður mikilvægt þegar óvanir menn eru látnir vinna störf, sem þeir þekkja lítið sem ekkert til.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
090 00	Efnaslys 1. Nefndin telur að þörf sé á víðtækri fræðslu fyrir sjómenn almennt um notkun og umgengni við lofttegundir sem notaðar eru undir þrýstingi um borð í skipum, s.s. kælimiðla og slökkvimiðla hvers konar. 2. Nefndin bendir á mikilvægi þess að kæli-og frystibúnaður verði skoðunarskyldur eins og annar vélbúnaður um borð í skipum.
093 00	Bátur sekkur, banaslys 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir lögboðnum, tímabundnum skoðunum á síðu- og botnlokum. 2. Nefndin vill sérstaklega benda á gildi viðvörunarbúnaðar, sem nemur breytingar á vökvahæð í rýmum, sem eru um lengri tíma óvöktuð. Telur nefndin ástæðu til að huga að því hvort ástæða sé til að slíkur búnaður verði skyldaður í fiskiskip af ákveðinni stærð. 3. Nefndin telur ástæðu til að útbúnaður verði leiðbeiningar í væntanlegri langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, um hvað ber að varast og hvernig á að standa að austri frá rýmum. Sérstaklega ber að varast sjálfvirkan austur í lengri tíma án vöktunar á rými eða mælingar á vökvahæð í brunni. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir lögboðnum, tímabundnum þykktarmælingum á byrðingi skipa, með sérstakri áherslu á viðkvæma staði eins og lestarbrunna, sjótanka, keðjukassa o.fl. 5. Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun skips sé ávalt í lagi og vatnspétt lokun tryggð í rekstri skips. 6. Nefndin vill vekja sérstaka athygli á því að um borð sé ávalt öryggisbúnaður sem lög kveða á um. 7. Nefndin vekur sérstaka athygli á því að allir flotbúningar, sem kveðið er á um að séu um borð, séu á eða sem næst stjórnþalli. 8. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar klæðist strax flotbúningum þegar sýnt er að skipverjar megi búast við því að þurfa að yfirgefa skipið. 9. Nefndin bendir á að kynnt sé rækilega fyrir mönnum hvernig nota eigi sjálfvirkan tilkynningaskyldubúnað á neyðarstundu.
102 00	Skipverji slasast Nefndin bendir á mikilvægi þess að ávallt sé unnið af ítrasta öryggi við hífingarvinnu og að í stað kalla og hrópa notist skipverjar við sýnilegar merkjabendingar eða talstöðvafjarskipti ef spilmaður hefur ekki fulla sýn yfir hífingasvæði.
103 00	Skipverji slasast Nefndin telur að koma megi í veg fyrir sambærileg mistök við hífingu ef höfð eru gaumljós við stjórnstangir fyrir vindur sem eru í þörmum. Grænt ljós fyrir stjórnborðsvindu og rautt ljós fyrir bakborðsvindu til að auðvelda stjórnendum að átta sig á hvaða stjórnstöng er fyrir hvaða vindu.
109 00	Skip strandar á Grundartanga Nefndin telur að ástæða sé til að taka alvarlega ábendingu skipstjóra um leiðarljós er leiddu upp með norðausturkanti bryggjunnar. Er þetta sérstaklega þýðingarmikið þegar sterkir austlægir vindar blása í Hvalfirði.

Munið vefsíðu okkar www.rns.is

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

Skipstjórnarmönnum ber að:

- Skrá atburðinn í dag- eða leiðarabók.
- Kalla til lögreglu til að taka skýrslur af skipstjóra, vitnum og hinum slasaða ef um slys er að ræða og mannslát.
- Tilkynna sjóslys og önnur atvik til RNS.
- Gera ítarlega skýrslu um atvik s.s slys á fólki, ef það 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.

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

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

Rannsóknarnefnd sjóslysa
Flugstöðin,
340 Stykkishólmur

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

OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR





Íslandsbanki

ÁSAFL EHF

Hjallahraun 2
220 Hafnarfjörður
Sími 562 3833 - 863 5512



EIMSKIP

COOL CHOICE IN LOGISTICS

Tækniskólinn

skóli atvinnulífsins



HB GRANDI



vörður



VM

Félag vélstjóra
og málmæknimanna



FULLTINGI

slysa- og skaðabótamál



ÍSFÉLAG
VESTMANNAEYJA HF.



FRAMTAK
VÉLA- OG SKIPAÞJÓNUSTA ehf



samskip



SÓNAR
SALA OG ÞJÓNUSTA
Á SIGLINGATÆKJUM

**Lloyd's
Register**



Skeljungur



GILDI
lífeyrissjóður



ThorShip

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



ÖRUGG HEIMKOMA FYRIR HETJUR HAFSINS

Bæði á sjó og landi skipta forvarnir sköpum til að fyrirbyggja slys. Samhliða sérsniðinni tryggingaþjónustu fyrir sjávarútveg vinnur VÍS náið með íslenskum áhöfnum til að skapa skipverjum öruggt vinnuumhverfi við krefjandi aðstæður á hafi úti.

VÍS - þar sem tryggingar snúast um fólk.

Vátryggingafélag Íslands | Ármúla 3 | 108 Reykjavík | 560 5000 | vis.is

