

Nr. 108 / 13 Dísanna HF 63***Eldur í bátnum. Sekkur seinna.***

Skipaskr.nr. 5972
Smíðaður: Reykjavík 1979 plast
Stærð: brl. 3,01 bt.
Mesta lengd: 7,11 m Skráð lengd: 6,70 m
Breidd: 2,16 m Dýpt: 1,13 m
Vél: Nanni 43,75 kW 2011
Fjöldi skipverja: 1

Gögn:
Lögregluskýrsla
Gögn RNS



Dísanna ©Arnbjörn Eiríksson

Málið afgreitt á fundi 14. febrúar 2014 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni og Hilmari Snorrasynti

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

Atvikalýsing:

Þann 9. júlí 2013 var Dísanna HF 63 á handfæraveiðum í Miðnessjó um 5 sml NV af Garðskaga. Veður: Logn og þoka.

Skipstjórinn var að vinna við öftustu handfærarúllunni þegar hann heyrði torkennilegt hljóð og taldi vélina hafa hert verulega á sér. Hann sá að mikinn reyk lagði út úr stýrishúsinu og hraðaði sér til að komast að fjarskiptatækjum en varð frá að hverfa. Í reykjarkófinu kom hann gúmmíbjörgunarbatnum fyrir borð og gat látið hann blása upp. Þá var eldurinn orðinn svo mikill að hann stökk frá borði en lenti utan við björgunarbatinn en hafði sig strax upp í hann. Skipstjóri var með GSM síma í vasanum og hringdi kl. 05:10 úr björgunarbatunum í VSS og bað um hjálp. VSS kallaði út hjálparbeiðnina og var Tjúlli KE 18 fyrstur á svæðið og bjargaði skipbrotsmanninum úr björgunarbatnum og flutti hann til Sandgerðis.

Eftir að hafinn var dráttur á Dísönnu til hafnar, eftir að slökknað var að mestu í henni, sökk hún fljótlega.

Við rannsókn kom fram:

- að skipstjóri gat ekki gefið neina skýringu á því hvar eldurinn kviknaði eða hvers vegna;
- að skipstjóri sagðist hafa farið á sjó kl. 03:30 frá Sandgerði. Hann hafði ekki róíð í nokkurn tíma (síðast landað 07.05. 2013) og þennan dag hafi verið þoka og mikill raki í framskipi sem hann taldi að hefði myndast

vegna veðuraðstæðna. Hann hafi kveikt á gashellu í lúkar til að reyna að þurrka rakann og sett yfir vatnspott til að hita vatn í morgunkaffið. Eftir að vélin var komin í gang ræsti hann blásara á vatnsmiðstöð frá vélinni í sama tilgangi;

- að borð var fremst í lúkarnum þar sem 2 kg. gashylki (hefðbundið útileguset) var greipt ofan í borðplötuna og sat hylkið þar í skorðum með áskrúfuðu eldstæði (brennarahaus) en ofan á því sat potturinn í skorðum (4 skrúfboltar skrúfaðir í eldstæðið og stóðu þeir upp með pottinum);
- að ný fjögurra strokkavél hafði verið sett í bátinn árið 2011 og rafmagn endurnýjað

árið 2012. Ekki hafði verið hert upp á tengingum að sögn skipstjóra eins og talið er nauðsynlegt þegar frá líður en hann sagðist hafa hert á einstaka tengingu í töflunni sökum bilunar;



Myndirnar sýna fyrirkomulag vélar og rafmagnstöflur á stýrishúspili ©Helga Ingibjargardóttir

- að skipstjórinn sagði að vélin væri fremur slaghörð og hávaði nokkur frá henni enda var vélarrúmið ekki hljóðeingrað og eru því minni líkur til þess að skipstjóri hafi heyrt þegar eldurinn byrjaði;
- að sögn skipstjóra varð sprenging um borð eftir að hann var kominn í björgunarbátinn og rúðurnar í stýrishúsinu hafi sprungið af svo miklu afli að gúmmíbjörgunarbáturinn hafi gatast þegar glerbrotunum rigndi yfir hann;
- að skipstjóri sagðist hafa verið inni í stýrishúsi 10 eða 15 mínútum áður en hann varð eldsins var.

Nefndarálit:

Nefndin ályktar ekki í málinu.