

049/00 - M.b. Valdís HF-65

Valdís HF-65 strandar á Álftanesi

M.b. Valdís HF-65

Skipaskr.nr.: 1756

Smíðaður: á Akranesi 1986 úr trefjaplasti

Stærð: 9,66 brl; 11,74 bt

Lengd: m **Breidd:** m **Dýpt:** m

Vél: kW **Árgerð:**

Annað: Skipið var lengt 1991 og 1996

Földi skipverja:



Valdís ©Alfons Finnsson

Atvikalýsing

Hinn 4. apríl 2000 var m.b. Valdísi HF-65 siglt frá Arnarstapa á Snæfellsnesi áleiðis til Hafnarfjarðar. Veður: Hægviðri.

Á siglingunni yfir Faxaflóa versnaði sjólagið þótt vindstyrkur ykist ekki mikið. Báturinn lét ekki vel að stjórn og þurfti skipstjóri að handstýra bátinum töluverðan hluta leiðarinnar. Í bátinum var aðeins áttaviti og dýptarmælir til hjálpar við siglinguna. Þegar báturinn var kominn suður á móts við Garðskagavita (NV af Sandgerði) mætti honum bátur er kom frá Sandgerði. Fékk skipstjóri þá upplýsingar um hvar báturinn væri staddur. Var stefnu bátsins þá breytt fyrir Garðskaga og síðan siglt austur Faxaflóann og stefna tekin á Garðakirkju þegar hún sást. Sá sjálfstýring um stýringu. Um það leiti sem skipstjóri nálgast Hafnarfjörð og hann sá baujuna á Helgaskeri rann honum í brjóst. Það næsta er skipstjóri vissi var að báturinn strandaði á skeri undan Álftanesi. Skipstjóra tókst að losa bátinn af strandstað og koma honum til hafnar í Hafnarfirði.

Við rannsókn kom fram

- að í bátinum var aðeins áttaviti og dýptarmælir sem voru í lagi. Plotter sem var í bátinum hafði bilað vegna leka á stýrishúsi en báturinn var nýlega kominn úr gagngerum endurbótum eftir að hafa sokkið;
- að haffæriskírteini skipsins gildi til ágúst 1999. Skoðanir fóru fram eftir endurbætur en ekki gefið út haffæriskírteini að því er upplýst var af Siglingastofnun Íslands.
- að skoðun fór fram á skipinu 15. mars en ekki gefið út haffæriskírteini fyrir skipið vegna athugasemda sem gerðar voru m.a. við áttavita. Skipið hafði ekki fengið haffæri eftir að það sökk í Hvalfirði í ágúst 1999.
- að skipstjórinn gat þess að á þeim tíma sem róið var frá Arnarstapa dagana fyrir strandið hafði orðið vart við leka á stýrishúsi og lak niður á siglingatæki svo þau urðu óvirk s.s. plotter svo og talstöð;
- að skipstjóri hafði gleymt gleraugum og var því í erfiðleikum með að lesa af sjókortum sem hann sagði að hefðu verið um borð;
- að skipstjóri hafði verið við vinnu í um sólarhring þegar báturinn strandaði.

Nefndarálit

Nefndin telur að orsök strandsins megi rekja til óaðgæslu við stjórn og siglingu skips. Báturinn hafi verið vanbúinn til siglingar auk þess sem ýmsu var áfátt í bátinum ef ekki hefur verið

bætt úr því er Siglingastofnun fann athugavert við bátinn við skoðun 13. og 15. mars 2000.

Tillögur í öryggisátt

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 nógildandi 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.