

046/00 - M.b. Dodda NS-9

Dodda NS-9, sekkur á siglingu til lands úr róðri

M.b. Dodda NS-9

Skipaskr.nr.: 6887

Smíðaður: í Hafnarfirði úr trefjaplasti

Stærð: 5,46 brl; 5,85 bt

Lengd: 8,61 m **Breidd:** 2,60 m **Dýpt:** 1,30 m

Vél: Yanmar 139,00 kW **Árgerð:** 1997

Annað:

Földi skipverja: 2

Atvikalýsing

Hinn 30. mars 2000 um kl. 05:45 fór m.b. Dodda NS-9 úr höfn í Þorlákshöfn áleiðis í róður með línu. Veður: golukaldi, 5-6 m. á sek.

Bátnum var siglt suðvestur á Selvogsbanka vestanverðan. Lagðir voru átján balar af línu sem um borð voru og lokið við að leggja um kl. 09:15. Tekið var til við að draga um kl. 10:00. Við línudráttinn gekk á ýmsu og ekki án erfiðleika. Festur voru tíðar og þegar drætti var lokið höfðu náðst sem svarar 15 böllum af línunni. Afli var þokkalegur eða um 150 kg á bala eða um 2000 - 2500 kg.

Veður skánaði er kom fram undir hádegi og var þá nánast logn og var svo þar til skipverjar voru að ljúka við að draga línuna. Þegar línudrætti lauk um klukkan 17:00 og gengið hafði verið frá um borð var siglt af stað og stefnan tekin í átt til Þorlákshafnar. Þá var farið að kula aðeins af austri eða um 80° og sjólag hafði breyst í krappa öldu á stuttum tíma, ölduhæð allt að 3 metrar. Um kl. 18:00 var komið hvassviðri, um 15 m á sek.

Þrátt fyrir versnandi veður var sömu stefnu haldið áfram og sigldur hraði 7-8 sml. Var hraði fundinn með aðstoð GPS staðsetningartækis. Kom þá brot á bátinn stjórnborðsmegin og hafi sjór fyllt þilfarið. Tvö kör með fiski höfðu losnað á þilfarinu og kastast aftur og út í bakborðssíðu. Við þetta "pompaði" báturinn niður að aftan.

Þegar brotið lenti á bátnum dró skipstjóri af vélarafli en það var samankúplað.

Hásetinn fór aftur á þilfarið og hóf að kasta út fiski en skipstjórinn fór og losaði gúmmíbjörgunarbátinn og kallaði í hásetann og sagði honum að þetta væri tilgangslaust. Hásetinn fór og kallaði eftir aðstoð í talstöð en síðan fóru þeir í gúmmíbátinn. Þá var m.b. Dodda NS-9 sokkin að aftan og aðeins framendinn upp úr.

Vél bátsins hafði þá stöðvast og sennilega vegna þess að sjór hafi komist í vélarrúmið.

Við rannsókn kom fram

- að skipstjóri sagðist vera með "pungaprófið" og 750 kW vélstjórnarréttindi;
- að skipstjóri sagðist hafa róíð 5-7 róðra frá því hann tók við stjórn þessa báts;
- að mesti ganghraði bátsins þegar hann er tómur er um 17 sml;
- að snúningshraði vélar þegar atvikið varð var 2500-2600 snúningar á mín en max. snúningur vélar var 3300 á mínútu. Sigldur hraði hafi verið um 7 sml. og ekki dregið af afli vélar þrátt fyrir aukinn vindstyrk;
- að um borð var samtals um 3.950 kg:

15 balar af línu

8 færi 75 faðmar að lengd og 8 mm í þvermál

8 línusteinar

8 belgir, heildarþungi veiðarfæra 500 kg.

300-400 lítrar af olíu ca 300 kg

20-30 lítrar af vatni ca 20 kg
2000-2500 kg af fiski þar af um 600 kg í tveimur körum á þilfari
línuspil og lagningsrenna ca 80 kg
4 kör undir fisk ca 100 kg
vél ca 500 kg
2 menn auk búnaðar ca 200 kg

- að samkvæmt Viðurkenningarskírteini útgefnu af Siglingastofnun var burðargeta bátsins 1600 kg, þar með talið vél, eldsneyti, búnaður og skipverjar. Ekki voru hleðslumerki á bátnum;
- að ekki voru um borð færarúllur en 1 rafgeymir fyrir ræsingu vélar og 2 rafgeymar fyrir færarúllur og neyslurafmagn voru um borð;
- að loftinntök fyrir vélarrúm voru aftast við gafl bátsins og hafi hæð frá þilfari upp í loftrás verið um 40 cm. Loftrás var úr 8 tommu plaströri;
- að á þilfarinu voru vinklar langskips til að skorða kör þar á um mitt á milli síða skipsins. Hæð vinkils frá þilfari var 2-3 cm. Engar aðrar festingar voru á körunum;
- að læsingarbúnaður á lúku yfir vélarrúmi var bilaður en lúkan lá á álskúffu;
- að á gafl bátsins hafi verið tvö op með flotkúlum er hindra áttu innstreymi sjávar ef götin fóru í sjó;
- að þegar kallað var eftir aðstoð í talstöð var kallað á rás 10 VHF. Aðeins var kallað "Við erum að sökkva". Ekki var gefið upp skipsnafn, né staðsetning þess er sendi neyðarkallið;
- að um borð var einn vinnuflotgalli og tvö björgunarbelti;
- að teikning sem fengin var hjá Siglingastofnun og talin vera af bátnum var lögð fyrir skipverja. Þeir segja að teikningunni sviði til m.b. Doddu NS-9. Teikningin er dagsett 11. des 1998 og er sögð vegna endurbyggingar á skipinu;
- að við skoðun á bátnum 8. júní 1999 vantaði búnað til sjálfvirkar tilkynningar um ferðir skipsins og 2 flotvinnubúninga;
- að skipstjóri sagðist hafa komið með 2,9 tonn af fiski að landi í einum af fyrri róðrum;
- að samkvæmt upplýsingum er bærust til loftskeytastöðvarinnar í Vestmannaeyjum hafði nafni bátsins skipaskr.nr. 6887 verið breytt í skipaskrá en nafninu hafði ekki verið breytt á bátnum sjálfum.

Nefndarálit

Nefndin telur að orsök slyssins hafi verið tvíþætt, annars vegar ofhleðsla og hins vegar skortur á sjóbúnaði fiskikara á þilfari. Einnig telur nefndin að við siglingu bátsins hafi ekki verið tekið tillit til veðurs.

Nefndin vill vekja athygli á mikilvægi þess að neyðarfjarskipti fari fram á neyðartíðnum. Nefndin bendir jafnframt á að það sé á ábyrgðarsviði skipstjóra að skipið sé ávallt haffært milli skoðana og að um borð sé sá björgunarbúnaður sem krafist er fyrir skipverja.