

## 035/01 - Magnús HF 24 - Leifur RE 220

Magnús HF-24 og Leifur RE-220, árekstur á miðunum

### Magnús HF 24

**Skipaskr.nr.:** 7486

**Smíðaður:** Hafnarfirði 1999 Plast

**Stærð:** 6,77 brl; 5,98 bt

**Lengd:** 8,73 m **Breidd:** 2,57 m **Dýpt:** 1,62 m

**Vél:** Yanmar 213,24 kW **Árgerð:** 1996

**Annað:**

**Földi skipverja:** 1

### Leifur RE 220

**Skipaskr.nr.:** 2010

**Smíðaður:** Danmörku 1989 Plast

**Stærð:** 5,19 brl; 6,74 bt

**Lengd:** 9,00 m **Breidd:** 2,73 m **Dýpt:** 1,14 m

**Vél:** Yanmar 103,00 kW **Árgerð:** 1989

**Annað:**

**Fjöldi skipverja:** 1

## Atvikalýsing

Hinn 18 apríl 2001 um kl. 06.30 fór m.b. Leifur RE-220 frá Rifshöfn áleiðis á miðin. Veður: sunnan 3-4 vindstig, vindbára.

Var verið að veiðum grunnt undan landi suðvestur af Snæfellsnesi út af Beruvík. Var reitings afli og veiðum haldið áfram fram eftir degi. Er degi tók að halla fækkaði bátum á svæðinu og var þá kippt norður undir Skálasnagavita. Þar var reitingsaafli og þegar báturinn hafði verið þar um stund sást til báts er kom sunnan að. Skipstjóri m.b. Leifs RE-220 var að gera að aflanum og hafði færi úti þegar honum varð litið útfyrir borðstokkin bakborðsmegin og sá aðkomubát mjög skammt undan á talsverðum hraða. Varð honum strax ljóst að hann hefði ekki tók að hindra árekstur skipanna en flýtti sér fram eftir og í skjól af stýrishúsinu. Náði hann að komast í skjól af stýrishúsinu þegar aðkomubátur rakst á bakborðssíðu bátsins um miðju vélarrúms og valt einhvern veginn aftur af honum. Var höggið umtalsvert og strax ljóst að báturinn var talsvert brotinn. Skipstjórinn fór í stýrishús og gangsetti vélina og hugðist reyna að sigla bátnum. Þá gullu við viðvörunarmerki svo hann stöðvaði vélina strax aftur og fór aftur að vélarrúmi og sá þá að umtalsverður sjór var í vélarrúminu. Sjósetti skipstjórinn þegar í stað gúmmíbjörgunarbát og fór í hann. Var gúmmíbjörgunarbáturinn sjósettur kulmeginn og átti skipstjórinn í erfiðleikum með að koma honum frá bátnum. M.b. Leifur RE-220 sókk hratt að aftan en síðan virtist eins og hann stöðvaðist.

Þegar skipstjóranum tókst að koma gúmmíbjörgunarbátnum aftur fyrir bátinn skar hann á fangalínuna og í því var aðkomubát, m.b. Magnúsi HF-24, lagt að gúmmíbjörgunarbátnum og hoppaði hann þar um borð. Strax og komið var um borð í m.b. Magnús HF-24 var tilkynnt um atvikið til Tilkynningarskyldu íslenskra skipa.

Þeir leituðu eftir því að fá stærri bát til að draga m.b. Leif RE-220 til hafnar en enginn bátur var

tiltækur. Var þá komið taug í bátinn og siglt af stað. Í fyrstu var farið rólega en hraðinn aukinn eftir því sem þeir mátu ástandið.

Björgunarskipið Björg var send frá Rifshöfn á móti bátunum. Þegar björgunarskipið kom á vettvang var ekki talið ráðlegt að stöðva dráttinn á meðan dráttartauginni yrði skipt á milli skipanna og var ákveðið að m.b. Magnús HF-24 yrði látinn draga bátinn til hafnar. Þegar inn til Rifshafnar var komið og drátturinn stöðvaður seig m.b. Leifur hratt í sjó og óttuðust menn að hann myndi sökkva og var því með hraði dreginn upp í sandbakka í höfninni þar sem dælt var sjónum úr honum og reynt að þétta hann áður en farið var að bryggju og hann hífður á þurrt.

Það er af m.b. Magnúsi HF-24 að segja að honum var siglt úr höfn snemma morguns á miðin suðvestur af

Snæfellsnesi og lína lögð. Eftir að línan hafði verið lögð var siglt til hafnar. farið var úr höfn aftur um kl. 13:50 og siglt þangað sem línan var lögð. Var línan dregin og því lokið um kl. 16:40 til 16:45 þá var siglt af stað áleiðis til hafnar. Þegar búið var að stilla stefnuna fyrir Skálasnagavita og hraðinn orðinn um 12 sml að sögn skipstjórans fór hann aftur á þilfar og tók til við að gera að afla sem eftir var. Hann hafði litið fram fyrir bátinn áður en hann fór út en gluggar hafi verið saltstorknir og því sést illa út um þá. Skipstjóri hafði þó aðallega litið eftir landinu þar sem hann taldi að allir bátar væru farnir til hafnar.

Skipstjóri hugaði ekki frekar að siglingunni næstu mínúturnar og eftir u.þ.b. 10 mínútur að því er hann telur rakst m.b. Magnús HF-24 á m.b. Leif RE-220 án þess að hann hefði orðið hans var. Einhverjar skemmdir urðu á m.b. Magnúsi HF-24 við áreksturinn.

#### **Við rannsókn kom fram**

- að skipstjóri m.b. Leifs RE-220 taldi að aðkomubátur hafi verið á miklum hraða eða 16-18 sml;
- að far eftir skrófu Magnúsar HF 24 var á bakborðssiðu Leifs RE 220 um meter frá skut.

#### **Nefndarálit**

Nefndin telur að orsök árekstursins megi rekja til vanrækslu við skipstjórn og að ekki hafi verið farið eftir alþjóðareglum til að koma í veg fyrir árekstur á sjó.

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. Verður það að teljast mjög alvarlegt þegar skipi er siglt margar sjómíllur án þess að neinn sé við stjórnvölinn eða sem fylgist með ferðum annarra skipa.

#### **Tillögur í öryggisátt**

Nefndin telur í ljósi þessa atviks svo og annarra svipaðra, að skipstjórnarmenn skulu 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 óásættanleg fyrir aðra, sem á sjó eru.