

SKÝRSLA

*Rannsóknarnefndar sjóslysa
fyrir árið 1999*

Útgefandi

Rannsóknarnefnd sjóslysa
samkvæmt umboði frá samgönguráðherra

2001

Reykjavík 2002
Forvinnsla og filmuvinnsla: Hönnun og umbrot ehf.
Prentun: Offsetfjölritun ehf.

Efnisyfirlit

	Bls.
Formáli.	5
Yfirlit yfir slys á árinu 1996.	9
Skrá yfir afgreidd mál.	15
Atvik og nefndarálit.	25
Skrá yfir atvik er nefndin rannsakaði.	155

Rannsóknarnefnd sjóslýsa er skipuð eftirtöldum mönnum frá 1. september 2000.

Ingi Tryggvason hdl. formaður.
Emil Ragnarsson skipaverkfræðingur.
Hilmar Snorrason, skipstjóri.
Pétur Ágústsson útgerðamaður.
Pálmi K. Jónsson vélfræðingur.

Skrifstofa nefndarinnar er í Hafnarhúsinu við Tryggvagötu.
Sími 552-5105, fax 551-5152 og símboði 845-2334.
Framkvæmdastjóri nefndarinnar er Kristján Guðmundsson.

Forsíðumynd: Landgangur sem ekki ætti að nota.

Formáli

Á árinu 1999 tók nefndin til umfjöllunar 87 mál auk óafgreiddra mála frá fyrri árum. Árið 1998 voru málin 107. Slys, sem tilkynnt voru til Tryggingastofnunar ríkisins, voru 361 og hafði enn fækkað frá árinu áður. Stefnir því allt í rétta átt.

Enn sem fyrr er vísað til yfirlits um slys og óhöpp hér á eftir um helztu orsakir þeirra slysa, er nefndin rannsakaði. Aðeins urðu tvö banaslys á þessu ári.

Það fór ekki svo, að skýrslan árið 1998 yrði síðasta skýrsla, er ég fylgdi úr hlaði. Talið var rétt, að ég ritaði formála fyrir þessa skýrslu, en hún er síðasta skýrslan, sem samin er um rannsóknir skv. þeim lögum, er giltu frá 30. apríl 1986 til 1. september 2000. Var rannsókn síðasta málsins lokið á síðasta fundi, sem haldinn var skv. þeim lögum.

Þegar lög nr. 21/1986 tóku gildi var ég kennari í sjórétti við Stýrimannaskólann í Reykjavík. Ég hafði aldrei verið á sjó, en þekkti þó víravinnu, þar sem ég hafði unnið í Hvalstöðinni á námsárum mínum. Matthías Bjarnason, þáv. samgönguráðherra, sýndi mér það traust að skipa mig formann sjóslysaneftdarinnar. Með mér voru í nefndinni þá þeir ágætismenn: Hannes Hafstein, framkvæmdastjóri SVFÍ, Benedikt Guðmundsson, skipaverkfræðingur, Filip Þór Höskuldsson, skipstjóri og Sigmar Þ. Sveinbjörnsson, stýrimaður.

Eitt fyrsta verk nefndarinnar var að ráða starfsmann. Mælti nefndin eftir nokkra umhugsun með Kristjáni Guðmundssyni, skipstjóra, og var hann ráðinn framkvæmdastjóri nefndarinnar um áramótin 1986/1987. Með sanni má segja, að allur þungi sjóslysarannsóknna á Íslandi hafi hvílt á herðum hans síðan.

Það er ekki skemmtiverk að rannsaka slys og gera sér grein fyrir orsökum þeirra. Óhjákvæmilega þarf að rifja upp sársaukafull atvik, benda mönnum á mistök þeirra, sem stundum hafa valdið

meiðslum og jafnvel heilsubresti eða dauða. Og það er ósköp eðlilegt, að mönnum sé erfitt að rifja upp mistök sín. Mennt valda ekki slysum að gamni sínu.

Kristján hefur mætt fyrir hönd nefndarinnar í flestum sjóprófum, sem haldin hafa verið á Íslandi frá 1986. Hann hefur einnig mætt við lögreglurannsóknir, eftir því sem hægt hefur verið. Hann hefur stundum þótt harður í sjóprófum og menn hafa kvartað undan honum. Ég hefji lesið endurrit úr slíkum sjóprófum, og hefji aldrei orðið var við þessa hörku. Hitt er annað mál, að oft hafa spurningarnar verið beinskeyttar, enda er spurt af þekkingu en ekki fávizku. Mér er minnisstætt, að eitt sinn var verið að yfirheyra mann, sem sigldi fleyi sínu í strand um hábjartan dag. Skipstjórinn gaf upp tiltekna stefnu og var hún skynsamleg á kortinu. Sá hængur var þó á, að ekki var hægt að stranda skipinu með þessari stefnu. Þegar skipstjórinn var búinn að útlista siglinguna spurði Kristján:

"Skein sólin í augun á vitninu?"

"Byrjar kallinn enn," hugsaði dómarrinn með sér og ætlaði að banna þessa vitlausu spurningu, en áður en honum tækist það, hafði skipstjórinn svarað irriteraður:

"Nei, hún var svona 20-30 gráður í bak."

"Nú," sagði Kristján, "þá hefur þú alls ekki verið að sigla eins og þú segir. Samkvæmt þessu hefur stefnan legið beint upp í harða fjöruna."

Óhætt er að fullyrða, að enginn einn maður á meiri þátt í því, að rannsóknnum sjóslysa hefur fleygt fram á Íslandi, og er Ísland í fremstu röð um rannsóknir slíkra slysa. Þekkingin er síðan undanfari úrbótanna. Mörgu hefji fleygt fram. Slysavarnaskólinn er dæmi um slíkt. En meira þarf til. Sjómannafraeðslan á undir högg að sækja. Æ færri eru í Stýrimannaskólunum, og nú heyrast raddir um, að rétt sé og eðlilegt að gera minni kröfur um menntun sjómanna en áður. Er það undarlegt, þegar þess er gætt, að kröfur um aukna menntun eru

alls staðar annars staðar settar fram. Þá eru einnig hávær þau sjónarmið, að óþarfi sé að hafa marga velmenntaða menn um borð í skipunum. Það er stundum eins og menn haldi, að það dugi að hafa sjálfstýringuna eina í lagi.

En það þarf líka að kenna vinnubrögðin. Á námsárum mínum kenndi ég í Framhaldsdeildum gagnfræðaskólanna. Skólinn var í Franska spítalanum við Lindargötu. Jón Gissurarson hafði stofnað þar sjóvinnudeild, og fór verklega kennslan fram í kjallaranum hjá Björgvini Frederiksen, hinum megin götunnar. Ég kenndi þessum strákum algebru og það þóttu þeim heimskuleg fræði. Sumum þessara stráka kynntist ég síðar í Stýrimannaskólanum. Þar báru þeir meiri virðingu fyrir stærðfræðinni en hjá mér. Þeir sögðu mér, þessir strákar, að sjóvinnudeildin hafi verið þeim mjög góður skóli. Hörður Þorsteinsson kenndi þeim verklega sjóvinnu, og þegar þeir, 16 ára gamlir báðu um pláss, voru þeir velkomnir, því að skipstjórnarnir vissu, að þeir kunnu til verka. Einn þeirra sagði mér það, að hann hefði aldrei verið á sjó. Hann var ráðinn um borð í loðnuskip og þegar í ljós kom, að liðlétingurinn kunni bæði að splæsa og bæta net, varð hann í afhaldi hjá bátsmanninum og komið fram við hann eins og fulltíða mann. Það voru stór mistök að leggja af þessa kennslu.

Nú er mál að linni. Enn af nýju þakka ég samstarfsmönnum mínum í sjóslysanevnd gott og ánægjulegt samstarf. Sjómönnum og fjölskyldum þeirra árna ég allra heilla í þjóðnýtum störfum þeirra.

Á lönguföstu 2001,
Haraldur Blöndal hrl.

YFIRLIT YFIR SLYS OG ÓHÖPP Á ÁRINU 1998.

Mál frá árinu 1999 sem nefndin tók til umfjöllunar voru 87.
Eru þetta mál er varða slys á mönnum og tjón á verðmætum.

Málin skiptast þannig á árinu 1999 sem nefndin afgreiddi:

Skip sekkur.	4
Skip strandar.	6
Árekstur.	5
Eldur um borð.	3
Leki að skipi.	
Annað.	4
Slys á mönnum.	39
Dauðaslys.	2

Tilkynnt bótaskyld slys til Tryggingastofnunar ríkisins frá 1. jan. 1999 til 31. des. 1999 voru 361.

Í meðfylgjandi töflu yfir slys á árinu 1999 er stuðst við tilkynningar til Tryggingastofnunar ríkisins. Eru þetta slys, sem urðu á árinu 1999 (tafla leiðrétt til 31. des 2000), tilkynnt á árinu og síðar. Vegna þess hve slys eru tilkynnt seint í sumum tilfellum geta liðið einhver ár áður en öll slys hafa verið tilkynnt er urðu á tilteknu ári.

TAFLA YFIR SLYS 1999

	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3	4	5.1	5.2
Handf.b. A: undir 10 t.												
“ ” B yfir 10 t.												
Línuv. A: undir 10 t.												
“ ” B: 10 / 100 t.												1
“ ” C: yfir 100 t.							1		1	3		2
Netav. A: undir 10 t.									1	2	2	
“ ” B: 10 / 100 t.												1
“ ” C: yfir 100 t.									2		1	3
Dragnótaveiði									2			4
Rækjuv. A: undir 100 t.												
“ ” B: yfir 100 t.		1								1		2
Humarv. A: undir 100 t.												
“ ” B: yfir 100 t.												
Skelf.v. A: undir 100 t.												
“ ” B: yfir 100 t.												
Hb..togv. A: undir 100 t												
“ ” B: 100 / 500 t.							1		12			6
“ ” C: yfir 500 t.				1					5	4		8
Nótaveiðiskip loðna										2		
“ ” “ ” síld												1
Hvalveiðiskip												
Verslunarskip strandf.									1			
“ ” “ ” utanlandsf.												
Varðskip										1		
Önnur skip												
Samtals:		1		1			2		24	13	3	28

Leiðrétt samkvæmt tilkynningum til Tryggingastofnunar ríkisins 31. desember 2000.

5.3	5.4	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Alls
			4								2		1	7
			5								3		1	9
														1
1		4	10		1						3		1	27
1			1							2				9
			3								2	1	1	9
1		2	5								2			17
2		1	3							1	1	1	3	19
			2											2
3		1	5	1						1	4			19
			1											1
		1	1											2
													1	1
													1	1
			1											1
12	1	15	22	1	6					5	10	1	6	102
17		13	27							8	8	5	1	97
5	1	3	7							1	2		1	22
			3	1										5
														1
			1							1				2
1														2
		1	1								2		1	2
47	2	42	103	3	9					19	39	8	17	361

Slysin hafa verið flokkuð eins og meðfylgjandi yfirlit sýnir.

Flokkur	Atburður	Fjöldi
1.1	Dauðaslys - þegar skip ferst eða strandar.	
1.2	- maður fellur fyrir borð.	1
1.3	- við vindur o.fl.	
1.4	- af öðrum orsökum.	1
2.1	Brunaslys - eldur um borð.	
2.2	- af völdum síru og annarra efna.	
2.3	- af völdum sjóðandi vökva.	2
2.4	- af öðrum orsökum.	
3	Verður fyrir skurð eða stungu.	24
4	Slys vegna brotsjóa.	13
5.1	Slys við vindur - lendir inni á vindu.	3
5.2	- klemmist af völdum hífinga.	28
5.3	- eitthvað slæst til við hífingu.	47
5.4	- festingar á blökkum o.fl. bilar.	2
6	Varð á milli - klemmist.	42
7	Rann til á þilfari og féll.	103
8	Slasaðist við störf í vélarúmi.	3

9	Slasaðist við störf í lest.	9
10	Slasaðist við löndun afla.	
11	Slasaðist við losun /lestun/sjóbúnað (flutningaskip).	
12	Slasaðist við að fara að eða frá skipi.	
13	Slasaðist við landfestar.	
14	Slasaðist við fall í stiga.	14
15	Önnur slys ekki áður tilgreind.	39
16	Tognun í baki.	8
17	Tognun á útlím.	17
	Samtals:	361

Sjá töflu (bls. 8 og 9) sem sýnir skiptingu slysa eftir stærð skipa, hvaða verkefni skipið var í og hvers konar veiðarfæri var notað.

Skrá yfir afgreidd mál 1998

Skip sekkur.

Nr.		Bls.
1	Hafey SK-9 sekkur í höfninni á Hofsósi. 02599	25
2	Bensi BA-46 sekkur í róðri út af Patreksfirði. 03999	26
3	Ýmir HF-343 sekkur í Hafnarfjarðarhöfn þegar sjór flæðir inn um slógrennuop. 05499	30
4	Margrét AK-99 sekkur í Hvalfirði við skelveiðar. 05799	33

Árekstur skipa.

Nr.		Bls.
1	Eskey SF-54 og Sæmundur HF-85 árekstur á miðunum suður af landinu.03099	39
2	Baddý GK-277 og Jón Erlends GK-222 árekstur út af Hafnarberginu. 03899	41
3	Reykjafoss siglir á m.b. Júpiter ÞH- og m.b. Neptúnus ÞH- við bryggju á Neskaups. 06299	43
4	Gægir SH-312 siglir á m.b. Guðbjart SH-45 fyrir sunnan Snæfellsnes. 08699	46

Árekstur við annað en skip

Nr.		Bls.
1	Svyatoy Andrey UDBQ, siglir á flotkví í Hafnarfjarðarhöfn. 00399	49

Skip strandar.

Nr.		Bls.
1	Þórdís Guðmundsdóttir VE-141 strandar við Vestmannaeyjar. 00599	51
2	Lette Lill frá Marstal, strandar í höfninni á Þórshöfn. 00799	54
3	Viktoría BA-45 strandar á Tálknafirði. 05099	56
4	Hafrún,1919, ferja, strandar á Breiðafirði. 05699	58
5	Vikingur SU-43 strandaði á Barðanum. 07399	61
6	Garðar BA-62 strandar í Kollsvík fyrir sunnan Blakknes. 07999	65

Eldur um borð.

Nr.		Bls.
1	Svalur BA-120, eldur um borð á legu fyrir utan Brjánslæk á Barðaströnd. 06499	69

Nr.		Bls.
2	Hafbjörg ÁR-15, eldur um borð í vélarrúmi. 06899	70
3	Árni Jónsson KE-109, eldur um borð í höfninni í Ólafsvík 07199	72

Slys þegar brotsjór lendir á skipi.

Nr.		Bls.
1	Hoffel SU-180, skipverji slasast er sjór kemur inn á veiðarfæraþilfar skipsins. 01999	75
2	Bessi ÍS-410 fær á sig brotsjó á siglingu vestur af landinu, talsverðar skemmdir.02299	77
3	Framnes ÍS- 708 fær á sig brotsjó á siglingu vestur af landinu, skemmdir á skipi. 02399	79
4	Freyr GK-157, skipverji slasast þegar sjór kemur á skipið. 02999	81

Önnur tilvik.

Nr.		Bls.
1	Eldhamar GK-13 vélarvana undan Krísuvík- urbjargi, dreginn til hafnar. 00699	83
2	Rán HF-42 og bv. Sléttbakur EA-304, skemmdir á veiðarfæri. 03799	86
3	Farsæll, hjólabátur, vélarvana út af Reynis- dröngum. 05899	89

Nr.		Bls.
4	Elín Ósk KÓ-168 fær á sig sjó út af Vestfjörðum. 07899	92

Slys á bátum undir 12 brl.

Nr.		Bls.
1	Þórdís Guðmundsdóttir VE-141 strandar við Vestmannaeyjar. 00599	51
2	Mummi GK-54, skipverji slasast þegar línan fer í skrúfunu. 01499	123
3	Hafey SK-9 sekkur í höfninni á Hofsósi. 02599	25
4	Eskey SF-54 og Sæmundur HF-85 árekstur á miðunum suður af landinu. 03099	39
5	Baddý GK-277 og Jón Erlends GK-222 árekstur út af Hafnarberginu. 03899	41
6	Viktoría BA-45 strandar á Tálknafirði. 05099	56
7	Margrét AK-99 sekkur í Hvalfirði við skelveiðar. 05799	33
8	Farsæll, hjólabátur, vélarvana út af Reynisdröngum. 05899	89
9	Svalur BA-120, eldur um borð á legum fyrir utan Brjánslæk á Barðaströnd. 06499	69
10	Vikingur strandaði á Barðanum. 07399	61

Nr.		Bls.
11	Elín Ósk KÓ-168 fær á sig sjó út af Vestfjörðum. 07899	92
12	Garðar BA-62 strandar í Kollsvík fyrir sunnan Blakknes. 07999	65

Slys á mönnum.

Slys við hífingu - togveiðar.

Nr.		Bls.
1	Solskjær (norskur), skipverji slasast við að hífa upp veiðarfæri, dauðaslys. 00299	93
2	Beitir NK-123, skipverji slasast er grandari slæst til. 01099	95
3	Hringur SH-535, skipverji slasast við að hífa inn veiðarfæri. 01299	97
4	Skutull ÍS- 180, skipverji slasast er trollkúla fellur í höfuð hans. 01799	98
5	Hrafn Sveinbjarnason GK-255, skipverji slasast þegar verið er að taka trollið. 03199	100
6	Múlaberg ÓF-32, skipverji slasast þegar verið er að taka inn veiðarfæri. 03699	101
7	Eyvindur KE-37, skipverji slasast þegar verið er að draga til togvíra á bryggju. 05299	102
8	Gaukur GK-660, skipverji slasast við að taka trollið. 05399	104

Nr.		Bls.
9	Bjarni Ólafsson AK-70 skipverji slasast er hann verður á milli toghlera og keðju. 05599	105
10	06599 Bergey VE-544 skipverji slasast er hannklemmist á milli hlera og gálga.	108
11	Örfirisey RE-4, skipverji slasast þegar híft er í upphalaragils. 06699	110
12	Dala Rafn VE-508, skipverji slasast á hendi þegar toghleri slæst til. 07499	111
13	Arnar HU-1 skipverji klemmist á milli grandara og keflis á skutrennuloka. 07699	112

Slys við veiðar með nót.

Nr.		Bls.
1	Glófaxi VE-300, skipverji slasast við vinnu við krana. 01599	115
2	Sigurður VE-15, skipverji slasast þegar öryggisgrind er slakað niður á hann. 02099	117
3	Bjarni Ólafsson AK-70, skipverji slasast þegar snurpuhringur fellur á hendi hans. 03299	118
4	Jón Kjartansson SU-111, skipverji slasast við veiðar með nót. 08499	120

Slys við neta- og/eða línuveiðar.

Nr.		Bls.
1	Mummi GK-54, skipverji slasast þegar línan fer í skrúfunu. 01499	123
2	Erlingur SF-65, skipverji slasast við að draga net. 02899	124
3	Gyllir ÍS-261, skipverji slasast við línuveiðar. 03399	125
4	Gaukur GK-660, skipverji slasast er hann lendir inni á netaspili. 04799	126
5	Tjaldur SH-270, skipverji slasast við að hífa inn bauju. 04899	128
6	Fjölnir GK-7, skipverji slasast við línuveiðar. 05199	130

Slys við löndun afla og losun, lestun farms.

Nr.		Bls.
1	Sólrún EA-351 skipverji slasast þegar verið er að hífa kör. 04099	131
2	Sighvatur Bjarnason VE-81, skipverji slasast við löndun á loðnu. 07599	133
3	Ísleifur VE-63, skipverji slasast er hann klemmist við skilrúm í lest, 13-09-99. 08199	135

Önnur slys.

Nr.		Bls.
1	00199 Kambaröst SU-200, skipverji slasast við viðgerð á reindrifinni dælu.	137
2	00499 Haförn VE-21, skipverji slasast.	138
3	00899 Hrafn Sveinbjarnarson GK-255 maður slasast við að slá úr frystipönnu.	139
4	Sléttanes ÍS-808 skipverji slasast við vinnu við íssnigil. 01399	140
5	Santa Cristina, skipverjar slasast þegar loki á lögn á kælikerfi brotnar (Freon 11 22). 02199	142
6	Valdimar Sveinsson VE-22, starfsmaður HAFRÓ slasast. 02699	144
7	Nökkvi HU-15 skipverji hverfur frá borði 04299	145
8	Ólafur Jónsson GK-404, skipverji slasast við vinnu í lest. 04499	146
9	Garðey SF-22, skipverji slasast þegar hann kastast til á þilfari. 05999	147
10	Sveinn Benidiktsson SU-77, skipverji slasast er verið er að taka um borð edikssýru. 06199	148
11	Húsvíkingur ÞH-1, skipverji slasast við viðgerð á vírastýri. 06399	150
12	Baldur, Breiðafjarðarferjan, skipverji slasast er hún féll í stiga. 08099	152

Nr.		Bls.
13	Kaldbakur EA-1 skipverji slasast er hann fellur á vinnsluþilfari. 08799	153

Skip sekkur:

1. M.b. Hafey SK-9 sekkur í höfninni á Hofsósi (025 / 99)

M.b. Hafey SK-9, skipaskr.nr. 1380, var smíðaður á Akureyri 1971 úr furu; stærð 6 brl, 9 bt, lengd 10,40 m, breidd 3,13 m, dýpt 1,15 m, vél Sabb 74 kW, árgerð 1981. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 16. janúar 1999 var m.b. Hafey SK-9 í höfn á Hofsósi. Veður: 11-12 vindstig, snjókomu.

Um kl 04:00 fór eigandi bátsins niður að höfninni og hugaði að bátnum. Voru fastsetningarendar skoðaðir og síðan farið um borð og dælt út austri og brotin ísing af bátnum. Eftir það var báturinn yfirgefinn.

Aftur var farið niður að höfn um kl. 08:00. Þegar eigandi kom þangað sem sjást átti til bátsins sást hann ekki. Er betur var að gáð kom í ljós að báturinn var sokkinn. Reyndist báturinn fastur undir neðri röð dekkja á bryggjunni og gekk erfiðlega að losa hann.

Við rannsókn kom fram:

að talið er að báturinn hafi fest undir dekkjunum á aðfallinu og við það runnið sjór inn í bátinn.

Nefndarálit:

Nefndin telur að atvikið megi rekja til ófullnægjandi eftirlits með bátnum með hliðsjón af veðri.

2. M.b. Bensi BA-46 sekkur á landleið úr róðri mannbjörg (039 / 99)

M.b. Bensi BA-46, skipaskr.nr. 7456, var smíðaður í Hafnarfirði 1996 úr trefjaplasti; stærð 7,77 brl, 5,91 bt, lengd 9,19 m, breidd 2,81 m, dýpt 1,78 m, vél Yanmar 213 kW, árgerð 1996. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 2. júní 1999 um kl 02:45 fór m.b. Bensi BA-46 frá Patreksfirði til veiða með línu. Veður: sunnan- suðaustan gola, dálítill undiralda, bjartviðri.

Var línan lögð 20-25 sml norðvestur af Tálkna og legið yfir henni þar til um kl. 11:00 er tekið var til við að draga hana. Þegar eftir var að draga 4 bala slitnaði línun vegna botnfestu. Var siglt að endabauju og línun dregin frá þeim enda en vegna festu urðu þeir að slíta línuna frá sér þegar eitt bjóð var eftir.

Eftir að lokið var við að draga línuna og ganga frá var siglt af stað í áttina til lands um kl. 18:10, stefna r/v 165°, sigldur hraði um 8 sml. Siglt var í um 5-10 mínútur er báturinn hallaðist til stjórnborða um 15° til 20°. Skipverjar hófu strax að flytja línubala frá stjórnborða yfir til bakborða áður en halli bátsins stöðvaðist. Voru nokkrir balar fluttir yfir til bakborða eða þar til þeir töldu bátinn vera kominn á réttan kjöl. Þá tók báturinn að halla yfir til bakborða og lagðist nú umtalsvert meira til bakborða en hann hafði áður lagst til stjórnborða og fór borðstokkur bakborðsmegin á kaf í sjó svo að flæddi inn í bátinn. Ætluðu skipverjar að flytja línubala aftur yfir á stjórnborða en hættu fljótlega við það og skipstjóri fór í stýrishús og kallaði eftir aðstoð þar sem báturinn væri að sökkva. Skipverjarnir sjósettu gúmmibjörgunarbat og fóru í hann. Sökk m.b. Bensi BA-46 svo að aðeins stefnið var upp úr. Skipbrotsmönnum var bjargað um borð í m.b. Þorstein BA-1 eftir skamma stund.

Komið var dráttartaug í stefni m.b. Bensa BA-46 og hann dreginn til hafnar þar sem bátum var snúið við og dælt úr honum sjónum.

Við rannsókn kom fram:

að báturinn er skráður sem opinn bátur;

að strax eftir smíði bátsins voru gerð göt á byrðing hans, bæði á gaflum hans og síðum (4 göt á gaflum og 3+3 göt á hvorri síðu);

að Siglingastofnun Íslands hafði samþykkt 1000 mm fríborð á bátnum við mestu hleðslu samkvæmt áritun þar um frá 24. jan. 1997. Göt þau sem gerð voru á byrðing bátsins leiddu til þess að fríborð bátsins var aðeins 420 mm í stað 1000 mm;

að á bátnum var lokað þilfar með boxalokum sinn hvorum megin við lestarlúku;

að í bátnum var:

u.þ.b. 3300 kg af fiski í átta körum í lest og í tveimur körum á þilfari,

10 stk plastkór 310 lítra (8 í lest og 2 á þilfari) = 250 kg,

22 línubalar,

10 línufæri 60-90 faðma,

8 stk hrájárnsbútar um 8-10 kg hver,

6 belgir,

línureнна úr áli um 30-35 kg,

línuvinda og búnaður; áætluð þyngd um 50 kg,

að olíugeymir rúmar 815 lítra af olíu. Var hann fylltur áður en látið var úr höfn en eyðsla talin 30-45 lítrar á klst á 12-14 sml hraða.

Áætlað var að um 550 lítrar af olíu hafi verið eftir þegar óhappið varð;

að ferskvatnsgeymir rúmaði 200 lítra og talið að um 150 lítrar hafi verið á geyminum;

að skipstjóri sagðist hafa verið í sínum þriðja róðri á þessum báti en hann hefði komið með rúm 5000 kg afla í annarri af fyrri ferðum sínum á bátnum;

að í bátnum voru 4 sjálfvirkar (3 flotrofar og 1 tímarofi) austurdælur af gerðinni RULE 2000, tvær í vélarrúmi, ein í lest og ein í lúkar;

að skipverjar sögðust hafa séð að austurdælur hafi virkað í ferðinni;

að skipstjóri sagði að fríborð hafi verið um 20 sm, þ.e. frá sjólinu og upp í gat á gafli bátsins, þegar siglt var af stað til lands;

að kæling vélar er svonefnt blautpúst;

að op fyrir loftræstingu vélarrúms bátsins er það neðarlega að það þarf lítinn sjó inn á plitta eða þilfar báta af þessari stærð til þess að sjór komist í vélarrúm;

að við rannsókn þessa máls kom fram að báturinn hefur verið hlaðinn langt umfram leyfilega hleðslu í mörgum sjóferðum. Eru nokkur dæmi um að hleðsla bátsins hafi verið um 8500 kg eða vel yfir 100% umfram leyfilega hleðslu.

Báturinn var tekinn til ítarlegrar skoðunar er á land var komið og kom ekki fram neinn leki á bátnum né vísbendingar um að sjór hafi verið í bátnum sem rekja mætti til leka á bol fyrir neðan göt á byrðingnum sem áður er getið. Fór fram hallaprófun á bátnum og stöðugleiki hans kann-aður. Við þá rannsókn kom fram að mesta hleðsla bátsins með hliðsjón af hleðslumerkjum er 3900 kg og þá er þar með talið afli, olía og aðrar vistir, veiðarfæri og búnaður til veiða og skipverjar. Báturinn stenst ekki stöðugleikakröfur sem ætlaðar eru þilfarsbátum með þá hleðslu sem hleðslumerkin heimila.

M.b. Bensi BA-46 stenst ekki þær kröfur um stöðugleika sem þilfarsbátur af sömu stærð og miðað við heimilaða hleðslu samkvæmt samþykkt Siglingastofnunar, m.ö.o. að væri lokað þilfar á bátnum ætti ekki að veita hæfæri fyrir bátinn sé aðeins tekið tillit til stöðugleika hans. Því má vera ljóst að öryggiskröfum er misskipt eftir því hvers konar skip er um að ræða, þ.e. opinn bátur eða þilfarsbátur.

Nefndarálit:

Nefndin telur að báturinn hafi sokkið vegna ofhleðslu og vanþekkingar skipstjórnarmanns á stöðugleika skipa. Telur nefndin mjög brýnt að auka til muna fræðslu um stöðugleika skipa til handa sjómönnum á minni skipum.

Nefndin vill vekja athygli á að skipstjóri ber ábyrgð á að farið sé eftir þeim öryggisreglum sem í gildi eru og þar með talin ákvæði um hleðslu skips. Ofhleðsla skips er brot á lögum um skyldur skipstjóra samkvæmt ákvæðum siglingalaga

Nefndin telur að það sé galli á reglum um smíði smábáta að heimila að vökvageymar séu þvert yfir skip en slíkt er talið stórvarhugavert þegar skip fær halla. Hefur það átt sinn þátt í að m.b. Bensi BA-46 sökk

Göt sem gerð voru á byrðing bátsins án heimildar Siglingastofnunar minnkuðu fríborð hans um sem næst helming af tilskildu fríborði og eiga götin sinn þátt í að báturinn sökk. Nefndin telur að eftirlit með smábátum sé áfátt eins og fram kemur varðandi umræddan bát að gerð eru mörg göt á byrðing bátsins, sem er brot á gildandi reglum, og báturinn fær fullgilt haffærisskírteini við næstu skoðun eftir að götin eru gerð.

Telur nefndin að reglur um öryggi smábáta séu óviðunandi. Má þar benda á að fjöldi smábáta eru svonefndir opnir bátar og að sótt er á þessum bátum allt að 50-70 sml á haf út. Ekki eru neinar kröfur um stöðugleikaprófanir á opnum bátum og ekki eru sömu kröfur um stöðugleika minni þilfarsbáta eftir því hvaða ár smíði bátsins lauk. Þetta skapar mikið ósamræmi í öryggismálum sjómanna þar sem sjómenn almennt gera sér ekki grein fyrir þessu ósamræmi í kröfum um öryggi þessara báta eftir því hvenær þeir eru smíðaðir eða hvort um er að ræða opin bát eða þilfarsbát.

3. Bv. Ýmir sekkur í Hafnarfjarðarhöfn (054 / 99)

Bv. Ýmir HF-343, skipaskr.nr.1880, var smíðaður í Noregi 1988 úr stáli; stærð 540 brl, 1225 bt, lengd 52,96 m, breidd 12,10 m, dýpt 7,50 m, vél Wartsila 2005 kW, árgerð 1988. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 10 ágúst 1999 var bv. Ýmir HF-343 við bryggju í Hafnarfirði og var stjórnborðshlið skipsins að bryggju.

Skipið hafði legið í höfn nokkra daga og var unnið við ýmsar lagfæringar og endurbætur um borð. Fór fram viðgerð á lokubúnaði á öðrum slógstoknum (stjórnborðsmegin) og hafði hluti stokksins við stjórnborðssíðu skipsins verið fjarlægður en síðugatinu ekki lokað. Á vinnslupilfari bakborðsmegin var unnið við að mála. Að beiðni eiganda skipsins var af þeim sökum reynt að halda lítils háttar stjórnborðsslagsíðu á skipinu svo að vatn rynni ekki yfir á það sem verið var að mála. Var halli skipsins áætlaður um 5°. Höfðu fiskvinnsluvélar, færíbönd o.fl. verið fjarlægð þar sem til stóð að endurnýja búnaðinn.

Tekin var svartolía, um 20000 lítrar, sem sett var á síðuprær (meltuprær) miðskips, um 10000 lítrar hvorum megin en endað var á stjórnborðsþrónni til að halda umbeðnum halla. Umrædd olía var tekin sérstaklega í þeim tilgangi að hægt væri að stjórna halla skipsins eftir þörfum á meðan verið var að vinna við breytingar og endurbætur.

Eftir að lokið var við að taka olíuna var áfyllingarstút lokað og gengið frá en þá veittu skipverjar (vélstjórar) því athygli að skipið var farið að hallast meira í stjórnborða. Ekki var hugað að orsök þess að skipið hallaði heldur fóru vélstjórar niður í vélarrúm til að dæla olíu úr stjórnborðssíðu yfir til bakborða. Er vélstjóri kom upp aftur tók hann eftir því að sjór streymdi inn á vinnslupilfarið, aðalpilfarið, um slóglúku stjórnborðsmegin.

Hallaðist skipið þar til það lagðist á bryggjuna og seig dýpra í sjó uns það settist á botn hafnarinnar. Skipið náðist á flot aftur 11. ágúst mikið skemmt.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjóri skipsins sagðist hafa verið í fríi og ekki hafa haft nein afskipti af því;

að samkvæmt framburði skipstjóra er neðribrún slógstokks við sjólínu þegar skipið lætur úr höfn til veiða, fullir birgðatankar og annar búnaður er þarf til veiðanna;

að samkvæmt frásögn vélstjóra var slóglúka að einhverju leyti neðan sjólínu við burtför úr höfn og fullar olíuprær;

að samkvæmt framburði skipverja hefur það komið fyrir ef skipið hefur hallað að sjór hafi komið inn um slógstokk og í umræðum á meðal skipverja hefur komið fram að slóglúkan sé hættuleg eins og staðsetningu hennar sé háttað;

að vélstjórinn sem var að taka á móti olíunni var beðinn af útgerðarmanni að hafa halla til stjórnborða á skipinu svo að hægt væri að mála lensibrunna í b.b.síðu en það var að ákvörðun útgerðarmannsins að olían var sett á skipið. Var vélstjórinn búinn að aftengja olíustút, loka og kvitta fyrir móttöku þegar hann varð var við óeðlilegan halla;

að þegar vélstjóranum varð ljóst að hallinn var að aukast hljóp hann niður í vélarrúm en þá var viðgerðarmaður kominn þar á undan honum og taldi hann að sá hefði hafið dælingu á milli tanka og því flýtti hann sér inn á vinnsluþilfarið til að kanna hvort lensidælur væru að dæla. Voru allar dælur í stb-síðu í gangi en engin í bb-síðu enda enginn sjór þar. Í stjórnborðssíðu var sjórinn kominn upp á miðja síðu;

að á vinnsluþilfari, aðalþilfari, voru 6 austurdælur og voru þær yfirleitt stilltar á sjálfvirka gangsetningu. Kannaði vélstjóri sérstaklega hvort austurdælur hefðu farið í gang og höfðu dælurnar stjórnborðsmegin gert það;

að lestarlúka á vinnsluþilfarinu var opin þegar atvikið átti sér stað. Þegar átti að loka lúkunnar var hún bundin upp og var skorið á kaðalinn en þá vildi ekki betur til en svo að spýta varð á milli svo að lúkan lokaðist ekki.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök atviksins megi rekja til þess að þeir sem stjórnðu framkvæmdum hafi ekki haft fulla yfirsýn yfir það sem verið var að gera um borð og sýnt af sér vítavert kæruleysi, m.a. með því að láta ekki loka síðugatinu fyrir slógstokkinn til bráðabirgða meðan viðgerð fór fram.

4. Skelfiskbáturinn Margrét AK-39 sekkur í Hvalfirð við veiðar (057/99)

M.b. Margrét AK-39, skipaskr.nr. 1756, var smíðaður á Akranesi 1986 úr trefjaplasti; stærð 9,7 brl, 11,7 BT, mesta lengd 11,23 m, breidd 3,02 m, dýpt 1,15 m, aðalvél Perkins 86 kW, árgerð 1996. Fjöldi skipverja: 3.

Hinn 10. ágúst 1999 um kl. 04:50 fór m.b. Margrét AK 39 frá Akranesi áleiðis til veiða í mynni Hvalfjarðar. Veður: Gott, logn og ládaður sjór.

Skipið var búið til skelfiskveiða með plóg. Skipverjar höfðu verið á veiðum í um 8 klst, fyllt um 7 kör af 11 í lestinni, og voru að setja í það áttunda.

Um kl. 13:30 voru skipverjar að hífa upp plóginn og var hann kominn inn fyrir skutlunngu og yfir móttöku þegar bátnum tók að halla í stjórnborða. Skipstjóri fann strax að þetta var ekki eðlilegur halli, reyndi að koma plógnum út fyrir skutlunngu og lækka gálgann en það gekk ekki eftir. Vökvastjórntæki virkuðu ekki og reyndi skipstjóri þá að fara fram í stýrishús til að koma boðum frá sér og/eða freista þess að keyra bátinn upp. Til þess vannst ekki tími og var skipstjórinn vart kominn fram á miðjan bát er honum hvolfdi og fóru allir skipverjar í sjóinn.

Trillubáturinn Erla AK 52, er hafði verið skammt undan, kom að skömmu eftir að m.b. Margrét AK-39 sökk og bjargaði skipverjum.

Hinn 14. ágúst tókst að ná bátnum upp þar sem hann lá á 26 metra dýpi, og daginn eftir var búnaður, sem ekki kom upp með bátnum, tekinn upp.

Nefndin lét gera umfangsmiklar mælingar á báti og búnaði, eftir að allir hlutir höfðu náðst upp, og vinna ítarlega skýrslu um stöðugleika bátsins.

Við rannsókn kom fram:

að báturinn, sem er frambyggður með eitt þilfar og stafnlyftingu, var smíðaður sem neta- og færabátur árið 1986. Hann var stækkaður verulega, fyrst með ásetningu peru, skutlengingu 1991 og síðar með miðjulengingu 1996 og breytt til skelfiskveiða árið 1997. Þá voru ýmsar breytingar og endurbætur gerðar á bátnum árið 1996, auk 2ja metra miðjulengingar, m.a. settur stálkjölur á bátinn, slingurbretti, pera styrkt, lunningar hækkaðar, smíðaðir nýir og stærri olíutankar og sett stærri aðalvél og stýris- og skrufubúnaði breytt;

að báturinn var fyrst hallaprófaður og útbúnir stöðugleikaútreikningar fyrir hann í ágúst 1992. Hliðstæðar prófanir og útreikningar voru gerðir eftir breytingar 1996 og 1997;

að meginbúnaður vegna skelveiða var vökvaknúinn skutgálgi með tilheyrandi áföstu spili, skeljamóttaka aftast á þilfari, færiband frá mót-töku og þvottavél;

að samkvæmt fyrirbyggjandi stöðugleikagögnum frá maí 1997 stóðst skipið öll hleðslutilvik sem kröfur gera ráð fyrir að séu útreiknuð;

að í apríl 1999 voru gerðar endurbætur á skelveiðibúnaði bátsins, m.a. var smíðaður nýr vökvaknúinn gálgi sem var lengri og þyngri, sett ný og þyngri þvottavél, og færibandabúnaði var breytt. Við þessar breytingar voru sett 650 kg af járnkjölfestu á kjöl bátsins sem var 20 sm hár H-biti efir allri kjöllengd bátsins. Við veiðar voru notaðar mismunandi stærðir af plógum með mismunandi stórum skelpokum. Í síðustu veiði-ferðinni á skel var stærsti plógurinn notaður;

að fyrir lá teikning af nýja gálganum samþykkt af Siglingastofnun;

að vegna umframþunga búnaðar stjórnborðsmegin (þvottavél, færíbönd) var ofurlítill slagsíða á bátnum í stjórnborða. Föst kjölfesta, sem sett var bakborðsmegin á H-bitu, vóg ekki upp á móti þessum umframþunga búnaðar. Þessari slagsíðu var reynt að mæta með að hafa umfram brennsluolíu í bakborðstank;

að báturinn hafði notað mismunandi stærðir af plógum með mismunandi mottur. Í síðustu veiðiferðinni á skel var stærsta gerðin notuð;

að eftir að bátur var komin á þurrt var gerð nákvæm uppmæling á bol bátsins, afstöðu rýma og búnaðar um borð, sem var grundvöllur nýrra kúrfublaðsútreikninga og staðsetninga þyngdarpunkts. Jafnframt voru gerðar nákvæmar þyngdarmælingar á veiðibúnaði og sjó, sem dælt var úr ýmsum rýmum. Var þungi helsta veiðibúnaðar þessi: Gálgi 700 kg, plógur 500 kg og þvottavél 600 kg;

að miðað við legumælingu (djúpristumælingu) í hallaprófun og nýja kúrfublaðsútreikninga reyndist þungi báts í hallaprófun vera 16,33 tonn. Þyngdir sem fara áttu um borð reyndust vera 1,58 tonn (innifalið tóm kör 0,33 tonn), þyngdir sem fara áttu í land 2,38 tonn, þannig að niðurstaða á léttu skipi með fullum veiðibúnaði reyndist vera 15,53 tonn. Niðurstöður gáfu jafnframt þyngdarpunkt lóðrétt 1,51 m yfir kjöl og þyngdarpunkt langskips 1,02 m aftan við skipsmiðju, miðað við plóg liggjandi á dekki og gálga í neðstu stöðu (bátur á stími). Í þessu hleðslutilviki er málmíðjuhæðin GM 0,50 m, sem er eina stöðugleikagildið sem báturinn stenst, hin fimm gildin eru undir viðmiðunarmörkum;

að eftir breytingar í apríl 1999, þar sem settur var öflugri skelveiðibúnaður í bátinn, hóf hann fyrst skelveiðar 3. ágúst með nýja búnaðinum samkvæmt gögnum Fiskistofu og var báturinn í sinni 5. veiðiferð á skel er hann sökk 10. ágúst 1999;

að við brottför úr höfn 10. ágúst 1999 voru 300 lítarar (um 250 kg) af brennsluolíu í bakborðstanki, 150 lítrar í ferskvatnstanki (fullum) og þrír menn um borð ásamt vistum (300 kg), samtals 0,70 tonn umfram létt skip. Þessi óverulega hleðsla breytti lítið stöðugleikagildum en gerðu þau þó ívið lakari;

að miðað við 200 kg af nýveiddri skel í kar hefur afli um borð verið um 1500 kg;

að miðað við 1500 kg af afla í lest og hífingu á plóg með 440 kg afla og gálga í lægstu stöðu hefur GM lækkað úr 0,49 m í 0,44 m og önnur stöðugleikagildi eftir því;

að miðað við sama afla í plóg en gálga í hæstu stöðu og sama afla í lest hefur GM lækkað úr 0,44 m í 0,24 m, eða um 20 cm, og báturinn hefur aðeins 2 cm réttiarm við 5° hallahorn undir þessum kringum-stæðum. Þetta samsvarar því að réttivægi er einungis 0,36 tm,

sem er minna en t.d. hallandi vægi frá öllum áhafnar meðlimum úti í öðru borði;

að við það að innbyrða plóg var átakspunktur í um 5,9 m hæð yfir kjöl, og þungi plógs með afla upp úr sjó er bátnum hvolfdi var á milli 900 og 1000 kg;

að ekki liggja fyrir hliðstæðar upplýsingar um skelveiðibúnað þann sem báturinn notaði upphaflega, en af gögnum sem hefur verið aflað má ætla að þyngdarpunktur bátsins hafi hækkað um 5-10 sm, þrátt fyrir 650 kg kjölfestu, og er þá miðað við gálga og plóg í efstu stöðu (töku innbyrðis). Þá varð við þessa breytingu þyngdaraukning á skipi og veiðibúnaði um nálægt 1400 kg, og stafnhalli aftur eykst, hvorutveggja óhagstæðar stærðir með tilliti til stöðugleika;

að fyrirliggjandi teikningar af bátnum eftir breytingar voru ófullnægjandi og ónákvæmar að því er varðar bolstærðir, auk þess sem fyrirkomulag búnaðar var ekki sýnt að neinu leyti á teikningum;

að í stöðugleikagögnum 1992, eftir peruásetningu og skutlengingu, var léttskipspungi reiknaður sem 6,00 tonn;

að í stöðugleikagögnum 1996, eftir miðjulenginu og ýmsar aðrar endurbætur, var léttskipspungi reiknaður sem 6,59 tonn;

að í stöðugleikagögnum 1997, eftir að skelfiskbúnaður var settur um borð, var léttskipspungi reiknaður sem 6,85 tonn;

að léttskipspungi skv. stöðugleikagögnum 1996 og 1997 var stórlega vanreiknaður. Það leiddi til þess að málmiðjuhæðin GM var stórlega ofreiknuð, um allt að 0,45 m, og þyngdarpunktur báts tilsvarendi of lágt;

að meginástæða rangrar ákvörðunar á særymi í hallaprófun og þar með eiginþyngd voru ónákvæm teikning sem sýndi of litla dekkshæð, einkum á skutgafli, og ónákvæm vinnubrögð í innlagningu hleðslulínu á teikningu;

að í stöðugleikagögnum var reiknað með hefðbundnum hleðslutilvikum en ekki sértilvikum þar sem unnið er með veiðibúnað með miklum þyngdarpunktsfærslum. Þá var plógur ekki aðgreindur sérstaklega í gögnum;

að þegar lokið var viðgerð, upptekt og breytingum á báti var hann vigtaður 20. október 1999 á hafnarvoginni á Akranesi og reyndist

léttskipspungi 12,10 tonn án kara í lest. Þá hafði skelveiðibúnaður verið fjarlægður en settur um 200 kg netaveiðibúnaður í staðinn;

að báturinn var hallaprófaður í Hafnarfirði 26. október 1999.

Léttskipspungi reyndist vera 11,67 tonn;

að framreikningur á léttu skipi eftir endurnýjun, á grundvelli hallaprófunar 14. ágúst 1999 og leiðréttinga á búnaði úr og í skip, gaf þá niðurstöðu að báturinn væri 12,35 tonn;

að samanburður á þeim þremur þyngdarákvörðunum sem fyrir liggja gefa mjög samfallandi niðurstöðu á þyngd bátsins eftir endurnýjun í október 1999, þ.e.: hallaprófun eftir slys með vigtun á þyngdum úr og í bát (12,35 tonn), vigtun á hafnarvoginni á Akranesi (12,10 tonn) og hallaprófun eftir endurnýjun (11,67 tonn);

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök þess að bátnum hvolfdi hafi verið skortur á stöðugleika bátsins og getu hans til að stundaðar væru veiðar með þeim búnaði sem var um borð. Ónákvæmar teikningar, sem fyrir lágu eftir umfangsmiklar breytingar á bátnum frá því að hann var smíðaður, og ónákvæm vinnubrögð í útreikningi á léttskipspunga bátsins eftir breytingar til skelfiskveiða leiddu til þess að þungi var vanreiknaður og þar með að byrjunarstöðugleiki var ofreiknaður. Þá leiddu nýafstaðnar breytingar á skelveiðibúnaði til þess að þyngdarpunktur færðist upp um nokkra sentimetra með tilheyrandi skertum stöðugleika. Báturinn, eins og hann var búinn til skelfiskveiða eftir breytingar í apríl 1999, stóðst í raun engin hleðslutilvik sem kröfur gera ráð fyrir að séu reiknuð, hvað þá fyrir sértílvik eins og meðhöndlun veiðarfæris.

Ber að átélja frágang teikninga, stöðugleikagagna og eftirlit með þeim harðlega.

Þá telur nefndin að sá þáttur stöðugleika er snýr að hífingu veiðibúnaðar og veiðarfæris með miklum þyngdarpunktsbreytingum hafi verið stórlega vanmetinn. Þá var veiðarfæri í engu samræmi við getu bátsins.

Sérstakar ábendingar:

Nefndin telur að sjóslys þetta og rannsóknin á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi ábendinga um það sem betur mætti fara í framkvæmd laga og reglna um eftirlit með skipum:

1. Nefndin ítrekar þær ábendingar, sem komu fram við rannsókn á tveimur öðrum skelfiskbátum er hafa sokkið, mál 82/1996 og 54/1997, að brýnt sé að settar séu skýrari reglur um hvernig staðið sé að hallaprófunum skipa og hvernig gengið sé frá stöðugleikagögnum. Aðgreina þurfi við hallaprófun þá hluti sem ekki teljast til eiginþyngdar á tómu skipi svo sem veiðarfæri, hvers konar búnað til fiskvinnslu, búnað til að sjóbúa farm, kjölfestu (vatn, sjó og aðra kjölfestu lausa eða fasta), vistir, olíur og hvers konar aðrar birgðir sem kunna að vera um borð í skipinu við hallaprófun.
2. Nefndin telur að slys þetta gefi tilefni til að skoða hvort það sé alvanalegt að bátar af hliðstæðri stærð og hér um ræðir stundi skelveiðar, þar sem innbyrða þarf plóg í til þess að gera mikilli þyngdarpunktshæð í hlutfalli við stærðir báts, og hvort æskilegt sé að setja veiðibúnaði einhverjar skorður.
3. Þá telur nefndin að nauðsynlegt sé að gera kröfur um það að eftir nýsmíði og breytingar á bátum af þessari stærð fari fram vigtun í landi.

Árekstur skipa:

1. Árekstur milli m.b. Eskeyjar SF-54 og m.b. Sæmundar HF-85 suður af Þorlákshöfn (030 / 99)

M.b. Eskey SF-54, skipaskr.nr. 7473, var smíðaður í Hafnarfirði 1998 úr trefjaplasti; stærð 6,10 brl, bt, lengd 7,90 m, breidd 2,56 m, dýpt 1,62 m, vél Volvo Penta 119 kW, árgerð 1998. Fjöldi skipverja: 2.

M.b. Sæmundur HF-85, skipaskr.nr. 1068, var smíðaður á Seyðisfirði 1968 úr stáli; stærð 58 brl, 65 bt, lengd 22,33 m, breidd 4,80 m, dýpt 2,45 m, vél Volvo Penta 280 kW, árgerð 1994. Fjöldi skipverja: 6.

Hinn 22. apríl 1999 var m.b. Sæmundur HF-85 að veiðum með net 10,5 sml suður af Þorlákshöfn. Veður: hægur vindur, austan kvika.

Skipverjar höfðu lagt fimm trossur í sjó og lágu trossurnar samhliða frá norðvestri til suðausturs. Ekki voru þær allar jafnlangar en fjarlægð á milli trossanna var um 0,5 til 1,0 punktur á lóran-staðarlínunum. Höfðu þeir á m.b. Sæmundi HF-85 haft net í sjó þarna í um viku og fiskað þokkalega. Dagana á undan hafði verið talsvert um smábáta á svæðinu (10-15 bátar) að veiðum með handfæri. Höfðu þeir truflað skipverja m.b. Sæmundar HF-85 við að leggja netin aftur eftir að þau höfðu verið dregin.

Skipverjar á m.b. Sæmundi HF-85 voru að draga trossuna sem var í miðjunni og fylgdu smábátarnir á eftir og létu reka á milli trossanna þótt stutt væri á milli. Þegar skipverjar höfðu dregið netin hugðust þeir leggja þau aftur á svipuðum stað og þau höfðu verið. Vegna þess hvað stutt var á milli netatrossanna var ekki mikið svigrúm til þess að sigla fram hjá færabátunum ef kom ætti í veg fyrir að netin lentu ofan á þeim trossum sem voru í sjó sitt hvorum megin. Var reynt að vara stjórnendur handfærabátanna við með því að gefa hljóðmerki en sumir sinntu þeim ekki.

Sigldi m.b. Sæmundur HF-85 á milli bátanna við að leggja netin og þurfti að fara all-nærri stefnu m.b. Eskeyjar SF-54 sem var með rekakkeri út frá stb.síðu. Þegar stefni m.b. Eskeyjar SF-54 var á móts við stb.miðsíðu m.b. Sæmundar HF-85 skall skipssíða hans í einni veltu á rekkverki á stefni m.b. Eskeyjar SF-54. Lítils háttar skemmdir urðu á rekkverkinu.

Skipverjar á m.b. Sæmundi HF-85 höfðu samband við stjórnanda m.b. Eskeyjar SF-54 eftir að þeir luku við að leggja netin.

Við rannsókn kom fram:

að skráning skipverja um borð í m.b. Sæmundi HF-85 var ekki samkvæmt lögum. Voru skráðir 8 skipverjar en samkvæmt framburði skipstjóra voru aðeins 6 skipverjar um borð;

að samkvæmt frásögn skipstjórnarmanna á m.b. Sæmundi HF-85 höfðu orðið skemmdir á netum hjá þeim vegna “slóðanna” sem handfærabátarnir notuðu og væri algengt að allt að tíu til fimmtán slóða þyrfti að greiða úr trossu sem handfærabátarnir hefðu slitið frá sér. Væri tímafrekt að greiða slóðana úr trossunum;

að á hvorugu skipanna voru uppi dagmerki er gaf til kynna skip að veiðum.

Nefndarálit:

Nefndin telur að megin orsök árekstursins hafi verið gagnkvæmt tillitsleysi skipstjóranna.

Það gerist iðulega að netabátar leggi net sín á sömu slóð og trossan var þegar hún var dregin. Mátti skipstjóri á m.b. Eskey SF-54 vita að von væri á því að trossan yrði lögð á ný. Hann var ekki með dagmerki um að hann væri að veiðum eða að skipið væri ekki undir stjórn og virðist hafa verið að ögra skipstjóranum á m.b. Sæmundi HF-85.

Skipstjórinn á m.b. Sæmundi HF-85 var ekki heldur með dagmerki uppi um að hann væri að veiðum og sýndi ekki næga aðgæslu við siglingu en honum var fullkunnugt um hvar m.b. Eskey SF-54 var.

2. M.b. Baddý GK-277 siglir á m.b. Jón Erlings GK-22 út af Hafnarbergi (038 / 99)

M.b. Baddý GK-277, skipaskr.nr. 7220, var smíðaður í Reykjavík 1989 úr trefjaplasti; stærð 5 brl, 5 bt, lengd 8,90 m, breidd 2,81 m, dýpt 1,16 m, vél Perkins 156 kW, árgerð 1998. Fjöldi skipverja: 2.

M.b. Jón Erlings 222, skipaskr.nr. 1173, var smíðaður í Stykkishólmi 1971 úr eik; stærð 51 brl, 49 bt, lengd 20,70 m, breidd 5,16 m, dýpt 2,50 m, vél Caterpillar 300 kW, árgerð 1985. Fjöldi skipverja: 5.

Hinn 31. maí 1999 fór m.b. Baddý GK-277 út frá Sandgerði í róður með handfæri. Veður: norðlæg vindátt, 2-3 vindstig, norð- eða norðvestan undiralda.

Þegar komið var út fyrir bauju hafði skipstjóri samband við skipstjóra á öðrum báti og eftir samtalið var ákveðið að sigla inn til hafnar aftur og taka eldsneyti því að ætlunin var að fara út á Boða (Eldeyjarboða). Eftir að lokið var við að taka eldsneyti var siglt af stað aftur. Enn hafði skipstjóri samband við skipstjóra annars báts eftir að hafa siglt í um hálf klukkustund í áttina að Boðanum og fékk þær upplýsingar að afli væri að glæðast í Röstinni (Reykjanesröst). Var þá áætlun breytt og stefnan sett í Röstina.

Skipverjar voru að hnýta slóða á siglingunni en sjálfstýring var á. Skipverjar gerðu hlé á hnýtingu og fóru í kaffi. Voru þeir í kaffi í 15-20 mínútur. Þegar kaffitíma lauk tóku þeir aftur til við að undirbúa veiðar og hnýttu slóða. Skipstjóri hafði séð að bátur var á stjórnborða og taldi allt vera í lagi.

Skömmu seinna, 3-5 mínútum, kom mikið högg á bátinn. Hafði m.b. Baddý GK-277 siglt á bakborðssíðu m.b. Jóns Erlings GK-222 og kom höggið rétt aftan við hvalbakinn og fyrir ofan þilfar svo að lunningsstytta brotnaði og lunningin; einnig kom högg á byrðinginn þegar pera bátsins lenti á honum. Plastbáturinn brotnaði talsvert á

stefninu en ekki kom umtalsverður leki að bátnum og gat hann siglt til hafnar fyrir eigin vélarafli.

M.b. Jón Erlings GK-222 var að dragnótaveiðum og voru skipverjar að kasta nótinni og seinna tógið að renna út þegar skipstjórinn sá að lítill bátur stefndi á m.b. Jón Erling GK-222. Er skipstjóri sá að ekki var neitt gert um borð í aðkomubáti til að koma í veg árekstur skipti hann gangstigi vélarinnar og lét hana vinna aftur á þótt ekki væri það áhættu-laust. Átti hann á hættu að fá tógið í skrúfunu. En allt kom fyrir ekki og skall aðkomubáturinn með stefnið á bakborðssíðunni.

Annar skipverjanna um borð í m.b. Baddý GK-277 kastaðist til við áreksturinn og slasaðist. Var hinn slasaði sóttur af þyrilu Landhelgisgæslunnar.

Við rannsókn kom fram:

að 6 skipverjar voru skráðir á skipið en aðeins fimm menn voru um borð.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök árekstursins sé alvarlegt brot á alþjóðareglum til að koma í veg fyrir árekstur á sjó. Ekki hafi verið staðinn dyggilegur vörður á skipinu og enginn á vakt um lengri tíma á meðan skipverjar voru í kaffi.

3. M.s. Reykjafoss siglir á m.b. Neptúnus ÞH-361 við bryggju á Neskaupstað og síðan í annarri tilraun við að leggja að bryggjunni rekast á m.s. Reykjafoss og m.b. Júpiter ÞH-161 (062 / 99)

M.s. Reykjafoss, ekki á ísl. skipaskrá, var smíðaður í Hamborg 1979 úr stáli; stærð 4226 brl, lengd 109,95 m, breidd 16,00 m, dýpt 8,45 m, vél MAK 2940 kW, árgerð 1979. Fjöldi skipverja: 12.

M.b. Neptúnus ÞH-361, skipaskr.nr. 1504, var smíðaður í Svíþjóð og Danmörku 1977 úr stáli; stærð 556 brl, 729 bt, lengd 53,78 m, breidd 9,50 m, dýpt 7,30 m, vél Wichmann 1499 kW, árgerð 1977. Fjöldi skipverja: 10.

M.b. Júpiter ÞH-161, skipaskr.nr. 0130, var smíðaður í Þýskalandi 1957 úr stáli; stærð 746 brl, 1033 bt, lengd 64,05 m, breidd 9,75 m, dýpt 7,68 m, vél Wartsila 1943 kW, árgerð 1979. Fjöldi skipverja: 8.

Hinn 2. september 1999 var m.s. Reykjafoss að koma til hafnar á Neskaupstað. Veður: suðvestan 3-5 vindstíg.

Um kl. 06:50 þegar verið var að sigla m.s. Reykjafossi að löndunarbryggjunni í höfninni á Neskaupstað var skipinu snúið til stjórnborða fyrir utan bryggjuna og síðan bakkað inn í höfnina upp með löndunarbryggjunni. Var skipinu bakkað upp með bryggjunni en við nyrðri hluta löndunarbryggjunnar lá m.b. Neptúnus ÞH-361. Við bryggju sem liggur sem næst þvert á suðurenda löndunarbryggjunnar var m.b. Júpiter ÞH-161 bundinn. Þegar skipinu var bakkað upp með bryggjunni rakst skutur þess í skut m.b. Neptúnusar svo að einhverjar skemmdir urðu á báðum skipunum.

Eftir ásiglinguna var m.s. Reykjafossi siglt frá löndunarbryggjunni, því að fyrirsjánlegt var að ekki væri nægjanlegt athafnaþláss fyrir skipið við bryggjuna, og út fjörðinn að Bæjarbryggjunni þar sem skipið var bundið. Eftir að m.b. Neptúnus hafði verið færður og bundinn utan á m.b. Júpiter ÞH-161 var m.s. Reykjafossi siglt aftur í áttina að löndunarbryggjunni og skipinu snúið til stjórnborða og bakkað inn að bryggjunni líkt og í fyrra sinn er skipinu var siglt að henni.

Var m.s. Reykjafoss kominn með u.þ.b. $\frac{2}{3}$ af lengd skipsins upp með löndunarbryggjunni þegar m.s. Reykjafoss og m.b. Júpiter ÞH-161 skullu saman þannig að bakborðssíða m.s. Reykjafoss og stefni m.b. Júpiters ÞH-161 rákust á. Dróst bb.-síða m.s. Reykjafoss á 12-15 metra kafla eftir stefni m.b. Júpiters ÞH-161. Festust skipin saman og varð að sigla m.s. Reykjafossi aðeins áfram til að losa þau í sundur. Urðu skemmdir á báðum skipunum.

Við rannsókn kom fram:

að komutími m.s. Reykjafoss til Neskaupstaðar var heldur fyrr en gefið hafði verið upp daginn áður;

að eftir síðari áreksturinn kom í ljós að talsverður slaki var á framspring m.b. Júpiters ÞH-161 og ekki voru neinir afturendar í land frá skipinu sem hindruðu það að skipið gengi fram í slakan springinn. Þeir tveir afturendar sem voru í land frá skipinu hafi verið nálægt þvert af skipinu í land eða vísað fram með skipinu;

að stýrimaður m.s. Reykjafoss sem var frammi á skipinu þegar því var bakkað að bryggjunni sagði að m.b. Júpiter ÞH-161 hefði siglt fram í landfestar þegar verið var að bakka m.s. Reykjafossi að bryggju og stefni hans verið komið vestur fyrir hornið á bryggjunni en verið áður um 2 metra fyrir austan hornið á bryggjunni;

að stýrimaður m.b. Neptúnusar ÞH-361 sem aðstoðaði við frágang landfesta eftir síðara óhappið sagði að landfestar m.b. Júpiters ÞH-161 hefðu dregist til á pollum þrátt fyrir að fjögur brögð hafi verið á pollunum;

að ekkert eftirlit var haft með landfestum m.b. Júpiters ÞH-161 af hálfu skipverja skipsins eftir að skipið var bundið við bryggjuna nokkrum dögum (þremur dögum) áður en atvikið varð;

að þegar m.b. Neptúnusi ÞH-361 var lagt utan á m.b. Júpiter ÞH-161 voru festar settar um borð í m.b. Júpiter ÞH-161 en engin festi sett frá m.b. Neptúnusi ÞH-361 í land. Ekki var hugað að landfestum m.b. Júpiters ÞH-161 hvort þær þyldu aukið álag sem skapaðist við að fá annað skip utan á;

að m.s. Reykjafossi var siglt frá Neskaupstað án heimildar yfirvalda áður en rannsókn málsins lauk;

að m.s. Reykjafossi var að öllu jöfnu lagt með bakborðssiðu að bryggju á Neskaupstað vegna nýtingarmöguleika á krönum skipsins en þeir eru bakborðsmegin, þ.e. að hægt er að koma gámum lengra inn á bryggjuna og eða sækja gáma vel inn á bryggjuna.

Nefndarálit:

Nefndin telur að meginástæða árekstranna séu að ekki var tilbúið legupláss fyrir Reykjafoss og verið var að reyna að leggjast að þó að í fyrra tilvikinu væri ekki nóg bryggjupláss og í því síðara óviðunandi frágangur á m.b. Júpiter ÞH-161.

Nefndin telur ástæðu til að brýna fyrir skipstjórnarmönnum að fara ekki úr höfn án heimildar yfirvalda meðan á lögreglu- eða dómsrannsókn á atvikum er snerta skipið og áhöfn þess stendur yfir.

4. Árekstur m.b. Gægis SH-312 og m.b. Guðbjarts SH-45 út af Dritvík á Snæfellsnesi (086 / 99)

M.b. Gægir SH-312, skipaskr.nr. 1992, var smíðaður í Danmörku 1992 úr trefjaplásti; stærð 5 brl, 4 bt, lengd 7,81 m, breidd 2,66 m, dýpt 1,31 m, vél Yanmar 113 kW, árgerð 1992. Fjöldi skipverja: 2.

M.b. Guðbjartur SH-45, skipaskr.nr. 7474, var smíðaður í Hafnarfirði 1998 úr trefjaplásti; stærð 7,73 brl, 5,94 bt, lengd 9,16 m, breidd 2,80 m, dýpt 1,78 m, vél Perkins 156 kW, árgerð 1998. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 25. nóvember 1999 var m.b. Guðbjartur SH-45 að veiðum með línu suðvestur af Dritvík á Snæfellsnesi. Veður: gott, sjólaust.

Sigt hafði verið suður fyrir Snæfellsnes til að vera í skjóli fyrir norðaustan átt, leiðindaveðri, sem var á Breiðafirði.

Á sama tíma var m.b. Gægir SH-312 að veiðum með línu á svipuðum slóðum.

Skipverjinn á m.b. Guðbjarti SH-45 var að ljúka við að draga línuna þegar hann sá að bátur stefndi í áttina til hans. Hann taldi að stjórnandi hans ætlaði að ræða við sig. Þegar hann sá að báturinn var kominn mjög nærri án þess að nein stjórn tök væru framkvæmd til að aftra ásiglingu áttaði hann sig á að eitthvað væri að. Fór skipstjórinn þegar að stjórn tækjum og náði að snúa bátnum til stjórnborða en þó ekki meira en svo að bakborðskinnugar bátanna skullu saman og rann aðkomubátur aftur með bakborðssíðunni.

Aðkomubátur reyndist vera m.b. Gægir SH-312. Skipstjóri hans hafði lagt sína línu í tveimur stubbum. Hafði hann lokið við að draga annan stubbinn og var að sigla í áttina að bólfæri hins stubbsins. Sigt var á hálfri ferð, 5-6 sml á klst. Hann hafði sett sjálfstýringu á, litið vel í kringum sig en ekki séð neinn bát en stefnan verið nálægt suðsuðaustur. Þá hafi verið orðið skuggsýnt, austan gola, sjólaust.

Skipstjóri m.b. Gægis SH-312 sagðist þá hafa tekið til við að gera upp línufæri sem var á þilfarinu. Hann var að ljúka við að ganga frá færinu þegar hann heyrði hróp og leit upp. Sá hann þá bát fyrir framan

sinn bát og fór strax að stjórnþækjum og reyndi að snúa bátnum frá og rauf tengsli milli vélar og skrúfu. Þar sem of stutt var á milli bátanna hafi þetta ekki dugað til að koma í veg fyrir árekstur.

Einhverjar skemmdir urðu á m.b. Guðbjarti SH-45 af völdum árekstrarins og á siglingu til hafnar, í talsverðri brælu, kom fram leki á bátnum, en engar skemmdir orðið á m.b. Gægi SH-312.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjóri m.b. Guðbjarts SH-45 sagðist vera með siglingaljós logandi allan tímann sem hann væri á sjó;

að skipstjórinn á m.b. Gægi SH-312 sagðist hafa verið með siglingaljós logandi en telur sig hafa slökkt fiskiljós;

að tjón á m.b. Guðbjarti SH-45 var tilkynnt til tryggingafélags en þegar skoða átti bátinn var hann farinn á sjó án þess að viðgerð færi fram;

að á meðan skipstjórinn á m.b. Gægi SH-312 var að gera upp færi var hinn skipverjinn í stýrishúsi.

Nefndarálit:

Nefndin telur að ástæða árekstrarins hafi verið ófullnægjandi varðstaða um borð í m.b. Gægi SH-312.

Árekstur við annað en skip:

1. Bv. Svyatoy Andreey, UDBQ (003 / 99)

Bv. Svyatoy Andreey, UDBQ, er ekki á íslenskri skipaskrá. Skipið er 35 ára gamalt.

Hinn 21. janúar 1999 var bv. Svyatoy Andreey, UDBQ við vesturenda norðurbryggju í Hafnarfjarðarhöfn.

Sigla átti skipinu úr höfn um kl. 21:30 um kvöldið og var hafnsögumaður um borð. Þar sem stefni skipsins sneri inn í höfnina þurfti fyrst að bakka því frá og snúa því út um. Var það gert með aðstoð hafnsögubátsins Þróttar. Þegar skipinu hafði verið snúið svo að stefnið vísaði í hafnarmynnið var skipið á hægri ferð aftur á. Hafnsögumaður bað um að láta vél vinna á hægri ferð áfram en skipið hélt áfram aftur á bak. Þá var óskað eftir meira afli á vél áfram en við það jók skipið skriðinn aftur á bak. Óskað var eftir fullu afli á vél áfram en allt kom fyrir ekki hraði skipsins jókst aftur á bak.

Við austurhluta norðurbryggjunnar var bundin stór flotkví og stefndi skipið á hana. Komið var boðum um borð í hafnsögubátinn um að aðstoða og ýta á skipið að aftan ef aftra mætti árekstri við flotkvína. Ekki vannst tími til að sigla hafnsögubátinum aftur fyrir togarann og lenti hann á flotkvínni. Einhverjar skemmdir urðu bæði á togaranum og flotkvínni.

Við rannsókn kom fram:

að sögn skipstjóra taldi hann að um einhvers konar bilun í vökvaflæði skiptiskrúfu hafi verið að ræða en búnaðurinn virkaði

eðlilega 15 mín. eftir óhappið. Var sía á vökvakerfinu hreinsuð en ekkert athugavert kom í ljós;

að skemmdir sem urðu á skipinu voru lagfærðar af skipverjum sjálfum. Var um að ræða gat á skutnum og dældir;

að lögreglan hafði samband við Siglingastofnun vegna haffæri skipsins eftir áreksturinn. Voru svörin á þá leið að þeir hefðu engan rétt til að skipta sér af skipinu.

Nefndarálit:

Nefndin telur ekki ástæðu til athugasemda.

Skip strandar:

1. M.b. Þórdís Guðmundsdóttir VE-141 strandar utan við hafnarmynni í Vestmannaeyjum (005 / 99)

M.b. Þórdís Guðmundsdóttir VE-141, skipaskr.nr. 7332, var smíðaður í Hafnarfirði 1991 úr trefjaplasi; stærð 6,44 brl, 5,85 bt, lengd 8,59 m, breidd 2,57 m, dýpt 1,54 m, vél Caterpillar 224 kW, árgerð 1991. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 7. febrúar 1999 um kl. 06:15 var m.b. Þórdís Guðmundsdóttir VE-141 á siglingu út frá Vestmannaeyjahöfn. Veður: logn, sléttur sjór, örli til undiralda.

Siglt var eins og leið liggur út úr höfninni og þegar út fyrir Hafnarmúla var komið var stefnan sett á 090° og sjálfstýring sett á. Síðan kveikti skipstjóri þilfarsljós þar sem hinn skipverjinn var við störf úti á þilfari.

Skyndilega kom mjög mikið högg á bátinn og köstuðust skipverjarnir til og báðir misstu meðvitund. Hafði báturinn siglt á land fyrir vestan Viðlagafjöru í vík fyrir austan Skeglutanga svo til beint suðsuðaustur af Klettsnefinu. Þegar skipverjar komust til meðvitundar var kallað í Vestmannaeyjaradíó og tilkynnti um atvikið. Skipstjóri fékk aðeins stutt svar frá Vestmannaeyjaradíó og síðan ekkert meir. Var reynt að bakka bátinum frá en án árangurs. Síðan fóru skipverjar í land án mikilla erfiðleika og gengu áleiðis til byggðar.

Báturinn náðist af strandstað nokkru síðar með aðstoð björgunarsveitar.

Við rannsókn kom fram:

að samkvæmt skoðun lögreglu var sjálfstýring stillt á 345° og

að stefni bátsins var mikið brotið fyrir ofan sjólínu;
að greinileg merki eftir ákomu voru á kletti sem gekk í sjó fram rétt vestan við strandstaðinn;

að skipstjóri hafði réttindi til að stjórna báti allt að 30 brl. Hann var ekki viss um hvort áttaviti bátsins væri misvísandi eða réttvísandi;

að báturinn er skráður opinn bátur og voru göt inn í lestina svo að sjór sem kom inn á þilfarið gæti runnið niður í lestina og að dælu. Fyrir þessi göt var búið að setja lista svo að götin voru að mestu lokuð;

að eigandi bátsins, sem vanalega var skipstjóri, var ekki skipstjóri í umræddri ferð. Sá sem skipstjóri var í ferðinni hafði róið með eigandanum um einhvern tíma. Þetta var fyrsta ferð skipstjóra með bátinn fyrir utan að hann hafði afnot af bátnum til skemmtisiglingar í ágúst 1997.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök ásiglingarinnar og strandsins hafi verið röng stilling stjórnþækja vegna vanþekkingar og það hafi verið sýnd mikil vanræksla við stjórn og siglingu bátsins.

2. M.s. Lette Lill frá Marstal strandar í höfninni á Þórshöfn (007 / 99)

M.s. Lette Lill er ekki á íslenskri skipaskrá; stærð 1058 brl, lengd 66,15 m, breidd 10,67 m, dýpt 6,41 m, smíðað úr stáli 1966. Fjöldi skipverja: 6.

Hinn 14. febrúar 1999 var m.s. Lette Lill að koma til hafnar á Þórshöfn. Veður: vestan 3-4 vindstig.

Skipstjóri sigldi inn í höfnina eftir að hafa fengið upplýsingar um að fólk yrði á bryggjunni þar sem skipið ætti að leggja að. Siglt var eins og leið lá inn í höfnina en skipstjóra var ekki ljóst hvar bryggjuplássið var því að ekki var til hafnarkort um borð. Skipstóri sá ekki fyrr en hann var kominn vel inn í höfnina hvar fólk var að veifa honum en hann hafði talið að hann ætti að fara lengra inn í höfnina. Var reynt að bakka skipinu og hugðist skipstjóri reyna að snúa því til stjórnborða rétt fyrir innan garðinn þar sem fólk var á bryggjunni en þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir við það tókst það ekki. Var akkeri látið falla og slakað út einum lið af keðju.

Eftir ítrekaðar tilraunir við að snúa skipinu rak það undan vindinum, en vindur var þvert á síðuna, þar til það tók niðri að framan.

Eftir að skipið strandaði var tekið til við að koma taugum í land til að draga það á flot aftur. Á aðfallinu um kl. 20:00 um kvöldið tókst að draga skipið á flot og koma því að bryggju.

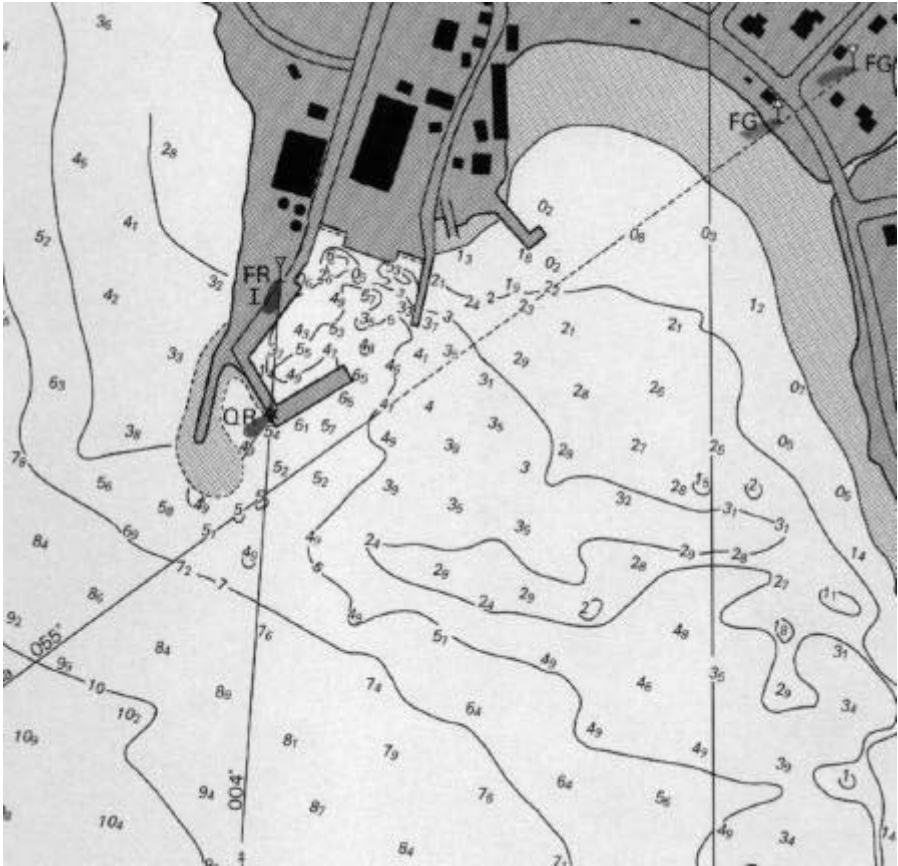
Við rannsókn kom fram:

að um borð var yfirsiglingakort af Norðausturlandi en ekkert hafnarkort;

að sögn skipstjóra hafi verið mjög erfitt að ráða við skipið eftir að það var komið þvert fyrir vind;

að ekki var mælt dýpi umhverfis skipið eftir strandið og því óljóst hvernig það var fast;

að skipstjórinn hafði ekki komið áður til Þórshafnar á Langanesi



Nefndarálit:

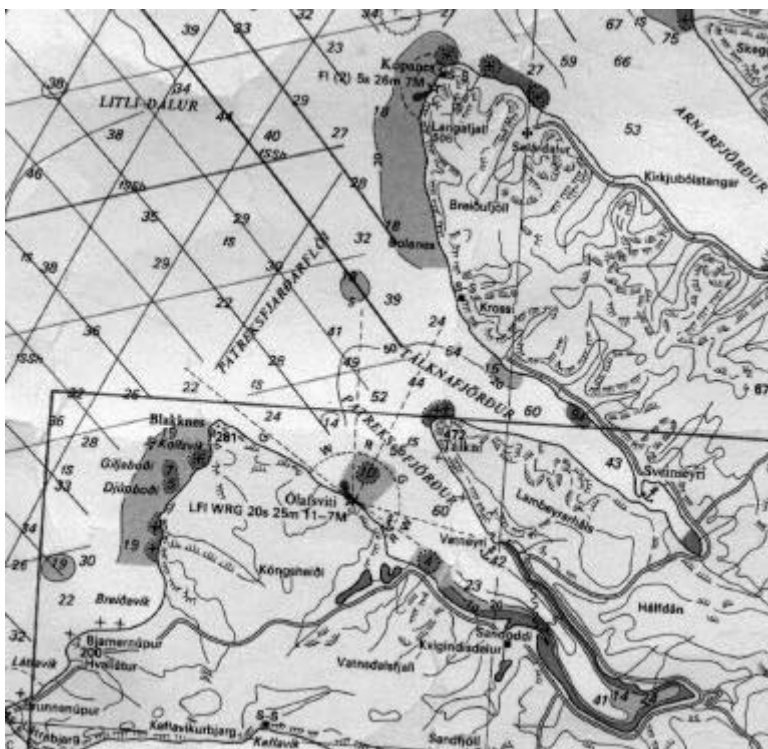
Nefndin telur að orsök strandsins sé að ófullnægjandi upplýsingar voru fyrir hendi um borð í skipinu þar sem ekki var til kort af höfninni. Það hefði auðveldað útskýringar af hálfu þeirra sem upplýstu skipstjórnann um hvar ætti að leggja skipinu að bryggju ef kort hefði verið til um borð.

3. *Viktoría BA-45 strandar á Tálknafirði (050 / 99)*

M.b. Viktoría BA-45, skipaskr.nr. 2331, var smíðaður í Hafnarfirði 1999 úr trefjaplasti; stærð 7,39 brl, 5,92 bt, lengd 9,12 m, breidd 2,80 m, dýpt 1,27 m, vél Volvo Penta 190,4 kW, árgerð 1999. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 29. júní 1999 um kl. 03:00 fór m.b. Viktoría BA-45 frá Tálknafirði til veiða með línu.

Var línan lögð, 14 balar, en síðan tekið til við að draga línu sem lögð var í síðasta róðri bátsins.



Lokið var við að draga línuna um kl. 11:00 og þá tekin stefnan

til hafnar. Stýrð stefna var 155° misvísandi og sigldur hraði 8-9 sml. Um kl. 11:30 fékk skipstjóri stjórn bátsins í hendur hásetanum og fór að leggja sig.

Hásetinn man eftir sér rétt fyrir utan Tálkna en síðan hrökk hann upp við að báturinn strandaði um kl. 12:40. Skipstjórinn skoðaði aðstæður og kallaði síðan eftir aðstoð björgunarsveitar. Var báturinn dreginn af strandstað um kl. 15:30 og til hafnar.

Við rannsókn kom fram:

að hásetinn hefur lokið námskeiði til að öðlast réttindi til að stjórna skipi allt að 30 brl en hefur ekki öðlast þau;

að hásetinn hafði fengið hálftrar tólftu stundar svefn síðustu 36 stundirnar fyrir strandið en hálftrar annarrar stundar svefn síðustu 24 klst fyrir strandið.

Nefndarlit:

Nefndin telur að orsök strandsins sé óforsvaranleg varðstaða við stjórn og siglingu skips.

4. Farþegaferjan Hafrún (1919) strandar á Breiðafirði (056 / 99)

M.b. Hafrún, skipaskr.nr. 1919, var smíðaður í Noregi 1979 úr áli; stærð 34 brl, 33 bt, lengd 16,52 m, breidd 4,80 m, dýpt 2,12 m, vél Benz 744 kW (tvær vélar), árgærd 1979. Fjöldi skipverja: 2 en að auki 17 farþegar.

Hinn 6. ágúst 1999 um kl. 16:30 sigldi farþegaferjan Hafrún (1919) úr höfn í Stykkishólmi. Veður: svolítill þoka.

Sigt var fram hjá Þórisshólma og Dímonarklökkum en þokunni hafði létt en þokubakkar sjáanlegir á Breiðafirði utar. Er báturinn var kominn á móts við Hesthöfða var komin svartþoka. Næsta kennileiti var Miðleiðasker þar sem breyta átti stefnu lítilla. Vegna þokunnar sást skerið ekki og það kom ekki fram á ratsjá.

Þokunni létti aðeins skömmu síðar og skipstjóri sá til Skoreyjar. Kom þá í ljós að skipið var aðeins of sunnarlega og var því snúið til stjórnborða en þá lenti skipið uppi á boða við Skoreyjarnar. Þá var kl. um 18:00.

Báðar vélar bátsins slógu út við strandið en önnur komst fljótlega í gang aftur.

Haft var samband við Stykkishólm og leitað eftir því hvort bátar væru í nánd til að taka farþega. Báturinn losnaði og gátu skipverjar dólað á hægri ferð til Stykkishólms og var komutíminn þangað 18:45 eða aðeins 15 mínútum síðar en áætlun gerði ráð fyrir.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjóri sagði að þegar báturinn strandaði hafi hann verið á mjögu hægri ferð eða nánast stöpp;

að eftir strandið komu í ljós umtalsverðar skemmdir:

bb.-skrúfa stórskemmd eða ónýtt,

bb.-skrúfuöxull kengboginn,

bb.-upphengja skökk,

bb.-stýri laskað,

stb.-skrífa skemmd,

kjölur lítilliga skemmdur,



vélarpúðar ónýtir þar sem vél gekk aftur um 3 cm.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök strandsins megi rekja til vanhugsáðrar siglingar í tvísýnu veðri, lélegu skyggi, um ókortlagt svæði.

Nefndin telur að skemmdir á skipinu samrýmist ekki frásögn skipstjóra um sigldan hraða skipsins.

5. M.b Víkingur SU-43 strandar á Barðanum (073 / 99)

M.b. Víkingur SU-43, skipaskr.nr. 2296, var smíðaður í Hafnarfirði 1999 úr trefjaplasti; stærð 6,76 brl, 5,99 bt, lengd 8,73 m, breidd 2,57 m, dýpt 1,19 m, vél Volvo Penta 196,74 kW, árgætt 1999. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 16. október 1999, seinni part dags, um kl. 16:00, var m.b. Víkingi SU-43 siglt frá Skagaströnd áleiðis til Reykjavíkur með viðkomu á Suðureyri. Veður: logn, sjólag gott.

Siglt var eins og leið liggur út Húnaflóa og fyrir Strandir, sigldur hraði var um 26 sml. Var bátnum siglt með hliðsjón af GPS tæki en að sögn skipstjóra var tækið óstöðugt og datt út öðru hverju eða eins og skipstjóri orðaði það “datt út og inn alla leiðina frá því að ferð hófst frá Skagaströnd”.

Ekki segir af ferðum bátsins fyrir en við Straumnes en skipstjóri taldi að siglt hafi verið fram hjá í fjarlægð 0,8-1,0 sml. Ekki er ljóst hvað klukkan var. Að mati skipstjóra var siglt fram hjá Rit í fjarlægð 1,5 sml og stefnan tekin fyrir Gölt en óljóst hver hún var. Skipstjóri sagði að GPS-tækið hafi ekki virkað við Straumnes og hann reynt að fá mynd á ratsjána. Nokkru síðar, að sögn skipstjóra, kom GPS-tækið inn aftur og sá hann þá að báturinn var kominn fram hjá Súgandafirði, en sigldur hraði var um 20 sml, og hugðist hann snúa við. Var bátnum snúið til bakborða og í þeirri aðgerð kom mikið högg á bátinn og við það missti skipstjóri meðvitund.

Skipstjóri rankaði við sér mörgum klukkustundum síðar og hafði samband við strandstöð

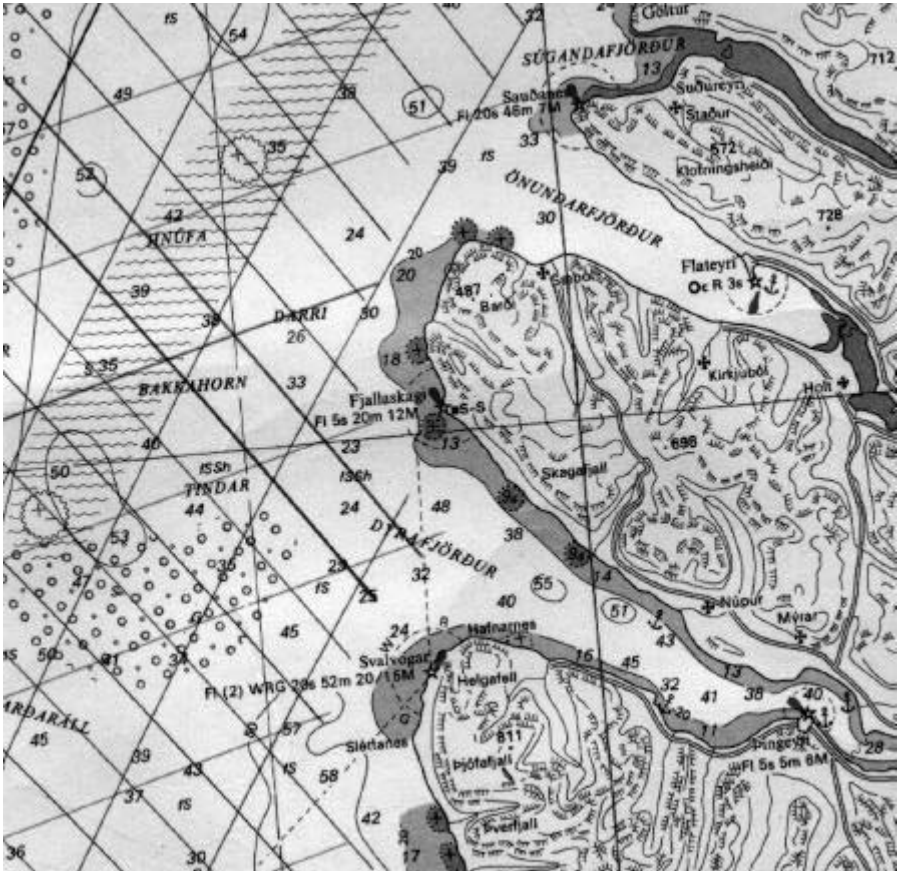
í farsíma og gaf upp ástand. Báturinn var þá á þurru í klettaurð. Fljótlega voru björgunarsveitir komnar á vettvang og björguðu manningnum en báturinn eyðilagðist á strandstað.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjóri sagði að ekkert hefði verið ákveðið með að fara í

land eða fara á veiðar áður;

að sögn skipstjóra var sigling stöðvuð nokkrum sinnum á leiðinni frá Skagaströnd til að reyna að ná lóði. Sagði hann að fyrst hafi verið reynt í Drangál, síðan út af Horni og út af Aðalvík;



aðspurður sagði skipstjóri að hann hefði síðast haft landkenningu út af Straumnesi;

að skipstjóri gat ekki gefið upp hver stefnan hafi verið á áttavita frá Straumnesi fyrir Gölt;

að skipstjóri sagðist eingöngu hafa notað sjókort sem var í

plotter;

að skipstjóri sagðist hafa gangsett ratsjá um það leyti er siglt var fram hjá Straumnesi. Hafi hann verið að reyna að fá mynd á ratsjána í þó nokkurn tíma;

að skipstjóri sagði að sjálfvirk stilling á ratsjónni hafi verið í ólagi en fengist betri mynd með því að handstilla hana. Hann hafi ekki reynt að handstilla hana í þessu tilviki;

að ratsjá var aldrei notuð til að mæla fjarlægð frá landi;

að báturinn var 6 mánaða gamall og öll tæki ný í bátnum;

að sögn skipstjóra hafði hann símasamband við eiginkonu sína nokkrum sinnum á leiðinni;

að samkvæmt upplýsingum er eiginkona skipstjóra gaf upp þegar hún leitaði upplýsinga um ferðir bátsins hjá Tilkynningarskyldu íslenskra skipa hafði hann (skipstjórinn), í símtali um kvöldmatarleytið, gefið upp að hann ætti eftir 15 mínútna siglingu til Bolungarvíkur þar sem til stæði að taka olíu;

að skipstjóri telur að umrætt högg hafi komið á bátinn milli kl. 22:00 og 23:00 og hann hafi verið meðvitundarlaus þar til rétt áður en hann hafði samband við strandstöð um kl. 05:07;

að skipstjóri sagðist hafa rankað við sér á bekknum skömmu áður en hann hafði samband við strandstöðina;

að samkvæmt frásögn skipstjóra sá hann aldrei vitana á Gelti eða Sauðanesi þrátt fyrir að skyggni væri gott;

að kl 02:00 var af hálfu Tilkynningarskyldu íslenskra skipa hafin eftirgrennslan að m.b. Víkingi SU-43 en hann hafði tilkynnt sig út frá Skagaströnd kl 15:28;

að skipstjóri sagði að sjálfstýring í bátnum hafi ekki verið “brúkleg” á norðurstefnu. Hafi “stýringin verið að rokka - hún er að rokka þetta 40° upp í 50° út frá stefnu”;

að skipstjóri vissi ekki hvar báturinn var þegar hann taldi að siglt hefði verið fram hjá Súgandafirði og hann sneri bátnum til bakborða og hugðist halda til Suðureyrar við Súgandafjörð;

að samkvæmt læknisrannsókn var skipstjórinn ekki undir áhrifum áfengis.

Nefndarálit:

Nefndin telur að ástæða strandsins sé ónóg varðstaða, óaðgæsla og slæm sjómennska sem lýsir sér m.a. í því að sigla áhyggjulaust á 20 sml. hraða án þess að hafa hugmynd um hvar hann var.

6. M.b. Garðar BA-62 strandar í sunnanverðri Kollsvík á landleið (079 / 99)

M.b. Garðar BA-62, skipaskr.nr. 7452, var smíðaður í Hafnarfirði 1987 úr trefjaplasi; stærð 7,79 brl, 5,93 bt, lengd 9,17 m, breidd 2,82 m, dýpt 1,78 m, vél Volvo Penta 191,13 kW, árgerð 1996. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 16. október 1999 um kl. 03:00 fór m.b. Garðar BA-62 úr höfn á Patreksfirði áleiðis í róður með línu. Veður: hægviðri.

Var línan lögð og gefin lega. Var línan dregin og því lokið um kl 18:00. Voru þá um 3000 kg af fiski um borð auk veiðarfæra.

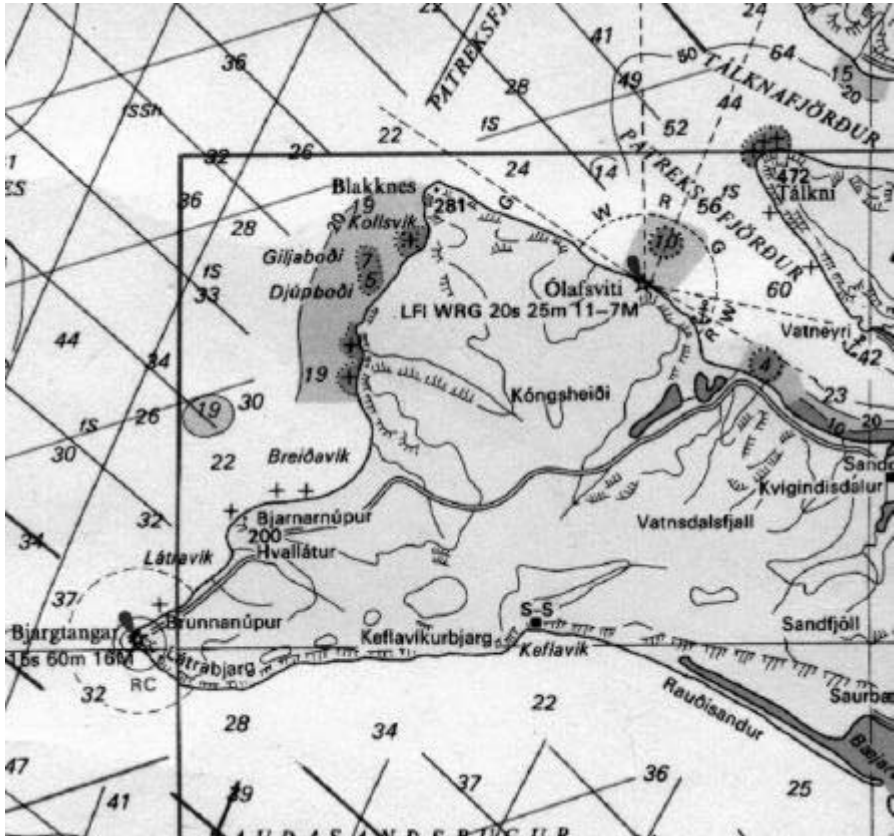
Siglt var af stað til lands, hafnar á Patreksfirði. Var skipstjóri við stjórnvölinn á meðan verið var að ganga frá og hinn skipverjinn nærðist. Sigldur hraði í fyrstu var um 3 sml. en var síðan aukinn í 9 sml eða fulla ferð eftir að hásetinn tók við stjórn bátsins. Voru þeir þá staddir um 25 sml. frá Blakknesi. Á siglingunni var suðaustan 3 vindstig, samsvarandi sjór, þurr (úrkomulaust). Var stefnan sett í punkt 1 sml. fyrir norðan Blakknes eða 073° r/v. Eftir skamma stund sá skipstjóri að rétt haldin stefna hafði verið 085°. Skipstjóri bað hásetann að breyta stefnunni um 13° til bakborða sem skipstjóri taldi nægjanlegt.

Hásetinn sá síðan um siglingu bátsins. Ekki segir af ferðum bátsins fyrr en milli klukkan 20:30 og 21:00 að báturinn var talinn vera 7 sml. frá Blakknesi en áætlaður tími þegar báturinn yrði norður af Nesinu var kl. 21:20 samkv. plotter. Eftir það man skipverjinn ekkert fyrr en báturinn kastaðist til á milli steina og í brimi rétt fyrir kl. 21:30. Var báturinn strandaður í sunnanverðri Kollsvík.

Skipstjóri, sem vaknað hafði við dynkina, kallaði út á rás 11 VHF eftir aðstoð en fékk ekki svar strax. Var gúmmíbjörgunarbátur sjósettur og yfirlög skipverjar m.b. Garðar BA-62. Skipbrotsmenn kveiktu á neyðarsendi gúmmíbátsins, sendu upp neyðarsól og kveiktu á hand-blysum. Rak þá fljótt upp í fjöru og var bjargað þaðan. Báturinn eyðilagðist á strandstað.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjóri sagðist hafa sofð í tvær klukkustundir fyrir róður og í þrjár stundir meðan legið var yfir línunni;



að skipstjórinn fór og lagði sig um kl. 19:00 og sagðist hafa vaknað upp við einhverja dynki;

að kallað var á rás 11 VHF eftir aðstoð en ekki reynt á rás 16 VHF;

að hásetinn sagðist hafa verið þreyttur en ekkert óvenjulega þreyttur og hafi hann sennilega sofnað. Hann hafði sofð um 9 klst. hinn 14. október, 4-5 klst. hinn 15. október og 4-5 klst. þann 16. eftir því sem

hann best man;

að hásetinn hafði ekki réttindi til skipstjórnar;

að aðspurður um stað í sjókorti þar sem báturinn var er hann tók við stjórn hans og hvar á korti báturinn var er hann, hásetinn, sagði að hann hafi verið á milli kl. 20:30 og 21:00, þ.e. 7 sml frá Blakknesi, þá gat hann ekki sett það út.

Nefndarálit:

Nefndin telur að ástæða, strandsins sé ófullnægjandi varðstaða. Geta má þess að skipstjóri fékk réttindalausum manni stjórn bátsins á leið til lands sem síðan sofnaði.

Eldur um borð:

1. M.b Svalur BA-120 brennur á legu í Þrælavogi á Barðaströnd (064 / 99)

M.b. Svalur BA-120, skipaskr.nr. 7099, var smíðaður í Hafnarfirði 1987 úr trefjaplasti; stærð 5,77 brl, 4,89 bt, lengd 7,73 m, breidd 2,67 m, dýpt 1,48 m, vél Perkins 56 kW, árgerð 1989. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 18. september 1999 var m.b. Svalur BA-120 við festar í Þrælavogi á Barðaströnd. Hafði bátnum verið komið þar fyrir hinn 16. september.

Snemma morguns hinn 19. september var lögreglu á Patreksfirði tilkynnt af hafnarverði á Brjánslæk um að eldur væri í báti á Þrælavogi og eigandi bátsins vakinn og tilkynnt að báturinn væri brunninn. Þegar lögreglan kom að bátnum logaði eldur enn þá en báturinn var brunninn niður svo að aðeins hluti af botninum var eftir.

Að sögn eiganda hafði báturinn verið gerður út til veiða á handfæri á sóknardögum en hafði verið lagt um tíma þar sem til stóð að flytja hann til Reykjavíkur. Eigandi bátsins fór um borð þann 18. september til eftirlits og virtist allt vera eðlilegt. Þegar báturinn var yfirgefinn var aðeins rafstraumur á sjálfvirkum austurdælum.

Við rannsókn kom fram:

að úthlutaðir sóknardagar fyrir fiskveiðiárið 1. september 1999 til 31. ágúst 2000 voru 23 dagar;

að báturinn var á þurru um fjöru þar sem honum hafði verið lagt; að fjara var þegar báturinn brann.

Nefndarálit:

Ekkert hefur komið fram er skýrir eldsupptök.

2. Eldur um borð í m.b. Hafbjörgu ÁR-15 á siglingu vestur af Hafnarbergi (068 / 99)

M.b. Hafbjörg ÁR-15, skipaskr.nr. 1091, var smíðaður í Stykkishólmi 1969 úr eik; stærð 15 brl, 19 bt, lengd 13,21 m, breidd 3,75 m, dýpt 1,49 m, vél Cummins 138 kW, árgerð 1975. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 28. september 1999 um kl. 09:30 var m.b. Hafbjörgu ÁR-15 siglt frá Þorlákshöfn áleiðis til Reykjavíkur. Til stóð að taka skipið á þurrt til málunar og annarra viðhaldsverka.

Þegar báturinn var staddur 4 sml. vestur af Hafnarbergi varð skipstjóri var við að eitthvað væri að um borð. Ekki er ljóst hvort það var breyting á gangi vélarinnar eða að viðvörunarkerfi færi í gang. Gerðist hvort tveggja á svipuðum tíma. Skipstjóri slökkti á viðvörunarkerfinu og opnaði lúku niður í vélarrúm á gólf stýrishúss. Gaus þá mikill reykur á móti honum og hann sá eldglæringar.

Skipstjórinn fór þegar í stað að talstöðinni og kallaði í Reykjavíkurradíó á rás 9 VHF og skýrði frá staðsetningu bátsins og ástandi um borð. Var honum sagt að skipta yfir á rás 16 VHF. Ekki var frekar rætt við TFA. Skipstjóri veit ekki hvort mannopslúka að vélarrúmi lokaðist eða hvort hún festist opin á þar til gerðri festingu sem var á þili stýrishúss og lúkan lagðist að. Stýrishúsið fylltist af reyk og skipstjórinn yfirgaf það.

Skömmu síðar var þyrla frá varnarliðinu komin á staðinn og fljótlega m.b. Nonni GK-129 og fór skipstjórinn yfir í hann. Þegar skipstjóri var kominn um borð í m.b. Nonna GK-129 fékk hann upplýsingar um að varðskip væri á leiðinni og þá sagði hann skipstjóra m.b. Nonna GK-129 að bíða með aðgerðir.

M.b. Baldur GK-97 kom á vettvang og hóf að sprauta sjó til að slökkva eldinn og tók það skamman tíma. Í framhaldi af því var dráttar- taug komið fyrir á milli skipanna og hóf m.b. Baldur GK-97 að draga m.b. Hafbjörgu ÁR-15 áleiðis til hafnar en þá rauk enn úr skipinu. Varð-skip kom að skipunum litlu síðar.

Báturinn var dreginn til hafnar í Sandgerði.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjóri man ekki hvort lúka að vélarrúmi lokaðist eða festist í opinni stöðu á klemmu á vegg stýrishúss;

að báturinn hafði legið við bryggju óhreyfður í u.þ.b. mánuð áður en siglt var af stað áleiðis til Reykjavíkur. Vél bátsins hafi verið gangsett reglulega meðan báturinn var bundinn í höfn;

að lögleg skipsdagbók var ekki færð en notast við venjulega almanaksbók;

að tveir menn voru skráðir á bátinn en annar þeirra var ekki um borð;

að í bátnum var þilfarsdæla en samkvæmt frásögn skipstjóra hafði hún verið óvirk frá því að hann tók við bátnum;

að skipstjóri m.b. Hafbjargar ÁR-15 hafði ekki frumkvæði að þeim björgunaraðgerðum sem framkvæmdar voru, þ.e. að slökkva í bátnum og draga hann til hafnar.

að skipverjar m.b. Baldurs GK-97 hófu slökkvistarf og skömmu síðar komu menn frá björgunarsveitinni Sigurvon í Sandgerði á vettvang og aðstoðuðu við slökkvistarfið;

að skipstjóri sagðist hafa ætlað að huga að slökkvitæki “en það var ekkert við það eigandi”;

að skipstjóri sagði að það hafi þurft að fara niður í vélarrúm til að ræsa dælu svo að hægt væri að sprauta sjó á eldinn en það hafi verið ófært;

að öryggi fyrir straumbreyti sem var í vélarrúmi höfðu verið að brenna öðru hverju;

að frágangur á bræðivari við eldavél var ekki samkvæmt reglum;

að frágangi raflagna var víða ábótavant.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök eldsvoðans megi rekja til lélegs ástands raflagna.

3. Eldur í m.b. Árna Jónssyni KE-109 við bryggju í Ólafsvík (071 / 99)

M.b. Árni Jónsson KE-109, skipaskr.nr. 1958, var smíðaður í Svíþjóð 1988 úr trefjaplasti; stærð 6 brl, 6 bt, lengd 9,26 m, breidd 2,84 m, dýpt 1,01 m, vél Mermaid 156 kW, árgerð 1988. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 13. september 1999 var m.b. Árni Jónsson KE-109 við bryggju í Ólafsvík.

Skipverjar voru að undirbúa skipið til veiða og meðal annars var verið að laga snúningshraðamæli vélarinnar. Skipstjórinn sagðist hafa verið að ganga frá snúningshraðamælinum á vélinni og beðið skipverjann að gangsetja vélina á meðan hann væri í vélarrúminu. Strax og vélin var ræst fór hún á yfirsnúning og var ekki hægt að minnka snúningshraða né stöðva vélina. Skipstjórinn fór úr vélarrúmi um lúku stb.-megin og þegar hann kom upp var hinn skipverjinn að skvetta sjó niður á vélina úr stýrishúsinu en eldur hafði orðið laus þar.

Þrátt fyrir tilraunir tókst ekki að stöðva vélina og var sprautað úr slökkvitæki, dufttæki, á eldinn en ekki varð ráðið við hann.

Skipverjar fóru upp á bryggjuna og hringdu í Neyðarlínuna. Kom lögregla og slökkvilið fljótlega á vettvang og tókst að slökkva í bátnum en þá var vélarrúm, stýrishús og lúkar mikið brunnið.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjóri bátsins sagði að hann hefði gangsett vél bátsins öðru hverju þennan dag og hún gengið í stuttan tíma í einu;

að ekki var haft samband við nefndina og tilkynnt um brunann. Þar af leiðandi fór ekki fram vettvangsrannsókn af hálfu nefndarinnar;

að annar skipverjanna sagði að á meðan hann var að hamast á ádreparanum ofan á vélinni hafi spíssarör farið í sundur aftarlega á vélinni og olía sprautast um allt vélarrúmið og í andlit hans. Hlerar í gólfi stýrishúss niður í vélarrúm höfðu verið fjarlægðir vegna viðgerðar á vélinni.

Nefndarálit:

Nefndin telur að vegna ófullnægjandi upplýsinga sé ekki hægt að álykta um orsök þess að vélin fór á yfirsnúning en vélin var ekki skoðuð eftir brunann. Eldsupptök eru vegna þess að olía sprautaðist á vélina.

Slys þegar brotsjór lendir á skipi:

1. Skipverji slasast um borð í m.b. Hoffelli SU-80 (019 / 99)

M.b.Hoffell SU-80, skipaskr.nr. 2345, var smíðaður í Hollandi 1981 úr stáli; stærð 792 brl, 792 bt, lengd 52,53 m, breidd 9,50 m, dýpt 7,00 m, vél MAK 2940 kW, árgerð 1993. Fjöldi skipverja: 13.

Hinn 12. janúar 1999 var m.b. Hoffell SU-80 að veiðum með vörpu (síldveiðum) vestur af landinu. Veður: norðvestan 5-6 vindstig, þungur sjór.

Skipið var á siglingu frá Ólafsvík áleiðis á miðin þegar skipverjar fengu fyrirmæli um að láta veiðarfæri útbyrðis því að til stóð að hreinsa úr veiðarfærinu ánetjaða síld.

Þannig háttar til um borð að fyrir aftan veiðarfæraennuna er lunning í fullri hæð. Þurftu skipverjar að lyfta veiðarfærinu yfir lunninguna með handafli þar til það náði í sjó og dróst út sjálfkrafa. Voru þeir að vinna við það þegar sjór gekk inn yfir lunninguna að aftan. Einn skipverja fékk sjó niður um hálsmál hlífðarfata og saup hveljur og nokkru á eftir kom annar sjór á skipið og slengdi skipverjanum á stiga þar sem hann hneig niður talsvert slasaður.

Skipverjinn var fluttur í skjól og hlúð að honum en skipinu snúið aftur til Ólafsvíkur þar sem hinum slasaða var komið undir læknishendur. Maðurinn meiddist talsvert.

Við rannsókn kom fram:

að ekki var fyrir hendi hefðbundin “byssa” aftur á til þess að hífa veiðarfærið út heldur var því komið út með handafli.

Nefndarálit:

Nefndin telur að aðstaða skipverja til þess að leita skjóls, ef alda kemur að skutnum, þegar unnið er við að koma veiðarfæri útbyrðis, sé afleit.

2. Bv. Bessi ÍS-410 fær á sig brotsjó á siglingu vestnorðvestur af Vestfjörðum (022 / 99)

Bv. Bessi ÍS-410, skipaskr.nr. 2013, var smíðaður í Noregi 1989 úr stáli; stærð 807 brl, 1530 bt, lengd 60,10 m, breidd 12,20 m, dýpt 7,55 m, vél MAK 2650 kW, árgerð 1989. Fjöldi skipverja: 19.

Hinn 17. mars 1999 var bv. Bessi ÍS-410 að rækjuveiðum á Dornbanka. Veður: norðaustan 9-10 vindstig, samsvarandi sjór, snjó-koma, skyggni 100-150 metrar.

Skipið hafði verið að veiðum við ísjaðarinn á Dornbanka og verið að reyna nýjan togveiðibúnað. Var talið að tilraunum væri lokið og þar sem veður hafði versnað og ís farið að reka yfir veiðisvæðið var ákveðið að sigla til hafnar. Var veiðarfæri tekið innfyrr og siglt á hægri ferð áleiðis til lands á meðan skipverjar voru að ganga frá afla. Síðan var vélarafli aukið og stýrð stefna var 103° samkvæmt gy róáttavita. Siglt var með 70-80% afli vélar og sigldur hraði 8-9 sml.

Vaktaskipti skipstjórnarmanna fóru fram um miðnætti 17. og 18. mars en sá þeirra sem var leystur af fór ekki strax niður. Ekki voru aðrir á stjórnþalli. Um kl 01:10 skall mikill brotsjór á bakborðssíðu skipsins fyrir aftan stýrishús. Umtalsverðar skemmdir urðu á skipinu og skipverjar köstuðust til svo að þrír þeirra slösuðust.

Siglt var á hægri ferð og haldið upp í sjó og vind á meðan skemmdir voru kannaðar og hugað að hinum slösuðu en síðan var ferðinni haldið áfram til hafnar.

Við rannsókn kom fram:

að ekki var nema einn skipverji á vakt á stjórnþalli þótt skyggni væri 100 til 150 metrar;

að skipstjórnarmennirnir á stjórnþalli stóðu sinn hvorum megin við stól í miðju stýrishúsi þegar brotsjórinn reið á skipinu og höfðu

staðið þar um nokkurn tíma;

að ljós var logandi á ljóskastara á þaki stýrishúss skipsins og geisla þess var beint 40° til bakborða;

að vindhraðamælir var í skipinu en hann var ekki í lagi;

að við rannsókn þessa máls kom fram galli í lögskráningarkerfi skipverja. Kom fram að hægt er að skrá tvo eða fleiri menn í sömu stöðu á sama skipi.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé ógætileg sigling með hliðsjón af veðri.

Nefndin telur að varðstaða hafi ekki verið fullnægjandi á stjórnþalli með hliðsjón af veðri og skyggni.

Nefndin telur að þörf sé á að endurskoða lögskráningarkerfi skipverja svo að alltaf séu réttar upplýsingar um skipverja á hverju skipi og stöður þeirra. Núverandi kerfi er þannig að ekki kemur fram hvaða stöðum menn hafa gegnt heldur eru einungis talinn skráningartíminn og ein staða hvers manns. Ef maður er t.d. ýmist skipstjóri eða 1. stýrimaður er hann skráður skipstjóri allan tímann. Skráningaraðilar eigi ekki að hafa aðgang að skráningu þannig að breyting á skráningu orsaki rangar upplýsingar þegar leitað er eftir upplýsingum um skipverja á tilteknu tímabili.

3. B.v. Framnes ÍS-708 fær á sig brotsjóí á siglingu vestur af Vestfjörðum (023 / 99)

Bv. Framnes ÍS-708, skipaskr.nr. 1327, var smíðaður í Noregi 1973 úr stáli; stærð 407 brl, 623 bt, lengd 46,56 m, breidd 9,50 m, dýpt 6,60 m, vél Deutz, 1426 kW, árgerð 1987. Fjöldi skipverja: 11.

Hinn 17. mars 1999 var bv. Framnes ÍS-708 á siglingu út af Vestfjörðum á leiðinni til hafnar vegna veðurs en skipið er gert út til veiða á rækju. Veður: norðaustan 8-10 vindstig og talsvert ísrek, skyggni lélegt, myrkur og bylur, ísing.

Sigt var af stað frá Dornbanka, staður 65° 35' N og 26° 30' V, um kl. 16:30 áleiðis til hafnar. Í fyrstu var frekar sjólítið þar sem skipið var nálægt ísröndinni og sigldur hraði 4-6 sml.

Um kl 21:00 kom brotsjór á skipið bakborðsmegin sem reif upp gúmmíbjörgunarbat úr festingum og hann blés upp. Ekki var talið að aðrar skemmdir hafi orðið þá. Eftir að gúmmíbáturinn var bundinn fastur var siglingunni haldið áfram áleiðis til Ísafjarðar. Eftir að brotsjórinn reið yfir tóku skipverjar eftir því að gyróáttaviti hafði breytt sér um 50°. Voru skipverjar að reyna að laga stillingu gyróáttavita þegar annar brotsjór reið á skipinu um kl. 23:30 á stað 66°07' N og 25°32' V. Hafði vind þá hert og voru komin 10-12 vindstig og stefnan var 100°, sigldur hraði 3-4 sml.

Eftir að síðara brotið reið yfir skipið var því snúið upp í sjó og vind og dregið af vélarafli meðan hugað var að skemmdum. Kom fram að talsverðar skemmdir höfðu orðið á skipi og búnaði. Var siglingu skipsins haldið áfram til lands eftir að skoðun var lokið og stjórnbúnaður reyndist í lagi.

Skipið kom til hafnar á Ísafirði kl. 14:00 hinn 18. mars þar sem skoðun fór fram á skipinu.

Við rannsókn kom fram:

að stefnan á milli brottfararstaðar kl. 16:30 hinn 17. mars og að þeim stað sem skipið fékk á sig síðari brotsjóinn er nálægt 140° og sigld vegalengd 36 sml;

að engin slys urðu á mönnum en það tók tíma fyrir menn að ná áttum eftir að síðara brotið reið yfir.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök atviksins sé ógætileg sigling með hliðsjón af veðri.

Nefndin telur að varðstaða hafi ekki verið fullnægjandi með hliðsjón af veðri og skyggni.

Hilmar Snorrason lýsti sig vanhæfan til að fjalla um þetta mál.

4. Skipverji slasast um borð í m.b. Frey GK-157 þegar brotsjór ríður á skipinu (029 / 99)

M.b. Freyr Gk-157, skipaskr.nr. 0011, var smíðaður í Noregi 1963 úr stáli; stærð 185,48 brl, 281 bt, lengd 35,48 m, breidd 6,87 m, dýpt 5,70 m, vél Wartsila 736 kW, árgerð 1977. Fjöldi skipverja: 14.

Hinn 28. mars 1999 var m.b. Freyr GK-157 að veiðum með línu suður af landinu. Veður: allmikil bræla, 6-8 vindstig af austri, talsverður sjógangur.

Skipverjar voru að draga línuna og var einn skipverji á rúllunni. Átti eftir að draga í um 15 mínútur þegar sjór kom á skipið og lenti inn um dráttarlúkuna. Skipverjinn hafði séð að sjór stefndi að dráttarlúkunni og bjóst við að blotna ef hann sneri að lúkunni og sneri sér því undan eða frá lúkunni. Sjórinn reyndist meiri en hann gerði ráð fyrir og skall á honum með krafti og kastaði honum til svo að hann meiddist.

Lokið var við að draga línuna og síðan siglt til hafnar í Þorlákshöfn.

Við rannsókn kom fram:

að um það leyti sem brotsjórinn reið á skipinu voru vaktaskipti á stjórnþalli og sást af stjórnþallinum að alda var að rísa en ekki talið að nægur tími væri til þess að vara við henni;

að skipstjórnarmaður er var á stjórnþalli sagði að algengt væri að hnútar kæmu á skipið er verið væri að draga línuna, “að algengt væri að svona gusur skelli á bátnum við veðuraðstæður eins og þarna voru”;

að skipstjórnarmaður sagði að skipverjanum hafi verið gerð grein fyrir því að hann þyrfti að hafa vara á sér gagnvart svona sjóum. Hafi bæði skipstjóri og stýrimaður varað hann við;

að eftir slysið var dráttarlúkan þrengd og komið fyrir flautu fyrir skipstjórnarmann að koma viðvörun til þess sem var á rúllunni (goggnum).

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé óaðgæsla við veiðar í slæmu veðri. Ekki hafi verið tekið tillit til veðurs af hálfu skipstjórnarmanna. Af hálfu skipverjans hafi einnig verið um óaðgæslu að ræða þegar hann sneri sér undan sjónum í stað þess að leita skjóls á bak við lunninguna.

Önnur tilvik:

1. M.b. Eldhamar GK-13 vélarvana undan Krísuvíkurbjargi, dreginn til hafnar (006 / 99)

M.b. Eldhamar GK-13, skipaskr.nr.1000, var smíðaður í Noregi 1966 úr stáli; stærð 229 brl, 251 bt, lengd 35,14 m, breidd 7,60 m, dýpt 3,95 m, vél Lister Blackstone 486 kW, árgerð 1966. Fjöldi skipverja: 9.

Hinn 11. febrúar 1999 var m.b. Eldhamar GK-13 að veiðum með þorskanet undan austanverðu Krísuvíkurbjargi. Veður: suðsuðaustan 5 vindstig.

Skipverjar höfðu lagt eina trossu og skipstjóri var að sigla skipinu þangað sem hann hugðist leggja næstu trossu. Um kl. 11:15 þegar siglt hafði verið í 3-5 mínútur kom yfirvélstjóri á stjórnvall og taldi of mikið álag vera á vélinni þar sem afgangshiti væri hár. Við athugun á stjórn-tækjum vélar kom ekkert óeðlilegt fram hvað varðar stigningu á skrúfu en stigning var minnkuð. Yfirvélstjóri fór þegar niður í vélarrúm en um það leyti sem hann kom niður fór viðvörunarkerfi vélar í gang og augna-bliki síðar stöðvaðist vélin.

Við skoðun á vélinni kom í ljós að olíurör (spíssrör) hafði farið í sundur. Við það hafði gasolía runnið saman við smurolúna á vélinni. Varð að skipta um spíssrörið og smurolú á vélinni.

Eftir að lokið var við að skipta um spíssrör og smurolú var vélin gangsett og skipstjóra sagt að í lagi væri að sigla. Nokkrum mínútum síðar var vélin stöðvuð og vélstjóri kom á stjórnvall og tilkynnti um alvarlega bilun á aðalvél skipsins og að skipið væri vélarvana. Var skipið þá stöðvað um 1,5 sml undan Krísuvíkurbjargi í um 9 sml fjarlægð frá Grindavík.

Skipstjóri hafði samband við Reykjavíkurradíó, TFA, og tilkynnti um ástand og gaf upp staðsetningu skipsins. Fljótlega lögðu af

stað frá Grindavík m.b. Sighvatur GK-57 og björgunarbáturinn Oddur V. Gíslason og fleiri skip sem voru lengra frá buðu fram aðstoð og þyrla Langheligsgæslunnar var send á vettvang.

Skipverjar klæddust flotbjörgunarbúningum, og gerðu akkerið klárt. Rak skipið vestur með Bjarginu og um kl. 13:15 þegar björgunarbáturinn Oddur V. Gíslason kom á vettvang var skipið um 0,3 sml frá landi. Komið var taug um borð í m.b. Eldhamar GK-13 og hann síðan dreginn frá landi. Skömmu síðar kom m.b. Sighvatur GK-57 á vettvang og tók við að draga vélarvana skipið til hafnar. Var komið til hafnar um kl. 16:00.

Við rannsókn kom fram:

að eðlilegur afgangshiti vélarinnar við fulla ferð skipsins var 380° C en var kominn upp í 520° á strokk 6;

að eldsneytisrör að strokk nr. 6 var í sundur og rann eldsneytisólían niður í smurolú vélarinnar;

að þegar skipt hafði verið um spíssarör og smurolú náðist ekki nema 1,7 bar þrýstingur með handdælu en að sögn yfirvélstjóra eigi að nást 2,5 bar;

að eftir að vélin var sett í gang var smurþrýstingur 2 bar en viðvörðun kemur þegar þrýstingur fer niður fyrir 2,5 bar;

að afgangshiti á þesum tíma var 450° á strokk nr. 6 en 280 - 300° á hinum;

að við skoðun á vélinni eftir atvikið kom í ljós að sveifarlegur voru úrbræddar og velir rifnir.

að þegar skipverjar klæddust flotbjörgunarbúningum kom í ljós að þeir voru af mismunandi stærðum og áttu skipverjar í erfiðleikum með að klæðast þeim vegna þess. Voru stroffin á ermum svo þröng að mjög erfitt var að koma höndum fram úr ermum. Skipverjar tóku það til ráðs að skera á þær til að komast í suma gallana. Voru gallarnir skoðaðir sérstaklega eftir atvikið og kom fram að útilokað var að koma sæmilega stórum höndum í gegnum stroff á ermum þeirra þrátt fyrir

dygga aðstoð annarra við að komast í gallana.

Nefndarúlit:

Nefndin telur að orsök þess að skipið varð vélarvana sé sá hönnunargalli á vélinni að bilun á eldsneytiströri leiðir til þess að eldsneytisólía kemst í smurningsolíu vélarinnar og spilli eiginleikum hennar svo að hún gegnir ekki sínu hlutverki.

Nefndin vill benda sérstaklega á það sem fram kom við rannsókn þessa máls og varðar stærð flotbjörgunarbúninga og erfíðleika skipverja að klæðast þeim. Telur nefndin brýnt að finna viðunandi lausn á vandamáli vegna margra stærða á björgunargöllum í skipum.

2. Skemmdir á veiðarfæri bv. Ránar HF-42 við veiðar á Reykjanes hrygg (037 / 99)

Bv. Rán HF-42, skipaskr.nr. 2182, var smíðaður á Spáni 1990 úr stáli; stærð 598 brl, 1199 bt, lengd 51,45 m, breidd 11,90 m, dýpt 7,23 m, vél Wartsila 2200 kW, árgerð 1991. Fjöldi skipverja: 26.

Bv. Sléttbakur EA-304, skipaskr.nr. 1351, var smíðaður í Noregi 1968 úr stáli; stærð 902 brl, 1310 bt, lengd 69,74 m, breidd 10,21 m, dýpt 7,00 m, vél Bergen Diesel 2205 kW, árgerð 1987. Fjöldi skipverja: 26.

Hinn 16. maí 1999 var bv. Rán HF-42 við veiðar með flotvörpu á Reykjanes hrygg. Veður: sunnan eða suðaustan 6-7 vindstig.

Skipverjar voru að kasta vörpunni og var hún komin niður á um 150 faðma en togað var á 300 - 400 faðma dýpi. Kom þá í ljós að ólag var á skynjara á höfuðlínu. Hafði skynjarinn flækst ofan í einn 64 metra möskva. Var veiðarfærið híft upp aftur og kallað í talstöð til nærstaddra skipa um aðstæður. Veiðarfærið var híft inn svo að höfuðlínan var komin inn í veiðarfæraennuna og brugðið stroffu utan um til að halda við á meðan skipverjar voru að greiða úr. Lá veiðarfærið aftur úr skutrenninni og nokkur hundruð metra (300-350 metra) frá skipinu og vísaði að einhverju leyti yfir til stjórnbörða. Kveikt voru viðeigandi ljós er sýndu skip sem ekki væri undir stjórn.

Bv. Sléttbakur EA-304 var einnig að kasta veiðarfæri í nokkurri fjarlægð fyrir aftan bv. Rán HF-42 og sigldi svipaða stefnu. Á meðan skipverjar bv. Ránar HF-42 voru að vinna við að greiða úr veiðarfærinu hjá sér sigldi bv. Sléttbakur EA-304 með veiðarfærið úti fram með bv. Rán HF-42 í fjarlægð 0,20 - 0,25 sml. Ræddust skipstjórnarmenn skipanna við í talstöð um ástand o.fl.

Eftir að lokið er við að greiða úr veiðarfærinu um borð í bv. Rán HF-42 ákvað skipstjórnarmaður að hífa allt veiðarfærið inn þar sem honum fannst hann vera of nálægt hinu skipinu til þess að láta veiðarfærið fara strax. Þegar veiðarfærið var híft inn fyrir komu í ljós umtalsverðar skemmdir á veiðarfærinu, belgnum.

Við rannsókn kom fram:

að venjan sé að kasta veiðarfærinu með því að sigla skipi á móti veðri;

að eftir að skemmdir komu í ljós á veiðarfærinu töldu skipverjar bv. Ránar HF-42 að orsök skemmdanna væri að bv. Sléttbak EA-304 hefði verið siglt of nærri þeirra skipi og að vírar vörpunnar hefði farið yfir veiðarfærið;

að ljós sem logandi voru á bv. Rán HF-42 þegar umrætt atvik er talið hafa átt sér stað voru:

festuljós, tvö rauð ljós,
svonefnd hífingarljós - andæfuljós.
siglingaljós og
togljós;

að samkvæmt framburði vakthafandi skipstjórnarmanns á bv. Sléttbak EA-304 kallaði hann margsinnis í bv. Rán HF-42 á þeim tíma er hann var að draga hana uppi án þess að fá svar. Þegar hann náði sambandi kom ekkert fram í samræðum skipstjórnenda um að hans fyrirætlanir um siglingu skipsins væru ekki í lagi

að skipstjóri bv. Ránar HF- 42 sagði að lengd veiðarfæris frá höfuðlínu að pokahnút væri um 700 metrar en samkvæmt framburði skipstjórnarmanns á bv. Sléttbak EA-304 hafi lengd veiðarfæris frá höfuðlínu að pokahnút verið nálægt 350 metrar;

að samkvæmt teikningu Hampiðjunnar hf. af flotvörpu af gerðinni GLORIA 2048 er lengd frá höfuðlínu að pokahnút 350 metrar;

að skipstjórnarmaður á bv. Rán HF-42 sagði að vegna driftar og straums hafi orðið að stýra 30° nær vindi en ella;

að samkvæmt frásögn vakthafandi stýrimanns á bv. Rán HF-42 hafi bv. Sléttbakur EA-304 farið tvívegis yfir plotterfar bv. Ránar HF-42 og verið næst í um 0,7 sml fjarlægð;

að samkvæmt mælingum skipstjórnarmanna á bv. Rán HF-42 var minnsta fjarlægð 0,23 sml á milli skipanna bv. Sléttbaks EA-304 og bv. Ránar HF-42;

að athugun var gerð á skráningu í siglingatölvu bv. Akureyrinnar

EA-110 á siglinga-ferlum skipanna, bv. Akureyrinnar EA-110, bv. Sléttbaks EA-304 og bv. Ránar HF-42. Fram kom við skoðun skráðra ferla að bv. Sléttbakur EA-304 fór aldrei yfir siglingaferil bv. Ránar HF-42 eftir að þeir hættu við að slaka út veiðarfærinu og hófu að hífa inn aftur eins og skipstjórnarmenn bv. Ránar HF-42 hafa haldið fram.

Nefndarálit:

Nefndin telur að fram komi í máli þessu mikil vanþekking skipstjórnarmanna á notkun ljósa samkvæmt ákvæðum laga nr. 7, 26. febrúar 1975 (alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstra á sjó). Það að skipstjórnarmenn hafi logandi samtímis á skipi sem er laust,

- a. siglingaljós,
- b. ljós er sýni skip að togveiðum
- c. ljós er sýni skip sem ekki er undir stjórn,

gefur tilefni til athugunar á kunnáttu skipstjórnarmanna og sé vísbending um að brýn þörf sé á endurmenntunarnámskeiðum fyrir starfandi skipstjórnarmenn.

3. M.b. Farsæll VS-1 vélarvana í útsýnisferð með farþega út af Reynisdröngum (058 / 99)

M.b. Farsæll VS-1, skipaskr.nr. 1948, var smíðaður í USA 1964 úr áli; stærð 7 brl, 10 bt, lengd 10,60 m, breidd 2,94 m, dýpt 0,90 m, vél Cummins 221 kW, árgerð ??????. Fjöldi skipverja: 1 auk 20 farþega.

Hinn 13. ágúst 1999 fór m.b. Farsæll VS-1 úr fjörunni við Vík í Mýrdal í siglingu fyrir Reynisdranga með farþega. Veður: blástur og rigning, þokumugga til fjalla

Á svipuðum tíma, eða aðeins á undan, lagði m.b. Farsæll VS-3 frá sama stað einnig með hóp farþega. Siglt var í vesturátt og átti að sigla vestur fyrir Reynisfjall. Þegar m.b. Farsæll VS-1 átti stutt eftir að Langdrangi stöðvaðist vél bátsins. Stjórnandi m.b. Farsæls VS-1 gerði skipstjóra m.b. Farsæls VS-3 viðvart um ástand og var þeim báti snúið í áttina til hins vélarvana báts. Skipt var um olíusíu en ekki tókst að ræsa vélina aftur þrátt fyrir ítarlegar tilraunir. Tókst að koma dráttartaug á milli bátanna og þá voru þeir komnir svo nálægt Reynisdröngunum að skipstjóri bátsins sem dró ákvað að draga vélarvana bátinn fyrir innan Drangana og vestur fyrir þá. Gekk það áfallalaust og þegar komið var vestur fyrir drangana var vélarvana bátnum lagt fyrir akkeri þar sem ekki tókst að koma vélinni í gang.

Var m.b. Farsæll VS-3 siglt til lands og farþegum skilað en síðan siglt út aftur og þeir farþegar sem voru í vélarvana bátnum sóttir og fluttir til lands. Vélarvana báturinn var síðan dreginn á land.

Við rannsókn kom fram:

að um borð í m.b. Farsæll VS-1 var einn skipverji í stað tveggja eins og áskilið er í leyfi Siglingastofnunar fyrir farþegaflutningum. Skipverjinn hafði ekki réttindi til skipstjórnar samkvæmt lögum og ekki vélstjórnarréttindi;

að skipt hafði verið um vél í bátnum nokkrum dögum áður en umrætt atvik átti sér stað. Sett var um borð notuð vél sem hafði staðið

óhreyfð í um sex ár eftir að hún bilaði en gert var við hana áður en hún var sett niður. Hafði hún bilað þannig að hún hitnaði vegna ónógrar kælingar er leiddi til þess að einn stimpill reif sig. Var skipt um stimpil og slíf en ekkert var sjáanlegt á öðrum slífum vélarinnar að sögn aðila. Ekki fór fram nein fagleg úttekt á ástandi vélarinnar;

að samkvæmt skoðunarskýrslu Siglingastofnunar Íslands, dags. 12. júní 1999, var full útleiðsla á rafkerfinu. Ekki er þess getið að ráðin hafi verið bót á þessu;

að samkvæmt framburði farþega var dráttartaug ekki forsvaranlega fest í keng í stefni bátsins áður en tekið var til við að draga m.b. Farsæl VS-1 og að þegar báturinn var dreginn á milli dranganna hafi hann tekið niðri. Enn fremur hafi stjórnandi bátsins verið slæmur á taugum og ófær um að sinna starfinu eftir að vélin bilaði;

að þegar ég hef fengið svona stóra hópa þá hef ég fengið Ágúst með mér til þess að stýra hinum bátnum og lagt það þannig út að ég er skipstjórinn í ferðinni, ég stjórna ferðinni, hann fylgir mér bara í kjölfarið og hann bara fylgir mér og undir minni stjórn og undir mínum leiðbeiningum. Því hann er náttúrlega ekki með réttindi þannig að hann hefur semsagt eingöngu gert þetta svona undir minni stjórn og í minni fylgd;

að stjórnendur bátanna sögðu að hjól bátanna hefðu aðeins snert botninn þegar farið var fyrir innan Drangana og engin hætta hafi verið á ferðum.

að vél bátsins var opnuð og kom þá í ljós að skemmd var í sjö fóðringum (slífum) af átta og skemmdirnar taldar nægja til að vél stöðvist.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök atviksins hafi verið yfirsjón við viðgerð og niðursetningu vélarinnar skömmu fyrir umrætt atvik. Ekki hafi farið fram fullnægjandi skoðun á vélinni eftir fyrri bilun þegar einn stimpill reif sig við það að vélin ofhitnaði.

Vakin er sérstök athygli á því að umræddum ferðum fylgir meiri

áhætta en við siglingu skips frá öruggri höfn í útsýnisferð, en þarna eru notuð farartæki sem ferðast bæði á sjó og landi og sendin fjaran opin fyrir úthafsöldu. Af þeim sökum er mjög þýðingarmikið að vélbúnaður slíkra farartækja sé í eins fullkomnu lagi og unnt er. Því verður að gera þá kröfu til aðila sem annast flutninga á farþegum að eftirlit með vélbúnaði verði sinnt af faglærðum aðilum og opinbert eftirlit verði virkara með drifbúnaði slíkra farartækja.

Nefndin bendir á að stjórnandi bátsins sem vélin bilaði í hafði ekki lögboðin réttindi til skipstjórnar né vélgæslu.

4. M.b. Elín Ósk KÓ-168 fær á sig sjó á siglingu fyrir Gölt á leiðinni til Súgandafjarðar (078 / 99)

M.b. Elín Ósk KÓ-168, skipaskr.nr. 6512, var smíðaður á Flateyri 1982 úr trefjaplasti; stærð 3,21 brl, 4,09 bt, lengd 8,26 m, breidd 2,12 m, dýpt 1,01 m, vél Volvo Penta 117 kW, árgerð 1987. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 18. ágúst 1999 var m.b. Elín Ósk KÓ-168 á siglingu út af Gelti á leiðinni til Súgandafjarðar. Veður: norðvestan strekkingsvindur.

Kom alda á stjórnborðskinnung bátsins og fór yfir hann og tók með sér gúmmibátinn. Við þetta fengu þeir tógið í rekakkeri gúmmibjörgunarbátsins í skráfuna á bátnum. Aðrar skemmdir voru ekki nema skemmdir á tölvu fyrir staðsetningartæki sem virkaði ekki eftir höggið. Gúmmibáturinn blés upp en þeir náðu að halda honum og draga hann með sér til hafnar án frekari áfalla.

Við rannsókn kom fram:

að í bátnum voru um 1400 kg af fiski;

að samkvæmt upplýsingum frá sýsluskrifstofunni á Ísafirði eru ekki fyrirliggjandi neinar upplýsingar um skipstjórnar- eða vélstjórnarréttindi talins skipstjórnanda;

að samkvæmt upplýsingum frá Veðurstofu Íslands var veðurhæð út af Vestfjörðum, Ísafjarðardjúp - Dýrafjörður ekki yfir 4 vindstig.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök umrædds atviks sé ógætileg sigling.

Nefndin vill vekja athygli á að skipverjar höfðu ekki réttindi til skipstjórnar né vélstjórnar.

Slys við hífingu, togveiðar:

1. Íslenskur skipverji slasast um borð í bv. Solskjær (norskur) þegar verið er að hífa inn veiðarfæri. Skipverjinn lést af áverkum (002 / 99)

Bv. Solskjær er ekki á íslenskri skipaskrá.

Bv. Solskjær var smíðað í Harstad, Noregi, 1965 úr stáli; stærð 470 bt. Fjöldi skipverja: 9.

Hinn 18. nóvember 1998 var bv. Solskjær að veiðum með botnvörpu á miðum er kallast Aktivneset 70-80 sml vestur af Runde. Veður: norðan andvari.

Um kl. 13:30 var hafið að hífa inn veiðarfæri og voru hlerar að koma í gálga. Skipstjóri stjórnaði sjálfur hífingu á veiðarfæri. Að sögn skipverja A, er var til aðstoðar skipverja B við hlera stjórnbörðsmegin, kom í ljós þegar hlerinn var kominn upp að keðja var föst á hleraskó. Á sama tíma tók A einnig eftir því að eitthvað var ekki í lagi við bakborðshlera. B tók á keðjunni og rykkti í hana til þess að losa hana og hafði hann beygt sig yfir borðstokkinn og var með höfuðið á milli hlerans og lunningar. Í sömu mund sá A að skipverji C sem var bakborðsmegin gaf merki með hendinni en er ekki viss um hvort það var híft eða slakað en við það kom skellur og B kipptist til og féll á bakið. Varð strax ljóst að B var slasaður og hefur líklega látist samstundis.

Við rannsókn kom fram:

að umrædd veiðiferð var 32. ferð á árinu og var þetta fyrsti dagur ferðarinnar;

að hinn slasaði var ekki í sjónlínu frá stjórnþækjum vindu þar sem skipstjóri var og sést ekki að stjórnbörðsgálganum frá stjórnþækjum

vindanna vegna þilfarshúss;

að skömmu fyrir slysið hafði skipstjóri séð að “millilína” var föst undir skó toghlerans;

að vindur fyrir togvírana voru samhæfðar;

að hinn slasaði var með hjálm á höfð;

að ekki er upplýst hvort fjarskiptakerfi hafi verið til staðar þegar slysið varð til að auðvelda að koma töluðum boðum á stjórnþall frá skipverjum við vinnu á þilfari.

Nefndarálit:

Miðað við þau gögn er nefndin hefur fengið um málið eru ekki forsendur til að kveða á um orsök slyssins en málið sætti rannsókn hjá norskum yfirvöldum.

2. Skipverji slasast um borð í m.b. Beiti NK-123 þegargrandari slæst til (010 / 99)

M.b. Beitir NK-123, skipaskr.nr. 0226, var smíðaður í V-Þýskalandi 1958 úr stáli; stærð 755 brl, 1031 bt, lengd 66,24 m, breidd 10,00 m, dýpt 7,58 m, vél Wartsila 1943 kW, ángerð 1978. Fjöldi skipverja: 13.

Hinn 29. nóvember 1998 var bv. Beitir NK-123 að veiðum með flottroll (síldveiðar) á Héraðsflóa. Veður: sunnan 5 vindstig

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfærið og voru hlerar komnir í gálga. Verið var að hífa í grandarana og á sama tíma var verið að snúa skipinu (rétt skipið af). Kom þá í ljós að bakstroffur voru snúnar um grandara stjórnborðsmegin. Hafði skipið rólað af stefnunni svo að grand-arar lágu aðeins yfir til bakborða. Skipverjar stjórnborðsmegin náðu ekki að teygja sig til að greiða bakstrofur af grandara. Hífang í grandara var stöðvuð en snúningar á grandaranum náðu þá 1-2 metra fram fyrir skut-rennuhlíðið sem var uppi. Þá fór einn skipverja út í veiðarfærarennuna og hugðist greiða bakstroffuna af grandaranum.

Á sama tíma var skipstjóri að rétta skipið af og fá veiðarfærið beint aftur af skutrennunni. Skipverjinn stóð rétt framan við skutrennulokann og var að teygja sig eftir bakstroffunni til að lása vargakjafið úr flathlekk þegar stjórnborðsgrandaravírinn rann yfir til stjórnborða eftir keflinu á skutrennulokanum. Lenti grandarinn á skipverjanum með miklu afli svo að hann kastaðist út í síðu og slasaðist.

Skipverjinn leitaði læknis þegar skipið komið til hafnar að lokinni veiðiferð.

Við rannsókn kom fram:

að öllu jöfnu ná skipverjar til að greiða bakstroffur af gröndurum án þess að fara út í veiðarfærarennuna ef veiðarfærið er beint aftur af skutrennunni;

að ekki var haft samráð við skipstjórnarmenn á stjórnþalli áður en farið var út í veiðarfærarennuna til að greiða bakstroffur;

að skipstjóri sagði að það hafi verið að snúa skipinu til stjórnborða þegar hann sá skipverjann fara út í veiðarfærarennuna en honum ekki gefist tími til að vara hann við;

að auk skipstjóra var stýrimaður á stjórnþalli sem annaðist stjórnun á vindum og þar með grandaravindum;

að skipstjóri sagði að eftir slysið hafi verið stranglega bannað að fara út í veiðarfærarennuna þegar verið væri að hífa inn veiðarfærið án samráðs við skipstjórnarmenn á stjórnþalli.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé rangt verklag um borð.

3. Skipverji slasast um borð í bv. Hringi SH-535 við togveiðar (012 / 99)

Bv. Hringur SH-535, skipaskr.nr. 1473, var smíðaður í Póllandi 1977 úr stáli; stærð 488 brl, 746 bt, lengd 51,82 m, breidd 10,76 m, dýpt 6,96 m, vél Sulser 1619 kW, árgerð 1976. Fjöldi skipverja: 18.

Hinn 23. nóvember 1998 var bv. Hringur SH-535 að veiðum út af Vestfjörðum. Veður: sunnan eða suðaustan 4-5 vindstig og dálítill sjór.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfæri. Hlerar voru komnir í gálga og verið að hífa í grandara. Skipverjar stjórnborðsmegin höfðu lásað bakstroffum frá skottinu á grandara og voru að ná þeim inn fyrir þegar annar skipverjanna lenti með hönd á milli grandara og skutrennulokakeflis og slasaðist. Hlúð var að hinum slasaða slasaða um borð og veiðarfæri var tekið inn fyrir. Síðan var skipinu siglt til Bolungarvíkur þar sem hinum slasaða var komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjórnarmaður á vakt annaðist hífingu á gröndurum jafnhliða því að stjórna skipinu.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé óábyrg vinnubrögð þegar menn eru að vinna við bakstroffurnar á meðan verið er að hífa í grandarana. Á skilyrðislaust að stöðva hífingu í grandara á meðan skipverjar eru að lása bakstroffum frá gröndurum og hífa þær upp.

Nefndin vill benda á að sami skipverji má ekki stjórna samtímis skipi og vindum samkvæmt ákvæðum reglna um vinnuöryggi á fiskiskipum.

4. Skipverji slasast um borð í bv. Skutli ÍS-180 (017 / 99)

Bv. Skutull ÍS-180, skipaskr.nr. 1383, var smíðaður í Póllandi 1974 úr stáli; stærð 792 brl, 1016 bt, lengd 60,44 m, breidd 11,30 m, dýpt 7,30 m, vél Sulser 2208 kW, árgerð 1974. Fjöldi skipverja: 16.

Hinn 28 ágúst 1998 var bv. Skutull ÍS-180 að veiðum í Holunni, 67°19 N og 21°07' V. Veður: hægviðri.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfæri og var einn skipverja að hífa upp keðjuskott á stjórnborðshlera. Slóst keðjuskottið í andlit skipverjans svo að augntönn brotnaði og áverkar voru kringum munn.

Hinn slasaði tilkynnti skipstjórnarmanni um atvikið daginn eftir.

Við rannsókn kom fram:

að samkvæmt frásögn hins slasaða var um að ræða tvö óskyld atvik er hann varð fyrir með nokkurra vikna millibili. Í öðru tilvikinu var verið að yfirfara veiðarfæri og hafði verið híf í höfuðlínuna. Hafði farið upp haugur af höfuðlínunni sem síðan losnaði af og féll niður og lenti ofan á höfði hans þar sem hann var að gera við gat á veiðarfærinu. Á hauglínu var trollkúla er féll niður á höfuð hans svo að hann vankaðist. Skips-félagar hans hafi komið að honum skömmu síðar og hjálpað honnum inn í vistarverur. Hafði tanngómur brotnað. Hitt tilvikið var eins og fram kemur í skýrslu skipstjóra en það atvik varð nokkru fyrir.

Nefndarálit:

Nefndin telur að ærin nauðsyn sé til að sjómönnum, yfirmönnum sem undirmönnum, sé gerð grein fyrir því hvaða þýðingu það hafi að rannsókn á slysum fari fram eins fljótt og kostur er eða strax og skip kemur til hafnar. Einnig er það mjög þýðingarmikið að skipverjar sem verða fyrir slysum (meiðslum eða áverkum) tilkynni það þegar í stað til skipstjórnarmanna og skipstjórnarmenn sjái til þess að atvikið sé bókað

ítarlega ásamt veðurlýsingu á þeim tíma sem atvikið varð.

Vill nefndin benda skipstjórnarmönnum á ákvæði nýrra laga um rannsókn sjóslys nr. 60 20. maí 2000.

5. Skipverji slasast um borð í bv. Hrafn Sveinbjarnarsyni GK-255 þegar verið er að innbýrða veiðarfæri (031 / 99)

Bv. Hrafn Sveinbjarnarson GK-255, skipaskr.nr. 1972, var smíðaður í Noregi 1988 úr stáli; stærð 390,32 brl, 1028 bt, lengd 47,90 m, breidd 11,00 m, dýpt 7,45 m, vél Deutz 1850 kW, ángerð 1988. Fjöldi skipverja: 25.

Hinn 15. desember 1997 var bv. Hrafn Sveinbjarnarson GK-255 að veiðum í Djúpál. Veður: suðvestan 6-8 vindstig.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfærið. Var verið að snörla inn belginn og var einn skipverja fram við “tunnel” að taka á móti gilsinum og losa stroffuna. Þegar slakað var niður í gilsinn festist belgurinn á báta-pallinum. Skipverjinn var að toga í belginn til að losa hann þegar skipið valt og belgurinn féll skyndilega niður. Ekki vildi betur til en svo að belgurinn lenti á skipverjanum sem við það féll og fór úr axlarlið.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þess að of mikið hafi verið slakað í gilsinn er ljóst var að hann var fastur á bátapilfari. Hefði átt að hífa strax í þegar belgurinn festist og nota veltuhreyfingu skipsins til að stýra belgnum niður.

6. Skipverji slasast um borð í bv. Múlabergi ÓF-32 þegar verið er að hífa inn veiðarfæri (036 / 99)

Bv. Múlaberg ÓF-32, skipaskr.nr. 1281, var smíðaður í Japan 1973 úr stáli; stærð 550 brl, 808 bt, lengd 53,87 m, breidd 9,50 m, dýpt 6,50 m, vél Niigata 1691 kW, árgerð 1986. Fjöldi skipverja: 7.

Hinn 22. apríl 1999 var bv. Múlaberg ÓF-32 að veiðum á Ostahrygg 80 sml norður af Siglufirði. Veður: kaldskítur 7-8 vindstig.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfærið. Hlerar voru komnir upp og búið að hífa bobbingalengjuna inn. Var þá ólag á höfuðlínunni, var hún of aftarlega og tekið til við að hífa hana fram eftir með pokagilsinum. Á sama tíma var búið að gera klárt til að hífa í rússann og hann strengdur þegar slinkur kom á skipið er leiddi til þess að rússinn slóst í einn skip-verjann. Kastaðist hann út í rennulunninguna bakborðsmegin. Skipverjinn fór til læknis er skipið kom til hafnar fimm dögum síðar og reyndist rifbeinsbrotinn.

Við rannsókn kom fram:

að skutrennulokinn var niðri;
að skipverjinn sem var í veiðarfærarennunni var ekki í öryggislínu;
að rússinn er gerður úr tógi;
að verið var að hífa í rússann þegar slysið varð;
að samkvæmt framburði skipstjórnarmanns var það algengt að skipverjar færu út í veiðarfærarennuna ef eitthvað var að þótt verið væri að hífa í rússann.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þess að híft er í rússann á meðan skipverji er í veiðarfærarennunni.

7. Skipverji á m.b. Eyvindi KE-37 slasast þegar verið er að gera klára togvíra á bryggju (052 / 99)

M.b. Eyvindur KE-37, skipaskr.nr. 1475, var smíðaður á Akureyri 1977 úr eik; stærð 40 brl, 36 bt, lengd 18,80 m, breidd 4,80 m, dýpt 2,23 m, vél Caterpillar 300 kW, árgerð 1988. Fjöldi skipverja: 5.

Hinn 15. júní 1999 var m.b. Eyvindur KE-37 við bryggju (hafnar-garðinn) í Keflavík en báturinn er gerður út til veiða með dragnót.

Skipverjarnir höfðu dregið dragnótartógin (vírmanilla) af vindun-um og upp á bryggjuna til að jafna þau og var þeim brugðið fyrir polla á enda bryggjunnar um 80-100 metra frá bátnum. Upphaflega var þvermál tóganna 26 mm en að sögn skipstjóra var það um 22 mm þegar slysið varð.

Þegar tekið var til við að draga tógin inn á vindurnar aftur strekktist á tógunum og báturinn dróst til við bryggjuna. En djúpar raufar voru í pollanum og var hífingin stöðvuð og er að var gætt kom í ljós að tógin höfðu fest í rauf. Á bryggjunni voru tveir skipverjar til að greiða fyrir tógunum. Annar þeirra greip í tógið og hugðist losa það úr raufinni en þegar hann kippti í tógið losnaði það og dróst snögglega til vegna þess hve strekkt það var. Við það klemmdist skipverjinn á hendi er hann varð á milli tógsins og pollans. Þegar ljóst var að skipverjinn hafði slasast var hann fluttur á Heilbrigðisstofnun Suðurnesja þar sem gert var að meiðslum hans.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjóri sagði að öll aðstaða til að draga út togvíra væri slæm í höfninni í Keflavík og þrátt fyrir kvartanir útgerða hefði ekkert verið gert;

að skipstjóri sagði að tógin rými og eyðist með tímanum.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé óforsvaranleg vinnubrögð skipverja við að jafna tógum á vindunum. Í þessu tilviki hefði mátt koma í veg fyrir slysið með því að draga tógin í gengum blakkir en ekki fyrir fastan polla. Raufar sem höfðu myndast á pollanum voru afleiðingar óforsvaranlegra vinnubragða sjómanna við að draga togvíra fyrir pollann og rýra styrk hans auk þess sem styrkur togvíra sem dregnir hafa verið fyrir pollann rými.

8. Skipverji á m.b. Gauki GK-660 slasast við togveiðar (053 / 99)

M.b. Gaukur GK-660, skipaskr.nr. 0124, var smíðaður í Noregi 1962 úr stáli; stærð 180 brl, 240 bt, lengd 33,12 m, breidd 6,70 m, dýpt 5,55 m, vél Grenaa 552 kW, árgerð 1981. Fjöldi skipverja: 8.

Hinn 28. apríl 1999 var m.b. Gaukur GK-660 að togveiðum vestur af Sandgerði. Veður: gott, suðvestan gola.

Skipverjar voru að láta veiðarfæri fara og var það komið út en vængendar voru inni. Skipverji stjórnborðsmegin hafði lásað rússanum í höfuðlínuna og var að fara úr rennunni. Skipverjinn stoppaði þegar hann stóð með annan fótinn í veiðarfæra-rennunni og hinn utan við rennuþil sem er um 30 cm á hæð. Gaf hann merki til skipstjóra um að slaka á grönd-urum en skipstjórinn kom boðunum til skipverjans sem stjórnaði grand-aravindum en hann var fyrir framan lestarlúku fyrir framan stýrishúsið.

Var slakað í grandarana en við það lenti rosskúlan, sem enn var inni, aftan á fæti skipverjans og klemmdi fótinn milli rosskúlunnar og rennuþilsins. Skipverjinn hélt áfram störfum og veiðarfærinu var komið í sjó en eftir það fór hann inn og hugaði að fætinum. Lét hann skipstjóra vita af atvikinu en hann hafði ekki orðið var við neitt óeðlilegt þegar veiðarfærið fór út. Skipstjórinn gerði að sjáanlegum meiðslum en skipverjinn fór til læknis er skipið kom að landi og kom þá í ljós að hann var tábrotinn.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé óaðgæsla hins slasaða.

Nefndin vill ítreka að skipverjar eiga aldrei að vera í veiðarfæra-rennu togveiðiskipa þegar verið er að hífa inn eða slaka út veiðarfæri.

9. Skipverji slasast um borð í m.b. Bjarna Ólafssyni AK-70 og andast af afleiðingum þess (055 / 99)

M.b. Bjarni Ólafsson AK-70, skipaskr.nr. 2287, var smíðaður í Noregi 1978 úr stáli; stærð 984 brl, 1593 bt, lengd 71,61 m, breidd 11,60 m, dýpt 8,00 m, vél Wichmann 4412 kW, árgerð 1978. Fjöldi skipverja: 12.

Hinn 14. ágúst 1999 var m.b. Bjarni Ólafsson AK-70 að togveiðum (kolmunnaveiðum) á Hvalbakshalla. Veður: austan golukaldi, þungskýjað, úði, sjólítið.

Um kl 22:00 voru skipverjar að hífa upp veiðarfæri í fimmta skipti í þessari veiðiferð og voru hlerar að koma í gálga. Þegar hlerar voru komnir í gálga voru dauðuleggirnir losaðir úr hlerum og tengdir við grandaraleiðarana. Síðan var tekið til við að festa hlerana með keðjum sem voru fastar í gálganum. Á meðan var híft í grandarana.

Venjan var að festa hlerana einnig með tógi til að hindra að þeir snerust þegar þeim var slakað niður.

Einn skipverja fór til þess að festa hlerann stjórnborðsmegin. Steig hann upp á lunninguna til þess að festa keðjuna við hlerann. Annar skipverji aðstoðaði hann með því að halda undir keðjuna. Einhverjir erfiðleikar urðu hjá skipverjanum við að festa lásinn í keðjunni við hlerann. Skyndilega var hleranum slakað niður er leiddi til þess að skipverjinn, sem var að lása keðjunni í hlerann, varð á milli keðjunnar og hlerans. Skipverjarnir aftur á komu þegar í stað boðum á stjórnvall um að hífa aftur í hlerann og við það var hægt að losa hinn slasaða.

Hlúð var að hinum slasaða sem var meðvitundarlaus og óskað eftir aðstoð þyrilu og lækni. Veiðarfærið var innbyrt og skipinu siglt áleiðis til lands. Þegar þyrilan kom á vettvang var lækni slakað um borð í skipið en þá var maðurinn látinn.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjóri var í sinni fyrstu ferð sem skipstjóri í þó nokkurn tíma;

að stjórnandi togvinda sagði að það hafi verið búið að hífa inn 50-100 metra af gröndurum er hann slakaði í togvírinn þar sem hann taldi að búið væri að ganga frá hleranum og skipverjar farnir frá. Grandarar voru hífðir inn á flottrollstromlu og var henni stjórnað á þilfari;

að stjórnandi togvinda, en stjórnborð er á stjórnþalli, hafði ekki yfirsýn yfir athafnasvæði skipverja við hlerana;

að samkvæmt framburði skipstjóra var tími áætlaður fyrir skipverja til að festa keðjuna í hlerann en engar bendingar við hafðar um að óhætt væri að hífa;

að skipstjóri sagðist hafa séð skipverjann fara burt og taldi því óhætt að slaka í hlerann;

að skipstjóri var einn á stjórnþalli og annaðist, jafnhliða stjórnun á siglingu skipsins, að stjórna togvindum;

að ekki voru starfsreglur eða fyrirmæli frá skipstjórnarmönnum um að nota bendingar milli skipverja og stjórnanda vinda við störf á þilfari;

að hinn slasaði hafði stigið upp á lunninguna til þess að festa U-lás í gálgann svo að slaka mætti í togvírinn. Samkvæmt framburði stýrimanns var ekki föst regla á því hvernig staðið var að því að festa keðjuna við hlerann. Var ýmist staðið á þilfarinu eða farið upp á lunninguna til þess að festa lásinn og réðist það af veðri. Skipverjinn, sem hafði unnið þetta starf sem hinn slasaði vann, hafði stigið upp á lunninguna í sumum tilvikum þegar þurfti að lása keðju í hlera án þess að skipstjórnarmenn hugsuðu út í það ;

að í keðjunni, sem festa átti við hlerann, var U-lás og var kólfurinn nokkuð stíður að sögn skipverja þar sem hinum slasaða hafi gengið erfiðlega að festa í hlerann. Ekkert var gert til þess að auðveldara væri að skrúfa kólfinn í lásinn, s.s. að bera feiti á skrúfganginn;

að þegar slysið varð hafði skipverjum ekki tekist að skrúfa kólfinn í lásnum fastan og þegar slakað var hékk hlerinn á kólfinum í öðru gatinu;

að einn skipverja sagði að erfitt væri að framkvæma verkið nema fara upp á lunninguna vegna þyngsla í búnaðinum. Búnaðurinn samanstóð af keðju og tveimur gilskrókum auk þess sem festingin í

hleranum var á lóðréttum ás þegar hlerinn var í gálga og dróst upp og niður eftir því hvert álagið var.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins hafi verið óforsvaranleg vinnubrögð við notkun á vindu þar sem enginn maður var til að segja stjórnanda hennar til um hífingu. Stjórnandi vindunnar hafði það takmarkaða yfirsýn yfir vinnusvæðið þar sem slysið varð að skilyrðislaust átti að fela einum ákveðnum skipverja það starf að gefa stjórnanda vindunnar bendingar þegar óhætt var að hífa.

Skipstjórnarmaður sem annaðist stjórn vinda var einn á stjórnþalli og stjórnaði vindum jafnhliða því að sjá um stjórn á siglingu skips sem er andstætt reglum um vinnuöryggi á fiskiskipum.

10. Skipverji slasast umborð í bv. Bergey VE-544 þegar híft er í hlera (065 / 99)

Bv. Bergey VE-544, skipaskr.nr. 1478, var smíðaður í Frakklandi 1974 úr stáli; stærð 338,87 brl, 466 bt, lengd 43,50 m, breidd 9,46 m, dýpt 6,25 m, vél M.A.K. 1030 kW, árgerð 1974. Fjöldi skipverja: 11.

Hinn 17. ágúst 1999 var bv. Bergey VE-544 að veiðum með botnvörpu á Kötlugrunni. Veður: norðaustan 4 vindstig, dálítill sjór.

Skipverjar höfðu slakað út toghlerum. Voru þeir með nýja togvira. Þegar híft var upp aftur kom bakborðshlerinn óklár. Einn skipverja hugðist athuga hvað væri að og hallaði sér yfir lunninguna. Þá var híft í hlerann sem lenti á skipverjanum.

Eftir að veiðarfæri var innbyrt var skipinu siglt til hafnar og slasaða komið til aðhlyningar hjá lækni.

Við rannsókn kom fram:

að í skipinu eru tvær vökvadælar fyrir vindurnar. Áður en slysið varð hafði önnur dælan verið stöðvuð til þess að hífing yrði nákvæmari;

að samkvæmt frásögn slasaða var verið að láta trollið fara þegar togvír törnaðist á tromlu. Var hleranum slakað út. Þegar hlerinn var hífdur upp aftur kom hann óklár. Þegar búið var að reyna að hífa og slaka nokkrum sinnum til þess að fá hann kláran kallaði yfirstýrimaður sem stjórnaði hífingu að skipverjar ættu að setja gils á hlerann og hífa í. Var skipverjinn að teygja sig í bakstroffur þegar híft var í hlerann sem skall á honum. Varð hann á milli hlerans og gálkans;

að misskilningur hafði orðið á milli yfirstýrimanns sem stjórnaði hífingu og annars stýrimanns sem stjórnaði vinnu á þilfari;

að stjórnandi vindanna sá ekki þangað sem hinn slasaði var og því var það annar stýrimaður sem sagði til um hífingu.

Nefndarálit:

Nefndin telur að slysið hafi orðið vegna ótímabærrar hífingar sem varð vegna þess að ógreinileg merkjagjöf olli misskilningi milli stýri-mannanna.

Nefndin ítrekar fyrri ályktanir um gildri góðra bendinga við hífingar.

11. Skipverji slasast um borð í bv. Örfirisey RE-4 þegar híft er í upphalaragils (066 / 99)

Bv. Örfirisey RE-4, skipaskr.nr. 2170, var smíðaður í Noregi 1988 úr stáli; stærð 940 brl, 1831 bt, lengd 65,47 m, breidd 12,80 m, dýpt 8,00 m, vél Wichmann 3000 kW, ágerð 1988. Fjöldi skipverja: 27.

Hinn 2. september 1999 var bv. Örfirisey RE-4 að veiðum með flötvörpu. Veður: nokkur bræla.

Skipverjar voru að láta út veiðarfærið og voru grandarar komnir út og búið að lása í efri bakstroffur. Þegar í ljós kom að snúningur var á mismunaleggnum var upphalaragilsinn settur á legginn til að ná af snúningnum. Þegar verið var að hífa í gilsinn greip skipverjinn í hann og dróst hönd hans með inn í ferliðu og skaddaðist hann á hendinni.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjóri telur að hinn slasaði hafi gripið í gilsinn til að fá stuðning;

að skipverjar, er voru aftur á við vinnu, gáfu bendingar um að stöðva hífingu þegar þeir urðu varir við óhappið;

að slasaði segir að sér hafi skrikað fótur og gripið eftir handfestu og lent á gilsinum og dróst höndin með í rúlluna og skaddaðist;

að eftir slysið var settur hólkur frá rúllunni að blökk í mastursklofi sem hindra á að menn grípi um gilsinn.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins séu slæmar vinnuáðstæður.

12. Skipverji slasast um borð í bv. Dala Rafni VE-508 þegar hann klemmist á milli hlera og lunningar (074 / 99)

Bv. Dala Rafn VE-508, skipaskr.nr. 1433, var smíðaður í Noregi 1975 úr stáli; stærð 296,68 brl, 568 bt, lengd 46,47 m, breidd 9,00 m, dýpt 6,50 m, vél MAK 1104 kW, árgerð 1987. Fjöldi skipverja: 15.

Hinn 10. september 1999 var bv. Dala Rafn VE-508 að veiðum með botnvörpu austur af Vestmannaeyjum. Veður: austnorðaustan 8 vindstig, töluverður sjór.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfæri. Hlerar voru komnir í gálga, búið að lása úr hlera og tengja við grandaraleiðara. Einn skipverja hugðist tengja bakstroffuvírinn við upphalarann þegar hlerinn slóst til vegna hreyfinga skipsins og skall á lunningu. Varð maðurinn með hönd á milli og slasaðist. Samtímis slóst togblökkinn til og lenti á síðu mannsins.

Við rannsókn kom fram:

að óljóst er hvers vegna maðurinn var með höndina á borðstokknum;

að skipverjinn, hleramaður, fylgdist ekki með hreyfingum skipsins við störf við hlerann.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé óaðgæsla.

13. Skipverji slasast um borð í bv. Arnari HU-1 er hann klemmist við skutrennukefli (076 / 99)

Bv. Arnar HU-1, skipaskr.nr. 2265, var smíðaður í Noregi 1986 úr stáli; stærð 1062,97 brl, 1803,00 bt, lengd 59,97 m, breidd 13,00 m, dýpt 8,12 m, vél Wartsila 2998 kW, árgerð 1996. Fjöldi skipverja: 28.

Hinn 2. júní 1999 var bv. Arnar HU-1 að veiðum með botnvörpu 100 sml. vestur af Látrabjargi. Veður: gott, golukaldi 5-6 vindstig, norðaustan 4-5 vindstig.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfærið. Hlerar voru komnir í gálga og verið að hífa inn grandara.

Einn skipverja sá að upphalarakeðja lá yfir grandara og taldi að það þyrfti að losa hana áður en hún færi yfir skutrennulokakeflið. Stóð hann við skutrennulunninguna bakborðsmegin og teygði sig í átt að keðjunni á grandaranum. Þegar hann greip um keðjuna festist hann og dróst með grandaranum fram eftir. Varð hönd hans á milli grandara og skutrennulokakeflis. Slasaðist maðurinn á hendi.

Hlúð var að hinum slasaða um borð og skipinu siglt til Flateyrar þar sem slasaða var komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að stjórnþæki fyrir gilsa og grandaravindur eru niðri á þilfari en ekki á stjórnþalli;

að sögn skipverja það slasaði ekki um að hífing yrði stöðvuð áður en hann tók til við að greiða úr flækju;

að samkvæmt frásögn skipverja var sá sem stjórnaði hífingu ekki í aðstöðu til að sjá hvað var að þegar slysið varð;

að stjórnþæki eru við stjórnborðshlið framan við spil sem byrgir sýn aftur að skutrennunni og byrgja sýn aftur að skutnum þeim megin;

að samkvæmt frásögn slasaða var ekki venjan að stöðva hífingu þótt greiða þyrfti úr einum vafningi á gandanum en í þetta skipti var talið að um einn snúning væri að ræða;

að fram kom hjá slasaða að ekki væru notaðar staðlaðar

bendingar við hífingu á gröndurum;

að ekki voru fyrir hendi neinar leiðbeiningar frá skipstjórnarmönnum um það hvernig standa eigi að vinnutilhögun þegar grandarar og bakstroffur/upphalarakeðja eru snúin saman. Var það lagt í mat skipverja hvort þörf væri á að stöðva hífingu til að greiða úr.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsakir slyssins megi rekja til rangra vinnubragða um borð þar sem ekki var stöðvuð hífing meðan verið var að lagfæra snúning á vírnum.

Slys við veiðar með nót:

1. Skipverji slasast um borð í m.b. Glófaxa VE-300 (015 / 99)

M.b. Glófaxi VE-300, skipaskr.nr. 0968, var smíðaður í A-Þýskalandi 1964 úr stáli; stærð 243,34 brl, 349 bt, lengd 38,95 m, breidd 7,20 m, dýpt 6,05 m, vél Callesen 552 kW, árgerð. Fjöldi skipverja: 9.

Hinn 26. október 1996 var m.b. Glófaxi að veiðum með nót út af Austfjörðum. Veður: norðvestan gola, él.

Skipverjar höfðu kastað nótinni og voru með hana á síðunni og átti að fara að setja dæluna út. Einhverjir erfiðleikar reyndust við að koma dælunni út er leiddi til þess að einn skipverja klemmdist á milli krana-bómu og sætis fyrir bómuna. Í fátinu sem kom á menn urðu þau mistök að hinn slasaði klemmdist tvisvar við að færa bómuna. Slasaðist maðurinn á hendi.

Skipverjar luku við að taka nótina inn og síðan var siglt til hafnar þar sem hinum slasaða var komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að stjórnandi kranans sagði að honum hafi ekki verið gefin bending um slaka, hann sagði að um “rútinuvinnu” væri að ræða og ekki þurfti neina tilsögn (bendingar) við hífingar;

að stjórnandi kranans sagðist ekki hafa séð bómustólinn þaðan sem hann stjórnaði krananum.

að stjórnandi kranans á að geta séð bómustólinn í flestum tilfellum

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé skortur á aðgæslu hjá

kranastjórnanda að hreyfa kranann án þess að sjá til. Koma hefði mátt í veg fyrir slysið með því að stjórnanda kranans væri sagt til (gefnar bendingar um hvað gera ætti varðandi hreyfingar á krananum).

2. Skipverji slasast um borði m.b. Sigurði VE-15 (020 / 99)

M.b. Sigurður VE-15, skipaskr.nr. 0183, var smíðaður í V-Þýskalandi 1960 úr stáli; stærð 913 brl, 1228 bt, lengd 72,51 m, breidd 10,30 m, dýpt 8,10 m, vél Nohab Polar 1766 kW, árgerð 1978. Fjöldi skipverja: 15.

Hinn 5. mars 1999 var m.b. Sigurður VE-15 að veiðum út af Lónsbugt.

Skipverjar voru að kasta nótinni en þegar pokinn var kominn út stöðvaðist hún og var tekið til við að hífa hana inn aftur. Þegar nótinni er kastað þarf að taka frá öryggisgrind stjórnborðsmegin á nótakassanum. Er grindin á lömum en hífð upp með nótaleggjaranum á meðan nótinni er kastað. Þar sem nota þurfti nótaleggjarann til að ná nótinni inn aftur varð að slaka öryggisgrindinni niður. Á grindinni eru fætur sem hún hvílir á þegar hún situr á lunningunni.

Einn skipverja stóð við lunninguna og var með hendur á hástokk-num þegar grindinni var slakað niður og vildi ekki betur til en svo að fótur grindarinnar lenti ofan á hendi skipverjans svo að hann slasaðist.

Skipverjinn fór til læknis daginn eftir þegar skipið kom inn til löndunar.

Við rannsókn kom fram:

að hvorki sá sem stjórnaði nótaleggjara né sá sem sagði til sáu til hins slasaða.

Nefndarálit:

Nefndin telur að sá sem gaf bendingar til stjórnanda kranans hafi ekki gætt þess að hreyfiferill öryggisgrindarinnar væri óhindraður niður í sæti sitt.

3. Skipverji slasast um borð í m.b. Bjarna Ólafssyni AK-70 þegar snurpuhringur fellur á hönd hans (032 / 99)

M.b. Bjarni Ólafsson AK-70, skipaskr.nr. 2287, var smíðaður í Noregi 1978 úr stáli; stærð 984 brl, 1593 bt, lengd 71,61 m, breidd 11,60 m, dýpt 8,00 m, vél Wichmann 4412 kW, árgerð 1978. Fjöldi skipverja: 18.

Hinn 13. mars 1998 var m.b. Bjarni Ólafsson AK-70 að loðnuveiðum norðvestur af Vestmannaeyjum. Veður: suðvestan 5 vindstig, haugasjór.

Skipverjar höfðu kastað nótinni og voru að draga hana inn aftur. Kom þá í ljós að teinarnir drógust ekki jafnt og varð að slaka nótinni að einhverju leyti út aftur. Þegar skipverjar voru að reyna að jafna teinana féll snurpuhringur niður á milli nótaleggjara og færslublakkar við efri enda rennu. Lenti hringurinn á hönd eins skipverjans svo að af tók þumal-fingur.

Hlúð var að hinum slasaða um borð og nótin tekin inn. Skipinu var síðan siglt til Vestmannaeyja. Að sögn skipstjóra komst skipið ekki inn vegna djúpristu og var Lóðsinn fenginn til þess að koma út og sækja hinn slasaða og koma honum undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að við veiðar með hringnót komi það fyrir að snurpuhringir opnast og krækist af snurpuvírnum á meðan verið er að kasta nótinni sem skapi erfiðleika við að draga nótina og ekki síst að finna lausa snurpuhringi í nótinni þegar hún dregst inn;

að sumir skipverjar sögðu að það hafi verið kvartað við skipstjórnarmenn um að snurpuhringir væru ekki festir við blýteininn eða í stroffu á hanafæti þegar verið væri að draga nótina inn aftur;

að skipverjar voru ekki sammála um hvort þeir hefðu fengið fyrirmæli um að festa snurpuhringi, sem komnir voru inn, við blýtein

eða stroffu á hanafæti nótarinnar ef slaka þurfti nóttinni út aftur.

Nefndarálit:

Nefndin telur að koma hefði mátt í veg fyrir slysið ef snurpuhringir hefðu verið festir við blýtein eða til þess gerða stroffu á hanafæti.

4. Skipverji slasast um borð í m.b. Jóni Kjartanssyni SU-111 er pokaendi nótarinnar slæst í hann (084/ 99)

M.b. Jón Kjartansson SU-111, skipaskr.nr. 0155, var smíðaður í Þýskalandi úr stáli; stærð 835,96 brl, 1399 bt, lengd 68,89 m, breidd 10,40 m, dýpt 7,94 m, vél Wartsila 4920 kW, árgerð 1999. Fjöldi skipverja: 1 skipverji skráður.

Hinn 18. júlí 1999 var m.b. Jón Kjartansson SU-111 að veiðum með nót:

Skipverjar höfðu kastað nótinni og voru búnir að dæla úr henni. Verið var að draga inn enda nótarinnar þegar netpoki með loðnu í kom aftur í nótaskúffu. Féll hann á þann skipverja sem var við korkateininn og slasaðist hann.

Við rannsókn kom fram:

að samkvæmt frásögn slasaða er hægt að koma í veg fyrir að svona netpokar með loðnu komi aftur í nótaskúffu með því að dæla betur úr nótinni;

að sögn skipverja eru spottar í pokaendann sem liggja fram að kraftblökkinni og eiga að halda við enda nótarinnar svo að pokaendinn falli ekki aftur í nótaskúffu;

að fram kom hjá skipverja að það sé verið að flýta sér og ekki lokið við að dæla úr nótinni fullkomlega. Þar af leiðandi fara netpokar aftur í með loðnu í;

að fram kom hjá skipstjóra að ekki hafi verið bókað um atburðinn strax. Hafi það komið upp nokkru síðar að slasaði óskaði eftir að bókað yrði um atvikið. Var þá bókað í dagbókina um atvikið á þeim degi sem talið var að það hafi orðið án þess að öruggt væri að um réttan dag væri að ræða;

að skipstjóri sagðist skilja eftir eyður til þess að geta fært inn síðar ef eitthvað hefði gleymst að bóka;

að samkvæmt upplýsingum úr lögskráningu var ekki skráður

nema einn skipverji þann dag sem slysið er talið hafa átt sér stað.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé óvarleg hífing og auk þess var taug í pokaenda ekki rétt frágengin.

Slys við veiðar með línu eða net:

1. Skipverji slasast við línuveiðar um borð í m.b. Mumma GK-54 (014 / 99)

M.b. Mummi GK-54, skipaskr.nr. 2138, var smíðaður í Hafnarfirði 1991 úr trefjaplasti; stærð 6 brl, 5 bt, lengd 9,25 m, breidd 3,02 m, dýpt 1,42 m, vél Cummins 187 kW, árgerð 1997. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 10. desember 1998 var m.b. Mummi GK-54 að veiðum með línu á Búðargrunni.

Skipverjar voru að draga línuna þegar höfrungur flæktist í línunni. Skipverjar náðu í línuna neðan við höfrunginn og náðu að koma henni inn á spil. Í þann mund rak annar skipverjanna sig í kúplinguna og tengdi skrúfuna. Leiddi það til þess að línan lenti í skrúfunni og dróst línan til baka með þeim afleiðingum að skipverjinn klemmdist á milli línunnar og spilsins þannig að fingur skaddaðist illa.

Var línan skorin frá bátnum og honum siglt til Arnarstapa þar sem hinn slasaði var fluttur til læknis.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé ófullnægjandi frágangur á stjórnækjum fyrir vélbúnað þegar vinnuhreyfingar geta leitt til þess að skrúfan tengist.

2. Skipverji slasast um borð í m.b. Erlingi SF-65 er hann fellur af netaborði (028 / 99)

M.b. Erlingur SF-65, skipaskr.nr. 1206, var smíðaður í Noregi 1968 úr trefjaplasti; stærð 100 brl, 103 bt, lengd 25,95 m, breidd 6,00 m, dýpt 3,05 m, vél Cummins 588 kW, árgerð 1987. Fjöldi skipverja: 7.

Hinn 20. nóvember 1998 var m.b. Erlingur SF-65 að veiðum með net út af Hálsu suður af Suðursveit.

Skipverjar voru að draga netin og kom flækja inn á netaborðið. Skipverjinn fór upp á netaborðið til að reyna að greiða úr flækjunni. Borðið var gert úr vatnsheldum krossviði og var mjög hált þegar það blotnaði. Við að greiða úr flækjunni skrikaði honum fótur og féll hann út af borðinu með efri hluta líkamans og meiddist á hendi.

Skipverjinn hélt áfram vinnu næstu mánuði og fór ekki til læknis fyrr en í marsmánuði 1999. Kom þá í ljós að bein var brotið í hendinni.

Við rannsókn kom fram:

að hinn slasaði sagði að slysið tengdist ekki veðrinu en hann myndi ekki hvernig það var.

Nefndarálit:

Nefndin telur það varhugavert að standa á hálum fleti við vinnu.

3. Skipverji slasast um borð í m.b. Gylli ÍS-261 við að leggja línu (033 / 99)

M.b. Gyllir ÍS-261, skipaskr.nr. 1640, var smíðaður í Svíþjóð og á Íslandi 1982 úr stáli; stærð 171 brl, 263 bt, lengd 33,04 m, breidd 7,00 m, dýpt 5,60 m, vél Crepelle 552 kW, árgerð 1981. Fjöldi skipverja: 16.

Hinn 4. nóvember 1996 var m.b. Gyllir ÍS-261 að veiðum með línu út af Vestfjörðum. Veður: norðaustan 5-6 vindstig, sjólítið.

Skipverjar voru að leggja línuna og fór línan gegnum beitningavél og síðan í lagningsrennuna og út. Einn skipverja, sem var í fyrstu veiðiferð með skipinu, átti að ná í færi fyrir milliból þegar öngull náði að krækja í fingur hans og rífa illa út úr honum.

Var hlúð að hinum slasaða um borð og lokið við að leggja línuna en skipinu síðan siglt inn til Bolungarvíkur þar sem honum var komið undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að hinn slasaði var í sinni fyrstu ferð með skipinu og á öðrum sólarhring veiðiferðar;

að þarna um borð var það venjan að setja óvana menn við beitningavélina;

að sögn skipverja hafði hinum slasaða verið sagt til um hvernig ætti að standa að verki en hann hefði ekki gert það rétt.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé ófullnægjandi tilsögn og þjálfun nýliða við störf um borð í skipi. Óvanur skipverji á að vinna undir eftirliti reynds manns þar til hann hefur náð tókum á starfinu. Ekki er nóg að lesa yfir nýjum skipverja fjölda fyrirskipana og leiðbeininga og hann eigi síðan að vera útlærður til starfa. Gera verður ráð fyrir nokkurra daga starfsþjálfun áður en nýr skipverji getur starfað eftirlitslaust.

4. Skipverji slasast við netaspil um borð í m.b. Gauki GK-660 (047 / 99)

M.b. Gaukur GK-660, skipaskr.nr. 0124, var smíðaður í Noregi 1962 úr stáli; stærð 180 brl, 240 bt, lengd 33,12 m, breidd 6,70 m, dýpt 5,55 m, vél Grenaa 552 kW, árgerð 1981. Fjöldi skipverja: 9.

Hinn 10. apríl 1999 var m.b. Gaukur GK-660 að veiðum með net undan Portlandi.

Skipverjar voru að draga netin og var einn þeirra við netarúlluna (á goggunum). Þegar netateinar komu snúnir saman hugðist skipverjinn reyna að snúa ofan af þeim fyrir utan rúlluna og notaði til þess skaftið á goggunum. Slóst þá garn (netamöskvar) yfir hönd hans svo að hún dróst inn á rúlluna í áttina að spilinu. Skipverjinn gat ekki stöðvað spilið en það var stöðvað af skipstjórnarmanni á stjórnþalli er ljóst var að slys hafði orðið.

Skipverjinn skarst illa á hendi undan garninu og handleggur brotnaði undan átökunum er hann lagðist við andæfarann.

Hlúð var að skipverjanum um borð og óskað eftir því að hann yrði sóttur í þyrlu. Kom þá fram að þyrlur Landhelgisgæslunnar væru óstarfhæfar þar sem flugmenn þeirra voru við þjálfun erlendis. Fenginn var björgunarbáturinn Þór í Vestmannaeyjum til þess að koma á móti skipinu með lækni um borð og flytja hinn slasaða í land.

Við rannsókn kom fram:

að hífing var ekki stöðvuð meðan reynt var að snúa ofan af teinunum;

að hinn slasaði sagði að engin verkjalyf hafi verið um borð til að gefa honum eftir slysið.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé óaðgæsla hins slasaða að

stöðva ekki hífingu á netunum á meðan verið var að greiða úr snúningi teinanna.

5. Skipverji slasast um borð í m.b. Tjaldi SH-270 þegar verið var að taka inn bauju (048 / 99)

M.b. Tjaldur SH-270, skipaskr.nr. 2158, var smíðaður í Noregi 1992 úr stáli; stærð 411 brl, 688 bt, lengd 43,21 m, breidd 9,00 m, dýpt 6,80 m, vél Caterpillar 791 kW, árgerð 1992. Fjöldi skipverja:16.

Hinn 24. ágúst 1998 var m.b. Tjaldur SH-270 að veiðum með línu. Veður: gott.

Skipverjar voru að byrja að draga línuna og var verið að taka inn bauju. Einn skipverja var að taka belg og losa hann frá. Skipverjinn sagðist hafa sett belginn í grunnan aðgerðarkassa á meðan hann var að losa belginn. Hafi belgurinn skoppað frá honum og lenti á stjórnstöng fyrir línuspilið sem við það fór í gang og á fulla ferð. Skipverjinn sagðist hafa stöðvað línuspilið áður en hann tók til við að losa belginn frá. Stjórnstöngin fyrir spilið er í hnéhæð á innanverðri lunningunni fyrir neðan dráttarlúkuna.

Við það að spilið fór í gang hífðist í belgbandið sem lenti undir handarkrika skipverjans og lenti belgurinn framan á honum og dró hann inn á spilið þar sem hann sat fastur. Annar skipverji er einnig var við vinnu á veiðarfæraþilfari náði að stöðva spilið og bakkaði því til að slaka á spennunni.

Skipverjinn klemmdist illa og var sendur til lands með björgunarbát um sólarhring eftir slysið.

Við rannsókn kom fram:

að slasaði var í sinni fyrstu veiðiferð með þessu skipi. Hann gat þess að honum hafi ekki verið sýndur öryggisbúnaður skipsins eins og sjómannalög gera ráð fyrir heldur settur strax til starfa;

að slasaði gat þess að staðsetning stjórnstangar fyrir línuspilið væri í hnéhæð neðan við dráttarlúkuna. Hafi stöngin verið óvarin og það oft komið fyrir að skipverjar hafi rekist í hana við störf svo að spil hafi stöðvast eða farið á aukinn hraða. Slasaði gat þess að enginn “útsláttar-

rofi” hafi verið svo að hann gæti stöðvað spilið en uppi í lofti í tveggja metra fjarlægð frá spilinu, þriggja metra fjarlægð frá línurúllunni, hafi verið öryggisrofi;

að slasaði gat þess að fjórir skipverjar hefðu slasast við svipaðar aðstæður, þ.e. við umrætt spil á síðustu fjórum árum;

að samkvæmt frásögn stýrimanns sem fylgdist með og hafði annast tilsögn nýliða þá var línuspilið ekki stöðvað alveg þegar skipverjinn var að losa belginn. Hann hafi ætlað að stöðva spilið en ekki tekist betur til en svo að hann setti það á fulla ferð;

að eftir umrætt slys hafi verið settur búnaður til bráðabirgða við stöngina til að hindra óæskilega gangbreytingu á spilinu.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé ófullnægjandi frágangur á dráttar- og öryggisbúnaði skipsins.

6. Skipverji slasast við veiðar með línu um borð í m.b. Fjölmi GK-7 (051 / 99)

M.b. Fjölmi GK-7, skipaskr.nr. 1135, var smíðaður í Garðabæ 1971 úr stáli; stærð 154,45 brl, 243 bt, lengd 34,17 m, breidd 6,70 m, dýpt 5,45 m, vél MWM 478 kW, árgerð 1971. Fjöldi skipverja: 8.

Hinn 11. apríl 1999 var m.b. Fjölmi GK-7 að veiðum með línu á Hampiðjutorginu vestur af Patreksfirði. Veður: norðaustan 7-8 vindstig, bræla.

Skipverjar voru að draga línuna þegar vart varð bilunar í línu-stokkara. Vélstjóri og annar skipverji voru við stokkarann og var vélstjórinn að reyna að laga hann. Á meðan verið var að vinna við línu-stokkarann festist línun í botni og kom mikið átak á hana og dróst hún til baka og spilið slúðraði. Skrapp til á skífundi og við það slitnaði taum-ur og öngull slóst til og festist í vélstjóranum.

Skipverjum tókst ekki að ná önglinum úr slasaða og var skipinu siglt til Patreksfjarðar til að koma slasaða undir læknishendur.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjórinn sagðist vera búinn að vera lengi við veiðar með línu en aldrei vitað til að svipað hafi gerst og þarna gerðist.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þess að unnið var við viðgerð á veiðarfærabúnaði á sama tíma og verið er að draga línuna.

Slys við löndun afla og losun og lestun farms:

1. Skipverji slasast um borð í m.b. Sólrúnu EA-351 við löndun afla (040 / 99)

M.b. Sólrún EA-351, skipaskr.nr. 1013 , var smíðaður í Noregi 1966 úr stáli; stærð 199 brl, 281 bt, lengd 35,06 m, breidd 7,33 m, dýpt 6,10 m, vél Stork 589 kW, árgerð 1980. Fjöldi skipverja: 9.

Hinn 8. janúar 1999 var m.b. Sólrún EA-351 við bryggju á Árskógsströnd.

Skipverjar unnu við löndun á fiski sem var í 600 lítra körum í lestinni. Var verið að losa úr steisnum fyrir aftan lúkuop. Í lest voru tveir skipverjar og einn var á millipilfari til að segja stjórnanda vindunnar til. Hafði krókum verið krækt í neðsta kar af þremur í öftustu stæðunni í steisnum og verið að draga hana fram. Þegar stæðan hafði verið dregin aðeins fram eftir lestinni fór annar skipverjanna aftur fyrir stæðuna og hugðist yta á hana og halda við hana. Þegar stæðan var komin nægjanlega fram, að mati þess sem var í lestinni, var kallað að stöðva hífingu. Þrátt fyrir köll var hífingu haldið áfram þar til karastæðan (3 kör) féll aftur í lestina.

Þegar skipverjinn, sem farið hafði aftur fyrir stæðuna, varð var við að hætta var á að stæðan ylti um fór hann aftast í lestina en hann hafði ekki möguleika á að forða sér annað. Efsta karið lenti á skipverjanum svo að hann slasaðist.

Hinn slasaði var fluttur frá borði í umsjá læknis.

Við rannsókn kom fram:

að boðskipti milli skipverjanna í lestinni og þess sem segja átti stjórnanda vindunnar til voru köll en ekki bendingar;

að skipverjinn í lestinni, sem var fyrir framan stæðuna sem verið var að draga fram, sagðist hafa kallað “stopp” þegar karastæðan var komin fram undir lúkuopið en því ekki sinnt heldur híft áfram;

að sá sem stjórnaði vindunni þegar slysið varð var að leysa annan skipverja af. Hann hafði aldrei áður verið við að hífa upp úr lest skipsins og var því ókunnugur tækinu. Skipverjinn var búinn að hífa nokkur kör í land þegar kom að því að draga umrædda karastæðu fram lestarsteisinn. Hann sagðist hafa farið eftir bendingum þess skipverja sem var á milli-þilfarinu;

að stjórnandi vindunnar sagði að merkjagjafir skipverjans á milli-þilfarinu hafi verið mjög ógreinilegar.

Nefndarálit:

Nefndin telur að slysið megi rekja til skorts á skipulagi við vinnuna. Vinnubrögð, sem viðgengist hafa um borð í skipinu að sögn skipverja, voru forskrift að slysi. Eftirlit skipstjórnarmanna með vinnutilhögun hefur verið áfátt.

2. Skipverji slasast við löndun um borð í m.b. Sighvati Bjarnasyni VE-81 (075 / 99)

M.b. Sighvatur Bjarnason VE-81, skipaskr.nr. 2281, var smíðaður í Noregi 1975 úr stáli; stærð 666 brl, 1135 bt, lengd 68,77 m, breidd 9,80 m, dýpt 7,55 m, vél Bergen Diesel 2205 kW, ángerð 1986. Fjöldi skipverja: 15.

Hinn 9. janúar 1998 var m.b. Sighvatur Bjarnason VE-81 við bryggju á Fáskrúðsfirði.

Skipverjar unnu við löndun og voru þrír blóðvatnsspúlar í notkun í tveimur lestum.

Þegar löndun lauk úr lestinni þar sem tveir spúlar voru í notkun var lokað fyrir þá án þess að skipverjanum í hinni lestinni væri gert viðvart. Við það að loka fyrir tvo spúla af þremur jókst krafturinn það mikið og fyrirvaralaust á þeim þriðja í höndum skipverjans að hann fettist illa til og slasaðist.

Skipverjinn hélt áfram vinnu og lauk við löndunina áður en hann fór til læknis en þá kom í ljós að hann hafði farið úr axlarlið.

Við rannsókn kom fram:

að dælan sem dældi blóðvatninu var 4" og 15 kW mótör;

að sverleiki á lögn frá dælu að skipi var 5";

að lengd lagnarinnar frá dælu í lest var um 42 metrar röralögn með 6 x 90° beygjum auk þess tvær 2" slöngur er lágu um borð í skipið;

að stjórnun á þrýstingi og rennslisskiptingu á blóðvatninu var í höndum manns frá loðnubræðslunni en fékk boð frá skipverjum um hvaða greinar ætti að loka fyrir.

Nefndarálit:

Nefndin telur að rekja megi orsök slyssins til aðgæsluleysis við stjórnun á rennsli og þrýstingi á blóðvatninu sem notað var við löndunina.

Nefndin beinir þeim tilmælum til skipstjórnarmanna og annarra sjómanna að boð séu látin berast til manna, sem vinna við löndun afla með aðstoð blóðvatnsdælingar, um allar breytingar ef fækka eða fjölga þarf spúlstútum þar sem snögg þrýstingsbreyting á vatnsspúl getur valdið slysi.

3. Skipverji slasast um borð í m.b. Ísleifi VE-63 þegar verið er að ganga frá í lest eftir þrif (081 / 99)

M.s. Ísleifur VE-63, skipaskr.nr. 1610, var smíðaður í Færeyjum 1976 úr stáli; stærð 550,75 brl, 756 bt, lengd 55,34 m, breidd 9,00 m, dýpt 6,70 m, vél Wartsila 2460 kW, árgerð 1997. Fjöldi skipverja: enginn skráður.

Hinn 17. september 1999 var m.b. Ísleifur VE-63 við bryggju í Vestmannaeyjum.

Skipverjar voru að ganga frá lestinni eftir þrif. Verið var að slaka stúhlera niður í lest. Hlerinn er í slíðri og voru krókar í hvorri hlið hlerans til að halda honum uppi í opinni stöðu. Eru krókarnir þá dregnir út og þeir látnir krækjast í lúkukarminn. Hlerinn stóð á sér og þurfti að lyfta aðeins í hann. Við það kom slinkur á hlerann og féll annar krókurinn út. Varð einn skipverja fyrir króknum og slasaðist.

Nefndarálit:

Nefndin telur að slysið sé óaðgæsla skipverjans.

Önnur slys:

1: Skipverji slasast um borð í bv. Kambaröst SU-200 þegar hann lendir með hönd í reimskífu við dælu (001 / 99)

Bv. Kambaröst SU-200, skipaskr.nr. 1497, var smíðaður í Noregi 1977 úr stáli; stærð 487,07 brl, 741 bt, lengd 47,91 m, breidd 10,20 m, dýpt 6,75 m, vél Alpha 1281 kW, árgerð 1976. Fjöldi skipverja: 16.

Hinn 1. október 1998 var bv. Kambaröst SU-200 að togveiðum austur af landinu. Veður: austan góla, skýjað, sléttur sjór.

Vélstjóri var að gera við dælu fyrir neysluvatn sem var reimdrið frá þriggja fasa rafmótor. Var um að ræða dælu sem fór sjálfkrafa í gang þegar þrýstingur féll á neysluvatnskerfi skipsins. Ekki hafði verið rofinn straumur að dælunni og þegar verið var að setja lok á tengidós stakk vélstjórinn hendi inn í hring reimarinnar. Skyndilega fór dælan í gang og varð maðurinn með handlegg á milli reimar og reimskífu og slasaðist.

Við rannsókn kom fram:

að umrædd dæla er ofan á þrýstikút fyrir neysluvatn uppi undir lofti vélarrúms;

að dælan var nýbúin að ná upp þrýstingi á kútnum þegar tekið var til við að gera við hana án þess að rjúfa strauminn að mótornum.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé að straumur var ekki rofinn áður en viðgerð hófst.

2. Skipverji slasast um borð í m.b. Haferni VE-21 er hann fellur í stiga í vélarrúmi (004 / 99)

M.b. Haförn VE-21, skipaskr.nr. 0892, var smíðaður 1959 á Ísafirði úr eik; stærð 59 brl, 60 bt, lengd 24,25 m, breidd 5,40 m, dýpt 2,37 m, vél Caterpillar 283 kW, árgerð 1972. Fjöldi skipverja: 6.

Hinn 2. júlí 1998 var m.b. Haförn VE-21 í höfn í Vestmannaeyjum.

Vélstjóri var á leið niður stiga í vélarrúmi er hann hrasaði og féll illa á bakið. Hann hélt áfram vinnu þann dag en leitaði læknis daginn eftir.

Við rannsókn kom fram:

að samkvæmt tilkynningu frá útgerðinni til Tryggingastofnunar ríkisins um slys er þess getið að “Hinn slasaði féll í vélarrúmsstiga og kenndi sér ekki meins fyrr en seinna. Hafði þá samband við lækni og mun hann gefa skýrslu um það”.

Nefndarálit:

Málið gefur ekki tilefni til athugasemda.

3. Skipverji slasast um borð í bv. Hrafn Sveinbjarnarsyni GK-255 við að taka frystipönnu úr frystitæki (008 / 99)

Bv. Hrafn Sveinbjarnason GK-255, skipaskr.nr. 1972, var smíðaður í Noregi 1988 úr stáli; stærð 390 brl, 1028 bt, lengd 47,90 m, breidd 11,00 m, dýpt 7,45 m, vél Deutz 1850 kW, árgerð 1988. Fjöldi skipverja:

Hinn 16. júlí 1998 var bv. Hrafn Sveinbjarnarson GK-255 að veiðum. Veður: ágætt.

Nokkrir skipverjar voru við vinnu í aðgerðarrými. Einn þeirra var að taka frystipönnu úr frystitæki þegar pannan rann til í höndum hans. Reyndi hann að fylgja pönnunni eftir er hún féll á þilfarið en við það fékk hann mikinn verk í bakið og varð frá vinnu.

Skipverjinn og var settur í land þegar farið var til hafnar að sækja olíu. Er í land var komið fór hann til læknis.

Við rannsókn kom fram:

að samkvæmt frásögn var veður ekkert verra en oft áður;
að einn skipverja sagði að vinnuaðstaða væri þannig að bera þyrfti pönnurnar úr frystitækinu yfir á úrsláttarborðið dálítinn spöl og í veltingi væri það ekki spennandi.

Nefndarálit:

Gefur ekki tilefni til athugasemda.

4. Skipverji slasast um borð í bv. Sléttanesi ÍS-808 þegar hann er að vinna við Íssnigil (013 / 99)

Bv. Sléttanes ÍS-808, skipaskr.nr. 1628, var smíðaður á Akureyri 1983 úr stáli; stærð 680 brl, 1067 bt, lengd 61,76 m, breidd 9,76 m, dýpt 6,74 m, vél Wichmann 1472 kW, árgerð 1982. Fjöldi skipverja: 26.

Hinn 29. ágúst 1998 var bv. Sléttanes ÍS-808 að veiðum á Halanum. Veður: norðaustan 4 vindstig.

Að morgni 29. ágúst var komið til vakthafandi vélstjóra og tilkynnt að það vantaði ís. Ísinn var framleiddur um borð og fluttur í vinnslurýmið með þar til gerðum búnaði. Vélstjórinn hugaði að búnaðinum og að eigin sögn tók hann úr sambandi. Var hann að losa um stíflu í ískvörn hendinni þegar kvörnin fór af stað er leiddi til þess að hann skaddaðist á hendinni.

Hlúð var að hinum slasaða í samráði við lækni, veiðarfæri innbyrt og skipinu siglt til lands. Óskað var eftir aðstoð slysavarnaeildarinnar í Bolungarvík um að koma á móti skipinu og flytja hinn slasaða í land.

Við rannsókn kom fram:

að rofakassinn fyrir ískvörnina er á vinnsluþilfarinu fyrir framan stiga af veiðafæraþilfari og niður á vinnsluþilfar bakborðsmegin;

að ískvörnin sjálf eða ísskammtarinn er bakborðsmegin um 10 til 15 metrum aftar en rofaboxið og sést ekki á milli þar sem þil er rétt fyrir aftan stigann;

að ekki hefur verið upplýst hvort einhver eða hver skipverjanna hafi gangsett búnaðinn sem flytur ís í fiskvinnsluna. Allar líkur benda til þess að einhver skipverja hafi gangsett búnaðinn án þess að hafa gert sér ljóst hvers vegna hann hafði verið stöðvaður;

að eftir slysið var settur öryggisrofi við ískvörnina sjálfa sem rýfur straum af öllum búnaðinum fyrir ísfærsluna og þá ekki hægt að

gangsetja hann nema með þessum rofa.

Nefndarúlit:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til rangrar staðsetningar á stjórnbúnaði fyrir flutningsbúnað fyrir ísinn

5. Skipverji á portugölskum skuttogara, Santa Cristina, andast eftir að loki á freon leiðslu kælikerfis skipsins brotnar (021 / 99)

Bv. Santa Cristina, var smíðaður í S. Jacinto 1966 úr stáli; stærð 1673,1 brl, 1919 bt, lengd 80,30 m, breidd 12,50 m, dýpt 8,60 m, vél 927 kW, árgerð 1965.

Hinn 17. mars 1999 kom bv. Santa Cristina til Hafnarfjarðar til löndunar.

Eftir að skipið var komið til hafnar og losun á aflanum að ljúka fóru vélstjórar í að tæma af kælikerfi skipsins kælimiðlinum freon 22 og koma því fyrir á geymi. Geymir þessi var í rými stjórnborðsmegin og náði frá tanktöpp í botni skips og upp undir aðalþilfar og um 2,5x4 metrar að grunnfleti. Eftir að tæmingu lauk og lokað hafði verið fyrir lokana að og frá tanknum voru skipverjar að sinna ýmsum störfum þar sem skipshöfnin var að fara í frí til síns heima utan tveir eða þrír sem áttu að gæta skipsins.

Yfirvélstjóri var að borða hádegismat þegar aðstoðarmaður hans kom og tilkynnti að freon-lykt væri í vélarrúmi. Yfirvélstjórinn fór þegar að klæða sig í vinnugalla til að huga að því hvar kælikerfið læki. En aðstoðarmaður hans hafi farið strax. Hann hafði verið við vélgæslustörf í vélarrúmi þar sem hann var á vakt.

Þegar yfirvélstjórinn kom að klefanum þar sem freon-geymirinn var sá hann aðstoðarmann sinn meðvitundarlausan í stiganum niður. Hann fór þegar í stað niður og náði taki á skipverjanum og koma honum upp í mannopið niður í klefann þar sem hann fékk aðstoð annarra skipveja, sem komnir voru á staðinn, við að ná mannum upp. Voru hafnar lífgunartilraunir og kallað eftir aðstoð sjúkrabíls, lækni og lögreglu.

Var lífgunartilraunum haldið áfram eftir að sjúkraliðar komu á vettvang og fluttu manninn á sjúkrahús. Maðurinn komst aldrei til meðvitundar og var úrskurðaður látinn daginn eftir.

Var slökkviliðið kallað á vettvang, en þeir hafa yfir að ráða sérstökum búningum til notkunar við eitrefnaslys. Fóru menn frá þeim niður í rýmið þar sem freon-geymirinn var og kom þá í ljós að þriggja tommu loki á lögn er lá neðst í tankinn var brotinn frá og lá í stórum polli af freoni í botni klefans.

Var lokað fyrir umferð í þeim hluta skipsins sem talin var að hætta gæti stafað frá á meðan rýmið væri loftræst.

Við rannsókn kom fram:

að yfirvélstjóri taldi að u.þ.b. 5 mínútur hafi liðið frá því að hann fékk boð undirvélstjórans um að freonlykt fyndist þar til hann var kominn að klefanum þar sem geymirinn var;

að á svipuðum tíma og undirvélstjórinn varð var við freonlykt urðu þeir sem unnu við uppskipun úr lest skipsins varir við einkennilega líðan og voru þeir þá sendir í land af verkstjóra;

að verkstjóri yfir verkamönnum fór að aðgæta hvort eitthvað væri að og kom hann að þar sem verið var að aðstoða meðvitundarlausan manninn upp úr skipinu og hann hringir því þegar í stað á aðstoð “neyðarlínu”;

að talið var að yfir 500 lítrar af freon-22 hafi lekið af umræddum geymi við það að lokinn brotnaði;

að lokinn, sem bilaði, var sendur til Iðntæknistofnunar til rannsóknar og fylgja niðurstöður þeirra rannsókna með skýrslu þessari.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsakir slyssins séu léleg efnisgæði í lokanum sem gaf sig eins og fram kemur í skýrslu Iðntæknistofnunar.

6. Starfsmaður Hafrannsóknastofnunar slasast um borð í m.b. Valdimar Sveinssyni VE-22 (026 / 99)

M.b. Valdimar Sveinsson VE-22, skipaskr.nr. 0259, var smíðaður í Noregi 1964 úr stáli; stærð 207 brl, 299 bt, lengd 38,12 m, breidd 7,01 m, dýpt 6,05 m, vél Caterpillar 672 kW, árgerð 1987. Fjöldi skipverja: 13.

Hinn 25. mars 1997 var m.b. Valdimar Sveinsson VE-22 að veiðum með net. Veður: suðvestan 9 vindstig.

Þegar skipinu var siglt á milli trossa vildi það til að mikil alda reið undir skipið. Starfsmaður Hafrannsóknastofnunar var að afklæðast hlífðarfatnaði þegar hann kastaðist fyrst yfir í stjórnborðssíðu en síðan yfir í bakborðssíðu í veltunum sem fylgdu og meiddist. Hlúð var að hinni slösuðu um borð og lokið við að draga netin áður en siglt var til hafnar.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé óaðgæsla hinnar slösuðu eða óvani að stíga ölduna.

7. Skipverji á bv. Nökkva HU-15 hverfur frá borði þegar skipið er á siglingu til hafnar (042 / 99)

Bv. Nökkvi HU-15, skipaskr.nr. 1768, var smíðaður á Akureyri 1987 úr stáli; stærð 283 brl, 502 bt, lengd 40,01 m, breidd 8,10 m, dýpt 6,25 m, vél Bergen Diesel 728 kW, árgerð 1986. Fjöldi skipverja: 12.

Hinn 27. maí 1999 var bv. Nökkvi HU-15 á siglingu til Íslands. Veður: suðvestan tvö vindstig, sjólítið, þoka.

Skipið var á siglingu til Íslands eftir að hafa verið við veiðar á Flæmska-Hattinum. Um kl. 06:20 urðu skipverjar varir við að einn skipverja vantaði um borð. Var hafin leit að honum, skipinu snúið við og leitað á því svæði sem skipið hafði siglt um samkvæmt ferilskráningu í tölvu. Leitað var í nokkrar klukkustundir en það bar ekki árangur og var siglingu skipsins haldið áfram til heimahafnar

Nefndarálit:

Gefur ekki tilefni til athugasemda.

8. Skipverji á bv. Ólafi Jónssyni GK-404 slasast við vinnu í lest (044 / 99)

Bv. Ólafur Jónsson GK-404, skipaskr.nr. 1471, var smíðaður í Póllandi 1976 úr stáli; stærð 718,52 brl, 1091 bt, lengd 63,23 m, breidd 10,76 m, dýpt 6,96 m, vél Sulser 1619 kW, árgerð 1976. Fjöldi skipverja: 26.

Hinn 8. mars 1998 var bv. Ólafur Jónsson GK-404 að veiðum.

Skipverjar voru í aðgerð á vinnsluþilfari og einn þeirra var í lest við móttöku á frosnum fiski í kössum. Fóru kassarnir eftir færibaldi frá bindivél um loftstýrða fellilúku niður á færiband í lestinni og eftir því áfram en féllu svo tvo metra niður á svampdýnu þaðan sem þeir voru teknir og staflað í lestina. Rofi var til að stjórna færibandinu í lestinni. Var hann á snúru sem hægt var að fara með um lestina

Skipverjinn í lestinni hafði verið að taka kassana frá og stafla þeim upp þegar hann tók eftir að eitthvert hlé var á að kassar kæmu niður en færibaldið var í gangi. Er hann var að taka einn kassa af dýnunni féll annar kassi af færibandinu og lenti á hendi hans svo að hann klemmdist á milli kassanna. Varð hann óvinnufær á eftir.

Nefndarálit:

Nefndin telur að slysið hafi orðið vegna óaðgæslu hins slasaða.

9. Skipverji slasast um borð í m.b. Garðey SF-22 í miklum veltingi (059 / 99)

M.b. Garðey SF-22, skipaskr.nr. 0972, var smíðaður í A-Þýskalandi 1965 úr stáli; stærð 224 brl, 400 bt, lengd 41,71 m, breidd 7,20 m, dýpt 6,10 m, vél Mirrless Blackstone 589 kW, árgerð 1982. Fjöldi skipverja: 12.

Hinn 23. október 1998 var m.b. Garðey SF-22 að veiðum með línu. Veður: norðnorðvestan 7 vindstig, sjólítið.

Um borð í skipinu stjórnborðsmegin voru kör með síld. Einn skipverja var að flytja körfu með ýmsu drasli í sem var laus á þilfarinu þegar hann kastaðist til og yfir í bakborðssíðu. Hlaut hann nokkra áverka við byltuna og var frá vinnu.

Við rannsókn kom fram:

að hinn slasaði sagði að veður hafi verið 8-9 vindstig.

Nefndarúlit:

Gefur ekki tilefni til athugasemda.

10. Skipverji slasast um borð í m.b. Sveini Benediktssyni SU-77 þegar verið er að taka edikssýru um borð (061 / 99)

M.b. Sveinn Benediktsson SU-77, skipaskr.nr. 2329, var smíðaður í Noregi 1990 úr stáli; stærð 700,93 brl, 1230 bt, lengd 56,00 m, breidd 11,00 m, dýpt 7,70 m, vél Wichmann 2427 kW, árgerð 1990. Fjöldi skipverja: 12.

Hinn 23. ágúst 1999 var m.b. Sveinn Benediktsson SU-77 í höfn á Reyðarfirði.

Tveir skipverjar voru að setja edikssýru á forðageymi sem var framarlega á veðurþilfari.

Er kútur með edikssýrunni hífður upp og haldið fyrir ofan forðageyminn. Slanga er tengd við sýrukútinn og hinn endi slöngunnar settur í op á forðageyminum. Síðan er sýran látin renna á milli.

Þegar búið var að ganga frá slöngunni vildi annar skipverjanna athuga hvort það læki örugglega á milli geymanna. Dró hann slönguna upp úr forðageyminum en hún var nokkuð stíf. Skyndilega skaust slönguendinn upp úr opinu á forðageyminum og við það sprautaðist sýran á hinn skipverjann sem brenndist. Skipverjinn var fljótlega færður til læknis.

Við rannsókn kom fram:

að hinn slasaði var ekki skráður á skipið.

að verið var að færa 1000 lítra af edikssýru yfir á forðageyminn á þilfari skipsins;

að skipverjar notuðu ekki hlífðarföt í umrætt sinn;

að enginn sérstakur hlífðarfatnaður var notaður heldur klæddust menn eigin regngöllum við þetta verk.

Nefndarlit:

Nefndin telur að orsök slyssins sé alvarleg handvömm við vinnu og stjórnun á vinnu. Það að skipverjinn skyldi láta sér detta í hug að taka slönguna upp sýnir að aðilar hafa ekki gert sér grein fyrir því hvaða efni var um að ræða og því alvarlegur skortur á tilsögn og leiðbeiningum af hálfu skipstjórnarmanna.

11. Skipverji slasast um borð í bv. Húsvíkingi ÞH-1 við viðgerð á vírastýri (063 / 99)

Bv. Húsvíkingur ÞH-1, skipaskr.nr. 2216, var smíðaður í Noregi 1994 úr stáli; stærð 1018 brl, 1924 bt, lengd 59,22 m, breidd 13,00 m, dýpt 8,45 m, vél Wartsila 2960 kW, árgerð 1994. Fjöldi skipverja: 14.

Hinn 29. júní 1999 var bv. Húsvíkingur ÞH-1 að veiðum í Smugunni. Veður: gott og sjóljótið.

Við hífingu á veiðarfærinu kom fram bilun í vírastýri þar sem vírastýrið fór í öndverða átt við það sem vírinn lagðist inn á tromluna. Fram kom að hnífur í vírastýrinu hafði snúist. Tekinn var úr vírastýrinu svonefndur festiklossi sem heldur hnífnum og farið með hann niður í vél. Losaðir voru boltar sem halda hnífnum og þá átti hann að vera laus. Kom þá í ljós að hnífurinn var fastur í festiklossanum. Þegar verið var að losa hnífinn sem var fastur var notað til þess úrrek og slaghamar. Þegar það gekk ekki var slegið á enda hnífsins með slaghamrinum og í einum áslættinum brotnaði stykki úr hnífnum og skaust brotið í handlegg eins skipverja og stakkst djúpt í.

Hlúð var að hinum slasaða um borð. Óskað var eftir aðstoð norsku strandgæslunnar til að sækja hinn slasaða og var skipinu siglt á móti þyrlunni. Hinn slasaði var síðan fluttur til Noregs.

Við rannsókn kom fram:

að fram kom að mikil pressa var á skipverjum til að hraða viðgerð á vírastýrinu þar sem hætta væri á að veiðarfærin skemmdust, tvær botnvörpur saman;

að hnífurinn var farinn að slitna þegar skoðun fór fram mánuði áður og nam slitnið um 1,5 mm. Vélstjóri sagði að ef slit á hnífnum væri 2,5 - 3 millimetrar við skoðun væri skipt um;

að þegar skipt var um hníf í vírastýri daginn sem slysið varð var hnífurinn töluvert mikið slitinn og rásir í vírastýrisöxli skemmdar

samkvæmt bókun í vélardagbók. Hafði þá ekki verið skipt um hníf í vírastýrinu frá því 10. nóvember 1997;

að samkvæmt frásögn vélstjóra þurfti stundum að laga gengjurnar fyrir hnífinn í vírastýrinu og var notaður til þess slípirokkur.

Nefndarálit:

Nefndin telur að ekki hafi verið sýnd full aðgát þegar verið var að losa hnífinn úr klossa vírastýris. Réttara hefði verið að hafa mýkra efni á milli hnífsins og ásláttarins eða nota hamar úr mjúku efni.

12. Skipverji slasast um borð í Breiðafjarðarferjunni Baldri er hann fellur niður stiga (080 / 99)

M.s. Baldur, skipaskr.nr. 2044, var smíðaður á Akranesi 1980 úr stáli; stærð 301,65 brl, 645 bt, lengd 39,40 m, breidd 9,20 m, dýpt 6,60 m, vél Caterpillar 1038 kW, árgerð 1990. Fjöldi skipverja: 11.

Hinn 23. júlí 1999 var m.s. Baldur við bryggju í Stykkishólmi. Nokkrir skipverjar sátu í sal fyrir neðan bílapílfar. Einn skipverja var að hreinsa leirtau o.fl. úr sal stb.-megin og var á leið niður stigann með könnur o.fl. á bakka þegar hann hrasaði niður stigann og slasaðist. Var hinum slasaða hjálpað upp í bifreið er var á bryggjunni og ekið til læknis.

Við rannsókn kom fram:

að skipstjóri vildi gefa skýrslu hjá lögreglu sama dag en verið sagt að lögreglan myndi kalla hann fyrir ef þörf væri á;

að skýrslutökur fóru fram vegna ofanritaðs atviks í lok október og byrjun nóvember sama ár;

að hin slasaða sagðist hafa lokað porti þar sem landgangur var og hafi þar verið bleyta Hún hafi síðan farið og sótt bakka upp í reyksal með bollum og öskubökkum og ætlað niður með hann. Hafi hún síðan runnið fram af efstu þrepum og fallið niður stigann og slasast;

að þegar slasaða ætlaði niður stigann sneri hún frá stiganum en ekki að honum;

að lyfta var í m.s. Baldri milli þilfara.

Nefndarúlit:

Nefndin ítrekar fyrri ályktanir um að skipverjar noti handfestu er þeir fara stiga.

13. Skipverji slasast um borð í bv. Kaldbak EA-1 er hann fellur á vinnsluþilfari (087 / 99)

Bv. Kaldbakur EA-1, skipaskr.nr. 1395, var smíðaður á Spáni 1974 úr stáli; stærð 941 brl, 1330 bt, lengd 68,66 m, breidd 11,60 m, dýpt 7,50 m, vél MAK 2090 kW, árgerð 1973. Fjöldi skipverja: 18.

Hinn 25 október 1999 var bv. Kaldbakur EA-1 að veiðum á Strandagrunni. Veður: norðaustan 7-8 vindstig, skýjað.

Einn skipverja var á leið í lest skipsins og farið eftir vinnsluþilfari. Hann hafi þurft að fara yfir 3 lestarlúkur á leið sinni og ekki önnur leið fær. Er hann var að fara á milli öftustu lúku og miðlúku kom hnykkur á skipið og við það féll hann við og lenti höfuð hans á rennu er var á miðlúkunni og fótur lenti á lúkukarminum. Slasaði fékk aðhlyningu um borð en sauma þurfti skurð í andliti.

Skipið kom til hafnar fjórum dögum síðar og leitaði þá slasaði til læknis.

Við rannsókn kom fram:

að hæð lestartar er 69 cm og fjarlægð á milli þeirra er 113 cm. Lestarlúkurnar eru málaðar en þilfarið með hálkuvörn.

Nefndarálit:

Nefndin telur að rekja megi slysið til óvarkárni hins slasaða.

Slysaskrá 1999

- 00199 Kambaröst SU-200, skipverji slasast við viðgerð á reimdrifinni dælu.
- 00299 Solskjær (norskur), skipverji slasast við að hífa upp veiðarfæri, dauðaslys.
- 00399 Svyatoy Andrey UDBQ, siglir á flotkví í Hafnarfjarðarhöfn.
- 00499 Haförn VE-21, skipverji slasast.
- 00599 Þórdís Guðmundsdóttir VE-141 strandar við Vestmannaeyjar.
- 00699 Eldhamar GK-13 vélarvana undan Krísuvíkurbjargi, dreginn til hafnar.
- 00799 Lette Lill frá Marstal, strandar í höfninni á Þórshöfn.
- 00899 Hrafn Sveinbjarnarson GK-255 maður slasast við að slá úr frystipönnu.
- 00999 Beitir NK-123, skipverji slasast er hann steig í svikaholu í nótt.
- 01099 Beitir NK-123, skipverji slasast er grandari slæst til.
- 01199 Beitir NK-123, skipverji slasast við að slá í sundur patentlás.
- 01299 Hringur SH-535, skipverji slasast við að hífa inn veiðarfæri.
- 01399 Sléttanes ÍS- skipverji slasast við
- 01499 Mummi GK-54, skipverji slasast þegar línan fer í skrúfunu.
- 01599 Glófaxi VE-300, skipverji slasast við vinnu við krana.
- 01699 Klakkur SH-510, skipverji slasast við hlera.
- 01799 Skutull ÍS- 180, skipverji slasast er trollkúla fellur í höfuð hans.
- 01899 Rán HF-42, skipverji slasast þegar hann féll í stiga.
- 01999 Hoffell SU-180, skipverji slasast er sjór kemur inn á veiðarfæraþilfar skipsins.
- 02099 Sigurður VE-15, skipverji slasast þegar öryggisgrind er slakað niður á hann.
- 02199 Santa Cristina, skipverjar slasast þegar loki á lögn á kælikerfi brotnar (Freon 11 22).

- 02299 Bessi ÍS-410 fær á sig brotsjó á siglingu vestur af landinu, talsverðar skemmdir.
- 02399 Framnes ÍS- 708 fær á sig brotsjó á siglingu vestur af landinu, skemmdir á skipi.
- 02499 Klakkur SH-510, skipverji slasast við að innbyrða veiðarfæri.
- 02599 Hafey SK-9 sekkur í höfninni á Hofsósi.
- 02699 Valdimar Sveinsson VE- starfsmaður HAFRÓ slasast.
- 02799 Björgvin EA-311, skipverji slasast er hann fellur niður stiga.
- 02899 Erlingur SF-65, skipverji slasast við að draga net.
- 02999 Freyr GK-157, skipverji slasast þegar sjór kemur á skipið.
- 03099 Eskey SF-54 og Sæmundur HF-85, árekstur á miðunum suður af landinu.
- 03199 Hrafn Sveinbjarnason GK-255, skipverji slasast þegar verið er að taka trollið.
- 03299 Bjarni Ólafsson AK-70, skipverji slasast þegar snurpuhringur fellur á hendi hans.
- 03399 Gyllir ÍS-261, skipverji slasast við línuveiðar.
- 03499 Erlingur KE-140, skipverji slasast við löndum er hann verður á milli kara.
- 03599 Múlaberg ÓF-32, skipverji slasast við landfestar
- 03699 Múlaberg ÓF-32, skipverji slasast þegar verið er að taka inn veiðarfæri.
- 03799 Rán HF-42 og bv. Sléttbakur EA-304, skemmdir á veiðarfæri.
- 03899 Baddý GK-277 og Jón Erlends GK-222 árekstur út af Hafnarberginu.
- 03999 Bensi BA-46 sekkur í róðri út af Patreksfirði.
- 04099 Sólrún EA-351, skipverji slasast þegar verið er að hífa kör.
- 04199 Sigluvík SI-2, skipverji slasast er rossbobbingur lendir á fæti hans.
- 04299 Nökkvi HU-15, skipverji hverfur frá borði
- 04399
- 04499 Ólafur Jónsson GK-404, skipverji slasast við vinnu í lest.
- 04599 Antares VE-18 skipverji slasast er loðnupoki í nótinni féll á hendi hans

- 04699 Gnúpur Gk-11, skipverji slasast er hann fellur í veltingi.
- 04799 Gaukur GK-660, skipverji slasast er hann lendir inni á netaspili.
- 04899 Tjaldur SH-270, skipverji slasast við að hífa inn bauju.
- 04999 Vitin, færeyskur, skemmdir á bryggju á Akureyri.
- 05099 Viktoría BA-45 strandar á Tálknafirði.
- 05199 Fjölnir GK-7, skipverji slasast við línuveiðar.
- 05299 Eyvindur KE-37, skipverji slasast þegar verið er að draga til togvíra á bryggju.
- 05399 Gaukur GK-660, skipverji slasast við að taka trollið.
- 05499 Ýmir HF-343 sekkur í Hafnarfjarðarhöfn þegar sjór flæðir inn um slógrennuop.
- 05599 Bjarni Ólafsson AK-70, skipverji slasast er hann verður á milli toghlera og keðju.
- 05699 Hafrún, 1919, ferja, strandar á Breiðafirði.
- 05799 Margrét AK-99 sekkur í Hvalfirði við skelveiðar.
- 05899 Farsæll, hjólabátur, vélarvana út af Reynisdröngum.
- 05999 Garðey SF-22, skipverji slasast þegar hann kastast til á þilfari.
- 06099 Hrungnir GK-50, skipverji slasast, (1993).
- 06199 Sveinn Benidiktsson SU-77, skipverji slasast er verið er að taka um borð edikssýru.
- 06299 Reykjafoss siglir á m.b. Júpiter ÞH- og m.b. Neptúnus ÞH- við bryggju á Neskaups.
- 06399 Húsvíkingur ÞH-1, skipverji slasast við viðgerð á vírastýri.
- 06499 Svalur BA-120, eldur um borð á legum fyrir utan Brjánslæk á Barðaströnd.
- 06599 Bergey VE-544, skipverji slasast er hannklemmist á milli hlera og gálga.
- 06699 Örfirisey RE-4, skipverji slasast þegar híft er í upphalaragils.
- 06799 Alli Vill GK-700 og Sæunn ÞH-69 rekast á í Sandgerðishöfn.
- 06899 Hafbjörg ÁR-15, eldur um borð í vélarrúmi.
- 06999 Gimburey BA-52 strandar á Vatnsleysuströnd.
- 07099 Medallion siglir á bryggju í Grindavík.

- 07199 Árni Jónsson KE-109, eldur um borð í höfninni í Ólafsvík
- 07299 Sæbjörg, Slysavarnaskóli sjómanna, björgunarsveitarmaður slasast við æfingu.
- 07399 Vikingur strandaði á Barðanum.
- 07499 Dala Rafn VE-508, skipverji slasast á hendi þegar toghleri slæst til.
- 07599 Sighvatur Bjarnason VE-81, skipverji slasast við löndun á loðnu.
- 07699 Arnar HU-1 skipverji klemmist á milli grandara og keflis á skutrennuloka.
- 07799
- 07899 Elín Ósk KÓ-168 fær á sig sjó út af Vestfjörðum.
- 07999 Garðar BA-62 strandar í Kollsvík fyrir sunnan Blakknes.
- 08099 Baldur, Breiðafjarðarferjan, skipverji slasast er hún féll í stiga.
- 08199 Ísleifur VE-63, skipverji slasast er hann klemmist við skilrúm í lest, 13-09-99.
- 08299 Ísleifur VE-63, skipverji slasast er sjór kemur á skipið. 29-09- 1999
- 08399 Sara Björg ?? vélarvana, dregin til hafnar.
- 08499 Jón Kjartansson SU-111, skipverji slasast við veiðar með nót.
- 08599 Klakkur SH-510, skipverji slasast er hann fellur á leiðinni um borð í skipið.
- 08699 Gægir SH-312 siglir á m.b. Guðbjart SH-45 fyrir sunnan Snæfellsnes.
- 08799 Kaldbakur EA-1 skipverji slasast er hann fellur á vinnsluþilfari.

Skýrsla Rannsóknarnefndar sjóslýsa 1999

Styrktaraðilar

Reykjavík

AGARD ehf - Gecko öryggishjálmar, Fiskisl. 73
Brimrún ehf, Hólmaslóð 4
Danica sjávarafurðir ehf, Laugavegi 44
Det Norske Veritas Classif A/S, Tryggvagötu
Faxamjöl hf, Norðurgarði
Fiskafurðir hf, Aðalstræti 6
Fiskistofa, Ingólfsstræti 1
Gjörvi ehf, Grandagarði 18
Gróttta ehf, Fiskislóð 77
Lands samband smábátaeigenda, Klapparst. 27
Lloyd's Register of Shipping, Mýrargötu 2
Löndun ehf, Faxaskála 2
Námsflokkar Reykjavíkur, Fríkirkjuvegi 1
Radíómiðun hf, Grandagarði 9
Reykjavíkurhöfn, Tryggvagötu
Selborg ehf, Fiskislóð 83
SH Þjónustan ehf, Aðalstræti 6
Sjóli ehf, Hólmaslóð 6
Sjómannafélag Reykjavíkur, Skipholti 50d
Sjómælingar Íslands, Seljavegi 32
Skipalínan sf, Fiskislijóð 20
Útgerðarfélagið Frigg ehf, Hafnarhvoli
V.E.R. Skiparáðgjöf ehf, Hverfisgötu 76
Vélar og skip ehf, Hólmaslóð 4
Björn RE 79, Laugarásvegi 31
Kvótamiðlun ehf, Knarrarvogi 4
Merkúr hf, Skútuvogi 12a
Olíuverslun Íslands hf, Sundagörðum 2
A.M. Praxis ehf, Sigtúni 42
Farmanna- og fiskimannas. Ísl., Borgart. 18
Fiskifélag Íslands, Skipholti 17 3 hæð
Lands samband veiðaræfargerða, Borgartúni 35
Lífeyrissjóður sjómanna, Þverholti 14
Mótorverk ehf, Stigahlíð 97
Neyðarlínan hf, Skógarhlíð 14
Sindra - Stál hf, Klettagörðum 12
Sjómannasamband Íslands, Borgartúni 18
Vélstjórafélag Íslands, Borgartúni 18
Gjögur hf Grenivík, Tómasarhaga 46
Sjávarútvegsst. Háskóla Íslands, Dunhaga 5

F. Uhrenholt Seafood á Íslandi ehf, Suðurl.br. 52
Íslenska útflutningsmiðstöð hf, Síðumúla 34
RT ehf, Síðumúla 1
Samband íslenskra tryggingafélag, Suðurl.br.t 6
Securitas hf, Síðumúla 23
Skeljungur hf, Suðurlandsbraut 4
Vátryggingafélag Íslands hf, Ármúla 3
Svanur GK-620,
Visa - Island, Álfabakka 16
Gladdi SH-111,
GUT Verk ehf, Lynghálsi 10
Sæþór ehf, Smiðshöfða 21
Rafsvið sf, Haukshólum 9
Björgun ehf, Sævarhöfða 33
Brimhóll ehf, Leiðhömrum 46
Sæljón ehf, Barðastöðum 9
Útgerðarfélagið Bára ehf, Hulduborgum 13

Seltjarnarnes

NASTAR ehf, Víkurströnd 1
Neðansjávar ehf, Austurströnd 8
Seltjarnarneskauptaður, Austurströnd 2

Vogar

Kögri ehf, Fagradal 4

Kópavogur

Celsús ehf, Smiðjuvegi 62
Egill, vélaverkstæði ehf, Smiðjuvegi 9a
Filtertækni ehf, Vesturvör 30c
Frostmark ehf, Smiðjuvegi 70
Hexa ehf, Smiðjuvegi 10
Huld SH 176, Funalind 3
Kópavogshöfn, Bakkabraut 9
Kælivélar ehf, Smiðjuvegi 38
Köfunarþjónusta Árna Kópssonar ehf, Bryggjувör 1
Sigurbrandur Kristinsson, Lundarbrekku 6
Lárberg ehf, Lautasmára 1
Sigurður Pálmason ehf, Arnarsmára 2
Westfalia Separator ehf, Dalvegi 16d

Garðabær

Kælismiðjan Frost ehf, Fjölнисgötu 4b og,
Miðhrauni 22b
Landar ehf, Krókamýri 8
Manus ehf, Smiðsbúð 7
Naust Marin, Skeiðarási 3
Sjóklaðagerðin hf, Miðhrauni 11
Stálnaust ehf, Skeiðarási 3

Hafnarfjörður

Alexander Ólafsson ehf, Hvaleyrarbraut 37
Ársæll Sigurðsson HF-080,
Finnur HF 012, Bröttukinn 22
Fróði HF 045, Herjólfsgötu 30
Gullfari ehf, Vesturholti 2
Hafnarfjarðarhöfn, Norðurbakka
Hafnarvík, Óseyrarbraut 17
Hvalur hf, Reykjavíkurvegi 48
Hvammfell ehf, Eyrartröð 2
Ísboltar hf, heildverslun, Strandgötu 75
Ískerfi ehf, Skútahrauni 2
Mardís ehf, Hrauntungu 18
Mótun ehf, Skjólvangi 8
Ósey hf, Hvaleyrarbraut 40
Saltkaup hf, Fornubúðum
Síldey ehf, Skútuhrauni 2
Stálskip ehf, Trönuhrauni 6
Stýrivélaþjónustan ehf, Stapahrauni 5
Sælir HF-16,
Tben ehf, Hvaleyrarbraut 39
Tempra hf, Kaplahrauni 2-4
Trefjar ehf, Hjallahrauni 2
Verkalýðsfélagið Hlíf, Reykjavíkurvegi 64
Verkfræðistofan Fengur ehf, Trönuhrauni 1
Björgunarsveit Hafnarfjarðar,

Bessastaðahreppur

Einar Ólafsson, Gesthúsi
Fönix SH-98,

Keflavík

Brunavarnir Suðurnesja, Hringbraut 125
H. Þórðarson ehf, Krossholti 11
Hafnarbúðin ehf, Hrannargötu 4
Hafnarsamlag Suðurnesja, Víkurbraut 11

Norðurgarður ehf, Norðurgarði 25
Ósk KE-5,
Sæja KE-173,
Tjaldur KE 064,
Úggi ehf, Heiðarhorni 18

Grindavík

Björgunarsveitin Þorbjörn, Seljabót 10
Fiskmarkaður Suðurnesja hf, Miðgarði 4
Grindavíkurhöfn, Víkurbraut 62
Haustak ehf, Hafnargötu 12
Hóp ehf, Ægisgötu 1
Jens V Óskarsson, Iðavöllum 8
Rafborg, Víkurbraut 27
Sjómanna-og vélstjórafélag Grindav., Hafnarg. 9
Stakkavík ehf, Bakkalág 15b
Vélsmiðja Grindavíkur ehf, Seljabót 3
Vísir hf, Hafnargötu 16
Þorbjörn Fiskaness hf, Hafnargötu 12

Sandgerði

Björgunarsveitin Sigurvon, Strandgötu 17
Flökun ehf, Tungötu 6
Nonni GK-129,
Sandgerðishöfn, Hafnargötu 8
Sjávarmál ehf, Ásabaut 10
Slægingarþjónusta Suðurnesja ehf, Strandgötu 14
Tros ehf, Hafnargötu 9
Verkalýðs- og sjómannafélag Sandg., Tjarnarg. 8
Önglar ehf, Bjarmalandi 11

Garður

Fiskines ÍS-26,
Fiskþurrkun ehf, Skólbraut 11
Gerðahreppur, Melbraut 3
Gunnar Hámundason ehf, Vörum 2
Jónas Árnason, Valbraut 11
Karl Njálsson ehf, fiskverkun, Melbraut 5
Þorkell Arnarsson GK-21,

Njarðvík

Aflamark ehf, Kjarrmóa 16
Guðleifur Ísleifsson, Fífumóa 1c
Happi ehf, Kjarrmóa 22
Nonni KE 151, Vallarbraut 6
Vökvatengi ehf, Fitjabaut 2

Mosfellsbær

Nýja bílasmiðjan hf, Flugumýri 20
Þiljur ehf, útgerðarfélag, Reykjabyggð 5

Akranes

Akraneshöfn, Faxabraut 1
Byr AK-120,
Haraldur Böðvarsson hf, útgerð, Bárugötu 8-10
Heimaskagi ehf, Ásabraut 18
Keilir ehf, Vogabraut 38
Runólfur Hallfreðsson ehf, Krókatúni 9
Sementsverksmiðjan hf, Mánabraut 20
Trésmiðjan Kjölur, Akursbraut 11a
Útgerðarfélagið Straumur ehf, Vesturgötu 111
Verkalýðsfélag Akraness, Sunnubraut 13
Þorgeir og Ellert hf, Bakkatúni 26
Innri-Akraneshreppur, Heynes II

Borgarnes

Borgarbyggð, Borgarbraut 11

Stykkishólmur

Ársæll SH-88,
Byrgisvík hf, Ægisdötu 9
Gísli Gunnarsson ehf, Lágaholti 20
S. Sturluson ehf, Ásklifi 13
Sigurður Ágústsson ehf, Aðalgötu 1
Stykkishólmshöfn, Hafnargötu 3
Sæferðir ehf, Smiðjustíg 3
Tindur ehf, Hjallatanga 10
Útgerðarfélagið Kári ehf, Víkurgötu 7
Verkalýðsfélag Stykkishólms, Þvergötu 2
Verkstjórafélag Snæfellsness, Silfurgötu 36
Þórsnes ehf, Reitavegi 14-16

Grundarfjörður

Guðmundur Runólfsson hf, útgerð, Sólvöllum 2
Haukabergr, Hamrahlíð 4
Pétur Konn ehf, Grundargötu 29
Stjarnan verkalýðsfélag, Borgarbraut 2

Snæfellsbær

Þjórn Kristjánsson SH-164,
Egill SH-195,

Fiskiðjan Bylgja hf, Bankastræti 1
Fiskmarkaður Íslands hf, Norðurtanga
Friðrik Bergmann ehf, Grundarbraut 48
Glaður BA-226,
Goði SH-62,
Grímsi ehf, Hjallabrekku 5
Guðmundur Jensson SH-717,
Hugborg SH-87,
Inga Ósk SH 320, Brautarholti 20
Ingibjörg SH-174,
Klumba ehf, Skipholti 2
Pétur afi SH-374,
Slæging ehf, Snoppuvegi 4
Steinnunn ehf, Suðurbakka 2
Suðri SH 064, Hellnum
Sverrisútgerðin ehf, Túnbrekku 16
Humall ehf, Hafnargötu 10
Verkalýðsfélag Snæfellsbæjar, Ólafsbraut 44
Esjar SH-75, Hraunási 13
Hjallasandur ehf, Helluhóli 3
K.G. fiskverkun, Hafnargötu 6
Kári II SH-219,
Kristinn SH-112, Háarífi 55
Sjávariðjan Rífi hf, Hafnargötu 2
Útnes ehf, Háarífi 25
Þorsteinn SH 145,

Króksfjarðarnes

Reykholahreppur, Maríutröð 5
Þörungaverksmiðjan hf, Reykhólum

Ísafjörður

Brattur ehf,
Gissur Hvíti ÍS-114,
Guðbjörg ÍS-46,
Ísafjarðarbæjarhafnir, Hafnarstræti 1
Ísafjarðarbær, Stjórnsýsluhúsinu
Kjölur ehf, Urðarvegi 37
Krossnes ehf, Króki 2
Sjómannafélag Ísfirðinga, Pólgötu 2
Vélsmiðja Ísafjarðar ehf, Sundahöfn

Hnífsdalur

Lúkas ÍS 071, Heiðarbraut 14
Mímír ÍS 030,

Bolungarvík

Bakkavík hf, Hafnargötu 80-96
Elli ehf, Traðarstíg 1
Hafnarsjóður Bolungarvíkur, Aðalstræti 12
Jakob Valgeir ehf, Grundarstíg 5
Útgerðarfélagið Ós ehf, Hjallastræti 19
Verkalýðs- og sjómannafélag Bolungarvíkur,
Hafnargötu 37

Súðavík

Súðavíkurhreppur, Grundarstræti 3

Flateyri

Fiskvinnslan Kambur ehf, Hafnarbakka

Suðureyri

Fiskvinnslan Íslandssaga hf, Freyjugötu 2
Siggí Odds ehf, Eyrargötu 7
Útgerðarfélagið Kristín ehf, Hjallavegi 29

Patreksfjörður

Hlaðseyri ehf, Hjöllum 13
Patreksfjarðarhöfn, Aðalstræti 33
Verkalýðsfélag Patreksfjarðar, Bjarkargötu 7
Gellur og kinnar ehf, Skálholti

Tálknafjörður

Freyja ehf, Strandgötu 25
Garraútgerðin sf, Strandgötu 40
Tryggvi Ársælsson, Miðtúni 18
Þórberg hf, Strandgötu

Bíldudalur

Rækjuver ehf, Strandgötu 13-15
Ýmir ehf, Dalbraut 56

Pingeyri

Björgvin ÍS-468,

Staður

Bæjarhreppur, Skólahúsinu Borðeyri

Hólmavík

Guðmundur Guðmundsson, Skólabraut 10
Hlökk ehf, Víkurtúni 12
Hólmavíkurhöfn, Hafnarbraut 19
Höfðavík ehf, Vesturtúni 1
Kópnes ehf, Vitabraut 3

Drangnes

Grímsey ST-002,
Stefnir ST-47,
Sæbjörn ST-068,
Verkalýðsfélag Kaldrananeshepps, Holtagötu 1

Norðurfjörður

Árneshreppur, Norðurfirði

Blönduós

Blönduóshöfn, Húnabraut 6
Norðurljós ehf, Hafnarbraut 6
Samstaða, skrifstofa verkalýðsfélaga, Þverholti 1

Skagaströnd

Skagastrandarhöfn, Túnbraut 1-3
Skagstrendingur hf, útgerð, Túnbraut 1-3

Sauðárkrókur

Alki ehf, Dalatúni 17
Sauðárkrókshöfn, Hafnarhúsinu
Þórir sf, Raftahlíð 18
Skagavör hf, Hvalnesi
Útgerðarfélagið Sæfari ehf, Hrauni

Hofsós

Bergey ehf, Suðurbraut
Höfði ehf, Norðurbraut

Siglufjörður

Aron SI 173, Lindargötu 26b
Egilssíld ehf, Gránugötu 27
Siglfirðingur hf, togaraútgerð, Aðalgötu 34
Siglufjarðarkaupstaður, Gránugötu 24
Sigtryggur Kristjánsson, Fossvegi 6
SR Mjöl, Vesturbraut 12
Vaka, verkalýðsfélag, Suðurgötu 10

Akureyri

Aflvís ehf, Glerárgötu 30
Samherji hf, Glérárgötu 30
Sjómannafélag Eyjafjarðar, Skipagötu 14
Skipstjóra og stýrimannafélag Norðurl., Skipag. 14
Skíði EA-666 ehf,
Útgerðarfélag Akureyringa hf, Fiskitanga
Arnarneshreppur, Möðruvöllum 2, Hörgárdal
Gulltoppur EA - 229,
Gúmmibátaþj. Norðurlands sf, Draupnisgötu 3
Jónas Þorsteinsson ehf, Draupnisgötu 7g

Grenivík

Frosti hf, Melgötu 2
Hlaðir ehf, Melgötu 6
Stuðlaberg sf, Ægissíðu 11

Grímsey

Grímseyjarhreppur, Eyvík
Sæbjörg ehf, Öldutúni 3

Dalvík

Bjarni sf, Karlsbraut 19
Hafnarsamlag Eyjafjarðar, Ráðhúsinu
Haraldur Rögnvaldsson, Svalbarð
Norðurströnd ehf, Ránarbraut 10
O Jakobsson ehf, Ránarbraut 4
Vélvirki hf, verkstæði, Sandskeiði 21
G. Ben ehf, Ægisgötu 3
Níels Jónsson ehf, Hauganesi
Reitisvík ehf, Aðalbraut 4

Ólafsfjörður

Freymundur ÓF-006,
Garðar Guðmundsson hf, Brekkugötu 25
Sjómannafélag Ólafsfjarðar, Brekkugötu 9

Hrísey

Hríseyjarhreppur, Hólabraut

Húsavík

Árni ÞH 127 ehf, Skólagarði 8
Eyrún ÞH 2, Steinagerði 6

Fleygur ÞH-301,
Hraunútgerðin ehf, Heiðargerði 2d
Húsavíkurkaupstaður, Ketilsbraut 9
Knarrareyri ehf, Garðarsbraut 18a
Langanes hf, útgerð, Skólagarði 6
Sýslumaðurinn á Húsavík, Útgarði 1
Víkurráð ehf, Garðarsbraut 48

Kópasker

Kópaskershöfn, Bakkagötu 10

Raufarhöfn

Raufarhafnarhöfn, Aðalbraut 2
Útgerðarfélagið Höfn ehf, Nónási 5
Þorsteinn GK 15 ehf, Aðalbraut 41a

Þórshöfn

Geir ehf, Sunnuvegi 3
Hraðfrystistöð Þórshafnar hf, Eyrarvegi 16
Verkalýðsfélag Þórshafnar, Eyrarvegi 2
Þórshafnarhöfn, Langanesvegi 2

Bakkafjörður

Bakkafjarðarhöfn, Skólagötu 5
Fiskiðjan Bjarg ehf, Bæjarási 3
Hjálmar NS-055,
Marínó Jónsson ehf, Brekkustíg 3

Vopnafjörður

Máni NS-34,
Svalur NS-068,
Tangi hf, útgerð, Hafnarbyggð 17
Vopnafjarðarhöfn, Hamrahlíð 15

Seyðisfjörður

Gullberg hf, útgerð, Langatanga 5
Neta- og veiðafæragerðin hf Mánagötu 4-6
Siglufirði og , Fjarðargötu 10
Stálstjörnur ehf, Fjarðargötu 1

Borgarfjörður

Borgarfjarðarhöfn eystra,
Sæfaxi NS-145,

Reyðarfjörður

Árni Valdór Elísson, Túngötu 5
Sveinbjörn Þórarinnsson, Hæðargerði 17
Verkalýðsfélag Reyðarfjarðar, Brekkugötu 9

Eskifjörður

Atlavík hf, Fögruhlið 17
Hafnir Fjarðarbyggðar, Strandgötu 49
Hraðfrystihús Eskifjarðar hf, Strandgötu 39

Neskaupstaður

AFL Starfsgreinafélag Austurlands, Egilsbraut 11
Halldór Gunnlaugsson, Blómsturvöllum 43
Sandvíkingur NK-041,
Síldarvinnslan hf, útgerð, Hafnarbraut 6
Sæný NK-66,
Veidibjallan ehf, Þiljuvöllum 36
Þórður Anton Víglundsson, Hlíðargötu 9

Fáskrúðsfjörður

Loðnuvinnslan hf, Skólavegi 59

Stöðvarfjörður

Stöðvarfjarðarhöfn, Skólabraut 10

Djúpivogur

Djúpavogshöfn, Bakka 1
Ívar Björgvinsson, Steinum 7
Steingrímur Ingimundarson SU-20,

Höfn

Auðunn Sf-48,
Erpur ehf, Norðurbraut 9
Eskey ehf, Krosseyjarvegi 13
Garðey ehf, Álaugarvegi 21
Heilbrigðisstofnun Suðausturlands, Víkurbraut 31
Hornafjarðarhöfn, Hafnarbraut 27
Jökulsárlón ehf, Smárabraut 20
Krossey hf, Vesturbraut 5
Mímir SF-11,
Skinney - Þinganes, Krossey
Vökull Stéttarfélag, Víkurbraut 4

Selfoss

Krossfiskur ehf, Þrastarima 14
Sveitarfélagið Árborg, Austurvegi 2
Óli Geir Ár-707,

Hveragerði

Boðinn, verkalýðsfélag, Austurmörk 2

Þorlákshöfn

Hafnarsjóður Þorlákshafnar,
Humarvinnslan ehf, Unubakka 42-44
Humarvinnslan -Portland ehf, Unubakka 21
Útgerðarfélagið Júlíus ehf, Unubakka 25

Flúðir

Flúðafiskur, Borgarási

Vestmannaeyjar

Fiskahellar ehf, Strandvegi 75
Frár ehf, Hásteinsvegi 49
Inga VE-74,
Ísfélag Vestmannaeyja hf, Strandvegi 28
Kæja ehf, Hólagötu 5
Miðstöðin ehf, Strandvegi 65
Narfi ehf, Strembugötu 8
Ós ehf, Illugagötu 44
Sjómannafélagið Jötunn, Skólavegi 6
Sjöfn VE-37,
Skipalyftan ehf, Eiðinu
Stígandi hf, útgerð, Illugagötu 30
Straumur, Flötum 22
Sýslumaðurinn í Vestmannaeyjum, Heiðarvegi 15
Útgerðarfélagið Sæhamar hf, Flötum 31
Útgerðarfélagið Þorri ehf, Vesturvegi 11a
Vélaverkstæðið Þór ehf, Norðursundi 9
Vinnlustöðin hf, Hafnargötu 2
Bergur - Huginn ehf, Pósthólf 236

Eftirtaldir aðilar styrktu útgáfu þessarar skýrslu

HVELLUR.com
.. í einum grænum
aðgát skal höfð á sjó!



Vélsmiðja
ORMS OG VÍGLUNDAR

EIMSKIP



MARPORT



Eftirtaldir aðilar styrktu útgáfu þessarar skýrslu



SAMSKIP

Eftirtaldir aðilar styrktu útgáfu þessarar skýrslu



HEKLA

- í forystu á nýrri öld!



**TRYGGINGA-
MÍÐSTÖÐIN HF**

- þegar mest á reynir!



Snæfellsbær

Eftirtaldir aðilar styrktu útgáfu þessarar skýrslu



Breiðdalshreppur

LIQUID  **ICE**
ÍS KERFI



Stýrimannaskólinn í Reykjavík

www.styrimannaskoli.is • styr@ismet.is