

# Skýrsla

## Rannsóknarnefndar sjóslysa

### fyrir árið 2001



Mynd: Jón A. Ingólfsson

**EFNISYFIRLIT**

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA	5
TILKYNNINGAR UM SLYS OG ÓHÖPP 1993-2001	6
ATVIK TILKYNNNT TIL RNS 2001	7
SKIPTING ATVIKA OG TEGUNDIR SKIPA	9
YFIRLIT YFIR SLYS OG ÓHÖPP FRÁ 1993 TIL 2001	10
<b>ÁREKSTUR Á MILLI SKIPA:</b>	
1. NR. 019 / 01 HARPA VE-25 OG AMMASAT GR-18-82	11
2. NR. 031 / 01 BERGLÍN GK-300 OG GNÚPUR GK-11	11
3. NR. 101 / 01 DRÖFN RE 35 OG NARFI SU 68	13
<b>ÁSIGLINGAR:</b>	
4. NR. 046 / 01 BERGEY VE 544	14
1. NR. 070 / 01 NARFI VE 108	14
2. NR. 110 / 01 BERGEY VE-544,	15
<b>ELDUR UM BORD:</b>	
1. NR. 025 / 01 SIGURBJÖRG ST 55	15
2. NR. 033 / 01 HRAUNSVÍK GK 90	16
3. NR. 080 / 01 MÁNATINDUR SU 359	17
4. NR. 081 / 01 BJARTUR NK 121	18
5. NR. 088 / 01 FAXABORG SH 207	19
<b>SKIP SEKKUR:</b>	
1. NR. 059 / 01 DRITVÍK SH 412	20
2. NR. 065 / 01 UNA Í GARDI GK 100	21
3. NR. 105 / 01 ÓFEIGUR II VE 324	27
4. NR. 107 / 01 SVANBORG SH 404	31
<b>SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:</b>	
1. NR. 097 / 01 NÚPUR BA 069	33
2. NR. 106 / 01 M.S. GREEN SNOW, ERLENT FLUTNINGASKIP	35
<b>SLYS Á BÁTUM UNDIR 12 BRL.:</b>	
1. NR. 006 / 01 KRISTJÁN ÍS-61 OG KRISTRÚN ÍS-72	35
2. NR. 007 / 01 NORÐURIJÓS ÍS 3	36
3. NR. 008 / 01 SIGTRYGGUR ÍS-284	36
4. NR. 013 / 01 KOTEY GK-121	37
5. NR. 021 / 01 ÁSDÍS ÍS-55	38
6. NR. 022 / 01 GUÐRÚN BJÖRG BA-31 OG HRUND BA-87	38
7. NR. 024 / 01 BLIKI RE 11 OG SÆDÍS BA 104	39
8. NR. 028 / 01 ANTON GK 68	39
9. NR. 032 / 01 JÓNÍNA ÍS 85	40
10. NR. 035 / 01 MAGNÚS HF-24 OG LEIFUR RE-220	40
11. NR. 036 / 01 ANTON GK 68	42
12. NR. 037 / 01 KLÓ RE-33	43
13. NR. 038 / 01 GUÐBJARTUR SH-45	43
14. NR. 040 / 01 SIGGI PÉ	44
15. NR. 044 / 01 BODI SH 184	45
16. NR. 051 / 01 FJARKI ÍS-444	46
17. NR. 055 / 01 GÓGÓ SH 67	47
18. NR. 056 / 01 ELÍN ÓSK KÓ 186	48
19. NR. 062 / 01 POPPARINN ÍS 812	48
20. NR. 074 / 01 AUÐUR ÓSK ÍS-811	49

21. NR. 075 / 01	KRISTÍN EYJÓLFS RE 15	49
22. NR. 078 / 01	HRÖNN AK 111	50
23. NR. 085 / 01	ÁSI ÍS 106	51
24. NR. 095 / 01	BESTA OG SIGURVON	51
25. NR. 103 / 01	SELJAVÍK BA 112	52
26. NR. 108 / 01	SNOTRA RE 165	52
27. NR. 111 / 01	SINDRI GK-270	53
28. NR. 116 / 01	INGÓLFUR GK 148	53
<b>SLYS Á NETA-, SKEL OG LÍNUBÁTUM:</b>		
1. NR. 010 / 01	ÞORSTEINN GK 16	54
2. NR. 011 / 01	AÐALBJÖRG RE-5	55
3. NR. 014 / 01	ÞORSTEINN GK 16	55
4. NR. 015 / 01	ÁLABORG ÁR 25	56
5. NR. 026 / 01	FJÓLA BA 150	57
6. NR. 030 / 01	ÖRVAR SH 777	57
7. NR. 047 / 01	GEIR GOÐI GK 245	58
8. NR. 057 / 01	FREYR GK 157	58
9. NR. 089 / 01	TJALDUR SH 270	59
10. NR. 114 / 01	ARNEY KE 50	59
11. NR. 115 / 01	HAFBERG GK-67	60
12. NR. 117 / 01	GULLFAXI GK 14	60
13. NR. 121 / 01	HÓLMSTEINN GK 20	61
<b>SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM:</b>		
1. NR. 034 / 01	TUNU GR-18-69	62
2. NR. 066 / 01	ÖRN KE-13	63
<b>SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM:</b>		
1. NR. 002 / 01	HRAFN SVEINBJARNARSON GK-255	64
2. NR. 009 / 01	ÞURÍÐUR HALLDÓRSDÓTTIR GK-95	64
3. NR. 012 / 01	ÖRFIRISEY RE 4	65
4. NR. 017 / 01	KRISTINN FRÍÐRIK SH 3	65
5. NR. 020 / 01	ÁRNI JÓNSSON BA-14	66
6. NR. 023 / 01	SIGURBORG SH 12	66
7. NR. 029 / 01	MÚLABERG ÓF 32	67
8. NR. 039 / 01	MÚLABERG ÓF 32	67
9. NR. 042 / 01	ARON ÞH 105	68
10. NR. 043 / 01	MÁLMEY SK-1	68
11. NR. 048 / 01	MARGRÉT EA-710	70
12. NR. 050 / 01	AÐALBJÖRG RE-5	70
13. NR. 053 / 01	SNORRI STURLUSON RE 219	71
14. NR. 060 / 01	MÚLABERG SI-22	71
15. NR. 064 / 01	SMÁEY VE 144	72
16. NR. 071 / 01	NARFI VE 108	72
17. NR. 076 / 01	RÁN HF 42	73
18. NR. 077 / 01	VENUS HF 519	73
19. NR. 086 / 01	SÓLBERG SI 12	74
20. NR. 090 / 01	ÞERNEY RE 101	74
21. NR. 091 / 01	VENUS HF-519	74
22. NR. 092 / 01	AKUREYRIN EA-110	75
23. NR. 093 / 01	ÝMIR HF-343	76
24. NR. 094 / 01	STEFNIR ÍS-28	76

25. NR. 096 / 01	STURLAUGUR H. BÖÐVARSSON AK-10	77
26. NR. 099 / 01	SIGURBORG SH-12	78
27. NR. 100 / 01	KALDBAKUR EA-1	78
28. NR. 102 / 01	BYLGJA VE 75	79
29. NR. 112 / 01	KALDBAKUR EA 1	79
30. NR. 113 / 01	ELLIDI GK-445	80
31. NR. 118 / 01	ÞORSTEINN GK 16	81
32. NR. 119 / 01	ÁSBJÖRN RE 50	81
33. NR. 120 / 01	HRAFN GK 111	82
<b>SLYS VIÐ LÖNDUN, LOSUN OG LESTUN:</b>		
1. NR. 104 / 01	SÓLEY SIGURJÓNS GK 200	83
<b>SLYS ÞEGAR BROTSJÓR LENDIR Á SKIPI:</b>		
1. NR. 082 / 01	HELGA MARÍA AK 16	83
<b>ÖNNUR SKIP:</b>		
1. NR. 027 / 01	M.S. LAUGANES	84
2. NR. 045 / 01	M.S. BALDUR	85
3. NR. 049 / 01	M.S. MOBY DICK	85
<b>ÖNNUR TILVIK:</b>		
1. NR. 069 / 01	GLÓFAXI VE 300	86
2. NR. 087 / 01	EYJANES GK 131	87
3. NR. 098 / 01	ÖRFIRISEY RE 4	87
4. NR. 109 / 01	M.S. MADREDEUS	89

## RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA

Rannsóknarnefnd sjóslysa starfar á grundvelli laga um rannsóknir sjóslysa nr. 68/2000. Nefndin starfar, frá gildistöku laganna, sjálfstætt og óháð stjórnvöldum, öðrum rannsóknaraðilum, ákærvaldi og dómstólum. Nefndin heyrir stjórnslulega undir samgönguráðherra.

Nefndin er skipuð fimm mönnum en þeir eru:



Formaður Ingi Tryggvason  
héraðsd.lögm,  
Borgarnesi



Emil Ragnarson  
skipaverkfræðingur Reykjavík



Hilmar Snorrason  
skipstjóri og skólastjóri  
Slysavarnarskóla  
sjómanna, Reykjavík



Pétur Ágústsson  
skipstjóri Stykkishólmi



Pálmi K Jónsson  
vélfraeðingur,  
Ísafirði



Jón A. Ingólfsson

Starfsmaður nefndarinnar var Kristján Guðmundsson skipstjóri og hafði hann starfað fyrir nefndina frá áramótum 1986 / 1987. lét hann af störfum 31. október 2001. Jón A. Ingólfsson skipstjóri og rekstrarfræðingur var ráðinn framkvæmdastjóri nefndarinnar frá og með 1. nóvember 2001.

Á árinu voru haldnir 8 fundir og var síðasti fundur nefndarinnar í Hafnarhúsinu, Reykjavík, haldinn 30. nóvember 2001. Samhliða nýskipan á rannsóknnum sjóslysa var tekin ákvörðun um að flytja aðsetur nefndarinnar frá Reykjavík og í Stykkishólmi.



Flutningur á aðstöðu nefndarinnar úr Hafnarhúsinu í Reykjavík hófst 4. desember. Húsnæði það sem nefndin hafði fengið var í húsi flugmálastjórnar í flugstöðinni í Stykkishólmi. Hófst starfsemin í nýja húsnæðinu 11. desember.

Árið 2001 komu 121 mál til afgreiðslu nefndarinnar og var 18 málum lokið og 16 mál á lokastigi, en vinna tafðist vegna skipulagsbreytinga svo og vegna flutnings á aðsetri nefndarinnar.

Um áramót voru 93 óafgreidd mál frá árinu 2001 og 19 mál frá árinu 2000.

Markmið nefndarinnar er að alvarlegri mál verði að jafnaði afgreidd innan þriggja mánaða frá því að atburður gerist.

**TILKYNNINGAR UM SLYS OG ÓHÖPP 1994-2001**

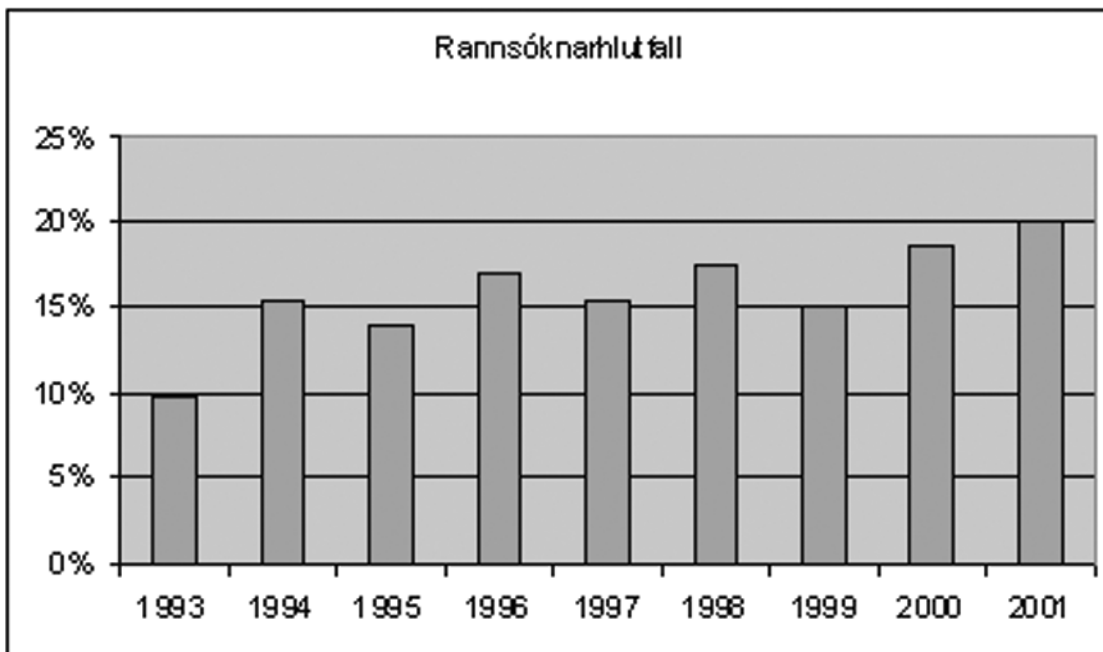
Eins og sjá má á töflunni hér að neðan er málefna fjöldi nefndarinnar á árunum 1994 til 2001 svipaður á milli ára.

Yfirlit um mál sem komið hafa til RNS 1994 - 2001								
Eðli mála	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Skip sekkur	10	17	6	7	8	4	10	6
Skip strandar	28	19	17	10	14	7	14	10
Árekstur	5	7	11	4	2	8	6	11
Eldur um borð	14	12	11	7	6	3	8	15
Leki að skipi	3	1	1	1	0	0	3	1
Annað	6	3	12	6	10	7	8	8
Slys á fólki	69	56	65	55	63	56	64	63
Dauðaslys	4	2	9	5	3	1	3	7
Samtals:	139	117	132	95	106	86	116	121

Ef skoðaður er sá málafjöldi sem tilkynntur er til Tryggingastofnunar ríkisins á sama tíma sést að einungis lítill hluti mála berst nefndinni. Hér neðan má sjá línurit sem sýnir hlutfall rannsakaðra mála sem hefur tvöfaldast á 9 árum.

Ár	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Fjöldi	505	473	417	436	388	378	381	361	348

Samkvæmt lögum um rannsóknir sjóslysa ber skipstjóra skylda að tilkynna atburði til rannsóknarnefndar sjóslysa þrátt fyrir að tilkynnt sé einnig til Tryggingastofnunar ríkisins. Nánari sunduliðun á tilkynningum sem sendar voru til Tryggingastofnunar ríkisins er á bls. 10.



Á eftirfarandi töflu má sjá öll þau atvik sem tilkynnt voru til rannsóknarnefndar sjóslysa á árinu 2001.

## ATVIK TILKYNNT TIL RNS 2001

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
8. júní 1991	Eldeyjar - Hjalti	Fiskiskip	262	Slys á fólki
7. ágúst 1993	Rakel María ÍS-199	Minni fiskibátur	9,45	Slys á fólki
25. mars 1999	Örn KE-13	Fiskiskip	949	Slys á fólki
24. september 1999	Árni Jóns BA-14	Fiskiskip	18	Slys á fólki
25. september 1999	Norðurljósið ÍS-3	Minni fiskibátur	5,95	Slys á fólki
12. janúar 2000	Sturlaugur H Böðvarsson	Fiskiskip	712	Slys á fólki
6. mars 2000	Aron ÞH-105	Fiskiskip	211	Slys á fólki
13. mars 2000	Moby Dick 0046	Flutningaskip	160	Slys á fólki
16. mars 2000	Antares VE-18	Fiskiskip	859	Slys á fólki
1. apríl 2000	Guðrún Björg BA-31 og Hrund BA-87	Fiskiskip	65	Ásigling
27. apríl 2000	Helga María AK-16	Fiskiskip	1470	Slys á fólki
20. maí 2000	Draupnir (1978)	Dýpk.- og vinnusk.	8,94	Leki
6. júní 2000	Ásdís ÍS-55	Minni fiskibátur	4,98	Strand
13. september 2000	Narfi VE-108	Fiskiskip	109	Slys á fólki
17. september 2000	Bergey VE-544	Fiskiskip	466	Ásigling
19. september 2000	Siggi Pé (7276)	Skemmtibátur		Strand
16. október 2000	Narfi VE-108	Fiskiskip	109	Ásigling
13. nóvember 2000	Ósk KE-5	Fiskiskip	80	Ásigling
9. desember 2000	Rán HF-42	Fiskiskip	1199	Slys á fólki
20. desember 2000	Málmey SK-1	Fiskiskip	1469	Slys á fólki
2. janúar 2001	Kristrún ÍS-72 siglir á Kristján ÍS-61	Minni fiskibátur	5,86	Ásigling
4. janúar 2001	Hrafn Sveinbjarnason GK-255	Fiskiskip	1028	Slys á fólki
7. janúar 2001	Fjóla BA-150	Fiskiskip	26	Slys á fólki
8. janúar 2001	Þuríður Halldórsdóttir GK-95	Fiskiskip	478	Slys á fólki
21. janúar 2001	Múlberg ÓF-32	Fiskiskip	808	Slys á fólki
26. janúar 2001	Björgvin EA-311	Fiskiskip	1142	Annað tjón
30. janúar 2001	Þorsteinn GK-16	Fiskiskip	209	Slys á fólki
30. janúar 2001	Sigtryggur ÍS-284	Minni fiskibátur	5,79	Strand
7. febrúar 2001	Örfirisey RE-4	Fiskiskip	1831	Slys á fólki
8. febrúar 2001	Kristinn Friðriksson SH-3	Fiskiskip	151	Slys á fólki
8. febrúar 2001	Álaborg ÁR-25	Fiskiskip	211	Slys á fólki
13. febrúar 2001	Stefnir ÍS 28	Fiskiskip	668	Slys á fólki
14. febrúar 2001	Aðalbjörg RE-5	Fiskiskip	68	Slys á fólki
15. febrúar 2001	Kotey GK-121	Minni fiskibátur	6	Eldur
16. febrúar 2001	Bjarni	Skemmtibátur		Sekkur
22. febrúar 2001	Harpa VE-25 / Ammasat GR-18-82	Fiskiskip	636	Ásigling
24. febrúar 2001	Bliki RE-11 og Sædís BA-104	Minni fiskibátur	5,8	Ásigling
25. febrúar 2001	Sigurborg SH-12	Fiskiskip	317	Slys á fólki
6. mars 2001	Arney KE-50	Fiskiskip	475	Slys á fólki
8. mars 2001	Tunu GR-18-95	Fiskiskip	1829	Slys á fólki
9. mars 2001	Sigurbjörg ST-55	Fiskiskip	26	Eldur
9. mars 2001	Akureyrin EA-110	Fiskiskip	1233,7	Slys á fólki
11. mars 2001	Hraunsvík GK-90	Fiskiskip	263	Eldur
13. mars 2001	Laugarnes olíuflutningaskip	Olíuskip	372	Slys á fólki

**ATVIK TILKYNNT FRH.**

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð	Tegund atviks
13. mars 2001	Gnúpur GK-11 og Berglín GK-300	Fiskiskip	1141	Ásigling
14. mars 2001	Hafberg GK-377	Fiskiskip	229	Slys á fólki
16. mars 2001	Múlabergr ÓF-2	Fiskiskip	808	Slys á fólki
20. mars 2001	Jónína ÍS-85	Minni fiskibátur	6	Strand
24. mars 2001	Glófaxi VE-	Fiskiskip	349	Vélarbilun
25. mars 2001	Ingólfur GK-148	Minni fiskibátur	12	Slys á fólki
27. mars 2001	Örvar SH-777	Fiskiskip	290	Slys á fólki
28. mars 2001	Anton GK-68	Minni fiskibátur	18,5	Eldur
1. apríl 2001	Þorsteinn GK-16	Fiskiskip	209	Slys á fólki
18. apríl 2001	Magnús HF-24 og Leifur RE-220	Minni fiskibátur	5,98	Ásigling
21. apríl 2001	Geir Goði GK-245	Fiskiskip	30	Slys á fólki
21. apríl 2001	Anton GK-68	Minni fiskibátur	18,5	Leki
23. apríl 2001	Guðbjartur SH-45	Minni fiskibátur	5,94	Strand
24. apríl 2001	Klór RE-33	Minni fiskibátur	5,6	Strand
5. maí 2001	Wilke	Flutningaskip	2901	Farmtjón
14. maí 2001	Boði SH-184	Minni fiskibátur	4,1	Skemmdir v. veðurs
19. maí 2001	Baldur Breiðafjarðarferja	Ferja	645	Efnaslys
22. maí 2001	Aðalbjörg RE-5	Fiskiskip	68	Slys á fólki
23. maí 2001	Bergey VE-544 og Mánafoss	Fiskiskip	466	Ásigling
24. maí 2001	Margrét EA-710	Fiskiskip	842	Slys á fólki
30. maí 2001	Arnar SH-157	Fiskiskip	194	Slys á fólki
2. júní 2001	Freyr GK-157	Fiskiskip	281	Slys á fólki
8. júní 2001	Fjarki ÍS-444	Minni fiskibátur	5,73	Sekkur
9. júní 2001	Snorri Sturluson RE-219	Fiskiskip	1464	Slys á fólki
15. júní 2001	Popparinn ÍS-812	Minni fiskibátur	5,92	Skemmdir v. veðurs
25. júní 2001	Akureyrin EA 110	Fiskiskip	1318	Slys á fólki
5. júlí 2001	Elín Ósk KÓ-186	Minni fiskibátur	4,09	Eldur
12. júlí 2001	Hallgrímur Ottóson BA-39	Fiskiskip	29,6	Annað tjón
13. júlí 2001	Gógó SH-67	Minni fiskibátur	5,18	Sekkur
15. júlí 2001	Múlabergr SI-22	Fiskiskip	808	Slys á fólki
16. júlí 2001	Una í Garði GK-100	Fiskiskip	213	Dauðaslys, Sekkur
16. júlí 2001	Dritvík SH-412	Fiskiskip	49	Sekkur
21. júlí 2001	Smáey VE-144	Fiskiskip	251	Dauðaslys
22. júlí 2001	Hersteinn RE-132	Minni fiskibátur		Sekkur
25. júlí 2001	Ýmir HF 303	Fiskiskip	1225	Slys á fólki
6. ágúst 2001	Kristín Eyjólfss RE-15 (6298)	Minni fiskibátur	2,83	Ásigling
8. ágúst 2001	Auður Ósk ÍS-811	Minni fiskibátur	6	Strand
12. ágúst 2001	Venus HF-519	Fiskiskip	1779	Slys á fólki
16. ágúst 2001	Hrönn AK-11	Minni fiskibátur	4,49	Eldur, Sekkur
16. ágúst 2001	Gullfaxi GK-14	Fiskiskip	64	Slys á fólki
20. ágúst 2001	Bjartur NK-121	Fiskiskip	658	Eldur
21. ágúst 2001	Mánatindur	Fiskiskip	271	Eldur
23. ágúst 2001	Sólberg SI-12	Fiskiskip	687	Slys á fólki
26. ágúst 2001	Tjaldur SH 270	Fiskiskip	688	Slys á fólki



**ATVIK TILKYNNT FRH.**

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð	Tegund atviks
29. ágúst 2001	Ási ÍS-106	Minni fiskibátur	6	Strand
30. ágúst 2001	Otur GK-212	Minni fiskibátur	4,96	Eldur
22. september 2001	Skútur; Besta og Sigurvon	Skemmtibátur		Skemmdir v. veðurs
22. september 2001	Seljavík BA 112 (1210)	Minni fiskibátur	14	Sekkur
28. september 2001	Faxaborg SH 207	Fiskiskip	276	Eldur
29. september 2001	Eyjanes Gk 131	Fiskiskip	65	Annað tjón
3. október 2001	Þerney RE 101	Fiskiskip	1899	Slys á fólki
10. október 2001	Venus HF-519	Fiskiskip	1799	Slys á fólki
23. október 2001	Sigurborg SH-12	Fiskiskip	313	Slys á fólki
26. október 2001	Þorsteinn GK-16	Fiskiskip	209	Slys á fólki
10. nóvember 2001	Örfirisey RE-4	Fiskiskip	1831	Vélarbilun
10. nóvember 2001	Núpur BA 069	Fiskiskip	333	Vélarbilun, Strand
14. nóvember 2001	Kaldbakur EA 1	Fiskiskip	1330	Slys á fólki
18. nóvember 2001	Madredeus	Flutningaskip		Slys á fólki
21. nóvember 2001	Bylgja VE 75	Fiskiskip	451	Slys á fólki
22. nóvember 2001	Dröfn RE 35 og Narfi SU 68	Rannsóknarskip	185 / 6	Ásigling
24. nóvember 2001	Bergey VE 544	Fiskiskip	466	Ásigling
29. nóvember 2001	Sóley Sigurjóns GK 200	Fiskiskip	515	Slys á fólki
1. desember 2001	Ábjörn RE 50	Fiskiskip	652	Slys á fólki
2. desember 2001	Ófeigur VE 325	Fiskiskip	250	Dauðaslys, Sekkur
4. desember 2001	Snotra RE 165	Minni fiskibátur	7	Strand
4. desember 2001	Hrafn GK-111	Fiskiskip	1067	Slys á fólki
4. desember 2001	Green Snow	Flutningaskip		Strand
7. desember 2001	Svanborg SH 404	Fiskiskip	42	Dauðaslys, Sekkur
11. desember 2001	Kaldbakur EA 1	Fiskiskip	1330	Slys á fólki
12. desember 2001	Elliði GK-445	Fiskiskip	704	Slys á fólki
17. desember 2001	Sindri GK 270	Minni fiskibátur	6	Eldur
20. desember 2001	Hólmsteinn Gk-20	Fiskiskip	48	Slys á fólki

**SKIPTING ATVIKA OG TEGUNDIR SKIPA**

Á töflum I og II má sjá skiptingu atvika og eftir tegundum skipa á árinu 2001.

Dýpkunar- og vinnuskip	1
Ferjur	1
Fiskiskip	77
Flutningaskip	4
Köfunarslys	0
Minni fiskibátar	28
Oliuskip	1
Rannsóknarskip	1
Skemmtibátar	3

Annað tjón	3	Sekkur	10
Ásigling	13	Skemmdir vegna veðurs	3
Dauðaslys	7	Slys á fólki	59
Eldur	11	Strand	11
Farmtjón	1	Vélarbilun	3
Köfunarslys	0	Efnaslys	1
Leki	2		

## Yfirlit um slys á mönnum skv. tilkynningum til Tryggingastofnunar ríkisins

Atburður	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
<b>Dauðaslys:</b>	9	4	2	9	5	2	2	1	11
Skip ferst eða strandar	5	1	0	5	4	1	0	1	3
Maður fellur fyrir borð	1	1	1	2	1	1	1	0	0
Við vindur	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Af öðrum orsökum	3	1	1	2	0	0	1	0	8
<b>Brunaslys:</b>	1	1	9	2	1	2	2	1	8
Eldur um borð	0	0	3	0	0	0	0	0	0
Af völdum efna	0	0	3	0	0	0	0	0	2
Af völdum sjóðandi vökva	1	1	3	2	1	1	2	1	3
Af öðrum orsökum	0	0	0	0	0	1	0	0	3
<b>Slys við vindur:</b>	166	151	123	140	121	135	122	102	88
Lendir inn á vindu	3	8	0	1	2	3	3	5	0
Klemmist af völdum hífinga	18	26	24	29	17	25	28	19	18
Eitthvað slæst til við hífingu	73	67	62	73	65	53	47	44	37
Festingar á blökkum o.fl.	14	11	10	2	7	9	2	4	6
Varð á milli, klemmist	58	39	27	35	30	45	42	30	27
<b>Af öðrum orsökum:</b>	329	317	283	285	261	239	255	257	259
Skurður eða stunga	58	48	43	39	31	29	24	31	20
Slys vegna brotsjóa	9	12	5	9	11	7	13	14	8
Rann til á þilfari og féll	112	82	101	90	107	107	103	51	55
Slys við störf í vélarúmi	14	5	1	6	7	1	3	1	7
Slys við störf í lest	17	29	18	26	18	4	9	17	20
Slys við löndun afla	10	8	6	5	2	0	0	1	2
Slys við losun/lestun á flutn.skipum	3	2	0	5	1	0	0		19
Slys við að fara frá eða koma um borð	9	13	7	0	3	0	0	1	5
Slys við landfestar	6	4	6	8	3	0	0	2	5
Slys við fall í stiga	6	18	16	18	13	18	14	12	15
Tognun í baki	13	21	17	9	10	17	8	8	12
Tognun á útlím	4	5	12	7	4	2	17	10	16
Slys ótilgreind og óskráð	68	70	51	63	51	54	64	109	75
<b>Samtals skráð slys:</b>	<b>505</b>	<b>473</b>	<b>417</b>	<b>436</b>	<b>388</b>	<b>378</b>	<b>381</b>	<b>361</b>	<b>348</b>

**ÁREKSTUR Á MILLI SKIPA:**

Nr. 019 / 01

**1. Harpa VE-25 og Ammasat GR-18-82****ÁREKSTUR Á LOÐNUMIÐUNUM****GÖGN:**

Lögregluskýrslur  
Endurrit sjóprófs  
Myndir  
Afrit dagbókar skipa  
Gögn nefndarinnar

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 10. maí 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.



Harpa@Halþór Hreiðarsson

*Harpa VE-25, skipaskr.nr. 1413, smíðaður Mandal, Noregi 1975 úr stáli; stærð 445 brl, 636 bt, mesta lengd 53,67m, skráð lengd 49,88m, breidd 8,20m, dýpt 6,45m, vél MaK 1500kW.*

Hinn 22. febrúar 2001 voru m.b. Ammasat GR-18-82 og m.b. Harpa VE-25 að loðnuveiðum út af Snæfellsjökli ásamt fleiri skipum. Veður: NA - 4 vindstig, sjólfítið, bjartviðri.

Um kl. 00:15 þegar verið var að snúa Hörpu um loðnutorfu á um 4 sml. hraða og um það bil verið að fara kasta lenti hún í árekstri við Ammasat. Skipstjóri Hörpu varð ekki var við Ammasat fyrr en hún kom undan stefni skipsins en árekstri var ekki forðað.

Á Ammasat var verið að fara kasta nótinni og var skipið ferðlaust þar sem skipstjóra fannst Harpa vera mjög nálægt sér og ákveðið að bíða þar til hún væri farin framhjá. Allt í einu hefði Hörpu verið snúð í stb. og skall bakborðs kinnungur hennar á bakborðssiðu Ammasat rétt fram- an við brú. Töluverðar skemmdir urðu á skipunum.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að skipstjóri m.b. Hörpu VE-25 sagði að takmarkað útsýni væri úr stýrishúsi. Bakkinn sé hár



Ammasat@Hilmari Snorrason

*Ammasat, GR-18-82, Útgerðaraðili: East-Greenland Codfish AS  
Ekki fengust frekari upplýsingar um bátinn.*

á skipinu og birgi sýn. Eins og skipstjórinn orðaði það: „maður sér rosalega illa fram fyrir skipið, sérstaklega þegar kominn er afli í öftustu lestarnar“;

- að skipstjóri m.b. Hörpu VE-25 sagði að hann hefði verið með stóra radarinn á og hann sýni ekki vel endurvarp nálægt skipinu;
- að hvorugt skipið var með rétt siglingaljós uppi miðað við aðstæður.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur að orsök atviksins sé óaðgæsla við stjórn og siglingu Hörpu. Þá áminnir nefndin skipstjórarmenn að nota ávallt siglingaljós í samræmi við alþjóðarsiglingareglur.

Nefndin telur með öllu óviðunandi að breytingar á skipum líkt og Hörpu, verði þess valdandi að útsýni úr brú skerðist og rýri þar með öryggi þeirra, áhafnar og annara skipa. Þá bendir nefndin á að þar sem útsýni úr brú takmarkast við hönnun eða lestunarástand skips sýni stjórnendur þeirra aukna aðgæslu við siglingu og veiðar.

Nr. 031 / 01

**2. Berglín GK-300 og Gnúpur GK-11****ÁREKSTUR Á MIÐUNUM****GÖGN:**

Lögregluskýrslur  
Dagbókarútdrættir  
Uppdrættir frá siglingu skipanna  
Skýrslur nefndarinnar

Lokaskýrslu afgreidd á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Hinn 13. mars 2001 voru bv. Berglín GK-300 og Gnúpur GK 11 að veiðum með botnvörpu 90 sml suðvestur af Reykjanesi. Veður: norðaustan 2-3 vindstig, bjartviðri.

Skömmu eftir kl. 19:00 var varpan látin fara og togað í norðvestlæga stefnu. Skipstjórinn sem var á stjórnspalli sá annað skip sem samkvæmt upplýsingum úr talstöðvarsambandi var einnig að veiðum en togaði í suðaustlæga stefnu og vel á bakborða svo að stefnulínur þeirra lágu nánast samsíða í fjarlægð um 0,5 sml. Skömmu áður en skipin mættust sá skipstjórinn á Berglínu að verið var að hífa inn veiðarfærið um borð í bv. Gnúpi GK-11.

Síðan sást að skipinu var snúið til bakborða og taldi skipstjóri bv. Berglínar GK-300 að skipverjar um borð í bv. Gnúpi GK-11 hyggðust kasta veiðarfærinu og toga í sömu stefnu og þeir þ.e. norðvestlæga stefnu. Sá skipstjórinn að snúningur bv. Gnúps GK-11 var stöðvaður þegar stefnan var sem næst þvert á stefnu hans skips og þegar um 200-300 metrar voru á milli skipanna taldi hann að stefndi í árekstur og bakkaði skipi sínu á fullri ferð. Var bv. Berglín GK-300 á ferð aftur á bak og lágu togvírar skipsins fram undir það þegar skipin skulu saman með stefnin um kl 19:35. Talsverðar skemmdir urðu á skipunum en þær allar ofan sjólínu og héldu skipin áfram veiðum.



Berglín@Halþór Hreiðarsson

*Bv. Berglín GK-300, skipa-skr.nr. 1905, smíðaður í Garðabæ 1988 úr stáli; stærð 254,33 brl, 477 bt, lengd 39,77 m, breidd 8,10 m, dýpt 6,25m, vél Caterpillar 738 kW, árgerð 1998. Fjöldi skipverja: 12*

Um borð í bv. Gnúpi GK-11 var verið að toga í stefnu SA á eftir Berglínu og var skipstjóri einn á stjórnspalli. Á enda togsins var híft, pokinn tekinn inn á 1-3ja sml. ferð og snúið til bakborða. Á meðan verið var að taka trollið beindist athygli skipstjóra að þeim aðgerðum í afturglugga. Skipstjóri gerði sér ekki grein fyrir að Berglín hafði breytt um stefnu og togaði í stefnu NV. Þegar búið var að snúa um 90 í bakb. varð skipstjórinn var við að Berglín var fyrir stafni og reyndi að forða árekstri með því að bakka og beygja betur til bakb. en það gekk ekki og skipin rákust saman



Gnúpur@Jón Sigurðsson

*Bv. Gnúpur GK-11, skipa-skr.nr. 1579, smíðaður Noregi 1981 úr stáli; stærð 627,84 brl, 1141 bt, lengd 68,20 m, breidd 10,20 m, dýpt 6,81 m, vél MAK 2354 kW, árgerð 1981. Fjöldi skipverja: 24.*

eins og fyrr segir og lenti stefni Berglínar á kinnung Gnúps.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þrátt fyrir að bjart væri af degi voru ekki höfð uppi á skipunum dagmerki sem gefur til kynna skip að togveiðum;
- að ekki voru gefin hljóðmerki frá skipunum um að hætta væri yfirvofandi;
- að toghraði skipanna er talinn hafa verið um 4 sml;
- að ef ekki hefði verið beitt vél aftur á bak eru líkur til að bv. Gnúpur GK-11 hefði lent á miðsíðu bv. Berglínar GK-300;
- að veiðarfæri var ekki úti frá bv. Gnúpi GK-11 og ef snúningnum til bakborða hefði verið haldið áfram var nóg rými til að klára snúninginn án hættu fyrir bv. Berglíni GK-300;
- að ratsjá, að sögn skipstjóra Gnúps, hafði bil að en annars höfðu öll nálæg skip verið plottuð;

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök árekstursins sé mikil óaðgæsla við stjórn og siglingu bv. Gnúps GK-11. Nefndin minnir á að sami maður eigi ekki að stjórna siglingu skips og upptöku veiðarfæra sbr. reglugerð nr. 414/1995 um vinnuöryggi á fiskiskipum tölul. 2.9.

Nefndin minnir á mikilvægi þess að skip á veiðum hafi uppi lögbundin dagmerki.

Nr. 101 / 01

**3. Dröfn RE 35 og Narfi SU 68****ÁSIGLING ÚT AF BREIÐDALSVÍK****GÖGN:**

Lögregluskýrslur.  
Ljósmyndir.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmarí Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 22. nóvember 2001 var r/s Dröfn RE-35 á siglingu frá Fáskrúðsfirði til Djúpavogs og m/b Narfi SU-68 að veiðum með línu út af Breiðdalsvík. Veður: SV 4m/sek., skyggni gott.



Dröfn©Jón P. Ásgeirsson

*Dröfn RE-35, rannsóknarskip, Skipaskr.nr. 1574. Smíðaður: Stál; Seyðisfirði 1981, Stærð: brl:155, bt:185., Mesta lengd: 25,92m, skráð lengd: 24,9 m., Breidd: 6,6m, dýpt: 3,45m., Vél: Caterpillar 421 kW, 1981.*

Skipverjar á M/b Narfa höfðu lagt fiskilínu austur af Lárungum á Breiðdalsvík og voru að draga hana. Skipverjar urðu varir við að r/s Dröfn var að nálgast úr norðri og fylgdust með siglingu hennar. Línan lá yfir siglingaleið Drafnar og voru þeir að draga hana til vesturs á litlum hraða. Þegar skipverjum Narfa sýndist að árekstur yrði ekki umflúinn bökkudu þeir Narfa og forðuðu því að Dröfnin lenti á miðjum bátnum. Lenti Dröfnin á bógi m/b Narfa.

R/s Dröfn lagði úr höfn á Fáskrúðsfirði og var ferðinni heitið suður á Djúpavog. Siglt var eins og leið lá utan skerja. Þegar komið var út af Breiðdalsvík varð vakthafandi stýrimaður skipsins var við að smábátur kom undan bógnum bakborðsmeginn. Hann setti stýrið hart í stjórnborða og á



Narfi©Halþór Hreiðarsson

*Narfi SU-68, Skipaskr.nr. 2373, Smíðaður: Hveragerði 1999, plast., Stærð: brl:7, bt:6, Mesta lengd: 9,46m, skráð lengd: 7,99 m., Breidd: 3,02m, dýpt: 1,21 m., Vél: Yanmar 257kw, Fjöldi skipverja: 2*

fullan skurð afturábak en það dugði ekki til að forða árekstri og lenti bógur Drafnar á Narfa, sem skrubbaðist aftur með síðunni.

Skipverjar á Dröfn höfðu samband við skipverja á Narfa og voru skemmdir kannaðar en síðan haldið áfram til Djúpavogs. Narfi fór inn til Stöðvarfjarðar eftir að lokið var við línudrátt.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að siglingahraði r/s Drafnar var 9,2 til 9,3 hnútar;
- að straumur var NA fall;
- að úr brú Drafnar var slæmt útsýni úr skipstjórnarstólum út yfir bakborðsbóg;
- að skipverjar á Narfa voru að draga línuna og andæfðu til vesturs;
- að skipverji á Narfa kveðst hafa séð mann í brúnni á Dröfn töluvert áður en áreksturinn varð;
- að veiðiljós eða veiðidagmerki voru ekki höfð uppi á Narfa;

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur að slæm varðstaða á r/s Dröfn sé orsök óhappsins.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að tæki og annar búnaður í brú séu þannig staðsett að þau hindri ekki eðlilegt útsýni stjórnenda skips.

Nefndin minnir á að skip á veiðum skulu hafa uppi lögboðnar merkingar þar um.

## ÁSIGLINGAR:

Nr. 046 / 01

### 4. Bergey VE 544

#### BERGEY SIGLIR Á MÁNAFOSS Í VEST-MANNAEYJAHÖFN

##### GÖGN:

Tjónaskýrsla frá Mánafoss.  
Frumbókun lögreglu.  
Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.



Bergey©Tryggvi Sigurðsson

*Bergey VE 544, Skipa-skr.nr. 1478, Smiðaður í St. Malo, Frakklandi 1974 Sstærð 339 brl, 466 bt, Mesta lengd 43,50m, skr. lengd 38,43m, Breidd 9,46m, dýpt 6,25m, Vél: MaK 1030kW, Fjöldi skip-verja: 12*

Þann 23. maí 2001 var verið að færa Bergey VE 544 innan Vestmanneyjarhafnar. Veður: A-5-ó vindstig.

Samkvæmt frásögn skipstjóra á Bergey VE 544 var hann að sigla skipinu frá bryggju og við stjórnstökin virkaði loftstyrða skiptingin ekki og rafmagnsskiptingin virkaði seint. Vegna þessa hafi hann misst skipið og lent með afturhorn brúarinnar utan í Mánafossi, sem lá við bryggju.

Á Bergey VE urðu skemmdir á gúmmibjörgunarbát stb. megininn ásamt boga undir sleppigálga en á Mánafossi kom lítilsháttar dæld í eitt band.

##### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.



Mánafoss©Hilmar Snorrason

*Mánafoss, Smiðaður: Qingshan Shipyard Wuhan, P.R. Kína 1999, NT 2141, BT4450, Burð-argeta 5537, Lengd 100,60m, Breidd 18,80m, Djúprista 6,10, Aðalvél: MAN B&W 3960 kW*

Nr. 070 / 01

### 1. Narfi VE 108

#### REKST UTAN Í BRYGGJU

##### GÖGN:

Lögregluskýrsla.  
Ljósmyndir.  
Skýrslur nefndarinnar.

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 16. október 2000 var mb. Narfi VE 108 að leggja að bryggju í Vestmannaeyjum.

Þegar Narfi lagðist að bryggjunni rakst hann utan í enda á bryggjuþili (járnskúffu) sem var orðin laus frá kantinum. Gat og rispúr komu á kinnung Narfa.



Narfi©Tryggvi Sigurðsson

*Narfi VE 108. Skipa-skrárn. 795; Smiðaður í Elmshorn, Þýskalandi 1956, Stærð: 96 brl., 109 bt. Mesta lgd. 27,43m., skráð lgd. 25,55m., Breidd: 5,50m., dýpt: 3,40 m., Vél: Caterpillar 459 kW., Áhöfn: 6*

##### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skemmdir voru á kantinum og endar skúffu-járns sem er lagt efst utan á stálþilið vísuðu út frá kantinum;
- að fríholt voru efst á kantinum;
- að málning úr skipinu var sjáanleg á kantinum á löngu kafla;
- að sögn stýrimanns hafi ekki verið notuð óeðlileg ferð þegar skipinu var lagt að bryggju.

##### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 110 / 01

**2. Bergey VE 544,****REKUR UPP AÐ KLETTSNEFI****GÖGN:**

Lögregluskýrsla.  
Skýrslur nefndarinnar

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002 af Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

**ATVIKALÝSING:**

Pann 24. nóvember 2001 var Bergey VE-544 að láta úr höfn í Vestmannaeyjum. Veður á Stórhöfða kl. 21:00: NV 22m/s., rigning og súld.

Um kl 20:20 þegar skipið var komið út fyrir hafnargarðana sá skipstjóri þúst fyrir stafni, sem reyndist vera Harpa VE-25, sem hafði verið stöðvuð í innsiglingunni með stefni til SA. Skipstjóri Bergeyjar sá engin ljós á skipinu og beygði til bakborða og ætlaði aftur fyrir Hörpu. Hann reyndi að ná talstöðvarsambandi en án árangurs. Var þá vélarafli sett á fullt afturábak ásamt því að skipsflautan var þeytt til merkjagjafa. Var Hörpu þá siglt út úr innsiglingunni í átt að nýja hrauninu.

Bergey var orðin ferðlaus og dreif undan vindi upp að Klettsnefi og lagðist utan í það með bakborðssíðuna áður en skipinu var forðað frá. Haldið var til hafnar aftur og skemmdir kannaðar.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að sögn skipstjóra Hörpu hafi skutljós logað, en mögulega hafi toghleri skyggt á ljósið undir vissu horni;
- að skutljós Hörpu hefur verið fært eftir þetta á betri stað;
- að sögn skipstjóra á Bergey sá hann ekki ljós á Hörpu;
- að sögn skipstjóra á Bergey reyndi hann að hafa samband við Hörpu á rás 12 og 16 en án árangurs;
- að sögn skipstjórans á Hörpu hafi hann haft opið á rás 12;



Bergey©Tryggvi Sigurðsson

Bergey VE 544. Skipaskr.nr.1478, Smíðaður: Stál, Stant Malo, Frakklandi. Stærð: brl:339, bt:466. Mesta lengd: 43,5m, skráð lengd: 38,43 m. Breidd: 9,47m, Dýpt: 6,25 m. Vél: MaK 1030 kW, 1974.

- að Bergey varð stjórnlaus eftir að ferðin áfram var tekin af skipinu til að forða árekstri;
- að Harpa hafði stöðvað í innsiglingunni til að dæla sjó í lestar;
- að skipstjóri Hörpu kvaðst hafa athugað hvort skip væru á siglingu í nágrenninu þegar stöðvað var til að dæla í lestarar.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur ástæðu þessa óhapps megi rekja til aðgæsluleysis skipstjórnenda.

**ELDUR UM BORD:**

Nr. 025 / 01

**1. Sigurbjörg ST 55****ELDUR UM BORD VESTUR AF SNÆFELLSNESI****GÖGN:**

Lögregluskýrslur,  
Myndir

M.b. Sigurbjörg ST-55, skipaskr.nr. 1175, var smíðaður á Fáskrúðsfirði 1971 úr eik; stærð 25,01 brl, 26,0 bt, lengd 17,10 m, breidd 4,52 m, dýpt 1,84 m, vél Mitsubishi 220,59 kW, árgerð 1985. Fjöldi skipverja: 4.

Lokaskýrslu afgreidd á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Hinn 9. mars 2001 var m.b. Sigurbjörg ST-55 að veiðum með net vestur af Snæfellsnesi. Veður: ANA 3-4 vindstig, sjólítið.

Um kl. 16:10 var verið að ljúka við að leggja trossu þegar viðvörumerkið fór í gang. Stýrimaðurinn kom í stýrishúsið en fór þegar í stað fram í lúkar til að kanna ástand þar. Skipstjóri

hafði ekki fundið neina brunalykt í stýrishúsi. Kom vélstjórinn fljótlega í stýrishús og opnaði lúgu niður í vélarrúmið. Gaus þá upp mikill reykur. Var lúgu að vélarrúmi lokað þegar í stað og skipstjóri hafði samband við Tilkynningaskylduna í síma, tilkynnti um eld í vélarrúmi og óskaði eftir aðstoð.

Báturinn var á siglingu á u.þ.b. hálfu vélarafli en skyndilega rofnaði tengsl milli vélar og skrúfu og snúningur vélarinnar jókst umtalsvert. Skipstjóri stöðvaði þá vélina með neyðarrofa í stýrishúsi.

Skipverjar klæddust björgunar-búningum og skipstjóri opnaði lúkuna niður í vélarrúm og sá þá að eldur logaði stjórnborðsmeginn við stigann niður í vélarrúm. Tók hann slökkvitæki og sprautaði á eldinn sem slokkaði og reykurinn minnkad. Var lúgunni lokað en opnuð skömmu síðar aftur. Þá sáu þeir eld bakborðsmeginn við stigann og sprautuðu úr öðru slökkvitæki á eldinn sem virtist slökkna. Skipverjar fóru fram í lúkar og þegar þangað var komið sást reykur koma með stálplötu á bak við reyrör frá eldavel í lúkarnum. Var járnplatan rifin frá og sást þá glóð í timburpili milli vélarrúms og lúkars. Var slökkt í þilinu og hafði þá tekist að slökkva eldinn um borð.

Strax og ljóst var að tekist hefði að slökkva eldinn var tilkynnt um það til Tilkynningarskyldunnar. Skömmu síðar kom m.b. Brík BA- á vettvang og tók bátinn í tog til hafnar í Rifshöfn.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar stýrimaðurinn fór niður í lúkarinn í eftirlitsferð hafði hann slökkt á eldavelinni;
- að skipverjar töldu að kviknað hafi í út frá kabysu í þili á milli lúkars og vélarrúms.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að líkur bendi til að frágangur á eldavel hafi verið ófullnægjandi.

Nr. 033 / 01

## 2. Hraunsvík GK 90

### ELDUR UM BORD Í ÞORLÁKSHÖFN

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla.

Ljósmyndir.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Um kl. 11:30 þann 11. mars 2001 var tilkynnt um eld um borð í m.b. Hraunsvík GK 90 þar sem báturinn lá við Skarfaskersbryggju í Þorlákshöfn.



Hraunsvík@Tryggvi Sigurðsson

Hraunsvík GK 90. Skipa-skr.nr. 1640, Smíðaður í Stykkishólmi 1982, stál, Stærð 172 brl, 263 bt, Mesta lengd 33,40m, skráð lengd 30,00m., Breidd 7,00m, dýpt 5,60m, Vél:Crepelle 552kW árg. 1987, Fjöldi skipverja: 10

Þegar verið var að leggja að bryggju í Þorlákshöfn fór brunaaðvörunarkerfið í gang og gaf til kynna að eldur væri laus í vélarrúmi skipsins. Skipstjórinn stöðvaði strax aðalvél og vélstjórinn, sem var staðsettur í brúnni, fór niður í vélarrúmið og sá að eldur logaði í kringum öxulbremsuna (stöðvar skrúfu þegar kúplað er frá aðalvél) aftast í rýminu. Vélstjórinn lokaði hurðinni að vélarrúminu og slökkti á loftblásaranum fyrir það. Hann fór síðan upp í brú og skipstjórinn setti slökkvikerfi fyrir vélarrúmið í gang, sem slökkti eldinn.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélstjóri taldi að öxulbremsa hafi staðið á sér;
- að samkvæmt skoðun er greinilegt að eldur logaði í kringum öxulbremsuna;
- að olíusmit (eldmatur) var á og við kúplingshús;
- að svipað atvik átti sér stað um einum og hálfum mánuði áður og í það skipti hafði spóla í rafmagnsrofa gefið sig með þeim afleiðingum að öxulbremsan stóð á sér;



**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur að allt bendi til að eldurinn hafi kviknað út frá öxulbrensu.

Nr. 080 / 01

**3. Mánafindur SU 359****ELDUR UM BORD NORDUR AF LANDINU****GÖGN:**

Lögregluskýrslur  
Skýrsla Löggildingastofu

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2002 af Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 21. ágúst 2001 var Mánafindur SU 359 að rækjuveiðum norður af Húnaflóa. Veður: ANA 15-18 m/sek. og bræla.

Rétt fyrir miðnætti fór brunaviðvörnarkerfið í gang og gaf til kynna eld í vélarúmi. Skipstjóri og vélstjóri fóru niður í vélarúm en sáu ekkert athuga-vert þar. Þeir slöktu því á aðvörnarkerfinu en u.þ.b. fimm til tíu mínútum síðar fór aðvörnarkerfið aftur í gang og gaf til kynna eld miðskips og í íbúðum í afturskipi. Í þetta skipti fundu þeir brunalykt og sáu mikinn reyk koma frá mannaíbúðunum aftur í. Í ljós kom að eldurinn kom frá klefa stýrimanns og reyndu skipverjar að slökkva hann með handslökkvitækjum klæddir reykköfunarbúningum. Skipverjum tókst ekki að slökkva eldinn, undirbjuggu að yfirgefa skipið og lokuðu öllu sem hægt var að loka. Þeir sáu þá reyk stíga frá loftúðu frá mannaíbúðunum og tóku sjóslöngu og sprautuðu niður um hana. Tókst þeim þannig að slökkva eldinn.

Skipstjórinn lét setja út báða gúmmíbjörgunar-báta skipsins og hafði þá til reiðu á sitthvorri síðu ásamt því að láta skipverja fara í björgunarbúninga. Hann gerði einnig ráðstafanir um aðra björgun, bæði við nærstaddan bát og óskað eftir að þyrlla yrði höfð í viðbragðsstöðu, ef til kæmi. Skipinu var siglt fyrir eigin vélarafli til hafnar á Skagaströnd.



Mánafindur©

Mánafindur SU 359.  
Skipaskr.nr. 236, Smíðaður: Trondheim, Noregi 1963, stál, Stærð: 142 brl., 271 bt., Mesta lengd: 35,86m, skráð lengd: 30,52m., Breidd: 6,90m, dýpt: 5,77m., Vél: Stork 736 kW, Fjöldi skipverja: 5

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að eldurinn kom upp í fremri klæðaskáp stýrimannsklefans og var hann talsvert brunninn niður fyrir miðjan skáp en ekki í gegnum skáp-hurðina;
- að tæring undir salerni fyrir ofan klefann hafði orsakað að vatn lak inn í loftræstistokk fyrir ofan skápinn og að öllum líkindum inn í hann;
- að í gegnum skápinn lágu raflagnir og þar inni voru tvær tengidósir, ein fyrir raflögn inn í klefann og hin fyrir eldaðvörnarkerfið. Einnig var ein heil lögn í gegnum skápinn og inn í vélstjóraklefann bakborðsmegin;
- að álitni sérfræðinga hefur sennilega hvorug þessara tengidósa orðið til þess að eldurinn kom upp:
  - i. Í tengidósinni fyrir eldvarnarkerfið er spennan 24VDC og er annars vegar fyrir skynjunarlögn og hinsvegar fyrir bjöllulögn. Hún vann á viðnámi og verði skammhlaup eða breyting á því nemur kerfið það og skilgreinir sem eldboð og sendir eldviðvörn. Eldvarnarkerfið sendir líka stöðugt út púls á skynjunarrásina sem kerfið notar til að athuga hvort rásin sé í lagi, rofni rásin koma fram bilanaboð á stöðinni. Bjöllurásin er straumlaus nema ef eldboð koma fram á eldvarnarkerfinu. Rafvirkjameistari sem skoðaði vettvang sagði nánast útilokað að eldur hafi komið upp í þessari dós vegna eðlis hennar.
  - ii. Hinar lagnirnar tvær þ.e.a.s. straumlagnirnar fyrir klefanna voru 3x1,5 mm<sup>2</sup> blýkápukaplar og spennan á þeim 220VAC. Þær voru á sama öryggi (tveggja póla Weber L10A sjálfvar) sem var í greinitöflu staðsettri á vélarreisu. Öryggið var prófað með því að skammhlaupa yfir það og sló það vel og örugglega út. Tengidósinn fyrir raflagnirnar í stýrimannsklefanum var send

til rannsóknar hjá rafmagnsöryggisdeild Löggildingarstofu með eftirfarandi niðurstöðu brunaskýrslu: „Ekkert fannst við rannsókn rafmagnsöryggisdeildar Löggildingarstofu, sem benti til þess að eldsupptök væru frá umræddri tengidós“

- að skipið var í sinni fyrstu ferð eftir lagfæringar, þar á meðal á loftræstistokkum;
- að viðvörunarkerfið hafði farið í gang, sérstaklega í veltum af og til síðustu tvo sólarhringana áður en eldur braust út og gaf alltaf til kynna eld í vélarrúmi;
- að enginn neyðarútgangur var fyrir íbúðir, en það var lagfært eftir óhappið;

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur eldsupptök vera ókunn en telur ástæðu til að „fölsk“ merki frá brunaviðvörunarkerfi séu vel athugað strax.

Nefndin vill benda sérstaklega á að þrátt fyrir að aðvörunarkerfið hafi verið að fara í gang í tíma og ótíma var kerfið ekki aftengt heldur kann að hverju það sætti að aðvörun væri að berast. Þá vill nefndin taka fram að hún telur að áhöfnin hafi brugðist rétt við ástandinu um borð og öllum viðbúnaði samhliða því.

Nr. 081 / 01

## 4. Bjartur NK 121

### ELDUR UM BORD, AÐ VEIÐUM AUSTUR AF LANDINU.

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur

Úrdráttur úr leiðarbók

Úrdráttur úr véladagbók

Skipsskjöl

Skoðunarskýrsla rafirkjameistara

Kapalplan

Teikning af rafkerfi

Lokaskýrsla afgangi á fundi 21. október 2002 af Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.



Bjartur@Baldur Sigurgeirsson

Bjartur NK 121. Skipaskr.nr. 1278, Smiðaður: Niigata, Japan 1973, stál, Stærð: 461 brt. 658 brt., Mesta lengd: 47,20m Skráð lengd: 42,24m., Breidd: 9,5m., dýpt: 6,5m., Vél: MaK 1472 kW, Fjöldi skipverja: 22

Þann 20. ágúst 2001 var Bjartur NK 121 að togveiðum austur af landinu.

Veður: SSA 11-14 m/sek. og hægjandi.

Um kl. 03:00 var yfirvélstjóri í vaktklefa vélarúms að rita í vélardagbók. Um kl. 03:30 fór hann upp í borðsal en var fljótlega kallaður til af stýrimanni á vakt upp í brú vegna þess að höfuðlínu-stykkið var óvirkt og hann beðinn að athuga öryggi fyrir það. Við athugun reyndist eitt öryggið farið og við skipti á því sprakk það strax aftur. Ákveðið var að skipta um mæli og setja þann sem var staðsettur undir brú í hans stað. Til þess þurfti hann verkfæri og fór því niður í vélarúm til þess að nálgast þau. Þegar hann kom þangað um kl. 04:00 sá hann að vaktklefinn var fullur af reyk og virtist sem ljósin væru slökkt þar inni. Einnig var lítilsháttar reykur út í síðunni bakborðsmeginn við klefann.

Yfirvélstjórinn tilkynnti þessa stöðu upp í brú og skipstjóri var vakinn ásamt öllum þeim sem voru sofandi í káetum. Við nánari athugun á milliþilfari, á móts við þar sem lest og vélarúm mætast, sáu menn að málningin var farin að bólgná á þilfarinu vegna hita sem virtist mestur fyrir ofan vaktklefann. Ákveðið var loka öllum leiðum að vélarúminu, stöðva aðalvél auk þess sem tveir skipverjar fóru í reykjöfunarbúningum niður í netalest til að loka fyrir eldsneytisrennsli til vélarúms sem var gert með sérstökum þrýstiloftsbúnaði. Annar skipverjinn kvartaði síðar undan ónotum í maga og taldi sjálfur að lekið hefði með grímuni og hann fengið reyk ofan í sig.

Kl. 04:25 var haft samband við ljósafell SU 70 sem var stöðvað um 15 sml. fyrir sunnan Bjartur og óskað eftir aðstoð. Um kl. 04:40 var haft samband við Nesradíó og látið vita um stöðu mála og óskað eftir að Landhelgisgæslan yrði einnig látin vita. Þá hafði reykur aukist og kom upp með fisklúgunni á þilfarinu og smá reykur var farinn að koma með lúgunni á túðum beggja vegna á skorsteinshúsum.

Upp úr kl. 05:00 var hafist handa við að saga í sundur togvírana en hætt svo við það þar sem trollið lá í botni og kom í veg fyrir rek. Um kl. 06:10 kom Ljósafellið að skipinu og setti út létta-bát sem var notaður til að flytja skipverja frá Bjarti og fóru ó skipverjar á milli skipanna. Léttbáturinn var einnig notaður til að koma dráttartaug á milli skipanna. Dráttartaugin var höfð tvöföld á Bjarti en var tengd einföldu tógi frá Ljósafellinu, sem slitnaði fljótlega.

Þyrta var sett í viðbragðsstöðu og kallaðir út slökkviliðsmenn frá Reykjavík til aðstoðar en kl. 06:30 var það mat skipstjórans á Bjarti að ekki væri þörf á frekari aðgerðum því ástandið væri orðið stöðugt.

Um kl. 08:00, og eftir að sett hafði verið togvír frá Ljósafellinu, var haldið áleiðis til hafnar á Neskaupsstað og var komið að bryggju þar kl. 17:40.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við fyrstu athugun virtist sem rofi fyrir ásrafal bakborðsmeginn hafi orsakað eldinn, en hann var brunninn til ösku;
- að við nánari skoðun benda allar líkur til þess að eldsupptök hafi verið í skáp að baki rafmagnstaflanna bakborðsmeginn sem innihélt 5 þétta fyrir spilmótora, tveir fyrir minni mótora og þrír fyrir stærri;
- að allir þéttarnir voru brunnir nema einn. Einn var með stóru gati á hlið, tveir opnir að ofan og brunnir til botns og síðasti var brunninn til ösku, því aðeins botninn var eftir;
- að í þéttum af þessari stærð er mikill eldsmatur því í þeim er olía og einangrun sem er eldfim;
- að einn bræðivarrofi (Minisett 3x63A) var fyrir hvern þéttir;
- að þessir þéttar áttu það til að fara öðru hverju en einn þeirra var orðinn nokkuð gamall;
- að ekki hefur þótt ástæða til að vera með sérstakt eftirlit með þessum þéttum;
- að efst í þessum skáp var loftrist sem að mestu var brunnin burt og opið inn í skápinn þar sem rofinn fyrir rafalinn var. Mikill hiti hafði farið út um loftrásina og var loftið bakborðsmeginn við töflurnar og leiðarar frá bakb. ásrafal mikið brunnir;

- að enginn hitamyndun hafði verið í köpplum við rafalann;
- að mikill hiti hafði farið inn í rofaskápinn (ál) fyrir bakb. ásrafal og hafði læsing á honum bráðnað niður og hann opnast og hiti streymt út og brennt loft framan við töflu bakb. megin
- að eldvarnarkerfi fór ekki í gang fyrr en um 20-30 mín. eftir að reykurinn uppgötvaðist;
- að það var brunaboði í netageymslu sem fór í gang, en ekki í vaktklesa;
- að ekki er ljóst hvers vegna brunaboði í vaktklesa fór ekki í gang, en hann var staðsettur skammt frá þeim stað sem eldurinn er talinn hafa brotist út;
- að þegar viðvörnarkerfið fór í gang sýndi það merki um eld í vélarúmi, netalest og verkstæði í vél;
- að aðvörnarkerfið í skipinu hafði margsinnt sýnt að það var mjög næmt fyrir þeim merkjum sem það átti að nema og fór því í gang við minnstu ertingu s.s. reyk frá tóbaki o.s.fr.v.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur allar líkur benda til að eldsupptök hafi orðið vegna yfirálags í þéttum fyrir spilmótora.

Nr. 088 / 01

### 5. Faxaborg SH 207

#### ELDUR Í RAFMAGNSTÖFLU FYRIR LENSIDÆLU.

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur  
Útskrift að mælibréfi  
Myndir  
Gögn RNS



Faxaborg@Tryggvi Sigurðsson

*Faxaborg SH 207. Skipa-skr.nr. 0257, Smíðaður í Noregi 1964 úr stáli, Stærð 192,34 brl, 276,0 bt., Mesta lengd 35,4m, skráð lengd 31,34 m., Breidd 7,04m, dýpt 6,20 m., Vél: Cummins 701 kW, Fjöldi skipverja: 10.*

Lokaskýrsla afgangur á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

Að morgni 28. september 2001 var verið að landa aflla úr m.b. Faxaborg á Rífi.

Faxaborg hafði komið úr veiðiferð um þrjú leytið um nóttina og löndun átti að hefjast kl. 08:00 um morguninn. Þrjár skipverjar sváfu framskips um borð og hafði útgerðarmaður ræst þá til vinnu um kl. 07:30. Löndun hafði staðið í um eina klst. Þegar vart var við reykjarlykt sem kom upp úr efri lestarlúgu skipsins. Við athugun kom í ljós að eldur var laus á stjórnborðsgangi á millidekki. Reyndu skipverjar að nálgast eldinn í reykjöfunarbúningi en vegna mikils reyks, sem hafði magnast mikið, var ákveðið að loka öllum hurðum og skilrúmum að ganginum og kalla á slökkvilið.

Greiðlega gekk hjá slökkviliði að slökkva eldinn. Miklar skemmdir urðu á ganginum, á veiðafærum, rafmagnsleiðslum, ljósum, myndavélum og klæðningum.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að rafmagn hafði slegið út í stjórnborðsgangi;
- að líklegast hefði eldur komið í rafmagnsboxi fyrir miðjum stjórnborðsgangi sem var með rofa fyrir lensidælu, enda hafði hann verið mestur í kringum það;
- að stjórnborðsgangurinn var þrífinn um sólarhring áður en komið var til hafnar;
- að rafmagnsboxið hafði brunnið yfir áður vegna raka eða vatns;
- að nokkrum sinnum hafði slegið út rafmagn vegna rafmagnsboxsins;
- að rafmagnsboxið hafði verið fært áður vegna rakavandamáls;
- að komið hafði til tals að færa boxið aftur.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur líklegt að eldurinn hafi kviknað í rafmagnsboxi á stjórnborðsgangi sökum þess að það hafi ekki verið í viðunandi ástandi.

Nefndin telur að ítrekaðar vísbendingar um að rafmagnsboxið hafi verið á slæmum stað hefði átt að gefa tilefni til að færa það sem fyrst á stað sem ekki væri hætta á rakamyndun.

## SKIP SEKKUR:

Nr. 059 / 01

### 1. Dritvík SH 412

#### SEKKUR Á BREIÐAFIRÐI

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur.

Skýrsla varðskips.

Endurrit sjóprófs.

Gögn frá Siglingastofnun Íslands.

Ljósmyndir.

*Skipaskr.nr. 1173, Smiðaður í Skipavík Stykkishólmi 1971, trébátur, stærð 51,14 brl, 49 bt., Mesta lengd 20,70m, skráð lengd 18,43m., Breidd 5,16 m, dýpt 2,50m., Vél: Caterpillar 3408, 300 kW, árg. 1985, Fjöldi skipverja: 5*

Lokaskýrsla afgangur á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 16. júlí 2001 var Dritvík SH 412 á dragnótarveiðum á Hólatúni á Breiðafirði, sem er um 20 sml. NNA frá Ólafsvík. Veður: Logn og sléttur sjór.

Um kl. 19:20 var ákveðið að skipta um veiðisvæði og sett á ferð og haldið á blett sem kallaður er „12 mílur“ sem er um 10-15 sml. vestar. Í beinu framhaldi fór skipstjórinn niður í lúkar til að fá sér að borða. Stýrimaður var við stjórn bátsins og eftir um það bil fimm mínútur varð hann var við svartan reyk, sem kom upp um loftventil frá vélarúmi, sem staðsettur er stjórnborðsmeginn framan við stýrishús. Hann opnaði lúguna niður í vélarúmið og þá mætti honum mikill reykur, en engan eld var að sjá. Stýrimaðurinn ætlaði þá niður í rýmið til að athuga hvað væri að.

Í þann mund kom skipstjórinn á vettvang og kom í veg fyrir að stýrimaðurinn færi niður. Sló hann af ferð, rauf tengsl á skrúfu og síðan yfirgáfu þeir báðir stýrishúsið. Skipstjóranum tókst að komast aftur inn í brúnna og ýta á neyðarhnapp sjálfvirku Tilkyningarskyldunnar og reyndi að kalla á rás 8 og loka fyrir olíu til aðalvélar og stöðva hana.

Hafist var handa við að sjósetja gúmmíbjörgunarbáta og gekk sú aðgerð vel. Skipstjórinn sá

Þá að reykurinn í stýrishúsinu var nánast horfinn og fór hann ásamt öðrum skipverja inn í brú og reyndi að lýsa með vasaljósi niður í vélarrúmið. Sáú þeir engan eld vegna reyks sem var þar niðri. Skipstjórinn lokaði þá hurðum og gluggum á brúnni og eftir það yfirgáfu skipverjar bátinn.

Um kl. 19:35 kom tilkynning frá Loftskystöðinni í Reykjavík um að Dritvík væri að brenna og áhöfnin að yfirgefa bátinn. Varðskip og Mb. Ingibjörg SH 174 héldu til bátsins og hófst slökkvistarf kl. 20:44 af varðskipsmönnum. Þá var mikill eldur laus í bátinum og kom slökkvilið á bát frá Ólafsvík til aðstoðar við slökkvistarfið.

Mb. Ingibjörg SH 174 tók síðan Dritvík í tog, hélt áleiðis til Ólafsvíkur og kom með hana þang að um kl. 01:30. Eftir komuna til hafnar var haldið áfram að reyna að ráða endarlega niðurlögum eldsins sem alltaf kom upp aftur. Um kl. 03:30 hafði eldurinn náð að magnast svo upp aftur um borð að hætta var talinn á að báturinn myndi sökkva í höfninni. Var Dritvíkin því dregin út úr höfninni og kl. 04:16 sökk hún grunnt fyrir utan Enni við Ólafsvík.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki er vitað hvað olli brunanum;
- að 3000 ltr. af olíu var um borð;
- að raflögn var endurnýjuð í bátinum 1997;
- að brunaviðvörðunarkerfið virkaði ekki fyrir en seint;
- að skipverjar lokuðu ekki lúgunni niður í vél.

#### NEFNDARÁLIT:

Eldsupptök eru úpplýst og því ályktar nefndin ekki í málinu en telur líklegt að hægt hefði verið að minnka útbreiðslu eldsins með því að loka lúgunni niður í vélarrúmið.

Nr. 065 / 01

## 2. Una í Garði GK 100

### FERST VIÐ RÆKJUVEIÐAR, TVEIR SKIPVERJA FARAST EN FJÓRIR BJARGAST

*Skipaskr.nr. 1207;  
Smíðuð á Akureyri 1971 úr stáli  
(smíði lokið í Hafnarfirði 1972)  
Stærð 139 brl, 213 BT;  
Mesta lgd. 28,92 m, skráð lgd. 27,25m breidd 6,70 m,  
Dýpt að efra þilfari 5,55 m og að neðra þilfari 3,35 m,  
Vél: Caterpillar 634 kW, árgerð 1982.  
Fjöldi skipverja: 6.*

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur  
Endurrit sjóprófs  
Skóðanir  
Teikningar  
Öryggisplan  
Stöðugleikagögn  
Skýrsla Póst- og fjarskiptastofnunar  
Gögn frá Hovedredningssentralen Nord-Norge  
Rannsóknargögn nefndarinnar  
Skýrsla Emils Ragnarssonar skipaverkfræðings

*Skipaskr.nr. 1173, Smíðaður í Skipavík Stykkishólmi 1971, trébatúr, stærð 51,14 brl, 49 bt., Mesta lengd 20,70m, skráð lengd 18,43m., Breidd 5,16 m, dýpt 2,50m., Vél: Caterpillar 3408, 300 kW, árg. 1985, Fjöldi skipverja: 5*

Lokaskýrsla afgangi á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þriðjudaginn 16. júlí 2001 um kl. 19:45 fór m.s. Una í Garði GK 100 úr höfn á Siglufirði til rækjuveiða í Skagafjarðardýpi. Veður: ANA 7 m/s (4 vindstig), dálítill sjór.

Veidar hófust (trollið híft út) á stað 66°25'N og 19°07'V um kl. 21:30 og byrjað að toga um kl. 22:05. Var skipstjóri á vakt. Samkvæmt upplýsingum skipstjóra var togað í stefnu 270° réttvísandi á 140 faðma dýpi með 355 faðma af vír úti. Var toghraði 2,5 hn og stefnu haldið stöðugt. Að lokinni vakt skipstjóra fór hann niður á millipilfar (aðgerðarþilfar) áður en hann hélt til hvílu og virtist allt eðlilegt þar. Stýrimaður leysti skipstjóra af um kl. 01:15 þ. 17. júlí og gaf skipstjóri honum fyrirsmæli um hvernig togi skyldi háttað. Hélt stýrimaðurinn í fyrstu upphaflegri togstefnu en

gerði síðan 30° stefnubreytingu, togaði á henni í tiltekinn tíma, og byrjaði síðan að snúa í stjórnborða laust fyrir kl. 03:00, með það í huga að halda til baka í réttvísandi austur.

Eftir löndun á Siglufirði, þríf á lest, frágang á tómunum fiskikössum og ísun í lest, sem framkvæmt var af löndunargengi úr landi, lensaði vélstjóri úr lest fyrir brottför. Ekkert var farið í lest eftir það svo vitað sé. Vélstjórinn lensaði aftur um kl. 23:00 og að því loknu stöðvaði hann dælingu og gekk frá lokum.

Netadráttarluga á stjórnborðshlið skipsins var opin er látið var úr höfn á Siglufirði en hún hafði verið opnuð í túnum á undan og ekkert hreyft við henni á siglingu skips á miðin, né á sjálfu toginu.

Eftir að stýrimaðurinn gerði 60° stefnubreytingu í stjórnborða með sjálfstýringunni fylgdist hann með snúningi skips í ratsjá á tölvuskjá en við það snéri hann baki í stjórnborðshlið brúar. Þegar ferill skipsins á ratsjanni hafði sýnt um 25-30° afvik frá stefnu fyrir beygju, fann hann fyrir óeðlilegri hreyfingu á skipinu og að halli þess jókst stöðugt á stjórnborðshlið. Hann skynjaði að sjór væri að koma inn um netadráttarluguna stjórnborðsmegin. Hann sló af sjálfstýringunni, en gerði sér ekki grein fyrir því hvað stýrið fór mikið til baka.

Hljóp stýrimaðurinn aftur í gegnum kortaklefan og að klefa skipstjóra, sem var aftast á brúarþilfari. Kallaði stýrimaðurinn til hans að skipið væri að fara niður. Hélt hann síðan rակleidis niður og aftur eftir íbúðargangi á aðalþilfari og þaðan niður í káetur í afturskipi, undir aðalþilfari, þar sem hinir skipverjarnir voru sofandi í þremur klefum. Kallaði hann til þeirra að skipið væri að sökkva. Greip hann síðan ungan son sinn sem var í klefa bakborðsmegin og kastaði honum upp káetustigann, upp á íbúðarganginn á aðalþilfari, og fór svo á eftir honum. Vélstjórinn sem var í stjórnborðsklefanum fylgdi fast á eftir. Tveir skipverjar voru í skutklefa en náðu ekki að komast upp úr káetunni að því að talið er.

Þegar skipstjórinn kom fram í stýrishúsið var allt óvirkt og slökknáð á öllu. Hljóp hann þá aftur inn í klefa sinn, í gegnum kortaklefan sem var á milli, smeygði sér í buxur og greip með sér björgunarvesti. Þá var kominn sjór inn í skipstjóraklefan.

Þegar skipverjarnir þrír voru að fara fram eftir ganginum á aðalþilfarinu á leið sinni upp í brú urðu þeir varir við að hjálparvél sló út og að neyðarlýsing kviknaði. Þá var hallinn á skipinu orðinn verulegur. Skipverjunum þremur tókst með naumindum að komast frá aðalþilfari og upp í kortaklefan og þaðan fram í stýrishúsið, en sjófylla kom inn um hurðaop á stjórnborðsgangi inn á íbúðarganginn á eftir þeim. Er þeir komu upp í kortaklefan var skipstjórinn að koma út úr klefa sínum og í sama mund fjarlosaði hann gúmmíbjörgunarbáta skipsins með handföngum sem þar voru. Þremur skipverjanna tókst að komast út um ysta brúargluggann bakborðsmegin á framhlið, en vélstjóranum tókst að opna hurð á stýrishúsi bakborðsmegin og skolaði honum þar út. Þá var brúin að fyllast af sjó. Þegar skipverjarnir voru komnir út úr skipinu sáu þeir báða gúmmíbjörgunarbátana að blásast út og komust þeir í annan þeirra. Bundu þeir síðan báða bátana saman en þá var klukkan talin vera um kl. 03:05.

Klukkan 06:43 fann flugvél Flugmálastjórnar skipbrotsmennina og um kl. 08:10 var þeim bjargað um borð í m/b Húna HU 62.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að frá því að skipið var smíðað hafði því verið breytt á ýmsan hátt. Þær helstu: Árið 1974 var það lengt um 4,0 m og var mesta lengd þess þá 31,26 m; árið 1977 var það yfirbyggt frá þilfarshúsi og sb-gangi að aftan fram að hvalbak og sett á það netadráttarluga á stjórnborðssíðu; árið 2000 voru gerðar breytingar á stefni og skut, skorið af endum skipsins og smíðað minna lotað stefni með peru, smíðaður gafflaga skutur með breiðari vatnslínu, en við það styttist skipið um 2,3 m. Þá var smíðaður nýr toggálgi á skipið og settur skúfuhringur á það. Aðalvél skipsins var frá 1982, en áður hafði verið skipt um aðalvél;
- að undangenginni búnaðar- og vélskoðun í apríl 2001 var gefið út haffærisskráteini með gildistíma til 10. apríl 2002;
- að athugasemdir voru frá apríl 2001 varðandi teikningu af fyrirkomulagi öryggisbúnaðar og að ekki höfðu verið haldnar björgunaræfingar;

- að byrðingur skipsins var þykktarmældur síðast í febrúar 1999 og var þá gerð krafa um plötu-skipti í austurbrunni lestar, sjóða upp tærðar suður o.fl.;
- að síðasta bolskoðun fór fram á skipinu í maí 2000 í Póllandi, en þá var skipið sandblásið og sinkhúðað. Botn- og síðulokar voru þá einnig skoðaðir;
- að stöðugleikagögn voru ný, byggð á halla-prófun, sem fór fram í maí 2000, að loknum breytingum á skipinu í Póllandi, með tilheyrandi útreikningum á hleðslutilvikum. Samkvæmt gögnum stóðst skipið öll hleðslutilvik;
- að í áhöfn voru sex: skipstjóri, stýrimaður, vélstjóri, vélavörður, matsveinn og ungur sonur stýrimannsins skráður farþegi;
- að birgðir um borð voru um 25.100 lítrar af brennsluolíu (21,590 tonn), um 12.440 lítrar af ferskvatni (12,440 tonn), 432 stk 90 lítra fiskikassar (1,770 tonn), ís í stíum (5,330 tonn). Þá er ótalinn þungi veiðarfæra, troll og hlerar (um 6,000 tonn), búnaður á millipilfari (0,800 tonn) og áhöfn og vistir og búnaður (1,200 tonn) og annað (0,400 tonn);
- að eigin þyngd skipsins var 292,57 tonn, og með framangreindum þunga upp á 49,53 tonn var særymi skips 342,10 tonn. Umrædd hleðsla gaf mótaða djúpristu miðskips um 3,11 m miðað við grunnlínu og stafnhalla aftur upp á 0,35 m;
- að skipið var með 2115 möskva rækjutroll og um 5,62 m<sup>2</sup> hlera, 1500 kg;
- að samkvæmt upplýsingum skipstjóra sýndu átaksmælar 3,8-4,4 tonn á hvora vindu eftir straumum og aðstæðum, og samkvæmt upplýsingum stýrimanns 3,7-4,2 tonn;
- að sé gengið út frá upplýsingum um olíunotkun, álag á vélum, skrufupáttum skips o.fl., hefur meint togviraátak verið reiknað út 2x3,53 tonn. Miðað við meðaltal af neðri mörkum skipstjórnarmanna (3,75 tonn) og útreiknuðu (3,53 tonn) fæst um 3,64 tonna meðalátak í hvorn togvír, og er reiknað með því í útreikningum. Miðað við toghorn, togdýpi og víralengd úti, fæst að dráttarmótstaða trollsins hefur verið um 6,52 tonn og lóðrétt víraátak 3,24 tonn;
- að miðað við ástand skips á togveiðum um kl. 01:15 þann 17. júlí lætur nærri að notuð brennsluolíu hafi verið um 0,53 tonn, enginn affli um borð og ekki breyting á birgðum að öðru leyti. Við það að láta veiðarfæri út og 2x355 faðma af togvír, hefur skipið léttst um 8,41 tonn, en á móti kemur um 3,24 tonna víraátak lóðrétt. Þetta hleðslutilvik gefur því særymi upp á 336,14 tonn, mótaða djúpristu miðskips um 3,07 m og stafnhalla aftur upp á 0,40 m. Málmiðjan GM er um 0,383 m;
- að sé byggt á upplýsingum skipverja, veðurat-hugunarstöðva, öldudufis og flugvélar sem fann skipbrotsmennina, hefur veður á slysstað verið metið: Vindátt ANA (68°), 7 m/s (13,5 hn), eða 4 gömul vindstig, sjór 3-4, dálítill-tals-verður (nær 3), ölduhæð 0,8-1 m;
- að miðað við vindálag þvert á skip er vindur að skapa um 0,43 tonna vindkraft á skip og tilheyrandi vindvægi um 1,46 tm, sem gefur um 0,7° halla í bak, miðað við skip í kjölréttu ástandi án vindálags;
- að mati skipstjórnarmanna gat halli í snúningi með troll verið frá 10-15°. Þá kom einnig fram að togvírar gætu vísað vel til hliðar í snúningi, um 35-45° horn miðað við miðlínuplan skips væri ekki óvenjulegt. Tími við að snúa aftur á gagnkvæma stefnu fór eftir veðri og straumum o.fl., það gat tekið upp undir hálf tíma eða jafnvel meira. Ýmist var snúið með sjálfstýringu eða handstýringu, það var misjafnt eftir aðstæðum og skipstjórnarmönnum;
- að reiknað hefur verið út miðað við 35° horn togvira við miðlínuplan og beitingu stýris á 2,3 hn togferð, togátaks og dráttarmótstöðu sam-anber hér að framan og hleðslutilvik eins og var til staðar um kl. 01:15 þá hefur getað skapast 11-12° hallahorn;
- að miðað við hleðslutilvik skips á togi um kl. 01:15 hefur meint fríborð upp í opna síðulúgu stjórnborðsmegin verið um 1254 mm (1,25 m). Við 12° hallahorn í stjórnborða minnkar fríborðið í um 0,54 m;
- að reiknað hefur verið út að miðað við 12° hallahorn í stjórnborða og sjófleyg með 20 sm hæð á afturpili millipilfars út við síðu, samtals tæplega 2,5 tonn, þá eykst hallahorn úr 12° í

- 14,5° með tilheyrandi fríborðs skerðingu upp á 17 sm;
- að tilsvarendi magn af sjó í lest skipsins hefur einungis um einnar gráðu aukningu á slagsíðu í för með sér. Að sjór í lest, sem liggur í öðru borði, skerðir stöðugleikann minna en sjór á millipilfari;
  - að lest skipsins var svo gott sem tóm, tómir fiskikassar í stæðu fremst (um 1,7 m lengd), tæplega 10 metra karasvæði (kassasvæði) þar fyrir aftan að vélarúmspili, uppstilling í síðum (nema aftasta bil), sem náði ekki niður í lestargólf. Ís í nokkrum síðustíum beggja megin, á hillum um 0,5 m frá gólfi. Miðað við meinta sjólinu á togi var halli á lestargólfi til tölulega lítill aftur, sjór sem hugsanlega safnaðist í lest á togi í kjölréttu ástandi, skerti stöðugleika umtalsvert. Þannig þyrfti ekki nema um 2 tonn til að skerða málmíðjuhæðina úr 0,38 m í 0,25 m;
  - að lest skipsins var stálklædd að innan, síður, botn, loft og vélarúmspil, og að framan brennsluolíutankar og sónarrými sem aðskildi hana frá íbúðum framskips;
  - að flak Unu í Garði GK 100 hefur verið staðsett á 66°25,775'N og 19°42,239'V, og trollið á 66°25,530'N og 19°42,760'V. Miðað við meintan stað þar sem tog hófst um kl. 22:05, toghraða á skipstjóravaktinni upp á 2,5 hn til kl. 01:15, toghraða á stýrmannsvaktinni upp á 2,3 hn, stefnubreytingar o.fl. sem hann upplýsti, fást eftirfarandi tímar frá kl. 01:15: Togað í réttvísandí 270° í um 71 mínútu, stefnubreyting í 300° sem tók um 4 mínútur, togað í um 26 mínútur á 300°, snúið í um 7 mínútur, stýrð stefna fast að 360°;
  - að á þeim 6-7 mínútum sem verið var að snúa um kl. 03:00, var skipið (miðlínuplan skips) að fara úr 300° rv. í allt að 360° rv. Miðað við 68° vindstefnu var hann í upphafi 128° á stjórnborða (38° aftan við þvert), en í lokin 68° á stjórnborða (22° framan við þvert);
  - að fram kom hjá yfirmönnum skipsins að algengt hafi verið að hafa netadráttarlúguna opna á rækjuveiðum á sumrin og oft í mun verri veðrum en var í síðustu sjóferðinni. Þá var oft snúið í stjórnborða með lúguna opna;
  - að það var engin regla á því hvort netalúgan ætti að vera opin eða lokuð og háð mati vakt-hafandi skipstjórnarmanns hverju sinni;
  - að hurð frá aðgerðarrými og aftur í stakka-geymslu í gangi stjórnborðsmegin var opin. Hurð úr þeim gangi og inn á íbúðargang var einnig opin en hurð inn í netageymslu lokuð. Frá bátapilfari var hurð opin niður í netageymsluna. Kýrauga á milli eldhúss og aðgerðarrýmis var opið svo og hurð í framskipi inn í spilrými frá aðgerðarrými. Lestarlúga var lokuð en boxalok við lúguna, sem stóð um 1 metra yfir pilfari, var opið;
  - að fram kom að ekki hefðu verið nein fyrirmæli um hvort eða hvenær hurðar skyldu vera lokaðar;
  - að við breytingar í Póllandi þyngdist skipið í reynd um 22,05 tonn, miðað við að krani væri kominn á skipið og togvívar á tromlu. Þetta þýddi að skipið risti um 14 sm dýpra en áður, eða fast að hálfu feti. Þyngdarpunkturinn færðist einnig fram, sem þýddi að stafnhalli var ívið meiri fram;
  - að ásetning krana þýddi í reynd að þyngdarpunktur lóðrétt (létt skip) færðist um 3,6 sm upp. Miðað við hallavægi sem skoðuð voru í snúningi þýðir það í reynd að skipið (á togi) er veikara fyrir halla sem nemur tæpri 1°. Þetta þýðir að borið saman við rækjuveiðar sumarið 2000, þá er skipið að halla einni gráðu meira í stjórnborða við snúning á togi eftir kranaásetningu. Er þetta miðað við að öll önnur hleðsla sé sambærileg, aðstæður þær sömu og sama beiting á skipi og veiðarfæri;
  - að einn liður breytinga í Póllandi var smíði nýs toggálga. Skoðað hefur verið hvaða breyting átti sér stað. Samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum lætur nærri að upphengipunktur togblakka á gamla gálganum sé í hæðinni 7,80 m yfir grunnlínu. Upphengipunktur togblakka í nýja gálganum samkvæmt nákvæmum teikningum frá Pólverjunum gefa þá niðurstöðu að hann sé í hæðinni 8,60 m yfir grunnlínu. Munur á hæð átakspunkta er þar af leiðandi 0,80 m;
  - að ásetning skrufuhrings hefur stórbætt toggetuna, einkum á hægri ferð. Burtséð hversu þyngra nýja veiðarfærið var, þá má ljóst vera að vélin hefur verið keyrð léttari á togi eftir breyt-



- ingu. Fram kom hjá skipstjóra í sjóprófi, sem stýður þetta, að álagið hafi verið minna. Það breytir hins vegar ekki því að með ásetningu skrófuhings var unnt að beita skipinu mun meira með tilheyrandi uppbyggingu átaks í togvira;
- að fyrir breytingar, sumarið 1999, var notað rækjutroll, svonefndur Bastarður 1770, en eftir breytingar vorið 2000 svonefndur Bastarður 2115;
  - að við rannsókn málsins hafa verið settar fram tvær tilgátur um hvað leiddi til þess að skipið missti svo skyndilega stöðugleika og sökk:
    - I. hallavægi í snúningi og skertur stöðugleiki vegna sjóleka í lest með síðara innstreymi um opna síðulúgu;
    - II. hallavægi í snúningi án stöðugleikaskerðingar vegna skrokkleka og innstreymi um opna síðulúgu;
  - að tilgáta I gengur út frá því að þrátt fyrir hallavægi í stjórnborða vegna snúnings, á bilinu 10-15°, og snúning upp í 4ra stiga vind og sjó 3-4, þá hafi það verið hættulaust að hafa opna síðulúgu sb-megin á aðgerðarpilfari, þar hafi ekki neitt sjómagn sem máli skiptir getað komist inn, en vegna sjóleka inn í lest skipsins hafi myndast sjóflýgur af þeirri stærðargráðu að hallahorn jókst stórlega með þeim afleiðingum að skipið fór að taka sjó inn um opna netalúgu, sjór sem átti greiða leið í afturskipið, þar sem allar leiðir stóðu opnar;
  - að tilgáta II gengur út frá því að hallavægi í stjórnborða vegna snúnings, á bilinu 10-15°, og snúningur upp í 4ra stiga vind og sjó 3-4, hafi orsakað það að sjór gat gusast inn um opna síðulúgu, með stigvaxandi áhrifum hallahorns og fríborðs skerðingar, allt þar til að varanlegt flæði byggðist upp með þeim afleiðingum að sjór átti greiða leið í afturskipið, þar sem allar leiðir stóðu opnar;
  - að í samburði á þessum tveimur megin tilgátum er tekið fyrir að hve miklu leyti þær virðast ganga upp gagnvart ástandi skips, aðstæðum og aðgerðum sem upp komu í veiðiferðinni; hvaða stjórn tök voru í gangi; hvernig var beiting skips; ástand og viðhald á skrokk og austurbúnaði; að ekkert liggur fyrir um sjó í lest skipsins; að skipið virðist fá aukinn halla á til þess að gera fáum mínútum; að stýrimaður sér sjó renna inn um opna síðulúgu. Nánari greining: 1) Aðgerðin að snúa á togi, 2) Snúningsáttin, 3) Stjórn tök, 4) Beiting stýris í stjórnborða, 5) Veðuraðstæður, 6) Aukinn halli skyndilega, 7) Áhrif sambærilegs sjómagns í lest og á millipilfari, 8) Hvað var vitað um sjó inn í viðkomandi rými;
  - að fram kom hjá skipverjum að yfir sumartímann hafi getað verið loftlaust í skipinu og því hafi netalúgan verið höfð opin;
  - að samþykkt stöðugleikagögn komu fyrst um borð um ári eftir breytingu, og að í íslenskri þýðingu gagna um hvað ber að varast var verulegur agnúi á vissum lyklatríðum í leiðbeiningum til skipstjórnarmanna eins og varðandi vatnsþetta lokun skips til sjós;
  - að sögn skipstjóra var ekki viðvörunarbúnaður (neyðarbjalla) í brú eins og skylt er í skipum yfir 24m í skráningarlengd, heldur aðeins bruna viðvörunarkerfi;
  - að fjarlosunarbúnaður gúmmíbjörgunarbáta virkaði fullkomlega;
  - að í skipinu var fríttfljótandi neyðarbauja (EP-IRB) eins og reglur gerðu ráð fyrir. Þegar skipverjarnir voru komnir í gúmmíbjörgunarbátinn sáu þeir neyðarsendinn fljóta skammt frá og ljós á honum gaf til kynna að hann væri að senda. Þrátt fyrir það gangsettu þeir neyðarsendi í gúmmíbjörgunarbátinum;
  - að fríttfljótandi neyðarsendirinn á að senda út á tíðnunum 406 MHz og 121,5 MHz en sendingar á 406 MHz fóru ekki að berast fyrr en 10:55 eða tæpum átta tímum eftir að Una í Garði sökk. Sendingar frá tveimur neyðarsendum á 121,5 MHz fóru að berast til björgunarmiðstöðvar í Noregi kl. 03:58;
  - að sendingar á 406 MHz senda út kóða sem gefur til kynna um hvaða skip sendingar eru að berast frá;
  - að ítarleg rannsókn fór fram á neyðarsendi Unu í Garði þar sem í ljós kom að rangar rafhlöður ollu því að sendirinn hóf ekki að senda á 406 MHz fyrr en raun bar vitni;

- að kl. 05:22 kom ósk um að flugvél Flugmála-stjórnar yrði send til leitar og kom hún að tveimur björgunarbátum kl. 06:43;
- að skipbrotsmenn sögðu að eftir að þeir sáu til flugvélarinnar kveiktu þeir á reykblýsi og veif-uðu en áhöfn hennar hafi aldrei gefið til kynna að hún hefði tekið eftir þeim.

Nefndin lét vinna ítarlega skýrslu um sjóslys þetta, með sérstakri áherslu á stöðugleika- og hleðslu-ástand skips, nýlegar breytingar á skipi, svo og beitingu skips við að snúa með veiðarfæri og fleira því tengt. Þá var einnig framkvæmd ítarleg rannsókn á neyðarsendi skipsins.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu þess að skipið fórst vera að vatnspéttanlegur eiginleiki þess var rofinn með því að hafa netadráttarlúgu opna svo og að hafa opið frá aðgerðarþilfari inn í stakkageymslu þaðan sem sjór átti greiða leið inn í íbúðarrými.

Vegna snúnings skipsins á togi í stjórnborða með opna netadráttarlúgu sem sneri þvert á vind og sjó, þar sem halli hefur verið á bilinu 10-15°, hafi sjór náð að gutla inn á milliþilfarið (aðgerðarþilfarið) með stigvaxandi áhrifum allt þar til varanlegt flæði inn um lúgu byggðist upp. Minnsta fríborð upp í lúgu við um 12° halla var einungis um hálfur metri. Ekki þurfti nema um 2-3 tonn til að auka hallahornið tilsvandi, þ.e. um 2-3°, með stigvaxandi áhrifum sjóinnátaka. Þar sem opin leið var frá aðgerðarþilfari aftur í stjórnborðsgang og frá honum inn í íbúðarrými afturskips, og skipið með stafnhalla aftur, leitaði sjórinn þá leiðina. Miðað við að um hálf tölulúguop færi í kaf tók það einungis um hálfu mínútu að fylla afturskipið, skipið fékk aukinn stafnhalla aftur, stjórnborðshalli ágerðist með tilheyrandi stöðugleikaskerðingu vegna flutnings þyngdarpunkts til hliðar og upp, jafnframt því að hallavægi frá ytri kröftum svo sem víraátaks var enn til staðar.

Nefndin áréttar það að öryggi skips og þar með áhafnar er stefnt í hættu með opnum lúgum til sjós, þar sem fyllsta öryggis er ekki gætt, og þær opnar án þess að þjóna tilgangi við beinar veiðiaðgerðir skips. Þá telur hún að tryggja eigi fullkomna lokun milli vinnurýmis og íbúðarrýmis

eins og reglur gera ráð fyrir. Fullnægjandi vatnspétt lokun eykur lekastöðugleikann, seinkar því ferli að skip fari niður, en ekki minnst og mikilvægast tryggir betur undankomuleiðir og lengir þann tíma sem mönnum gefst til að yfirgefa skip.

#### TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur að sjóslys þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt:

1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun skips sé ávallt í lagi og vatnspétt lokun tryggð í rekstri skips.
2. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörunarmerki við vatnspéttar hurðir sem undirstrika þýðingu þess að þær séu ávallt hafðar lokaðar til sjós nema þegar brýna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar.
3. Nefndin bendir á nauðsyn þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt fyrirkomulagsteikning öryggisbúnaðar sé um borð eins og reglur mæla fyrir.
4. Nefndin bendir á að eftir að breytingar hafi farið fram á skipum skuli haffæriskírteini ekki gefið út fyrr en samþykkt stöðugleikagögn liggja fyrir enda eru þau hluti af skipsskjöllum, sem skipstjórnarnamenn eigi að kynna sér.
5. Nefndin hvetur til enn frekari átaks í fræðslu um stöðugleika skipa þar sem rík áhersla verði m.a. lögð á grundvallaratriði eins og að útreiknuð stöðugleikaatvik byggji á vatnspéttri lokun skipsins.
6. Nefndin bendir á mikilvægi þess að neyðarmerkjakerfi (neyðarbjalla) sé virkt í skipum og að skipverjar fái þjálfun í að bregðast við því.
7. Nefndin vill ítreka fyrri ábendingar um að Siglingastofnun Íslands fylgi því eftir að björgunaráæfingar séu haldnar í samræmi við reglugerðir og að ekki verði gefin út haffæri fyrr en úr því hafi verið bætt.
8. Nefndin bendir á að fylgt sé eftir reglum um vistarverur áhafna fiskiskipa um að fullnægjandi loftræsting geti átt sér stað við öll skilyrði.

Nr. 105 / 01

**3. Ófeigur II VE 324****SEKKUR Á TOGVEIÐUM, EINN SKIPVERJA  
FERST EN ÁTTA BJARGAST****GÖGN:**

Lögregluskýrslur  
Endurrit sjóprófs  
Veðurspár og lýsing  
Skýrsla Emils Ragnarssonar skipaverkfræðings  
Skýrslur nefndarinnar  
Stöðugleikagögn  
Ýmis gögn Siglingastofnun Íslands

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. nóvember 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmarí Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Sunnudaginn 2. desember 2001 um kl. 07:30 fór Ófeigur II VE 324 úr höfn í Vestmannaeyjum til togveiða.

Eftir tæplega 3ja sólarhringa útivist var skipið að togveiðum suður af Vík í Mýrdal við 3ja mílna landhelgislínuna. Upp úr miðnætti 5. desember var skipstjóri að toga á lensi í austurstefnu í slæmu veðri er trollið festi, og var 1. stýrimaður þá nýkominn í brú til að leysa hann af. Skipstjórinn hífði í togvírana, fyrst með svonefndum auto-búnaði, en síðan með aðaldælum handvirkt. Sjór gekk stanslaust yfir skipið að aftan, og er kveikt var á myndavélum sem voru í lokuðu togvindrúmi aftast á milliþilfari, kom í ljós að mikill sjór var að koma í rýmið. Hífing var stöðvuð og um leið byrjaði skipstjóri að slaka út vírum og sendi 1. stýrimann niður til að láta vélstjóra aðgæta hvort lensidælur hefðu ekki örugglega farið á togvindrúmið. Skipstjóri reyndi að snúa skipinu upp í sjó og vind, en ágjöfin var alveg stanslaus afturá og skipið náði aldrei að hreinsa sig og togvindrúmið fyllist. Þegar skipstjóri var nær búinn að snúa skipinu upp í, kominn með vindinn rúmlega þvert á stjórnborða, sló togvindum út. Þá var 1. stýrimaður kominn upp í brú aftur.

Vélavörður sem staddur var á aðgerðarþilfari eftir festu fékk boð frá 1. stýrimanni um að aðgæta með lensidælur í togvindrúmi og fór strax



Ófeigur II ©Tryggvi Sigurðsson

Ófeigur II VE 324. Skipa-  
skr.nr. 2030, Smíðaður:  
Svíþjóð 1990 úr stáli,  
Stærð: 138 brl. 250 bt.,  
Mesta lengd: 25,95 m  
Skráð lengd: 24,34 m.,  
Breidd: 7,30 m dýpt: 5,85  
m., Vél: MAN B&W  
Alpha 725 kW, árgerð  
1990, Fjöldi skipverja: 9

niður í vélarúm um bakborðsvélarreisl. Sá hann þá að það seytleði sjór inn á þilfar um hurð sem aðskildi togvindrúmi frá vélarreislinni, en ekki að sjá að sjór kæmi annars staðar frá. Hann sá að báðar brunndælurnar fyrir togvindrúmi voru í gangi og bætti þriðju dælnni (aðallensidælnni) við sem var í vélarúminu. Skömmu síðar kom yfirvélstjórinn í vélarúm til að aðgæta með lensingar, en fór síðan aftur upp, en vélavörður hélt áfram störfum í vélarúmi.

Eftir að togvindum sló út kallaði skipstjórinn um kallkerfi niður í lest, þar sem hann vissi að menn voru að störfum, og sendi jafnframt 1. stýrimann niður til öryggis. Þá var kallað að neðan að það væri farið að flæða inn að aftan. Um líkt leyti sendi hann út neyðarkall, sem numið var af Danska Péttri VE 423, sem var næsta skip, sem síðan endursendi neyðarkallið á rás 16 til loftskeytastöðvarinnar í Vestmannaeyjum.

Að sögn vélavardar var yfirvélstjórinn að koma upp á vélarreislina þegar smá sjógusa kom niður í vélarúmið, en þá var verið að snúa í stjórn upp í vind og sjó. Skömmu síðar kom sjóflaumur niður í vélarúm og yfirgaf vélavörður þá vélarúmið. Varð hann var við að grein í vélarúmi sló út, og sameiginlega lokuðu vélstjórnarnir hurðum frá vélarreisl fram á aðgerðarþilfar og frá því fram í íbúðir (stakkageymslu).

Vélstjórnarnir voru síðastir upp í brú, en þá voru lestarmennirnir ásamt 1. stýrimanni komnir í brú og búnir að handlanga upp björgunarbúninga sem voru í íbúðagangi bakborðsmegin á togþilfari. Öllum skipverjum tókst að klæðast þeim, ýmist inni eða að fullu úti, nema yfirvélstjóranum. Er skyndilegur bakborðshalli kom á skipið, sem var orðið mjög sigið að aftan, forðuðu skipverjar sér út um hurð stjórnborðsmegin á brú. Skipstjóranum tókst ekki að komast út um brúarhurðina og fór hann niður með skipinu, en tókst um síðir að komast út um brúarglugga.

Átta skipverjum tókst að komast í tvo gúmmí-björgunarbáta sem losnuðu sjálfkrafa frá skipinu, skipstjórinn í annan, en 7 skipverjar í hinn. Innan klukkustundar frá því að neyðarkall var sent út hafði áhöfn Danska Péturs VE 423 bjargað skipverjunum 8. Ekkert sást til yfirvélstjórans. Leit fór fram um nóttina og daginn eftir að skipverjanum sem saknað var af nærstöddum skipum, auk þýrlna frá Landhelgisgæslunni. Hún bar ekki árangur.

Líkamsleifar skipverjans sem fórst fannst í sandfjöru í Lónsvík, 100m austan við Grænklett í landi Hraunskots í Lóni í lok janúar 2002.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að helstu breytingar á skipinu frá upphafi voru nýjar öflugri togvindur árið 1993, kjölfestukjölur árið 1995 og andveltigeymir árið 1996;
- að undangenginni búnaðar- og vélskoðun í janúar 2001 var gefið út haffærisskríteini með gildistíma til 19. janúar 2002;
- að athugasemdir voru frá janúar 2001 varðandi tessa á lúgu á milliþilfari. Þá var teikning af fyrirkomulagi öryggisbúnaðar ekki um borð;
- að síðasta bolskoðun fór fram á skipinu í apríl 2000. Botn- og síðulokar voru þá einnig skoðaðir;
- að stöðugleikagögn voru byggð á hallaprófun sem fór fram í apríl 1997, en þá voru allar áðurnefndar breytingar afstaðnar. Samkvæmt gögnum stóðst skipið öll hleðslutílvik, nema yfirírsingu;
- að í áhöfn voru níu skipverjar: skipstjóri, 1. stýrimaður, 2. stýrimaður, yfirvélstjóri, vélavörður, matsveinn, netamaður og tveir hásetar;
- að birgðir um borð er látið var úr höfn voru um 23.600 lítrar af brennsluolíu (20,30 tonn), um 17.600 lítrar af ferskvatni (17,60 tonn), 62 stk fiskikör af 660-gerð og 20 af 460-gerð (3,98 tonn), ís að mestu í lest (20,00 tonn). Þá er ótalinn þungi veiðarfæra, troll, hlerar og vírar (um 18,90 tonn), áhöfn og vistir og búnaður (2,00 tonn), vökvi í andveltigeymi (4,10 tonn) og annað (1,10 tonn);
- að eiginþyngd skipsins var 356,70 tonn, og með framangreindum þunga upp á 87,98 tonn var særymi skips 444,68 tonn. Umrædd

hleðsla gaf mótaða djúpristu miðskips um 3,91 m miðað við grunnlínu og stafnhalla fram upp á 0,10 m;

- að skipið var með svonefnt systratroll með 140 feta höfuðlínu og hlera af Perfect-gerð, um 4,5-5m<sup>2</sup>, 1.350 kg;
- að um kl. 22:00 þ. 4.12. var trollið látið fara og togað í vesturstefnu á móti, en um klukkustund síðar snúið og togað í austurstefnu undan vindi og sjó. Skipstjóri var á togvaktinni, en aðrir skipverjar voru við frágang afla eða á frí-vakt;
- að sögn skipstjóra var togað á um 30 faðma dýpi með 135 faðma af vír úti, toghraði 3,6-3,8 hn, og átak í víra 3,4-3,5 tonn;
- að sé gengið út frá upplýsingum um álag á vél, skrifubáttum skips o.fl., hefur meint togvíraátak verið reiknað út 2x3,89 tonn. Miðað við toghorn, togdýpi og víralengd úti, fæst að dráttarmótstaða trollsins hefur verið um 7,54 tonn og lóðrétt víraátak 1,92 tonn;
- að miðað við ástand skips á togveiðum um kl. 00:15 þ. 5.12., þá lætur nærri að særymi skips hafi verið um 450 tonn, mótuð djúprista miðskips um 3,97 m og stafnhalli fram upp á 0,31 m. Útreiknuð málmiðja þess (GM) var um 0,444 m í þessu hleðslutílviki;
- að byggt á upplýsingum skipverja, veðurathugunarstöðva, öldudufls og nálægs skips, hefur veður þegar og eftir að skipið festi verið metið sem: Vindátt VSV (250°), 21 m/s (40,5 hn), eða 8-9 gömul vindstig, sjór ó, mikill sjór, ölduhæð 5-6 m;
- að staðfest er að skipið var með ofurlitla bbslagsíðu á toginu;
- að við festu og hífingu afturábak fór sjór að ganga yfir skipið að aftan, og að líkindum tók af seglhulsur sem lokuðu togvíralúgum. Tók sjór að streyma niður í togvindurými. Í lok hífingar, áður en útslokun hófst, var umtalsvert sjómagn komið í togvindurýmið, u.þ.b. upp á efri brún tromlu, magn sem reiknað hefur verið nálægt 23 tonnum. Auk þess sem sjór lá afturskips, í skuthólfum sitt hvorum megin við skutrennu, og aftast í vörpurennu, en skutrennulokinn var uppi. Magn þetta hefur verið metið um 22 tonn. Með þessum þunga, ásamt meintu auknu

- átaki sem byggðist upp við hífingu afturábak, hefur meint hleðsluástand á þessari stundu verið reiknað sem særymi upp á 499 tonn, með aldjúprista á miðju 4,10 m miðað við grunnlínu, og stafnhalli aftur upp á 1,05 m. Samkvæmt þessu er fríborð á gaffli einungis rétt um metri og lunningarhæð álíka;
- að fyrir framangreint hleðslutilvik var stöðugleiki verulega skertur, meint málmíðjuhæð um 0,21 m, vegna þessarar sjósöfnunar í togvindurými og á togpílfari, með þyngdarpunkt verulega hærri en þyngdarpunkt særymis sem fyrir var, auk þess óhefta vökvayfirborðs sem myndaðist, einkum í togvindurými;
  - að þegar hífing var stöðvuð var búið að hífa um 40 faðma af togvír inn;
  - að þegar reynt var að snúa skipinu í stjórnborða upp í sjó og vind, samfara útsökun á vírum, var skipið óhjákvæmilega veikara gagnvart slagsíðuáhrifum; átak frá togvírnum í stjórn hefur gefið nokkurt hallahorn í stjórnborða, þrátt fyrir vindálag á stjórnborðssiðu, þar sem áhrifa frá sjófleygum í stjórn gættir einnig vegna sjós í togvindurými og á togpílfari;
  - að víralúgur fyrir togvindurými höfðu verið stækkaðar þegar skipt var um togvindr árið 1993;
  - að skipið var nýkomið úr slipp þar sem það hafði verið málað og var þá gengið frá seglhulsum sem umluktú víralúgur að togvindurými;
  - að stiga-/skorsteinshús aftarlega á togpílfari bakborðsmegin var með hurð á afturpili í um 3ja metra fjarlægð frá skutgaffli, sem opnaðist út að bakborðslunningu. Um þessa hurð var gengið milli þess sem menn voru að vinna við töku og köstun á trolli og í aðgerð, og lá stigi upp frá vélarreisl bakborðsmegin upp í umrætt stíghús;
  - að frá vélarreisl var hurð aftur í togvindurými og fram á aðgerðarpílfar, en einungis stígaop beint niður í vélarúm frá vélarreislinni;
  - að um þessa hurð var síðast gengið um 10-leytið um kvöldið þ. 4., þegar trollið var síðast látið fara;
  - að fram kom hjá skipverjum að alvanalegt hafi verið að loka þessari hurð með einum tessa, miðjutessanum, og tessi fremur liðugur. Hurð þessi var ekki með hurðarlæsingu;
  - að rík áhersla var lögð á að hafa þessa hurð lokaða;
  - að eftir að vélavörður var búinn að lensa í einhvern tíma með þremur dælum úr togvindurými flautaði aðvörðun í stýrisvélarúmi, og skipti hann þá þriðju dælunni yfir á stýrisvélarými og tæmdi það strax, var nánast ekkert magn að hans sögn. Skipti þá dælunni aftur yfir á togvindurýmið;
  - að eftir að fyrstu sjógusurnar koma niður í vélarúm um stígaopið setti vélavörður þriðju dæluna (aðallensidæluna) á vélarúmið og hóf undirbúning að því að bæta fjórðu dælunni við, þ.e. spilliolíudælu með barka sem unnt var að setja aukalega á vélarúmið. Um líkt leyti kom það mikill flaumur niður í vélarúm að hann sá að ekki var um annað að ræða en forða sér. Um líkt leyti fór rafmagnsgrein af vélarúmi;
  - að vélavörður átti í erfiðleikum með að komast uppúr vélarúminu, en er upp á vélarreisl var komið sá hann að hurð á togvindurými hafði ekki gefið sig, heldur kom sjórinn ofan frá, niður um stíga á umræddu stíga-/skorsteinshúsi. Hann hraðaði sér fram á aðgerðarpílfar og lokaði vatnspéttri hurð, sem aðskildi vélarreislina frá aðgerðarpílfari, hitti þar yfirvélstjórnann sem var að aðgæta hvort allir væru komnir upp úr lestinni. Yfirvélstjórninn upplýsti vélavörðinn um að svo hafi verið og saman héldu þeir fram í stakkageymslu og lokuðu vatnspéttri hurð sem aðskildi hana frá aðgerðarpílfarinu. Þeir héldu síðan upp í brú, yfirvélstjórninn síðastur;
  - að engin víska er fyrir því að bein tenging sé á milli þess að togvindurúm slær út og þess að einhver vélarúmsgrein slær út. Atburðarásin bendir til þess að vélarúmsgrein fari út síðar;
  - að ljósgrein í vélarúmi var tvískipt, bakborðsmegin var grein sameiginleg með ljósum í vélarreisl og bb-stíghúsi, og þar voru einnig rafmagnstenglar, undir stíga upp í bb-stíghúsið;
  - að svonefnd stýridæla (servodæla) fyrir togvindustjórnun, sem var rafdrifin, var á afturpili vélarúms sb-megin uppundir pílfari. Frá henni kom rafmagnskapall eftir afturpili vélarúms yfir að bakborðssiðu og fram með henni að aðaltöflu sem var fremst í vélarúmi bakborðsmegin, sneri þversum. Rafmagnsgrein fyrir þessa

- dælu var sú sama og fyrir stýrisvél, brunndælu á aðgerðarþilfari og afkastamikla Flygt-dælu í togvindurými;
- að stýri-/nemabúnaður (spólurofar o.þ.h.) fyrir togvindur voru í sjálfu stýrisvélarrýminu undir miðju togvindurýminu. Dæmi eru um þar sem slíkur búnaður er á aðgerðarþilfari og hefur orðið fyrir vatnsaga að það slái út fjarstjórnun í brú. Sumt af búnaði þessum lá neðar en raf-/vökvadælu fyrir stýrisvélina. Lensing upphaflega úr stýrisvélarrými tók mjög stuttan tíma, en ætla má að frekari söfnun hafi getað orðið síðar, en þá ætti aðvörun að hafa komið aftur;
  - að frá vélarreisin bakborðsmegin lá 1'' rör úr litlum brunni neðan við stiga sem endaði í um 200 lítra brunni í miðju stýrisvélarrými. Sjór sem smitaðist í fyrstu gegnum ópétta hurð bakborðsmegin á togvindurými leitaði því ofan í þennan brunn og getur því skýrt viðvörun þá sem fram kom um sjó í stýrisvélarrými;
  - að við sjósöfnun í stýrisvélarrými gæti sjór vegna mikilla hreyfinga skips náð að skvettast á hugsanlegan viðkvæman nemabúnað fyrir togvindustjórnun og slegið henni út;
  - að við það að sjór fór að streyma niður stiga-hús bakborðsmegin gæti bleyta sem fór í tengla hafa slegið út ljósagrein í vélarúmi;
  - að við rannsókn málsins hafa verið settar fram tvær tilgátur um hvað leiddi til þess að skipið missti svo skyndilega stöðugleika og sökk:
    - I. innstreymi í vélarúm skipsins um opna hurð á bakborðs stigahúsi á efra þilfari;
    - II. innstreymi í vélarúm skipsins vegna þess að þil eða annað í stigahúsi gaf sig;
 Tilgáta I gengur út frá því að sökum þess að hurð á bakborðs stigahúsi var ekki tryggilega lokað, og vegna veltuhreyfinga úr stjórnborða í bakborða er reynt var að snúa skipinu í stjórn sem myndaðist við víraátak og aðstæður og það féll aftur fyrir er togvindur stöðvuðust, hafi hún náð að opnast. Við það átti sjór greiða leið niður á vélarreisin á millipilfari og þaðan áfram í vélarúm skipsins. Þessi þungi ásamt þunga sem fyrir var frá sjófullu togvindurými, átaks frá togvörum og sjó á afturpilfari olli því að fullnægjandi lekastöðugleiki var ekki til staðar, auk þess sem meiri sjósöfnun bakborðs-

megin gaf slagsíðu, þessi áhrif til samans gerðu það að verkum að skipið sökk með skutinn á undan.

Tilgáta II gengur út frá því að hurð hafi verið tryggilega lokað, en af einhverjum orsökum hafi þil eða annað í stigahúsi gefið sig. Við það átti sjór greiða leið niður á vélarreisin á millipilfari og þaðan áfram í vélarúm skipsins. Þessi þungi ásamt þunga sem fyrir var frá sjófullu togvindurými, átaks frá togvörum og sjó á afturpilfari olli því að fullnægjandi lekastöðugleiki var ekki til staðar, auk þess sem meiri sjósöfnun bakborðsmegin gaf slagsíðu, þessi áhrif til samans gerðu það að verkum að skipið sökk með skutinn á undan.

- að í samanburði á þessum tveimur megin tilgátum er tekið fyrir að hve miklu leyti þær virðast ganga upp gagnvart ástandi skips, aðstæðum og aðgerðum sem upp komu í veiðiferðinni. Hér eru tekin fyrir staðfest atriði eins og hvaða stjórnök og aðgerðir voru í gangi, hvernig voru aðstæður og beiting skips; að fyrir liggur að nýlega hafði verið gengið um hurð á bb-stigahúsi og ekkert aðgætt að lokun hennar eftir að festi; að fyrir liggur að sjór kom ofan frá bb-stiga-/skorsteinshúsi; að ekki voru önnur op á bb-stigahúsi beint niður á vélarreisin; að umtalsvert magn rann inn í skipið á skömmum tíma;
- að við rannsókn málsins hafa tímasetningar verið metnar sem þessar: Skipið festir kl. 00:15; togvindur slá út og neyðarkall sent út kl. 00:22 og um svipað leyti hefst innstreymi inn í stigahús; skipið sekkur kl. 00:26, eftir að um 100 m<sup>3</sup> rými (vélarúm og vélarreisin) hefur fyllst og togpilfar á gafli komið í kaf; áhöfn Danska Péturs VE bjargaði skipstjóranum úr öðrum gúmmibátnum kl. 00:45 og síðan 7 skipbrotsmönnum úr hinum bátnum kl. 01:15;
- að ekki var um borð samþykkt öryggisplan af skipi;
- að fram kom hjá skipverja að lítið hafi verið um lögboðnar björgunaræfingar;
- að björgunarbúningar voru á aðgengilegum stað að mati skipverja;
- að vel tókst til með sjálfvirka sjósetningu gúmmibjörgunarbáta.

Nefndin lét vinna ítarlega skýrslu um sjóslys þetta, þar sem leitast var við að varpa sem gleggstu ljósi á tildrög þess.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur líklegustu skýringuna á því að skipið missti stöðugleika og sökk á mjög stuttum tíma vera þá að hurð á bakborðs-stigahúsi opnaðist þar sem hún var ekki tryggilega lokað og sjór flæddi þar inn.

Nefndin telur að við hífingu skips afturábak úr festu hafi sjópungi lagst á illa lokaða hurðina sem var algengt að loka aðeins með einum tessa af sex með þeim afleiðingum að tessi hafi fallið í opunarstöðu. Þegar útslökun hófst og keyrt var undir álagi með skurð áfram, stýrisbúnaði beitt í stjórn, og áttak myndaðist frá togvírurum í sama borð, hafi skapast hallahorn í stjórnborða og hafi pressa frá sjópunga á hurðina minnkað og mjög líklegt að hún hafi opnast. Meðvirkandi þættir gætu hafa verið titringur sem orsakaðist við stjórnstöð skrúfu og beitingu stýrisbúnaðar.

Þegar togvindum sló út, fóru þær á bremsu, útslökun stöðvaðist. Skurði var aflétt og hægt á skipinu. Áttak á víranna jafnaðist, skipið réttist við og lagðist jafnvel í bakborða eins og fyrr. Við það eru líkur á að bakborðshurðin hafi opnast, þá ótessuð, út að lunningu, sjór flætt þá áfram inn að aftan, ásamt því að sjór sem fyrir var á togpílufari lagðist meira í bakborða og sjór byrjað að streyma inn um hurðina.

Eftir þetta átti sjór greiða leið niður á vélarreisin á millipílufari og þaðan áfram í vélarúm skipsins. Þessi þungi ásamt þunga sem fyrir var frá sjófullu togvindrými, áttaks frá togvírurum og sjó á afturpílufari skerti lekastöðugleika skipsins verulega, auk þess sem meiri sjósöfnun bakborðsmegin gaf slagsíðu. Þessi áhrif til samans gerðu það að verkum að skipið sökk með skutinn á undan.

Nefndin telur það grundvallaratriði við aðstæður sem þessar að aðgæta strax sérstaklega um vatns- og veðurþéttanleika skipsins.

#### TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur að sjóslys þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt:

1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun skips sé ávalt í lagi og vatnspétt lokun tryggð öllum stundum.
2. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett sé upp viðvörðunarkerki við vatnspéttar hurðir sem undirstrikar þýðingu þess að þær séu hafðar tryggilega lokaðar meðan skip er laust nema brýna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar.
3. Nefndin telur það verulegan ágalla í fyrirkomulagi að enginn aðskilnaður sé frá aðalstiga-gangi sem tengir veður- og millipílufar saman, og sjálfu vélarúminu.
4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt öryggisplan sé um borð eins og reglur mæla fyrir.
5. Nefndin hvetur til áttaks í fræðslu um stöðugleika þar sem undirstrikað er m.a. það grundvallar atriði að útreiknuð stöðugleikatilvik byggi á vatnspéttari lokun.
6. Nefndin ítrekar mikilvægi þess að björgunaræfingar séu haldnar.
7. Nefndin bendir á mikilvægi þess að nemabúnaður fyrir vindustjórnun sé ekki á stöðum þar sem hætta sé á vatnsaga.

Nr. 107 / 01

#### 4. Svanborg SH 404

##### VERÐUR VÉLARVANA OG FERST VIÐ SVÖRTULOFT, ÞRÍR MENN FARAFT, EINN BJARGAST

#### GÖGN:

Rannsókn lögreglu

Ferilskráning frá Tilkynningarskyldu

Upptaka frá skýrslutöku RNS af skipbrotsmanni

Ljósmyndir af vettvangsskoðun RNS í systurskip,

Esjar Rifi og Valur Ólafsvík

Rannsóknargögn nefndarinnar

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. október 2003 af Inga Tryggvasyni, Emil Ragnarssyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.



Svanborg©Daniél Sigurðsson

Svanborg SH 404. Skipa-  
skránnr. 2344, Smíðað:  
Hafnarfirði, 1999/4,  
Brúttórúmllestir: 30, Brúttó-  
tönn: 42, Mesta lengd:  
15,65 m., Skráð lengd:  
14,40 m., Breidd: 4,99  
m., Dýpt: 2,26 m., Vél:  
Caterpillar3406E 336 kW  
(456 hö), Áhöfn: 4

Athugasemdir bárust við drög að lokaskýrslu sem að mati nefndarinnar gáfu ekki tilefni til breytinga á henni.

Svanborg SH fór á sjó milli kl. 08:30 - 09:00 að morgni 7. desember 2001. Milli kl. 17:00 og 18:00 þegar skipið var stöð grunnt vestur af Snæfellsnesi, á Sandabrunn, fór veður að versna og varð slæmt á skömmum tíma.

Um svipað leyti slitnaði stertur og lagt var af stað norður fyrir Öndverðarnes með voðina úti og með á að giska 12 tonn af fiski í. Vegna veðurs lét skipstjóri skera pokann frá og skipverji sem var í lest kom upp á þilfar. Var lestarlúgu lokað og hún skákuð aftur. Afgangur voðarinnar var tekin af tromlu og komið fyrir til bakborða á móti veðri.

Samkvæmt lýsingum skipverja sem komst af var sjór fljótur að rífa sig upp en vestlæg alda hafði verið fyrr um daginn. Brot hafi riðið yfir bátinn og hann hallast í a.m.k. 10-15° en þeir þrír skipverjar sem voru á þilfari köstuðust þó ekki til. Í sama mund upplýsti skipstjóri að aðalvél hefði stöðvast og fór hann sjálfur niður í vélarrúm til að freista þess að gangsetja hana. Skipstjóri virtist koma aðalvélinni í gang en þó aðeins í u.þ.b. 1-2 mínútur en svo ekki meir þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir. Ljósavél var í gangi allan tímann meðan á þessu stóð en hún drap á sér en fljótlega tókst að koma henni í gang aftur.

Var þá ákveðið að setja út akkeri. Greiðlega tókst að koma út stjórnborðs akkeri og hélt það um tíma, en bakborðs akkeri stóð á sér og þurfti barefli til að koma því út. Bakborðs akkeri náði ekki festu til að byrja með en slitnaði skömmu eftir að það náði festu. Ekki er vitað hversu mikið var gefið út af vír en þegar akkeri gáfu sig var skipið í um 20-30 metra frá landi.

Svanborgu rak upp í klettana um kl. 18:17 við Svörtuloft á stað 64°50'54N og 24°01'47V og skorðaðist þar í fyrstu. Komust þrír skipverjar upp á stýrishús en einn hafði tekið útbyrðis skömmu

áður. Þegar báturinn hafði skorðast fóru tveir skipverjar niður á þilfar og freistuðu þess að ná taki á klettinum sem skipið hafði skorðast undir en án árangurs. Mikið ólag varð til þess að þeim skolaði fyrir borð en skipverjanum sem eftir var á stýrishúsinu náðist að bjarga með þyrlu varnarliðsins við erfiðar aðstæður.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skv. veðurathugunum frá Gufuskálum og Fróðarheiði breyttist veðrið úr austan 4 m/sek í vestan 41 m/sek á um það bil 30 mínútum;
- að strax um morguninn voru stormviðvaranir frá Veðurstofu Íslands sendar út og ítrekaðar í veðurfregnum;
- að samkvæmt vitnisburði þess sem af komst voru skipverjar meðvitaðir um slæma veðurspá;
- að ekki kom fram í samskiptum skipverja á Svanborgu SH og Steinunnar SH hvað hefði valdið því að aðalvél gekk ekki;
- að akkerin voru með 16mm (krafa er 13mm) keðjum fyrst í krókin, ca. 8m og síðan er 16mm vír sem tekur við inn á tromlu;
- að illa heyrðist í neyðarhandstöð sem skipstjóri tók úr brú;
- að skipverjar áttu í erfiðleikum með að ná björgunarbúningum úr plastinu sem þeir eru í og þurftu þeir að beita tönnum til að rjúfa plastið;
- að aðalvél var af svokallaðri B gerð Caterpillar 3406E og með rafeindarstýrðan gangráð;
- að loftinntakskassi fyrir vélarrúm var stækkaður í júní 2001 um 50cm og inntakinu snúið aftur vegna hávaða og vandræða með að vökvi átti greiða leið í vélarrúm;
- að loftinntak var með 6000m<sup>3</sup> blásara og 80cm hæð miðað við borðstokk;
- að samskonar bátar hafa átt í vandræðum með loftinntak og höfðu verið gerðar breytingar á einhverjum þeirra með því að setja síuinntak;
- að samkvæmt upplýsingum frá Ósey hf sem gekk frá loftræstibúnaði í skipinu var „stútur/loftkanall frá blásara og niður í vélarrúm. Hann endaði í vélarúmslofti“;
- að allur stjórnubúnaður vélar var í brú og gangsetning hennar í vélarrúmi;



- að ekkert mælaborð var í vélarrúmi heldur eingöngu gaumljós sem sýndu takmarkað um gang aðalvélar eða bilanir;
- að ef rafeindarstyrður gangráður missir rafmagn er ekki hægt að gangsetja aðalvélin;
- að aðalvélar af þessari gerð þola mikinn halla þannig að ólag sem veldur 10-15° halla hefur ekki áhrif á gang hennar;
- að í október eða nóvember 2001 drapst einu sinni á aðalvél en þá hafði gleymst að dæla á milli tanka;
- að skipt var um síur við hverja olíutöku;
- að samkv. teikningum á eldsneytisólíukerfi fer lekaolía af aðalvél í gegnum val-loka sem einnig þarf að skipta um þegar skipt er á milli síðutanka;
- að aðalvélin þurfti 396 l/klst af brennsluolíu til brennslu og kælingar;
- að aðalvél brennir um 80 l/klst á klst. undir fullu álagi;
- að Racor-síurnar bera 454 l/klst báðar saman, en eingöngu er keyrt á annarri.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að aðalvél skipsins stöðvaðist en ekki er ljóst hvers vegna.

Nefndin bendir þó á að vandamál hafa komið upp í systurskipum með samskonar loftblæstri til vélarúms vegna raka og saltmengunar. Einnig skal tekið fram að vandræði hafa komið upp með hliðstæð eldsneytiskerfi sem felst í of grönnum lögnum og of litlum olíusíum.

Nefndin telur að veðurspá dagsins hefði átt að gefa tilefni til þess að vera ekki á sjó á þessu svæði.

#### TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

1. Nefndin leggur til að hugað verði að staðsetningu loftinntaka á skipum og minnir á að til eru loftsíur með gildirur fyrir vökva.
2. Nefndin ítrekar þær ályktanir sem gerðar hafa verið um að útgerðar- og/eða skipstjórnarmenn fari eftir þeim viðvörðunum sem koma í veðurspám.
3. Nefndin bendir á að við rannsókn þessa máls og hliðstæðra mála hefur komið í ljós að í mörgum tilfellum eru skip með of litlar eldsneytissíur miðað við olíuflæði að vélum.

## SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:

Nr. 097 / 01

### 1. NÚPUR BA 069

#### VERÐUR VÉLARVANA OG REKUR Á LAND Í PATREKSFIRÐI

#### GÖGN MÁLSINS:

Lögregluskýrslur  
Skýrsla umboðsaðila  
Skýrsla Fjölvær um síur  
Rannsókn nefndarinnar

Lokaskýrslu afgreidd á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni. (Athugasemdir bárust nefndinni)



Núpur á strandstað@Jón A Ingólfsson

Núpur BA 069. Sk.nr. 1591, Smíðað: Szczecin, Póllandi, 1976/10, Stál, stærð: BT: 333, NT: 100, Mesta lengd: 38,69 m., skráð lengd: 35,51 m., Breidd: 7,60 m., Dýpt: 5,70m., Vél: Caterpillar 738 kW (1002 hö) Innflutt: 1981, Annað: Lengd 1998, Áhöfn: 14

Þann 10. nóvember varð Núpur BA 69 vélarvana á Patreksfirði og rak upp í fjöru rétt vestan við þorpið. Veður: SV 25-30m/sek.

Skipið hafði látið reka á firðinum ásamt fleiri skipum þar sem ófært var inn í höfnina á Patreksfirði en þangað var ferð skipsins heitið. Var siglt upp undir land að sunnanverðu í firðinum og síðan látið reka yfir fjörðinn. Um kl. 06:00 um morguninn þegar um 1 sml. var í landið að norðanverðu og um það bil sem það átti að fara að setja á ferð til að „kippa“ stöðvaðist aðalvél skipsins. Ekki tókst að koma vélinni í gang á ný. Hófu skipverjar þá undirbúning að tví að koma út akkerum en áður en það tókst rak skipið á land um 1 km utan við þorpið í Patreksfirði. Þá var klukkan 06:25. Skutu skipverjar línu í land og eftir að björgunarmenn komu á staðinn var fluglínutækjum komið upp en ákveðið að bíða með að taka skipverja í land þar til fjaraði meira. Kl. 08:32 var öllum skipverjum bjargað í land heilum á húfi.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið er búið Caterpillar 3512B aðalvél, með rafeindarstýrðum gangráðum, en vélstjórum skipsins tókst ekki að ræsa hana á ný;
- að þegar vélarvörður kom í vélarúm varð hann þess var að „tölva“ var ekki í sambandi. Opnaði hann stjórnþúlið og sá þá að miðöryggi hægra megin var útslegið;
- að sögn umboðsaðila búnaðarins er þetta öryggi fyrir:
  1. Segulstýrðra rofa fyrir handvirka ræsingu framhjá stjórnkerfi aðalvélarinnar.  
Áhrif: Ekki hægt að ræsa (starta) með rofanum fyrir handvirka ræsingu. Rofi þessi er staðsettur inni í sjórnskápm (mælaborði) vélarinnar.
  2. Segulspólu sem notuð er til að losa loftloka ef um neyðarstöðvun er að ræða (með neyðarstöðvunar-hnappi).  
(Straum þarf til þess að drepa á með lokunum.)  
Áhrif: Ef þetta öryggi er ekki inni þegar stutt er á neyðarstöðvunar-hnappinn, myndu loftlokurnar ekki virka, en þeirra hlutverk er að flýta stöðvun vélarinnar og er helst þörf ef gasmengun (brennanlegt gas) væri fyrir hendi í vélarúminu, en við slíkar aðstæður gæti vélin gengið án dieselólíu og væri við slíkar aðstæður stjórnlaus, þannig að ekki eru önnur úrræði en að loka fyrir loftið inn á vélinu.
- að þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir tókst ekki að láta aðalvélin ganga en hún tók við sér nokkrum sinnum. Gekk hún þá um stund í eitt skipti en með því að halda inni örygginu;
- að sama öryggi hafði slegið út að sögn skipverja einu sinni áður í september 2001 en málið ekki athugað frekar;
- að fram kom í útskrift úr hugbúnaði gangráðanna að öryggisbúnaður aðalvélarinnar hafði gefið til kynna í 105 skipti síðustu 679 vélastundir um lélegt olíurennisli til vélarinnar;
- að vélstjórar höfðu ekki orðið varir við áður nefndar aðvaranir;
- að varagangráður var fullur af sjó og ónothæfur þegar búnaðurinn var skoðaður á strandstað;

- að eldsneytissíur voru af RACOR gerð 75/1000 FGX sem er tvöfalt síukerfi. Keyrt hafði verið á aðeins annarri síunni þrátt fyrir að uppgefið flæði í gegnum hana væri 680 ltr. en vélin þurfti 1260 ltr.
- að mikið vatn reyndist vera í síum; í Racor síum: (1) 17,8% og (2) 3,5% og 19-25% í fín-síum á vél (5 stk.);
- að á aðalvélinni eru ekki aukasíur (Duplex) og ekki hægt að skipta um fínsíur á meðan aðalvél er í gangi;
- að skipt var um síur með óreglulegum hætti og tók mið af ástandi hverju sinni;
- að skipt hafði verið um aðra Racor síuna áður en farið var í umrædda veiðiferð;
- að fæðidæla reyndist í lagi;
- að vatn hefur komist í spíssa og reyndust þeir allir með ryðmyndun, sex af tólf með brotna gorma og bruni í dísum;
- að festingar akkera voru fastar þannig að skipverjar gátu ekki losað þau og látið falla;

#### NEFNDARÁLIT:

Orsakir strandsins má rekja til bilunar í aðalvélarbúnaði skipsins.

Allar líkur benda til þess að eftirlit með vélbúnaði hafi verið ábótavant sem leiddi til þess að bilun varð í aðalvél. Má þar nefna vatn og óhreinindi í brennsluolíukerfi og ástand á spíssum af sömu orsökum. Þá voru of litlar síur við vélinu. Nefndin telur ámælisvert að ítrekaðar aðvaranir um lélegt olíurennisli hafi ekki verið athugaðar.

#### TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

1. Nefndin hvetur þær útgerðir sem nota rafeindarstýrðan búnað við vélar að tryggja að vélstjórar eða vélaverðir fái fullnægjandi kennslu í notkun búnaðarins. Þá telur nefndin nauðsyn á að umboðsaðilar slíks búnaðar bjóði upp á námskeið í stjórnun og eftirliti á slíkum búnaði.
2. Nefndin bendir á að akkerisbúnaður skipa eigi ávallt að vera tilbúinn til tafarlausra nota enda er hér um að ræða öryggisbúnað sem mikilvægur er ef skip verður vélavana.

Nr. 106 / 01

## 2. M.s. Green Snow, erlent flutningaskip

### TEKUR NIÐRI Í RENNUNNI Á LEIÐ ÚT FRÁ GRINDAVÍK.

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 4. desember 2001 um kl. 19:40 var m.s. Green Snow á mjög lítilli ferð á siglingu út frá Grindavík og var hafnsögumaður um borð.

Skipið lét illa að stjórn vegna þess hversu lítil ferðin var og dreif undan vindi utan í rennubakkann en hélt áfram ferðinni. Eftir að hafnsögumaðurinn fór frá borði var kallað eftir aðstoð Björgunarsveitarinnar og fylgdi björgunarskipið Oddur V. Gíslason skipinu til Reykjavíkur.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

## SLYS Á BÁTUM UNDIR 12 BRL.

Nr. 006 / 01

### 1. Kristján ÍS-61 og Krístrún ÍS-72

#### ÁREKSTUR ÚT AF VESTFJÖRÐUM

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur  
Gögn RNS

*M.b. Krístrún ÍS-72, skipaskr.nr. 2338, var smíðaður í Hafnarfirði 1999 úr trefjaplasi; stærð 7,00 brl, 5,86 bt, lengd 7,99 m, breidd 2,96 m, dýpt 1,16 m, vél Yanmar 275,90 kW, árgerð 1999. Fjöldi skipverja: 2.*

*M.b. Kristján ÍS-61, skipaskr.nr. 2226, var smíðaður í Hafnarfirði 1989 úr trefjaplasi; stærð 5,91 brl, 6,85 bt, lengd 8,36 m, breidd 3,24 m, dýpt 1,13 m, vél Detroit Di 190 kW, árgerð 1994. Fjöldi skipverja: 2.*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 10. maí 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 2. janúar 2001 var m.b. Kristján ÍS-61 og m.b. Krístrún ÍS-72 að veiðum með línu út af Arnarfirði. Veður: Brl. átt 1 m/sek. éljagangur, alskýjað.

Skipstjóri á m.b. Kristjáni ÍS-61 sagðist hafa verið í stýrishúsi og var verið að leggja línuna á u.þ.b. 5. sml. hraða. Tók skipstjórinn þá eftir því að annar bátur nálgast og var hann þá í um 50-100 metra fjarlægð og stefndi á miðjan bát hans. Skipstjórinn greip þá til þess ráðs að láta vélina vinna af fullu afli aftur á bak til að koma í veg fyrir árekstur og hafi það tekist að mestu. Bátarnir skulu saman og einhverjar skemmdir urðu á þeim.

Frásögn skipstjóra m.b. Krístrúnar ÍS-72 var á þá leið að hann hefði verið á siglingu í áttina að þeim stað er hann hugðist leggja línuna fyrir utan 12 sml. mörkin. Var sigldur hraði 14-15 sml. Þegar báturinn nálgast þann stað er skipstjórinn hugðist leggja línuna á var dregið úr ferð niður í 6-7 sml. Skipstjórinn sagðist ekki hafa orðið var við neinn bát í grennd og hann hafi teygst sig í dagbók bátsins og tekið til við að skrifa í hana þegar bátarnir skulu allt í einu saman.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skyggni var ágætt;
- að skipstjóri Krístrúnar sagðist aldrei hafa orðið var við Kristján ÍS og sennilega ekki fylgst nægjanlega með umferð annarra báta.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu óhappsins vera vítavert gáleysi við siglingu Krístrúnar.

Nr. 007 / 01

## 2. Norðurljós ÍS 3

### SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR VERIÐ VAR AÐ DRAGA LÍNUNA

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur,  
Skýrslur Siglingastofnunar  
Afrít dagbókar  
Afrít réttindaskírteinis  
Gögn RNS

*M.b. Norðurljósið ÍS-3, skipaskr.nr. 2357, var smiðaður í Akranesi 1999 úr trefjaplasi; stærð 7,60 brl, 5,95 bt, lengd 9,13 m, breidd 2,95 m, dýpt 1,20 m, vél Cummins 187 kW, árgerð 1999. Fjöldi skipverja: 2.*

Afgreitt á fundi 15.apríl 2002 af Emil Ragnarsyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 25. september 1999 var m.b. Norðurljósið ÍS-3 að veiðum með línu 10 sml. út af Straumnesi. Veður: NNA 4-5 vindstig, 2 metra ölduhæð.

Róið var með 24 bala af línu og hún lögð í tveimur bútum (stubbum). Verið var að draga inn línuna og voru skipverjar um það bil hálfnaðir við það. Sá skipstjórinn um að draga fyrri hluta hennar en hásetinn var þá við að blóðga fiskinn. Þeir höfðu síðan verkaskipti og hásetinn tók við að draga. Var hann að taka inn belg og koma færinu á línuspilið. Að sögn hásetans kom rykkur á færið svo að belgurinn kipptist úr höndum hans en færið vafðist um hægri hönd hans. Skipverjanum tókst ekki að losa höndina strax og þurfti að stjórna andófinu með hinni hendinni þar til hann losnaði.

Ekki var talið að um alvarlegan áverka væri að ræða og ekki leitað læknis fyrr en nokkrum mánuðum síðar.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í þetta skipti var einn maður við að draga inn línuna en ef mikill straumur var séu þeir tveir um þessa vinnu;
- að það var mat skipstjórans að í þetta skipti hafi ekki verið ástæða til að tveir menn ynnu þetta verk.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 008 / 01

## 3. Sigtryggur ÍS-284

### STRANDAR FYRIR UTAN SANDGERÐISHÖFN

*Sigtryggur ÍS-284, skipaskr.nr. 2148, var smiðaður í Hafnarfirði 1992 úr trefjaplasi; stærð 6,11 brl, 5,79 bt, lengd 7,81 m, breidd 3,08 m, dýpt 1,54 m, vél Volvo Penta 226 kW, 1991 árgerð. Fjöldi skipverja: 2.*

Hinn 30. janúar 2001 var m.b. Sigtryggi ÍS-284 siglt úr höfn í Sandgerði áleiðis á miðin til veiða með línu. Veður: Hægviðri, undiralda.

Eftir að línan hafði verið dregin og gengið frá afla var bátnum siglt áleiðis til hafnar í Sandgerði. Skipstjóri fól hásetanum að annast heimsiglinguna og setti merki á mynd í plotter þar sem átti að vekja hann eða skammt utan við Hamarssundið. Fór skipstjórinn síðan að sofa.

Skipstjórinn var vakinn og þegar hann kom upp og hafði áttað sig sá hann að báturinn var kominn of sunnarlega og kominn inn á grynningar. Var stefnu breytt til bakborða um 10\_ en í því strandaði báturinn. Skipstjórinn hafði samband við mann er hann þekkti og var meðlimur í björgunarsveitinni Sigurvón í Sandgerði og óskaði eftir aðstoð.

Báturinn barðist eitthvað á strandstað. Ekki leið langur tími þar til björgunarsveit var komin á staðinn og tókst að draga bátinn á flot og koma honum inn í höfn þar sem hann var tekinn á land. Komið hafði leki að bátnum og fyllist vélarrúmið af sjó en enginn sjór komst í lest eða lúkar.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að hásetinn sem fengin var stjórn bátsins hafði ekki réttindi til skipsstjórnar né vélgæslu. Skipstjórinn hafði ekki réttindi til vélgæslu;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa sagt hásetanum neitt sérstaklega til um notkun siglingaækjanna þar sem hann hélt að hann kynni á þau en hann hafði verið með honum í einn mánuð. Skipstjóri sagði að hásetinn væri búinn að vera nokkurr ár við störf á sjó;
- að skipstjóri sagðist hafa merkt á plotterskjá hvar skipið ætti að vera þegar hann yrði vakinn. Hann hafi verið vakinn þegar sigldar höfðu verið um 2 sml framhjá þeim stað sem átti að vekja hann.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur að orsök strandsins hafi verið óaðgæsla við stjórn skipsins af hendi skipstjóra að fela manni sem enga þekkingu hefur á stjórn og siglingu skips.

**TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:**

Nefndin telur að koma mætti í veg fyrir svona atvik ef útgerðarmönnum minni fiskiskipa yrði gert skylt svo að óyggjandi sé að alltaf skuli vera maður með skipstjórnarréttindi við stjórn skips á siglingu. Það ber að hafa í huga að illa hefði getað farið ef veður hefði verið verra.

Nefndin leggur til í ljósi atvika sem orðið hafa vegna strands og árekstra minni fiskiskipa á liðnum árum að þeir, sem lenda í slíkum óhöppum, verði gert skylt að sækja námskeið fyrir skipstjórnarmenn í stjórn og siglingu skipa. Ábyrgð skipstjórnarmanna á verðmætum og mannlífum verður að vera raunhæf í verki. Skilningi á á slíkri ábyrgð er best komið til skila með aukinni fræðslu eða símenntun. Ljóst er að þörf er á aukinni fræðslu varðandi vélgæslu fyrir stjórnendur smábáta svo að þeir uppfylli ákvæði laga þar um.

Málið afgreitt af: I.T. E.R. H.S. P.Á. P.J.

**GÖGN Í MÁLINU:**

Lögregluskýrslur

Nr. 013 / 01

**4. Kotey GK-121****ELDUR UM BORD VIÐ BRYGGJU Í GRINDAVÍKURHÖFN****GÖGN:**

Lögregluskýrslur

Myndir

Skýrslur löggildingarstofu

*M.b. Kotey GK-121, skipaskr.nr.2104, var smíðaður í Hveragerði 1990 úr trefjaplásti; stærð 6,0 brl, 6,0 bt, lengd 8,67 m, breidd 2,94 m, dýpt 1,19 m, vél Ford Mermaid 110 kW, árgerð 1990.*

Lokaskýrslu afgreidd á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 15. febrúar 2001 er mb. Kotey lá við bryggju í Grindavíkurhöfn, varð vart við að eldur var laus í stýrihúsi bátsins. Veður: SA 8 m/sek.

Slökkvilið Grindavíkur réði niðurlögum eldsins.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að rafmagnssnúra lá úr landi og um bord í gegnum glugga aftan á stýrihúsi og þar yfir bólstrað sæti;
- að snúran hafði slitnað nokkru áður, en sett saman með því að snúa saman víra og einangruð með einangrunarbandi og til að koma í veg fyrir að samsetningin drægist í sundur var settur hnútur á hana, sem myndaði lykkju;
- að neistamyndun var sjáanleg í samsetningunni;
- að vegna mikils átaks, sem kapallinn varð fyrir áður en hann slitnaði á sínum tíma, gat það hafa skemmt eiginleika hans til hindrunarlausra orkuflutninga;

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur að hita-og neistamyndun í samsetningu rafmagnssnúru hafi valdið brunanum. Telur nefndin að frágangur rafmagnssnúrunnar hafi verið með öllu óviðunandi og ámælisvert af skipverjum sem ekki hafi þekkingu til gangi svona frá hlutum.

Nr. 021 / 01

## 5. Ásdís ÍS-55

### STRANDAR VIÐ SVOKALLAÐA SELLÁTRA

#### GÖGN Í ÞESSU MÁLI:

Lögregluskýrslur,  
Kort er sýnir strandstað  
Skýrslur Siglingastofnunar

*M.b. Ásdís ÍS-55, skipaskr.nr. 7160, var smíðaður í Hafnarfirði 1989 úr trefjaplásti; stærð 6,08 brl, 4,98 bt, lengd 9,18 m, breidd 2,56 m, dýpt 1,60 m, vél Yanmar 257,0 kW, árgæð 1999. Fjöldi skipverja: 2.*

Hinn 6. júní 2000 um kl 14:00 fór m.b. Ásdís úr höfn á Þingeyri til veiða með handfærum. Veður: suðaustan 1-2 vindstig, smákvika.

Var siglt út fyrir Kóp og tekið til við veiðar þar. Í fyrstu var smá kropp hjá þeim. Skipstjórinn fann til slappleika og ákvað að fela skipverjanum sem var með honum stjórn bátsins um tíma og hugðist leggja sig. Skipverjinn tók til við að sigla um til að leita að fiski en skipstjóri sofnaði.

Skipstjórinn dottaði um stund en fór síðan í stýrishús. Þegar hann kom í stýrishúsið var skipverjinn sofandi í stól en báturinn með stefnu á land og stutt eftir í fjöruna. Reyndi skipstjórinn að beita vélinni aftur á bak til að koma í veg fyrir strand en án árangurs og sigldi báturinn upp í urðina og skorðaðist á milli tveggja steina.

Skipverjar klæddust björgunargöllum og skipstjóri tilkynnti um strandið til Ísafjarðarráðió.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt gögnum Tilkynningarskyldu íslenskra skipa var tilkynnt um ferðir bátsins 30. maí og þá tilkynnt um komu til hafnar á Þingeyri;
- að skipstjóri sagðist hafa tilkynnt í talstöð um ferðir sínar eftir að þeir voru komnir út fyrir en ekki fengið svar um að boðin hafi heyrst;
- að skipstjóri sagðist hafa gefið skipverjanum þau fyrirmæli að dóla um og leit að fiski. Hann hefði átta að vekja sig ef hann finði fisk;
- að skipverjinn sagðist hafa verið að dóla um til að leita að lóðningu. Hann hafi síðan ekki vitað af sér fyrr en skipstjóri kom í stýrishús og þá séð að báturinn stefndi á land.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök strandsins sé ófullnægjandi varðstaða

Málið afgreitt af: I.T. E.R. H.S. P.Á. P.J.

Nr. 022 / 01

## 6. Guðrún Björg BA-31 og Hrund BA-87

### ÁREKSTUR Í PATREKSFJARÐARHÖFN

#### GÖGN Í ÞESSU MÁLI:

Lögregluskýrslur,  
Afrít dagbókar  
Afrít af réttindaskírteini

*M.b. Hrund BA-87, skipaskr.nr. 7403, var smíðaður í Hafnarfirði 1995 úr trefjaplásti; stærð 7,48 brl, 5,94 bt, lengd 9,02 m, breidd 2,69 m, dýpt 1,75 m, vél Perkins 123,0 kW, árgæð 1995.*

*M.b. Guðrún Björg BA-31, skipaskr.nr. 462, var smíðaður í Danmörku 1955 úr eik; stærð 69,81 brl, 65,0 bt, lengd 23,51 m, breidd 5,83 m, dýpt 2,80 m, vél Caterpillar 313 kW, árgæð 1970.*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 1. apríl 2000 var m.b. Hrund BA-87 við bryggju á Patreksfirði undir löndunarkran með stb.-síðu að.

M.b. Guðrúnu Björgu BA-31 var siglt inn í höfnina og var siglt á hægri ferð. Þegar skipstjóri hugðist beita vélinni aftur á bak var eins og vélin hálf kæfði á sér en snerist rólega. Nægði það ekki til að stöðva framskið bátsins og lenti hann á skut m.b. Hrundar BA-87 sem var við bryggju una.

Skemmdir urðu á gaffli m.b. Hrundar BA-87.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra var orsök þess að vélin skil aði ekki nægjanlegu afli að hún dró Afalskt loft með biluðum þéttihring á olíusú;
- að nokkru áður en árekstur varð stöðvaðist að-alvélin í róðri. Var vélin gangsett að nýju eftir að hert var að forsú eldsneytis. Stöðvaðist vél-

in aftur og var þá skipt yfir á aðra síu og þá gekk allt eðlilega að því er virtist.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök atviksins megi rekja til ófullnægjandi viðhalds eða viðgerðar. Þá hafi frágangur á síum á eldsneytislögn að vélinni verið ófullnægjandi.

Nr. 024 / 01

### 7. Bliki RE 11 og Sædís BA 104

#### ÁREKSTUR Í HVALFIRÐI

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla  
Gögn nefndarinnar

*Bliki, skipaskr.nr. 7161, trefjaplastbátur, stærð: 5,8 bt., mesta lengd 8,50m., Fjöldi skipverja: 2*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 10. maí 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 24. febrúar 2001 um kl. 05:30 var Sædís BA 104 á línuveiðum í Hvalfirði. Veður: Logn, heiðskýrt og sléttur sjór.

Verið var að draga upp línuna um borð í Sædís þegar skipstjórinn sér Blika RE 11 í 200-300m fjarlægð frá Sædís. Taldi skipstjórinn á Sædís að stjórnendur Blika væru að koma til að leita eftir upplýsingum um hvernig línan lægi og gang veiða.

Um borð í Blika hafði skipstjóri farið af stjórn-palli en háseti verið þar eftir. Hvorugur skipverja Blika töldu sig verða vara við ferðir Sædísar, eingöngu báta innar í firðinum. Blika var siglt á bakborðs kinnung Sædísar á 8 sml. hraða eða fullri ferð, með þeim afleiðingum að eins fermeters gat kom á Sædís og stefni Blika skemmdist töluvert. Báðir bátarnir sigldu til hafnar í Reykjavík.



Sædís©Júlíus H Einarsson

*Sædís, skipaskr.nr. 2192, trefjaplastbátur, stærð: 4,7 bt., mesta lengd 8,95m., Fjöldi skipverja: 2*

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að Bliki RE 11 er ekki búinn ratsjá heldur „plotter“;
- að ekki var ratsjá í gangi um borð í Sædís;
- að báðir skipverjar Sædísar voru úti á dekki;
- að mikið af ljósum voru í firðinum, bæði frá verksmiðjum, öðrum bátum og sanddæluskipi;
- að algengt er að bátar sigli upp að hverjum öðrum og ræði aflbrögð.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að ástæða óhappsins sé stórkostlegt gáleysi við stjórn og siglingu Blika.

Nr. 028 / 01

### 8. Anton GK 68

#### ELDUR UM BORÐ Í GRINDARVÍKURHÖFN

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur  
Ljósmyndir  
Brunaskýrsla frá Löggildingastofu

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 10. maí 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.



Anton@Halþór Hreiðarsson

*Anton GK 68. Skipaskr.nr. 1764, smíðaður á Skagaströnd og Hafnarfirði 1987 úr trefjaplasti, stærð 15 brl, 18 bt, mesta lengd 12,90m., skráð lengd 12,65m., breidd 3,72m, dýpt 1,80m, vél: Mitsubishi 147kW árg. 1987, Fjöldi skipverja: 4*

Kl. 05:24 þann 28. mars 2001 var tilkynnt um eld um borð í m.b. Anton GK 68 þar sem báturinn lá við Eyjabakka að norðanverðu í Grindavíkurhöfn og var þriðji bátur frá bryggju. Mikið hvassviðri var og hreyfing.

Eldur kom upp í stýrishúsi og fljótlega eftir að slökkvilið kom á vettvang tókst að ráða niðurlögum hans. Öll stjórnæki og allt í stýrishúsinu eyðilagðist í eldnum.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipverja var komið úr róðri um kl. 16:00 deginum áður og að löndun lokinni var

gengið frá bátnum á hefðbundinn hátt um kl. 17:00;

- að straumur var á rafkerfi stjórnstækja en slökkt á þeim sjálfum;
- að mestur brunni virtist vera við staðsetningu siglingatækja;
- að brunagat var í innréttingu undir siglingatækjunum;
- að mestar líkur eru til þess að eldur hafi komið upp í dýptarmæli.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin fellst á þá niðurstöðu Löggildingarstofu að mestar líkur séu til þess að eldur hafi komið upp í tæki í stýrishúsi en ekki er ljóst hvers vegna.

Nr. 032 / 01

## 9. Jónína ÍS 85

### STRANDAR VIÐ STIGAHLÍÐ Í ÍSAFJARÐAR-DJÚPI

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla  
Gögn nefndarinnar

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 10. maí 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Um kl. 04:00 hinn 20. mars 2001 hélt Jónína ÍS 85 til veiða frá Bolungarvík. Var stefnan tekin út úr höfninni og á Ófærana. Skömmu eftir brottför „frusu“ plotter og GPS staðsetningatæki og fór skipstjóri að reyna að koma þeim í gang. Meðan á þessu stóð kom aðvörun frá dýptarmæli um dýpi og brást skipstjóri við með því að slá strax af, en þá kom mikið högg undir bátinn.

Haldið var aftur inn til Bolungarvíkur þar sem skemmda var leitað en ekki varð vart við neinar þá og báturinn þurr. Tveimur dögum eftir óhappið hafði báturinn þyngst og tók að halla í bakborða. Var hann þá tekinn á land og kom í ljós sprunga á stefni hans og sjór hafði komist inn í síðustokkana.



Jónína@Júlíus H Einarsson

Jónína ÍS 85. Skipaskr.nr.2162, smíðaður á Selfossi 1992, plastbátur, stærð 7 brl, 6 bt, mesta lengd 8,61m, skráð lengd 7,95m, breidd 2,9m, dýpt 1,51m, vél:Yanmar 140 kW, Fjöldi skipverja: 2

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn taldi að báturinn hefði rekist á steina sem stóðu upp úr sjó fyrir utan Ófærana;
- að skipstjórinn taldi að hann hefði rekist í rofa sem skiptir á milli innistýris og útistýris og sjálfstýringin farið af við það;
- að kveikt hafði verið á ratsjá en hún ekki komin inn;
- að aðvörun á dýptarmæli var stillt á 3m;
- að mati skipstjórnarmanna hafi rofinn sem skiptir á milli innistýris og útistýris verið á slæmum stað.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að um aðgæsluleysi hafi verið að ræða og eðlilegri siglingavakt ábótavant.

Nr. 035 / 01

## 10. Magnús HF-24 og Leifur RE-220

### ÁREKSTUR Á MIÐUNUM.

#### GÖGN Í MÁLINU:

Lögregluskýrslur  
Réttindaskírteini  
Sjókort  
Myndir

M.b. Magnús HF-24, skipaskr.nr. 7486, var smíðaður í Hafnarfirði 1999 úr trefjaplasi; stærð 6,77 brl, 5,98 bt, lengd 8,73 m, breidd 2,57 m, dýpt 1,62 m, vél Yanmar 213,24 kW, árgerð 1996. Fjöldi skipverja: 1.

M.b. Leifur RE-220, skipaskr.nr. 2010, var smíðaður í Danmörku 1989 úr trefjaplasi; stærð 5,19 brl, 6,74 bt, lengd 9,00 m, breidd 2,73 m, dýpt 1,14 m, vél Yanmar 103 kW, árgerð 1989. Fjöldi skipverja: 1.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

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



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

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

Þeir leituðu eftir því að fá stærri bát til að draga m.b. Leif RE-220 til hafnar en enginn bátur var tiltækur. Var þá komið taug í bátinn og siglt af stað. Í fyrstu var farið rólega en hraðinn aukinn eftir því sem þeir mátu ástandið.

Björgunarskipið Björg var send frá Rífhöfn á móti bátunum. Þegar björgunarskipið kom á vettvang var ekki talið ráðlegt að stöðva dráttinn á meðan dráttartauginni yrði skipt á milli skipanna og var ákveðið að m.b. Magnús HF-24 yrði látinn draga bátinn til hafnar. Þegar inn til Rífhafnar var komið og drátturinn stöðvaður seig m.b. Leifur

hratt í sjó og óttuðust menn að hann myndi sökkva og var því með hraði dreginn upp í sandbakka í höfninni þar sem dælt var sjónum úr honum og reynt að þétta hann áður en farið var að bryggju og hann hífður á þurrt.

Það er af m.b. Magnúsi HF-24 að segja að honum var siglt úr höfn snemma morguns á miðin suðvestur af Snæfellsnesi og lína lögð. Eftir að línan hafði verið lögð var siglt til hafnar. farið var úr höfn aftur um kl. 13:50 og siglt þangað sem línan var lögð. Var línan dregin og því lokið um kl. 16:40 til 16:45 þá var siglt af stað áleiðis til hafnar. Þegar búið var að stilla stefnuna fyrir Skálasnagavita og hraðinn orðinn um 12 sml að sögn skipstjórans fór hann aftur á þilfar og tók til við að gera að afla sem eftir var. Hann hafði litið fram fyrir bátinn áður en hann fór út en gluggar hafi verið saltstorknir og því sést illa út um þá. Skipstjóri hafði þó aðallega litið eftir landinu þar sem hann taldi að allir bátar væru farnir til hafnar.

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

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

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

#### NEFNDARÁLIT:

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

Aldrei verður um of brýnt fyrir skipstjórnarmönnum gildi þess að halda dyggilegan vörð á stjórnspalli skips hvernig sem viðrar og við hvaða aðstæður sem er þegar skip er laust. Verður það að teljast mjög alvarlegt þegar skipi er siglt margar sjómílar án þess að neinn sé við stjórnvölinn eða sem fylgist með ferðum annarra skipa.

## TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur í ljósi þessa atviks svo og annarra svipaðra, að skipstjórnarmenn skulu ekki sinna öðrum störfum, en að stjórna skipi á meðan á siglingu stendur ef þeir eru einir um borð. Sé slík þörf til staðar þarf að lögfesta að ávallt séu tveir menn um borð, þannig að annar geti annast siglingu skipsins af öryggi. Sú hættu sem stafar af stjórnláusum bátum, þ.e. þar sem ekki er fullnægjandi varðstaða á siglingu, á hraða allt að 30 sml er óásættanleg fyrir aðra, sem á sjó eru.

Nr. 036 / 01

## 11. Anton Gk 68

### LEKI ÚT AF KRÍSUVÍKURBJARGI

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla.

Útkallskýrsla björgunarsveitar

Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgangreidd á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Kl. 20:51 þann 21. apríl 2001 var tilkynnt um leka um borð í m.b. Antoni GK 68 þar sem báturinn var á siglingu út af Krísuvíkurbjargi. Veður: NA-4m/sek. og 2m ölduhæð (undirald).

Anton GK var á leið til Grindavíkur með mikinn afla og vel siginn. Eftir eina klukkustund og tuttugu mínútna siglingu frá því að síðasta trossa hafði verið dregin, fannst skipstjóranum báturinn hafa sigið umtalsvert og taldi að leki væri kominn að bátinum. Óskaði hann eftir í gegnum Reykjavíkurradíó, að björgunarbátur frá Grindavík kæmi á móts við sig. Björgunarsveitarmenn komu með dælu um borð í Anton GK og komst hann af eigin rammeik til hafnar í Grindavík.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjórans telur hann að sjór hafi náð að flæða inn á dekkið og niður um mannop (boxalok), aftast á dekkinu, sem er niður í flotrými aftan við lest bátsins;



Anton@Halþór Hreiðarsson

Anton Gk 68. Skipaskr.nr. 1764, smíðaður á Skagaströnd og Hafnarfirði 1987 úr trefjaplasi, stærð 15 brl, 18 bt, mesta lengd 12,90m., skráð lengd 12,65m., breidd 3,72m, dýpt 1,80m, vél: Mitsubishi 147kW árg. 1987, Fjöldi skipverja: 4

- að tenging var á milli lestarinnar og flotrýmisins með 1/2" slöngu;
- að ekki var hægt að lensa úr rýminu;
- að mikill sjór var kominn í flotrýmið og við dælingu frá björgunaraðilum lyftist báturinn um 2 fet;
- að mannopið er slétt við þilfarið, fellt niður í karm og með niðurfellt handfang;
- að þéttihringur fyrir mannopið sat ekki rétt;
- að ekki er ljóst hvenær síðast var farið niður í flotrýmið en það var sjaldan opnað;
- að eftir að þéttihringur var lagaður og þrýstiprófaður, reyndist ekki leka í rýmið;
- að sögn skipstjóra var afli talinn vera á milli 11 og 12 tonn.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að ekki hafi verið gengið á fullnægjandi hátt frá mannopi niður í flotrýmið. Nefndin telur að lensibúnaður eigi að vera við þetta rými.

#### TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

1. Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að hafa það fyrir góða reglu að athuga reglulega allar hurðir og/eða op sem geta að einhverju leyti orðið fyrir ágangi sjávar og þar með ógn að öryggi skips. Þetta á ekki síst við um rými sem lítið er gengið um.
2. Nefndin bendir á mikilvægi þess að í þurrýmum sé bæði lensi- og eftirlitsbúnaður.

Nr. 037 / 01

**12. Kló RE-33****STRANDAR Á UPPFYLLINGU VIÐ GRUNÐAR-FJARÐARHÖFN****GÖGN:**

Lögregluskýrsla.

Skýrsla hafnarstjóra.

Yfirlýsing frá Siglingastofnun Íslands

Gögn nefndarinnar.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 24. apríl 2001 var m.b. Kló á siglingu inn til Grundarfjarðarhafnar. Veður: S-átt og vindbára svo að hvítnaði í báru.

Skipstjóri sigldi bátum á 16 hnúta hraða inn Grundarfjörð en minnkaði hraðann í um 7 hnúta ferð þegar hann átti um 3-4 skipslengdir í Norðurgarð hafnarinnar. Var sólin á móti sigldri stefnu og glampaði á vitann á hafnargarðinum. Þegar báturinn kom að enda hafnargarðsins strandaði hann. Skipstjóri hafði samband við hafnarvörð og gerði grein fyrir ferðum sínum og hvernig staðan væri.

Skipstjórinn hafði stundað róðra frá Grundarfirði árið áður og kom síðast þangað í júlí 2000. Hann hafði ekki heyrt tilkynningar um hafnarframkvæmdir í Grundarfirði en þar stóð yfir um 100m lenging á Norðurgarðinum. Bauja hafði verið sett út við endann á uppfyllingunni til leiðbeiningar fyrir sjófarendur og lá leiðin inn í höfnina fyrir austan hana.

Einhverjar skemmdir urðu á bátum við strandið.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að skipstjóri sagðist ekki hafa séð baujuna fyrr en honum var bent á hana eftir strandið;
- að tilkynning um framkvæmdir við höfnina voru tilkynntar á NAVTEX 7. mars 2001;
- að ekki var tilkynnt um framkvæmdir í útvarpi eða gegnum strandstöðvar;
- að samkvæmt upplýsingum frá Siglingastofnun Íslands er hún nánast hætt að tilkynna um slík-



Kló@Albert Finnsson

Kló RE-33. Skipaskr.nr. 1764. Smíðaður á Skagaströnd og Hafnarfirði 1987 úr trefjaplásti. Stærð 11,6 brl, 18,5 bt, Mesta lengd 12,90m, skráð lengd 12,65m, Breidd 3,72m, dýpt 1,80m, Vél: Mitsubishi 147kW árg. 1987, Fjöldi skipverja: 4

ar framkvæmdir nema á NAVTEX. Einu tilkynningarnar sem birtar eru í útvarpi eru varðandi hættuástand s.s. reköld, biluð leiðarmerki eða annað er getur valdið skyndilegu hættuástandi fyrir sjófarendur;

- að báturinn var ekki búinn NAVTEX fjaraskiptabúnaði, enda þess ekki krafist;
- að skipstjóri tilkynnti ekki komu sína til hafnarinnar.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur að ekki hafi verið sýnd nægjanleg aðgát við siglingu bátsins.

**TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:**

1. Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands taki upp að nýju að tilkynna framkvæmdir í höfnum og á siglingaleiðum í útvarpi, þar sem stór hluti minni báta er ekki búinn NAVTEX búnaði.
2. Nefndin beinir þeir tilmælum til skipstjórnarmanna að hafa ávallt samband við hafnarverði þegar komið er til hafnar.

Nr. 038 / 01

**13. Guðbjartur SH 45****STRANDAR VIÐ BRIMNES****GÖGN:**

Lögregluskýrslur

Endurrit sjóprós

Skýrslur Landhelgisgæslu



Guðbjartur@Albert Finnsson

Guðbjartur SH 45. Skipaskr.nr. 7363. Smíðaður í Hafnarfirði 1992 úr trefjaplásti. Stærð 6,56 brl, 5,90 bt. Skráð lengd 8,59m, mesta lengd 8,61m. Breidd 2,58m, dýpt 1,56m. Vél: Cummins 187kW. Fjöldi skipverja: 1

Lokaskýrsla afgangi á fundi 10. maí 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 23. apríl 2001 fór m.b. Guðbjartur SH-45 frá Rifshöfn áleiðis til veiða með línu. Veður: sunnan 2 vindstig, sléttur sjór.

Siglt var vestur fyrir Öndverðanes og suður á Dritvík. Þar var línan lögð grunnt undan landi og eftir að línan hafði verið lögð var bátnum lagt fyrir stjóra og skipverjar hvíldust. Tekið var til við að draga línuna um kl. 07:00 hinn 24. og því lokið kl. 14:38. Þá var stefnan sett norður með landinu áleiðis fyrir Öndverðanes.

Þegar komið var fyrir Öndverðanes sást til handfærabáta norður og vestur af Brimnesinu. Hugðist skipstjóri sigla fyrir innan handfærabátana, þ.e. landmegin við þá og setti stefnuna inn undir Gufuskála. Er komið var að Brimnesinu var siglt grunnt með landinu, eða í um 100 metra fjarlægð að mati skipstjóra. Var þetta ívið grynna en skipstjóri var vanur að vera en dýptarmælir sýndi 6-8 fæðma dýpi í þau skipti er skipstjóri fylgdist með honum og taldi sig vera á fríum sjó. Var báturinn út af Brimnesoddanum um kl. 16:00 þegar skyndilega kom mikið högg á hann að framan án þess að hann stöðvaðist. Skipstjóri rauf strax tengsl milli skúfu og vélar og hugaði að orsök. Ekki sást neitt rekald á sjónum en við athugun sást að mikill sjór streymdi inn í bátinn.

Skipstjóri sagði hásetanum að sjósetja gúmmibát en sjálfur kallaði hann út á rás 11 VHF og tilkynnti um aðstæður. Var vél bátsins stöðvuð og þeir fóru í gúmmibátinn og skutu síðan upp neyðarflugeld.

Fljótlega kom á vettvang m.b. Kristín SH-377 og voru skipbrotsmenn teknir um borð ásamt björgunarbát. Þeir komu síðan taug í stefni m.b. Guðbjarts SH-45 og hófu að draga hann áleiðis til hafnar en þá var báturinn með stefni á kafi í sjó. Rásaði hann talsvert í drættinum en þeim miðaði sæmilega.

Bátarnir voru komnir á móts við Keflavíkurbjarg þegar björgunarbáturinn Björg kom á vettvang. Þegar átti að skipta um og láta björgunarbátinn taka við að draga valt m.b. Guðbjartur SH-45 á hvolf. Var þá dráttartaug fest í grind á skut bátsins og hann dreginn þannig inn til hafnar á Rifi þar sem hann var hífður á land. Umtalsverðar skemmdir urðu á bátnum.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í bátnum var um 3000 kg. afli auk 19 bala af línu;
- að sögn heimamanna er naggur (klettur) skammt frá landi við Brimnesið sem aldrei kemur úr sjó. Skipstjóri m.b. Guðbjarts SH-45 sagðist ekki hafa vitað af þessum nagg.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök strandsins hafi verið óaðgæsla við siglingu skips of nærri landi.

Nr. 040 / 01

### 14. Siggi Pé

#### STRANDAR Á SEYÐISFIRÐI

##### GÖGN:

Lögregluskýrslur.

Skipaskoðunarvottorð.

Ljósrit af ljósmyndum.

Ljósrit af sjókorti.

Ljósrit af mælibréfi.

Dómur Héraðsdóms Austurlands í málinu nr. S 530/2000

*Skipaskr.nr. 7474, smíðaður í Hafnarfirði 1998 úr trefjaplasi; 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.*

Lokaskýrsla afgangi á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 19. september 2000 var skemmtibáturinn Siggi Pé á leið frá Loðmundarfirði til Seyðisfjarðar. Veður: V-vindur, lítilsháttar ágjöf, dimmt og þokumistur.

Báturinn var að sækja þrjá menn til Loðmundarfjarðar og ferja þá til Seyðisfjarðar. Að sögn skipstjórans var skyggni ekki gott og hann hafði minnkað ljósbertuna frá dýptarmælinum til að sjá betur út. Hann kvaðst hafa fylgt og talið sig halda eftir 40m dýplínu. Hann fór út úr stýrishúsi til að líta eftir landi þar sem skyggni var slæmt. Þegar hann kom aftur inn kom mikið högg undir bátinn.

Kl. 21:45 barst lögreglunni á Seyðisfirði tilkynning um að Siggi Pé væri strandaður við kletta fyrir neðan bæinn Sunnuholt í Seyðisfirði.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var á 9 hnúta ferð;
- að báturinn var búinn GPS búnaði staðsetninga-búnaði með möguleika á að „plotta“ fyrirfram gefnar leiðapunkta, en hann var ekki notaður;
- að skipstjórinn hafði ekki skipulagt leiðina sem fara átti, þrátt fyrir skyggnið;
- að á meðan skipstjórinn fór úr stýrishúsi hafði hann ekki gefið skipverjanum á stýrinu nein fyrir-mæli um stjórn bátsins;
- að eftir að skipstjóri kom inn í stýrishús leit hann ekki á dýptarmælinn;
- að þrátt fyrir að hafa siglt þessa leið oft þekkti skipstjóri ekki þessa flúð sem var 60 m frá ströndinni;
- að kompás hafði ekki verið réttur af frá því að hann var settur í bátinn u.þ.b. ári fyrir strandið.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu strandsins vera stórfellt gáleysi við stjórn og siglingu bátsins.

Nefndin telur einnig að öryggi báts og þeirra sem um borð voru hafi verið stefnt í hættu við að nota ekki þau siglingatæki sem tiltæk voru um borð.

Nr. 044 / 01

### 15. Boði SH 184

#### FÆR Á SIG SJÓ NORDUR AF ÖNDVERÐANESI

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla  
Útkallsskýrsla björgunarsveitar  
Gögn RNS

*Skipaskr.nr. 7087, Smiðaður: Trefjar Hafnarfirði 1988, trefjaplást, Stærð 3,77 brl, Mesta lengd 7,82m, Breidd 2,17m, dýpt 1,17m, Vél: 830 YAN-MAR 38 kW, Fjöldi skipverja: 1.*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

Milli kl. 18:00-18:30 þann 14. maí 2001 var Boði SH 184 á leið til hafnar á Rifi úr veiðiferð. Veður: ANA-15m/sek

Boði SH 184 fór á sjó milli 07:00 og 08:00 um morgunin og var þá blíðskaparveður. Haldið var í „Flákann“ sem er NNV af Rifi og verið þar á handfæraveiðum til kl. 16:30 en þá var veður tekið að versna af norðaustri. Veðrið hafði farið úr logni í NA-10-15 m/sek. á skömmum tíma og náð upp talsverðum sjó.

Á siglingunni til hafnar fór bæði veður og sjólag versnandi og eftir 7-8 sml. siglingu reið brot yfir bátinn á bakborða og fyllt hann af sjó. Báturinn lagðist í stjórnborða en hélt ferð á hliðinni undan brotinu. Rennihurð á stýrishúsinu lokaðist og átti skipverjinn í erfiðleikum með að komast út, en gat spennt hana upp með skrufjárn. Skipverjinn kom út gúmmíbjörgunarbát, en þá var báturinn farinn að rétta sig. Tókst skipverjanum að halda bátnum upp í veðrið á meðan lensidælur dældu sjónum úr honum auk þess sem skipverjinn kastaði afla fyrir borð. Skipverjinn kom bátnum að eigin rammleik til hafnar í fylgd annarra báta sem komið höfðu til aðstoðar.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn hafði ekki tilkynnt sig á sjó þegar lagt var í ferðina;
- að sjálfvirka tilkynningarskyldu kerfið var ekki í gangi um borð þennan dag en skipstjórinn sagðist hafði tekið hana úr sambandi samkvæmt ráðleggingum starfsmanna Tilkynningarskyldunnar vegna flökts en gleymt að setja hana aftur inn;
- að báturinn var með um 12-1400 kg af afla um borð;
- að skv. upplýsingum frá veðurstofu var sjóveðurspá fyrir Breiðafjörð kl. 06:30 þannig: Fremur hæg breytileg átt og skýjað en N 10-15 með smáskúrum eða slydduéljum upp úr hádegis;
- að sögn skipverjans hafði hann hlustað á veðurfréttir áður en hann hélt á sjó og þá hafi verið spáð NV átt með kvöldinu og hann hefði ekki náð útvarpi þar sem hann var staddur á veiðum;
- að skipstjórinn sagðist hafa hlustað á veðurspá um morguninn og þá hefði verið spáð norð-

vestan átt um kvöldið og að hann hefði ekki átt von á þeim veðrabrigðum sem urðu;

- að samkvæmt upplýsingum frá veðurathugunarstöðinni á Gufuskálum frá kl. 18:00 þá fóru vindhviður upp í 20,7m/sek.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að brotsjór lenti á bátnum og ekki hafi verið tekið tillit til veðurspár þegar tímalengd sjóferðarinnar var ákveðin. Veðurspá um morguninn gaf fyllilega til kynna að von var á slæmu veðri.

Nefndin áréttar að skipstjórar gangi úr skugga um að allur öryggisbúnaður skipsins, þar með talin tilkynningarskyldubúnaður, sé í lagi.

Nr. 051 / 01

## 16. Fjarki ÍS-444

### SEKKUR Í RÓÐRI ÚT AF KÓPNUM

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur.

Gögn frá Siglingastofnun Íslands.

Afrit af sjókort

Gögn RNS

*Skipaskr.nr. 6797, smíðaður í Hafnarfirði 1986 úr trefjaplasi, Stærð 6,23 brl, 5,73 bt, Mesta lengd 9,01 m, skráð lengd, Breidd 2,53 m, dýpt 1.53 m, Vél: Cummins 187 kW, Fjöldi skipverja: 2*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmarí Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 8. júní 2001 um kl. 09:30 fór m.b. Fjarki ÍS-444 frá Bolungarvík í róður með færi, fimm rúllur. Veður: Hægviðri.

Siglt var á fiskimið vestur af Kópnum. Var fyrst reynt grunnt út af Kópnum en síðan kippt utar eða út á 8 mílur. Þegar fór að tregast þar var enn kippt og nú nær landi. Voru komin um 2500 kg af fiski í bátinn skömmu eftir miðnætti og lestin þá orðin full og komið í þrjú kör (380 lítra) á þilfari.

Á þilfarinu rétt aftan við lestarplittana voru tvö kör með fiski og á milli þeirra fiskþvottakar þvert yfir bátinn síðu í síðu. Aftast stjórnbörðsmegin í horninu var kar, hálfullt af ís. Fyrir aftan gaflinn á

bátnum, á kössum, voru þrjú tóm kör. Skipstjórinn hafði tekið eitt karið og sett það við hliðina á ískarinu og flutt fisk úr þvottakarinu í það. Hvorki ískarið né karið með fiskinum við hliðina voru bundin eða fest á neinn hátt.

Eftir að skipstjórinn hafði flutt fiskinn úr þvottakarinu yfir í karið aftar þurfti hann að sinna færarúllu aftast. Smá veltingur var á bátnum og meðan hann sinnti færarúllunni valt báturinn yfir til bakborða. Við það skriðu fiskkarið og ískarið yfir til bakborða. Skipstjórinn gat rétt vikið sér undan körunum en báturinn hallaði það mikið að sjórflæddi yfir borðstokkinn aftast.

Skipverjar reyndu að færa körin yfir til stjórnbörða aftur án árangurs og tóku til við að henda út fiski. Skipstjórinn fór fram í stýrishúsi og ræsti vélina og gerði tilraun til að keyra bátinn upp en vélin kæfði á sér skömmu síðar. Þegar skipstjóri sá að ekki tækist að bjarga bátnum ýtti hann á neyðarhnapp sjálfvirku tilkynningarskyldunnar. Hásetinn náði í neyðarflugelda og blys í skúffu í stýrishúsi og skutu þeir upp einum neyðarflugeld og kveiktu á handblysi. Sjósettu þeir síðan gúmmíbjörgunarbát og fóru í hann. Annar skipverjanna lenti í sjónum við að komast í gúmmíbjörgunarbátinn en skipbrotsmönnum var bjargað skömmu síðar um borð í m.b. Fríðu ÍS-707.

M.b. Snæbjörg BA-11 kom á vettvang skömmu síðar og gerði tilraun til að draga m.b. Fjarka ÍS-444 en hann flaut í sjóskorpunni. Skömmu eftir að tekið var til við að draga m.b. Fjarka ÍS-444 áleiðis til lands sökk báturinn.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að á gaflí bátsins voru tvo göt með kúlulokum og voru lokarnir alltaf hafðir opnir á siglingu;
- að sjálfvirka tilkynningakerfið virkaði ekki þegar á reyndi. Engin boð bárust Tilkynningaskyldunni um hættu eftir að skipstjóri ýtti á neyðarhnapp;
- að aðspurður sagði skipstjórinn að sjálfvirka tilkynningakerfið hafi alltaf verið í gangi á meðan báturinn var í höfn utan stuttan tíma sem viðgerð fór fram á rafmagnskerfi hans. Hann hafi ekki tekið það sérstaklega úr sambandi í höfn;
- að skipstjóri sagðist hafa komið með rúm 4 tonn af fiski úr róðrinum á undan en þetta var annar róður hans á þessum báti;

- að hálfum mánuði áður var landað úr bátnum 4.120 kg af fiski samkv. upplýsingum frá hafnarvigt Bolungarvíkur;
- að í lest bátsins var talið að væru um 1400 kg af fiski. Því hafa verið um eða yfir 1100 kg á þilfari;
- að olíubirgðir við brottför úr höfn voru 440 lítrar eða fullur geymir;
- að talið er að um 250 lítrar af olíu hafi verið í bátnum þegar hann sökk. Eldsneytisgeymir var einn og lá þvert yfir bátinn undir stýrishúsi, rúmtak 440 lítrar. Í geyminum voru fjögur sláttuskilrúm en gat runnið hindrunarlaust frá síðu í síðu.
- að í bátnum voru sex 24 Volta rafgeymar allir jafn stórir. Voru 2 fyrir neyslu, 2 fyrir ræsingu og 2 fyrir færarúllur. Rafgeymar fyrir færarúllur voru nýir 230-240 ampera;
- að nokkrar breytingar höfðu verið gerðar á bátnum, s.s. lengdur um 1,7 metra, kassar settir á skut bátsins og stokkar á síður hans. Auk þess hafði verið skipt um vél í bátnum;
- að sögn skipstjóra voru engin hleðslumerki á bátnum.
- að ekki er fyrir hendi hjá Siglingastofnun Íslands gögn um hver sé leyfileg hleðsla bátsins eftir breytingarnar sem gerðar hafa verið á honum;
- að upplýst var að veiðiheimildir miðast við rúmtak báta. Vegna mælingarreglna mælast opnir bátar nokkrum rúmmetrum stærri en samþærligur bátur mældur sem þilfarsbátur. Opinn bátur fær meiri rétt til veiða heldur en þilfarsbátur af sömu lengd og breidd.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök bátstapans sé ofhleðsla ásamt því að kör voru ekki sjóbúin á þilfari bátsins. Nefndin ítrekar ábendingar um mikilvægi þess að farmur sé vel sjóbúinn.

#### TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að breytingar verði gerðar á reglum um smábáta þannig að Siglingastofnun Íslands verði gert skylt að gefa út skriflegar upplýsingar um leyfilega hleðslu hvers einstaks opins báts sem fellur undir ákvæði reglna um smíði og búnað skipa undir 15 m að lengd. Slíkum upplýsingum verði komið fyrir á áberandi stað í viðkomandi bát.

Nr. 055 / 01

## 17. Gógó SH 67

### SEKKUR ÚT AF ÖNDVERÐARNESI

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur.

Gögn frá Siglingastofnun Íslands.

Teikning.

*Skipaskr.nr. 7302, Smíðaður í Hafnarfirði 1985, Stærð 5,90 brl, 5,18 br, Mesta lengd 7,98m, skráð lengd 7,90m, Breidd 2,86m, dýpt 1,53m, Vél: Volvo Penta 147 kW, Fjöldi skipverja: 1*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Að morgni 13. júlí 2001 var Gógó SH 67 á veiðum 3 sml. VSV af Öndverðarnesi. Veður: NV 5-8 m/sek., sjólag hafði ekki verið gott en var batnandi.

Gógó SH 67 fór til veiða frá Ólafsvík um kl. 22:00 þann 12. júlí og var haldið á mið vestur af Öndverðarnesi. Þarna var hann í reyttingsafla og þegar nokkuð var liðið á nóttina var skipverjanum orðið nokkuð kalt. Hann fór inn í stýrishús og ætlaði að ylja sér þar og í því skyni kveikti hann á olíumiðstöð. Fór hann síðan aftur út á þilfar. Skömmu eftir það varð skipverjinn var við brunalykt og fór strax að leita orsaka hennar. Þegar hann leit inn í stýrishúsið sá hann talsverðan eld og reyk þar inni og virtist vera mest bakborðsmeginn þar sem olíumiðstöðin var. Skipverjinn náði til slökkvitækis sem var stjórnborðsmeginn í stýrishúsinu og sprautaði á eldinn en það dugði ekki til og varð stýrishúsið alelda á skömmum tíma.

Skipverjinn kastaði út gúmmíbjörgunarbát og eftir að hann komst í hann kveikti hann á neyðarsendingum um borð í honum. Flugvélar á yfirflugi námu neyðarsendinguna og einnig tilkynnti Mb Bára til Loftskýrastöðvarinnar í Reykjavík að mikill reykur sæist á sjónum skammt VSV af Öndverðarnesi. Loftskýrastöðin í Reykjavík kallaði til nærstaddra skipa auk þess sem varðskip og þyrta voru kölluð til leitar. Kl. 05:21 var tilkynnt frá Grindvíkingi GK að þeir væru búnir að bjarga skipsbrotsmanninum heilum á húfi en Gógó SH væri illa brunnin og sökk hún skömmu síðar. Fór

skipverjinn á Gógó með Grindvíkingi GK til Ólafsvíkur.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mati skipverjans voru eldsupptök hugsanlega út frá olíumiðstöð, straumbreytir eða 24V rafmagnstöflu;
- að báturinn var ekki með gilt haffærisskírteini en það rann út 14. apríl 2001;
- að sögn skipverjans náði hann ekki til neyðarhnapps sjálfvirku Tilkynningarskyldunnar vegna elds og reyks;
- að um 300 ltr. af olíu var um borð.

#### NEFNDARÁLIT:

Eldsupptök eru óupplýst og því ályktar nefndin ekki í málinu.

Nr. 056 / 01

### 18. Elin Ósk KÓ 186

#### ELDUR Í VÉLARÚMI Á HORNVÍK

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur  
Gögn frá Siglingastofnun Íslands  
Ljósmyndir

*Skipaskr.nr. 6512, Smíðaður á Flateyri 1982 úr trefjaplasi, Stærð 3,21 brl, 4,09 bt, Mesta lengd 8,21 m, skráð lengd, Breidd 2,12 m, dýpt 1,01 m, Vél: Volvo Penta 117,6 kW, Fjöldi skipverja: 1*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

Þann 5. júlí 2001 var Elin Ósk KÓ á Hornvík á Ströndum. Veður: Nokkuð hvass vindur.

Um kl. 20:30 þegar verið var að snúast á Hornvíkinni og undirbúa að leggjast við ból varð skipstjórinn var við reyk frá vélarrúmi bátsins. Við athugun kom í ljós að eldur logaði þar niðri og tókst skipstjóranum að slökkva eldinn fljótlega með sjó. Eftir að eldurinn hafði verið slökktur þurfti skipstjórinn að aftengja rafmagnnið að vélinni þar sem startari hennar gekk stöðugt. Skipstjóranum tókst að koma vélinni í gang aftur og afturkallaði aðstoð frá landi sem hann hafði áður óskað eftir.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki er fulljóst hvað olli brunanum í vélarrúminu;
- að kaplar við alternator voru sviðnir og leiðslur við olíuverkið höfðu skemmt;
- að við skoðun á startaranum kom í ljós að bendix var fastur frammi.

#### NEFNDARÁLIT:

Eldsupptök eru óupplýst og því ályktar nefndin ekki í málinu.

Nr. 062 / 01

### 19. Popparinn ÍS 812

#### FÆR Á SIG SJÓ ÚT AF BARÐANUM

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur.  
Gögn frá Veðurstofu Íslands.  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

Hinn 15. júní 2001 var Popparinn ÍS 812 á leið úr veiðiferð til Flateyrar. Veður: A-7 m/sek.

Um kl. 17:00 þegar Popparinn ÍS 812 var um 6 sml. vestur af Barða og á um 8 hnúta ferð kom hnútur á bakborðs kinnung bátsins. Ekki urðu skipverjar varir við að báturinn skemmdist við þetta en þegar í land var komið kom í ljós að töluverður sjór var í bátnum og hárfinar sprungur á kinnungi bakborðsmeginn. Að sögn skipstjórans var bræla og leiðindaveður.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skv. veðurspá frá kl. 12:40 þennan dag var spáð NA- 5-8 m/sek.



Popparinn@Jón Sigurðsson

*Popparinn ÍS 812. Skipaskr.nr. 2347, Smíðaður í Hafnarfirði 1999 úr trefjaplasi, Stærð 7 brl, 6 bt, Mesta lengd 9,17m, skráð lengd 8,29m, Breidd 2,78m, dýpt 1,27m., Vél: Volvo Penta 197 kW., Fjöldi skipverja: 2*



- að á veðurstöðvunum á Hólum og Straumnesvita voru vindhviður um 11-12 m/sek.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur að ekki hafi verið sýnd nægjanleg aðgát við siglingu bátsins og sigldur hraði verið fullmikill miðað við aðstæður.

Nr. 074 / 01

**20. Auður Ósk ÍS-811****STRANDAR VIÐ BARÐA****GÖGN:**

Lögregluskýrsur.  
Endurrit sjóprófs.  
Skýrslur Siglingastofnunar.  
Myndir.  
Afrit dagbókar.  
Skýrslur nefndarinnar.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2002 af Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Um kl 04:00 hinn 8. ágúst 2001 hélt mb. Auður Ósk ÍS- 811 til veiða frá Flateyri út á mið sem eru u.þ.b. 10 sml. VSV af Barða. Veður: NV 8 m/sek., skyggni ágætt.

Um kl. 16:00 var veiðum hætt og haldið áleiðis til Flateyrar. Við stjórn var skipstjórinn en eftir að gengið hafði verið frá á þilfari fór hásetinn til hvílu fram í lúkar og sofnaði.

Skipstjóri kvaðst hafa sofnað fljótlega eftir að haldið var af stað til hafnar og sofið í um klukkustund en vaknað við að báturinn tók niðri. Hann kvaðst þegar hafa slegið af vélinni og sett á fullt afl afturá. Við það losnaði báturinn og var hásetinum sem hafði vaknað við strandið falið að



Auður Ósk ©Halþór Hreiðarsson

Auður Ósk ÍS-811. Skipaskr.nr.2316, Smíðaður í Hafnarfirði 1998 úr trefjaplasi, Stærð 7,0 brl, 6,0 bt., Mesta lengd 9,04m, skráð lengd 7,98 m., Breidd 2,92 m, dýpt 1,15 m, Vél: Cummins 184 kW, árgæð 1998, Fjöldi skipverja: 2

kanna skemmdir. Mb. Kristján ÍS-95 var síðan fenginn til að draga mb.Auði Ósk til hafnar á Flateyri.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að eftir um 9 klst. línudrætti lauk var haldið til hafnar;
- að skipstjóri var búinn að vaka lengi;
- að stefni og fremsti hluti kjalar varð fyrir miklu höggi.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur orsök strandsins vera þá að skipstjórinn hafi sofnað við stjórn bátsins og með atferli sínu ógnað öryggi skips, áhafnar og annarra sjófarenda. Ítrekar nefndin, í ljósi tíðra stranda smábáta af þessum orsökum, að menn endurskoði vinnufyrirkomulag um borð með það að leiðarljósi að koma í veg fyrir óeðlilega langar stöður sem geti stefnt skipi, áhöfn og öðrum sjófarendum í hættu.

Nr. 075 / 01

**21. Kristín Eyjólfs RE 15****LENDIR Á FYRIRSTÖÐU VIÐ STRAUMNES****GÖGN:**

Lögregluskýrsla.  
Gögn RNS

*Skipaskr.nr. 6298, smíðaður í Vogum 1978 úr trefjaplasi; stærð 3,59 brl, 2,83 bt, skráð lengd 6,57m, mesta lengd 6,99m, breidd 2,12m, dýpt 1,36m, vél: Volvo Penta 119 kW, Fjöldi skipverja: 2*

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Hinn 06. ágúst 2001 var Kristín Eyjólfs RE 15 á siglingu í röstinni við Straumnes á leið til Bolungarvíkur. Skyndilega lenti báturinn á fyrirstöðu og fékk í kjölfarið eitthvað í skrúfunu. Eftir atburðinn var siglt á rólegri ferð til hafnar en titrings varð vart í bátnum. Við komuna til hafnar var báturinn tekin á land og kom þá í ljós að ákomur voru á fjórum stöðum og skrúfan ónýtt.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjórans var töluvert um þara í sjónum og taldi hann sig hafa séð rekaviðardrumb í sjónum.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ekki ástæðu til að álykta í þessu máli.

Nr. 078 / 01

## 22. Hrönn AK 111

### ELDUR Í BÁTNUM OG HANN BRANN NIÐUR OG SÖKK

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur  
Gögn RNS

*Skipaskr.nr. 6351, smíðaður í Hafnarfirði 1982 úr trefjaplasi; Stærð: 4,46 brl, 4,49 bt, lengd 8,34 m, breidd 2,42 m, dýpt 1,27 m, Vél: Yanmar 113,20 kW, árgerð 1999, Fjöldi skipverja: 1.*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. nóvember 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 16. ágúst 2001 fór m.b. Hrönn AK-111 til handfæraveiða frá Skagaströnd. Veður: Hægyðri.

Að kvöldi 17. ágúst (milli kl. 20-22) kom upp eldur frá rafmagnsdrifinni olíumiðstöð í lúkar en skipverjanum tókst fljótlega að slökkva hann með duftslökkvitæki. Skipverjinn sá að olía lak með plastleiðslu sem lá að miðstöðinni eftir að hann hafði slökkt eldinn. Hann kvaðst hafa slegið út rafmagni fyrir miðstöðina og með því að herða á samsetningu á leiðslunni taldi hann sig hafa náð að stöðva lekann.

Eftir að hafa slökkt eldinn tók hann til við að þrifa því slökkviduft hafði dreifst um allt. Hann henti út á þilfar ýmsu dóti, s.s. dýnum, töskunni sinni og fleiru. Að loknum „þrifum“ fór skipstjórinn að sofa. Hann vaknaði um kl. 04:00 á laugar dag og sigldi í um hálf klukkustund, stöðvaði vélina og hóf veiðar að nýju.

Skömmu eftir að hann hóf veiðar sá hann að reykur kom frá stýrishúsi. Hann opnaði hurð að stýrishúsinu og þá gaus á móti honum reykur og eldur. Úti á þilfari var slökkvitæki frá kvöldinu áður

þegar eldur varð laus, sem hann greip og tæmdi það sem eftir var á því ásamt því að reyna að nota spúslöngu til verksins en ekkert virtist duga.

Hann ákvað að sjósetja gúmmíbjörgunarbat. Þegar báturinn var kominn í sjóinn tók hann aftur til við að reyna að slökkva eldinn en sá að það var tilgangslaust, fór yfir í gúmmíbjörgunarbátinn, skar á fangalínuna og kveikti á neyðarsendinum.

Skipstjóri sagðist hafa séð skip í nokkurri fjarlægð og skaut þá upp neyðarblysi. Þegar hann sá að báturinn sneri í átt til hans slökkti hann á neyðarsendinum. Var honum bjargað um borð í m.b. Mánatind SU-359 skömmu síðar en báturinn brann niður þar til hann sökk.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn taldi ekki þörf á að tilkynna fyrra atvikið eða láta neinn vita af því;
- að skipverjinn vissi ekki hve mikil olía hefði lekið niður með plastleiðslunni áður en honum tókst að loka fyrir lekann;
- að eldurinn virtist koma framan frá lúkarum en erfitt var að fullyrða um það;
- að álitni skipverjans hafði kviknað aftur í út frá miðstöðinni eða að glóð eftir fyrri brunann hafi legið einhversstaðar og náð að kveikja í;
- að einu rafmagnstækinn fram í lúkarum voru miðstöðin og kaffivél;
- að báturinn hafði þremur árum áður verið tekinn í gegn og honum breytt mikið. Þar á meðal var miðstöðin sett ný og verið komið fyrir af fagaðila;
- að miðstöðin sem var af gerðinni Webosto 24V og var bakborðsmeginn í bátnum;
- að skipverjinn sagðist hafa þurft að velta hlera fyrir stýrishúshurðina svo að hann kæmist að gúmmíbjörgunarbatnum á brúarpakinu;
- að erfiðlega gekk að ná til gúmmíbjörgunarbátsins á brúarpakinu þar sem húsið/þakið var farið að hitna og linast vegna hita;
- að erfiðlega gekk að blása gúmmíbjörgunarbátinn út og þurfti að marg toga í línuna til að það tækist.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ekki unnt að álykta í málinu á grundvelli fyrirliggjandi gagna.

Nr. 085 / 01

**23. Ási ÍS 106****STRANDAR Í SÚGANDAFIRÐI****GÖGN:**

Lögregluskýrsla

Ljósrit af réttindaskírteini

*Skipaskr.nr. 7427, Smíðaður: 1995, Stærð: 7,5 brl. 6 bt., Mesta lengd: Skráð lengd: 8,92m, Breidd: 2,68m dýpt: 1,75m, Vél: Perkins 123 kW, Fjöldi skipverja: 2*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2002 af Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Hinn 29. ágúst 2001 fór Ási ÍS 106 til línuveiða út af Súgandafirði. Veður: NA 8 m/sek.

Eftir um klst. siglingu var báturinn kominn á miðinn og um kl. 19:30 var búið að leggja línuna, samtals 36 bala. Þá var strax byrjað að draga og því lokið um kl. 03:45 og voru þá komin um 2 tonn af fiski.

Þá var lagt var af stað til hafnar og skv. plotter var um 1:15 klst. sigling til hafnar á Suðureyri. Skipstjórinn sá um siglinguna en hinn skipverjinn lagðist til hvílu. Siglt var á um 8 til 8,5 hnúta hraða með sjálfstýringu á og hafði skipstjórinn verið í símasambandi við land á landstíminu.

Að sögn skipstjórans var um 8 mín. sigling eftir þegar hann gleymdi sér og sofnaði. Hann hrökk upp við mikið og þungt högg og sá að báturinn var strandaður rétt fyrir utan „brjótinn“ í sunnanverðum Súgandafirði, rétt vestan við Suðureyri. Gat kom á bátinn stb. megin að framan og sjór fór að flæða inn í lúkar. Skipstjórinn reyndi að bakka bátnum út aftur en hætti því sökum þess hve mikill sjór lak inn í bátinn. Í bakkinu lenti stýrið í grjóti og við það gekk stýristamminn til og fór að leka inn í vélarúm. Björgunarsveitarmenn komu á slysstað um 10-15 mín. eftir óhappið. Hófu þeir að losa aflann úr bátnum og draga hann síðan af strandstað og koma honum til hafnar.

Í ljós kom að stórt gat kom á bátinn að framan og einhver göt voru á botni að aftan auk fyrrnefndra skemmda á stýri.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að skipstjóri sofnaði við stjórn bátsins;
- að skipstjóri hafði vakað um 20 til 21 klst. þegar óhappið varð;
- að hver veiðiferð tók um 12 klst. að jafnaði;
- að skipstjóri var í sinni fjórðu veiðiferð á jafnmörgum dögum;
- að eftir að veiðum lauk fór hinn skipverjinn í koju þar sem hann þjáðist af sjóveiki
- að sjálfstýringin var í lagi;
- að kompásstefnan sem skipstjóri hafði síðast sett á og átti að hafa brjótinn fráann hélst rétt að strandstað, en vindur og straumur bar bátinn af leið.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur orsök strandsins vera þá að skipstjóri bátsins sofnaði. Nefndin ítrekar mikilvægi þess að skipstjórnarmenn séu nægilega hvíldir til að geta haldið árvekni sinni í lagi og stefna ekki sjálfum sér, áhöfn og skipi ásamt öðrum sjófarendum í hættu.

Nr. 095 / 01

**24. Besta og Sigurvon****BRJÓTA MÖSTUR Á SIGLINGU****GÖGN:**

Lögregluskýrsla

Ljósmyndir

Gögn RNS

*Besta, seglskúta, Skipaskr.nr.9838, Smíðaður: Hveragerði 1995, plast, Stærð: brl:3,85, bt:5,28, Mesta lengd:7,95 m, skráð lengd: m, Breidd: 2,73m, dýpt:0,96 m, Siglur: 1 Stórmastur, Hjálparvél: ? kW, Fjöldi skipverja: 7*

*Sigurvon, seglskúta, Skipaskr.nr.9839, Smíðaður:Hveragerði 1994, plast, Stærð: brl:3,85, bt:5,28, Mesta lengd: 7,95m, skráð lengd: m, Breidd: 2,73 m, dýpt: 0,96m,Siglur: 1 Stórmastur, Hjálparvél: ? kW, Fjöldi skipverja: 5*

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 22. september 2001 stóð yfir siglingakeppni frá Reykjavíkurböfn í Kópavogshöfn. Meðal þátttakenda voru seglskipin Besta 9838 og Sigurvon 9839. Þegar skipin voru í liðugum vindi

komin út fyrir Akurey og búin að ná upp mikilli ferð eða um 14 hnútum, reið skyndilega yfir stormhviða af SA, sem fór í 21m/sek. Við þetta skyndilega átak á reiða skipanna og mikinn seglabúnað brotnaði stórsigla Bestu og féll fyrir borð. Um hálfri mínútu seinna brotnaði stórsigla Sigurvonar og féll hún einnig fyrir borð. Besta komst af eigin rammleik til hafnar en Sigurvon var dregin.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að keppnin átti að byrja kl. 11:00 en var frestað vegna veðurs til kl. 12:15;
- að veðurstofan spáði um morguninn SA 13 - 18 m/sek en færri hægjandi þegar liði á morguninn;
- að mikill seglbúnaður var á stórmastrinu.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 103 / 01

### 25. Seljavík BA 112

#### SEKKUR VIÐ BRYGGJU Í REYKJAVÍK

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla

*Skipaskr.nr. 1210, Smíðaður: Hafnarfirði 1971, fura og eik, Stærð: 11 brl, 14 bt., Mesta lengd 11,70 m, skráð lengd 11,57 m., Breidd: 3,36 m, dýpt 1,27 m., Vél: Mitsubishi 114 kW.*

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Aðfararnótt 22. sept. 2001 sökk Seljavík við bryggju í Reykjavík. Báturinn var hífður úr sjó tveimur dögum síðar og hreinsaður.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki er full ljóst hvers vegna báturinn sökk, en líkur eru á að landfestartóg að framan hafi óklárast og hann hafi hangið í endanum á fjöru með þeim afleiðingum að afturendinn náði að súpa sjó;
- að lítið eftirlit var með bátnum, einungis athugað að með hann um það bil einu sinni í viku.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 108 / 01

### 26. Snotra RE 165

#### STRANDAR VIÐ LUNDEY

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla.

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 4. desember 2001 var Snotra RE 165 á línuveiðum skammt frá Lundey. Veður:

Verið var að taka inn veiðarfærin og að sögn skipstjórans virkaði stýrið ekki. Bátinn rak hratt og endaði á skeri skammt vestur af Lundey og sat þar fastur. Báturinn var dreginn af strandstað af björgunarbát frá björgunarsveit.



Snotra@Halþór Hreiðarsson

*Snotra RE 165. Skipaskr.nr. 2235, Smíðaður: Harstad, Noregi 1995, plast, Stærð: 8 brl., 7 bt., Mesta lengd 9,23m, skráð lengd 9,19 m., Breidd: 2,75m, dýpt 1,30 m., Vél: SABB Diesel 117 kW, Fjöldi skipverja: 2.*

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að það vantaði glussa á stýrið.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 111 / 01

**27. Sindri GK-270****ELDUR UM BORD****GÖGN:**

Lögregluskýrslur  
Gögn RNS

Skipaskr.nr. 7361

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 17. desember 2001 var m/b. Sindri GK-270 að línuveiðum á Kollsvíkinni, suðvestur af Blakksnesi. Veður: SSV - gola, bjartviðri og sjólítið.

Um kl. 11:00 voru skipverjar að undirbúa lagningu línunnar. Þeir urðu varir við að reyk lagði út úr stýrihúsinu. Annar skipverjinn fór í að sjósetja gúmmíbjörgunarbatinn en hinn náði í talfæri talstöðvarinnar til að senda út hjálparbeiðni. Villi í Efstabæ BA-124 var nærstaddur og heyrðu skipverjar á honum kallið. Skipverjar Sindra fóru strax í gúmmíbjörgunarbatinn eftir að hann blés upp og skáru á fangalínuna og kom Villi í Efstabæ skömmu seinna að þeim og tók þá um borð.

Villa í Efstabæ var síðan lagt að Sindra og faríð yfir með spúlsöngu og eldurinn slökktur eftir því sem best varð séð. Sindri var síðan tekinn í tog til hafnar á Patreksfirði. Á leiðinni gaus eldur aftur upp í Sindra en það náðist að slökkva hann. Sindri var síðan dreginn að bryggju og Slökkvilið Vesturbyggðar slökkti endanlega í þeim glæðum sem eftir voru.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að skipverjarnir sátu báðir í stýrihúsinu og reyktu á útsíminu;
- að enginn öskubakki var í stýrihúsinu og slóu þeir öskuna af sigarettunum út um opna hurðina;
- að annar skipverjinn lagði úlpuna frá sér, áður en hann fór í sjógallann, á þeim stað sem ætla má að eldur hafi fyrst komið upp.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur að orsök brunans megi sennilega rekja til þess að óvarlega hafi verið farið með glæðu frá vindlingi.

Nr. 116 / 01

**28. Ingólfur GK 148****SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR AÐ HANN FÆR NETAHRING Í ANDLITID****GÖGN:**

Lögregluskýrsla

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 25. mars 2001 var Ingólfur GK 148 á netaveiðum um 1 sml. undan Hvalsnesi. Veður: NA 8-11 m/sek.



Ingólfur@Jón P. Ásgeirsson

Ingólfur GK 148. Skipaskr.nr. 1918, Smíðaður: Falmouth, Bretlandi, 1988/-. plast, Stærð: 9 brl., 12 bt., Mesta lengd: 10,59 m, skráð lengd: 11,00 m., Breidd: 3,52 m, dýpt: 1,54 m., Vél: Ford Mermaid 202 kW, Fjöldi skipverja: 2

Báðir skipverjar voru að draga inn netinn og annar þeirra er að rétta hinum bauju, sem á er harðplast netahringur og var notaður sem útendi. Þegar skipverjinn tók við baujunni slóst netahringurinn í andlit hans með þeim afleiðingum að augntönn í efri góm vinstra megin brotnaði.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

## SLYS Á NETA-, SKEL OG LÍNUBÁTUM

Nr. 010 / 01

### 1. Þorsteinn GK 16

#### SKIPVERJI SLASAST VIÐ NETAVEIÐAR

##### GÖGN:

Lögregluskýrsla  
Skýrslur nefndarinnar  
Veðurskýrsla  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangi á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarsyni, Hilmari Snorrasynti, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 30. janúar 2001 var Þorsteinn GK 16 á netaveiðum á Hryggnum sem er um 17 sml. suðaustur af Hópsnesi. Veður : SSA 2-3 m/sek. (skv. veðurstöð í Grindavík).

Þegar verið var að draga fimmtu trossuna um kl 17:00 var skipverji á rúllunni að taka snúning af netinu með því að snúa upp á teinana á milli spilsins og hennar. Hann var með hendur á teinunum og netið ýfðist um þær á meðan teinarnir þokuðust í átt að spilskífunni. Allt í einu gaf spilið eftir og slakaði netinu út. Skipverjinn hafði ekki ráðrúm, vegna stöðu sinnar, að taka höndina til sín því hún þvældist í netinu og tveir fingur lentu undir teinunum á rúllunni. Spilið stöðvaði slökun þegar álagið minnkaði og hífði að nýju. Við það losnuðu fingurnir undan teinunum en voru skaddaðir.

##### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var búið hefðbundnum búnaði til netaveiða, með netarúllu á borðstokk og lágþrýstispili um tvo metra inná þilfari;
- að spilið er gamalt og slitið en skilar samt fullum þrýstingi sem er 22 kg/sm<sup>2</sup>;
- að ekki voru átaksstillingar á spilinu;
- að spilið sem er lágþrýstispil átti það til að gefa eftir við mikið álag;
- að spilið er með einfalda dráttarskífu;



Þorsteinn@Jón Sigurðsson

Þorsteinn GK 16. Skipaskrárnúmer: 1159, Ssmiðaður á Ísafirði 1971, stál, Stærð 138 Brl., 209 Bt., Mesta lengd 30,95 m., skráð lengd 29,95m., Breidd: 6,7 m, dýpt 5,65 m., Vél: Caterpillar 526 kW

- að fyrir aftan spilið var vökvadrifinn afdráttarkarl með tvöföldum gúmmívölsum;
- að stjórnun spilsins er í magnloka, sem kemur upp úr þilfarinu, við hlið mannsins sem dregur af dráttarkarlinum;
- að lokinn er með skafti og á endanum hjól, sem snúið er til annarrar hliðar til að hífa og hinnar til að slaka, en þar á milli er spilið stöðvað;
- að inn að spilskífunni er sveif til neyðarstöðvunar á spilinu;
- að sá slasaði vissi af þeim eiginleikum spilsins að það gæti gefið eftir við mikinn þunga;
- að spilið stendur ekki nægjanlega langt inn í skipinu þ.a.s. nær miðju skipsins, til að dráttarskífa þess nýtist sem skyldi svo að grip hennar sé nægjanlega traust;
- að vegna þrengsla milli spils og rúllu gefst ekki nægjanlegt svigrúm til að teinaklára á þessu svæði;
- að menn sem unnið hafa við háþrýstispil gera sér oft ekki grein fyrir eiginleikum lágþrýstispila og kemur það þeim oft á óvart þegar þau gefa eftir á öldunni.

##### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að sérstaka aðgæslu þurfi þegar unnið er við eldri gerðir lágþrýstispila sem eiga það til að snúast öfugt við álag.

Nefndin telur að þar sem hinn slasaði var vinnu við lágþrýstispil og var kunnugt um veikleika þess hefði hann átt að hafa betri vara á sér.

##### TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin álitur að varasamt sé að vera með slitinn búnað í skipum, sérstaklega þegar eiginleikar tækjanna leiða til ástands, sem getur valdið vandræðum.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn, að festa upp á áberandi stað viðvörðun um að spilið geti gefið eftir eða slakað óvænt við vissar aðstæður. Einnig

hvetur nefndin skipstjórnarmenn til að setja ekki til þessara starfa óvana menn nema að benda þeim sérstaklega á eiginleika þessara tegund spila.

Nr. 011 / 01

## 2. Aðalbjörg RE 5

### SKIPVERJI SLASAST Á HENDI Í NETARÚLLU

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla  
Ljósmyndir  
Gögn RNS



Aðalbjörg@Óþekktur

Aðalbjörg RE 5. Skipa-  
skr.nr. 1755, smíðuð á  
Seyðisfirði 1987 úr stáli,  
stærð 59,0 brl, 68,0 bt,  
lengd 21,99 m, breidd  
5,0 m, dýpt 2,7 m, vél  
Caterpillar 335 kW, ár-  
gerð 1997, fjöldi skip-  
verja: 7

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Hinn 14. febrúar 2001 var mb. Aðalbjörg RE-5 að netaveiðum í Faxaflóa. Veður: SV 12-14 m/sek. og hvassari í éljum.

Þegar verið var að draga netin um kl. 12:50, var skipverji að störfum á rúllunni og var nýbúinn að taka snúning af teinunum. Var hann að undirbúa að gogga í fisk sem hékk illa í netinu og var því með hægri höndina útfyrir og ætlað hann að fara að leggja sig niður. Skyndilega varð hann þess var að netið eða riðillinn sem flaksaðist, misjafnlega mikið rifinn, aftur með síðunni undan stífum vindi vafðist og flæktist utan um handlegg hans um olnboga. Skipti engum togum að höndin dróst í átt að rúllunni og var hann kominn undir teininn á aftara keflinu þegar skipstjórinn sló út spilkerfinu með stjórnstækjum í brú.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að rúllumaðurinn kvaðst hafa kallaði til manna á þilfarinu um að slá út spilinu, en þeir ekki brugðist við;

- að afdráttarmaðurinn, sem var óvanur þeim störfum, hafði öll stjórnstæki spilkerfisins innan seilingar og sennilega ekki áttað sig á útslættinum;
- að rúllumaðurinn hafði ekki gengt þessu starfi á þessu skipi.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 014 / 01

## 3. Þorsteinn GK 16

### SKIPVERJI SLASAST VIÐ NETAVEIÐAR

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla,  
Viðtöl nefndarinnar  
Veðurskýrsla

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 1. apríl 2001 var Þorsteinn GK-16 að netaveiðum út í Kötlu grunninn sem er um 30 sml. austur af Vestmannaeyjum. Veður: A 6,7 m/sek (Vatnsgarðshólar).



Þorsteinn@Jón Sigurðsson

Þorsteinn GK 16. Skipa-  
skrárn. 1159, Smíðaður á  
Ísafirði 1971, stál, Stærð  
138 Brl., 209 Bt., Mesta  
lengd 30,95 m., skráð  
lengd 29,95m., Breidd:  
6,7 m, dýpt 5,65 m., Vél:  
Caterpillar 526 kW.

Um kl 18:00 þegar verið var að draga síðustu trossuna, var skipverji á rúllunni að taka snúning af netinu með því að snúa upp á teinana á milli spils og rúllu. Hann var með hendurnar á teinunum og netið „brúsaði“ um þær á meðan teinarnir þokuðust í átt inn í spilskífuna. Allt í einu gaf spilið eftir og slakaðist netið út og skipverjinn hafði ekki ráðrúm til að taka aðra höndina til sín og hún þvældist í netinu og lenti undir teinunum á rúllunni. Spilið stöðvaði slökun þegar álagið minnkaði og hífði síðan að nýju. Við þetta tókst skipverjanum

að losa fingurna undan teinunum en einn þeirra var þá verulega skaddaður.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var á veiðum á yfir 200 fm dýpi á kóralbotni með festum öðru hverju og í miklum sjó;
- að spilið sem er lágbrýstispil átti til að gefa eftir við mikið álag;
- að hinn slasaði hafði ekki vitneskju um þessa ágalla spilsins;
- að áður hefur komið fram að spilið er gamalt og slitið;
- að ítrekuð slys hafa orðið með þessum hætti um borð í skipinu;
- að spilið stendur ekki nægjanlega langt inn í skipinu og þar með gefst ekki nægjanlegt svigrúm til að teinaklára á þessu svæði.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að sérstaka aðgæslu þurfi þegar unnið er við eldri gerðir lágbrýstispila sem eiga það til að snúast öfugt við álag.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipstjórnarmenn upplýsi skipverja um virkni og ágalla einstakra tækja og búnaðar áður en þeir hefja störf um borð.

Nr. 015 / 01

## 4. Álaborg ÁR 25

### SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR VERIÐ VAR AÐ LEGGJA NETATROSSU

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur.  
Ljósmyndir.

Lokaskýrsla afgangreidd á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 8. febrúar 2001 var Álaborg ÁR 25 á netaveiðum um 11 sml. suðvestur af Selvogsvita. Veður: Hæg norðaustan átt og sléttur sjór.



Álaborg@Guðmundur St Valdimarsson

Álaborg ÁR 25. Skipaskr.nr. 1359, Smíðaður á Ísafirði 1974, Stærð 138 brl, 211 bt, Mesta lengd 31m, skráð lengd 27,46m., Breidd 6,70 m, dýpt 5,50m, Vél: Carterpillar 552 kW, Fjöldi skipverja: 7

Verið var að leggja trossu númer tvö og voru þrjár skipverjar við þá aðgerð. Skipverji stóð fyrir framan netakassann og þegar tveir hnútar voru eftir kastaði hann þeim og seinni drekanum upp á lúguna og keðjunni ofan á hann til að auðveldara væri að henda honum útbyrðis. Annar skipverji sem var í námunda við hann hafði komið með bauju og var að draga til sín færið sem lá á milli fiskkara og bakborðssíðu.

Skipverjinn lét seinni drekann fara, en skyndilega tókst hann á loft og lenti á uppstillingu fyrir netakassann. Skipstjórinn sá þetta gerast í gegnum sjónvarpsskjá og setti strax á fulla ferð afturá. Siglt var með hinn slasaða til Þorlákshafnar og honum komið undir læknishendur. Þar kom í ljós að hann var tví ökklabrotinn.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skv. mati skipverjans var eðlilega staðið að verki við lagningu trossunnar;
- að hinn slasaði sagði að hann hefði lent í bugt á færinu sem verið var að leggja sem lá á þilfarinu;
- að hinn slasaði gerði sér ekki grein fyrir með hvaða hætti að fóturinn losnaði;
- að hinn slasaði hafði verið yfir tuttugu ár til sjós.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin áréttar mikilvægi þess að menn gæti ávallt vel að sér og öðrum við störf sem þessi.



Nr. 026 / 01

**5. Fjóla BA 150****SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR ÓLAG KEMUR Á BÁTINN****GÖGN:**

Lögregluskýrslur

Afgreitt á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarsyni, Hilmari Snorrasynti, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.



Fjóla@Halþór Hreiðarsson

*Fjóla BA 150. Skipaskr.nr. 1192, smíðaður á Fáskrúðsfirði 1971 úr eik, stærð 28 brl, 26 bt, mesta lengd 17,03m, skráð lengd 15,5m, breidd 4,50m, dýpt 1,94m, vél: Gardner 172 kW, Fjöldi skipverja: 4*

Þann 7. janúar 2001 var Fjóla BA 150 á línuveiðum um 10 sml. SV af Bjargtöngum. Veður: 14-17 m/sek og slæmt sjólag.

Þegar verið var að leggja línuna kom ólag á bátinn og hann lagðist mikið og snögg í stjórnborða með þeim afleiðingum að skipverji sem var við vinnu á dekkinu tókst á loft og kastaðist í dekkið. Við höggið rifnaði vefur í hné og sár opnaðist, sem búið var um.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 030 / 01

**6. Örvar SH 777****SKIPVERJI SLASAST VIÐ AÐ DETTA AF ÚRGREIÐSLUBORÐI****GÖGN:**

Lögregluskýrsla

Framburðarskýrsla slasaða

Framburður vitnis

Ljósrit af lögskráningu

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 10. maí 2002 af Emil Ragnarsyni, Hilmari Snorrasynti, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.



Örvar@Óþekktur

*Örvar SH 777. Skipaskr.nr. 239, smíðaður í Florö, Noregi 1964, stál, stærð 196 brl, 290 bt, mesta lengd 34,09m, skráð lengd 30,10m, breidd 7,2m, dýpt 6,15m, vél: Mirrelees Blackst 486 kW, Fjöldi skipverja: 9*

Hinn 27. mars 2001 var Örvar SH 777 við netaveiðar á Breiðafirði. Veður: NA kaldi.

Þegar verið var að undirbúa lagningu á trossunum voru tveir skipverjar að gera færin klár sem staðsett voru bakborðsmegin. Þeir þurftu að fara yfir úrgreiðsluborðið til að komast að færunum, en þau eru lögð frá skut skipsins.

Vegna ísingar á borðinu þurftu þeir að athafna sig þar á hnjánnum og á meðan þeir voru þar fékk báturinn á sig sjó stjórnborðsmegin, högg kom á hann og hann lagðist til bakborða. Annar skipverjinn missti takið á borðinu og kastaðist út í bakborðssíðuna og lenti á vinstri síðunni en hinn náði að halda sér.

Farið var í land daginn eftir og reyndist skipverjinn rifbeinsbrotinn.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að netaborðið er um 1,20m breitt;
- að ekki er önnur leið til að komast að færunum en yfir borðið og er þetta algengt fyrirkomulag;
- að borðið hafði verið þvegið deginum áður og frosið á því um nóttina.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur að um aðgæsluleysi hafi verið að ræða því mönnum hefði átt að vera ljóst hvernig farið gæti við að fara upp á ísilaft borð án þess að hreinsa það fyrst.

Nr. 047 / 01

## 7. Geir Goði GK 245

SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR VERIÐ VAR  
AÐ HÍFA FISKAR MEÐ ÍS NIÐUR Í LEST

### GÖGN:

Lögregluskýrslur.

Gögn nefndarinnar.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 21. apríl 2001 var netabáturinn Geir Goði GK 245 við bryggju í Þorlákshöfn. Verið var að taka um borð 650 ltr. kar, sem var fullt af ís og koma því fyrir í lest. Einn skipverji var í lestinni að taka á móti því, annar skipverji á lúgu að segja til og sá þriðji að stjórna spili.

Til þess að koma karinu fyrir þurfti það að vera aðeins á lofti í lestinni. Sá sem var niðri þurfti að ýta því fram og síðan átti að slaka í sveiflunni. Í stað þess að slaka var híft og við það kom karið á talsverðri ferð til baka og lenti á skipverjanum sem klemmdist upp að afturþilinu í lestinni. Skipverjinn slasaðist illa.

### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjar í lest og á lúgu gáfu merki um að slaka;
- að spilmaður stóð öfugu megin við spilið og þá virkuðu stjórn tækin öfugt þ.e. hifing virkaði frá stjórnandanum og slökun að honum;
- að betra þótti að vera öfugu megin við stjórn tæki spilsins vegna þrengsla réttu megin;
- að oftast var sá háttur hafður á að standa öfugu megin, en sá sem var vanur að vera á spilinu var ekki um borð og sá sem var á spilinu hafði verið sjaldan á því;
- að karið var um 350 kg að þyngd.



Geir Goði@Óþekktur

Geir Goði GK 245. Skipaskr.nr. 1115, Smíðaður á Ísafirði 1970, stál, Stærð 38 brl, 30 bt, Mesta lengd 16m, skráð lengd 14,60m, Breidd 4,40m, dýpt 2,80m, Vél: Mitsubishi 265 kW, Fjöldi skipverja: 6

### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu slyssins vera röng vinnubrögð.

Nr. 057 / 01

## 8. Freyr GK 157

SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR HANN FELLUR Í  
STIGA

### GÖGN:

Lögregluskýrslur.

Ljósmyndir.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2002 af Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.



Freyr@Jón Sigurðsson

Freyr GK 157. Skipaskr.nr. 11, Smíðaður í Molde, Noregi, 1963, Stærð 185 brl, 281 bt, Mesta lengd 35,48m, skráð lengd 32,50m, Breidd 6,87 m, dýpt 5,70 m, Vél: Wartsila 736 kW, Fjöldi skipverja: 16

Þann 2. júní 2001 var Freyr GK 157 á línuveiðum út af Snæfellsnesi. Veður: SV 10 m/sek.

Upp úr hádegi var skipverji sem var á frívakt á leið niður stiga frá stjórnþalli. Í um það bil miðjum stiganum rann hann til og hrasaði niður á gang fyrir neðan stigan. Siglt var með skipverjann í land í Ólafsvík þar sem honum var komið undir læknishendur.

### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stiginn er 11 þrep og 2,65m á hæð;
- að breidd stigans er 73,5 cm, framstig 20 cm og uppstig 21,5 cm;
- að samkv. ljósmyndum er stiginn mjög brattur;
- að ekki var hálkuvörn á stigaprepum;
- að sögn vitnis snéri hinn slasaði hælum í þrep-in;
- að sögn skipstjóra hefur skipshöfn verið margvöruð við að ganga rétt um stigan;
- að þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir hefur ekki tekist að ná í hinn slasaða;

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur orsök slyssins vera aðgæsluleysi hins slasaða við að fara með þessum hætti niður brattan stigann þrátt fyrir tilmæli um annað.

Nefndin telur að það ætti að vera metnaður manna að gera viðsjárverða stiga þannig að ífrasta öryggis sé gætt s.s. með góðum hálkuvörnum í þrepum. Nefndin telur einnig að skrifleg aðvörðun þurfi að vera á áberandi stað með leiðbeiningum um hvernig eigi að bera sig að í svona bröttum stigum.

**TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:**

Nefndin vill beina því til Siglingastofnunar að gert sé sérstakt átak í skoðun á stigum um borð í skipum í þeim tilgangi að koma í veg fyrir að illa búnir stigar séu slysgildir fyrir skipverja.

Nr. 089 / 01

**9. Tjaldur SH 270****SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR HONUM SKRIKAÐI FÓTUR Á HÁLU DEKKI****GÖGN:**

Lögregluskýrsla af slasaða.

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 26. ágúst 2001 var m.b. Tjaldur SH 270 á grálúðuveiðum. Veður:

Sex skipverjar voru við vinnu á vinnsludekki. Einn skipverja þurfti að komast yfir til stjórnborða en vegna fiskkara og fleiri hluta sem hindruðu greiða leið, þurfti hann að klifra yfir færiband. Þegar hann var kominn yfir færibandið skrifaði honum fótur á sleipu dekkinu og féll með hægri öxl á tessa sem var á lúgu niður í lest.



Tjaldur@Óþekktur

*Tjaldur SH 270. Skipaskr.nr. 2158, Smíðaður: Tomrefjord Noregi 1992, stál, Stærð: 412 brl, 688 bt, Mesta lengd 43,21 m, skráð lengd 39 m., Breidd: 9,00 m, dýpt 6,80 m., Vél: Caterpillar791 kW, Fjöldi skipverja: 16.*

Skipverjinn lauk ferðinni með skipinu, sem kom til hafnar 7. september. Við athugun kom í ljós að hann þurfti að gangast undir aðgerð.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að ekki væri óvenjulegt að í gönguleiðum væri ýmiss búnaður.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en minnir á mikilvægi þess að gönguleiðum sé haldið hreinum og án hindrana.

Nr. 114 / 01

**10. Arney KE 50****SKIPVERJI KLEMMIR SIG Á HURÐ Í VELTINGI****GÖGN:**

Lögregluskýrsla



Arney@Guðmundur St Valdimarsson

*Arney KE 50. Skipaskr.nr. 1416, Smíðaður: Mandal, Noregi, 1975/-, stál, Stærð: 347 brl., 475 bt., Mesta lengd: 43,57 m, Skráð lengd: 39,11 m., Breidd: 8,20 m, dýpt: 6,50 m., Vél: Wichmann 920 kW, Fjöldi skipverja: 15*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 6. mars 2001 var Arney KE 50 í róðri. Einn skipverji verður fyrir því óhappi að klemma sig á járnhurð í veltingi og taldi hann sig hafa fingurbrotnað.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 115 / 01

## 11. Hafberg GK 67

SKIPVERJI SLASAST Á FÆTI VIÐ NETAVEIDAR

### GÖGN:

Lögregluskýrsla,  
Ljósmyndir  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.



Hafberg@Hafþór Hreiðarsson

*Hafberg GK 67. Skipa-  
skr.nr. 67, Smíðaður: Stál,  
Flekkefjord, Noregi, 1962,  
Stærð: 189 brl. 229 bt.,  
Mesta lengd: 33,65m  
Skráð lengd: 30,62m.,  
Breidd: 6,7m dýpt:  
5,85m., Vél: Grenaa, 662  
kW, 1991,*

### ATVIKALÝSING:

Þann 14. mars 2001 var m/s. Hafberg GK-377, að netaveiðun á Selvogsbanka.

Um kl. 09:45 þegar verið var að draga netin var einn skipverji við vinnu utan við netabúr aftur á skipinu. Verið var að leggja niður netin í búið með netaniðurleggjara og stjórnaði hann verkinu. Við stjórnunina stóð hann upp á göngupalli, sem liggur meðfram netabúrinu og fyrir framan það. Skipverjinn fellur til og niður af pallinum, sem hann stóð á og lenti hægri fótur hans með utanverða rist á flatjárn, sem stóð upp úr þilfarinu.

### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að göngubrautin var um 30 sm. breið;
- að hún var í 70 til 90 sm hæð frá þilfari;
- að ekkert handrið er utan við pallana eingöngu var hægt að ná handfestu í netabúrið;
- að hinn slasaði taldi sig hafa fallið um járnstykki á pallinum;
- að tvö festieyru standa upp úr dekkinu utan við pallana, sem skapað geta hættu þegar stigið er út af þeim, nema gætt sé varkárni;
- að pallarnir voru blautir og hálir.

### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 117 / 01

## 12. Gullfaxi GK 14

SKIPVERJI SLASAST VIÐ LÍNULÖGN

### GÖGN:

Lögregluskýrsla

Lokaskýrsla afgangreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Hinn 16. ágúst 2001 var Gullfaxi GK 14 á línuveiðum um 100 sml. vestur af Grindavík.

Verið var að leggja línuna úr síðasta balanum þegar hún festist í honum. Báturinn var þá stöðvaður og taldi einn skipverjinn hann vera stopp og fór með hendurnar ofan í balann til að losa línuna. Línan fer þá allt í einu af stað og krækist öngull í litla fingur vinstri handar skipverjans. Aðrir skipverjar ná að skera á línuna og losa öngulinn úr fingrinum.

Skipstjórinn óskaði eftir við björgunarsveitina í Grindavík að þeir kæmu á móts við Gullfaxa og mundu sækja hinn slasaða. Það var gert og var hann fluttur í land og undir læknishendur. Gullfaxi hélt afram veiðum.

### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.



Gullfaxi@Jón Páll Ásgeirsson

*Gullfaxi GK 14. Skipa-  
skr.nr. 297, Smíðaður:  
Frederikssund, Danmörk,  
1956/06, Eik, Stærð: 63  
brl. 64 bt..Mesta lengd:  
21,31 m, skráð lengd:  
19,69 m., Breidd: 5,65 m,  
dýpt: 2,80 m., Vél: Ca-  
terpillar 313 kW, Fjöldi  
skipverja: 5*

Nr. 121 / 01

**13. Hólmsteinn GK 20****MAÐUR FYRIR BORD OG BJARGAÐ****GÖGN:**

Lögregluskýrslur

Gögn RNS



Hólmsteinn@Óþekktur

*Hólmsteinn GK 20. Skipa-  
skr.nr. 573, Smiðaður:  
Hafnarfirði, 1946/-, Eik,  
Stærð: 43 brl. 48 bt.,  
Mesta lengd: 19,72 m,  
skráð lengd: 16,80 m,  
Breidd: 4,93 m, dýpt:  
2,30 m, Vél: GM 177 kW,  
Fjöldi skipverja: 5*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2002 af Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

Þann 20. desember 2001 var Hólmsteinn GK 20 á netaveiðum á Hafnarleirum. Veður: SV 8-11 m/sek. og mikil kvika.

Skipverjar voru að draga netin og var einn þeirra við niðurlagningu á þeim aftast á bátnum. Vegna kvikunar var töluverður veltingur og kastaðist skotur bátsins til með snöggum hreyfingum. Í einni veltunni kastaðist skipverji útbyrðis án þess að snerta lunningu. Engin vitni voru að óhappinu en skipverji sem var að vinna við úrgreiðsluborð heyrði eitthvað falla í sjóinn. Hann hélt að það væri fiskur að falla úr netinu og leit út fyrir borðstokkin en sá ekkert sem útskýrði skvampið í sjónum og hélt áfram störfum. Hann tók svo fljótlega eftir því að ekkert gekk við móttökuna á netinu afturá. Hann áttaði sig á að eitthvað væri að og tengdi það strax skvampinu sem hann hafði heyrt. Hann hljóp afturá og sá engan þar en út í sortanum sá hann gula húfu í sjónum sem fjarlægðist og var að hverfa í myrkrið. Hann kallaði að það væri maður fyrir borð og greip bjarghring og kastaði til skipverjans en hringurinn fór of langt og náði skipverjinn honum ekki.

Skipstjórinn lét skera á netin við rúlluna og bakkaði skipinu en ekki sást strax til skipverjans vegna myrkurs, en fljótlega urðu þeir hans varir og köstuðu til hans kaðli sem hann náði og tókst þeim að ná honum um borð.

Skipverjinn var orðinn mjög þrekaður og kaldur. Skipstjórinn taldi að hann hafi verið í sjónum í u.þ.b. 3-5 mín. Siglt var með skipverjann til hafnar í Sandgerði til aðhlyningar.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að skipverjinn var ekki í flotklæðnaði;
- að líflína var ekki fyrir hendi;
- að mati skipverja var ekki hægt að nota líflínu við störf á skutnum vegna þess svæðis sem menn þyrftu að færa sig um við störf sín þar;
- að ekkert hald eða annar stuðningur var á skutnum nema lunningin sjálf og að sögn skipverja geta menn átt í erfiðleikum með að fóta sig þar ef eitthvað er að veðri;
- að lunningin var á þessum tíma um það bil einn meter á hæð;
- að ef búið var að leggja eitthvað af netum afturá skut versnaði vernd lunningar í samræmi við það;
- að búið var að setja þrjú net aftur á skut er slysið varð;
- að eftir slysið var lunningin hækkuð verulega.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en fagnar því að gerð hafi verið bragabót á öryggi manna við störf á skutnum með því að hækka lunningu.

## SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM:

Nr. 034 / 01

### 1. Tunu GR-18-69

#### SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR HANN FÓR MEÐ HANDLEGG Í BLÖKK

##### GÖGN Í MÁLINU:

Lögregluskýrsla.

Endurrit sjóprófs.

Gögn Siglingastofnunar Íslands.

Gögn Söfartsstyrelsen.

Ljósrit úr dagbók skipsins.

Vinnuþagg vélstjóra skipsins, hljóðmælingar.

Gögn nefndarinnar.

*(ex. Guðmundur VE), Sk.sk.nr. D-3916, Heimahöfn: Ammassalik, Grænlandi, Smíðaður: Avaldsnes Noregur 1967, Stærð 486 brl. 1829 bt., Mesta lengd 52,6 m, skráð lengd 49,58 m., Breidd 8,53 m. dýpt 6,8 m., Vél: MaK, 809 kw, 1967.*

Lokaskýrsla afgangi á fundi 21. október 2002 af Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 8. mars 2001 var M.s. Tunu GR 18-19 á nótaveiðum út af Krísuvíkurbergi. Veður: ASA 9,4 m/sek.

Í fyrsta kasti eftir að komið var á miðin virtist nokkuð í nótinni. Miklir netpokar, með loðnu í, fóru að myndast við blýteininn og hætta varð á að þeir drægjust upp í blökkina. Þrjú skipverjar reyndu að draga riðilinn og koma þessum netpokum út fyrir blýteininn og slakanum á honum í blökkina til að koma í veg fyrir að loðna lokaðist inni í þeim og sprengdi þá. Bilið á milli skipverjanna við þessa vinnu var um það bil einn og hálfur metri. Búið var að draga um helming nótarinnar þegar einn skipverjinn, sem var með aðra hendina undir riðlinum, festi vinnuvettling í blökkinni. Hann reyndi að kippa að sér hendinni en hún var þá föst í vettlingnum og hendin dróst inn í blökkina.

Hann kallaði á félagana sína um að stöðva blökkina, en sá engin viðbrögð hjá þeim. Hann öskraði þá af öllum kröftum og hann fann að handleggurinn byrjaði að brotna inn í blökkinni. Þá urðu félagar hans varir við hvað var að gerast

og stukku af stað í rofa sem var um tvo til þrjú metra frá þeim til að stoppa hífinguna.

Skipstjóri var í hliðarglugga í brú að venju og fylgdist með vinnu á þilfari en hafði brugðið sér úr glugganum, u.þ.b. tvo metra, að stjórnækjum snurpuspils til að hífa í snurpuvírinn. Hann var við það verk þegar hann heyrði öskur og áttaði sig strax á hvað var að gerast. Skipstjóri sló út öllu spílkerfinu með neyðarrofa í brú.

Skipverjinn var þá kominn með höndina upp að öxl inn í blökkina og hékk við hana í lausu lofti þegar hún stöðvaðist. Gengu skipverjar úr skugga um að stjórnækki blakkar væru í stöðvunarstöðu áður en spílkerfin voru endurræst til að ná hinum slasaða úr blökkinni.

Eftir slysið var kastinu sleppt niður, nótin dregin inn og siglt með hinn slasaða til Grindavíkur. Hann þurfti að gangast undir aðgerð á handlegg og öxl.

##### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hinn slasaði var að troða netinu inn í blökkina þegar vettlingur hans festist í blökkinni;
- að hinn slasaði stjórnaði aðgerðum á staðnum;
- að hinn slasaði var stjórnandi blakkarinnar, en hafði farið frá stjórnökunum til að aðstoða við netið með vitund skipstjóra
- að það vinnufyrirkomulag var hefðbundið vinnuferli;
- að færsla nótariðilsins að blökkinni getur orðið allt að 50 sentimetrar á sekúndu;
- að mikill hávaði var á vinnusvæðinu;
- að samkvæmt eftirlitsbók skipsins var athugasemd gerð af skoðunarmanni frá Söfartsstyrelsen um að hávaðamæla þyrfti spílkerfið og senda niðurstöður til stofnunarinnar í Kaupmannahöfn;
- að samkvæmt hávaðamælingu sem vélstjórar skipsins framkvæmdu um borð fyrir slysið reyndist hávaðinn vera yfir 96db vegna þeirra tækja sem í gangi voru án tillits til annarra hljóða s.s. veðurs;
- að formleg hávaðamæling hafði ekki verið framkvæmd;
- að síðasta búnaðarskoðun fór fram 19. janúar 2001 af dönskum yfirvöldum;

- að samkvæmt reglum dönsku siglingamála- stofnunarinnar (einnig þeirra íslensku; Reglur um hávaðamörk í íslenskum skipum nr. 179/1985) skal hávaði ekki vera meiri en 70 db. á vinnusvæðum sem þessum;
- að skipið sem er í eigu íslenskra aðila og með íslenski áhöfn, hafði verið flaggað undir grænlenskan fána nokkrum sinnum;
- að engin opinber gögn eru til um hávaðamælingu á skipinu á vegum íslenskra yfirvalda þann tíma sem það hefur verið undir íslenskum fána.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að við þessar aðstæður hefði mátt stöðva hífingu á neti þar sem góð yfirsýn við þessa aðgerðir er mjög mikilvæg. Þá telur nefndin mjög mikilvægt að hugað sé að því að hávaði sé innan lögbundinna hávaðamarka.

Nefndin telur óvarlegt af skipstjóra, sem hafði yfirsýn yfir vinnusvæðið, að yfirgefa hana þar sem hann sá að stjórnandi hífingar var að sinna öðrum störfum. Einnig telur nefndin óvarlegt af stýrsmanni að yfirgefa stjórnþæki blakkarinnar án þess að gera viðeigandi ráðstafanir.

#### TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hafi forgöngu um að hávaðamörk á skipum verði í samræmi við það sem reglur kveða á um.

Nr. 066 / 01

## 2. Örn KE-13

### MANNOPSLOK Á LESTARLÚGU FELLUR Á SKIPVERJA

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur  
Slysaskýrsla T.R.  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2002 af Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.



Örn©Hilmar Snorrason

Örn KE-13. Skipaskr.nr. 1012, Smiðaður: Florø, Noregi, 1966/-, stál, Stærð: 566 brl., 949 bt., Mesta lengd: 55,51 m, skráð lengd: 52,20 m., Breidd: 10,00 m, dýpt: 7,00 m., Vél: MAN 2135 kW

Þann 25. mars 1999 lá Örn KE-13, við bryggju í Njarðvíkurhöfn.

Skipverjar unnu að þrífum í vertíðarlok og voru tveir þeirra við að opna fremstu lestarlúgu bakborðsmegin. Annar húkkaði lúgulokinu í gilskrökinn en hinn hífði með krana skipsins. Sá skipverjinn sem var við lúghlerann hafði einnig það hlutverk að setja festingar á lúguna þar sem hún í opinni stöðu féll að stytta.

Skipverjinn stóð við lúghleran sem var í lóðrétttri stöðu og var að festa hann með tersa sem halda átti lúgunni. Á lúghleranum var mannop sem þá skyndilega opnaðist og lenti á hægri hönd skipverjans sem slasaðist.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mannopslokið var ekki tersað aftur;
- að þegar lestarhlerinn var opinn sneru lamir mannopsloksins niður.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins megi rekja til hönnunargalla á mannopslokinu og því að skipverjarnir hugðu ekki að því að mannopið væri skálkað aftur áður en lúghlerinn var opnaður.

## SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM:

Nr. 002 / 01

### 1. Hrafn Sveinbjarnarson GK-255

#### SKIPVERJI SLASAST VIÐ VINNU VIÐ FLÖK-UNARVÉL

##### GÖGN:

Lögregluskýrslur  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangreidd á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 4. janúar 2001 var bv. Hrafn Sveinbjarnarson GK-255 að veiðum á Látragrundi. Veður: Kaldi, lítill veltingur.

Skipverjar voru í aðgerð og einn þeirra er hafði eftirlit með fiskvinnsluvélunum var að vinna við flökunarvél er hann sá að fiskur var fastur í sköfuhníf stjórnbörðsmegin á vélinni en sjálfur stóð hann bakborðsmegin við vélina. Teygði hann sig yfir vélina og hugðist losa um fiskinn. Við að reyna að losa fiskinn lenti fingur hægri handar á milli sköfuhnífs og sköfuhnífsbrettis svo að hann skarst illa.

Hlúð var að hinum slasaða um borð og ákvað skipstjóri að sigla meða hann til næstu hafnar til frekari aðhlyningar. Var skipinu siglt í áttina til Rifshafnar og björgunarbátur fenginn til að koma út á móti skipinu og sækja hinn slasaða.

##### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagði að það bæri að stöðva vélina í slíkum tilfellum en hann hefði ekki gert það og hugðist vera fljótur að losa um fiskinn. Vélina hafi verið í lagi og allur öryggisbúnaður hennar.

##### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að koma hefði mátt í veg fyrir atvik-ið ef fylgt hefði verið þeim öryggisreglum sem settar höfðu verið, þ.e. að stöðva vélina áður en tekið var til við að lagfæra það sem miður fór.



Hrafn Sveinbjarnarson@Ingimundur Valgeirsson

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

#### TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin vill benda yfirmönnum á að brýna fyrir áhöfn sinni að ávallt sé allur vélbúnaður stöðvaður áður en átt er við að losa fisk úr þeim. Til frekari áréttinga ætti að hengja upp áminningar og viðvörunarspjöld til skipverja á vinnusvæði og í stakkageymslum.

Nr. 009 / 01

### 2. Þuríður Halldórsdóttir GK 95

#### SKIPVERJI SLASAST Í SKUTRENNU

##### GÖGN:

Lögregluskýrsla  
Gögn RNS

Þuríður Halldórsdóttir GK-95, skipaskr.nr.1645, var smíðaður á Akranesi úr stáli; stærð 274 brl, 478 bt, lengd 38,99 m, breidd 8,1 m, dýpt 6,25 m, vél Bergen Diesel 728 kW, árgerð1983.

Afgreitt á fundi 15.apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 8. janúar 2001 var bv. Þuríður Halldórsdóttir GK-95 að veiðum. Veður: A - 8 m/sek.

Hinn slasaði kvaðst hafa verið að störfum í skutrennu skipsins þegar pokinn, sem verið var að hífa slengdist til í veltingi. Hann varð á milli pokans og stb.lunningar.

##### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var staðsettur á mjög varasömum stað þegar verið var að hífa

##### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.



Nr. 012 / 01

**3. Örfirisey RE 4****SKIPVERJI SLASAST, UM BORD VIÐ AÐ FÁ KLÓRBLÖNDU Í AUGA****GÖGN:**

Lögregluskýrslur,  
Endurrit sjóprófs,  
Skýrslur Siglingastofnunar  
Myndir  
Afrit dagbókar  
Skýrslur nefndarinnar

Lokaskýrslu afgreidd á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Hinn 7. febrúar 2001 var Örfirisey RE 4 á siglingu 45 sml. vestur af Reykjanesi. Veður. NNA-15 m/sek., sjólitíð.

Skipverjar voru að vinna við hreinsun á færibandalínu á vinnsluþilfari. Einn skipverjanna hugðist hella klórblöndu úr brúsa upp í kar sem verið var að þrifa. Kantur karsins var í u.þ.b. brjósthæð og þurfti skipverjinn því að lyfta brúsanum, upp í þá hæð. Hugðist hann sveifla brúsanum snögg upp á karbrúnina en í sveiflunni rakst brúsinn utan í kantinn á því og við höggið sprautaðist klórblanda upp úr opnum brúsanum í andlit og augu skipverjans. Missti hann brúsann á þilfarið.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að slasaði notaði ekki augnhlífar sem til voru um bord;
- að brúsinn var allt að 30 kg. að þyngd;
- að aðrir skipverjar komu hinum slasaða til aðstoðar og skuluðu augu hans;
- að hinn slasaði var fluttur með þyrlu á sjúkrahús.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur að óvarlega hafi verið staðið að því að hella úr svona stóru ílátum við þær aðstæður sem þarna voru, bæði veðurfarslega og að viðkvæmir líkamshlutar voru óvarðir. Nefndin telur að í



Örfirisey@Hilmari Snorrason

Örfirisey RE 4. Skipaskr.nr. 2170, smiðaður í Noregi úr stáli 1988, stærð 940,0 brl, 1831,0 bt, lengd 65,47 m, breidd 12,8 m, dýpt 8,0 m, vél Wichmann 3000 kW, árgerð 1988, fjöldi skipverja: 27

meðförum hættulegra efna skuli notkun þeirra fara fram í minni einingum, í viðráðanlegum ílátum og notaður sé viðurkenndur hlífðarbúnaður.

**TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:**

Nefndin telur að þörf sé á aukinni fræðslu fyrir sjómenn á umgengni við hættuleg efni.

Nr. 017 / 01

**4. Kristinn Friðrik SH 3****SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR LÁS BROTNAR OG SLÆST Í HANN****GÖGN:**

Lögregluskýrslur  
Ljósmyndir  
Afrit dagbókar

Skipaskr.nr. 1846, var smiðaður á Ísafirði 1987 úr stáli; stærð 104 brl, 151 bt, lengd 21,84m, breidd 6,38m, dýpt 5,45m, vél Caterpillar 519kW, árgerð. Fjöldi skipverja: 5.

Afgreitt á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Hinn 8. febrúar 2001 var m.b. Kristinn Friðriksson SH-3 á togveiðum með rækjuvörpu í norðurkanti Kolluáls á utanverðum Breiðafirði. Veður: Hæg NA - átt og lítill sjór.

Þegar verið var að hífa í úthalaravírin losnaði gilskrókurinn ekki úr bobbingalengjunni með þeim afleiðingum að lás í enda þess fjær króknum brotnaði og slóst í hægri hendi skipverjans. Ekki var talin þörf á að fara með hann í land en höndin hefði bólgnað og upp á handlegg.

Þann 10. febrúar var komið í land og farið með skipverjann til læknis og þá kom í ljós að hann var handleggs-brotinn.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri stjórnaði hífingu

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 020 / 01

### 5. Árni Jónsson BA-14

#### SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR UNNIÐ ER VIÐ VÍRASYRI TOGVINDU

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur

*Árni Jónsson BA-14, skipaskr.nr. 1423, var smíðaður í Hafnarfirði 1975 úr eik; stærð 22,39 brl, 18,00 bt, lengd 15,24 m, breidd 4,12 m, dýpt 1,80 m, vél Volvo Penta 173,00 kW, árgerð 1985. Fjöldi skipverja: 3.*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

Hinn 24. september 1999 var Árni Jónsson BA-14 við bryggju á Patreksfirði. Veður: NV - gola.

Skipverjar unnu við að laga vírastýri togvindu. Lokið var við að losa festingarnar á vírastýrinu við togvinduna og átti að hífa það rólega frá og taka slakann af keðjunni sem fest var í vírastýrið. Einn skipverja hugðist styðja við vírastýrið þegar því yrði lyft frá vindunni. Þegar híft var í var krafturinn meiri en beðið hafði verið um og við það kom sláttur á vírastýrið þegar það losnaði. Slóst vírastýrið í skipverjann og féll hann á þilfarið.

Ekki var talið að skipverjinn hefði orðið fyrir alvarlegum meiðslum og fór hann ekki til læknis fyrir en einhverjum dögum síðar. Rannsókn málsins fór ekki fram strax þar sem ekki var talið að um alvarleg meiðsli væri að ræða

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hinn slasaði sagði til um hífingu, auk þess að styðja við vírastýrið;
- að sá sem stjórnaði krananum, sagði að þegar hann hífði hafði kraninn tekið mjög snögg við sér og að hífingin því orðið sneggri en hún átti að vera;

- að óljóst er hvaða reynslu stjórnandi vindunnar hafði í að stjórna vindunni;
- að kraninn (bómuendinn), sem notaður var til að lyfta vírastýrinu upp var ekki rétt staðsettur miðað við átakið.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök atviksins vera óaðgæslu við hífingu.

Nr. 023 / 01

### 6. Sigurborg SH 12

#### SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR HANN MISSTI AUSTURDÆLU OFAN Á FÓT SINN

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur

Afrit dagbókar

Gögn RNS

*Sigurborg SH-12, skipaskr.nr. 1019, var smíðaður í Noregi 1966 úr stáli; stærð 199,50 brl, 317,0 bt, lengd 34,86 m, breidd 7,20 m, dýpt 6,10 m, vél Caterpillar 736 kW, árgerð 1981. Fjöldi skipverja: 9.*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

(Athugasemdir bárust nefndinni)

Hinn 25. febrúar 2001 var m.b. Sigurborg SH-12 á togveiðum. Veður: norðaustan 6-7 vindstig, talsverður veltingur.

Vélstjóri kvaðst hafa verið kallaður til vegna þess að brunndæla bakborðsmegin hafi verið biluð. Hann hafi verið á vakt og því farið og losað um dæluna og lyft henni með krafttaliu upp á fiskkar. Eftir að hafa lyft dælunni upp tók hann til við að laga hana og fann fljótt að aðskotahlutur var í dælunni. Var hann að reyna að losa aðskotahlutinn úr dælunni þegar skipið valt. Kastaðist hann til og festing dælnnar við krafttaliuna losnað. Rann dælan af fiskkarinu og lenti á fæti hans.

Skipverjinn tilkynnti skipstjóra atvikið eftir næstu frívakt þegar líðan hans batnaði ekki og fór til læknis þegar báturinn kom til hafnar.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að þyngd dælnnar er talin vera um 50-80 kg;
- að engin vitni voru að atvikinu;
- að skipstjóri sagði að um austurdælu hafi verið að ræða.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur að óvarlega hafi verið staðið að aðgerðinni með hliðsjón af veðri og hreyfingum skipsins. Hinn slasaði hefði átt að kalla sér til aðstoðar annan skipverja.

Nr. 029 / 01

**7. Múlberg ÓF 32****SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR GRANDARAVÍR SLÆST Í HANN****GÖGN:**

Lögregluskýrslur

Afgreitt á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarsyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 21. janúar 2001 var Múlberg ÓF 32 á veiðum á Langanesdjúpi. Veður: SV 15m/sek og sjólítið.

Þegar verið var að taka inn trollið kom bakstroffuskottið óklárt inn og fór skipverji út í rennuna til að gera það klárt. Þegar hann var á leið úr rennunni reið alda undir skipið og grandaravír stjórnborðsmegin slóst til og í fætur skipverjans og klemmdi hann að lunningu. Skipverji fann til eymsla í hné.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.



Múlberg@Óþekktur

Múlberg ÓF 32. Skipaskr.nr. 1281, smíðaður í Niigata, Japan 1973, stærð 550 brl, 808 bt, mesta lengd 53,87, skráð lengd 51,10m, breidd 9,5m, dýpt 6,5m, vél: Niigata 1691 kW, Fjöldi skipverja: 7

Nr. 039 / 01

**8. Múlberg ÓF 32****SKIPVERJI SLASAST VIÐ AÐ SETJA ÚT TROLL****GÖGN:**

Lögregluskýrslur.

Útdráttur úr leiðarabók

Gögn RNS

*Skipaskr.nr. 1281, smíðaður í Niigata, Japan 1973, stærð 550 brl, 808 bt, mesta lengd 53,87, skráð lengd 51,10m, breidd 9,5m, dýpt 6,5m, vél: Niigata 1691 kW, Fjöldi skipverja: 7*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarsyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Athugasemdir bárust nefndinni.

Hinn 16. mars árið 2000 var Múlberg ÓF 32 á veiðum á Rífsbanka. Veður: SV 15m/sek.

Verið var að láta trollið fara og var skipverji að draga leiðara út í stjórnborða þegar kippur kom á hann. Vegna þunga hans missti skipverjinn fótanna og féll í dekkið og slasaðist. Haft var samband við lækni á Siglufirði sem taldi að um marna taug væri ræða og var því veiðum haldið áfram. Tvívegis var haft samband við sama lækni 17. mars. Í fyrra skiptið taldi hann að um væri að tognun í nára en í seinna skiptið lagði hann til að siglt yrði með hinn slasaða í land. Siglt var til Siglufjarðar en ekki var hægt að hlúa að hinum slasaða þar en þar kom í ljós að mjaðmakúlan vinstra megin var brotinn. Hann var sendur til Akureyrar og var hann kominn undir læknishendur þar síðdegis 18. mars.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að sögn slasaða var dekkið mjög hált og blautt og löðrandi í rækju og öðrum óhreinindum úr trollinu. Auk þess hafi verið talsverður öldugangur og mikil hreyfing á skipinu þegar óhappið átti sér stað.
- að sögn skipstjórans og annars skipverja sem var vitni að atburðinum var dekkið blautt en laust við alla hálfu. Skipstjóri taldi orsök slyssins vera þá að skipverjinn hafi verið á VIKING stígvélum með svörtum botni sem að hans sögn eru mjög hált;

- að ekki voru neinar reglur um borð varðandi fótabúnað skipverja;
- að stígvél hins slasaða, eru talin af skipverjum óheppileg;
- að um 80 sml. voru til Húsavíkur þar sem var næsta sjúkrahús og heilsugæsla;
- að ekki þótti ástæða til að ætla að skipverjinn væri brotinn;
- að eftir slysið eru menn áminntir um að fara varlega þegar þeir taka slaka af leiðara.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að hinn slasaði, sem var óvanur við þessi störf, hafi ekki verið nægilega upplýstur um þær hættur sem leynast við hin ýmsu störf svo sem að taka slakann af leiðaranum.

Nefndin telur einnig, að ef það er áunnin reynsla manna að sérstakar tegundir stígvéla séu beinlínis hættulegar beri útgerðaraðila og/eða skipstjóra að koma því áleiðis til nýrra starfsmanna.

Nr. 042 / 01

### 9. Aron ÞH 105

#### SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR VERIÐ VAR AÐ HÍFA INN VEIÐARFÆRI.

##### GÖGN:

Lögregluskýrslur

Tilkynning um slys á sjómanni

Gögn nefndarinnar

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 06. mars 2000 var Aron ÞH 105 á togveiðum á Skaffárdýpi. Veður: Hæg breytileg átt, sjóllítið.

Verið var að taka afla úr tveimur trollum og var skipstjóri að hífa seinni belginn inn á trommlu afturá. Verið var að þurrka aflann niður í pokann til að getað slegið á hann til hífingar um borð. Skipverji sem var staðsettur á afturskipi og átti að setja ásláttarstroffu á pokann var byrjaður á þeirri að-



Aron@Óþekktur

Aron ÞH 105. Skipaskr.nr. 2333, Smíðaður í Strandby, Danmörku 1989, stál, Stærð 127 brl, 211 bt, Mesta lengd 25,45m, skráð lengd 23,28m., Breidd 7m, dýpt 5,90m, Vél: Caterpillar 675 kW, Fjöldi skipverja: 8

gerð þegar híft var í trollið. Varð skipverjinn með hendina á milli afturgafls og skips með þeim afleiðingum að hann handleggsbrotnaði.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að híft var í belginn áður en búið var að koma ásláttarstroffu á hann;
- að ekki var um að ræða ákveðið vinnulag hvort slegið var á pokann fyrir utan gaff;
- að bæði trollin voru hífð í einu en síðan gengið frá þeim í sitthvoru lagi inn á þilfarið;
- að ekki var ákveðin merkjagjöf á milli þess sem stjórnaði spili og skipverja með ásláttarstroffu;
- að híft var áður en hinn slasaði hafði náð að setja stroffuna á en stjórnandi spilsins bar því við að hinn slasaði hafi verið of fljótur til.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að stjórnandi spilsins hafi ekki gengið úr skugga um að í lagi hafi verið að hífa og að hann hafi fengið merki um að svo væri. Nefndin vill áminna stjórnendur vinda að huga ávallt vel að því að óhætt sé að hífa og gætt sé að öryggi þeirra skipverja sem við verkið eru.

Nr. 043 / 01

### 10. Málmei SK 1

#### SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR GRANDARI SLÆST TIL

##### GÖGN Í MÁLINU:

Lögregluskýrslur

Endurrit sjóprófs

Skýrslur Landhelgisgæslu



Málmei©Óþekktur

*Málmei SK 1. Skipaskr.nr. 1833, smíðaður á Noregi 1987 úr stáli; stærð 882,81brl, 1469,70 bt, lengd 56,50 m, breidd 12,60 m, dýpt 7,70 m, vél Wartsila 2200 kW, árgærd 1987, Fjöldi skipverja: 26.*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 10. maí 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Hinn 20. desember 2000 var bv. Málmei SK-1 að veiðum á Kópanesgrunni. Veður: NA 5 - 6 vindstig.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfæri þegar í ljós kom að efri-grandari stb.-megin var slitinn. Þegar verið var að hífa inn grandarana slóst stjórnborðs grandari til og fór yfir í rennu fyrir bb.-grandarann er leiddi til þess að bæði stb.- og bb.-rossin voru á leiðinni í bobbingarennuna fyrir bb.-hluta lengjunnar. Var hífing stöðvuð en henni var stjórnað úr stýrishúsi. Í stýrishúsi var aðeins skipstjórnarmaður og stjórnaði hann bæði siglingu skipsins og hífingu.

Til þess að aðskilja grandarana og koma þeim hvorum í sinn bobbingarennuhluta var af hálfu skipstjórnarmanns slakað í grandarana þar til allt varð fast. Þegar að var gáð kom í ljós að efri grandari stb.-megin sem var slitinn hafði ekki dregist út með veiðarfærinu en hafði undist ofan af kefli tromlunnar og lá í bugtum umhverfis stb.-grandaravinduna og var allt orðið fast.

Þeir fjórir skipverjar sem á þilfari voru fóru til að greiða úr flækjunni á grandaravindum. Skiptu þeir stjórnun á grandaravindum niður á þilfar og tóku til við að hífa og slaka í grandaravindur til þess að ná flæktum efri grandaranum lausum svo hífa mætti veiðarfærið inn. Við störf sín við að losa slitna grandarann af vindunni þurftu tveir skipverjar að standa í bobbingarennum vörpunnar og eru aðstæður mjög erfiðar þar sem kassi hefur verið smíðaður yfir bobbingarennu stjórnborðshluta veiðarfærisins og þurfti að skriða þar undir.

Verið var að ljúka við að draga slitna grandarann af vindunni og leggja hann aftur þilfarið, svo hægt væri að ljúka við að hífa inn veiðarfærið. Einn skipverja var að draga slitna legginn aftur bobbingarennuna þegar ekki vildi betur til en að stjórnborðsgrandarinn, sem áttak var á, slóst yfir

bobbingagarð og yfir til bakborða. Lenti grandarinn á skipverjanum svo að hann slasaðist illa.

Skipverjinn komst af eigin rammeik yfir á veiðarfærið bakborðsmegin og lá þar meðan að félagar hans innbyrtu veiðarfærið. Eftir að veiðarfærið hafði verið innbyrt var hlúð að hinum slasaða og skipinu siglt til hafnar.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að engin rannsókn fór fram eins og lög gera ráð fyrir. Ekki var tilkynnt um slysið til lögreglu né Rannsóknarnefndar sjóslysa og atvikið ekki tilkynnt til Tryggingastofnunar ríkisins fyrr en 5. apríl 2001;
- að sögn skipstjórnarmanns hafði skipverjum fækkað um tvo í veiðiferðinni og því voru þeir undirmannaðir. Af þeim sökum var aðeins einn skipverji við skips- og vindustjórnun í brú í stað tveggja en 4 skipverjar voru við að taka inn veiðarfærið eins og vanalegt er;
- að samkvæmt gögnum samræmdrar lögskráningar skipverja voru skráðir 26 skipverjar á skipið, þar af 17 í stöðum háseta, netamanna, bátsmanns og einn var skráður 2 stm. Af þessu leiðir að 9 menn voru á hvorri vakt skipverja;
- að varatrollið var í rennu bakborðsmegin;
- að sögn skipverja var það venja þegar grandari slitnar að þá sé hann bundinn við þann heila til þess að hann leggist eðlilega inn á tromluna og þegar slakað sé út þá fylgi hann með í slökun og ekki hætta á lausum bugtum við vinduna eins og gerðist í þetta sinn;
- að sögn slasaða taldi hann að ekki hafi verið keyrt nægjanlega á trollið og það þá komið þversum fyrir aftan skipið. Þá taldi hann að skutrennuhlíðið hefði verið um 10-15 cm uppi;
- að sögn stýrimanns sem stjórnaði vinnu á þilfari fór grandarinn yfir bobbingagarðinn þar sem trollið lá yfir í bakborða og híft var full harkalega í grandarana;
- að sögn stjórnanda spils hafði hann fengið merki frá stýrimanni og hinum slasaða um að hífa;
- að færslu dagbókar skipsins var stórlega áfátt. Ekki var fært reglulega í bókina og skildar eftir 4-6 auðar síður á nokkrum stöðum þar sem ekkert hafði verið fært en langur tími á milli færslna samkvæmt dagsetningum bókana;

## NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að ástæða óhappsins sé sú að til sögn við hífingu hafi ekki verið fullnægjandi mið að við legu veiðarfæris í sjó.

Nr. 048 / 01

## 11. Margrét EA-710

### SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR GRANDARI SLÆST YFIR BOBBINGAGARÐ

#### GÖGN Í MÁLINU:

Lögregluskýrslur

Dagbók skipsins

Gögn nefndarinnar og myndir

*Margrét EA-710, skipaskr.nr. 1484, var smíðaður í Noregi 1977 úr stáli; stærð 450,46 brl, 842 bt, lengd 58,54 m, breidd 9,40 m, dýpt 6,75 m, vél Bergen Diesel 1620 kW, árgærd 1986. Fjöldi skipverja: 23.*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Hinn 24. maí 2001 var bv. Margrét EA-710 að veiðum á Hampiðjutorginu. Veður: hægviðri sjólaust.

Skipverjar voru að hifa inn bb.veiðarfæri og var langt komið að hifa inn grandarana. Skipverjar voru að undirbúa sig til að koma Abanginu@ á bobbingalengjuna og voru bobbingar á fót-reipiskeðju að koma fram veiðarfærarennuna. Einn skipverji stóð á stjórnborðstrollinu tilbúinn til að krækja banginu í lengjuna þegar hún kæmi í bobbingarennuna. Skipverjinn sneri fram eftir skipinu og stóð í vinstri fót en lá á hné hægri fót aftur við Auxahrygginn@ (upphækkun á garði er aðskilur veiðarfærin stb.- og bb.megin í veiðarfærarennunni). Var híft í grandarana á fullu afli vindunnar þegar fót-reipiskeðjan með bobbing slóst skyndilega yfir uxahrygginn og inn á stb.vörpuna. Lenti bobbingurinn og keðjan á fæti skipverjans sem þar beið til að krækja banginu í lengjuna. Meiddist skipverjinn en hann hélt áfram vinnu.

Þegar skipið kom til hafnar nokkrum dögum síðar fór hinn slasaði til lækis og kom þá í ljós að sperrileggur var brotinn.

## VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki voru sjáanlegir áverkar á fætinum utan bólgu og því var ekki haft samband við lækni en slasaði var ráðlagt að taka það rólega og hlífa sér. Slasaði gerði sér ekki grein fyrir hver áverkinn var og hélt vinnu áfram þótt hann fyndi til.

## NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þess að lítið horn hafi verið á milli langskurðarflatar skipsins og legu veiðarfærisins fyrir aftan skipið. Hornið á milli grandarans í bobbingarennunni og veiðarfæris hafi orðið til þess að bobbingur á stb. fót-reipinu hafi lent á enda garðsins sem aðskilur veiðarfærin og þar sem endinn er hallandi og ávalur hafi bobbingurinn skriðið upp endann á garðinum og slegist yfir þar til línan milli grandaraspils og veiðarfæris var orðin bein. Nefndin telur að æskilegt sé að skipverjar fari ekki út á veiðarfærið til að krækja banginu í fyrr en hífing í grandara hefur verið stöðvuð.

Nr. 050 / 01

## 12. Aðalbjörg RE-5

### SKIPVERJI KLEMMIST VIÐ AÐ TAKA DRAGNÓT

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur

Gögn nefndarinnar

*Skipaskr.nr. 1755, Smíðaður: Seyðisfirði, 1987/-, Stál, Stærð: brl. 59 bt, 68, Mesta lengd: 21,99 m Skráð lengd: 19,93 m., Breidd: 5,00 m dýpt: 2,70 m., Vél: Caterpillar 339 kW (460 hð), Fjöldi skipverja: 7*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 22. maí 2001 var m.b. Aðalbjörg RE-5 að veiðum með dragnót um 10 sml. SV af Grindavík.

Verið var að taka voðina inn og var klafinn kominn í blökk. Einn skipverji var við blökkina stjórnborðsmegin á skut. Skipverjinn var með hægri hendi á keðju, sem liggur úr klafanum í vír, til að snúa ofan af, snúningi, sem oft vill koma á.

Þá var híft aftur í tógið því það er ávallt haft strekkt í blökkinni á meðan skverað er. Hægri hendi skipverjans lenti inni blökkinni. Kallað var til skipstjóra um hvernig komið var. Slakaði hann aftur á tóginu þá losnaði höndin. Kom þá í ljós að baugfingur handarinnar hafði skaddast. Skipverjinn fór til læknis þegar komið var til hafnar í Grindavík þann sama dag.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn tók utanum keðju við klafann til að snúa ofan af henni;
- að híft var á sama tíma í tógið til að strekkja á því í skveringu;
- að baugfingur hægri handar lenti undir keðjunni í blökkinni.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin áyktar ekki í málinu.

Nr. 053 / 01

### 13. Snorri Sturluson RE 219

#### SKIPVERJI SLASAST ER HANN FELLUR Í STIGA

##### GÖGN:

Lögregluskýrslur  
Skýrslur nefndarinnar

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. nóvember 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 9. júní 2001 var b.v. Snorri Sturluson að togveiðum.

Tveir skipverjar voru að störfum við frystitæki skipsins. Í lok vaktar þurftu þeir að fara í frystilest til að ganga frá kössum með frosnum fiski sem þeir höfðu áður komið í lestina. Þeir hlupu niður stigann í lestina, en þegar annar skipverjinn var kominn nær niður stigann rann hann til og féll með þeim afleiðingum að annar fótur hans sat fastur á milli þrepa.

Skipverjinn marðist og snérist á ökkla. Þeim slasaða var komið undir læknishendur er komið var til hafnar tveimur dögum seinna.



Snorri Sturluson@Jón Sigurðsson

*Snorri Sturluson RE 219. Skipaskr.nr. 1328, Smíðaður: San Juan, Spáni, 1973/09, stál, Stærð: 1096 brl. 1464 bt., Mesta lengd: 74,62 m, skráð lengd: 65,86m., Breidd: 11,60 m, dýpt: 7,50 m., Vél: Wärtsilä 1996/06, 2460 kW, Fjöldi skipverja: 26*

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mikill afli var kominn í lestina;
- að fremur stutt var niður á stæðurnar í lestinni;
- að stiginn var með eðlilegum halla;
- að gataplötur með brúnum voru í þrepum;
- að skipverjinn fór hratt niður stigann;
- að skipverjinn snéri baki í þrepin.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til óvarkárni hins slasaða. Mikilvægt er að menn fari varlega í stigum og snúi að þrepum.

Nr. 060 / 01

### 14. Múlberg SI 22

#### SKIPVERJI SLASAST VIÐ TOGVEIÐAR

##### GÖGN:

Lögregluskýrslur.  
Útdráttur úr leiðarbók.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 15. júlí 2001 var Múlberg SI-22, að rækjuveiðum norðvestur af Grímsey. Veður: Beytileg átt 5 m/sek., ládaður sjór.



Múlberg@Ópekkur

*Múlberg SI 22. Skipaskr.nr. 1281, Smíðaður í Niigata, Japan 1973, Stærð 550 brl, 808 bt., Mesta lengd 53,87, skráð lengd 51,10 m., Breidd 9,5m, dýpt 6,5m., Vél: Niigata 1691 kW, Fjöldi skipverja: 7*

Eftir kl 08:00 um morguninn var verið að hífa trollið. Þegar verið var að hífa í grandarann kom í ljós að upphalarakeðjan og bakstroffuskottið var óklár stjórnborðsmeginn. Hífang var stöðvuð með

an skipverjar lásuðu upphalarann frá til að laga snúninginn. Grandarinn lá þá yfir skutrennulukuna, sem var ekki alveg niðri. Einn skipverja brá hendinni undir grandarann til að ná í upphalarann og taka snúninginn af honum. Los kom á grandarann og skall hann niður á skutrennulukuna þar sem skipverjinn var með höndina og festist höndin á milli lokunnar og grandarans. Slasaðist skipverjinn á fingrum. Aðrir skipverjar komu og hífðu grandarann af hendi þess slasaða.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við að taka trollið kom í ljós að upphalara-keðjan lá öfugu megin við grandarann;
- að sögn eins skipverja var slakað á upphalaranum.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera að hinn slasaði hugði ekki að sér þegar hann brá hendi undir vír sem var á lofti. Telur nefndin að um óvarleg vinnubrögð hafi verið að ræða.

Nr. 064 / 01

### 15. Smáey VE 144

#### SKIPVERJI FÉLL Í STIGA OG LÉST

##### GÖGN:

Lögregluskýrslur  
Krufningskýrsla  
Vettvangsrannsókn  
Ljósmyndir

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni. Athugasemdir bárust nefndinni.

Þann 21. júlí 2001 var Smáey VE 144 við Básaskersbryggju í Vestmanna-eyjum og var brottför fyrirhuguð kl. 13:00 þennan dag.



Smáey@Óþekktur

Smáey VE 144. Skipa-  
skr.nr. 1622, Smíðaður á  
Ísafirði 1982, stál, Stærð  
180 brl, 251 bt, Mesta  
lengd 28,29m, skráð  
lengd 26,90m, Breidd  
7,24m, dýpt 6,05m, Vél:  
Grena 659 kW, Fjöldi  
skipverja: 10

Skipverji á skipinu, sem hafði komið snemma um borð, hafði haft samband við kunningja sinn og beðið hann um að koma til sín niður í skip og fara í ökuferð. Þegar félagi hans kom að skipinu fann hann skipverjann látinn fyrir neðan stiga sem liggur niður af veðurdekki og á vinnsludekk.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki er ljóst hvernig atvikið átti sér stað;
- að farsími hins látna fannst fyrir utan, ofan við stigann;
- að stiginn 2,3m hár á milli þilfara og nokkuð brattur;
- að handrið var eingöngu öðru megin;
- að dánarorsök var höfuðhögg;
- að hinn látni var undir áhrifum áfengis.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 071 / 01

### 16. Narfi VE 108

#### SKIPVERJI SLASAST Á HUMARVEIÐUM

##### GÖGN:

Lögregluskýrsla.  
Skýrslur nefndarinnar.

*Skipaskrárn. 795; Smíðaður í Elmshorn, Þýskalandi 1956, Stærð: 96 brl., 109 bt., Mesta lgd. 27,43m., skráð lgd. 25,55 m., Breidd: 5,50m dýpt: 3,40 m., Vél: Caterpillar 459 kW., Áhöfn: 6*

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 13. september 2000 var m.b. Narfi VE að humarveiðum á Stórahrauninu suður af Vestmannaeyjum. Veður: S-8 m/s og versnandi veður og þungur sjór.

Upp úr miðnætti slitnaði bakborðs togvírinn í hífingu. Trollið var því híft inn á stb. vírnum og þegar það kom upp átti að hífa það á rússanum fram með skipinu. Í þann mund kom fylla undir bátinn með þeim afleiðingum að rússinn slitnaði og hann skaust um borð með þeim afleiðingum að hann lenti í fæti eins skipverjans. Við höggð



kom skurður á fót hans og var siglt með hann til hafnar í Vestmannaeyjum.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að veður fór versnandi;
- að rússinn var úr nælonefni;
- að belgurinn og pokinn tapaðist eftir að rússinn slitnaði.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ekki ástæðu til að álykta í málinu.

Nr. 076 / 01

### 17. Rán HF 42

#### SKIPVERJI SLASAST VIÐ HÍFINGU Á TROLLI

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur.  
Útdráttur úr leiðarbók.

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni



Rán@Fiskifélag

*Rán HF 42. Skipaskr.nr. 2182, Smíðaður á Spáni 1991 úr stáli, Stærð 598,02 brl, 1199,0 bt., Skráð lengd 45,84m, mesta lengd 51,45 m., Breidd 11,90 m, dýpt 7,23 m., Vél: Wartsila 2200 kW, árgærd 1991, Fjöldi skipverja: 25.*

Hinn 9. desember 2000 var frystitogarinn Rán HF 42 á togveiðum vestur af landinu. Veður: NA 14-18 m/sek og talsverður sjór.

Verið var að hífa inn belginn og búið var að hífa inn eina færú af þremur. Skipverji stóð bakborðsmeginn í rennunni en pokinn lá allur stjórnborðsmeginn í henni. Hann hafði nýlokið við að setja bakborðsgilsinn í, en hann var alltaf notaður við aðra færú, og var búinn að sleppa honum og var á leið út úr rennunni. Þá gerist það að belgurinn kastaðist yfir í bakborðssíðuna. Skipverjinn hafði gengið nokkur skref afturábak og fylgst með því sem var að gerast en fékk þá belginn að miklu afli á brjóstkassann. Skipverjinn kastaðist með

bakið á garðann í skutrennunni og mikill hnykkur kom á háls með þeim afleiðingum að skipverjinn lá ósjálfbjarga í rennunni.

Haft var samband við lækni á slysadeild og staðan metin þannig að ekki væri um bráðatilfelli að ræða. Hinn slasaði var síðan um borð í tvær vikur eftir slysið en eftir lækni skoðun er í land kom þurfti hann að gangast undir aðgerð á baki og hálsi.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var látið flatreka þegar óhappið vildi til;
- að hnútur kom á skipið sem varð til þess að belgurinn kastaðist til
- að sögn slasaða kastaðist belgurinn til af óvenju miklum krafti.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 077 / 01

### 18. Venus HF 519

#### SKIPVERJI SLASAST ER HANN KLEMMIST VIÐ VINNU

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla.

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Hinn 12. ágúst 2001 var frystitogarinn Venus HF 519 á togveiðum úti fyrir strönd Grænlands.

Tveir skipverjar voru að að úða vatni (glassera) yfir fiskblokkir á vinnslulínu fyrir aftan frystitækinn. Annar skipverjinn sá að síðasta blokkinn í pönnunni hafði ekki losnað úr henni. Hann ætlaði að reyna



Venus@Óþekktur

*Venus HF 519. Smíðaður á Spáni 1973 úr stáli, Stærð 1156,11 brl, 1779 bt., Skráð lengd 69,22m, mesta lengd 77,53 m., Breidd 11,60 m, dýpt 7,50 m., Vél: MAK 2355 kW, Fjöldi skipverja: 27*

að ná henni úr þönnunni með því að toga hana til baka en við það klemmdi hann þumalfingur hægri handar á milli hennar og hliðs. Skipverjinn missti framan af fingurgóm og var hann sendur með öðru skipi til Reykjavíkur.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 086 / 01

### 19. Sólberg SI 12

#### SKIPVERJI SLASAST VIÐ AÐ KASTA VEIÐARFÆRI

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla  
Úrdráttur úr leiðabók



Sólberg@Óþekktur

*Sólberg SI 12. Skipaskr.nr. 1397, Smiðaður: St. Malo, Frakklandi, 1974/-, stál, Stærð: 500 brt. 687 brt., Mesta lengd: 50,73 m, skráð lengd: 45,21m., Breidd: 10,30 m dýpt: 7,15 m., Vél: Deutz 1620 kW, Fjöldi skipverja: 12*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmarí Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péturí Ágústssyni.

Hinn 23. ágúst 2001 var Sólberg SI 12 á togveiðum norður af landinu. Veður: SA 5-8 m/sek.

Kl. 19:45 þegar verið var að láta trollið fara festist höfuðlínin í rennunni bakborðsmeginn. Til að losa hana var gilsinn settur í höfuðlínuna og híft í hana. Þegar það strekkist á henni slæst hún til og í einn skipverjann og kastar honum um koll. Skipverjinn lendir með hægri síðuna á „garðann“, sem er skilrúm á milli tveggja skeifa skipsins, og marðist eða reifbeinsbrotnaði. Í samráði við lækni var honum gefinn verkjalyf og ferðin kláruð. Sólberg kom til hafnar á Siglufirði um kvöldið 26. ágúst.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 090 / 01

### 20. Perney RE 101

#### SKIPVERJI FELLUR Í STIGA

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla.  
Ljósmyndir af stiga (ljósrit)  
Gögn RNS.



Perney@Óþekktur

*Perney RE 101. Skipaskr.nr. 2203, Smiðaður: Kristians Noregi, 1992, stál, Stærð: 1199 brt, 1899 brt., Mesta lengd 64 m, skráð lengd 57,5 m., Breidd: 13 m, dýpt 8,85 m., Vél: Wärtsilä 2460 kW, Fjöldi skipverja: 28*

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péturí Ágústssyni.

Þann 03. október 2001 var Perney á togveiðum suður af Hvarfi. Veður: Logn.

Skipverji var að fara með kaffi upp í brú þegar hann féll í næst efsta stiganum. Skipverjinn kvartaði um verk í mjóbbaki og var siglt með hann til Reykjavíkur.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í stiganum eru 12 þrep;
- að hálkvarar voru á þrepunum.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 091 / 01

### 21. Venus HF 519

#### SKIPVERJI FÆR HÁÞRÝSTIBUNU Í AUGA

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmarí Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péturí Ágústssyni



Venus©Óþekktur

Venus HF 519. Sk.skr.nr. 1308, Smíðað: San Juan, Spáni 1973, Breytt í frystitogara 1988, Lengdur og hækkadur 1995, Stærð: brl. 1156, bt. 1779, Mesta lengd 77,53 m, skráð lengd 69,22 m., Breidd: 11,6 m, dýpt 7,5 m., Vél: MaK 2354 kW, 1980, Fjöldi skipverja: 27

Þann 10. október 2001 var b/v. Venus staddur á ytri-höfninni í Hafnarfirði.

Skipverji var við þrif á vinnsluþilfari. Hann notaði til þess háþrýstisprautu, sem hann hélt á með báðum höndum til að valda henni. Skipverjinn þurfti að færa til hluti og stöðvaði því sprautun, en dælan hélt áfram á fullum þrýstingi. Þar sem hann hélt á sprautubyssunni í annarri hendi og var að teygja sig í hlutina til að færa þá, rak hann byssuna í og höndin krepptist ósjálfrátt um gikkinn. Við það sprautaðist með fullum þrýstingi í andlit hans, með þeim afleiðingum að skurður kom á vinstri augabrún og augað skaddaðist.

Hinn slasaði var færður í land á hafnsögubát og þaðan á slysideild.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fullur þrýstingur var á kerfinu og skipverjinn hélt á sprautubyssunni með þeirri hendi sem hann stjórnaði bununni;
- að skipverjinn hafði ekki vald á sprautubyssunni með annarri hendinni.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að óvarlega hafi verið staðið að verki í þessu tilfalli. Öflugur háþrýstibúnaður er hættulegur og ber að umgangast hann að mikilli gát.

#### TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að stjórnendur geri leiðbeinandi vinnureglur um umgengni og notkun hættulegra tækja.

Nr. 092 / 01

## 22. Akureyrin EA 110

### SKIPVERJI FELLUR Á ÞILFARI

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur.  
Slysatilkynning TR  
Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 25. júní 2001 var Akureyrin EA 110 að togveiðum á Reykjaneshrygg. Veður: NA-gola og súld.

Skipverji var að bera loftræstiblásara, sem hann hafði lokið hreinsun og viðgerð á. Er hann gekk eftir trollþilfarinu missti hann fótanna og féll á bakið í þilfarið. Skipverjinn fann fyrir sárum sting og fannst eins og eitthvað hafi brostið í brjóstvöðva.



Akureyrin©Óþekktur

Akureyrin EA 110. Skipa-skr.nr. 1369, Smíðaður: Gdynia Póllandi 1974, stál, Lengd og hækkadur 1995, Breytt í frystitogara 1983, Stærð: 882 brl, 1318 bt., Mesta lengd: 71,85m, skráð lengd: 64,73 m., Breidd: 11,3m, dýpt 7,3 m., Vél: Sulzer Zagoda 2868 kW, 1974, Fjöldi skipverja: 26

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hinn slasaði hélt einn á 20 - 30 kg loftblásara;
- að hinn slasaði taldi sig hafa hrasað í bleytu, fiskfitu eða að misfella (dæld) hefði verið í trollþilfarinu;
- að skipstjóri taldi að hinn slasaði hafi ofreynt sig í burðinum á blásaranum og teygst brjóstvöðva.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 093 / 01

## 23. Ýmir HF 343

### SKIPVERJI FÆR SÁPULÚT Í AUGU VIÐ HÁPRÝSTIÞVOTT

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur.

Dagbókarúrdráttur skipsins.

Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangi á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

Þann 25. júlí 2001 var Ýmir HF-343 að veiðum um það bil 20 sml. SV af Eldeyjarboða. Veður: Hægviðri.

Kl. 03:45 var skipverji við háþrýstipvott á vinnsluþilfari með sápulegi. Setja þurfti sápuög á kvoðukút og átti að hella honumum trekt í kútinn. Skipverjinn tók þrýsting af kútnum og opnaði upp í trektina. Skipti þá engum togum að lúturinn, sem eftir var í kútnum, kom af fullum þrýstingi í andlit hans og augu.

Skipverjinn reyndi sjálfur að skola augu og andlit og var vatnsbaði beitt í u.þ.b. 30 mínútur, en síðan voru augun skoluð úr saltlausn að læknaísráði.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tveir lokar voru á lögninni frá kútnum að trektinni;
- að lokinn við trektina var kúluloki og lokinn við kútinn var einstefnuloki, „öryggisloki“ stilltur þannig að hann varnaði að sápuþurinn gæti farið úr kútnum upp í trektina undir þrýstingi;
- að þrýstilofti var hleypt af kerfinu og þrýstingur tekinn af, að álitni skipverja;
- að kúlulokinn var opnaður og þá var þrýstingur enn á kútnum;
- að einstefnulokinn hélt ekki þeim þrýstingi, eins og hann átti að gera sem öryggisbúnaður og sápuþurinn spýttist upp úr kútnum í andlit skipverjans;
- að lúturinn var af „ætt“ F.P.C. háþróaðra sápu-efna vel sóttreinsandi og sérstaklega ætandi,



Ýmir©Óþekktur

Ýmir HF 343. Skipaskr.nr. 1880, Smíðaður: Flekkefjord, Noregi 1988, Stærð: brl:541, bt: 1225 t., Mesta lengd: 52,96m, skráð lengd: 50,35 m., Breidd: 12,1 m, dýpt: 7,5 m., Vél: Wertsilla 2005 kW,1988, Fjöldi skipverja: 26.

einkum ætlað til að vinna á lífrænum óhreindum (holdi dýra);

- að seinna kom í ljós að einstefnulokinn við kútinn var bilaður og hleypti af honum þegar kúlulokinn var opnaður inn í trektina.
- að sögn slasaða er hann með skerta sjón á öðru auga eftir slysið;
- að framleiðandi tækjanna afhenti með þeim leiðbeiningar um meðferð og umgengni, sem líta má á sem verklagsreglur, sem að sögn skipstjóra hefur verið unnið eftir.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu óhappsins vera þá að öryggisbúnaður við kútinn sem notaður var hafi ekki verið í lagi.

Nefndin bendir á nauðsyn þess að fylgst sé vel með ástandi þeirra tækja sem geta verið hættuleg í meðförum. Þá bendir nefndin á mikilvægi þess að ávallt séu notuð hlífðargleraugu þegar unnið er með efni sem eru ætandi og sóttreinsandi.

Nefndin bendir einnig á að unnið sé eftir þeim skriflegu verklagsreglum sem fyrir liggja.

Nr. 094 / 01

## 24. Stefnir ÍS 28

### SKIPVERJI VERÐUR FYRIR TROLLBELG Í HÍFINGU

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur

Ljósmyndir



Stefnir©Óþekktur

Stefnir ÍS 28. Skipaskr.nr. 1451, Smíðaður: Flekkefjord, Noregi 1976, Stærð: 431 brl, 668 bt., Mesta lengd: 49,85 m, skráð lengd: 44,93 m., Breidd: 9,5 m, dýpt: 6,6 m., Vél: MaK 1309 kW, 1976, Fjöldi skipverja: 13

Slysatilkynning til Tryggingastofnunar  
Læknisvottorð  
Gögn Siglingastofnunar Íslands.  
Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 13. febrúar 2001, var Stefur 1S-28 að veiðum með botnvörpu um 30 sml. vestur af Bjargtöngum. Veður: SV 10 - 12 m/sek., þungur sjór og bjartviðri.

Skipið var á lensi um kl. 16:30 og var verið að taka trollið. Hlerarnir voru komnir upp og tryggilega fastir, búið var að lása úr þeim og bobbingalengjan hífð á enda. Skutlokuhlíðið hafði verið híft upp og skipverjar voru komnir inn í skutrennuna til að slá stroffu á belginn. Belgurinn var hífður í fær- um og þegar skipverjar voru að slá á belginn fyrir síðustu færuna, fara tveir þeirra sitthvoru megin við hann. Í því reið alda undir skipið og kastar afturenda þess til bakborða. Við það strekkist á belgnum og hann kastaðist eftir skutlokunni til stb. Skipverjinn sem nálgast belginn stb. megin, sneri nokkurn veginn baki í veðrið en sá hvað verða vildi og reyndi að hörfa úr skutrennuni en var of seinn. Belgurinn kastaði honum með bakið að skutrennulunningunni og varð hann á milli lunningar og belgsins.

Skipverjinn fann til mikils sársauka í baki og hneig niður þegar belgurinn slóst aftur til bakborða.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að belgurinn lá yfir uppreista skutrennulokuna í um 1,20m hæð frá þilfari;
- að belgurinn lenti á skipverjanum í mittishæð;
- að skipstjóri var einn við stjórn skipsins og hífingu trollsins;
- að skipstjóri stjórnaði einnig hífingu belgsins.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 096 / 01

## 25. Sturlaugur H. Böðvarsson AK 10

### TVEIR SKIPVERJAR SLASAST VIÐ TÖKU TROLLS

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur.

Ljósrit úr dagbók skipsins.

Endurrit sjóprófs.



Sturlaugur H Böðvarsson@Óþekktur

Sturlaugur H. Böðvarsson AK 10. Skipaskr.nr. 1585, Smíðaður: Stál, Akranesi 1981, Stærð: 431 brl, 712 bt., Mesta lengd: 50,85 m, skráð lengd: 44,16 m., Breidd: 9 m, dýpt: 6,4 m., Vél: Stork Werkspoor 1589 kW, 1987, Fjöldi skipverja: 15.

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 12. janúar 2000 var Sturlaugur H. Böðvarsson AK-10, að togveiðum í „Sparisjóðnum“ um 80 til 90 sml. SV af Reykjanesi. Veður: N-NA 10-15 m/sek. og þungur SV sjór.

- Verið var að taka inn trollið og bobbingalengjan komin á þilfar. Bakborðsgilsinum var slakað og einn skipverji var að draga hann aftur til að slá á belginn og var með stroffuna í annarri hendi og gilskrókinn í hinn. Skyndilega óklárast tógið á trommlunni og gilsinn hífðist inn. Krókurinn húkkaðist undir öryggisbeltið á skipverjanum og dró hann upp á flottrollstrommluna þegar hífingu var hætt.
- Skömmu seinna þegar verið var að slá stroffu á þriðju færnu unnu tveir skipverjar saman að því sitt hvoru megin við belginn, sem lá stjórnborðsmegin í skutrennuni. Sá sem stóð bakborðsmegin var í rennuni en skipverjinn sem var stjórnborðsmegin stóð með hægri fótinn inn í rennuni og klofvega yfir niðurfellingu á skutrennu lunningunni. Skipið skreð upp á öldu og við það slaknaði á belgnum og seig hann niður undir þilfar. Þegar skipið féll fram af öldunni aftur stríkaði skyndilega á belgnum og hann kastaðist upp og lenti á skipverjanum sem

stóð stjórnborðsmeginn bograndi við að koma stroffunni á belginn. Höggið kastaði skipverjanum út úr rennunni og lenti hann á bakinu á landfestapolla sem þar var.

Báðir skipverjarnir kenndu sér einhverra meiðsla en héldu áfram vinnu sinni.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var í rólegum snúningi til stjórnborða til að halda trollinu í rennunni stjórnborðsmegin;
- að skipið skreið upp á öldu og seig nokkuð afturábak vegna lítillar ferðar, við það slaknaði á belgnum og þegar slakinn seig niður á þilfarið var hífð aðeins í til að þeir sem slógu á kæmust betur að við ásláttinn;
- að skipið féll fram af öldunni, lyfti skutnum og við það stríkkaði skyndilega á belgnum og hann kastaðist upp.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ekki ástæðu til að álykta í þessu máli.

Nr. 099 / 01

## 26. Sigurborg SH 12

### SKIPVERJI FÆR TAK Í BAK VIÐ AÐ LYFTA UNDIR SAFNKASSA

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur.

Skráning

Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.



Sigurborg@Óþekktur

*Sigurborg SH 12. Skipa-skr.nr. 1019, Smíðaður: Stál, Hommevík. Noregi 1966, Yfirbyggður 1977, Stærð: brl:200, bt:313, Mesta lengd:34,86 m, skráð lengd:32,31 m., Breidd: 7,2 m, dýpt:6,1 m., Vél: Caterpillar 746 kW, 1981,*

Þann 23. október 2001 var mb. Sigurborg SH-12 að rækjuveiðum með botnvörpu skammt austan Grímseyjar. Veður: Hægviðri.

Kl. 13:20 voru skipverjar að koma fyrir safnkassa í bakborðssíðu á milliþilfari. Skipverji sem starfaði við þetta fékk tak í bak og varð óvinnufær.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að safnkassinn var úr ryðfríu stáli og 3\*1\*0,5m

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 100 / 01

## 27. Kaldbakur EA 1

### SKIPVERJI FELLUR OG SLASAST Á FÆTI

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur.

Ljósmyndir af vettvangi.

Skráning áhafnar.



Kaldbakur@Óþekktur

*Kaldbakur EA 1. Skipa-skr.nr. 1395, Smíðaður: Stál, San Juan Spáni 1974, Stærð: brl:941, bt:1330, Mesta lengd: 68,66m, skráð lengd: 59,86 m., Breidd: 11,6m, dýpt: 7,5 m., Vél: MaK 2088 kW, 1974, Fjöldi skipverja: 18.*

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 14. nóvember 2001 var Kaldbakur EA-1, að togveiðum 22 sml. norður af Straumnesi. Veður: SV 15 til 18 m/sek.

Um kl. 10:30 voru tveir skipverjar að í fiskilest skipsins að taka á móti fiski og ganga frá honum til geymslu í kör. Körnum var raðað í lestina þannig að handhægt var að standa að vinnunni. Á nokkrum stöðum í lestinni eru burðarsúlur, sem valda því að röð karanna raskast. Þar eru tómar kör sett uppá hlið til að forða því að sláttur geti komið á stæðuna. Annar skipverjinn hafði lokið við að raða hæfilega miklu af fiski í kar og var að ísa á

milli laga. Við það stóð hann upp á kari við súluna sem stóð upp á rönd. Hann mokaði þannig úr ískarinu og þegar því var lokið snéri hann sér við og ætlaði að stíga ofan af karinu en rann þá til og vinstri fótur hans festist á milli kara og hann féll fram fyrir sig.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mjög hált er á körunum þegar ís hefur sáldrast á þau;
- að nokkur veltingur var á skipinu;
- að um 20 sm bil er á milli karana við súluna;
- að vinstri fóturinn lenti niður með „lyftara skíðunum“.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ekki ástæðu til að álykta í þessu máli.

Nr. 102 / 01

## 28. Bylgja VE 75

### SKIPVERJI SLASAST VIÐ TROLLTÖKU

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla.

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 21. nóv. 2001 var Bylgja VE á togveiðum austur af landinu. Veður: SV 17-20 m/sek. og töluverður sjór.

Skipverjar voru að taka inn trollið og grandarnir komu allir upp í sömu rennuni í stað þess að koma beggja megin. Skipverji gaf spilmanni merki um að stöðva en fyrir misskilning hífði hann. Við þetta brá skipverjanum og hann kastaði sér til hliðar bakborðsmegin og lenti með hægri síðuna í járnugga á dekkinu og við það brotnuðu tvö rif í skipverjanum.



Bylgja@Þorgeir Baldursson

*Bylgja VE 75. Skipaskr.nr. 2025, Smíðaður: Akureyri 1992, stál, Stærð: 277,44 brl, 451 bt., Mesta lengd 36,63m, skráð lengd 33,74 m., Breidd: 8,60m, dýpt 6,50 m., Vél: Yanmar 730 kW, Fjöldi skipverja: 18*

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að spilmadur sá ekki vel hvað gerðist og heyrði ekki þegar skipverjinn kallaði sökum hávaða í spilum og á dekki.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til að haga vinnulagi í meðförum spila þannig að fyllsta öryggis sé gætt og merkjagjafir á milli aðila séu skýrar og taki mið af aðstæðum.

Nr. 112 / 01

## 29. Kaldbakur EA 1

### SKIPVERJI FELLUR FYRIR BORD

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur  
Ljósmyndir  
Dagbókarútdráttur  
Gögn nefndarinnar

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. nóvember 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 11. desember 2001 var Kaldbakur EA-1, á siglingu út Eyjafjörðinn um það bil 2-3 sml. út af Svalbarðseyrarvita á leið á miðin. Veður: SV-13 - 15 m/sek.

Um kl. 18:40 voru skipverjar að slá undir nýjum grandara stb. megin og ætluðu að láta hann renna fyrir borð til að ná snúningum og snurðum



Kaldbakur@Óþekktur

*Kaldbakur EA 1. Skipaskr.nr. 1395, Smíðaður: Stál, San Juan, Spáni 1974, Stærð: brl:941, bt:1330, Mesta lengd:68,66 m, skráð lengd:59,86 m., Breidd: 11,6m, dýpt: 7,5m., Vél: MaK x 2, 2088 kW, 1974, Fjöldi skipverja: 18*

af og hugðust síðan hifa hann inn á grandaraspilið. Tveir skipverjanna unnu að þessu á afturþilfarinu fyrir framan skutrennuhliðið en aðrir voru staðsettir fram við grandaraspilið og var endinn kominn niður í rennuna. Annar skipverjanna afturá kallar fram á og telur sig fá merki um að allt sé í lagi og bjó sig undir að láta vírinn fara og hinn brást eins við. Um leið og þeir láta endann lausann í sjóinn varð sá skipverji sem framar stóð var við að mennirnir frammá gáfu merki um að endinn væri laus hjá þeim. Hann gerði sér grein fyrir að allt myndi renna stjórnlaust fyrir borð og kallaði því í félaganna sinn um að forða sér, eins og hann gerði sjálfur. Sá sem í rennunni stóð ætlaði að reyna að stöðva vírinn og lagði hönd á hann en gerði sér strax grein fyrir að það gengi ekki og hugðist forða sér. Hann var á leið frá þegar dauðaleggurinn kom með miklum slætti og slóst í hann og þeytti honum yfir hliðið og í sjóinn.

Skipinu var strax snúið og skipverjans leitað með ljóskastara og fljótlega fannst hvítur öryggishjálmur sem skipverjinn hafði tekið af sér vegna óþæginda, en ekki náð að halda hjá sér til að nýta sér áberandi lit hans. Með því að áætla rek hjálmansins tókst fljótlega að finna skipverjann og var mannaður léttbátur og skipverjanum bjargað.

Skipverjanum varð ekki meint af volkinu en var kaldur og marinn eftir dauðalegginn. Siglt var aftur til hafnar og honum komið til aðhlyningar.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjarnir sem störfuðu að því að renna grandaranum fyrir borð töldu víst að lásað hefði verið saman áður en þeir létu vírinn fara;
- að þeir vissu ekki að grandarinn lá öfugu megin við togvírinn og það hafði verið lásað í sundur til að lagfæra snúninginn og ekki lokið við að setja hann saman aftur;
- að svo virðist sem ekki hafi allir frammá verið klárir á þessari stöðu;
- að ekki var unnið eftir sérstökum verklagsreglum við að skipta um grandara;
- að skipverjarnir voru ekki í flotgöllum við þetta starf en yfirleitt voru þeir þannig búnir við vinnu sína úti á dekki;
- að eftir þetta atvik er harðar gengið eftir að menn séu alltaf í flotbúnaði við vinnu úti á dekki;

- að vel og fúlaust gekk að bjarga skipverjanum úr sjó þar sem skipverjar virtust þekkja nokkuð vel stöðu sína í ferlinum „Maður fyrir borð“;
- að björgunaræfingar voru haldnar mánaðarlega skv. öryggisplani skipsins.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að ekki var nægjanlega gott upplýsingastreymi og merkja-kerfi á milli manna um þær aðgerðir sem voru í gangi.

Nefndin telur að koma megi í veg fyrir atvik af þessu tagi ef ákveðnar verklagsreglur giltu við afhafnir sem þessar og væru öllum vel kynntar.

#### TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að allir sjómenn sem sinna störfum þar sem þeir eiga á hættu að falla fyrir borð gangi ávallt í einhverju sem haldi þeim á floti falli þeir fyrir borð og hafi á sér búnað sem þeir geti vakið athygli á sér með.

Nefndin bendir á nauðsyn þess að til sé ferilskráning einstakra verkþátta um borð í skipum sem farið er vel yfir áður en menn ganga til einstakra starfa þannig að hlutverkaskipting sé ljós.

Nr. 113 / 01

### 30. Elliði GK 445

#### SKIPVERJI FER FYRIR BORD

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla  
Gögn nefndarinnar  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2002 af Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 12. desember 2001 var m/s. Elliði á útleið frá Akranesi á leið á miðin til síldveiða með flottrolli. Veður: Hægviðri, sjólítið.

Um kl. 11:00 voru skipverjar að vinna við að koma flottrollinu í sjóinn til að teygja á því svo hægt væri að koma því inn á flottrollstromluna.





Elliði@Óþekktur

*Elliði GK 445. Skipaskr.nr. 2253, Smíðaður: Fosnavag, Noregi, 1979/-, stál, Stærð: brl. 731 bt. 704, Mesta lengd: 50,50 m Skráð lengd: 45,22 m., Breidd: 9,00 m dýpt: 6,80 m., Vél: Alpha Diesel 1770 kW (2405 hä), Fjöldi skipverja: 14*

Þegar pokinn var að renna út veittu skipverjar því athygli að stroffa sem lá í rennunni myndi dragast út með honum. Þrátt fyrir aðvaranir annarra skipverja reyndi einn þeirra að ná til stroffunnar en við það varð hann fyrir bugt á trollinu með þeim afleiðingum að hann kastaðist fyrir borð. Tveimur björgunarhringjum var kastað á eftir honum og náði hann taki öðrum þeirra og gat hann haldið sér í hann þar til félagar hans komu honum til bjargar.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að regla var um borð að menn við vinnu í vörpurennu væru með öryggislínu;
- að skipverjinn var ekki með öryggislínu í þetta sinn;
- að aðrir skipverjar sýndu æfð viðbrögð við að bjarga félagi sínum.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 118 / 01

### 31. Þorsteinn GK 16

#### SKIPVERJI SLASAST ER HANN VERÐUR FYRIR TOGHLERA

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla  
Úrdráttur úr leiðarþók



Þorsteinn@Jón Sigurðsson

*Þorsteinn GK 16. Skipaskr.nr. 1159, Smíðaður: Ísafirði, 1971/-, Stál, Stærð: 138 brl. 209 bt., Mesta lengd: 30,92 m Skráð lengd: 29,95 m., Breidd: 6,70 m dýpt: 5,65 m., Vél: Caterpillar 526 kW, Fjöldi skipverja: 9*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Hinn 26. október 2001 var Þorsteinn GK 16 á togveiðum (botnvörpu) 60 sml. NV af Snæfellsnesi. Veður: NA 13-16 m/sek og slæmt í sjó.

Um kl. 13:00 þegar trollið var híft þurfti að taka það inn fyrir til að laga benslið á fiskilínunni. Á meðan þetta var gert var bátnum haldið upp í veðrið. Hlerarnir slógust svolítið til og áður en tekist hafði að festa þá, slóst bakb. hlerinn í bak eins skipverjans og féll hann í dekkið. Skipverjinn kvartaði undan verkjum í bakinu og átti erfitt með að standa í fæturna.

Haft var samband við lækni og í framhaldi af því ákveðið að sigla með hann til hafnar á Rífi. Við skoðun kom í ljós að skipverjinn hafði brákaðann þriðja hryggjalið.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 119 / 01

### 32. Ásbjörn RE 50

#### SKIPVERJI SLASAST ER HANN FELLUR Á MILLI ÞILFARA

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla  
Alkohólsrannsókn  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Hinn 01. desember 2001 var Ásbjörn RE 50 á siglingu um 3 sml. vestur af Sandgerði og á leið á miðinn. Veður: SV 10 m/sek. og töluverður sjór á móti.

Um kl. 00:40 tók skipið dýfu og einn skipverjinn sem var í bröttum stiga féll fram fyrir sig og lenti með höfuðið á handslökkvitæki sem staðsett var á neðsta þilfari (þilfari) gegnt stiganum. Við þetta hlaut hann skurð á hvirfil auk þess sem hann kvartaði undan verk í hnakka.



Ásbjörn@Tryggvi Sigurðsson

Ásbjörn RE 50. Skipa-  
skr.nr. 1509, Smíðaður:  
Flekkefjord, Noregi,  
1978/-, stál. Stærð: 442  
brl. 652 bt., Mesta lengd:  
49,86 m, skráð lengd:  
44,93 m., Breidd: 9,50 m  
dýpt: 6,60 m., Vél: Werk-  
spoor 1450 kW, Fjöldi  
skipverja: 16

Ákveðið var að sigla með hann í land og var komið til Helguvíkurhafnar um kl. 02:00. Skipverjinn var fluttur á Heilbrigðisstofnun Suðurnesja til skoðunnar og aðhlyningar en reyndist ekki alvarlega slasaður.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stiginn var nokkuð brattur og fallhæðin rúm-  
ir tveir metrar;
- að stiginn var dúkklagður með rifluðum állistum;
- að hinn slasaði var undir áhrifum áfengis.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 120 / 01

### 33. Hrafn GK 111

#### SKIPVERJI SLASAST VIÐ AÐ TAKA TROLLIÐ

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. desember 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Hilmari Snorrassyni og Pétri Ágústssyni

Þann 4. desember 2001 var Hrafn GK 111 á togveiðum út af Vestfjörðum. Veður: NNV-5

Verið var að hifa inn trollið og voru fimm skipverjar við það verk, tveir bakborðsmeginn og tveir



Hrafn@Óþekktur

Hrafn GK 111. Skipa-  
skr.nr. 1628, Smíðaður:  
Akureyri, 1983/-, stál,  
Stærð: 680 brl. 1067 bt.,  
Mesta lengd: 61,76 m,  
skráð lengd: 58,86 m.,  
Breidd: 9,76 m Dýpt: 6,74  
m., Vél: Wichmann 1472  
kW, Fjöldi skipverja: 26

stjórnborðs-meginn og einn í stjórnborðshúsi við stjórn spilsins. Tveir skipverjar slógu pokagilsinum utan um belginn og þegar því var lokið gaf annar þeirra stjórnanda spilsins merki um að stöðva hífingu. Hann fór þá að byssugilsinum til að taka hann frá smáfiskaskiljunni, þar sem hún átti það til að festast í honum. Í sama mund og skipverjinn tók utan um byssugilsinn, var hífingin í pokagilsinn með þeim afleiðingum að vinstri hendi skipverjans klemmdist á milli byssunnar og smáfiskaskiljunnar.

Siglt var með hinn slasaða til hafnar á Patreksfirði þar sem hann var fluttur til læknis.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnandi spilsins sá ekki bendingar skipverjans um að stöðva hífinguna, en hann var að fylgjast með stjórnborðs gilsspilinu vegna flækju sem þar hafði myndast;
- að engar sérstakar vinnureglur voru um merkja-  
gjafir á milli manna við stjórnun spils og þeirra sem unnu á þilfarinu, heldur notaðar bendingar eða kallað á milli eftir því sem við átti hverju sinni;
- að sögn vitnis heyrði hann ekki né veitti því athygli að hinn slasaði það um að hífing yrði stöðvuð.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til aðgæsluleysis við hífingu á þilfari skipsins og ekki var stuðst við sérstakar vinnureglur varðandi þær.

Nefndin minnir menn á að hafa sérstaka aðgát á þeim svæðum þar sem hífingar eiga sér stað.

## SLYS VIÐ LÖNDUN, LOSUN OG LESTUN:

Nr. 104 / 01

### 1. Sóley Sigurjóns GK 200

#### SKIPVERJI SLASAST VIÐ LÖNDUN

##### GÖGN:

Lögregluskýrsla.

Ljósmyndir

Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 29. nóvember 2001 var verið að landa úr Sóley Sigurjóns GK 200 við Suðurgarð Sandgerðishafnar.

Fjórir skipverjar voru að keyra fjögur kör af fiski (350-400 kg hvert) á hjólatjakk eða hjólatrillu þegar annað hjólið í stýrisbúnaði hennar brotnaði í sama mund og halli kom á skipið vegna hífinga í land með skipskrananum. Hjólatrillan rann út í síðu stjórnborðsmeginn og til baka á einn skipverjann með þeim afleiðingum að hann kjálka- og viðbeinsbrotnaði.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hjólatrillan var af gerðinni BILIFTER og var gefinn upp fyrir 2000 kg;
- að þungi á hjólatrillunni var á bilinu 1400-1800 kg;
- að splitti gaf sig og við það skrapp hjólið af;
- að hallinn sem kom á skipið við hífinguna virðist hafa orðið til þess að splittið gaf sig;
- að raufin fyrir splittið reyndist við mælingu vera 0,5 mm;
- að við athugun hjá umboðsaðila fyrir samskonar hjólatrillu reyndist raufin vera innan við millimeter en nákvæmt mál fékkst ekki. Það kom einnig fram að það reyndi lítið sem ekkert á þetta splitti því fyrir innan það var fóðring og skinna. Mjög áriðandi væri að rétt gerð af þeim væri notuð og þau sætu vel í.



Sóley Sigurjóns@Jón Sigurðsson

Sóley Sigurjóns GK 200.  
Skipaskr.nr. 1481, Smið-  
aður: Ancona, Ítalíu,  
1971/-. Stál, Stærð: 290  
brl, 515 bt., Mesta lengd  
41,72 m, skráð lengd  
37,78 m., Breidd: 8,00 m,  
dýpt 6,00 m., Vél: Deutz  
618 kW, Fjöldi skipverja:  
11.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur varhugavert að vera með svona mikinn farm eins og í þessu tilfalli á svona tæki á ferðinni þegar verið er að hífa hluti sem hreyfa skipið eins og raun bar vitni.

## SLYS ÞEGAR BROTSJÓR LENDIR Á SKIPI:

Nr. 082 / 01

### 1. Helga María AK 16

#### FÆR Á SIG BROTSJÓ, MAÐUR SLASAST

##### GÖGN:

Endurrit úr sjóprófum

Lögregluskýrsla

Leiðarbók skipsins

Ljósmyndir

Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Athugasemdir bárust nefndinni.

Hinn 27. apríl 2000 var Helga María AK 16 á úthafskarfaveiðum út af Reykjaneshrygg. Veður skv. skipsdagbók var SA-18-20m/sek.

Eftir um 13 tíma tog kl. 13:15 var pokinn kominn upp á dekk með um 24 tonn af fiski. Verið var



Helga María@Halþór Hreiðarsson

Helga María AK 16.  
Skipaskrárn. 1868, Smið-  
aður í Flekkefjord Noregi  
1988/3, Stærð: 883 BL.  
1470BT., Mesta lengd:  
56,86m, skráð lengd:  
54,40 m., breidd: 12,60m,  
dýpt: 7,70m., Vél:  
Wärtsilä 2200 kW (2989  
hð), Fjöldi skipverja: 27

að snúa skipinu upp í veður, en áður en það tókst reið brot yfir mitt skipið bakborðsmeginn og inn á dekkið. Skipverji var staddur fyrir aftan pokann og var að losa rennilásinn þegar sjór skall á hann og kastaði honum á lunningu stjórnborðsmeginn. Fékk hann mikið högg á hægri síðu frá nára og upp í öxl auk þess sem hann hafði tölverðan höf-uðverk eftir óhappið.

Þann 29. apríl var líðan skipverjans orðin þannig að haft var samband við lækni og var þyrta send á móts við skipið og sótti hinn slasaða og flutti hann á sjúkrahús.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var á veiðum við aðstæður sem teljast megi varhugaverðar;
- að skipverjar á þilfari höfðu verið sendir til vinnu áður en búið var að snúa skipinu upp í veður, en það var gert eftir mati skipstjórnenda hverju sinni;
- að skipverjar voru ekki með líflínur eftir að hlið var tekið upp;
- að ekki voru aðrar ráðstafanir gerðar sem ætla mætti að hefðu verið nauðsynlegar við þessar aðstæður svo sem að biðja menn að vera á sérstöku varðbergi;
- að skv. frásögn slasaða hefur skipið nokkrum sinnum áður orðið fyrir álíka áföllum á undanförunum árum þar sem skipverji hefur slasast og tjón orðið á skipinu;
- að samkvæmt frásögn skipstjóra hefur verið um minniháttar atvik að ræða og ekki slys á mönnum;
- að ekkert af meintum áföllum voru tilkynnt eða komu til umfjöllunar hjá rannsóknarnefnd sjóslysa.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til stjórnunar og siglingar skipsins.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að til séu verklagsreglur um borð í skipum og farið sé eftir þeim.

## ÖNNUR SKIP:

Nr. 027 / 01

### 1. m.s. Lauganes

#### SKIPVERJI SLASAST

#### GÖGN:

Lögregluskýrslur

Leiðarabókarútdráttur

Ljósmyndir



Lauganes@Óþekktur

m.s. Lauganes. Óliúskip, Skipaskr.nr.2305, smíðaður í Saksöbing, Danmörku 1978, stærð 315 brl, 372 bt, mesta lengd 44,85m, skráð lengd 41,28m., breidd 8,70m, dýpt 3,40, vél: Alpha Diesel 405 kW,

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 10. maí 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 13. mars 2001 var óliúskipið Lauganes við bryggju í Reykjavík. Veður: Hægvíðri og skýjað.

Verið var að þvo geymi nr. 3 með heitu vatni. Tveir skipverjar fóru til að setja minnkun á olíustút á þilfari skipsins. Lok var á stútnum sem losa þurfti með því að losa tvo arma sem lokinu héldu (hraðtengi). Handafli var beitt en ekki tókst skipverjanum að losa nema annan arminn þannig og ákvað hann þá að sparka í hann til að losa hann. Um leið og losnaði um arminn losnaði lokið af með miklu afli og lenti á fæti skipverjans. Var hann fluttur á sjúkrahús þar sem hann gekkst undir aðgerð.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lokið var úr áli og að sögn slasaða vildi stundum „gróa“ við stútanna;
- að hinn slasaði stóð til hliðar við stútninn;
- að áður en hinn slasaði hóf að losa lokið leit hann á þrýstimæli sem að hans sögn gaf til kynna að enginn þrýstingur var á kerfinu.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til óvarlegra vinnubragða hins slasaða.

Nr. 045 / 01

**2. m.s. Baldur****SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR HANN FÆR FOSFÓRSÝRU (RYÐHREINSI) Í ANDLITÐ.****GÖGN:**

Lögregluskýrslur.

Ljósmyndir.

Skýrsla Iðntæknistofnunar.

Gögn nefndarinnar.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 19.maí 2001 var Baldur staddur í höfn í Stykkishólmi.

Verið var að undirbúa sýruþvott á bakborðs-síðu Baldurs. Skipverji hafði lokið við að setja efnið sem notað var yfir á þrýstikút sem notaður var við verkið. Hann var að dæla upp þrýstingi á kútinn með loftdælu þegar lok kútsins gaf sig með þeim afleiðingum að sýran þrýstist upp úr honum og í andlit skipverjans.

Byrjað var að skola hinn slasaða um borð með léttu saltvatni og síðan farið með hann á sjúkrahúsið á Stykkishólmi og þaðan á Landsspítalann í Reykjavík.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að efnið sem verið var að nota er sýruvask frá ARROW, sem er ryðeyðir og inniheldur fosfórsýru með sýrustiginu PH 0,2.
- að þrýstikúturinn var 8-9 ára gamall;
- að öryggiventill var á kútnum sem átti að virka á þann veg að þegar fullur þrýstingur var kominn á kútinn átti hann að hleypa af honum yfir þrýstingnum;
- að hinn slasaði var hvorki með hlífðargleraugu né í hlífðarfátnaði;
- að ekki var búið að dæla fullum þrýstingi á kútinn;
- að við rannsókn á skrúfgengjum á kútnum komu fram tognun í plastinu;
- að öryggisventill stóð á sér;
- að samkv. niðurstöðu prófana bendir ekkert til



Baldur@Halþór Hreiðarsson

m.s. Baldur. Farþegaskip, bílaferja, Skipaskr.nr. 2044, Smíðaður á Akranesi 1990, stál, Stærð 301 brl, 645 bt, Mesta lengd 39m, skráð lengd 37,50 m., Breidd 9,02m, dýpt 6,06m., Vél: Caterpillar 1038 kw, Fjöldi skipverja: 7

að þrýstingur við pumpun hafi valdið því að kúturinn gaf sig en að líkur eru á að aðskotaefni og/eða aðskotahlutur hafi verið í kútnum;

- að samkv. upplýsingum frá söluaðila þá eru sambærilegir kútar í dag ekki fyrir sýru;
- að þegar kúturinn var keyptur á sínum tíma í samráði við söluaðila var sérstaklega óskað eftir því að hann yrði fyrir fosfórsýru.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin telur að kúturinn sem notaður var hafi ekki verið í lagi og viðhaldi hans ábótavant. Þá áttelur nefndin að ekki hafi verið notaður viðeigandi hlífðarbúnaður við verkið.

**TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:**

Nefndin beinir því til útgerðaraðila og áhafna að setja reglur um meðferð hættulegra efna um borð í skipum sínum. Þá eigi það að vera ófrávikjanleg regla að skipverjar klæðist viðeigandi hlífðarfátnaði og hlífðargleraugum þegar unnið er með hættuleg efni.

Nr. 049 / 01

**3. M.s. Moby Dick****SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR VERIÐ VAR AÐ HÍFA FISKAR UM BORÐ****GÖGN:**

Lögregluskýrslur.

Ljósmyndir.

Vigtarnóta.

Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23.ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.



M.s. Moby Dick. Skipa-  
skr.nr. 0046, Smíðaður í  
Noregi 1963, stál, Stærð  
133 brl., 160 bt, Mesta  
lengd 25,90m, skráð  
lengd 23m., Breidd  
6,61m, dýpt 3,02m, Vél:  
Mirreles Blackst., Fjöldi  
skipverja: 4

Þann 13. mars 2000 var Moby Dick staddur í höfn á Patreksfirði. Verið var að hífa um borð og niður í lest beina- og hausakör. Tvö kör voru hífð í einu. Í einni hífingunni kom slinkur á heisið þegar það var komið inn yfir lestina og krókur húkk- aðist úr einu horninu af fjórum. Efra karið féll við það niður í lest og á skipverja sem var þar til að taka á móti heisinu.

Skipverjinn slasaðist illa og eftir skoðun á Patreksfirði var hann sendur með þyrlu til Reykjavíkur.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að meðalþungi karanna með farmi var 609 kg;
- að þungi í hverri hífingu var um 1100-1200 kg;
- að ekki voru notaðir karakrókar af viðurkenndri gerð;
- að krókarnir sem voru notaðir, voru sagaðir keðjulásar og var ástand þeirra mjög slæmt;
- að ekki var gengið úr skugga um að enginn væri undir þegar heisið var hífð yfir lestina;
- að sá sem stjórnaði spilinu sá ekki niður í lestina og enginn var til að segja til.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera þá að notaður var ófullnægjandi búnaður við hífingar og að ekki var hafður maður til að leiðbeina spilmani. Nefndin bendir á mikilvægi þess að spilmaður njóti ávallt leiðsagnar þegar útsýni hans er skert yfir hífingasvæðið.

## ÖNNUR TILVIK:

Nr. 069 / 01

### 1. Glófaxi VE 300

#### YFIRHITUN Í LEGU Á SKRÚFUÖXLI

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla.

Skýrslur nefndarinnar.



Glófaxi@Olgeir Sigurðsson

Glófaxi VE 300. Skipa-  
skrárnr. 968; Smíðaður:  
Boizenburg, Þýskalandi úr  
stáli 1964, Stærð: 243  
brl., 349 bt., Mesta lgd.  
38,95m, skráð lgd. 35,04  
m., Breidd 7,2m, dýpt  
6,05m., Vél: Callesen 552  
kW.

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 24. mars 2001 var Glófaxi VE-300 á útleið frá Vestmannaeyjum.

Þegar komið var rétt út fyrir hafnargarðanna í Vestmannaeyjum fylltist allt af reyk.

Tveir reykkafarar voru sendir niður í vélarrúm til að kanna málið og komust þeir að því að yfirhitun hafði orðið í legu á skrúfuöxli. Öxullinn hafði rauðhitnað og legan bráðnað niður. Enginn eldur var laus í vélarrúminu og var skipið reykkræst eftir komu í höfn aftur.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM AÐ:

- að lega á skrúfuöxli hafði yfirhitnað og brætt úr sér;
- að enginn óeðlilegur titringur fannst áður en reyksins varð vart;
- að þungasmurningur var á legunni og smurofla á hæðartanki;
- að lega var svo illa brunnin á eftir að ekki var hægt að finna neitt út úr henni;
- að enginn viðhlítandi skýring fannst um orsök.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ekki tilefni til að álykta í málinu.

Nr. 087 / 01

**2. Eyjanes GK 131**

VERÐUR OLÍULAUSS FYRIR UTAN RIF

**GÖGN:**

Lögregluskýrsla.  
Minnisblað vélstjóra



Eyjanes@Óþekktur

*Eyjanes GK 131. Skipa-  
skr.nr. 0462, miðaður:  
Frederikssund, Danmörku  
1955, eik, Stærð: 70 brl, 65  
bt., Mesta lengd 23,51m,  
skræð lengd 21,90 m.,  
Breidd: 5,83 m, dýpt  
2,80m., Vél: Caterpillar  
313 kW, Fjöldi skipverja: 4*

Málið afgreitt á fundi 24. júní 2002 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Þann 29. september 2001 var Eyjanes á neta-  
veiðum út af Breiðafirði. Veður: Logn og stilltur  
sjór.

Vélstjóri skipsins hafði gert ráð fyrir að nægar  
olíubirgðir væru um borð í veiðiferðina en komst  
svo að því að mat hans var ekki rétt. Hann varaði  
skipstjóra strax við þessari stöðu, en hann ákvað  
að ljúka við að draga netin, sem var og gert. Síð-  
an var haldið áleiðis til Rifshafnar en rétt fyrir utan  
innsiglinguna þar varð báturinn vélarvana vegna  
olíuleysis. Rífsari SH var nálægur og tók Eyjanes-  
ið í tog inn til hafnar.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 098 / 01

**3. Örfirisey RE 4**BILUN Í KÚPLINGU OG SKIPIÐ VERÐUR  
STJÓRNLAUST.**GÖGN:**

Lögregluskýrslur  
Endurrit sjóprófs  
Ljósrit af sjókorti  
Afrit dagbókar  
Skýrsla skipstjóra á Snorra Sturlusyni RE  
Gögn frá LHG  
Gögn nefndarinnar

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2002 af  
Emil Ragnarssyni, Halldóri Almarssyni, Inga  
Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Hinn 10. nóvember 2001 var Örfirisey RE 4  
á leið í var vegna veðurs undir Bolungarvík. Veð-  
ur: VSV 30-35 m/sek og mikill sjór.



Örfirisey@Hilmar Snorrason

*Örfirisey RE 4. Skipa-  
skr.nr. 2170, Smiðaður í  
Noregi úr stáli 1988,  
Stærð 940,0 brl, 1831,0  
bt., Lengd 65,47 m, brei-  
dd 12,8 m, dýpt 8,0 m,  
Vél: Wichmann 3000 kW,  
árgerð 1988, Fjöldi skip-  
verja: 27*

Um kl. 02:50 þegar skipið var stutt um 4 sml.  
VNV af Galtarvita kúplast skúfan út og varð það  
vélarvana. Skipið tók að reka í stefnu átt að  
Grænuhlíð með 4-5 hnúta hraða og miðað við  
rekhraða mátti ætla að það tæki um 4 klst. að  
reka þar upp. Talið var í fyrstu að viðgerð myndi  
taka um 1-1,5 klst. en síðan kom í ljós að bilunin  
var alvarlegri en búist hafði verið við í fyrstu.

Haft var þá samband við Snorra Sturluson RE,  
sem var þá í um 8 sml. fjarlægð, sem og önnur  
skip á svæðinu og látið vita um stöðu mála. Skip-  
stjóri hafði samband við Landhelgisgæsluna um  
kl. 03:40 þegar ljóst var hversu alvarleg bilunin  
var og aðstoðar þyrfti við. Snorri Sturluson RE var  
þá kominn að Örfirisey. Varðskipið Ægir var stutt  
við Arnarnes í Ísafjarðardjúpi, þegar beiðni um  
aðstoð kom, hélt þegar af stað og var komið að  
Örfirisey kl. 05:18.

Á meðan hafði skipstjóri Örfiriseyjar reynt að stöðva rek skipsins með því að láta bæði akkeri skipsins fara. Þau náðu ekki festu og slitnuðu síðan báðar keðjurnar. Eftir að fyrra akkerið slitnaði frá voru uppi áform um að Snorri Sturluson RE myndi reyna að slæða hitt akkerið upp og gera tilraun til að draga skipið frá landi. Áður en til þess kom slitnaði það einnig.

Eftir að Ægir kom að skipinu hófust aðgerðir við að koma taug á milli skipanna. Kl 05:21 var skotið úr línubyssu varðskipsins en á leið milli skipanna sundraðist skofflaugin og féll í sjóinn. Aftur var skotið kl. 05:37 en þá flæktist línin og flaugin fór í sjóinn. Þriðja skotið náði yfir í Örfirisey kl. 05:50. Þegar verið var að draga tildráttartaugina yfir í Örfirisey slitnaði línin. Aftur var reynt að skjóta línu milli skipanna kl. 06:10 en þá virkaði ekki línubysan hjá varðskipsmönnum en kl. 06:24 var skotið línu sem lenti fyrir framan Örfirisey. Þá var ákveðið að skjóta línu úr Örfirisey yfir í varðskipið og var það gert kl. 06:32. Varðskipsmönnum tókst að ná línunni og hófst þá dráttur á tildráttartauginni milli skipanna. Kl. 06:58 þegar hluti tildráttartaugarinnar var kominn um borð í Örfirisey misstu skipverjar hana og fóru hún fyrir borð. Þar sem skipverjar á varðskipinu þurftu tíma til að ná inn því sem komið var út af dráttartaug og að undirbúa frekari aðgerðir var ákveðið að Snorri Sturluson myndi reyna að koma taug í Örfirisey. Á þessum tíma setti skipstjóri Örfiriseyjar út trollið og lét það ná vel í botn og dró það verulega úr rek-hraða.

Í annarri tilraun um kl. 07:16 tókst að koma línu á milli Snorra Sturlusonar og Örfiriseyjar og var lokið við að koma dráttartaug á milli þeirra kl. 08:35. Byrjaði Snorri Sturluson þá að draga Örfirisey frá landi, en þá var skipið stöðt um eina sjómílu frá Grænuhlíð. Um kl. 12:00 hafði tekist að framkvæma bráðabirgðarviðgerð og var skipinu siglt fyrir eigin vélarafli til hafnar á Ísafirði og kom að bryggju kl. 19:00 um kvöldið.

Einn skipverji um borð í Örfirisey RE slasaðist lítillega á fæti þegar taug slitnaði.

#### VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bilunin varð þegar rörsplitti í hring fór í gírnum og hann eyddist upp, varð óþéttur, þrýstingur féll af kúplingunni og skrúfan kúplaðist út;
- að þessi hringur á að vera laus og í smurolíu-baði sem ekkert á að reyna á en hefur þann tilgang að hleypa örlítilli olíu framhjá til að réttur þrýstingur fari inn á kúplinguna;
- að sennilega hefur korn eða óhreinindi (biti úr O-hring?) farið í hringinn og hann stöðvast og rörsplittið þar með gefið sig;
- að sennilega hafa óhreinindin komist inn á kerfið við síuskipti;
- að þessi hringur er minnsti „clearance“ fyrir óhreinindi í kerfinu eftir síun á olíunni;
- að þessi hringur var skoðaður síðast fyrir u.þ.b. 2-3 árum þegar gírinn var tekinn í sundur og reyndist þá í fullkomnu lagi um 10 ára gamall;
- að í ljós kom að þrýstimælir, sem á að sýna 21 bar með viðvörun á 16 börum, fór einungis niður í 18-19 bör;
- að þrýstimæling náði ekki inn í smurolíuhúsið þar sem hringurinn var og;
- að framleiðandi gírsins (VOLDA í Noregi) segir að þessi hringur hafi verið fyrir utan þrýstimælingu vegna þess að það var ekki beðið um annað;
- að eftir óhappið var settur sér þrýstimælir með viðvörun á þennan stað og sett 5mm rörsplitti í stað 3mm;
- að ekki voru neinar upplýsingar um þennan hring eða splittið í viðgerðarbók fyrir vélina og því ekki hægt að rekja bilunina og ekkert var um þetta í bilanalista (trouble shooting);
- að reynt var að bolta kúplinguna saman með þar til gerðum neyðarboltum en það tókst ekki vegna snúnings á skrúfuöxli;
- að skurður á skrúfu var virkur og var á núll stillingu allan tímann;
- að skrúfan náði að snúa skrúfuöxli vegna stöðu sinnar á reki skipsins;
- að ekki var reynt að breyta skurði á skrúfu til að reyna að hafa áhrif á snúning öxulsins;
- að eftir að trollið var sett út dró verulega úr rek-hraða, eða úr 4-5 hnútum í um 2 hnúta;
- að þegar verið var að draga tildráttartaug frá



- varðskipi fór neyðarstopp á spil og það datt út og töluverðan tíma tók að tengja hann framhjá því;
- að eftir þetta var strax settur handvirkur rofi í brú til að hægt væri að halda spili inni fram hjá neyðarstoppi;
  - að fram komu athugasemdir frá skipverjum á Örfirisey að tildráttartaug, sem er úr nylon efni, frá varðskipi væri sleip og ill meðfærileg á spilkopp við svona aðstæður;
  - að mati skipverja á Örfirisey hefði „Dynexi“ verið betra efni í tildráttartaug;
  - að ekki var nægilega gott samband á milli varðskipsins og Örfiriseyjar, t.d. láðist að láta varðskipið vita að spilið hefði slegið út;
  - að vandamál komu upp í sambandi við loftknúna línubyssur varðskipsins, skofflaug sundraðist á leiðinni og lína í skofflaug ókláraðist. Þá virkaði ekki ein svokölluð „Schermyly“ línubysa þar sem skofflaugin hafði lyfst upp þannig að kveikjupinni náði ekki að ræsa flaugina.;
  - að ráðstafanir hafa verið gerðar varðandi betri geymslu á skofflaugum í loftknúna línubyssum varðskipsins;
  - að varðskipið er ekki búið áttaksspili;
  - að einungis stýrimannslærðir áhafnarmeðlimir höfðu fengið einhverja tilsögn um meðhöndlun línubysa á Örfirisey;
  - að ekki höfðu verið gerðar neinar sérstakar ráðstafanir varðandi björgun manna frá skipi ef illa hefði farið né fækkað í áhöfn þess.

#### NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að bilun í gír megi rekja til óhreininda sem komust inn á smurólúkerfið, sennilega við síuskipti.

Nefndin bendir á að hefði trollið verið sett fyrr út hefði það hugsanlega hægt á á rekhraða skipsins og þar með auðveldað tengingu við björgunarskip þar sem mikill munur var á rekhraða þeirra.

#### TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

1. Nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip verði búið áttaks dráttarspili enda sé það óumdeilanlega besti kosturinn við aðstæður sem þessar.

2. Nefndin leggur til að athugasemdir vegna tildráttartögs verði skoðaðar sérstaklega og það prófað á faglegum grunni og metið hvort um heppilega tegund sé ræða.
3. Nefndin leggur til að áttak verði gert í að hvetja skipstjórnendur að sinna þeirri fræðsluskyldu sem á þeim hvílir gagnvart áhöfn um notkun og meðferð björgunartækja skips, þar með taldar línubyssur, samhliða lögboðnum reglubundnum björgunaræfingum.

Nr. 109 / 01

#### 4. M.s. Madredeus

##### SKIPVERJI SLASAST VIÐ VINNU Í VÉLARRÚMI

#### GÖGN:

Lögregluskýrsla  
Skýrsla af slasaða  
Ljósmyndir  
Skýrsla læknis

IMO: 8107567, Flutningaskip: Bulk Carrier, Fjöldi skipverja: 25

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 23. ágúst 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Þann 18. nóvember 2001 var ms. Madredeus við bryggju á Grundartanga við losun.

Á meðan skipið var við bryggju voru vélstjórar og aðstoðamenn, samtals 5 menn, í vél að störfum í við að taka upp stimpil úr aðalvél. Upptöku og hreinsun stimpilsins var lokið og verið að setja saman. Stimpillinn ásamt stimpilstönginni voru látin síga niður um strokkinn þar sem tenging átti að fara fram. Einn vélstjórans var inn í sveifarhúsi til að stilla stimpilstöngina af svo hægt væri að tengja hana við sveifarásinn. Skyndilega féll stimpillinn með stimpilstönginni niður með þeim afleiðingum að hún lenti á báðum fótum hans og kramdi þá illa niður á leggi.

Afleiðing þessa óhapps var sú að taka þurfti af skipverjanum báðar fætur af um miðbik fótleggja.

**VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:**

- að stimpilstöngin hafði verið fest til að hún félli ekki stjórnlaust niður í sveifarhúsið, en var losuð af óskýrðum orsökum;
- að þrengsli og háлка af olíusmiti í sveifarhúsinu hamlaði hreyfingum hins slasaða til að getað forðað sér;
- að boðskipti milli vinnuhópa í sveifarhúsinu og ofan á strokknum voru með þeim hætti að baríð var í blokk vélarinnar. Eitt högg merkti stöðvun slökunar og tvö högg merktu slaka;
- að sögn slasaða höfðu þessir fimm menn oft unnið við samskonar verk saman og það gengið vel.

**NEFNDARÁLIT:**

Nefndin hefur ekki forsendur til að álykta í þessu máli.