

Skýrsla

Rannsóknarnefndar sjóslysa

fyrir árið 2000



Mynd: Þorgeir Baldursson

EFNISYFIRLIT

FORMÁLI	6
RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA	8
ATVIK TILKYNNING TIL RNS ÁRIÐ 2000	9
YFIRLIT YFIR SLYS OG ÓHÖPP FRÁ 1993 TIL 2000	12
ÁREKSTUR Á MILLI SKIPA:	
1. HRÍMNIR ÁR-51 OG FAXABORG SH-207 Í ÁREKSTRI SV AF ÞORLÁKSHÖFN	14
2. BRYNJÓLFUR ÁR-3 SIGLIR Á HAFÖRN VE-21 VIÐ BRYGGJU Í VESTMANNAEYJUM	15
3. ÞYTUR HAFNSÖGUBÁTUR OG FRERI RE-72 Í ÁREKSTRI Á SKUTULSFIRÐI	15
ÁSIGLINGAR:	
1. M.S. ZUJALAL SIGLIR Á BRYGGJU Í REYKJAVÍK	16
ELDUR UM BORD:	
1. FJÖLNIR GK-7, ELDUR UM BORD Í GRINDAVÍKURHÖFN	17
2. ÖRVAR EK-9904, ELDUR Í LJÓSAVÉL	18
3. ÞORSTEINN SH-145, ELDUR UM BORD Á SIGLINGU Á MIÐIN	19
4. JÓN KJARTANSSON SU-111, ELDUR Í VÉLARRÚMI	19
KÖFUNARSLYS:	
1. SLYS VIÐ KÖFUN Í KLEIFARVATNI, DAUÐASLYS	21
2. MAÐUR ILLA HALDINN VIÐ KÖFUN Í EYJAFIRÐI	23
3. MAÐUR HÆTT KOMINN VIÐ KÖFUN Í EYJAFIRÐI	24
4. MAÐUR HÆTT KOMINN VIÐ ÆFINGU Í KÖFUN	24
5. KAFARI HÆTT KOMINN VIÐ KÖFUN Í GJÁNNI SILFRU Á ÞINGVÖLLUM	25
LEKI KEMUR AÐ SKIPI:	
1. MANNI Á STAÐ SU-100, LEKI Á SIGLINGU ÚT AF AUSTFJÖRDUM	26
2. SÓLBORG RE-22, LEKI Í RÓÐRI MEÐ HAUKALÓÐ	27
3. M.S. LONE BOY, LEKI KEMUR Á SIGLINGU FRÁ ÍSLANDI TIL EVRÓPU	28
SKIP SEKKUR:	
1. ÆSKAN SH-342, SEKKUR Á SIGLINGU FRÁ GRINDAVÍK TIL PATREKSFJARÐAR	29
2. INGIMUNDUR GAMLI HU 65 SEKKUR VIÐ RÆKJUVEIÐAR Á HÚNAFLÓA, EINN SKIPVERJA FERST.	31
SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:	
1. M.S. HVÍTANES TEKUR NIÐRI Í INNSIGLINGUNNI TIL DJÚPAVOGS	35
2. SVEINN BENEDIKTSSON SU-77, STRANDAR Í INNSIGLINGUNNI TIL GRINDAVÍKUR	37
3. ARNEY KE-50, STRANDAR Í INNSIGLINGUNNI TIL SANDGERÐISHAFNAR	38
4. HAUKUR GK-25, TEKUR NIÐRI Í INNSIGLINGUNNI TIL SANDGERÐISHAFNAR	39
5. M.S. GOÐAFOSS TEKUR NIÐRI Í INNSIGLINGUNNI TIL HÚSAVÍKUR	40
6. SELEY SU-210, TEKUR NIÐRI Í INNSIGLINGUNNI TIL GRINDAVÍKUR	40
7. SINDRI GK-42, STRANDAR Á SIGLINGU ÚR HÖFN Í GRINDAVÍK	41
8. M.S. BALDUR STEYTIR Á SKERI SKAMMT FRÁ FLATEY	42
9. M.S. VILLACH STRANDAR AUSTUR AF GRUNDARTANGABRYGGJU Í HVALFIRÐI	43
SLYS Á BÁTUM UNDIR 12 BRL:	
1. RAGNAR ÞJÖRN KE-115, HÆTT KOMINN VIÐ AÐ LOSA LÍNU ÚR FESTU	43
2. AUÐÞJÖRN ÍS-17 SEKKUR VIÐ BRYGGJU Á BARÐASTRÖND	44
3. GUNNI RE 51 FERST Á SIGLINGU VESTUR AF AKRANESI, EINN SKIPVERJA FERST	45
4. PETRA ÍS-78, TEKUR NIÐRI Á TANGANNI VIÐ SANDA Í DÝRAFIRÐI ER STJÓRNANDINN SOFNAR	49
5. SKARFAKLETTUR GK-302 FÆR Á SIG SJÓ Á SIGLINGU TIL HAFNAR	49
6. BIRTA DÍS VE-35 SEKKUR Í RÓÐRI VESTUR AF RIT; MANNBJÖRG	50
7. KRISTÍN FINNBOGADÓTTIR BA-95, ELDUR Í VÉLARRÚMI	50

8. SÆDÍS SF-4 SEKKUR Í RÓÐRI SUÐVESTUR AF HAFNARNESI	51
9. DODDA NS-9, SEKKUR Á SIGLINGU TIL LANDS ÚR RÓÐRI	52
10. VALDÍS HF-65 STRANDAR Á ÁLFTANESI	53
11. HRÖNN ÍS-303, SKIPVERJI SLASAST VIÐ LÖNDUN	55
12. LIJJA ÁR-10, SEKKUR Í RÓÐRI ER LEKI KEMUR AÐ BÁTNUM	55
13. ÁSDÍS ÍS-55, STRANDAR Á TÁLKNAFIRÐI	56
14. JÓI ÞH-108, STRANDAR INNAN VIÐ SAUÐANES Í ÖNUNDAFIRÐI	56
15. VÍGLUNDUR SH-56, SEKKUR Í RÓÐRI Á BREIÐAFIRÐI	57
16. BIRGIR RE-323, STRANDAR FYRIR UTAN GRINDAVÍK	58
17. GUÐRÚN SH-235, ELDUR UM BORD Á VEIÐUM Á BREIÐAFIRÐI	58
18. SJÖFN ÁR-123, LEKI Í ÞORLÁKSHÖFN	59
19. KJÓI GK-32, VERÐUR VÉLARVANA Í INNSIGLINGUNNI TIL SANDGERÐISHAFNAR	60
SLYS Á NETA, SKEL OG LÍNUBÁTUM:	
1. BJARNI SVEIN SH-103, SKIPVERJI SLASAST VIÐ AÐ OPNA LESTARLÚGU ÞEGAR SKIPIÐ VAR Á SIGLINGU	61
2. BRYNDÍS ÍS-69, SKIPVERJI SLASAST VIÐ VEIÐAR MEÐ FÆRI	61
3. ARNEY KE 50, SKIPVERJI SLASAST VIÐ VINNU Í LEST ER KAR SKRÍÐUR TIL	61
4. ARNAR ÁR-55, SKIPVERJI SLASAST UM BORD	62
5. SÆVÍK GK-257, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR PLASTKAR FELLUR Á HÖFUÐ HANS	63
6. FAXABORG SH-207, SKIPVERJI SLASAST VIÐ BEITNINGARVÉL	64
7. JÓN Á HOFI ÁR-62, SKIPVERJI SLASAST ER HANN STÍGUR Í BUGT AF HÚKKREIPI	64
SLYS Á NÓTAVEIÐISKIPUM:	
1. GULLBERG VE-292, SKIPVERJI SLASAST ER HANN FELLUR Á MILLI ÞILFARA	65
2. NEPTÚNUS ÞH-361, SKIPVERJI SLASAST ER SNURPUHRINGUR SLÆST TIL	66
3. SIGURÐUR VE- 15, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR HANN FELLUR Á ÞILFARI	66
4. FAXI RE-9, SKIPVERJI SLASAST ER HANN LENDIR MEÐ HÖND Í TRISSU VIÐ AÐ TAKA SNURPIHRING AF HANAFÓT	67
5. ÍSLEIFUR VE-63, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR LEIÐARI LENDIR Í SKRÚFU SKIPSINS	68
6. HARPA VE-25, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR VÍR (GRANDARI) SLÆST Í ANDLIT HANS	68
SLYS Á TOGVEIÐISKIPUM:	
1. RÁN HF-42, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR GILSKRÓKUR SLÆST TIL	69
2. VENUS HF-519, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR GRJÓTHOPPARI SLÆST TIL VIÐ HÍFINGU	69
3. GNÚPUR GK-11, SKIPVERJI SLASAST VIÐ HÍFINGU Í GILS	70
4. SNORRI STURLUSON RE 219, SKIPVERJI SLASAST ER HANN KASTAST TIL Á VINNSLUBILFARI	70
5. HÓLMADRANGUR ST-70, TVEIR SKIPVERJAR SLASAST UM BORD	71
6. STURLA GK-12, SKIPVERJI SLASAST ER HANN FELLUR AF STÝRISHÚSSÞAKI	71
7. OTTÓ N. ÞORLÁKSSON RE 203, SKIPVERJI SLASAST ER BUGT Á GRANDARA SLÆST Í HÖFUÐ HANS	72
8. BJÖRGVIN EA-311, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR FRYSTIPÖNNUR FALLA AF VAGNI	72
9. RÁN HF-42, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR VERIÐ ER AÐ TAKA INN VEIÐARFÆRI	73
10. SKUTULL ÍS-180, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR HÍFT ER Í GRANDARA	73
11. KALDBAKUR EA-1, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR POKI VÖRPUNNAR FELLUR ÚR KRÓK	74
12. PÉTUR JÓNSSON RE-69, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR GRANDARI SLÆST TIL	75
13. VESTMANNAEY VE-54, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR HANN FELLUR ÚR STIGA	76
14. VENUS HF-519, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR HANN FELLUR Í FISKMÓTTÖKU	77
15. HARALDUR BÖÐVARSSON AK-12, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR VARGAKJAFTUR SLÆST Í HANN	77
16. LJÓSAFELL SU 70, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR HANN FELLUR ÚR LAUSUM STIGA Í LEST	78
17. VENUS HF-519, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR POKI Á FLOTVÖRPU SLÆST Í HANN	79

18. SNORRI STURLUSON RE-219, SKIPVERJI VEIKIST EFTIR AÐ HAFA UNNIÐ VIÐ VIÐGERÐ Á LEKU FREON-RÖRI	79
19. RÁN HF-42, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR POKAGILS LOSNAR OG SLÆST TIL	80
20. FRERI RE-72, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR VERIÐ ER AÐ SNÖRLA BELGINN	81
21. HRAFN SVEINBJARNARSON GK-255, SKIPVERJAR SLASAST UM BORD Í ÞEGAR KENGUR RIFNAR ÚR LUNNINGU VIÐ ÞAÐ AÐ HÍFT ER	81
SLYS VIÐ LÖNDUN, LOSUN OG LESTUN:	
1. BENJAMÍN GUÐMUNDSSON SH-208, SKIPVERJI SLASAST VIÐ LÖNDUN	82
2. ÞJÖRN KRISTJÓNSSON SH-164, SKIPVERJI SLASAST VIÐ LÖNDUN	83
SLYS ÞEGAR BROTSJÓR LENDIR Á SKIPI:	
1. FRAMNES ÍS-708, FÆR Á SIG HNIÚT Á SIGLINGU NORÐAUSTUR AF HORNI	83
2. ÞURÍÐUR HALLDÓRSDÓTTIR GK-94, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR HNIÚTUR KEMUR Á SKIPIÐ OG KÝRAUGA BROTNAR	84
3. BYLGJAN VE-75, SKIPVERJI SLASAST ER HANN FELLUR NIÐUR STIGA ÞEGAR BROTSJÓR RÍÐUR Á SKIPINU	84
ÖNNUR SLYS:	
1. M.S. BALDUR, FARÞEGI SLASAST Í LANDGANG Á LEIÐ FRÁ BORDI	85
2. M.S. KYNDILL, SKIPVERJI SLASAST ER HANN FELLUR Á ÞILFARI	86
3. AKUREYRINN EA-110, SKIPVERJI SLASAST ÞEGAR HANN KLEMMIST Á MILLI STÁLKARS OG BOBBINGAGARÐS	87
ÖNNUR TILVIK:	
1. AMMASAT OVRB GR-1882, VERÐUR VÉLARVANA UNÐAN KRÍSUVÍKURBJARGI EFTIR AÐ SJÓR KEMST Í OLÍUNA	87
2. SKEL ÍS-33, MISSIR STÝRI Á SIGLINGU FYRIR LANGANES	88

Formáli

Hinn 1. september 2000 tóku gildi lög nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa og í kjölfarið reglugerð nr. 133/2001 um sama efni. Má segja að þar með hafi orðið tímamót í sögu sjóslysarannsóknna á Íslandi því þetta eru fyrstu heildarlöggin um rannsóknir sjóslysa á Íslandi en áður voru ákvæði þar um í siglingalögum. En segja má að upphaf sjóslysarannsóknna á Íslandi hafi verið 1963 en þá var samþykkt þingsályktunartillaga um að fela ríkisstjórninni að láta fara fram opinbera rannsókn á orsökum fjölmargra skipstapa sem orðið höfðu nokkur ár þar á undan. Rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) var í fyrstu skipuð fulltrúum hagsmunaaðila í siglingum og sjávarútvegi enda var hlutverk hennar í fyrstu nær eingöngu að fylgjast með starfi sjóðóma, safna upplýsingum og miðla þeim til sjómanskóla, sjómanna og útgerðarmanna. Með breytingu á siglingalögum 1986 var hins vegar breytt skipan RNS í núverandi horf og starfsemi nefndarinnar aukin. Þá var nefndinni gert skylt að rannsaka orsakir allra slysa þegar íslensk skip farast og öll slys þar sem manntjón varð. Einnig var nefndinni heimilt að rannsaka slys sem hún taldi ríkar ástæður til að rannsaka. Þrátt fyrir þetta breyttist rannsóknarferlið lítið og byggði nefndin áfram rannsóknir og niðurstöður sínar nær eingöngu á lögreglurannsóknum og rannsókn fyrir dómi (sjóprófum). Nefndin gat einnig sjálf óskað eftir sjóprófum þannig að í raun fór rannsókn sjóslysa fram hjá lögreglu og í sjóprófum.

Árið 2000 varð sú mikilvæga breyting að nú eru rannsóknir RNS á sjóslysum algjörlega sjálfstæðar rannsóknir og nefndin er nú óháð stjórnvöldum, öðrum rannsóknaraðilum, ákærvaldi og dómstólum. Nefndin annast því sjálf rannsóknir sínar þó frumrannsókn fari oft fram í samvinnu við lögreglu. Nú er ekki heldur skylt að halda sjópróf en slíkt er heimilt í vissum tilvikum. Eftir 1. september 2000 hefur RNS aldrei farið fram á sjópróf. Hér má einnig nefna að nú er óheimilt að nota álit RNS sem sönnunargagn í opinberu máli og er það m.a. gert til þess að tryggja trúnað á milli RNS og þeirra aðila sem gefa skýrslur fyrir nefnd-

inni. Nú skal RNS einnig gera tillögur um úrbætur í öryggismálum sjómanna eftir því sem rannsókn máls gefur tilefni til. Siglingastofnun Íslands skal síðan sjá til þess að slíkar tillögur séu teknar til formlegrar afgreiðslu hverju sinni. En tilgangur sjóslysarannsóknna er sá eini að koma í veg fyrir slys um borð í skipum og að öryggi til sjós megi aukast.

Það er hins vegar ljóst að það er ekki nægjanlegt að hafa lagaramman skýran til að rannsóknir sjóslysa nái tilgangi sínum. Það sem skiptir öllu máli er samstarf allra þeirra aðila sem hlut eiga að máli. RNS mun ekki náð árangri í sínum mikilvægu störfum nema sjómenn og aðrir sem hagsmuna eiga að gæta sinni þeim skyldum sem á þá eru lagðar með lögunum um rannsóknir sjóslysa. En skipstjóri og útgerðarmaður eru meðal þeirra aðila sem skylt er að tilkynna RNS ef sjóslys verður. Jafnframt er skipstjóra skylt að annast skráningu og tilkynningu allra slysa sem verða á skipi. Það er mjög nauðsynlegt að þessir aðilar sinni þessari mikilvægu skyldu sinni. Jafnframt er mikilvægt að þeir sem hlut eiga að máli verndi vettvang eins og framast er unnt þar til rannsókn hefur farið fram og taki til varðveislu hluti sem tengjast slysi þannig að hægt sé að rannsaka þá með eðlilegum hætti.

Rannsókn verður aldrei framkvæmd með fullnægjandi hætti nema hægt sé að rannsaka vettvang og hluti sem tengjast slysi ítarlega. Samvinna RNS við hagsmunaaðila og þá ekki síst sjómenn er því það atriði sem skiptir hvað mestu máli þegar kemur að rannsóknum sjóslysa. Því er mikilvægt að sjómenn og aðrir geti treyst því að skýrslur sem þeir gefa fyrir nefndinni eru trúnaðarmál og þær verði ekki afhentar öðrum nema í undantekningartilfellum. RNS er því mikið í mun að efla trúnað á milli hennar og hagsmunaaðila og þá er mjög mikilvægt að þeir geri sér grein fyrir því að RNS er að vinna í þágu þeirra en ekki gegn þeim. Það er ekki hlutverk RNS að finna sökudólgna og á því hefur hún ekki áhuga. Það er hlutverk annarra aðila (lögreglu og ákærvalds) að taka ákvörðun um og framkvæma opinbera rannsókn í tengslum við sjóslys.

Í raun er það svo að RNS vill hafa sem minnst að gera. Eitt slys er einu slysi of mikið og það er

úrelt sjónarmið, ef það hefur einhvern tímann átt við, að það fylgi fórnir sjósjókn við Ísland. Það eiga engir aðilar og allra síst sjómenn að sætta sig við að sjóslys fylgi sjósókn við Íslandsstrendur. Það á að vera stefna allra að útrýma slysum á sjómönnum. Önnur niðurstaða er ekki ásættanleg að mati RNS. Það má því öllum vera ljóst að í þessu sambandi skipta forvarnir öllu máli. Fræðsla skiptir því meginmáli þegar kemur að því að fækka og loks útrýma sjóslysum. Það er mjög mikilvægt að allir aðilar, ekki bara stjórnvöld, átti sig á þessu atriði. Það á ekki bara að ræða um forvarnir á háttisdögum og þeir sem hlut eiga að máli, ekki síst sjómenn, verða að gera sér grein fyrir mikilvægi þeirra. Ber að þakka það sem vel er gert á því sviði þó alltaf megi gera betur. Það er því fagnaðarefni hvað núverandi samgönguráðherra Sturla Böðvarsson hefur sýnt öryggismálum sjómanna mikinn áhuga og það í verki.

Það var ljóst þegar nügildandi lög um rannsóknir sjóslysa tóku gildi haustið 2000 að starfsemi RNS myndi aukast mikið. Aðallega vegna þess að nú skal nefndin framkvæma sínar rannsóknir nær eingöngu sjálf. Það var því ljóst að fjölga þurfti starfsmönnum RNS en hjá nefndinni hafði verið einn starfsmaður. Í lok október 2001 lét Kristján Guðmundsson af störfum hjá nefndinni. Þá var ráðinn framkvæmdastjóri fyrir nefndina Jón Arilius Ingólfsson skipstjóri og rekstrarfræðingur og einnig var ákveðið að í ársbyrjun 2002 myndi Guðmundur Lárusson skipstjóri hefja störf sem fulltrúi hjá nefndinni. Vænta nefndarmenn mikils af störfum þessara manna enda hafa þeir mikla reynslu og kunnáttu af sjómennsku og öðrum þáttum sem skipta máli í starfi þeirra. Þá var ákveðið í kjölfar gildistöku nýju laganna að flytja aðsetur nefndarinnar frá Reykjavík til Stykkishólms og var það gert í lok árs 2001.

Það beið því nýrri rannsóknarnefnd sjóslysa mikið starf 1. september 2000 þegar nýju lögini tóku gildi. Endurskipuleggja þurfti starf nefndarinnar frá grunni og ekki síst að „núfímavæða“ það þ.e. að taka nýja tækni í notkun við vinnu nefndarinnar. Þá var m.a. ákveðið að útbúa öflugan heimasíðu fyrir nefndina en það starf hefur tekið lengri tíma en vonast var til í upphafi. Á móti kem-

ur hins vegar að menn hafa væntingar um það að heimasíðan verði mjög öflug og geti komið nefndinni og hagsmunadílum að miklum notum í framtíðinni. Þá þurfti nefndin að vinna upp nokkurn máláhala en í framtíðinni stefnir nefndin að því að öll alvarlegri mál verði afgreidd innan þriggja mánaða frá því að slys verður. Það á hins vegar eftir að koma í ljós hvort þau góðu áform nái fram að ganga.

Það hafa ekki bara verið nefndarmenn sem hafa haft ærinn starfa síðan 1. september 2000 heldur hafa hinir nýju starfsmenn nefndarinnar lagt á sig mikla vinnu við að koma starfi nefndarinnar í eðlilegt horf. Því má fullyrða að allir hafi lagst á eitt við að efla RNS og gera starf hennar skilvirkt.

Að lokum vil ég þakka nefndarmönnum og hinum nýja framkvæmdastjóra nefndarinnar fyrir mjög ánægjulegt samstarf á árunum 2000-2001. Jafnframt skulu þökkúð góð samskipti við samgönguráðherra og starfsfólk hans.

Að endingu hvet ég alla sem hlut eiga að máli að leggja allt sitt að mörkum til að útrýma sjóslysum við Íslandsstrendur. Það tekst ekki nema með sameiginlegu átaki allra sem að því borði koma. Fyrir hönd RNS votta ég öllum sem um sárt eiga að binda eftir sjóslys á árunum 2000-2001 samúð nefndarinnar og set fram þá ósk að starf nefndarinnar megi verða til þess að sjóslysum a.m.k. fækki í framtíðinni.

Ingi Tryggvason
formaður RNS

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA

Rannsóknarnefnd sjóslysa starfar á grundvelli laga um rannsóknir sjóslysanr. 68/2000, sem tóku gildi 1. september 2000. Nefndin starfar frá gildistöku laganna sjálfstætt og óháð stjórnvöldum, öðrum rannsóknaraðilum, ákærvaldi og dómstólum, en heyrir stjórnsýslulega undir samgönguráðherra.

Rannsóknarnefnd sjóslysa er skipuð fimm mönnum og skipuðu eftirtaldir aðilar nefndina fyrri hluta árs 2000:

Haraldur Blöndal hrl. formaður

Emil Ragnarsson skipaverkfræðingur

Hilmar Snorrason skipstjóri og skólastjóri Slysavarnarskóla sjómanna

Ólafur M Kristinsson skipstjóri

Árni Árnason vélfræðingur

Starfsmaður nefndarinnar var Kristján Guðmundsson skipstjóri sem starfað hefur fyrir nefndina frá áramótum 1986 / 1987.

Skipunartími fyrri nefndar rann út 31. ágúst 2000 og var þá ný nefnd skipuð á grundvelli nýju laganna. Aðeins tveir nefndarmenn úr fyrri nefnd sátu áfram í nýju nefndinni en þeir eru Emil Ragnarsson og Hilmar Snorrason.

Síðasti fundur fráfarandi nefndar var haldinn í Hafnarhúsinu, Reykjavík, þann 30. ágúst 2000 og höfðu þá verið haldnir 11 fundir á árinu.

Nefndina skipa frá 1. september 2000:



Formaður Ingi Tryggvason
héraðsd.lögm,
Borgarnesi



Emil Ragnarsson
skipaverkfræðingur Reykjavík



Hilmar Snorrason
skipstjóri og skólastjóri
Slysavarnarskóla
sjómanna, Reykjavík



Pétur Ágústsson
skipstjóri Stykkishólmi



Pálmi K. Jónsson
vélfraðingur,
Ísafirði

Ný nefnd hittist á fyrsta fundi sínum miðvikudaginn 18. október og voru samtals haldnir 5 fundir til áramóta. Árið 2000 voru því samtals haldnir 16 fundir hjá rannsóknarnefnd sjóslysa.

ATVIK TILKYNNT TIL RNS ÁRIÐ 2000

Alls bárust 116 tilkynningar um óhöpp til RNS árið 2000, þar af gerðust 92 á því ári.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
	Bylgjan VE-	Fiskiskip	451 bt	Slys á fólki
8. febrúar 1997	Altona	Fiskiskip	5307 bt	Slys á fólki
4. janúar 1998	Pétur Jónsson RE-69	Fiskiskip	2139 bt	Slys á fólki
7. október 1998	Vestmannaey VE-54	Fiskiskip	923 bt	Slys á fólki
30. október 1998	Haukur GK-25	Fiskiskip	742 bt	Strand
8. mars 1999	Arnar ÁR-55	Fiskiskip	320 bt	Slys á fólki
15. maí 1999	Venus HF-519	Fiskiskip	1779 bt	Slys á fólki
25. júní 1999	Bryndís ÍS-69	Fiskiskip	19,62 bt	Slys á fólki
26. september 1999	Sóley SH-124	Fiskiskip	201 bt	Slys á fólki
12. október 1999	Venus HF-519	Fiskiskip	1779 bt	Slys á fólki
12. október 1999	Venus HF-519	Fiskiskip	1779 bt	Slys á fólki
27. október 1999	Orri ÍS-20	Fiskiskip	1410 bt	Slys á fólki
6. nóvember 1999	Gullberg VE-292	Fiskiskip	1085 bt	Slys á fólki
19. nóvember 1999	Skutull ÍS-180	Fiskiskip	1403 bt	Slys á fólki
20. nóvember 1999	Auðbjörn ÍS-17	Minni fiskibátur	9,90 m	Sekkur
21. nóvember 1999	Hólmadrangur ST-70	Fiskiskip	819 bt	Slys á fólki
23. nóvember 1999	Venus HF-519	Fiskiskip	1779 bt	Slys á fólki
28. nóvember 1999	Ísleifur VE-63	Fiskiskip	756 bt	Slys á fólki
28. nóvember 1999	Gnúpur GK-11	Fiskiskip	1141 bt	Slys á fólki
28. nóvember 1999	Bakkafoss	Flutningaskip		Farmtjón
2. desember 1999	Hanseawall	Flutningaskip		Ásigling
6. desember 1999	Rán HF-42	Fiskiskip	1199 bt	Slys á fólki
19. desember 1999	Skarfaklettur GK-302	Minni fiskibátur	9,46 m	Skemmdir v. veðurs
22. desember 1999	Ocean Castle	Fiskiskip		Slys á fólki
1. janúar 2000	Moby Dick	Flutningaskip		Skemmdir v. veðurs
6. janúar 2000	Puríður Halldórsdóttir GK-94	Fiskiskip	478 bt	Slys á fólki
10. janúar 2000	Snorri Sturluson RE-219	Fiskiskip	1464 bt	Slys á fólki
10. janúar 2000	Sturla GK-12	Olíuskip	276 bt	Slys á fólki
14. janúar 2000	Fjölur GK-7	Fiskiskip	243 bt	Eldur
16. janúar 2000	Framnes ÍS-708	Fiskiskip	623 bt	Skemmdir v. veðurs
17. janúar 2000	Sveinn Benediktsson SU-77	Fiskiskip	1230 bt	Strand
20. janúar 2000	Manni á Stað NK-44 (1463)	Minni fiskibátur	13,94 m	Leki
22. janúar 2000	Örvar EK-9904	Fiskiskip		Eldur
24. janúar 2000	Arney KE-50	Fiskiskip	475 bt	Strand
26. janúar 2000	Ragnar Björn KE-115	Minni fiskibátur	8,26 m	Skemmdir v. veðurs
27. janúar 2000	Petra ÍS-78	Minni fiskibátur	9,36 m	Strand
29. janúar 2000	Dagur II	Dýpkunar- og vinnuskip		Skemmdir v. veðurs
31. janúar 2000	Bjarni Sveinn SH-103	Fiskiskip	26,57 bt	Slys á fólki
2. febrúar 2000	Venus HF-519	Fiskiskip	1779 bt	Slys á fólki
2. febrúar 2000	Haraldur Böðvarsson AK-12	Fiskiskip	562 bt	Slys á fólki

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
2. febrúar 2000	Venus HF-519	Fiskiskip	1779 bt	Slys á fólki
4. febrúar 2000	Ísleifur VE-63	Fiskiskip	756 bt	Slys á fólki
8. febrúar 2000	Björgvin EA-311	Fiskiskip	1142 bt	Slys á fólki
14. febrúar 2000	Gunni RE-51	Minni fiskibátur	11,7 m	Sekkur, dauðaslys
14. febrúar 2000	Seley SU-210	Fiskiskip	594 bt	Strand
16. febrúar 2000	Fiskir HF-51	Fiskiskip	33 bt	Slys á fólki
23. febrúar 2000	Hvítanes	Fiskiskip		Strand
24. febrúar 2000	Neptúnus PH-361	Fiskiskip	729 bt	Slys á fólki
25. febrúar 2000	Sigurður VE-15	Fiskiskip	1228 bt	Slys á fólki
3. mars 2000	Birta Dís VE-35	Minni fiskibátur	9,46 m	Sekkur
3. mars 2000	Ottó N. Þorláksson RE-203	Fiskiskip	879 bt	Slys á fólki
4. mars 2000	Ottó N. Þorláksson RE-203	Fiskiskip	879 bt	Slys á fólki
8. mars 2000	Ammasat GR-1882	Fiskiskip	440 bt	Vélarbilun
10. mars 2000	Rán HF-42	Fiskiskip	1199 bt	Slys á fólki
16. mars 2000	Arney KE-50	Fiskiskip	475 bt	Slys á fólki
23. mars 2000	Helga SH-135	Fiskiskip	243 bt	Slys á fólki
27. mars 2000	Sæfaxi VE-30	Fiskiskip	219 bt	Slys á fólki
30. mars 2000	Sædís SF-4	Minni fiskibátur	7,67 m	Sekkur
30. mars 2000	Dodda NS-9	Minni fiskibátur	8,61 m	Sekkur
31. mars 2000	Kristín Finnbogadóttir BA-95	Minni fiskibátur	10,6 m	Eldur
3. apríl 2000	Kaldbakur EA-1	Fiskiskip	1330 bt	Slys á fólki
5. apríl 2000	Valdís HF-65	Minni fiskibátur	11,23 m	Strand
9. apríl 2000	Arney KE-50	Fiskiskip	475 bt	Slys á fólki
11. apríl 2000	Hrönn ÍS-303	Minni fiskibátur	9,66 m	Slys á fólki
14. apríl 2000	Skel ÍS-33	Fiskiskip	344 bt	Vélarbilun
30. apríl 2000	Köfun - Kleifarvatn	Köfun		Dauðaslys
10. maí 2000	Hrímnir ÁR- og Faxaborg SH-	Fiskiskip		Ásigling
10. maí 2000	Þorsteinn SH-145	Fiskiskip	186 bt	Eldur
14. maí 2000	Hannover NC-100	Fiskiskip	2172 bt	Eldur
16. maí 2000	Lilja ÁR-10	Minni fiskibátur	7,06 m	Sekkur
24. maí 2000	Ljósafell SU-70	Fiskiskip	837 bt	Slys á fólki
24. maí 2000	Harpa VE-25	Fiskiskip	636 bt	Slys á fólki
26. maí 2000	Goðafoss	Flutningaskip	5503 bt	Strand
28. maí 2000	Köfun – Eyjafirði	Köfun		Köfunarslys
2. júní 2000	Brynjólfur ÁR-3	Fiskiskip	307 bt	Ásigling
6. júní 2000	Ásdís ÍS-55	Minni fiskibátur	7,98 m	Strand
8. júní 2000	Faxi RE-9	Fiskiskip	1041 bt	Slys á fólki
24. júní 2000	Köfun – Eyjafirði	Köfun		Köfunarslys
28. júní 2000	Jói PH-108	Minni fiskibátur	8,76 m	Strand
9. júlí 2000	Slöngubátur	Slöngubátur		Skemmdir v. veðurs
14. júlí 2000	Æskan SH-342	Fiskiskip	80 bt	Sekkur
16. júlí 2000	Svanur RE-45	Fiskiskip	496 bt	Slys á fólki
21. júlí 2000	Víglundur SH-56	Minni fiskibátur	7,63 m	Sekkur
23. júlí 2000	Birgir RE-323	Minni fiskibátur	10,5 m	Strand

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarstaður	Tegund	Stærð í bt.	Tegund atviks
24. júlí 2000	Sindri GK-42	Fiskiskip	182 bt	Strand
31. júlí 2000	Sjöfn ÁR-123	Minni fiskibátur	11,48 m	Leki
13. ágúst 2000	Guðrún SH-235	Minni fiskibátur	8,54 m	Eldur
16. ágúst 2000	Jón Kjartansson SU-111	Fiskiskip	1399 bt	Eldur
18. ágúst 2000	Sólborg RE-22	Minni fiskibátur	15 m	Leki
18. ágúst 2000	Thor Lone	Flutningaskip		Vélarbilun
21. ágúst 2000	Sævík GK-257	Fiskiskip	303 bt	Slys á fólki
24. ágúst 2000	Snorri Sturluson RE-219	Fiskiskip	1464 bt	Efnaslys
30. ágúst 2000	Baldur Breiðafjarðarferja	Ferja	645 bt	Strand
1. september 2000	Kyndill olíuflutningaskip	Olíuskip	1816 bt	Slys á fólki
25. september 2000	Rán HF-42	Fiskiskip	1199 bt	Slys á fólki
5. október 2000	Arnar HU-1	Fiskiskip	1803 bt	Annað tjón
8. október 2000	Köfun í Kollafirði	Köfun		Köfunarslys
8. október 2000	Ingimundur gamli HU-65	Fiskiskip		Sekkur, dauðaslys
14. október 2000	Freri RE-72	Fiskiskip	1327 bt	Slys á fólki
14. október 2000	Freri RE-72	Fiskiskip	1327 bt	Ásigling
17. október 2000	Mærsk Biscay	Olíuskip		Farmtjón
18. október 2000	Ottó N. Þorláksson RE-203	Fiskiskip	879 bt	Slys á fólki
18. október 2000	Björn Kristjánsson SH-168	Fiskiskip	23 bt	Slys á fólki
23. október 2000	Baldur Breiðafjarðarferja	Ferja	645 bt	Slys á fólki
1. nóvember 2000	Árni Friðriksson	Rannsóknarskip	2233 bt	Ásigling
4. nóvember 2000	Jón á Hofi ÁR-62	Fiskiskip	334 bt	Slys á fólki
10. nóvember 2000	Lone Boye	Flutningaskip	299 bt	Leki
11. nóvember 2000	Hrafn Sveinbjarnarson GK-255	Fiskiskip	1028 bt	Slys á fólki
13. nóvember 2000	Benjamín Guðmundsson SH-208	Fiskiskip	52 bt	Slys á fólki
14. nóvember 2000	Kjóí GK-32	Minni fiskibátur	8,81 m	Vélarbilun
21. nóvember 2000	Faxaborg SH-207	Fiskiskip	276 bt	Slys á fólki
23. nóvember 2000	Köfun - Þingvöllum	Köfun		Slys á fólki
25. nóvember 2000	Villach	Flutningaskip	4769 bt	Strand
1. desember 2000	Zuljalal	Flutningaskip	21073 bt	Ásigling
6. desember 2000	Akureyrin EA-110	Fiskiskip	1318 bt	Slys á fólki
12. desember 2000	Kambaröst SU-200	Fiskiskip	741 bt	Slys á fólki

Í töflu I og II má sjá sundurliðun atvika sem bárust rannsóknarnefnd sjóslysa á árinu 2000.

Tafla 1 - Eftir tegund skipa og köfunarskip	
Dýpkunar- og vinnuskip	1
Ferjur	2
Fiskiskip	74
Flutningaskip	8
Köfunarslys	5
Minni fiskibátar	21
Olíuskip	3
Rannsóknarskip	1
Slöngubátur	1

Tafla 2 - Skipting atvika	
Annað tjón	1
Ásigling	6
Dauðaslys	3
Eldur	7
Farmtjón	2
Köfunarslys	5
Leki	4
Sekkur	10
Skemmdir vegna veðurs	6
Slys á fólki	58
Strand	14
Vélarbilun	4
Efnaslys	1

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

Yfirlit um slys á mönnum skv. tilkynningum til Tryggingastofnunar ríkisins

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

ÁREKSTUR Á MILLI SKIPA:

Nr. 057 / 00

1. Hrímnir ÁR-51 og Faxaborg SH-207 í árekstri SV af Þorlákshöfn

Hinn 10. maí 2000 fór m.b. Hrímnir ÁR-51 úr höfn til veiða með netum. Veður: 2 vindstig, sjóllit-ið.



Faxaborg ©Halþór Hreiðarsson

M.b. Faxaborg SH-207, skipaskr.nr. 0257, var smíðuð í Noregi 1964 úr stáli; skipið var yfirbyggt 1985; stærð 192,34 brl, 276,00 bt, lengd 35,04 m, breidd 7,04 m, dýpt 6,20 m, vél Cummins 701 kW, árgerð 1989. Fjöldi skipverja: 10.

Verið var að veiðum á miði er kallast Háaleiti. Voru þeir að draga netin fram til kl 14:00. Þegar kom að því að draga síðustu trossuna kom í ljós að trossa frá öðru skipi lá yfir annan enda trossunnar og því hætt við að draga hana. Var stefnan sett í leiðarpunkt 0,5 sml. suður af Hafnar-nesvita og sigldur hraði um 8 sml. og stefnan 080° m/v.

Þegar skipverjar voru að ljúka við að draga netin sáu þeir til m.b. Faxaborgar SH-207 þar sem verið var að draga netin 0,5 sml norðvestur af þeim stað er m.b. Hrímnir ÁR-51 var á.

Ekkert segir af ferðum m.b. Hrímnis ÁR-51 næstu 25-30 mínúturnar þegar skipstjóri, sem var að fylla út skipsbæurnar, sá út undan sér stb.-bóginn á skipi við bb.-bóginn á eigin skipi. Í því skullu skipin saman, stb.-bógur aðkomuskips og bb.-bógur m.b. Hrímnis ÁR-51. Kom talsvert högg á skipið, skipstjóri dró af vélarafli og dróst stefni m.b. Hrímnis ÁR-51 aftur stjórnborðssíðu aðkomu- skips sem reyndist vera m.b. Faxaborg SH-207.

Skemmdir urðu ofan sjólinu á m.b. Hrímnri ÁR-51. Engin slys á mönnum.



Hrímnir ©Halþór Hreiðarsson

M.b. Hrímnir ÁR-51, skipaskr.nr. 1468, var smíðuð á Akureyri 1976 úr eik; stærð 28,83 brl, 27,00 bt, lengd 17,47 m, breidd 4,30 m, dýpt 2,08 m, vél Volvo Penta 280 kW, árgerð 1997. Fjöldi skipverja: 4.

Um borð í m.b. Faxaborg SH-207 hafði veið- um lokið um kl. 14:00 og var þá stefnan sett í punkt 0,6 sml. suður af Hafnarnesi. Sigldur hraði var 10 sml. og stefnan 067° til 068° r/v.

Stýrimaðurinn leysti skipstjórnann af á stjórnþalli skömmu eftir að heimsigling hófst, en skipstjórinn lagði sig. Skömmu eftir að stýrimaður tók við stjórn bátsins fannst honum stefnan liggja of nærri Hafnarnesinu og breytti henni 10° til stjórnborða eða í 070° m/v. Stýrimaður hugðist vera um 1,0 sml. frá landi. Haldin stefna hafi því verið 67° til 68° r/v. Stefubreytingin hafi verið gerð skömmu áður en áreksturinn varð.

Smávægilegar skemmdir urðu á m.b. Faxa- borg SH-207.

Bæði skipin komust til hafnar án aðstoðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að veður hafði breyst lítillaga eða í sunnan átt, 3-4 vindstig, rigning, skyggni 1,5 - 2,0 sml;
- að stýrimaður m.b. Faxaborgar SH-207 sagði að þeir hafi verið búnir að sigla í u.þ.b. 40 mínútur áður en árekstur varð;
- að stýrimaður m.b. Faxaborgar SH-207 sá aldrei til m.b. Hrímnis ÁR-51 fyrr en árekstur varð;
- að stýrimaður m.b. Faxaborgar SH-207 sagði að sjálfstýring hafi slegið út og skipið snúist til stjórnborða. Hann sagðist hafa verið að skipta um skjákort í tölvu skipsins þegar hann sá að eitthvað var ekki eins og hann taldi að það ætti að vera og leit á sjálfstýringuna. Sá hann þá að hún sýndi stefnu 124° m/v í stað um 70° m/v;
- að skipstjóri m.b. Faxaborgar SH-207 sagði að sjálfstýringin væri þannig búin að hljóð- merki kæmi ef hún virkaði ekki rétt;
- að útsýni frá stól skipstjóra m.b. Hrímnis ÁR-51 stb.-megin í stýrishúsi er gott beint fram og til stjórnborða en útsýni ekki gott til bakborða. Er ýmsum tækjum komið fyrir sem hindra útsýni yfir til bakborða;
- að skipstjóri m.b. Hrímnis ÁR-51 sat í skip- stjórastól og var að færa í skipsbækur;
- að skipstjórarmenn beggja skipanna viður- kenna að ekki hafi verið viðhöfð nægjanleg árvekni á stjórnþalli beggja skipanna;

- að munur á staðsetningu á árekstrarstað í hvoru skipi um sig er ekki marktækur;

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök áreksturs skipanna sé að varðstaða á stjórnþalli skipanna var ekki samkvæmt ákvæðum alþjóðareglina til að koma í veg fyrir árekstur á sjó.

Nr. 085 / 00

2. Brynjólfur ÁR-3 siglir á Haförn VE-21 við bryggju í Vestmannaeyjum

Hinn 1. júní 2000 var m.b. Brynjólfur ÁR-3 við bryggju í Vestmannaeyjum. Veður: logn.



Haförn ©Trygvi Sigurðsson

M.b. Haförn VE-21, skipaskr.nr. 0892, var smíðaður á Ísafirði úr eik; stærð 59,61 brl, 60,00 bt, lengd 24,25 m, breidd 5,40 m, dýpt 2,37 m, vél Caterpillar 283 kW, árgæð 1972. Fjöldi skipverja:

Skipið hafði komið til hafnar um kl. 13:30 til löndunar. Þegar lokið var við að landa úr skipinu þurfti að færa það á milli bryggja. Var skipinu bakkað frá bryggjunni og síðan átti að sigla áfram. Þegar átti að skipta vélinni yfir í það að knýja skipið áfram brotnaði stöng í skynjara í skiptibúnaði með þeim afleiðingum að ekki var hægt að breyta stigningu skrúfunnar eins og þurfti. Leiddi það til þess að skutur skipsins lenti á m.b. Haferni VE-21 sem var við bryggju. Einhverjar skemmdir urðu á m.b. Haferni VE-21 en engar á m.b. Brynjólfi ÁR-3.

Tókst að koma skipinu, m.b. Brynjólfi ÁR-3, að bryggju aftur án frekari vandræða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt frásögn vélstjórans brotnaði armur á milli gaffals er stýrir stigningu skrúfunnar og viðnáms er gefur upplýsingar á stjórnþall um stigningu skrúfu á hverjum tíma. Féll armurinn niður og hindraði stjórnun á stigningu skrúfunnar;



Brynjólfur ©Kristján Kristjánsson

M.b. Brynjólfur ÁR-3, skipaskr.nr. 0093, var smíðaður í Noregi 1962 úr stáli; stærð 199,37 brl, 307 bt, lengd 38,80 m, breidd 7,04 m, dýpt 5,95 m, vél Caterpillar 478 kW, árgæð 1978. Fjöldi skipverja: 11

- að ekki voru upplýsingar um borð um að samskonar bilunar hafi orðið vart áður;
- að 5 dögum eftir áreksturinn átti skipið að fara í róður og hafði þá verið skipt um mótstöðu og arm. Þegar út úr höfninni var komið kom í ljós að ekki var hægt að stilla á fullan skrúfuskurð og var skipinu siglt aftur til hafnar. Þá kom í ljós að armur við mótstöðuna var of stuttur og var bætt úr því og eftir það virtist allt vera í lagi.

NEFNDARÁLIT:

Ástæða óhappsins er bilun í stjórnþunaði.

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

Nr. 101-B / 00

3. Þytur hafnsögubátur og Freri RE-72 í árekstri á Skutulsfirði

Hinn 14. október 2000 slasaðist skipverji um borð í bv. Frera RE-72 og var siglt með hann til Ísafjarðar. Veður: norðaustan 7 vindstig og talsverðar öldugangur.

Var hafnsögubáturinn Þytur fenginn til að koma á móti skipinu til að sækja hinn slasaða. Þegar bv. Freri RE-72 var kominn inn á Skutulsfjörð var hafnsögubátum lagt utan á bv. Frera RE-72 stb.-megin og hinn slasaði fluttur á milli skipanna. Gekk vel að koma hinum slasaða og farangri hans á milli skipanna og inn í stýrishús hafnsögubátsins þrátt fyrir talsverðan öldugang. Er því var lokið var hafnsögubátum bakkað frá bv. Frera



Freri ©Jón Sigurðsson

Bv. Freri RE-72, skipaskr.nr. 1345, var smíðaður á Spáni 1973 úr stáli; stærð 895,69 brl, 1327,0 bt, lengd 68,66 m, breidd 11,60 m, dýpt 7,50 m, vél MAN 2060 kW, árgæð 1973. Fjöldi skipverja: 27.

RE-72 u. þ.b. hálfhring að sögn skipstjóra bv. Frera RE-72. Síðan var bátnum siglt áfram en þá vildi ekki betur til en svo, að skutur hafnsögubátsins (bb. hornið) rakst all-harkalega í stb. síðu bv. Frera RE-72 aftarlega eða á móts við verkstæði vélarrúms. Skipverjar sáu ekki skemmdir á síðu skipsins fyrr en togarinn hafði verið á siglingu um tíma þegar leki kom í ljós á verkstæðinu. Síðan á verkstæðinu er klædd að innanverðu og þar var ekki hægt að sjá skemmdirnar fyrr en klæðningin var rifin frá.

Var bv. Frera RE-72 siglt til Ísafjarðar aftur til viðgerðar á skemmdum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bv. Frera RE-72 var lagt með sjó og vind á eftir skipinu þegar hafnsögubátur kom að til að sækja hinn slasaða;
- að skipstjóri hafnsögubátsins sagði að stjórnborðssíða togarans hafi verið til hlés og hann hafi lagst að þeirri síðu með bakborðssíðu hafnsögubátsins. Togarinn hafi legið þannig að sjóbáran hafi komið fram eftir skipinu;
- að breytingar höfðu verið gerðar á hafnsögubátinum á síðasta ári. Breytingar þessar leiddu til þess að brl.- stærð bátsins fór yfir 30 brl. Sumir starfsmenn hafnarinnar, er önnuðust stjórn hafnsögubátsins, höfðu réttindi til að stjórna skipi allt að 30 brl. Þeir höfðu því ekki réttindi til að stjórna bátinum eftir breytinguna og höfðu ekki verið látnir vita af því hverjar afleiðingar breytingar höfðu haft;
- að yfirhafnsögumaður á Ísafirði sagði að þegar breytingar voru gerðar á skut hafnsögubátsins hafi verið varað við þeirri hættu sem hækkun bátsins að aftan gæti haft í för með sér. Hefði það komið fram í þessari för vegna hreyfingarinnar sem var á sjónum;
- að útsýni þess sem stendur við stýrið á hafnsögubátinum Þyti er takmarkað aftur fyrir þvert frá stýrinu;
- að skipstjóri hafnsögubátsins sagði að þegar verið var að bakka frá hafi vindstrengur orðið til þess að afturhorn bátsins hafi rekist í togarann. Þótt hjólbarðar séu til hlífðar á síðum hafnsögubátsins til að mýkja ákomu við önnur skip hafi það ekki nægt. Við breytinguna, hækkun aftur-



Þytur ©Hreiðar Olgeirsson

M.b. Þytur, hafnsögubátur, skipaskr.nr. 1191, var smíðaður í Garðabæ 1971 úr stáli; stærð 27,83 brl, 25,40 bt, lengd 15,98 m, breidd 4,22 m, dýpt 2,10 m, vél Scania Vabis kW, árgerð 1971. Fjöldi skipverja: 2.

þilfars og lunningar um 0,5 m og hreyfingar á skipunum, hafi afturhorn hafnsögubátsins lent á byrðingi togarans þar sem hann er farinn að dragast að sér aftast. Hluti togarans hafi því slútað yfir hafnsögubátinn á því svæði;

- að hinn slasaði var aðstoðaður af skipverjum bv. Frera RE-72 við að komast niður inngreiptan stiga á síðu togarans og niður í hafnsögubátinn og fór einn á undan honum niður stigan.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök árekstursins megi rekja til erfiðra aðstæðna og þeirra takmarkana sem hafnsögubáturinn er búin en hann var upphaflega smíðaður sem fiskiskip. Skipstjóri hafnsögubátsins hafi ekki haft fullnægjandi yfirsýn yfir feril bátsins þegar bakkað var frá togaranum.

ÁSIGLINGAR:

Nr. 114 / 00

1. M.s. Zuljalal siglir á bryggju í Reykjavík

M.s. Zuljalal, kallm. VRVV, var smíðað 1978 úr stáli; stærð 10320 brl, bt, lengd 145,5 m, breidd 21,04 m, dýpt m, vél kW, árgerð. Fjöldi skipverja: 11.

Hinn 1. desember 2000 var m.s. Zuljalal, VRVV3 siglt inn til Reykjavíkurhafnar. Veður: austan 2-3 vindstig, skýjað, 6°C.

Kl. 15:40 kom hafnsögumaður um borð á Ytrihöfn Reykjavíkur og var skipinu siglt áleiðis að Kornbakknum í Sundahöfn. Til aðstoðar voru tveir hafnsögubátar. Þegar komið var á móts við bryggju Viðeyjarferjunnar gaf hafnsögumaður til-

mæli um að stöðva vél og var annar hafnsögubátur tengdur við skipið að framan en hinn var tilbúinn til að ýta á skipið að aftan. Skömmu síðar óskaði hafnsögumaður eftir því að vél væri látin vinna aftur á bak. Er hafnsögumaður taldi að skipið hæggði ekki á sér óskaði hann eftir að vélin yrði keyrð á fullu afli aftur á bak samtímis því að hafnsögubáturinn að framan togaði skipið yfir til stjórnborða til þess að ná snúningnum inn fyrir grjótgarðinn „Ábóta“.

Um það leyti sem skipið kom á móts við ytri enda á Korngarðinum óskaði hafnsögumaður eftir því að bakborðsakkeri yrði látið falla, einn lið á spil. Þrátt fyrir þetta hélt skipið áfram á talsverðum hraða og sigldi á Sundabakka í horninu þar sem Sundabakki og Kornbakkinn mætast. Gat kom á stefni skipsins og einhverjar skemmdir urðu á bryggjunni. Eftir áreksturinn var skipinu lagt að Korngarðinum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa fylgt leiðbeiningum hafnsögumanns;
- að skipið var búið skiptiskrúfu;
- að við stjórnun skipsins fannst hafnsögumanni óeðlilegt hvað langan tíma tók að draga úr hraða eða stöðva skipið. Sagði hafnsögumaður að svipuð niðurstaða hefði fengist hjá hafnsögumanninum á Akranesi þegar hann fór með skipið til Grundartanga. Taldi hafnsögumaður að um bilun væri að ræða í vélbúnaði eða vanstillingu á búnaði til stillingar á stigningu skrúfu;
- að þeim sem tóku á móti skipinu fannst að óeðlilega lítið skrúfuvatn hefði myndast við að beita vél fullt aftur á bak.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök atviksins megi líklega rekja til þess að drifbúnaður skipsins hafi ekki verið í fullkomnu lagi.

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

ELDUR UM BORD:

Nr. 009 / 00

1. Fjölur GK-7, eldur um borð í Grindavíkurhöfn

Hinn 14. janúar 2000 var m.b. Fjölur í dráttarbraut í Njarðvíkum. Var skipið þá sjósett og gert klárt til siglingar til Grindavíkur. Um kl 20:00 var skipinu siglt frá Njarðvíkum og komið til Grindavíkur um kl 02:00 þann 15. janúar. Skipið var bundið við bryggju. Um 20 mínútum eftir að komið var til Grindavíkur yfirgáfu allir (4) skipverjar bátinn.



Fjölur ©Halþór Hreiðarsson

M.b. Fjölur GK-7, Skipaskr.nr. 1135, Smíðaður í Garðabæ 1971 úr stáli; Stærð: 154,45 brl, 243,0 bt, Lgd 34,17 m, breidd 6,70 m, dýpt 5,45 m, Vél MWM 478 kW, árgerð 1971. Fjöldi skipverja: 0.

Hinn 15. janúar 2000 um kl. 07:40 var m.b. Fjölur GK-7 við bryggju í Grindavík og varð þá vart við að eldur væri laus um borð og það tilkynnt til lögreglu og slökkviliðs. Eftir að slökkvistarfi var lokið kom í ljós að um talsverðar skemmdir var að ræða á skipinu.

Eldsupptök eru talin hafa orðið við stiga í vistarverum skipverja við stökk semafgasgrein frá ljósavél liggur í.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjar auk skipstjóra voru sagðir vera þrír. Enginn maður var skráður á skipið samkvæmt gögnum hjá lögskráningu skipverja né hafði verið skráður frá 10. janúar til 15. janúar;
- að þegar skipið fór í slipp var spilvoka dælt af spilkerfinu (lágþrýstikerfi). Var lögð slanga, frá 200 lítra tunnu sem var á þilfari, í gegnum reykháf og niður í vélarrúm að dælu sem tengd var við vökvalögn fyrir spilkerfið með annarri slöngu. Ekki er ljóst hvort öllum vökvanum hafði verið dælt af kerfinu meðan skipverjar unnu við það og ekki er ljóst hver eða hverjir tóku slöng-

una upp eftir að því verki var lokið. Dæla og slöngur voru fengnar að láni frá ESSO í Grindavík;

- að sögn vélstjóranna komu þeir ekki að því að fjarlægja dælubúnaðinn, dælu, slöngu og barka, sem notaður var til að dæla spilvökvanum af kerfinu á tunnu á þilfari. Verktakar sem unnu við viðgerðir segjast ekki hafa komið að því að fjarlægja dælubúnaðinn og því óljóst hverjir önnuðust það eða hvernig staðið var að því að fjarlægja búnaðinn;
- að áður en farið var frá Njarðvíkum var unnið við að koma spilólíu (glussa) af 200 lítra tunnu og tveimur eða þremur 20 lítra brúsum upp á hæðarker fyrir spilkerfi skipsins;
- að skipið var skoðað 7. janúar og fékk haffæri í 30 daga;
- að samkvæmt framburði aðila er vann við viðgerðir eftir brunann hafi komið í ljós að einangrun utan um útblástursrör fyrir ljósavél hafi verið talsvert olíublaut á nokkru svæði og glerullin næst rörinu hafi verið brunnin;
- að samkvæmt niðurstöðu í rannsókn ríkislögreglu voru eldsupptök rakin til olíublautrar einangrunar, steinull, við útblástursrör frá ljósavél;

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að eldsupptök hafi verið út frá olíu er komist hefur í einangrun utan um afgangrein ljósavélar skipsins. Orsök eldsvoðans megi rekja til óaðgæslu við að dæla olíu af spilkerfi skipsins þar sem ekki hafi verið sýnd næg aðgát við að koma dælubúnaði fyrir eða fjarlægja hann eftir að dælingu lauk.

Mjög brýnt er að fyllsta aðgát sé höfð við meðferð á hvers konar olíum um borð í skipi hvort sem það eru skipverjar eða verktakar frá landi. Þar sem ekki er ljóst af gögnum hvenær eða hvernig olían hefur komist í einangrun um útblástursrör ljósavélar virðist sem eftirlit með vinnu um borð í skipinu á meðan það var á þurru hafi verið áfátt. Eftirliti með tilfærslu á olíunni hafi ekki verið sem skyldi ef hún gat runnið úr slöngu og niður á afgangrein.

Nefndin ítrekar fyrri ábendingar um tilgang og gildi lögskráningar skipverja en í þessu tilviki var enginn maður skráður á skipið. Er það alvarlegt

þegar skipstjóri sinnir ekki þeirri skyldu að lögskrá skipverja en með lögskráningu eru tryggingar skipverja í gildi. Óskráður skipverji er ótryggður.

Nr. 012 / 00

2. Örvar EK-9904, eldur í ljósavél

Hinn 22. janúar 2000 kl. 23:00 fór bv. Örvar EK-9904 frá Skagaströnd áleiðis til Nýfundanlands. Skipið er skráð í Eistlandi með tvo skipstjóra, rússneskan og íslenskan. á siglingu.



Bv. Örvar EK-9904, skipaskr.nr. 2197, var smíðaður á Spáni 1993 úr stáli; stærð 736 brl, 1199 bt, lengd 51,45 m, breidd 11,90 m, dýpt 7,23 m, vél 220 kW, árgætt 1993. Fjöldi skipverja: 20.

Örvar ©Guðmundur S Valdimarsson

Þegar skipið var á siglingu 12 sml suðsuðvestur af Snæfellsnesi kom upp eldur í ljósavél sem er í sérstöku rými aftast á milliþilfari skipsins bakborðsmegin. Mikill reykur leitað um allt skip. Réðust skipverjar gegn eldinum klæddir reykköfunarbúnaði og með duft handslökkvitæki og voru notuð 5 tæki. Þá tókst að loka rýminu þar sem ljósavélin var og tæma úr 8 hylkjum með kolsýru í rýmið. Hurð að rýminu var kæld niður með sjó eftir að rafmagn komst á aftur.

Eftir að kolsýru var hleypt á stöðvaðist aðalvél in og var skipið á reki í eina klukkustund og tuttugu mínútur.

Kl. 19:10 hafði tekist að koma aðalvél í gang aftur og var þá siglt álæeiðis til Reykjavíkur. Kom skipið til Reykjavíkur kl. 03:00 23. janúar og kom slökkvilið að. Var rýmið þá opnað og slökkt í glóðum í pappír sem þar var. Talsverðar skemmdir urðu á ljósavélarými og næstu rýmum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var búið til að vera í langri veiðiferð því voru umbúðir settar í rýmið þar sem ljósavélin var í.

NEFNDARÁLIT:

Niðurstöður á rannsókn á rafal ljósavélar benda til bilunar er valdið hafi eldsvoðanum.

Sjómenn þurfa að vera sér meðvitaðir um að eldur í skipi á rúmsjó er mjög hættuleg staða fyrir skipverja. Því er mikil þörf á að öllum öryggisreglum sé fylgt og eldsmatur sé ekki geymdur nema í þar til gerðum rýmum. Geymsla á pappír og öðrum eldmat í rými fyrir vélar þar sem mikill hiti myndast við keyrslu véla er hættulegt og ætti aldrei að gera. Í þessu tilviki hefði mátt fjarlægja pappírinn þegar keyra þurfti ljósavélina og geyma pappírinn á öðrum stað í skipinu.

Nr. 058 / 00

3. Þorsteinn SH-145, eldur um borð á siglingu á miðin

Hinn 10. maí 2000 fór m.b. Þorsteinn SH-145 úr höfn áleiðis til veiða með dragnót.



Þorsteinn ©Alfons Finnson

M.b. Þorsteinn SH-145, skipaskr.nr. 0219, var smíðaður í Noregi 1960 úr stáli; stærð 131,53 brl, 186,0 bt, lengd 28,95 m, breidd 6,40 m, dýpt 5,60 m, vél Caterpillar 526 kW, árgerð 1990. Fjöldi skipverja: 6.

Þegar siglt hafði verið í um 50 mínútur urðu skipverjar varir við gangbreytingu á aðalvél. Litlu síðar fundu þeir brunalykt og eldviðvörðunarkerfi fór í gang. Þegar upp gaus svartur reykjarmökkur voru skipverjar, sem voru í klefum sínum, varaðir við og sagt að forða sér út. Skipverjarnir komust út um neyðarlúku. Fljótlega kom í ljós að eldurinn var í vélarrúminu.

Skipverjar lokuðu öllum loftrásum að vélarrúmi og lokuðu fyrir olíu að vélum. Skömmu síðar stöðvaðist aðalvél skipsins. Skipstjórinn hafði samband við nærstaddan bát, m.b. Friðrik Bergmann SH-240, sem kom fljótlega á vettvang og var dráttar- taug komið á milli skipanna og tekið til við að draga m.b. Þorstein SH-145 til hafnar.

Stuttu eftir að skipið var tekið í tog tóku skipverjar eftir því að eldur virtist hjaðnandi eða kulnaður en ekki var farið í að opna niður. Þegar komið var með skipið að bryggju var slökkvilið komið á vettvang og voru menn búnir til reykjöfunar sendir niður í vélarrúmið. Kom þá í ljós að eldur var kulnaður.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að eldur kulnaði og hugað var að eldsupptökum kom í ljós að bolti í fæðulögn olíu að spíssadælum stjórnborðsmegin hafði losnað og lá við vélina. Við það hafði olían ýrst yfir heita vélina og orsakað eldfimt gas sem kviknaði í;
- að skipverjum tókst ekki að gera virkan halon-slökkvibúnað skipsins en við skoðun á búnaðinum eftir brunann kom í ljós að halon-kútur var tómur og einhverjar skemmdir á lögn fyrir slökkvimiðil vegna hita;
- að talið er að hitinn sem varð í vélarrúminu hafi orsakað að öryggisventill á halon-kerfinu hafi opnast og slökkvimiðillinn dreifst um vélarúmið en halon-kúturinn var uppi á vélarrist;
- að olíuverk vélarinnar var tekið allt upp til hreinsunar nokkrum mánuðum fyrir brunann.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að líkur bendi til að bolti sem losnaði í olíuverki vélarinnar hafi ekki verið fyllilega hertur þegar olíuverkið var yfirfarið og hreinsað skömmu fyrir umræddan atburð.

Nr. 082 / 00

4. Jón Kjartansson SU-111, eldur í vélarrúmi

Hinn 16. ágúst var m.b. Jón Kjartansson SU-111 að veiðum með flotvörpu suðaustur af Íslandi.



Jón Kjartansson ©Hilmar Snorrason

M.b. Jón Kjartansson SU-111, skipaskr.nr. 0155, var smíðaður í Þýskalandi 1960 úr stáli; stærð 835,96 brl, 1399 bt, lengd 68,89 m, breidd 10,40 m, dýpt 7,94 m, vél Wartsila 4920 kW, árgerð 1999; Skipið var endurbbyggt 1998. Fjöldi skipverja: 14.

Var verið að toga og fyrsta hol í veiðiferðinni. Skipinu var snúið til stjórnborða með stýri hart í borð. Við það hallaðist skipið 30° eða meira að sögn skipstjóra.

Vakthafandi vélstjóri var í vaktklefa vélarrúms á meðan skipinu var snúið. Um það leyti sem skip-

ið fór að rétta sig af tók vélstjórinn eftir því að birt til í vélarrúminu og er hann leit yfir sá hann að eldur logaði ofan á hlíf yfir afgangsgreinum vélarinnar. Fór hann úr kleanum og lagði af stað upp úr vélarrúminu. Á leiðinni sá hann að olía rann af daggeymi vélarinnar og niður á vélina en daggeymirinn er beint fyrir ofan vélina.

Tilkynnt var á stjórnspall um að eldur væri laus í vélarrúmi og um sama leyti fór viðvörðunarkerfið í gang. Skipverjar voru ræstir, aðalvél stöðvuð með neyðarstöðvunarbúnaði og öllum loftrásum að vélarrúmi lokað. Síðan var HALON-slökkvimiðli hleypt inn í vélarrúmið. Skipverjar tóku björgunarbúninga og handtalstöðvar og fluttu fram á skipið. Skipstjóri hafði samband við strandstöð og nærliggjandi skip og gerði grein fyrir ástandinu.

Fljótlega kom m.b. Sunnuberg NS-70 að og var sjóslöngu komið fyrir á milli skipanna og hún tengd með alþjóðabrunaslöngutengi við brunalögn m.b. Jóns Kjartanssonar SU-111. Þegar þrýstingi var hleypt á kom í ljós að ekki náðist upp neinn þrýstingur um borð í m.b. Jóni Kjartanssyni SU-111. Var þá gripið til þess ráðs að hafa bara eina slöngu tilbúna þar sem brunalagnir virkuðu ekki.

Skipstjóri hafði samband við Slökkvilið Reykjavíkur og leitaði ráðlegginga um framhald. Var honum ráðlagt að biða að minnsta kosti í tvær klukkustundir áður en opnað yrði niður í vélarrúmið. Skipverjar biðu í rúmar tvær klukkustundir og fylgdust með hvort hiti ykist á þiljum vélarrúms. Þegar ekki varð vart neinna hitabreytinga var farið inn um neyðarútgang úr vaktklefa vélarrúms sem er í vistarverum skipverja aftan við vélarrúmið. Var sáralítt reykur í vaktklefanum og ekki mikill reykur í vélarrúminu. Ekki fannst eldur eða glóð í vélarrúmi og var því tekið til við að opna og reyræsta vélarrúmið og undirbúa gangsetningu véla. Eftir að náðst hafði þrýstingur á ræsiloft var ljósavél gangsett og eftir nokkrar lagfæringar tókst að koma aðalvél skipsins í gang og sigla skipinu fyrir eigin vélarafli til hafnar. Þegar ljóst var að skemmdir voru litlar um borð var beiðni um aðstoð afturkölluð.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að snúningur skipsins með 30° halla eða meira hafði tekið 20 mínútur eða meira;

- að einn skipverja, sem var á þilfari þegar skipinu var snúið, sagði að hann hefði séð olíu koma upp um loftrör stjórnborðsmegin;
- að upplýst er að olía kom upp um öndunarrör fyrir yfirfallsgeyma bakborðsmegin en það er einu þilfari ofar en öndunarrör stjórnborðsmegin;
- að í ferðinni á undan hafði skipið viðkomu í Færeyjum þar sem tekin var olía. Í skipinu er 44 m³ andveltigeymir sem tengdur er olíugeymakerfi skipsins og var þessi geymir fylltur af olíu. Andveltigeymirinn er undir veðurþilfari og nær yfir rúma 3/4 hluta af breidd skipsins. Öndunar- eða yfirfallsop eru í hvorri síðu geymisins og liggja þau í slaufu upp fyrir veðurþilfar. Ná yfirfallsrörin (slaufan) 60-80 cm yfir veðurþilfarið;
- að ef andveltigeymir er fullur af olíu rennur af honum niður á yfirfallsgeyma ef halli skipsins verður 4-5°. Við 30° halla á skipinu getur runnið allt að 65-70% af geyminum niður á yfirfallsgeymana eða þrisvar sinnum það magn sem þeir rúma;
- að yfirfallslagnir olíugeyma, þvermál 75 mm, eru sameinaðar í eina lögn í hvorri síðu og liggja þær niður í tvo yfirfallsgeyma (botngeymar nr. 7, stb. og bb.) í botni skipsins. Hvor geymir er talinn rúma um 4,2 - 4,5 m³. Á milli yfirfallslagnanna stb. og bb. er tenging sem liggur þvert yfir skipið í vélarrúminu. Þessa tengingu milli yfirfallslagna er ekki að finna á teikningum fyrir skipið. Vegna tengingar á milli yfirfallslagna rennur á milli geymanna þegar annar fyllist;
- að á öndunarröri fyrir bb.-yfirfallsgeymi, þvermál um 75 mm, var tengd hliðargrein sem hafði verið öndunarop fyrir daggeymi sem var í skipinu fyrir vélaskipti sem fram fór í lok ársins 1999. Lá rörið frá bb.-síðunni og inn í mitt skipið og var endi þess opinn yfir daggeymi sem settur var þegar vélaskiptin fóru fram. Áður höfðu verið tveir daggeymar. Annar var fyrir gasolíu og hinn fyrir svartolíu;
- að skipverjar á m.b. Jóni Kjartanssyni SU-111 fengu lánaða hlífðarbúninga um borð í m.b. Sunnubergi NS-70 en slíkir búningar voru ekki til um borð. Fram kom við rannsókn málsins að

ákvæði eru í Torremolinos- samþykktinni um slíka búninga en svo virðist sem seinangangur sé hjá Íslendingum að lögfesta það;

- að sjólagirnir eldvarnarkerfis eru ekki í samræmi við samþykktar teikningar af búnaðinum. Búnaðinum var breytt þegar skipt var um vél en ekki fyrir hendi samþykkt teikning af þeim búnaði. Ekki voru einstefnulokar á sjólögninni og botnlakar voru opnir þegar eldur varð laus. Þar af leiðandi náðist ekki upp þrýstingur á kerfinu þegar tengt var við dælubúnað um borð í m.b. Sunnubergi NS-70;
- að framvísað var teikningu (ósamþykkttri) frá skipasmíðastöð í Póllandi af austur- og sjólögnum þar sem alvarlegur annmarki var á varðandi einstefnuloka;
- að átakspunktur fyrir togvára skipsins eru milli 9 og 10 metra fyrir ofan sjólínu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök eldsvoðans ófullnægjandi frágang á lögnum við breytingar á skipinu. Við það að skipið hallaðist um eða yfir 30° til stjórnborða hafi runnið af andveltigeymi niður á yfirfallsgeyma þar til þeir hafi yfirfyllst og runnið út úr öndunarrörum geymanna. Vegna lagningar fyrir eldri daggeymi sem var opin yfir daggeymi í vélarrúmi hafi olían átt greiða leið inn í vélarrúmið og yfir vélina.

Þess ber að geta að viðbrögð skipverja við yfirvofandi hættu voru rétt.

Ekki hafi verið gengið frá teikningum af breytingum sem gera þurfti né tekið tillit til fyrri lagna í skipinu. Eftirliti með að teikningar séu í samræmi við smíðar skipsins sé áfátt og að réttar teikningar eru ekki fyrir hendi eins og skylt er samkvæmt lögum.

Vill nefndin benda á að slökkvibúnaður skipsins, sjódælubúnaður, var ekki í lagi þegar átti að nota hann þar sem breytingar höfðu verið gerðar frá gildandi teikningum. Ekki hafi verið í skipinu hlífðarbúnaður fyrir skipverja (eld og hitaþolinn) eins og æskilegt er. Benda má á að án slíks hlífðarbúnaðar er varhugavert að senda menn inn í rými þar sem eldur hefur verið laus þótt þeir séu búnir reykköfunartækjum (öndunarbúnaði).

Það er álit nefndarinnar að óeðlilegt sé að skip halli um og yfir 30° í langan tíma, 20 mínút-

ur eða meira, meðan verið er að snúa skipinu á togi og skapi það hættu fyrir skip og skipverja.

TILLÖGUR TIL ÚRBÓTA:

Nefndin telur að við setningu nýrra reglna um öryggi á fiskiskipum hafi ekki verið hugsað um öryggi þeirra skipverja sem eru á skipum sem smíðuð voru fyrir gildistöku reglnanna. Vill nefndin vekja sérstaka athygli á því að fjöldi gildandi reglna er bæta eiga öryggi á íslenskum skipum koma ekki að neinu gagni nema varðandi skip sem smíðuð eru eftir gildistöku reglnanna. Afleiðingarnar eru þær að öryggi íslenskra sjómanna er mikið misskipt eftir því hver aldur skipanna er sem þeir eru á.

Telur nefndin að allar nýjungar í öryggismálum sjómanna eigi að gilda fyrir öll íslensk skip eftir 6 mánaða umbóttunartíma frá gildistöku laga og reglna, einnig fyrir eldri skip.

KÖFUNARSLYS:

Nr. 067 / 00

1. Slyd við köfun í Kleifarvatni, dauðaslys

Hinn 30. apríl 2000 fóru tveir menn til köfunar í Kleifarvatni. Annar manna hafði kafað frá því 1994 en hinn hóf nám í köfun í október 1999.

Eftir að komið var að Kleifarvatni klæddust mennirnir búningum til köfunar og voru þeir með áætlaðar loftbirgðir til köfunar niður á 15 metra í 85 mínútur, þ.e. A, sá sem hafði styttri tíma við köfun var með 200 bar en hinn, B með 170 bar.

A sem var yngri við köfun klæddist nýrri köfunardragt og var sérstakur tíma- og dýpismælir sem fylgdi búnaðinum. Var klukkan um 11:05 þegar þeir fóru út í vatnið og köfuðu. Einhver vandkvæði voru hjá A með að kafa og þurfti hann að bæta 2 kg af blýi í vestið til að þyngja sig. Eftir að hafa þreifað sig áfram um stund virtist allt vera í lagi hjá A að mati B og bar ekki á öðru en köfunin gengi eðlilega.

Á meðan á köfuninni stóð sagðist B hafa fylgst með A og þeir ekki kafað dýpra en niður á þriggja metra dýpi. Eftir nokkurn tíma í kafi sagðist B hafa misst sjónar á A og þá farið upp á yfirborð og er hann sá ekkert til A hóf hann að synda til lands þegar A kom upp skammt frá honum. Virtist allt vera í lagi hjá A og köfðu þeir aftur.

Eftir smástund héldu þeir í áttina til lands en þá var um 70 bar á lofthylki A. Þegar 50 bar var eftir á hylki A vildi hann fara upp á yfirborðið en þá voru þeir á þriggja metra dýpi. Fylgdust þeir að upp og gekk allt eðlilega fyrir sig. B sagðist hafa sett loft í vestið þegar hann kom upp á yfirborðið og reiknaði með að A gerði slíkt hið sama. Á þessum tímamarki hafði köfunin staðið yfir í um klukkustund.

Syntu þeir í áttina til lands og synti B á bakinu með snorkel. Eftir að hafa synt skamma stund stoppaði B og hugaði að A en þá hafði bilið milli þeirra félaga aukist töluvert. Virtist B sem A gengi bærilega með sundið en hann synti á maganum sem ekki taldist óeðlilegt með tilliti til þeirrar gerðar af vesti er hann var með.

B sagðist hafa verið farinn að þreytast á þessum tíma og þótti nokkuð langt til lands. Eftir að hafa synt í stutta stund heyrði hann neyðaróp frá félaga sínum. Sneri B þegar við í áttina til A en er ekki viss um hvort hann sá til hans. B taldi sig ekki geta synt til baka með blýbeltið og losaði sig því við það þótt honum væri það ljóst að ef A væri sokkinn þá gæti hann ekki kafað niður til hans. Eftir að hafa synt smáspöl fann hann hanska A á floti en kom ekki auga á hann sjálfan.

Varð B óttasleginn og skimaði í kring en vel sást til botns. Þegar hann varð ekki var við A losaði hann sig við lofthylkið og synti í land og hugðist leita eftir aðstoð. B var ekki með farsíma í bil sínum en náði að stöðva bifreið á veginum og óska eftir að kallað yrði á hjálp.

Kl. 12:18 barst lögreglunni í Hafnarfirði aðstoðarbeiðni. Fljótlega kom lögregla og björgunarlið á staðinn. Eftir nokkra leit eða um kl 14:47 fannst A á botni Kleifarvatns og var úrskurðaður látinn er komið var með hann á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að A hafði verið að læra köfun samkvæmt

svokölluðu PADI-kerfi. Að sögn hafi hann verið búinn að ljúka bóklegu námi en ekki verklegu;

- að samkvæmt frásögn kennara var A óöruggur á fyrstu æfingu í vatni og verið svolítið stressaður;
- að við skoðun á köfunarbúnaði A kom í ljós að sandkorn var í einum af þremur afhleypingarventlum flotjöfnunarvestis. Ekki er hægt að segja hvaðan þetta sandkorn kom en það leiddi til þess að ekkert loft hélst í vestinu og þar með var vestið ekki sá öryggisbúnaður sem það átti að vera;
- að köfunarbúnaður A var nýr og hafði verið keyptur tveimur dögum áður;
- að samkvæmt dýptar- og tímatökubúnaði A sem tilheyrði köfunarbúnaðinum var heildarbotntími 1 klst. og hámarksdýpi var 4 metrar;
- að þegar A fannst á botni vatnsins var hann með belt á sér sem innihélt blý til að þyngja sig við köfunina auk þess voru þókar með blýhöglum í vösum köfunarbúnaðar. Beltið var spennu um mittið miðað við losun með hægri hendi en A var örvhentur;
- að vatn var í köfunardragtinni sem A klæddist og er það rakið til þess að ekki var gengið rétt frá hálsþétti dragtarinnar;
- að sá er kenndi A köfun var boðaður til að gefa skýrslu hjá nefndinni. Hinn boðaði neitaði að svara neinu til um kennslu er A hafði fengið, kennslufyrirkomulag eða aðra þætti málsins. Kennarinn hafði ekki réttindi til köfunar samkvæmt íslenskum lögum um köfun né atvinnuréttindi til köfunar er Siglingastofnun Íslands veitir fyrir hönd íslenskra stjórnvalda.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að í ljósi skorts á upplýsingum varðandi þá kennslu sem hinn látni fékk á námskeiði í köfun sé málið ekki að fullu upplýst og því ekki hægt að segja með fullri vissu hver hafi verið orsök slyssins. Nefndin telur þó að flest bendi til að þjálfunarleysi hafi orsakað slysið. Nefndin undrast afstöðu þess aðila er tók að sér að kenna hinum látna að kafa þar sem hann hefur neitað að gefa skýrslu fyrir nefndinni um sinn þátt í kennslunni.

Nefndin lítur það alvarlegum augum að aðili sem talinn er geta gefið upplýsingar sem máli

kunna að skipta við rannsókn máls neitar að gefa skýrslu fyrir nefndinni þrátt fyrir að honum beri lagaskylda til þess, sbr 2. mgr. 11. gr. laga nr. 68/2000 um rannsókn sjóslysa. Nefndin telur það enn alvarlegra í þessu tilviki þar sem um opinberan starfsmann, þ.e. lögreglumann, er að ræða

Nefndin telur að lögum og reglum um köfun sé svo stórlega áfátt þar sem menn geta stundað kennslu í köfun ábyrgðalaust og án eftirlits né afskipta opinberra aðila.

Í ljósi þess að 2 banaslys hafa orðið á þremur árum er tengjast námi í köfun auk nokkurra atvika þar sem menn voru hætt komnir við köfun, og allar líkur benda til ófullnægjandi kennslu sem orsök atvikanna, telur nefndin að endurskoða þurfi lögina um köfun og gera þau markvissari. Ákvæði um kennslu í köfun, svo og allt er varðar áhugamannaköfun, verði gerð skýrari svo að ekki komi til mistúlkanir aðila eftir því hvað hentar hverju sinni. Einnig þarf að efla eftirlit með kennslu í köfun hvort sem um er að ræða áhugamannaköfun eða atvinnuköfun.

Lögin um köfun frá 1996 eru ófullnægjandi þar sem Siglingastofnun Íslands hefur ekki treyst sér til að framfylgja eftirlitsstarfi sínu með kennslu og útgáfu skírteina til handa þeim sem sannanlega kunna til verka við köfun.

Kennsla í köfun verður að teljast til atvinnustarfsemi og falla því ótvírætt undir þann kafla laga um köfun í atvinnuskyni. Samkvæmt óbyggjandi upplýsingum frá Siglingastofnun Íslands hefur enginn maður á Íslandi réttindi til að kenna öðrum að kafa samkvæmt íslenskum lögum.

Nr. 071 / 00

2. Maður illa haldinn við köfun í Eyjafirði

Hinn 28. maí 2000 fór fram æfing í köfun á Eyjafirði. Voru þrjú fjórir eða fimm nemendur og einn leiðbeinandi.

Kafað var fyrir sunnan Hrísey um 150 metra frá landi. Kafað var niður á 15,5 metra dýpi og höfðu þeir verið í kafi um 28 mínútur þegar leið-

beinandinn gaf merki um að halda upp á yfirborð.

Dvalið var um stund á 10 metra dýpi áður en haldið var upp. Á leiðinni upp gekk allt eðlilega að því er aðilar greina frá. Þegar upp á yfirborðið var komið og átti að fara að synda að bátinum fann einn nemenda fyrir slappleika. Fannst honum hann vera að missa máttinn. Var blýbeltið losað af honum og hann aðstoðaður við að komast upp í bátinn þá orðinn rænulaus og siglt með hann til hafnar á Árskógsströnd. Þar biðu þeir í um 30 mínútur eftir sjúkrabifreið sem tók við manningum og flutti á sjúkrahús á Akureyri.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar köfun fór fram var hiti sjávar + 2° C;
- að köfunarleiðbeinandinn taldi að þegar lokaundirbúningur fyrir köfunina fór fram hafi maðurinn ekki aðgætt nægjanlega vel frágang á undirhettunni á höfðinu og hún sennilega dregist upp þegar gúmmihettan var sett yfir. Hafi gúmmihettan því legið að höfðinu eða hálsi og einangrun undirhettunnar því ekki virkað;
- að kafarinn sem í hlut átti var blautur á höfði áður en köfun hófst;
- að talið var af köfunarfélögum þess er var hætt kominn að hann hafi ekki klætt sig rétt í köfunardragtina svo að sjór hafi komist að hálsi hans og kælt hann niður;
- að sá sem var hætt kominn segist ekki muna neitt eftir sér frá því hann var að reyna að komast um borð í bátinn þar til verið var að koma honum í sjúkrabifreiðina;
- að einn leiðbeinandi var með 5 nemendur við köfunina;
- að ekki kemur fram hve oft nemendur höfðu kafað áður en umrædd köfun fór fram;

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök atviksins sé ófullnægjandi kennsla og þjálfun þar sem undirbúningi fyrir köfunina var áfátt. Gagnkvæm athugun á búnaði kafara hver hjá öðrum fór ekki fram.

Eftirlit leiðbeinanda með þeim sem í hlut áttu meðan á köfun stóð var einnig ábótavant.

Nefndin vísar til ályktunar í máli 06700 um lög og reglur er varða köfun.

Nr. 073 / 00

3. Maður hætt kominn við köfun í Eyjafirði

Hinn 23 júní 2000 fór hópur manna á vegum Sportkafarafélags Íslands til Eyjafjarðar til æfingar í köfun. Hópurinn mætti í Ólafsfirði að morgni laugardagsins 24. júní og var farið út á tveimur bátum. Átta kafarar í öðrum bátum gerðu sig klára til köfunar og aðstoðarmaður annaðist skráningu manna og ástandi búnaðar og tíma. Eftir að þeir fyrstu fóru í sjóinn og þar til þeir síðustu fóru út í og köfuðu liðu um fjórar mínútur.

Til stóð að kafa niður að strýtu sem þar er og kafa niður undir 20 metra dýpi. Eftir að einn kafaranna var kominn niður að toppi strýttunnar synti hann í hringi í kringum hana. Hann fann ekkert athugavert við ferð sína umhverfis strýtuna fyrr en hann var kominn niður á fast (hafsbötn) 12 mínútum síðar er hann hugaði að tímatöku- og dýpismæli er sýndi 70 metra dýpi. Maðurinn hóf þegar í stað að koma sér upp á yfirborðið og fór hratt upp. Var hann orðinn loflítill þegar upp á yfirborðið var komið. Fékk hann annan loftkút og stjórnandi köfunarinnar fór með honum niður á 5 - 6,5 metra dýpi þar sem þeir dvöldust í um 11 mínútur áður en þeir komu upp aftur en síðan var farið með manninn í land og hann fluttur á sjúkrahús á Akureyri en síðan í Reykjavík þar sem honum var komið í afþrýstiklefa.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tímatöku- og dýpismælir er fylgdi köfunar dragtinni, sem maðurinn klæddist, var sendur til Englands til aflestrar og rannsóknar. Fram kom við þá rannsókn að kafarinn fór fyrst niður á 51,5 metra dýpi á 4 mínútum. Hann grynnkaði þá á sér og fór upp á 40 metra dýpi á 2,5 mínútum. Síðan fer hann niður á 70,5 metra dýpi á 5,5 mínútum eða niður á hafsbötn. Þá hefst hröð uppstigning sem tók 2,5 mínútur;
- að toppurinn á strýttunni sem skoða átti í umræddri köfun er á 12 metra dýpi;
- að ekki var neinn tiltekinn köfunarformaður uppi þegar umræddur hópur kafaði;

- að sumir úr hópi þeirra (8-15) sem köfuðu í umrætt sinn höfðu neytt áfengis kvöldið áður m.a. sá sem í óhappinu lenti;
- að um var að ræða ferð til æfingarköfunar hjá sportkafarfélagi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök umrædds atviks sé reynsluleysi kafarans þótt hann sé talinn hafa að baki 20-25 kafanir frá því í ágúst 1999. Kafarinn missir samband við köfunarfélaga og við það að fara dýpra en fyrirhugað var verður hann fyrir skynjunartruflun (djúphafsgleði) sem kafarar geta orðið fyrir við aukinn þrýsting. Leiddi það til þess að hann áttaði sig ekki á stöðu sinni fyrr en hann var kominn niður undir hafsbötn á um 70 metra dýpi. Kafarinn slapp að mestu við alvarlegar afleiðingar af slíkri djúpköfun. Nefndin varar sérstaklega við því að kafarar reyni slíkar djúpkafanir þótt betur hafi farið en búast mátti við í þessu tilviki. Aðgæsluleysi kafarans við að fylgjast ekki með þeim búnaði er hann var með, tímatöku- og dýpismælir, svo og að vera ekki í samfloti við köfunarfélaga hefði getað leitt til mun alvarlegri afleiðinga en raun varð á.

Varað er sérstaklega við notkun áfengis fyrir köfun þar sem áfengi í blóði kafara geti magnað upp svonefnda djúphafsgleði sem sé ekki ólík áhrifum áfengis á skynjun mannsins. Nefndin vísar til ályktunar máls 06700 um lög og reglur er varða köfun.

Nr. 092 / 00

4. Maður hætt komin við æfingu í köfun

Hinn 8. október 2000 var björgunarskipið Henry Hálfðánarson á Sundunum fyrir utan Reykjavík. Um borð voru 5 kafarar sem hugðust kafa niður að skipsflaki sem var á 23 metra dýpi.

Kafarar lögðu af stað niður og voru búnir að vera niðri við flakið í 3-4 mínútur þegar einn þeirra gaf merki um að hann ætti lítið loft (hann væri kominn á varaloft) og það ætti að fara upp. Var merkið sem hann gaf til félaga sinna um að þeir

ættu einnig að fara upp. Í uppstigningu fíkraði hann sig upp eftir línu sem lá frá yfirborði og niður að flakinu og þeir notuðu við köfunina. Einhvers staðar á leiðinni upp hélt kafarinn að hann væri að verða lofflaus og skaut sér upp á yfirborðið með björgunarvesti sínu en þá hafði hann verið búin að vera um 12 mínútur í kafi. Er upp kom sýndi þrýstingsmælir á köfunarbúnaði mannsins 20 loftþyngdir (bar).

Var maðurinn strax fluttur með slöngubáti sem var á vettvangi að Gufunesbryggju þar sem læknir og sjúkrabifreið voru og var kafarinn fluttur á Landspítalann Fossvogi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slysavarnadeildirnar sem hér um ræðir hafa sérstakar verklagsreglur sem fara skal eftir við köfun.
- að samkvæmt verklagsreglum slysavarnadeilda við köfun ber að skilgreina köfunarpar, tveir kafarar, sem fylgjast að og eiga að tryggja öryggi hvors annars. Ekki var farið eftir þessu ákvæði;
- að um var að ræða 5 kafara sem köfuðu sem heild. Samkvæmt verklagsreglum áttu allir að fara upp þegar einn þurfti að fara upp. Í þessu tilviki brugðust köfunarfélagar;
- að köfunarformaður kallaði ekki aðra kafara þegar í stað upp eftir að einn þeirra skilaði sér og var það ekki samkvæmt verklagsreglum;
- að kafarinn notaði heilgrímu við köfunina en hafði litla æfingu fengið við notkun slíks búnaðar. Við notkun heilgrímu er loftnotkun meiri en við notkun á munnstykki;
- að venjan er við köfun að þeir sem kafa saman hafa svipað magn af lofti þegar köfun hefst. Í þessu tilviki var ívið minna loftmagn í lofthylki þess sem fór upp fyrstur en annarra kafara í hópnum;
- að atvikið hafði ekki alvarlegar afleiðingar fyrir kafarann.

NEFNDARÁLIT:

Atvik þetta sýnir mikilvægi þess að fylgt sé lögum og reglum um köfun og verklagsreglum sem eru í gildi hjá aðilum eins og björgunarfélögum sem hafa ákveðnar reglur um framkvæmd köfunar.

Nefndin vísar til ályktunar nr. 06700 um mál er varða köfun.

Nr. 112 / 00

5. Kafari hætt komin við köfun í gjánni Silfru á Þingvöllum

Hinn 23. nóvember 2000 fóru tveir starfsmenn Landhelgisgæslunnar ásamt tveimur mönnum af dönsku effirlitsskipi til æfingaköfunar í gjá á Þingvöllum.

Kafað var í gjánni Silfru. Þegar komið var á staðin og köfun undirbúin kom í ljós að hluti búnaðar annars íslenska kafarans virkaði ekki sem skyldi, þ.e. lofthylkið. Var þá ákveðið að hann fengi lánað lofthylki hins íslenska kafarans og að þeir köfuðu þrír svo að æfingin nýttist eftir aðstæðum. Því köfuðu þrír kafarar, tveir danskir og einn íslenskur og fóru þeir allir á sama tíma í vatnið. Danirnir voru með félagalínu á milli sín en Íslendingurinn var einn.

Fram kemur í skýrslu dönsku kafaranna að skyggni hafi verið frábært eða um 50 metrar. Eftir köfun í um 8 mínútur voru kafararnir á 16 metra dýpi þegar Íslendingurinn gaf merki til Dananna um að hann vildi fara upp á yfirborðið. Boðin voru móttækin og hófu þeir að grynka á sér.

Eftir að hafa grynkað á sér um tvo metra dýpkaði Íslendingurinn á sér aftur án þess að nein boð væru gefin og stoppuðu þá hinir tveir. Stuttu seinna synti Íslendingurinn upp á við aftur og fram hjá Dönunum án nokkurra skýringa í áttina til yfirborðsins. Á leiðinni tapaði hann sundfíti af öðrum fætinum. Danirnir héldu áfram för sinni upp á yfirborðið með eðlilegum hætti.

Þegar Íslendingurinn kom upp á yfirborðið var hann svo máttfarinn að hann komst ekki af sjálfdáðum á land en naut til þess aðstoðar fjórða mannsins sem ekki kafaði og Dananna. Var honum komið á land og gerðar skyndiskoðanir á mannum. Í ljósi niðurstaða skoðana var haft samband við aðalstöðvar Landhelgisgæslunnar og athugað með flutning á mannum til Reykjavíkur. Kafarinn fékk súrefnisgjöf á staðnum og aðra bráðameðferð sem hægt var að veita á

staðnum. Þar sem þýrla Landhelgisgæslunnar var í æfingaflugi var hún send eftir mannum og hann fluttur á sjúkrahúsið í Fossvogi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um var að ræða æfingu í köfun til þess að halda mönnum í þjálfun. Nauðsynlegt sé að kafanir séu stundaðar reglulega til að halda við líkamspjálfun sem er veigamikill þáttur við köfun;
- að við köfun eru kafarar oftast tveir saman eða í pörum. Í þessu tilviki voru þeir tveir og einn vegna bilunar í köfunarbúnaði sem upp kom eftir að komið var á staðinn;
- að um var að ræða bilun í loftventli á köfunar-búningi sem þrýstislanga frá lofthylki er teng við og notast til flotjöfnunar og einangrunar. Við köfun nokkru síðar kom aftur fram bilun í umræddum ventli og var honum þá skipt út. Lofthylkið sem hann fékk að láni var ekki með búnað til að tengjast við lítið lofthylki tengt björgunarvestinu svo fylgjast mætti með þrýstingnum á því. Þegar á reyndi var ekki nægjanlegt loft í litla hylkinu fyrir björgunarvestið;
- að vegna óvissu er skapaðist vegna skipta á lofthylkjum hefði kafarinn átt að skipta um björgnarvesti líka.
- að kafarinn fékk lánað lofthylki köfunarfélaga síns sem síðan kafaði ekki. Lofthylki þetta var 2 kg. Þyngra en það sem hann notaði að öllu jöfnu. Kafarinn gerði ekki ráðstafanir með tilliti til þyngdarmunar lofthylkjanna fyrir köfunina;
- að kafarinn hafði verið við nám og ekki stundað æfingar í köfun um tíma eða í þrjá mánuði;
- að loftslanga var ívið lengri á þeim búnaði er kafarinn fékk lánaðan en hann var vanur og munnstykkið nýtt og framandi. Fram kemur að kafarinn hafi misst munnstykkið út úr sér og átti í vandræðum með að finna það aftur;
- að kafarinn losaði sig ekki við þann þunga sem hann hafði bætt á sig til að auðvelda köfunina (blýbeltið) þegar vandræðin hófust;

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að atvik þetta sýni hve góður undirbúningur er þýðingarmikill fyrir köfun auk þjálfunar og ekki síst æfing í neyðarviðbrögðum.

Í atvinnuköfun þurfa menn að geta kafað einir við ýms verkefni þótt það sé ekki æskilegt. Við það verklag er mjög mikilvægt að menn séu í stöðugri þjálfun í viðbrögðum á neyðarstundu.

LEKI KEMUR AÐ SKIPI:

Nr. 013 / 00

1. Manni á Stað SU-100, leki á siglingu út af Austfjörðum

Hinn 20. janúar 2000 var m.b. Manni á Stað SU-100 á siglingu frá Breiðdalsvík til Stöðvarfjarðar. Veður: hægviðri.



Manni á Stað ©Halþór Hreiðarsson

M.b. Manni á Stað SU-100, skipaskr.nr. 1463, var smíðaður á Fáskrúðsfirði 1976 úr eik; stærð 16,84 brl, 21,03 bt, lengd 13,94 m, breidd 3,74 m, dýpt 1,61 m, vél Cummins 147 kW, árgætt 1980. Fjöldi skipverja: 1.

Þegar báturinn var staddur fyrir sunnan Kambanes á móts við lðusker fannst stjórnanda hans báturinn vera orðinn óeðlilega þungur. Þegar að var gáð kom í ljós að nokkur sjór var kominn í báttinn, lest, vélarrúm og vistarverur. Skipstjóri sem var einn á bátinum kallaði eftir aðstoð og stöðvaði vélina. Eftir að vélin var stöðvuð hætti innrennsli sjávar í bátinn að mestu.

Báturinn var dreginn til hafnar af öðrum báti.

Við athugun kom í ljós að rör frá sjókælinum fyrir vélina var í sundur og dældi vélin sjó inn í bátinn á meðan hún var í gangi. Var rörið tært í sundur þar sem það var tengt við slöngu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tveir voru skráðir á bátinn en aðeins einn um borð;
- að viðgerðir voru framkvæmdar af eigendum og með aðstoð frá verkstæðum eftir þörfum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að atvik þetta sýni nauðsyn þess að fram fari skipulagt eftirlit með vélbúnaði skipa (fyrirbyggjandi viðhald). Búnaður, sem gefur viðvörðun ef vökvi safnast fyrir í rými/rýmum skips, hefði getað varað stjórnanda fars fyrir við yfirvofandi hættu hefði hann verið fyrir hendi og í lagi.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að búnaður, sem gefur viðvörðun, ljós eða hljóðmerki, ef vökvi safnast fyrir í rýmum skips, verði gerður að skyldubúnaði um borð í skipum. Skipstjórnamönnum verði gert skylt að prófa þennan búnað reglulega (vikulega eða oft- ar) og bóka um prófun í dagbók skips.

Nr. 86 / 00

2. Sólborg RE-22, leki í róðri með haukalöð

Hinn 18. ágúst 2000 fór m.b. Sólborg RE-22 frá Reykjavík á leiðis á fiskimið við Eldey. Veður:



Sólborg ©Halþór Hreiðarsson

M.b. Sólborg RE-22, skipaskr.nr. 0284, var smíðuð á Akureyri 1961 úr eik; stærð 19,74 brl, 25,61 bt, lengd 15,00 m, breidd 3,99 m, dýpt 1,73 m, vél Scania Vabis 135 kW, árgerð 1984. Fjöldi skipverja: 2.

Skipstjóri sagðist hafa breytt um skoðun er þeir voru komnir út fyrir Garðskaga og siglt í áttina að Snæfellsjökli. Enn skipti skipstjóri um skoðun og tók nú stefnuna á stað 63° 17'N og 24°17'V. Var línan lögð þar alls 12 balar.

Eftir legu voru dregnir 8 balar en 4 balar fundust ekki en þá var myrkur. Eftir að línan hafði verið dregin fengu skipverjar sér að borða skipstjóri kveikti siglingaljós og ljós er sýna skip að veiðum, farið eftirlitsferð í vélarrúm og síðan fóru þeir að sofa.

Skipstjóri vaknaði einhverjum klukkustundum síðar og varð þá var við þegar hann steig fram úr kojunni að sjór var á gólfi lúkars. Vakti hann skipverjann, leit niður í vélarrúm og sá að sjór var þar. Hann ræsti aðalvélinu og fór hún í gang þótt startarinn væri á kafi í sjó. Skipstjórinn fór að talstöð-

inni og hugðist nota hana en þá var ekkert rafmagn. Var ekkert rafmagn á aðalgeymum né varageymum. Reyndi skipstjóri að tengja sjálfvirka austurdælu við startrafgeymana en hún virkaði ekki og taldi skipstjóri að ekki væri nægjanleg rafmagn á þeim.

Þá sást skip skammt undan og var reynt að sigla í áttina til þess. Hásetinn skaut upp neyðarblysi og sást þá að skipið stefndi í áttina til þeirra. Var vélin þá stöðvuð til að hindra að vatn kæmi inn á hana en vélin var farin að ausa upp sjó.

Skömmu síðar kom skipið að m.b. Sólborgu RE-22 og reyndist vera bv. Sturlaugur H. Böðvarsson AK-10. Var m.b. Sólborg RE-22 tekin í tog í áttina til hafnar í Sandgerði. Einnig var haft samband frá togaranum við Landhelgisgæsluna sem sendi skip á staðinn með dælur til að dæla úr bátum. Er þeir nálgust Sandgerði kom björgunarbátur þaðan og tók við að draga m.b. Sólborgu RE-22 til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri hafði keypt bátinn nýlega og að sögn skipstjóra var honum sagt að báturinn væri ný yfirfarinn og kalfattaður (hampþéttur og bikaður);
- að ekki var færð lögleg dagbók um borð;
- að þrír menn voru lögskráðir á skipið en aðeins tveir voru um borð. Skipstjóri sagðist hafa hringt í lögskráningarskrifstofuna í Keflavík og lesið þar inn á símsvara allar upplýsingar um skráningu þriggja skipverja;
- að ekki var neinn um borð með réttindi til vél-gæslu;
- að þegar skipstjórinn fór og lagði sig var stjórn bátsins fengin í hendur manni sem ekki vissi hver stefna bátsins var og hann leit aldrei á áttavitann og var óvanur öllum siglingatækjum;
- að þegar nota átti talstöð skipsins virkaði hún ekki og virtust bæði aðal- og varageymar vera rafmagnslausir;
- að rafgeymar voru skoðaðir af fulltrúum Siglingastofnunar 9. ágúst 2000 og engar athugasemdir gerðar;
- að skipstjóri sagðist hafa fengið frest til 15. september til að búa bátinn sjálfvirku kerfi til að tilkynna um ferðir bátsins;

- að eftir atvikið þegar leki kom að bátnum var austurbúnaður í honum skoðaður af fulltrúa Siglingastofnunar og reyndist vera í ólagi, þ.e. skilaði ekki þeim afköstum er reglur gera ráð fyrir.
- að við skoðun á skipinu eftir að það var komið á þurrt kom í ljós að tróð hékk út úr á smá hluta bolsins auk þess sem um 10 mm gat var á bb.-síðu rétt undir þilfari á móts við vélarrúm og virtist vera eftir bolta.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæður óhappsins að bolpétting var í ólagi þar sem tróð hékk út úr á smá hluta bolsins auk þess sem um 10 mm gat var á bb.-síðu rétt undir þilfari á móts við vélarrúm og virtist vera eftir bolta.

Nefndin vill ennfremur benda á að margt hafi verið öðruvísi um borð en lög og reglur gera ráð fyrir bæði hvað varðar stjórnun og framkvæmdir. Varðstaða ófullnægjandi, lögskráning í ólagi bæði hvað varðar fjölda skipverja og réttindi, ljós sem höfð voru uppi voru ekki samkvæmt reglum, búnaður skipsins var ekki í lagi, s.s. austurbúnaður og fjarskiptatæki.

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

Nr. 108 / 00

3. m.s. Lone Boy, leki kemur á siglingu frá Íslandi til Evrópu

M.s. Lone Boy, IMO.nr. 6810108, var smíðuð í Danmörku 1967 úr stáli; stærð 299,94 brl, 544 bt, lengd 49,71 m, breidd 8,30 m, dýpt 5,50 m, vél 368 kW, árgerð 1967. Fjöldi skipverja: 5.

Hinn 11. nóvember 2000 kl. 04:05 fór m.s. Lone Boy frá Reykjavík full lestað með fiskimjöli.

Þegar skipið hafði verið á siglingu í um 10 klst. varð vart við titring á skipinu og skömmu síðar kom fram leki í vélarrúmi með skrúfuás. Var reynt að þrýsta feiti í stefnislegur til að hefta leka með skrúfuás en án árangurs. Kl. 19:15 var ákveðið að snúa skipinu til Hafnarfjarðar þar sem

ekki var hægt að stöðva lekann með stefnisrörinu. Var skipinu siglt til hafnar í Hafnarfirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið hafði heimild Söfartsstyrelsen í Danmörku til „Europæisk fart“, (European trade) sem gildi til 28. febrúar 2001. Samkvæmt upplýsingum frá Söfartsstyrelsen í Danmörku hafði skipið heimild til siglinga á hafsvæðinu umhverfis Ísland;
- að við skoðun á skrúfuás kom í ljós umtalsverð tæring á skrúfuásnum þar sem hann lá í stefnisröri og talið að það hafi verið nokkur tími síðan öxulþétti hafi gefið sig;
- að talsverð tæring kom fram á bol skipsins við þykktarmælingu auk þess voru sprungur á botni skipsins inn í botnþrær;
- að fram kemur í skoðunarskýrslu Siglingastofnunar PORT STATE CONTROL að ýmsu var áfátt í skipinu og þarfnaðist lagfæringa;
- að af hálfu eigenda skipsins var sú krafa sett fram við tryggingafélag farmsins, strax eftir að í ljós komu skemmdir á skipinu, að um sameiginlegt sjóþjón væri að ræða. Sú krafa var síðan dregin til baka þegar rannsókn hófst á málinu;
- að skipstjóri var í sinni fyrstu ferð á þessu skipi sem skipstjóri en hafði verið á því árið áður í þrjá mánuði;
- að einn skipverja sem hugsanlega gat gefið þýðingarmiklar upplýsingar um málið var farinn úr landi þegar sjóprófið fór fram.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SKIP SEKKUR:

Nr. 076 / 00

1. Æskan SH-342, sekkur á siglingu frá Grindavík til Patreksfjarðar

M.b. Æskan SH-342, skipaskr.nr. 0936, var smíðuð í Danmörku 1963 úr eik; stærð 72,3 brl, 80,0 bt, lengd 25,36 m, breidd 5,72 m, dýpt 2,80 m, vél Cummins 427 kW, árgerð 1989. Fjöldi skipverja: 3.

Hinn 14. júlí 2000 var m.b. Æskan SH-342 við bryggju í Grindavík.

Þrjú skipverjar komu um borð seinnipart dags og hófu að undirbúa brottför skipsins en þeir voru að sækja það fyrir nýja eigendur.

Skipstjórinn, sem verið hafði fyrir á skipinu, fór yfir helstu þætti skipsins með þeim sem taka átti við stjórninni og vélstjóri, sem verið hafði fyrir á skipinu fór, yfir vélbúnaðinn með þeim sem taka átti við vélstjórninni. Um borð voru teknir ýmsir fylgihlutir s.s. veiðarfæri o fl.

Þegar lokið var við að taka um borð fylgihluti var siglt af stað frá Grindavík um kl. 23:00 hinn 14. júlí. Siglt var vestur með landinu. Eftir u.þ.b. 30 mínútna siglingu urðu skipverja varir við að sjór lak inn í vélarrúm frá þilfari bakborðsmegin við stýrishúsið. Skipverjar töldu að lekinn væri með þilfarsplönkum mitt á milli stýrishúss og lunn-ingar. Var reynt að þétta þilfarið með því að troða gúmmírenning í rifu er þeir fundu. För skipsins var haldið áfram þar sem skipverjar töldu að austurdælur hefðu vel undan lekanum.

Skipstjórinn sem hafði verið við stjórn bátsins eftir að siglt var úr höfn fékk vélstjóranum stjórn bátsins um kl 03:00 15. júlí þegar hann var staddur út af Sandgerði og fór að sofa.

Segir ekkert af ferðum skipsins fyrr en milli kl. 07:30 og 08:00 er skipstjóri var vakinn og tók við stjórn þess og voru þeir þá staddir vestur af Snæfellsnesi.

Siglingu var haldið áfram með stefnu fyrir Bjargtanga. Um kl. 11:00 fór skipstjóri niður í vélarrúm og sá þá að sjór var kominn í botninn og vantaði um 10 cm að hann næði upp undir gólf-

plitta í vélarrúminu. Ræsti hann vélstjóran sem svaf frammi í lúkar.

Vélstjórinn hugaði að austurdælum og ræsti dælu sem drifin var af ljósavél, tók til við að hreinsa sigti og söggreinar aðalausturdælu. Um það leyti sem vélstjórinn lauk við að hreinsa sigti aðalausturdælu hætti varausturdælan að dæla þar sem slappleiki var í kúplingu og þurfti að herða upp á. Ekki tókst að herða neitt upp á varausturdælunni. Vélstjórinn hugðist reyna að nota sjóðæluna (spúldæluna) sem austurdælu og reyndi að snúa loka er hann taldi vera skiptiloka milli botnloka og austurkerfis. Ekki reyndist unnt að hreyfa þennan loka þrátt fyrir að notuð væri rörtöng og átaksarmur lengdur með rörbút. Aðalvél skipsins stöðvaðist skömmu síðar og ekki tókst að koma henni í gang aftur.

Kl. 12:46 var sent út neyðarkall frá m.b. Æskunni SH-342 og náðist samband við Reykjavíkurradíó TFA . Var tilkynnt um ástand um borð, staðsetningu og óskað eftir aðstoð til að dæla úr bátum þar sem leki væri kominn að honum. Óskað var eftir að fá dælur til að dæla úr bátum. Skömmu síðar var ljósavél stöðvuð þar sem menn vildu ekki skemma vélina með því að láta hana ganga áfram.

Upp úr kl. 15:00 kom þyrila Landhelgisgæslunnar á vettvang og slakaði niður í skipið tveimur dælum sem fluttar höfðu verið með frá Reykjavík auk þess sem þyrilan flutti eina dælu sem komið var með á vettvang í m.b. Brimrúnu SH. Kl. 15:35 voru þrjár dælur komnar um borð í m.b. Æskuna SH-342. Skipverjum tókst að koma í gang einni af þeim þremur dælum er fluttar voru um borð til þeirra. Dælan hafði ekki undan lekanum og skömmu fyrir 16:00 fór báturinn að hallast til bakborða svo að skipverjar og sigmaður þyrilunnar, sem hafði orðið eftir um borð skipverjum til aðstoðar, stukku í sjóinn. Í því lagðist báturinn á hliðina og sökk hann kl. 16:01 með stefnið á undan.

Skipverjum og sigmanni þyrilunnar var bjargað upp í þyriluna skömmu síðar og flogið með þá til Reykjavíkur. Skip sem komin voru á vettvang hirtu upp ýmsa hluti er flutu upp frá skipinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hvorki skipstjóri né vélstjóri höfðu fullgild réttindi til starfanna en veitt hafði verið undanþága fyrir þá frá undanþágunefnd. Skipstjórinn var með próf til 30 brl. skipstjórarréttinda úr grunnskóla;
- að skráning skipverja var ekki samkvæmt lögum. Skráðir voru fjórir skipverjar en aðeins þrír voru um borð;
- að sögn vélstjóra skipsins hafði fyrrverandi vélstjóri sagt honum að austurdæla sem tengd væri ljósavél væri vangæf og þyrfti að herða upp á reimum, ekki var hugað frekar að því áður en siglt var úr höfn;
- að áður en lagt var úr höfn var það ljóst að vara austurdæla var vangæf og virkaði ekki fullkomlega;
- að ekki eru fyrir hendi upplýsingar um það hvernig gengið var frá lestarlúku og mannopum á þilfari áður en lagt var úr höfn;
- að tvennar dyr voru að hvalbaknum og síðan dyr á lúkarskappanum niður í vistarverur. Þessar dyr voru opnar á meðan skipverjar reyndu að dæla úr lest skipsins eftir að þyrilan hafði flutt dælu til þeirra;
- að ekki eru fyrir hendi teikningar af austurkerfi og brunakerfi eins og það var í skipinu og misvísandi upplýsingar um það hvort um borð hafi verið 2 eða 3 dælur sem nota mátti til austurs. Samkvæmt teikningu voru austurdælur tvær en samkvæmt framburði vélstjóra voru dælur þrjár;
- að skipstjóri og vélstjóri sögðu að þeir hefðu séð sjó streyma inn í bátinn á milli borða bakborðsmegin í vélarrúmi neðan sjólínu;
- að tæpar tvær klukkustundir liðu frá því að lekans varð vart þar til óskað var eftir aðstoð;
- að kl. 12:46 eru vélar stopp um borð í m.b. Æskunni SH-342 og þá er fyrst kallað út eftir aðstoð;
- að kl. 13:21 er Landhelgisgæslunni tilkynnt um ástand um borð í m.b. Æskunni SH-342. Kl. 13:25 útkall BRAVO, þyrilusveitin kölluð til;
- að skipið var til viðgerða í Vestmannaeyjum í október 1999 þar sem saumur var endurnýjaður eftir þörfum og hampþétting yfirfarin og endurnýjuð þar sem ástæða þótti til.

- að skipið hafði legið óhreyft í um mánaðartíma í Grindavíkurhöfn;
- að samkvæmt upplýsingum lögreglu í Ólafsvík voru suðvestan 6-7 vindstig á Breiðafirði og nokkur sjór;
- að samkvæmt upplýsingum Landhelgisgæslu var upp í 47 hnúta vindur (mestu hviður) á svæðinu;
- að samkvæmt upplýsingum frá Siglingastofnun var gerð athugasemd við stöðugleikagögn fyrir skipið frá 10. mars 1997.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin álitur að ástæða þess að báturinn sökk hafi verið röð mistaka og vankunnátta. Áhöfn bátsins er að koma að bátnum í fyrsta skipti seinpart dags og siglir honum úr höfn svo fljótt sem verða má. Undir höfuð er látið leggjast að kynna sér ástand bátsins áður en lagt er af stað s.s. austurbúnað. Einnig að gera ráð fyrir að hér var um að ræða gamlan trébát sem legið hafði við bryggju yfir heitasta tíma ársins.

Þó svo að fljótlega hafi orðið vart við leka voru ekki gerðar neinar fyrirbyggjandi ráðstafanir er varðaði framhald ferðarinnar þar sem sídæla hafði við lekanum eins og á stóð. Á siglingunni var eftirlit af mjög skornum skammti og eftir að vélstjóri fór í koju var ekki litið eftir ástandi í vélarrúmi fyrr en eftir ca. 4 klst. Þó að vitað væri um leka og veður fremur leiðinlegt.

Nefndin átelur mjög að báturinn var vanmannaður auk þess sem skráningarmál voru í ólestri og minnir á skyldur skipstjóra og útgerðarmanna í því sambandi. Þó svo að skipverjar hafi verið þrír voru einungis tveir þeirra virkir á meðan á siglingunni stóð og skiptust þeir um að gæta bæði að siglingu skipsins, vélbúnaði og öðru ástandi á langri siglingu. Þetta torveldaði m.a. öll fjarskipti við bátinn á meðan unnið var að björgunaraðgerðum. Alltof seint var brugðið á það ráð að kalla eftir aðstoð.

Ekki verður séð að skyndilegur leki hafi valdið því að báturinn sökk heldur hafi sá vandi er var til staðar í byrjun ferðarinnar magnast smámsaman upp án þess að skipverjar reyndu að marki að koma í veg fyrir það eða gerðu sér grein fyrir yfirvofandi hættu.

Nr. 093/00

2. Ingimundur gamli HU 65 sekur við rækjuveiðar á Húnaflóa, einn skipverja ferst.

M.b. Ingimundur gamli HU 65, skipaskr.nr. 1179, var smíðaður á Akranesi 1971 úr stáli; stærð 103 brl, 132 BT, mesta lengd 27,64 m, breidd 6,60 m, dýpt 3,30 m, aðalvél B&W Alpha 368 kW, árgerð 1971. Fjöldi skipverja: 3.

GÖGN Í ÞESSU MÁLI:

Lögregluskýrslur,
Endurrit úr sjórétti
Gögn Siglingastofnunar,
Skýrsla Emils Ragnarssonar skipaverkfræðings
Skýrslur nefndarinnar af skipverjum.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 25. febrúar 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Laugardaginn 7. október 2000 um kl. 01:00 fór m.b. Ingimundur gamli HU 65 úr höfn á Blönduósi til veiða á rækju utarlega á Húnaflóa. Veður: Gott, hægviðri, sjólaust.

Trollinu var kastað um kl. 06:00 og híft upp um kl. 20:00 á laugardagskvöldi. Gengið var frá afla dagsins og því lokið um kl. 22:30. Trollinu var ekki kastað aftur fyrr en um kl. 06:00 á sunnudagsmorgni og tekur skipstjóri togvaktina. Frá því að veiðum lauk að kvöldi 7. þar til þær hófust aftur um morguninn var aðalvél í gangi.

Um kl. 10:00 um morguninn fór vélstjóri í vettvangsferð í vélarúm og var allt í stakasta lagi þar.

Um kl. 11:30 kom stýrimaður á stjórnspall þar sem skipstjóri var fyrir og eru báðir á stjórnspalli næstu stundarfjórðungana og ræðast við. Þá er logn og spegilsléttur sjór.

Eftir kl. 12:00 brá skipstjóri snögg við og taldi eitthvað vera að. Stýrimaður leit út á dekk og sá þá að sjór var farinn að fljóta inn um austurop beggja megin. Skipstjóri hraðaði sér strax niður í káetu til að vekja þriðja skipverjann, en stýrimaður fer í vettvangsferð fram á skipið. Stýrimaður kíkti fyrst niður um mannopið á lestarlúkunni, sér að

kominn er mjög mikill sjór í lestina (vantaði um 90 sm upp í lúku), fór síðan fram í lúkar og sér að allt er þurr þar. Stýrimaður fór síðan upp í stýrishús, en þá eru bæði skipstjóri og vélstjóri komnir þar og var vélstjóri að klæða sig í flotbúning.

Vélstjóri, eftir að hann er vakinn, fór strax upp í stýrishús og sér strax að báturinn var mjög siginn og sjór flaut inn um austurop. Hann fór því næst út á dekk, kíkti niður í lestina um mannopið og sá að lestin var nær full af sjó. Því næst fór hann niður í vélarúm og sá að sjór lak inn um göt ofarlega á þili sem aðskilur lest og vélarúm, auk þess sem sjór spýttist upp með gólfötum fremst í vélarúmi. Síðan fór hann upp í stýrishús, þaðan sem skipverjar undirbúa aðgerðir, að yfirgefa skipið.

Skipstjóri fór út til að sjósetja björgunarbát bakborðsmegin á þaki stýrishúss. Vélstjóri greip talstöðina og kallaði á nærstaddan bát, m.b. Sæbjörgu ST 7, og sagði að skipið væri að sökkva, skynjaði þá talsverðan halla í bakborða, og fór út stjórnborðsmegin og heldur áfram að klæða sig í flotbúning, og fór síðan að aðstoða skipstjóra við að sjósetja björgunarbát bakborðsmegin. Stýrimaður, eftir að hann verður var við að bátnum fór að halla í bakborða, grípur í stýrið og sveigir alveg í stjórnborða, og rétti báturinn sig við tíma bundið. Stýrimaður fór síðan út stjórnborðsmegin, sat á stjórnborðssiðunni og klæddi sig í flotbúning.

Skipið tók síðan djúpa veltu í bakborða, reisti sig skyndilega við og sökk mjög hratt með skutinn á undan.

Skipverjum tókst ekki að blása upp bakborðsbjörgunarbátinn áður en skipið sökk, en björgunarbátnum skaut upp eftir að skipið sökk og komust tveir skipverjar í hann, þeir sem klæðst höfðu flotbúningum, en blotnuðu við að fara í sjóinn. Skipstjórinn komst aldrei til að klæðast flotbúningi en náði í bjarghring áður en skipið sökk, en ekkert sást til hans og fórst hann.

Um kl. 13:00 kom m.b. Sæbjörg ST 7 að slystað, en hún var 5-6 sml frá Ingimundi gamla er kallið kom, og bjargaði skipverjunum tveimur. Lík skipstjórans fannst um 12 mánuði síðar er farið var í leiðangur með neðansjávarmyndavél.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var að mestu í sinni upprunalegu mynd utan þess að gangi stjórnborðsmegin og skutrymi hafði verið lokað og skipið útbúið fyrir skuttog árið 1984;
- að undangenginni búnaðar- og vélskoðun í maí 2000 var gefið út bráðabirgða haffæris-skírteini til 30. september 2000, sem fram- lengt var 7. september til 31. desember 2000;
- að athugasemdir voru frá maí 1997 varðandi bol (göt á þilfari yfir keðjukössum, göt á loft- stökk við hvalbakspil), og frá maí 2000 varð- andi vissa þætti búnaðar. Þá var gildistími skoðunar á lokum (botn- og síðulokar) aðeins til maí 1999;
- að byrðingur skipsins var þykktarmældur í mars 1991 og var þá gerð krafa um plötu- skipti í austurbrunni lestar. Næsta þykktarmæl- ing á byrðingi var gerð í ágúst 1995, og þykktarmæling á þilförum var gerð í maí 1997. Komið var að þykktarmælingu byrð- ings, síðla árs 1999 eða fyrri hluta árs 2000, en það hafði ekki verið gert, þrátt fyrir að skip- ið hafi verið tekið í slipp í júní-júlí 2000;
- að síðasta bolskoðun fór fram á skipinu í febr- úar 1999 á Kanaríeyjum. Botn- og síðulokar voru þá ekki skoðaðir, enda gildistími til 23.5. 1999. Í þessari slippjöku var skipið botn- hreinsað, enda verulega gróið eftir legu í höfn í Afríku, einnig sandblásið og málað;
- að rekstur skips síðustu misserin var stopull. Árið 1997 var skipið aðeins gert út héraendis í um 3 mánuði, fer til Afríku í október 1997 og kemur þaðan í apríl 1999 (óverulegur rekstur þar), gert út héraendis í um 2,5 mánuði árið 1999 og aðeins rétta 3 mánuði árið 2000, er það sökk 8. október það ár;
- að stöðugleiki skips var ágætur, en stöðug- leikagögn byggðu á nýlegri hallaprófun, frá maí 1999, með tilheyrandi útreikningum á hleðslutilvikum;
- að í áhöfn voru þrír, skipstjóri, stýrimaður og vélstjóri, en vélavörður mætti ekki er látið var úr höfn;
- að birgðir um borð voru um 17000 lítrar af brennsluolíu (14,450 tonn), um 9500 lítrar af

- ferskvatni (9,500 tonn), 54 stk 430 lítra fiski- kör (2,214 tonn), ís í 17 fiskikörum (3,825 tonn), ís í tveimur stíum (0,900 tonn). Þá er ótalinn þungi veiðarfæra, troll og hlerar (um 4,200 tonn), móttökukassi á þilfari (1,100 tonn) og áhöfn og vistir og búnaður (2,000 tonn);
- að eiginþyngd skipsins var 213,05 tonn, og með framangreindum þunga upp á 38,19 tonn var særymi skips 251,24 tonn. Umrædd hleðsla gaf mótaða djúpristu miðskips um 2,83 m miðað við grunnlínu og stafnhalla aft- ur upp á 0,96 m, fríborð miðskips um 0,47 m;
- að skipið var með 1550 möskva rækjutroll og um 5 m² hlera, 1000 kg;
- að veiðum lauk um kl. 20:00 að kvöldi 7.10., og gekk vélstjóri frá afla í lest um kl. 22:30, notaði hann spúl á þilfari og í lest. Afli dags- ins um 1140 kg;
- að samkvæmt framburði vélstjóra gekk hann frá spúlsöngu eftir notkun, hringaði hana upp á slöngustálf framan á yfirbyggingu;
- að frá kvöldi 7.10. fram til um kl. 06:00 þann 8.10. er andæft (hnitaðir hringir) og aðalvél stöðugt í gangi á tómgangsálagi. Frá því um kl. 01:30 er skipstjóri á vakt í brú, en stýrimað- ur og vélstjóri á frívakt;
- að er veiðar hefjast aftur um kl. 06:00 þann 8.10., er stýrimaður og vélstjóri koma á dekk og trollið er látið fara, er logn og spegilsléttur sjór;
- að þegar hættuástand uppgötvaðist um kl. 12:15 var skipið að toga á 114 faðma dýpi með 225 faðma af vír úti, togferð 2,0 hn, og togstefna 32° rv;
- að talið er að á milli 5 og 10 mínútur hafi lið- ið frá því að skipverjar urðu varir við að eitt- hvað var athugavert um borð þar til báturinn sökk;
- að samkvæmt sjálfvirkri tilkynningaskyldu sökk skipið um kl. 12:23 á stað 66°07'05N og 20°48'15W;
- að miðað við ástand skips að kvöldi dags 7.10., um kl. 22:30, lætur nærri að notuð brennsluolíu hafi verið um 1,18 tonn, en afli dagsins um 1.14 tonn, þannig að hleðsla skips hefur verið áþekk og þegar látið var úr

- höfn. Þetta hleðslutilvik gefur mótaða djúpristu miðskips um 2,84 m og stafnhalla aftur upp á 0,95 m, fríborð miðskips um 0,46 m. Málm-iðjan GM er um 0,58 m;
- að reiknað hefur verið út að til þess að skipið fljóti við neðri brún á austuropi við framhlið yfirbyggingar, þurfi til viðbótar þeim þunga sem var í skipinu rúm 60 tonn af sjó í lest. Það er það magn sem talið er að hafi safnast fyrir í lest. Gott samræmi fæst í ákvörðun á magni eftir mismunandi leiðum, þ.e. 1) hvenær skipið nær dekkskanti eða neðri brún austurops og 2) hæð vökvaborðs í lest;
 - að þegar vökvaborð í lest hafði náð þessu tiltekna marki byrjaði að leka inn í vélarúm, áætluð og útreiknuð sjósöfnun þar allt að 7 tonn. Hleðsluástand skips var þá slíkt að samtímis streymdi sjór inn á dekk um áðurnefnd austurop, magn á þilfari áætlað og útreiknað um 2 tonn;
 - að magn sem kom inn í lest og vélarúm, um 70 tonn, hefur runnið inn einhvern tímann á tímabilinu 22:30 þann 7.10. (lest yfirgefin) til kl. 12:15 þann 8.10. Lekinn hefur því að hámarki staðið yfir í 13,5-14 klst, en ekki var skoðað ástand í lest á þessum tímabili, sem þýðir að rennsli hefur verið að lágmarki nálægt 5 tonnum á klukkustund;
 - að lest skipsins var nálægt 110 m³, en rúmtak innihalds nálægt 13 m³.
 - að í lest voru fiskikör af svonefndri 460-gerð, utanmál 1220x1030x580mm, þyngd 41 kg, samtás 54 stk. Í síðum voru stíur með uppstillingu, en fremst í lest var autt bil, aftan við sónarklefa og keðjukassa;
 - að miðað við að innrennsli hafi byrjað fljótlega eftir að lest var yfirgefin (hámarkstími innrennslis), hefur skipið sigið að meðaltali á hverri klukkustund um rétta 4 sm miðskips og 2 sm að aftan, og stafnhallabreyting fram rétt um 0,1 gráða;
 - að stöðugleiki skipsins fer í fyrstu vaxandi með vaxandi vökvahæð í lest, sem stafar af þunga neðantil í lest og litlu óheftu vökvayfirborði þar, en undir það síðasta fer stöðugleikinn minnkandi, einkum vegna þess að körum í efri röð um fækkar eftir því sem ofar dregur;
 - þegar fer að fljóta yfir miðlínu skips á aðalþilfari kemur viðbót í óheftu vökvayfirborði sem fyrir er, og stöðugleiki (við lítill horn) fer þverrandi;
 - að allan þann tíma sem meint sjósöfnun í lest hefur staðið yfir var veður eins og best er á kosið, logn og ládaður sjór, engin undiralda. Það voru því engar veltuhreyfingar á skipi;
 - að við rannsókn á meintu sjómagni sem safnaðist fyrir í lest (og vélarúmi) hafa allir möguleikar verið skoðaðir og metnir: leki um vatnsþéttan byrðing (tæringargöt og/eða suðusprungur) í lestarbrunni, sónarými og keðjukössum; leki um vatnsþéttan lokunarbúnað (lúgur, mannop o.þ.h), þar með talið notkun á spúl á dekki og í lest; leki um aðliggjandi rými og innrennsli um lagnir (austurlagnir);
 - að skipið hafði verið í höfn á Blönduósi 2.-3. október er mikill súgur var í höfninni og slitnaði það frá bryggju. Annað skip var einnig í höfninni og rákust þau saman. Engar sjáanlegar skemmdir voru á Ingimundi gamla;
 - að dæmi eru um leka inn í sjóbotntanka vegna pyttatæringar, göt sem hafa myndast undir soglögnum (þrýstilögnum) sem liggja í tanka, svo og göt á brunnum;
 - að veikir staðir í skipsbotni eru áðurnefndir brunnar og tankar. Í umræddu skipi var einn slíkur austurbrunnur, en skipt hafði verið um plötu þar rúmum 9 árum áður;
 - að ef litið er á síðasta rúma áratug skipsins í rekstri, þá var skipið botnhreinsað og málað 1989, 1990, 1991, 1992, 1994, 1995, 1997 og 1999, eða að meðaltali á um 19 mánaða fresti;
 - að skipið var til viðgerða á skrúfuöxulbúnaði í júní-júlí 2000 á Akureyri, en þá fór ekki fram nein skoðun á skipi af hálfu Siglingastofnunar;
 - að aðliggjandi rými að lest voru lúkar, keðjukassar, sónarklefi og vélarúm. Allt var þurr í lúkar. Sónarklefi fremst í lest var fullkomlega lokaður og aðgangur frá honum um lúgu frá aðalþilfari. Þar var allt þurr um mánuði áður en skipið sökk, og tæki þetta ekki í notkun. Keðjukassar voru með boltaðar lúgur á afturhlið. Hugsanlegur er leki inn í keðjukassa, annan eða báða um byrðing, og þaðan um lúgur

- á kössum inn í lest. Nokkuð ljóst er af gögnum málsins að sjór kemur ekki frá vélarúmi í lest, heldur öfugt, frá lest inn í vélarúm;
- að aðalausturdæla skipsins var véldrifin af aðalvél, stimpildæla með sameiginlegan drifbúnað og bullu og sjókælidæla aðalvélar. Í reynd er um að ræða tvöfalda dælu (tvær einvirkar dælu), með aðskilið lokahús fyrir hvora dælu. Afköst á hvorri dælu eru 12 m³ /klst miðað við fullan snúningshraða á vél. Í hvoru lokahúsi er „lokasett“, samsett úr sog- og þrýstiloka. Í hvorum loka eru lokagúmmí, sem í sogslagi opna fyrir sogstút og loka fyrir þrýstistút, og öfugt í þrýstislagi. Gúmmí þessi geta átt það til að springa og verða óvirk. Sérstaklega getur verið mikið viðhald þegar verið er á rækjuveiðum, en gaddarnir úr rækjunni eiga það til að setjast í gúmmíin;
 - að almennt var aðalausturdæla skipsins stillt á lestarbrunn, og var svo í síðustu veiðiferðinni. Lagnir að dælu frá austurlokakistu og frá henni að síðuloka 2@;
 - að vorið 2000 var bullugúmmí sjókæli- og austurdælu endurnýjað, ásamt lokagúmmíum í austurdælu;
 - að síðulokaop á byrðingi fyrir austurdælu aðalvélar var í kafi, miðað við meint hleðsluástand skips, og var haft til hliðsjónar fyrir komulag í systurskipi, teikningar og vitnisburður vélstjóra að svo hafi oft verið;
 - að í því tilviki að austurdæla sé óvirk, nær ekki upp sögi, sjór nær að vætla inn um óþéttan síðuloka. Með einstefnuloka virka fer þetta streymi ekki lengra, en ef annar af tveimur einstefnulokum er óvirkur (sest undir keilu eða óvirkni af öðrum toga), streymir inn í lestarbrunn;
 - að vélstjóra var ekki kunnugt um austurlokakista hafi verið skoðuð sérstaklega síðustu misserin;
 - að í vélarúmi var viðvörðun ef vökvi safnaðist fyrir í botni, en búnaðurinn hafði ekki gefið viðvörðun;
 - að vélstjóri gangsetti rafdrifna austurdælu, og stillti á dælingu úr vélarúmi, eftir að hann var vakinn um hádegisbil á sunnudaginn;
 - að skipið var búið tveimur gúmmíbjörgunarbatum og að sögn skipverja voru báðir í sjálfvirkum losunarbúnaði;

- að bakborðsbáturinn var sjósettur af skipstjóra með aðstoð vélstjóra og komust tveir skipverjanna um síðir í hann. Stjórnborðsbáturinn losaði ekki frá skipinu svo vitað sé;
- að til stóð að setja stjórnborðsbjörgunarbatinn í nýjan losunarbúnað, en sá búnaður var ekki kominn um borð er slysið átti sér stað, og því var sá bátur ekki í sjálfvirkum losunarbúnaði;
- að skipið var búið sjálfvirkri tilkynningaskyldu, en neyðarrofi var ekki notaður;
- að vatnspéttur aðskilnaður rýma var ekki fullnægjandi, þannig voru göt á þili milli lestar og vélarúms og kvöð var á að lagfæra eldtraust (vatnspétt) þil milli stjórnborðsgangs og vélarreisnar;
- að stýrimaður taldi að ef hættuástand skapast eigi menn að byrja á því að klæðast flotbjörgunarbúningum;
- að við rannsókn þessa skipstapa hafa þrjár tilgátur verið sérstaklega skoðaðar og bornar saman, í fyrsta lagi tilgáta I): að sjór hafi runnið inn í lest um austurlagnir; í öðru lagi tilgáta II): að lestarleki hafi verið um vatnspéttan byrðing skipsins; í þriðja lagi tilgáta III): að spúlslanga hafi verið skilin eftir í lest án þess að slökkva á henni;
- Þess skal getið að nefndin lét vinna ítarlega skýrslu um sjóslys þetta, með sérstakri áherslu á stöðugleika- og hleðsluástand skips og rannsókn á sjósöfnun í lest.

NEFNDARÁLIT:

Af framsettum tilgátum telur nefndin sennilegustu skýringu á sjó í lest að við tilkomu afla í lest að kvöldi laugardags og notkun spúls í lest hafi rusl safnast í lokagúmmíum austurdælu aðalvélar með þeirri afleiðingu að hún varð óvirk. Op á viðkomandi austurlögn á bakborðssíðu var vegna hleðslu skips undir sjólinu og ekkert sem hindraði rennsli inn um lögn að dælu ef síðuloki væri fastur eða óþéttur, og í gegnum dælu ef hún var óvirk. Nægjanlegt var að annar af tveimur lokanlegum einstefnulokum fyrir lestarlagnir í austurlokakistu væri ekki fullkomlega virkur (sest undir keilu eða óvirkni af öðrum toga) til að sjór átti greiða leið í austurbrunn. Þetta innrennsli í lest hafi væntanlega byrjað fljótlega eftir að lest var yfir-

gefin og staðið í allt að 13-14 klukkustundir. Þá er magn í lest orðið um 62 tonn og í vélarúmi allt að 7 tonn, auk þess sem sjór lá á dekki.

Stöðugleiki skips var góður, og vegna fyrirkomulags í lest, fiskikör í tveimur til fjórum hæðum, auk uppstillingar í síðum, átti skipið að standast þann sjó sem runnið hafði inn í lest. Þyngdarstöðugleiki jókst við það, en á móti nokkur skerðing vegna óheftra vökvayfirborða og fleygmyndunar í lest við hallahorn. Skipið tók veltu í bakborða, rétti sig tímabundið við vegna beitingar stýris og átaks frá togvírurum, tók síðan djúpa veltu í bakborða, rétti sig síðan við og sökk tiltölulega hratt með skutinn á undan. Þetta gerðist um 5-10 mínútur eftir að hættuástand uppgötvast.

Ástæðu þess að skipið sökk má telja að vegna umgengni um bakborðsgang á aðalþilfari eftir að hættuástand uppgötvast, og opna leið úr gangi inn á vélarreisin, niður í vélarúm og jafnvel inn í íbúðir, hefur sjór átt greiða leið inn í afturskipið í bakborðsveltu, stafnhalli aftur jókst, lekastöðugleiki var þverrandi og skipinu varð ekki bjargað. Með fullkomna lokun á yfirbyggingu afturskips (og hvalbak) átti skipið ekki að sökkva við þær aðstæður sem voru, logn og spegilsléttur sjór, þótt lest væri því sem næst full af sjó.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

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

- Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir lögboðnum, tímabundnum skoðunum á síðu- og botnlökum.
- Nefndin vill sérstaklega benda á gildi viðvornarbúnaðar, sem nemur breytingar á vökvahæð í rýmum, sem eru um lengri tíma óvöktuð. Telur nefndin ástæðu til að huga að því hvort ástæða sé til að slíkur búnaður verði skyldaður í fiskiskip af ákveðinni stærð.
- Nefndin telur ástæðu til að útbúnar verði leiðbeiningar í væntanlegri langfímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, um hvað ber að varast og hvernig á að standa að austri frá rýmum. Sérstaklega ber að varast sjálfvirkan austur í lengri tíma án vöktunar á rými eða mælingar á vökvahæð í brunni.

- Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir lögboðnum, tímabundnum þykktarmælingum á byrðingi skipa, með sérstakri áherslu á viðkvæma staði eins og lestarbrunna, sjótanka, keðjukassa o.fl.
- Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hölfun skips sé ávalt í lagi og vatnspétt lokun tryggð í rekstri skips.
- Nefndin vill vekja sérstaka athygli á því að um borð sé ávalt öryggisbúnaður sem lög kveða á um.
- Nefndin vekur sérstaka athygli á því að allir flotbúningar, sem kveðið er á um að séu um borð, séu á eða sem næst stjórnþalli.
- Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar klæðist strax flotbúningum þegar sýnt er að skipverjar megi búast við því að þurfa að yfirgefa skipið.
- Nefndin bendir á að kynnt sé rækilega fyrir mönnum hvernig nota eigi sjálfvirkan tilkynningaskyldubúnað á neyðarstundu.

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:

Nr. 026 / 00

1. M.s. Hvítanes tekur niðri í innsiglingunni til Djúpavogs

Hinn 23. febrúar 2000 var m.s. Hvítanesi siglt frá bryggju á Djúpavogi eftir losun á salti. Veður: austan 4-5 vindstig, snjókoma en skyggni ágætt, sjólítið.



Hvítanes@Hilmar Snorrason

M.s. Hvítanes er ekki á íslenskri skipaskrá. Fjöldi skipverja: 9.

Þegar verið var að losa landfestar skipsins á Djúpavogi tilkynnti hafnarvörðurinn yfirstýrimanni skipsins um að ysta baujan væri ljóslaus. Yfirstýrimaðurinn tilkynnti skipstjóra um upplýsingar hafnarvarðar. Skipstjóri tók sjónauka og leit yfir innsiglinguna. Hann sá innstu og næstinnstu baujurnar og taldi að um vitleysu væri að ræða og hann myndi sjá ystu baujuna þegar skipið kæmi út í innsiglinguna.

Var skipinu siglt frá bryggjunni og á stjórnþalli var skipstjóri við stýrið en bátismaðurinn úti á brúarvæng að fylgjast með leiðarmerkjum en þau sáust ekki frá þeim stað er skipstjóri var á við stjórnþækin (vélar og stýri). Þegar út í innsiglingarrennuna var komið var stefnan sett á 029°. Siglt var fram hjá innstu baujunni á bakborða og næstu bauju, en ekki sá skipstjóri ystu baujuna.

Bátismaðurinn sagði skipstjóra að skipið væri í leiðarlínu innsiglingarmerkja en um það leyti komu boð frá yfirstýrimanni sem var frammi á bakka um að baujan væri beint fram undan stefni skipsins og 30 metrar í hana. Skipstjórinn lagði stýrið 20° til stjórnborða en um það leyti fannst titringur á skipinu og var ljóst að skipið hafði tekið niðri. Þar sem skipið skreið áreynslulaust frá grynningunni ákvað skipstjórinn að koma skipinu á dýpra vatn og var siglt út úr innsiglingarrennunni.

Skipstjóri hafði samband við Landhelgisgæsluna og Hornafjarðarradíó og tilkynnti um atburðinn. Síðan var skipinu snúið einn hring til að athuga hvort um olíuleka væri að ræða en ekki varð vart við olíuleka. Mæld var vökvahæð í botngeymum og kom þá fram að sjór var komin í botnþræur nr. 5 sem voru notaðar undir olíu (marindiesel) en áttu að vera tómir.

Í samráði við Landhelgisgæsluna var skipinu siglt til næstu öruggrar hafnar, sem var Neskaupstaður. Við nánari skoðun búnaðar kom í ljós olíuleki á stýrisdælu og brotinn bolti en stýrið virkaði eðlilega.

Eftir að skipið var komið til Neskaupsstaðar var fenginn kafari til að kanna skemmdir á botni skipsins. Reyndust vera rifur á botngeymum nr. 5 (olíugeymum), svo og á sorageymi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að er skipið sigldi fram hjá ystu baujunni var hún á stjórnborða en á að vera á bakborða;

- að olía þrýstist upp um yfirfall á sorageymi og inn í vélarrúm eftir strandið;
- að samkvæmt frásögn bátsmannsins, sem fylgjast átti með leiðarmerkjum, voru þeir allan tímann í leiðarlínunni;
- að hafnaryfirvöldum á Djúpavogi var tilkynnt 21. febrúar um að ysta baujan væri ljóslaus. Farið var samdægurs út í bauju og búnaður tekinn í land til viðgerðar. Ekki var til rafhlaða á staðnum og varð að panta hana. Hafnarvörður sagðist hafa tilkynnt stýrimanni á m.s. Hvítanesi um að ysta baujan væri ljóslaus 10 mínútum áður en skipið var leyst frá bryggju. Hann hefði jafnframt getið þess að öllu væri óhætt ef þeir héldu sig í leiðarlínu innsiglingarljósa;
- að stýrimaður sagðist hafa sagt skipstjóra um tilkynningu hafnarvarðar í talstöð („labb - rabb“) að ysta baujan væri ljóslaus;
- að þegar siglt var frá bryggjunni var hríðarmugga að sögn skipstjóra;
- að þegar siglt var frá bryggjunni var djúprista skipsins 18 fet að aftan og 16 fet að framan;
- að skipstjóri sagði í sjóprófi að nægjanlegt dýpi hafi verið til að fara beggja vegna við ystu baujuna;
- að meðdómsmaður í dómnum lét í ljós þá skoðun á leiðarljósum, að hugsanlegt væri frá sjónarhorni hásetans séð gátu ljósin virst vera saman þótt komið væri örlítið út úr þeim;
- að fram fór skoðun á leiðarljósum inn til Djúpavogs. Kom fram að ljósmagn er mikið á þeim. Eru mjög skýr skil þegar komið er að ystu bauju eða vestur fyrir þá bauju að skip er komið út úr leiðarlínunni. Hugsanlegt er að vegna þess hve ljósmagnið er mikið (sterkt ljós) hafi endurkast frá snjókornum villt um fyrir þeim sem fylgdist með leiðarmerkjunum. Niðurstaða athugunar á leiðarljósum var að ljósin voru í lagi og sýndu rétta leiðarlínu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök þess að skipið tók niðri megi rekja til mistaka við stjórnun skipsins. Þar sem ljós vantaði á ystu bauju krafðist siglingin sérstakrar aðgæslu. Jafnframt átelur nefndin hafnaryfirvöld að gera ekki viðeigandi ráðstafanir að

koma í veg fyrir að mikilvæg siglingabauja væri ljóslaus dögum saman.

ÁBENDING:

Nefndin bendir á að óviðunandi sé að ekki séu til staðar nauðsynlegur varabúnaður hjá hafnaryfirvöldum þannig að mikilvæg sjómerki séu ljóslaus um lengri eða skemmri tíma.

Nr. 039 / 00

2. Sveinn Benediktsson SU-77, strandar í innsiglingunni til Grindavíkur

Hinn 17. janúar 2000 var m.b. Sveinn Benediktsson SU-77 í höfn í Grindavík til löndunar (var við loðnuveiðar). Veður: suðvestan kaldi, þokuloft.



Sveinn Benediktsson ©Jósef Ágírf Stefánsson

M.b. Sveinn Benediktsson SU-77, skipaskr.nr. 2329, var smíðaður í Noregi 1990 úr stáli; stærð 700,93 brl, 1230,0 bt, lengd 56,0 m, breidd 11,0 m, dýpt 7,70 m, vél Wichmann 2427 kW, árgætt 1990. Fjöldi skipverja: 10.

Eftir að löndun lauk voru landfestar leystar og skipinu siglt áleiðis út úr höfninni. Á stjórnþalli voru skipstjóri og 1. stýrimaður. Þegar komið var af stað á leið út úr höfninni kom í ljós að leiðarljós er leiða inn í höfnina sáust ekki af stjórnþalli aftur út eins og þörf er á svo að sigla megi af öryggi út. Ástæða þess að ljósin sáust ekki var að tog-gálgi og hlerar á skut skipsins skyggðu á. Stýrimaðurinn sem átti að fylgjast með ljósunum að ósk skipstjórans, en skipstjórinn annaðist sjálfur að stýra skipinu, varð að fara aftur að skut skipsins til að sjá leiðarljósin. Þegar stýrimaðurinn kom aftur að skutnum náði hann ekki að koma boðum til skipstjórans um stöðu leiðarljósa þar sem fjarlægðin var of mikil á milli þeirra og skipstjórinn heyrði ekki boð hans.

Stýrimaðurinn sneri þá við og var það ekki fyrir en hann var kominn upp á bátapallinn fyrir aftan stjórnþall sem hann gat komið boðum til skipstjórans um stöðu leiðarljósa en í því strandaði skipið að vestanverðu í siglingarennunni út úr höfninni.

Skipstjóri tilkynnti þegar í stað um aðstæður til strandstöðvar og óskaði eftir aðstoð. Skömmu síðar kom björgunarbáturinn í Grindavík á vettvang. Skipið strandaði nálægt háflóði og var reynt að snúa skipinu með hliðarskrúfum þess og skömmu síðar losnaði það af strandstað. Var skipinu síðan siglt fyrir eigin vélarafli inn til Grindavíkur aftur þar sem skemmdir voru kannaðar. Reyndist vera gat inn í olíugeymi stjórnborðsmegin. Reynt var að dæla olíunni úr geyminum og skipinu síðan siglt til Reykjavíkur til viðgerðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri var í sinni fyrstu ferð sem skipstjóri;
- að skipstjóri og stýrimaður voru óvanir að sigla inn eða út úr höfn þar sem siglingaleið var þröng og mörkuð með leiðarljósum. Var þetta fyrsta koma þeirra til Grindavíkur. Skipstjórnarmenn sögðu að það hefði verið aðgæsluleysi að nota ekki „labb - rabb“ stöðvar við að koma boðum á milli þess sem fylgdist með leiðarljósunum og þess sem stýrði skipinu;
- að skipstjórnarmenn gátu þess að bót yrði að ef siglingaleiðin yrði mörkuð með staurum eða baujum lengra út en gert er. Tveir staurar (súlur) marka leiðina að vestanverðu næst hafnar múlunum. Fjölgun leiðarmerkja (staura eða bauja) yrði sérstaklega til bóta fyrir skip sem væru með gálga og annan búnað sem skyggði á leiðarljósin aftur út frá stjórnþallinum eins og aðstæður væru frá stjórnþalli á m.b. Sveini Benediktssyni SU-77.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök strandsins sé aðgæsluleysi við stjórn og siglingu skipsins.

Nefndin vill vekja athygli á að skipverjum er ekki kennt að handstýra skipum og í mörgum tilvikum eru það aðeins skipstjóri og stýrimaður sem geta handstýrt skipinu. Getu komið upp tilfelli þar sem fylgjast þarf með leiðarmerkjum þar sem mikillar nákvæmni við stjórnun skips er þörf. Verður það að teljast varhugavert að fela óreyndum mönnum að fylgjast með og segja til um siglingu skips eftir leiðarljósum þar sem litlu má skeika í stefnu skips svo að illa fari. Það þurfi talsverða leikni til að fylgjast með því hvort skip fylgi leiðar-

línu eða lendi út úr henni. Nefndin telur það ekki rétta þróun í öryggismálum sjómanna að ekki séu kennd undirstöðuatriði í að handstýra skipi svo að skipstjórnamenn geti sinnt sínum skyldustörfum við að annast stjórn skipsins, þ.e. skipstjórans að segja til um siglingu skipsins en ekki að taka við boðum annarra skipverja til þess.

Vill nefndin sérstaklega vekja athygli á því að nokkur sambærileg atvik hafa orðið á síðustu árum þar sem skip hafa strandað og skipstjórinn verið við stýrið en aðrir óreyndir skipverjar átt að fylgjast með leiðarmerkjum og segja skipstjóranum til um siglinguna.

ÁBENDINGAR:

Varðandi ábendingu skipstjórnamanna um fleiri leiðarmerki til að marka siglingarennuna lengra út telur nefndin rétt að taka hana til rækilegrar skoðunar og fjölga leiðarmerkjum ef það er talið gert. Skipstjórnamenn verða þó að huga vel að því hver á sínu skipi hvernig aðstaða er um borð til að fylgjast með leiðarmerkjum af stjórnþalli. Má t.d. geta þess að það getur verið þörf á að skipstjórnamaður fari upp á stýrihús til að fylgjast með leiðarmerkjum ef þau sjást ekki af stjórnþallinum sjálfum við aðstæður sem reyndust vera um borð í þessu skipi. Í slíkum tilvikum ber að nota talstöðvar til að bera boð á milli skipstjóra og stýrismanns ef þörf krefur eða nota talstöðvar ef þær eru fyrir hendi.

Nr. 041 / 00

3. Arney KE-50, strandar í innsiglingunni til Sandgerðishafnar

Hinn 24. janúar 2000 var m.b. Arney KE-50 siglt út úr Sandgerðishöfn áleiðis á miðin til veiða með netum. Veður: hæg, ládautt, þokusúld.



Arney ©Olgeir Sigurðsson

M.b. Arney KE-50, skipaskr.nr. 1416, var smíðuð í Noregi 1975 úr stáli; stærð 346,51 brl, 475,0 bt, lengd 43,57 m, breidd 8,20 m, dýpt 6,50 m, vél Wichmann 920 kW, árgæð 1974. Fjöldi skipverja: 13.

Þegar siglt var úr höfn var lágsjávað eða nálægt fjöru. Skipstjóri var við stýrið en tveir skipverjar voru á stjórnþalli til að segja skipstjóra til um siglinguna, þ.e. fylgjast með leiðarmerkjum. Skömmu eftir að komið var út fyrir hafnarmúlana gekk þokubakki yfir og misstu aðstoðarmenn sjónir á leiðarmerkjum. Smá stund leið og sá þá skipstjóri til leiðarmerkja og að skipið var komið of vestarlega í siglingarennunni. Hugðist hann snúa skipinu inn í rennuna aftur en í því strandaði það og sat fast. Þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir tókst ekki að losa skipið strax af strandstað.

Skipið losnaði af strandstað fyrir eigin vélaraffli 4 klst síðar þegar fallið hafði að.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagði að skömmu áður en hann sigldi út úr höfn hafi gengið yfir niðdimm þoka en birt aftur;
- að samkvæmt skýrslum skipverja var skyggni takmarkað.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök strandsins hafi verið óaðgæsla við stjórn og siglingu skipsins.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin vill vekja sérstaka athygli á að í þessu tilviki er það skipstjóri sem annast að stýra skipinu en felur öðrum skipverjum að fylgjast með leiðarmerkjum og segja sér til. Er þetta andstætt grundvallarreglum um störf skipstjóra þar sem ætlast er til að hann stjórni siglingu skipsins en taki ekki við boðum frá öðrum.

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

Nr. 059 / 00

4. Haukur GK-25, tekur niðri í innsiglingunni til Sandgerðishafnar

Bv. Haukur GK-25, skipaskr.nr. 2107, var smíðaður í Noregi 1984 úr stáli; stærð 479,35 brl, 742,0 bt, lengd 46,85 m, breidd 10,09 m, dýpt 7,10 m, vél Wichmann 1495 kW, árgerð 1984. Fjöldi skipverja: 13.

Hinn 30. október 1998 kl. 00:00 (miðnætti) var bv. Haukur GK-25 við norðurkant suðurbryggjunnar í Sandgerðishöfn, stb.-síða að bryggju.

Þegar farið var frá bryggjunni um kl. 00:20 var fastsetningarendi settur upp á endann á bryggjunni og bakkað í afturspring og skipinu snúið þar til það stefndi sem næst í hafnarmynnið. Var siglt af stað og snúið til bakborða. Varð að bakka stutta stund og sigla síðan áfram til að ná snúningnum í hafnarmynnið. Þegar skipið var í bakborðssnúningi á siglingu frá bryggjunni tók það niðri og hallaðist til bakborða og skreið skipið eftir malarkambi eða hrúgu að því er talið var. Heyrðust skruðningar þegar skrúfan tók grjótið og sendi það gegnum skrúfuhringinn.

Við þessar aðstæður var ekkert annað að gera en reyna að sigla skipinu út úr höfninni og út siglingarrennuna og var það gert. Ekki kom neitt sérstakt í ljós að sögn skipstjóra og var skipinu haldið áfram til veiða. Seinna komu í ljós skemmdir á skrúfu og var skipið tekið á þurr til viðgerða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að framkvæmdir við dýpkun hafnarinnar í Sandgerði höfðu staðið yfir um tíma þegar skipið tók niðri. Var um að ræða sprengingar og uppgröft. Tilkynningar höfðu verið gefnar um framkvæmdir við höfnina;
- að skipið risti um 6 metra (+ -). Þar af leiðandi þurfti að sæta sjávarföllum við siglingu skipsins í og úr höfn;
- að skipstjóri sagði að hann hefði oft siglt skipinu inn í Sandgerðishöfn og snúið því í höfninni án nokkurra vandræða. Hann sagði að venjan væri að sigla inn og út úr höfninni á þessu skipi þegar hásjávað væri. Siglt var frá bryggjunni skömmu fyrir háflóð;

- að hafnaryfirvöldum í Sandgerði var ekki tilkynnt um atburðinn þegar í stað. Var ekki tilkynnt um atvikið fyrr en nokkrum dögum síðar

NEFNDARÁLIT:

Nefndin vill benda á að skipstjórnarmanni ber að koma tilkynningum um komu og burtför til hafnaryfirvalda en hafnaryfirvöld eiga ekki að þurfa að biðja um slíkar upplýsingar.

Við slíka tilkynningu fengi skipstjórnarmaður þær upplýsingar sem vitað er um varðandi framkvæmdir við höfnina. Skipstjórnarmenn sem hafa fengið tilkynningar um framkvæmdir við hafnar, s.s. dýpkanir eða framkvæmdir við bólvirki, þurfa að afla sér upplýsinga frá hafnaryfirvöldum um ástand í höfninni á hverjum tíma. Skipstjórnarmenn geta ekki ætlast til að tæmandi upplýsingar varðandi framkvæmdir og ástand í höfninni komi frá hafnaryfirvöldum til hvers einstaks skips heldur ber skipstjórnarmönnum að leita eftir upplýsingum. Þegar um er að ræða sprengingar til að dýpka höfn verða oftast dýpisbreytingar (grynnkun) sem ekki er hægt að upplýsa um af neinni nákvæmni fyrr en grafið hefur verið út og dýpi mælt. Er þetta sérstaklega áriðandi fyrir siglingu skipa með mikla djúpristu miðað við dýpi í höfninni.

Framkvæmdir við dýpkun hafnar hafa alltaf einhver óþægindi í för með sér fyrir sjófarendur en taka þarf tillit til þess að með þeim framkvæmdum er verið að bæta öryggi og aðstæður fyrir skipin.

Nefndin telur að í ljósi þess, að um umfangsmiklar framkvæmdir við dýpkun hafnarinnar var að ræða og ljóst að ekki væri hægt að upplýsa af öryggi um ástand í höfninni hvað varðar dýpi, hefði verið ráðlegra að sigla skipi með svo mikla djúpristu til annarrar hafnar á meðan á framkvæmdum stóð.

Nr. 062 / 00

5. M.s. Goðafoss tekur niðri í innsiglingunni til Húsavíkur

Hinn 26. maí 2000 var m.s. Goðafoss á siglingu inn til Húsavíkurhafnar. Veður: hægviðri (austnorð-austan andvari), bjartviðri.



Goðafoss(c)|Hilmar Snorrason

M.s. Goðafoss er ekki á íslenskrí skipaskrá. Skipið er skráð á Antigua - Barbuda, skráningarnúmer 2720, var smíðað í Þýskalandi 1982 úr stáli; stærð brl, 5503 bt, lengd 106 m, breidd 19 m, dýpt m, vél kW, árgæð. Fjöldi skipverja:

Þegar 1,5 - 2,0 sml voru eftir að höfninni var vélarafli minnkað og siglt á mjög hægri ferð þegar nálgast höfnina. Þegar skipið var stöð eina og hálfu skipslengd suður eða suðvestur af enda Norðurgarðs tók skipið tvisvar niðri. Var skipinu siglt áfram og að bryggjunni. Eftir að komið var að bryggju var fenginn kafari til að kanna skemmdir á skipinu.

Við köfun kom í ljós dæld á botni skipsins stb.-megin aftarlega og að skrufublöð voru skemmd, bogin og brotin. Ákveðið var að skipinu yrði siglt til Akureyrar til viðgerðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagði að samkvæmt korti og dýpismælingum frá Siglingastofnun Íslands frá september 1998 ætti minnsta dýpi á stórstraumsfjöru að vera 6,60 metrar. Rista skipsins var sögð hafa verið 6,40 metrar;
- að fenginn var kafari til að kafa og skoða ummerki á sjávarbotni. Kafarinn taldi sig hafa fundið ummerki á sjávarbotni er gætu skýrt hvar skipið var þegar það tók niðri eða staður um 66°02'590 N og 17°21'175 V. Minnsta dýpi var mælt 6,2 metrar. Köfunin fór fram þegar lágsjávað var eða nálægt hálfjöru;
- að samkvæmt hafnarkorti útgefnu af Sjósmælingum Íslands er skráð dýpi 4,70 m á þeim stað sem ummerki á sjávarbotni voru;
- að við köfun, þegar leitað var eftir hvar skipið hefði tekið niðri, kom í ljós að ummerki á botngróðri voru augljós á þaranum eins og eftir

sláttuvél. Var stefna farsins í 240° eða 230° - 270° eins og fram kemur í skýrslu kafara;

- að þegar skipinu var siglt inn í höfnina var útfall og vantaði um 2 tíma í fjöru.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök þess að skipið hafi tekið niðri, að því hafi verið siglt of sunnarlega og út úr leiðarlínu á leið sinni inn í höfnina.

Leiðarlína liggur nærri grynningu og þegar svo djúpristu skipi, sem Goðafoss er, er siglt inn á grunnt hafnarsvæði þarf að huga vel að siglingu með hliðsjón af leiðarmerkjum og fara ekki út af markaðri leið nema tryggt sé að nægjanlegt dýpi sé fyrir skipið. Sérstaka aðgæslu þarf að viðhafa við siglingu inn í höfn á útfalli ef dýpi er takmarkað.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur nauðsynlegt að gera breytingu á leiðarmerkjum sem leiða í r/v 113°5 og færa þau norðar svo að þau gefi leiðarlínu um r/v 080° eða setja ný merki er marki þá leiðarlínu sem gefi stjórnendum stórra og djúpristra skipa, sem leggjast eiga að Norðurgarðinum, meira svigrúm til að snúa skipinu að bryggjunni.

Nr. 064 / 00

6. Seley SU-210, tekur niðri í innsiglingunni til Grindavíkur

GÖGN Í MÁLINU:

Lögregluskýrsla
Rannsókn nefndarinnar



Seley ©Olgeir Sigurðsson

Skipaskr.nr. 1556, Smíðuð á Akranesi 1980 úr stáli; Stærð 404,48 brl, 594,0 bt, Lengd 46,68 m, breidd 9,00 m, dýpt 6,40m, Vél Wichmann 1499 kW, árgæð 1980. Fjöldi skipverja: 14.

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

Hinn 14. febrúar 2000 um kl:05:30 var m.b. Seley SU-210 að koma inn í Grindavíkur til löndunar með u.þ.b. 730 lestir af loðnu, sem er full lestu á skipinu. Veður: Allhvöss SA átt, talsverður sjór og snjóugga.

Þegar komið var inn í innsiglingarennuna misti skipstjóri stjórn á skipinu með þeim afleiðingum að það tók niðri rétt áður en komið var inn í höfnina. Skipið rakst utan í kant en festist ekki og komst af eigin rammleik að bryggju. Við skoðun á skipinu kom í ljós að skemmdir höfðu orðið á stjórnborðs andveltukili og einhverjar dældir komu á botninn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra hafði spáð illa og því ekki um annað að gera en drífa sig inn;
- að sögn skipstjóra var stjórnhæfni skipsins afar léleg við þessar aðstæður;
- að skipið lá mikið fram vegna lestu;
- að stýri hafði of lítið skúfuvatn;
- að veður og sjór hefði verið stjórnun skipsins óhagstæð;

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök þess að skipið tók niðri hafi verið vanmat skipstjóra á aðstæðum og stjórneiginleikum skipsins.

Nr. 079 / 00

7. Sindri GK-42, strandar á siglingu úr höfn í Grindavík

GÖGN:

Lögregluskýrslur,
Gögn Siglingastofnunar,
Gögn RNS



Sindri ©Sverrir Aðalsteinsson

M.b. Sindri GK-42, skipaskr.nr. 1213, var smíðaður á Akureyri 1972 úr stáli; stærð 111,54 brl, 182,00 bt, lengd 25,89 m, breidd 6,70 m, dýpt 5,60 m, vél MWM 478 kW, árgærd 1971. Fjöldi skipverja: 4.

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

Hinn 24. júlí 2000 var m.b. Sindri GK-42 á siglingu út úr Grindavíkurhöfn. Veður: gott, sjóllítið.

Bátum var siglt úr höfn og átti að leiðrétta áttavita fyrir utan höfnina. Siglt var eins og leið lá út á milli hafnarmúlanna en þegar komið var suður fyrir syðra mastur er markar siglingaleiðina lenti skipið vestur úr siglingaleiðinni og strandaði.

Óskað var eftir aðstoð hafnsögumanns og var hafnsögubáturinn kominn fljótlega á vettvang og eftir að dráttartaug var komið á milli bátanna var m.b. sindri GK-42 dreginn af strandstað. Eftir að m.b. Sindri GK-42 losnaði af strandstaðnum sigldi hann fyrir eigin vélarafli inn til hafnar þar sem kafari skoðaði botn skipsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri var sjálfur við stýrið. Hann sagði að ekki hafi verið neinn um borð sem hann treysti til að stýra eða fylgjast með leiðarmerkjunum og segja sér til varðandi siglinguna;
- að þetta var fyrsta ferð skipstjórans með þetta skip og hann óvanur því;
- að þegar umrætt atvik varð var nálægt háfjörú;
- að lögskráning skipverja var ekki í lagi. Skipstjóri sagði aðspurður af lögreglu að enginn væri lögskráður á skipið. Samkvæmt gögnum lögskráningarstofu voru fjórir menn skráðir þennan dag. Skráður skipverji ekki um borð en um borð óskráður maður, auk þess sem um borð var maður sem sagðist ekki vera skipverji, en fengið að fara með þessa ferð, en hann var skráður;
- að haffæri skipsins rann út 9. júlí en var innan þess ramma sem Siglingastofnun fer eftir enda var unnið að lagfæringum á skipinu fyrir skoðun.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök strandsins sé óaðgæsla við stjórn og siglingu skipsins. Skipstjóri gat ekki fylgst með leiðarmerkjum á fullnægjandi hátt á meðan skipinu var siglt úr höfn en leiðarmerkin eru aftur undan skipinu sem er á leiðinni úr höfn.

Nefndin ítrekar fyrri ályktanir varðandi nauðsyn á að skipverjar kunni að stýra skipi svo að skipstjóri geti sinnt þeim skyldum sínum að annast stjórnun á skipinu.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin vill benda skipstjórnarmönnum á að tryggja ávallt öryggi skipsins við siglingu, sérstaklega þar sem mikillar nákvæmni er krafist. Í áhöfn þeirra sé ávallt skipverjar, sem geta handstýrt þegar þess er þörf. Einnig bendir nefndin á að það er skylda skipstjóra að sjá til þess að undirmenn fái tillhlíðilega þjálfun, í þessu tilfelli að stýra skipinu skammlaust, sem öðrum þeim störfum sem fylgja góðri sjómennsku.

Nr. 089 / 00

8. M.s. Baldur steytir á skeri skammt frá Flatey

Hinn 31. ágúst 2000 kl. 19:31 fór m.s. Baldur frá Brjánslæk áleiðis til Flateyjar og Stykkishólms. Veður norðaustan 3-4 vindstig, sjólitíð.



Baldur ©Jón Sigurðsson

M.s. Baldur, Breiðafjarðarferja, Skipaskr.nr. 2044, Smíðaður á Akranesi 1990 úr stáli; Stærð 301,65 brl, 645,0 bt, Lengd 39,40 m, breidd 9,20 m, dýpt 6,60 m, Vél: Caterpillar 1038 kW, árgerð 1990. Fjöldi skipverja: 7.

Fátt segir af ferðum skipsins þar til það var þvert af Langey og var stefnan þá laust austan við Brimskeríð. Sigldur hraði var um 11 sml. Á stjórnþalli höfðu verið ásamt vakthafandi skipstjórnarmanni háseti og stýrimaður. Stýrimaðurinn var að bjástra við neftóbaksbauk. Vildi þá ekki betur til en að hann missti neftóbak úr bauknum niður á kortaborðið. Vakthafandi skipstjórnarmaður fór að aðstoða stýrimanninn við að ná upp tóbakinu af borðinu og útbjó kramarhús til að koma því í baukinn aftur. Ekki gekk vel að koma tóbakinu í baukinn og eitthvað dvaldist vakthafandi skipstjórnarmaður við þetta.

Þegar skipstjórnarmaðurinn sneri sér til að huga að siglingu skipsins því það átti að vera að

nálgast Brimskeríð kom í ljós það hafði borið lítills háttar af leið til vesturs og stefndi á Brimskeríð og átti stutt eftir. Skipstjórnarmaður greip þegar í stað til þess að láta báðar vélarnar vinna af fullu affli aftur á bak en gerði sér fulla grein fyrir að skipið myndi lenda á skerinu. Lenti skipið á skerinu en var bakkað frá því fljótlega þar sem aðdjúpt er að því.

Var höggið talsvert þegar skipið steytti á skerinu og við það slösuðust þrír skipverjar og þrír farþegar. Voru þegar í stað gerðar ráðstafanir samkvæmt neyðaráætlun og þar með tilkynnt um atburðinn til útgerðar. Við athugun á skemmdum kom í ljós að gat var á stafnhylki. Var skipinu siglt til Flateyjar þar sem frekari skoðun fór fram á skipinu en síðan var því siglt til Stykkishólms.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórnarmaður taldi að straumur hafi borið skipið af leið en stórstreymt var, vesturfall, Höfuðdagsstraumur;
- að siglingaleið skipsins liggur mjög nærri Brimskerinu eða í um 25 metra fjarlægð;
- að um borð voru 11 farþegar og 7 skipverjar;
- að ekki er nema einn maður á vakt á stjórnþalli skipsins þegar það er á siglingu milli hafna;
- að sögn skipstjórnarmanna virkaði neyðaráætlun skipsins eins og til var ætlast. Unnið var samkvæmt skilgreiningu um hættuástand en ekki neyðarástand.

NEFNDARÁLIT:

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

Atvik þetta sýnir nauðsyn þess að skipstjórnarmenn sinni engum öðrum störfum á stjórnþalli en þeim er varða stjórn og siglingu skips. Allt er veldur truflunum á stjórnþalli s.s. óþarfa umferð manna og annað sem leitt getur athygli skipstjórnarmanns frá stjórnun skipsins skal forðast.

Nefndin telur að ástæða sé til að hafa tvo menn á vakt á stjórnþalli á farþegaferjum, skipstjórnarmann og háseta eða annan skipverja, þegar skip er á siglingu milli hafna og að aðstoðarmanni, háseta eða öðrum, sé gerð grein fyrir starfsskyldum hans á stjórnþalli, þ.e. að fylgjast

með öllu sem verður á leið skips og tilkynna skipstjórnarmanni ef eitthvað athugavert verður á leið þess

Nr. 109 / 00

9. M.s. Villach strandar austur af Grundartangabryggju í Hvalfirði

M.s. Villach er ekki á íslenski skipaskrá, var smíðað úr stáli; stærð brl, 4769 bt, lengd 115,86 m, breidd 17,00 m, dýpt 9,00 m. Fjöldi skipverja: 12.

Hinn 25. nóvember 2000 var m.s. Villach á siglingu til Grundartangahafnar. Veður: austlæg átt 4 vindstig.

Var skipinu siglt inn Hvalfjörð og ætlaði skipstjóri að fara vel inn fyrir bryggjuna á Grundartanga áður en hann sneri skipinu að henni. Var skipinu siglt á 2,5 sml. hraða og snúið til norðurs og átti síðan að snúa til vesturs að bryggjunni en í því strandaði skipið. Var hálfallið út þegar skipið strandaði og sat það fast. Skipið var fullstað.

Skipverjar mældu sjávardýpi umhverfis skipið og var þá ljóst að það stóð í framendann. Var dælt sjó í aftari kjölfestugeyma og skutpró til að breyta stafnhallanum áður en reynt var að draga það á flot. Skipið náðist á flot á næsta flóði með aðstoð tveggja dráttarbáta. Talsverðar skemmdir urðu á botni skipsins

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagði að ástæða strandsins hafi verið að hann sneri skipinu of seint til vesturs (til bakborða);
- að um borð í skipinu var til nýlegt hafnarkort af höfninni á Grundartanga;
- að skipstjóri sagði að hann hefði komið yfir tuttugu sinnum til Grundartanga en í síðustu ferð skipsins hefði hann lent of nálægt bryggjunni og lent á horni hennar með síðu skipsins. Hann hefði ætlað að koma í veg fyrir það með því að fara aðeins inn fyrir bryggjuna áður en hann sneri skipinu að henni;
- að ratsjá og dýptarmælir voru í gangi en ekki fylgst reglulega með þeim;

- að skipstjóri sagðist ekki kvarta undan höfninni á Grundartanga en mikil ljósadýrð gæti villt um fyrir mönnum. Taldi hann að það gæti orðið til bóta ef sett væru rauð eða græn leiðarljós á bryggjuna er leiddu aðeins fyrir austan hana svo að skip lendi ekki á bryggjuhorninu

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að ónákvæmni í stjórnun skipsins hafi orsakað strandið.

TILLÖGUR TIL ÚRBÓTA:

Nefndin telur að ástæða sé til að taka alvarlega ábendingu skipstjóra um leiðarljós er leiddu upp með norðausturkanti bryggjunnar. Er þetta sérstaklega þýðingarmikið þegar sterkir austlægir vindar blása í Hvalfirði.

SLYS Á BÁTUM UNDIR 12 BRL:

Nr. 010 / 00

1. Ragnar Björn KE-115, hætt kominn við að losa línu úr festu

M.b. Ragnar Björn KE-115, skipaskr.nr. 7372, var smíðaður í Danmörku 1992 úr trefjaplasti; stærð 6,85 brl, 4,95 bt, lengd 8,26 m, breidd 2,66 m, dýpt 1,75 m, vél Cummins 148 kW, árgert 1992. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 26. janúar 2000 var m.b. Ragnar Björn KE-115 að veiðum 10-12 sml norðnorð-vestur af Sandgerði. Veður: vestanátt 5 vindstig, kaldaskítur, þungur sjór af vestri.

Skipverjinn var að draga línuna þegar hún festist í botni. Skipstjórinn reyndi að losa línuna með því að sigla í hring. Var híft af fullu afli á línuvindu og lá línun beint niður með síðu bátsins. Við það hallaðist báturinn talsvert til stjórnborða. Skyndilega kom sjór yfir stefni bátsins sem braut tvo glugga á stýrishúsi og flæddi inn og yfir tæki og annað. Einnig kom talsverður sjór (saup vel) yfir borðstokk bátsins stjórnborðsmegin fyrir aftan stýrishúsið þegar aldan gekk yfir stefni bátsins.

Skipstjóri skar á línuna og hafði samband í talstöð við TFA og tilkynnti um ástand en talstöðin var eina tækið sem virkaði eftir að sjórinn braut gluggana og flæddi inn í stýrishúsið.

Tókst skipstjóra að sigla bátnum fyrir eigin vélarafl til hafnar en óskaði eftir að einhver fylgdist með honum til hafnar. Komu tveir bátar á vettvang fljótlega og fylgdu honum inn til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagði að aðkúplað hafi verið þegar atvikið átti sér stað en báturinn ferðlaus;
- að um er að ræða skráðan opinn bát en með fjögur austurop á hvorri síðu. Austurop þessi eru með rennilokum en að sögn skipstjóra eru austuropin opin allan tímann sem báturinn er á sjó. Hæðin frá sjólinu og upp í austuropin hafi verið 20-30 cm;
- að eftir að skorið var á línuna hafi verið um 20 cm jafndjúpur sjór á þilfari bátsins auk þess sem sjór var í stýrishúsi og lúkar. Í lúkar var sjór vel upp á mjóalegg;
- að í bátnum var sjálfvirk tilkynningarkerfi og því voru upplýsingar fyrir hendi í landi um staðsetningu bátsins allan tímann fram að óhappinu;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa þurft að draga neitt af siglingu bátsins úr höfn í Sandgerði og á miðin vegna veðurs

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök atviksins hafi verið óaðgæsla við að hífa í línu sem var föst í botni. Við átakið frá línuvindunni hafi báturinn hallast talsvert og verið þvingaður í sjóinn svo að hann gat ekki fylgt öldunni eftir. Leiddi þetta til þess að það braut á bátnum eins og skeri.

Þess má geta að gæta verður mikillar varúðar við að draga línu sem föst er í botni og ofbjóða ekki bátnum með sterkri fiskilínu og öflugri línuvindu en átökin við hífingu geta hæglega raskað stöðugleika bátsins.

Nr. 016 / 00

2. Auðbjörn ÍS-17 sekkur við bryggju á Barðaströnd

Hinn 20. nóvember 1999 var m.b. Auðbjörn ÍS-17 bundinn við gömlu bryggjuna á Brjánslæk og var stjórnborðssíðan að bryggju. Veður: suðvestan 3 vindstig, þurr, skýjað, lítill sjór.



Auðbjörn ©Sigurður Freyr Árnason

M.b. Auðbjörn ÍS-17, skipaskr.nr. 1888, var smíðaður í Noregi 1987 úr trefjaplásti; stærð 8,91 brl, 8,48 bt, lengd 9,90 m, breidd 2,94 m, dýpt 1,20 m, vél Cummins 96 kW, úrgerð 1987. Fjöldi skipverja: 2.

Báturinn hafði verið bundinn við bryggjuna í 3-4 daga vegna óhagstæðs veðurs en báturinn var gerður út til veiða á beitukóngi. Að kvöldi 20. nóvember um kl. 21:00 til 22:00 kom eigandinn um borð. Var vél gangsett og hugað að öðrum þáttum er varða bátinn.

Snemma morguns 21. nóvember var eiganda tilkynnt að báturinn væri sokkinn. Kom eigandinn að skömmu síðar og kom þá í ljós að netarúlla á stjórnborðssíðu var útslegin og hafði fest undir neðsta þrepi stiga á bryggjunni. Þegar eigandinn kom að var hálfallið út og tókst honum að losa netarúlluna undan stiganum en sigla bátsins var föst í fríholtum á bryggjunni.

Báturinn náðist á flot daginn eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að haffærisskirteini bátsins var útrunnið;
- að háflóð var við Brjánslæk milli kl. 05:20 og 05:58 hinn 21. nóvember, straumur stækkaði;
- að sögn eiganda var báturinn bundinn við bryggjuna á hefðbundin hátt;
- að lest bátsins var skilin eftir opin.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök þess að báturinn sökk hafi verið að netarúlla eða síða bátsins hafi á fjörunni fest undir stiga eða klæðningu á bryggjunni sem hafi leitt til þess að á aðfallinu hafi báturinn hallast og sjór runnið inn í hann. Allar líkur benda til

að báturinn hafi sokkið milli kl. 01:00 og 03:00 um nóttina.

Nefndin vill vekja athygli á því að brýn nauðsyn er fyrir eigendur smábáta að huga vel að frágangi báta við bryggjur og sérstaklega þegar stórstreymi er. Getur verið nauðsyn á að líta eftir bátum um liggjandann og byrjun aðfalls þótt veður gefi ekki beint tilefni til þess.

Nr. 020 / 00

3. Gunni RE 51 ferst á siglingu vestur af Akranesi, einn skipverja ferst

GÖGN Í MÁLINU:

Endurrit sjóprófs
Lögregluskýrslur
Skýrsla Landhelgisgæslunnar
Skýrsla frá Tilkynningarskyldu
Skýrsla skipaverkfræðings, ER
Gögn frá Siglingastofnun
Vottorð veðurstofu
Sjókort

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. Apríl 2002 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrassyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.
(Athugasemdir bárust nefndinni)



Gunni ©

Skipaskr.nr. 1319,
smíðaður í Hafnarfirði
1973 úr furu og eik
(skarsúðaður); stærð 10,9
brl, 13,9 BT, mesta lengd
11,70m, skráð lgd.
10,70m breidd 3,36 m,
dýpt 1,34m, aðalvél
Perkins 122 kW, árgætt
1998. Fjöldi skipverja: 2.

Mánudaginn 14. febrúar 2000 um kl. 10:05 sigldi m/b Gunni RE 51 út frá Reykjavíkurhöfn áleiðis til veiða með þorskanet. Veður: SSA 5 vindstig.

Siglt var með stefnu á miðin við Baulurif, þar sem skipverjar hugðust leggja netin og snúa síðan aftur til hafnar. Eftir um það bil einnar klukkustundar siglingu (fyrir opnum Hvalfirði) var breytt um stefnu með mið á Forina, eftir að skipstjóri fékk upplýsingar frá skipstjórnarmanni báts sem var að veiðum utar á Faxaflóa, að þar væri sæmilegt veður.

Um borð í Gunna RE 51 var búnaður sem sendi sjálfvirk tilkynningar um staðsetningu bátsins með reglulegu millibili. Síðasta tilkynning frá bátinum var móttækin kl. 11:35.

Um kl. 12:05, þegar um 1,5-2 sjómíllur voru að þeim stað er skipstjóri hugðist leggja netin, reið ólag undir bátinn bakborðsmegin að aftan sem lagði hann umtalsvert til stjórnborða svo að sjór var vel inn á þilfarið. Báturinn rétti sig ekki aftur.

Skipstjóri var í stýrishúsi við stjórn bátsins en hásetinn í lúkar undir stýrishúsi. Hásetinn kom þegar í stað upp í stýrishús (innangengt) og hófust skipverjar handa um að opna stýrishúshurðina til að komast út. Hurð opnaðist út og þar sem sjór lá á henni að utanverðu áttu þeir í erfiðleikum með að opna. Með sameiginlegu átaki tókst þeim að opna hurðina og fór skipstjórinn þegar í stað að gúmmíbjörgunarbáti sem var í sæti ofan á vélarúmskappa aftantil bakborðsmegin. Skipstjóri losaði gúmmíbjörgunarbátinn og blés hann sig út á hvolfi, en skipstjóri rétti hann við og kom sér upp í hann með erfiðismunum.

Eftir að skipstjórinn var kominn í gúmmíbjörgunarbátinn fór hann að huga að hinum skipverjanum en hann sást hvergi. Var m/b Gunni RE 51 þá sokkinn að aftan og aðeins framhlutinn upp úr sjó og hluti stýrishúss. Skömmu síðar snerist báturinn á hvolf og sökk hratt.

Skipstjórinn jós sjó úr gúmmíbjörgunarbátinum sem hafði komið í hann við að blásast upp á hvolfi, fann neyðarsendinn og gangsetti hann.

Kl. 12:27 bárust til stjórnstöðvar Landhelgisgæslunnar boð frá flugstjórn um að heyrst hefði í neyðarsendi og voru þegar í stað gerðar ráðstafanir til að huga að því.

Kl. 13:48 kom TF-LÍF auga á gúmmíbjörgunarbátinn og nokkrum mínútum síðar hafði TF-LÍF bjargað skipverjanum og tilkynnti um að eins væri saknað.

Leit var fram haldið af bátum á svæðinu og TF-LÍF fram eftir degi en án árangurs.

Nefndin lét vinna ítarlega skýrslu um sjóslýs þetta, með sérstakri áherslu á stöðugleika og hleðsluástand bátsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátnum var breytt árið 1995. Þá var tréstýrishús (yfir vélarúmi) aftantil á bátnum fjarlægð og þess í stað sett plaststýrishús á stafnlyftingu framantil á bátnum, auk stigagangs úr áli aftantil bakborðsmegin fyrir vélarúm. Árið 1998 var skipt um aðalvél í bátnum og árið 1997 var settur í bátinn vökvaknúinn netaleggjari;
- að undangenginni búnaðar- og vélskoðun í október 1999 var gefið út haffærisskírteini fyrir bátinn með gildistíma til 21. október 2000;
- að engar athugasemdir eða kvaðir voru á bátnum frá Siglingastofnun Íslands
- að samþykkt stöðugleikagögn fyrir bátinn voru frá nóvember 1995 að undangenginni breytingu á bátnum þar sem hann var gerður frambyggður. Gögn byggðu á hallaprófun í nóvember 1995;
- að fyrir liggja eldri stöðugleikagögn fyrir bátinn, frá janúar 1995, að undangenginni hallaprófun í nóvember 1994, þ.e. gögn sem unnin voru rétt áður en bátnum var breytt;
- að við samanburð á léttskipsstærðum bátsins, annars vegar frambyggðum og hins vegar afturbyggðum, kemur í ljós að báturinn hefur léttst við breytinguna um 1024 kg (rúmt tonn), þyngdarpunktur flust fast að hálfum metra fram- og lækkað um 10 sm;
- að ítarleg rannsókn og samanburður á bátnum í þessum tveimur útfærslum, með tilheyrandi stöðugleikagögnum, leiðir í ljós að tölur hér að framan fást ekki staðist. Munur á þyngd og legu þyngdarpunkts of framarlega skýrist að mestu að ákvörðun og innsetning á hleðslusjólínu báts í hallaprófun 1995 er ekki fullkomlega rétt, þ.e. hleðslulína með of lítilli meðaldjúpristu og of miklum stafnhalla fram. Þetta leiðir til of lítils særýmis, sem síðan hefur þau áhrif að þyngdarpunktur lóðrétt færist upp um nokkra sentimetra;
- að við rannsókn og samanburð á léttskipsþyngd og þyngdarpunkti hefur m.a. verið gerð athugun á hliðstæðum stærðum fyrir systurskip, auk þess sem allnákvæmir útreikningar hafa verið gerðir á þyngdum og tilheyrandi þyngdarpunktum þess sem fór í land við breytingar 1995 og þess sem kom í staðinn. Sú athugun

- leiðir í ljós að báturinn hefur einungis léttst um 234 kg (ekki 1024 kg) og þyngdarpunktur báts mun aftar og um 3-4 sm ofar en niðurstaða hallaprófunar í nóvember 1995 gaf til kynna;
- að við að setja netaleggjara um borð síðar, ásamt búnaði vegna netaveiða sem ekki var um borð við hallaprófun 1995, hefur báturinn þyngst um nálægt 190 kg og þyngdarpunktur færst upp um nálægt 2 sm. Þá er tekið tillit til þess að lunningaupphækkun var gerð léttari 1996-1997 og línureнна fjarlægð;
- að meintur léttskipsþungi báts á slysstundu er 17,495 tonn, þyngdarpunktur langskips 0,123 m aftan við miðju og þyngdarpunktur lóðrétt 1,238 m;
- að birgðir um borð voru um: 280 lítrar af brennsluolíu (0,238 tonn), nálægt fullur tankur af ferskvatni eða rúmlega 200 lítrar (0,207 tonn), 10 tóm plastfiskikör í lest (0,269 tonn), eitt tómt ískar með loki á þilfari (0,035 tonn), eitt plastkar (fyrir bólfæri) á þilfari (0,026 tonn), fjórar netatrossur, níu net í hverri (1,320 tonn), átta drekar með keðjum (0,240 kg) og bólfæri með tilheyrandi (0,200 tonn). Þá er ótalin þungi áhafnar, vista og búnaðar (0,400 tonn);
- að framangreind hleðsla gefur 2,935 tonn og að viðbættri eiginþyngd báts upp á 17,495 tonn hefur meint særými báts er hann lagði úr höfn verið 20,430 tonn. Umrædd hleðsla gefur eftirfarandi djúpristu miðað við undirkant á kili: Að aftan 1,622 m, miðskips 1,343 m og að framan 1,064 m;
- að klukkan 9 um morguninn var SSA 5 vindstig (9,8 m/s) í Reykjavík, en SSA 7 vindstig (14,5 m/s) á Garðskaga. Veðurspá sem lesin var kl. 10:03 hljóðaði svo: Viðvörðun: Búist er við stormi (meira en 20 m/s á Suðvesturmiðum, Faxaflóamiðum, Vestfjarðamiðum, Norðvesturmiðum, Norðausturmiðum og Austurmiðum. Yfir vestanverðu Grænlandi er víðáttumikil 953 mb lægð sem þokast A. Veðurhorfur á miðum til kl. 18 á morgun: Suðvesturmið og Faxaflóamið: S 13-18 m/s en snýst í SV 18-23 m/s síðdegis með éljum. Minnkandi SV átt í nótt. SA 13-18 á morgun;

- að samkvæmt framburði skipstjóra voru um 5 vindstig að sunnan er þeir lögðu af stað og hafi verið svipað veður allan tímann, sjólag hafi verið ágætt en þyngri alda eftir því sem utar dróg;
- að á tímabilinu 10 til 12 er vaxandi veðurhæð á sjálfvirku veðurathuguna-stöðvunum á Garðskagavita og á Akranesi;
- að samkvæmt upplýsingum Tilkynningaskyldunnar héldu bátar í þessum stærðarflokki ekki á sjó frá Reykjavík umræddan dag;
- að á siglingu bátsins frá Reykjavík var sjálfstýring á og siglingahraðinn um 7 sjómílur á klukkustund að sögn skipstjóra;
- að síðasta merki frá sjálfvirkri tilkynningaskyldu, kl. 11:35, gaf staðsetningu $64^{\circ}16,02'N$ og $22^{\circ}13,11'V$ en fyrstu merki frá neyðarsendi komu kl. 12:20
- að kl. 13:11 hringir Tilkynningaskyldan í Landhelgisgæsluna og segir einn bát hafa misst samband við sjálfvirku tilkynningaskylduna um tólfleytið og svarar ekki í síma. Gefur upp staðsetningu $64^{\circ}16'N$ og $23^{\circ}12'V$, sem er um 17,5 sml. NV af Garðskaga. Sú staðsetning var leiðrétt 20 mín. síðar í $64^{\circ}16'N$ og $22^{\circ}13'V$.
- að með hliðsjón af fundi gúmmíbáts og upplýsingum um staðsetningu hans allt þar til hann er tekinn um borð í skip, fæst að rekhraði hans hefur að meðaltali verið um 0,90 hn í stefnu 3° .
- að með hliðsjón af meintri siglingastefnu báts, fundi gúmmíbáts og meints reks gúmmíbátsins byggt á vindi og straumum hefur staðarákvörðun slyss talin vera $64^{\circ}18,3'N$ og $22^{\circ}18,6'V$ og slystími um kl. 12:05;
- að haldin vegalengd frá Reykjavík mælist 14,6 sml, og miðað við brottfarartíma kl. 10:05, hefur meðalhraði (haldinn) verið 7,3 hn. Hraði fyrri hluta leiðarinnar hefur verið heldur meiri og seinni hluta leiðarinnar heldur minni, nálægt 7 hn;
- að vindátt og veðurhæð á slysstundu með hliðsjón af nálægum veðurathugunarstöðvum hefur verið metin sem 194° , vindhraði 14,8 m/s, sem eru 7 gömul vindstig, eða allhvass vindur. Tilsvarendi hefur sjór verið metinn sem sjór 5, eða allmikill sjór;
- að samkvæmt upplýsingakerfi Siglingastofnunar Íslands um veður og sjólag, byggt á upplýsingum frá öldudufli vestur af Garðskaga, upplýsingum frá samfelldum mælingum frá sjálfvirkri veðurathugunarstöð á Garðskagavita dagana á undan, auk annarra upplýsinga sem kerfið byggir á, fæst eftirfarandi mat: Ölduhæð á slyssað hefur að öllum líkindum verið sambland af úthafsöldu og vindöldu. Úthafsaldan hefur verið um 3,8-4,8 m há með meðalsveiflutíma innan við 10 sek og stefnu um 230° . Vindalda hefur komið úr suðaustri, um 160° , um 1,2-1,4 m há með sveiflutíma 4,5-5 sek. Samanlögð ölduhæð hefur því verið á bilinu 4,0-5,0 m með tvítoppa orkuróf (tvísjáva) á ofangreindum sveiflutímum. Þegar tvær mismunandi öldustefnur koma saman eru meiri líkindi á ólögum en annars;
- að miðað við haldna stefnu báts, um 314° rv., og skilgreinda vindstefnu 194° , er vindur að koma undir 120° á bakborða miðað við haldna stefnu, og sjór að meðaltali undir svipuðu horni. Það er því á mörkum þess að vera þvert, eða aftan við þvert. Þetta þýðir það að skipið fær drift sem þarf að leiðrétta með örfáum gráðum yfir í bak;
- að sveiflutími úthafsöldunnar á slyssað hefur verið metinn innan við 10 sekúndur, hér reiknað með um 9,0 sek. Þá hefur sveiflutími báts verið metinn 4,3 sek, og er þar byggt á mældum veltutíma í hallaprófunarástandi með leiðréttingu fyrir hleðsluástandi er hann fórst. Miðað við vind og sjó um 24° aftan við þvert, 7 hn siglingahraða, fæst að mætingartími öldu er um 10,0 sek. Það gefur sveiflutímahlutfall (bátur/alda) upp á 0,43, sem er óhagstætt gagnvart veltuhreyfingum, auk þess sem við bætist áhrif geigunar, snúnings um lóðréttan ás;
- að stöðugleiki bátsins við brottför úr höfn stóðst engan veginn kröfur, ef undanskilin er málmíðjuhæðin GM. Þannig er flatarmál undir réttiarmsboglinunni aðeins um 2/3-hlutar af kröfum, og hámarks réttiarmur aðeins rúmlega helmingur af kröfum. Við óó gráðu hallahorn er réttiarmur orðinn neikvæður;
- að samþykkt stöðugleikagögn bátsins gefa út reiknað hleðslutilvik, brottför úr höfn, þar sem

nánast öll stöðugleikagildi eru fullnægjandi. Munur á þessu útreiknaða hleðslutilviki og meintu hleðslutilviki er látið var úr höfn í síðustu sjóferðina er þessi: Stöðugleiki bátsins í halla- prófun ofmetinn, þyngd báts reiknuð of lítil, þyngdarpunktur reiknaður of framarlega og of neðarlega. Bætt við netaleggjara eftir breytingar og gerð stöðugleikagagna 1995. Brennsluolíutankar ekki fullir. Enginn ís í lest, gögn gera ráð fyrir 0,5 tonnum. Veiðarfæri á þilfari mun þyngri í reynd en gögn gera ráð fyrir, eða tæplega 1,8 tonn í stað 0,7 tonn;

- að á siglingu báts bætist við vindálag og bleytusöfnun á dekki, sem rýrir frekar stöðugleikaástand bátsins, auk þess sem við bætist sigling í öldum með tilheyrandi veltuhreyfingum sem gefur ýmist betri eða verri réttiarmsboglínu;
- að tiltölulega mikill hraði báts, miðað við aðstæður, og siglt með sjálfstýringu á, skapar frekar óhagstæðari skilyrði;
- að fríborð bátsins á siglingu hans var einungis tæpir 20 sm þar sem það var minnst, aftan við lestarlúgu, sem þýðir að aðeins þarf um 6-7° veltu í hvort borð til að taka sjó inn á þilfar;
- að þegar skipstjóri var að losa gúmmíbjörgunararbátinn varð hann þess áskynja að sjór var byrjaður að fossa inn að aftanverðu, hálfsmetra sjór yfir loftinntaki á vélarúms-stigahúsi og netatrossur á kafi í sjó;
- að gúmmíbjörgunararbáturinn var staðsettur uppi á vélarúms-stigahúsi, og þurfti skipstjóri að synda að honum, auk þess sem erfiðlega gekk að losa hann úr sylgju;
- að skipstjóri notaði ekki neyðarrofa sjálfvirkar tilkynningaskyldu, þar sem að hans sögn gafst enginn tími til þess, þurfti að halda honum inni í 15 sekúndur til að boð bærust;
- að björgunarbúningar voru geymdir í lúkar undir stýrishúsi;

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ástæðu slyssins vera að haldið var í róður við slæm veðurskilyrði og stöðugleika bátsins var ábótavant.

Veðurstofan varaði við stormi. Sjóferð var fram haldið þótt sjólag færi versnandi eftir því sem utar

dróg og bátar af þessari stærð almennt ekki á sjó. Auk veðurhæðar og slæms sjólags eru meðvirkandi þættir þessir: Vindur og sjór undir óhagstæðu horni (þvert/aftan við þvert), sem skapar á siglingu báts geigun um lóðréttan ás með tilheyrandi beitingu stýris; óhagstætt sveiflutímahlutfall báts með öldu sem hann mætir, sem ásamt því að báturinn var ekki búinn slingurbrettum skapar djúpar og tíðar veltur; lítið fríborð og möguleg bleytusöfnun á þilfari (netakassi, opið bólfærakar); beiting báts (hraði og sjálfstýring á), ólag á síðu aftan til bakborðsmegin og ekki síst ófullnægjandi stöðugleiki.

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 sjómenn taki mið af fyrirliggjandi spám um veður og sjólag.
2. Nefndin vill sérstaklega benda á gildi upplýsingakerfa um veður og sjólag eins og Siglingastofnun Íslands rekur.
3. Nefndin telur að ástæða sé til að eftir nýsmíði og breytingar á bátum í þessum stærðarflokki fari fram vigtun í landi til að tryggja sem best réttar þungastærðir.
4. Nefndin telur að endurskoða þurfi þær þungatölur sem notaðar eru í stöðugleikagögnum fyrir þyngdir veiðarfæra um borð í bátum sem þessum, þar sem þær virðast í mörgum tilvikum of lágar.
5. Nefndin bendir á að ástæða sé til að skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að auðvelda framsetningu stöðugleikagagna fyrir minnstu bátana.
6. Nefndin vekur sérstaka athygli á því að mikilvægt sé að björgunarbúningar, sem kveðið er á um að séu um borð, séu á aðgengilegum stað.
7. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fleiri en ein útgönguleið sé fær úr stýrishúsi og þaðan sé unnt að komast út í björgunarbúningum.
8. Nefndin bendir á nauðsyn þess að breyta þarf neyðarrofa á sjálfvirkum tilkynningaskyldu-búnaði þannig að augnabliks handtak nægi til að gangsetja neyðarboð.

9. Nefndin bendir á að óheppilegt sé að staðsetja gúmmíbjörgunar-bát aftantil á frambyggðum báti.
10. Nefndin telur æskilegt að öll skráningarskyld skip með heilsárs haffæri skuli búin frífljótandi neyðarsendum.

Nr. 021 / 00

4. Petra ÍS-78, tekur niðri á Tangann við Sanda í Dýrafirði er stjórnandinn sofnað

GÖGN Í MÁLINU:

Lögregluskýrslur

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



Petra ©Hreiðar Olgeirsson

M.b. Petra ÍS-78, skipaskr.nr. 2335, var smíðuð í Hafnarfirði 1998 úr trefjaplasi; stærð 7,00 brl, 5,81 bt, lengd 9,36 m, breidd 2,96 m, dýpt 1,26 m, vél Yanmar 213,24 kW, árgerð 1998. Fjöldi skipverja: 2.

Að kvöldi hinn 27. janúar 2000 var m.b. Petra ÍS-78 að koma af miðunum og á siglingu inn Dýrafjörð á leið til hafnar á Þingeyri. Veður: ??

Skipstjóri var við stjórnvöl en hásetinn sofandi í hvílu. Á siglingunni dottaði skipstjóri við stjórnvöl-in með þeim afleiðingum að báturinn tók niðri á Tanganum við Sanda. Báturinn komst án aðstoðar af strandstað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skemmdir reyndust á skúfu og stýrisstamma;
- að skipstjóri hafi sofnað við stjórn, að hans sögn;
- að skipstjóri hafi vaknað þegar í óefni var komið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin hefur ekki frekari upplýsingar um málið, en áréttar mikilvægi þess að menn haldi vöku

sinni við stjórn skips. Að gefni tilefni vill nefndin minna á að það er skylda aðila að veita henni sem bestar upplýsingar um atvik sem verða.

Nr. 024 / 00

5. Skarfaklettur GK-302 fær á sig sjó á siglingu til hafnar

Hinn 19. desember 1999 var m.b. Skarfaklettur GK-302 á siglingu til hafnar í Sandgerði. Veður: suðaustan 5-6 vindstig, vindbára.



Skarfaklettur ©Hilmar Bragi Bárðarson

M.b. Skarfaklettur GK-302, skipaskr.nr. 2280, var smíðuð í Hafnarfirði úr trefjaplasi; stærð 7,00 brl, 5,84 bt, lengd 9,46 m, breidd 2,98 m, dýpt 1,26 m, vél Cummins 187 kW, árgerð 1999. Fjöldi skipverja: 2.

Þegar báturinn var staddur 13,5 sml. frá Sandgerðishöfn á stefnunni suðaustur eða suðsuðaustur kom sjór framán á bátinn sem braut glugga á stýrihúsi svo að sjór komst í stýrihús og lúkar. Siglingatæki urðu óvirk svo og fjarskiptatæki. Var siglingu áleiðis til hafnar haldið áfram á mjög hægri ferð eftir að ástand hafði verið kannað og gluggum lokað eftir föngum.

Þegar báturinn skilaði sér ekki á réttum tíma og ekki náðist talsamband við hann var af hálfu hafnarvarðar í Sandgerðishöfn og Tilkynningarskyldu íslenskra skipa ákveðið að senda björgunarbátinn Hannes P. Hafstein út til að svipast um eftir m.b. Skarfakletti GK-302. Fundu skipverjar björgunarbátsins m.b. Skarfaklett GK-302 og fylgdu honum til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að m.b. Skarfakletti GK-302 var siglt með 1800 til 1000 snúninga álagi á vél frá því að sigling til lands hófst þar til óhappið varð. Var álagið minnkað eftir því sem veður versnaði;
- að haldinn hraði bátsins var að sögn skipstjóra 4 sml. fyrir óhappið. Álag á vél hafi verið 1800 snúningar á mín. Þegar lagt var af stað til lands en vegna veðurs hafi afl verið minnkað þegar vindur jókst og verið um 1000 snúningar þegar óhappið varð;

- að mesti snúningshraði vélar var 2300-2400 snúningar á mínútu;
- að í bátnum var um 2,6 tonn afls, 24 bjóð, 350 lítrar af olíu auk annars búnaðar;
- að hámarkshleðsla samkvæmt stöðugleika-gögnum er 6.280 kg.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök atviksins hafi verið óvarleg sigling þar sem of miklu vélarafli var beitt við óhagstæðar veðurastæður.

Nefndin telur ástæðu til að benda á að hraði báts á siglingu yfir hafsbótinn er ekki sá sami og sigldur hraði. Á svona litlu fleyi getur sigldur hraði verið meira en tvöfaldur haldinn hraði við þær veðurastæður sem voru.

Nr. 030 / 00

6. Birta Dís VE-35 sekkur í róðri vestur af Rit; mannbjörg

M.b. Birta Dís VE-35, skipaskr.nr. 2308, var smíðuð í Hafnarfirði 1999 úr trefjaplasti; stærð 7,00 brl, 5,84 bt, lengd 9,46 m, breidd 2,95 m, dýpt 1,14 m, vél Cummins 187 kW, árgæð 1999. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 3. mars fór m.b. Birta Dís VE-35 úr höfn á Suðureyri til veiða með línu. Veður: hæg breytileg átt, sjóltíði.

Bátnum var siglt á mið, svonefndan Poll, 15-16 sml vestur af Rit og línar lögð. Þegar langt var komið að draga línuna aftur, en róið var með 24 bala, hallaðist báturinn skyndilega til bakborða. Skipstjóri reyndi að sigla bátinn upp en vélin kæfði fljótlega á sér. Var hugað að í vélarrúmi og kom þá í ljós að umtalsverður sjór var þar. Skipstjórinn kallaði í talstöð kl. 20:11 eftir aðstoð og gaf upp stað 66°23'56 N og 24° 02'26 V.

Skipverjar sjósettu gúmmíbjörgunarbat og bundu hann við síðuna. Hentu þeir út dálitlu af fiski af þilfari og skutu upp neyðarblysi. Skipbrotsmönnum var bjargað um borð í m.b. Hrönn ÍS-303 rúmri klukkustund eftir að neyðarkall var sent út.

Björgunarbatúrin Gunnar Friðriksson reyndi að draga bátinn að landi en dráttartaug slitnaði og var þeim tilraunum hætt rúmlega hálfþrjú um nóttina og sökk báturinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um borð voru að sögn skipstjóra:
 - 1) 24 balar af línu og tilheyrandi búnaður ca 700 kg
 - 2) 11 380 lítra kör undir fisk, 10 í lest og 1 á þilfari ca 330 kg
 - 3) 500 lítrar af olíu ca 425 kg
 - 4) 10-20 lítrar af ferskvatni
 - 5) 5000-6000 kg af fiski
 - 6) Tveir menn ca. 200 kg
 - 7) Línuspil og tilheyrandi búnaður, línurenna ca.150 kg

8) Annar búnaður ca 50 kg
Pungi samtals a.m.k. 6870 kg

- að samkvæmt stöðugleika-gögnum, sem fyrir hendi eru fyrir bátinn, var gert ráð fyrir hámarkspunga í bátnum 4920 kg;
- að austurdælur bátsins voru tengdar flotrofum. Ekki er ljóst hvort dælur hafi verið í gangi áður en báturinn tók að hallast;
- að samkvæmt kröfu Siglingastofnunar átti að vera sérstakur viðvörunarbúnaður í bátnum er gaf til kynna ef vökvi safnaðist fyrir í honum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök skiptapans sé ofhleðsla.

Nr. 044 / 00

7. Kristín Finnbogadóttir BA-95, eldur í vélarrúmi

M.b. Kristín Finnbogadóttir BA-95, skipaskr.nr. 7022, var smíðuð Hafnarfirði 1988 úr trefjaplasti; stærð 9,49 brl, 11,13 bt, lengd 10,60 m, breidd 3,22 m, dýpt 1,48 m, vél Iveco 147 kW, árgæð 1997. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 31. mars 2000 var m.b. Kristín Finnbogadóttir BA-95 við bryggju í Rifshöfn. Veður:

Eigandi bátsins var um borð um kl. 18:00. Gangsetti hann vél bátsins og virtist þá allt vera eðlilegt um borð. Um kl. 18:10 fór hann heim til sín en skildi vélina eftir í gangi.

Hafði eigandinn verið heima hjá sér smá stund er maður kom og tilkynnti honum að eldur væri laus í vélarrúmi. FóR eigandinn strax um borð og sá að reyk lagði út um loftrásir vélarrúms. Tók hann vatnsslöngu og hóf að sprauta inn um loftrist-

ar á vélarrúmi. Varð hann þá var við að vél bátsins var stopp en hann hafði skilið hana eftir í gangi.

Skömmu síðar kom slökkvilið á vettvang og var vélarrúmið opnað. Þá virtist sem eldur væri kulnaður. Voru rafgeymar aftengdir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fram kemur í lögregluskýrslu að eldur hafi reynst vera í rafmagnstenglum fremst í vélarrúmi. Ekki fór fram rannsókn á orsök eða upptökum eldsvoðans í rafkerfinu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin getur ekki ályktað í málinu þar sem engin rannsókn fór fram á upptökum eldsins og átelur nefndin það harðlega.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að rannsókn á atburðum sem þessum fari framþannig að hægt verði að koma í veg fyrir sambærileg atvik í framtíðinni.

Nr. 045 / 00

8. Sædís SF-4 sekkur í róðri suðvestur af Hafnarnesi

M.b. Sædís SF-4, skipaskr.nr. 6396, var smíðuð í Vestmannaeyjum 1982 úr trefjaplásti; stærð 4,03 brl, 4,13 bt, lengd 7,67 m, breidd 2,27 m, dýpt 1,22 m, vél Volvo Penta 118 kW, árgerð 1990. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 30. mars 2000 um kl. 06:00 fór m.b. Sædís SF-4 frá Þorlákshöfn til veiða með handfæri. Veður: suðvestan 1-3 vindstig, suðvestan kvika.

Siglt var suður á Selvogsbanka um 15 sml frá Þorlákshöfn.

Eftir að komið var á miðin voru veiðar stundaðar til um kl. 17:45 en þá voru komin austnorðaustan 6 vindstig og kröpp kvika ofan á suðvestan öldu. Heldur bætti í vind og u.þ.b. hálfri stundu síðar voru komin 7-8 vindstig og sjólag hafði versnað. Siglt var á 5-6 sml hraða á móti veðrinu. Kom þá hnútur á bátinn stjórnborðsmegin en við það losnuðu kör með fiski í og köstuðust út í bakborðssíðu. Kom mikill sjór yfir borðstokk og báturinn lagðist til bakborða.

Er skipstjóri hugaði betur að sá hann að sjór kom inn um gat á gaffli bátsins. Skipstjóri reyndi „að sigla bátinn upp“ en án árangurs. Hafði hann

þá símasamband við nærstaddan bát, m.b. Herborgu SF-69, og skýrði frá ástandi. Á meðan skipstjóri var í símanum hafði báturinn hallast meira og var sjór farinn að flæða yfir borðstokk. lét hann skipstjóra m.b. Herborgar SF-69 vita um að báturinn væri að sökkva.

Skipstjórinn sjósetti gúmmí-björgunarbát og festi hann við stefni bátsins en fór síðan í stýrishús og ýtti á hnapp á sjálfvirka tilkynningakerfinu sem sendir beiðni um aðstoð. Hann yfirgaf síðan bátinn og fór í gúmmíbjörgunarbátinn og skar á fangalínuna. Fljótlega eftir að hann var kominn í gúmmíbátinn sökk m.b. Sædís SF-4 að aftan þar til aðeins stefnið var uppúr. Gangsetti hann neyðarsendi og gerði klár neyðarblys.

Skipbrotsmanni var bjargað um borð í m.b. Herborgu SF-69 eftir skamma stund.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að afli um borð var talinn hafa verið 2000 til 2100 kg. Um 60% afli í lest og afgangur í tveimur 380 lítra körum á þilfari. Olíuforði hafi verið um 280 lítrar;
- að sögn skipstjóra var báturinn í fyrstu veiðiferð frá því í nóvember 1999. Þó rámar hann í að hafa farið tvo róðra frá Hornafirði í janúar með línu;
- að skipstjóri sagði að ekki hafi verið fyrir hendi Viðurkenningarskírteini fyrir bátinn né að hleðslumerki hafi verið á honum;
- að ekki hafði verið gefið út Viðurkenningarskírteini fyrir bátinn þar sem fram kemur hámarks-hleðsla hans;
- að í Viðurkenningarskírteini fyrir sambærilegan bát áður en lenging fór fram kemur í ljós að hámarksþungi í bátnum má vera 1300 kg.
- að um borð var samtals þungi 3130 kg:
 - Afli 2.000 kg.
 - Fiskikör 200 kg
 - Olía 230 kg
 - Skipverji 100 kg
 - Færavindur og geymar 100 kg
 - Vél 500 kg
- að vél bátsins var aftast og var lúka yfir henni á lómum aftast. Tvær skrúfþvingur voru á lúku yfir vélarrúmi en þær voru ekki á þegar umrætt atvik átti sér stað;

- að skipstjóri telur að hallinn sem kom á bátinn eftir að hnútur lenti á honum hafi verið 30° til 40°;
- að bátnum var siglt frá Hornafirði til Þorlákshafnar í byrjun mars. Skipstjór kom þrisvar til fjórum sinnum til Þorlákshafnar til að líta eftir bátnum. Þurfti stundum að dæla úr bátnum og var það talið stafa af snjó á þilfari er bráðnað hafi um borð;
- að skipstjóri kvaðst ekki hafa haft neinar upplýsingar um hve mikið hann mátti hlaða bátinn;
- að við skoðun fulltrúa Siglingastofnunar Íslands á bátnum var gerð atugasemd við sjálfvirkan losunarbúnað gúmmibjörgunarbáts. Ekki hafði verið bætt úr því er báturinn sökk;
- að á gaffli bátsins voru tvö göt og voru þau opin á siglingunni til lands;
- að skipstjóri m.b. Herborgar SF-69 sagði að bæta mæti talstöðvasamband á svæðinu fyrir utan Þorlákshöfn. Sagði hann að ekki næðist samband fyrr en komið væri um 3 sml út frá ströndinni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök þess að báturinn sökk megi rekja til þriggja samverkandi þátta:

- a) fiskikör losnuðu eftir að hnútur kom á bátinn en sjóbúnaði þeirra var ábótavant.
- b) báturinn var mjög mikið hlaðinn.
- c) vanbúnaður á lokun vélarrúms þannig að sjór átti greiða leið til vélarúms ef sjór komst inn á þilfar.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að fiskikör séu ávallt tryggilega sjóbúin.

TILLÖGUR TIL ÚRBÓTA:

Nefndin bendir á þörf þess að settar verði reglur um hleðslu smábáta, sem bæði taki til nýrra og gamalla báta þar sem fram komi hámarkshleðsla í skírteinum þeirra.

Nr. 046 / 00

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

M.b. Dodda NS-9, skipaskr.nr. 6887, var smíðuð í Hafnarfirði úr trefja-plasti; stærð 5,46 brl, 5,85 bt, lengd 8,61 m, breidd 2,60 m, dýpt 1,30 m, vél Yanmar 139 kW, árgæð 1997. Fjöldi skipverja: 2.

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

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

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

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

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

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

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

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist vera með „pungaprófið“ og 750 kW vélstjórnarréttindi;
- að skipstjóri sagðist hafa róið 5-7 róðra frá því hann tók við stjórn þessa báts;
- að mesti ganghraði bátsins þegar hann er tómur er um 17 sml;
- að snúningshraði vélar þegar atvikið varð var 2500-2600 snúningar á mín en max. snúningur vélar var 3300 á mínútu. Sigldur hraði hafi verið um 7 sml. og ekki dregið af afli vélar þrátt fyrir aukinn vindstyrk;
- að um borð var samtals um 3.950 kg:
15 balar af línu
8 færi 75 faðmar að lengd og 8 mm í þvermál
8 línusteinar
8 belgir, heildarþungi veiðarfæra 500 kg.
300-400 lítrar af olíu ca 300 kg
20-30 lítrar af vatni ca 20 kg
2000-2500 kg af fiski þar af um 600 kg í tveimur körum á þilfari
línuspil og lagningsrenna ca 80 kg
4 kör undir fisk ca 100 kg
vél ca 500 kg
2 menn auk búnaðar ca 200 kg
- að samkvæmt Viðurkenningar-skirteini útgefnu af Siglingastofnun var burðargeta bátsins 1600 kg, þar með talið vél, eldsneyti, búnaður og skipverjar. Ekki voru hleðslumerki á bátnum;
- að ekki voru um borð færarúllur en 1 rafgeymir fyrir ræsingu vélar og 2 rafgeymar fyrir færarúllur og neyslurafmagn voru um borð;
- að loftinntök fyrir vélarrúm voru aftast við gaffl bátsins og hafi hæð frá þilfari upp í loftrás verið um 40 cm. Loftrás var úr 8 tommu plaströri;
- að á þilfarinu voru vinklar langskips til að skoðaða kör þar á um mitt á milli síða skipsins. Hæð vinkils frá þilfari var 2-3 cm. Engar aðrar festingar voru á körunum;
- að læsingarbúnaður á lúku yfir vélarrúmi var bilaður en lúkan lá á álskúffu;
- að á gaffli bátsins hafi verið tvö op með flotkúlum er hindra áttu innstreymi sjávar ef götin fóru í sjó;
- að þegar kallað var eftir aðstoð í talstöð var kallað á rás 10 VHF. Aðeins var kallað „Við

erum að sökkva“. Ekki var gefið upp skipsnafn, né staðsetning þess er sendi neyðarkallið;

- að um borð var einn vinnuflotgalli og tvö björgunarbelti;
- að teikning sem fengin var hjá Siglingastofnun og talin vera af bátnum var lögð fyrir skipverja. Þeir segja að teikningunni svipi til m.b. Doddu NS-9. Teikningin er dagsett 11. des 1998 og er sögð vegna endurbyggingar á skipinu;
- að við skoðun á bátnum 8. júní 1999 vantaði búnað til sjálfvirkar tilkynningar um ferðir skipsins og 2 flotvinnubúninga;
- að skipstjóri sagðist hafa komið með 2,9 tonn af fiski að landi í einum af fyrri róðrum;
- að samkvæmt upplýsingum er bærust til loftskreytastöðvarinnar í Vestmannaeyjum hafði nafni bátsins skipaskr.nr. 6887 verið breytt í skipaskrá en nafninu hafði ekki verið breytt á bátnum sjálfum.

NEFNDARÁLIT:

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

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

Nr. 049 / 00

10. Valdís HF-65 strandar á Álftanesi**GÖGN Í ÞESSU MÁLI:**

Lögregluskýrslur,
Gögn Siglingastofnunar,
Gögn RNS

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



Valdís ©Alfons Finnsson

M.b. Valdís HF-65, skipaskr.nr. 1756, var smíðuð á Akranesi 1986 úr trefjaplasi; Skipið var lengt 1991 og 1996; stærð 9,66 brl, 11,74 bt, lengd 11,23 m, breidd 3,02 m, dýpt 1,15 m, vél Perkins 86,40 kW, árgerð 1996. Fjöldi skipverja: 1.

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

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

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í bátinum var aðeins áttaviti og dýptarmælir sem voru í lagi. Plotter sem var í bátinum hafði bilað vegna leka á stýrishúsi en báturinn var nýlega kominn úr gagngerum endurbótum eftir að hafa sokkið;
- að haffærisskírteini skipsins gilti til ágúst 1999. Skoðanir fóru fram eftir endurbætur en ekki gefið út haffærisskírteini að því er upplýst var af Siglingastofnun Íslands.
- að skoðun fór fram á skipinu 15. mars en ekki gefið út haffærisskírteini fyrir skipið vegna athugasemda sem gerðar voru m.a. við áttavita. Skipið hafði ekki fengið haffæri eftir að það sökk í Hvalfirði í ágúst 1999.
- að skipstjórinn gat þess að á þeim tíma sem róið var frá Arnarstapa dagana fyrir strandið hafði orðið vart við leka á stýrishúsi og lak nið-

ur á siglingatæki svo þau urðu óvirk s.s. plott-er svo og talstöð;

- að skipstjóri hafði gleymt gleraugum og var því í erfiðleikum með að lesa af sjókortum sem hann sagði að hefðu verið um borð;
- að skipstjóri hafði verið við vinnu í um sólarhring þegar báturinn strandaði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök strandsins megi rekja til óaðgæslu við stjórn og siglingu skips. Báturinn hafi verið vanbúinn til siglingar auk þess sem ýmsu var áfátt í bátinum ef ekki hefur verið bætt úr því er Siglingastofnun fann athugasvert við bátinn við skoðun 13. og 15. mars 2000.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að breyting verði gerð á ákvæði laga um útivist smábáta og lengd vinnutíma þeirra er róa og sigla smábátum (bæði fiskibátum og skemmtibátum). Í ljósi fjölda tilvika þar sem slys hafa orðið á smábátum (bátum undir 15 metrum) og rekja má til ofþreytu og skorts á hvíld skipstjórnamanna eða annarra skipverja telur nefndin þörf á að núgildandi reglum verði breytt þannig að aðilum sé skylt að taka lágmarkshvöld á hverjum 24 klukkustundum. Þær reglur verða að taka mið af því að skylt er að staðinn sé vörður í skipi á meðan það er á sjó. Koma þarf í veg fyrir að bátar séu á reki á siglingaleið annarra skipa án þess að hafður sé maður á verði þótt báturinn sé á reki, þ.e. ekki á ferð.

Við rannsókn mála hefur það oft komið fram að skipverji /skipverjar leggi sig til hvíldar og enginn á verði svo klukkustundum skiptir (1-6 klukkustundir). Það hlýtur að vera hverjum manni ljóst hvaða hættu er á ferðum fyrir skip og skipverja þegar enginn er til að fylgjast með umferð svo og reki skips.

Nr. 052 / 00

11. Hrönn ÍS-303, skipverji slasast við löndun

Hinn 11. apríl 2000 var m.b. Hrönn ÍS-303 við bryggju á Suðureyri en báturinn er gerður út til veiða með línu. Unnið var við löndun úr bátnum og þarf að draga kör til á lestargólfi sem liggja inni undir þilfari. Krók frá löndunarkrana á bryggjuinni hafði verið krækt í band á kari til að draga það til svo að hægt væri að lyfta því. Þegar verið var að draga karið til slitnaði bandspottinn í karinu og við það slóst krókurinn í andlit skipverjans sem vann í lestinni og slasaðist hann.



Hrönn ©Jón Sigurðsson

M.b. Hrönn ÍS-303, skipaskr.nr. 2049, var smíðuð í Svíþjóð 1989 úr trefjaplásti; stærð 5,79 brl, 9,40 bt, lengd 9,66 m, breidd 3,28 m, dýpt 1,20 m, vél Mermaid 140 kW, árgæð 1989. Fjöldi skipverja: 2.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lokið var við að hífa 2 kör af 11 úr lestinni þegar slysið varð;
- að lestarlúka er ekki fyrir miðju skipi heldur aðeins bakborðsmegin við miðju. Þar af leiðandi eru þrjár raðir af körum þannig fyrir komið í lestinni að ekkert kar í þeim er undir lúkuopi. Þarf því að draga eitt kar úr röðunum annaðhvort fram eða aftur og síðan undir lúkuop

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er að bandspotti í kari slitnar.

Nefndin telur að aðstaða til löndunar sé varhugaverð þar sem ekkert kar í röðunum er undir lúkuopi. Við löndun komi óeðlilegt átak við að draga körin til eftir botni lestarinnar. Við þannig aðstæður þurfa skipverjar að ganga úr skugga um að sá búnaður, sem notaður er við slíkar aðstæður, sé ekki slitinn og hafi fullnægjandi styrk fyrir það átak sem hann verður fyrir.

Nr. 055 / 00

12. Lilja ÁR-10, sekkur í róðri er leki kemur að bátnum

M.b. Lilja ÁR-10, skipaskr.nr. 7182, var smíðuð á Akureyri 1988 úr furu og eik; stærð 2,91 brl, 3,59 bt, lengd 7,06 m, breidd 2,38 m, dýpt 1,00 m, vél Mitsubishi 21,0 kW, árgæð 1988. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 16. maí 2000 um kl 15:00 fór m.b. Lilja ÁR-10 til veiða með handfæri frá Arnarstapa. Veður: norðaustan 8-10 m/sek, hvítar í báru en sjólaust.

Haldið var á miðin suður af Hellnanesi og verið við veiðar þar og vestur með landinu. Var báturinn kominn á stað 2 sml suður af Dagverðará. Vind lægði er leið á daginn og var orðið ágætt veður undir kvöld.

Eftir að hafa verið að veiðum um nokkurn tíma settist skipstjóri niður í stól í stýrishúsi og hlustaði á fréttir í útvarpi og slakaði á. Í bátnum voru þrjú kör undir fisk og var búið að fylla tvö þeirra. Á meðan hann sat í stólnum varð hann við að tóma karið var komið á flot aftur í bátnum. Þegar betur var að gáð kom í ljós að sjór var í bátnum. Skipstjóri gangsetti austurdælu en önnur austurdæla átti að vera sjálfvirk og ljóst var að sú dæla hafði ekki undan.

Eftir að dælur höfðu dælt um stund varð skipstjóri var við að þær stöðvuðust báðar með stuttu millibili. Tók hann þá til við að ausa með fötu úr bátnum en sá fljótlega að hann hafði ekki undan lekanum. Þegar honum varð ljóst að sjór hækkaði í bátnum klæddist hann flotgalla og sjósetti gúmmíbjörgunarbát. Erfiðlega gekk að fá bátinn til að blása upp og sagði skipstjóri að hann hefði þurft að toga 10-15 sinnum í fangalínuna til þess að báturinn blési upp.

Þegar báturinn var uppblásinn hringdi hann úr NMT-síma í kunningja sinn sem hafði verið að veiðum á svipuðum slóðum en var kominn til hafnar á Arnarstapa. Óskaði hann eftir að þessi kunningi hans kæmi og næði í sig þar sem hann taldi bátinn vera að sökkva. Skipstjóri fór síðan í gúmmíbátinn og lenti í sjónum við það. Sökk m.b. Lilja ÁR-10 um það leyti svo að aðeins stefnið stóð upp úr. Skipbrotsmanni var bjargað um borð í m.b. Ríkey SH-405 skömmu síðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátur og búnaður var skoðaður í apríl 2000 og þá allt talið í góðu lagi;
- að tilkynnt var um atvikið til tilkynningarskyldu og lögreglu eftir að skipbrotsmanni hafði verið bjargað um borð í m.b. Ríkey SH-405 og verið var að sigla til hafnar eftir að tekið hafði verið það sem flaut upp frá bátnum.

NEFNDARÁLIT:

Atburðarás er um margt óljós og hafa ekki komið fram fullnægjandi skýringar á ýmsum mikilvægum atriðum málsins. Nefndin ályktar því ekki í þessu máli.

Nr. 069 / 00

13. Ásdís ÍS-55, strandar á Tálknafirði

M.b. Ásdís ÍS-55, skipaskr.nr. 7160, var smíðuð í Hafnarfirði úr trefjaplasi; stærð 5,9 brl, 5,15 bt, lengd 7,98 m, breidd 2,68 m, dýpt 1,53 m, vél Volvo Penta 147 kW, árgerð 1989. Fjöldi skipverja: 2.

GÖGN Í ÞESSU MÁLI:

Lögregluskýrslur,
Gögn Siglingastofnunar,
Sjókort.

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

Hinn 6. júní 2000 um kl. 14:00 til 14:30 fór m.b. Ásdís ÍS-55 frá Þingeyri til veiða með handfæri. Veður: suðaustan hægviðri, eitt til tvö vindstig, sjólaust.

Siglt var á mið sem skipverjar kalla Kópinn. Þegar þeir voru komnir þangað var skipstjórinn orðinn slappur og hugðist leggja sig en fól hinum skipverjanum að sigla um og leita lóðninga. Skipverjinn fór að lóna um á svæðinu í leit að lóðningu. Það næsta sem skipverjinn vissi af sér var að skipstjórinn kom í stýrishúsið og var báturinn þá við það að stranda. Var báturinn þá kominn það nálægt landi að ekki var ráðrúm til að koma í veg

fyrir að hann strandaði. Lenti báturinn í urðinni, á litlum hraða þar sem náðst hafði að draga úr vélarafla en mjög stórgrýtt er þar sem báturinn strandaði.

Skipverjar klæddust björgunargöllum þegar þeir sáu í hvað stefndi og þegar báturinn var strandaður var tilkynnt um atvikið til Ísafjarðarráðs. Komu bátar frá Tálknafirði á vettvang nokkru síðar og tókst þeim að draga bátinn á flot aftur og var hann síðan dreginn til Tálknafjarðar eftir að tekist hafði að stöðva leka að mestu, sem kom að bátnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn sem var á vakt mundi ekki á hvaða hraða siglt var við leit að lóðningum;
- að skipstjóri sagðist hafa tilkynnt sig úr höfn á Þingeyri en viti ekki hvort tilkynningin hafi komist til skila þar sem hann fékk ekki svar. Hann segir að erfiðleikar séu með fjarskipta-samband (talstöð) á þessum slóðum, þ.e. í Dýrafirði, en í sumum tilvikum hafi hann tilkynnt sig með því að nota síma.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að koma hefði mátt í veg fyrir þetta atvik ef varðstaða á stjórnþalli hefði verið betri.

Nr. 074 / 00

14. Jóí ÞH-108, strandar innan við Sauðanes í Öfundarfirði

Hinn 28. júní 2000, skömmu fyrir miðnætti, var m.b. Jóa ÞH-108 siglt frá Flateyri til veiða út af Dýrafirði. Veður: gott.



Jóí ©Guðmundur St. Valdimarsson

M.b. Jóí ÞH-108, skipaskr.nr. 2147, var smíðuð í Hafnarfirði 1992 úr trefjaplasi; stærð 6,11 brl, 5,79 bt, lengd 8,76 m, breidd 3,08 m, dýpt 1,54 m, vél Volvo Penta 160 kW, árgerð 1991. Fjöldi skipverja: 2.

Í eftirmiðdag hinn 29. júní þegar þeir höfðu aflað um 1800 kg var veiðum hætt og siglt áleiðis til lands. Var siglt fyrir Barðann og var skipstjór-

inn við stjórn. Var það það síðasta sem skipstjóri vissi af sér þar til um það leyti sem báturinn lenti á skeri í Öndarfirði nokkuð fyrir innan vitann á Sauðanesi. Skipstjóri sagðist hafa náð að minnka afl vélar áður en báturinn strandaði en ekki að stýra fram hjá skerinu.

Skipstjóri hafði samband við nærstadda báta og hafi m.b. Margrét ÍS- komið á vettvang skömmu síðar og dregið m.b. Jóa PH-108 á flot og síðan til hafnar á Flateyri. Einhverjar skemmdir urðu á bátnum við strandið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri taldi að hann hefði gleymt sér í um 15 mínútur;
- að báturinn strandaði skömmu fyrir kl. 18:35 þegar tilkynning barst til lögreglu;
- að skipstjóri sagðist hafa sofið aðfaranótt 28. júní og 4 klst. að kvöldi 28. áður en farið var í róður. Hafi vinnutími verið orðinn um 20 klst. þegar báturinn strandaði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök strandsins hafi verið ófullnægjandi varðstaða við stjórn og siglingu skips.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefnin ítrekar fyrri ályktanir varðandi sambærileg atvik þegar skipstjórnarmaður sofnað sem leiðir til strands. Eru slík atvik nokkuð algeng á minni bátum og er brýn nauðsyn til að takmarka lengd samfelldrar vinnu hjá sjómönnum á smábátum eins og gert hefur verið hjá öllum öðrum stéttum. Þess ber einnig að geta að útvera smábáta þar sem skipverji / skipverjar sofa og enginn er á vakt um borð og báturinn á opnu hafi er einnig mjög varasamt með hliðsjón af öryggi skips og skipverja.

Nr. 077 / 00

15. Víglundur SH-56, sekkur í róðri á Breiðafirði

M.b. Víglundur SH-56, skipaskr.nr. 7013, var smíðaður í Vestmannaeyjum 1983 úr trefjaplasti; stærð 3,57 brl, 4,06 bt, lengd 7,63 m, breidd 2,27 m, dýpt 1,09 m, vél Volvo Penta 91 kW, árgerð ????. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 21. júlí 2000 um kl. 08:00 var m.b. Víglundur SH-56 siglt úr höfn á Rifi áleiðis á miðin til veiða með línu. Veður: hægviðri.

Siglt var í norðvestur frá Rifshöfn. Þegar komið var á miðin eftir rúmlega klukkustundar siglingu var línan, 12 bjóð, lögð í tveimur bútum. Eftir að lagningu lauk var legið yfir til kl 12:00 þegar tekið var til við að draga línuna. Þá voru komin 4-5 vindstig af suðri og vindur að aukast.

Var línan dregin og bar ekkert til tíðinda fyrr en í lokin þegar eitt bjóð var eftir. Þá kom í ljós festa veiðarfæris í botni. Afli var þá orðin um 450 kg.

Til að losa úr festu var bátnum siglt í hring (snú-ið á, ekki ljóst hve mikið stýri var notað) og samtímis reynt að hifa í á línuspilinu með litlu afli. Sigldur hraði var lítill en þegar báturinn hafði snú-ist svo að aldan var inn á bakborðssíðu bátsins hallaði hann talsvert. Á þilfari bátsins voru tvö kör, annað frammar en hitt. Í einni veltu bátsins rann aftara karið yfir til stjórnborða. Þá hugðist skipstjórinn bakka spilinu til að slaka á línunni en þá rann hitt karið einnig yfir til stjórnborða. Við það að fremra karið skreið til varð skipstjórinn á milli karsins og borðstokks og báturinn þá kominn með 40° til 50° halla til stjórnborða. Sjór rann yfir borðstokkinn og skipstjóri taldi að báturinn væri að sökkva. Tókst honum að losa sig og komast að gúmmíbjörgunarbáti og losa hann. Hann losaði einnig fangalínu bátsins áður en hann sjósetti gúmmíbátinn.

Skipstjórinn fór í sjóinn á eftir bátnum og tók til við að draga út fangalínuna. Gekk erfiðlega að draga út fangalínuna og þurfti hann að spyrna í hylki bátsins á meðan. Þegar gúmmíbáturinn var uppblásinn fór skipstjórinn í hann og sá þá að m.b. Víglundur SH-56 var farinn að sökkva að aftan með halla um 50 gráður. Sökk báturinn þar til aðeins stefnið var upp úr sjó og flaut þannig í um 5 mínútur.

Skipbrotsmaður gangsetti neyðarsendi sem var í gúmmíbátnum og kom m.b. Brimrún á staðinn um einni og hálfri klukkustund síðar og um svipað leyti kom þyrta Landhelgisgæslunnar á vettvang og var maðurinn tekin um borð í þyrta.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var af gerðinni FLUGFISKUR, flatbotna, og gat náð allt að 20 sml hraða þegar hann var tómur en um 11 sml. hraða þegar hann var hlaðinn;
- að þegar báturinn sökk hafi verið 4-5 vindstig en sjólítið;
- að gúmmíbatúrin fannst um 9 sml. norðnorðvestur af Öndverðarнесi;
- að körin voru ekki bundin á þilfarinu en skorðu á milli álvinkla sem voru á þilfarinu og sköguðu um 5 sentimetra upp frá því, vinkill á hvorri hlið karanna. Engar aðrar festingar voru á körunum;
- að lúka var yfir vélarrúmi um 125 cm að lengd. Var hún á lömum sem voru aftast en engar aðrar festingar á henni;
- að báturinn var lengdur 1993 og eftir lenginguna var ekki gefið út Viðurkenningarskírteini Siglingastofnunar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að koma hefði mátt í veg fyrir þennan bátstapa með réttum frágangi á lausum hlutum á þilfari og meiri gætni við losun veiðarfæris úr festu.

Nr. 080 / 00

16. Birgir RE-323, strandar fyrir utan Grindavík

Hinn 23. júlí 2000 fór m.b. Birgir RE-323 í róður frá Grindavík. Veður: hægviðri.



Birgir ©Halþór Hreiðarsson

M.b. Birgir RE-323, skipaskr.nr. 2005, var smíðaður í Noregi 1989 úr trefjaplasti; stærð 11,97 brl, 13,70 bt, lengd 10,50 m, breidd 4,04 m, dýpt 1,50 m, vél Isuzu 118 kW, árgerð 1989. Fjöldi skipverja: 3.

Siglt var á miðin við Eldeyjarboða og verið þar við veiðar. Veiðum lauk að kvöldi 25. júlí og var þá siglt af stað til hafnar í Grindavík. Veður var þá hægviðri og mikil þoka og skyggni lítið. Sigldur hraði bátsins á leið til hafnar var um 8

sml. Siglt var eftir GPS og ratsjá. Þegar nálgast innsiglinguna til Grindavíkur var hraðinn minnkaður um niður undir 2 sml og stuðst við upplýsingar úr GPS-tæki þar sem ratsjármynd var ekki fullkomlega rétt að mati skipstjóra.

Siglt var eftir innsiglingarennunni samkvæmt upplýsingum úr GPS-tæki og var skyggni mjög takmarkað eða aðeins nokkrir metrar. Sigldi báturinn fram hjá ytri staurnum sem markar innsiglingaleiðina að vestanverðu án þess að skipverjar sæju staurinn. Báturinn strandaði svo að vestanverðu í siglingarennunni á milli stauranna tveggja sem marka rennuna að vestanverðu.

Tilkynnt var um strandið til strandstöðvar og óskað eftir aðstoð til að draga bátinn á flot Kom björgunarbáturinn í Grindavík skömmu síðar og dró bátinn á flot og inn til Grindavíkur. Litlar sem engar skemmdir urðu á bátnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn hefur ekki réttindi til skipstjórnar en hefur verið við útgerð smábáta í 40-50 ár.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin vill benda á að GPS-siglingatæki eru ekki nógu áreiðanleg til að nota við siglingu á þröngum leiðum eins og inn til Grindavíkur eða innan skerja.

Nr. 081 / 00

17. Guðrún SH-235, eldur um borð á veiðum á Breiðafirði

M.b. Guðrún SH-235, skipaskr.nr. 7138, var smíðuð í Sandgerði 1988 úr trefjaplasti; stærð 5,42 brl, 5,42 bt, lengd 8,54 m, breidd 2,40 m, dýpt 1,41 m, vél Yanmar 50 kW, árgerð 1993. Fjöldi skipverja: 1.

Hinn 13. ágúst 2000 um kl. 21:00 fór m.b. Guðrún SH-235 úr höfn frá Ólafsvík í róður með línu. Veður: suðaustan kald, dálítill alda, hægjandi.

Siglt var í norðvestlæga stefnu í um eina klukkustund og hafið að leggja línuna á svokölluðum Sjómílnamiðum í Kolluál.

Þegar lögð höfðu verið 7 bjóð af 10, milli kl. 22:00 og 23:00, sá skipstjóri að reyk lagði upp um loftúðu á þaki stýrishúss en dyr að stýrishúsi voru lokaðar. Skipstjórinn opnaði inn í stýrishúsið en þá gaus á móti honum svartur reykur. Hann treysti sér ekki til að fara inn og ná í slökkvitæki eða ná til að nota talstöð en sneri sér þegar að því að sjósetja gúmmíbjörgunarbát, og einnig stöðvaði hann siglingu bátsins. Gúmmíbáturinn var sjósettur hlémegin og þegar skipstjórinn var kominn í hann átti hann í erfiðleikum við að koma sér frá brennandi bátum sem rak undan vindi. Eftir að honum tókst að losa gúmmíbátinn frá m.b. Guðrúnu SH-235 skaut hann upp neyðarflugeld og gangsetti neyðarsendi og henti honum í sjóinn.

Nokkru norðar og vestar var annar bátur, m.b. Ýr SH-375, á siglingu til lands eftir að línan var lögð. Skipstjóri þess báts sá talsverðan reyk framundan og um það leyti ljós frá neyðarflugeldi. Var stefnan tekin að reyknum og var skipbrotsmanni bjargað eftir tiltölulega stutta veru í gúmmíbjörgunarbátum. Eftir að skipbrotsmanni hafði verið bjargað um borð í aðkomufar virtist sem reykur minnkaði til muna frá bátum og var þá dráttartaug komið fyrir milli bátanna en hún slitnaði fljótlega eftir að tekið var til við að draga brennandi bátinn. Skyndilega gaus upp mikill eldur og fljótlega virtist báturinn alelda stafna á milli.

Tilkynnt var til Tilkynningarskyldunnar um atvik-ið og varðskip sem var skammt undan var snúið í áttina að hinum brennandi báti. Bátum sem bjargaði skipbrotsmanni var siglt að brennandi bátum og sprautað úr slökkvitæki á eldinn í stýrishúsi án sjáanlegs árangurs. Kom varðskipið á vettvang um kl. 01:09 hinn 14. ágúst og logaði þá báturinn stafna í milli. Var reynt að slökkva í flakinu en þar sem það var brunnið niður undir sjólinu sökk það áður en tekist hafði að slökkva í því.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa reykt tvo vindlinga á siglingu á miðin en taldi sig hafa drepit þeim;
- að skipstjóri lokaði ekki dyrunum að stýrishúsinu eftir að hann opnaði þær og hann fór til að

sjósetja gúmmíbjörgunarbátinn. Sagðist skipstjóri hafa séð hurðina slást til í bátum eftir að hann var kominn í gúmmíbjörgunarbátinn;

- að stjórnandi m.b. Guðrúnar SH-235 hafði lokið námi í Siglingaskólanum til þess að öðlast réttindi til að stjórna skipi allt að 30 brl. en hafði ekki hlotið réttindi. Skipstjóri hafði sótt námskeið í Slysavarnaskóla sjómanna;
- að báturinn var keyptur í mars 2000. Að sögn skipstjóra sóttreinsaði hann þá eldhólf og reykgang en blöndungur var ekki yfirfarinn. Var eldavélin kynt stöðugt (allan sólarhringinn) til að halda hita í bátum og var blöndungur stilltur á 2,5 á skala 1 til 5;
- að sögn skipstjóra var ekki hæðargeymir (daggeymir) fyrir Sólo-eldavél og ekki er ljóst hvernig eldsneyti var knúið úr forðageymi undir afturhluta stýrishúss og inn í brunahol. Þekking á eldavélinni og tengdum búnaði svo og virkni hans virtist vera mjög takmörkuð;
- að skömmu áður en báturinn var keyptur hafði komið upp eldur í vélarrúmi og í framhaldi af því voru raflagnir frá vél að töflu endurnýjaðar svo og að dælum;
- að talið er að flakið hafi sokkið á stað 65°00'0733 N og 023°56'8853 V á 232 metra dýpi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að hugsanlega hefði mátt hefta útbreiðslu eldsins ef dyr að stýrishúsi hefðu ekki verið opnaðar og breitt yfir loftrás á þaki stýrishúss.

Nr. 100 / 00

18. Sjöfn ÁR-123, leki í Þorlákshöfn

M.b. Sjöfn ÁR-123, skipaskr.nr. 2004, var smíðuð á Fáskrúðsfirði 1989 úr furu og eik; stærð 9,80 brl, 15,95 bt, lengd 11,48 m, breidd 3,92 m, dýpt 1,47 m, vél Isuzu 121 kW, árgerð 1993. Fjöldi skipverja:

Hinn 31. júlí 2000 var m.b. Sjöfn ÁR-123 við byggju í Þorlákshöfn.

Vegfarandi er átti leið um höfnina í Þorlákshöfn um kl. 20:30 tók eftir að bátur var með umtals-

verða slagsíðu eða um 30° og kallaði til slökkvilið til að dæla úr bátnum.

Eftir að dælt hafði verið úr bátnum kom ekki fram neinn leki á byrðingi bátsins og sjór hafi ekki komið þá leiðina í bátinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í lögregluskýrslu kemur fram að þeir sem unnu við björgun bátsins töldu að slanga sem lá frá austurdælu og út fyrir borðstokk í sjó hafi náð að draga sjó til baka þegar búið var að dæla út austri;
- að maður sem hafði tekið að sér að dæla úr bátnum kom um borð rétt fyrir 16:00 og gangsetti rafknúna austurdælu, sem fékk rafmagn frá landi, og komið var fyrir undir vél bátsins en frá henni lá slanga upp á þilfar, og þaðan útbyrðis og niður í sjó.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að bakflæði í gegnum slöngu frá austurdælu og út í sjó, eftir að dælan var stöðvöld, hafi orskað að báturinn var næstum sokkinn við bryggjuna.

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

Nr. 110 / 00

19. Kjói GK-32, verður vélarvana í inn-siglingunni til Sandgerðishafnar

Hinn 16. febrúar 2000 var m.b. Kjói GK-32 siglt út frá Sandgerði í róður. Veður: kaldt og dálítill sjór.



Kjói ©Jón Páll Ásgeirsson

M.b. Kjói GK-32, skipaskr.nr. 1971, var smíðaður í Svíþjóð 1988 úr trefjaplasti; stærð 5,91 brl, 6,30 bt, lengd 8,81 m, breidd 2,84 m, dýpt 1,16 m, vél Mermaid 85 kW, árgætt 1988. Fjöldi skipverja: 2.

Bátnum var siglt út úr höfninni og þegar hann var rétt kominn út fyrir hafnarmúlana þá stöðvaðist vélin. Við athugun kom í ljós að vélin náði ekki olíu. Var akkeri látið falla til að halda bátnum í

renninni eins og hægt var. Skipstjóri hringdi í bát sem hann vissi að hafði farið út skömmu áður og falaðist eftir aðstoð við að komast til hafnar aftur. Skipstjórinn sem hringt var í taldi það sjálfsagt og sneri sínu fleyi við og stefndi í áttina að hinum nauðstadda skipi.

Skömmu síðar fær skipstjóri m.b. Kjóa GK-32 uppkall og tilkynnt að annar bátur væri á leiðinni frá Sandgerði til að draga bátinn til hafnar.

Þegar báturinn kom að var kastað til hans spotta og tekið til við að draga bátinn. Skipverjarnir á m.b. Kjóa GK-32 lentu í vandræðum með að ná inn akkerinu og urðu að skera á festina svo að draga mætti bátinn. Var báturinn dreginn til hafnar án frekari vandræða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að talið er að „slý“ hafi myndast í eldsneytisgeymi bátsins sem hafi stíflað olíurennslu að vélinni (Ath. sennilega er um að ræða útfellingingu á vaxi (skán) í geyminum vegna kulda sem hafi hindrað rennslið);
- að notuð var bátaolía.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin bendir á fyrri ályktanir þar sem varað er við notkun á parafínri olíu á vélar smábáta þar sem ekki nýtur hita til að hindra útfellingingu á parafíni (vaxi) í miklum kulda.

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

SLYS Á NETA, SKEL OG LÍNUBÁTUM:

Nr. 027 / 00

Nr. 022 / 00

1. Bjarni Svein SH-103, skipverji slasast við að opna lestarlúgu þegar skipið var á siglingu

Hinn 31. janúar 2000 var m.b. Bjarni Svein SH-103 að skelveiðum austur af Miðleiðaskeri á Breiðafirði.



Bjarni Svein ©Bára Margrét Pálsdóttir

M.b. Bjarni Svein SH-103, skipaskr.nr. 1851, var smíðaður í Garðabæ 1987 úr stáli; stærð 21,87 brl, 26,57 bt, lengd 14,95 m, breidd 4,01 m, dýpt 2,15 m, vél Ford 253,00 kW, árgærd 1990. Fjöldi skipverja: 4.

Búið var að fylla kör er voru niðri og þurftu skipverjar að ná í fiskkar upp á efra þilfar en báturinn er yfirbyggður. Einn skipverja fór til að opna lestarlúku sem var á efra þilfari en þilfarið var ísað. Lamirnar á lestarlúkunni voru að aftan. Þegar hann hafði reist lestarlúku í lóðréttu stöðu til að láta hana falla niður á þilfarið hrasaði hann á þilfarinu og féll við. Í fallinu lenti hann með aðra hendina í mannopi á lestarlúkunni. Klemmdist hann á hendi og handlegg er lúkan skall á þilfarinu.

Skipinu var siglt til hafnar um hálfri klukkustund síðar og hinum slasaða komið undir læknishendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist hafa verið í stígvélum sem séu með góðum sólum sem gagnist vel í olíu og slori og sólarnir séu stamir á hálu gólfi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að skipverjinn sem fór upp á efra þilfar til að opna lestarlúku hefði átt að sýna meiri aðgæslu miðað við aðstæður á dekki.

2. Bryndís ÍS-69, skipverji slasast við veiðar með færi

M.b. Bryndís ÍS-69, skipaskr.nr. 0361, var smíðaður á Ísafirði 1939 úr eik; stærð 14,27 brl, 19,62 bt, lengd 14,20 m, breidd 3,77 m, dýpt 1,51 m, vél Scania Vabis 120 kW, árgærd 1974. Fjöldi skipverja: 2.

Hinn 25. júní 1999 var m.b. Bryndís ÍS-69 að veiðum með færi. Veður: gott, sjólaust.

Skipverjar voru að draga inn færi með stórrí lúðu á og þegar hún var komin upp að borðstokk var ífæra sett í lúðuna til að hífa hana innbyrðis. Einn skipverja brá falnum á spilkopp með annarri hendi en hugðist aðstoða hinn skipverjann með hinni hendinni við lúðuna þegar hún kæmi upp. Skyndilega festist skipverjinn sem stjórnaði hífingu þegar falurinn klemmdi hann við spilkoppinn og fylgdi hann spilinu. Hinn skipverjinn brá hratt við og fór og stöðvaði vinduna og bakkaði henni til að losa skipverjann. Skipverjinn slasaðist illa á hendi.

Hringt var eftir aðstoð frá landi og var þyrta send til að sækja hinn slasaða.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þess að stjórnandi spilsins hafi ekki gætt fyllstu varkárni og öryggis þegar hann hugðist framkvæma marga hluti samtímis.

Nr. 040 / 00

3. Arney KE 50, skipverji slasast við vinnu í lest er kar skriður til

Hinn 16. mars 2000 var m.b. Arney KE-50 að veiðum með net 2,5 sml. suðvestur af Sandgerði. Veður: suðvestan 5 vindstig.

Þrjár skipverjar unnu í lest við að ganga frá afla í kör. Voru þeir að aðskilja fisktegundir og voru þeir á mismunandi stöðum í lestinni.

Skipstjóri stjórnaði siglingu skipsins áleiðis á stað sem leggja átti netatrossuna aftur. Þegar skip-



Arney ©Olgeir Sigurðsson

M.b. Arney KE-50, skipaskr.nr. 1416, var smíðuð í Noregi 1975 úr stáli; stærð 346,51 brl, 475,0 bt, lengd 43,57 m, breidd 8,20 m, dýpt 6,50 m, vél Wichmann 920 kW, árgerð 1974. Fjöldi skipverja: 13.



Arnar ©Halþór Hreiðarsson

M.b. Arnar ÁR-55, skipaskr.nr. 1056, var smíðuð í Noregi 1967 úr stáli; stærð 237,42 brl, 320 bt, lengd 38,70 m, breidd 7,35 m, dýpt 5,96 m, vél Caterpillar 671 kW, árgerð 1990. Fjöldi skipverja: 10.

inu var snúið og fékk sjó og vind inn á hornið að aftan tók það nokkuð djúpa veltu. Við það valt kar með ís í og skipverjinn, sem var við hlið karsins, náði ekki að koma sér undan. Lenti karið á fæti hans sem brotnaði illa.

Skipfélagar hins slasaða hlúðu að honum í lest skipsins en því var strax siglt áleiðis til hafnar sem var skammt undan. Er til hafnar var komið var hinn slasaði fluttur á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagði að skipið hefði hallað 15-20°;
- að slasaði sagði að ekkert mál væri að sjóbúa körin.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að koma hefði mátt í veg fyrir þetta slys ef frágangur á körum í lestinni hefði verið fullnægjandi. Gæta þarf þess sérstaklega vel að gengið sé frá körum eða kössum í lest skips svo að ekki sé hættu á að farmur hreyfist þótt hreyfing sé á skipinu. Hafa þarf það hugfast að skip sem er laust getur hallast eða oltið í bæði borð fyrirvaralítið.

Nr. 054 / 00

4. Arnar ÁR-55, skipverji slasast um borð

Hinn 8. mars 1999 var m.b. Arnar ÁR-55 að veiðum með dragnót 3 sml. undan Skaftárósi, í Skaftárdýpi.

Skipverjar voru að hífa inn dragnótina og var lokið við að hífa inn tóginn og búið að tengja í grandarana til að hífa hana inn á nótarvinduna. Einn skipverja var að stýra gröndurunum inn á tromluna. Stóð hann á annarri voð er var á þilfar-

inu fyrir aftan dragnótarvinduna. Hrasaði hann og greip fastar um grandarana sem um leið undu upp á sig svo að hann festist og dróst með þar til höndin klemmdist við hleravasa á gálганum og slasaðist maðurinn. Sá er stjórnaði hífingunni hafði ekki orðið var við hvað var að gerast fyrr en of seint þrátt fyrir hróp skipverjans og annars skipverja. Hlúð var að skipverjanum um borð samkvæmt ráði læknis er haft var samband við og var þyrla send til að sækja hinn slasaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bugtir á gröndurunum kræktust á hleravasann og við það stöðvaðist dragnótarvindan þegar þeir voru orðnir fastir;
- að stýrimaðurinn, sem stjórnaði vinnu á þilfari, sagðist hafa þurft að kalla tvisvar í þann er stjórnaði hífingunni um að slaka áður en hann fékk viðbrögð en þá var vindan stopp.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að ekki hafi verið sýnd fullnægjandi árvekni við stjórnun á dragnótarvindu.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin ítrekar fyrri ályktanir um nauðsyn þess að þeir sem settir eru til að stjórna vindum fái sérstaka þjálfun og brýnt fyrir þeim að vera ávallt með hugann við að stjórna tækinu þar sem líf og heilsa annarra skipverja getur ráðist af réttum viðbrögðum þeirra.

Nr. 088 / 00

5. Sævík GK-257, skipverji slasast þegar plastkar fellur á höfuð hans

GÖGN:

Lögregluskýrslur

Endurrit sjóprófs

Dagbókarútdráttur

Ljósmyndir og teikningar

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



Sævík ©Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 0971, smíðuð í A-Þýskalandi 1965 úr stáli; skipið var yfirbyggt 1991; stærð 211,44 brl, 303,0 bt, lengd 34,50 m, breidd 7,20 m, dýpt 6,10 m, vél Mirrless Blackstone 530 kW, árgerð 1983. Fjöldi skipverja: 15

Hinn 21. ágúst 2000 var m.b. Sævík GK-257 að veiðum með línu vestur af landinu. Veður: SSV 3-4 vindstig, sjólítið.

Skipverjar sem voru á vakt voru að slaka niður tómum 450 lítra (rúmtak kars) fiskikörum af efra þilfari (veðurþilfari) og niður í lestina. Um vaktaskiptin kl. 12:30 var einn skipverja sem var að koma á vaktina að ganga eftir aðalþilfarinu og fram hjá afturkanti lestarlúgu þar sem verið var að slaka niður körunum. Að sögn eins skipverja þurfti hinn slasaði að beygja sig og halla sér aðeins út í lúguopið til að komast fram hjá myndavél fyrir innanskips sjónvarpseftirlitskerfi skipsins. Í sömu mund var kari slakað niður af veðurþilfarinu og lenti karið all harkalega á höfði skipverjans.

Skipverjinn hlaut slæman áverka og eftir að skipstjóri hafði ráðfært sig við lækni í landi var skipinu siglt til næstu hafnar og hinum slasaða komið undir læknishendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tveir skipverjar voru á veðurþilfari við að koma körunum niður. Stóðu þeir bakborðsmegin við lestarlúgukarminn við að koma körunum niður. Var falurinn sem notaður var til að slaka kari niður þræddur í botn karsins og slakað

niður á tvöföldum falnum þannig að hann rann til á festingu á karinu;

- að um var að raða 43 kg þungt kar;
- að slasaði sagðist hafa verið að koma á vakt og farið venjubunda leið í skipinu til vinnu;
- að eftir slysið var myndavél sem var við afturkant lúgukarms færð fram fyrir lúgukarminn;
- að ekki er ljóst hvort þeir sem komu körunum niður í lestina hafi kallað viðvörunarorð til þeirra sem niðri voru um að kar væri á leiðinni;
- að þegar verið var að koma körunum niður var komið að vaktaskiptum og áttu þeir sem voru að ljúka vaktinni að klára verkið;
- að lúguhlerinn opnast til stb.og var ekki opinn til fulls heldur hékk í gilsinum til um það bil hálfss
- að sá sem hélt í falinn, stóð á dekkinu aftan við lúguna bb. megin, nokkurn veginn fyrir ofan þann sem varð fyrir karinu á þilfarinu fyrir neðan;
- að fasti endinn á falnum var bundinn í rekkverk í bb. síðu og lá því um bb. lúgukarminn niður í lestina;
- að lausi endinn rann um greipa skipverjans um aftara bb. horn lúgukarmsins;
- að endinn var þræddur í gegnum efra skíði karsins, hugsanlega hornið;
- að karið byrjar ekki að taka í falinn fyrr en það hefur fallið að minnsta kosti hæð sína niður og þá er undir manningum komið hvað vel er haldið í endann (9mm dregna línu);
- að sveifla karsins ógnar einu gönguleið skipverja úr afturskipinu og stakkageymslu til vinnustöðva í framskipi;

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins sé óaðgæsla slasaða og þeirra sem slökuðu körunum niður. Einnig telur hún að staðsetning myndavélarinnar hafi verið með þeim hætti að um slysgildru hafi verið að ræða.

Nr. 096 / 00

6. Faxaborg SH-207, skipverji slasast við beitningarvél

Hinn 21. nóvember 2000 var m.b. Faxaborg SH-207 að veiðum með línu út af Faxaflóa, á Wilsoncorner. Veður: norðaustan 3-4 vindstig, lítill veltingur.



Faxaborg ©Halþór Hreiðarsson

M.b. Faxaborg SH-207, skipaskr.nr. 0257, var smíðuð í Noregi 1964 úr stáli; skipið var yfirbyggt 1985; stærð 192,34 brl, 276,0 bt, lengd 35,04 m, breidd 7,04 m, dýpt 6,20 m, vél Cummins 701 kW, árgerð 1989. Fjöldi skipverja: 10.

Verið var að leggja línu og búið að leggja 16 stokka þegar sá sem fylgdist með beitningarvélinni (skipstjórinn) taldi að það beitti illa. Var línulögn stöðvuð og beðið um að skipta um haus á beitningarvélinni. Tveir skipverjar fóru til að laga beitningarvélina. Voru þeir búnir að losa hausinn og taka hann úr. Var annar skipverjanna að undirbúa að setja nýjan haus í þegar nokkrir krókar af línunni runnu út. Við það fór beituskurðarhnífurinn af stað svo að skipverjinn skarst á hendi.

Þegar skipstjóra varð ljóst að um alvarlegan áverka var að ræða var hætt við frekari línulögn og bauja sett við enda línunnar og skipinu siglt til næstu hafnar þar sem hinum slasaða var komið undir læknishendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hin slasaði sagði að hugsanlega hafi hann rekið sig í arm er stjórna gangsetningu hnífins þegar honum hafi brugðið við að línan rann út;
- að venjulega var straumur tekinn af beitningarvélinni þegar skipt var um hausinn en í þessu tilviki var það ekki gert.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til þess að ekki var fylgt grundvallar-öryggisreglum og rofinn straumur að tæki sem verið er að gera við.

Nr. 099 / 00

7. Jón á Hofi ÁR-62, skipverji slasast er hann stigur í bugt af húkkreipi

Hinn 4. nóvember 2000 var m.b. Jón á Hofi ÁR-62 að veiðum með dragnót suður af Ingólfshöfða. Veður: breytileg vindátt, hægviðri, sjólaust.

Skipverjar, sem voru tveir á þilfari og einn á stjórnþalli, höfðu kastað voðinni og voru að taka baujuna. Húkkreipinu var krækt í baujubandið og síðan gekk sá sem hélt við baujubandið og húkkreipið aftur með stjórnborðssiðunni aftur að gálga til að varna því að það lenti í skrúfunni. Hinn skipverjinn sem var á þilfarinu gekk aftur eftir þilfarinu á eftir hinum skipverjanum. Um það leyti þegar hann kom aftur fyrir dragnótarspilið var híft í húkkreipið stjórnborðsmegin.

Í því að skipverjinn kom aftur fyrir dragnótarspilið steig hann í bugt af húkkreipinu sem var á þilfarinu og þegar híft var í féll hann við þegar bugtin hertist að fætinum og dróst til. Skipstjóri sem var á stjórnþalli sá þegar maðurinn féll og stöðvaði þegar í stað hífinguna en þrátt fyrir skjót viðbrögð skipstjóra hafði fótur mannsins lent undir bita á spilinu og slasaðist hann.

Var spilinu bakkað og og skipstjóri brá við og fór á þilfarið og skar á húkkreipið áður en fór að taka í það vegna framskriðs skipsins og var veiðarfærið skorið alveg frá skipinu. Skipstjóri sneri skipinu í átt að Hornarfirði eftir að veiðarfærið var laust frá skipinu og skipverjar ræstir til að hlúa að hinum slasaða. Haft var samband við Landhelgisgæsluna sem gaf strax samband við lækni. Var ákveðið af læknum að þyrlla yrði send eftir hinum slasaða og var þá skipinu snúið í vesturátt á móti þýrlunni sem kom og sótti hann.



Jón á Hofi ©Tryggvi Sigurðsson

M.b. Jón á Hofi ÁR-62, skipaskr.nr. 1562, var smíaður í Noregi 1969 úr stáli; stærð 276,35 brl, 334,00 bt, lengd 38,53 m, breidd 7,60 m, dýpt 6,20 m, vél Wichmann 662 kW, árgerð 1969. Fjöldi skipverja: 7.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði hafði verið tæpa tvo mánuði á sjó og eingöngu á þessu skipi. Hann sagðist hafa verið á leiðinni til að bregða bakborðstóginu á bakborðskopp spilsins. Hann man ekki eftir því að hífir hafi verið í stjórnborðstógið fyrir en hann væri búinn að koma bakborðstóginu á koppinn nema í þetta sinn;
- að sögn skipstjóra er yfirleitt búíð að hifa í stb.-leiðara áður en törn er sett á bb.-kopp;
- að skoðun á tölvuskráningu skipverja og athugun á skipstjórnarréttindum skipverja kom fram að ekki var fyrir hendi undanþága fyrir skipstjóra sem ekki hefur réttindi á þetta skip. Samkvæmt upplýsingum frá Siglingastofnun Íslands var undanþágubeiðni hafnað. Kom í ljós galli á öryggisþætti skráningarkerfis sem varar við ef ekki eru fyrir hendi fullnægjandi réttindi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að koma megi í veg fyrir sambærileg slys með meiri árvekni og ítrekuðum ábendingum til skipverja um að gæta að hvar stigið er niður. ALDREI á að stíga í bugt af tógi, vír eða keðju sem liggur í gangvegi heldur ýta því úr gangveginum.

SLYS Á NÓTAVEIÐISKIPUM:

Nr. 008 / 00

1. Gullberg VE-292, skipverji slasast er hann fellur á milli þilfara

Hinn 6. nóvember 1999 var m.b. Gullberg VE-292 að veiðum með nót á 64° 41' N-brd. og 25° 22' V-lgd. Veður: suðvestan bræla.

Skipverjar voru að ganga frá eftir að hafa lok-



Gullberg ©Þorgeir Baldursson

M.b. Gullberg VE-292, skipaskr.nr. 2363, var smíðað í Danmörku 1988 úr stáli; stærð 0,0 brl, 1085,0 bt, lengd 54,0 m, breidd 11,0 m, dýpt 6,60m, vél Wartsila 2250 kW, árgerð 1988. Fjöldi skipverja: 14.

ið við að taka inn nótina. Þrír skipverjar voru að ganga frá stútum frá skiljara á gangbraut sem er fyrir framan stýrishús einu þilfari neðar en stýrishúsið. Einn skipverja var á pallinum fyrir framan stýrishúsið til að taka á móti stútunum sem hinir skipverjarnir réttu til hans. Teygði hann sig yfir grindverkið við að taka á móti stútunum frá skipsfélögum. Svo hagar til að tekið er skarð í grindverkið fyrir mótör á kranabómu þegar bóman er sett í þar til gert sæti (sjóbúin). Var skipverjinn nálægt þessu skarði við að taka á móti stútunum og í einni veltunni rann hann til á grindverkinu og lenti í skarðinu og við það missti hann jafnvægið og féll niður á lestarlúku. Skipverjinn gat lítið hreyft sig fyrst á eftir en var síðan hjálpað inn í vistarverur og hlúð að honum.

Til stóð að sigla til Keflavíkur með hinn slasaða en hann taldi að það væri í lagi að halda áfram ferðinni til Vestmannaeyja og var það gert.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki er ljóst hvort skipverjinn lenti á skrúfþvingum á lestarlúkunni en óslétt var þar sem skipverjinn kom niður og fallið um 2 metrar;
- að gangur er fyrir framan yfirbyggingu þvert yfir skipið á næsta þilfari fyrir neðan stjórnvall. Er tekið skarð í grindverk, sem liggur þvert yfir skipið við þennan gang, til þess að hægt sé að leggja kranabómu niður þvert í skipinu og þar í sæti. Þar sem kraninn var ekki í sæti sínu þegar skipverjar voru að koma stútunum fyrir í ganginum var umrætt skarð óvarið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að miðað við veður og vinnuaðstöðu við að handlanga stútana upp í ganginn af næsta þilfari fyrir neðan hafi ekki verið sýnd nægjanleg varkárni við störf.

Nr. 029 / 00

2. Neptúnus PH-361, skipverji slasast er snurpuhringur slæst til

Hinn 24. febrúar 2000 var m.b. Neptúnus PH-361 að veiðum með nót út af Portlandi.



Neptúnus ©Kristján Kristjánsson

M.b. Neptúnus PH-361, skipaskr.nr. 1504, var smíðaður í Svíþjóð og Danmörku 1977 úr stáli; stærð 556,32 btl, 729,00 bt, lengd 53,78 m, breidd 9,50 m, dýpt 7,30 m, vél Wichmann 1499 kW, árgærd 1977. Fjöldi skipverja: 15

Skipverjar höfðu kastað nótinni og voru að draga hana inn aftur þegar einn af föstu snurpuhringjunum slóst í höfuð eins skipverjans sem vann í nótaskúffunni. Skipverjinn sagðist hafa verið í nótaskúffu við að draga slaka á garnið fyrir blýteininn. Hafi komið hálförn á nótinni gegnum nótaleggjarann og fór hann til að greiða úr því. Stóð hann beint undir nótaleggjaranum þegar snurpuhringur féll niður og kom sláttur á hann og við það lenti hringurinn í andliti hans svo að hann hlaut áverka.

Gert var að sárum hins slasaða um borð og veiðum haldið áfram. Hinn slasaði fór til læknis daginn eftir þegar skipið kom til hafnar í Grindavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið kom til hafnar í Grindavík daginn eftir atvikið en þar tók það niðri og urðu skemmdir á veltikili. Ekki var tilkynnt um atvikið til lögreglu við komu til Grindavíkur. Eftir að hinn slasaði hafði haft samband við stéttarfélag sitt var honum ráðlagt að gefa skýrslu hjá lögreglu í næstu viðkomuhöfn skipsins. Rúmri viku seinna þegar skipið kom til Bolungarvíkur var lögreglu tilkynnt um slysið af hinum slasaða og þá teknar skýrslur af tveimur skipverjum;
- að ósamræmi er í færslu í dagbók skipsins og framburði stýrimanns hjá lögreglu hinn 1. mars 2000 hvað varðar hvar skipið kom að landi daginn eftir slysið en stýrimaður leiðrétti það er hann gaf skýrslu hjá nefndinni;

- að þetta var fyrsta vertíð hins slasaða við loðnuveiðar en hann var búinn að vera til sjós í 25 ár;
- að þegar hálförnin kom á nótina frá kefli nótaleggjarans lá korkateinninn stjórnborðsmegin í keflinu er gerði mjög erfitt að ná teinum nótarinnar réttum til að leggja nótina rétta í nótakassann. Ekki var stöðvað að draga inn nótina á meðan reynt var að greiða úr hálförninni;
- að í Grindavík var skipt um þá föstu snurpuhringi sem eftir var að skipta um, þ.e. um helmringur af hringjunum. Eftir það voru aðeins fjórir fastir hringir á poka nótarinnar, en hina var hægt að taka af og fóru því ekki með nótinni aftur í nótakassa.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að koma megi í veg fyrir sambærileg slys í framtíðinni með því að taka alla snurpuhringi af hanafótum nótarinnar og láta þá ekki fara aftur í nótaskúffuna með garninu.

Nr. 032 / 01

3. Sigurður VE- 15, skipverji slasast þegar hann fellur á þilfari

Hinn 25. febrúar 2000 var m.b. Sigurður VE-15 að veiðum með hringnót fyrir norðan landið. Veður: kaldi, dálítill alda, ísing.



Sigurður ©Jón Sigurðsson

M.b. Sigurður VE-15, skipaskr.nr. 0183, var smíðaður í V.-Þýskalandi 1960 úr stáli; stærð 913,87 btl, 1228 bt, lengd 72,51 m, breidd 10,30 m, dýpt 8,10 m, vél Nahab Polar 1766 kW, árgærd 1978. Fjöldi skipverja: 15.

Skipverjar höfðu kastað nótinni og höfðu hift pokaendann upp á síðuna að framan og verið að snurpa. Einn skipverja var frammi á hvalbak og hafði sett pokabandið fast á polla, tengt leiðara við enda pokabandsins svo að það væri tilbúið til að hífa í þegar þess gerðist þörf. Var hann að koma bugt af leiðaranum yfir akkerisklussopin svo að hann festist ekki í þeim þegar skipið valt mikið svo að hann missti fótana og kastaðist til. Kom

hann illa niður á öxlina og var frá vinnu það sem eftir var veiðiferðar. Skipið var tómt og því talsverður stafnhalli auk þess sem ísing var á þilfarinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn slasaða hugleiða sjómenn lítið hvernig næstu hreyfingar skipsins verði þegar þeir eru við störf. Vinnan verður að vana og hugurinn ekki við það hverju búast megi við í hreyfingum skipsins frá einni hreyfingu til annarrar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að til þess að koma í veg fyrir slys vegna þess að mönnum skriki fótur og falli þá sé nauðsyn á að skipverjar séu ávallt, þegar veltuhreyfingar eru á skipi, með hugann við hvernig næsta eða næstu hreyfingar skipsins verða. Það að kunna að stíga ölduna rétt er eitt af grundvallaratriðum góðrar sjómennsku. Þegar vinnan verður að vana án umhugsunar er oft hættu á að mönnum yfirsjáist næsta hreyfing skipsins og það getur leitt til þess að slys verður.

Brýna nauðsyn ber til að sjómenn sjálfir hugleiði það að eina raunhæfa úrræðið til að koma í veg fyrir byltur vegna hreyfinga skips er að stíga ölduna rétt. Byltur af völdum hreyfinga skips eru ein algengasta orsök slysa á íslenskum skipum.

Nr. 072 / 00

4. Faxi RE-9, skipverji slasast er hann lendir með hönd í trissu við að taka snurpihring af hanafót

GÖGN Í MÁLINU:

Lögregluskýrslur

Dagbók skipsins

Gögn nefndarinnar og myndir



Faxi ©Guðmundur St. Valdimarsson

M.b. Faxi RE-9, skipaskr.nr. 1742, var smíðaður í Póllandi 1987 úr stáli; stærð 714,36 brl, 1041 bt, lengd 57,08 m, breidd 11,00 m, dýpt 8,00 m, vél Wichmann 1800 kW, árgerð 1986. Fjöldi skipverja: 15.

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

Hinn 8. júní 2000 var m.b. Faxi RE-9 að síldveiðum við Jan Mayen. Veður: V- 4 vindstig.

Skipverjar voru að draga inn nótina og einn skipverja var við að taka snurpihringi af hanafótum og setja þá á þar til gert færsluband (hringtóg), sem drifið var af litlu vökvadrifnu spili, og flutti hringina aftur að nótakassa. Annar skipverji tók á móti hringjunum og setti þá á hanafætturna aftur og var hann aftur í nótakassa. Er skipverjinn sem tók hringana af færslubandinu hugðist taka einn hringinn af og setja á hanafót var hann við það að missa jafnvægið. Hann leitaði eftir stuðningi eða handfestu og þá vildi ekki betur til en að hann slævði með hendi í ferliðu (trissu) sem er aftast á ferli færslutógs fyrir hringana svo tók af fingri. Hlúð var að skipverjanum um borð og skipinu siglt til Norðfjarðar þar sem björgunarbátur kom á móti þeim og tók við þeim slasaða og flutti í land til frekari aðhlynningar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn sem tók á móti snurpihringjunum stóð á palli sem var í u.þ.b. 50 cm hæð frá þilfari. Hann þurfti að halda jafnvægi á pallinum og fylgja veltuhreyfingum skipsins;
- að slasaði sagði að eftir slysið hafi verið sett hlíf fyrir trissuna til að koma í veg fyrir sambærilegt atvik;
- að einn skipverja sagðist hafa lent í svipuðu atviki nokkru áður en honum hafi tekist að kippa að sér hendinni án þess að meiðast;
- að sögn skipverja höfðu tvö svipuð atvik orðið áður án alvarlegra áverka. Eftir þetta atvik var sett hlíf yfir færsluhjólið til að hindra að menn lendi með hendi þar í.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að vinnuaðstaða hafi verið slæm þar sem standa þurfti á palli ofar þilfari án viðunandi búnaðar til stuðnings í veltum skipsins.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Að um borð í skipinu sé hugað að vinnuaðstöðu áhafnar og að yfirmenn jafnt sem aðrir undirmenn

skipsins bíði ekki eftir slysum á þeim stöðum, sem „næstum því slys“ hafa orðið á áður en gripið er til aðgerða líkt og í þessu tilfelli.

Nr. 083 / 00

5. Ísleifur VE-63, skipverji slasast þegar leiðari lendir í skrúfu skipsins

Hinn 4. febrúar 2000 var m.b. Ísleifur VE-63 að togveiðum (loðnuveiðum) út af Austfjörðum. Veður: suð-austan 3-4 vindstig.



Ísleifur ©Pétur H Pétursson

M.b. Ísleifur VE-63, skipaskr.nr. 1610, var smíðaður í Færeypjum 1976 úr stáli; stærð 550,75 brl, 756,0 bt, lengd 55,34 m, breidd 9,00 m, dýpt 6,70 m, vél Wartsila 2460 kW, árgæð 997. Fjöldi skipverja: 13.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfærið þegar leiðari fyrir stertinn fór í skrúfuna og við það slóst lás á enda stertsins í handlegg eins skipverja svo að hann slasaðist.

Skipverjar luku við að taka inn veiðarfærið og var skipinu síðan siglt til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hinn slasaði sagði að leiðarinn hafi verið gerður úr grönnum vír en hann hefði slitnað í holinu á undan. Þeir hafi því framlengt vírinn með „spotta“. Að þessi tegund af „spotta“ sem notaður var hafi verið þungur og því sokkið því að ekkert flot hafi verið í „spottanum“.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 084 / 00

6. Harpa VE-25, skipverji slasast þegar vír (grandari) slæst í andlit hans

GÖGN Í ÞESSU MÁLI:

Lögregluskýrslur,
Ljósmyndir
Gögn Siglingastofnunar,
Gögn RNS

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

Hinn 24. maí 2000 var skipið stutt í Vestmannaeyjahöfn eftir að hafa verið að loðnuveiðum. Veður: NA. 5-8 m/sek á Stórhöfða.

Skipverjar voru að undirbúa breytingar á veiðarfærum (skipta um veiðarfæri) og var unnið við að taka grandara af flottrollstromlu. Höfðu grandarar verið festir öðru megin á tromlunni en unnið við að taka niður af hinum megin. Voru vírarnir dregnir niður og hringaðir á pílarið. Var annar grandarinn samsettur og þegar komið var að samsetningunni tóku skipverjar lásinn í sundur og losuðu legginn frá. Grandarar voru törnaðir á spiltromlunni svo að erfiðlega gekk að ná þeim af. Var ein törnin á tromlunni við enda vírsins og voru skipverjar að kippa í endann til þess að reyna að draga vírinn undan þeirri bugt sem lá yfir vírinn og hélt honum föstum. Við átakið losnaði um vírinn á tromlunni og endinn slóst til og lenti í andliti skipverjans svo að hann slasaðist.



Harpa ©Halþór Hreiðarsson

M.b. Harpa VE-25, skipaskr.nr. 1413, var smíðuð í Noregi 1975 úr stáli; stærð 445,17 brl, 636,0 bt, lengd 53,67 m, breidd 8,20 m, dýpt 6,45 m, vél MAK 1500 kW, árgæð 1988. Fjöldi skipverja: 13.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði hafði aðeins verið skamman tíma á skipinu en hafði verið til sjós innan við 1 ár;
- að hinn slasaði var óvanur og hafði aldrei áður unnið við flot eða botnvörpu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að ekki hafi verið sýnd fyllsta aðgát við að losa um tarnir á vörnum á spiltromlunni. Við það að virinn losnaði skyndilega hafi átakskrafturinn sem beitt var nægt til að sveifla kom á enda vírsins.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Verkstjórar á skipinu þurfa ávallt að huga að öryggi þeirra skipverja, sem þeir stjórna. Þetta er ekki síður mikilvægt þegar óvanir menn eru látnir vinna störf, sem þeir þekkja lítið sem ekkert til.

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM:

Nr. 002 / 00

1. Rán HF-42, skipverji slasast þegar gilskrókur slæst til

Hinn 6. desember 1999 var bv. Rán HF-42 að veiðum á Litladýpi út af Austfjörðum. Veður: 3-5 vindstig, leiðinda sjólag.



Rán ©Fiskifélag Íslands

Bv. Rán HF-42, skipaskr.nr. 2182, var smíðuð á Spáni 1991 úr stáli; stærð 598,02 brl, 1199,0 bt, lengd 51,45 m, breidd 11,90 m, dýpt 7,23 m, vél Wartsila 2200 kW, árgerð 1991. Fjöldi skipverja: 25.

Skipverjar voru að taka inn trollið og verið var að undirbúa fyrir hífingu á þriðju færnu á belgnum. Skipverjar höfðu komið stroffu á belginn og til stóð að hífa í stóragils. Skipið valt til bakborða og við veltu skipsins slóst belgurinn til og fylgdi gilsinn með. Slóst krókurinn í andlit eins skipverjans svo að hann marðist og tönn brotnaði. Skipverjinn hélt áfram vinnu sinni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn slasaða var ekki byrjað að hífa í stóragilsinn þegar skipið valt.

NEFNDARÁLIT:

Gefur ekki tilefni til athugasemda.

Nr. 003 / 00

2. Venus HF-519, skipverji slasast þegar grjóthoppi slæst til við hífingu

Hinn 23. nóvember 1999 var bv. Venus HF-519 að veiðum í Þverál. Veður: norðnorðaustan 8-10 vindstig, mikill sjór.



Venus ©Halþór Hreiðarsson

Bv. Venus HF-519, skipaskr.nr. 1308, var smíðuð á Spáni 1973 úr stáli; stærð 1156,11 brl, 1779 bt, lengd 77,53 m, breidd 11,60 m, dýpt 7,50 m, vél MAK 2355 kW, árgerð 1979. Fjöldi skipverja: 28.

Skipverjar voru að hífa inn stjórnborðsvörpuna (veiðarfærið í stjórnborðshluta veiðarfærarennunnar) og var grjóthoppalengjan að koma inn í veiðarfærarennuna. Í einni veltunni til bakborða fór stjórnborðshluti lengjunnar yfir í rennuna fyrir bakborðshluta lengjunnar. Skipverjar þurftu að hífa í lengjuna svo að hægt væri að koma henni í rétta rennu. Skipverjinn, sem séð hafði um að húkka gilsinum í lengjuna svo að hægt væri að lyfta henni upp, fór úr rennunni yfir til stjórnborða og þar í skot sem myndast af pilfarshúsi og bás fyrir toghlera sem afmarkaður er með járngrind. Hann taldi sig vera þar í skjóli.

Þegar lengjunni var lyft upp valt skipið til stjórnborða og við það slóst lengjan til með veltunni. Einn bobbingur í lengjunni lenti á skipverjanum svo að hann slasaðist.

Skipverjinn hélt áfram vinnu með félögum sínum við að ganga frá veiðarfærinu og þegar því var lokið tilkynnti hann skipstjóra um atvikið og var frá vinnu eftir það. Var hann settur í land á Ísafirði daginn eftir.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að þar sem maðurinn leitaði skjóls hafi ekki verið það skjól sem talið var.

Nr. 014 / 00

3. Gnúpur GK-11, skipverji slasast við hífingu í gils

Hinn 28. nóvember 1999 var bv. Gnúpur GK-11 á siglingu áleiðis á miðin út af Vestfjörðum. Veður: austan 4 vindstig.



Gnúpur ©Hilmar Snorrason

Bv. Gnúpur GK-11, skipaskr.nr. 1579, var smíðaður í Noregi 1981 úr stáli; stærð 627,84 brl, 1141,0 bt, lengd 68,20 m, breidd 10,20 m, dýpt 6,81 m, vél MAK 2355 kW, árgerð 1981. Fjöldi skipverja: 26.

Skipverjar voru að yfirfara veiðarfæri (botn-vörpu). Voru þeir að hifa til veiðarfærið þegar gilskrókur festist í netinu á flottrollstromlunni. Einn skipverja fór til þess að losa krókinn úr netinu og ætlað í að stýra króknum svo að hann festist ekki í netinu. Skipverjinn taldi sig hafa losað krókinn úr netinu þegar híft var í gilsinn. Við hífinguna klemmdist fingur á milli króksins og netsins og flettist hold af beini og hann brotnaði.

Hlúð var að hinum slasaða um borð og skipinu snúið til Patreksfjarðar þar sem honum var komið undir læknishendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagði að skipverjar hefðu verið að spara sér það að færa stroffuna til á belgnum en gilsinn og gilskrókurinn lögðust ofan á veiðarfærið á flottrollstromlu og dróst eftir því þegar híft var.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að koma hefði mátt í veg fyrir slysið ef notaður hefði verið stuttur tógspotti sem settur hefði verið á krókinn meðan þurfti að halda við hann eða að færa stroffuna til á belgnum.

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

Nr. 017 / 00

4. Snorri Sturluson RE 219, skipverji slasast er hann kastast til á vinnslupilfari

Hinn 10. janúar 2000 var bv. Snorri Sturluson RE-219 að veiðum.

Skipverjar voru í aðgerð á vinnslupilfari. Einn skipverja var að bera pönnu að frystitæki þegar hnútur kom á skipið sem leiddi til þess að skipverjinn kastaðist til og lenti illa á burðarsúlu. Við höggið fór allt úr frystitækinu sem hann hafði verið að láta í. Skipverjinn slasaðist og var siglt með hann til Ísafjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að frystitækin snúa þannig að pönnurnar snúa langskips og opið í tækjunum er að framan og aftan;
- að enginn búnaður er á tækjunum til að hindra að pönnurnar fari úr tækinu af völdum hreyfinga skipsins á meðan verið er að setja í það;
- að sögn slasaða höfðu skipverjar óskað eftir breytingum á búnaðinum án árangurs.



Snorri Sturluson ©Jón Sigurðsson

Bv. Snorri Sturluson RE-219, skipaskr.nr. 1328, var smíðaður á Spáni 1973 úr stáli; stærð 1095,89 brl, 1464 bt, lengd 74,62 m, breidd 11,60 m, dýpt 7,50 m, vél Wartsila 2460 kW, árgerð 1995. Fjöldi skipverja: 27.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að við alla vinnu um borð í skipi á opnu hafi, í slæmu veðri, þurfi sérstaka aðgát og menn viðbúnir því að þurfa að nota handfestur. Æfing í að reikna út veltuhreyfingar skips og að stíga ölduna með hliðsjón af því er mjög þýðingarmikið til að koma í veg fyrir slys vegna hreyfinga skipsins.

Nr. 019 / 00

5. Hólmadrangur ST-70, tveir skipverjar slasast um borð

Bv. Hólmadrangur ST-70, skipaskr.nr. 1634, var smíðaður í Garðabæ 1983 úr stáli; stærð 497,0 brl, 819,0 bt, lengd 57,32 m, breidd 10,0 m, dýpt 6,70 m, vél MAK 1322 kW, árgerð 1982. Fjöldi skipverja: 16.

Hinn 21. nóvember 1999 var bv. Hólmadrangur ST-70 að veiðum á Hampiðjutorginu. Veður: suðvestan 4-5 vindstig, þung undiralda með nokkurri kviku í öldunni.

Skipverjar höfðu tekið inn veiðarfærið og þegar losað var úr pokanum komu auk 500 kg. af grálúðu, tveir stórir steinar. Var fiskilúkan lokuð svo að ekki væri hætt á að grjótið færi niður í mót-tökuna. Skipverjar voru að sópa lúðunni fram fyrir fiskilúkuna svo að hægt væri að koma grjótinu út-byrðis þegar skipið valt til stjórnborða. Við það valt grjótið einnig og lenti á tveimur skipverjum sem báðir slösuðust. Hlúð var að hinum slösuðu og skipinu siglt áleiðis til lands til móts við þyrlu sem kom til að sækja þann skipverja er var meira slasaður en hann hafði fótbrotnað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að til stóð að draga grjótið aftur í skutrennuna og koma því í sjóinn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin vill áréttta fyrri ólyktanir varðandi umgengni um lausa hluti um borð í skipi sem er laust (á siglingu eða á reki). Vill nefndin sérstaklega benda á að skipverjar eiga að forðast að vera í línu þvert yfir skip (hreyfiferli lausra hluta við hlið-arveltur skips) þar sem lausir hlutir eru, líkt og virðist hafa gerst í þessu tilviki.

Nr. 031 / 00

6. Sturla GK-12, skipverji slasast er hann fellur af stýrishússþaki

Hinn 10. janúar 2000 var m.b. Sturla GK-12 í höfn í Njarðvíkum. Veður: vestsuðvestan 6 vindstig, gekk á með éljum.



Sturla ©Halþór Hreiðarsson

M.b. Sturla GK-12, skipaskr.nr. 1612, var smíðaður í Englandi 1974 úr stáli; stærð 297,36 brl, 276,0 bt, lengd 35,87 m, breidd 8,32 m, dýpt 4,90 m, vél Bergen Diesel 729 kW, árgerð 1985. Fjöldi skipverja: 10.

Vélstjóri var að vinna við að skipta um peru í ljósi ofarlega í mastri yfir stýrishúsi skipsins. Stóð hann á palli í mastrinu en á þessum palli var ljósið. Vélstjórinn lauk við að skipta um peruna og var að undirbúa að fara niður.

Féll hann skyndilega niður úr mastrinu, fram fyrir stýrishús og niður á þilfarið. Var um að ræða 7 metra fall úr mastri og niður á þilfar. Kallað var á lækni og sjúkrabíl til að flytja hinn slasaða á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra hafði hann tekið eftir að ljós var ekki á siglingaljósi í mastri þegar komið var til hafnar um morguninn. Óskaði hann eftir því að gert væri við bilunina. Þetta hafði gleymst þar til hann minnti á það aftur er hann kveikti siglingaljósin þegar fara átti úr höfn. Ratsjá hafði verið ræst og var í gangi þegar vélstjórinn fór upp. Venjan sé að stöðva ratsjána en í þessu tilviki hafði það gleymst;
- að hinn slasaði man ekki hvað kom fyrir eftir að lokið var við að skipta um ljósaperu í siglingaljósi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til aðgæsluleysis við að fara niður úr mastri eftir að hafa lokið við að skipta um ljósaperu. Ekki hafi verið farið niður stiga á mastrinu sem notaður var til að fara upp í mastrið til viðgerðarinnar.

Nr. 034 / 00

7. Ottó N. Þorláksson RE 203, skipverji slasast er bugt á grandara slæst í höfuð hans

Hinn 4. mars 2000 var bv. Ottó N. Þorláksson RE-203 á siglingu suðvestur af Reykjanesi. Veður: Sæmilegt.



Ottó N. Þorláksson ©Jón Sigurðsson

Bv. Ottó N. Þorláksson RE-203, skipaskr.nr. 1578, var smíðaður í Garðabæ 1981 úr stáli; stærð 485,46 brl, 879,0 bt, lengd 57,0 m, breidd 10,30 m, dýpt 7,30 m, vél MAK 1619 kW, árgerð 1981. Fjöldi skipverja: 15

Skipverjar voru að skipta um grandara á báðum grandaravindum. Þegar verið var að draga vírinn af bb.-grandaravindu kom skyndilega bugt á grandarann sem slóst með talsverðu afli í andlit þess skipverja sem var næst vindunni við að draga vírinn af. Gerðist þetta í lok vaktar og fór skipverjinn inn til að jafna sig. Haft var samráð við lækni í landi um aðhlyningu en ekki talin ástæða til sérstakra aðgerða.

Þegar hinn slasaði hugðist hefja vinnu að lokinni frívakt og var kominn út á þilfar missti hann meðvitund og var fluttur inn og látinn hafa hægt um sig. Aftur var haft samband við lækna og leit að ráða en þeir töldu ekki ástæðu til neinna sérstakra aðgerða nema láta manninn hvíla sig.

Skipverjinn fór til lækniþs er skipið kom til hafnar nokkrum dögum síðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaða er ekki ljóst hvort vírbugtin slóst til við snúning vindunnar eða hvort bugtin myndaðist um leið og vírinn kom út af vindunni. Um var að ræða tvöfalda grandara (efri- og neðrigrandarar);
- að skráning skipverja var ekki í lagi í lögskráningarkerfinu, en skráning skipverja hafði verið send rétt frá skipinu. Kom í ljós að galli er á lögskráningarkerfi því sem notað er við samræmda skráningu skipverja um allt land. Er möguleiki á að fá fleiri en eina útgáfu af lista yfir skipverja eftir því hvers konar tölvusambandi viðkomandi er í við gagnabankann.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að allar líkur séu til að slakað hafi verið á vindunni með meiri hraða en náðist að draga vírinn af og við það hafi myndast laus bugt á vírinn sem slóst til.

Vill nefndin brýna það sérstaklega fyrir mönnum að þegar verið er að draga vír af vindu sé ekki slakað með meiri hraða en svo að skipverjar hafi alltaf undan að draga vírinn af vindutromlu.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin vill benda á að mikilvægt sé að lögskráning skipverja sé alltaf í samræmi við mönnun skipsins hverju sinni. Að allir, sem ráðnir eru sem skipverjar, séu skráðir í sína stöðu. Lögskráning skipverja er til þess að ljóst sé hver eða hverjir eru á skipinu ef eitthvað kemur fyrir.

Nr. 035 / 00

8. Björgvin EA-311, skipverji slasast þegar frystipönnur falla af vagni

Hinn 8. febrúar 2000 var bv. Björgvin EA-311 að veiðum vestur af Garðskaga. Veður: slæmt veður austnorðaustan 8-10 vindstig.



Björgvin ©Óskar Þór Halldórsson

Bv. Björgvin EA-311, skipaskr.nr. 1937, var smíðaður í Noregi 1988 úr stáli; stærð 498,83 brl, 1142,0 bt, lengd 50,53 m, breidd 12,00 m, dýpt 7,30 m, vél Deutz 1850 kW, árgerð 1988. Fjöldi skipverja: 24.

Lónað var á meðan skipverjar voru að ganga frá afla. Einn skipverji var að taka frystipönnur úr frystitæki og setja á vagn sem notaður var til að flytja afurðirnar að frágangsbörði. Þegar verið var að taka síðustu pönnur úr frystitækinu valt skipið djúpa veltu (skipið hjó illa) með þeim afleiðingum að pönnurnar fóru af vagninum og á skipverjann og slasaðist hann. Hlúð var að skipverjanum um borð og skipinu siglt til hafnar, en þangað var komið daginn eftir, þar sem honum var komið í hendur lækna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var einn að vinna þar sem atvikið átti sér stað og því engin vitni;
- að ekki er samræmi í lögregluskýrslu og því sem skráð er í dagbók skipsins.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að af þeim gögnum sem fyrir hendi eru, sé ekki hægt að álykta í þessu máli.

Nr. 043 / 00

9. Rán HF-42, skipverji slasast þegar verið er að taka inn veiðarfæri

Hinn 10. mars 2000 var bv. Rán HF-42 að veiðum undan ströndum Norður-Noregs. Veður: norðan 5-7 vindstig (kaldaskítur), kvika og mikil hreyfing.



Rán ©Fiskifélag Íslands

Bv. Rán HF-42, skipaskr.nr. 2182, var smíðuð á Spáni 1991 úr stáli; stærð 598,02 brl, 1199,0 bt, lengd 51,45 m, breidd 11,90 m, dýpt 7,23 m, vél Wartsila 2200 kW, árgerð 1991. Fjöldi skipverja: 25.

Þegar hlerar komu í gálga kom í ljós að dauðileggur stjórnborðsmegin var mikið strekktur og ljóst að bakstroffur voru slitnar. Var tekið til við að koma keðjuvasa á dauðalegginn svo að fá mætti slaka til að húkka úr hleranum og í grandaraleiðarann.

Var skipverji að setja pokagilsinn í gegnum togblökkina sem nota átti til að ná slaka á dauðalegginn. Við það þurfti hann að standa uppi á palli og greip eftir handfestu um togvírinn fyrir framan togblökkina. Í því gaf togspilið aðeins eftir og seig hlerinn lítilliga. Við það dróst hönd skipverjans í togblökkina og klemmdist hún illa. Þegar bremsur voru teknar af til þess að hífa í togvírinn slaknaði á togvírnum aftur áður en híft var í til að losa hendina.

Hlúð var að skipverjanum um borð og leitað leiðbeininga lækna í gegnum síma. Að höfðu samráði við lækna var fengin þyrta til að sækja hinn slasaða og var hann fluttur til Noregs.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist hafa farið eins að í nokkur skipti áður en slysið varð, þ.e. að nota togvírinn sem handfestu;
- að einn skipverja sagði að miðað við aðstæður sé ekki neitt óeðlilegt við að bremsur gefi eftir;
- að annar skipverji, sem sagðist vera vanur að stjórna hífingu, sagði að ef hífa þyrfti í togvírinn eftir að stoppað hafi verið sé næsta ógjörningur að hindra að lítilsháttar slaki komi á vírinn áður en híft er aftur. Hann sagði einnig að venjan væri að skipverjar héldu sér í togblökkina við þessar aðstæður en ekki togvírinn;
- að þriðji skipverjinn sagði að aðstæður væru þannig við að koma gilsinum í gegnum togblökkina að þörf væri á góðum stuðningi (handfestu) við verkið;
- að þar sem slasaði greip um togvírinn fyrir framan togblökkina var splæs og festist hanski, er hann var með á hendinni, í splæsinu;
- að eftir slysið var breytt um vinnuaðferð við að koma gilskrók til að hífa í dauðalegginn. Nú er krókurinn tekinn af og aðeins augað á vírnum sett í gegnum togblökkina.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins sé að hlaupari (togvír) er notaður sem handfesti. Nefndin hefur ít-rekað bent á að varhugavert er að nota hlaupara (víra, keðju eða tóg sem notað er til að hífa með eða slaka þungum hlutum) sem handfestur.

Sú breyting sem gerð hefur verið á vinnuaðferð við þær aðstæður sem þarna voru, slitnar bakstroffur, sé jákvæð þróun.

Nr. 047 / 00

10. Skutull ÍS-180, skipverji slasast þegar híft er í grandara

Hinn 19. nóvember 1999 var bv. Skutull ÍS-180 að veiðum á Flæmska-hattinum austur af Nýfundnalandi. Veður: (kaldi, hálfgerð bræla), leiðinda sjólag. Verið var að hífa inn veiðarfæri (tvær rækjuvörpur). Hlerar voru komnir í gálga og skip-



Skutull ©Þorgeir Baldursson

Bv. Skutull Ís-180, skipaskr.nr. 1383, var smíðaður í Póllandi 1974 úr stáli; stærð 912,87 brl, 1403,0 bt, lengd 71,43 m, breidd 11,30 m, dýpt 7,30 m, vél Sulser 2208,0 kW, árgætt 1974. Fjöldi skipverja: 18.

verjar lásuðu dauðalegg úr hlera stb.-megin og lásuðu í leiðara. Síðan var leiðarinn settur út í rennuna. Einn skipverjinn hugðist lása í lóðið á milli veiðarfæra (tvær vörpur). Talið er að dauðileggurinn hafi fest á milli hlera og skutlunn- ingar og þegar híft var í leiðarann hafi hann sleg- ist til þegar átakið kom á hann og við það lent á skipverjanum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri og fyrsti stýrimaður bv. Skutuls Ís-180 mættu hjá lögreglunni í Hafnarfirði 29. desember 1999 til að gefa skýrslu vegna slyss um borð. Ekki var hægt að taka af þeim skýrslu þar sem frumskýrsla lá ekki fyrir frá lögreglunni á Höfn sem slasaði hafði gefið. Mál 036-1999-00000. Athugasemd gerð á skjalið um að slasaði hafi ekki gefið skýrslu um málið hjá lögreglunni á Höfn;
- að skipstjóri sagði að hinn slasaði hafi verið að teygja sig eftir upphalarakeðju á lóði þegar híft var í grandaraleiðara. Við það að híft var slóst grandaraleiðarinn upp fyrir lunningu og lenti á skipverjanum sem við það slasaðist;
- að sögn slasaða var myndavél, sem staðsett er aftur á dekki fyrir skipstjórnarmann til að geta fylgst með skipverjum og búnaði aftast á þilfari, óvirk í þessari ferð;
- að hinn slasaði var í sinni fyrstu veiðiferð með þessu skipi;
- að sögn stýrimanns er myndavélin ekki full- komnari en það að í myrkri er erfitt að fá góða skerpu á mynd. Hann telur að ekki hafi verið um bilun að ræða. Samkvæmt frásögn hans hefur hann verið á skipum þar sem lýsing er betri á þilfari en þarna var;
- að venjan var að lása dauðaleggjum í leiðara- ana og lása í lóðið á milli veiðarfæra áður en gefið var merki um að hífa.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að koma hefði mátt í veg fyrir þetta slys ef einhver ákveðinn aðili hefði annast tilsögn og stjórnun vinnu á þilfarinu. Sá er gefa á bend- ingar um að hífa verður að hafa stjórn á vinnunni á þilfari svo að einstakir skipverjar grípi ekki til einhverra aðgerða án samhæfingar við aðrar að- gerðir sem eru í gangi hverju sinni. Slík stjórnun á störfum skipverja skilar sér í samhæfðri vinnu og ekki síst þegar nýir skipverjar eru að hefja störf og venjast vinnutilhögun um borð í skipinu. Það þarf að hafa það vel hugfast að vanir sjómenn vita hvað þarf að gera um borð í skipi en ekki er sama röð vinnuaðgerða um borð í öllum skipum og því brýnt að það sé einn stjórnandi sem ráði vinnuferlinu.

Nefndin áréttar fyrri ábendingar um nauðsyn á markvissri stjórnun vinnu um borð í skipum til þess að koma í veg fyrir slys.

Nr. 048 / 00

11. Kaldbakur EA-1, skipverji slasast þegar poki vörpunnar fellur úr krók

Hinn 3. apríl 2000 var bv. Kaldbakur EA-1 að veiðum á Melsekk, suðvestur af Reykjanesi. Væð- ur: suðsuðaustan 10-12 m/sek, samsvarandi sjór, lítils háttar úrkoma.



Kaldbakur ©Halþór Hreiðarsson

Bv. Kaldbakur EA-1, skipaskr.nr. 1395, var smíðaður á Spáni 1974 úr stáli; stærð 941,24 brl, 1330 bt, lengd 68,66 m, breidd 11,60 m, dýpt 7,50 m, vél MAK 2090 kW, árgætt 1973.

Skipverjar voru að hífa inn vörpuna. Á þilfari voru ó skipverjar. Þegar belgur og poki voru kom- in inn fyrir skutrennulokann og fiskmóttökulúku var slegið á belginn til að hefja losun afla úr veiðar- færinu. Notuð var stroffa, tvöföld með stálhring sem slegin var á fyrir ofan aflann. Var aflinn los- aður í áföngum þar sem notaðir voru tveir gilsar. Þegar meginhluti aflans hafði verið losaður úr pok- anum var annar gilsinn tekinn en pokinn hífður

upp á einum gilsí og losað alveg úr pokanum svo og koma þeim fiski sem lent hafði í veiðarfæra-renninni niður í móttökuna.

Í einni smáveltú á skipinu fór annað augað á stroffunni úr króknum og við það féll pokinn niður á þrjá skipverja sem voru að koma fiskinum af þilfarinu niður í móttökuna. Urðu þrír skipverjar undir pokanum og slasaðist einn illa. Skipsfélagar hans tóku þegar í stað til við að ná pokanum ofan af honum og komu honum síðan inn til aðhlyningar. Haft var samband við Landhelgisgæsluna og var þyrla send til að sækja hinn slasaða sem m.a. var lærbrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri telur að þegar stroffan var sett á gilskrókinn hafi járnhringurinn verið settur fyrst upp á krókinn og síðan tóglykkjan. Hann telur að járnhringurinn eigi auðvelt með að renna í króknum í veltunni og hafi ýtt tógendanum úr króknum;
- að netamaður sagði að það hafi verið suðvestan 4 vindstig og lítilsháttar undiralda. Þegar búið var að losa úr pokanum niður í móttökuna var híft í framgilsinn til að fá enda pokans upp úr fiskmóttökunni;
- að þegar stroffan nær illa utan um pokann eru lykkja og stálhringur sett upp á krókinn;
- að einn skipverja sagði að gat hafi verið á belgnum og því hafi eitthvað af fiski farið á þilfarið þegar verið var að losa úr veiðarfærinu. Þennan fisk hafi þeir verið að setja niður í móttökuna þegar pokinn féll niður;
- að einn skipverja sem var á þilfari sagði að engin hafi verið við vinduna fyrir stóra gilsinn en einn skipverja verið á leiðinni að henni þegar slysið varð;
- að einn skipverja sagði að þegar slysið varð hafi ekki verið híft í gilsana.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins sé óaðgæsla við hífingu þar sem stutt stroffa var notuð og dróst þar með af króknum við það að strekkja belginn á millveggja gilsa, losunargils og stóra gils.

Nr. 061 / 00

12. Pétur Jónsson RE-69, skipverji slasast þegar grandari slæst til

Hinn 4. janúar 1998 var bv. Pétur Jónsson RE-69 við veiðar á rækju 50 sml norðvestur af Straumnesi. Veður: norðaustan 9 vindstig.



Pétur Jónsson ©Þorgeir Baldursson

Bv. Pétur Jónsson RE-69, skipaskr.nr. 2288, var smíðaður í Noregi 1997 úr stáli; stærð 1068,94 brl, 2139 bt, lengd 63,83 m, breidd 13,00 m, dýpt 8,45 m, vél Wartsila 3690 kW, árgerð 1997. Fjöldi skipverja: 20.

Skipverjar voru að kasta trollinu þegar hifa þurfti efri grandara undan rossklafa. Við það húkkaðist grandarinn á kúlu á seiðaskilju sem bundin var upp yfir miðbraut. Þegar skipverjinn hugðist losa grandarann og hljóp þvert yfir veiðarfæraennuna og undir grandarann, sem var vel á lofti, losnaði grandarinn og slóst til og lenti á skipverjanum sem slasaðist. Ekki var talið að um alvarlegt atvik væri að ræða þar sem skipverjinn virtist jafna sig fljótlega og ákveðið var að hann færi í hvíld um tíma og sjá til hvort hann næði sér alveg. Þegar bati virtist ekki koma, var siglt til hafnar á Ísafirði 12. janúar og skipverjinn sendur til rannsóknar á sjúkrahús.

Eftir rannsókn á sjúkrahúsinu var hann útskrifaður en við frekari skoðanir nokkru síðar komu fram alvarlegir áverkar bæði á fæti, bók og hálsi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sjópróf fór fram rúmum tveimur árum eftir að atburðurinn varð. Skipstjóri gat þess að ekki væri hægt að ætlast til að menn myndu atburðarás í smáatriðum eftir svo langan tíma;
- að skipstjóri gat þess að veður hafi verið 8-12 vindstig þegar atvikið varð en skipið Pétur Jónsson RE-69 sé stórt og mjög gott sjóskip en þar sem þeir hafi verið að veiðum sé eitt erfiðasta hafsvæði með hliðsjón af veðri;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa frétt af atvikinu fyrr en lokið var við að kasta veiðarfærinu;
- að slasaði sagði að veður hafi verið mjög slæmt þegar veiðarfæri var kastað eða 10-12 vindstig;

- að grandaranum hafði verið lyft upp með gils sem festur var (sem hefur átakspunkt) í afturgálga til að losa hann frá rossklafanum. Eftir að grandarinn var laus frá rossklafanum var slakað niður. Við það að slaka grandaranum niður aftur festist hann á seiðaskilju sem bundin var upp undir vindupall flottrollstromlu og gilskrókurinn losnaði af grandaranum. Af þeim sökum kom allur þungi grandarans á festingar seiðaskiljunnar sem ekki þoldu þungann og slitnuðu. Á því augnabliki, sem festing seiðaskiljunnar slitnaði, gekk skipverjinn undir grandarann og varð undir honum þegar hann skall niður;
- að bendingum til stjórnanda vindu virðist hafa verið ófátt. Ekki hefur verið upplýst hver átti að segja skipverjanum sem stjórnaði vindunni til varðandi hífingu eða slökun. Af þeim sökum virðist hafa verið slakað of mikið svo að krókurinn losnaði af grandaranum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að koma hefði mátt í veg fyrir umrætt slys ef tekið hefði verið tillit til aðstæðna. Varast ber að fara undir strengdan fal (vír, tóg eða keðju) ef minnsta hættu er á að hann geti skroppið til.

Nefndin vill vekja athygli á að ekki virðist hafa verið viðunandi verkstjórn á þilfari þar sem ekki var neinn ákveðinn skipverji sem hafði þann starfa að segja stjórnanda vindunnar til við hífingu. Aðgerðir höfðu verið í gangi við að greiða úr flækju á því svæði í skipinu þar sem stjórnandi vindunnar hafði ekki yfirsýn yfir og því allar aðgerðir hans varhugaverðar með hliðsjón af öryggi skipverja sem unnu á þilfarinu.

Sjómenn þurfa einnig að íhuga það mjög vel að ef þeir hyggjast „redda“ málum af eigin frumkvæði og verða síðan fyrir slysi eru þeir með stóran hluta ábyrgðarinnar á eigin herðum. Ábyrgð þeirra verður allt önnur ef þeim er sagt af yfirmanni að framkvæma verkið.

Vakin er athygli á því að það er skylda skipstjórnarmanna að láta rannsaka slys. Í þessu tilviki var hinn slasaði frá vinnu í nokkra mánuði og það gat því ekki dulist skipstjóra að atvikið var alvarlegt. Af þeim sökum hefði skipstjórnarmaður átt að

sjá til þess að rannsókn færi fram strax og allur dráttur á því torvelldaði rannsóknina. Afsakanir skipstjórnarmanna um að langt væri liðið frá atvikinu þegar rannsókn fór fram (lögregluskýrslur í maí 1999 og sjópróf í maí 2000) og minni manna væri bríðult verða léttvægar þar sem rannsókn slyss er á ábyrgð skipstjórnarmanna.

Nr. 063 / 00

13. Vestmannaey VE-54, skipverji slasast þegar hann fellur úr stiga

Hinn 7. október 1998 var bv. Vestmannaey VE-54 að veiðum í Skeiðarárdýpi.

Veður: Ekki bókað veður í dagbók skips.



Vestmannaey ©Tryggvi Sigurðsson

Bv. Vestmannaey VE-54, skipaskr.nr. 1273, var smíðuð í Japan 1972 úr stáli; stærð 636,41 brl, 923 bt, lengd 60,32 m, breidd 9,50 m, dýpt 6,50 m, vél Niigata 1691,80 kW, úrgerð 1988. Fjöldi skipverja: 25.

Tveir skipverjar voru í lest skipsins við frágang á afla. Þegar því var lokið lagði annar skipverjanna af stað upp úr lestinni er hann var kominn að lóðréttum stiga sem var útgönguleið úr lestinni. Á lestargólfi við stigan var stafli umbúða sem þurfti að fara upp á áður en komist varð að stiganum. Skipverjinn lagði af stað upp stigan en á leiðinni missti hann handfestu á þrepi stigans og féll aftur fyrir sig og lenti á umbúðastafla fyrir neðan. Slasaði lá hreyfingarlaus fyrst á eftir en komst með aðstoð upp úr lestinni. Samkvæmt samráði við lækni var talið að það tæki allt að viku fyrir slasaða að jafna sig. Þrettán dögum síðar var slasaði ferjaður yfir í annað skip sem var á leið til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði hafði verið 29 daga á sjó;
- að áætlað er að hæð umbúða við stigan hafi verið um einn metri;
- að samkvæmt frásögn skipstjóra voru suðvestan 2 vindstig þegar slysið varð;
- að samkvæmt frásögn stýrimanns er mikið um bakmeiðsli um borð í þessu skipi vegna vinnuáðstöðu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að ekki hafi verið sýnd fullnægjandi aðgæsla við að fara um stiga í kældri lest (frystilest). Hæð af umbúðum og upp í karm fyrir mannopið hafi verið rúmlega mannhæð.

Nr. 065 / 00

14. Venus HF-519, skipverji slasast þegar hann fellur í fiskmóttöku

Hinn 2. febrúar 2000 var bv. Venus HF-519 að veiðum á Reykjanes hrygg, Melsak. Veður: vestsuðvestan 5-7 vindstig.



Venus ©Halþór Hreiðarsson

Bv. Venus HF-519, skipaskr.nr. 1308, var smíðaður á Spáni 1973 úr stáli; stærð 1156,11 brl, 1779,0 bt, lengd 77,53 m, breidd 11,60 m, dýpt 7,50 m, vél MAK 2355 kW, árgerð 1979. Fjöldi skipverja: 27.

Skipverjar höfðu tekið trollið og losað aflann úr pokanum í fiskmóttökuna. Fiskmóttökunni er skipt í tvennt með langskipsskilrúmi í miðju. Aflinn fór að mestu leyti í bakborðshluta móttökunnar og varð þar kúfur upp fyrir þilfarið. Voru tveir skipverjar að róta kúfum niður í stjórnborðshluta móttökunnar, svo hægt væri að loka lúkunni, þegar öðrum þeirra skrikaði fótur og féll hann niður í stjórnborðshluta móttökunnar sem var sem næstum því tóm.

Skipverjinn hafði staðið með annan fótinn í fiskkösinni en hinn á skilrúminu á milli helminga móttökunnar og hafði enga handfestu eða neinn stuðning. Efri endi skilrúmsins er ávalur og háll í bleytu. Féll skipverjinn niður í móttökuna og kom með búkinn niður á sláttuskilrúm sem skagar 50-70 cm upp frá botni fiskmóttökunnar.

Skipverjinn slasaðist og var aðstoðaður við að komast upp úr móttökunni og fram í íbúðir. Var skipinu siglt til hafnar í Keflavík þar sem slasaða var komið undir læknishendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var í sinni fyrstu veiðiferð með þessu skipi en hafði verið fjöldi ára á öðrum skipum. Gat hann þess að á öðru skipi sem hann hafði

verið á hafi verið rist yfir fiskmóttökunni og slík rist hefði getað komið í veg fyrir það fall sem hann varð fyrir. Sex rifbein brotnuðu við fallið niður á sláttuskilrúmið;

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að koma megi í veg fyrir sambærileg atvik með því að hafa grind (rist) yfir opi fiskmóttökunnar þegar fiskmóttökulúka er opin (rist undir fiskmóttökulúkunni).

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

Nr. 066 / 00

15. Haraldur Böðvarsson AK-12, skipverji slasast þegar vargakjaffur slæst í hann

GÖGN:

Lögregluskýrsla

Leiðarabók skipsins

Rannsóknargögn nefndarinnar

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



Haraldur Böðvarsson ©Fiskifélag Íslands

Bv. Haraldur Böðvarsson AK-12, skipaskr.nr. 1435, var smíðaður í Noregi 1975 úr stáli; stærð 299,08 brl, 562 bt, lengd 46,47 m, breidd 9,00 m, dýpt 6,55 m, vél MAK 1104 kW, árgerð 1975. Fjöldi skipverja: 15.

Hinn 2. febrúar 2000 var bv. Haraldur Böðvarsson AK-12 að veiðum á Melsekk. Veður: suðvestan 4 vindstig.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfæri og var komið að því að hífa upp bakstroffurnar. Til að hífa upp bakstroffurnar var notaður falur byssunnar en byssukróknum lásað frá. Ekki var búið að tengja byssufalinn, sem er úr DYNEX-öfurfúti, við bakstroffurnar, en báðar bakstroffurnar eru hífðar upp með byssunni, þegar híft var í byssufalinn. Við það rifnaði festingin fyrir byssukrókinn úr skutrennulunngunni og slóst aftur eftir þilfarinu. Lenti

búnaðurinn sem rifnaði frá á einum skipverja sem slasaðist við það. Hlúð var að hinum slasaða um borð samkvæmt læknisráði og skipinu siglt til næstu hafnar þar sem skipverjanum var komið til frekari aðhlyningar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að notaður var G-lás til að tengja byssufalinn við byssukrókinn sem auðveldaði að skipta um;
- að byssuspilið er staðsett bakborðsmegin á veiðarfæra-þilfari og talið að stjórnandi þess hafi haft góða yfirsýn yfir vinnusvæðið þar sem verið var að gera klárt til að hífa upp bakstroffurna;
- að ekki er alveg ljóst hvort kengurinn sem rifnaði úr lunningunni var notaður aftur eða nýr fenginn;
- að vakiformaðurinn gerði athugasemd við skráningu sína en hann var skráður háseti og sagðist hafa verið sem stýrimaður um borð þegar atvikið varð. Því til áréttingar sagðist hann hafa launaseðil.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins hafi verið ógætileg hífing þar sem stjórnandi vindunnar átti að hafa góða yfirsýn yfir vinnusvæðið.

Nr. 068 / 00

16. Ljósafell SU 70, skipverji slasast þegar hann fellur úr lausum stiga í lest

Hinn 24. maí 2000 var bv. Ljósafell að veiðum á Papagrunni. Veður: hægviðri.

Nokkrir skipverjar unnu í lest við að ganga frá aflanum sem var ísaður í kassa í lestinni. Aðgangur að lestinni var um lausan álstiga sem lá úr mann-



Ljósafell ©Fiskifélag Íslands

Bv. Ljósafell SU-70, skipaskr.nr. 1277, var smíðað í Japan 1973 úr stáli; stærð 549,28 brl, 837 bt, lengd 55,90 m, breidd 9,50 m, dýpt 6,50 m, vél Niigata 1691 kW, árgerð 1988. Fjöldi skipverja: 17.

opi niður í tóman plastkassa sem var í röð kassa skáhallt fyrir neðan mannopið. Kassinn sem álstiginn var í var í kassaröð sem var nokkrum kösum hærrí en næsta kassaröð fyrir framan í lestinni.

Einn skipverjanna sem vann í lestinni hugðist fara upp til að láta vita að þeir sem unnu í fiskvinnslunni mættu láta aðra fisktegund koma niður. Þegar hann var kominn í annað eða þriðja þrep stigans á leiðinni upp rann kassinn, sem stiginn var í af stað út úr kassaröðinni og við það féll maðurinn úr stiganum og kom illa niður á kassa fyrir neðan og meiddist. Skipverjinn komst upp úr lestinni og til klefa síns. Var hinn slasaði skoðaður og haft samráð við lækni. Með hliðsjón af ástandi hins slasaða var skipinu síðan siglt til hafnar nokkrum klukkustundum síðar þar sem honum var komið til læknis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stiginn var ekki festur á neinn hátt utan það að vera skorðaður í röð kassa í lest skipsins;
- að ekki er upplýst hvernig stiginn sneri í skipinu (þverskips eða langskips);
- að ekki er upplýst hvernig kassinn gat skriðið fram úr kassastæðunni ef kassaröðin sem stiginn stóð í náði á milli skipssíða;
- ekki er upplýst hvort skipverjinn, sem slasaðist, steig þannig í stigann að hann hafi getað spyrnt kassanum úr röðinni;
- að ekki er ljóst í hvaða röð frá botni lestar kassinn var sem stiginn stóð í;
- að engar upplýsingar eru um hvaða fyrirmæli höfðu verið gefin af hálfu skipstjórnarmanna varðandi notkun á lausum stiga í lest.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að koma hefði mátt í veg fyrir þetta slys ef fylgt væri reglum um vinnuöryggi um borð í fiskiskipum varðandi frágang á stigum um borð í skipi. Lausa færlega stiga á ekki að nota um borð í skipi nema tryggilega sé gengið frá honum þegar á að nota hann.

Svo virðist sem eftirlit með öryggisþáttum hafi verið áfátt um borð þar sem skipverjar létu það viðgangast að nota lausan stiga við að fara í og úr lest. Slys orsakast af hættulegum aðstæðum og/eða hættulegum aðgerðum.

Nr. 078 / 00

17. Venus HF-519, skipverji slasast þegar poki á flotvörpu slæst í hann

Hinn 2. febrúar 2000 var bv. Venus HF-519 að veiðum á Melsak (Reykjanes hrygg). Veður: vestsuðvestan 5-7 vindstig.



Venus ©Halþór Hreiðarsson

BV. Venus HF-519, skipaskr.nr. 1308, var smíðaður á Spáni 1973 úr stáli; stærð 1156,11 brl, 1779 bt, lengd 77,53 m, breidd 11,60 m, dýpt 7,50 m, vél MAK 2355 kW, árgærd 1979. Fjöldi skipverja: 28.

Skipverjar höfðu kastað botnvörpunni og voru að ganga frá á þilfari. Voru þeir að ganga frá leiðurum og undirbúa að hífa upp veiðarfærið.

Á flottrollsvindu var flotvarpa og hafði vinda gefið aðeins eftir og pokaendinn sigið niður á þilfarið. Það að pokinn væri niður á þilfarið torveldaði skipverjum að draga leiðarana aftur eftir þilfarinu. Skipstjórnarmaður á stjórnþalli sá að pokinn hafði sigið niður og vissi að það var til óþæginda fyrir skipverjana. Hann hífði því í pokann og ætlaði að lyfta pokaendanum frá þilfarinu. Þurfti mikla nákvæmni við hraðastillingu á vindunni og þegar híft var varð hraðinn of mikill og fór pokaendinn of langt svo að hann slóst yfir tromluna og féll niður fyrir framan hana. Ekki vildi betur til en einn skipverja var undir tromlunni og lenti pokinn á honum þegar hann féll niður.

Skipverjinn vankaðist við höggjð og skipsfélagar hans aðstoðuðu hann. Eftir að hafa jafnað sig um tíma reyndi hann að vinna áfram en það gekk ekki. Fór skipverjinn til læknis þegar skipið kom til hafnar seinnihluta sama dags.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um tíma hafði orðið vart við að flottrollsvindan gaf eftir þegar hún var stopp og ef varpan var inni á tromlunni vildi pokinn síga niður. Eftir atvikið var reynt að gera við vinduna en það hefði ekki tekist fullkomlega;
- að stjórnandi vindunnar sá ekki hvað var undir flottrollstromlunni;

- að skipverjar við vinnu á þilfari höfðu ekki óskað eftir að híft væri í poka flotvörpunnar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að koma megi í veg fyrir sambærileg atvik ef þeirri reglu væri fylgt að hífa aldrei nema full yfirsýn sé yfir hreyfiferilinn. Ef sjónsvið stjórnanda vindu er skert að þá sé annar maður sem hafi yfirsýn til að gefa stjórnanda vindunnar bendingar um hífinguna.

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

Nr. 090 / 00

18. Snorri Sturluson RE-219, skipverji veikist eftir að hafa unnið við viðgerð á leku freon-röri

GÖGN Í MÁLINU:

Lögregluskýrsla
Rannsókn nefndarinnar
Ljósmyndir

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

(Athugasemdir bárust nefndinni)



Snorri Sturluson ©Jón Sigurðsson

Skipaskr.nr. 1328, Smíðaður á Spáni 1973 úr stáli; lengd 1996; Stærð 1095,89 brl, 1464,0 bt, Lengd 74,62 m, breidd 11,60 m, dýpt 7,50 m, Vél Wartsila 2460 kW, árgærd 1995. Fjöldi skipverja: 27.

Hinn 24. ágúst 2000 var bv. Snorri Sturluson RE-219 að veiðum. Vakthafandi vélstjóri varð var við viðvörunarljós er gaf til kynna að freon læki út. Hóf hann leit með freonleitarlampa og fann lítið gat á röri sem lá að frystipressu nr. 1. Hann tók til við að loka gatinu með gúmmibót og hosuklemmu. Á meðan hann var að ganga frá þéttingu, herða hosuklemmuna, gaf rörið sig enn frekar og gusaðist freon út um gatið.

Vélarrúmið var loftræst og náð í fleiri gúmmipjötlur og fleiri hosuklemmur. Tókst að stöðva lek-

ann að mestu leyti en þó ekki alveg. Var lítilsháttar leki merkjanlegur á freonleitarlampanum en ekki tók á fullnaðarviðgerð fyrir en komið var til hafnar. Veiðiferð skipsins lauk 3-4 dögum síðar og var gert við rörið í löndunarstoppinu.

Vélstjórinn fór að finna fyrir óþægindum daginn eftir að hann gerði við lekann á freonrörinu. Óþægindin ágerðust og var hann lagður inn á sjúkrahús með alvarlega freon-eitrun um hálfum mánuði síðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði hóf loftræstingu vélarúmsins strax og freon rörið gaf sig;
- að strax eftir að skipið kom úr veiðiferðinni voru freonrörin endurnýjuð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök atviksins sé að ástand freonröra skipsins hafi verið ábótavant.

Nefndin vill vekja athygli á því að freon lofttegundin getur valdið alvarlegum eitrunum og eiga menn því ávallt að sýna ítrustu varkárni við viðgerðir á slíkum búnaði. Ef vart verður við leka lofttegunda sem geymdar eru undir þrýstingi skal strax lokað fyrir streymi af geymsluhlykkjum áður en tekið er til við viðgerðir eða þá að skipverjar noti sérstakan öndurnarbúnað (reykköfunarbúnað) við viðgerð.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

1. Nefndin telur að þörf sé á viðtækri fræðslu fyrir sjómenn almennt um notkun og umgengni við lofttegundir sem notaðar eru undir þrýstingi um borð í skipum, s.s. kælimiðla og slökkvimiðla hvers konar.
2. Nefndin bendir á mikilvægi þess að kæli- og frystibúnaður verði skoðunarskyldur eins og annar vélbúnaður um borð í skipum.

Nr. 098 / 00

19. Rán HF-42, skipverji slasast þegar pokagils losnar og slæst til

Hinn 25. september 2000 var bv. Rán að veiðum á Lónsdýpi. Veður: norðaustan 2 vindstig, þokuslæðingur.



Rán ©Fiskifélag Íslands

BV. Rán HF-42, skipaskr.nr. 2182, var smiðuð á Spáni 1990 úr stáli; stærð 598,02 brl, 1199,0 bt, lengd 51,45 m, breidd 1,90 m, dýpt 7,23 m, vél Wartsila 2200 kW, árgærd 1991. Fjöldi skipverja: 26.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfæri er í ljós kom að bakstroffur á bakborðshlera voru slitnar. Var notaður pokagils og keðjuvasi til að ná slaka á dauðalegg svo að tengja mætti hann við grandaraleiðara. Þegar lokið var við að tengja dauðalegg og grandaraleiðara saman ókláraðist pokagils á dauðaleggnum. Átti að hífa samtímis í grandaraleiðara og pokagilsinn þegar pokagilsinn losnaði frá dauðaleggnum og slóst fram eftir skipinu. Lenti gilsinn á þeim er stjórnaði hífingu svo að hann kastaðist út í síðu og fór úr axlarlið.

Hlúð var að hinum slasaða um borð samkvæmt ráðleggingum lækis í síma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki er samræmi í frásögn skipverja af því hver stjórnaði vindu þegar slysið varð. Hinn slasaði sagði að annar skipverji hefði stjórnað vindunni frá stjórnþalli skipsins en samkvæmt bókun í dagbók skipsins stjórnaði hinn slasaði vindunni;
- að eftir að skipverjar höfðu náð nægum slaka á dauðalegginn til að losa hann úr hleranum og tengja við grandaraleiðarann var slakað í gilsinn til að koma áttakinu á grandaraleiðarann niður í veiðarfærarennuna. Við þessar tilfæringar skrapp gilsinn fyrir hornið á skutlunnungunni og skutrennulunngunni og slóst fram eftir skutrennunni en gilsinn hafi legið á skutlunnungunni áður en hann skrapp til og fyrir hornið;
- að hinn slasaði sagðist hafa verið við skutrennulunnguna og verið að gefa bendingar

til stjórnanda vindu sem var á stjórnþalli þegar hann hafi fengið mikið högg á bakið og kastast til;

- að ekki var verið að hífa eða slaka á þeim tíma sem gilsvírinn skrapp fyrir hornið á skutluningu og skutrennulunngu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til óaðgæslu við vinnuferlið. Huga hefði þurft betur að átaksstefnu á gilsvírnum og hreyfingum skips og veiðarfæris í sjónum. Koma mátti í veg fyrir slysið með því að setja gilsinn í stýriblökk á skutnum eða stjórna skipinu þannig að veiðarfærið væri vel yfir til bakborða á meðan átakið var á gilsinn.

Nr. 101-A / 00

20. Freri RE-72, skipverji slasast þegar verið er að snörla belginn

Hinn 14. október 2000 var bv. Freri RE-72 að veiðum austan við Víkurál. Veður: norðaustan 7-8 vindstig.



Freri ©Jón Sigurðsson

Bv. Freri RE-72, skipaskr.nr. 1345, var smíðaður á Spáni 1973 úr stáli; stærð 895,69 brl, 1327,0 bt, lengd 68,66 m, breidd 11,60 m, dýpt 7,50 m, vél MAN 2060 kW, árgerð 1973. Fjöldi skipverja: 27.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfæri og var verið að snörla inn belginn. Stroffa hafði verið sett á belginn og þegar híft var í skreið hún til á belgnum. Einn skipverja hljóp til og lagði hönd á stroffuna til að halda við og hindra tildráttinn. Ekki vildi betur til en svo að skipverjinn varð með hendi á milli og klemmdist illa.

Skipverjinn fékk aðhlyningu um borð og var veiðarfæri tekið inn fyrir og skipinu siglt til hafnar á Ísafirði. Var hafnsögubáturinn á Ísafirði fenginn til að koma út til móts við bv. Freri RE-72 og sækja hinn slasaða.

Eftir að hinn slasaði hafði verið fluttur yfir í hafnsögubátinn vildi ekki betur til en svo að hafnsögubáturinn rakst all harkalega í bv. Freri RE-72 svo

að skemmdir urðu á skipunum, sjá mál 101-B-00. Við áreksturinn kastaðist hinn slasaði til en kenndi sér ekki meins líklega vegna deyfilyfja sem honum hafði verið gefið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa kallað til skipverjans og bannað honum að koma nálægt á meðan híft væri en skipverjinn hafi ekki heyrt það vegna veðurnýs;
- að hinn slasaði sagðist hafa haldið við stroffuna þegar hann slasaðist.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins sé óaðgæsla við að reyna að hindra tildráttinn á stroffunni. Einnig hafi það verið óaðgæsla við hífingu að stöðva ekki vinduna þegar í stað er ljóst var að maðurinn fór að því sem verið var að hífa.

Nr. 103 / 00

21. Hrafn Sveinbjarnarson GK-255, skipverjar slasast um borð í þegar kengur rifnar úr lunningu við það að híft er

Hinn 11. nóvember 2000 um kl. 00:00 var bv. Hrafn Sveinbjarnarson GK-255 að veiðum á Glettinganesflaki. Veður: norðaustan 5-7 vindstig.



Hrafn Sveinbjarnarson ©Jón Sigurðsson

Bv. Hrafn Sveinbjarnarson GK-255, skipaskr.nr. 1972, var smíðaður í Noregi 1988 úr stáli; stærð 390 brl, 1028 bt, lengd 47,9 m, breidd 11,00 m, dýpt 7,45 m, vél Deutz 1850 kW, árgerð 1988. Fjöldi skipverja: 25.

Skipverjar voru að hífa inn veiðarfæri og var pokinn kominn inn fyrir skutrennuloka og var aflinn áætlaður 2,5 tonn. Þar sem fiskur lá fram eftir belgnum átti að setja gils á pokann fyrir framan fiskinn áður en híft var upp til að tæma pokann.

Þegar lokið var við að draga veiðarfærið inn með bakborðs-stórágilsinum var hann tekinn af belgnum og farið með krókinn aftur eftir og honum krækt í keng á rennulunngunni rétt framan

við skutrennulokann og þar var hann tilbúinn fyrir næstu notkun.

Þegar híft var í pokagilsinn til að tæma úr pokanum töldu skipstjórnarmenn að ekki næðist að tæma pokann í einni hífingu. Var slakað í pokagils og gilsinn færður til á belgnum svo það næðist að lyfta nægjanlega hátt til að tæma hann. Eftir að lokið var við að færa pokagilsinn nær fiskinum og átti að fara að hífa í pokagilsinn og stjórnborðs-stóragils tók stjórnandi vindunnar í stjórnstöng fyrir bb-stóragils og hífði í stað stjórnstangar fyrir stjórnborðs-stóragilsinn. Þar sem krókurinn á bb-stóragils var fastur í keng aftur við skutrennuningu rifnaði kengurinn við átakið og kengur, gilskrókur og gilsvírinn slengdust fram eftir veiðarfæra renninni. Lenti þetta á tveimur skipverjum sem voru við störf sín og slösuðust þeir. Var haft samband við lækna í landi um aðhlyningu hinna slösuðu og skipinu siglt til hafnar. Kl 04:10 var skipinu lagt að bryggju og hinum slösuðu komið undir læknishendur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn slasaða hafði verið lokið við að losa úr pokanum niður í fiskmóttökuna og verið að hnýta fyrir hann;
- að stjórnstangir fyrir stb.- og bb.-stóragils eru hlið við hlið í stjórnborði fyrir vindurnar á stjórnspalli. Í myrkri er ekki auðvelt að sjá hvaða stjórnloki er fyrir hvora vindu að sögn skipverja.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur ljóst að orsök slyssins hafi verið að híft var með rangri vindu.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur að koma megri í veg fyrir sambærileg mistök við hífingu ef höfð eru gaumljós við stjórnstangir fyrir vindur sem eru í þörum. Grænt ljós fyrir stjórnborðsvindu og rautt ljós fyrir bakborðsvindu til að auðvelda stjórnendum að átta sig á hvaða stjórnstöng er fyrir hvaða vindu.

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

SLYS VIÐ LÖNDUN, LOSUN OG LESTUN:

Nr. 102 / 00

1. Benjamín Guðmundsson SH-208, skipverji slasast við löndun

GÖGN:

Lögregluskýrsla

Myndir

Rannsóknargögn nefndarinnar

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



Benjamín Guðmundsson ©Alfons Finnsson

M.b. Benjamín Guðmundsson SH-208, skipaskr.nr. 1318, var smíðaður Hafnarfirði 1973 úr stáli; stærð 58,52 brl, 52,00 bt, lengd 21,78 m, breidd 4,80 m, dýpt 2,55 m, vél Caterpillar 300 kW, árgætt 1988. Fjöldi skipverja: 3

Hinn 13. nóvember 2000 var m.b. Benjamín Guðmundsson SH-208 við bryggju í Ólafsvík. Veður: SV - gola.

Skipverjar voru að taka um borð ís og færa til tóm kör. Var eitt kar með ís komið niður í lestina og tekið til við að færa tvö tóm kör sem voru í lestinni. Var búið að húkka í körin og byrjað að hífa þegar sá sem í lestinni var kallaði og bað um að slakað yrði. Í stað þess að slaka voru körin hífð upp í lúkukarm og þar stöðvað. Skullu körin á skipverjanum í lestinni þegar þeim var lyft svo að hann slasaðist talsvert.

Skipverjar kölluðu ekki á aðstoð heldur fóru sjálfir í að lyfta hinum slasaða upp úr lestinni í fiskkari, komu honum í bifreið og fluttu hann á Heilsugæslustöð Ólafsvíkur til aðhlyningar. Hinn slasaði var síðan fluttur með þyrllu til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að körin, tvö, voru ekki alveg undir lúkuopi þegar hífa átti og þurfti að halla þeim lítilsháttar í átt að lúkuopi þegar híft var. Skipverjinn var að halla körunum þegar slysið varð;

- að hífing á körunum hafði verið stöðvuð þegar körin voru að komast í lúkuop og átti að slaka að beiðni skipverjans sem var í lestinni en vegna mistaka var híft;
- að staðsetning stjórnækja fyrir vinduna er með þeim hætti að ekki sést frá þeim niður í lestina nema að litlu leyti;
- að oftast var boðum komið á milli þeirra, sem í lestinni voru og stjórnanda vindu, með hrópum en ekki bendingum;
- að sá sem stjórnaði hífingunni sagði að kallað hafði verið að slaka en hann hefði híft óvart, þar sem hann var að teyja sig fram til að sjá niður í lestina. Hreyfði hann stjórnstöngina í ranga átt;

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök þessa slyss megi rekja til óvarkárni við hífingu þar sem stjórnandi vindu hefur ekki yfirsýn yfir það svæði sem verið er að hífa og enginn maður til að segja stjórnandanum til.

TILLÖGUR TIL ÚRBÓTA:

Nefndin bendir á mikilvægi þess að ávallt sé unnið af ítrasta öryggi við hífingarvinnu og að í stað kalla og hrópa notist skipverjar við sýnilegar merkjabendingar eða talstöðvafjarskipti ef spilmaður hefur ekki fulla sýn yfir hífingarsvæði.

Nr. 106 / 00

2. Björn Kristjánsson SH-164, skipverji slasast við löndun

GÖGN:

Lögregluskýrsla
Rannsóknargögn nefndarinnar
Ljósmynd

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

Hinn 18. október 2000 var m.b. Björn Kristjánsson SH-164 við bryggju í Ólafsvíkurhöfn.

Veður: SV andvari.

Landað hafði verið úr bátum og verið að taka



Björn Kristjánsson ©Alfons Finnsson

M.b. Björn Kristjánsson
SH-164, skipaskr.nr.
1985, var smíðaður í Ytri
Njarðvík 1989 úr stáli;
stærð 17,41 brl, 23,00 bt,
lengd 16,10 m, breidd
3,94 m, dýpt 1,90 m, vél
Caterpillar 160 kW, árg-
erð 1989.
Fjöldi skipverja: 2.

um borð tóm kör. Tómu 300 lítra kari var slakað niður á úrgreiðsluborðið. Þegar búið var að taka krókana af lyfti skipstjórinn karinu með handafla og hugðist koma því fyrir á ákveðnum stað á milli kara bakborðsmegin við lestarlúku. Þá vildi ekki betur til en svo að karið rakst í lunningu eða annað kar, sem var fyrir á þilfarinu, og við það kom bakslag á karið (fjaðraði til), sem hann var að færa, en við bakslagið varð hann með hendina á milli karsins og stálkants á úrgreiðsluborði svo að hann slasaðist. Hinn slasaði fór þegar í stað til læknis og fékk þar aðhlyningu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að brúnirnar á úrgreiðsluborðinu er úr 10 mm stálvinklum;
- að þyngd kars er um 25 kg.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að slys þetta sýni hvað lítið má út af bera við störf til sjós svo að skaði verði.

SLYS ÞEGAR BROTSJÓR LENDIR Á SKIPI:

Nr. 018 / 00

1. Framnes ÍS-708, fær á sig hnút á siglingu norðaustur af Horni

Hinn 16. janúar 2000 var bv. Framnes ÍS-708 statt 65 sml. norðaustur af Horni, staður 67°18'N og 21°28'V. Veður: suðvestan 8-10 vindstig, mikill sjór.

Skipinu var haldið upp í sjó og vind og siglt á mjög hægri ferð eða með 30% skurð á skrúfu að því er skipstjóri telur.



Framnes ©Halþór Hreiðarsson

Bv. Framnes ÍS-708, skipaskr.nr. 1327, var smíðað í Noregi 1973 úr stáli; stærð 407,33 brl, 623,0 bt, lengd 46,56 m, breidd 9,50 m, dýpt 6,60 m, vél Deutz 1426 kW, árgerð 1987. Fjöldi skipverja: 7.

Skyndilega reið brotsjór á skipinu frá bakborða og lenti á yfirbyggingu skipsins og braut tvo glugga og glugga í hurð á bakborðshlið stýrihúss.

Komst sjór í nokkur tæki á stjórnþalli og rann niður í vistarverur skipverja. Skipverjar sníðu til hlera fyrir brotnu gluggana og þegar lokið var við að koma þeim fyrir var skipinu snúið aftur upp í sjó og vind og lónað í nokkrar klukkustundir þar til tekið var til við að sigla áleiðis til hafnar. Var komið til hafnar á Ísafirði undir miðnætti.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn stýrimanns var sigldur hraði 2 sml. samkv. GPS;
- að einn maður var í stýrihúsi þegar brotið reið yfir.;
- að vakthafandi skipstjórnarmaður sat í stól í miðju stýrihúsinu þegar hnúturinn reið á skipinu;
- að logandi var á ljóskastara þegar brotið reið yfir.

NEFNDARÁLIT:

Gefur ekki tilefni til athugasemda.

Nr. 025 / 00

2. Þuríður Halldórsdóttir GK-94, skipverji slasast þegar hnútur kemur á skipið og kýrauga brotnar

Hinn 6. janúar var m.b. Þuríður Halldórsdóttir GK-94 á siglingu fyrir vestan land frá Kolluál og suður á bóginn. Veður: austlæg átt, 8-9 vindstig.

Siglt var á hægri ferð skáhallt á móti veðrinu. Sigldur hraði 2-4 sml. Skyndilega kom högg (hnútur) á skipið bakborðsmegin. Við það brotnaði kýrauga á bakborðssiðu skipsins. Kýraugað var á

eldhúsi og var matsveinninn að hella upp á kaffi fyrir innan. Fékk hann glerbrot og sjó yfir sig þegar kýraugað brotnaði og skarst hann talsvert. Nokkrir skipverjar voru í borðsal þegar atvikið varð en þeir sluppu við meiðsli. Talsverður sjór kom í eldhús og borðsal og glerflísar stungust í þiljur.

Hlúð var að hinum slasaða um borð og skipinu snúið áleiðis til Njarðvíkur.



Þuríður Halldórsdóttir ©Halþór Hreiðarsson

M.b. Þuríður Halldórsdóttir GK-94, skipaskr.nr. 1645, var smíðuð á Akranesi 1983 úr stáli; stærð 273,68 brl, 478,0 bt, lengd 38,99 m, breidd 8,10 m, dýpt 6,25 m, vél Bergen Diesel 729 kW, árgerð 1982. Fjöldi skipverja: 11.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði hafði gleymt að setja blindhlera fyrir kýraugað en venjan var að gera það ef veður versnaði. Kýraugað var á vistarverum fyrir neðan togþilfar skipsins;
- að kýraugað er talið hafa verið 30-40 cm í þvermál;
- að eftir slysið var kýraugað fjarlæggt og soðin plata í gatið svo að það endurtæki sig ekki að kýraugað brotnaði.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að varhugavert sé að setja kýrauga svo stutt frá sjólinu. Koma hefði mátt í veg fyrir slysið ef blindhleri hefði verið settur fyrir þegar veður tók að versna.

Nefndin telur það rétta ákvörðun að loka varanlega opinu þar sem kýraugað var.

Nr. 028 / 00

3. Bylgjan VE-75, skipverji slasast er hann fellur niður stiga þegar brotsjór ríður á skipinu

Í janúar 1998 var m.b. Bylgjan VE-75 á siglingu. Vakthafandi vélstjóri þurfti að fara á stjórnþall til viðræðna við vakthafandi skipstjórnarmann um að minnka álag á aðalvél vegna þess að afgangshiti



Bylgjan ©Þorgeir Baldursson

M.b. Bylgjan VE-75, skipaskr.nr. 2025, var smíðuð á Akureyri 1992 úr stáli; stærð 277,44 brl, 451,0 bt, lengd 36,63 m, breidd 8,60 m, dýpt 6,50 m, vél Yanmar 730 kW, árgerð 1991.

Fjöldi skipverja: 18.

væri of hár. Þegar vélstjóri var á leiðinni upp stigann að stjórnþalli fann hann að gluggi var opinn á stjórnþallinum og talsverður dragsúgur. Er hann kom upp sá hann að bleyta var á kortaborði og stiga en skipstjórnamaður var að loka glugganum. Vélstjóri gerði skipstjórnamanni grein fyrir því að minnka þyrfti afl á aðalvél vegna þess að hiti á afgangi var of hár og var afl vélarinnar minnkað. Vélstjórinn hugðist þá fara niður stigann af stjórnþalli þegar brotsjór reið á stefni skipsins stb.-megin er leiddi til þess að hann missti hand- og fótfestu í stiganum og kastaðist aftur eftir og féll niður á þilfarið fyrir neðan. Tók það vélstjóran nokkra stund að jafna sig eftir fallið svo að hann kæmist af eigin rammleik aftur í borðsal til frekari hvíldar. Vakthafandi skipstjórnamaður kom á stigaskörina til að huga að því hvað hefði gerst þegar skipverjinn féll en þeir voru aðeins tveir vakandi í skipinu á þessum tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki var bókað í dagbók skipsins um atvikið og vakthafandi stýrimaður sagðist ekki hafa haft hugmynd um að eitthvað hafi gerst fyrr en eftir að skýrslur voru gefnar hjá lögreglu í febrúar 2000 þegar talinn slasaður hafði samband við hann út af atvikinu;
- að hinn slasaði sagðist hafa ítrekað áréttað við skipstjórnamann um að bóka um atvikið í dagbók skipsins;
- að lögregluskýrslur vegna þessa atviks voru fyrst gerðar í febrúar 2000;
- að ekki hefur verið tilkynnt til Tryggingastofnunar ríkisins um atvikið í jan. 2001.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að koma megi í veg fyrir slys af þessum toga ef menn snúa sér að stiganum í stað þess að ætla sér að fara niður og snúa baki að þrepum.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin telur það varhugavert að fara um stiga í skipi með því að snúa baki í þrepin. Þarf þá að taka tillit til hvíluflatar fótar á stigabrepi og öryggi handfestu á handriði. Öryggi handfestar á handriði þegar baki er snúið í þrepin og fara á niður stigann er stórlega skert miðað við að snúa að stiganum.

Nefndin vill benda skipstjórnar-mönnum á ábyrgð þeirra á að skrá í dagbók skipsins samkvæmt gildandi lögum og reglum um færslu skipsbóka. Skrá skal atvik er verða og geta haft þýðingu fyrir ferð skips og öryggi þess eða manna sem á því eru. Vill nefndin vekja sérstaka athygli á skyldu skipstjórnamanna að skila skýrslu til Tryggingastofnunar ríkisins um öll atvik er geta orðið bótaskyld, þ.e. öll slys eða atvik er verða og geta leitt til bótaskyldu.

ÖNNUR SLYS:

Nr. 105 / 00

1. m.s. Baldur, farþegi slasast í landgang á leið frá borði

Hinn 23. október 2000 var m.s. Baldur að koma til Stykkishólms úr ferð yfir Breiðafjörð. Veður: norðan 6-8 vindstig, snjókoma, 0, 1°C.



Baldur ©Jón Sigurðsson

M.s. Baldur, skipaskr.nr. 2044, var smíðuð á Akranesi 1990 úr stáli; stærð 301,65 brl, 645,00 bt, lengd 39,40 m, breidd 9,20 m, dýpt 6,60 m, vél Caterpillar 1038 kW, árgerð 1990.

Fjöldi skipverja: 8.

Farþegar voru að ganga í land eftir landgangi þegar einn farþeginn hrasaði í og rak fót illa í svo að hann brotnaði. Var farþeginn aðstoðaður í bil og fluttur á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagði að ísing hafi verið á landgangnum er orsakaði að hún féll;
- að sögn vitna var landgangur blautur;
- að sögn skipstjórans er landgangurinn úr rifluðu áli og málaður með sérstakri málningu sem á að vera stöm.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

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

Nr. 113 / 00

2. m.s. Kyndill, skipverji slasast er hann fellur á þilfari

Hinn 2. september 1999 var m.s. Kyndill á siglingu til fiskimiða suður af Grænlandi en þar stóð til að losa farminn í fiskiskip sem þar voru að veiðum. Veður: suðvestan 8-9 vindstig, talsverður sjór (8), skúrir



Kyndill ©Hilmar Snorrason

M.s. Kyndill, skipaskr.nr. 1685, var smíðaður í Noregi 1982 úr stáli; stærð 1198,78 brl, 1816 bt, lengd 80,88 m, breidd 13,00 m, dýpt 7,35 m, vél MAK 1770 kW, árgerð 1982. Fjöldi skipverja: 11.

Eftir tveggja sólarhringa siglingu í slæmu veðri ætluðu skipverjar að dæla olíu af farmgeymum skipsins yfir á neyslugeyma þess. Þá kom í ljós að sjór var í dæluþými. Hafði sjórinn runnið eftir stökk fyrir raflagnir frá dæluþýminu og aftur eftir skipinu. Við nánari skoðun kom í ljós að geymslur undir hvalbak (bakknum) voru fullar af sjó. Skipverjar tóku til við að dæla sjónum út og voru skipverjar ýmist úti á þilfari eða inni í hvalbaknum. Skipinu var siglt með minnkaðri ferð á móti sjó og vindi á meðan verið var að dæla sjó úr bakknum, en ölduhæð var talsverð. Tveir skipverjar voru á aðalþilfarinu fyrir aftan bakk þegar skyndilega kom sjór inn um austur op á síðunni bakborðsmegin og skolaði yfir þilfarið. Lenti sjórinn á einum skipverji

anum sem þar var úti á þilfarinu svo að hann féll við og hlaut hann einhver meiðsli.

Hinn slasaði hvíldist, að eigin sögn, í tvo daga en hóf þá störf aftur þrátt fyrir óþægindi. Hann fór til læknis er skipið kom til hafnar tíu dögum eftir slysið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra hafði frágangur á keðjuklúsum gefið sig og sjór komist í keðjukassa. Skipið hafði verið í slipp á Akureyri skömmu áður þar sem skoðun fór fram á akkeriskeðjum og keðjukassa. Höfðu mannop að keðjukassa verið opnuð en þegar mannopum var lokað eftir skoðun hafi ekki verið um fullnægjandi herslu á lokubúnaði. Rými fyrir aftan keðjukassann hafi fyllst af sjó og sjór runnið eftir kapalstökk úr rýminu og aftur í dæluþýmið miðskips þar sem fyrst uppgötvaðist að sjór var í skipinu. Ætluðu skipverjar að fara að dæla af farmgeymum skipsins á neyslugeyma þess þegar í ljós kom að sjór var í dæluþýminu;
- að skipstjóri sagði að tilkynnt hafi verið um slysið daginn eftir og því bókað í dagbók skipsins þann dag. Hann minnst þess ekki að skipverjinn hafi verið frá vinnu næstu tvo daga á eftir;
- að skipverjinn sem var við vinnu með hinum slasaða man ekki eftir að neitt sérstak hafi gerst. Menn hrasi oft á þilfarinu og því hafi hann ekki veitt þessu atviki sérstaka athygli. Hann sagðist ekki hafa verið sjálfur klæddur hlífðarfötum en hásetinn var í hlífðargilla;
- að slasaði sagðist hafa borist með flaumnum um þilfarið og skall harkalega utan í tvisvar sinnum og slasaðist.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

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

Nr. 116 / 00

3. Akureyrinn EA-110, skipverji slasast þegar hann klemmist á milli stálkars og bobbingagarðs

GÖGN:

Lögregluskýrslur
Ljósmyndir
Úrdráttur úr dagbók

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



Akureyrinn ©Jón Sigurðsson

Bv. Akureyrin EA-110, skipaskr.nr. 1369, var smíðuð í Póllandi 1974 úr stáli; skipið var lengt 1995; stærð 882,20 brl, 1318,00 bt, lengd 71,85 m, breidd 11,30 m, dýpt 7,30 m, vél Sulzer 2868 kW, árgerð 1974. Fjöldi skipverja: 26.

Hinn 6. desember 2000 var bv. Akureyrin EA-110 að veiðum á „Kantinum norður af Patró“. Veður: NA 8 vindstig, töluverð alda.

Verið var að hífa upp veiðarfæri og var eftir að hífa nokkra faðma til að fá hlerana í gálga þegar hífing var stöðvuð. Var skipinu snúið til að fá vind og sjó inn á bakborðshliðina. Þegar skipið lá þvert fyrir vind valt það talsvert. Í einni veltunni sem varð um 30° var einn skipverja að stíga úr veiðarfæra rennunni og yfir í gang bakborðsmegin. Hann ætlaði að ná í stroffur er voru á fiskkari úr járnri er var í bakborðssiðu. Þegar hann steig út úr veiðarfæra rennunni skreið karið til, með keðjum og fleira dóti í, undan hallanum á skipinu og varð fótur skipverjans á milli járnkarsins og bobbingarennugarðs. Skipsfélagar mannsins komu fljótlega að og náðu að ýta karinu frá og losa hinn slasada.

Hlúð var að hinum slasada um borð, lokið við að ná inn veiðarfærinu og síðan var skipinu siglt til Ísafjarðar þar sem honum var komið til frekari aðhlyningar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra hafði karið á sínum tíma verið rafsoðið fast við dekkið;

- að eftir ljósmyndum að dæma hafi tveir vinklar verið soðnir í þilfarið til að halda við stálkarið;
- að talið er að þyngd kars og þess sem í því var hafi verið milli 200-300 kg;
- að sögn slasada hafði karið verið fært til þegar unnið var við viðgerð á spilmotor og ekki gengið frá því aftur á fullnægjandi hátt. Karið hafi ekki verið í skorðum á þilfarinu og ekki bundið þegar slysið varð;
- að viðgerðin var ekki framkvæmd af skipverjum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að ástæða slyssins sé sú að ekki hafi verið gengið frá karinu á fullnægjandi hátt.

ÖNNUR TILVIK:

Nr. 037 / 00

1. Ammasat OVRB GR-1882, verður vélarvana undan Krísuvíkurbjargi eftir að sjór kemst í oliuna

Hinn 8. mars 2000 var m.b. Ammasat OVRB GR-1882 að veiðum norðvestur af Garðskaga. Veður: suðaustan 6-7 vindstig, haugasjór



Ammasat©Hilmar Snorrason

M.b. Ammasat OVRB GR-1882 °X-1033, var smíðuð í Hollandi 1967 úr stáli; stærð 308 brl, 440 bt, lengd 43,11 m, breidd 7,62 m, dýpt 5,86 m, vél Callesen 640 kW, árgerð 1977. Fjöldi skipverja: 14.

Var veiðum hætt og siglt áleiðis til Þorlákshafnar til löndunar á móti suðaustan 12-15 m/sek og sigldur hraði var 7,5 til 8 sml. Skipið var stutt út af Krísuvíkurbjargi í um tveggja sjómílna fjarlægð frá bjarginu þegar aðalvélin stöðvaðist. „Hafði hún misst afl eins og hún væri að kæfa á sér“. Skipstjóri kallaði á nærstödd skip og hafði síma samband við m.b. Berg VE-44 sem hafði siglt fram hjá þeim skömmu áður. Eftir það hafði skipstjóri samband við Reykjavíkurradíó TFA og tilkynnti að skipið væri vélarvana og ljóslaut.

Vélstjórar tóku í sundur fittings að frínsíum olíu til vélar og kom þá í ljós að sjór var í olíunni. Hleypt var sjóblandaðri olíu af daggeymi og skipt um síur. Um borð var kapall sem notaður var til að tengja skipið við raforkunet í landi. Var þessi kapall notaður og tengdur við neyðarljósavél í skut skipsins sem ætluð var til að knýja brunadælu. Þegar það hafði tekist var hægt að dæla olíu af skutþró upp á háþró, „fram hjá rekkorðssíum“, og dæla lofti á ræsiloftskúta. Þegar nægjanlegt loft var komið á ræsiloftskúta, olía á háþró og olíukerfið lofttæmt var aðalvél ræst og fór í gang á fyrsta skoti. Skömmu síðar tókst að gangsetja ljósavél.

Eftir u.p.b. eina klukkustund komu vélstjórar vélinni í gang aftur en þá hafði skipið rekið til norðvesturs um 2,0 til 2,5 sml og var í um 1,25 sml frá landi. Voru þá komin á vettvang nokkur skip og þar á meðal varðskip. Þyrla Landhelgisgæslunnar var komin á vettvang og sveimaði yfir. Var skipinu þá siglt á hægri ferð til Þorlákshafnar og fylgdi varðskip á eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skömmu áður en aðalvél stöðvaðist varð vart við að vélin náði ekki fullum snúningi en fljótlega á eftir stöðvaðist hún, svo og ljósavél;
- að olíu var eytt frá bakborðs-háþró. Við athugun kom í ljós að hraðtengilok á áfyllingarstút fyrir eldsneytisgeyma á þilfari var farið af og þar með hafði sjór sem kom á þilfar átt greiða leið í geyminn. Áætlaði vélstjóri að um 500 lítrar af sjó hafi verið komnir í geyminn;
- að áfyllingarstútur fyrir olíuna var á veðurþilfari rétt fyrir framan framþil yfirbyggingar fyrir miðju, þ.e. svo til mitt á milli síðna skipsins;
- að sögn eins vélstjórans hafi miklar sjófyllur gengið inn á þilfar skipsins og slanga við fiskidælu skipsins hafi slegist til og líkur á að bugt af slöngunni hafi slegist í hraðtengilokið og losað það þannig að sjór ætti greiða leið í olíugeymi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að allar líkur bendi til þess að ófullnægjandi sjóbúnaður hafi valdið því að dæluslanga hafi slegist til á þilfarinu og losað hraðtengi-

lok af áfyllingarstút fyrir eldsneytisgeyma sem opnaði leið fyrir sjó er kom inn á þilfarið niður í eldsneytisgeyma skipsins. Atvik þetta sýnir hve nauðsynlegt er að ganga vel frá (sjóbúna) öllu sem skilið er eftir á veðurþilfari skips.

Nr. 056 / 00

2. Skel ÍS-33, missir stýri á siglingu fyrir Langanes

M.b. Skel ÍS-33, skipaskr.nr. 2297, var smiðuð á Florida, USA 1984 úr stáli; stærð 274,82 brl, 344,0 bt, lengd 36,59 m, breidd 8,61 m, dýpt 4,34 m, vél Caterpillar 746,3 kW, árgerð 1984. Fjöldi skipverja: 5.

Hinn 14. apríl 2000 fór m.b. Skel ÍS-33 frá Þórs höfn og var á siglingu fyrir Langanes á leið á miðin á Bakkafloa. Veður: austnorðaustan 7-8 vindstig.

Skyndilega hætti skipið að láta að stjórn þegar það var komið suður fyrir Langanes og var á siglingu á suðvestlægri stefnu vestur með landinu. Fljótleg skoðun leiddi í ljós að eitthvað hefði komið fyrir stýrisstammann eða stýrisblaðið er orsakaði það að skipið lét ekki að stjórn.

Fengin var aðstoð bv. Björgvins EA-311 til að draga skipið til Seyðisfjarðar. Gekk það áfallalítið en dráttartaug slitnaði einu sinni.

Eftir að komið var til Seyðisfjarðar var fenginn kafari til að kafa og skoða hvað væri að. Kom þá í ljós að stýrisblaðið var horfið, hællegan hafði brotnað af og haft var eftir kafaranum að það hafi gerst vegna lélegrar suðuvinnu.

Skipstjóri skýrði einnig frá atviki er varð um borð í skipinu daginn áður eða 13. apríl 2000. Þá hafði skipið orðið vélarvana vegna óvenjulegs frágangs á olíukerfi skipsins. Um var að ræða sysstrasíur við vélina sem höfðu verið stilltar þannig að opið var inn á þær báðar samítmis. Þegar þær stífluðust stöðvaðist vélin.

Í skipinu var ekki daggeymir fyrir neysluolíu eins og lög og reglur gera ráð fyrir, þar af leiðandi tók það umtalsverðan tíma að koma eldsneyti inn á vélina aftur svo að gangsetja mæti hana á ný. Um síðir tókst að koma vél skipsins í gang aftur og sigla því áfram.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skoðun af hálfu fulltrúa Siglingastofnunar Íslands fór fram á skipinu í byrjun mars þar sem allmargar athugasemdir voru gerðar. Skipstjóra skipsins var ekki gerð grein fyrir hvaða athugasemdir væri um að ræða og fékk ekki upplýsingar um það þótt hann gengi eftir því. Var skipstjóra tjáð að skýrsla skoðunarmanns færi til yfirboðara skoðunarmanns;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa fengið að sjá skriflega skýrslu um athugasemdir er gerðar voru við skip og búnað þess við skoðun Siglingastofnunar fyrr en 19. apríl eða eftir að skipið hafði stöðvast vegna bilunar í stýrisbúnaði. Taldi skipstjóri enga athugasemd vera þess eðlis að skipið væri ekki haffært;
- að við skoðun á skipinu 1. og 2. mars var gerð athugasemd við að ekki var daggeymir fyrir eldsneyti í skipinu. Samkvæmt framburði skoðunarmanns í sjóprófi er það ekki skylda að hafa slíkan búnað;
- að við frágang á systrasíum eftir að skipið hafði stöðvast og skipta þurfti um síurnar var ekki gengið frá báðum síunum til notkunar heldur aðeins annarri;
- að skipstjóri taldi nauðsynlegt að hafa daggeymi eða hæðarbox fyrir neysluolíu fyrir vélar svo auðveldara væri að lofttæma olíukerfi vélarinnar ef svipað gerðist og þarna átti sér stað. Á athugasemdalista frá skoðunarmanni Siglingastofnunar var ábending um að ekki væri daggeymir fyrir neysluolíu;
- að neysluolía var aðeins tiltæk á botngeymum. Hvorki daggeymir né setgeymir (sethylki) voru í skipinu;
- að sjór hafði verið settur á olíugeyma sem ekki voru notaðir undir olíu til að þyngja skipið. Ekki fékkst skýring á því hvenær það var gert;
- að á skipinu var gálgi fyrir skelplóg sem settur var um borð tæpu ári áður en umrætt atvik átti sér stað. Ekki hafði fengist heimild Siglingastofnunar til að nota gálgann þar sem ekki hafði verið skilað inn fullnægjandi teikningum af gálganum. Samkvæmt upplýsingum frá Siglingastofnun var nokkrum sinnum gerð athugasemd um að ekki væri búið að skila inn teikningum af gálganum sem stofnunin gæti sam-

- bykkt. Þrátt fyrir það var skipinu veitt haffæri og þar með heimiluð notkun þess til veiða þótt ekki lægi fyrir að gálginn stæðist styrkleikakröfur né reglum um skil teikninga væri fullnægt;
- að samkvæmt framburði umdæmisstjóra gerði hann ráð fyrir að haffæri hafi verið framlengt á grundvelli loforðs útgerðaraðila um að skila inn fullnægjandi teikningum, sem ekki hafði verið skilað þrátt fyrir loforð þar að lútandi;
- að í skipinu var eldvarnakerfi fyrir vélarrúm en staðsetning þess og stjórnbúnaðar var í vélarrúmi svo að ekki var hægt að nýta hann nema að vera niðri í vélarrúminu;
- að mati umdæmisstjóra Siglingastofnunar var öryggi skips og skipverja við skoðunina sem fram fór 1. og 2. mars 2000 minna en lög og reglur gera ráð fyrir. Þrátt fyrir það var haffærisskírteini ekki ógilt (afturkallað);
- að samkvæmt upplýsingum frá Siglingastofnun Íslands á að vera daggeymir eða sethylki í skipi. Í þessu tilviki hafi verið veitt undanþága frá því ákvæði þar sem systrasíur hafi verið á olíukerfi vélar og þar af leiðandi minni hætta á vandkvæðum við eldsneytiskerfi vélarinnar;
- að samkvæmt ákvæðum í reglum flokkunarfélaga, s.s. GL og NV er skylt að hafa daggeymi eða sethylki fyrir eldsneytisolíu í skipi;
- að teikningar af skipinu sem voru fyrirleggjandi hjá Siglingastofnun voru ófullnægjandi eða aðeins öryggisplan.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að ekki hafi verið farið að gildandi lögum og reglum varðandi innflutning skipsins til landsins og útgáfu á haffærisskírteini.

Skil á teikningum samkvæmt lögum og ástand skipsins hafi verið slíkt að útgáfa haffærisskírteinis hafi ekki verið réttlætanagerleg. Verður að gera þá kröfu að farið sé eftir lögum og reglum um eftirlit með skipum hvað varðar skil teikninga og að búnaður skips sé ekki lakari en lög gera ráð fyrir. Lög um eftirlit með skipum og öryggi þeirra eru lágmarkskröfur.

TILLÖGUR TIL ÚRBÓTA:

Nefndin telur að heimildarákvæði fyrir Siglingastofnun til að gefa út tímabundið haffæri ef bún-

aði skips er áfátt verði að takmarka mikið frá því sem nú er eða afnema alveg. Mörg dæmi eru um að skipi sé haldið úti ár eða meira án þess að fá nema tímabundið haffæri frá einni viku upp í þrjú mánuði. Leggur nefndin til að ekki verði veittur frestur nema í einn mánuð í undantekningartilvikum þegar afla þarf varahluta og ástand þess búnaðar sem viðkomandi athugasemd er gerð við rýri ekki öryggi skips og skipshafnar á neinn hátt. Að þeim tíma liðnum skal skipið uppfylla öll ákvæði laga og reglna eða synjað verði um framlengingu haffæris þar til úrbætur hafi verið gerðar.

