

Skýrsla

Rannsóknarnefndar sjóslysa

fyrir árið 2006



Mynd: Hilmar Snorrason

Útgefið af Rannsóknarnefnd sjóslysa 2007
FORSÍÐUMYND: WILSON MUUGA Á STRANDSTAÐ (16606)

Skýrslum rannsóknarnefndar sjóslysa skal ekki beitt sem sönnunargögnum í opinberum málum,
sbr. 1. mgr. 12. gr. laga nr. 68/2000.

Markmið sjóslysarannsóknna skv. lögum þessum er að greina orsakabætti sjóslysa
í því skyni einu að koma í veg fyrir að slys af sömu,
eða sambærilegum orsökum endurtaki sig.

Prentun og umsjón: MÁNI prentmiðlun ehf.

EFNISYFIRLIT

FORMÁLI	6
RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA (RNS)	7
NEFNDARMENN OG STARFSMENN	7
LÖG OG REGLUGERÐ	8
RNS 2002 - 2006	8
STARFSEMI RNS 2006	9
PRENTAÐAR SKÝRSLUR RNS	11
VEFUR RNS	11
ERLENT STARF	11
MARKMIÐ RNS	12
SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNS ÁRIÐ 2006	13
TILKYNNINGAR Á ATVIKUM TIL RNS	17
SUNDURLIÐUN SKRÁÐRA ATVIKA 2006	18
TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2006	19
SKRÁÐ ATVIK 1997 - 2006	20
SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2006	21
ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 2006	22
SLYS Á SJÓMÖNNUM	27
ALDUR OG STARFSHEITI	28
SLYS Á SJÓMÖNNUM 1997 - 2006	29
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR	30
HÆTTUR Í KRINGUM LANDIÐ	31
ÚTKÖLL HJÁ BJÖRGUNARSKIPUM	32
LOKASKÝRSLUR 2006	33

ÁREKSTUR MILLI SKIPA:

1. NR. 072 / 06 Víkoria HF 45 / Óli Guðmunds HF 37	34
2. NR. 098 / 06 Húnaþjörg björgunarskip / Guðbjartur SH 45	35
3. NR. 117 / 06 Hamar GK 176 / Gróttu KÓ 3	37
4. NR. 149 / 06 Wilke / Brynjólfur VE 3	38

ÁSIGLING:

1. NR. 002 / 06 Herjólfur	39
2. NR. 025 / 06 Ólafur HF 200	39
3. NR. 079 / 06 Tjaldanes GK 525	40
4. NR. 157 / 06 Friðrik Sigurðsson ÁR 17	40

ELDUR UM BORD:

1. NR. 038 / 06 Sólbakur EA 7	42
2. NR. 054 / 06 Álfafell ÁR 100	43
3. NR. 061 / 06 Akureyrin EA 110	43
4. NR. 134 / 06 Beitir NK 123	50

LEKI KEMUR AÐ SKIPI:

1. NR. 042 / 06 Dóra RE 39	52
2. NR. 062 / 06 Moby Dick	52
3. NR. 074 / 06 Pétur afi SH374	53
4. NR. 105 / 06 Pétur Mikli	54

5. NR. 113 / 06	Sléttanes HF 808	54
6. NR. 138 / 06	Hafberg GK 17	55
7. NR. 168 / 06	Bjarmi BA 326	55
SKIP SEKKUR:		
1. NR. 090 / 06	Bessi	57
2. NR. 099 / 06	Sigurvin GK 119	58
SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:		
1. NR. 001 / 06	Irena Arctica	61
2. NR. 040 / 06	Tjaldur SH 270	62
3. NR. 048 / 06	Vestri BA 63	63
4. NR. 056 / 06	Kársnes	63
5. NR. 076 / 06	Anna GK 540	64
6. NR. 083 / 06	Björgvin EA 311	64
7. NR. 089 / 06	Sif SI 34	65
8. NR. 091 / 06	Steines	66
9. NR. 106 / 06	Undri	66
10. NR. 107 / 06	Hafrún I	67
11. NR. 110 / 06	Drangavík VE 80	68
12. NR. 136 / 06	Ikkamut GR og Serene	69
13. NR. 142 / 06	Valdi SH 94	70
14. NR. 143 / 06	Ársæll ÁR 66	72
15. NR. 145 / 06	Baddý SI 277	72
16. NR. 156 / 06	Stormur SH 333	73
17. NR. 161 / 06	Birta Dís ÍS 135	74
18. NR. 166 / 06	Wilson Muuga	75
SKIP VÉLARVANA:		
1. NR. 003 / 06	Siglunes SH 22	77
2. NR. 011 / 06	Hrónn ÍS 303	77
3. NR. 018 / 06	Jón Steingrímsson RE 7	78
4. NR. 078 / 06	Ólafur HF 200	79
5. NR. 082 / 06	Pétur Konn SH 36	79
6. NR. 084 / 06	Gísli KÓ 10	80
7. NR. 087 / 06	Eyjólfur Ólafsson GK 38	81
8. NR. 095 / 06	Krókur SH 97	81
9. NR. 096 / 06	Papey	82
10. NR. 100 / 06	Aalsmeergracht	82
11. NR. 114 / 06	Siggi Bjartar ÍS 50	83
12. NR. 115 / 06	Guðmundur á Hópi GK 203	83
13. NR. 123 / 06	Úlla SH 269	84
14. NR. 124 / 06	Fanney RE 31	85
15. NR. 125 / 06	Úlla SH 269	85
16. NR. 130 / 06	Draupnir EA 21	86
17. NR. 131 / 06	Kári SH 78	86
18. NR. 140 / 06	Wilke	87
19. NR. 162 / 06	Nafnlaus skemmtibátur	88
SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT:		
1. NR. 012 / 06	Álftin ÍS 553	89
2. NR. 019 / 06	Gestur Kristinsson ÍS 333	89

3. NR. 137 / 06 Ísbjörg ÍS 69	90
4. NR. 146 / 06 Jonni SI 86	91
SLYS Á NETA- SKEL- OG LÍNUBÁTUM:	
1. NR. 004 / 06 Gullhólmi SH 201	92
2. NR. 006 / 06 Hrungnir GK 50	92
3. NR. 016 / 06 Hvanney SF 51	93
4. NR. 028 / 06 Sjöfn EA 142	94
5. NR. 030 / 06 Hinni þH 70	94
6. NR. 122 / 06 Þórir SF 77	95
7. NR. 154 / 06 Tjaldanes GK 525	96
SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM:	
1. NR. 035 / 06 Aðalsteinn Jónsson SU 11	97
2. NR. 036 / 06 Gullberg VE 292	97
3. NR. 092 / 06 Jóna Eðvalds SF 200	98
4. NR. 127 / 06 Aðalsteinn Jónsson SU 11	99
SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM:	
1. NR. 005 / 06 Baldvin Njálsson GK 400	101
2. NR. 007 / 06 Hákon EA 148	101
3. NR. 008 / 06 Sigurfari GK 138	102
4. NR. 020 / 06 Freri RE 73	103
5. NR. 024 / 06 Baldvin Þorsteinsson EA 10	104
6. NR. 047 / 06 Sóley Sigurjóns GK 200	105
7. NR. 052 / 06 Málmey SK 1	106
8. NR. 064 / 06 Venus HF 519	106
9. NR. 065 / 06 Drangavík VE 80	107
10. NR. 073 / 06 Sóley Sigurjóns GK 200	107
11. NR. 081 / 06 Hásteinn ÁR 8	108
12. NR. 088 / 06 Baldvin Þorsteinsson EA 10	109
13. NR. 097 / 06 Kleifaberg ÓF 2	110
14. NR. 103 / 06 Frár VE 78	110
15. NR. 120 / 06 Sólbakur EA 7	111
16. NR. 132 / 06 Klakkur SH 510	112
17. NR. 151 / 06 Baldvin Njálsson GK 400	113
SLYS Á FLUTNINGASKIPUM:	
1. NR. 015 / 06 Selfoss	115
2. NR. 017 / 06 Skógafoss	115
3. NR. 023 / 06 Dettifoss	115
4. NR. 043 / 06 Skógafoss	116
5. NR. 068 / 06 Brúarfoss	116
6. NR. 071 / 06 Goðafoss	117
7. NR. 111 / 06 Brúarfoss	118
8. NR. 121 / 06 Brúarfoss	118
SLYS Á ÖÐRUM SKIPUM:	
1. NR. 058 / 06 Karlsey	120
2. NR. 075 / 06 Bjarni Sæmundsson RE 30	120
3. NR. 077 / 06 Inga Dís (skemmtibátur)	121

SLYS VIÐ LÖNDUN, LOSUN OG LESTUN:

1. NR. 029 / 06	Skálafell ÁR 500	122
2. NR. 033 / 06	Sveinbjörn Jakobsson SH 10	123
3. NR. 050 / 06	Grundfirðingur SH 24	123
4. NR. 102 / 06	Ragnar SF 550	124
5. NR. 139 / 06	Minna SI 36	124
6. NR. 155 / 06	Drangavík VE 80	125

ÖNNUR SLYS:

1. NR. 101 / 06	Hvanney SF 51	126
2. NR. 150 / 06	Kajak	126
3. NR. 167 / 06	Triton	128
4. NR. 171 / 06	Þór HF 4	128

ÖNNUR TILVIK:

1. NR. 027 / 06	Green Ice	130
2. NR. 031 / 06	Herjólfur / Antares VE 18	130
3. NR. 032 / 06	Hamar, dráttarbátur / Reykjafoss	131
4. NR. 039 / 06	Fimman	132
5. NR. 059 / 06	Víkingur - farþegaskip	134
6. NR. 067 / 06	Zodiac slöngubátur	135
7. NR. 104 / 06	Trilla (nafnlaus)	135
8. NR. 108 / 06	Spider	136
9. NR. 119 / 06	Baldur	136
10. NR. 135 / 06	Kleifaberg ÓF 2	137
11. NR. 170 / 06	Ingunn AK 150	138

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2001 - 2005 - STÖÐUYFIRLIT	140
--	-----

FORMÁLI

Nú er enn eitt árið liðið hjá rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) og enn má endurtaka það sem marg oft hefur verið sagt áður að óhöpp og slys til sjós eru enn allt of mörg þó margt hafi áunnist í þeim málum á undanförunum árum. Samt sem áður má fullyrða að alvarlegum slysum og banaslysum hefur fækkað en þá er spurningin sú hverju það sé að þakka. Er ástæðan sú að sjósókn er minni en á árum áður eða hefur tekist að bæta slysavarnir til sjós? Ég held sem betur fer að sjómenn og aðrir hafi á undanförunum árum hugað mun betur að öryggi sínu en gert var á fyrri tíð og er það fagnaðarefni. Það er ef til vill eins og gömul klisja að segja enn og aftur að líf og heilsa einstaklinga er það sem dýrmætast er öllum einstaklingum og fjölskyldum. Samt sem áður er ástæða til að ítreka þetta og um þetta geta þeir best vitnað sem lent hafa í slysum og þeir sem næst þeim standa. En á augnabliki geta framtíðaráform einstaklings breyst á þann hátt að framundan séu mjög erfiðir tímar og jafnvel óklefir í stað þess að vera bjartir og með miklum væntingum um gjöfula tíð. Við eigum aldrei að setta okkur við slys hvort sem það er til sjós eða á öðrum vettvangi. Það sjónarmið að slys fylgi ávallt t.d. sjósókn og umferð er löngu úrelt og þeir sem hafa þess skoðun eru metnaðarlausir og hafa ekki hugsunarhátt 21. aldarinnar. Það er aldrei ásættanlegt að fólk lendi í slysum og það er skylda allra að koma í veg fyrir þau.

Forvarnir eru eitt það mikilvægasta þegar kemur að því að koma í veg fyrir slys og þar skiptir fræðsla og kunnátta öllu máli. Því er mjög mikilvægt að sjómenn kunni til þeirra verka sem þeir eru ráðnir til og kunni að bregðast við óvæntum aðstæðum ef í nauðir rekur. Því verður að leggja þá kvöð á hina eldri og reyndari að kenna nýliðum þau störf sem þeim er ætlað að vinna. Nú til dags er enginn sjálfmenntaður til einhverra starfa. Auk kennslu hinna eldri og reyndari er fræðsla og menntun lykilatriði í slysavörnum en þar hefur orðið mikil breyting á til batnaðar á undanförunum árum og áratugum. Hvað sjómenn varðar er

Slysavarnarskóli sjómanna mjög mikilvægur og þangað eiga hiklaust allir sjómenn að sækja fræðslu því þar er unnið metnaðarfullt starf af hæfu starfsfólki. Það hefur líka marg oft komið fram hjá sjómönnum sem lent hafa í óhöppum að oft hefur sú fræðsla sem þeir hafa sótt í slysavarnarskólann komið í veg fyrir alvarleg slys. En þegar vá ber að dyrum eru það viðbrögð manna sem mestu máli skipta og réttu viðbrögðin verða hjá þeim sem þekkinguna og reynsluna hafa. En þegar um reynslu- og kunnáttulitla menn er að ræða er það tilviljun ein hvernig fer og í slíkum tilfellum verða oft alvarleg slys.

Enn og aftur er ítrekuð hvatning til allra sem að sjósókn koma að gera allt sem í þeirra valdi stendur til að koma í veg fyrir slys. Eitt slys er einu slysi of mikið. Með samvinnu allra sem að þessum málum koma má vinna kraftaverk og gera enn betur en á undanförunum árum þó okkur hafi skilað vel áfram á liðnum misserum.

Nefndarmönnum og starfsmönnum RNS þakka ég ánægjulegt samstarf á árinu 2006 og RNS þakkar jafnframt sjómönnum og samstarfsaðilum öllum fyrir góð samskipti. Vert er að ítreka það að sam- an fara hagsmunir RNS, sjómanna og annarra sem að sjósókn koma en megin markmið allra þessara aðila á að vera það að útrýma slysum til sjós. Það er skylda allra að leggjast á árarnar með það eitt að leiðarljósi að koma í veg fyrir óhöpp og slys.

Þeim sem um sárt eiga að binda eftir sjóslys árið 2006 sendir RNS samúðarkveðjur.

Ingi Tryggvason
formaður RNS

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA

Nefndin heitir rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) og á ensku, Icelandic Marine Accident Investigation Board, skammstafað IMAIB. Nefndin hefur haft aðsetur í Stykkishólmi frá desember 2001 en áður var aðstaða hennar í Hafnarhúsinu í Reykjavík.

Áður en lög nr. 68 / 2000 um rannsóknir sjóslysa tóku gildi voru ákvæði um sjóslysanefnd til í siglingalögum og heyrði nefndin með óbeinum hætti undir sjávarútvegsráðuneytið. Nefndin var þá ekki almennilega sjálfstæð þannig að hún framkvæmdi að litlu leyti sínar rannsóknir sjálf og var þá helst stuðst við sjópróf og lögreglurannsóknir. Algengt var að nefndin óskaði sjálf eftir sjóprófum til þess að rannsaka mál. Eftir að lögin tóku gildi hefur nefndin aldrei þurft að biðja um sjópróf og framkvæmir allar sínar rannsóknir sjálfstætt. Núgildandi lög eru því fyrstu lögin sem fjalla eingöngu um rannsóknir á sjóslysum.

NEFNDARMENN OG STARFSMENN

Rannsóknarnefnd sjóslysa er skipuð af samgönguráðherra og í henni eiga sæti fimm menn auk varamanna. Tveir starfsmenn eru í fullu starfi hjá RNS, Jón A Ingólfsson forstöðumaður og Guðmundur Lárusson fulltrúi. Nú sitja í nefndinni eftirtaldir sem aðalmenn: Ingi Tryggvason héraðsdómslögmaður, formaður, Borgarnesi, Hilmar Snorrason skipstjóri og skólastjóri Slysavarnaskóla sjómanna Reykjavík, Pálmi Kr. Jónsson vélfræðingur hjá Orkubúi Vestfjarða, Ísafirði, Pétur Ágústsson skipstjóri, Stykkishólmi, og Agnar Erlingsson skipaverkfræðingur, Seltjarnarnesi. Varamenn eru: Lárentínus Kristjánsson hæstaréttarlögmaður, varaformaður Hafnarfirði, Júlíus Skúlason skipstjóri, Kópavogi, Símon Már Sturluson skipstjóri, Stykkishólmi, Karl Lúðvíksson skipaverkfræðingur, Reykjavík og Friðbjörn Óskarsson vélstjóri, Hnífsdal, sem kom í stað Rúnars Péturssonar sem lést þann 16. október 2006. Rúnar heitinn hafði gengt starfi varamanns frá 1. september 2000. Hægt er að nálgast öll netföng og símanúmer á vefsíðu nefndarinnar (rns.is).



Nefndar- og starfsmenn RNS 2006. Neðri röð frá vinstri; Hilmar Snorrason, Ingi Tryggvason formaður og Pétur Ágústsson. Efri röð frá vinstri; Jón A Ingólfsson forstöðumaður, Pálmi K Jónsson, Agnar Erlingsson og Guðmundur Lárusson

LÖG OG REGLUGERÐ

Um rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) er fjallað í lögum nr. 68/2000 sem tóku gildi 1. sept með breytingum frá 2003. Reglugerð um RNS er nr. 133 frá 2001. Samkvæmt lögunum starfar RNS sjálfstætt og óháð stjórnvöldum og öðrum rannsóknaraðilum og dómstólum. Nefndin ákveður sjálf hvenær efni eru til rannsóknar slysa og annarra atvika umfram þau tilvik sem lög kveða á um að skuli rannsaka.

Starf nefndarinnar tekur til slysa og atvika á sjó, köfunarslysa og annarra atvika á vötnum auk leitar- og björgunaraðgerða. Lögsaga RNS nær til allra íslenskra skipa og erlendra skipa í siglingum að og frá landinu þegar sjóslys varðar íslenska hagsmuni. Starf RNS nær einnig til erlendra skipa sem koma til landsins eða í íslenska lögsögu ef tilefni er til eða ef þess er óskað af fánaríki skipsins.

RNS 2002-2006

Á árunum 2002-2006 hefur RNS lokaafgreitt 895 mál, gert 75 tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands og 43 sérstakar ábendingar til sjómanna. Þá hefur nefndin á þessum árum gefið út prentaðar skýrslur frá árinu 1998 og á þessu ári var því markmiði náð að prentuð skýrsla RNS er gefin út á árinu á eftir. Vefur RNS (rns.is) var opnaður í september 2004 og hefur notkun hans aukist verulega og voru heimsóknir á hann um 119.000 á árinu 2006.



Aðstaða RNS í Stykkishólmi

Heimilisfang:

Flugstöðin

340 Stykkishólmur

Sími: 552 5105

Fax: 551 5152

Tölvupóstur: rannsjo@skyrr.is

Vefur: www.rns.is

STARFSEMI RNS 2006

Árið 2006 voru haldnir níu fundir og 163 mál afgreidd. Skýrslur sem var skilað með nefndarálini eru 94 en ekki var ályktað í 69 málum. Skilað var inn til Siglingastofnunar Íslands 3 tillögum í öryggisátt og gerðar 18 sérstakar ábendingar. Tilkynnt og skráð mál hjá nefndinni voru 172. Af málum þessa árs átti eftir að afgreiða 53 um áramót.

NEÐANSJÁVARMYNDATÖKUR

RNS lét framkvæma neðansjávarmyndatöku af flökum Gústa í Papey SF 188 og Hildar þH 38. Niðurstaðan var sú að í báðum tilfellum virkaði mikilvægur öryggisbúnaður ekki í neyð. Á fundum RNS 21. október og 11. desember 2006 var málið tekið fyrir og í ljósi alvarleika þess var ákveðið að vekja sérstaka athygli Siglingastofnunar Íslands á þessum atvikum. RNS sendi því stofnuninni erindi þar sem nefndin telur eðlilegt að stofnunin hlutist til um aðgerðir vegna þessa máls.

Samið var við Sævör ehf á Akureyri um þetta verkefni snemma á árinu 2005 en af ýmsum ytri ástæðum dróst þessi aðgerð og var neðansjávarmyndartakan gerð dagana 30/9–3/10 2006 með aðstoð varðskipins Ægis.

NIÐURSTAÐA RANNSÓKNAR:

Gústi í Papey SF 188

Þann 4. júní 2004 sökk Gústi í Papey SF 188, skipaskr.nr. 0483, vegna óþekkts leka á um 162 m dýpi SA af Fontinum á Langnesi (mál nr. 07604 hjá RNS).

Skipið var búið tveimur gúmmíbjörgunarbátum í gálgu með sjálfvirkum sleppibúnaði frá Olsen og Sigmund. Á myndbandi sem tekið var af atburðinum þegar skipið sökk sést vel að aðeins annar þeirra virkaði sem skildi og sá bátur skilaði sér upp á yfirborðið. Einnig má sjá að gúmmíbjörgunarbáturinn fór nánast upp á endann áður en fangalínan slitnaði.

Gúmmíbjörgunarbáturinn sem skilaði sér ekki var í gálga frá Sigmund og var staðsettur bakborðsmegin á brúarpaki. Þessi gálgi var settur nýr á bátinn árið 2000 og við rannsókn málsins kom fram að þessi búnaður hafði verið skoðaður samkvæmt kröfum þar um.



Neðansjávarmyndirnar (sjá mynd) sýndu vel að gúmmíbjörgunarbáturinn á Gústa í Papey SF situr enn í sleppibúnaði bakborðsmegin á þaki stýrishússins án nokkurrar fyrirstöðu.

Hildur PH 38

Þann 20. maí 2005 sökk Hildur PH 38, skipaskr.nr. 1311, vegna óþekkts leka á um 167 m dýpi á Þistilfirði (mál nr. 06905).

Tveir gúmmíbjörgunarbátar voru um borð. Báðir bátarnir voru á stýrishúspakinu og var rekkverkið opið þar sem þeir sátu. Annar var 4 manna Víking bátur sem sat í stól bakborðsmegin og búinn sjóstýrðum losunarbúnaði af gerðinni Thanner. Búnaðurinn virkaði og skaut bátnum upp eftir að skipið sökk. Hinn var 6 manna DSB bátur og var hann í sæti stjórnborðsmegin með fjarstýringu úr stýrishúsi og sjóstýrðum losunarbúnaði af gerðinni Berwyn NK7 (ekki skotgálgi). Þessi gúmmíbjörgunarbátur skilaði sér ekki upp þegar báturinn sökk. Við rannsókn málsins kom fram að þessi búnaður hafði verið skoðaður samkvæmt kröfum þar um.

Við neðansjávarmyndatöku á flaki Hildar PH kom í ljós að gúmmíbjörgunarbáturinn var ekki í sæti sínu á stýrishúspakinu (sjá mynd). Rekakkeri hans var sjáanlegt við flakið og að fangalína hans lá frá festingum bátsins upp í mastur og síðan fram eftir flakinu. Ekki sást í gúmmíbjörgunarbátinn á myndum enda vélinni ekki beint fram fyrir flakið.



Talið er sennilegt að gúmmíbjörgunarbáturinn, hafi losnað á einhverju stigi, sprengt af sér hylkið og ekki náð að losa sig frá flakinu. Miðað við myndir má gera ráð fyrir að gúmmíbjörgunarbáturinn liggi fyrir framan flak Hildar. Eftir því sem nefndin kemst næst þá var ekki veikur hlekkur við fangalínu gúmmíbjörgunarbátsins.

PRENTAÐAR SKÝRSLUR RNS

Á árinu 2006 var lokið við prentaðar skýrslur fyrir árin 2004 og 2005 í sama broti og síðastliðin ár. Með þessari útgáfu er nálgast það takmark að prentuð skýrsla RNS verði gefin út árlega í framtíðinni og mun því starf nefndarinnar skila sér með þessum hætti fyrr til sjómanna og annarra en áður hefur tíðkast.

Eins og áður verður hægt að nálgast útgefnar prentaðar skýrslur á PDF formi á vef RNS ásamt öllum lokaskýrslum og tilkynnta atvika til nefndarinnar sem birtast þar strax.

VEFUR RNS

Eftir að vefur RNS var opnaður þann 23. sept. 2004 hafa heimsóknir á hann aukist jafnt og þétt. Síðastliðið ár voru samkvæmt tölulegum upplýsingum um vefinn um 117.000 heimsóknir, 1,9 milljón síðum flett upp og niðurhal um 44,2 GB. Vinnu við vefinn er enn ekki lokið og tengist það helst frágangi á flokkunarkerfi hans auk ýmissa annarra þátta sem lagt var af stað með. Stefnt er að því að ljúka þessari vinnu fyrri hluta ársins 2007.

RNS hefur á árinu 2006 lagt grunn að innleiðingu á rafrænum þjónustugáttum fyrir tilkynninga- og úrvinnsluferla á vegum nefndarinnar. Helstu markmið með þessu er:

- að auðvelda þeim sem tilkynna slys á sjó til RNS að ganga frá tilkynningum og koma þeim til skila;
- að skapa umhverfi fyrir sjómenn um skráningu "Nærri því slysa" og koma á upplýsingastreymi á milli þeirra;
- að skapa rafrænt umhverfi fyrir nefndarmenn sem gerir þeim kleift að vinna með rannsóknargögn og önnur skjöl.

Ljóst er að þessi tækni mundi vera mikil hagræðing í starfi nefndarinnar auk þess sem þjónusta við sjómenn mun verða betri.

ERLENT STARF

Á árinu voru sóttir tveir fundir vegna þátttöku RNS í ráðgjafahóp (Consultative Technical Group for Cooperation in Marine Accident Investigation) hjá European Maritime Safety Agency (EMSA) sem er með aðsetur í Lissabon, Portúgal. Megin tilgangur starfs EMSA er að samræma reglur um rannsóknir sjóslysa innan Evrópu og er reiknað með að tilskipun þess efnis frá ESB verði sett á næstu misserum. Til að vinna þetta verkefni fór EMSA þá leið að tileinka sér það besta úr lögum og reglugerðum frá hverju aðildarríki. Það helsta sem er nýtt í væntanlegri tilskipun eru ákvæði um þjálfun rannsóknaraðila, sameiginlegur gagnagrunnur, samstarf, tæknimál og skyldur ríkja. Hægt er að skoða meira um starfsemi EMSA á vefsíðu þeirra: www.emsa.europa.eu

Sótt var árleg ráðstefna hjá samtökunum MAIIF (Marine Accident Investigators International Forum) í Panama. Á þessum ráðstefnum er m.a. farið yfir og kynnt starf hvers aðildarríkis á liðnu ári auk þess sem tekin eru fyrir ýmis málefni sem varða rannsókn sjóslysa. MAIIF eru alþjóðleg samtök sem voru stofnuð í Kanada 1992 og er megin tilgangur þeirra að skapa vettvang til að efla rannsóknir sjóslysa og koma á tengslum og efla samstarf milli rannsóknaraðila. Aðildarríki samtakanna eru nú um 55 og ljóst að stofnun þeirra hefur sannað gildi sitt í samvinnu ríkja við rannsóknir sjóslysa. Vefslóð MAIIF er: www.maiif.net

Auk MAIIF hafa verið stofnuð sér samtök í Asíu, MAIFA árið 1998 og í Evrópu, EMAIF árið 2005. Þessi samtök halda árlega fundi og starf þeirra er kynnt á fundum MAIIF.

Á árinu lét RNS þýða tvær skýrslur á ensku vegna erlendra hagsmuna. Þetta voru mál nr. 11505 Harpa og 00106 Irena Arctica en bæði þessi sjóför voru skráð erlendis.

MARKMIÐ RNS

RNS leggur mikla áherslu á að vinna mál hratt og að afgreiðsla einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði. Ljóst er að það er ekki raunhæft í öllum tilfellum en vel hefur tekist til við að ná fram þessu markmiði. RNS er hins vegar ljóst að til þess að árangur verði af starfi hennar verða allir sem hlut eiga að máli að leggja þar sitt af mörkum og þá ekki síst sjómenn.

Það er einnig verkefni næstu missera að ná til allra atvika á sjó og vista þau í gagnagrunn RNS til notkunar á tölulegum upplýsingum í framtíðarvinnu við að auka öryggi til sjós.



Eldur varð laus um borð í Beiti NK 123 (mál nr. 13406) sem rakin var til bilunar í þvottavél. Myndin sýnir þvottavélina og umhverfi hennar.

SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNS ÁRIÐ 2006

Eins og fram hefur komið voru 172 málefni skráð hjá RNS árið 2006, þar af gerðust 153 atvik á því ári en 19 á árinu 2005. Öll atvik sem berast RNS eru skráð, flokkuð og hægt að sjá þau á vefnum. Valin málefni eru gefin út á prenti. Eftirfarandi tafla sýnir skráð atvik 2006.

Dags. atviks	Nafn skips	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
30.mar.05	Álftin ÍS 553	Minni fiskibátur	6	Slys á fólki
2.apr.05	Baldvin Þorsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Slys á fólki
30.maí.05	Benjamín Guðmundsson SH 208	Fiskiskip	52	Slys á fólki
19.ágú.05	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
10.sep.05	Baldvin Njálsson GK 400	Fiskiskip	1199	Slys á fólki
2.okt.05	Tjaldanes GK 525	Fiskiskip	240	Slys á fólki
13.okt.05	Steinunn SH 167	Fiskiskip	71	Slys á fólki
27.okt.05	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
2.nóv.05	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
5.nóv.05	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
5.nóv.05	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
12.nóv.05	Hvanney SF 51	Fiskiskip	357	Slys á fólki
17.nóv.05	Fimman BA	Þangskurðarbátur	5	Annað tjón
23.nóv.05	Hrungnir GK 50	Fiskiskip	319	Slys á fólki
24.nóv.05	Hólmatindur SU 1	Fiskiskip	1104	Slys á fólki
24.nóv.05	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
4.des.05	Hákon EA 148	Fiskiskip	3003	Slys á fólki
27.des.05	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
29.des.05	Sigurfari GK 138	Fiskiskip	225	Slys á fólki
2.jan.06	Gullhólmi SH 201	Fiskiskip	471	Slys á fólki
4.jan.06	Irena Arctica	Flutningaskip	8939	Strand
10.jan.06	Herjólfur	Ferja	3354	Ásigling
15.jan.06	Siglunes SH 22	Fiskiskip	187	Vélarbilun
17.jan.06	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
26.jan.06	Gestur Kristinsson ÍS 333	Minni fiskibátur	15	Slys á fólki
31.jan.06	Hrónn ÍS 303	Minni fiskibátur	9	Vélarbilun
2.feb.06	Snjólfur ÍS 23	Minni fiskibátur	11	Ásigling
7.feb.06	Jón Steingrímsson RE 7	Fiskiskip	324	Vélarbilun
8.feb.06	Freri RE 73	Fiskiskip	1723	Slys á fólki
9.feb.06	Snorri Sturluson VE	Fiskiskip	1464	Annað tjón
10.feb.06	Hrafn GK 111	Fiskiskip	1067	Slys á fólki
13.feb.06	Gullberg VE 292	Fiskiskip	1085	Slys á fólki
13.feb.06	Vilhlem Þorsteinsson EA 11	Fiskiskip	3239	Slys á fólki
14.feb.06	Sjöfn EA 142	Fiskiskip	383	Slys á fólki
15.feb.06	Aðalsteinn Jónsson SU 11	Fiskiskip	3129	Slys á fólki
17.feb.06	Baldvin Þorsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Slys á fólki
17.feb.06	Þórir SF 77	Fiskiskip	306	Slys á fólki
18.feb.06	Ólafur HF 200	Minni fiskibátur	15	Ásigling, leki
22.feb.06	Hamar_dráttarbátur	Dráttar- og lóðsbátur	67	Annað tjón
24.feb.06	Herjólfur	Ferja	3354	Annað tjón
26.feb.06	Green Ice	Flutningaskip	3390	Annað tjón
27.feb.06	Sveinbjörn Jakobsson SH 10	Fiskiskip	109	Slys á fólki
2.mar.06	Skálafell ÁR 50	Fiskiskip	200	Slys á fólki
3.mar.06	Hinni ÞH 70	Fiskiskip	22	Slys á fólki
3.mar.06	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
7.mar.06	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki

Dags. atviks	Nafn skips	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
12.mar.06	Sólbakur EA 7	Fiskiskip	728	Eldur
21.mar.06	Grundfirðingur SH 24	Fiskiskip	255	Slys á fólki
29.mar.06	Herjólfur	Ferja	3354	Slys á fólki
31.mar.06	Tjaldanes GK 525	Fiskiskip	240	Slys á fólki
5.apr.06	Dóra RE 39	Minni fiskibátur	20	Leki
5.apr.06	Herjólfur	Ferja	3354	Slys á fólki
9.apr.06	Júlíus Geirmundsson ÍS 270	Fiskiskip	421	Slys á fólki
10.apr.06	Sóley Sigurjóns GK 200	Fiskiskip	515	Slys á fólki
12.apr.06	Vestri BA 63	Fiskiskip	291	Strand
21.apr.06	Drangavík VE 80	Fiskiskip	262	Slys á fólki
23.apr.06	Málmey SK 1	Fiskiskip	1470	Slys á fólki
26.apr.06	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
29.apr.06	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
2.mai.06	Álftafell AK 100	Fiskiskip	30	Eldur
5.mai.06	Frár VE 78	Fiskiskip	259	Vélarbilun
10.mai.06	Sóley Sigurjóns GK 200	Fiskiskip	515	Slys á fólki
15.mai.06	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
16.mai.06	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
16.mai.06	Kársnes	Flutningaskip	3727	Strand
19.mai.06	Karlsey	Vinnuskip	185	Slys á fólki
20.mai.06	Venus HF 519	Fiskiskip	1779	Slys á fólki
20.mai.06	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
22.mai.06	Bjarni Sæmundsson RE 30	Rannsóknarskip	822	Slys á fólki
24.mai.06	Moby Dick	Skoðunarbátur	160	Annað tjón
24.mai.06	Víkingur	Skoðunarbátur	25	Annað tjón
24.mai.06	Venus HF 519	Fiskiskip	1779	Slys á fólki
26.mai.06	Ragnar SF 550	Minni fiskibátur	14	Vélarbilun
27.mai.06	Akureyrin EA 110	Fiskiskip	1310	Eldur, banaslys
31.mai.06	Norróna	Ferja	35966	Eldur
4.jún.06	Pétur Afi SH 374	Minni fiskibátur	18	Leki
9.jún.06	Viktoría HF45	Minni fiskibátur	6	Ásigling
12.jún.06	Zodiac	Slöngubátur		Annað tjón
22.jún.06	Jóna Eðvalds SF 200	Fiskiskip	1221	Slys á fólki
24.jún.06	Tindar GK 303	Skemmtibátur	6	Annað tjón
24.jún.06	Inga Dís 7517	Skemmtibátur	10	Strand, slys á fólki
24.jún.06	Ólafur HF 200	Minni fiskibátur	15	Vélarbilun
25.jún.06	Anna GK 540	Minni fiskibátur	15	Strand
26.jún.06	Hvanney SF 51	Fiskiskip	357	Slys á fólki
28.jún.06	Pétur Konn SH 36	Minni fiskibátur	7	Vélarbilun
29.jún.06	Tjaldanes GK 525	Fiskiskip	240	Ásigling
3.júl.06	Hásteinn ÁR 8	Fiskiskip	180	Slys á fólki
6.júl.06	Björgvin EA 311	Fiskiskip	1142	Strand
11.júl.06	Gísli KO 10	Minni fiskibátur	11	Vélarbilun
13.júl.06	Hákarl	Skemmtibátur		Annað tjón
13.júl.06	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
13.júl.06	Azawakh 3 frönsk skúta	Skemmtibátur		Strand
15.júl.06	Eyjólfur Ólafsson GK 38	Minni fiskibátur	6	Vélarbilun
21.júl.06	Sif SI 23	Minni fiskibátur	5	Strand
24.júl.06	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
24.júl.06	Hafrún I	Skoðunarbátur	33	Strand
28.júl.06	Bessi	Brunnbátur		Sekkur
28.júl.06	Steines	Flutningaskip	6355	Strand

Dags. atviks	Nafn skips	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
29.júl.06	Pórunn Sveinsdóttir VE 401	Fiskiskip	484	Annað tjón
29.júl.06	Hvalbakur	Skoðunarbátur	7	Vélarbilun
31.júl.06	Krókur SH 97	Minni fiskibátur	5	Vélarbilun
1.ágú.06	Papey	Brunnbátur	152	Vélarbilun
2.ágú.06	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
3.ágú.06	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
16.ágú.06	Kleifaberg ÓF 2	Fiskiskip	1149	Slys á fólki
16.ágú.06	Ragnar SF 550	Minni fiskibátur	15	Slys á fólki
22.ágú.06	Guðbjartur SH 45_Húnabjörg	Minni fiskibátur	15	Ásigling
24.ágú.06	Reykjafoss	Flutningaskip	7589	Slys á fólki
25.ágú.06	Sigurvin GK 119	Fiskiskip	27	Leki, sekkur
25.ágú.06	Aalsmeergracht	Flutningaskip	7949	Vélarbilun
26.ágú.06	Trilla (nafnlaus)	Skemmtibátur	2	Sekkur
26.ágú.06	Frár VE 78	Fiskiskip	292	Slys á fólki
29.ágú.06	Spider	Skemmtibátur		Ásigling
4.sep.06	Pétur Mikli	Vinnuskip	497	Leki
5.sep.06	Sléttanes HF 808	Fiskiskip	508	Annað tjón
8.sep.06	Drangavík VE 80	Fiskiskip	262	Strand
8.sep.06	Undri	Skemmtibátur	4	Strand
14.sep.06	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
15.sep.06	Baldur	Ferja	766	Slys á fólki
16.sep.06	Sólbakur EA 7	Fiskiskip	728	Slys á fólki
18.sep.06	Hafrún HU 12	Fiskiskip	53	Vélarbilun
20.sep.06	Sléttanes HF 808	Fiskiskip	508	Leki
22.sep.06	Siggi Bjartar ÍS 50	Minni fiskibátur	12	Vélarbilun
24.sep.06	Guðmundur á Hópi GK 203	Minni fiskibátur	15	Vélarbilun
26.sep.06	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
28.sep.06	Herjólfur	Ferja	3354	Slys á fólki
30.sep.06	Baldur	Ferja	766	Annað tjón
1.okt.06	Hamar GK 176_Grótta KÓ 3	Minni fiskibátur	5	Ásigling
3.okt.06	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
5.okt.06	Fanney RE 31	Fiskiskip	29	Vélarbilun
5.okt.06	Úlla SH 269	Minni fiskibátur	12	Vélarbilun
17.okt.06	Gandí VE 171	Fiskiskip	321	Annað tjón
19.okt.06	Aðalsteinn Jónsson SU 11	Fiskiskip	3129	Slys á fólki
19.okt.06	Úlla SH 269	Minni fiskibátur	12	Vélarbilun
20.okt.06	Jonni SI 86	Minni fiskibátur	15	Slys á fólki
20.okt.06	Draupnir EA 21	Minni fiskibátur	8	Vélarbilun
22.okt.06	Kári SH 78	Minni fiskibátur	9	Vélarbilun
24.okt.06	Klakkur SH 510	Fiskiskip	745	Slys á fólki
28.okt.06	Beitir NK 123	Fiskiskip	1031	Eldur
28.okt.06	Sigurborg SH 12	Fiskiskip	317	Slys á fólki
3.nóv.06	Kleifaberg ÓF 2	Fiskiskip	1149	Annað tjón
3.nóv.06	Krossey SF 20	Fiskiskip	543	Slys á fólki
5.nóv.06	Ikkamiut_Serene	Fiskiskip	935	Annað tjón
6.nóv.06	Ísbjörg ÍS 69	Minni fiskibátur	6	Ásigling, slys á fólki
6.nóv.06	Minna SI 36	Minni fiskibátur	11	Slys á fólki
7.nóv.06	Fríðrik Sigurðsson ÁR 17	Fiskiskip	271	Ásigling
8.nóv.06	Hafberg GK 17	Fiskiskip	31	Leki
10.nóv.06	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
14.nóv.06	Wilke	Flutningaskip	2901	Annað tjón
16.nóv.06	Kársnes	Flutningaskip	3850	Ásigling

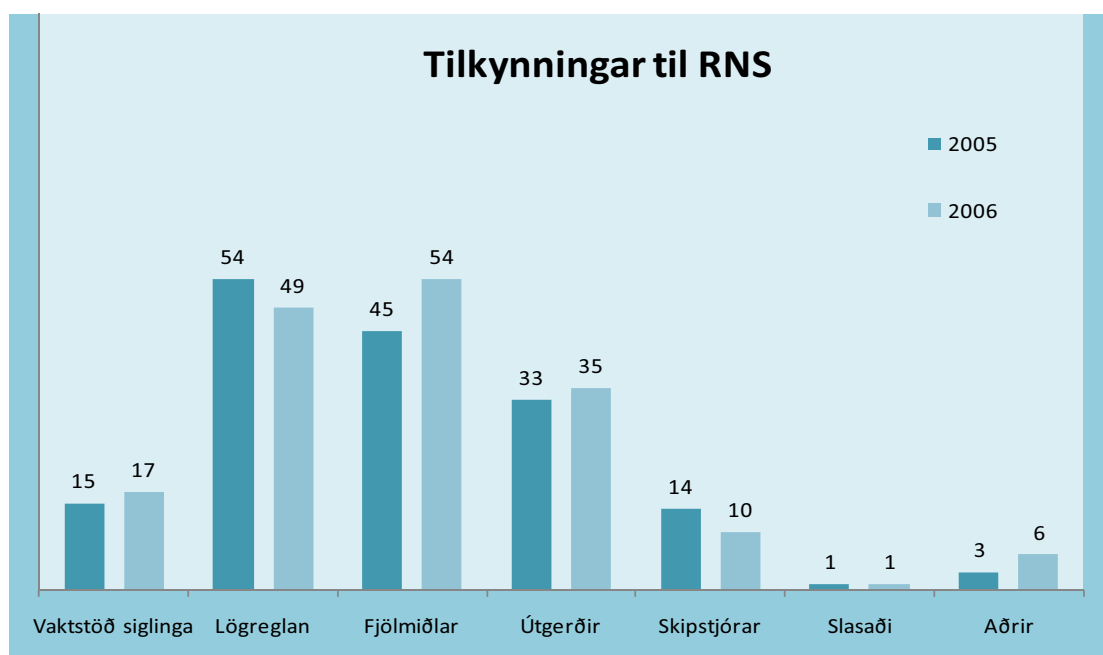
Dags. atviks	Nafn skips	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
16.nóv.06	Glófaxi VE 300	Fiskiskip	349	Slys á fólki
17.nóv.06	Ársæll ÁR 66	Fiskiskip	253	Strand
17.nóv.06	Valdi SH 94	Fiskiskip	44	Strand, leki
18.nóv.06	Baddý SI 277	Minni fiskibátur	15	Strand
22.nóv.06	Drangavík VE 80	Fiskiskip	262	Slys á fólki
23.nóv.06	Wilke	Flutningaskip	2901	Ásigling
25.nóv.06	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Ásigling
26.nóv.06	Kajak	Skemmtibátur		Banaslys
26.nóv.06	Baldvin Njálsson GK 400	Fiskiskip	1199	Slys á fólki
28.nóv.06	Grundfirðingur SH 24	Fiskiskip	255	Slys á fólki
29.nóv.06	Skafti HF 48	Fiskiskip	508	Strand, slys á fólki
30.nóv.06	Tjaldur SH 270	Fiskiskip	688	Strand
1.des.06	Stormur SH 333	Fiskiskip	74	Strand
3.des.06	Shetland	Skemmtibátur		Vélarbilun
4.des.06	Saxhamar SH 50	Fiskiskip	383	Slys á fólki
9.des.06	Birta Dís ÍS 135	Minni fiskibátur	6	Strand
18.des.06	Bjarmi BA 326	Fiskiskip	242	Annað tjón
19.des.06	Trítón	Varðskip		Banaslys
19.des.06	Wilson Muuga	Flutningaskip	3658	Strand
20.des.06	Green Snow	Flutningaskip	2913	Ásigling
21.des.06	Ingunn AK 150	Fiskiskip	1981	Annað tjón
21.des.06	Pór HF 4	Fiskiskip	1999	Slys á fólki



Sæbjörgin, Slysavarnarskóli sjómanna í Vestmannaeyjum í júní 2005. Skipið fer um landið yfir sumartímann og heldur lögbundið öryggisnámskeið fyrir sjómenn. Mynd©Hilmar Snorrason

TILKYNNINGAR Á ATVIKUM TIL RNS

Eins og fyrr greinir er ljóst að stærstur hluti aðila er ekki að virða tilkynningarskyldu sína til RNS eins og þeim ber samkvæmt ákvæðum laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa. Á myndinni sést hvernig skipting tilkynninga á atvikum sem koma til umfjöllunar hjá RNS á árunum 2005 og 2006 er. Eins og sést kemur stærstur hluti þessara málefna frá lögregluembættum á landinu og úr fjölmiðlum. Fram kemur að 35 atvik eða um 20% er merkt útgerðum skipa en rétt er að geta þess að 27 atvik af því er frá einum og sama aðilanum.



Nefndin hvetur sjómenn og útgerðaraðila að virða skyldur sínar um tilkynningu atvika til RNS.

**OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR**

SUNDURLIÐUN SKRÁÐRA ATVIKA 2006

Í töflu I og II er sundurliðun á skráðum atvikum hjá RNS á árinu 2006 eftir tegund skipa og málefna. Athugið að þessar töflur eru sjálfstæðar og endurspeгла ekki fjölda skráðra mála á árinu.

Tafla I - Eftir tegund skipa 2006		Tafla II - Skipting atvika 2006	
Björgunar- og varðskip	2	Ásigling	14
Brunnbátur	2	Banaslys	3
Dýpkunar-og vinnuskip	4	Eldur	5
Farþega- og skemmtibátar	14	Farmtjón	1
Ferja	8	Leki	7
Fiskiskip	82	Sekkur	3
Flutningaskip	35	Slys á fólki	85
Minni fiskibátar	33	Strand	20
Rannsóknarskip	1	Vélarbilun	22
Slöngubátar	1	Annað tjón	19

Á töflu III er skipting atvika eftir tegund skipa

Tafla III - Skipting atvika eftir tegund skipa 2006										
	Björgunar- og varðskip	Brunnbátar	Dýpkunar-og vinnuskip	Farþega- og skemmtibátar	Ferjur	Fiskiskip	Minni fiskibátar	Flutningaskip	Rannsóknarskip	Slöngubátar
Ásigling	1			1	1	2	7	4		16
Banaslys				1		2				3
Eldur					1	4				5
Farmtjón								1		1
Leki			1			4	3			8
Sekkur		1		1		1				3
Slys á fólki			1	1	4	48	6	24	1	85
Strand				4		8	4	4		20
Vélarbilun		1		2		5	13	1		22
Annað tjón			2	4	2	8		2		19
	1	2	4	14	8	82	33	36	1	1

**OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR**

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2006

Á árinu 2006 gerði RNS þrjár tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands. Þessar tillögur eru eftirfarandi ásamt málanúmerum:

Nr. máls	Tillögur RNS 2006	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
088 05	Milla SH 234 Tæring finnst í lögn Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill er notaður með ryðfríu efni í sjókæilögnum. Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka aðvörun vegna þessa til bátaeigenda, skoðunarmanna og skipasmiða.	Niðurstaða: 1. Siglingastofnun mun vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða á að ólíka málma megi ekki tengja saman í kælivatnsbúnað vegna tæringarhættu. 2. Skipaefirlitssvið Siglingastofnunar mun við skyndiskoðanir athuga sérstaklega hvort ákvæði um kælivatnsbúnað séu uppfyllt.
094 05	Gugga SH 80 Strandar eftir að stjórnandi sofna Í ljósi tíðra óhappa sem hafa orðið þegar einn maður hefur verið á siglingavakt og sofnað telur nefndin ástæðu til að gera eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnun Íslands skoði kosti þess að viðurkenndur vökubúnaður "Vökustaur" verði skyldaður um borð í öll sjóför þar sem einn maður standi siglingavakt enda sé ekki annar viðvörunarbúnaður til staðar.	Niðurstaða: 1. Í frumvarpi til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa er gert ráð fyrir takmörkuðum útivistartíma þeirra sem m.a. róa einir í 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili. 2. Siglingastofnun Íslands hefur lagt til við Landssamband smábátaeigenda að það skoði kosti þess að viðurkenndur vökubúnaður verði hluti af tækjabúnaði smábáta. 3. Landssamband smábátaeigenda mun upplýsa félagsmenn sína um þá slyshættu sem getur stafað af því ef skipsstjórnendur, sem róa einir, sofni á siglingavakt.
011 06	Hrönn ÍS 303 Vélarvana og dreginn til hafnar Nefndin bendir á að samkvæmt Norðurlandareglum er ekki heimilt að hafa drengöt á rafgeymakössum. Við þær útgerðaraðstæður sem íslenskir sjómenn búa við getur verið nauðsynlegt að hafa dren og beinir nefndin því til Siglingastofnunar að skoðaðar verði leiðir til að samhliða kröfunni um sýruheldni sé unnt að koma við dreni þannig að rafgeymar verði ekki fyrir skemmdum vegna sjósöfnunar í kössunum.	Niðurstaða: 1. Að komið verði fyrir sérstöku loki á rafgeymakassann þar sem hleypa mætti vökva úr kassanum. 2. Að komið verði fyrir sérstökum sýruheldum hólki eða flösku þar sem dren getur safnast saman og síðan fjarlægt.

Hægt er að nálgast þessar skýrslur á vef RNS og tengjast þaðan inn á vefsvæði Siglingastofnunar Íslands til að sjá þar afgreiðslu stofnunarinnar í heild sinni á þessum tillögum nefndarinnar.

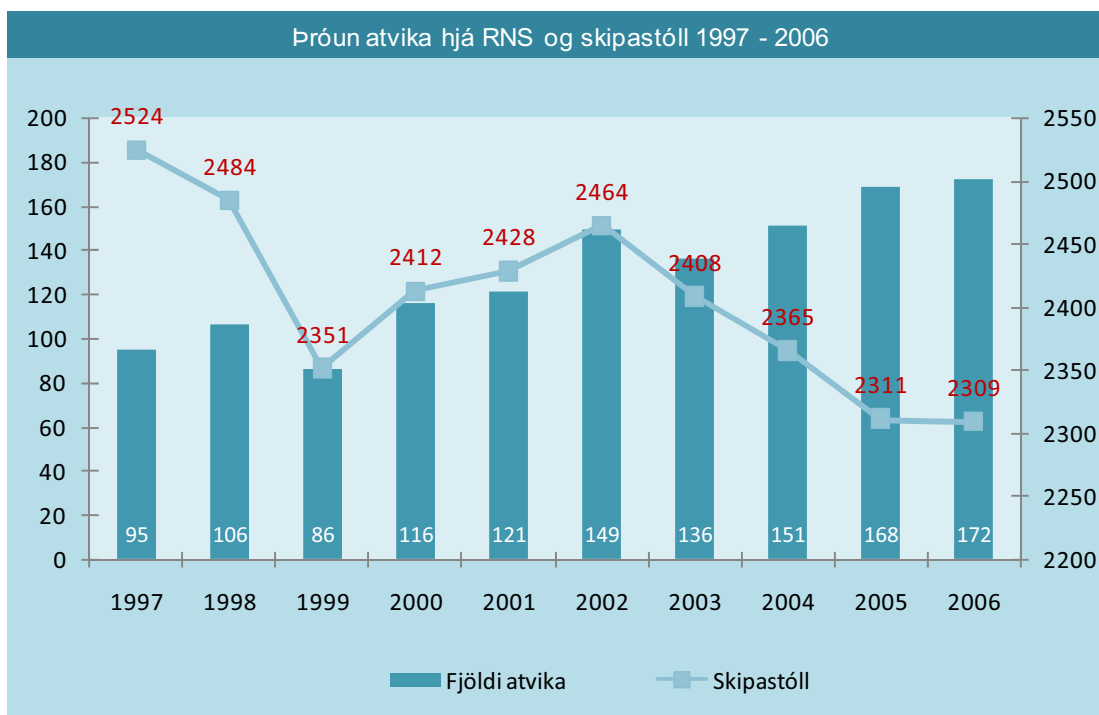
SKRÁÐ ATVIK 1997-2006

Á töflunni hér að neðan sést samanburður síðastliðna tíu ára á þeim mállefnum sem RNS hefur verið með til rannsóknar.

Yfirlit um skráð mál hjá RNS 1997 - 2006											
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Meðaltal
Skip sekkur	7	8	4	10	6	4	7	16	7	4	7
Skip strandar	10	14	7	14	10	11	7	16	16	21	13
Árekstur	4	2	8	6	11	7	4	3	9	12	7
Eldur um borð	7	6	3	8	15	5	3	5	10	5	7
Leki að skipi	1	0	0	3	1	5	8	10	7	7	4
Annað	6	10	7	8	8	12	15	9	9	21	11
Slys á fólki	55	63	56	64	63	103	85	84	88	83	74
Banaslys	5	3	1	3	7	2	2	3	3	3	3
Vélarvana skip							5	5	19	16	11
Skráð atvik	95	106	86	116	121	149	136	151	168	172	130

Eins og fram kemur í töflunni eru eðli mála nokkuð sambærileg á milli árána 2005 og 2006. Veruleg fækkun er á að skip sökkva frá 2004 en aukning er á því þegar skip stranda eða taka niðri og árekstrum. Einnig má sjá á töflunni meðaltal árána 1996 til 2005 en það gefur ekki alveg rétta mynd því fjölgun mála frá árinu 2001 má rekja til átaks nefndarinnar í að ná til aðila og efla samstarf við lögregluyfirvöld. Undir liðnum *Annað* eru skráð þau mál sem ekki falla undir flokkun í þessari töflu og má þar nefna atvik þegar skip fengu í skrufuna, vélarbilanir eða bilanir í búnaði, skemmdir vegna veðurs, farmskemmdir o.fl.

Á myndinni hér að neðan má sjá þróun allra atvika sem tengjast óhöppum á skipum og bátum hjá RNS miðað við öll íslensk skip, samkvæmt skipaskrá. Fyrsta janúar 2006 voru skráð skip á Íslandi 2311 en 2309 í lok ársins.



SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2006

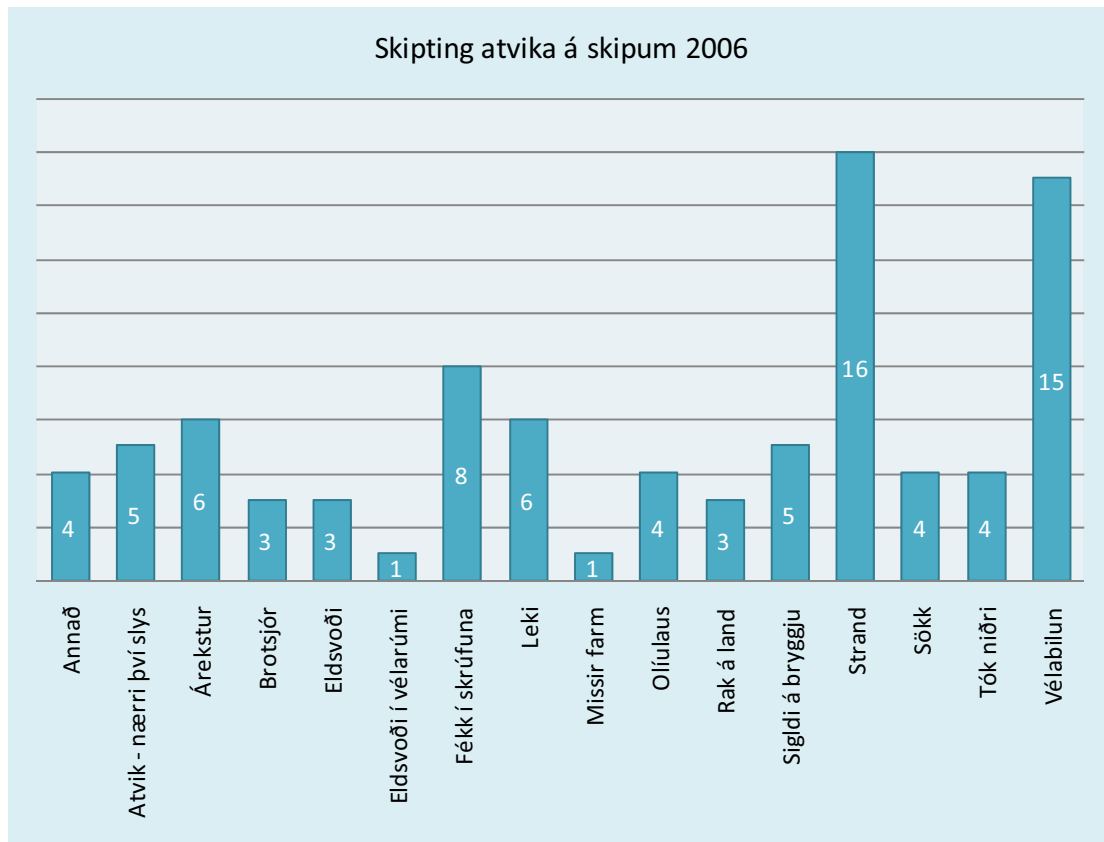
Öll skip sem eru 6 m að lengd eða lengri eru skráningarskyld, sbr. lög nr. 115/1985 um skráningu skipa. Siglingastofnun heldur aðalskipaskrá samkvæmt þessum lögum og gefur út heildarskrá miðað við skráningu 1. janúar hvers árs. Samkvæmt heildarskránni voru 1. janúar 2006 voru samtals 2311 skip á skipaskrá og 2309 í lok ársins.

Fjöldi og tegund skráðra þilfarsskipa 1. janúar 2006 voru eftirfarandi:

Tegund	Fjöldi	Mæld BT
Björgunarskip	15	582
Brunnbátur	1	152
Dráttarskip	9	542
Dýpkunar- og sanddæluskip	5	2.174
Dýpkunarskip	1	220
Farþegaskip	32	6.656
Fiskiskip/farþegaskip	8	153
Fiskiskip	854	96.340
Flotbryggja	2	720
Flotkví	2	18.009
Hafnsögubátur/dráttarskip	1	37
Hvalveiðiskip	4	-
Lóðs- og tollskip	1	25
Lóðsskip	9	247
Olíuskip	3	554
Prammi	7	1.134
Rannsóknarskip	3	3.241
Seglskip	65	589
Sjómælingaskip	1	73
Skemmtiskip	21	230
Skólaskip	2	2.389
Skuttogari	65	80.936
Varðskip	3	3.382
Vinnuskip	8	1.113
Vöruflutningaskip	1	415
Þangskurðarprammi	5	25
Samtals:	1.128	219.939

Þessi tafla var fengin hjá Siglingastofnun og samkvæmt henni hafa opnir bátar í upphafi ársins verið 1183.

ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 2006

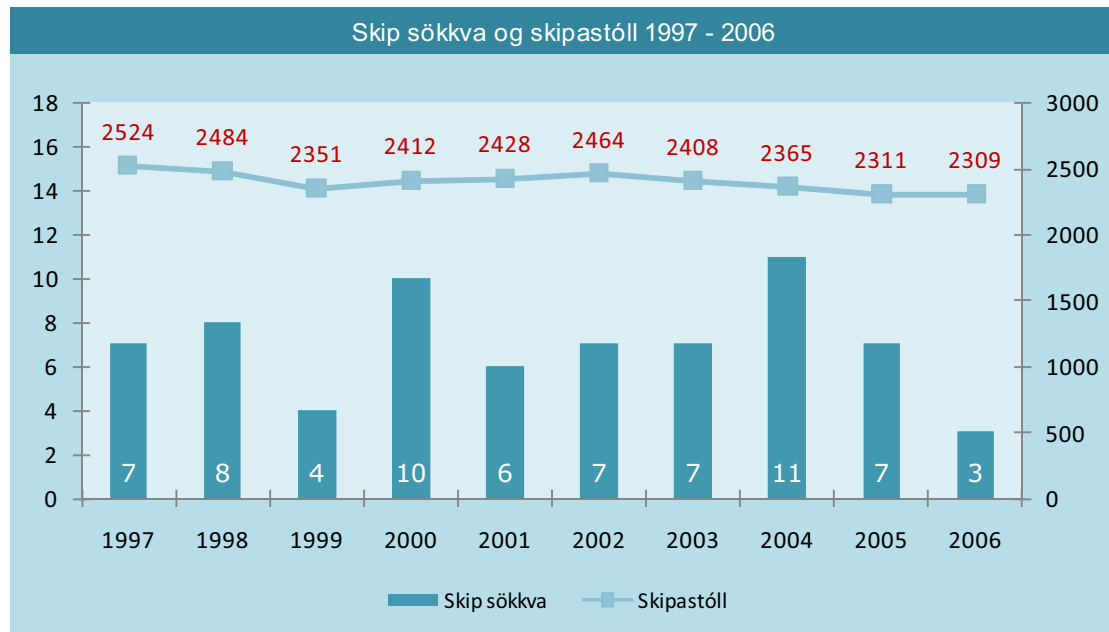


Ikkamiut GR og Serene slitnuðu frá bryggju vegna veðurs í Hafnarfirði 5. nóvember 2006

ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 1997 - 2006

SKIP SÖKKVA

Á myndinni hér að neðan má sjá fjölda skipa og báta sem hafa sokkið á árunum 1997-2006. Á þessum samanburði sést að á árinu 2006 sukku aðeins þrjú sjóför. Ef tekið er mið af meðaltali 10 ára á undan, sem var 7,3 sjóför á ári, er þetta ánægjuleg niðurstaða. Á myndinni má sjá til fróðleiks línurit um þróun á fjölda skráningarskyldra skipa og báta á Íslandi.



Skip sem sukku 2006

(Mál nr. 09006)

Bessi, brunnbátur sökk í drætti út af Blakknesi. Hann var mannlaus.



(Mál nr. 09906)

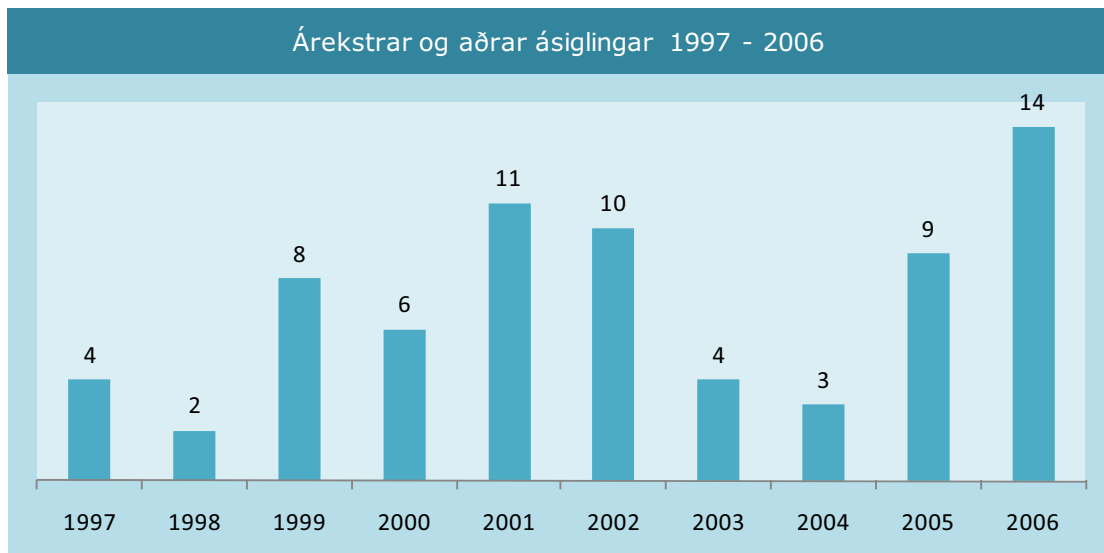
Sigurvin GK 119, leki og sökk á Breiðafirði. Mannbjörg.

(Mál nr. 10406)

Skemmtibátur (óskráður), sökk á Héðinsfirði. Mannbjörg.

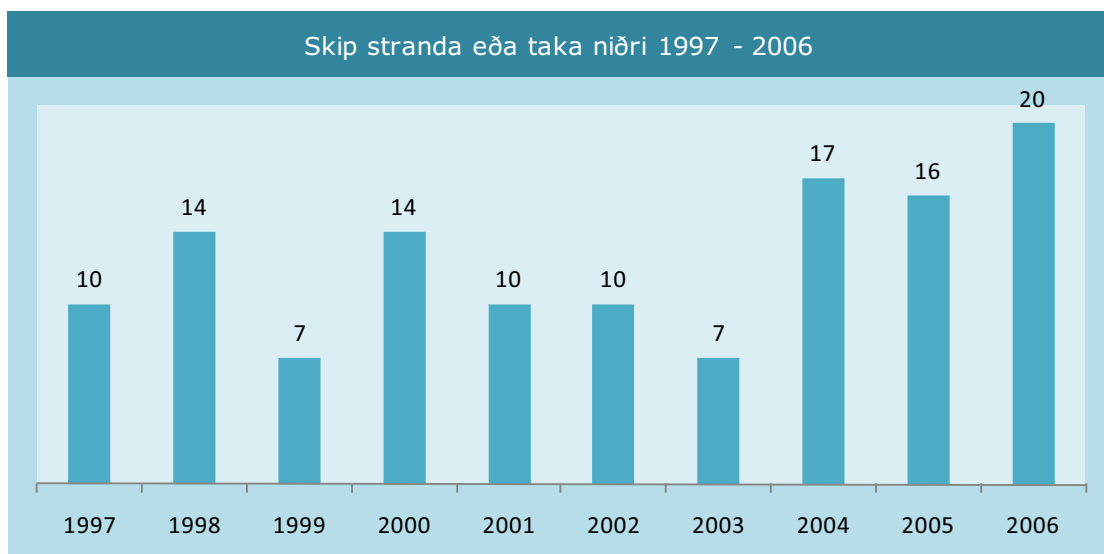
ÁREKSTUR OG ÁSIGLINGAR

Á mynd VI kemur fram árekstur á milli skipa og aðrar ásiglingar sem hafa orðið á árunum 1997 – 2006 þar sem tjón hefur hlotist af. Eins og sést á myndinni er um umtalsverða aukningu á þessum atvikum að ræða á milli ára.



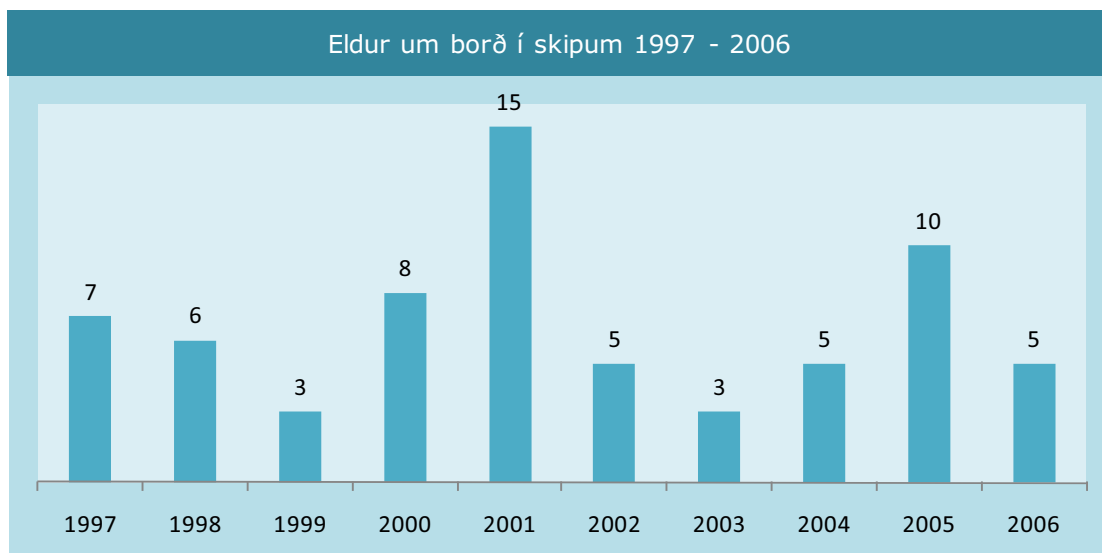
SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI

Á myndinni hér að neðan koma fram skráð atvik hjá RNS þar sem skip eða bátar hafa strandað eða tekið niðri á árunum 1997 – 2006. Eins og sést á myndinni er um aukningu á þessum atvikum að ræða á milli ára.



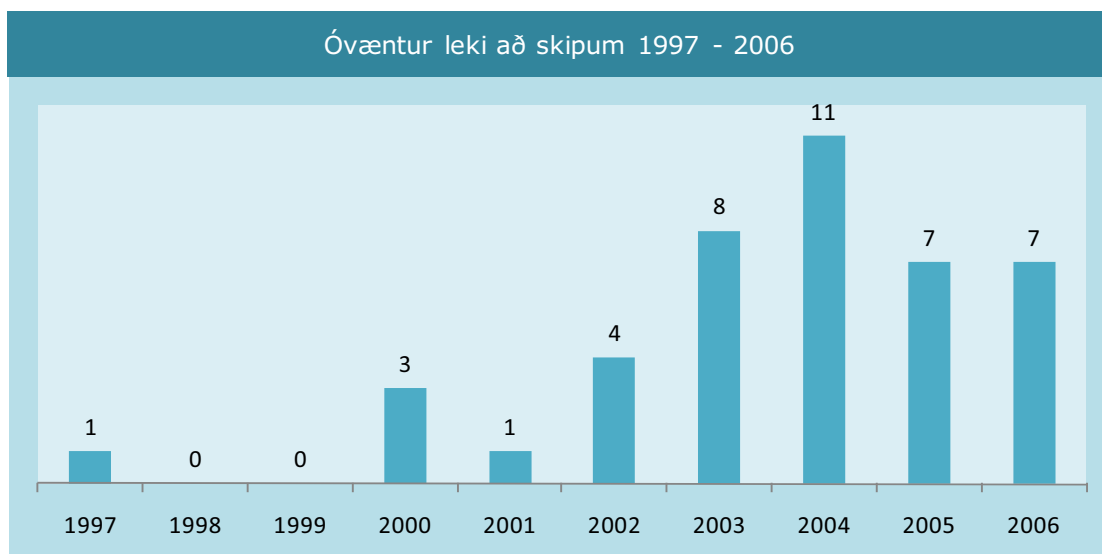
ELDUR UM BORÐ

Á myndinni hér að neðan koma fram skráð atvik hjá RNS þar sem eldur varð laus og samanburður milli ára 1997 – 2006. Eins og sést á myndinni er um helming fækkun að ræða miðað við árið á undan en í samræmi við fjölda þessara atvika árin 2002 – 2004.



LEKI

Á myndinni hér að neðan koma fram þau atvik þar sem óvæntur leki kom upp og samanburður milli ára 1997 – 2006. Eins og fram hefur komið hefur RNS haft áhyggjur af fjölgun lekatilfella og gerði tillögu í öryggisátt um leka aðvörun í öll skip. Það var því ánægjulegt að sjá jákvæða þróun á árinu 2005 en á þessu ári reyndist fjöldi lekatilfella sem kom til RNS vera óbreyttur á milli ára.



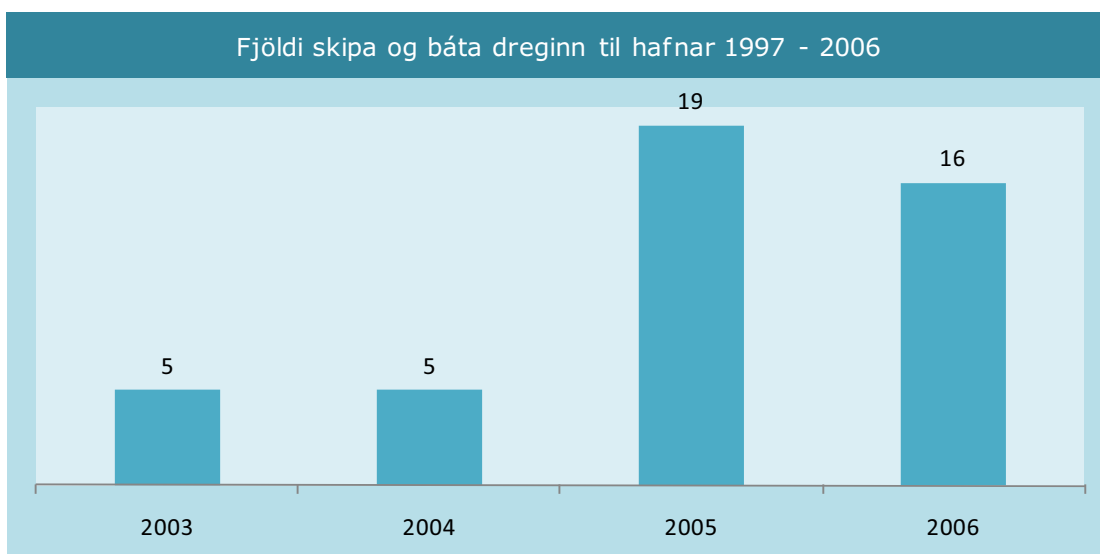
VÉLARVANA OG DREGINN TIL HAFNAR

Frá árinu 2003 hefur RNS verið að gefa sérstakan gaum á þeim atvikum sem skip verða verða af einhverjum ástæðum vélarvana og þurfa á aðstoð að halda. Ástæðu þess má rekja til alvarlegra atvika þar sem skip farast án þess að skýring finnist á því.

Það er ljóst að RNS nær ekki til allra þessara atvika en telur að þegar allt fer vel og hægt er að finna ástæður bilanna þá liggi eðlilega í þeim verulegur lærdómur sem nauðsynlegt er að ná til. Eftirfarandi skip og bátar voru dreginn til hafnar af ýmsum ástæðum á árinu:

Dreginn til hafnar 2006		
Mál nr.		
00306	Siglunes SH 22	Vélarvana, dreginn til hafnar
01106	Hrönn ÍS 303	Vélarvana, dreginn til hafnar
01806	Jón Steingrímsson RE 7	Vélarvana, dreginn til hafnar
05506	Frár VE 78	Fékk í skrúfunu, dreginn til hafnar
06006	Ragnar SF 550	Fékk í skrúfunu, dreginn til hafnar
08206	Pétur Konn SH 36	Vélarvana, dreginn til hafnar
08406	Gísli KO 10	Vélarvana, dreginn til hafnar
09506	Krókur SH 97	Vélarvana, dreginn til hafnar
11406	Siggi Bjartar ÍS 50	Vélarvana, dreginn til hafnar
11506	Guðmundur á Hópi GK 203	Vélarvana, dreginn til hafnar
11606	Hafrún HU 12	Fékk í skrúfunu, dreginn til hafnar
12306	Úlla SH 269	Vélarvana, dreginn til hafnar
12406	Fanney RE 31	Vélarvana, dreginn til hafnar
13006	Draupnir EA 21	Vélarvana, dreginn til hafnar
13106	Kári SH 78	Vélarvana, dreginn til hafnar
16206	Nafnlaus Shetlandbátur	Vélarvana, dreginn til hafnar

Myndin hér að neðan sýnir samanburð á skráðum atvikum þar sem skip eða bátar voru af ýmsum ástæðum dreginn til hafnar á árunum 2003 – 2006. Önnur skráð atvik þar sem skip voru í einhverjum vandræðum en komust sjálf eða í fylgd til hafnar voru 10.

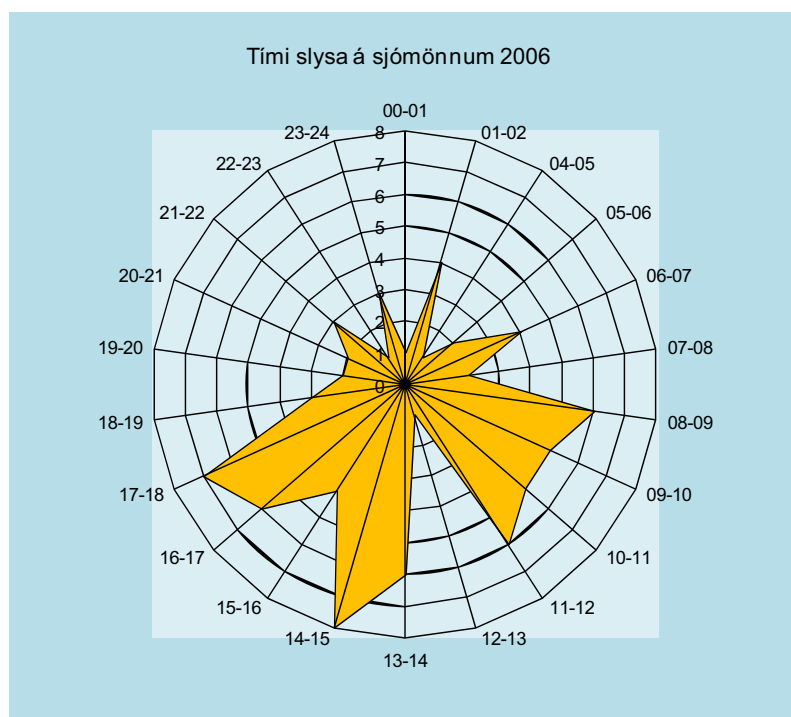


SLYS Á SJÓMÖNNUM 2006

Tegund slysa og tími

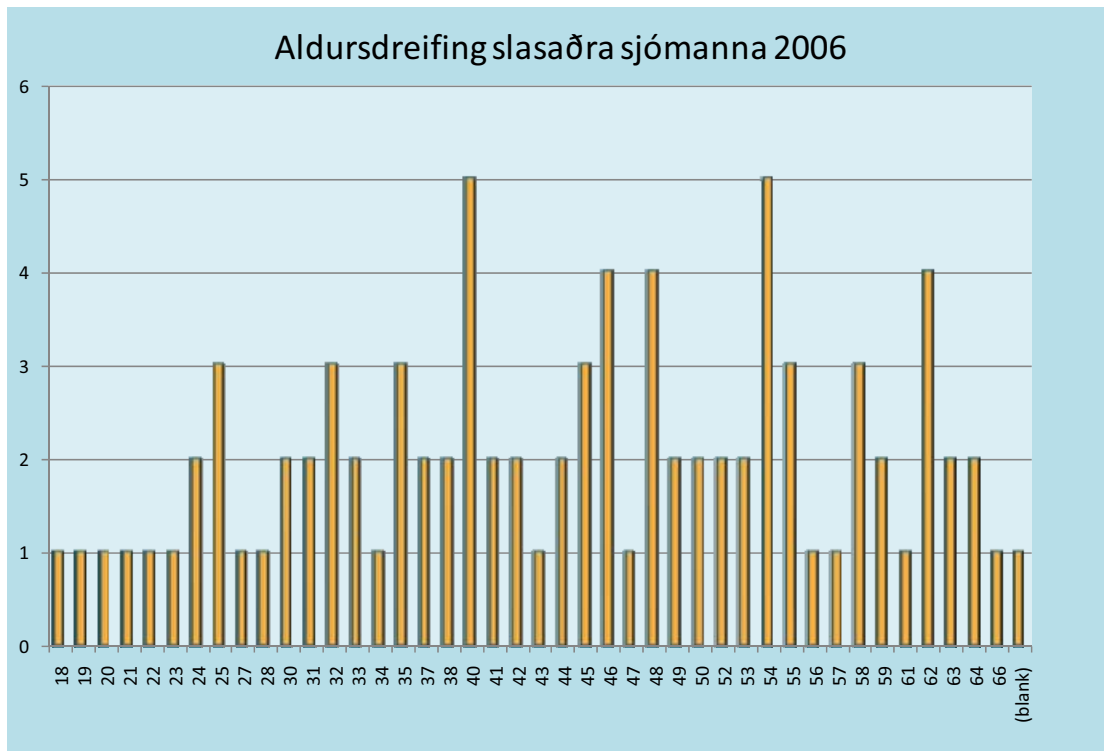
Hjá RNS voru 83 slys á sjómönnum skráð og rannsökuð á árinu auk þess sem tvö minniháttar slys tengdust öðrum skráðum atvikum. Á töflunni hér að neðan sést flokkun slysa á sjómönnum á árinu 2006. Eins og fram kemur eru fallslys af ýmsum toga flest eða 26 eða um 30% sem er í samræmi við undanfarin ár. Á neðri myndinni sést á hvaða tíma slysin voru.

Flokkun slysa á sjómönnum 2006							
	Að veiðum	A siglingu	Kasta veiðarfæri	Tekur veiðarfæri	Við bryggju	Annað	
Banaslys	1	2					3
Efnaslys		2					2
Fallslys	5	8	2	2	8	1	26
Féll fyrir borð, MOB	1						1
Slasaðist við að fara að eða frá skipi					1		1
Slasaðist við fall í stiga		1			3		4
Slasaðist við landfesta					2		2
Slasaðist við losun, lestun, sjóbúnað (kaupskip)		1			5		6
Slasaðist við löndun afla					2		2
Slasaðist við störf í lest	3				3		6
Slasaðist við störf í vélarúmi	1	2					3
Slys af völdum brotsjóa	2						2
Tognun á útlimum	2						2
Tognun í baki					2		2
Varð á milli - klemmdist	3	1	1		1		6
Varð fyrir skurði eða stungu	1	1					2
Vindur - Eitthvað slæst til í hífingu	2			1	1		4
Vindur - Festingar blakka ofl. bíla	3					1	4
Vindur - Klemmist af völdum hífinga	1			1			2
Vindur - Lendir inn á vindu	1			1			2
Önnur slys ekki áður tilgreind	3				3		6
	29	18	3	5	31	2	88

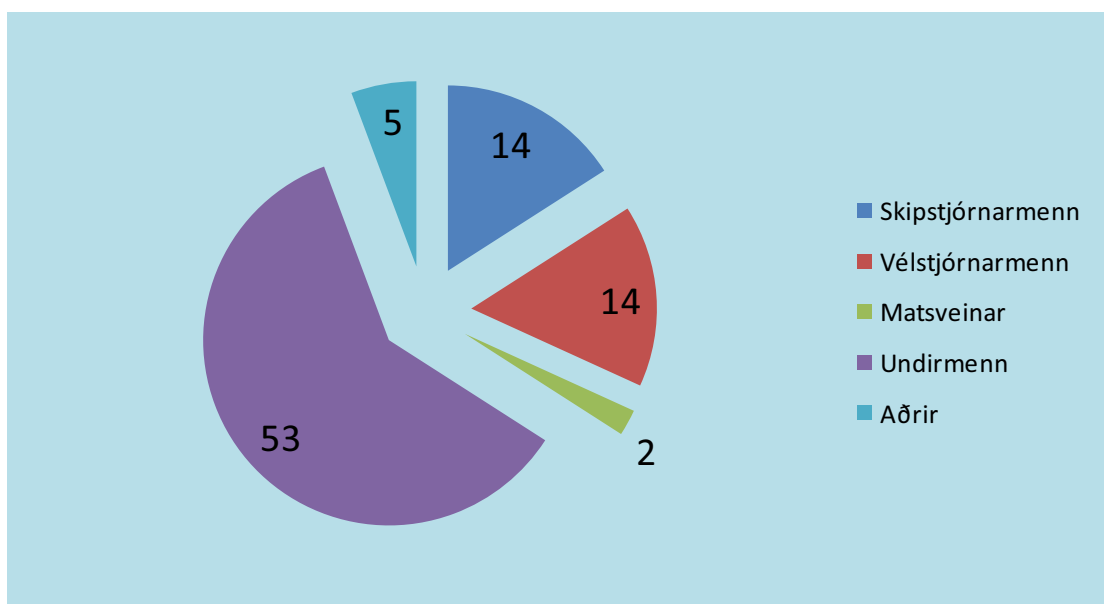


Aldur og starfsheiti

Á myndinni sést aldursdreifing slasaðra sjómanna á árinu 2006. Meðalaldur þeirra sem slösuðust er um 44 ára, yngstur slasaður var 18 ára og elstur var 66 ára.



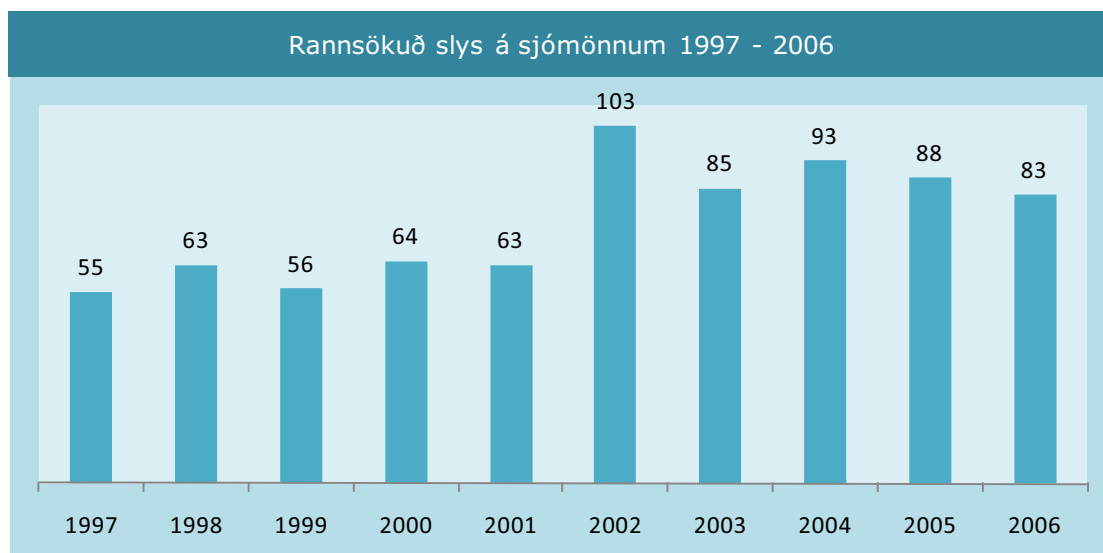
Á myndinni sést skipting slysa á sjómönnum á árinu 2006 eftir starfsheiti um borð í skipi. Eins og fram kemur eru slys á undirmönnum algengust eða um 60%.



SLYS Á SJÓMÖNNUM 1997 - 2006

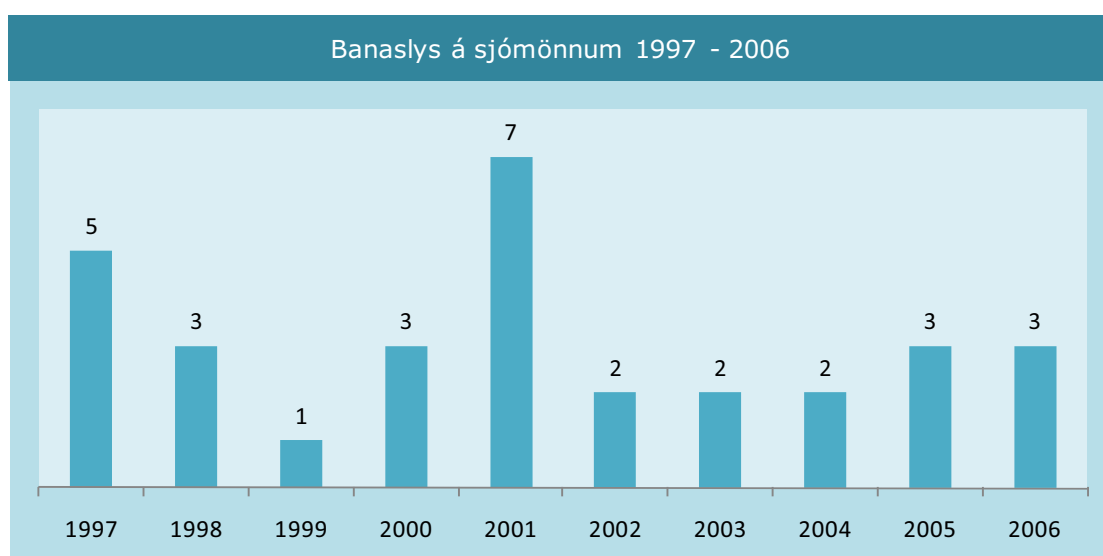
Rannsökuð slys

Á myndinni hér að neðan kemur fram þau slys á sjómönnum sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 1997-2006.



BANASLYS

Á myndinni hér að neðan kemur fram samanburður um þau banaslys á sjómönnum sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 1997-2006. Fjögur banaslys voru á íslensku landgrunni á árinu. Tveir skipverjar fórust þegar eldur kom upp í ljósabekk um borð í togveiðiskipinu Akureyrin EA 110 (*mál nr. 06106*) sem var á veiðum á Vestfjarðarmiðum og einn maður fórst á kajak í Hvalfirði (*mál nr. 15006*).



Þá lést einn skipverji af danska varðskipinu Triton við björgunarstörf við Stafnes. Málið var skráð hjá RNS (*mál nr. 16706*) en rannsókn málsins var í höndum danskra yfirvalda.

TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR

Tilkynnt slys á sjómönnum til Tryggingastofnunar ríkisins (TR) á árinu 2006 voru 266 en voru 363 á árinu á undan. Ekki er hægt að fullyrða um að skráning ársins sé alveg rétt en þó er ljóst að um verulega fækkun er að ræða og er það ánægjuleg þróun. Vegna breytinga sem hefur orðið á valkostum útgerða til að aukatryggja áhafnir sínar höfðu á þessu ári og fyrir það næsta um 93 útgerðir valið að gera það annarsstaðar en hjá TR. Það getur því verið að eitthvað af tilkynningum hafi ekki borist til TR.

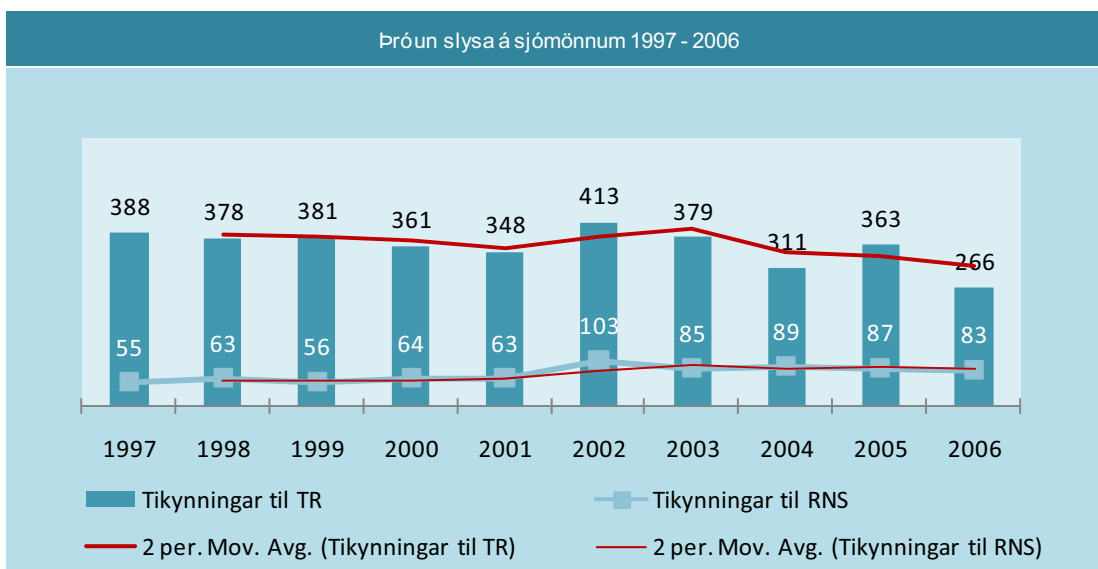
Eins og á undanförunum árum kemur aðeins hluti þeirra mála er varða slys á sjómönnum til RNS miðað við tilkynnt slys til TR. En eins og áður hefur komið fram hefur hlutfall tilkynnttra slysa til RNS verið að hækka og á árinu 2006 fékk RNS til sín um 31% af tilkynntum slysum til TR. Á tíu ára tímabili hefur meðaltalið verið stighækkandi með hverju ári og er nú komið í um 21%. Árið 2004 var meðaltal tíu ára um 17%. Á töflu V sést fjöldi þeirra mála sem skráð hafa verið á árunum 1997 – 2006 hjá TR og RNS.

Skráning slysa á sjómönnum hjá TR og RNS 1997 - 2006										
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Tryggingastofnun ríkisins (TR)	388	378	381	361	348	413	379	311	363	266
Rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS)	55	63	56	64	63	103	85	89	87	83
Hlutfall RNS:	14%	17%	15%	18%	18%	25%	22%	29%	24%	31%

Eins og sjá má á tilkynntum slysum á sjómönnum til TR og RNS er ljóst að stærstur hluti aðila er ekki að virða tilkynningarskyldu sína til nefndarinnar samkvæmt ákvæðum laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa. Markmið RNS er að ná til sín og skrá öll slys á sjómönnum.

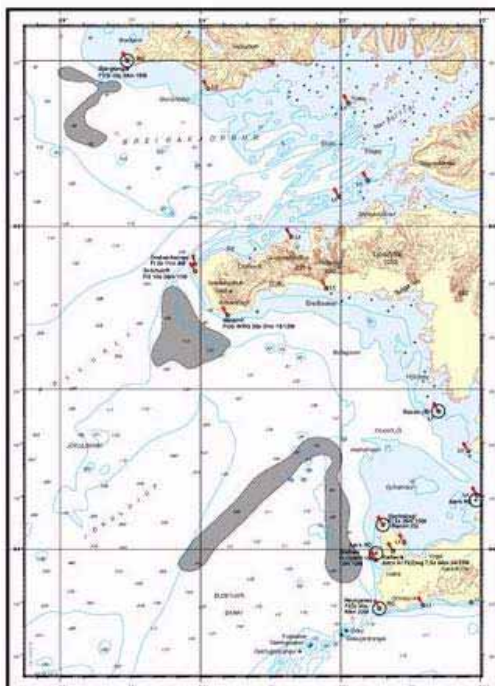
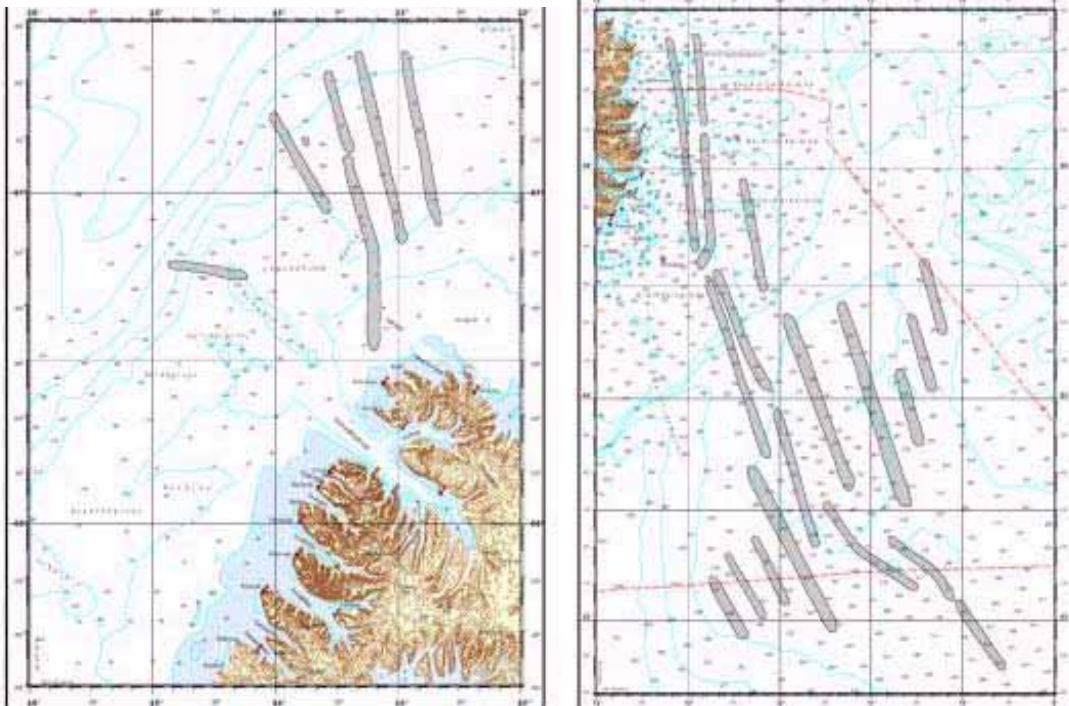
Meðaltal tilkynnttra slysa til TR á ári síðastliðin 10 ár eru 359 en var 376 á árunum 1996 - 2005. Eins og áður segir getur verið að TR hafi ekki fengið allar slysaskráningar til sín á árinu.

Mynd IV sýnir þróun slysa á sjómönnum 1996 til 2005, fjölda þeirra og hreyfingu meðaltals hjá TR og RNS.



HÆTTUR Í KRINGUM LANDIÐ

Alltaf öðru hvoru er það að koma fyrir að fiskiskip eru að fá tundurdufl eða djúpsprengjur í veiðarfærin. Samkvæmt upplýsingum frá sprengjudeild LHG hafa stríðandi aðilar í heimstýrjöldinni síðari lagt út um 105.000 stk. af þessum ófögnuði víða í kringum landið og inn á fjörðum. Fram kom einnig að einungis hefði um 5000 sprengjur fundist og verið eytt. Á kortunum hér að neðan má sjá þekkt tundurduflabelti út af Vestfjörðum, suðaustur af landinu og út af vesturströndinni.



Skipverjar eru hvattir til ef þeir verða varir við eitthvað torkennilegt í veiðafærum að hafa tafarlaust samband við Vaktstöð Siglinga og fá samband við sprengjusérfræðing LHG.



ÚTKÖLL HJÁ BJÖRGUNARSKIPUM

Slysavarnafélagið Landsbjörg rekur björgunarskip og báta sem eru sjómönnum til aðstoðar á neyðarstundum.

Á töflunni hér að neðan sést hvernig útköll skiptast á milli staða á árunum á milli 1999-2006. Eins og fram kemur eru útköll á þessu ári 92 en meðaltal þessara ára er um 72 skipti á ári.



Útköll báta	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Meðaltal
Reykjavík	7	0	5	14	16	14	15	14	11
Rif	3	6	13	12	10	9	11	10	9
Patreksfjörður	Björgunarskip ekki komið					0	3	2	2
Ísafjörður	9	5	10	7	5	6	13	6	8
Skagaströnd	Björgunarskip ekki komið						9	5	7
Siglufjörður	1	1	2	5	2	5	6	9	4
Raufarhöfn	2	2	2	3	3	2	3	2	2
Vopnafjörður	Björgunarskip ekki komið					5	4	5	5
Norðfjörður	1	5	1	2	2	2	2	5	3
Höfn	Björgunarskip ekki komið						5	7	6
Vestmannaeyjar	3	3	5	6	2	6	0	1	3
Grindavík	11	24	15	16	21	21	11	8	16
Sandgerði	10	5	10	12	10	10	6	6	9
Hafnarfjörður	Björgunarskip ekki komið					5	5	12	7
Samtals:	47	51	63	77	71	85	93	92	72

Alls eru tíu stór björgunarskip dreifð um landið og að auki nokkrir tugir minni björgunarbáta.



Ásgrímur ST Björnsson og Gróa Pétursdóttir©Hilmar Snorrason

LOKASKÝRSLUR



2006

Hér á eftir eru valdar lokaskýrslur frá árinu 2006

Athygli er vakin á því að hægt er að sjá öll skráð atvik á vef RNS

www.rns.is

**OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR**

ÁREKSTUR MILLI SKIPA

Nr. 072 / 06 Víktoría HF 45 / Óli Guðmunds HF 37

1. Árekstur á miðunum



Víktoría©Hafþór Hreiðarsson

Víktoría HF 45
Skipaskr.nr. 2331
Smíðaður: Hafnarfirði 1999, Plast
Stærð: 7,4 brl. 5,9 bt.
Mesta lengd: 9,12 m
Skráð lengd: 8,26 m
Breidd: 2,8 m Dýpt: 1,27 m
Vél: Volvo Penta, 190 kW, 1999
Fjöldi skipverja:

Óli Guðmunds HF 37
Skipaskr.nr. 7078
Smíðaður: Hafnarfirði 1999, Plast
Stærð: 4,4 brl. 3,9 bt.
Mesta lengd: 8,09 m
Skráð lengd: 7,3 m
Breidd: 2,39 m Dýpt: 1,36 m
Vél: FM 46 kW, 1996
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Aðfararnótt 9. júní 2006 var Víktoría HF 45 á siglingu og Óli Guðmunds HF 37 á handfæraveiðum um 16 sjómílu NNV af Garðskaga. Veður: SA kaldi, talsverður sjór en bjart og gott skyggni.

Víktoríu HF var siglt harkalega á Óla Guðmunds HF meðal annars með þeim afleiðingum að leki kom með stefnisröri og stýri skemmdist. Einnig urðu skemmdir á Víktoríu HF. Vegna skemmdanna á Ólafi Guðmunds HF tók Víktoría HF hann í tog til Hafnarfjarða

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórum bátanna bar ekki saman um hvenær atvikið átti sér stað. Annar sagði um kl 01:15 en hinn að það hefði verið um kl. 03:00;
- að Víktoría HF hafði farið frá Tálknafirði kl.

17:00 deginum áður áleiðis til Hafnarfjarðar. Skipstjórinn hafði vakað í um það bil 17-18 klst. en hann kvaðst ekki hafa dottað;

- að Víktoría HF var á 11 hnúta ferð og vél á 2000 snúningum þegar ásiglingin varð. Skipstjóri bátsins kvaðst ekki hafa séð Óla Guðmunds HF fyrr en hann var kominn að honum og sett þá fulla ferð afturábak;
- að skipstjórinn kvaðst ekki hafa séð út um gluggana í stýrishúsinu vegna ágjafar en rúðupurrkan var biluð;
- að skipstjórinn kvaðst ekki hafa siglt á fullri ferð þar sem "skítabræla" og ágjöf var á gluggana og sá hann illa út þrátt fyrir gott skyggni;
- að ratsjá var í gangi og stillt á 1,5 sjómílna hring. Skipstjórinn sagði hana hafa verið í góðu lagi en hann hefði aldrei séð Óla Guðmunds HF koma inn á ratsjánnu. Hann vissi ekki hvort aðvörunarhringur hefði verið í honum enda ekki vanur að nota slíkt. Hann taldi notkun hans mundi ýta undir vanrækslu í starfi;
- að sögn skipstjóra Óla Guðmunds HF var báturinn með ljósum;
- að merki voru um að Víktoría HF hefði farið yfir skut Óla Guðmunds HF. Fram komu skemmdir á öðrum flapsa hennar;
- að skipstjóri Víktoríu HF taldi útilokað að skemmdir á stefnisröri Óla Guðmunds HF hafi verið vegna ásiglingarinnar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var mikil óaðgæsla við stjórn Víktoríu HF.

Nefndin telur að svona löng vaka og varðstaða sé varhugaverð.

Nr. 098 / 06 Húnabjörg, björgunarskip /
Guðbjartur SH 45

2. Árekstur á miðunum



Húnabjörg © Hilmar Snorrason

Húnabjörg
Skipaskr.nr. 2637
Smíðaður: Havant Englandi,
1987. Plast
Stærð: 44,2 brl. 40,7 bt.
Mesta lengd: 15,97 m
Skráð lengd: 14,80 m
Breidd: 5,2 m Dýpt: 2,70 m
Vél: Caterpillar, X 2, 600 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 6



Guðbjartur © Hilmar Snorrason

Guðbjartur SH 45
Skipaskr.nr. 2574
Smíðaður: Hafnarfirði 2003,
Plast
Stærð: 11,3 brl. 14,7 bt.
Mesta lengd: 11,65 m
Skráð lengd: 11,37 m
Breidd: 3,67 m Dýpt: 1,46 m
Vél: Caterpillar, 254 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur, álit sérfræðings og Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Péturi Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 22. ágúst 2006 var björgunarskipið Húnabjörg á leið til hafnar á Skagaströnd en Guðbjartur SH 45 á siglingu á miðin. Veður: NA 2 m/s, bjart og gott skyggni.

B/b Húnabjörg hafði farið úr höfn á Skagaströnd um kl. 01:05 í útkall (Útkall gulur) en það var afturkallað um kl. 01:40 og var þá snúið aftur til hafnar. Guðbjartur SH fór úr höfn um kl. 01:25 til línuveiða. Bátarnir voru því á gagnstæðri stefnu, bakborða til bakborða og áttu að mætast um það bil 5 sjómílur fyrir norðan höfnina á Skagaströnd.

Skömmu áður en bátarnir mættust beygði skipstjóri Guðbjartar SH til bakborða í veg fyrir B/b Húnabjörg með þeim afleiðingum að sá síðarnefndi sigldi harkalega á stjórnborðssíðu báts hans. Þetta gerðist um kl. 01:45.

Eftir áeksturinn voru bátarnir fastir saman og ákvað skipstjóri Húnabjargar að hafa það þannig á meðan skemmdir voru kannaðar. Skipverjar á Guðbjarti SH reyndust eitthvað slasaðir.

Þegar skipverjar höfðu kannað skemmdir voru bátarnir losaðir frá hvorum öðrum og í ljós kom að leki var kominn að Guðbjarti SH. Skipverjar bátanna reyndu að nota dælu frá Húnabjörgu en hún reyndist biluð og var óskað eftir frekari aðstoð. Aldan HU 112 fór frá Skagaströnd með dælur á staðinn og var dælt úr bátnum en hann síðan dreginn til hafnar.

Bátarnir voru komnir til hafnar á Skagaströnd um kl. 04:10. Við losun á körum úr Guðbjarti SH kom í ljós staðbundinn eldur í rafmagnsleiðslum þar sem hann hafði skemmst. Slökkt var með handslökkvitæki og rafmagn slegið út.



Skemmdirnar á skipunum © Jón Örn Stefánsson

Miklar skemmdir urðu á Guðbjarti SH sem náðu aðeins niður fyrir sjólinu eins og sjá má á efri myndinni. Á neðri myndinni sést ákoman á stefni Húnabjargar. Um var að ræða rispúr og tvö lítil göt á bakborðsbógnum.

Skipverjarnir á Guðbjarti SH voru sendir á sjúkrahúsið á Blönduósi til skoðunar og þaðan var skipstjórinn sendur til Akureyrar til frekari athugunar. Hann reyndist óbrotinn en með áverka á mjöðm en hinn skipverjinn á handlegg.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að siglingahraði Húnabjargar var um 9 hnútar og um 18 hnútar hjá Guðbjarti SH þegar áreksturinn varð;
- að skipstjórinn á Guðbjarti SH taldi sig vera að sigla uppi bát en þegar hann sá að báturinn var að koma á móti honum kvaðst hann hafa slegið af og beygt óvart til bakborða. Hann sagði að nokkrir bátar hefðu verið á útleið á undan sér og veiðiljós frá þeim truflað athygli sína gagnvart Húnabjörgu, sem hann hefði þó séð allan tímann;
- að GPS siglingatölvur bátanna voru skoðaðar. Um borð í Guðbjarti SH var GPS siglingatölva að gerðinni Koden KGP-913. Ekki tókst að ræsa tækið og við athugun kom í ljós bilun í því. Um borð í Húnabjörgu var tæki af gerðinni Magnavox MX 200. Á tækinu mátti sjá að báturinn hafði snúið við frá norðlægri stefnu á stað 65°55,3N og 20°25,3V og haldið til suðurs. Á stað 65°54,00N og 20°24,78V snéri hann aftur til norðvesturs. Gera má ráð fyrir að þetta hafi verið staðsetning slysstaðarins en fyrir-



Ferilsskráning skipanna úr STK kerfi. Græna línan sýnir feril Guðbjartar og gula línan feril Húnabjargar

vari er settur um nákvæmni tækisins þegar ferillinn er tekinn upp. Fram kom hjá sérfræðingi að Magnavox MX 200 tæki Húnabjargar væri gamalt og hefur ekki þá möguleika sem hægt er að fá úr nýrri tækjum. T.d. er ekki hægt að ná út rafrænum gögnum heldur aðeins hægt að lesa þau af skjánum sem þýðir að dagsetningar koma ekki fram á ferilsskráningu;

- að samkvæmt ferilsskráningu úr STK kerfi (sjá kort) er Guðbjarti SH beygt til bakborða í veg fyrir Húnabjörgu í samræmi við framburð skipstjórans;
- að ratsjá var í gangi á Guðbjarti SH og stillt á 1,5 sjómílu. Skipstjórinn kvaðst ekki hafa séð endurvarp frá Húnabjörgu. Hann taldi ekkert hafa verið að stillingu hans;
- að sýslumannsembættið á Blönduósi fékk sérfræðing í siglingfræðum til að gera sérstaka athugun á siglingu skipanna. Í niðurstöðum hans eru beinar tilvitnanir í 14. reglu Alþjóða siglingareglna a, b, og c liðar auk 8. reglu a liðar. Eftirfarandi eru niðurstöður hans: "Umfram allt átti skipstjóri Guðbjarts SH 45 að breyta stefnu til stjórnborða ef hann áleit að skipin myndu sigla of nálægt hvort öðru en alls ekki fyrirvaralaust og án nokkurra hljóðmerkja samkvæmt a-lið 34. reglu að breyta stefnu til bakborða og fyrir stafn björgunar-skipisins Húnabjargar-TFSA."
- að ástæða fyrir ferðum Húnabjargar var sú að yfir stóð leit að bát sem farið hafði út af svæði STK kl. 16:44 og ætlað að hafa samband kl. 21:00 en ekki gert það. Óformleg leit var hafin kl. 21:42 og sett af stað Útkall gulur kl. 23:56 til björgunar-sveita á Skagaströnd og Ísafirði auk þess sem þyrta var kölluð út. Ekkert amaði að bátum og um var að ræða vanrækslu skipverja hans.

NEFNDARÁLIT:

Orsök árekstursins var vegna mistaka við stjórnun siglingar á Guðbjarti SH.

Nefndin telur að skipstjóri Húnabjargar hafi tekið rétta ákvörðun með að hreyfa ekki bátinn frá Guðbjarti SH fyrr en ástand og skemmdir höfðu verið kannaðar.

Nr. 117 / 06 Hamar GK 176 / Gróttu KÓ 3

3. Árekstur á miðunum



Hamar©Hafþór Hreiðarsson

Hamar
Skipaskr.nr. 7269
Smíðaður: Hafnarfirði 1987,
plast
Stærð: 5,7 brl. 4,9 bt.
Mesta lengd: 7,73 m
Skráð lengd: 7,65 m
Breidd: 2,68 m
Dýpt: 1,46 m
Vél: FM 57 kW, 1990
Fjöldi skipverja: 1



Gróttu©Hafþór Hreiðarsson

Gróttu
Skipaskr.nr. 1777
Smíðaður: Hafnarfirði 1987,
plast
Stærð: 4,6 brl. 4,8 bt.
Mesta lengd: 7,8 m
Skráð lengd: 7,59 m
Breidd: 2,69 m Dýpt: 1,17 m
Vél: Yanmar 40 kW, 1986
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 1. október 2006 voru Hamar GK 176 og Gróttu KÓ 3 á handfæraveiðum í Reykjanesröst. Veður: NNV 5-6 m/s

Eftir að Gróttu KÓ kom til hafnar í Grindavík kl. 14:28 hringdi skipstjórinn í Vaktstöð siglinga og tilkynnti að Hamar GK hefði siglt á sig á miðunum um kl. 12:05 á stað, 63°48'03N og 022°45'8V. Við áreksturinn kom um það bil 20 sm gat á flapsann hjá Gróttu KÓ.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri Gróttu KÓ kvaðst hafa verið nýbúinn að taka inn handfærin og færa sig þegar Hamar GK hefði sveigt skyndilega að honum. Hann hefði þá sett á fulla ferð áfram en það ekki dugað til og Hamar GK keyrt á

skutinn. Fram kom hjá honum að hann hefði ekki séð neinn í brú Hamars GK fyrr en eftir áreksturinn;

- að skipstjóri Hamars GK sagði að tvö handfæri hefðu fest í botni og hann hefði beygt á þau og keyrt upp í straum til að reyna að losa þau. Þegar hann var að andæfa á færin varð hann var við að Gróttu KÓ sigldi fram úr honum stjórnbörðsmegin og fyrir stefni Hamars GK. Áður en hann hefði getað sett vél í afturábak til að forða árekstri rákust þeir saman;
- að samkvæmt ferilsskrá bátanna úr STK-kerfi Vaktstöðvar siglinga voru bátarnir að veiðum mjög nálægt hvor öðrum. Síðustu mínútu fyrir áreksturinn var Hamar GK á 4,0 hnúta höldnum hraða frá 12:01:45 til 12:05:15 og haldin stefna á þessum tíma var frá 010° til 153°. Gróttu KÓ var á 4,2 hnúta hraða frá kl 12:02:50 til 12:05:20 og á því tímabili voru stefnur frá 136° til 084°, sem virðist hafa verið síðasta stefnan fyrir áreksturinn. Staðsetningar bátanna úr STK-kerfinu voru á mínútu fresti og ekki hægt að sjá hvenær þeir skulu saman þar sem þeir voru mjög nálægt hvor öðrum allan tímann. Þar sem ferlar þeirra skárust í raun var einnig tímamismunur. Tímarnir eru teknir samkvæmt skipstíma sem er innbyggður í GPS í STK-tækinu og eiga að vera samstilltir. Nákvæmni GPS getur hins vegar verið nokkrir metrar og getur mismunurinn stafað af því ásamt tímamismun.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga treystir nefndin sér ekki til að álykta um orsök árekstursins þó standa líkur til þess að bátarnir hafi verið að athafna sig of nálægt hvor öðrum.

Nr. 149 / 06 Wilke / Brynjólfur VE 3

4. Ásigling í höfn



Wilke© Maric-Anne 2005

Wilke
IMO 9100164
Smíðaður: Hollandi 1994, stál
Stærð: 2901 BT
Mesta lengd: 91,2 m
Breidd: 13 m
Dýpt:
Vél: MAK 6M453 2200 kW,
1994
Fjöldi skipverja: 8



Brynjólfur©Tilmar Snorrason

Brynjólfur
Skipaskr.nr. 1752
Smíðaður: Akranes 1987, stál
Stærð: 299,5 brl. 529 bt.
Mesta lengd: 41,98 m
Skráð lengd: 39,8 m
Breidd: 8,1 m Dýpt: 6,25 m
Vél: Bergen Diesel 728 kW,
1987
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Lögregluskýrsla og gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 23. nóvember 2006 var Wilke að koma nær fulllestað til hafnar í Vestmannaeyjum. Veður: ASA 10-17 m/s, meira í hviðum.

Hafnsögumaður var um borð og á leiðinni inn að bryggju lét skipið illa að stjórn. Af þeim sökum var aukið við vélarafll. Þegar átti að stöðva skipið með því að knýja vélar þess afturábak tók skipið seint við sér auk þess sem afturendinn tók að snúast til bakborða. Við stjórn tökinn rakst afturendi Wilke utan í Brynjólf VE 3 þar sem hann lá við bryggju. Dráttarbátur var við skipið stjórborðs-megin en var ekki tengdur né að ýta við skipinu en skipverjar hans sáu ekki hvað var að gerast.

Wilke lenti utan í Brynjólfi VE miðskips bakborðs-megin með þeim afleiðingum að skemmdir urðu á lunningu, rekkverki og í einum áhafnarklefa. Ekki urðu skemmdir á Wilke.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hafnsögumaður varð þess ekki var að skipið rækist utan í Brynjólf;
- að fram kom í lögregluskýrslu að það hefði verið mat skipstjórans, sem var nýr á skipinu, að það hefði verið á of mikilli ferð þegar það var að nálgast viðlegukantinn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

ÁSIGLING

Nr. 002 / 06 Herjólfur

1. Ásigling í höfn



Herjólfur © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2164
Smíðaður: Norway 1992, stál
Stærð: 2222,4 brl. 3354 bt
Mesta lengd: 70,7 m
Skráð lengd: 67,6 m
Breidd: 16,0 m
Dýpt: 10,7 m
Vél: Man B&W 5400 kw, 1992
Áhöfn: 14

Gögn: Tjónaskýrsla frá skipi. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 10. janúar 2006 var Herjólfur að koma til hafnar í Þorlákshöfn. Veður: NA 8 m/s, súgur í höfninni.

Þegar Herjólfur var kominn inn fyrir varnargarða og á stefnu á viðlegu ætluðu skipverjar að opna stefnið en það stóð á sér. Skipstjórinn hafði skipt stjórn tökum yfir til bakborðs stjórn tækja en þegar til kom hafði hann einungis skipt stýrinu og hliðarskrúfunni yfir en ekki skiptingunni fyrir aðalvélina. Þegar það var ljóst hljóp yfirstýrimaðurinn til og greip í skiptinguna miðsups og setti á fulla ferð afturábak. Töluverð ferð var á skipinu og rakst það fyrst með stefnið í bílabrúnnu og síðan undirstöðu hennar þegar það byrjaði að fara afturábak. Þá fékk skipstjórinn stjórn tækina til sín yfir til bakborða en vegna ferðar á skipinu rakst það með bakborðssíðuna á landgöngubrúnnu.

Skemmdir urðu framarlega á stefni skipsins eða um það bil 150X20 cm dæld og rispur neðansjávar undir peru. Miklar skemmdir urðu á landgöngubrúnni þar á meðal skekkist tjakkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn taldi að vandræðin með stefnið hafi haft áhrif á framvindu mála í brúnni. Hann hafi verið með hugann við stefnisopnunina og gleymdi því að skipta stjórnun aðalvéla til rétttra stjórn tækja;
- að skipið var á 3-4 hnúta ferð þegar mistökin komu í ljós;
- að reynt hafði verið í tvígang að opna stefnið en án árangurs. Eftir að hafa læst því aftur og slökkt á stefnisdælum tókst að opna það.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er yfirsjón við réttan undirbúning á stjórn tökum við komu til hafnar.

Nr. 025 / 06 Ólafur HF 200

2. Tók niðri, leki



Ólafur © Hlaðir Hreðarsen

Skipaskr.nr. 2605
Smíðaður: Hafnarfirði 2003, Plást
Stærð: 10,5 brl. 14,5 bt.
Mesta lengd: 11,2 m
Skráð lengd: 11,18 m
Breidd: 3,75 m
Dýpt: 1,48 m
Vél: Volvo Penta 334 kW, 2003
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrason og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 18. febrúar 2006 var Ólafur HF 200 leið út frá Hafnarfirði í línuróður. Veður: A 3-4 m/s.

Á leiðinni út úr höfninni var bátnum siglt á enda grjótnavagarðs við stóru flotkvína. Báturinn kastaðist frá garðinum eftir áreksturinn og skipverjar urðu fljótlega varir við að leki var kominn að framskipi.

Ólafi HF var strax siglt til hafnar og kallað eftir

slökkviliði með dælur. Dælt var úr bátnum og hann hífður á land talsvert skemmdur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stýrt var með sjálfstýringu út úr höfninni. Skipstjóri kvaðst ekki hafa séð grænu baujuna við enda grjótgarðsins og sett stefnu eftir ytri baujunum þ.e. Helgaskersbauju og Valhúsabauju;
- að skömmu fyrir ásiglinguna kveikti skipstjóri ljós í stýrishúsinu til að hringja í símakrókinn. Að sögn skipstjóra sást ekkert út til stjórnunar á siglingunni með ljósið kveikt;
- að skipstjóri taldi að siglingarhraði hafi verið um það bil 12-13 hnútar þegar siglt var á garðinn. Hámarkssiglingahraði innan hafnar-innar eru 4 hnútar;
- að ekki var ratsjá um borð í bátnum. GPS siglingatalva var um borð en hún var ekki í gangi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var aðgæsluleysi við stjórn og siglingu bátsins.

Nr. 079 / 06 Tjaldanes GK 525

3. Bilun í búnaði, ásigling á bryggju



Tjaldanes/Hatþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 0124
Smíðaður: Noregi 1962, stál
Stærð: 180,85 brl. 239,67 bt.
Mesta lengd: 33,12 m
Skráð lengd: 29,52 m
Breidd: 6,70 m Dýpt: 5,55 m
Vél: GRENA 552 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 7

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 29. júní 2006 var Tjaldanes GK 525 að koma til hafnar í Grindavík. Veður: SA 3-5 m/s.

Þegar skipið var að koma að bryggju setti skipstjóri skúfu í afturábak stillingu við stjórnstökin. Yfirfærslan virkaði ekki með þeim afleiðingum að hann lenti harkalega á bryggjunni og gat kom á stefnið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn tók ekki eftir að skiptiskráfán hafði ekki breytt skurðinum í afturábak og jók olúgjöf þannig að framskið varð meira;
- að jafnaði tekur um 9 sekúndur að skipta úr fullum skurði áfram í fullan skurð afturábak;
- að við athugun og prófun á skiptiskráfúnbúnaðinum fannst ekkert athugavert en tilgáta var sett fram um að skiptiventlar hefðu staðið á sér.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 157 / 06 Friðrik Sigurðsson ÁR 17

4. Stjórnandi sofna, ásigling



Friðrik Sigurðsson/Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1084
Smíðaður: Garðabæ 1969,
Stál
Stærð: 161,9 brl. 271,1 bt.
Mesta lengd: 35,99 m
Skráð lengd: 33,59 m
Breidd: 6,7 m Dýpt: 5,5 m
Vél: Grenaa, 682 kW, 1992
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 7. nóvember 2006, kl. 15:30, var Friðrik Sigurðsson ÁR 17 á siglingu til hafnar í

Vestmannaeyjum. Veður: Hægviðri, gott skyggni.

Skipstjórinn var einn í brúnni við stjórn skipsins og siglt var með sjálfstýringu á. Þegar skipið var suður af Bjarnarey sofnaði hann en hrökk upp og sá að Klettsnef var fyrir stafni. Hann setti á fulla ferð afturábak en það nægði ekki og skipið sigldi á klettinn. Skipið var laust og eftir könnun á skemmdum, sem reyndist vera dæld á stefninu fyrir ofan sjólínu, var ferðinni haldið áfram til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að atvikið var ekki tilkynnt fyrr en tæpum mánuði síðar;
- að skipinu hafði verið siglt á 9 hnúta hraða. Skipstjórinn taldi sig hafa verið búinn að minnka ferðina niður í 4 hnúta þegar ásiglingin varð;
- að ratsjá var í gangi og ekki notuð aðvörun á henni;
- að þegar skipið var suður af Bjarnarey hugðist skipstjórinn ræsa áhöfnina en ákvað að leyfa þeim að hvílast lengur. Eftir það sofnaði hann;
- að skipstjórinn hafði sofið um 6 klst. á 36 klst. tímabili. Hann taldi sig hafa sofið í um það bil 5-10 mínútur þegar hann rankaði við sér.

NEFNDARÁLIT:

Orsök ásiglingarinnar var sú að skipstjórnandi sofnaði við stjórn skipsins.

ELDUR UM BORÐ

NR. 038 / 06 Sólbakur EA 7

1. Eldur í vélarúmi



Sólbakur © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2262
Smíðaður: Danmörk 1987,
stál
Stærð: 428,3 brl. 728 bt.
Mesta lengd: 43,26 m
Skráð lengd: 38,36 m
Breidd: 10,4 m Dýpt: 7,03 m
Vél: Wärtsilä, 1.240 kW,
1987.
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: RNS. Dagbók skipsins

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 12. mars 2006 var Sólbakur EA 7 á togveiðum NA af Víkurálsholu. Veður: NA 6-8 m/s, ölduhæð 2 metrar.

Um kl. 18:00 varð vakthafandi vélstjóri var við megna olíulykt frá vélarúminu. Hann kallaði í yfirvélstjórnann og lét skipstjóra vita í brú. Þegar vélstjórnarnir komu niður í vélarúm reyndist eldur vera laus stjórnborðsmegin ofan á aðalvélinni. Þeir lokuðu fyrir olíuna að vélinni.

Vélstjórnarnir notuðu vatnsslöngur til að slökkva eldinn og þegar þeir töldu því lokið þurftu þeir að yfirgefa vélarúmið vegna reyks. Tveir skipverja voru sendir í reykköfunarbúningum niður til að kanna hvort eldurinn væri örugglega slökktur ásamt því að koma rafmagni á skipið og reyrkræsta það. Báðir vélstjórnarnir fengu snert að reykeitrún.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að olíudæla hafði losnað þar sem tveir af

fjórum 12 mm pinnboltum, sem festu hana öðru megin, höfðu slitnað á miðjum legg. Við það fór olíufæðirör í sundur og olía flæddi á heita afgasgreinina með þeim afleiðingum að eldur varð laus;

- að um var að ræða 9 mm rör með 5 bara þrýstingi;
- að í lok febrúar s.l. hafði bulla í sömu olíudælu brotnað og þá var skipt um dælu ásamt kamb á kambásnum. Yfirvélstjórninn taldi að festiboltarnir á henni hefðu náð að togna þar sem þeir hafi ekki verið hertir með átaksmæli við skiptin. Ekki hafi verið hægt að koma honum að vegna þrengsla og sérsníðna þurfti verkfæri til verksins. Möguleikinn á góðri herslu hafi verið lítill. Samkvæmt leiðbeiningum átti hámarkshersla að vera 13,4 Nm
- að brunaviðvörðunarkerfi í brú fór í gang á sama tíma og látið var vita af eldinum;
- að viðbragðsæfingar vegna elds samkvæmt neyðaráætlun skipsins höfðu ekki verið haldnar. Fram kom að viðbragðsáætlun hafði einungis verið rædd;
- að rafmagnsveita fyrir skipið var frá aðalvél og þegar hún var stöðvuð kom neyðarlýsing inn. Tvær ljósavélar voru í vélarúminu sem vélstjórnunum tókst ekki að ræsa vegna reyks en ekki var hægt að ræsa þær nema í vélarúminu. Brunadælur voru því óvirkar nema ein mótordrífín neyðarbrunadæla. Halon slökkvikerfi var fyrir vélarúmið;
- að sögn skipstjóra var flótagríma í vélarúminu en vélstjóri sagði það ekki hafa verið;
- að framburður skipverja var mjög misvísandi varðandi atburðarás.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að eldur varð laus var að pinnboltar fyrir olíudælu gáfu sig, olíurör jagaðist í sundur og olía komst að heitri afgasgrein.

Nefndin tekur fram að fyrstu viðbrögð áhafnar bendi til að nauðsynlegar æfingar hafi ekki verið haldnar um borð til að takast á við eld. Því ítrekar nefndin mikilvægi þess að brunaæfingar séu haldnar sbr. reglugerð nr. 122/2004.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin beinir því til Siglingastofnunar Íslands um að beita ákvæðum VIII. kafla reglugerðar nr. 122/2004 um neyðarráðstafanir, samsöfnun og æfingar. En í reglu 5. segir: "Stjórnvöldum er heimilt að krefjast þess að um borð í skipi séu haldnar báta- og bruna-æfingar og láta fulltrúa þeirra fylgjast með æfingunum. Stjórnvöld geta í kjölfar slíkra æfinga krafist breytinga á neyðaráætlun viðkomandi skips eða farið fram á aðrar ráðstafanir telji þau þær nauðsynlegar vegna öryggis.

Nr. 054 / 06 Álfafell ÁR 100

2. Eldur í lúkar í höfn

Álfafell © Jón Sæmndsson

Skipaskr. nr. 1195
Smíðaður: Akureyri 1971,
Eik
Stærð: 22,6 brl. 29,6 bt.
Mesta lengd: 16,25 m
Skráð lengd: 14,74 m
Breidd: 4,33 m Dýpt: 2,2 m
Vél: Caterpillar, 202 kW,
1980
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 25. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 2. maí 2006 var Álfafell ÁR 100 við bryggju í Þorlákshöfn.

Báturinn hafði legið um tíma (1-2 ár) í höfninni og hafnarstarfsmenn sáu reyk leggja frá lúkarnum. Þeir kölluðu á slökkvilið sem kom og slökkti eld í loftblásara eldavélar sem var á lúkarsgólfinu.

Eftir að búið var að slökkva eldinn kom í ljós að straumur var enn á blásaranum og hætti ekki að rjúka úr honum fyrr en hann hafði verið rofinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hús loftblásarans var úr plastefni sem hafði bráðnað og hann fallið á lúkarsgólfið;
- að olúskammtari var á hlið eldavélarinnar. Skipið var kjölrétt og því ekki um að ræða olúsöfnun í eldhólfi. Rör var frá olúsíu að skammtaranum og tvö frá honum, annað inn í eldhólfið en hitt var yfirfallstenging frá honum. Það lá niður í olútank eins og krafist er af framleiðanda;
- að slökkviliðsstjórinn taldi að olía hefði lekið út á gólfið en við skoðun sáust þess ekki merki.

NEFNDARÁLIT:

Orsök eldsins er ókunn.

Nr. 061 / 06 Akureyri EA 110

3. Eldur í íbúðum, tveir skipverjar farast

Akureyri © Jón A Ingólfsson

Skipaskr. nr. 1351
Smíðaður: Noregi 1968, stál
Stærð: 902,2 brl. 1310 bt.
Mesta lengd: 69,74 m
Skráð lengd: 63,66 m
Breidd: 10,21 m Dýpt: 7 m
Vél: Bergen Diesel 2205 kW,
1987
Fjöldi skipverja: 18

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 11. desember 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni, Hilmar Snorrassyni og Júlíusi Skúlasyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 27. maí 2006 var Akureyri EA 110 á togveiðum á Vestfjarðarmiðum. Veður: N 8 m/sek, sjólítið og þokubakkar.

Um kl. 14:00 þegar Akureyri EA var stödd um 75 sjómílar vestur af Bjargtöngum kom aðvörun á rás 4 í brunaviðvörunarkerfi í brú sem var tengd skynjurum í íbúðarými á aðalþilfari skipsins. Skipstjóri var á stjórnpalli og reyndi strax að ná í

vélstjóra til að aðgæta hvað orsakaði viðvörðunarkerfið. Hann náði ekki sambandi við hann og fór niður á íbúðagang til að athuga hvað um var að vera. Vélstjórinn fékk boð í símboða um aðvörðun í vélarúmi og við athugun kom í ljós að það var brunaviðvörðunarkerfið. Hann reyndi að hafa samband við stjórnþall en náði ekki sambandi.

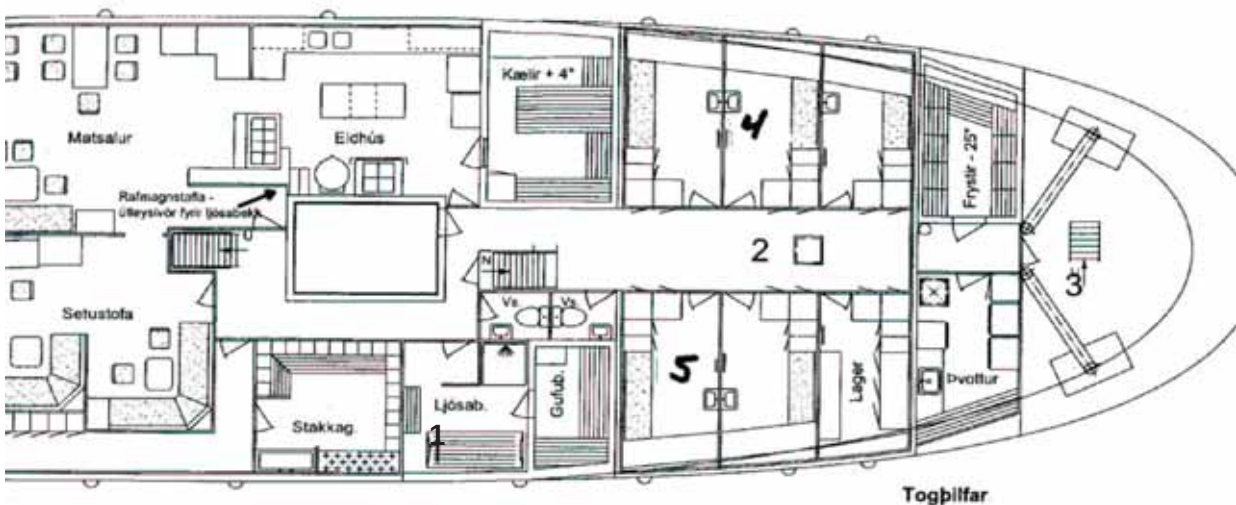
Þegar skipstjórinn kom niður á íbúðarganginn á aðalþilfari sá hann reyk leggja frá frístundaherbergi, sem var á móts við eldhúsið, stjórnborðsmegin þar sem gufubaðsklefi og ljósabekkur er. Skipstjórinn náði í slökkvitæki og ætlaði að reyna að slökkva eldinn en það tókst ekki vegna mikils reyks og hita.

Yfirstýrimaður var í borðsal og varð var við reykjarlykt. Fór hann fram á ganginn og sá þá reyk koma frá frístundaherberginu. Hitti stýrimaðurinn skipstjórnann en þeir urðu að hörfa frá vegna hita og reyks. Fór stýrimaðurinn aftur í gang að trolþilfari og gangsetti brunaboða.

Skipstjórinn fór upp í brú til að senda út neyðarkall, láta nærstödd skip vita, kalla áhöfnina saman og skipuleggja aðgerðir. Við athugun kom í ljós að tvo skipverja vantaði og voru vistarverur beggja á hæðinni þar sem bruninn átti sér stað.

Skipverjar náðu í tvö reykköfunartæki sem voru um borð en við flutning á þeim á brunastað týndist önnur reykgríman. Einn skipverji setti á sig reykköfunartækin og fór, tengdur líflínu, með brunaslöngu frá neðsta íbúðagangi upp stiga sem lá að rýminu sem eldurinn var en eldvarnarhurð var við stigann á efra þilfarinu. Tókst honum að opna glufu á hurðina og sprauta inn í rýmið. Hann taldi sig hafa náð að slökkva eldinn í frístundaherberginu en þurfti þá að fara til baka vegna hitans auk þess sem lengja þurfti brunaslönguna. Vegna vandræða með eldvarnahurðina ákváðu skipverjar að opna neyðarlúgu, sem var framarlega á íbúðagangi til að finna skipverjana sem vantaði. Fljótlega eftir að skipverjinn kom upp á íbúðaganginn um neyðarlúguna fann hann annan manninn meðvitundarlausan og gat dregið hann að lúgunni þar sem annar skipverji kom honum til aðstoðar við að ná honum niður. Farið var með skipverjann aftur á þilfar og reyndar árangurslausar lífgunartilraunir.

Annar skipverji tók þá við reykköfunartækjunum og fór fram eftir ganginum og fann hinn skipverjann meðvitundarlausan í geymslurými fremst í ganginum við neyðarútgang upp á veðurþilfar á framskipi. Hann var tekinn upp um lúguna en lífgunartilraunir báru ekki árangur. Báðir skipverjarnir voru fundnir um kl. 14:45.



Grunnteikning af aðalþilfari. Skýringar: 1. Staðsetning ljósabekks þar sem eldurinn kom upp. 2 og 3. Staðsetning skipverjanna sem létust. 4 og 5. Klefar skipverjanna. Lúgan sem björgunaraðilar fóru um er framan við tölu 2.

Nálæg skip komu fljótlega til aðstoðar og voru fengin lyf, endulífsgunar- og slökkvibúnaður frá þeim. Þyrla Landhelgisgæslunnar TF-LIF var send til Akureyrinnar EA með fjóra slökkviliðsmenn frá Slökkviliði höfuðborgarsvæðisins og þyrlulækni. TF-LIF var komin til skipsins um kl. 15:55 og fóru slökkviliðsmennirnir og þyrlulæknirinn um borð í skipið til aðstoðar. Skipverjarnir tveir voru þá úrskurðaðir látnir.

Slökkviliðsmennirnir tóku yfir stjórnun slökkvistarfsins sem þá var að mestu lokið og gerðu síðan ráðstafanir um vöktun og varðveislu vettvangs. Sex skipverjar voru fluttir með þyrlunni á sjúkrahús í Reykjavík vegna gruns um reykeitrún.

Um kl. 19:15 var skipinu siglt áleiðis til Hafnarfjarðar í fylgd Júlíusar Geirmundssonar ÍS og síðan varðskipsins Óðins sem tók við um kl. 23:30. Skipin komu til hafnar í Hafnarfirði kl. 09:30 þann 28. maí.

Við skoðun kom í ljós að mikið tjón hafði orðið á skipinu. Allar innréttingar, skilrúm, einangrun og loftklæðningar í íbúðarými á þilfarinu ásamt hluta íbúðarýmis á bakkaþilfari var ónýtt.

BJÖRGUNARFERLI:

Samkvæmt dagbókum viðbragðsaðila, Vaktstöð siglinga og Landhelgisgæslu voru skráðar eftirfarandi aðgerðir og tímasetningar:

Kl. 14:11 Móttekið neyðarkall frá Akureyrinni EA á stað 65°43'N og 27°27'V. Þrjú skip á svæðinu, Guðmundur í Nesi, Örvar og Júlíus Geirmundsson sem er næstur staðnum eða um 6 sjómílur. Haft samband við varðskipið Óðinn og Triton. Þyrla Landhelgisgæslu kölluð út. Varnarliðsþyrla sett í viðbragðsstöðu.

Kl. 15:55 TF-LIF yfir skipinu. Þyrlulæknir og fjórir slökkviliðsmenn látnir síga niður í skipið.

Kl. 16:19 Fer þyrla frá Triton í loftið. Afturkallað.

Kl. 17:04 Stórútkall. 10 menn tilbúnir að fara með þyrlu varnarliðsins. Frekari aðstoð afturkölluð.

Kl. 19:08 TF-LIF lendir við Landspítala

Háskóla sjúkrahús með 6 skipverja frá Akureyrinni EA vegna gruns um reykeitrún.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að RNS óskaði eftir að tæknimenn frá Siglingastofnun Íslands (SÍ) rannsökuðu vettvang og til að leita skýringa á eldsupptökum. Einnig var þess óskað að þeir myndu meta hvað þyrfti að taka til varðveislu og til frekari rannsóknar. Skýrsla SÍ er birt sem viðauki við þessa skýrslu RNS;
- að eldsupptök voru í frístundaherbergi skipverja sem er í miðhluta íbúðarýmis á aðalþilfari (sjá mynd). Í frístundaherberginu var gufubaðsklefi, sturta og ljósabekkur. Eldsupptökin voru í rafmagnsbúnaði ljósabekksins. Ljósabekkurinn var mikið brunninn við höfðalag þar sem meðal annars eru andlit-sljósín, stjórn- og tengibúnaður;
- að eldurinn hafði átt greiða leið út úr frístundaklefanum fram á ganginn og borist yfir í eldhúsið bakborðsmegin. Hann hafði farið aftur eftir ganginum, meðfram stakkageymslunni og fram eftir ganginum að þvottahúsi og frystigeymslu. Aðrir hlutar skipsins fyrir ofan aðalþilfar voru skemmdir af reyk, hita og sóti;
- að skipstjórinn var einn í brúnni þegar eldurinn kom upp;
- að ljósabekkurinn var að gerðinni ALISUN 41 / 4 og var framleiddur í Hollandi. Hann var um það bil 10 ára gamall (framleiðsluár 1996 eða 1997, óljóst) og hafði verið í skipinu um það bil 4-5 mánuði. Hluti skipverja höfðu sjálfir séð um að útvega hann og komið honum fyrir í stað annars ljósabekkjars sem hafði orðið ónýtur;
- að ljósabekkurinn var keyptur notaður af dánarbúi. Honum fylgdu ekki nein fyrirmæli um umhirðu en söluaðili vissi ekki betur en ástand bekkjarins hafi verið gott;
- að ekki voru neinar sérstakar umgengnis- og / eða viðhaldsreglur um borð varðandi ljósabekkin;
- að mikil ryk eða ló söfnun getur hindrað eðlilega virkni segulrofa fyrir andlitssljósín sem loga

pá áfram þrátt fyrir að rafmagn sé farið af öðrum hluta ljósabekkjarins;

- að segulrofarnir eru í sérstökum bakka undir ljósabekknunum ásamt stjórnþúnaði hans og ballest fyrir perurnar;
- að hitaliði á að brenna yfir og rjúfa straum við of mikinn hita;
- að fram kom hjá skipverjum að andlitsljósinn í ljósabekknunum hefðu í þessum tús átt það til að loga óeðlilega lengi eftir notkun hans. Fram kom að vélstjóra hafði verið tilkynnt það;
- að vélstjórinn hafði skipt um startara í ljósabekknunum í ferðinni og prófað hann. Að hans sögn virkuðu andlitsljósinn þá eðlilega við prófun;
- að skipverjinn sem notaði ljósabekkinn síðast hafði kveikt á honum en slökkt á honum aftur á meðan hann var að binda lok hans þar sem bilun var í pumpu. Hann var síðan í vandræðum með að kveikja á honum aftur en það tókst að lokum. Hann kvaðst hafa verið í honum í um það bil 20 mín. en þá farið í sturtu. Eftir sturtuna sá hann að andlitsljósinn voru ennþá logandi og hann fann hitaþykkt í rýminu þegar hann yfirgaf það um kl. 13:40;
- að skipverjinn kvaðst hafa skilið við ljósabekkinn eins og honum bar, þ.e. lokið krækt með teygju í opinni stöðu;
- að annar skipverji átti leið fram hjá frístundarýminu um kl. 14:00 og sá að andlitsljósinn voru logandi á ljósabekknunum auk þess sem hann fann sterka hitaþykkt koma frá honum. Hann kvaðst hafa tilkynnt skipstjóra þetta og óskað eftir að vélstjóri liti á ljósabekkinn. Skipstjórinn náði ekki í vélstjóran;
- að rafmagnstaflan fyrir ljósabekkinn var í ganginum bakborðsmegin, nær eldhúsi. Í ljós kom að límt var yfir varan (25A) með svörtu límbandi og ljóst er að það hefði ekki getað haldið örygginu inni. Vélstjórinn taldi að það væri gamalt og verið til að fyrirbyggja að menn ættu við öryggið þegar gamli ljósabekkurinn sem var áður um borð bilaði;
- að lágspennitur stýrisstraumur stjórnar segulrofum sem hleypa straum inn á ljósabekkinn. Lítil iðnaðartölva stýrir þessu ferli eftir ákveðnu

kerfi þannig að allt fari ekki í gang í einu.

Ryk og óhreinindi geta haft áhrif á virkni segulrofanna fyrir andlitsperurnar þannig að þeir standi hugsanlega á sér. Ef andlitsperurnar loga lengi án kælingar hitna þær mjög mikið. Ef það gerist á bræðivar að rjúfa strauminn. Ef bræðvarið bráðnar er það ónýtt og skipta þarf um það;

- að ekki var ástand segulrofanna undir ljósabekknunum skoðað sérstaklega og stýriþúnaður þeirra ekki tekinn til varðveislu til að hægt væri að gera faglega skoðun á honum. Ekki er því vitað um ástand hans eftir brunann en þó má sjá á ljósmyndum sem teknar voru á vettvangi að svæðið undir bekknum var lítið brunnið;
- að reykklöfnargríman sem týndist fannst síðar á efsta íbúðargangi þar sem skipverjar ætluðu að hefja fyrstu aðgerðir en þurftu að hætta við vegna reyks og hita;
- að skoðun á skipinu hafði verið gerð síðast 30. ágúst 2005. Þá var brunaviðvörðunarkerfið yfirfarið án teljandi athugasemda;
- að brunaviðvörðunarkerfið var af gerðinni Autronica BV-20 og var talið um 15-16 ára gamalt. Foraðvörðun hafði verið sett í það seinna en óljóst hvenær;



- að brunaviðvörðunarkerfið fór í gang í brú um kl. 14:11 og í vélarúmi. Svo virðist sem bjöllurnar hafi ekki farið í gang annars staðar í íbúðum skipsins. Virkni kerfisins var skoðuð og reyndist það í lagi. Foraðvörðun um eld kemur fyrst í brú og vélarúmi. Hún var stillt á 90 sekúndur. Þegar kvittað (sjá mynd) er fyrir

foraðvörun í brúnni er hægt að setja aðvörunarhringingu niður í íbúðarrýmin með tvennum hætti þ.e. með rofa í brunav-iðvörunarkerfi og með sérstökum hringjara sem staðsettir eru við stjórnbúnað þess (sjá mynd). Þessir rofar voru ekki notaðir. Kerfið þ.e. foraðvörun virkar á sama hátt ef gangsettir eru brunaboðar annars staðar í skipinu;

- að ekki voru haldnar reglulegar björgunar-og brunaæfingar um borð. Ekki er ljóst hvenær síðasta æfing var haldin en fram kom að hún hefði verið á árinu;
- að eftir slysið hefur útgerð skipsins ákveðið að setja flóttagrímur í alla áhafnarklefa í skipum þess. Jafnframt hefur LÍU hvatt til þess að þetta verði gert í öllum íslenskum skipum;
- að ekki voru slökkvibúningar um borð eins og kveðið er á um í reglugerð nr. 122/2004. Við gerð reglugerðarinnar varð það að samkomulagi á milli Siglingastofnunar Íslands og Landssambands íslenskra útvegsmanna að eðlilegur aðlögunartími þótti vera til fyrstu búnaðarskoðunar skipa árið 2006. Búnaðarskoðun Akureyrarinnar EA átti að fara fram 31. ágúst 2006;
- að eldurinn nærðist á plastefnum í bekknum, yfirborði veggþilja og lofts í áhafnarrýminu. Við það mynduðust mjög skaðlegar eiturgufur;
- að samkvæmt krufningarskýrslum voru dánarorsök beggja skipverjanna reykeitrún.

ALMENN ATRÍÐI VARÐANDI LJÓSABEKKI:

- Samkvæmt upplýsingum frá rekstraraðilum ljósabekkja þarf að þrifa þá reglulega og herða á rafmagnstengingum í þeim. Ástæðan er að þeir draga í sig mikið af ló og rafmagnstengingar vilja losna vegna hitans. Fram kom að hjá sólbaðstofum væru þessi þrif gerð á 7 - 8 vikna fresti. Einnig kom fram hjá aðila sem þekkti til umhirðu ljósabekkja um borð í skipum að þetta þyrfti að gera á 3 – 4 vikna fresti vegna ullarfatnaðar sem skipverjar nota gjarnan.
- Mikil ryk- og / eða lósöfnun getur hindrað eðlilega virkni segulrofa fyrir andlitsljósin sem loga þá áfram þrátt fyrir að rafmagn sé farið af

öðrum hluta ljósabekkjarins;

- Hitaliði á að brenna yfir og rjúfa straum við of mikinn hita.
- Rafmagnstenglum er hætt við að brenna. Á myndunum má sjá rafmagnstengil úr öðru skipi



sem skipta þurfti um nýlega. Hann er af gerðinni Walthers 32A -6h 230 / 400V Typ 130. Samkvæmt upplýsingum frá skipa-eftirlitssviði SÍ er þessum tenglum oft hætt til að brenna. Hulsurnar í þeim slitna með tímanum og halda því ekki nógu vel utan um tengikvíslna, sem veldur sambandsleysi, hita og bruna. Einnig ef óhreinindi t.d. sandur fer inn í hulsuna og rífur og / eða rispar hana með klónni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að eldur varð laus var bilun í rafkerfi ljósabekks.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn að sjá til þess að umgengnis- og viðhaldsreglur verði settar um ljósabekki um borð í skipum. Þeir séu m.a. þrífir

reglulega og hersla á rafmagnstengingum athuguð. Nefndin hvetur til að þetta sé gert samkvæmt ráðleggingum fagaðila um umhirðu þeirra.

Nefndin hvetur einnig skipverja að huga vel að ástandi rafmagnstækja í vistaverum, sem hefur fjölgað verulega og skilja alltaf við þau ótengd rafmagni.

Samkvæmt upplýsingum frá útgerð skipsins hefur mikil umræða farið fram meðal áhafna skipa hennar og þær hvattar séstaklega til að umgangast raftæki af öllum gerðum með varúð og góðri umhirðu. Öllum sjónvarpstækjum af eldri gerð (lampatækjum) hefur verið skipt út fyrir flatskjátæki. Svokölluð sjónvarpsslökkvitæki hafa verið sett í allar þvottavélar og taupurrkara. Slökkvibúningar hafa verið settir um borð þar sem þeir voru ekki fyrir og eldri búningar endurnýjaðir. Fimm flóttagrímur hafa verið settar um borð í hvert skip þeirra og í samvinnu við LÍÚ er unnið að því að kaupa flóttagrímur í hvern áhafnarklefa. Nefndin lýsir ánægju sinni með frumkvæði útgerðaraðila og samtaka þeirra til að auka öryggi áhafna sinna og hvetur aðra til að taka það til eftirbreytni.

Nefndin ítrekar mikilvægi þess að reglulegar brunaæfingar séu haldnar sbr. reglugerð nr. 122/2004.

VIÐAUKI

Siglingastofnun 09.06.2006

Rannsóknarnefnd sjóslysa.

Efni: Skýrsla um skoðun Siglingastofnunar Íslands eftir eldsvoða um borð í Akureyrinni EA 110, skipaskrárnúmer 1351

Helstu upplýsingar um skipið:

Skipið er smíðað í Noregi - SÖVIKNES VERFT A/S árið 1968

Klassi: DET NORSKE VERITAS. Skipið var lengt Slippstöðinni hf á Akureyri 1987 og breytt úr

Ísfisktogara í frystitogara.

Helstu mál: Skr.lengd: 63,66 / Mesta lengd: 69,74 / Breidd: 10,21 / Dýpt: 7,00. B.rúml: 902,24 / Br.tonn: 1310,00

Að beiðni Jóns Arííusar Ingólfssonar framkvæmdastjóra hjá Rannsóknarnefnd sjóslysa fór fram vettvangsskoðun af Siglingastofnun Íslands um borð í Akureyrinni EA 110, sknr: 1351 í Hafnarfjarðarhöfn 29.05.2006

Eldur hafði komið upp í vistarverum skipsins djúpt vestur af Látrabjargi laugardaginn 27 maí. Tveir menn létust í slysinu.

Auk starfsmanns Siglingastofnunar Íslands voru tveir rannsóknarlögreglumenn frá tæknideild lögreglunnar ásamt vaktmanni útgerðar um borð í skipinu þegar skoðunin fór fram.

Upptök eldsins virtust hafa verið í stjórnbúnaði ljósalampa sem staðsettur er í frístundarrými í vistarverum skipsverja S.B. frá bandi 78 að bandi 84 á aðalþilfari. Framan við frístundarýmið er staðsettur gufubaðsklefi með opnanlegri hurð inn í frístundarýmið.

RAFBÚNAÐUR:

Rafmagnstafla 3 x 220 V. staðsett í símaklefa við matsal skipsins.

Sjálfrar nr. 11. merkt ljósalampi. Stærð 3 x 25 Amper. Skipsstrengur 3 x 6 mm_ er frá töflunni að stjórnbúnaði ljósalampans.

Reykaskynjarar, hitaskynjarar, brunabjöllur og handboðar:

1st. Hitaskynjari í frístundaherberginu. (Leifar hans sáust).

1st. Reykaskynjari í íbúðargangi móts við band 84.

1st. Reykaskynjari í íbúðargangi móts við band 97
6st. Reykaskynjari í hverjum íbúðarklefa.

1st Brunaviðvörðunarbjaalla í íbúðargangi móts við band 87.

1st Handboði í íbúðargangi móts við band 87.

BRUNAHANAR OG BRUNASLÖNGUR:

Samkvæmt öryggisplani er brunahani ásamt brunaslöngu staðsett aftan við íbúðarrými SB. (á bandi 58). Samkvæmt upplýsingum á öryggis-

plani er brunahani ásamt brunaslöngu staðsett á íbúðargangi við band 88.

Brunastútar voru útbúnir fyrir mismunandi vatnsúða (dreifingu).

HANDSLÖKKVITÆKI:

Samkvæmt upplýsingum af öryggisplani er eitt 6 kg vatns -handslökkvitæki á íbúðargangi við band 74 og annað fremst í íbúðargangi á bandi 98. Þrjú handslökkvitæki eru innan við eldhúsinngang í íbúðargangi.

(2 st kolsýru -slökkvitæki. 1 st vatns -slökkvitæki).

Tvö kolsýru -slökkvitæki eru staðsett fremst í setustofu skipsins.

NEYÐARÚTGANGAR / FLÓTTALEIÐIR.

Flóttaleið er fram úr íbúðargangi (band 99) inni þvottaherbergi og þaðan upp í bakka skipsins (band 107). Flóttaleið er milli hæða íbúðarýma aftanvið lestarlúgu (band 72). upp á bakkadekk og þaðan til stjórnþalls.

Brunatjón ásamt umsögn um endurnýjun á vistarverum og öryggisbúnaði:

Útlit er fyrir að endurnýja þurfi allar innréttingar, skilrúm og loftaklæðningar í íbúðarrýmum á aðalþilfari, ásamt hluta í íbúðarrými á bakkaþilfari önnur en þeim sem gerð eru úr stáli. Loftin í íbúðarrými skipsverja er einangruð með steinull. Nýjar innréttingar, skilrúm og loftaklæðningar skulu vera úr samþykktum eldtefjandi efnum skv. V. kafla í "Reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metra eða lengri að mestu lengd" nr. 122/2004. Einnig skal nýr eldvarnarbúnaður vera samkvæmt sömu reglugerð. Leggja skal gögn inn til Siglingastofnunar Íslands til samþykktar varðandi þessi atriði áður enn endurnýjun á sér stað. Þess ber að geta að ekki voru gerðar miklar kröfur vegna eldvarnarskilrúma, vegna nýsmíða og eða breytinga fyrir 1995.

Frá 1995 voru gerðar kröfur um byggingatækni-lega brunavörn skv. Torremolinos samþykktinni, en reglugerð 122/2004 er byggð á henni.

Endurnýja þarf rafkerfi skipsins í íbúðarrými á aðalþilfari ásamt neyðarlýsingu, brunavið-

vörunarskynjurum, brunaboðum, brunaviðvörunarbjöllum.

Merking flóttaleiða verði settar upp samkvæmt öryggisplani skipsins með sjálflýsandi stöðluðum og viðurkenndum merkjum.

Senda þarf til Siglingastofnunar Íslands teikningar til samþykktar af staðsetningu ofangreinds öryggisbúnaðs.

UMSÖGN VAKTMANNS:

Skipstjórinn Leifur Þ. Þormóðsson heyrir aðvörunarmerki frá brunastöð skipsins á bilunarrás nr. 4, enn hún er merkt íbúðargangi á aðalþilfari.

Þar sem hann var einsamall á stjórnþalli freistaði hann þess að ná talsambandi við vakthafandi vélstjóra í vélarúmi skipsins, enn tókst ekki. Í framhaldi fer skipstjórinn niður í skipið til að kanna aðstæður. Þar sér hann að eldhaf geisar út um hurðarop á tómstundarherbergi skipsins. Mjög mikill hiti og svartur reykur var í íbúðarganginum. Treysti skipstjórinn sér því ekki að loka umræddri hurð. Í framhaldi undirbjó skipstjórinn slökkvistarfið með áhöfn skipsins.

Brunaslanga með úðunarstút aftan við íbúðarrýmið SB. (á bandi 58). var notuð við slökkvistarfið.

UMSÖGN SKIPAEFTIRLITSMANNS

SIGLINGASTOFNUNAR ÍSLANDS:

Eldsupptök eru talin vera í rafmagnsstjórnþúnaði ljósabekkjar sem staðsettur var í frístundaherbergi skipsverja á íbúðarsvæði aðalþilfars.

Hitaskynjari var staðsettur í lofti frístundaherbergi skipsverja, en hann gefur ekki út viðvörunarboð fyrr en við hámark 75 C° hita. Töluverður tími getað því hafa liðið frá því eldurinn kviknaði og þar til hans var vart.

Gufubað er fyrir framan frístundarherbergið. Þegar gufur leika um reykskynjara getur hann gefið falsboð, er því miklar líkur á hitaskynjarinn hafi verið settur upp í stað reykskynjarans. Æskilegra hefði verið að færa reykskynjarann lengra frá gufubaðshurðinni þar sem hann hefði komið að betri notum. Reykurinn sem myndaðist í

frístundarherbergi skipverja hefur sennilega borist niður fyrir hurðarkarminn og að reykskynjara sem staðsettur var 3,5 m. frá hurðaropinu. Hurðin stóð opin og var fest með hurðarkrækju. Líkur benda til að aðvörunarkerki hafi borist frá ofangreindum reykskynjara. Umgerð sólarbekksins er að mestu úr plastefnum sem getur umbreytist í lífshættulegar lofttegundir við bruna. Loftklæðningar í íbúðarýmum skipsverja ásamt þiljum og hurðum eru klæddar með plastfilmu sem geta umbreytist í lífshættulegar lofttegundir við bruna.

Sólbekkurinn í frístundaherberginu var tengdur sjálfvari í 220 volta greinatöflu staðsett í símaklefa við borðsal. Nr. gr. 11. Stærð 3 x 25 amper. Sjálfvarið hefur verið áður sem varagrein, enn verið tekið til notkunar fyrir sólbekkinn. Límband hafði verið sett yfir sjálfvarið fyrir sólbekkinn, sem bent gæti til að bilunar hefði áður orðið vart í sólbekknunum.

Mjög mikill hiti, reykur ásamt eiturlöftegundum hefur myndast við brunann.

Neyðarlýsing ásamt merkingum flóttaleiðir voru svo illa farnar að ekki var hægt að leggja dóm á staðsetningu né virkni.

Brunaviðvörunarstöð ásamt neyðarmerkjakerfi reyndist í lagi og í samræmi við neyðarplan skipsins.

Virðingarfyllt
f.h Siglingastofnunar Íslands
Sævar Sæmundsson

Nr. 134 / 06 Beitir NK 123

4. Eldur um borð



Beitir©Ílmar Snorrason

Skipaskr.nr. 0226
Smíðaður: Þýskalandi 1958,
stál
Stærð: 756 brl. 1031 bt.
Mesta lengd: 66,24 m
Skráð lengd: 60,50 m
Breidd: 10 m Dýpt: 7,58 m
Vél: Wärtsilä 1979,
1943 kW
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga

Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Pétri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 21. október 2006 var Beitir NK 123 staddur austur af Reyðarfirði á leið á miðin. Veður: NA 8-10 m/s, mikill sjór.

Beitir NK fór frá Neskaupsstað um kl. 13:30 til síldarveiða. Um kl. 17:00 þegar skipið var á stað, 64°55'N og 13°11'V varð skipverji sem staddur var í borðsal á millipilfari var við að reyk lagði fram ganginn bakborðsmegin við borðsalinn. Hann tilkynnti skipstjóra um ástandið og um leið



för brunaviðvörunarkerfið í gang í brúnni og sýndi eld í rými nr. 2 sem var fyrir stakkageymslu, borðsal og gang. Brunaviðvörunarkerfið fyrir íbúðir fór ekki í gang og var reynt að gangsetja með brunaboða í gangi stjórnborðsmegin, nálægt niðurgangi í vélarúm.

Skipverjar fóru strax í íbúðir og tryggðu að allir í áhöfninni væru vakandi. Skipstjórinn setti stefnu til hafnar á Eskifirði og hafði samband við Vaktstöð siglinga og lét vita um ástandið. Þyrla og Fokker flugvél Landhelgisgæslunnar voru sendar af stað

með sjö slökkviliðsmenn. Björgunarsveitir á svæðinu voru ræstar út og fóru slökkviliðsmenn í bát á móts við skipið.

Skipverjar gerðu reykköfunartæki og brunaslöngur tilbúin til slökkvistarfa. Vélstjórar tóku rafmagnið af svæðinu kringum brunastað. Tveir skipverjar fóru síðan niður í rýmið klæddir hlífðarfatnaði og með reykköfunartæki. Þeir fóru með brunaslöngurnar í gegnum eldhús og borðsal að rýminu þar sem eldurinn var. Þeir mynduðu vatnsskjöld á brunastúta til að verjast eldi og hita áður þeir opnuðu rýmið og réðust gegn eldinum sem reyndist vera mestur í kringum þvottavél. Slökkvistarfið gekk vel og var svæðið vaktað eftir það.

Aðstoð var afturkölluð og kl. 18:54 var þýrlunni og flugvélinni með slökkviliðsmennina snúið við. Kl. 19:37 lagðist Beitir NK að bryggju við loðnubræsluna á Eskafirði og fóru slökkviliðsmenn um borð til að skoða vegsummerki. Um kl. 20:20 var slökkvistarfi lokið og skipið reykræst.

Skemmdir urðu miklar á þvottarýminu, reykherbergi skipverja, hurð á frystklefa, tveimur WC rýmum, sturtuklefa og saunaklefa ásamt stjórnubúnaði. Þetta var talið ónýtt auk þess sem þrífa þurfti mikið í skipinu.

Fimm skipverjar voru fluttir á sjúkrahús vegna gruns um reykeitrún og var tveimur þeirra gefinn lyf vegna hennar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að eldurinn hafði verið mestur við þvottavél í rýminu. Mikið brunaálag var á þilinu fyrir aftan hana og í lofti auk þess sem eldur náði að læsa sig í hurð og fram á ganginn. Töluvert af eldmat var í kringum þvottavélina s.s. viðarklæðning, þvottur handpurkupappír o.fl.;
- að við skoðun á þvottavélinni kom í ljós að hún var mikið brunnin að innan, sérstaklega vinstra megin að aftanverðu. Þar áttu að vera þrjár rafmagnsspólur sem stjórnuðu inntaki heits og kalds vatns og blöndun þess við þvottaefni. Þessi búnaður var algjörlega

brunninn og greinilegt að mikill hiti hafði verið á þessu svæði. Allt benti til þess að eldsupp-tök hefðu verið þarna;

- að þvottavélin var af gerðinni SIEMENS CAKA en ekki var hægt að sjá neitt frekar um gerðina vegna skemmda. Fram kom hjá umboðsaðila að meginrafbúnaður svona þvottavéla væri við umræddar spólur. Hann vissi ekki til þess að svona hefði gerst áður en sagðist vita að ef spólurnar blotnuðu eða yrðu fyrir sápu vegna of mikillar notkunar á þvottaefni gætu þær gefið sig;
- að þvottavélin stóð mjög nálægt þvottavaski;
- að þegar farið var frá bryggju hafði skipverji farið um þvottaherbergið og séð að lokið á þvottavélinni var opið. Hann lokaði því en tók ekki eftir hvort gaumljós var logandi á henni. Annar skipverji hafði verið á ferðinni við þvottaherbergið um það bil 10-15 mínútum áður og séð að gaumljós logaði. Hann taldi að einhver væri að þvo en svo var ekki;
- að skipið hafði verið í höfn 4-5 daga og þvottavélin ekki notuð þann tíma. Sá sem gekk síðast um hana hafði ekki gengið frá henni eins og átti að gera;
- að ekki voru sérstakar umgengnisreglur til um þvottavélina heldur aðeins notkunarleiðbeiningar;
- að ekki var reyk- eða hitaskynjari í þvottaherberginu. Skipverjum fannst af þeim sökum brunaviðvörunarkerfið hafa farið seint af stað. Einnig var foraðvörun kerfisins stillt á 90 sekúndur. Brunaviðvörunarkerfið var allt yfirfarið eftir atvikið og reyndist það í lagi auk þess sem reykskynjari var settur í þvottaherbergið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að eldur varð laus var bilun í þvottavél sem líklega má rekja til þess að raki hafi komist í rafkerfi hennar auk þess sem ekki var rétt gengið frá henni eftir notkun.

SÉSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að hafa á áberandi stað skriflegar leiðbeiningar og umgengnisreglur um notkun þvottavéla um borð í skipum.

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

Nr. 042 / 06 Dóra RE 39

1. Leki í höfn



Dóra©Jósef Ágúst Stefánsson

Skipaskr.nr. 1975
Smíðaður: Svíþjóð, 1985,
stál
Stærð: 15,4 brl. 19,8 bt.
Mesta lengd: 12,94 m
Skráð lengd: 12,6 m
Breidd: 4,03 m Dýpt: 2,2 m
Vél: Volvo Penta 78 kW,
1987

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn. RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKIÐ:

Þann 5. apríl 2006 lá Dóra RE 39 við bryggju í Ólafsvík. Veður: NV 15 m/s.

Dóra RE hafði legið óhreyfð í höfninni frá árinu 2000. Hafnarverðir tóku eftir að slagsíða var komin á bátinn og hann farinn að hanga í landfestum. Í ljós kom að lestin var nær full af sjó og kallað var á slökkvilið Snæfellsbæjar sem kom og dældi úr bátinum.

Dóra RE var dregin út í Rifshöfn og tekin upp í fjöru til skoðunar af eiganda, fulltrúum tryggingafélags og tæknimanni. Í ljós kom að mörg tæringargöt voru á bakborðssíðunni og var báturinn talinn ónýtur og ákveðið að rífa hann í brotajárn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM

- að samkvæmt upplýsingum hafnaryfirvalda hafði báturinn legið í höfninni frá árinu 2000 og legið fyrst við trúbryggjuna. Frá áramótum 2004-2005 var báturinn fluttur að stálþilsbryggju og lá með bakborðssíðu að því;
- að sögn eins skoðunarmannsins var ástand bolsins mjög slæmt. Á mörgum stöðum á bak-

borðssíðu hefði verið hægt að stinga fingri í gegnum efnið auk þess sem suður voru svo tærðar að hægt var að skafa þær upp með vasahníf (sjá mynd). Fram kom að stjórnborðssíðan hefði verið í betra ásigkomulagi. Ekki var gerð sérstök þykktarmæling á bolnum;



- að öll skaut (Zink) voru horfin af festiböndum;
- að síðasta bolskoðun var gerð 16. júlí 1998 og þá var einnig gerð þykktarmæling. Bolskoðunin gildi til 16. júlí 2000 og þykktarmælingin gildi til sama dags árið 2002;
- að samkvæmt þykktarmælingunni frá 1998 voru 70 mælistaðir mældir á stjórnborðssíðu og meðalþykkt bolsins var 4,8 mm. Á bakborðssíðu var mælt á 47 stöðum og meðalþykkt bolsins var 4,66 mm;
- að samkvæmt upplýsingum frá eiganda voru sett ný skaut á botninn vorið 2000 og hann efnisvarinn. Ekki er vitað hvar þetta var gert og ekki eru upplýsingar um það í Heildarskoðunarlista Siglingastofnunnar Íslands fyrir bátinn;
- að annar bátur lá utan á Dóru RE og fram kom hjá hafnaryfirvöldum að hún hefði verið mikið notuð til viðlegu. Bátinn sakaði ekki.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn sökk var tæring á botni sem rekja má til hirðuleysis.

Nr. 062 / 06 Moby Dick

2. Fær á sig brotsjó



Moby Dick©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 0046
Smíðaður: Noregi 1963, stál
Stærð: 133,6 brl. 160 bt.
Mesta lengd: 25,85 m
Skráð lengd: 23 m
Breidd: 6,61 m Dýpt: 3,2 m
Vél: Mirreles Blackstone 199 kW,
1985
Fjöldi skipverja: 2
Fjöldi farþega: 0

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 11. desember 2006 af Inga

Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 24. maí 2006 var hvalaskoðunarbatúrin Moby Dick á siglingu frá Keflavík til Sandgerðis að ná í farþega. Veður: NA 18 m/s, mikill sjór.

Þegar báturinn var kominn á Garðskagaflös, á stað 64°05'095N og 22°37'093V, fékk hann á sig brot á afturhornið stjórnborðsmegin með þeim afleiðingum að rekkverk skemmdist, burðarvirki ásamt sætum tveggja gúmmíbjörgunarbáta brotnuðu og þeir losnuðu. Báðir bátarnir blésu upp en annar fór fyrir fyrir borð og rak til lands. Báturinn var siglt inn til Keflavíkur. Skipverjar urðu varir við leka eftir atvikið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun kom í ljós að lekin var vegna tæringargats á botni. Skrúflykill hafði legið í botni og tæring náð að myndast. Við höggið hefur gatið sennilega náð að myndast;
- að Siglingastofnun Íslands hafði ekki fengið til samþykktar teikningar af burðarvirki gúmmíbjörgunarbátanna sem gáfu sig;
- að um borð voru aðeins tveir skipverjar en samkvæmt mönnun skipsins áttu að vera 4 í áhöfn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að gengið sé frá öryggisbúnaði samkvæmt kröfum þar um. Einnig bendir nefndin á þá tæringahættu sem skapast ef hlutir falla niður á milli banda í botni skipa og eru látnir liggja þar.

Nr. 074 / 06 Pétur afi SH 374

3. Leki í höfn



Pétur afi SH 374

Skipaskr.nr. 1423
Smíðaður: Hafnarfirði 1975, eik
Stærð: 22,39 brl. 18 bt.
Mesta lengd: 15,24 m
Skráð lengd: 14,15 m
Breidd: 4,12 m Dýpt: 1,80 m
Vél: VolvoPenta 173 kW, 1985

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 4. júní 2006 var Pétur afi SH 374 við bryggju í Ólafsvík.

Þegar komið var að bátinum um kl. 23:00 kom í ljós að leki var í vélarúmi og sjór kominn upp á miðja aðalvél. Slökkvilið Ólafsvíkur var fengið til að dæla úr rýminu og þegar því lauk sást að hosa hafði dregist um 2 sm niður af sjódælustúti. Við skoðun kom í ljós að sjór hafði komist inn á aðalvélin, girinn, rafal og startarann.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hosan á sjódælustútnum var fest með tveimur ryðfríum hosuklemmum sem höfðu verið lengi óhreyfðar;
- að sjódælustúturinn var úr koparblöndu og verulega tærður. Vélin hafði verið sett í gang deginum áður og hristingur orsakað að stúturinn molnaði í sundur og hosuklemman runnið niður af flangsinum;
- að sjórörið var 2" stálrör og lá að botnloka. Það lá ofan á bandi og hafði stuðning af því en um 10 sm fyrir aftan það var "union" samsetning. Frá henni var um 70 - 80 sm langt aftur að beygju upp í hosuna að dælnni án festingar. Hægt var að stíga á hosuna þarna megin við vélina ef menn voru að athafna sig þar;
- að nýr eigandi kvaðst ætla að setja baulu á rörendann til stuðnings.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans var tæring í sjódælustút

Nr. 105 / 06 Pétur Mikli

4. Leki í höfn, bilun í búnað



Skipaskr.nr. 7487
Smíðaður: Þýskalandi 1982,
Stál
Stærð: 426,8 brl. 497,0 bt.
Mesta lengd: 51,0 m
Skráð lengd: 48,77 m
Breidd: 9,0 m Dýpt: 4,0 m
Vél: Deutz 200 kW,
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Pétri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 4. september 2006 var Pétur Mikli að losa jarðefni í Reykjavíkurhöfn. Veður: Hægviðri.

Þegar botnlokur voru opnaðar til að hleypa efninu niður úr lestinni heyrðu skipverjar ókennilegt hljóð sem þeir gátu ekki staðsett. Ákveðið var að loka botnlokunum aftur en við það stakkt einn af lokutjökkunum í gegnum vélarrúmsbilið með þeim afleiðingum að leki kom að vélarrúminu. Óskað var eftir aðstoð dælubíls frá Slökkviliði höfuðborgarsvæðisins. Þegar hann kom á staðinn var yfirborð hætt að hækka í vélarrúminu og skipið flaut á öðrum flotrymum. Var gröfuprammi fenginn til að ýta Pétri Mikla upp í fyllingu til að tryggja að skipið gæti ekki sokkið en rafmagn hafði farið af skipinu og það því vélavana.

Sjór náði að komast yfir öndunarrör úr smurolú-tanki og fyllti hann. Olía flæddi upp úr honum þannig að grípa þurfti til flotgirðingar til að hefta útbreiðslu hennar. Bilið var þétt með því að sjóða plötu fyrir og jafnframt steipt í bandabilið. Skipið var síðan tekið í slipp til viðgerðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að splitti í bolta sem festi tjakkendann hafði farið úr þannig að hann féll úr sæti sínu;
- að splittið sem var utan á liggjandi (flatjárn) gekk niður í rauf á hlið boltans og var boltað fast í kjammann;
- að augað á tjakkendanum snérist um það bil 10° um boltann. Búnaðurinn var smurður reglulega en erfitt var að koma smurfeiti á álagsflöt legunnar þannig að boltinn náði að stirðna í henni og snúast með þeim afleiðingum að festing splittisins brotnaði;
- að eftir atvikið voru settar auka smurrásir til að smurfeiti næði betur til álagsflatarins.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að tjakkurinn losnaði var hönnunargalli.

Nr. 113 / 06 Sléttanes HF 808

5. Leki í höfn



Skipaskr.nr. 1337
Smíðaður: Noregi 1972, stál
Stærð: 299,2 brl. 508,4 bt.
Mesta lengd: 45,41 m
Skráð lengd: 40,94 m
Breidd: 9,2 m Dýpt: 6,5 m
Vél: Crepelle 1360 kW, 1986
Fjöldi skipverja: 0

Sléttanes HF Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS. Lögregluskýrslur.

Málið afgreitt á fundi 11. desember 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasynti

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 20. september 2006 var Sléttanes HF 808 við bryggju í Vestmannaeyjum.

Tekið var eftir að skipið hallaðist um 30-35° til bakborða við bryggjuna og í ljós kom að sjór hafði komist á millipilfar og í vélarúm. Slökkviliðið var kallað til með dælur en eftir að rafmagn var slegið inn tókst að dæla úr skipinu með lensidælu

á þilfarinu. Ekki sást neinn leki að því. Skipið var mannlaust og ekki varð tjón.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vegna vindbáru hafði sjór náð að komast inn um slóglúgu á síðu skipsins. Bolta vantaði í lúguna og var hún því óþétt. Slagsíða var á skipinu og hjálpaði það til;
- að sjór komst í vélarúmið um lítið gat á þili. Viðgerð var gerð á því;
- að skipið var nýkomið úr slipp og var tímabundið án sérstaks eftirlits.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 138 / 06 Hafberg GK 17

6. Leki að vélarúmi í höfn



Hafberg © Gestur Hólm Kristinsson

Skipaskr.nr. 1252
Smíðaður: Garðabæ 1972, Stál
Stærð: 41,1 brl. 31,0 bt.
Mesta lengd: 18,5 m
Skráð lengd: 16,03 m
Breidd: 4,36 m Dýpt: 2,25 m
Vél: Caterpillar 258 kW, 1972
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 8. nóvember 2006 var Hafberg GK 17 við bryggju í Keflavík.

Báturinn kom til hafnar daginn áður og skipverjarnir yfirgáfu hann um kl 17:00. Þegar þeir komu til skips um kl 07:00 morguninn eftir var kominn mikill sjór í vélarúmið. Sjórinn náði upp á miðja aðalvél og upp á rafal ljósavélar. Kallað var eftir aðstoð Slökkviliðs Suðurnesja sem kom með búnað til að dæla úr skipinu.

Þegar dælingu var lokið sást að sjór rann inn í skipið um lensibrunn og við athugun kom í ljós að loki á soglögn var opin.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lokinn sem var opin var á soglögn fyrir lensikerfi og notaður til að koma „slefi“ inn á lögnina. Sjór rann inn á lögnina, í gegnum síur og niður í kjalsog;
- að lokinn var kúluloki með sneril með fulla opnun 1/4 úr hring. Lokinn reyndist vera opin um það bil fjórðung af fullri opnun;
- að ekki var sjálfvirkur dælubúnaður um borð;
- að ekki var lekaviðvörunarbúnaður um borð;
- að ekki er ljóst af hverju lokinn var opin en talið að einhver hafi rekið sig í hann þegar lensað var út á sjó daginn áður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans var að loki við lensikerfi var opin.

Nefndin hvetur stjórnendur að fara vel yfir lensi- og sjólagirnir áður en skip er yfirgefið.

Nr. 168 / 06 Bjarmi BA 326

7. Leki að bátnum í höfn



Bjarmi © Tilmár Snorrason

Skipaskr.nr. 1321
Smíðaður: Vestnes Noregi, 1968
Stærð: 161,7 brl. 242,4 bt.
Mesta lengd: 33,86 m
Skráð lengd: 31,35 m
Breidd: 6,4 m Dýpt: 5,7 m
Vél: Caterpillar 526 kW, 1988
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 18. desember 2006 var Bjarmi BA 326 við bryggju á Súgandafirði.

Bjarmi BA hafði legið mannlaus með landtengingu í höfninni um tíma þegar rafmagn fór af svæðinu. Eftir að rafmagn kom á aftur var rafvirki fenginn til að fara um borð í skipið og slá því inn aftur. Þegar hann kom í vélarúmið var töluverður sjór kominn í það og náði hann upp fyrir sveifarhús á aðalvél. Slökkvilið Ísafjarðar var kallað til með dælur.

Við skoðun kom í ljós að opið var fyrir tvo einstreymis keiluloka að vélarúmi, annarsvegar í ventlakistu austurkerfis í vélarúmi og hins vegar í sama kerfi í loka ofarlega á súð, en fyrir neðan sjávarmál. Allir botnlokar í lokuðum kerfum voru lokaðir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að einstreymislokarnir voru óþéttir og sjór náði að leka um þá. Þeim hafði ekki verið lokað þegar skipinu var lagt þrátt fyrir að það væri fyrirsjáanlegt að það yrði um einhvern tíma. Skiptilokum í ventlakistu hafði heldur ekki verið lokað;

- að ekki var lögskráður vélfræðingur á skipið frá júní 2006. Ekki fengust frekari upplýsingar um þetta;
- að síðulokar voru síðast skoðaðir í júní 2005 og næsta skoðun átti að vera í júní 2006;
- að samkvæmt upplýsingum RNS var austur-aðvörunarkerfi í vélarúminu og tengt í síma sem var lokaður vegna mistaka. Þetta fékkst ekki staðfest en ítrekað var reynt að ná í skipstjóra.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans var að einstreymislokar voru óþéttir og frágangur ófullnægjandi.

Nefndin gerir athugasemdir við svona frágang í vélarúmi þegar skip eru yfirgefin og telur eðlilegt að allir lokar sem ekki eru í notkun séu lokaðir.

SKIP SEKKUR

Nr. 090 / 06 Bessi

1. Sekkur í drætti



Bessi©Stf

Skipaskr.nr. 2695
Smíðaður: Færeyjum 2001, stál
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd: 11,85 m
Skráð lengd: m
Breidd: 5 m Dýpt: 1,68 m
Vél: Manta II
Fjöldi skipverja: 0



Stefni©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1451
Smíðaður: Noregi 1976, stál
Stærð: 431 brl. 668 bt.
Mesta lengd: 49,85 m
Skráð lengd: 44,93 m
Breidd: 9,5 m Dýpt: 6,6 m
Vél: MaK 1310 kW, 1976
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Skýrsla skipstjóra. Lögregluskýrsla. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 11. desember 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 28. júní 2006 var Bessi í drætti hjá Stefni ÍS 28 frá Reykjavík til Ísafjarðar. Veður: Hæg breytileg átt, sjólítið.

Bessi var mannlauk í drættinum og um kl. 01:40 tók vakthafandi stýrimaður á Stefni ÍS eftir að ekki var allt með felldu með dráttinn. Hann minnkaði ferð, vakti skipstjórnann sem kom upp í brú og stöðvaði vél.

Skipverjar voru kallaðir út og þeir hífðu rólega í dráttartaugina og drógu Bessa nær skipinu en sáu þá að hann var kominn alveg á hvolf, með stefnið á kafi. Fljótlega eftir það eða um kl. 01:50 þegar skipin voru á stað, 65°41'134N og 24°23'294V, sem er um 3 sjómíllur NV af Blakknesi, sökk Bessi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að Bessi var tveggja skrokka skip með tvær vélar og var nýflutt til landsins frá Skotlandi. Nota átti skipið sem vinnuskip við fiskeldi;
- að skipið hafði ekki farið í gegnum fullnaðarskoðun. Skipið hafði farið í gegnum eftirfarandi upphafsskoðun Siglingastofnunar Íslands þann 10. júlí 2006:

ÞYKKTARMÆLING:

Skrokkur og bönd eru allastaðar yfir 6 mm síður og botn 6,5 – 7,5 mm

Tæringarpollur botni BB við #13 CL, 6 mm

Núningur SB á horni #18 5,8 mm

#9 - #11 BB botn skipta út plötu.

EKKI VAR LOKIÐ VIÐ EFTIRTALDA AÐAL-SKOÐUN:

- Búnaðarskoðun í samræmi við reglur þar um.
- Vélskoðun samkvæmt reglum þar um.
- Rafmagnsskoðun samkvæmt reglum þar um.
- Bolskoðun eftir viðgerð á bol og samkvæmt reglum þar um.
- Botn og síðulokar voru ekki skoðaðir.
- Öxulskoðanir (skrúfuásar og stýrisásar).

Fyrir lágu eftirfarandi ábendingar skoðunar-manna:

- Rafmagnsteikningar vantaði til samþykktar.
- Allar kerfisteikningar vantaði til samþykktar.
- Stálteikningar vantaði til samþykktar.
- Gluggar í stýrishúsi eru festir í gúmmílista.
- Yfirfara þarf löndunarkrana.
- Allar upplýsingar vantaði um skrúfugír (heiti og snúningshlutfall).
- Yfirfara þurfti fastan slökkvimiðil í skipinu (lagnir ásamt stjórnubúnaði).
- Staðfesting á eignarheimild ásamt mælibréf.
- Upplýsingar vantaði um árgerð aðalvéla og stærðir.
- Upplýsingar vantaði um skrúfuöxla.
- Upplýsingar vantaði um stýrisöxla.
- Ekki fundust upplýsingar um nýsmíðanúmer, smíðaár eða skipasmíðastöð.
- Rúmlestamælingu vantaði.
- að útgerðin hafði tilkynnt til Siglingastofnunar Íslands um dráttinn samkvæmt tilmælum þaðan. Ekki var gefið út sérstakt leyfi frá SÍ;

- að dráttarbúnaður var eftirfarandi: Togvír, um það bil 60 faðmar, frá dráttarskipi festur í um 40-60 faðma fastsetningatóg. Fastsetningartóg var síðan fest í keðju sem lá í gegnum kluss á miðju stefni Bessa. Öryggis- taug úr ofurtógi var fest í gegnum kluss á báðum síðum og var þrætt í gegnum auga fastsetningartógsins. Það var haft vel slakt;
- að skipstjórinn hafði sett stýri bátsins miðskips en ekki fest það sérstaklega;
- að skipverjar leituðu ekki eftir ráðleggingum um frágang á dráttarbúnaði en var sagt að allt væri klárt og aðeins þyrfti að hengja hann aftan í;
- að dráttarhraði var um 9-10 hnútar þegar atvikið átti sér stað. Að sögn skipstjóra hafði skipið verið mjög stöðugt í drættinum alla ferðina;
- að notaður var ljóskastari til að fylgjast með Bessa í drættinum. Stöðugt var fylgst með skipinu úr afturglugga á siglingunni. Stýrimaðurinn kvaðst hafa litið af skipinu í um það bil 10 mínútur áður en hann varð var við eitthvað óeðlilegt;
- að áður en lagt var í ferðina fóru skipverjar Stefnis um borð í Bessa og gengu frá skipinu til ferðarinnar. Opnaðar voru allar lúgur, glugga og hurðir og þeim vel lokað aftur. Brúin var sjálfstæð bygging og ekki hægt að fara niður í önnur rými frá henni. Brúarhurðirnar voru tessaðar aftur. Tveir niðurgangar voru í vélarúm frá aðalþilfari og voru hurðir á þeim vel lokaðar;
- að vélar skipsins voru sjókældar. Ganga átti frá botnlokum fyrir þær en það var ekki gert. Skipstjórinn sá um að drepa á bakborðs ljósavélinni eftir að hleðslu rafgeyma fyrir siglingaljós var lokið;
- að skipstjórinn vissi ekki um nein öndunarrör á þilfarinu;
- að skipstjórinn hafði dregið bát áður þessa leið en ekki af þessari gerð;
- að athugað var hvort einhver sjór var í skipinu við brottför en svo var ekki
- að kafað hefur verið við skipið í því skyni að ná því upp. Í ljós kom að það hafði lent í

botni á skutnum og skemmt a.m.k. annað stýrið. Ekki er því hægt að meta hvort stýrin hafi verið miðskips eða í annað hvort borðið þegar atvikið átti sér stað;

- að fram kom hjá reyndum aðila, við drátt á tvíbotna fari, að ef dregið sé á of miklum hraða verður stafnhalli þess fram um 4-5° og ef einhver alda er fer að skvettast inn á þilfarið að framan;
- að ljóst er að skipið gat ekki hreinsað sig af sjósöfnun að framan fyrir en fyrir aftan stýri- ishús.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn sökk er óljós en nefndin setur fram þá tilgátu að hann hafi verið dreginn á of mikilli ferð og sjósöfnun hafi átt sér stað á framskipi.

Nefndin telur að hafi ágjöf verið sé líklegt að sjór hafi safnast fyrir á framskipi og aukið óhagstæðan stafnhalla, skapað frítt yfirborð og haft neikvæð áhrif á stöðugleika skipsins til dráttar á mikilli ferð.

Nefndin telur einnig að frágangur dráttarbúnaðar hafi ekki verið réttur. Festa hefði átt í bátinn með hanafót til að fá réttara átak, sérstaklega þar sem um tvíbyttu var að ræða.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin telur að Siglingastofnun Íslands eigi undantekningalaust að taka út dráttarbúnað og annan frágang sbr. Umburðabréf nr 010 / 1993.

Nr. 099 / 06 Sigurvin GK 119

2. Leki og sekkur á Breiðafirði



Sigurvin GK ©Alfons Þinnsson

Skipaskr.nr. 1201
Smíðaður: Fáskrúðfirði 1972,
eik
Stærð: 28,0 brl. 27,0 bt.
Mesta lengd: 17,28 m
Skráð lengd: 15,41 m
Breidd: 4,52 m Dýpt: 1,84 m
Vél: Scania 1993, 229 kW
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Endurrit sjóprófs. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 25. ágúst 2006 var Sigurvin GK 119 á netaveiðum á Breiðafirði. Veður: Logn, sjólítið og skyggni ágætt.

Um kl. 18:00 höfðu skipverjarnir dregið og lagt síðustu netatrossuna nærri stað, 65°05N og 24°09V. Skipstjórinn setti á ferð til hafnar og sigldi með um 7 hnúta hraða með sjálfstýringu á stefnu 114°. Hann fór síðan út á þilfar og vann að frágangi með öðrum skipverjum. Um kl. 18:30-18:40 stöðvaðist aðalvélin og reyndi skipstjórinn að gangsetja hana aftur úr stýrihúsi. Þegar það tókst ekki leit hann niður í vélarúmið og kom þá í ljós að sjór var kominn töluvert upp á vélina og rafmagnstöfluna. Einnig var kominn sjór í lúkar og lest.

Skipstjórinn ýtti á neyðarhnapp sjálfvirka tilkynningaskyldukerfisins (STK) en það neyðarmerki barst ekki til Vaktstöðvar siglinga (VSS). Ekki var hægt að nota annan fjarskiptabúnað þar sem rafmagnið var farið út og ekki var samband í GSM síma. Skipverjar klæddust björgunarbúningum og sjósettu annan gúmmíbjörgunarbátinn til að hafa hann tilbúinn ef á þyrfti að halda. Þeir reyndu að vekja athygli annarra báta á svæðinu með því að skjóta upp premur neyðarflugeldum en án árangurs.

Um kl. 19:30 töldu skipverjarnir ekki lengur öruggt að vera um borð í bátnum og fóru þeir í gúmmíbjörgunarbátinn en skömmu síðar sökk Sigurvin GK. Hinn gúmmíbjörgunarbáturinn losnaði frá bátnum við það, blés upp og slitnaði frá. Skipverjarnir ræstu síðar neyðarsenda um borð í báðum gúmmíbjörgunarbátunum.

Kl. 19:53 barst neyðarmerki (Um COSPAS/SARSAT gervihnetti) til Bodo í Noregi.

Vegna bilunar í svokallaðri AFTN tengingu (hafði verið grafinn í sundur) sendu þeir neyðarskeytið í símbréfi til Flugmálastjórnar sem varð til þess að það barst ekki VSS fyrr en kl. 20:51.

Kl. 20:57 voru þyrla og björgunarsveitir kallaðar út. Einnig var kallað út á VHF 16 og heyrðu skipverjar á skemmtibátnum Svölu/7108 kallið en þeir voru að undirbúa brottför frá Rífi. Í samráði við björgunarsveit, sem var að gera björgunarskip tilbúið, lögðu þeir af stað á slysstað. Þeir settu sterkt ljós upp til að vekja athygli á sér sem skipbrotsmennirnir sáu og skutu þeir þá upp neyðarflugeldi. Kl. 21:37 kom tilkynning frá Svölunni/7108 að þeir væru búnir að bjarga skipbrotsmönnum heilum á húfi.

Þyrla Landhelgisgæslunnar TF-LIF fór af stað kl. kl. 21:17. Skipbrotsmennirnir voru hífðir um borð í hana og fluttir til Reykjavíkur. Lenti þyrflan þar kl. 22:53.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjarnir vissu ekki hvers eðlis lekin var;
- að vegna viðvarandi leka, rétt við kjöl bakborðsmegin fyrir framan vél og við spildælu, var báturinn tekinn í slipp í júní 2006. Slegið var í á nokkrum stöðum. Kalfatt (tróð) var yfirfarið og endurnýjað í bol og að hluta í þilfari. Þrátt fyrir þessa viðgerð var svipaður leki áfram viðvarandi að vélarúminu;
- að sjálfvirk dæla hafði verið sett um borð og hafði hún undan lekanum. Þrjár austurdælar voru um borð;
- að ekki var lekaviðvörunarbúnaður í bátnum;
- að skipstjórinn (einnig lærður vélgæslumaður) kvaðst hafa litið niður í vélarúm um hádegi og þá hafi allt virst eðlilegt;
- að 5 dögum áður hafði báturinn fengið á sig brotsjó í Garðsjó sem fór yfir framskipið og við það brotnaði stykki úr lunningunni og taldi skipstjórinn að lekin hafi aukist eftir það;
- að viðgerðir höfðu verið gerðar á lögnum í vélarúmi vegna tæringar. Ekki liggur fyrir sérstakt mat á ástandi þeirra en þær voru gamlar og skipstjóra virtust þær hafa verið í lagi;

- að um borð var um 1200-1300 kg af fiski;
- að báturinn fór út úr STK kerfinu kl. 18:01 á stað 65°05.858N og 024°11.147V og tengdist því ekki aftur. Neyðarhnappur virkaði því ekki. Hjá VSS hafði annar bátur á svæðinu verið utan STK kerfis um það bil þrjár klukkustundir og beindist athyglin mest að honum auk þess sem fleiri bátar voru að detta út;
- að vegna þessa óstöðugleika á STK kerfinu á Breiðarfirði voru sendirinn á Gufuskálum og endurvarpi í Gildruholti skoðaðir en ekkert óvenjulegt kom í ljós. Þeir störfuðu eðlilega eftir þetta;
- að samkvæmt upplýsingum frá VSS var fyrst reynt að ná sambandi við bátinn kl. 18:06. Eftir ítrekaðar og árangurslausar tilraunir var kl. 18:55 haft samband við hafnarvog á Ólafsvík þar sem fram kom að reiknað var með bátnum til löndunar um kvöldið;

- að samkvæmt verklagsreglum VSS á að setja eftirgrennslan og aðgerðir á viðbragðsstig 30 mín. eftir að bátur fer út úr STK kerfi. Það var ekki gert í þetta skipti. Samkvæmt upplýsingum frá VSS voru það mistök sem rekja mátti til mikils álags á varðstöðu á þessum tíma því fleiri bátar voru að detta út úr kerfinu á sama tíma. Eftir atvikið var farið yfir allar verklagsreglur VSS varðandi þessa stöðu og gerðar viðeigandi úrbætur.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna treystir nefndin sér ekki til að fullyrða um orsök lekans.

Nefndin bendir á að skipstjóri hefði átt að gera frekari ráðstafanir vegna leka eftir að báturinn fékk á sig brotsjó og lekinn fór að aukast.

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI.

Nr. 001 / 06 Irena Arctica

1. Tekur niðri í Reykjavíkurböfn



Irena Arctica/Hilmar Snorrason

IMO. 9100255
Smiðaður: Danmörku 1994,
stál
Stærð: 8939 GT
Mesta lengd: 108,70 m
Breidd: 21,50 m
Vél: MAN B&W 2940 kW
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

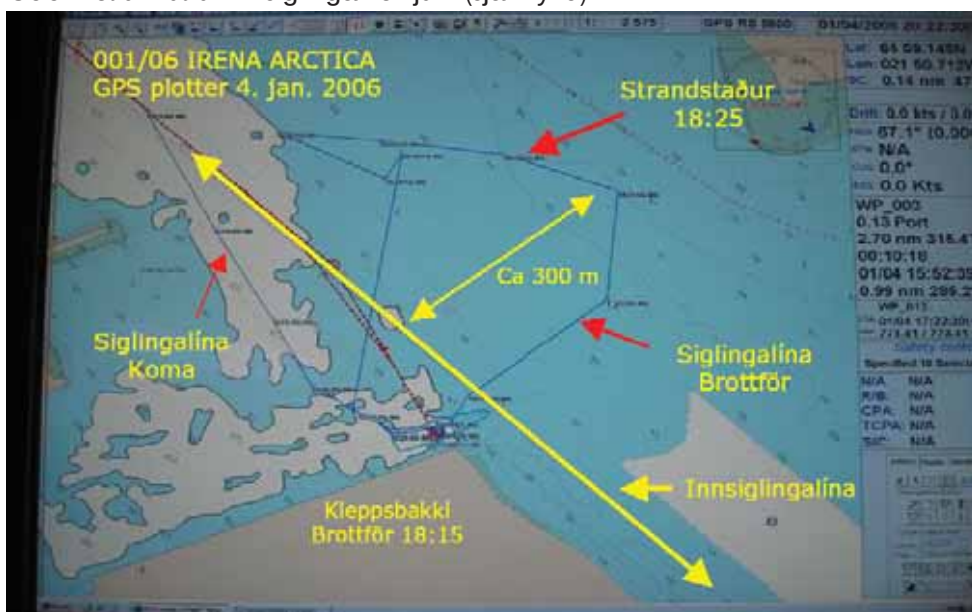
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni. (Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.)

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 4. janúar 2006 var Irena Arctica að fara frá Reykjavík. Djúprista að framan 5,70 m og aftan 6,42 m. Fjara kl. 16:00 – 0,4 m. Veður: S 6-9 m/s, rigning, skyggni gott.

Skipinu var siglt frá Kleppsbakka í Sundahöfn kl. 18:15 með hafnsögumann um borð. Í stað þess að setja stefnuna út suðið í NV átt var skipinu siglt til NA áleiðis að Viðey og síðan N allt að 300 metrum út úr innsiglingamerkjum (sjá mynd).



Þá var skipinu snúið til vesturs en það tók niðri kl. 18:25 á stað 64°09,227N og 021°50,698V eða um það bil 0,12 sm SV af bórsnesi á Viðey. Irena Arctica festist ekki og var siglt aftur að bryggju við Kleppsbakka.

Kafari var fenginn til að skoða skemmdir sem virtust ekki vera miklar. Fékk skipstjóri heimild flokkunarfélags skipsins til að halda áfram för til Grænlands. Við komuna til Nuuk var unnt að fara í botngeyma og skoða skemmdirnar innan frá. Kom þá í ljós að þær voru töluvert meiri en á horðist í fyrstu. Skipið fékk heimild til að sigla, að ákveðnum skilyrðum uppfylltum, til Álaborgar og síðan áfram til viðgerða í Póllandi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri stjórnaði siglingu skipsins og hann hafði tilkynnt hafnsögumanni að svo skyldi vera við brottför. Auk skipstjórans og hafnsögumanns var stýrimaður á stjórnþalli sem annaðist samskipti við skipverjanna sem unnu við landfestar. Skipstjóri var sjálfur við stýrið;
- að siglingahraði skipsins var um 1,5 hnútur þegar það tók niðri;
- að skipið var mjög vel búið siglingatækjum. Tvær ratsjár, tvær siglingatölvur (plotter) og dýptarmælar. A.m.k. önnur ratsjá skipsins var í gangi ásamt siglingatölvum. Kort í siglingatölvum sýndu vel dýpi og dýpislínur;
- að hafnsögumaðurinn fylgdist ekki með

siglingunni og hafði farið inn í kortalefa til að ganga frá staðfestingarnótu;

- að skipverjar hafnsögubátsins kölluðu til hafnsögumannsins á hafnarrás og gerðu athugasemdir við siglinguna. Hafnsögumaðurinn fór þá fram í brúnna

- og hafði ekki áttað sig þegar skipið tók niðri;
- að skipstjórinn hafði oft komið áður með skip til hafnarinnar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök þess að skipið tók niðri vera yfirsjón skipstjóra.

Nefndin átelur það verklag að leiðsögumaður yfirgefi stjórnvall á skyldusvæði og fylgist ekki með aðgerðum þrátt fyrir að ekki sé reiknað með þörf á tilsögn hans.

Nr. 040 / 06 Tjaldur SH 270

2. Strandaði í Eyjafirði



Tjaldur/Hilmari Snorrason

Skipaskr.nr. 2158
Smíðaður: Noregi 1992, stál
Stærð: 411,7 brl. 688 bt.
Mesta lengd: 43,21 m
Skráð lengd: 39 m
Breidd: 9 m Dýpt: 6,8 m
Vél: Caterpillar 735 kW, 1992
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Gögn RNS. Lögregluskýrsla

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Pétri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 30. mars 2006 var Tjaldur SH 270 látinn reka á Eyjafirði. Veður: N gola, sjólaust og eljaveður.

Skipið var að koma úr línuróðri til löndunar og í ráði að leggjast að bryggju kl. 07:00. Stýrimaður var á vakt í brú og andæfði hann um stund á firðinum hægði síðan á vél og setti skúfu-skurð á núllstillingu. Hann taldi að skipið væri ferðalaust og fór að kortaborðinu til að sækja veðurfréttir úr tölvu en varð þá var við að skipið strandar. Hann reyndi að losa skipið með því að setja á fulla ferð afturábak en það gekk ekki. Eftir

að skipstjóri kom á stjórnvall og skoðað aðstæður óskaði hann eftir aðstoð dráttarbáts. Dráttarbátur hafnarinnar kom á staðinn og með aðstoð hans var skipið losað úr fjörunni um kl. 06:00 og því síðan lagt að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið strandaði í fjörunni austan fjarðar, um kl. 05:00, á móti athafnasvæði Slippstöðvarinnar; á stað 65°41,8' N og 18°04,6' V;
- að skipstjóri taldi að skipið hafi staðið á sandeyri um 10 metra aftan við stefni og meira dýpi hafi verið fyrir innan hana. Hann sagði að skuturinn hafi leitað að landinu þegar bakkað var og þegar hann var að rétta hann af aftur festist skipið meira;
- að stýrimaðurinn var fullviss um að hann hafi sett stjórnstöngina á núllstillingu. Þegar hún er sett í þá stöðu heyrir smellur. Hann hefði ekki athugað með neinum hætti að skipið hefði verið stöðvað áður en hann fór frá stjórn-tækjum. Hann kvaðst hafa verið frá um það bil eina til tvær mínútur áður en skipið strandaði;
- að stýrimaðurinn var einn á stjórnvall samkvæmt venjubundnu verklagi um útvörð um borð;
- að siglingatölva var í gangi en siglingaskráning (Track) ekki virk. Dýptarmælir og tvær ratsjár voru í gangi en aðvörunarhringur (Gard Zone) ekki stilltur inn á þær;
- að samkvæmt ferilskráningu úr annarri ratsjónni hafði skipið færest í austur stefnu og vegalengdin á henni var 0,3 sml;
- að fram kom hjá skipstjóra að núllstillingin á skurðinum hafi átt það til að svíkja;
- að kafari kannaði botn skipsins en engar skemmdir fundust sem rekja mátti til strandsins.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var aðgæsluleysi skipstjórnanda.

Nr. 048 / 06 Vestri BA 63

3. Strandar á Súgandafirði



Vestri © Gestur Hólm Kristinsson

Skipaskr.nr. 182
Smíðaður: Avaldsnes Noregi
1963, Stál
Stærð: 210 brl. 290,6 bt.
Mesta lengd: 28,95 m
Skráð lengd: 26,92 m
Breidd: 8,1 m Dýpt: 6,27 m
Vél: Mirrlees Blackstone
515 kW, 1980
Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 12. apríl 2006 var Vestri BA 63 að leggja úr höfn á Suðureyri. Veður: NA 2 m/s og nokkur alda. Djúprista: 4,4 metrar.

Skipið fór frá bryggju kl. 12:05 og var siglt 3-4 hnúta ferð út úr höfninni. Á leiðinni tók skipið aðeins niðri í hafnarmynninu og snerti botn víðar. Kl. 12:47 strandaði það í rennunni á stað, 66°08,036N og 23°32,008V. Aðalvél var stöðvuð og beðið aðfalls.

Vestri BA flaut aftur kl 15:57 og við skoðun kom í ljós að botnstykki hafði skemmst.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fjöruliggjandi var kl. 14:06 og stórstraumur 14. apríl. Dýpið í innsiglingunni er uppgefið 4,5 metrar á meðalstórstraumsfjöru;
- að tvö græn stjórnborðsdufl mörkuðu innsiglingaleiðina. Skipið strandaði um 40-50 metra norður af réttri siglingalínu;
- að staðsetning duflanna var athuguð og gerð dýptarmæling á innsiglingunni. Ekki var um frávik ræða frá útgefnum upplýsingum. Sett hefur verið út rauð bakborðsbauja á Norðureyrarsandrifi (það tengdist ekki þessum atburði);

- að skipstjórinn kvaðst hafa farið um höfnina einu sinni áður;
- að sögn skipstjóra leitaði hann eftir upplýsingum um innsiglinguna hjá staðkunnum skipstjóra áður en hann sigldi til hafnarinnar;
- að skipið var vel búið siglingatækjum sem voru í gangi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var að siglt var út úr réttri siglingaleið. Nefndin telur að skipstjóri hefði átt að taka tillit til stöðu sjávarfalla vegna djúpristu skipsins þegar hann lét úr höfn.

Nr. 056 / 06 Kársnes

4. Strandar við Kópavogshöfn



Kársnes © Hilmari Snorrason

IMO 8509818
Smíðaður: 1985
Stærð: 3727 BT
Mesta lengd: 103,5 m
Skráð lengd:
Breidd: Dýpt:
Vél:
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Pétri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 16. maí 2006 var Kársnes að koma til hafnar í Kópavogi. Djúprista framan: 4,6 m, aftan 5,9 m. Veður: S 3-5 m/s, fjara kl. 14:10

Milli kl. 12:00-13:00 þegar skipið var í stjórn-tökum rétt utan við höfnina strandaði það. Kársnes losnaði á flóði um kl. 15:10 og lagðist að bryggju. Kafari kannaði skemmdir og í ljós kom að skrufan hafði skemmst auk þess sem rispur voru á botni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki var hafnsögumaður um borð þrátt fyrir

skyldu þar um. Skipstjórinn var að koma í fyrsta skipti til hafnarinnar og taldi sig hafa fengið leyfi hafnarvarðar til að kom inn sjálfur. Hafnarvörðurinn kvað svo ekki vera heldur bent honum á að hann gæti fengið hafnsögumann og bát frá Hafnarfirði en skipstjórinn taldi sig geta gert þetta án aðstoðar;

- að skipstjórinn taldi að afturendi skipsins hefði snert botn þegar hann beygði því við grænu baujuna inn til hafnarinnar;
- að við stjórnökin var skipinu bakkað upp á grynningar þegar það var í snúningi fyrir utan höfnina. Fram kom að skipstjórinn hefði reynt að losa skipið fyrir eigin vélarafla fyrstu 30 mínúturnar eftir strandið;
- hafnsögumaður og dráttarbátur komu frá Reykjavík til aðstoðar við að ná skipinu aftur á flot.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins eru mistök skipstjórans við stjórn skipsins.

Nr. 076 / 06 Anna GK 540

5. Tók niðri á Berufirði



Anna eftir strandið © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2641
Smíðaður: Hafnarfirði 2005, plast
Stærð: 11,43 brl. 14,90 bt.
Mesta lengd: 11,73 m
Skráð lengd: 11,67 m
Breidd: 3,53 m Dýpt: 1,45 m
Vél: Volvo Penta 334,60kW, 2005
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 25. júní 2006 var Anna GK 540 á leið til hafnar á Djúpavogi. Veður: NA 8-10 m/s.

Anna GK var að koma úr línuveiðiferð til löndunar

þegar báturinn tók niðri um kl. 13:00 á skeri fyrir utan Krossnes með þeim afleiðingum að leki kom að honum. Eftir skoðun á skemmdum ákváðu skipverjar að sigla bátnum á land þar sem þeir fengu aðstoð. Dráttarvél var notuð til að halda við bátinn í fjörunni meðan beðið var eftir dælum frá slökkviliði Djúpavogs.

Anna GK var dregin á flot af Orra SU 260 og til hafnar á Djúpavogi þar sem hún var tekin á land. Í ljós komu töluverðar skemmdir á bátnum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt STK ferilskráningu var stefnu breytt kl. 12:59 í 290°, sem var stefna inn á Krossnes í Berunesi. Báturinn var þá á 17 hnúta ferð. Kl. 13:09 sýndi STK ferilskráning bátinn ferðlausan á stað, 64°41,251'N. og 14°10,831'V. Anna GK tók því niðri á þessu tímabili;
- að fram kom að hvíldartími skipverja hafi verið lítil undanfarna daga vegna stífrar sjósóknar;
- að vaktaskipti skipverja voru um kl. 12:00. Skipstjórinn fór þá og lagði sig. Vakthafandi skipverji kvaðst ráma í að hafa séð til Bjarnarskers og inn Berufjörð en muna ekkert eftir það fyrr en hann vaknaði upp við höggið þegar báturinn tók niðri.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er sú að stjórnandi bátsins sofnaði.

Nefndin ítrekar mikilvægi þess að skipstjórnarmenn séu nægilega hvíldir til að geta haldið árvekni sinni í lagi og stefna ekki sjálfum sér, áhöfn og skipi ásamt öðrum sjófarendum í hættu.

Nr. 083 / 06 Björgvin EA 311

6. Strandar á Neskaupstað



Biörgvin © Jón Örn Stefánsson

Skipaskr.nr. 1937
Smíðaður: Flekkefjord Noregi, 1988
Stærð: 498,8 brl. 1142,0 bt.
Mesta lengd: 50,53 m
Skráð lengd: 48,48 m
Breidd: 12,0 m Dýpt: 7,3 m
Vél: Deutz 1850 kW, 1988
Fjöldi skipverja: 20

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 11. desember 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 6. júlí 2006 var Björgvin EA 311 að koma til hafnar á Neskaupstað. Veður: Logn.

Þegar komið var inn í höfnina strandaði skipið á framkvæmdasvæði vegna vinnu við nýjan hafnar-garð. Barði NK 120 var fenginn til að draga Björgvin EA á flot.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að grænt ljósdufl afmarkaði örugga leið hjá framkvæmdasvæðinu og átti að hafa hana á stjórnborða en í þetta skiptið var hún höfð á bakborða;
- að tilkynning um ljósduflið kom í "Tilkynningum til sjófarenda" nr. 6-8 frá júní – ágúst 2005. Á þeim tíma var byrjað að dæla efni undir garðinn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var að siglt var röngu megin við leiðarbauju.

Nr. 089/ 06 Sif SI 34

7. Strandar á Garðskagaflös



Sif©Lyjólfr Ólafsson

Skipaskr.nr. 7423
Smíðaður: Hafnarfirði 1995,
Plast
Stærð: 5,9 brl. 5,3 bt.
Mesta lengd: 8,57 m
Skráð lengd: 7,93 m
Breidd: 2,7 m Dýpt: 1,47 m
Vél: Yanmar 140 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 11. desember 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K Jónssyni, Agnari

Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 21. júlí 2006 var Sif SI 34 á siglingu til hafnar í Sandgerði. Veður: NV 5 m/s og gott skyggni.

Sif SI var að koma úr veiðiferð af Eldeyjarboða þegar hún strandaði um kl. 07:50 á Garðskagaflös. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og komu björgunarskip á vettvang. Ákveðið var að bíða eftir að það flæddi að og um kl. 11:45 losnaði báturinn sjálfur af strandstað.

Honum var siglt til hafnar í Sandgerði í fylgd björgunarbáta þar sem Sif SI var tekin á land. Einungis voru skemmdir á skrúfu og þurfti að skipta um hana.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn kvaðst hafa sofnað og sofið í um það bil 20-30 mín. Hann var búinn að vera 36-48 klst í ferðinni og hafði sofið um það bil 6 klst af þeim tíma. Þegar hann sofnaði var hann búinn að vaka í um það bil 24 klst;
- að um borð var 4,4 tonn af afla. Ekki var til Viðurkenningarskírteini vegna burðargetu fyrir bátinn hjá Siglingastofnun Íslands eins og reglur gera ráð fyrir;
- að veiðisvæðið var í um 48-50 sjómílur frá Sandgerði. Siglingahraði var um það bil 4-5 hnútar vegna sjólags og afla. Siglingatími hafði verið um það bil 9 klst þegar hann strandaði;
- að siglingatæki voru í gangi, GPS plotter og ratsjá. Siglt var með sjálfstýringu eftir siglingalínu í GPS plotter. Skipstjóri taldi að enginn aðvörunarbúnaður væri í honum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn strandaði var að stjórnandi hans sofnaði við stjórn.

Nefndin hefur gert tillögu í öryggisátt (mál nr.

09405) til Siglingastofnunar Íslands um Vökustaur í báta þar sem einn maður stendur siglingavakt. Þessi tillaga hefur ekki verið afgreidd.

Nr. 091 / 06 Steines

8. Strandar í Eyjafirði



Steines©Hilmar Snorrason

IMO 7531369
Smíðaður: Svíþjóð 1978, stál
Stærð: 6355 BT bt.
Mesta lengd: 120 m

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 28. júlí 2006 var flutningaskipið Steines að koma frá Reyðarfirði til Akureyrar. Veður: SA 3-5 m/s, skyggni gott.

Um kl. 07:00 þegar skipið var á leið inn Eyjafjörðinn strandaði það á Hörgárgrunni á stað, 65°47.66N og 018°08.54V. Dráttarbáturinn Sleipnir kom Steines til aðstoðar og tókst að ná skipinu aftur á flot kl. 08:50. Engar skemmdir urðu á skipinu.

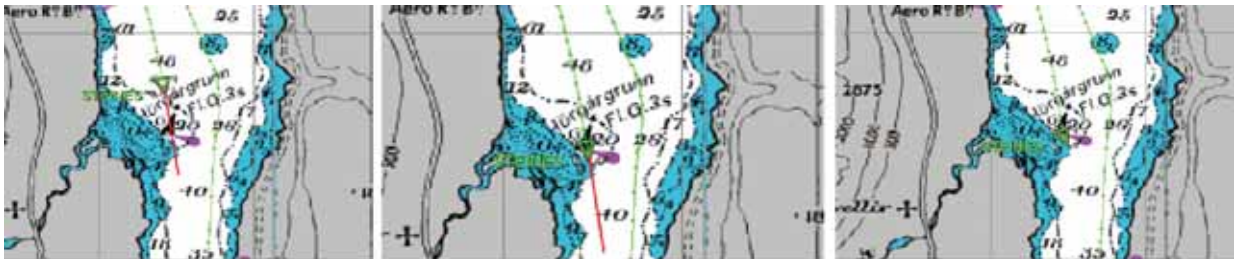
VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn fór röngu megin við græna bauju sem hann átti að hafa á stjórnborða (sjá myndir).

NEFNDARÁLIT:

Málið hefur verið skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsóknar.

Þar sem skipið var skráð í Antigua and Barbuda W.I. var málið tekið fyrir þar. RNS sendi til þeirra þær upplýsingar sem nefndin hafði.



Myndirnar sýna ferilsskráningu Steines úr AIS kerfi (Automatic Identification System) Siglingastofnunar Íslands

Nr. 106 / 06 Undri

9. Slitnar upp og strandar

Skipaskr.nr. 5882
Smíðaður: Mótun 1977, plast
Stærð: 2,17 brl. 3,71 bt.
Mesta lengd: 7,61 m
Skráð lengd: 7,33 m
Breidd: 2,23 m Dýpt: 0,70 m
Vél: Volvo Penta 26 kW, 1977
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. janúar 2007 af Inga

Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 8. september 2006 var skemmtibáturinn Undri við legufæri á Aðalvík. Veður: SSV 22-29 m/s

Vegna veðurhæðar dró báturinn legufærin og rak að landi að Látrum. Þegar menn komu að bátinum þar var hann nær fullur af sjó og velktist til í fjör.

unni. Miklar skemmdir voru sjáanlegar á bátnum og var böndum komið á stefni og skut til að forða honum frá frekara tjóni.

Þann 10. september hafði veður gengið niður og var Undra þá fleytt úr fjörunni og hann dreginn til Bolungarvíkur með aðstoð björgunarsveitarinnar þar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að legufærin voru ból með nælontógi með góðu yfirvarpi og niður í netadreka sem þyngdur hafði verið með keðju. Ekki er vitað um þyngd þess;
- að eftir að legufærin höfðu verið tekin upp kom í ljós að tvær flaugar öðru megin á drekanum voru bognar aftur. Eigandi bátsins kvaðst ekki hafa séð tæringu sem gæti hafa orsakað það;
- að eigandinn kvaðst hafa lagt legufærin út árið áður eftir landmiðum en fannst eins og að þau hefðu færst til á legunni þegar hann lagði bátnum. Þegar hann kom í land sá hann að svo reyndist rétt vera en gerði ekkert í því. Ástæða þess gæti verið sú að stærri bátur hefði lagst við það eða bakkað hafi verið á það án þess að hann hefði verið upplýstur um það;
- að báturinn er talinn ónýtur;
- að enginn var til staðar til að huga að bátnum í Aðalvík þegar veðrið herti. Að sögn eiganda varð veðurhæð ekki í samræmi við veðurspá.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin bendir eigendum bóla á að ef þeir hafi grun um að ból hafi færst úr stað að treysta þeim ekki um of þar til þau hafa verið lögð á ný.

Nr. 107 / 06 Hafrún I

10. Tekur niðri á Norðfjarðarfloa



Skipaskr.nr. 1919
Smíðaður: Noregi 1979, ál
Stærð: 34,8 brl. 33 bt.
Mesta lengd: 16,52m
Skráð lengd: 15,12 m
Breidd: 4,8 m Dýpt: 2,12 m
Vél: Benz 744 kW, 1979
Fjöldi skipverja: 2
Farþegar: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Símoni Sturlusyni. Pétur Ágústsson tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 24. júlí 2006 var skemmtibáturinn Hafrún I á siglingu um Norðfjarðarfloa. Veður: Hægvíðri, láðautt.

Skipstjórinn var að snúa bátnum út af Barðsnesbæ inn á Hákarlavogi þegar hann tók niðri á boðanum Kolli. Við ákomuna varð annað stýrið stjórnlauzt en að öðru leyti virtist allt í lagi og ferðinni því haldið áfram.

Við komuna til hafnar var kafari fenginn til að kanna skemmdir og kom þá í ljós að blað á bakborðsskrúfu hafði bognað, stýrisstammi við bakborðsstýri brotnað og stýrið dottið af. Báturinn var tekinn í slipp til viðgerðar nokkrum dögum seinna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn var vel staðkunnugur en kvaðst ekki hafa hugað að sér í þetta skiptið og bakkað of langt;
- að Kollur er boði með góðu aðdýpi og kvaðst skipstjóri geta notfært sér mið í austur og vestur til að varast hann;
- að skipstjóri tilkynnti ekki atvikið til hlutað-eigandi aðila, samkvæmt kröfum þar um;
- að lögskráningu var ábótavant þar sem tveir af þremur skráðum skipverjum voru ekki um borð og því tveir skipverjar óskráðir.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er óaðgæsla skipstjóra.

Nr. 110 / 06 Drangavík VE 80

11. Tekur niðri við Geirfuglasker



Drangavík©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2048
Smíðaður: Portúgal 1991, stál
Stærð: 161.6 brl. 262.0 bt.
Mesta lengd: 25.98 m
Skráð lengd: 25.14 m
Breidd: 7.9 m Dýpt: 6.2 m
Vél: Deutz 1991, 735 kW
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Dagbók skipsins. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 18. september 2006 var Drangavík VE 80 á togveiðum með botntroll suður af Heimaey. Veður: A 18 m/s, hagléll og skyggni lítið sem ekkert.

Skipverjar höfðu nýlokið við að taka trollið og siglt var á hægri ferð (4,5–5 hnútar) á annað veiðisvæði. Stefnan hafði verið sett fyrir vestan svokallaðan Jónshrygg en um kl. 21:00 tók skipið niðri á grynningum suður af Geirfuglaskeri. Skipstjórinn setti á fulla ferð afturábak og sigldi skipinu frá grynningunum.

Áhöfnin klæddist björgunarbúningum og athugað var hvort leki hefði komið að skipinu sem reyndist ekki vera. Skipinu var siglt til Vestmannaeyja og var komið þangað um kl. 23:50. Kafað var við skipið og fundust skemmdir á kili og á perustefni. Kafari taldi skipið sjófært þrátt fyrir þetta og hélt skipið aftur til veiða um kl. 01:30 um nóttina.

Að kröfu flokkunarfélags skipsins var það tekið á land til bráðabirgðaviðgerðar þann 26. september. Soðið var í rifu á milli kjalar og botns á um það bil 60 sentimetra kafla. Fullnaðarviðgerð var frestað fram í ágúst 2007.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri og vélstjóri höfðu skömmu áður verið að leita að útleiðslu sem var í ískastara skipsins en vélstjórinn var nýlega farinn niður;
- að skipstjórinn fór að ratsjálni og setti hana á minni skala þar sem honum fannst hann fá svo óskýra mynd. Reyndi hann að fínstilli hana en fékk ekki almennilegt endurvarp. Taldi hann að það væri greið leið norður eftir og velti þessu því ekki meira fyrir sér;
- að skipstjórinn taldi skipið hafa tekið niðri á grynningunum þegar það lenti í öldudal. Hann taldi að lítil ferð hafi orðið til þess að hægt var að bakka frá skerinu í stað þess að fara lengra upp á það;
- að skipstjórinn taldi að stefnan hefði verið nokkuð nærri r.v. 330° sem átti að vera milli Geirfuglaskers og Súlnaskers, sem hann hafi talið greiða leið;
- að á stýrimannsvaktinni um morguninn hafði allt plott farið út af ratsjálni eftir að straumrof hafði orðið. Við það hvarf ratsjármyndin og ratsjain varð óvirk. Þegar skipstjórinn kom upp fór hann inn í stjórnborð ratsjárinnar og sótti innbyggð kort á skjáinn sem sótti upplýsingar í GPS kerfið. Ratsjain gaf enga svörun án þess að skipstjórinn gerði sér grein fyrir því. Taldi hann það vera radarmynd með endurvörpum;
- að við skoðun á kortinu kom í ljós að kortið sýndi Geirfuglasker aðeins sem hvítan hring. Skipstjórinn kvaðst þess vegna hafa yfirsétt það því önnur kennileiti á kortinu virtust vera í lagi;
- að ein ratsjá var um borð. Hún var af gerðinni Furuno 2115 með innbyggðu viðmiðunarkorti (Furuno Coastline Data Card Iceland) ásamt plotter og tengd gírókompás auk GPS tækis. Aðvörunarkerfi var í ratsjálni en það var ekki notað;
- að innbyggða kortið er ekki viðurkennt sjókort og ekki er hægt að leiðrétta né uppfæra það;
- að viðgerðarmaður fyrir ratsjána var fenginn um borð. Hann slökkti á henni og endurræsti hana. Hann taldi orsök þess að ratsjain datt út hafa verið rafmagnsrofið. Hún reyndist í lagi eftir endurræsingunni;

- að um borð var MacSea siglingatölva með GPS og gírótengingum ásamt dýptarmæli. Bæði þessi tæki voru í gangi en voru ekki notuð við stjórn siglingarinnar;
- að kafari taldi ekki hættu hafa stafað af skemmdunum þar sem þær voru í báðum tilfellum á stöðum þar sem soðið hafði verið utan á byrðing skipsins og hann væri heill þar fyrir innan;
- að skipstjóri tilkynnti ekki atvikið hlutaðeigandi aðilum í samræmi við skyldur hans þar um fyrir en nokkrum dögum eftir atvikið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins voru mistök og vanþekking skipstjórnamanna á ratsjá skipsins sem og óaðgæsla skipstjóra við stjórn skipsins.

Nefndin átelur skipstjóra fyrir að hafa ekki tilkynnt atvikið strax til allra hlutaðeigandi aðila til að tryggja öryggi skips og áhafnar Skipstjóra þar jafnframt skylda til að tilkynna atvikið til rannsóknarnefndar sjóslysa.

Nr. 136 / 06 Ikkamiut GR og Serene

12. Slitna upp og stranda



Ikkamiut á strandstað © Hilmar Snorrason

Ikkamiut GR
Skipaskr.nr.
Smiðaður: Tomrefjord Noregi
1977
Stærð: 490 brl. 935 bt.
Mesta lengd: 49,65 m
Skráð lengd: 43,5 m
Breidd: 9,5 m Dýpt: 7,15 m
Vél: Alpha Diesel, 1320 kW,
1986
Fjöldi skipverja:



Serene kominn að bryggju © Hilmar Snorrason

Serene
Skipaskr.nr.
Smiðaður: Flekkefjord Noregi
1978
Stærð: 371 brl. bt.
Mesta lengd: 39,1 m
Skráð lengd: 34,68 m
Breidd: 7,62 m Dýpt: 3,92 m
Vél: 1096 kW
Fjöldi skipverja:

Gögn: RNS. Skýrslur hafnarinnar.

Málið afgreitt á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Pétri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 5. nóvember 2006 voru grænlenku skipin Ikkamiut GR og Serene í höfn í Hafnarfirði. Veður: VSV 20-29 m/s

Skipin lágu saman og voru utan á öðru skipi, Sonar, við Óseyrarbryggju. Milli kl. 08:00 og 09:00 um morguninn tók hafnarvörður eftir að festar Ikkamiut GR voru farnar að gefa sig að aftan vegna veðurs. Voru dráttarbatarnir Hamar og Þróttur kallaðir til. Áður en aðstoð barst slitnuðu festar Ikkamiut GR sem rak undan vindinum með Serene á síðunni inn á grunnsævi innan hafnarinnar. Dráttarbatarnir reyndu að stöðva skipin en við það bilaði önnur vél Hamars og Þróttur lenti undir bóg Ikkamiut GR með þeim afleiðingum að ljósamastur ásamt radarloftneti á þaki stýrishússins skemmdust. Ikkamiut GR strandaði um það bil 150 metra frá fjöruborði undan Fjörukráarbryggju en Serene flaut.

Hafnarstarfsmenn reyndu að draga skipið af strandstað en hættu við það og létu nægja að losa Serene utan af Ikkamiut GR og biðu eftir að það flæddi að. Serene var dregin að bryggju og fest tryggilega. Það var síðan um kl. 15:00 að dráttarbatnum Hamri, Þrótti og björgunarskipi björgunarsveitarinnar Fiskakletts tókst að draga Ikkamiut GR aftur á flot. Skipið var fært á legustað og var því lokið um kl. 15:25. Ekki er vitað um tjón á skipunum.

Hafnarstarfsmenn ásamt björgunarsveitarmönnum höfðu í nógu að snúast við að tryggja skip í höfninni vegna veðurs. Skemmdir urðu m.a. á Fagurey HU 9 þegar dráttarbatúr ýtti á hana þar sem hún lá yst þriggja skipa.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 142 / 06 Valdi SH 94

13. Strandar á Breiðafirði, leki



Valdi © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1927
Smíðaður: Garðabær 1988, stál
Stærð: 21,7 brl. 44 bt.
Mesta lengd: 16,85 m
Skráð lengd: 14,94 m
Breidd: 3,8 m Dýpt: 2,75 m
Vél: Cummins 258 kW, 1988
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgangið á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 17. nóvember 2006 var Valdi SH 94 á siglingu suður af Flatey á Breiðafirði. Veður: NNA 8-12 m/s, ágjöf og 7-8° frost.

Valdi SH fór úr höfn í Stykkishólmi um kl. 07:30 til að vitja um beitukóngsgildir austur af Flatey. Þegar báturinn var í Bjarneyjarflóa ákvað skipstjórinn að sigla um Kjallaskerjaröst og norður á Flateyjasund. Um kl. 09:20 strandaði báturinn á Kjallaskeri sem er um 3,2 sjómílar suður af Flatey.

Skipstjóri bakkaði af skerinu og við lekaleit kom í ljós leki að vélarúmi. Hann hafði samband við VSS (Vaktstöð siglinga) og óskaði eftir aðstoð en afturkallaði hana aftur skömmu seinna. Báturinn var siglt til Flateyjar en í ljós kom að dælar höfðu ekki alveg undan lekanum svo sjór safnaðist rólega í vélarúmið.

Viðgerðamenn fóru með Baldri seinna um daginn til Flateyjar til að þétta bátinn til bráðabirgða og eftir þá viðgerð var vélarúmið þurrast. Dælar höfðu eftir það vel undan lekanum og var báturinn siglt til Stykkishólms þar sem hann var tekinn upp.

Töluverðar skemmdir urðu á á bátinum. Ákomur á stefni, botni og á báðum síðum auk þess var um 10 sm rífa neðan til stjórnbórsmegin.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn var ókunnugur á svæðinu og hafði ekki farið þessa leið áður;
- á siglingunni kvaðst skipstjórinn hafa siglt á minnkaðri ferð eftir GPS siglingatölvu og ratsjá stillta á 1,5 sjómílna fjarlægð. Ekki var eldri ferilskráning í siglingatölvunni;
- að vegna ágjafar og frosts á leiðinni frá Stykkishólmi hafði ísing hlaðist á brúargluggana og byrgði útsýni. Tvær rúður voru búnar hitaþráðum en skipstjórinn mundi ekki hvort sá búnaður hafi verið notaður;
- að stjórn siglingarinnar var eftir siglingatölvu (Maxsea útgáfa 12) með undirliggjandi rafrænu MapMedia I (sjókort merkt nr. 44



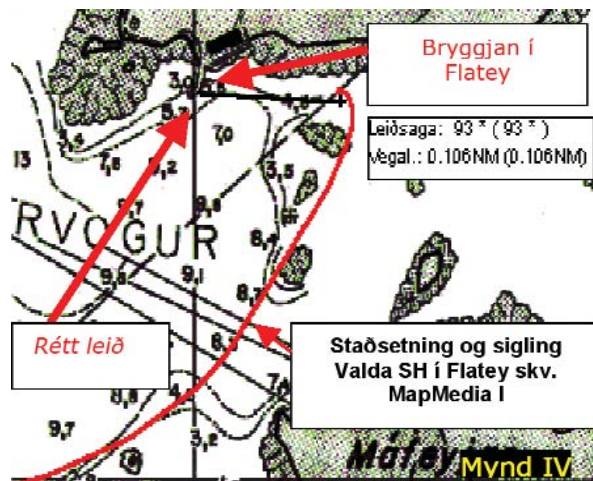
Norðurlíi kv. 1:50.000). Á mynd I. má sjá ferilsskráningu bátsins samkvæmt siglingatölvu. Samkvæmt henni var leið bátsins og staðsetning röng um 135 metra til norðausturs þegar hann strandaði. Á myndinni má sjá þær breytingar sem urðu á ferli bátsins við strandið. RNS lét setja ferilsskráninguna út í Cmap rafrænt kort (mynd II) og sést þar aðdragandi strandsins vel. Samkvæmt upplýsingum skipstjóra tók báturinn niðri og beygði snögglega til bakborða. Ákomur á bátum styðja þessar upplýsingar;

- að ratsjáin hafði ratsjársemi á styrishúsi sem var staðsettur þannig að gúmmíbjörgunarbátar byrgðu endurvörp hans verulega til beggja hliða (sjá mynd III). Í ljós kom að ratsjáin fékk



ekki endurvarp nema í um 60° geira fram fyrir bátinn eða um 30° í hvort borð. Mynd III sýnir vel að bátarnir ná einnig upp fyrir ratsjársemi. Eftir atvikið var tekin ákvörðun um að breyta þessu fyrirkomulagi;

- að önnur siglingatæki sem eru í brú: Tvö GPS staðsetningatæki (Magnawox MX100), Furuno ratsjá GPS32 tengd GPS og dýptarmælir (Koden). Skipstjóra var ekki kunnugt um hvort þessi tæki voru með aðvörunarbúnað;
- að fram kom að sjófarendur vanir þessu svæði eru kunnugir umræddri skekkju í MapMedia I rafræna Norðurlíakorti nr. 44 og Flateyjarkorti nr. 420. Á mynd IV sést vel



skekkja þess við Flatey. Þegar báturinn var kominn að bryggju í Flatey sýndi kortið staðsetningu hans 93 faðma til austurs.

- að rafrænu kortin sunnan fjarða og um Hvammsfjörð voru að sögn skipstjórans nákvæmari. Hann hafði gengið út frá því að það sama ætti við um þetta svæði;
- að samkvæmt upplýsingum frá sérfræðiaðilum eru MapMedia I rafrænu kortin nr. 44 og 420 frá fyrri hluta tíunda áratugarins og voru gerð með viðmiðun frá Reykjavík. Nýrri rafræn kort eins og t.d. Cmap hafa viðmiðun við Hjörsey þar sem umræddum skekkjum hefur að mestu leyti verið eytt.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er að skipstjóri tók ranga ákvörðun um val á siglingaleið. Hann sigldi skipinu ókunnugur um varhugavert svæði og treysti aðeins á tæki sem ekki er viðurkennt sem slíkt.

Nefndin gerir einnig alvarlegar athugasemdir við frágang á eins mikilvægum siglingabúnaði og ratsjársemi.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin minnir skipstjórnendur á að rafræn siglingakort eru ekki viðurkennd sem öruggur siglingabúnaður.

Nr. 143 / 06 Ársæll ÁR 66

14. Strandar við Sandgerði



Ársæll © Tilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1014
Smíðaður: Noregi, 1966
Stærð: 196,9 brl. 252,8 bt.
Mesta lengd: 34,64 m
Skráð lengd: 30,30 m
Breidd: 6,75 m Dýpt: 5,73 m
Vél: Stork Werkspoor 589 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 7

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni

ATVIKALÝSING:

Þann 17. nóvember 2006 var Ársæll ÁR 66 á leið til hafnar í Sandgerði. Veður: SSA 4-5 m/s.

Þegar Ársæll ÁR var kominn í um miðja rennuna í innsiglingunni strandaði báturinn um kl. 23:00 á stað, 64°02,451N og 022°43,992V. Skipverjar óskuðu eftir aðstoð björgunarsveita og tókst að bakka bátinum af strandstað um kl. 23:50 með aðstoð björgunarbáts. Ekki reyndust miklar skemmdir á Ársæli ÁR

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri kvaðst hafa siglt í innsiglingamerkjum en fannst hann verða of nálægt baujunni. Hann breytti stefnu aðeins til stjórnborða og skömmu seinna strandaði skipið;



Myndin sýnir siglingaleið og strandstað (Úr STK kerfi)

- að samkvæmt upplýsingum úr STK kerfi er ferill skipsins suðvestur úr innsiglingalínu og hafði verið það alla leiðina. Skipið strandaði vestan ysta stauris í rennunni (sjá mynd);
- að skipstjóri kvaðst hafa farið þessa sömu leið áður á skipi og sami siglingaferill væri enn í siglingatölvunni. Hann hafði þá verið á ferðinni á flóði en í þetta sinn var smástraumsfjara.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er að siglt var utan merkrar siglingaleiðar.

Nr. 145 / 06 Baddý SI 277

15. Tók niðri við Arnarstapa



Baddý © Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2545
Smíðaður: Sandgerði 2002, plast
Stærð: 13,1 brl. 14,8 bt.
Mesta lengd: 11,67 m
Skráð lengd: 11,67 m
Breidd: 3,51 m Dýpt: 1,54 m
Vél: Cummins 187 kW, 2002
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Péttri Ágústssyni
Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 18. nóvember 2006 var Baddý SI 277 á siglingu inn til hafnar á Arnarstapa. Veður: SA 20 m/s, mikil él og ekkert skyggni.

Baddý SI var að koma frá Siglufirði á leið til Sandgerðis. Vegna veðurs ákváðu skipverjar að leita vars í höfninni á Arnarstapa.

Skipstjórinn hafði ekki komið áður til hafnar á Arnarstapa og fengið leiðsögn hjá hafnarstjóra um að sigla vestan við Gölt og síðan grunnt með landinu.

Um kl. 19:08 þegar Baddý SI var skammt sunnan við Arnarstapa tók báturinn niðri á skeri (sjá feril-

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn hafði legið við bólfærin frá 10. ágúst 2006 eða í tæpa fjóra mánuði. Farið var tvisvar í mánuði um borð, festingar athugaðar og dælt úr bátnum. Ekki voru festingar skoðaðar neðansjávar á tímabilinu;
- að báturinn var festur með 35 mm vír með splæstum augum á endum. Augað sem fest var í botnfarg var með splæst auga með kós og slitnaði vírin við kósinn. Ekki var vitað um aldur vírsins;
- að dýpi á legustað var talið um 8-10 metrar og vírin milli báts og fargs var um 25-30 metra langur;
- að vírin var dreginn í gegnum akkeris-kluss og festur á polla framan á bátnum og síðan í farg í botni sem saman stóð af tveimur toghlerum. Hvor hlerinn var um 3,5 tonn að þyngd og festir saman með þremur 16-20 mm keðjum. Í miðju annars hlerans var 50 mm lás með segulnagla sem vírin var síðan festur í. Til að halda vírnum strekktum frá yfirborði að festingu í fargið voru notaðar flotkúlur;
- að samkvæmt mati þeirra sem gengu frá bátnum á legustað mátti rekja ástæðu þess að vírin slitnaði til veðurs og álags, rykkt hafi ákaft í hann með þeim afleiðingum að hann hafi gefið sig. Fram kom einnig að þeir hefðu ekki gert ráð fyrir að báturinn yrði svona lengi í legunni eins og raun bar vitni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að festingar bátsins hafi verið ófullnægjandi.

Nr. 161 / 06 Birta Dís ÍS 135

17. Skipverji slasast við fall, báturinn strandar



Birta Dís©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2394
Smíðaður: Hafnarfirði 2000, Plast
Stærð: 7,1 brl. 5,8 bt.
Mesta lengd: 9,47 m
Skráð lengd: 7,99 m
Breidd: 2,98 m Dýpt: 1,2 m
Vél: Yanmar, 275 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 9. desember 2006 var Birta Dís ÍS 135 á siglingu til Sandgerðis. Veður: S andvari.

Um kl. 04:00 þegar skipverjar höfðu lokið frágangi á þilfari eftir veiðar héldu þeir áleiðis til hafnar í Sandgerði með 3,5 tonna afla um borð. Skipstjórinn fór niður í lúkar og lagði sig en hinn tók við stjórn siglingarinnar. Skömmu áður en komið var að Hammarsundbauju ætlaði skipverjinn að ná sér í kaffi og stóð upp úr stól en féll og rak höfuðið í með þeim afleiðingum að hann missti meðvitund. Báturinn varð stjórnlaus og strandaði hann við Varphólma suður af höfninni í Sandgerði á stað, 64°01.98N og 22°43.50V kl. 06:38. Á kortinu sést ferilskráning Birtu Dísar ÍS úr STK kerfi og strandstað.

Skipstjórinn vaknaði við strandið og náði skipverjanum til meðvitundar auk þess sem hann óskaði eftir aðstoð. Strandið var tilkynnt til VSS (Vaktstöð siglinga) af björgunarsveitinni Sigurvon í Sandgerði sem hafði einnig kallað út bát og fór b/b Siggí Guðjóns á staðinn og aðstoðaði skipverja við að ná Birtu Dís ÍS á flot og dró hana til hafnar í Sandgerði.

Bátarnir voru komnir til hafnar kl. 07:18 og var Birta Dís ÍS tekin á land til skoðunar. Í ljós komu skemmdir á skrúfu og rispúr á botni bátsins. Skipverjanum varð ekki meint af en fékk lítilsháttar áverka á höfuðið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn kvaðst hafa fallið, rekið höfuðið í og misst meðvitund þegar hann hafi stigið niður í hált þrepið (bleyta) sem var um það bil 30 sm frá gólfi. Fram kom að ekki var hægt að komast

hjá því að stíga í þrepið þegar farið var úr stólum;

- að aðvörunarbúnaður var í ratsjá og dýptarmæli en ekki talin ástæða til að nota hann.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur menn til að nota sjálfsagðan öryggisbúnað sem er fyrir hendi um borð til að auka öryggi báts og áhafnar þegar einn maður er við stjórnvölinn.

Nr. 166 / 06 Wilson Muuga

18. Strandar við Hvalsnes

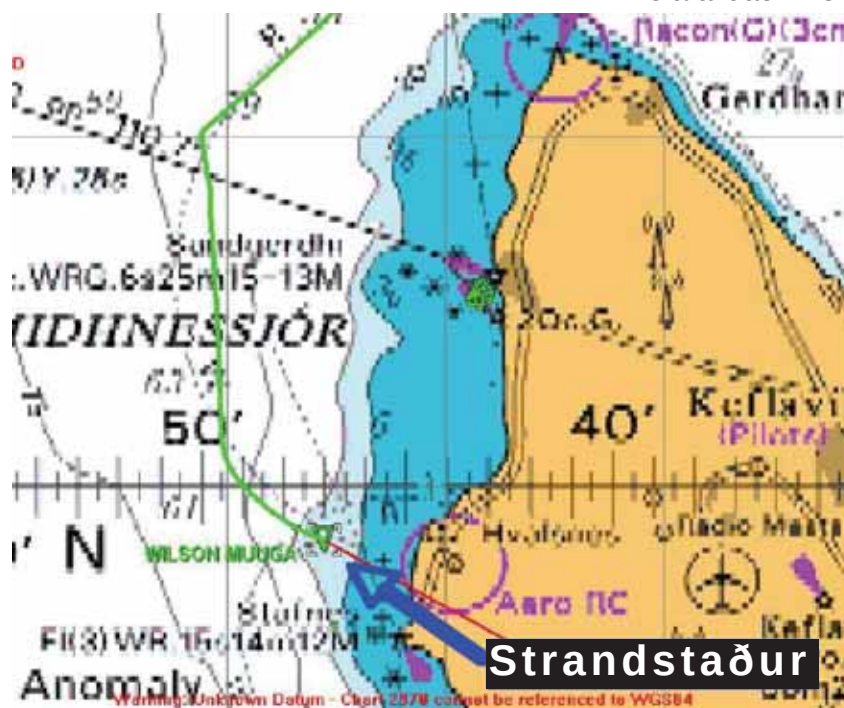


Wilson Muuga á strandstað ©Hilmar Snorrason

IMO 7341685
Skráður Kypur
Smíðaður: Bretlandi 1975
Stærð: 3658 GT
Mesta lengd: 102,5 m
Breidd: 15,5 m Dýpt: 7,64 m
Vél: Crossley 3310 kW, 1975
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni. Agnar Erlingsson tók ekki þátt í afgreiðslu málsins



Ferilskráning úr AIS kerfi af siglingu skipsins

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 19. desember 2006 var Wilson Muuga á siglingu frá Grundartanga á leið til Murmansk í Rússlandi. Djúprista aftan: 4,6 m. Veður: SV 15 m/s

Wilson Muuga losaði kvarts á Grundartanga daginn áður og var því lokið um kl. 23:40 um kvöldið. Skipið lagði úr höfn án farms um kl. 00:25 og var siglt út Hvalfjörð og fyrir Garðskaga. Þegar það var komið suður fyrir Garðskaga var rétt stefna sett á 175° áleiðis fyrir Reykjanes.

Þegar komið var nokkuð suður fyrir Sandgerði eða á stað, 63° 59.231N og 022°46.591 (samkvæmt AIS kerfi) beygði skipið sjálfkrafa og án aðvörunar til bakborða í átt að landi.

Wilson Muuga strandaði eftir að hafa siglt yfir grynnningar og tekið niðri um kl. 04:05 út af Hvalsnesi á stað, 63°59.135N og 022°45.208V. Samkvæmt AIS kerfi var rétt lokastefna 120° og hraði 13,6 hnútar þegar skipið strandaði. Við strandið kom leki að vélarúmi og

í alla botntanka nema stb. tank nr. 2.

Áhöfninni tókst að halda vélum í gangi og dæla sjó frá vélarúminu þannig að yfirborð hans hækkaði ekki.

BJÖRGUNARFERLI, FYRSTU AÐGERÐIR:

Kl. 04:22 Skipstjóri hafði samband við stjórnstöð LHG og lét vita um strandið. Hann lýsti ekki yfir neyðarástandi. Danska varðskipið Triton sem var á svæðinu var kallað til, varðskipið Ægir ræst út í Reykjavík og varðskipið Týr sem var við Vestmannaeyjar sent á strandstað.

Kl. 05:07 Svæðisstjórn björgunarsveita á svæði 2 kölluð út. Björgunarsveitarmenn og bátar sendir á staðinn.

Kl. 06:05 Umhverfisstofnun látin vita vegna hættu á olíumengun.

Kl. 06:20 Danska varskipið Triton komið á vettvang og sendi léttbát af stað en mótórar hans biluðu. Þyrlla skipsins biluð.

Kl. 06:27 Þyrllur LHG sendar á staðinn. Ákveðið að senda mann frá LHG og lögreglu um borð í skipið með þyrllu.

Kl. 06:57 Tilkynnt að átta skipverjar af léttbát frá varðskipinu Triton sé saknað. Þyrllur LHG sendar til leitar

Kl. 07:56 Þyrllur búnar að bjarga sjö skipverjum af Triton, einn fannst látinn.

Kl. 10:41 Þyrlla LHG fer með menn um borð í skipið til að kanna ástandið.

Kl. 12:27 Kölluð til tæki til vegagerðar að strandstað.

Kl. 12:41 Vegna versnandi veðurs og veðurútlits ákveðið að áhöfnin yfirgefi skipið með þyrllu LHG.

Kl. 14:48 Áhöfn Wilson Muuga komin í land.

ANNAÐ:

Sjópróf vegna strandsins voru haldin þann 22. desember í Héraðsdómi Reykjaness (mál nr. P-2/2006).

Um borð í skipinu voru um 120 tonn af svartolíu og 25 tonn af dieselolíu. Byrjað var að dæla olíunni úr skipinu þann 27. desember og var talið lokið en vegna olíublandaðs sjó í lestum skipsins þurfti að hefja dælingu aftur. Þessu verkefni var að fullu lokið þann 5. janúar 2007.

RANNSÓKN MÁLSINS:

19. desember kl. 12:37 fékk RNS símbréf frá MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING LEMESOS í Kýpur (fánaríki skipsins) þar sem tilkynnt var að sendur yrði sérstakur rannsóknaraðili til landsins frá þeim. Vísað var í kafla 4.11 og 7 í IMO code og Incident Resolution A. 849(20). Jafnframt var óskað eftir samstarfi ríkjanna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt framburði stýrimanns á vakt þá sýndi rafrænn stefnumælir fyrir gýrókompás rétta stefnu en sýndi ekki neina stefnubreytingu. Hann hefði ekki orðið var við neitt fyrr enn hann sá óvænt ljós framundan og allar aðgerðir til að breyta stefnu áður en skipið fór að taka niðri hefðu ekki borið árangur;
- að siglingatölva skipsins var skoðuð og staðfesti hún að um bilun hefði verið að ræða. Skipið breytti stefnu en gýrókompás var fastur;
- að stýrimaðurinn var einn á stjórnpalli. Hásetinn á vaktinni var að vinna við þrif í íbúðum;
- að ratsjárendurvarp frá Stafnesi er lélegt fyrir sjófarendur vegna láglendis og truflana frá grynningum. Fram kom hjá yfirmönnum skipsins að þeir hefðu verið að reyna að átta sig á staðsetningu skipsins eftir strandið í ratsjá. Á ljósmynd sem tekin var af radarnum er fjarlægðarhringur stilltur á 3 sml. sem frá strandstað sýndi fyrsta sterka endurvarpið í landi. Þeim var sýnt að þetta var flugbraut á Keflavíkurflugvelli.

NEFNDARÁLIT:

Þar sem rannsókn málsins er gerð af fánaríki skipsins mun nefndin ekki álykta um orsök strandsins. Ljóst er þó að um bilun var að ræða í gýrókompás og varðstaða ekki í samræmi við góða sjómennsku.

Nefndin telur það lán að skipið hafi strandað á fullri ferð og þar með hugsanlega komið í veg fyrir verri afleiðingar.

Hægt er að nálgast skýrslu fánaríkis skipsins á PDF formi á vef RNS undir númeri málsins og nefndaráli.

SKIP VÉLARVANA

Nr. 003 / 06 Siglunes SH 22

1. Vélarvana, dregið til hafnar



Siglunes © Hafsteinn Garðarsson

Skipaskr.nr. 1146
Smíðaður: Akranesi 1971, stál
Stærð: 102,9 brl. 186,9 bt.
Mesta lengd: 27,26 m
Skráð lengd: 24,62 m
Breidd: 6,6 m Dýpt: 5,53 m
Vél: MAN B&W, 732 kW,
1990
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS. Skýrsla Fjölvers.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 15. janúar 2006 var Siglunes SH 22 á siglingu um 4 sml NNA af Tösku á Snæfellsnesi. Veður: VSV 10-13 m/s.

Skipinu hafði verið siglt frá Grundarfirði þar sem nýir eigendur höfðu tekið við því. Eftir um það bil tveggja tíma siglingu stöðvaðist aðalvélin eftir nokkrar gangtruflanir. Skipstjóri óskaði aðstoðar björgunarskipisins Bjargar, sem kom og dró skipið til Ríðshafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar hleypt var undan daghyllinu kom í ljós að olían var vatnsblönduð og óhrein. Allar síur voru fullar af vatni og óhreinindum. Skilvindan hafði verið hreinsuð fyrir brottför en hafði stíflast;
- að skipið hafði legið við bryggju frá því í september. Það hafði verið kynt og vélin gangsett öðru hvoru að sögn umsjónarmanns þess;
- að vélin hafði verið látin ganga allan brottfarardaginn og á þeim tíma hafði eldri olía á daghylli verið eytt. Önnur olía hafði

verið skilin upp á hylkið og skilvindan verið látin ganga áfram;

- að síur voru ekki athugaðar áður en lagt var úr höfn;
- að fjórir birgðageymar voru í skipinu, tveir í hvorri síðu, í skut og í stefni. Frá þeim fór olía í gegnum skilvindu upp á daghylli og síðan um fínsíur inn á vél. Það voru engar grófsíur á olíulögninni;
- að þegar komið var í höfn var daghyllið þrifið og olía skilin á það úr skuttanki;
- að tekin voru sýni úr birgðageymum eftir að skipið kom til Reykjavíkur og sent til rannsóknarstofu Fjölvers ehf. Niðurstaðan sýndi að 5% vatn var í olíu og þar af var sjór 3,7%;
- að áfyllingastútur fyrir stjórnborðs síðutanka kom upp úr þilfari inn í lunningu aftan við brú. Hann virtist vera þéttur og í lagi;
- að ekki eru til upplýsingar um hvenær eldsneytisgeymar voru skoðaðir eða þrífir en ljóst að það hafði ekki verið gert síðastliðin tvö ár.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að vélin stöðvaðist var óhreint eldsneyti.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur menn til að gera ítarlega athugun á ástandi eldsneytis og eldsneytisgeyma áður en lagt er í ferð á skipi sem þeir þekkja lítið eða ekki til.

Nr. 011 / 06 Hrönn ÍS 303

2. Vélarvana, dregin til hafnar



Hrönn © Norðurevri ehf

Skipaskr.nr. 2049
Smíðaður: Töreboda Svíþjóð,
1989, Plast
Stærð: 5,8 brl. 9,4 bt.
Mesta lengd: 9,86 m
Skráð lengd: 9,62 m
Breidd: 3,28 m Dýpt: 1,2 m
Vél: Cummins, 187 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 31. janúar 2006 var Hrönn ÍS 303 á línu-veiðum um 12 sml. VNV af Gelti. Veður: Logn

Þegar verið var að draga síðustu línurnar sýndi aðvörðun í stjórnborði að rafmagnshleðsla væri ekki í lagi. Að loknum drætti stöðvaði skipstjórinn vélina til að huga að rafmagnshleðslunni en þegar setja átti vélina aftur í gang aftur var of lítill straumur til þess.

Skipstjóri hafði samband við nærstaddan bát, Gest Kristinsson ÍS 333, sem kom á staðinn og tók Hrönn ÍS í tog til hafnar á Suðureyri.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tvö rafgeymasett voru í vatnsheldum plastkössum eitt í hvorri síðu í vélarrúmi. Kassarnir voru lokaðir og áttu að vera þéttir samkvæmt reglum þar um. Í ljós kom þegar þeir voru opnaðir að sjór var í öðrum þeirra og hafði komist þangað þegar dropað hefði á súðina og lekið niður í kassann og safnast þar;
- að geymasettin höfðu verið samtengd með neyðarrofa og var búin að keyra rafkerfið þannig um ótiltekin tíma;
- að sjórinn hafði þannig eyðilagt geymana og síðan skemmt annan rafalinn fyrst og svo hinn;
- að þessi bilun fór framhjá skipverjum vegna samtengingar geymanna í gegnum neyðarrofann. Þegar síðari rafalinn bilaði og hleðslan féll var ekki lengur upp á neitt að hlaupa;
- að í ljós kom við skoðun að annar rafalinn var ónýtur og hinn bilaður;
- að spenna hafði verið á öðru geymasettinu svo öll tæki unnu eðlilega en eftir að vélin var stöðvuð var spenna ekki nægjanleg til að ræsa hana aftur;
- að það var mat umboðsaðila að rafdrifni ádreparinn hafi ekki stöðvað vélina fyrr en spennan var fallin niður undir 5 V. Það hefði verið aðgengilegt að aftengja ádreparann svo rafmagn hefði ekki haft áhrif á gang vélarinnar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var bilun í rafgeymum vegna sjósöfnunar í rafgeymakössum.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin bendir á að samkvæmt Norðurlanda-reglum er ekki heimilt að hafa drengöt á rafgeymakössum. Við þær útgerðaraðstæður sem íslenskir sjómenn búa við getur verið nauðsynlegt að hafa dren og beinir nefndin því til Siglingastofnunar að skoðaðar verði leiðir til að samhliða kröfunni um sýruheldni sé unnt að koma við dreni þannig að rafgeymar verði ekki fyrir skemmdum vegna sjósöfnunar í kössunum.

Nr. 018 / 06 Jón Steingrímsson RE 7

3. Fær veiðarfæri í skrófuna



Jón Steingrímsson © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 973
Smíðaður: Boizenburg býskalandi
1965, Stál
Stærð: 272,9 brl. 324,4 bt.
Mesta lengd: 40,9 m
Skráð lengd: 35,7 m
Breidd: 7,2 m Dýpt: 6,1 m
Vél: Mirreles Blackstone 846 kW,
1978
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli

ATVIKALÝSING:

Þann 7. febrúar 2006 var Jón Steingrímsson RE 7 á netaveiðum NA af Kolbeinsey. Veður: NNA 6-7 m/s og vaxandi vindur.

Þegar leggja átti netatrossu um kl. 10:30 fóru veiðarfærin í skrófuna og varð skipið vélarvana. Skipstjóri óttaðist að drekinn hefði farið í skrófuna þar sem heyrst hafði þannig hljóð frá henni. Hann óskaði eftir aðstoð við að skera úr henni en vegna veðurs var beðið með aðgerðir og látið reka. Skipið rak í suðurátt á 1,5 hnúta ferð. Björgunarskipið Sigurvein lagði af stað frá

Siglufirði um kl. 07:00 daginn eftir og kom að skipinu fimm tímum síðar á stað 66°57N 18°02V. Eftir að taug var komið á milli skipanna hélt Sigurvin með skipið til Siglufjarðar en þangað komu skipin um kl. 13:00.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að trossuna sem átti að leggja var nýbúið að draga og hékk drekinn á rúllunni meðan skipinu var snúið í lagningastefnu;
- að netin höfðu verið lögð niður á efra þilfari aftur á skut og átti að leggja þau út af stjórnbörðssíðu en sjertinn lá þaðan í drekan allt að 30 metrum framur;
- að enginn skipverji var á efraþilfari til að hafa eftirlit með sjertanum svo hann féll allur í sjóinn um leið og drekanum var sleppt. Þegar drekinn fór aftur með síðunni myndaðist bugt sem sogaðist inn í skrúfunu;
- að skipstjórinn lét loka öllum lúgum og hurðum þegar ljóst var að ekki yrði haldið áfram nema með aðstoð annars skips.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að ekki var höfð stjórn á sjertanum eftir að drekinn var látinn fara.

Nr. 078 / 06 Ólafur HF 200

4. Vélarvana á miðunum



Ólafur HF 200

Skipaskr.nr. 2605
Smíðaður: Hafnarfirði 2003,
Plast
Stærð: 10,5 brl. 14,5 bt.
Mesta lengd: 11,2 m
Skráð lengd: 11,18 m
Breidd: 3,75 m Dýpt: 1,48 m
Vél: Volvo Penta 334 kW,
2003
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Pétri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 24. júní 2006 var Ólafur HF 200 á línuveiðum um 85 sml. suður af Grindavík. Veður: ???

Vegna bilunar í tölvustýringu aðalvélar ákváðu skipverjarnir að stöðva hana og rjúfa straum að kerfinu til að endurstilla það. Þegar þeir ætluðu að gangsetja vélina aftur virkaði startarinn ekki þrátt fyrir næga spennu á rafgeymum. Haft var samband við nærstaddan bát, Fanney HU 83, sem tók bátinn í tog áleiðis til hafnar. Á leiðinni tókst skipverjunum að koma vélinni í gang og var bátnum siglt til Grindavíkur í fylgd björgunarbáts frá björgunarsveitinni Þorbirni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sjór vildi safnast aftast í kjalsogið á lengri leiðum og slettast upp á öxulinn sem dreifði rakanum um vélarúmið, þar á meðal startarann;
- að sjálfvirk lensidæla var fyrir framan vélina;
- að eftir atvikið var skipt um startara og sett varnarhlíf yfir hann.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var raki í startara.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn að koma í veg fyrir óæskilega sjósöfnun við öxul.

Nr. 082 / 06 Pétur Konn SH 36

5. Olíustífla og olíuleysi



Skipaskr.nr. 7165
Smíðaður: Póllandi 1989,
Plast
Stærð: 7,7 brl. 7,0 bt.
Mesta lengd: 8,99 m
Skráð lengd: 8,89 m
Breidd: 2,86 m Dýpt: 1,62 m
Vél: Lister 88 kW, 1994
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrasyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 28. júní 2006 var Pétur Konn SH 36 á siglingu af miðunun við Eldeyjaboða. Veður: ANA 6 m/s

Á siglingunni stöðvaðist vélín og lítil olía var eftir í olútanknum. Skipstjórinn komst ekki að olíusíum vegna afla á þilfari. Hann áleit að botnfall hefði gruggast upp í olútanknum sem myndu fljótlega stífla síurnar aftur og óskaði því eftir aðstoð að draga bátinn til hafnar í Sandgerði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um olíuleysi var að ræða og þurfti að lofttæma síuhúsið ásamt lögnum til að ræsa vélina;
- að við skoðun á olíu sem eftir var í tanknum kom í ljós að mikill skítur og sjór var í henni;
- að á brennsluolíukerfinu var Racor forsía. Við hreinsun á henni kom mikil leðja blönduð sjó úr síuhúsinu. Olútankurinn var ekki hreinsaður áður en ný olía var sett á hann;
- að fram kom hjá fagaðila að ítrekað komi fyrir að sjór sé í olútönkum og olíukerfi báta.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var olíuleysi.

Nefndin minnir skipstjórnarmenn á mikilvægi þess að olíukerfi véla séu vel hrein og næg brennslu-olía sé um borð til ferða bátanna..

Nr. 084 / 06 Gísli KÓ 10

6. Olíulaus og dreginn til hafnar



Gísli © Jón Sigmundsson

Skipaskr.nr. 1909
Smíðaður: Harstad Noregi,
1987, plast
Stærð: 9,9 brl. 11,0 bt.
Mesta lengd: 11,1 m
Skráð lengd: 11,05 m
Breidd: 3,43 m Dýpt: 1,58 m
Vél: Cummins 184 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 11. júlí 2006 var Gísli KÓ 10 að handfæraveiðum við Eldeyjarbanka. Veður SA 5 m/sek

Vél bátsins stöðvaðist og eftir að skipt hafði verið um olíusíur kom í ljós að það var olíulaust. Óskað var eftir aðstoð og var björgunarskipið Oddur V. Gíslason sent á staðinn og dró hann Gísli KÓ til hafnar í Sandgerði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að olútankurinn tekur um 600 ltr. en við brottför á hádegi deginum áður var tekin olía og dælt þar til tankurinn virtist fullur, um 300 ltr. (dælubyssa stöðvaðist);
- að olíueyðslumælir var um borð en hann var bilaður;
- að olíubrennsla vélarinnar er 40-50 ltr. / klst. miðað við fulla orku;
- að við komuna til hafnar var sett á olútankinn um 550-600 ltr.;
- að skipstjóri taldi sig ekki hafa misst út olíu í ferðinni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur skipstjórnarmenn til að huga vel að olíubirgðum þegar lagt er úr höfn.

Nr. 087 / 06 Eyjólfur Ólafsson GK 38

7. Bilun í olúkerfi, vélarvana

Skipaskr.nr. 2175
 Smíðaður: Hafnarfirði 1992,
 plast
 Stærð: 6,11 brl. 5,98 bt.
 Mesta lengd: 8,92 m
 Skráð lengd: 7,92 m
 Breidd: 3,08 m Dýpt: 1,4 m
 Vél: Cummins 1997, 187 kW
 Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 15. júlí 2006 var Eyjólfur Ólafsson GK 38 á siglingu út úr Hornvík. Veður: SSV 8-10 m/sek

Skipstjóri varð var við að olía sprautaðist út úr olíukælinum við gírinn. Hann stöðvaði vélina og hafði samband við strandstöð sem kallaði út aðstoð. Skipstjórinn fjarlægði kælinn og tengdi olíulögnina án hans. Vélina var gangsett, aðstoð afþökkuð og siglt á lítilli ferð inn til Norðurfjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að olíukælirinn var upprunalegur og fylgdi gír af gerðinni TwinDisc. Kælihúsið hafði sprungið á samsetningarsuðu;
- að um borð var til búnaður til að tengja lagnirnar saman og þoldi olían að vera án kælingar þegar keyrt var á minnkaðri ferð;
- að skipstjóri sagði að rek bátsins hafi verið meðfram landinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var galli í kælihúsi.

Nr. 095 / 06 Krókur SH 97

8. Vélarvana, dreginn til hafnar

Skipaskr.nr. 6166
 Smíðaður: Hafnarfirði 1980,
 plast
 Stærð: 5,2 brl. 5,4 bt.
 Mesta lengd: 8,5 m
 Skráð lengd: 8,4 m
 Breidd: 2,48 m Dýpt: 1,32 m
 Vél: Volvo Penta 119 kW, 2000
 Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 31. júlí 2006 var Krókur SH 97 um eina sjómílu norður af Rífi. Veður: NA 3-5 m/s.

Vegna olíuleysis stöðvaðist aðalvélin. Skipverjarnir voru með 20 ltr. brúsa af varaolúbirgðum um borð en tókst ekki að lofttæma til að setja vélina í gang aftur. Ákváðu skipverjar að óska eftir aðstoð og kom björgunarbáturinn Björg fljótlega til þeirra og dró Krók SH til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að olíumælir sýndi tóman tank en skipverjarnir töldu það ekki geta verið og álitu hann bilaðan;
- að vegna veltings áttu skipverjar í erfiðleikum með að lofttæma og ákváðu að kalla eftir aðstoð.

NEFNDARÁLIT:

Nefnin ályktar ekki í málinu.

Nr. 096 / 06 Papey

9. Vandræði með vélbúnað



Papey/Hilmari Snorrason

Skipaskr.nr. 2684
Smíðaður: Noregi 1962, stál
Stærð: 154,34 brl. 151,76 bt.
Mesta lengd: 30,87 m
Skráð lengd: 27,50 m
Breidd: 6,50 m Dýpt: 3,23 m
Vél: GRENA 398,53 KW, 1977
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasoni, Pétri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 1. ágúst 2006 var brunnbáturinn Papey á siglingu frá Djúpavogi til Grindavíkur. Veður: Hægviðri og gott skyggni.

Um kl. 04:45 þegar skipið átti um það bil 8 sjómílar eftir til hafnar í Grindavík stöðvaðist aðalvélin og ekki náðist að gangsetja hana. Óskað var eftir aðstoð og var björgunarskipið Oddur V Gíslason sent á móts við skipið.

Skipverjum tókst að gangsetja vélina en vegna óstöðugs gangs í henni var björgunarskipið fengið til að fylgja Papey til hafnar. Skipin voru komin í höfn í Grindavík um kl. 06:30.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um 2500 ltr. af olíu voru um borð;
- að fæðidæla fyrir eldsneyti virtist ekki ná að halda uppi þrýstingi þegar minnkaði á olíu-tanknum. Skipt var um slitfleti í dælunni;
- að þetta hafði gerst einu sinni áður. Þá hafði vélin verið nálægt því að kæfa á sér.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 100 / 06 Aalsmeergracht

10. Vélarvana á Reyðarfirði



Aalsmeergracht/J Reagan

IMO nr. 9044748
Smíðaður: 1992
Stærð: 7949 GT
Mesta lengd: 129,60 m
Breidd: 18,90 m
Vél: Wartsila 4950 kW, 1992
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasoni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 25. ágúst 2006 var hollenska flutninga-skipið Aalsmeergracht á siglingu út Reyðarfjörð. Veður: Logn, gott skyggni

Um kl. 21:30 varð skipið vélarvana rétt innan við Grímu á Reyðarfirði vegna bilunar og var kallað út björgunarskipið Hafbjörg frá Norðfirði. Lítið rek var á skipinu inn fjörðinn og akkeri var látið falla NV af Grímu þar sem unnið var að bráðabirgðarviðgerð.

Bráðabirgðarviðgerð var lokið að morgni 28. ágúst og sigldi skipið til Hafnarfjarðar til fullnaðar viðgerðar. Kom skipið þangað kl. 08:20 þann 30. ágúst.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að einn stimpill og stimpilstöng fóru í aðalvélinni. Skipið sigldi með einn af sex stimplum aftengdan og vélin keyrð á 50% afli til Hafnarfjarðar;
- að ekki var til taks dráttarbatúur á svæðinu. Hafnaryfirvöld eiga von á nýjum bát í mars 2007, sem hefur 26,7 tonna togkraft.
- að Vakstöð siglinga fékk tilkynningu um ástandið kl. 21:58. Strax var farið að grennslast fyrir um nægilega öflugt skip á

svæðinu til aðstoðar. Ekkert slíkt skip var fáanlegt, aðeins einn línubátur með 11 tonna togkraft auk lítillar trillu og björgunarskipið Hafbjörg;

- að í Vaktstöð siglinga fylgdist með reki skipsins með AIS eftirlitsbúnaði. Þegar skipið var statt um 0,7 sjómílur norð-vestur af Grímu, var skipstjóra ráðlagt að kasta akkeri;
- að meðaltali fer eitt flutningaskip á dag um Reyðarfjörð um þessar mundir og er reiknað með það verði annan hvern dag í framtíðinni. Auk þess koma stór áætlunarskip vikulega og olíuskip reglulega til Eskifjarðar. Skipin hafa verið að stærðinni 500-15.000 BT en búist er við að í framtíðinni geti stærð þeirra verði allt að 80.000 DWT;
- að fram kom að hafnaryfirvöldum yrði tilkynnt sérstaklega um ferðir stærri skipa þannig að þau gætu gert viðbótar ráðstafanir um dráttarskip.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að skipið varð vélarvana var að stimpill og stimpilstöng fóru í aðalvél.

Nefndin telur að ytri aðstæður s.s. veður ásamt staðsetningu þegar bilunin varð hafi gert það að verkum að ekki fór ver fyrir skipi og umhverfi.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin telur nauðsynlegt að í Reyðarfirði verði strax til staðar nægjanlega öflugur dráttarbátur til að geta aðstoðað öll þau skip sem eiga að hafa viðkomur á höfnum í firðinum.

Nr. 114 / 06 Siggí Bjartar ÍS 50

11. Vélarvana, dreginn í land



Siggí Bjartar © Högni Bergþórsson

Skipaskr.nr. 2547
Smíðaður: Hafnarfirði 2002, plast
Stærð: 10,8 brl. 12,3 bt.
Mesta lengd: 10,92 m
Skráð lengd: 10,47 m
Breidd: 3,62 m Dýpt: 1,4 m
Vél: Cummins 302 kW, 2002
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 11. desember 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyri.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 22. september 2006 var Siggí Bjartar ÍS 50 á siglingu frá Bolungarvík til Akranes. Veður: N 4-5 m/s, sjólítið

Þegar báturinn var út af Kópanesi stöðvaðist aðalvélín og ekki tókst að gangsetja hana aftur. Skipverjinn óskaði eftir aðstoð og var björgunarskipið Vörður II frá Patreksfirði sendur á staðinn til að draga Siggí Bjartar ÍS til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var olíulaus. Olíumælirinn stóð á sér og sýndi fullan olíugeymi;
- að nýlega hafði verið skipt um eigendur;
- að í ljós kom að viðnámið í mælinum hafði bilað.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 115 / 06 Guðmundur á Hópi GK 203

12. Vélarvana, dreginn til hafnar



Guðmundur á Hópi © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2664
Smíðaður: Hafnarfirði 2005, plast
Stærð: 12 brl. 14,9 bt.
Mesta lengd: 12,77 m
Skráð lengd: 11,38 m
Breidd: 3,72 m Dýpt: 1,41 m
Vél: Cummins 302 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 24. september 2006 var Guðmundur á Hópi GK 203 á línuveiðum á Húnaflóa. Veður: Hægviðri

Þegar báturinn var staddur um það bil 10 sjómílur vestur af Skagaströnd varð hann vélarvana þar sem gírin virkaði ekki. Skipverjar óskuðu eftir aðstoð og var björgunarskipið Húnbjörg sent til Guðmundar á Hópi GK til að draga hann til hafnar á Skagaströnd.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að flangs sem festi tvær vökvaðælur á gírhúsið hafði sprungið og olían á gírnum lekið út af honum. Sjálfvirk austurdæla hafði dælt olíunni út þannig að ekkert sást í kjalsogi við fyrstu athugun;
- að flangsinn var sérsmíðaður fyrir bátinn og við athugun kom í ljós að hann var misþykkur. Hann hafði verið smíðaður úr 19 mm stáli en á einum stað hafði hann verið renndur niður í 4 mm þykkt að ástæðulausu samkvæmt mati eiganda bátsins. Fram kom einnig hjá honum að hann teldi þetta hafa verið hönnunargalla frá framleiðanda vökvaðælanna sem hefði veikt flangsinn;
- að samkvæmt upplýsingum frá framleiðanda gírsins, sem er af gerðinni ZF 325IV, má hámarkslestun á aflúttak hans til vökvadælan vera 195Nm við 1000sn/mín. Umboðsaðili vökvadælanna hafði séð um að smíða tengingar fyrir þær við gírin. Samkvæmt upplýsingum frá honum þurftu vökvadæurnar 450Nm við 1000 sn/mín til að skila fullum afköstum. Samkvæmt þessu hafa vökvadæurnar reynt meira á tengibúnaðinn en hann var gefinn upp fyrir.

NEFNDARÁLIT:

Örsök þess að flangsinn gaf sig má rekja til þess að vökvadæurnar voru of stórar fyrir þetta aflúttak úr gírnum.

Nr. 123 / 06 Úlla SH 269

13. Vélarvana, dregin í land



Tíllat: Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2055
Smíðaður: Noregi 1990, plast
Stærð: 9,8 brl. 12,4 bt.
Mesta lengd: 10,67 m
Skráð lengd: 10,65 m
Breidd: 3,54 m Dýpt: 1,61 m
Vél: Caterpillar 141 kW, 1990
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 5. október 2006 var Úlla SH 269 á línuveiðum um 8 sjómílur NA af Rífi. Veður: NA 7 m/s og heiðskýrt.

Skipverjar voru búnir að draga 8 bala og skipstjóri ætlaði að kúpla að skrúfu en ekkert gerðist. Við athugun kom í ljós að skrúfuöxullinn hafði dregist aftur úr öxultenginu og óskaði skipstjórinn eftir aðstoð. B/b Björg frá Rífi fór til hans og dró hún Úllu SH til hafnar á Rífi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt niðurstöðu viðgerðaraðila höfðu gamlir hersluboltar verið notaðir síðast þegar öxultengið hafði verið sett saman. Gengjurnar í þeim voru mjög slitnar og virtust vera forskrúfaðar.

NEFNDARÁLIT:

Örsök atviksins má rekja til slæms frágangs á öxultengingu.

Nr. 124 / 06 Fanney RE 31

14. Vélarvana, dregin í land



Fanney RE Sigurður Marinósson

Skipaskr.nr. 1053
Smíðaður: Stykkishólmi 1967, eik
Stærð: 36,6 brl. 29 bt.
Mesta lengd: 18,33 m
Skráð lengd: 16,57 m
Breidd: 4,61 m Dýpt: 2,29 m
Vél: Caterpillar 239 kW, 1983
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Pétri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 5. október 2006 var Fanney RE 31 á siglingu frá Patreksfirði til Stykkishólms. Veður: NA 10-12 m/s

Skipverjar höfðu tilkynnt brottför frá Patreksfirði kl. 11:29 til VSS (Vaktstöð siglinga) og voru þá beðnir um að láta vita af sér kl. 15:00. Þegar Fanney RE var komin inn á Breiðafjörð kom upp bilun í rafkerfi og reykt lagði frá rafmagnstöflu. Skipverjum tókst að gera við bilunina og halda ferðinni áfram.

Kl. 16:37 hafði VSS ekkert heyrt frá bátum og allar tilraunir til að ná sambandi við hann gengu ekki. Flugvél LHG, TF-SYN sem var á eftirlitsflugi út af Reykjanesi, var fengin til að leita Fanneyjar RE og kom hún að bátum kl. 17:55. Þá náðist samband við skipverja sem sögðu allt vera í lagi um borð nema að vegna bilunar í rafkerfi væri siglt á minnkaðri ferð.

Þar sem ekki heyrðist í fjarskiptabúnaði Fanneyjar RE í landi auk ástands á vélbúnaði var ákveðið hjá VSS að kalla út björgunarbátinn Björgu frá Rífi til að fara á móts við bátinn og vera í fylgd með honum til Stykkishólms.

Um kl 20:00 þegar Björg kom á þann stað sem bátarnir áttu að mætast sást ekkert til Fanneyjar RE. Björg fann Fanney RE vélarvana og um kl. 20:48 var hún komin með bátinn í tog til Ólafsvíkur. Bátarnir voru komnir í höfn um kl. 01:15 um nóttina.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að 24 volta rafkerfi er í skipinu en í ljós kom að rafallinn var að hlaða með 38 volta spennu og myndaði yfirálag á rafkerfið. Reimarnar við rafalinn gáfu sig tvívegis og rafmagnstaflan yfirhitnaði;
- að báturinn hafði ekki gilt haffæriskírteini. Hann hafði legið óhreyfður um tíma í höfn;
- að báturinn var ekki mannaður í samræmi við reglur þar um;
- að báturinn var á leið í slipp í Stykkishólmi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var bilun í búnaði við rafal.

Nr. 125 / 06 Úlla SH 269

15. Vélarvana



Úlla SH Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2055
Smíðaður: Noregi 1990, plast
Stærð: 9,8 brl. 12,4 bt.
Mesta lengd: 10,67 m
Skráð lengd: 10,65 m
Breidd: 3,54 m Dýpt: 1,61 m
Vél: Caterpillar 141 kW, 1990
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Pétri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 15. október 2006 var Úlla SH 269 á leið út frá Ólafsvík. Veður: NA 12 m/s og léttskýjað.

Þegar báturinn var kominn um það bil tvær sjómílur út á víkina stöðvaðist aðalvélin. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og fór björgunarbáturinn Björg frá Rífi til hans. Þegar Björg kom að

bátum var vélin í Úllu SH komin í gang og var henni fylgt til hafnar í Ólafsvík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fyrir ferðina hafði olútankurinn og lagnir verið hreinsaðar. Í ljós kom að gleymst hafði að hreinsa loka við forsíuna og reyndist hann stíflaður af óhreinindum;
- að við hreinsunina á olútanknum komu í ljós mikil óhreinindi (örverugróður) í honum sem talið var að hefðu myndast vegna langrar legu bátsins með olíu á tanknum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 130 / 06 Draupnir EA 21

16. Vélarvana, dreginn í land



Draupnir EA 21/Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2346
Smíðaður: Hafnarfirði 1999,
plast
Stærð: 7,5 brl. 8,1 bt.
Mesta lengd: 9,46 m
Skráð lengd: 9,42 m
Breidd: 2,95 m Dýpt: 1,15 m
Vél: Yanmar 257kW, 1999
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 20. október 2006 var Draupnir EA 21 á siglingu út af Siglunesi. Veður: NA 10-14 m/s. Báturinn varð vélarvana og rak fyrst með ströndinni en síðar á 1,5 hnúta ferð að landi. Um kl. 15:29 sendi skipverjinn út hjálparbeiðni á VHF rás 16 og fóru Jonni SI 86 ásamt björgunarskipinu Sigurvin frá Siglufirði. Skipstjóri Draupnis EA reyndi að setja út akkeri með rúmlega 100 faðma taug á 30 faðma dýpi en það náði ekki haldi.

Skipverjum á Jonna SI tókst að koma taug í

Draupnir EA þegar hann átti mjög stutt eftir í að reka á land. Jonni SI dró Draupnir EA til Siglufjarðar og voru bátarnir komnir til hafnar um kl. 17:10.

Einn skipverja á Jonna SI féll og ökklabrotnaði á leiðinni til Draupnis EA.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gírinn hafði snuðað þrátt fyrir að næg olía væri á honum en þrýstingur var fallinn;
- að ekki tókst að finna orsök bilunarinnar og var ákveðið að skipta um gír í bátnum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar er ókunn.

Nr. 131 / 06 Kári SH 78

17. Vélarvana, dreginn í land



Kári SH 78/Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2589
Smíðaður: Reykjavík 2003,
plast
Stærð: 5,9 brl. 9,3 bt.
Mesta lengd: 10,01 m
Skráð lengd: 9,99 m
Breidd: 3,01 m Dýpt: 1,14 m
Vél: Volvo Penta TAMC 74C
EDC 247 kW, 2003
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 22. október 2006 var Kári SH 78 á línuveiðum á Breiðafirði. Veður: NA 11-14 m/s.

Báturinn varð vélarvana og um kl. 17:55 óskaði skipverjinn eftir aðstoð. Gullfari HF 290 var nálægur og tók Kára SH í tog áleiðis til hafnar á Rífi en b/b Björg fór á móti bátunum og tók við drættinum. Bátarnir voru komnir í höfn kl. 18:42.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um var að ræða olústíflu;
- að ekki var mikið um óhreinindi í olútanknum og ekki sjór í olíunni, þó oft hafi þurft að tappa sjó undan forsiunni. Tankurinn var hrein-saður ásamt olíulögnum en gangtruflanir héldu áfram. Við skoðun á grófsíuhúsi komu í ljós tægjur úr fljótandi pakkningarefni í skiljuhúsinu sem höfðu áhrif á virkni þess. Grófsían er af gerðinni Racor FG 900 og fullnægði vel olíu-flæði til vélarinnar;
- að pakkningarefnið (fljótandi) er hitapolið og olíuhelt sílikon. Fram kom að ekki væri næg-
janleg þétting af gúmmípakkingunni einni og þörf fyrir fljótandi þéttingarefni. Þéttingarefnið þarf sérstaka meðhöndlun og frágang til að það virki eins og ætlast er til án þess að það valdi skaða;
- að olútankurinn, sem er botntankur (plast) undir lestinni er með skoðunarop í tanktopp-num undir lestarlúgunni. Skoðunaropið er lokað með álloki og var þétt með gúmmí-pakkingu og fljótandi pakkningarefni. Lokið er skrúfað niður með boltum (snittuðum) í ca 5 mm stálhring sem mótaður er í plast inn í tank-topppinn. Ofan á lokinu er trefjaplastmotta til varnar og þéttingar. Vegna utanaðkomandi ániðslu var lokið orðið bogið niður auk þess sem mottan var orðin slitin og götött. Talið er að sjór hafi náð að leka í tankinn vegna þessa;
- að ekki er vitað til þess að skoðunarop hafi verið opnuð á tanknum síðan báturinn var smíðaður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök olústíflunnar var sú að hlífðarmotta var orðin léleg, állok á skoðunaropi á olútanknum hafði laskast og þéttiefni fallið niður í hann. Nefndin telur að tíður sjór í olíu gefi sterkar vís-bendingar um leka og hvetur stjórnendur til að kanna það til hlítar ef þeir verða þess varir.

Nr. 140 / 06 Wilke

18. Vélarbilun, missir farm



Wilke Marie-Anne 2005

IMO 9100164
Smíðaður: Hollandi 1994, stál
Stærð: 2901 BT
Mesta lengd: 91,2 m
Breidd: 13 m Dýpt:
Vél: MAK 6M453 2200 kW,
1994
Fjöldi skipverja: 8

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 14. nóvember 2006 var Wilke á siglingu SA af landinu á leið til Reyðarfjarðar frá Immingham. Veður: NA 30-35 m/s, ölduhæð 7-9 metrar.

Um nóttina lenti skipið í vandræðum vegna gangtruflana í aðalvél og til öryggis óskaði skipstjórinn eftir að björgunaraðilar yrðu hafðir í viðbragðsstöðu. Tvær þýrlur frá LHG voru sendar til Hornafjarðar en skipverjum tókst að gangsetja vélina á ný.

Þann 15. nóvember var skipið statt undan Skarðsfjöru og hafði siglt undan veðri um það bil 220 sjómílur af leið. Daginn eftir kom varðskipið Týr til Wilke og fóru varðskipsmenn um borð til aðstoðar við siglinguna áfram. Týr fylgdi síðan skipinu til hafnar á Reyðarfirði og voru skipin komin þangað um kl. 18:30 þann 17. nóvember. Meðan skipið rak vélavana fór 40 feta gámafleti fyrir borð og pá brotnaði rekkverk á um fjögurra metra kafla stjórnborðsmegin.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að aðalvélin hafði farið á yfirsnúning og stöð-vast þegar skrúfan fór upp úr sjó í veðrinu.

Hún hafði verið keyrð á 600 snúningum á mínútu en farið yfir 700 snúninga þegar það gerðist. Þetta gerðist tvisvar sinnum og lagðist skipið þá flatt fyrir;

- að sögn skipstjórans var haldinn hraði um 1-1,5 hnútar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

- að báturinn var búinn handhægum dreka með nælontaug.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 162 / 06 Nafnlaus skemmtibátur

19. Vélarbilun, dreginn til hafnar

*Skipaskr.nr. óskráður
Smíðaður: Noregi 1986, plast
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd: 5,30 m
Skráð lengd:
Breidd: Dýpt:
Vél: Chrysler 50 kW
Fjöldi skipverja: 2*

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 3. desember 2006 var Shetland plastbátur með utanborðsvél á siglingu á Stakksfirði. Veður: Hægviðri

Þegar formaður sló af vélinni stöðvaðist hún óvænt og fór ekki í gang aftur. Hann setti út dreka til að stöðva rek, hringdi í 112 og óskaði eftir aðstoð við að komast til hafnar. Skömmu seinna koma Gunnar Hámundarson GK 357 og dró bátinn inn að Grófarhöfn. Björgunarsveitarbátur tók þar við og hjálpaði honum að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bilun varð í fæðidælu eldsneytis til blöndungs;
- að skipverjar voru klæddir björgunarvestum;
- að ekki var annar björgunarbúnaður um borð;
- að skipverjar voru með GSM síma;

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT

Nr. 012 / 06 Álftin ÍS 553

1. Skipverji slasast á öxl



Álftin © Útgerð 2002

Skipaskr.nr. 2162
Smíðaður: Hveragerði 1992, plast
Stærð: 6,9 brl. 5,7 bt.
Mesta lengd: 8,61 m
Skráð lengd: 7,95 m
Breidd: 2,9 m Dýpt: 1,51 m
Vél: Yanmar 139 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 30. mars 2005 var Álftin ÍS 553 á netaveiðum undir Stigahlíð. Veður: SV 2–3 m/s.

Skipverjar voru að draga rauðmaganet og hafði gamall togvír komið upp með seinni drekanum. Til að losa hann ætlaði skipverji að hagræða bátnum og kúplaði inn en annar hélt um netið. Þegar kúplað var inn snerti skrúfan sjertann og kipptist netið út án þess að skipverjinn næði að sleppa því. Hann dróst upp á borð og lenti með vinstri hendi inn í afdráttarvalsinn á spilinu. Þegar greipin var komin í gegn náði hann að sleppa netinu. Slasaði fann til verulegs sársauka í öxl og seinna kom í ljós að sin hafði slitnað og kvarnast úr beini í vinstri öxl.

Í sama mund og skipverjinn kúplaði frá aftur var drekin kominn í skrúfunu og vélin stöðvaðist. Eftir að náðist úr skrúfunni var siglt á hægri ferð til lands þar sem báturinn var tekinn upp þar sem komu í ljós verulegar skemmdir á skrúfu- og öxulbúnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjar ætluðu að ná vírnum af flauginni

með því að hvolfa drekanum og eftir að hafa fest tóg í hnakka hans var sjertanum slakað út aftur;

- að sögn skipverja var mikill innstraumur þegar þeir voru að reyna að losa vírinn;
- að skipverjinn sem kúplaði inn og setti á ferð áfram gleymdi því að sértinn var úti og við þetta lenti tógið í skrúfunni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var ótímabær notkun á vél.

Nr. 019 / 06 Gestur Kristinsson ÍS 333

2. Skipverji slasast við fall um opna lúgu



Gestur Kristinsson © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2631
Smíðaður: Akranesi 2004, plast
Stærð: 11,4 brl. 14,6 bt.
Mesta lengd: 10,98 m
Skráð lengd: 10,96 m
Breidd: 3,91 m Dýpt: 1,63 m
Vél: Yanmar 314 kW, 2004
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Dagbók skipsins. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 26. janúar 2006 var Gestur Kristinsson ÍS 333 á línuveiðum um 10 sjómílur NV af Straumnesi. Veður: SV 5 m/sek

Skipverji stóð við blóðgunarkassann og ætlaði að fara að blóðga fisk og láta hann falla niður um lúguop niður í lest. Hann snéri sér við en steig þá ofan í lúguopið með þeim afleiðingum að hann féll með andlitið á grind með línuböllum stjórnborðsmegin við opið og skarst illa. Báturinn var þegar siglt til hafnar þar sem slasaða var komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að niðurfelldur karmur er um lúguopið (box-alok) og það var því nær slétt við þilfarið. Eftir slysið var smíðaður laus stútur sem var festur ofan á lúgukarminn þegar lúgan er opin;
- að á annan metra er niður á lestargólf undir lúguopinu;
- að lítilsháttar veltingur var á bátnum en slasaði taldi það ekki hafa orsakað óhappið;
- að eigendurnir voru nýbúnir að fá bátinn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að slasaði gætti ekki að sér í slæmri vinnuáðstöðu.

Nefndin fagnar því að endurbætur hafa verið gerðar til að auka öryggi skipverja.

Nr. 137 / 06 Ísbjörg ÍS 69

3. Maður fyrir borð, ásigling



Ísbjörg ÍS 69 á höfðum Hinningsdóttur

Skipaskr.nr. 2151
Smíðaður: Hafnarfirði 1991,
Plast
Stærð: 6,1 brl. 5,8 bt.
Mesta lengd: 8,8 m
Skráð lengd: 7,79 m
Breidd: 3,08 m Dýpt: 1,54 m
Vél: Cummins 187 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgangið á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 6. nóvember 2006 var Ísbjörg ÍS 69 á línuveiðum um 5 sjómílur vestur af Deild. Veður: NA 6 m/s, myrkur og mikill sjór.

Skipverjarnir höfðu lokið við að leggja átta bala og komið að því að leggja milliból. Skipstjórinn var í stýrishúsinu og hinn skipverjinn aftur á þilfari. Hann ætlaði að kasta út færinu þegar bugt slóst undir krökur sem voru í bakka sem hékk á rekkverkinu stjórnborðsmegin á skut, við hliðina á

línu rennunni. Hann kallaði til skipstjórans um að stöðva sem hann og gerði. Skipverjinn ætlaði að taka á færinu og hallaði sér með lærin á rekkverkið, sem gaf sig með þeim afleiðingum að hann féll fyrir borð.

Skipstjórinn leit aftur eftir bátnum og sá þá að skipverjinn var horfinn. Fór hann þegar út og sá þá endurskin af sjófátnaði skipverjans í sjónum um 100 metra fyrir aftan bátinn. Bakkaði hann bátinn um að skipverjanum og gat náð honum um borð. Hann sigldi til hafnar í Bolungarvík og varð skipverjanum ekki meint af volkinu.

Þegar Ísbjörg ÍS var að koma til hafnar virkaði stjórnbúnaður bátsins ekki og ákvað skipstjórinn að sigla honum á bryggjuna til að stöðva hann. Við ásiglinguna brotnaði upphækkun á hvalbaknum um það bil einn meter aftur og um hálftan meter niður á stefnið auk fleiri skemmda.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hæð rekkverksins bar við ofanverð læri skipverjans, um það bil 70 cm;
- að kassinn með krökunum taldist vera um það bil 30 kg;
- að festingarnar á rekkverkinu sem gaf sig drógust úr að innanverðu og stykki með þeim brotnaði úr að utanverðu. Festingarnar voru boltaðar í plasti án þess að plata væri á móti inn í byrðingnum;
- að skipverjinn var klæddur sjófátnaði þ.e. regn yfirhöfn og buxum;
- að fram kom hjá skipverjunum að mögulegt og raunhæft væri að vera með líflínu við ýmis störf á þilfari;
- að ástæða þess að stjórnbúnaður virkaði ekki var að leki hafði komið að lögn í vökvakerfi (frostlögur) stjórnbúnaðar. Lögnin var úr plasti og hafði verið sett í bátinn um sumarið. Hún hafði legið við vélina og náð að nuddast í sundur með tímanum vegna titrings.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að rekkverkið gaf sig og maðurinn féll sjóinn var yfirhleðsla á því sem og ófullnægjandi frágangur á festingum þess.

Orsök þess að stjórnbúnaður bilaði var að vökvaferfið við hann tæmdist vegna leka á lögn sem rekja má til slæms frágangs á henni.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur alla smábátasjómenn til að taka upp þá öryggisreglu að nota alltaf líflínu við störf á þilfari þegar því verður komið við.

hélt sér með báðum höndum þegar báturinn fór fram af báru. Hann kvaðst hafa orðið eftir í loftinu og gólfið svo komið á mótí honum þegar hann var á niðurleið. Lenti skipverjinn illa með fyrrgreindum afleiðingum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 146 / 06 Jonni SI 86

4. Skipverji slasast á fæti



Jonni Þótilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2599
Smíðaður: Reykjavík 2003, plast
Stærð: 11,4 brl. 15 bt.
Mesta lengd: 11,6 m
Skráð lengd: 11,58 m
Breidd: 3,6 m Dýpt: 1,44 m
Vél: Volvo Penta 334 kW, 2004
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 20. október 2006 var Jonni SI 86 á leið út frá Siglufirði. Veður: NNA 10-14 m/s, talsverður sjór.

Jonni SI var á leiðinni til aðstoðar við Draupni EA 21 (mál nr. 13006) sem var vélarvana og í hættu fyrir utan Siglunes. Báturinn var á töluverðri ferð og þegar komið var út á fjörðinn fór hann að stampa mikið. Einn skipverja, sem stóð á leiðinni, missti fótanna með þeim afleiðingum að hann fótbrotnaði á vinstri fæti ofan við ökkla.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að keyrt hafði verið á fullri ferð út fjörðinn en slegið af niður í 11 til 12 hnúta þegar komið var út fyrir Siglunes;
- að skipverjinn var í stýrishúsinu á milli stóla og

SLYS Á NETA- SKEL- OG LÍNU- BÁTUM

Nr. 004 / 06 Gullhólmi SH 201

1. Skipverji slasast við vinnu í lest



Gullhólmi Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 0264
Smíðaður: Noregi 1964, stál
Stærð: 331,1 brl. 471,2 bt.
Mesta lengd: 49 m
Skráð lengd: 44,4 m
Breidd: 7,5 m Dýpt: 6,26 m
Vél: Caterpillar 1038 kW, 1986
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 2. janúar 2006 var Gullhólmi SH 201 við bryggju í Stykkishólmi.

Skipverjar voru að undirbúa veiðiferð og voru tveir þeirra að taka á móti beitusíld á brettum í beitlestinni. Brettin voru hífð með stroffum sem voru þræddar undir þau. Bretti hafði verið sett ofan á tvö tóm bretti á lestargólfinu og þegar búið var að húkka öðrum enda stroffanna af króknum átti að hífa þær lausar. Í þetta sinn valt brettið fram og lenti á öðrum skipverjanum sem átti enga undankomuleið. Hann varð undir síldarpökkunum og brettið lenti ofan á vinstri rist hans. Hinn skipverjinn stóð einnig framan við brettið en í skoti til hliðar og slapp.

Slasaða var komið á sjúkrahús og reyndist hann tagnaður og marinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að á brettinu voru 60 pakkningar af beitusíld, samtals 900 kg;
- að skipverji var á lúgu og sagði til við hífingu- na en skipverji í lest taldi að boðleið til

- spilmanns hafi verið löng;
- að stroffurnar voru þræddar inn í brettið og út fyrir miðklossann á því beggja vegna svo þær rynnu ekki saman;
- að skipverjarnir losuðu stroffurnar úr króknum sem voru þeirra megin á brettinu og drógu þær ekki út úr því sjálfir heldur var gilsinn látinn draga þær lausar.
- að slasaði taldi að stroffa hefði náð að festast í brettinu vegna skemmda á því.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins voru röng vinnubrögð.

ÁBENDING:

Nefndin telur að við þessar aðstæður eigi skipverjar að draga stroffur undan brettum í stað þess að láta gilsa draga þær lausar.

Nr. 006 / 06 Hrungnir GK 50

2. Skipverji slasast við fall



Hrungnir Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 0237
Smíðaður: Noregi 1964, stál
Stærð: 189,5 brl. 318,8 bt.
Mesta lengd: 39,28 m
Skráð lengd: 37,54 m
Breidd: 7,0 m Dýpt: 6,1 m
Vél: Wärtsilä 736 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 23. nóvember 2005 var Hrungnir GK 50 á línuveiðum á Austfjarðarmiðum. Veður: SV 15 m/s, töluverður veltingur.

Verið var að leggja línuna. Var skipverji að færa til línurekka þegar hann rann til á þilfarinu og lenti með hnakkann á öðrum rekka auk þess sem rekkinn sem hann var að færa til skall á enni hans.

Skipverjinn virtist jafna sig og hélt áfram störfum fram að vaktaskiptum sem voru innan klukkutíma frá atvikinu.

Eftir nokkurra tíma svefn vaknaði skipverjinn með krampa og eymsli í höfði auk verkja í fótum. Hann tilkynnti skipstjóra um slysið og ástandið. Skipstjórinn hafði þegar samband við lækni og í samráði við hann var siglt með slasaða til Neskaupstaðar. Eftir skoðun þar var hann fluttur með sjúkraflugi til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að slasaði hafði losað festingar á fullum línurekka, sem hélt 12 línustokkum, rann hann til á þilfarinu og náði ekki að festa rekkann áður en hann skall á enni hans;
- að mikill veltingur var á skipinu og þilförin voru mjög hál af grút sem smitaðist af feitri beitunni;
- að slasaði taldi sig hafa verið vel búinn til fótanna „enda í þessum appelsínugulu stígvélum með stömu bláu sólunum“;
- að sögn skipstjóra var venjan að tveir skipverjar væru við færslu rekkanna á lagningunni og búið að fjarlægja tóma rekkann sem slasaði lenti á.
- að sögn slasaða var allur gangur á þessu en vanur maður sjái auðveldlega um færsluna einn;
- að sögn slasaða var hann ekki búinn að fjarlægja tóma rekkann vegna þess að hann taldi sig vera búa sér í haginn með færslu fulla rekkans;
- að slasaði var ekki með öryggishjál en hjálmur var ekki notaður á þilfarinu þar sem engar hífinger færur fram;
- að eftir slysið var þilfarið að mestum hluta hálfuvarið með sandmálun.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að þilfarið var hált og ekki hálfuvarið. Auk þess telur nefndin það vanmat slasaða að vera einn við þetta verk við þessar aðstæður.

Nefndin fagnar því að þilfarið hafi verið hálfuvarið til að auka öryggi skipverja.

Nr. 016 / 06 Hvanney SF 51

3. Skipverji slasast við fall



Hvanney/Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2403
Smíðaður: Kína 2001, stál
Stærð: 246,2 brl. 357,4 bt.
Mesta lengd: 28,91 m
Skráð lengd: 26,6 m
Breidd: 9 m Dýpt: 6,65 m
Vél: Caterpillar 738 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni og Júlíusi Skúlasyri.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 12. nóvember 2005 var Hvanney SF 51 á netaveiðum út af SA ströndinni. Veður: N 8-10 m/s, léttskýjað.

Verið var að draga netin og einn skipverji þurfti að lagfæra riðilinn inn á netaniðurleggjarann sem var í rúmlega tveggja metra hæð. Við það rann hann til á þilfarinu og til að forðast fall greip hann í netið en missti afl í vinstri hendi og fann til mikils sársauka.

Slasaði leitaði til læknis þegar hann kom í land og reyndist hann illa tagnaður á fingri.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þilfarið er slétt stál og ekki hálfuvarið. Gömul sandmáling hafði máðst af og ekki verið endurnýjuð;
- að slasaði taldi sig hafa verið vel búinn til fótanna og stígvélin ekki sleip. Hann þurfti að lyfta sér upp á tábergið þar sem hátt var upp í niðurleggjarann. Var hann að kasta netinu yfir og var kominn með það hálfa leið yfir bogann þegar hann rann til og missti jafnvægið;

- að netaniðurleggjarinn er í um 210 til 220 sm hæð frá þilfari;
- að aðgerðarplássið er fyrir framan netasvæðið þar sem úrgangur fer um en slasaði taldi sig ekki hafa stigið á neitt þess háttar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 028 / 06 Sjöfn EA 142

4. Skipverji slasast á netaveiðum



Skipaskr.nr. 1028
Smíðaður: Þýskalandi 1967, stál
Stærð: 253,8 brl. 383 bt.
Mesta lengd: 39,46 m
Skráð lengd: 36,8 m
Breidd: 7,2 m Dýpt: 6,1 m
Vél: Caterpillar 626 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 10

Sjöfn © Þorgeir Baldursson

Gögn: Lögregluskýrslur. Myndir, dagbók skips. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 14. febrúar 2006 var Sjöfn EA 142 á netaveiðum í Flákakantinum á Breiðafjarðarmiðum. Veður: A 18-23 m/s.

Skipverjar voru að draga síðustu netatrossuna. Einn þeirra var á rúllunni og var að koma blýteininum undir flotteininn í dráttarskífuna. Hann hafði snúið upp á teinana til þess og fylgdi þeim eftir að vindunni. Þegar skipverjinn ætlaði að sleppa festist gúmmívettlingur hans í netagarninu og dróst hönd hans undir teininn og í skífuna. Annar skipverji náði að stöðva spilið með neyðar-rofa við rúllu og hendin losnaði.

Ákveðið var að klára að draga netin og sigla til lands með slasaða. Við læknisskoðun kom í ljós að hann hafði handarbrotnað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var að koma í veg fyrir að flotteininn lenti undir blýteininum sem er nauðsynlegt að sé innstur í dráttarskífunni vegna styrkleika hans við netadráttinn. Skipverjinn var vanur þessum störfum. Við þessi störf þurftu menn að fylgja netinu alveg að skífunni á netaspilinu; að neyðarstöðvunarbúnaður var á þremur stöðum, öryggissveif við spilið, undir borði við rúllu og í brú. Skipstjóri hafði aðeins yfirsýn niður á rúlluna en ekki á netaspilið;
- að hinn slasaði sagði að öryggissveifin væri þannig staðsett að hún kæmi í veg fyrir að menn fari inn á skífuna standi þeir fyrir aftan hana. Hann hafi hins vegar ávallt farið fyrir framan öryggissveifina til að komast að blýteininum þegar flotteininn fari inn fyrir blýteininn;
- að þar sem skipverjinn hafði staðið gat hann stöðvað spilið með því að setja lærið í neyðarrofann en hann hafði farið frá þeim stað;
- að neyðarstöðvunarbúnaðurinn um borð var í samræmi við reglur um „Öryggisbúnað við línu- og netaspil“ fyrir þessa stærð skipa frá 16. júní 1978 og í lagi;
- að skipstjóra fannst að dráttarhraði hafi verið of mikill en slasaði sagði hann hafa verið eðlilegan.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óvarkárni hins slasaða.

Nr. 030 / 06 Hinni ÞH 70

5. Skipverji slasast á netaveiðum



Skipaskr.nr. 1547
Smíðaður: Hafnarfirði 1979,
Eik
Stærð: 24,3 brl. 22 bt.
Mesta lengd: 15,77 m
Skráð lengd: 14,68 m
Breidd: 4,26 m Dýpt: 1,93 m
Vél: Cummins 224 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 2

Hinni © Óskar Þór Halldórsson

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 3. mars 2006 var Hinni ÞH 70 á netaveiðum á Skjálfandaflóa. Veður: Hægviðri.

Veifarfarin fóru í skrúfunu og voru skipverjar að reyna losa þau með því að hífa í netateinana og slíta netariðilinn úr henni með netaspilinu. Við það skall netarúllan inn á netaborðið og lenti á hægri hönd annars skipverjans með þeim afleiðingum að hann úlniðsbrotnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að drekinn hafði komið upp í næst síðasta netinu, bugt úr því lagst aftur með síðunni og farið í skrúfunu. Þegar verið var að ná drekanum, ásamt flækjunni með honum, inn á stjórnborðspilfarið hafði netagarn lagst yfir aftara splitti rúllunnar og náð að draga það úr án þess að skipverjar veittu því athygli;
- að fremra splittið á rúllunni hafði ekki verið notað lengi og hún því laus eftir að aftara splittið var farið úr. Eftir slysið var ákveðið að bæði splittin yrðu notuð framvegis.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var ófullnægjandi frágangur á netarúllunni.

Nefndin bendir á að ávallt eigi að nota allan öryggisbúnað sem ætlaður er til að tryggja öryggi skipverja.

Nr. 122 / 06 Þórir SF 77

6. Skipverji slasast á handlegg á netaveiðum



Wírið Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 0091
Smíðaður: Noregi 1956, stál
Stærð: 198,81 brl. 306 bt.
Mesta lengd: 37,77 m
Skráð lengd: 34,27 m
Breidd: 7,11 m Dýpt: 5,90 m
Vél: Caterpillar 671 kW, 1985
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 17. febrúar 2006 var Þórir SF 77 á netaveiðum út af Ingólfshöfða. Veður: NA 15 m/s.

Skipverji var að greiða fisk úr neti við netaborð og kasta aftur fyrir sig upp í aðgerðarkassa þegar hann rak olnbogann í burðarstöð. Slasaði fór til læknis þegar komið var til hafnar og reyndist hann hafa meiðst illa á handlegg.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að burðarstöðir eru beggja megin við netaborðið og um það bil 60 sm frá því. Þær standa báðar þétt við aðgerðarkassanna. Hliðar aðgerðarkassanna eru uppstilltar fjalir og hæðin breytileg. Í þetta skipti var hæðin í brjóst hæð slasaða;
- að slasaði taldi að fiskurinn sem hann hélt á hafi verið um 8 kg;
- að slasaði stóð stjórnborðsmegin við netaborðið og nokkuð framar en stöðin. Hann taldi hana hafa verið um það bil 30 sm frá honum;
- að aðgerðarkassinn er með botni sem er hærri en þilfarið og gerðir úr stúfjölum. Af þeim sökum er mis hátt upp í hann, eftir því hvað mikið er komið í hann;

- að komið var nokkuð mikið í kassann þannig að slasaði þurfti að henda hátt upp fyrir sig og taldi hann að það hefði verið meðvirkandi þáttur í slysinu;
- að fram kom að menn hefðu verið að lenda í þessu þó afleiðingar hafi ekki verið eins slæmar;
- að eftir atvikið voru stoðirnar málaðar í áberandi lit.

Nefndarálit:

Orsök slyssins var óvarkárni slasaða.

Nr. 154 / 06 Tjaldanes GK 525

7. Skipverji slasast á fingri



Tjaldanes GK 525

Skipaskr.nr. 0124
Smíðaður: Noregi 1962, stál
Stærð: 180,85 brl. 239,67 bt.
Mesta lengd: 33,12 m
Skráð lengd: 29,52 m
Breidd: 6,70 m Dýpt: 5,55 m
Vél: GRENA 552 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 7

Gögn: Lögregluskýrsla Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 31. mars 2006 var Tjaldanes GK 525 á netaveiðum suður af Krísuvíkurbjargi. Veður: NA 8 m/s, léttskýjað og dálítill sjór.

Skipverjar voru að draga netin og var einn þeirra á rúllunni auk þess sem hann stjórnaði drættinum. Hann greip í flotteininn fyrir utan borðstokkinn til að taka af honum snúning en þá strekktist á honum og vinstri hendi skipverjans festist á milli teinanna með þeim afleiðingum að hann dróst inn að rúllunni.

Hann náði að slíta sig lausan úr vettlingnum á

sama tíma og skipstjórinn stöðvaði spilið með neyðarstöðvun í brú. Skipverjinn marðist illa á fingri.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnun á spilinu var við borðið á milli lunningar og spils. Neyðarstöðvun var í sveif upp úr borðinu sem slasaði náði ekki til auk neyðarstöðvunarbúnaðar í brú.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óvarkárni skipverjans.

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM

Nr. 035 / 06 Aðalsteinn Jónsson SU 11

1. Skipverji slasast á hendi



Aðalsteinn Jónsson © Hilmar Snorrason

Skipaskr. nr. 2699
Smíðaður: Noregi 2001
Stærð: 1677,06 brl. 3129,03 bt.
Mesta lengd: 77,40 m
Skráð lengd: 70,18 m
Breidd: 14,50 m Dýpt: 9,90 m
Vél: WARTSILA 5520 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 20

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 15. febrúar 2006 var Aðalsteinn Jónsson SU 11 á nótaveiðum við Vestmannaeyjar. Veður: Hægviðri.

Skipverjar voru hálfnaðir að draga nótina. Einn þeirra var við stjórn kraftblakkarinnar, taka snurpuhringi jafnóðum af snurpuvírnum og hengja þá upp í hanafótinn. Hann tók eftir því að einn hringurinn hafði ekki lokast og fór því aftur að kraftblökkinni til að loka honum. Við það að loka hringnum klemmdist litlifingur vinstri handar í honum og festist þar. Hann náði ekki til stjórn-tækjanna og dróst því höndin inn í kraftblökkina og festist undir nótinni. Hann kallaði til félaga sinna sem náðu að stöðva blökkina og slaka henni til að losa hendina. Nótin var tekin um borð og siglt til hafnar í Vestmannaeyjum.

Slasaði fékk aðhlynningu og í ljós kom að hann hafði misst fremsta köggul litlafingursins. Við læknisskoðun kom í ljós að höndin hafði nær slitnað af við úlnlið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn vék frá stjórn-tækjum kraft-blakkarinnar án þess að stöðva hana eða tryggja stjórnun annarra á henni;
- að nauðsynlegt var að loka snurpuhringnum svo að hann færi ekki með nótinni vegna annarrar slysa-hættu;
- að neyðarstöðvunarhnappur fyrir kraftblökkina er í brú. Góð yfirsýn er þaðan á blökkina en skipstjórinn var í miðri brú skipsins og sá því ekki það sem fram fór;
- að slasaði var búinn fjarskiptabúnaði við skipstjóra og aðra skipverja sem hann notaði ekki. Fram kom að ekki var mikill hávaði á vinnu-svæðinu og samskipti milli manna því auðveld;
- að slasaði kallaði ekki strax á hjálp heldur reyndi í fyrstu að losa sig sjálfur;
- að kraftblökkinn var stillt á mesta dráttarhraða sem er um 20 sm. á sek. (205 fm nót er dregin á 30 mínútum);
- að ekki voru sérstakar reglur um viðveru við stjórn-tæki blakkarinnar;
- að slasaði var mjög vanur nótaveiðum en ekki á þessu skipi þar sem það var nýtt. Á þessu skipi var notað annað og eldra verklag við snurpuhringina en notað er á nótaskipum í dag. Eftir slysið var settur upp búnaður til samræmis við það sem víðast er notað og breytir flutningsleið snurpuhringjanna.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var sú að skipverjinn fór með hendurnar í veiðarfæri á ferð án þess að gera viðeigandi ráðstafanir til að tryggja öryggi sitt s.s. að stöðva kraftblökkina eða manna stjórnborðið.

Nr. 036 / 06 Gullberg VE 292

2. Skipverji slasast á höfði



Gullberg © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2363
Smíðaður: Danmörku 1988, stál
Stærð: 699,5 brl. 1085 bt.
Mesta lengd: 54 m
Skráð lengd: 47,49 m
Breidd: 11 m Dýpt: 6,6 m
Vél: Wartsila 1988, 2250 kW
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgangið á fundi 25. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 12. febrúar 2006 var Gullberg VE 292 á nótaveiðum út af Skaftárósum. Veður: A 14 m/s, veltingur.

Skipverjar voru að taka nótina um borð og koma henni fyrir í nótakassanum. Þegar pokinn var að koma var hífingin stöðvuð og aðvörun um það komið til skipverjana í kassanum. Þegar hífingin hófst aftur féll pokinn óvænt úr milliblökkinni og niður í kassann og vegna veltings slóst hann í fallinu til stjórnbörða og í höfuð eins skipverjans.

Skipverjinn missti meðvitund um stund og þegar komið var í land daginn eftir kom í ljós við læknis-skoðun að hljóðhimna í öðru eyra hafði rifnað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnandi hífingarinnar taldi að slaki hafi myndast á nótakassinu milli kraftblakkarinnar og milliblakkarinnar og þess vegna hefði pokinn fallið niður um svæði sem ekki var reiknað með. Hann taldi einnig að skipverjinn hefði ekki vikið nægjanlega frá;
- að slasaði taldi að misskilningur hefði verið á milli stjórnenda niðurlaggjarans og kraftblakkarinnar. Vegna veðurs og veltings hafði mikil loðna verið eftir í pokanum, endinn á honum farið yfir milliblökkina og fallið inn í nótakassann;
- að sögn skipverja hafði fyrirkomulagi nótakassans verið breytt frá því að vera tvískiptur í einn óskiptan kassa. Í eldra fyrirkomulaginu voru menn öruggir á milli kassanna en eftir breytingu var það ekki þannig. Menn voru sammála um að ekki hafði verið tekið tillit til þessara breytinga varðandi öryggi skipverja;
- að slasaði var með öryggishjálmi en ekki af þeirri gerð hlífði eyranu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að öryggi skipverja var ekki tryggt við breyttar aðstæður.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að gera áhættugreiningu í samræmi við reglur um öryggi og hollustuhætti þegar breytingar eru gerðar á búnaði og / eða starfsumhverfi.

Nr. 092 / 06 Jóna Eðvalds SF 200

3. Skipverji slasast á fæti



Jóna Eðvalds/Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1809
Smíðaður: Noregi 1987, stál
Stærð: 820,8 brl. 1221,4 bt.
Mesta lengd: 57,6 m
Skráð lengd: 50,59 m
Breidd: 12,5 m Dýpt: 7,73 m
Vél: Bergen Diesel 1987,
2208 kW
Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Slysaskýrsla frá útgerð. Gögn RNS

Afgreitt á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 22. júní 2006 var Jóna Eðvalds SF-200 á síldarveiðum með hringnót á Héraðsflóadýpi. Veður: Hægviðri og sjólaust.

Skipverji var við vinnu á millipilfari þegar hann fékk þungan snurpulás á rist vinstri fótar. Hann bólгнаði mikið og daginn eftir var siglt til hafnar á Neskaupsstað þar sem í ljós kom að ristin hafði þríbrotnað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var ekki í öryggisskóm. Hann hafði farið niður á millipilfarið til að finna snurpulása og var einungis í inniskóm;
- að snurpulásinn var um það bil 25 kg og hafði staðið upp á fiskikari sem skipverjinn var að leita í.

NEFNDARÁLIT:

Málið hefur verið skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsóknar.

Nr. 127 / 06 Aðalsteinn Jónsson SU 11

4. Slys af völdum efna



Aðalsteinn Jónsson © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2699
Smíðaður: Noregi 2001
Stærð: 1677,06 brl. 3129,03 bt.
Mesta lengd: 77,40 m
Skráð lengd: 70,18 m
Breidd: 14,50 m Dýpt: 9,90 m
Vél: WARTSILA 5520 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 20

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 19. október 2006 var Aðalsteinn Jónsson SU 11 á Reyðarfirði. Veður: Hægviðri.

Skipið fór um morguninn úr höfn á Eskifirði og út á fjörðinn vegna þrifa eftir löndun. Tveir skipverjar voru niðri í eina tanknum sem eftir var að þrifa og voru að sópa saman grút og öðrum sora til að hægt yrði að soga það upp með Vacum-dælu. Til að auðvelda sögið óskuðu þeir eftir við skipstjóra að fá sjó í lestina. Skipstjórinn dældi þá sjó í gegnum botnloka og inn í lestina. Vélstjóri hafði þá hafið framleiðslu á Ozon (O3) inn á þetta kerfi án þess að skipstjórinn hefði vitneskju um það. Dældist því Ozon (O3) mettaður sjór inn í lestina til skipverjanna.

Fljótlega fóru báðir skipverjarnir að finna fyrir líkamlegum óþægindum s.s. andnauð ásamt slappleika. Þeir áttuðu sig á að eitthvað óeðlilegt var að gerast og ákváðu því að fara upp úr lestinni. Til þess þurftu þeir að fara upp lóðréttan stiga (11,5 metra) og áttu þeir í erfiðleikum með það, sérstaklega sá sem síðar fór.

Þegar upp var komið fóru þeir í stakkageymslu til að jafna sig en þegar þangað var komið lá öðrum skipverjanum við yfirliði og fór þá hinn upp í brú og tilkynnti skipstjóra ástandið. Skipstjórinn áttaði sig ekki í fyrstu hvað hafði gerst en skömmu síðar kom vélstjórinn og sagði honum að hann hefði sett Ozon (O3) kerfið í gang. Áttaði skipstjórinn sig á því hvað hafði gerst og sigldi skipinu strax til hafnar. Skipverjunum var gefið súrefni, haft samband við lækni og þegar skipið kom að bryggju 15 mínútum seinna var sjúkrabíll mættur á bryggjuna og flutti mennina tvo á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélstjórinn hafði sett Ozon (O3) kerfið í gang án þess að láta skipstjóra vita strax af því. Hann kvaðst hafa verið á leiðinni aftur í vél til að dæla inn í lestina sem skipverjarnir voru að vinna í en hann tafðist á leiðinni;
- að hann var með talstöð en notaði hana ekki til að tilkynna skipstjóra að hann hefði hafið Ozonframleiðslu;
- að skipverjarnir töldu sig hafa verið í um það bil 10 mínútur í lestinni eftir að sjónum með gasinu var veitt í hana. Ekki er vitað um styrk þess þann tíma;
- að skipverjarnir vissu ekki um hvaða áhrif Ozon (O3) efnið gat haft við innöndun. Annar þeirra, sem hafði verið lengur á skipinu, þekkti lyktina af því. Hann hafði fundið lyktina í lestinni áður en hann varð slappur en taldi það hættulaust. Hinn hafði einungis verið eina ferð um borð í skipinu og hafði heldur ekki neina vitneskju um áhrif efnisins;
- að samkvæmt upplýsingum er Ozon (O3) ertandi lofttegund sem hefur áhrif á augu, munn og öndunarveg. Efnið getur myndar bjúg í lungun sem hefur þær afleiðingar að þau ná ekki upp súrefni og þar af leiðandi orðið óstarfhæf. Þegar áhrifin frá efninu eru farin að virka gerist þetta mjög hratt og afleiðingarnar eru þær að fólk verður mjög slappt og hefur jafnvel ekki orku til að koma sér undan. Talið er að 50 ppm (part pr. milljón) leiði til dauða ef fólk er í þeim styrk í um 30 mínútur;
- að Ozon (O3) er notað um borð í mörgum

fiskiskipum til sóttreinsunnar á lestarrýmum. Efnið er mjög skilvirkt á bakteríur og er umhverfisvænt þar sem það breytist á sköm-mum tíma aftur í súrefni. Ozon er framleitt með því að einangra súrefni (O₂) úr andrúmsloftinu. Þegar Ozon (O₃) efnið er framleitt sýgur lëktor það inn á hringrásakerfi sjólagna;

- að Ozon (O₃) framleiðslutækið er af gerðinni Wedeco GSO 50 sem getur framleitt 400 g / klst. af efninu. Tækið, sem er staðsett í klefa fram í bakka skipsins, notar súrefni (O₂) til framleiðslunnar og framleiðir efnið jafnóðum. Á tækið hefur verið komið fyrir gasskynjara og á skjá má lesa styrk gass í umhverfinu ef það læki út en skynjarinn er tengdur við öryggiskerfi í vélarúmi;
- að ekki voru neinar aðvörunarmerkingar við kerfið né sérstakar verklagsreglur um notkun þess;
- að tvö sjálfstæð sjókerfi eru í skipinu. Skipstjórinn hefði getað notað annað sjókerfi til dælingar inn í lestina hefði hann haft vitneskju um að Ozon framleiðsla væri komin í gang;
- að um borð í skipinu eru til tvennskonar efnamælar, annar til að mæla koldíóxíð og hinn hlutfall súrefnis. Ekki var mælir um borð til að mæla Ozon (O₃) lofttegund. Fram kom að til væri fjölnotamælir um borð en ekki var ljóst hvað hann gat mælt og hafði því ekki verið í notkun;
- að til eru skynjarar sem aðvara um Ozon (O₃) í andrúmslofti við 0,5 ppm;
- að umræða hafði verið um borð um að skipverjar notuðu öryggisbelti í háum stigum lestanna en það hafði ekki verið framkvæmt. Eftir slysið voru reglur settar þar um;
- að eftir slysið var settur um borð handhægur búnaður (flóttagrímur). Fram kom sá misskilningur hjá skipverjum að hugsanlega mætti nota þennan búnað til að fara inn í rými til að bjarga fólki en hann er ekki ætlaður til þess;
- að sögn skipverja varð atvikið til þess að áhöfnin fór yfir tildrög slyssins, úrbætur á verk-lagi og rétta meðhöndlun efnisins;
- að skipverjinn sem lengur var í lestinni átti í

öndunarerfiðleikum allt þar til hann kom í sjúkrabílinn og settur hafði verið upp æðarleggur með steralyfjum. Í ljós kom að öndunin hjá honum var ekki nema 75% af meðaltali og að súrefnisinnihald blóðs var orðið mjög lágt. Víku seinna var öndunin komin í 95-100%.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins eru mistök við notkun á eiturefni.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin telur mjög brýnt að ófrávíkjanlegar verklagsreglur séu settar um borð í skipum um alla meðhöndlum á hættulegum efnum. Leiðbeinandi merkingar um notkun og réttum viðbrögðum verði settar upp á viðeigandi stöðum.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands (verkefnastjórn í áætlun í öryggismálum sjómanna) taki saman og gefi út leiðbeinandi fræðsluefni (sérrit / bækling) yfir hættuleg efni sem algeng eru um borð í skipum.

Þá leggur nefndin til að þegar verði hafist handa við að endurskoða innihald lyfjakista skipa með tilliti til viðbragða gegn hættulegum efnum sem notuð eru um borð í skipum.

SLYS Á TOGVEIÐISKIPUM

Nr. 005 / 06 *Baldvin Njálsson GK 400*

1. Skipverji slasast við fall



Baldvin Njálsson © Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 2182
Smíðaður: *Vigo Spáni* 1990,
stál
Stærð: 598 brl. 1199 bt.
Mesta lengd: 51,45
Skráð lengd: 45,84
Breidd: 11,9 m Dýpt: 7,23 m
Vél: Wärtsilä 2200 kW, 1991
Fjöldi skipverja: 26

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 1. september 2005 var Baldvin Njálsson GK 400 að togveiðum í Víkurál. Veður: NA 18-20 m/s.

Skipverjar höfðu lokið við að losa afla úr trollinu og voru að undirbúa að láta það fara aftur. Einn skipverji var að leiða aumingjann aftur eftir þilfarinu til að lása honum í bakstroffuna. Þegar hann kom aftur undir skutrennuloku féll hann með þeim afleiðingum að hann slasaðist á hægri hendi við að bera hana fyrir sig.

Haft var samband við lækni og var það mat að-ila að ekki væri ástæða til að sigla með slasaða í land. Nokkru síðar var finger hans settur í spelku og vegna óþæginda var honum falin léttari störf það sem eftir var ferðarinnar.

Slasaði leitaði læknis þegar skipið kom til hafnar um það bil þremur vikum síðar. Þá var talið að ekki væri hægt að laga áverka hans þar sem of langur tími væri liðinn frá slysinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist hafa skriplað á skötu (tinda-bikkju) sem hann tók ekki eftir á þilfarinu og fallið við það;

- að slasaði segir að endanleg hreinsun á þilfarinu fari ekki fram fyrir en eftir að hlerarnir eru farnir. Það gangi fyrir að koma trollinu í sjó;
- að fylgst var með slasaða og í samráði við lækni var ekki talin ástæða til að fara með hann í land. Að sögn yfirmanna gerði slasaði einnig lítið úr ástandi sínu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 007 / 06 *Hákon EA 148*

2. Skipverji slasast þegar keðja slæst til



Hákon EA 148 © Hlynur Ársællsson

Skipaskr.nr. 2407
Smíðaður: Stál, *Talacahuano Chile*, 2001
Stærð: 1553,6 brl. 3003 bt.
Mesta lengd: 76,2 m
Skráð lengd: 65,95 m
Breidd: 14,4 m Dýpt: 9,6 m
Vél: MaK, 5400 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 24

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 4. desember 2005 var Hákon EA 148 að síldveiðum með flotvörpu á Héraðsflóadýpi. Veður: NA 5 m/sek.

Lokið var dælingu aflans úr pokanum og voru skipverjar að forfæra hann aftur á skut með neta-niðurleggjara. Einn skipverja stjórnaði leggjaranum með fjarstýringu og stóð hann á efsta þilfari aftur á skut og fylgdist með pokanum falla niður í nótaskúffuna. Hann vissi ekki fyrir en keðja í poka-endanum slóst í vinstri handlegg hans.

Slasaði var aðstoðaður inn í stakkageymslu og eftir skoðun var skipstjóra gerð grein fyrir áverkum. Siglt var með slasaða til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tveggja metra löng og 13 mm langhlekkja keðjan er til að festa pokann utan um flangs á dælustútnum og fylgir hún alltaf pokanum. Í lausa enda keðjunnar átti að hnýta stroffu með „karabínulás“ og honum húkkað í netið til að festa hana svo hún sláist ekki meðan á færslu stendur;
- að ekki var ljóst hvort gleymst hefði að festa keðjuna í netið eða hvort netið hefði slitnað. Ekki fundust við skoðun slitnir möskvar;
- að hinn slasaði átti að sjá um að festa keðjuna;
- að slasaði sagði allan gang á því hvernig keðjan væri fest. Hún væri bara dregin í gegnum netið og sett á hana „kattmella“. Hann var ekki viss um hvað hann hafi gert í þetta skiptið. Eftir slysið sagðist slasaði vita að skýr fyrirmæli væru um að festa keðjuna;
- að slasaði var í fyrsta skipti við þetta starf og að sögn yfirmanns hafði vaktformaður verður settur til að leiðbeina honum;
- að ekki voru skráðar vinnureglur um þetta verklag en fram kom að munnlegar reglur kváðu um að stjórnandi netaleggjarans festi keðjuna við netið með stroffu sem geymd var fram við kraftblökk;
- að athugasemdir voru einnig gerðar um hvar slasaði hefði staðið en hann hafði ekki verið aðvaraður um það. Slasaði taldi sig þurfa að standa þar sem hann stóð til að hafa góða yfirsýn.

Nefndarálit:

Orsök slyssins var að ekki hafði verið gengið frá keðjunni eins og átti að gera.

Nefndin hvetur til að gerð og skráð verði áhættugreining sbr. reglugerð nr. 786 / 1998 um öryggi og hollustuhætti.

Nr. 008 / 06 Sigurfari GK 138

3. Skipverji slasast við fall



Sigurfari/Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 1743
Smíðaður: Danmörk 1984, stál
Stærð: 134,1 brl. 225 bt.
Mesta lengd: 28,92 m
Skráð lengd: 26,6 m
Breidd: 6,8 m Dýpt: 5,85 m
Vél: Caterpillar 526 kW, 1994
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyni.

Þann 29. desember 2005 var Sigurfari GK 138 á leið til hafnar í Sandgerði. Veður: NA 5-10 m/s.

Skipverji var að þvo upp á brúarþaki þegar hann rann til og féll aftur fyrir sig með þeim afleiðingum að hann sló hendinni í net og tví fingurbrotnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði hafði fyrr um daginn bætt vökva-kerfisolíu á hæðarker og lítillssáttar olía hafði runnið út á stýrishúspakið. Hann hafði sett olíu-hreinsiefni á það en þegar hann kom á þakið var það mjög hált og vegna veltings féll skipverjinn;
- að sögn slasaða var hann í uppháum skóm sérstaklega ætlaða til notkunar í olíumhverfi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur menn til að tryggja öryggi sitt sem best.

Nr. 020 / 06 Freri RE 73

4. Skipverji slasast í andliti við hífingar



Freri©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1345
Smíðaður: Spánn 1973, stál
Stærð: 1065,2 brl. 1723 bt.
Mesta lengd: 78,9 m
Skráð lengd: 71 m
Breidd: 11,6 m Dýpt: 7,9 m
Vél: Wartsila 3680 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 26

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 25. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 8. febrúar 2006 var Freri RE 73 á togveiðum út af Víkurál eða um 60 sml. NV af Bjargtöngum. Veður: Hægviðri, gott skyggni.

Skipverjar voru að taka trollið og voru í annarri hífingu á belg með bakborðs gils. Tveir skipverjar voru í brúnni og sá annar um hífinguna. Við hífinguna slitnaði stroffan á belgnum með þeim afleiðingum að krókurinn skaust fram eftir og fór í gegnum glugga bakborðsmegin á brúnni. Skipverjinn sem sá um hífinguna varð fyrir króknum og fékk hann í andlitið.

Haft var samband við lækni, siglt áleiðis til lands og óskað eftir þyrilu. Þyrila Landhelgisgæslunnar TF-LIF var send til skipsins og var hún komin með slasaða til Reykjavíkur rúmlega þremur klukkustundum eftir slysið. Í ljós kom að skipverjinn var mikið slasaður, þurfti í margar aðgerðir og varð blindur á öðru auga.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki er fullljóst hvað mikið af fiski var í holinu en skipstjórinn taldi það hafa verið hefði verið 10-12 tonn. Ekki er því ljóst hvaða þungi var í hífingunni. Enginn sérstök skýring er á því hvers vegna stroffan slitnaði en getgátur voru m.a. um að skiljan eða þenslugjörð hefði festst;

- að slasaði kvaðst ekkert muna eftir túrnum þar til hann vaknaði á sjúkrahúsi;
- að blökk bakborðsgilsins er á brúarpakinu fyrir ofan glugga spilmanns og spilið er á þilfarinu beint þar niður af. Því má segja að spilmaður sé í „skotlínu“;
- að gilsinn var 20 mm Dynema-tóg sem uppgengið er að hafi 56 tonna brotþol (minimum breaking strength) og hámarks lenging (teygja) tógsins er sögð 4%. Í gilsinum var krókur ásamt tilheyrandi lásnum og vóg 6,6 kg;
- að stroffan var sögð úr nýju þriggja þátta 28 mm sveru (3S EXP 28,0mPEPES) Sleipnistógi (Trevera). Úr gögnum framleiðenda er slitþol þess 15,8 tonn og lenging (teygning „Elongation“) 19 %. RNS óskaði eftir að fá hluta úr stroffunni til rannsóknar en fyrir mistök hafði henni verið fargað þegar til átti að taka eftir að skipið kom til hafnar;
- að talið er að hífing hafi verið komin fram á aftari brún efstapilfars sem er 16,5 m frá brúarpili;
- að gilsavindurnar eru af gerðinni Rapp Hydema Gislón, GWB-3500-13,2 lítra á snúning í háþrýstingsvökvamótor með fasttengdri trommlu með 419 mm kjarna. Samkvæmt gögnum framleiðanda er stöðvunarátak á fyrsta víralagi með þvermáli 444 mm 16,0 tonn við trommlu. Skipstjóri taldi að trommlan hafi verið full að _ þar sem hífingin var mjög langt komin. Miðað við það má ætla að þvermál tromlu hafi verið um 855 mm sem gefur 8,3 tn / m átak á gilsinn við vinduna;
- að ekki eru sérstakir átaksmælar með álagsaðvörun fyrir gilsvindurnar. Þrýstimælar eru í stjórnborði sem sýna vinnuþrýsting á hverjum tíma en eru ekki notaðir sem átaksmælar þrátt fyrir að það sé mögulegt;
- að spilmaður heyrir einungis hljóðin í blökkinni á brúarpakinu fyrir ofan hann en ekki átökin í vindunni við hífingu. Tilfinningar og reynsla ráða því vitund þeirra um stjórnþök við hífinguna. Slasaði kvaðst t.d. ævinlega hífa eftir auganu en ekki eftir sérstakri tilsögn;
- að eftir slysið var vír settur í gilsinn. Fram kom hjá skipstjóra að hann hefði heyrt frá öðrum

skipstjórnarmönnum að þeir hefðu lent í sambærilegu atviki og skipt út ofurtógi eftir það. (Sjá einnig mál RNS nr. 02202);

- að nefndin bendir á að eftir þetta slys var dynema tóginu skipt út fyrir vír í ljósi slyssins sem og fregnum af sambærilegum slysum;
- að í athugasemdum skipstjóra við drög RNS að lokaskýrslu kom fram að hann hefði gert lauslega athugun á gluggum sem snúa að togþilfari nokkurra skipa. Þá hafi komið í ljós að allur gangur væri á úr hvaða efnum þeir væru plast / gler eða blanda af hvoru tveggja og þá sérstaklega í eldri skipum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er að stroffa á belg slitnaði af ókunnum orsökum. Fram kom að hún var nýleg en nefndin fékk ekki tækifæri til að rannsaka hana þrátt fyrir óskir þar um.

Nefndin bendir á skyldur skipstjóra að halda til haga sönnunargögnum til að RNS geti framkvæmt nauðsynlegar prófanir og / eða skoðanir á hlutum sem hafa bilað.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Í ljósi ítrekaðra tilfella þar sem hífibúnaður gefur sig með alvarlegum afleiðingum beinir nefndin því til skipstjórnenda að þeir skilgreini hættusvæði við hífingar. Einnig að sérstakur hlífðarbúnaður s.s. öryggisgrindur verði settur fyrir glugga sem eru í „skotlínu“.

Nefndin beinir því til skoðunaraðila skipa að þeir skoði sérstaklega hvort gluggar skipa séu í samræmi við kröfur þar um.

Nr. 024 / 06 Baldvin Þorsteinsson EA 10

5. Skipverji slasast á fæti í lest



Baldvin Þorsteinsson © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 2212
Smíðaður: Stál, Flekkefjord
Noregi 1994
Stærð: 1.514 brl. 2.968 bt.
Mesta lengd: 85,85 m
Breidd: 14 m Dýpt:
Vél: MaK, 4..500 kW, 1994
Fjöldi skipverja: 16

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Péttri Ágústssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 17. febrúar 2006 var Baldvin Þorsteinsson EA 10 við bryggju í Hafnarfirði.

Verið var að vinna við loðnufrystingu auk þess sem verið var að landa afla úr frystilestinni. Skipverji hafði gengið frá frystum loðnubökkum á bretti og ætlaði að koma því á færibraut inn í vörulyftu til að senda það niður í lest. Brettið stöðvaðist í lyftuopinu og ætlaði skipverjinn að koma því inn fyrir með því að nota járnkarl. Til að fá betri viðspyrnu setti hann hægri fót á skör utan á keflafæribraut sem var í gangi. Við þetta rann hann til og lenti fóturinn á milli keflanna sem gripu hann fastan. Skipverjinn náði ekki til neyðarhnapps til að stöðva keflin og kallaði á hjálp.

Aðrir skipverjar náðu að stöðva keflin og var þá fóturinn fastur á milli upp undir hné. Skera þurfti annað keflið í sundur til að losa fótinn og var slasaði fluttur á sjúkrahús þar sem í ljós kom að hann var bólginn, marinn og með brunasár eftir keflin.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að á keflafæribrautinni eru endakeflin og annað hvort kefli eftir það véldrifin en önnur ekki. Drifnu keflin eru með riflum til grips en hin eru

slétt. Bilið á milli keflanna er áætlað um 4-5 sentimetrar. Eftir slysið voru hafnar lagfæringar á þessum búnaði til að auka öryggi skipverja;

- að vörulyftan er vökvadrifin „gaffallyftari“ með tvöföldum tjakki og er til að lyfta upp á hæðina fyrir ofan vinnslupílarið. Í botni hennar er samskonar keflabraut og að ofan er lýst;
- að sögn skipverja sem unnu við lyftuna vildi hún síga aðeins eftir að hún hafði verið sett í efstu stöðu. Ekki var hægt að lyfta henni upp í hæfilega hæð ef byrði var í henni eða ef verið var að nota aðra lyftu. Í þetta skipti var verið að nota aðra lyftu og því erfitt að lagfæra stöðu hennar;
- að ekki hafði verið litið á þetta ástand lyftunnar sem sérstakt vandamál þrátt fyrir að óskað hefði verið eftir lagfæringu á henni. Eftir atvikið var þetta lagfært og við það kom í ljós að hönnun búnaðarins hefði verið áfátt að mati skipverja. Settur var auka bremsuloki á dæluuna fyrir tjakkin á lyftunni;
- að hægt er að stjórna lyftunni handvirk og sjálfvirk. Hún var í sjálfvirkri stillingu í þetta skipti;
- að sögn skipverja vildi endi brettisins standa í ódrifnu kefli þegar það hallaði inn á lyftuna og hún hafði sigið. Til að lagfæra þetta er keflunum hjálpað að ná brettinu með því að ýta á eftir því og nota til þess járnkarl;
- að brettið með frosnu loðnublokkunum var um 800 kg. Slasaði hafði ekki unnið þetta starf áður en séð það gert með þeim hætti sem hann gerði;
- að ekki hafa verið gerðar breytingar eftir slysið en upplýsingar eru um að skipta ætti um búnað og setja færðbönd í stað keflanna.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er að lyftubúnaðurinn var ekki í lagi.

Nr. 047 / 06 Sóley Sigurjóns GK 200

6. Skipverji fellur og slasast



Sóley Sigurjóns © Jón Sigurðsson

Skipaskr.nr. 1481
Smíðaður: Ancona Ítalíu 1971,
Stál
Stærð: 290,4 brl. 515 bt.
Mesta lengd: 41,72 m
Skráð lengd: 37,78 m
Breidd: 8 m Dýpt: 6 m
Vél: Deutz 618 kW, 1970
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 25. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 10. apríl 2006 var Sóley Sigurjóns GK 200 á togveiðum á Eldeyjarbanka. Veður: SV 17 m/s.

Skipverjar voru að skipta um troll og var einn þeirra að vinna við pokann á trollpílfinu. Vegna sjógangs hafði hann snúið baki í ágjöfina (pusið) og var því ekki var við að sjór reið yfir pílfarið sem kastaði honum harkalega á lunningu á pílfarinu bakborðsmegin. Skipverjinn missti meðvitund um tíma en hann skarst m.a. á augabrún.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra skrífaðist upp sjór á stjórnborðs kinnunginn og svo kom skella;
- að sögn skipstjóra var lónað upp í á meðan verið var að skipta um veiðarfæri. Nokkuð hvasst var en sjólagið var farið að lagast frá því sem það hafði verið;
- að slasaði var með öryggishjálmi (Jofa). Fram kom það álit skipverja að þessi tegund öryggishjálms hefði í þessu tilfelli verið höfuðið betur en aðrar tegundir;
- að slasaði var búinn að vera sex ár á skipinu og var mjög vanur sjómaður. Taldi hann þetta óeðlilega mikla ágjöf inn á pílfarið miðað við reynslu hans um borð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 052 / 06 Málmei SK 1

7. Skipverji slasast á hendi



Málmei©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1833
Smíðaður: Noregi 1987, stál
Stærð: 882,8 brl. 1469,7 bt.
Mesta lengd: 56,50 m
Skráð lengd: 54,40 m
Breidd: 12,60 m Dýpt: 7,70 m
Vél: Wärtsilä 2200 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 27

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 25. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pétur Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 23. apríl 2006 var Málmei SK 1 á togveiðum á Austfjarðarmiðum. Veður: ???

Skipverji ætlaði að mýkja sagarfar á vinkli og setti hann á bandslípivél. Við það sporðreistist hann og lagðist að bandinu með þeim afleiðingum að vinstri þumalfingur klemmdist á milli. Áður en skipverjinn gat kippt hendinni að sér hafði náð að slípast inn í bein á fingrinum. Strax var siglt með slasaða til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að nýtt slípiband hafði verið sett á vélina án þess að skipverjinn gerði sér grein fyrir því. Hann taldi sig því hafa þrýst meira á vinklinn en þurfti;
- að vinkillinn var 20x20x3 mm að áliti slasaða en vélstjóri taldi að landið sæti um 1,5 mm frá bandinu;
- að slasaði notaði ekki hlífðarvettlinga.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir skipverjum á að gæta ávallt ítrustu varkárni þegar unnið er með slípivélar.

Nr. 064 / 06 Venus HF 519

8. Skipverji slasast þegar gils slitnar



Venus©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1308
Smíðaður: Spáni 1973, stál
Stærð: 1156,1 brl. 1779,0 bt.
Mesta lengd: 77,53 m
Skráð lengd: 69,22 m
Breidd: 11,6 m Dýpt: 7,5 m
Vél: MaK 2355 kW, 1979
Fjöldi skipverja: 27

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Pétur Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 24. maí 2006 var Venus HF 519 á togveiðum á Reykjanesshrygg. Veður: NA 8-13 m/s, léttskýjað.

Skipverjar höfðu sett stóru stroffuna á belginn fyrir stjórnborðs framgilsinn og hífðu í hann svo þeir kæmu annarri stroffu á hann fyrir bakborðs gilsinn. Skyndilega tók í belginn og stjórnborðs gilsinn slitnaði og slóst í einn skipverjann en krókurinn og aftari hluti gilsins hvarf fyrir borð.

Skipverjinn marðist, bólgaði á hægri fæti og handlegg. Hann fór til læknis þegar skipið kom til hafnar þann 29. maí.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra var 55 tonn af afla í pokanum. Hann sagði öldu hafa komið upp í skutrennuna og pokinn flotið með svo slaki kom á gilsinn en þegar skuturinn lyftist aftur rann pokinn til baka. Við það hefði mikill slinkur komið á gilsinn og hann slitnaði;
- að gilsinn var úr 28 mm Dynex 75 kápuklætt 32 mm með kápu. Framleiðandi gefur upp lágmarks slitþol 73,8 tonn (724,4 kN) og hámarks lengingu (tognun) 3,7%. Hann hafði verið undir í um það bil 3 ár og ástand hans virtist gott;

- að stroffan var tvöföld 46 mm Gleipnis tóg (teygja 20%) splæst í tvo stálhringi. Lengd stroffunnar frá vafningum að hringjum var talin vera um einn meter;
- að gilskrókurinn ásamt tilheyrandi búnaði (kósi, patentlås og snurvoðalás) samtals að þyngd um 12 kg kastaðist aftur af skipinu án þess að snerta skipverjann.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að gilsinn slitnaði var of mikill þungi og álag.

Nr. 065 / 06 Drangavík VE 80

9. Skipverji slasast í lest



Drangavík © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2048
Smíðaður: Portúgal 1991, stál
Stærð: 161.6 brl. 262.0 bt.
Mesta lengd: 25.98 m
Skráð lengd: 25.14 m
Breidd: 7.9 m Dýpt: 6.2 m
Vél: Deutz 1991, 735 kW
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 21. apríl 2006 var Drangavík VE 80 á togveiðum á Selvogsbanka. Veður: SV 15-20 m/s, mikill sjór og veltingur

Skipverji var að vinna í lest og setti ískar ofan á kar fullt af fiski. Hann tók eftir því að eitt hornið á karinu hafði fallið niður í neðra karið og ætlaði að lagfæra það með því að vega það upp með lestarfjöl. Vegna hreyfingar á skipinu rann karið úr annarri festingu þannig að lestarfjölín losnaði úr skorðum og skall í enni hans. Við það féll hann aftur fyrir sig ofan í annað kar og lenti með hnakkann á því. Það sprakk fyrir á enni skipverjans og hann missti meðvitund um stund. Talið var að hann hefði einnig fengið heilahristing.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ítrekað kemur fyrir að kör falla niður í önnur kör og er þá notuð lestarfjöl til að lyfta þeim upp. Ef það gengur ekki er notuð talía;
- að sögn skipverja passa kör ekki nægjanlega vel saman í stöflun frá ólíkum framleiðendum. Þau eiga það til annað hvort að læsast ekki saman, sitja ofan á eða falla niður í neðra kar. Þetta á einnig við ef kör eru orðin slitin þó þau séu sömu gerðar. Þrátt fyrir ítrekaðar óskir til birgja um að fá samstæð kör hefði það ekki borið árangur. Að mati skipverja eru slitin kör notuð of lengi áður en þeim er fargað;
- að tveir skipverjar voru að vinna í lestinni og voru þeir ekki með hjálma.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var sú að ósamstæðum körum var raðað saman.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin bendir á mikilvægi þess að birgjar, verkstjórar og skipstjórnenndur sjái til þess að einungis samstæðum körum sé raðað saman til að auka öryggi skipverja.

Nr. 073 / 06 Sóley Sigurjóns GK 200

10. Skipverji slasast á hendi



Sóley Sigurjóns © Jón Sigurðsson

Skipaskr.nr. 1481
Smíðaður: Ancona Ítalíu 1971, Stál
Stærð: 290,4 brl. 515 bt.
Mesta lengd: 41,72 m
Skráð lengd: 37,78 m
Breidd: 8 m Dýpt: 6 m
Vél: Deutz 618 kW, 1970
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 10. maí 2006 var Sóley Sigurjóns GK 200 á togveiðum við Búrbanka. Veður: Gott og lítil sjór.

Skipverji var að hreinsa fisk og úrgang sem hafði safnast saman milli hliðs og keflis. Á sama tíma var verið að slaka grandaravír og festist peysa skipverjans í vírnum þegar hann rak sig í hann. Við það dróst vinstri handleggur hans á keflið og klemmdist hann á milli vírsins og keflisins. Aðrir skipverjar urðu strax varir við slysið og var híft aftur í grandarann svo handleggurinn losnaði.

Haldið var til hafnar með slasaða og honum komið á sjúkrahús. Þar kom í ljós að handleggurinn var illa marinn og vöðvi hafði rifnað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var í flíspeysu við vinnu sína;
- að slasaði sagði að úrgangur sem lendir undir keflinu hafi ekki áhrif á virkni þess.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 081 / 06 Hásteinn ÁR 8

11. Skipverji slasast á fæti



Hásteinn © Tryggvi Sigurðsson

Skipaskrár.nr. 1751
Smíðaður: Svíþjóð 1984, stál
Stærð: 133,4 brl. 180,4 bt.
Mesta lengd: 24,95 m
Skráð lengd: 22,18 m
Breidd: 7,1 m Dýpt: 4,7 m
Vél: Caterpillar 80 kW, 1984
Fjöldi skipverja: 7

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 11. desember 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasynti.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 3. júlí 2006 var Hásteinn ÁR 8 á veiðum með dragnót um 8 sml. SV af Hólsá í Vestur-Landeyjum. Veður: SA 10 m. sek.

Verið var að hífa pokann fram á síðu þegar lykkja á stertinum slitnaði og gils á belgspilinu skaust fram eftir skipinu og lenti í hægra læri skipverjans sem stjórnaði hífingunni.

Siglt var með slasaða til Þorlákshafnar og honum komið á sjúkrahús. Við skoðun kom í ljós að hann hafði brotnað á lærlegg.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um 800 kg af fiski var í pokanum;
- að lykkjan sem brást var splæst inn í stertinn og var úr 22 mm færatógi með slitþol, samkvæmt töflu, 5,1 tonn. Að sögn skipstjóra var lykkjan orðin nokkuð slitin en tógið nýlegt og lítið dregið. Óskað var eftir að fá tógið til skoðunar en því hafði verið fargað;
- að gilsinn sem slóst til var 28 mm nælon tóg með lítinn krók á endanum. Framleiðendur telja að tognun tógsins geti verið allt að 16%;
- að krókurinn lá fyrir stjórnborðs afturhornið á skutnum við hífinguna. Skipverjinn taldi mögulegt að pokinn eða sterturinn hefði náð að festast í einhverju á skutnum en hann hefði ekki fundið að belgvindan væri að erfiða eitthvað óeðlilega. Stýrimaðurinn sagði að við skoðun eftir slysið teldi hann að lykkjan hafi krækst á nibbu aftan á skutnum;
- að skipstjórinn taldi að annað hvort hefði slökun ekki verið í samræmi við hífinguna eða að sterturinn hefði náð að festast í gálganum. Hann taldi að skipverjinn hefði híft of mikið miðað við aðstæður;
- að belgvindan er uppi á stýrishúsi stjórnborðs megin, en stjórnandi vindunnar stóð á þilfarinu fyrir neðan og aftur við afturhorn stýrishússins. Stjórnstangir snurvoðavindunnar eru á innanverðri lunningu út af afturhorni stýrishús og stjórnaði annar skipverji útslökun jafnóðum sem hífðist í belgvinduna. Þeir stóðu því í beinni línu á milli vindunnar og stjórnborðs afturhorni skipsins;

- að skipstjórinn taldi að koma hefði mátt í veg fyrir kast króksins ef sterturinn hefði einnig verið inni í króknum. Verklagi um borð hefur verið breytt í þessa veru;
- að stjórnandi voðavindunnar sagði að venjan væri sú að haldið sé við belginn þar til séð væri að aflinn væri kominn í pokann og gjörðin farin að strekkjast um hann, þetta gerðist allt nánast á sama tíma. Fram kom hjá skipverjum að þegar híft væri á fullu á belgspilinu minnkar virkni voðavindunnar en bæði spilín eru á sömu lögn;
- að ekki fengust upplýsingar um hvað belgvindan var aflmikil;
- að slasaði var ekki með öryggishjálma á höfðinu og gaf þá skýringu að þessir lokuðu hjálmarnar væru svo heitir á sumrin. Til voru öryggishjálmar um borð fyrir alla áhöfnina.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga treystir nefndin sér ekki til að álykta um orsök þess að tógið slitnaði.

Nefndin átelur að viðeigandi persónulegur öryggisbúnaður eins og hjálmar hafi ekki verið notaðir.

Nr. 088 / 06 Baldvin Þorsteinsson EA 10

12. Skipverji slasast við landfestar



Skipaskr.nr. 2212
Smíðaður: Stál, Flekkefjord
Noregi 1994
Stærð: 1.514 brl. 2.968 bt.
Mesta lengd: 85,85 m
Breidd: 14 m Dýpt:
Vél: MaK, 4..500 kW, 1994
Fjöldi skipverja: 16

Baldvin Þorsteinsson © Þorgeir Baldursson

Gögn: Lögregluskýrslur Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Pétri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 2. apríl 2005 var Baldvin Þorsteinsson EA 10 við bryggju á Seyðisfirði.

Færa þurfti skipið með spilum nokkra metra með bryggjukantinum til að ná í síðulúgu sem hafði verið geymd á bryggjunni meðan á löndun stóð. Voru tveir skipverjar við landfestar á skut. Þegar verið var að setja fast á polla slitnaði landfestatógið með þeim afleiðingum að það slóst í hægri handlegg annars skipverjans.

Atvikið var ekki talið alvarlegt og fór skipverjinn með skipinu. Þremur dögum síðar var hann settur í annað skip sem var á leiðinni til hafnar þar sem hann reyndist óvinnufær. Við skoðun kom í ljós að taugar í upphandleggsvöðva höfðu skaddast og var skipverjinn frá vinnu í um tvo mánuði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að landfestatógið var fléttatóg og álitit 10 til 12 sm í þvermál. Ekki voru nákvæmar upplýsingar um ástand þess né aldur en skipverjarnir töldu það hafa verið lélegt og gamalt. Að sögn stýrimanns var það tekið úr notkun eftir slysið án þess að það var skoðað frekar;
- að skipverjarnir á skutnum höfðu lokið við að hífa skipið að og sett tógið fast á polla en það var einnig á spilkoppnum. Skutur skipsins stóð um 20 metra út af bryggjuhorninu;
- að einn skipverji taldi að skipið hafi verið fært til með spilum og ekki er ljóst hvaða aðgerð var í gangi annarstaðar á skipinu sem gat gert það að verkum að tógið slitnaði. Hliðarskrúfur voru notaðar í færslunni til að halda skipinu að sögn skipverjans;
- að skipverjunum hafði ekki verið sagt að setja fast en þeir voru ótengdir talstöðvum þrátt fyrir að vera með hjálma fyrir talstöðvasamskipti;
- að skipverjarnir settu fast þegar þeir töldu að færslu væri lokið;
- að stýrimaður var í brú og stjórnaði aðgerðum. Hann taldi að notaðar hefðu verið vélar við færsluna og hann hafi haft samskipti við aðra skipverja í gegnum fjarskiptakerfi í hjálmu skipverja. En skipverjar á skut segja að

þeir hafi ekki verið með talstöðvarnar tengdar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var lélegt landfestatóg.

Nr. 097 / 06 Kleifaberg ÓF 2

13. Skipverji slasast



Kleifaberg © Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 1360
Smíðaður: Gdynia Póllandi,
1974, stál
Stærð: 893,3 brl. 1149,0 bt.
Mesta lengd: 69,57 m
Skráð lengd: 62,3 m
Breidd: 11,3 m Dýpt: 7,3 m
Vél: Sulzer Zgoda, 2208 kW,
1973
Fjöldi skipverja: 26

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 2. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pétri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 16. ágúst 2006 var Kleifaberg ÓF 2 á togveiðum á Halamiðum. Veður: S 3-5 m/s

Um kl. 19:00 var vélstjóri að skipta um borða í kassabindivél á millipilfari og stóð á kassa við það. Hann hafði slökkt á vélinni en ekki rofið straum að henni þar sem vélín átti að draga borðann í sig sjálfvirk.

Þegar hann var að skera eitt þverbandið á rúllunni með flökunarhníf kom lykkja á bandið. Fór þá vélin óvænt í gang og hann kippti að sér höndum. Hann hélt á hnífnum í vinstri hendi og lenti hann í vinstri síðu hans með þeim afleiðingum að hann gekk um það bil 5-7 sm inn.

Kallað var eftir aðstoð og var þýrsla send til móts við skipið og flutti slasaða til Reykjavíkur þar sem honum var komið á sjúkrahús. Þar kom í ljós að hnífurinn hafði ekki skaðað líffæri.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélstjórinn var vanur sjómaður og hafði ver-

ið á skipinu í fjögur ár. Hann hafði oft unnið þetta verk áður.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 103 / 06 Frár VE 78

14. Skipverji slasast við fall



Frár © Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1595
Smíðaður: Skotland 1977,
stál
Stærð: 192 brl. 292,1 bt.
Mesta lengd: 28,95 m
Skráð lengd: 24,77 m
Breidd: 7,2 m Dýpt: 6,03 m
Vél: Stork Werkspoor 1988,
575 kW
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Lögregluskýrslu Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 26. ágúst 2006 var Frár VE 78 á togveiðum út af Ingólfshöfða. Veður: NA 12-15 m/s, lítill sjór og súld.

Skipverjar höfðu lokið við að hífa pokann og ætlaði einn þeirra að losa pokabandið en féll óvænt um það bil tvo metra niður um lúguopið niður í fiskmóttökuna. Aðrir skipverjar sáu þetta gerast og komu að skipverjanum meðvitundarlausum þar sem hann lá yfir milliskilrími niðri í móttökunni. Hann var meðvitundarlaus í um 15 mínútur.

Haft var samband við lækni sem ákvað að slasaði yrði sóttur með þýrslu. Hann var settur í hálskraga og læsta hliðarlegu á meðan beðið var eftir henni. Þýrsla Landhelgisgæslu Íslands TF-LIF kom að skipinu um það bil tveimur og hálfri klukkustund síðar og flutti slasaða á sjúkrahús. Í ljós kom að hann var rifbeinsbrottinn, með verki í hálsi, bólgnu sjóntaug auk þess sem lítilega hafði blætt inn á heila.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn kvaðst lítið muna eftir sér í ferðinni. Hann mundi eftir að hafa haldið í poka-bandið og þegar hann komst til meðvitundar í fiskmóttökunni. Hann gerði sér ekki grein fyrir hvers vegna hann féll og taldi ekkert hafa verið á þilfarinu sem hann gat hafa runnið til á enda var hann í mjög góðum stígvélum;
- að skipverjinn var vanur þessu starfi. Hann kvaðst venjulega standa fyrir aftan og til hliðar við pokann með lúguopið fyrir aftan sig;
- að lúguhlerinn er opnaður með vökvatjökkum sem staðsettir eru til hliðar við hann. Skipverjinn sagðist stundum setja annan fótinn á tjakkinn sér til stuðnings og standi þá eiginlega klovvega yfir lúguhorninu. Hann taldi líklegast að hann hefði ætlað að færa fótinn eða stíga á tjakkinn, en stigið óvart ofan í lúguopið;
- að tveir skipverjar voru í námunda við skipverjann þegar hann féll. Fannst öðrum þeirra sem hinum slasaða hefði skrikað fótur en ekki stigið niður í móttökuna þar sem hann hafði verið búinn að koma sér fyrir og verið að opna pokann;
- að slasaði var með öryggishjálmi;
- að hinum slasaða þótti líklegt að þegar hann féll hafi höfuð hans slegist utan í karminn rétt fyrir neðan hjálminn því hann hafi fengið smá sár og verið með verki í vinstra gagnauga. Hjálmurinn var af hefðbundinni gerð og notaði skipverjinn hökuband sem varnaði að hann missti hjálminn af sér við fallið. Taldi hann þessa tegund hjálms ekki verja þennan hluta höfuðsins en aðrir skipverjar töldu víst að hjálmurinn hefði bjargað miklu;
- að eftir atvikið voru verklagsreglum breytt þannig að móttökulúgan er einungis opnuð til háls þar til pokahnúturinn hefur verið losaður og pokamaður kominn úr rennu.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga treystir nefndin sér ekki til álykta um orsök þess að skipverjinn féll niður í fiskmóttökuna.

Nefndin bendir á hversu mikilvægt er að hjálmar séu ávallt rétt notaðir.

NR. 120 / 06 Sólbakur EA 7

15. Skipverji slasast við hífingu



Sólbakur EA 7/Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2262
Smíðaður: Danmörk 1987,
stál
Stærð: 428,3 brl. 728 bt.
Mesta lengd: 43,26 m
Skráð lengd: 38,36 m
Breidd: 10,4 m Dýpt: 7,03 m
Vél: Wärtsilä, 1.240 kW,
1987.
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Gögn RNS. Slysaskýrsla frá skipi

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Pétri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 16. september 2006 var Sólbakur EA 7 á togveiðum ANA af Langanesi. Veður: SA 5-8 m/s.

Skipverjar voru að taka fyrsta holið með bakborðstrolli og við fyrstu hífingu á belgnum festist belgurinn í lengjunni stjórnborðsmegin. Hífung var stöðvuð og skipverji fór fram eftir til að losa festuna auk þess sem annar fór inn á trollþilfarið bakborðsmegin. Eftir að skipverjinn stjórnborðsmegin hafði losað um hana gaf hann merki um að hífa. Við hífunguna slóst belgurinn í skipverjann bakborðsmegin og kastaði honum á lunninguna á trollþilfarinu með þeim afleiðingum að hann slasaðist.

Siglt var með slasaða til hafnar á Þórshöfn og honum komið til læknis. Í ljós kom að hann hafði rifbeinsbrotnað og marist.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hift var án þess að skipverjinn bakborðsmegin vissi af því. Kallkerfi er í skipinu en það var ekki notað;
- að slasaði taldi sig hafa gefið merki um að stöðva hífingu og farið lengra inn á trollþilfarið. Hann hefði verið að toga í riðilinn til að

losa festu sem var á lengjunni á stjórnborðstrolli. Lengjan hafði ekki verið hífð nægjanlega langt fram þannig að netið festist á rokkhoppurinum;

- að skipstjóri sá um hífingu ásamt því að stjórna skipinu á meðan trollið var tekið. Hann kvað einn skipverjann hafa gefið merki um að stöðva hífingu og síðan híft aftur þegar hann hafi fengið merki það. Hann kvaðst hafa verið að fylgjast með skipverjanum sem var að losa festuna og reiknað með að aðrir skipverjar stæðu klárir.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var ótímabær hífing og samskiptaleysi milli aðila.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á ákvæði reglugerðar um öryggi fiskiskipa (122/2004) þar sem segir að sami maður má ekki stjórna samtímis vindum og skipi.

Nr. 132 / 06 Klakkur SH 510

16. Skipverji féll niður í lest og slasast



Skipaskr.nr. 1472
Smíðaður: Gdynia Póllandí, 1977
Stærð: 488,0 brl. 744,7 bt.
Mesta lengd: 51,83 m
Skráð lengd: 44,71 m
Breidd: 10,76 m Dýpt: 6,96 m
Vél: B&W Alpha 1987, 1620 kW
Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 24. október 2006 var Klakkur SH 510 við bryggju á Akureyri eftir slipp.

Skipverjar voru að vinna við sjóbúning og var einn þeirra að tersa lestarlúguna. Hann hafði ters-

að hana stjórnborðsmegin og var á leið til að loka bakborðsmegin þegar hann rann til og féll aftur fyrir sig niður í lest. Hann lenti standandi og kastaðist aftur í lestina. Í fallinu greip hann í járnplötu og hún fylgdi honum niður í lestina.

Kallað var á sjúkrabíl og skipverjanum komið á sjúkrahús. Í ljós kom að hann hafði fótbrotnað á báðum fótum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn féll 3,50 m;
- að lúguopið var 1,20 m á breidd, 2,65 m á lengd og 11 sm háum karmi. Lestarlúgan var tvískipt og var lokuð með handafli;
- að skipverjinn var búinn að tersa stjórnborðshluta lestarlúgunnar en bakborðshlutinn lá opinn til hliðar (sjá mynd);



- að skipverjinn var á leiðinni fyrir framan lúguna og var við stökk fyrir færiband með glussamótor. Hann var að fikra sig fyrir stökkinn þegar hann rann til og féll. Önnur leið var ekki greið vegna fiskikara á þilfarinu;
- að skipverjinn var í öryggisstígvélum. Stígvélin voru ekki skoðuð eftir atvikið með tilliti til hvort olía hafi verið á þeim en slasaði taldi það hugsanlegt. Vettvangur og stígvélin voru ekki skoðuð sérstaklega eftir atvikið;
- að ekki var rannsakað hvort einhver olía hafi verið þar sem atvikið átti sér stað;
- að sögn slasaða og stýrimanns hafði mikið af glussaolíu verið á efra þilfari síðustu ferð skipsins vegna bilunar í búnaði. Reyndar sagði stýrimaður að skipið hafi meira og minna í

glussabaði og glussi verið víða á þilfarinu og menn borið hann með sér um skipið. Hann sagði að rekja mætti tvö beinbrot til þessa ástands. Þessi atvik voru ekki tilkynnt til RNS;

- að samkvæmt tilkynningu til Tryggingastofnunar ríkisins frá apríl 2006 sem er undirrituð af skipstjóra var slys um borð í skipinu þegar skipverji rann til í glussaolíu og féll;
- að samkvæmt bréfi skipstjóra og tæknistjóra útgerðarinnar hafa komið lekar í glussakerfum en ávallt gert strax við þá. Fullyrðingar í þessu bréfi eru ekki í samræmi við framburð skipverja né önnur gögn málsins.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að skipverjinn féll eru óljós en nefndin telur mögulegt að olíuóhreinindi hafi verið á stígvélum hans.

Nefndin hvetur aðila að halda vinnusvæðum og skófatnaði hreinum.

Nr. 151 / 06 Baldvin Njálsson GK 400

17. Skipverji slasast á hendi



Baldvin Njálsson/Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2182
Smíðaður: Vigo Spáni 1990,
stál
Stærð: 598 brl. 1199 bt.
Mesta lengd: 51,45
Skráð lengd: 45,84
Breidd: 11,9 m Dýpt: 7,23 m
Vél: Wärtsilä 2200 kW,
1991
Fjöldi skipverja: 26

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgangur á fundi 8. júní 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrason og Pálma K Jónssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 26. nóvember 2006 var Baldvin Njálsson GK 400 á togveiðum á Vestfjarðarmiðum. Veður: NA 5-15 m/s.

Tveir skipverjar voru að ganga frá fiskikössum af

færibandi í lestinni. Annar þeirra var að ýta kössunum yfir bandið en vegna veltings þurfti hann að styðja sig við og setti aðra hendina á færibandið sem var ekki í gangi. Í sama mund fóru böndin af stað og hendin á skipverjanum lenti á milli færibandanna og festist. Hann kallaði til hins skipverjans sem náði að stöðva færiböndin en í millitíðinni höfðu þau stöðvast og farið aftur í gang. Þegar færiböndin voru stöðvuð alveg var handleggur skipverjans fastur á milli bandanna upp að olnboga.

Það tók um það bil 30 mínútur að losa skipverjann úr festunni og í samráði við lækni var ákveðið að sigla með hann til hafnar á Ísafirði. Hann reyndist óbrotinn en höndin var illa marin auk annarra áverka.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þrjú færibönd eru í lestinni og stjórnast af fjórum skynjurum auk handvirs búnaðar. Fiskikassi sem kom niður í lestina fór fyrir skynjarann og setti böndin af stað;
- að þegar kassi kemur niður í lestina lendir hann fyrst á aftasta lestarfæribandinu og ræsir bandið sem gengur um tíma. Þannig fyllast öll þrjú færiböndin og þegar fyrsti kassinn er kominn að fremsta skynjara stöðvast þau öll ef ekki er tekið af þeim;
- að skipverjinn stóð við samskeyti fremsta og miðju færibandsins sem snérist á móti hvort öðru;
- að bilið á milli endakefla færibandanna voru 20 til 30 mm en keflin eru aðeins kúpt sem er til að halda reimunum í réttari stöðu. Ekki var nein vörn þar sem böndin komu saman;
- að slasaði sagðist ekki hafa náð til neins rofa til að stöðva böndin og ekki vita til þess að neyðarrofur væru við bandaskilin. Hann sagði að hinn skipverjinn hafi þurft að leita að neyðarstöðvun og fundið hana um síðir við enda bandanna. Hann kvaðst ekki hafa fengið til sögn um virkni bandanna. Hann var vanur sjómaður en hafði verið 12 daga á þessu skipi;
- að fram kom að eftir atvikið var hlíf sett yfir samskeyti færibandanna til að minnka líkur á svona slysum;
- að slasaði telur það hafa verið mikla mildi að

þeir hafi verið tveir við störf í lestinni en ekki einn eins og stundum er.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til ófullnægjandi frágangs á færiböndum.

Nefndin telur að þarna hafi verið um slysagildru að ræða þar sem ekki voru neinar öryggishlífar á samskeytum færibandanna til að varna því að svona geti gerst. Nefndin hvetur stjórnendur skipsins til að breyta þessu fyrirkomulagi og setja viðeigandi aðvörunarmerkingar á færiböndin.

Nefndin hefur sett fram tillögur í öryggisátt (mál nr. 042 / 03) varðandi frágang færibanda um borð í skipum með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna.

SLYS Á FLUTNINGASKIPUM

Nr. 015/ 06 Selfoss

1. Skipverji slasast við fall í stiga



Selfoss©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 8914556
Smíðaður: Frederikshavn,
Danmörku 1991, stál
Stærð: 7.676 BT 8.609 DW
Mesta lengd: 127 m
Breidd: 20,5 m Dýpt: 7,5 m
Vél: MaK 5.400 kW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Slysaskrá frá skipi. Úrdráttur úr leiðabók. Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyri.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 27. desember 2005 var Selfoss við bryggju í Rotterdam.

Skipverjar voru að vinna við rafmagnskapal í snúningskrók á krana nr. 2 og var einn þeirra í stiga við það en tveir aðrir héldu við stigann. Skyndilega hreyfðist krókurinn lítilsháttar þannig að stiginn féll í þilfarið og skipverjinn með honum. Slasaðist skipverjinn á síðu og hálsi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að króknum hafði verið tyllt niður í þilfarið og töldu skipverjar að hann gæti ekki hreyfst;
- að hinn slasaði var í um 3 metrar hæð;
- að eftir slysið var notuð A-trappa til að ljúka verkinu sem að mati slasaða var mun heppilegri búnaður.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Í tilefni af tíðum slysum við notkun á lausum stigum ítrekar nefndin mikilvægi þess að menn noti viðeigandi stiga og festi þá tryggilega.

Nr. 017 / 06 Skógafoss

2. Skipverji slasast við fall



Skógafoss©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 8203646
Smíðaður: Hamborg
Þýskalandi 1982, stál
Stærð: 5503 BT
Mesta lengd: 106,46 m
Breidd: 19 m Dýpt: 7,78 m
Vél: MAK 3974 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Slysaskrá frá skipi. Úrdráttur úr leiðabók

Afgreitt á fundi 2. júní 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 17. janúar 2006 var Skógafoss við bryggju í Boston/Everet USA. Veður: Hægviðri. Gámagripla hafði festst í gám í 2 lest og voru skipverjar á leið til að huga að því og þegar einn þeirra féll illa og slasaðist á vinstri fæti. Slasaði var sendur til læknis og svo til Íslands með flugi.

- að slasaði hafði verið að ganga eftir gámagriplunni og steig niður á gáminn en vegna lélegrar birtu sá hann ekki að hálkublettur sem var á honum.

NEFNDARÁLIT:

Málið hefur verið skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsókna.

Nr. 023 / 06 Dettifoss

3. Skipverji slasast við fall



Dettifoss©Hilmar Snorrason

IMO nr. 9086801
Smíðaður: Frederikshavn
Danmark 1995, stál
Stærð: 14.664 BT
Mesta lengd: 165,60 m
Breidd: 28,60 m Dýpt: 8,95 m
Vél: MAN B&W 7S60MC
14.800 kW, 1995
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Úrdráttur úr leiðarbók. Slysaskrá frá skipi

Afgreitt á fundi 24. mars 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Júlíusi Skúlasyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 27. október 2005 var Dettifoss við bryggju í Reykjavík.

Skipverji var að vinna á 6 lúgu en hrasaði þegar stigi sem hann stóð í rann til með þeim afleiðingum að hann slasaðist á hendi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Í tilefni af tíðum slysum við notkun á lausum stigum ítrekar nefndin mikilvægi þess að menn noti viðeigandi stiga og festi þá tryggilega.

Nr. 043 / 06 Skógafoss

4. Skipverji fékk á sig olúbunu



Skógafoss/Hilmari Snorrason

IMO.nr. 8203646
Smíðaður: Hamborg Þýskalandi
1982, stál
Stærð: 5503 BT
Mesta lengd: 106,46 m
Breidd: 19 m Dýpt: 7,78 m
Vél: MAK 3974 kW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Slysaskrá frá skipi. Úrdráttur úr leiðabók. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 3. mars 2006 var Skógafoss við bryggju í Reykjavík. Veður: NA 2 m/s.

Verið var að dæla upp úrgangsolíu frá skipinu með vakúmi í tankbíl og þegar hann fylltist lokaðist sjálfkrafa fyrir sögið frá bílnum. Bílstjórinn heim-

ilaði skipverjum að aftengja slönguna en við það sprautaðist olía á þá. Þurfti að fara með einn þeirra á slysadeild til að þrifa olíu úr augum hans.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að dælumaður á bíl hafði ekki stöðvað sog frá skipinu áður en tankurinn fylltist. Stöðva þarf dælingu áður en það gerist til þess að geta tæmt lögnina. Þrýstingur myndaðist í lögninni þar sem dælingu var haldið áfram frá skipi og enginn þrýstimælir sem sýndi hann;
- að dæling úrgangsolunnar var gerð með sog-dælu bílsins og jafnframt því var dælt með (þrýsti) dælu um borð í skipinu;
- að áður en tankurinn á bílnum fylltist lokaðist sjálfvirkur loki og sogbúnaður hans hætti að virka;
- að ekki er ljóst hvað dæling frá skipinu getur byggt upp mikinn þrýsting í lögninni;
- að dælan var stöðvuð og lokað fyrir lögnina áður en hún var aftengd um borð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins eru mistök við aftengingu dælu-búnaðar að lokinni dælingu.

Nr. 068 / 06 Brúarfoss

5. Vélabilun, stífla í olíulögn



Brúarfoss/Hilmari Snorrason

IMO.nr. 8914568
Smíðaður: Fredrikshavn, Danmörku, 1992
Stærð: 7.676 BT
Mesta lengd: 126,63 m
Breidd: 20,53 m Dýpt: 10,70 m
Vél: MAK 8M 552C 5400 kW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Slysaskrá frá skipi. Úrdráttur úr leiðabók. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmari Snorrasyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 24. apríl 2006 var Brúarfoss við bryggju í

Shelburne, NS Kanada. Veður: NA 3-5 m/s.

Skipverjar voru að forfæra gámafleti af lestarlúgu og var einn þeirra að setja gámamilliskó í fletið eftir að híft var. Þegar því var slakað aftur klemmdist vinstri hendi skipverjans. Híft var strax en skipverjinn slasaðist og var sendur til læknis. Í ljós kom að handarbak brákaðist og sauma þurfti baugfingur á þremur stöðum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tveir skipverjar voru að vinna við fletið á lúgunni auk kranamanns. Þeir voru allir með talstöðvar sem átti að tryggja samskipti á milli þeirra. Ekki var sérstakur stjórnandi hífinga;
- að gleymst hafði að opna læsingu á einu horni gámafletisins fyrir hífingu og hafði kranamaðurinn tekið eftir því og stöðvað hífingu. Skipverjinn þeim megin óskaði eftir að það yrði slakað til þess að opna læsinguna án þess að fullvissa sig um að það væri í lagi hinu megin við fletið;
- að gleymst hafði að slökkva á lestarblásurum og hávaðinn frá þeim gerði það að verkum að slasaði heyrði ekki það sem fram fór í talstöðinni. Kranamaðurinn sá ekki til hans.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins voru ófullnægjandi samskipti milli þeirra manna sem unnu verkið.

Nr. 071 / 06 Goðafoss

6. Skipverji slasast við fall



Goðafoss/Tilmur Snorrason

IMO nr. 9086796
Smíðaður: Danmörku 1995, stál
Stærð: 14.664 BT
Mesta lengd: 165,60 m
Breidd: 28,60 m Dýpt: 8,95 m
Vél: MAN B&W 7S60MC
1995, 14800kW
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi. Úrdráttur úr leiðarabók. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 20. maí 2006 var Goðafoss við bryggju í Þórshöfn í Færeyjum. Veður: NNV 8-10 m/s.

Skipverjar voru að vinna við losun og sett hafði verið gámagripla í 20 feta gám í Bay 27-08-84 en hún læstist aðeins í götunum að aftan verðu. Tveir skipverjar ætluðu að losa gripluna og reistu stiga á göngubrú framan við gáminn með enda hans á gripluna. Annar þeirra fór upp gámagripluna með kúbein og opnaði hana en hinn hélt við stigann. Þegar skipverjinn var á leiðinni niður stigann aftur var híft í gámagripluna. Endi stigans húkkaðist í endastýringuna á gámagriplunni, dróst út af göngubrúnni og féll niður með skipverjann. Í fallinu slóst skipverjinn utan í göngbrúnni og lenti síðan á burðarbita undir göngubrúnni.

Slasaði var fluttur á sjúkrahús og í ljós kom að hann hafði m.a. þríbrotnað á mjaðmagrind.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fallhæð var um það bil 2,5-3 metrar;
- að stiginn var úr tré og um 2,5 metra langur. Skipverjinn var í u.þ.b. miðjum stiga þegar híft var;
- að skipverjarnir voru allir með talstöð og var kranamanni sagt til með þeim hætti. Kranamaður sá ekki til skipverjanna við gáminn þar sem hann var staðsettur við kranafótinn. Skipverjinn sem hélt við stigann sagði honum til;
- að misskilningur varð á milli kranamannsins og skipverjans sem sagði til. Kranamanninum skildist að hann mætti hífa þegar skilaboð bárust um að gámagriplan væri laus. Kranamaðurinn kvaðst hafa híft um það bil 10-20 sm;
- að skipverjinn var með öryggishjál og í öryggisskóm;
- að skipverjinn var vanur þessu verki;
- að verklagsreglur eru um borð varðandi til sögn við hífingar;
- að fram kom að sumar gámagriplur sem notaðar eru í höfnum væru ekki góðar þrátt fyrir

- gott viðhald. Kvartað hafi verið undan þeim þar á meðal þeirri sem verið var að hífa með;
- að óskað var eftir að lögreglan í Færeyjum gerði skýrslu um atvikið en því var hafnað á þeim forsendum að um erlent skip væri að ræða.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var ótímabær hífing vegna misskilnings á milli manna.

Nr. 111 / 06 Brúarfoss

7. Skipverji slasast við fall



Brúarfoss/Hilmar Snorrason

IMO.nr. 8914568
Smíðaður: Fredrikshavn,
Danmörku, 1992
Stærð: 7.676 BT
Mesta lengd: 126,63 m
Breidd: 20,53 m
Dýpt: 10,70 m
Vél: MAK 8M 552C 5400 kW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Slyaskýrsla frá skipi. Úrdráttur úr leiðarabók. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 2. ágúst 2006 var Brúarfoss á siglingu á Faxaflóa til Reykjavíkur. Veður: SA 3 m/s.

Skipverji var að vinna við að losa sjóbúning af gámum á þilfari á milli lestarlúga þegar hann rann til og féll. Við fallið festist vinstri hendi hans á milli í stýringu fyrir lúgurnar með þeim afleiðingum að hann marðist á upphandlegg. Skipverjinn leitaði til læknis og varð óvinnufær um tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skömmu áður höfðu gengjurnar á sjóbúningargarstöngum verið smurðar með pensli. Skipverjinn taldi að smurfeiti hefði lekið úr penslinum og á þilfarið sem hann hefði síðan stigið í

og það orsakað fallið. Þetta var ekki sérstaklega athugað um borð eftir atvikið;

- að skipverjinn var í viðurkenndum öryggisskóm með stáltá;
- að mikið er um fallslys við sjóbúnað um borð í skipinu. Á undanförunum tveimur árum hafa þau verið 11 talsins.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins virðist hafa verið vegna olíuóhreininda á þilfari.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn og öryggisstjóra að þeir hlutist til um sérstakt átak og umræðu um bætt öryggi áhafnar á þilfari.

Nr. 121 / 06 Brúarfoss

8. Skipverji slasast á hendi



Brúarfoss/Hilmar Snorrason

IMO.nr. 8914568
Smíðaður: Fredrikshavn,
Danmörku, 1992
Stærð: 7.676 BT
Mesta lengd: 126,63 m
Breidd: 20,53 m Dýpt: 10,70 m
Vél: MAK 8M 552C 5400 kW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Slyaskýrsla frá skipi. Úrdráttur úr leiðarabók.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 14. september 2006 var Brúarfoss við bryggju í Newport News USA. Veður: SV 3-8 m/s, skúrir.

Skipverji var að vinna við losun úr I lest og ætlaði að stýra gámagriplu í gámasellu. Við það klemmdust fjórir fingur á milli hennar og lúgukarmsins með þeim afleiðingum að þeir mörðust auk þess sem liðbönd löskuðust.

Skipverjinn var sendur á sjúkrahús og síðan heim með flugi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gámarnir voru skorðaðir í gámasellum og að sögn slasaða hafði hann ætlað að flýta fyrir með því að stýra griplunni í þær. Hann hefði óvart haft hendina röngu megin á griplunni og hafi ekki áttað sig á því fyrr en of seint;
- að slasaði hafði verið um tíma á gámaskipum og hafði fengið nýliðafræðslu þar sem varað var við svona vinnubrögðum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óaðgæsla skipverjans.

SLYS Á ÖÐRUM SKIPUM

Nr. 058 / 06 Karlsey

1. Skipverji slasast þegar landfestar-tóg slitnar



Karlsey©Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 1400
Smíðaður: Scheepswerf 1967, stál
Stærð: 178,97 brl. 185 bt.
Mesta lengd: 32,62 m
Skráð lengd: 29,50 m
Breidd: 7,02 m Dýpt: 3,10 m
Vél: Caterpillar 250 kW, 1966
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 25. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pétur Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 19. maí 2006 var Karlsey að koma til hafnar á Reykhólum. Veður: NA 4 m/s

Þegar verið var að leggja skipinu að bryggju slitnaði springurinn með þeim afleiðingum að hann slóst í einn skipverja sem vankaðist og féll við högg. Hann leitaði til læknis og eftir skoðun kom í ljós hann var óbrotinn en marinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að landfestatógið var fléttað 55 mm nýlegt nælontóg og í góðu ástandi;
- að springurinn var fastur á pollanum, skipið fulllestað og var skipstjórinn að keyra í hann með ferð áfram til að ná því að;
- að sögn skipstjóra hafði aðfallsstraumur haft áhrif á stefnu skipsins við bryggjuna;
- að slasaði var aðvaraður en hann vék sér frá í ranga átt og setti sig í skotlínu framan við pollann í stað þess að bakka frá honum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 075 / 06 Bjarni Sæmundsson RE 30

2. Skipverji fær formalín í augu



Bjarni Sæmundsson©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1131
Smíðaður: Þýskaland 1970, stál
Stærð: 776,6 brl. 822 bt.
Mesta lengd: 55,88 m
Skráð lengd: 50,26 m
Breidd: 10,6 m Dýpt: 7 m
Vél: MAN 1326kW, 1970
Fjöldi skipverja: 21

Gögn: Skýrslur frá skipi. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrason og Pétur Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 22. maí 2006 var rannsóknarskipið Bjarni Sæmundsson RE 30 djúpt NA af landinu. Veður: NNA 16 m/s, ölduhæð 4 m og skyggni 4 sml.

Skipverji (rannsóknarmaður) var að setja formalín í sýnatökuglas og notaði við það skammtadælu sem skrúfuð var á stút forðafloku. Þegar hann hafði sett tvo skammta af þremur í glasið stíflaðist stúturinn þannig að hluti vökvans sprautaðist á öxl glassins, slettist í andlit skipverjans og fór í bæði augu hans. Skipverjinn fór þegar í rennandi vatn og skolaði augun þar til hann treysti sér til að sækja aðstoð.

Skolun var haldið áfram og voru augun einnig skoluð með augnskolunarvökva (kalsíumklóríð 35%). Í samráði við lækni var sett í þau augnsmyrsl til sótthreinsunar

Skipið kom til hafnar 27. maí og var þá slasaði sendur til frekari rannsóknar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var ekki með öryggisgleraugu;
- að engar vinnureglur voru um notkun öryggisgleraugna við þessa vinnu;
- að eftir atvikið var augnskolunavökvi ásamt leiðbeiningum og öryggisgleraugu sett í rýmið.

Ekki voru settar sérstakar reglur um notkun öryggisgleraugna;

- að forð aflaskan var sjóbúin á hillu og var í augnhæð slasaða. Formalínið hafði verið blandað (hlutleyst) með bóraxdufti og taldi slasaði mögulegt að það hefði myndað stíflu sem breytti bununni. Hann kvaðst þó ekki hafa orðið var við það áður;
- að eftir atvikið var forð aflaskan færð úr augnhæð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óvarkárni við meðhöndlun á eitrefni.

Nefndin átelur að ekki var notaður sjálfsagður hlífðarbúnaður við verkið.

Nr. 077 / 06 Inga Dís (skemmtibátur)

3. Tók niðri á Elliðavogi

*Skipaskr.nr. 7517
Smiðaður: Noregi 2001, plast,
Stærð: 10,76 brl. 10,25 bt.
Mesta lengd: 10,20 m
Skráð lengd: 10,15 m
Breidd: 3,21 m Dýpt: 1,94 m
Vél: Volvo Penta, 267 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 5*

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrasyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 24. júní 2006 var skemmtibáturinn Inga Dís á siglingu á Elliðavogi. Veður: V 3-5 m/s, skyggni gott en farið að rökkva.

Bátum var siglt frá bryggju í Bryggjuhverfinu í Grafarvogi og út álinn áleiðis til hafnar í Snarfara höfn á Elliðavog. Þegar komið var út fyrir Ártúns höfða varð skipstjórinn var við að báturinn var farinn að taka niðri og það þyngdi á vélinni. Hann

sló af, kúplaði frá skrúfu og stöðvaðist báturinn þá snögglega. Við það missti einn skipverja jafnvægið, féll fram í bátinn og lenti fyrir neðan tröppur í neðra rými og slasaðist.

Skipstjóri kallaði eftir aðstoð og komu björgunarbátur frá lögreglunni ásamt bát frá björgunarsveitinni Ársæl á staðinn til aðstoðar. Slasaði var fluttur á öðrum bátum til lands þar sem honum var komið á sjúkrahús.

Eftir að skipstjórinn hafði lyft upp drifinu var báturinn laus og var honum siglt til hafnar í Snarfara höfn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samkvæmt sjókorti er uppgefið dýpi þarna 1,5 meter, en djúprista bátsins var talin vera um 1,5 meter. Búið var að falla að í klukkutíma þegar atvikið átti sér stað og samkvæmt uppgefni staðsetningu virðist báturinn hafa tekið niðri í álum;
- að engin leiðar- eða siglingarmerki eru fyrir siglingar inn að bryggjum í Grafarvogi;
- að skipstjórinn kvaðst hafa fjögurra ára reynslu í siglingum á þessu svæði. Þetta var fyrsta ferðin hans á þessu ári og taldi hann álinn hafa þrengst og grynnt frá því hann sigldi um hann á síðasta ári. Hann taldi orsökina liggja í að sandhaugar frá athafnasvæði fyrirtækis á svæðinu hefðu skriðið mikið fram. Hægt væri að vaða á stígvélum á stóru svæði þar sem ekki var hægt áður;
- að samkvæmt upplýsingum frá Faxaflóahöfn um hafa ekki verið gefnar út leiðbeiningar um siglingu inn að bryggjum í bryggjuhverfinu í Grafarvoginum Fram kom að þetta svæði er ekki á vegum Faxaflóahafna.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn tók niðri er óvarleg sigling um ómerkt svæði.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að merkt verði siglingaleið inn að bryggjuhverfinu.

SLYS VIÐ LÖNDUN, LOSUN OG LESTUN

Nr. 029 / 06 Skálafell ÁR 500

1. Skipverji fellur niður í lest við löndun



Skálafell © Trógví Sigurðsson

Skipaskr.nr. 100
Smíðaður: Marstad Noregi,
1959, Stál
Stærð: 148,9 brl. 200 bt.
Mesta lengd: 29,91 m
Skráð lengd: 27,42 m
Breidd: 6,4 m Dýpt: 5,9 m
Vél: Cummins, 589 Kw, 1988
Fjöldi skipverja: 9

Gögn:Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 2. mars 2006 var Skálafell ÁR 50 við bryggju í Þorlákshöfn. Veður: SV 7 m/s.



Skipverjar höfðu lokið við löndun og voru að taka um borð tóm kör. Einn þeirra stóð sem lúgumaður við lúgukarminn upp á hlífðarþilfari og sagði spilmanni til. Við eina hífinguna lentu körin utan í hann með þeim afleiðingum að hann féll niður um lestaropið og niður í lest. Reynt var að vara hann við með köllum og hann hafði reynt að beygja sig.

Í fallinu rakst hann fyrst utan í lúgukarm á aðalþilfari en féll síðan niður á lestartorgólfi. Slasaði var strax fluttur á sjúkrahús þar sem í ljós kom að hann hafði hlotið innvortis blæðingar, áverka á baki og handleggsbrotnað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fallhæðin frá efra þilfari og ofan á lestartorgólfi er 4,60 metrar;
- að slasaði var ekki með öryggishjálma og voru þeir ekki til um borð í skipinu;
- að við tilsögnina voru notaðar bendingar með höndum og köll sem var vanalegt verklag um borð. Slasaði kvaðst hafa hafa gefið merki um að kör mættu koma en strax afturkallað það með handabendingum. Hann hefði síðan heyrt aðvörunarköll af bryggjunni og ætlað að beygja sig eða kasta sér niður. Spilmaður kvaðst hafa farið eftir tilsögn slasaða og hann hefði gengið fyrir heysið;
- að slasaði stóð stjórnborðsmegin við afturhorn lúgukarmsins. Þegar atvikið átti sér stað voru ýmsar hindranir til annarrar stöðu hans við starf hans. T.d. var lestarlúgan opin á hjörum yfir til bakborða, föst kör voru frá brú að lestinni að aftanverðu og dráttarskífa að framanverðu (sjá mynd);
- að sögn spilmanns var það venjulegt að lúgumennirnir stæðu fyrir aftan lúguna en hinn slasaði hafi farið aðeins of innarlega;
- að skipstjóri sagði að mögulegt hefði verið að standa á öruggari stað við dráttarskífuna en slasaði taldi að þá hefði hann ekki getað haft hendur á körunum og þá hefði hann einnig skyggt á spilmanninn;
- að lúgukarmurinn sem slasaði stóð við er 40-45 sm hár.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins voru óvarleg vinnubrögð og óviðnandi vinnuaðstaða.

Nefndin bendir á að við hífingar eigi ávallt að nota hjálma og einnig nota staðlaðar bendingar við hífingar.

Nr. 033 / 06 Sveinbjörn Jakobsson SH 10

2. Skipverji slasast við löndun



Sveinbjörn Jakobsson © Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 260
Smíðaður: Esbjerg Danmörku,
1964, Eik
Stærð: 103,4 brl. 109 bt.
Mesta lengd: 27,83 m
Skráð lengd: 24,53 m
Breidd: 6,43 m Dýpt: 3,2 m
Vél: Mirreles Blackstone, 364 kW,
1983
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 27. febrúar 2006 var Sveinbjörn Jakobsson SH 10 við bryggju í Ólafsvík. Veður: NA 4 m/s.

Skipverjar voru að landa afla og voru að draga þriggja kara stæðu fram með gilsinum frá afturpílinu og fram undir lestarlúguna til hífingar. Stjórnandi hífingarinnar var staðsettur við lestarlúguna með stjórntækin og hafði yfirsýn niður í lestina. Við hífinguna lyftust körin lítillga og þegar þau höfðu verið dregin áleiðis smeygði einn skipverja sér aftur fyrir stæðuna til að húkka í þau að aftan. Þegar hann var kominn aftur fyrir fóru efri körin af stað, stjórnandinn hætti strax hífingu og slakaði gilsinum en stæðan féll á skipverjann. Hann var þá staðsettur á milli annarra karastæða og átti enga undankomuleið.

Skipverjinn fékk körin í höfuðið, á læri og hné. Honum var hjálpað undan farginu og komið til læknis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hífingu (drættinum) var ekki lokið en skipverjarnir í lestinni virtust standa í þeirri meiningu að svo hefði verið;
- að hvert kar var um 350-400 kg að þyngd;

- að körin í stæðunni voru ekki af sömu gerð og féllu ekki vel saman til hleðslu;
- að fram kom að mjög algengt væri að ósamstæð kör séu notuð og skorðist ekki saman nema helst þegar þungi er kominn í þau. Karastæðurnar kæmu þannig til skipsins frá umsjónaraðilum og notendum í landi. Þessu er ekki breytt um borð;
- að við athugun RNS hjá tveimur fiskmörkuðum var það staðfest að körum væri ekki raðað eftir tegundum og að þau falli ekki alltaf vel saman þegar þau eru afgreidd til skipa.
- að slasaði kvaðst ekki hafa verið með öryggishjálmi né nokkur annar skipverji sem var við löndunina. Aðrir skipverjar voru ekki á sama máli.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins eru óvarleg vinnubrögð og samskiptaleyfi milli aðila við hífinguna.

Nefndin átelur það verklag að ósamstæðum körum með fiski sé raðað saman í lest og til hífinga án þess að þau skorðist vel.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn að sjá til þess að samstæðum körum sé raðað saman til að auka öryggi skipverja.

Nr. 050 / 06 Grundfirðingur SH 24

3. Skipverji slasast á hendi



Grundfirðingur © Jósef Þórir Stefánsson

Skipaskr.nr. 1202
Smíðaður: Garðabæ 1972, stál
Stærð: 150,8 brl. 255,0 bt.
Mesta lengd: 35,37 m
Skráð lengd: 32,02 m
Breidd: 6,7 m Dýpt: 5,55 m
Vél: Caterpillar, 578 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Afgreitt á fundi 25. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 21. mars 2006 var Grundfirðingur SH 24 við bryggju í Grundarfirði.

Skipverjar voru að taka beitu um borð og voru pakkningarnar teknar niður eftir rennu á afturskipi. Skipverjinn sem tók við þeim á neðra þilfari ætlaði að stöðva eina þeirra með hægri hendi en pakkningin rann á vinstri hendi hans sem klemm-dist á milli við endastoð rennunnar.

Slasaði leitaði til læknis tveimur dögum seinna og kom þá í ljós að tveir fingur höfðu brotnað illa.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn slasaða varð hann ekki var við þegar fyrsta pakkningin var sett í rennuna og brá honum þegar hún rann af stað. Fannst honum hún vera að renna á sig og setti hann því hendurnar fyrir sig til að stöðva hana;
- að renninni var komið fyrir með um 30° halla niður í rýmið. Eftir atvikið voru soðnir teinar neðst í hliðar rennunnar til þrengingar þannig að pakkningarnar stöðvast um 10 sm fyrir ofan endastoð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nefndin bendir á að til að koma í veg fyrir svona slys að þá þurfi menn sem raða í rennur að láta þá sem taka á móti vita af því þegar þeir byrja að lesta hana.

Nr. 102 / 06 Ragnar SF 550

4. Skipverji slasast við fall



Ragnar Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 2585
Smíðaður: Hafnarfirði 2004,
plast
Stærð: 11,3 brl. 14,9 bt.
Mesta lengd: 12,06 m
Skráð lengd: 11,36 m
Breidd: 3,73 m Dýpt: 1,44 m
Vél: Caterpillar 253 kW, 2003
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. janúar 2007 af Inga

Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 16. ágúst 2006 var Ragnar SF 550 við bryggju á Hornafirði. Veður: Logn.

Skipverjar höfðu lokið við að taka beitu (makríl) í pönnum um borð og hafði henni verið dreift um þilfarið til að þiðna. Skipverji var að fara um borð um síðulúgu og stökk niður á eina pönnuna á þilfarinu en lenti með annan fótinn á brún hennar og missteig sig. Brotnaði meðal annars lítið bein í rist hans.

NEFNDARÁLIT:

- að hæðin sem skipverjinn stökk var um einn meter;
- að skipverjinn var ekki í öryggisskófatnaði heldur í venjulegum strigaskóm.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er óvarkárni slasaða.

Nr. 139 / 06 Minna SI 36

5. Skipverji fellur niður í lest og slasast



Skipaskr.nr. 2540
Smíðaður: Hafnarfirði 2002,
Plast
Stærð: 10,2 brl. 10,9 bt.
Mesta lengd: 9,94 m
Skráð lengd: 9,93 m
Breidd: 3,57 m Dýpt: 1,39 m
Vél: Yanmar 275 kW, 2002
Fjöldi skipverja: 2

Minna©Sverrir Jónas Jónsson

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 6. nóvember 2006 var Minna SI 36 við bryggju á Siglufirði. Veður: Gott

Skipverjarnir voru að landa fiski í fiskikörum og var annar þeirra við löndunarkrana á bryggju en hinn stóð á karabrunum við að húkka í lest. Eftir að hafa húkkað í nokkur kör ætlaði skipverjinn að færa sig af körunum og niður á lestarþilfarið. Við það rann hann til á brún karsins með þeim afleiðingum að hann féll á bakið á lestarþilfarið. Hann fann fyrir eymslum í baki en hélt áfram vinnu við löndunina.

Eftir löndun fór hann í skoðun á sjúkrahús þar sem þetta var talið tognun og mundi jafna sig á skömmum tíma. Vegna eymsla fór hann í skoðun þremur dögum síðar og kom þá í ljós að hann hafði slasast mikið í baki, öxl, mjöðm og hálsi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var vanur sjómaður og hafði verið um tíma á bátnum;
- að skipverjinn var í öryggisstígvélum að viðurkenndri gerð;
- að skipverjinn taldi að bleyta og slor á karinu hafi gert það að verkum að hann rann til og féll;
- að skipverjinn taldi þetta hafa verið um tveggja metra fall

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur menn til að fara með sérstakri gát við aðstæður sem þessar.

Nr. 155 / 06 Drangavík VE 80

6. Skipverji slasast í lest við löndun



Drangavík©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2048
Smíðaður: Portúgal 1991, stál
Stærð: 161.6 brl. 262.0 bt.
Mesta lengd: 25.98 m
Skráð lengd: 25.14 m
Breidd: 7.9 m Dýpt: 6.2 m
Vél: Deutz 1991, 735 kW
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 22. nóvember 2006 var Drangavík VE 80 við bryggju í Vestmannaeyjum. Veður: ASA 15 m/s

Skipið var með bakborðssíðu að bryggju og voru skipverjar að vinna við löndun afla í körum. Við eina hífingu hallaðist skipið mikið þegar heysi var híft á bryggjuna og þriggja kara stæða rann af stað í lestinni. Þrátt fyrir aðvörun komst einn skipverja ekki undan og varð fyrir karastæðunni með þeim afleiðingum að hann slasaðist á vinstri öxl og í baki.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kraninn sem var staðsettur bakborðsmegin var með útdraganlega bómu í 7 metra. Þröngt var á bryggjunni þar sem ekki hafðist undan að keyra frá skipinu og þurfti því að hífa körin lengra inn á hana. Þetta fékkst ekki staðfest þar sem ekki var ljóst hver sá um hífinguna né hvað langt heysið var híft;
- að gólfið í lestinni er steipt og ekki talið hálft eftir þrif. Í þessu tilviki eru ekki til upplýsingar um hvort það hafi verið hálft.

NEFNDARÁLIT:

Með hliðsjón af fyrirliggjandi upplýsingum treystir nefndin sér ekki til að álykta í málinu.

ÖNNUR SLYS

Nr. 101 / 06 Hvanney SF 51

1. Skipverji slasast við fall



Hvanney/Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2403
Smíðaður: Kína 2001, stál
Stærð: 246,2 brl. 357,4 bt.
Mesta lengd: 28,91 m
Skráð lengd: 26,6 m
Breidd: 9 m Dýpt: 6,65 m
Vél: Caterpillar 738 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 8

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 26. júní 2006 var Hvanney SF 51 við bryggju á Hornafirði.

Skipverji var að vinna við að skipta um perur í ljósum í frammastri og var hífður upp af öðrum skipverja í fiskkari með löndunarkrananum um borð. Þegar karið var komið upp að neðra ljósinu var hífing stöðvuð þegar sími þess sem í karinu var hringdi. Færði hann sig í hlið karsins og við það losnuðu tveir krókanna úr því með þeim afleiðingum að skipverjinn sturtaðist úr karinu, féll niður, um það bil 3 metra og lenti á veltitank á hvalbak skipsins.

Skipverjanum var komið á sjúkrahús og í ljós kom að sprunga kom í einn hálslið auk þess sem framhandleggur vinstri handar brotnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hinum slasaða var sagt að þeir skyldu nota stórt kar til verksins. Þegar þeir fóru til verksins voru engin kör við höndina nema niðri í lest en þar voru 300 l og 700 l kör. Til að ná þeim þurfti að opna lestina og sækja kar þangað niður. Til að sleppa undan því fór

- skipverjinn upp í frysthús og bað um stórt kar sem síðan komið var með á lyftara að skipinu;
- að lyftarinn kom með 1000 ltr. fiskkar en krókarnir (sjálfsplyttadír) sem þeir notuðu voru of litlir fyrir eyru karsins. Hinn slasaði húkkaði sjálfur í karið;
- að um borð voru til krókar fyrir 1000 ltr. kör;
- að báðir skipverjarnir voru nýir á skipinu, hinn slasaði búinn að vera í tvær vikur en sá sem hífði í eina viku. Báðir höfðu verið til sjós áður;
- að sögn spilmanns vissu þeir sem voru vanir á skipinu að krókarnir sem notaðir pössuðu aðeins á 660 ltr. kör og minni;
- að slasaði var ekki með hjálma.

Nefndarálit:

Orsök slyssins er að hvorki var notaður réttur búnaður né tryggilega gengið frá festingum í fiskkarið fyrir hífingu.

Nefndin áréttar að skipverjar noti ávallt hjálma við störf sín á þilfari hvort heldur verið sé við veiðar, löndun eða aðra vinnu í höfn.

Nr. 150 / 06 Kajak

2. Banaslys í Hvalfirði



Kajak af Scayak gerð: NN

Tegund: SEAYAK
Mesta lengd: 4,90 m
Þyngd: 28 kg
Breidd: 0,58 m
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 26. nóvember 2006 var maður á kajak á Hvalfirði. Veður: Austan og norðaustan 10-15 m/s, allt að 20 m/s í hviðum. Hitastig um – 2°C. Vegfarandi varð var við manninn á bifreið milli kl.



Kortið sýnir hvar kajakinn fannst og bifreiðin við olúbryggjuna.

14:30-15:00 og sá að hann fór niður að fjöruborði vestan við svokallaða Natobryggju sem er skammt frá Olústöðinni í norðanverðum Hvalfirði. Um hálf tíma síðar sá hann manninn róa á kajak fyrir utan bryggjuna.

Kl. 22:50 var haft samband við lögregluna í Reykjavík og tilkynnt að maður sem hugsanlega ætlaði á kajak í Hvalfirði hefði ekki skilað sér á tilsettum tíma. Leit var hafin og fannst bifreið mannsins um kl. 23:30 á áðurgreindum stað.

Skipulögð leit var hafin um kl. 23:51 og var varðskipið Ægir, sem var stutt í mynni Hvalfjarðar, kallað til auk björgunarsveita með báta og bifreiðar. Leitað var allt frá Saltvík og um kl. 01:00 lagði þyrila LHG, TF-LIF af stað frá Reykjavík.

Kl. 01:45 kom tilkynning frá Ægi um að kajakinn væri fundinn á floti NNA af Hvammshöfða á stað, 64°23.284N og 021°31.690V (sjá kort). Skömmu síðar kom önnur tilkynning frá varpskip-

inu um að maðurinn væri einnig fundinn. Var hann látinn en bundinn með línu við kajakinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki er vitað um ferðaáætlun hins látna;
- að hinn látni hafði stundað kajak siglingar um nokkurra mánaða skeið eða frá því um vorið og hafði siglt á þessu svæði áður. Ekki er ljóst hvort hann hafi sótt sérstakt námskeið í kajak-siglingu;
- að báturinn var af gerðinni Prijon Seayak, rauður að lit og búinn Prijon svuntu úr Neopron efni. Áratagund var Prijon úr plasti en ekki fannst áraflo, austurtrog né sjópumpa. Við skoðun var lítilsháttar sjór í fram- og afturlest og mannopi. Ekki fannst neyðarblys eða farskiptabúnaður í bátinum;
- að innanundir klæðnaður hins látna var af gerðinni Kokatat Neopron buxur, Kokatat peysa og ullarsokkar. Ytri klæðnaður var af gerðinni Yak þurrbuxur, Crewsaver Neopron blautskór, Yak stakkur, Neopron vettlingar og Yak björgunarvesti;

- að mati sérfræðings var fatnaður hins látna vandaður og af góðri tegund en gerði athugasemdir við notkun hans á þessum árstíma, við þessar veðuraðstæður og á afskekktu svæði. Hann gerði einnig athugasemdir við að fara í kajaksiglingu eins og aðstæður voru þennan dag;
- að samkvæmt krufningsskýrslu var dánarorsök drukknun og samverkandi þáttur ofkæling.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin hvetur fólk til að fara ekki einsamalt í kajakferðir á afskekktum svæðum og huga vel að veðurútliti.

Nr. 167 / 06 Triton

3. Banaslys við björgunarstörf



Triton©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla.

Málið afgreitt á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Pétri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 19. desember 2006 var danska varðskipið Triton við strandstað Wilson Muuga út af Stafnesi. Veður: SV 15 m/s

Varðskipið Triton var komið á strandstað um kl. 06:00 og sendi léttbát (slöngubát) með átta skipverjum með sjóðælu til Wilson Muuga. Þegar þeir komu að skipinu reyndist ekki hægt að fara um borð vegna veðurs og sjólags og var þá snúið

við til varðskipsins. Skömmu síðar reið alda á bátinn með þeim afleiðingum að utanborðsmótorarar hans stöðvuðust. Fljótlega reið annað ólag yfir bátinn, honum hvolfdi og mennirnir fóru allir í sjóinn.



Léttabáturinn ©Fréttablaðið / Vilhelm

Um kl. 07:56 var þyrila LHG búinn að bjarga sjö af skipbrotsmönnum en einn þeirra fórst. Þyrila varðskipsins Tritons var biluð. Skipverjarnir voru allir í vinnubjörgunarbúningum og með uppblásanleg björgunarvesti.

RANNSÓKN MÁLSINS:

Samkvæmt upplýsingum frá lögreglu var ákveðið af hálfu dómsmálaráðuneytisins að Danir hefðu forræði yfir rannsókn málsins.

RNS mun greina frá niðurstöðum rannsóknarinnar ef hún fær þær í hendur.

Nr. 171 / 06 Þór HF 4

4. Tveir skipverjar slasast við fall



Skipaskr.nr. 2549
Smíðaður: Frederikshavn
Danmörku, 1998
Stærð: 1094,5 brl. 1999 bt.
Mesta lengd: 57,8 m
Skráð lengd: 51,02 m
Breidd: 13,5 m Dýpt: 8,12 m
Vél: MAN B&W Alpha 2940 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 26

Þór©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Pétri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 21. desember 2006 var þór HF 4 á siglingu í Faxaflóa á leið til Hafnarfjarðar. Veður: SV 28-30 m/s

Um kl. 18:00 kom brotsjór á skipið aftanvert stjórnborðsmegin með þeim afleiðingum að tveir skipverjar sem voru staddir í borðsal féllu og slösuðust. Annar þeirra hlaut áverka á fingri og hinn á enni.

NEFNDARÁLIT:

Málið hefur verið skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsóknar.

ÖNNUR TILVIK

Nr. 027 / 06 Green Ice

1. Skemmdir í höfn



Green Ice©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 8412699
Smíðaður: Noregi 1985, stál
Stærð: 3390 BT
Mesta lengd: 85,93 m
Breidd: 16 m

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 26. febrúar 2006 var frystiskipið Green Ice við bryggju á Hornafirði.

Verið var að vinna við útskipun um hliðarop þegar nótaskipið Ásgrímur Halldórsson SF 250 sigldi framhjá Green Ice með þeim afleiðingum að sog frá Ásgrími dró skipið við bryggjuna um það bil 3 metra. Við þetta rakst hliðaropið í bryggjupolla með þeim afleiðingum að skemmdir urðu á því ásamt braut sem það leikur um. Bráðabirðaviðgerð fór fram á Hornafirði en þaðan hélt skipið til Eskifjarðar þar sem loka-viðgerð fór fram.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri Ásgríms Halldórssonar taldi sig hafa verið á um þriggja hnúta hraða en hafði ekki verið að fylgjast sérstaklega með því;
- að skipstjóri Green Ice kvaðst hafa séð Ásgrím koma inn höfnina og furðað sig á hvað hann var á mikilli ferð. Taldi hann ferðina hafa verið 8-9 hnúta;
- að sögið olli því að afturspringur dróst út af átakspili þrátt fyrir að það hafi verið í bremsu;

- að skipstjóri Ásgríms Halldórssonar sagði að hraðinn hafi verið eðlilegur til að komast inn í höfnina en að vissara sé að hafa ferð til að komast yfir grynningar sem fara þurfi yfir.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að Green Ice hafi ekki verið trygglega bundið miðað við aðstæður.

Nefndin hvetur hafnaryfirvöld til þess að vara ókunnuga við sögi sem myndast við umferð um hafnir.

Nr. 031 / 06 Herjólfur / Antares VE 18

2. Nærri því árekstur



Herjólfur©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2164
Smíðaður: Noregi 1992, stál
Stærð: 2222,4 brl. 3354 bt
Mesta lengd: 70,7 m
Skráð lengd: 67,6 m
Breidd: 16,0 m Dýpt: 10,7 m
Vél: Man B&W 5400 kw, 1992
Áhöfn: 14
Farþegar: 103



Antares©Trygvi Sigurðsson

Skipaskr.nr. 2277
Smíðaður: Noregi 1980, stál
Stærð: 480,0 brl. 859,0 bt
Mesta lengd: 58,33 m
Skráð lengd: 52,13 m
Breidd: 9,0 m Dýpt: 7,47 m
Vél: Man B&W 1920 kw, 1995
Áhöfn: 3

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 24. febrúar 2006 var Herjólfur að koma til hafnar í Vestmannaeyjum og Antares VE 18 á leið úr höfninni. Veður: SA 15 m/s, myrkur.

Þegar Herjólfur var að nálgast höfnina hafði skipstjórinn samband við hafnarvörð á VHF rás 12 og fékk að vita að honum væri óhætt og enginn

skipaumferð væri um höfnina. Eftir að ferð hafði verið minnkuð um kl. 22:15 og skipið nálgast Klettsnef birtist annað skip, Antares VE 18, óvænt á útleið úr höfninni. Til að forða árekstri var sett á fulla ferð afturábak og við það snérist skipið.

Skipstjóri Antares VE varð var við Herjólf þegar hann var kominn út fyrir Hornið og vék betur til stjórnborða, nær fjörunni. Ekki varð árekstur á milli skipanna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri Antares VE tilkynnti ekki brottför til hafnaryfirvalda og kvaðst aldrei gera það. Hann taldi það almennt ekki gert hjá skipstjórnarmönnum skipa nema á Herjólf. Tekið væri tillit til þess ef Herjólfur væri á ferðinni;
- að skipstjóri Antares VE varð ekki var við samskipti Herjólfss við höfnina vegna þess að dregið hafði verið niður í VHF talstöðinni án hans vitundar;
- að skipstjóri Herjólfss taldi að minnsta fjarlægð á milli skipanna hefði verið innan við skipslengd;
- að skipstjóri Antares VE sagðist ekki geta sagt til um fjarlægð á milli skipanna. Hann taldi að engin hættu hefði verið á árekstri þar sem hann hafi fært sig eins nærri sandfjörunni og hann hafi þorað;
- að samkvæmt upplýsingum frá Vestmannaeyjarhöfn er Antares VE undanþeginn hafnsögu-skyldu;
- að samkvæmt 6. gr. reglugerðar Vestmannaeyjarhafnar nr. 671/2005, skal skipstjóri sem er undanþeginn hafnsögu vera í talstöðvarsambandi við hafnsögumann;
- að stefna Herjólfss var 225° og Antares VE um 045° þegar skipstjórnarmennirnir urðu varir við hvorn annan. Ekki er ljóst hver siglinga-hraði skipanna var. Skipstjóri Herjólfss kvaðst hafa verið búinn að draga verulega úr ferð en skipstjóri Antares VE taldi sig hugsanlega hafa verið nálægt hálfri ferð.

NEFNDARÁLIT:

Ástæða atviksins var sú að skipstjóri Antares VE lét ekki vita um ferðir sínar um höfnina.

Nefndin telur ámælisvert að skipstjórnarmenn virði ekki reglur um talstöðvarsamband innan hafna og að hafnaryfirvöld láti það viðgangast.

Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að ganga ávallt úr skugga um að öll fjarskipa- og siglinga-tæki séu virk áður en látið er úr höfn.

Nr. 032 / 06 Hamar, dráttarbátur

3. Dreginn á hliðina, sjór kemst í bátinn



Hamar©Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 2489
Smíðaður: Póllandí /
Hafnarfirði 2001, Stál
Stærð: 59 brl. 67 bt.
Mesta lengd: 17,21 m
Skráð lengd: 15,81 m
Breidd: 6,23 m Dýpt: 3,12 m
Vél: Caterpillar 678 kW,
2001
Fjöldi skipverja: 2



Reykjafoss©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 9202077
Smíðaður: Þýskalandi 1999
Stærð: 7589 BT
Mesta lengd: 127 m
Breidd: 20,40 m Dýpt: 10,35 m
Vél: 6000 kW
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. október 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrassyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 22. febrúar 2006 var Hamar að aðstoða Reykjafoss í Straumsvík. Veður: S 17-25 m/s.

Dráttartaug var á milli skipanna og var Hamar festur við skut Reykjafoss til að aðstoða hann til að ná siglingastefnu út úr höfninni. Vegna þröngra

aðstæðna í höfninni var taugin höfð stutt eða um 30 metrar.

Eftir að Reykjafoss var kominn í stefnu var skipstjórinn á Hamri látinn vita að þeir væru að fara að setja á ferð áfram. Skipstjórinn á Hamri byrjaði þá að gera viðeigandi ráðstafanir til að setja bátinn í rétta stefnu miðað við skipið. Þegar hann var u.þ.b. hálfnaður við það skall öflugt skrúfuvatn frá Reykjafossi á bátinum. Skipstjórinn kallaði til skipsins, benti á hættuna og óskaði eftir að slegið yrði af. Hann reyndi að bakka til að ná slaka til að hægt yrði að sleppa tauginni og ítrekaði stöðu mála til skipsins í talstöðina. Hinn skipverjinn var á þilfari og var honum sagt að sleppa en honum tókst það ekki þar sem krókurinn var kominn á kaf. Á þessari stundu var Hamar kominn með um 70° stjórnborðs halla og sjór farinn að flæða inn um opnar dyrnar á stýrishúsinu. Þar sem skipstjórinn sá ekki hinn skipverjann kúplaði hann vélunum frá og gerði ráð fyrir að báturinn myndi sökkva.

Hafnsögumaðurinn varð þá var við hvað var að gerast og gaf skipun um að skipverjar á Reykjafossi stöðvuðu vél og gæfu slaka á taugina. Það var gert og við það rétti Hamar sig. Skipverjar á Hamri náðu þá að sleppa tauginni og gátu siglt sjálfir að bryggju. Talsverður sjór komst í bátinn og skemmdir urðu töluverðar vegna þess.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hafnsögumaður var um borð í Reykjafossi. Samkvæmt upplýsingum hans hafði skipstjóranum á Hamri verið sagt að setja ætti á ferð og skömmu síðar hefði verið óskað eftir að hann slepti tauginni. Skipstjórinn á Hamri kvaðst ekki hafa fengið þessi fyrirmæli og vinnureglan væri sú að aðilar endurtæki fyrirmæli til að koma í veg fyrir misskilning. Fram kom að þessari vinnureglu væri ekki alltaf framfylgt;
- að ekki heyrðist í talstöð viðvörunarkall skipstjóra Hamars um stöðu mála þar sem handtalstöð hafnsögumanns var í vasa hans og heyrðist ekki í henni vegna veðurhæðar. Skipverjar á afturþilfari Reykjafoss létu ekki vita um hvað var að gerast;

- að fram kom að sett hafði verið á ferð til að forða því að skipið ræki að Álgarði. Skipstjórnendur á Reykjafossi tóku ekki eftir að taugin var enn föst við dráttarbátinn;
- að á dráttarkróknum er skaft, sem tekið er í, til að sleppa tauginni. Hægt var að opna krókinn með fjarlosun í brú en skipverjum var ekki kunnugt um að búnaðurinn virkaði ekki þegar krókurinn vísaði 90° í borðið;
- að báturinn er með tvö stýri sem ekki er hægt að samhæfa nema að aðalvélarnar séu á sama snúningi. Þegar báturinn rétti sig við var bakborðsstýrið hart til bakborða og stjórnborðsstýrið hart í stjórnborða;
- að sleppikrókurinn gat snúist 90° til hvorrar hliðar. Fram kom að hann virtist hafa festst undir bolta til stjórnborða;
- að sleppikrókurinn var sérsmíðaður fyrir bátinn en hafði ekki hlotið samþykkt eftirlitsaðila. Eftir atvikið hefur sleppikrók verið skipt út og settur viðurkenndur búnaður á bátinn sem sleppir sjálfkrafa við 18 tonna átak og getur ekki farið alveg þvert á hann;
- að atburðurinn var ekki færður til bókar um borð í Reykjafossi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var sú að vélar Reykjafoss voru settar á ferð áfram áður en fullvissa var um hvort það væri óhætt og skipið laust.

Nefndin telur að samskipti milli skipanna hafi ekki verið nægjanlega tryggð.

Nr. 039 / 06 Fimman

4. Þangsláttupramma hvolfir



Fimman©Útgerð 2005

Skipaskr.nr. 9850
Smíðaður: Akranesi 1999, stál
Stærð: 4,22 brl. 4,99 bt.
Mesta lengd: 7,40 m
Skráð lengd: 7,30 m
Breidd: 3,02 m Dýpt: 0,67 m
Vél: DEUTZ 28 kW
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2007 af Inga

Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma K Jónssyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 17. nóvember 2005 var þangsláttupramm-inn Fimman á siglingu í Þróskuldum austan Efri-Langeyjar á Breiðafirði. Veður: Hægviðri og sjólaust.

Skipverjinn hafði lokið þangslætti, fyllt „lestarrým-ið“ og var á leið til losunar. Þegar komið var í þrengingar milli Efri-Langeyjar og Langeyjaness (Þróskuldana) að vestanverðu var straumurinn þar of mikill til að Fimman kæmist þar áfram. Til að komast norður úr sundinu ákvað skipverjinn að reyna það hinu megin en þegar hann snéri rólega til stjórnbörða hvolfði prammanum.

Skipverjinn komst út úr stýrishúsinu um framgluggann og synti til lands. Fimman lagðist um 140° og nam stýrishúsið í botn og var henni bjargað daginn eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki hafa verið gerðir stöðugleikaútreikningar fyrir pramman þrátt fyrir að árið 2003 hafi skoðunarmaður SÍ bent á nauðsyn þess að hallaprófa a.m.k. einn sláttupramma og gera stöðugleikaútreikninga. Sex sláttuprammar eru á skipaskrá;
- að um 1.500 kg (60 tómir þangpokar) voru á efra þilfari ásamt díselvél og stýrishúsi. Að sögn skipverjans hafði hann verið varaður við svona miklum þunga á þilfarinu;
- að um borð voru um 2,700 kg af þangi. Þegar það magn er komið í lestina kemur hljóðmerki í stýrishúsi. Það er svo losað í poka sem festur er við bauju;
- að á siglingu er sláttugreiðan (þangsláttuvél) hífð upp úr sjó. Hægt er að lyfta henni um það bil 60 sm upp fyrir hafflöt;
- að neðraþilfarið er flotholt prammans (tankur fylltur með Uritan efni). Um það bil 10 sm ofan við það er færiband sem flytur þangið í

lestina, sem er fyrir ofan það og liggur upp að efra þilfari;

- að á fjöru fellur út úr sundinu (Þróskuldunum) og hægt að ganga á mjóum granda landa á milli. Á aðfalli (suðurfalli) er mjög sterkur straumur í sundinu. Sjórinn streymir yfir þennan granda sem myndar „Þróskuld“ á haffletinum og mismunandi sjávarhæð fyrir utan og innan hann. Pramminn þurfti að fara yfir hann en þegar hann snéri til stjórnbörða hallaðist hann;
- að tvær útgönguleiðir eru úr stýrishúsinu. Tré rennihurð stjórnbörðsmegin og stór gluggi á framhlið sem er opnanlegur í 180°. Glugginn er lokaður með tveimur handföngum í axlarhæð og hann hefur ekki verið merktur sem neyðarútgangur;
- að skipverjinn sagði að venjan væri að bátur fylgdi með prammanum þar sem stór hluti tómu pokanna er geymdur. Hann hafði haft lítinn gúmmibát sem hann ákvað að nota ekki í þeim tilgangi;
- að skipverjinn hafði verið í um það bil 4-5 vikur við þetta starf og einnig tveimur árum áður;
- að skipverjinn sagðist alltaf vera í „flotgalla“ og að um borð væri björgunarvesti með sjóstýrðum uppblæstri;
- að skipverjinn kallaði á hjálp með GSM síma sem hann var með í plastpoka innanundir flotgallanum auk talstöðvar;
- að sögn skipverjans hafði athygli hans verið vakin á því að pramminn væri hugsanlega of hlaðinn.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að prammanum hvolfði var ofhleðsla.

Nefndin átelur að Siglingastofnun Íslands hafi ekki þrátt fyrir tilmæli frá árinu 2003 látið fara fram hallaprófun og stöðugleikaútreikninga fyrir sláttupramma.

ANNAÐ:

Drög að lokaskýrslu var afgreidd á fundi RNS þann 2. júní 2006 en vegna athugasemda og misræmis aðila um stöðugleika ásamt burðargetu prammanna ákvað nefndin á fundi þann 25.

ágúst 2006 að fresta afgreiðslu málsins þar til út-
reikningar SÍ lægu fyrir. Í framhaldi var SÍ og út-
gerðaraðila sent bréf þess efnis dagsettu 29.
ágúst 2006.

Þann 29. mars 2007 gerðu sérfræðiaðilar á veg-
um Siglingastofnunar eftirfarandi athuganir hjá út-
gerðinni:

- ✓ Þörungarsláttuprammi með skipaskr.nr. 9851
var hallaprófaður og vigtaður.
- ✓ Vigt fyrir próf 8,4 tonn
- ✓ Vigt eftir próf var 8,8 tonn svo báturinn lekur
dálítið.
- ✓ GM í hallaprófun = $0,223 \times 3,44 \times$
 $1,946 / 8,8 \times 0,085 = 1,946$ m. Prammi
með 3 tonn á dekki, sem er rétt fylltur poki, er
með miklu minna.
- ✓ Þörungarsláttuprammi með skipaskr.nr. 9850
var vigtaður 8,9 tonn
- ✓ Þörungarsláttuprammi með skipaskr.nr. 9846
var vigtaður 8,2 tonn.

ÖRYGGISATRÍÐI Í FRAMKVÆMD OG/EDA Í SKOÐUN:

- ✓ Skyld er að poki mátti ekki vera meira en 3
tonn.
 - ✓ Á sláttusvæði skal skilja netin eftir og einungis
hafa eitt um borð meðan þangið er slegið.
 - ✓ Slá skal þangið jafnt til að minnka hættu á
veltu vegna mishleðslu ef siglt er á stein eða
sker.
 - ✓ Til að auka við stöðugleika prammana var
ákveðið að hækka hliðarkassa til að auka rétti
vægið (GZ).
 - ✓ Sumir prammana eru með plast flotefni í tönk-
um sem drekka í sig vökva og fram koma að í
athugun væri að hætta því og hafa þá tóma.
- SÍ gaf útgerð möguleika á að laga prammana í
sumar (2007) og í ráði er að gera viðeigandi
stöðugleikaútreikninga eftir breytingar.

NIÐURSTAÐA:

Ljóst er að pramminn var með um 4,2 tonn um
borð þegar umrætt atvik átti sér stað og nefndin
telur ekki ástæðu til að taka athugasemdir sem
bárust við drögum hennar til greina.

Nr. 059 / 06 Víkingur - farþegaskip

5. Fær á sig brotsjó



Víkingur©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 7227
Smíðaður: Hafnarfirði 1989,
plast
Stærð: 18,87 brl. 25,43 bt.
Mesta lengd: 14,95 m
Skráð lengd: 14,73 m
Breidd: 3,78 m Dýpt: 1,80 m
Vél: VolvoPenta 368 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 2
Fjöldi farþega: 16

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 2. október 2006 af Inga
Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni, Agnari
Erlingssyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð
og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 24. maí 2006 var Víkingur á skemmtisiglingu við Vestmannaeyjar. Veður: NNA 11-15
m/s

Báturinn var á siglingu með farþega við Smáeyj-
ar vestan við Heimaey þegar hann fékk á sig brot-
sjó með þeim afleiðingum að tveir gluggar í stýr-
ishúsinu brotnuðu og sjór komst inn í bátinn. Bát-
urinn var snúið undan vindinum og siglt áleiðis að
Ofanleitisshamri og leitað skjóls undir Vesturfjalli.
Skipverjar óskuðu eftir aðstoð og kom Lóðsinn á
vettvang eftir um það bil hálfa klukkustund og
flutti farþegana í land. Engan um borð sakaði og
voru dælur Víkings notaðar til að dæla sjónum frá
borði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að allir farþegar fóru í björgunarvesti eftir at-
vikið. Þrír farþegar sátu gengt gluggunum sem
brotnuðu en engan sakaði;
- að hraði bátsins var um það bil 3-4 hnútar
þegar aldan lenti á honum;
- að óhappið átti sér stað á venjulegri siglinga-
leið í útsýnisferðum bátsins. Skipstjórinn taldi
að langvarandi norðanátt, sem var að ganga
niður, hefði orsakað ölduna;
- að ekki er öldubróttur á stefni bátsins og sagði

skipstjóri bátinn því taka nokkuð inn á sig sjó að framan. Skyggni er yfir gluggum stýrishússins;

- að gluggarnir sem gáfu sig höfðu verið í bátinum síðan 1991;
- að ekki var vitneskja um ferðir skipsins hjá Vaktstöð siglinga fyrr en eftir brotsjóinn. Engin boð höfðu komið frá STK tæki skipsins en skipstjóri fullyrti að ljós hefðu sýnt að tækið væri að senda.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var kröpp alda sem kom óvænt framan á bátinn.

Nr. 067 / 06 Zodiac slöngubátur

6. Í hrakningum við Seley

*Skipaskr.nr. Óskráður
Annað: Slöngubátur 9 manna
Fjöldi skipverja: 2*

Gögn: Gögn RNS.

Afgreitt á fundi 25. ágúst 2006 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 12. júní 2006 var „Zodiac“ slöngubátur við dreka í lendingu við Seley að vestanverðu. Veður: Logn, sunnan alda. Síðan NA hvassviðri og mikill sjór.

Tveir bátsverjar höfðu farið frá Eskifirði um morguninn á bátnum út að Seley til að huga að æðarvarpi og lögðust þar fyrir dreka. Eftir að hafa verið í landi um það bil fjórar klst. versnaði veðrið og breyttist í hvassa NA-átt auk þess sem brimsog myndaðist í lendingunni. Þegar þeir ætluðu í bátinn komst einungis annar þeirra um borð og gat

hann dregið bátinn á drekafestunni út fyrir brimgarðinn. Hann treysti sér ekki til að sækja þann sem varð eftir í landi vegna brimsins og óskaði eftir aðstoð. Björgunaraðilar voru kallaðir út og gátu þeir aðstoðað bátsverjanna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátsverjar höfðu athugað veðurspá og var gert ráð fyrir hægri S eða SV-átt. Þannig var veðrið um morguninn þegar þeir lögðu af stað;
- að bátsverjar voru í flotbjörgunarbúningum, með NMT síma og litlar talstöðvar til samskipta sín á milli. Annar þeirra með eitt lítið neyðarblys;
- að bátsverjinn taldi bátinn hafa verið of léttan til að fara í brimið. Eftir atvikið hefur hann alltaf þyngsli í honum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en telur það hafa verið rétta ákvörðun að óska hiklaust eftir aðstoð í stað þess að leggja í óparfa hættu.

Nr. 104 / 06 Trilla (nafnlaus)

7. Sekkur í Eyjafirði, mannbjörg

*Skipaskr.nr. Óskráður
Smíðaður: Óþekkt, súðbyrðingur úr tré
Stærð: 1,5 bt
Mesta lengd: 6 m
Skráð lengd:
Breidd: Dýpt:
Vél: Loftkæld vél ekki vitað um tegund eða stærð
Fjöldi skipverja: 7*

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 26. ágúst 2006 var trilla (nafnlaus) á siglingu á milli Héðinsfjarðar og Ólafsfjarðar. Veður: Óþekkt, en vaxandi vindur.

Trillunni var siglt frá Héðinsfirði til Ólafsfjarðar síðla dags með sex farþega auk formanns innanborðs og slöngubát í togi til öryggis. Þegar komið var út í fjörðinn var veður þannig að formaður ákvað að halda til lands og kalla eftir aðstoð stærri báts til að taka farþegana. Farþegarnir sex fóru í stærri bátinn og siglt síðan af stað aftur í fylgd hans. Skömmu síðar varð formaðurinn var við leka í bátinum sem jókst og hann hafði ekki undan að ausa hann. Vegna lekans stöðvaðist vélin og formaðurinn fór yfir í hinn bátinn. Trillan var tekin í tog en sökk skömmu síðar.

Við rannsókn kom fram:

- að sögn lögreglu var báturinn 1 og 1/2 tonn trilla, afgömul, óskráð og nafnlaus;
- að um borð voru björgunarvesti en ekki voru allir í þeim;
- að meðferðis höfðu bátsverjar VHF talstöð og GSM síma. Ekki var símasamband á þessu svæði. Kallað var eftir aðstoð með fjarskiptabúnaði í björgunarskýlinu í Héðinsfirði um Siglufjarðarradíó;
- að slöngubáturinn var búinn utanborðsmótor.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en átelur að haldið sé í siglingu með farþega á litlum og lélegum bát.

Nr. 108 / 06 Spider

8. Ásigling á rekald



Skipaskr.nr. Óskráður
Smíðaður: Akureyri 1998, plast
Mesta lengd: 6 m
Breidd: 1,5 m
Vél: Evinrude E-Tec 165 kW,
2005
Fjöldi skipverja: 1

Spider©NN

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Péttri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 29. ágúst 2006 var skemmtibáturinn Spider á siglingu á Pollinum á Akureyri. Veður: Hægviðri, gráð.

Á siglingunni frá Torfunesbryggju inn að Höfnersbryggju rakst báturinn harkalega á óþekkt rekald. Bátsverjinn sigldi á minnkaðri ferð til lands og var báturinn tekinn á land.

Við skoðun kom í ljós að töluverðar skemmdir urðu bakborðsmegin á botni bátsins. Um það bil 40x40 sm ákoma var um 140 sm frá stefni sem náði um 3/4 inn í súðina.

Við rannsókn kom fram:

- að stjórnandi bátsins taldi líklegt að siglingarhraði hafi verið 40 hnútar;
- að hann var í björgunarvesti. Ekki var annar björgunarbúnaður í bátinum;
- að botninn er tvöfaldur og tvö flothólf eru aftur í honum;
- að mótorinn er 234 kg;
- að í hafnarreglugerð Hafnarsamlags Norðurlands bs segir í 9 gr. „Innan hafna má ekki sigla skipum hraðar en aðstæður og góð sjómennska leyfa. Sérstaka aðgát skal sýna þegar farið er um svæði, þar sem unnið er að dýpkun, köfun og þess háttar enda skal við slík störf hafa uppi viðeigandi merki.“

Nefndarálit:

Nefndin telur orsök slyssins vera að siglt var á of mikilli ferð og meiri en góðri sjómennsku sæmði miðað við aðstæður.

Nr. 119 / 06 Baldur

9. Fær í skráfuna



Baldur©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2727
Smíðaður: Þýskalandi 1970, stál
Stærð: 765,59 brl. 765,59 bt.
Mesta lengd: 63,25 m
Skráð lengd: 58,72 m
Breidd: 12 m Dýpt: 3,8 m
Vél: MAK 1838 kW, 1970
Fjöldi skipverja: 7

Gögn: RNS. Frábrigðaskýrsla frá skipi.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. janúar 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni. Pétur Ágústsson tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 30. september 2006 var Baldur að koma að bryggju á Brjánslæk. Veður: NA 10-12 m/s.

Þegar verið var að bakka skipinu upp með viðlegukantinum og u.þ.b. 5 metrar eftir í ekjubrú stöðvaðist stjórnborðsvélin skyndilega. Í ljós kom að hjólbarðabybba (sjá mynd) hafði losnað frá kantinum og farið í skrúfunu með þeim afleiðingum að hún ásamt öxultengi skemmdust.

Kafarar frá Ísafirði voru fengnir til að hreinsa úr skrúfunni.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að festingar neðan á hjólbarðabybbunni voru orðnar lélegar og lausar. Útgerð skipsins hafði áður óskað eftir lagfæringum en því hafði ekki verið sinnt. Eftir atvikið voru settar nýjar þybbur (fender pylsur).

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur hafnar-yfirvöld til að tryggja sem best öryggi skipa sem ferðast um hafnarsvæði.

Nr. 135 / 06 Kleifaberg ÓF 2

10. Fékk tundurdufl í trollið



Kleifaberg ÓF 2 Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 1360
Smíðaður: Pólland 1974, stál
Stærð: 893.3 brl. 1149 bt.
Mesta lengd: 69.57 m
Skráð lengd: 62.3 m
Breidd: 11.3 m Dýpt: 7.3 m
Vél: Sulzer Zgoda 2208 kW, 1973
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS.

Málið afgreitt á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 3. nóvember 2006 var Kleifaberg ÓF 2 á togveiðum um 40 sjómílur norður af Straumnesi.

Við veiðarnar fengu skipverjar tundurdufl í trollið og tilkynntu það til Vaktstöðvar siglinga. Veiðum var hætt og haldið inn á Ísafjarðardjúp.

Sprengjusérfræðingar frá Landhelgisgæslu Íslands (LHG) voru kallaðir út og fóru þeir vestur og gerðu duflíð óvirk.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um var að ræða skel af duflkúlu (sjá mynd) sem á vantaði annan helminginn. Samkvæmt upplýsingum frá LHG geta tundurdufl verið í allskonar myndum þegar þau koma upp, allt frá því að vera mjög heilleg og í mörgum hlutum eins og þetta;
- að LHG er með sprengjusérfræðinga á vakt



Duflkúlan úr Kleifaberginu

allan sólarhringinn alla daga ársins. Skipverjar eru hvattir til ef þeir verða varir við eitthvað torkennilegt í veiðafærum að hafa tafarlaust samband við Vaktstöð Siglinga og fá samband við sprengjusérfræðing;

- að sjómenn eiga helst að ganga frá tundurdufli í fiskikar og setja netastykki með til að skorða það vel. Mikilvægt er fylla karið með sjó til að það nái ekki að þorna áður en sprengjusérfræðingar koma á staðinn. Fram kom hjá LHG að hvert tilfelli getur verið sérstakt og erfitt að leggja ákveðnar línur um meðhöndlun. Ráðlagt er því að gera sem minnst nema með samþykki og samkvæmt ráðleggingum sérfræðinga;
- að sprengjusérfræðingar LHG voru til skamms tíma með kennslu um tundurdufl í Slysavarnaskóla sjómanna en af einhverjum orsökum var því hætt;
- að í síðari heimstýrjöldinni var lagt út miklum fjölda tundurdufla hér við land. Bretar reyndu að loka siglingaleiðinni út á Atlantshaf með því að koma fyrir tundurduflabeltum milli Íslands og Skotlands og milli Íslands og Grænlands;
- að um það bil 105.000 tundurdufl voru sett út við Ísland á þessum tíma en aðeins hafa fundist og verið gerð óvirk um það bil 5.000. Á undanförunum árum hafa verkefni sprengjudeilda LHG verið um 70 til 100 á ári. Á kortinu (Mynd) má sjá staðinn sem Kleifarbergið ÓF fékk tundurduflið í veiðarfærin og þekktar tundurduflagirðingar út af Vestfjörðum;
- að útbreiddur misskilningur sé að tundurdufl verði hættulaus með tímanum. Þvert á móti verða þau yfirleitt mun hættulegri. Sprengiefnið verður viðkvæmara og oft er öryggisbúnaður ónýtur þannig að sprengjan getur sprungið fyrir annan og minni tilverknað heldur en upphaflega var gert ráð fyrir;
- að sprengjudeild LHG er mjög vel búin tækjum og starfsmenn hennar hafa hlotið þjálfun eftir stöðlum NATO í skólum danskra og breskra hernaðaryfirvalda sem stöðugt er haldið við með æfingum og endurþjálfun. Hægt er að fá frekari upplýsingar um tundurdufl við Ís-

land á vefsíðu LHG.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur skipstjórnarmenn til að hafa samband við sprengjusérfræðinga LHG verði þeir varir við torkennilega hluti í veiðarfærum eins og gert var í þessu tilfelli.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin leggur til að fræðsla og fræðsluefni til sjómanna um tundurdufl verði gerð með markvissum hætti.

Nr. 170 / 06 Ingunn AK 150

11. Slitnar frá bryggju, polli brotnar



Ingunn©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2388
Smíðaður: Chile 2000, Stál
Stærð: 1217,7 brl. 1981 bt.
Mesta lengd: 72,9 m
Skráð lengd: 65,18 m
Breidd: 12,6 m Dýpt: 8,4 m
Vél: MaK 4320, 2000
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Gögn RNS.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. apríl 2007 af Inga Tryggvassyni, Agnari Erlingssyni, Pálma Jónssyni, og Pétri Ágústssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 21. desember 2006 var Ingunn AK 150 við bryggju á Akranesi. Veður: VSV 25 m/s, töluverð hreyfing.

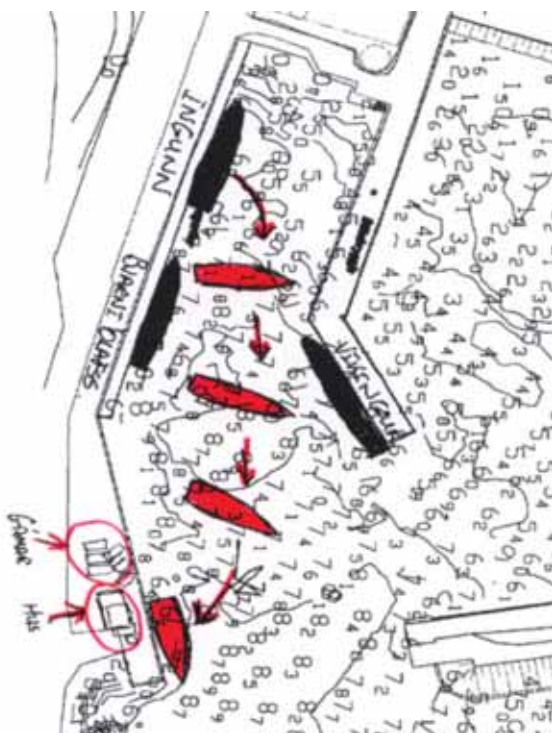
Um kl. 19:40 urðu vegfarendur varir við að Ingunn AK var að slitna frá bryggju þar sem hún lá mannlús ofarlega við aðal hafnargarðinn og létu hafnaryfirvöld vita.

Þegar hafnarstarfsmenn komu á staðinn var skipið orðið laust úr viðlegunni og hafði rekið að enda hafnargarðsins (sjá mynd). Þar hafði það nálgast bryggjuna nægilega mikið til að vegfaranda tókst með snarræði að ná einu landfestartógi sem lá út af skipinu og setti hann á polla. Um kl. 19:50

kom dráttarbáturinn Leynir á bakborðssíðu Ingunnar AK og hélt henni að bryggjunni þannig að menn komust um borð.

Laus landfestartóg lágu niður með og út frá skipinu en skipverjum tókst ná flestum um borð en eitt þeirra lenti í báðum skrúfum Leynis og varð hann óvirkur. Skipverjum Leynis tókst að festa hann utan á Ingunni AK. Vélar Ingunnar AK voru gangsettar og skipinu siglt að Faxabryggju þar sem það var tryggilega bundið.

Kafarar frá björgunarsveit Akraness voru fengnir til að skera úr skrúfum Leynis.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fastsetningarpolti hafði brotnað. Talið var að sjór hefði gengið yfir sjóvarnargarðinn og orsakað að pollinn gaf sig. Það sem styður það er að skúr á enda bryggjunnar (sjá mynd) skemmdist og gámar færðust úr stað;
- að skipið var vel bundið með nokkrum landfestarendum (ekki ljóst hvað þeir voru margir) af Dynex ofurtógi án sveigjanlegs búnaðar. Þessi tegund tóga hefur mjög litla teygju (3-4%) miðað við aðrar tegundir og hefur því lítið sem ekkert gefið eftir í þessum átökum;

- að mat hafnaryfirvalda var að fastsetningarpollinn hafi ekki verið of veikburða og ekki var talin ástæða til að breyta gerð hans við endurnýjun.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er að fastsetningarpolti á bryggjunni brotnaði.

Nefndin telur varhugavert að einungis sé notað ofurtóg við þessar aðstæður án einhvers sveigjanlegs búnaðar við hann (sabba).

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT - stöðuyfirlit

Eins og fram hefur komið sendir RNS tillögur sínar til Siglingastofnunar Íslands sem gerir viðeigandi ráðstafanir til að koma þeim til framkvæmda. Siglingastofnun Íslands hefur tækifæri til að gera athugasemdir sem nefndin tekur til skoðunnar.

Samkvæmt töflunni hér að neðan hefur RNS gert 53 tillögur í öryggisátt á árunum 2001 – 2006 sem tengjast málanúmeri en tillögurnar geta skipst í nokkra liði innan þeirra.

Tillögur RNS í öryggisátt samkvæmt málanúmerum 2001 - 2006						
T.Ö.	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	18	7	13	8	4	3

STÖÐUYFIRLIT HJÁ SIGLINGASTOFNUN ÍSLANDS

Siglingastofnun Íslands flokkar tillögur RNS í öryggisátt með eftirfarandi hætti;

- a. **Átaksverkefni út frá tillögum RNS í öryggisátt,**
- b. **Verkefni (samgönguáætlun) út frá tillögum RNS í öryggisátt (Langtímaverkefni),**
- c. **Rannsóknarverkefni út frá tillögum RNS í öryggisátt,**
- d. **Verkefni (lög og reglur) út frá tillögum RNS í öryggisátt,**

Á eftirfarandi hreyfistum (a, b, c, d) frá Siglingastofnun sést hvernig staða einstakra mála eru í lok árs 2006. Athugið að númer máls hjá RNS er miðhluti undir; Nr. verkefnis sbr. A-002/01-02 þá er 002 nr. máls og 01 árið (2001).

a) Átaksverkefni út frá tillögum RNS í öryggisátt.

Nr. verkefnis	Átaksverkefni	Framkvæmd	Athugas.
A-002/01-02	Kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.	Skipaefirlitssvið	átaksverkefni
A-036/01-01	Fylgja eftir að í þurrýmum sé bæði lensi- og eftirlitsbúnaður þar sem við á..	Skipaefirlitssvið	átaksverkefni
A-057/01-01	Áhersla á skoðun stiga um borð í skipum við árlegar búnaðarskoðanir.	Skipaefirlitssvið	átaksverkefni
A-027/02-01	Eftirfylgni við skoðanir að óhindrað útsýni sé frá stjórnþalli skipa ásamt athugasemdum ef við á.	Skipaefirlitssvið	átaksverkefni
A-107/01-03	Við skoðun og eftirlit með akkerisbúnaði verði akkerin látin falla	Skipaefirlitssvið	átaksverkefni

Nr. verkefnis	Átaksverkefni	Framkvæmd	Athugas.
A-049/02-02	Við eftirlit og skoðun verði sérstaklega athugað lekaviðvörunarkerfi, virkni og gerð slíks búnaðar.	Skipaeftirlitssvið	átaksverkefni
A-042/03-01	Gerð verði sérstök úttekt á frágangi færifanda um borð í skipum m.t.t. öryggisatriða og umgengnisreglna.	Skipaeftirlitssvið	átaksverkefni
A-051/03-01	Eftirfylgni að öndunaropum eldfimra vökva s.s. spilólú sé ekki komið fyrir í rýmum þar sem heitar pústlagir liggja.	Skipaeftirlitssvið	átaksverkefni
A-015/03-01	Sérstök athugun á bátum sem búnir eru skutgeymi m.t.t. styrks, lekavara og dælubúnaðar.	Skipaeftirlitssvið	átaksverkefni
A-081/04-01	Komið verður á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislaga við hafnarsvæði í sjókort.	Rekstrarsvið	átaksverkefni

b) Verkefni (samgönguáætlun) út frá tillögum RNS í öryggisátt.

Nr. verkefnis	Verkefni	Framkvæmd	Athugas.
S-002/01-01	Gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitögurum.	Samgönguáætlun	í vinnslu
S-012/01-01	Framleidd verði stuttmynd um hættuleg efni um borð í skipum.	Langtímaáætlun	lokið
S-051/01-02	Gerður verði bæklingur og stuttmynd um öryggismál smábáta þar sem hætta af ofhleðslu og of litlu fríborði smábáta verði sérstaklega tekin fyrir.	Samgönguáætlun	lokið
S-065/01-02	Gerður verði sérstakur bæklingur um æfingar um borð í skipum ásamt gátlista.	Langtímaáætlun	lokið
S-057/01-02	Gerð fræðslubæklinga og stuttmynda um fallhættu um borð í skipum.	Langtímaáætlun	lokið
S-105/01-01	Endurútgáfa stöðugleikabæklinga.	Langtímaáætlun	lokið
S-105/01-02	Gerð fræðslumyndbands um stöðugleika skipa.	Langtímaáætlun	lokið

Nr. verkefnis	Verkefni	Framkvæmd	Athugas.
S-015/02-01	Endurgerð fræðslumyndbands um björgunarbúninga.	Langtímaáætlun	lokið
S-009/04-01	Áætlun um öryggi sjófarenda mun hrinda af stað gerð kröfulýsingar og kennsluefnis um þjálfun og notkun léttbáta.	Samgönguáætlun	í vinnslu
S-061/04-01	Áætlun um öryggi sjófarenda mun setja í framkvæmd gerð veggspjalda um hættu vegna notkunar lausra stiga.	Samgönguáætlun	í vinnslu

c) Rannsóknarverkefni út frá tillögum RNS í öryggisátt.

Nr. verkefnis	Rannsóknarverkefni	Framkvæmd	Athugas.
R-034/01-01	Rannsóknir á hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhafnarmeðlimi, örsök hávaða, áhrif hans á hvíld og svefn skipverja, afkastagetu og slys um borð í skipum. Í samvinnu við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda.	Rannsóknarverk efni	í vinnslu
R-051/01-03	Rannsóknarverkefni um hleðslu og ofhleðslu smábáta þar sem sérstaklega verður tekið tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á leyfilega hámarkshleðslu.	Rannsóknarverk efni	í vinnslu
R-065/01-01	Rannsóknarverkefni vatnspétta niðurhólfun skipa og loftræstingu um borð í fiskiskipum.	Rannsóknarverk efni	lokið
R-107/01-01	Rannsóknarverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa þar sem kannaðar verði tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneytissíum ásamt staðsetningu loftinntaka.	Rannsóknarverk efni	í vinnslu

d) Verkefni (lög og reglur) út frá tillögum RNS í öryggisátt.

Nr. verkefnis	Verkefni	Framkvæmd	Athugas.
L-051/01-01	Breyting á kafla V-2 í reglum um smíði og búnað vinnubáta með mestu lengd allt að 15 metrum nr. 592/1994 með síðari breytingum. Ákvæði um að sett verði plata á áberandi stað á hvora hlið stýrishúss smábáta þar sem leyfileg hleðsla bátsins verði greinilega og læsilega inngrafin í plötuna.	Stjórnarsýslusvið Rannsóknarsvið	í vinnslu

Nr. verkefnis	Verkefni	Framkvæmd	Athugas.
L-007/02-01	Drög að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.	Stjórnsýslusvið	í vinnslu
L-015/02-02	Kanna hvort setja eigi reglur um aðgreiningu rekakkerislínu og fangalínu með lit.	Stjórnsýslusvið	í vinnslu
L-046/02-01	Siglingastofnun mun beita sér fyrir því að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.	Stjórnsýslusvið	í vinnslu
L-107/01-01	Kanna hvort setja skuli reglur um umbúðir utan um björgunarbúninga.	Stjórnsýslusvið	lokið
L-107/01-02	Nýjar reglur með auknum kröfum um akkerisbúnað skipa.	Stjórnsýslusvið	lokið
L-061/03-01	Leggja það til í siglingaráði að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.	Stjórnsýslusvið	í vinnslu
L-112/02-01	Myndaður verði vinnuhópur með þátttöku hagsmunaaðila og sérfræðinga á sviði köfunar.	Stjórnsýslusvið	í vinnslu
L-125/03-01	Skoða hvort skylda eigi tvískiptar hurðir þar sem kör geta farið fyrir hurðir.	Stjórnsýslusvið	í vinnslu
L-126/03-01	Settar verði reglur um að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.	Stjórnsýslusvið	í vinnslu
L-010/04-01	Skoða hvort skylda beri smábáta að gefa upp fjölda í áhöfn við brottför í gegnum vaktstöð siglinga.	Stjórnsýslusvið	í vinnslu
L-010/04-01	Skoða hvort skylda skuli björgunarbúninga í stað flotvinnubúninga um borð í smábátum.	Stjórnsýslusvið	í vinnslu
L-009/04-01	Breyting á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna, nr. 118/1996, um að námskeið um notkun léttbáta verði skilyrði atvinnuskírteinis.	Stjórnsýslusvið	í vinnslu
L-081/04-01	Breyting á reglugerð um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003, um sérstök viðurlög við óeðlilegar tafir á tilkynningum um sjóslys.	Stjórnsýslusvið	í vinnslu
L-065/05-01	Kannað verði í samvinnu við framleiðendur og hagsmunaaðila hvort fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta skuli vera hluti af kröfum í Norðurlandareglum þar sem við á.	Stjórnsýslusvið	í vinnslu

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT II - sem ekki eru í hreyfilistum SÍ

Í eftirfarandi samantekt eru aðrar tillögur RNS í öryggisátt á árunum 2001-2005 sem Siglingastofnun Íslands hefur tekið til afgreiðslu og eru ekki á hreyfilistum hennar. Flokkunin er gerð fyrir hvert ár fyrir sig.

Nr. máls	Tillögur RNS 2005	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
01205	Olíueldavélar Nefndin telur ástæðu til vegna endurtekinnna bruna út frá olíueldavélum að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á uppsetningu og frágangi slíkra tækja um borð í skipum.	Niðurstaða: - Ekki kemur fram hver er orsök eldsins en álitid er að olía hafi flætt út úr eldavélinni. Þegar skoðuð eru önnur mál þessu skylt hefur komið í ljós að bruni hafi átt sér stað vegna ryðgata í eldhólfum vélanna og vegna þess að olíusót hefur sest inn á reykháfinn. Þessi atriði mun Siglingastofnun skoða sérstaklega í samvinnu við faggilta skoðunarstofa og þegar stofnunin framkvæmir skyndiskoðanir. - Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, er að finna ákvæði um eldavélar og loftræstingu. - Í skoðunarhandbók um búnaðarskoðun fyrir báta minni en 15 metrar að lengd er gert ráð fyrir því að skoðunarmenn skoði eldavél, eldvörn og bræðivar.
088 05	Ólíkir málmar, tæring Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill er notaður með ryðfríu efni í sjókællögnum. Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka aðvörun vegna þessa til bátæigenda, skoðunarmanna og skipasmiða.	Niðurstaða: - Siglingastofnun mun vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða á að ólíka málma megi ekki tengja saman í kælivatnsbúnað vegna tæringarhættu. - Skipaeftirlitssvið Siglingastofnunar mun við skyndiskoðanir athuga sérstaklega hvort ákvæði um kælivatnsbúnað séu uppfyllt.
094 05	Vökustaur Í ljósi tíðra óhappa sem hafa orðið þegar einn maður hefur verið á siglingavakt og sofnað telur nefndin ástæðu til að gera eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnun Íslands skoði kosti þess að viðurkenndur vökubúnaður "Vökustaur" verði skyldaður um borð í öll sjóför þar sem einn maður standi siglingavakt enda sé ekki annar viðvörunarbúnaður til staðar.	Niðurstaða: - Í frumvarpi til laga um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa er gert ráð fyrir takmörkuðum útvistartíma þeirra sem m.a. róa einir í 14 klst. á hverju 24 klst. tímabili. - Siglingastofnun Íslands hefur lagt til við Landssamband smábátæigenda að það skoði kosti þess að viðurkenndur vökubúnaður verði hluti af tækjabúnaði smábáta. - Landssamband smábátæigenda mun upplýsa félagsmenn sína um þá slyshættu sem getur stafað af því ef skipsstjórnendur, sem róa einir, sofni á siglingavakt.

Nr. máls	Tillögur RNS 2004	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
031 04	Hafnarmál Nefndin telur ástæðu til eftirfarandi tillagna í öryggisátt fyrir höfnina í Vestmannaeyjum. Að endurskoðuð verði öll siglinga- og leiðarmerking til hafnarinnar. Nefndin telur að regluleg endurskoðun á siglingamerkjum sé bæði eðlileg og nauðsynleg og hún taki þá mið af breyttu umhverfi svo sem umferð, skipakosti, umhverfismálefnum og ekki síst öryggisþáttum. Að skoðaðir verði möguleikar á að færa sjólagirnir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar.	Niðurstaða: - Endurskoðun siglinga- og leiðarmerkja fyrir Vestmannaeyjahöfn er sífellt í athugun. Út frá tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í þessu máli hefur hafnarstjórn Vestmannaeyja ákveðið að setja upp lýsingu þar sem skipið tók fyrst niðri. - Hafnarstjórn Vestmannaeyja er ekki að skoða þann möguleika að færa sjólagirnir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar og bendir á vel merkt bannsvæði.
043 04	Björgunarskip Nefndin telur ástæðu til að draga lærdóm af þessu óhappi. Hefði ekki verið um að ræða sterkbyggða skipagerð hefðu afleiðingar óhappsins getað orðið mun alvarlegri. Í því ljósi vill nefndin setja fram eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Landhelgisgæsla Íslands fái til umráða sem fyrst dráttar- og björgunarskip að þeirri stærð sem getur dregið sem flest skip sem eru í siglingum við strendur landsins.	Niðurstaða: - Samkvæmt lögum um Landhelgisgæslu Íslands er það verkefni hennar að aðstoða eða bjarga skipum af strandstað eða hafa lent í erfiðleikum á sjó við Ísland, ef þess er óskað. Einnig er það í verkahring Landhelgisgæslu Íslands að gera út varðskip og önnur farartæki til að markmiðum Landhelgisgæslunnar verði náð. - Þau skip sem Landhelgisgæslan hefur yfir að ráða í dag eru ekki nógu öflug til að veita stærri skipum í neyð nauðsynlega aðstoð. - Með tilliti til þarfa dráttar- og björgunarskipa í framtíðinni hér við land er vert að skoða hugmyndir í töflu hér að framan um nauðsynlegan togkraft. - Skoða verður þörf á dráttar- og björgunarskipum með tilliti til hugsanlegra gas- og olíuflutninga sem geta átt sér stað við Ísland næstu framtíð. Svo og aðstoð við stór farþegaskip og hvalaskoðunarbáta ef farþegar þurfa að yfirgefaskipin. Sýnilegt þykir að 120 tonna togkraftur dráttar- og björgunarskipa mun ekki fullnægja þörfinni eftir um áratug. - Landhelgisgæsla Íslands þarf að hafa yfir að ráða dráttar- og björgunarskipi sem hentar við íslenskar aðstæður eða samið verði við þjónustu einkaaðila sem geta boðið upp á nógu stór dráttar- og björgunarskip.
051 04	Umferðarreglur í höfnum Til að tryggja megi sem best öryggi skipa, áhafna þeirra og draga úr mengunarhættu telur RNS eðlilegt að hafnaryfirvöld á hverjum stað setji ófrávikjanlegar verklagsreglur um skipaumferð. Þær taki mið af öruggum samskiptum, veðri, skyggni, ölduhæð, dýpi, breytingu á dýpi vegna ytri aðstæðna og breytingu á	Niðurstaða: - Samkvæmt siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um ábyrgð skipstjóra. - Lög og reglur um hafnamál svo og hafnarreglugerðir fyrir einstakar hafnir taka skýrt og ákveðið tillit til verklags um skipaumferð. - Unnið er að drögum að nýrri hafnarreglugerð fyrir Grindavík þar sem sérstakt tillit er tekið til sérstöðu hafnarinnar.

Nr. máls	Tillögur RNS 2004	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
	djúpristu vegna siglingarhraða.	- Hjá Grindavíkurhöfn eru til staðar allar upplýsingar um ölduhæð og sveiflutíma öldu, vindhraða og stefnu, loftþrýsting svo og upplýsingar um augnabliks sjávarstöðu. Það heyrir til undantekninga ef sjófarendur nýta sér ekki þessar upplýsingar. - Siglingastofnun vinnur sífellt að mælingum í höfnum og gerir tæknilegar kröfur til hafnaryfirvalda og skipstjórnarmanna.
059 04	Léttbátar Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að ítreka (sjá mál nr. 009/04) eftirfarandi tillögur í öryggisátt: Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru slíkum bátum.	<i>Sjá afgreiðslu og niðurstöður Siglingastofnunar Íslands er varða lokaskýrslu nefndarinnar nr. 009/04 þegar óhapp verður við sjósetningu léttbáts um borð í þerney RE-101 (sknr. 2203) þann 17. janúar 2004:</i> Niðurstaða: - Siglingastofnun gaf út í desember 2003 fræðslumyndir í einu hulstri með tveimur mynddiskum um öryggi sjómanna sem dreift hefur verið um borð í öll íslensk skip. Ein þessara stuttmynda er fræðslumynd um léttbátinn. - Í tengslum við áætlun um öryggi sjómanna hefur Siglingastofnun ákveðið að gera kröfu- og námslýsingu um þjálfun í notkun léttbáta. Þar mun stofnunin koma með hugmyndir og tillögur um kennsluefni og verklagsreglur um notkun léttbáta í fiskiskipum og að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. - Í undirbúningi er í Siglingastofnun Íslands drög að breytingu á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna, nr. 118/1996, sem miða að því að tilgreina í reglugerðinni hvaða námskeið, þar með talið um notkun léttbáta, verði skilyrði atvinnuskírteinis. Tillögur Siglingastofnunar verða væntanlega til umfjöllunar á fundi siglingaráðs í mars 2005. - Slysavarnaskóli sjómanna heldur þriggja daga verklegt og bóklegt námskeið í notkun líf- og léttbáta en námskeiðin eru samkvæmt ákvæðum alþjóðasamþykktar um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW A-VI/2). Einnig býður skólinn upp á námskeið í notkun hraðskreiðra léttbáta. - Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, eru að finna ákvæði um léttbáta í VII. kafla um björgunarbúnað og fyrirkomulag hans og í VIII. kafla um neyðarráðstafanir, samsöfnun og æfingar. Þar eru að finna m.a. kröfur verklag við léttbáta í þjálfunarhandbók.

Nr. máls	Tillögur RNS 2003	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
003 03	Olúkerfi Í ljósi tíðra vandamála telur nefndin nauðsynlegt að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun í skipum sem eru með vélbúnað sem notar brennsluolíu til kælingar og síur sem þau nota. Ítrekað hafa komið upp vandamál vegna frágangs á olúkerfum. Olúlagirnir og olúsíur virðast ekki nægjanlega afkastamiklar.	Niðurstaða: 1. Í byrjun árs 2004 mun Siglingastofnun setja af stað átaksverkefni með því að fara yfir þau fjögur til fimm skip sem eru með vélbúnað sem notar brennsluolíu til kælingar svo og síur sem þau nota. 2. Markmið átaksverkefnisins er að fara yfir frágang á olúkerfum þessara skipa og kanna hvort olúlagirnir og olúsíur standist það álag sem þeim er ætlað ásamt athugun á afkastagetu olúlagna og -sía. 3. Hjá Siglingastofnun er að fara í gang rannsóknarverkefni þar sem m.a. eru kannaðar tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla skipa, eldsneytissíum ásamt staðsetningu loftinntaka. Þetta rannsóknarverkefni mun auk þess innihalda umsögn um þær tillögur í öryggisátt sem rannsóknarnefnd sjóslysa setti fram í sinni lokaskýrslu, þ.e. hvort brennsluolía henti til kælingar og hvort frágangur lagnakerfis sé í samræmi við nauðsynlegt rennsluflæði að aðalvél. 4. Siglingastofnun mun vinna að þessu verkefni á vormánuðum 2004 og mun skila hlutaniðurstöðum um mitt næsta ár.
014 03	Burðargeta Nefndin telur ófært að skipstjórnarmenn þekki ekki til burðargetu báta sinna. Hún beinir því til Siglingastofnunar Íslands að þegar verði gerðar úrbætur gangvart bátum sem ekki hafa í dag viðurkenningarskírteini þar sem fram kemur leyfileg hleðsla eins og reglugerðir kveða á um.	Niðurstaða: 1. Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum eru skýr ákvæði um að fyrir bát skuli gefa út viðurkenningarskírteini þar sem skráð er hámarshleðsla bátsins og að viðurkenningarskírteini bátsins falli úr gildi ef áverkar eða breytingar samsvara ekki ákvæðum reglnanna. Siglingastofnun mun setja af stað átaksverkefni þar sem fylgt verður eftir að fyrir hvern bát hafi verið gefið út viðurkenningarskírteini. 2. Siglingastofnun vinnur að verklagsreglum um hleðsluprófun opinna báta til að gera þeim aðilum sem hanna og hafa eftirlit með skipum kleift að annast hleðsluprófanir. 3. Sjá einnig afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 051/01 en skýrslan fjallar um þegar Fjarki ÍS-444 (skmr. 6797) sekkur í róðri út af Kópnum þann 8. júní 2001. 4. Siglingastofnun Íslands hefur í samráði við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda gefið út fræðslupésa og DVD-mynd um öryggi smábáta á fiskveiðum þar sem tekið er á öllum meginþáttum öryggis smábáta. Einnig hefur stofnunin í samráði við verkefnisstjórnina staðið fyrir útgáfu á DVD-mynd um stöðugleika fiskiskipa. 5. Siglingastofnun Íslands hefur sett af stað rannsóknarverkefni sem fjallar um hleðslu og ofhleðslu smábáta. Í verkefninu er tekið sérstakt tillit til hleðslu út frá mælanlegri burðargetu, stöðugleika og ölduáhrifa sem takmörkun á leyfilegri hámarkshleðslu. 6. Hjá Siglingastofnun Íslands er einnig verið að vinna að rannsóknarverkefni um áhættumat

Nr. máls	Tillögur RNS 2003	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
		minni fiskiskipa í hættulegum öldum þar sem stefnt er að gera hleðslu- og stöðugleikagögn og gögn um vöktun á stöðugleika aðgengileg og notendavæn þannig að upplýsingar liggi ljósar fyrir stjórnanda báts á hverjum tíma.
025 03	Leki í tréskipum Nefndin vill koma þeirri ábendingu til skipstjórnenda og útgerða tréskipa að hafa betra eftirlit með skipum sínum hvað varðar leka. Þar sem sjálfvirkar dælur eru látnar vakta austur dæla þær oft á tíðum án vitundar skipverja. Nefndin bendir stjórnendum á að stöðva dæluarnar með reglubundnu millibili og kanna hvort austur komi inn í skipið. Þar sem leki kemur fram á skipstjóri að láta fara fram leit að lekanum og í framhaldi á útgerð að sjá til þess að skipið sé þétt á viðeigandi hátt.	Ekki liggur fyrir nein sérstök niðurstaða fyrir þetta mál. <i>Annað:</i> <i>Siglingastofnun vann að rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa, vatnspétta niðurrólfun þeirra og loftræstingu um borð í íslenskum skipum. Frumniðurstaða verkefnisins lá fyrir á árinu 2005.</i> Lokaskýrsla var tilbúin í desember 2006. Hægt er að nálgast hana á vefsíðu Siglingastofnunar.
062 03	Hættuleg efni Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hætta er á súrefnisskorti í rýmum sem skipverjar að staðaldri vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/eða súrefnisskynjara á sér og góða loftræstingu í skilgreindum hætturýmum. Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og bæklingar um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð skipum. Einnig verði öll rými þar sem hætta er á efnabreytingum skilgreind á áberandi hátt og áhöfninni kynnt vel. Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slys af völdum súrefnisskorts.	Niðurstaða: 1. Í tillögum Siglingastofnunar Íslands að breytingum á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri sem taka mun til allra fiskiskipa sem eru 15 metrar að mestu lengd og lengri er að finna í 13. gr. í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni ákvæði um notkun gas- og súrefnismæla. 2. Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, er að finna ákvæði um skyldur eigenda og skipstjóra til að koma í veg fyrir að öryggi og heilsa starfsmanna verði ekki stofnuð í hættu. 3. Siglingastofnun í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út "Lækningabók sjófarenda", en þar er að finna í 17. kafla um eitrarir lýsing á greiningu og meðferð eitrana. 4. Siglingastofnun mun vinna að því í samvinnu við verkefnisstjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda að gerð verði veggspjöld, fræðslupésar og annað kynningarefni um hættu vegna mögulegrar efnamyndunar í rýmum skipa. 5. Einnig mun Siglingastofnun í tengslum við langtímaáætlun um öryggismál sjófarenda huga að gerð fræðslupésa eða annars kynningarefnis um sérstakar ráðstafanir í viðbragðsáætlun um borð í skipum þegar slys verður af völdum súrefnisskorts.

Nr. máls	Tillögur RNS 2003	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
102 03	Hífibúnaður Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að það sé í þeirra verkahring að tryggja öryggis skipverja við vinnu þ.m.t. að sjá um að búnaður sé sem öruggastur. Lokaðir gilsakrókar tryggja öryggi fyrir skipverja og því mikilvægt að þeim verði komið fyrir hvar sem það er mögulegt.	Niðurstaða: 1. Í siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um skyldur skipstjóra til að tryggja öryggi skips og áhafnar. 2. Engar sérstakar reglur gilda um lokaða gilsakróka um borð í fiskiskipum en í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, en almennt eru orðuð ákvæði í 7. reglu, IV. kafli í viðauka I um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni, þar sem fjallað er um vélbúnað á þilfari, hífibúnað og lyftur. 3. Í áætlun um öryggi sjófarenda árið 2004 var stefnt að námskeiði um hífi- og lyftubúnað um borð í skipum í samvinnu við fræðslusjóð sjómanna, Sjómennt, þar sem samráð er um fyrirkomulag þess og útgáfu á kennsluefni. Námskeiðið var haldið á Akureyri með þátttöku 20 nemenda.
105 03	Innsigling Grindavík Í ljósi tíðra óhappa á þessum stað leggur nefndin til að hafnaryfirvöld og Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sett verði á þessa grynningu varanlegt sjómerki með ljósmerki.	Niðurstaða: 1. Samkvæmt siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um ábyrgð skipstjóra. 2. Lagt hefur verið út yst í innsiglingarennunni í Grindavík að vestanverðu bakborðs ljósdufli með gúmmíkapli. Gert er ráð fyrir að duflið verði varanlegt sjómerki með ljósmerki fyrir innsiglinguna í Grindavíkurhöfn til leiðbeininga fyrir skip á útleið.
107 03	Tæring í sjókælilögn Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri strax sérstaka athugun á ástandi skipa sem eru með sambærilega hönnun. Nefndin leggur til að reglubundnar þykktarmælingar verði á lögnum tengdum þessari hönnun.	Niðurstaða: 1. Þegar umrætt atvik átti sér setti Siglingastofnun af stað átak til að kanna ástand skipa sem stunda uppsjávarveiðar og þau skip sem eru með sambærilega hönnun. 2. Systurskip Þorsteins EA-810, sknr. 1903, eru Áskell EA-048, sknr. 1807, og Jóna Eðvalds SF-200, sknr. 1809. 3. Siglingastofnun vinnur að því að ákvæði um lekaviðvörunarbúnað verði skýrar í reglum og taki til allra skipa. 4. Siglingastofnun er að vinna að rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa en þar er sérstaklega tekið tillit til hönnunar lagna og eftirlits með tæringu. Frumniðurstaða verkefnisins mun liggja fyrir á árinu 2005. 5. Við þykktarmælingar á skipum eru m.a. lagnir vélarúmum skipa þykktarmældar og gerðar eru athugasemdir ef þær standast ekki reglur.

Nr. máls	Tillögur RNS 2002	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
111 02	Vatnspéttleiki skipa Nefndin telur að sjóslys þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt: 1. Að strangt eftirlit þurfi að vera með því að vatnspétt þil í skipum standist kröfur sem til þeirra eru gerðar. 2. Að mikilvægt sé að vatnspéttur lokunarbúnaður innan skips milli hólfa og utanskips að hinum ýmsu rýmum uppfylli kröfur um vatnspéttanleika og fljótvirkt sé að grípa til lokunar rýma. Þetta á einnig við um víralúgur. 3. Að merkingar séu á hurðum (lúgum) sem eiga að vera lokaðar til sjós. 4. Að viðvörunarbúnaður fyrir sjó í rýmum sé tekinn til endurskoðunar hvað viðkemur hönnun, viðurkenningu slíks búnaðar, reglulegum prófunum og eftirlits með slíkum búnaði. 5. Að áréttað sé mikilvægi þess, m.a. í væntanlegri langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, um hvað beri 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 brunn. 6. Að athuga þurfi hvort lensing sem einungis er möguleg með rafmagni sem millistig í drifkerfi sé fullnægjandi. 7. Að endurskoða ber lensikerfi sem byggja á lensijektor sem dælir í brunn á aðgerðarþilfari, þaðan sem sérstök brunndæla dælir útbyrðis. 8. Sjóslys þetta gefur tilefni til að skerpa á reglum um viðbúnaðarstig, hvernig bregðast skal við í tilviki eins og þessu þar sem umtalsverður sjór er kominn í tvö meginrými skipsins.	Afgreiðsla Siglingastofnunar Íslands: <i>Hvað varðar tillögur í öryggisátt frá rannsóknarnefnd sjóslysa er rétt að geta þess að eftirtaldir lokaskýrslur rannsóknarnefndarinnar fjalla um sama efni og hafa verið afgreiddar frá Siglingastofnun. Lokaskýrslurnar eru:</i> <i>Lokaskýrsla rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 036/01, m.b. Anton GK-068 (sknr. 1764), leki út af Krísuvíkurbjargi þann 21. apríl 2001.</i> <i>Lokaskýrsla rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 065/01 þegar Una í Garði GK-100 (sknr. 1207) fórst við rækjuveiðar í Skagafjarðardýpi þann 17. júlí 2001. Tveir skipverjar fórust en fjórir björguðust.</i> <i>Lokaskýrsla nefndarinnar nr. 105/01 er Ófeigur II VE-324 (sknr. 2030) sökk á togveiðum suður af Vík í Mýrdal, einn skipverja fórst en átta björguðust þann 5. desember 2001.</i> <i>Lokaskýrsla nefndarinnar nr. 049/02 er sjór komst í vélarúm Herkúless SF-125 (sknr. 1770) þann 22. apríl 2002.</i> Niðurstaða: 1. Í framhaldi af ofangreindu hefur Siglingastofnun hrundið af stað rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa og er verkefnið vel á veg komið. Rannsóknarverkefnið tekur aðallega á niðurrhólfun og vatnspéttleika íslenskra fiskiskipa og hvernig loftræstingu um borð er háttað. Farið er yfir stöðugleika skipa í löskuðu ástandi og þær hönnunarforsendur er lúta að lokunarbúnaði á vatnspéttum hólfum eru yfirfarnar. 2. Lokið er að mestu að ástandsgreina hina ýmsu flokka fiskiskipa þar sem tæknilegar forsendur vatnspéttleika hafa verið kannaðar. Framhald þessa verkefnis byggir á stöðugleika skips í löskuðu ástandi og hönnunarforsendur fyrir vatnspétt hólfa ásamt ráðstöfunum sem grípa ber til í framhaldi af niðurstöðum.

Nr. máls	Tillögur RNS 2001	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
008 01	Stjórn skips án réttinda Nefndin telur að koma mætti í veg fyrir svona atvik ef útgerðarmönnum minni fiskiskipa yrði gert skylt svo að óyggjandi sé að alltaf skuli vera maður með skipstjórnarréttindi við stjórn skips á siglingu. Það ber að hafa í huga að illa hefði getað farið ef veður hefði verið verra. Nefndin leggur til í ljósi atvika sem orðið hafa vegna strands og árekstra minni fiskiskipa á liðnum árum að þeir, sem lenda í slíkum óhöppum, verði gert skylt að sækja námskeið fyrir skipstjórnarmenn í stjórn og siglingu skipa. Ábyrgð skipstjórnarmanna á verðmætum og mannlífum verður að vera raunhæf í verki. Skilningi á á slíkri ábyrgð er best komið til skila með aukinni fræðslu eða símenntun. Ljóst er að þörf er á aukinni fræðslu varðandi vélgæslu fyrir stjórnendur smábáta svo að þeir uppfylli ákvæði laga þar um.	Engin niðurstaða
010 01	Slys við netaspil Nefndin álitur að varasamt sé að vera með slitinn búnað í skipum, sérstaklega þegar eiginleikar tækjanna leiða til ástands, sem getur valdið vandræðum. Nefndin hvetur skipstjórna-menn, að festa upp á áberandi stað viðvörun um að spilið geti gefið eftir eða slakað óvænt við vissar aðstæður. Einnig hvetur nefndin skipstjórnamenn til að setja ekki til þessara starfa óvana menn nema að benda þeim sérstaklega á eiginleika þessara tegund spila.	Niðurstaða: 1. Siglingastofnun Íslands hefur í samstarfi við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggis-málum sjófarenda gefið út bæklinga sem meðal annars fjalla um: Öryggi við hífingar Nýliðafræðsla í skipum 2. Í bæklingnum um "Öryggi við hífingar" er bent á margar hættur sem leynast við hífingar eins og t.d. þegar híft er með biluðum búnaði og að viðhald búnaðar sé ófullnægjandi. Gerð er einnig grein fyrir forvörnum, að álag eigi aldrei að vera meira en sem nemur öruggu vinnuálagi og að nauðsynlegt sé að hafa reglubundið eftirlit með öllum hífingarbúnaði og skipta strax út ótraustum hlutum. 3. Í bæklingnum um "Nýliðafræðslu í skipum" er lögð rík áhersla á að ábyrgð skipstjóra og að fræðsla um borð fyrir nýliða þurfi að miðast við aðstæður um borð í hverju einstöku skipi. Til að tryggja að farið sé yfir öll nauðsynleg atriði við nýliðafræðsluna er bent á nauðsyn þess að styðjast við gátlista. 4. Siglingastofnun Íslands hefur látið dreifa þessum bæklingum í öll íslensk skip. Ætlast er til að útgerðarmenn og skipstjórar sjái til þess að bæklingar þessir séu aðgengilegir áhöfn skipsins og að allir áhafnarmedlimir kynni sér innihald þeirra. Stofnunin mun kanna það sérstaklega við skipaskoðanir hvort þessir bæklingar séu um borð og hvort þeir séu aðgengilegir áhafnarmedlimum.

Nr. máls	Tillögur RNS 2001	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
035 01	Árekstur á sjó Nefndin telur í ljósi þessa atviks svo og annarra svipaðra, að skipstjórnarmenn skulu ekki sinna öðrum störfum, en að stjórnna skipi á meðan á siglingu stendur ef þeir eru einir um borð. Sé slík þörf til staðar þarf að lögfesta að ávallt séu tveir menn um borð, þannig að annar geti annast siglingu skipsins af öryggi. Sú hættu sem stafar af stjórnlausum bátum, þ.e. þar sem ekki er fullnægjandi varðstaða á siglingu, á hraða allt að 30 sml er óásættanleg fyrir aðra, sem á sjó eru.	Niðurstaða: 1. Siglingastofnun tekur undir þessa ábendingu enda er það óásættanlegt að smábátar séu á fullri siglingu og það á hraða allt að 30 sjómíllur án þess að nokkur stjórnna bátum. 2. Með tilliti til ofangreinds og þeirrar ábyrgðar sem skipstjóri skips ber telur Siglingastofnun ekki nauðsynlegt að fjölga í áhöfn ef hraði skips fer í 30 sjómíllur enda er skipstjóra skylt samkvæmt siglingalögum að stjórnna skipi sé það á ferð og skiptir þá ekki máli hve hraði skips er mikill.
037 01	Strand 1. Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands taki upp að nýju að tilkynna framkvæmdir í höfnum og á siglingaleiðum í útvarpi, þar sem stór hluti minni báta er ekki búinn NAVTEX búnaði. 2. Nefndin beinir þeir tilmælum til skipstjórnarmanna að hafa ávallt samband við hafnarverði þegar komið er til hafnar.	Niðurstaða: 1. Siglingastofnun Íslands vill benda á að í því tilfelli sem hér um ræðir hafið ljósbauja verið sett upp við uppfyllingu til leiðbeiningar fyrir sjófarendur sem áttu leið inn í höfnina. Slík ljósbauja er þekkt merki um varúð og aðgæslu við siglingar og að mati stofnunarinnar áhrifameiri en tilkynning í útvarpi. Því telur stofnunin ekki nauðsynlegt að tilkynna um framkvæmdir í höfnum ef ljósbaujan uppfyllir allar leiðbeiningar inn í höfnina. Ljósbaujan er samkvæmt alþjóðlegu merkjakerfi og gefur til kynna hvoru megin við merkið á að sigla. 2. Þegar um er að ræða hættuástand hluta sem eru á reki, leiðarmerki sem ekki virka eða hættuástand sem skyndilega er komið upp þá tilkynnir stofnunin það strax í útvarpi og/eða strandstöðvum Landssímans og varar sjófarendur við. 3. Siglingastofnun tekur undir þau sjónarmið að skipstjórnarmenn hafi ávallt samband við hafnarverði þegar þeir koma til hafnar.
045 01	Efnaslys Nefndin beinir því til útgerðaraðila og áhafna að setja reglur um meðferð hættulegra efna um borð í skipum sínum. Þá eigi það að vera ófrávíkjanleg regla að skipverjar klæðist viðeigandi hlífðarfatnaði og hlífðargleraugum þegar unnið er með hættuleg efni.	Niðurstaða: 1. Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01, en skýrslan fjallar um er skipverji um borð í Örfirisey slasast við að fá klórblöndu í auga, er rétt að benda einnig hér á að í Slysavarnaskóla sjómanna læra menn á ýmsum námskeiðum að umgangast hættuleg efni og verkefnastjórn um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bækling um ofangreint. 2. Að öðru leyti vill Siglingastofnun Íslands vísa í afgreiðslu stofnunarinnar hér að framan á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01.

Nr. máls	Tillögur RNS 2001	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
091 01	Háprýstitæki Nefndin leggur til að stjórnendur geri leiðbeinandi vinnureglur um umgengni og notkun hættulegra tækja.	Niðurstaða: 1. Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01, en skýrslan fjallar um er skipverji um borð í Örfirisey slasast við að fá klórblöndu í auga og skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 045/01 er skipverji slasast um borð í Breiðafjarðarferjunni Baldur þegar hann fékk forfórsýru í andlitið, er rétt að benda einnig hér á að í Slysavarnaskóla sjómanna læra menn á ýmsum námskeiðum að umgangast hættuleg efni og notkun hættulegra tækja og verkefnastjórn um langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út bækling um ofangreint. 2. Að öðru leyti vill Siglingastofnun Íslands vísa í afgreiðslu stofnunarinnar hér að framan á skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 012/01 og nr. 045/01.
097 01	Rafeindarstýrður vélbúnaður 1. Nefndin hvetur þær útgerðir sem nota rafeindarstýrðan búnað við vélar að tryggja að vélstjórar eða vélaverðir fái fullnægjandi kennslu í notkun búnaðarins. Þá telur nefndin nauðsyn á að umboðsaðilar slíks búnaðar bjóði upp á námskeið í stjórnun og eftirliti á slíkum búnaði. 2. Nefndin bendir á að akkerisbúnaður skipa eigi ávallt að vera tilbúinn til tafarlausra nota enda er hér um að ræða öryggisbúnað sem mikilvægur er ef skip verður vélavana.	Niðurstaða: 1. Til úrbóta þá hefur Siglingastofnun haldið fundi með þeim umboðsaðilum sem flytja inn aðalvélar í skip þar sem umfangsmikill rafeindastýrður búnaður er hluti af vélbúnaðinum. Einnig hefur stofnunin haldið fundi með fulltrúum frá Vélskóla Íslands þar sem tekið var fyrir það námsefni sem vélstjórnarnemum er boðið upp á er varðar rafeindastýrðan vélbúnað og hefur Vélskólinn upplýst að nemendur fái fullnægjandi kennslu í noktkun rafeindastýrðs búnaðar aðalvéla skipa. 2. Umboðsaðilar þessara véla hafa boðið upp á námskeið fyrir vélstjórnarmenn skipa þar sem slíkur búnaður er eða verður um borð. Námskeið þessi eru þannig uppbyggð að vélstjórnarmenn verða færir um að stjórna vélum og vélbúnaði þar sem flókinn rafeindastýrður búnaður er hluti af aðalvélbúnaðinum. Tveir starfsmenn Siglingastofnunar hafa sótt þessi námskeið. 3. Siglingastofnun mun setja af stað rannsóknarverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa. Þar munu verða kannaðar tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneytissium ásamt staðsetningu loftinntaka.
098 01	Björgunarpáttur 1. Nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip verði búin átaks dráttarspili enda sé það óumdeilanlega besti kosturinn við aðstæður sem þessar. 2. Nefndin leggur til að athugasemdir vegna tildráttartógs verði	Niðurstaða: 1. Siglingastofnun kom athugasemdum rannsóknarnefndar sjóslysa á framfæri við Landhelgisgæslu Íslands með bréfi dags. 14.04.2003 en nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip skulu búin átaks-dráttarspili. Landhelgisgæslan lýsir í bréfi til Siglingastofnunar, dags. 28.04.2003, sig sammála þessum tillögum en vegna kostnaðar og forgangs annarra öryggisatriða hefur ekki enn verið ráðist í að útbúa skipin slíkum búnaði.

Nr. máls	Tillögur RNS 2001	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
	skoðaðar sérstaklega og það prófað á faglegum grunni og metið hvort um heppilega tegund sé ræða. 3. Nefndin leggur til að átak verði gert í að hvetja skipstjórnendur að sinna þeirri fræðsluskyldu sem á þeim hvílir gagnvart áhöfn um notkun og meðferð björgunartækja skips, þar með taldar línubýssur, samhlíða lögboðnum reglubundnum björgunaræfingum.	2. Siglingastofnun mun fara yfir þær reglur sem flokkunarfélögin hafa sett sér gagnvart dráttartaugum og þá með tilliti til þess hvaða dráttartaugar henti best við þær aðstæður sem geta komið upp hér við land og þá með tilliti til þeirra efna sem dráttartaugin er gerð úr. 3. Nýverið kom út á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda myndband um meðferð línubýssa. Myndband þetta sýnir hvernig á að meðhöndla línubýssur, gerð þeirra, frágang og notkun. Einnig hefur komið út á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda bæklingur um æfingar um borð í skipum. Bæði myndbandinu og bæklingnum hefur verið dreift til þeirra aðila er málið varða.
112 01	Maður fyrir borð Nefndin leggur til að allir sjómenn sem sinna störfum þar sem þeir eiga á hættu að falla fyrir borð gangi ávallt í einhverju sem haldi þeim á floti falli þeir fyrir borð og hafi á sér búnað sem þeir geti vakið athygli á sér með. Nefndin bendir á nauðsyn þess að til sé ferilsskráning einstakra verkþátta um borð í skipum sem farið er vel yfir áður en menn ganga til einstakra starfa þannig að hlutverkaskipting sé ljós.	Niðurstöður: 1. Eins og fram kemur í tillögum Siglingastofnunar um breytingu á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri, nr. 26/2000 er gert ráð fyrir því í VI. kafla um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni að hlífðarfatnaður skipverja, sem vinna á þilfari, skuli geta haldið manninum uppi ef honum skolar fyrir borð og að notuð sé flík með floti eða sjálfupplásanlegt björgunarvesti til þess. Í reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum nr. 785/1998 og reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum nr. 786/1998 er fjallað um skipulag vinnu og þjálfun skipverja. Ekki er þar tekið beint á ferilsskráningu einstakra verkþátta um borð í skipum en vitað er að ýmis fyrirtæki bjóða útgerðum gæðastjórnunarkerfi þar sem ferilsskráning verkþátta er nákvæmlega skilgreind en slík kerfi eru ekki skylda um borð í skipum í dag jafnvel þó sumar útgerðir nýti sér þessa þjónustu.

RNS mun í framtíðinni hafa þessa sundurliðun áfram í skýrslum sínum en minnir á að hægt er að nálgast þetta á vefsíðu Siglingastofnunar Íslands, www.sigling.is

Skýrsla sjóslýsanefndar fyrir árið 2006

– styrktarlínur

Reykjavík

Bolli ehf, Hólastekk 4
 Farmanna- og fiskimannasamband Íslands,
 Borgartúni 18
 Faxaflóahafnir sf, Hafnarhúsinu Tryggvagötu 17
 G.B. Magnússon ehf, Leiðhömrum 26
 Gjögur hf, Kringlunni 7
 Hafgæði sf, Fiskislóð 47
 Hafnarsmiðjan, Grandagarði 18
 Löndun ehf., Kjalarvogi 21
 NASTAR ehf, Vatnagörðum 10
 Reki ehf, Fiskislóð 57-59
 Reyktal þjónusta ehf, Síðumúla 34
 Sjómannasamband Íslands, Borgartúni 18
 Skipatækni ehf., Lágmúla 5
 Vélar og skip ehf, Hólmaslóð 4
 Vökvakerfi ehf, Dugguvogi 23
 Ögurvík hf, Týsgötu 1

Kópavogur

Kópavogshöfn, Bakkabraut 9
 Kæliverkstæðið Frostmark, Dalvegi 14
 Köfunarþjónusta Árna Kópsonar ehf, Bryggjuvör 1
 Westfalia Separator ehf, Dalvegi 16d

Garðabær

MD vélar ehf, Stórasi 4

Hafnarfjörður

Bátamiðja Guðmundar ehf, Eyrartröð 13
 Det Norske Veritas Classif A/S, Fjarðargötu 13-15
 Hafnarfjarðarhöfn, Óseyrarbraut 4
 Hvalur hf Hafnarfirði,
 Ísfell ehf, Óseyrarbraut 28
 Spennubreytar, Trönuhrauni 5
 Verkalýðsfélagið Hlíf, Reykjavíkurvegi 64

Keflavík

Brunavarnir Suðurnesja, Hringbraut 125
 Magnel ehf, Baugholti 25
 Reykjanesbær, Tjarnargötu 12
 Verkalýðs- og sjómannafélag Keflavíkur og nágrennis,
 Hafnargötu 80

Grindavík

Ásrún GK-266,
 E.P.verk ehf, Efstahrauni 27
 Grindavíkurkaupstaður, Víkurbraut 62
 Sjómanns- og vélstjórafélag Grindavíkur, Hafnargötu 9
 Útgerðarfélagið Einhamar ehf, Verbraut 3a
 Þorbjörn hf, Hafnargötu 12

Sandgerði

Sandgerðishöfn, Hafnargötu 8
 Verkalýðs og sjómannafélag Sandgerðis, Tjarnargötu 8

Mosfellsbær

Nýja bílasmiðjan hf, Flugumýri 20

Akranes

Felix ehf, Esjubraut 10
 Sementsverksmiðjan hf, Mánabraut 20

Stykkishólmur

Útgerðarfélagið Kári ehf, Víkurgötu 7

Grundarfjörður

Hjálmar ehf., Hamrahlíð 1

Snæfellsbær

Breiðavík ehf., Háarífi 53
 Esjar SH-75, Hafnargötu 14
 Hraðfrystihús Hellissands hf, Hafnarbakka 1
 Litlalón ehf, Skipholti 8
 Sjávariðjan Rífi hf, Hafnargötu 8
 Sverrisútgerðin ehf., Túnbrekku 16
 Snæfellsbær, Snæfellsási 2
 Útgerðarfélagið Guðmundur ehf, Brautarholti 18
 Útnes ehf, Háarífi 25

Króksfjarðarnes

Reykhólahreppur, Reykhólum

Bolungarvík

Jakob Valgeir ehf, Grundarstíg 5

Súðavík

Súðavíkurhreppur, Grundarstræti 3

Suðureyri

Fiskvinnslan Íslandssaga hf, Freyjugötu 2

Blönduós

Samstaða, skrifstofa verkalýðsfélaga,
Þverbraut 1

Sauðárkrókur

Fisk - Seafood hf, Eyrarvegi 18

Siglufjörður

Egilssíld ehf, Gránugötu 27
Fjallabyggð, Gránugötu 24

Akureyri

Gullfesti ehf, Móasíðu 2f
Gúmímbátapjónusta Norðurlands sf, Draupnigötu 3
Kæliverk ehf, Fjölfnisgötu 4b
Sjómannafélag Eyjafjarðar, Skipagötu 14

Grenivík

Frosti ehf, Melgötu 2

Dalvík

Dalvíkurbyggð, Ráðhúsinu
Vélvirki ehf, verkstæði, Hafnarbraut 7

Húsavík

Barmur ehf, Brúnagerði 7
Knarrareyri ehf, Túngötu 6
Sýslumaðurinn á Húsavík, Útgarði 1
Víkurræf ehf, Héðinsbraut 4

Þórshöfn

Verkalýðsfélag Þórshafnar, Langanesvegi 2

Vopnafjörður

Vopnafjarðarhreppur, Hamrahlíð 15

Seyðisfjörður

Gullberg hf, útgerð, Langatanga 5

Eskifjörður

Eskja hf, Strandgötu 39

Neskaupstaður

Síldarvinnslan hf, útgerð, Hafnarbraut 6

Fáskrúðsfjörður

Loðnuvinnslan hf, Skólavegi 59

Höfn

Hornarfjarðarhöfn, Hafnarbraut 27
Skinney - Þinganes hf, Krossey
Vélsmiðjan Foss ehf, Ófeigstanga 15

Selfoss

Báran stéttarfélag, Austurvegi 56

Hveragerði

Boðinn, verkalýðsfélag, Austurmörk 2

Þorlákshöfn

Auðbjörg ehf, Hafnarskeiði 17-19
Hafnarsjóður Þorlákshafnar,
Humarvinnslan ehf, Unubakka 42-44

Vestmanneyjar

Bergur - Huginn hf, Básaskersbryggju 10
Sjómannafélagið Jötunn, Skólavegi 21b
Skipalyftan ehf, Eiðinu
Stígandi hf, útgerð, Básaskersbryggju 3
Vélaverkstæðið Þór ehf, Norðursundi 9
Vinnslustöðin hf, Hafnargötu 2