

2008

Skýrsla RNS

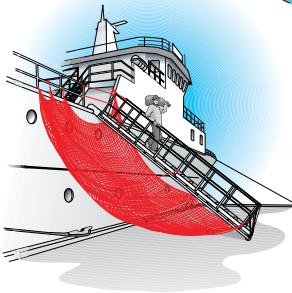
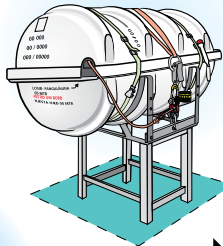
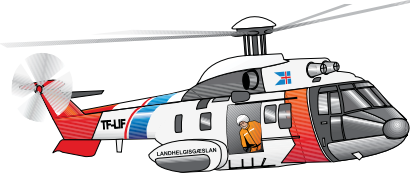


Útgefandi:

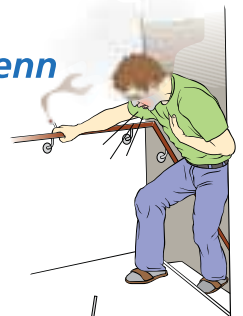
Rannsóknarnefnd sjóslysa

ÁÆTLUN UM ÖRYGGI SJÓFARENDA

Markmiðið er að treysta öryggi áhafna, farþega og skipa



- Helstu átaksverkefni**
- Menntun og þjálfun sjómanna
 - Fræðsluefni og miðlun upplýsinga
 - Öryggisstjórnun um borð í skipum
 - Rannsókn- og þróunarverkefni
- Útgefið fræðsluefni**
- ✓ Bækur og rit:
 - ✓ Lækningabók sjómanna
 - ✓ Stjórn og sigling skipa, siglingareglur
 - ✓ Leiðastjórnun skipa
 - ✓ Heilsuvernd sjómanna
 - ✓ Vinnuvistfræði fyrir sjómenn
 - ✓ Stöðugleiki skipa
- ✓ Fræðslupésar:
- ✓ Eldvarnir í skipum
 - ✓ Fallhætta í skipum
 - ✓ Æfingar um borð í skipum
 - ✓ Nýliðafræðsla í skipum
 - ✓ Öryggi við hífingar
 - ✓ Öryggi í höfnum
 - ✓ Öryggi farþega í skipum
 - ✓ Öryggi smábáta á fiskveiðum
 - ✓ Hættuleg efni í skipum
 - ✓ Þjónustu-, þjálfunar- og vinnuöryggishandbækur
 - ✓ Neyðarbúnaður í fiskiskipum I, II, III og IV



✓ Mynddiskar:

- ✓ Öryggi sjómanna 1, 2, 3 og 4
- ✓ Öryggi farþegaskipa



Sjómenn!, komið ábendingum um öryggismál sjófarenda á framfæri við Siglingastofnun.



SIGLINGASTOFNUN

Siglingastofnun Íslands fer með framkvæmd áætlunarinnar í samstarfi við verkefnisstjórn.

Aðilar að verkefnisstjórn eru:

Samgönguráðuneytið, Slysavarafélagið Landsbjörg, Landhelgisgæsla Íslands, Samband Íslenskra kaupasipaútgerða, Landsamband Íslenskra útvegsmanna, Landsamband smábátaeigenda, Farmanna- og fiskimannasamband Íslands, Félag vélstjóra og málmtæknimanna og Sjómannasamband Íslands.

Skýrsla Rannsóknarnefndar sjóslysa fyrir árið 2008



Forsíðumynd: Arnarfell©Hilmar Snorrason



Útgefið af Rannsóknarnefnd sjóslysa 2010

Skýrslum rannsóknarnefndar sjóslysa skal ekki beitt sem sönnunargögnum í opinberum málum, sbr. 1. mgr. 12. gr. laga nr. 68/2000. Markmið sjóslysarannsókna 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
NEFNDARMENN OG STARFSMENN	7
STARFSEMI RNS 2008	10
VEFUR RNS	10
ERLENT SAMSTARF	11
SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNS ÁRIÐ 2008	12
TÍMABIL ATVIKA 2008	16
TILKYNNINGAR ATVIKA 2008	16
STAÐSETNING ATVIKA	17
FLOKKUN ATVIKA 2008	18
FLOKKUN ATVIKA EFTIR TEGUNDUM SKIPA	18
STAÐSETNING ATVIKA 2000 - 2008	19
TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2008	20
SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR 2008	21
SKRÁÐ ATVIK 1999 - 2008	22
SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2008	23
ERLENDAR SKIPAKOMUR 2008	24
ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 1999 - 2008	25
SKIP SÖKKVA	25
SKIP SEM SUKKU 2008	25
ÁREKSTUR OG ÁSIGLINGAR	26
SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI	26
ELDUR UM BORD	27
LEKI	27
VÉLARVANA OG DREGINN TIL HAFNAR	28
SLYS Á SJÓMÖNNUM 2008	29
TEGUND SLYSA OG TÍMI	29
ALDUR SLASAÐRA OG AÐGERÐ SKIPS	30
STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA	31
RANNSÖKUÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 1999 - 2008	32
BANASLYS	32
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR 2008	33
TÍMI SLYSA 2008	34
ALDUR SLASAÐRA SJÓMANNA OG AÐGERÐ SKIPS 2008	35
STARFSHEITI SLASAÐRA SJÓMANNA OG ÁRSTÍMI 2008	36
SKRÁÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 1985 - 2008	37
BANASLYS Á ÍSLENSKUM SJÓMÖNNUM 1971 - 2008	38
HÆTTUR Í KRINGUM LANDIÐ	39
ÚTKÖLL HJÁ BJÖRGUNARSKIPUM	40
LOKASKÝRSLUR	41
ÁREKSTUR MILLI SKIPA:	
1. NR. 109 / 08 Green Lofoten og Álftafell SU 100	43
2. NR. 111 / 08 Fróði II ÁR 38	43
3. NR. 131 / 08 Reynir GK 355 og Farsæll GK 162	44
4. NR. 149 / 08 Helgafell	44
5. NR. 160 / 08 Bjarni Ólafsson AK 70 og Seigur	45

ÁSIGLING

1. NR. 118 / 08	Arnarfell	47
2. NR. 121 / 08	Happadís GK 16	48
3. NR. 167 / 08	Gullbjörg ÍS 666	49

ELDUR UM BORD:

1. NR. 047 / 08	Quo Vadis HF 23	50
2. NR. 060 / 08	Rex HF 24	50
3. NR. 079 / 08	Laxfoss	52
4. NR. 086 / 08	Sóley Sigurjóns GK 200	52
5. NR. 119 / 08	Sigurpáll ÞH 130	54
6. NR. 129 / 08	Óli Gísla GK 112	58
7. NR. 139 / 08	Mávanes	59
8. NR. 144 / 08	Vestri BA 63	60

LEKI KEMUR AÐ SKIPI:

1. NR. 028 / 08	Perla	63
2. NR. 063 / 08	Sörli ÍS 66	63
3. NR. 072 / 08	Eydís	64
4. NR. 130 / 08	Jóhanna ÁR 206	65

SKIP SEKKUR:

1. NR. 007 / 08	Sunna Líf KE 7	66
2. NR. 014 / 08	Una SU 89	66
3. NR. 018 / 08	Heddi frændi EA 244	67
4. NR. 105 / 08	Glaður SK 170	68
5. NR. 108 / 08	Eggja Grímur ÍS 72	82
6. NR. 110 / 08	Hafdrís NK 50	83
7. NR. 114 / 08	Bjartmar RE 173	84

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:

1. NR. 010 / 08	Ice Bird	85
2. NR. 050 / 08	Aðalheiður SH 319	87
3. NR. 059 / 08	Herkúles	88
4. NR. 075 / 08	Von GK 113	89
5. NR. 092 / 08	Faxi RE 24	90
6. NR. 101 / 08	Garpur SH 95	91
7. NR. 112 / 08	Álka ÍS 409	92
8. NR. 125 / 08	Leoni Theresa	92
9. NR. 127 / 08	Benni Sæm GK 26	93
10. NR. 141 / 08	Sigurrós SU	94
11. NR. 142 / 08	Lómur II	95
12. NR. 146 / 08	Anna GK 540	96
13. NR. 151 / 08	Grímsnes GK 555	96
14. NR. 171 / 08	Hlöddi VE 98	98

SKIP VÉLARVANA:

1. NR. 017 / 08	Gullhólmi SH 201	99
2. NR. 034 / 08	Reykjafoss	100
3. NR. 037 / 08	Rós skemmtibátur	100
4. NR. 043 / 08	Björgmundur ÍS 49	101
5. NR. 045 / 08	Örvar HU 2	102

6. NR. 051 / 08	Rós HF 17	102
7. NR. 055 / 08	Happadís GK 16	103
8. NR. 056 / 08	Sturlaugur H. Böðvarsson AK 10	104
9. NR. 057 / 08	Ísberg ÍS 250	104
10. NR. 058 / 08	Birta Dís ÍS 135	105
11. NR. 062 / 08	Sæborg HU 63	105
12. NR. 064 / 08	Liljan RE 89	106
13. NR. 074 / 08	Guðný ÞH 85	107
14. NR. 078 / 08	Sæunn ÓF 7	107
15. NR. 081 / 08	Þorsteinn BA 1	108
16. NR. 082 / 08	Sæunn ÓF 7	109
17. NR. 085 / 08	Óskar RE 157	109
18. NR. 090 / 08	Pétur afi SH 374	110
19. NR. 098 / 08	Gullbjörg ÍS 666	110
20. NR. 106 / 08	Valdi SH 94	111
21. NR. 122 / 08	Krókur SH 97	112
22. NR. 126 / 08	Tryggvi Eðvars SH 2	112
23. NR. 132 / 08	Skaffellingur VS 6	113
24. NR. 133 / 08	Dagný SU 129	113
25. NR. 145 / 08	Una SU 3	114
26. NR. 148 / 08	Gullberg VE 292	114

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT:

1. NR. 143 / 08	Úlla SH 269	116
-----------------	-------------	-----

SLYS Á NETA- SKEL- OG LÍNUBÁTUM:

1. NR. 030 / 08	Gullhólmi SH 201	117
2. NR. 048 / 08	Þórir SF 77	117
3. NR. 159 / 08	Tómas Þorvaldsson GK 10	118

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM:

1. NR. 035 / 08	Börkur NK 122	119
2. NR. 038 / 08	Börkur NK 122	119
3. NR. 044 / 08	Jóhanna Gísladóttir ÍS 7	120

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM:

1. NR. 001 / 08	Hringur SH 153	121
2. NR. 004 / 08	Hrafn GK 111	121
3. NR. 026 / 08	Hásteinn ÁR 8	122
4. NR. 036 / 08	Óskar RE 157	123
5. NR. 041 / 08	Jón á Hofi ÁR 42	123
6. NR. 049 / 08	Málmey SK 1	124
7. NR. 052 / 08	Snorri Sturluson VE 28	125
8. NR. 054 / 08	Jón Vídalín VE 82	125
9. NR. 066 / 08	Stígandi VE 77	126
10. NR. 067 / 08	Stígandi VE 77	126
11. NR. 073 / 08	Kaldbakur EA 1	127
12. NR. 077 / 08	Gullberg VE 292	127
13. NR. 083 / 08	Drangavík VE 80	128
14. NR. 088 / 08	Ásbjörn RE 50	129
15. NR. 091 / 08	Geir KE 6	129
16. NR. 097 / 08	Gullberg VE 292	130

17. NR. 102 / 08	Helga María AK 16	131
18. NR. 104 / 08	Vilhelm Þorsteinsson EA 11	131
19. NR. 128 / 08	Klakkur SH 510	132
20. NR. 137 / 08	Jón Kjartansson SU 111	133
21. NR. 140 / 08	Kaldbakur EA 1	133
22. NR. 153 / 08	Bjartur NK 121	134
23. NR. 156 / 08	Barði NK 120	135
24. NR. 158 / 08	Berglín GK 300	136
25. NR. 165 / 08	Geir KE 6	137
26. NR. 172 / 08	Baldvin Njálsson GK 400	137
SLYS Á FLUTNINGASKIPUM:		
1. NR. 084 / 08	Goðafoss	139
2. NR. 147 / 08	Goðafoss	139
SLYS Á ÖÐRUM SKIPUM:		
1. NR. 023 / 08	Papey	140
2. NR. 068 / 08	Herjólfur	140
3. NR. 076 / 08	Þjótur	141
ÖNNUR TILVIK:		
1. NR. 002 / 08	Írafoss	142
2. NR. 027 / 08	Sigrún Hrönn ÞH 36	142
3. NR. 042 / 08	Dröfn RE 35	143
4. NR. 071 / 08	Medemborg	144
5. NR. 089 / 08	Kanó árabátur	144
6. NR. 093 / 08	Baldur	146
7. NR. 094 / 08	Slöngubátur	147
8. NR. 099 / 08	Kiddi Lár GK 501	148
9. NR. 117 / 08	Dís	148
10. NR. 120 / 08	Challenger hraðbátur	149
11. NR. 124 / 08	Mari skemmtibátur	150
12. NR. 134 / 08	St. Óla	151
Tillögur RNS í öryggisátt 2000 - 2008		153

FORMÁLI

Nú þegar árið 2008 er liðið getur rannsóknarnefnd sjóslysa sem og aðrir fagnað þeim ánægjulegum tíðindum að ekkert banaslys varð til sjós við landið á árinu. Ekki er vitað til þess að slíkt hafi gerst áður í það minnsta ekki síðan farið var að rannsaka sjóslys með skipulögðum hætti hér á landi. En hvað þýða þessi góðu tíðindi fyrir sjómenn og aðra sem hagsmuna eiga að gæta á þessum vettvangi. Spyrja má hvort það sé tilviljun ein að árið hafi liðið án banaslysa eða hvort þessi staðreynd sé árangur af starfi og viðleitni margra aðila til að fækka og/eða koma í veg fyrir slys til sjós. Ég leyfi mér að fullyrða að það hafi náðst verulegur árangur í slysavörnum til sjós og þar skiptir mestu máli forvarnarstarf sem hefur stórlega batnað á undanförunum árum. Þar vegur væntanlega þyngst aukin fræðsla sem hefur stórbatnað m.a. með tilkomu Slysavarnaskóla sjómanna.

En þrátt fyrir að ánægjulegur árangur hafi náðst í fækkun slysa gefur það alls ekki tilefni til þess að slaka megi á í því eilífðarverkefni sem slysavarnir eru. Ég hef áður sagt það að eitt slys er einu slysi of mikið og við megum aldrei sætta okkur við það að slys eigi sér stað. Afleiðingar slysa eru alltaf hörmulegar og ekki síst fyrir þá sem næst standa hinum slasaða. Slys eyðileggja í raun oft framtíð hins slasaða og fjölskyldu hans. Þá fylgir mikill kostnaður öllum slysum hvort sem er fyrir þann sem slasast, fjölskyldu hans eða þjóðfélagið í heild sinni. Það tapa allir á slysum og því hvílir sú skylda á öllum þegnum þjóðfélagsins að koma í veg fyrir öll hugsanleg slys hvort sem það er til sjós eða lands.

Þrátt fyrir að þjóðfélagið hafi orðið fyrir verulegum áföllum árið 2008 er þar um að ræða aðallega efnahagslegt áfall sem auðvitað hefur haft áhrif á framtíð fjölmargra fjölskyldna. Hins vegar má í flestum tilvikum bæta slík áföll og þau jafnast aldrei á við áföll sem tengjast slysum þar sem lífið getur í raun breyst á einu augnabliki hjá fjölmörgum aðilum. Veraldlegir munir skipta engu máli í samanburði við góða heilsu og heilan líkama. Ef fólk býr við góða heilsu hefur það alla möguleika á því að spjara sig í hinu daglega amstri. Lækkað gengi vísitalna og hlutabréfa skiptir engu í samanburði við góða heilsu og andlegt jafnvægi.

Haustið 2008 var rannsóknarnefnd sjóslysa skipuð að nýju og þá létu af störfum í nefndinni tveir heiðursmenn þeir Agnar Erlingsson skipaverkfræðingur og Pétur Ágústsson skipstjóri. Vil ég fyrir mína hönd, annarra nefndarmanna og starfsmanna nefndarinnar færa þeim félögum alúðarpakkir fyrir afar ánægjulegt samstarf á liðnum árum. Megi þeim og fjölskyldum þeirra vel farnast í framtíðinni. Starfsmönnum nefndarinnar færi ég einnig þakkir fyrir ánægjulegt samstarf á árinu. En maður kemur í manns stað og vil ég bjóða velkomna til starfa í nefndinni Jóhann Ársælsson skipasmið og Ólaf K. Ármannsson vélvirkja. Hef ég góðar væntingar um samstarf við þá á komandi misserum.

Megi árið 2009 verða sjómönnum svo og landsmönnum öllum farsælt.

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 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. Einnig var mjög algengt að nefndin óskaði sjálf eftir sjóprófum til þess að rannsaka mál. Eftir að lög nr. 68/2000 tóku gildi hefur nefndin aldrei þurft að biðja um sjópróf og framkvæmir allar sínar rannsóknir sjálfstætt. Lögin nr. 68/2000 voru því fyrstu heildarlögin um rannsóknir á sjóslysum.



Nefndar- og starfsmenn RNS til 31. ágúst 2008. 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

NEFNDARMENN OG STARFSMENN

Rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) 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. Í nefndinni voru á árinu sem aðalmenn: Ingi Tryggvason héraðsdómslögmaður, formaður, Borgarnesi, Hilmar Snorrason skipstjóri og skólastjóri Slysavarnaskóla sjómanna Reykjavík, Pálmi Jónsson vélfræðingur hjá Orkubúi Vestfjarða, Ísafirði, Pétur Ágústsson skipstjóri Stykkishólmi og Agnar Erlingsson skipaverkfræðingur Seltjarnarnesi.

Varamenn til 31. ágúst 2008: Lárentsínus Kristjánsson héraðsdómslögmaður, varaformaður Hafnarfirði, Júlíus Skúlason skipstjóri Kópavogi, Símon Már Sturluson skipstjóri Stykkishólmi og Friðbjörn Óskarsson vélstjóri Hnífsdal. Varamenn voru ekki skipaðir á árinu.



Jóhann Ársællsson



Ólafur K. Ármannsson

Þann 31. ágúst 2008 lauk skipunartíma aðal- og varamanna í nefndinni og þann 1. nóvember var skipuð ný nefnd til 31. októbers 2012. Þær breytingar urðu að í stað Agnars Erlingssonar og Péturs Ágústssonar voru þeir Jóhann Ársællsson skipasmiður Akranesi og Ólafur K. Ármannsson vélvirki Vopnafirði skipaðir aðalmenn í nefndina. Hægt er að nálgast öll netföng og símanúmer á vefsíðu nefndarinnar (rns.is).

LÖG OG REGLUGERÐ

Um rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS) er fjallað í lögum nr. 68/2000 sem tóku gildi 1. september og breytingar voru gerðar 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.

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 2002-2008

Á árunum 2002-2008 hefur RNS lokaafgreitt 1224 mál, gert 81 tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands og 60 sérstakar ábendingar til sjómanna.

Þá hefur nefndin á þessum árum gefið út prentaðar skýrslur frá árinu 1998 og vefur RNS var formlega opnaður af Sturlu Böðvarssyni samgönguráðherra þann 23. september 2004.



Húsnæði RNS í Stykkishólmi

Heimilisfang:
Rannsóknarnefnd sjóslysa
Flugstöðin,
340 Stykkishólmur

Sími: 552 5105
Fax: 551 5152
Tölvupóstur: rns@rns.is

Vefur: rns.is

Á árinu 2008 voru haldnir 5 fundir og 133 mál afgreidd og 14 mál voru afgreidd sem drög. Meginástæða þess að ekki voru haldnir fleiri fundir á árinu var að skipunartíma nefndarmanna lauk 31. ágúst og ný nefnd var ekki skipuð fyrr en 1. nóvember.

Lokaskýrslur sem var skilað með nefndaráliti eru 64 en ekki var ályktað í 69 málum. Skilað var inn til Siglingastofnunar Íslands fjórum tillögum í öryggisátt auk þess sem gerðar voru 3 sérstakar ábendingar.

Af málum ársins átti nefndin eftir að rannsaka og taka fyrir 69 um áramót og afgreiða lokaskýrslur í 14 málum (útsend drög) frá síðasta fundi ársins.

BANASLYS

Ekkert banaslys varð á íslenskum skipum á árinu 2008 og er það sennilega fyrsta árið frá landnámi. Þó er rétt að geta þess að ekkert hefur spurst til Íslendinga sem var að sigla 35 feta erlendri skútu að nafni Distosia frá Bermúda til Írlands en síðast heyrðist frá henni 4. júní.

SLYS Á FÓLKI

Skráð slys á sjómönnum á árinu eru 64 og er það um 30% aukning frá árinu á undan en er um 16% undir meðaltali áranna á 1999-2007. Eins og fram kemur í samanburðartöflu við skráð slys á sjómönnum hjá Tryggingastofnun ríkisins síðar í skýrslunni hefur slysum fækkað og minna var um alvarleg slys.

SKIP

Fjöldi þeirra skipa sem sukku á árinu jókst og fjöldi atvika þegar skip stranda eða taka niðri fækkaði frá árinu 2007. Árekstrum fjölga verulega og er yfir meðaltali áranna á undan. Atvik um eld um borð er óbreyttur á milli ára og í samræmi við meðaltal og leki að skipum er rétt undir meðaltali.

VÉLARVANA SKIP

Á árinu 2008 voru skráð 40 atvik þegar skip eru dregin vélarvana af ýmsum ástæðum en voru 57 á árinu áður og því um talsverða fækkun að ræða á milli ára. RNS hefur fylgst náið með þessum atvikum og mun gera það áfram vegna lærdómsins sem af þeim má draga.

RNS hvetur alla sjófarendur til að tilkynna þau atvik sem gætu komið öðrum að gagni en verði ekki hulin eins og oft gerist þegar sjóför farast án skýringa.

PRENTAÐAR SKÝRSLUR RNS

Í byrjun árs 2008 var skýrsla RNS fyrir árið 2006 gefin út og skýrsla fyrir árið 2007 í lokafrágangi í lok ársins. Markmið RNS er að prentuð skýrsla verði gefin út árlega í framtíðinni og mun því starf nefndarinnar skila sér með þessum hætti fyrr til sjómanna en áður hefur tíðkast. Eins og áður verður hægt að nálgast útgefnar prentaðar skýrslur á PDF formi á vef RNS ásamt öllum lokaskýrslum og tilkynntra atvika til nefndarinnar sem birtast þar strax.

VEFUR RNS

Nýr vefur RNS var opnaður þann 23. september 2004. Síðan þá hafa uppflettingar á honum aukist mikið á milli ára og verulega á milli áranna 2007-2008 eða um 327%. Uppflettingar á honum voru um 117.000 árið 2006, 186.000 árið 2007 en voru um 607.000 á árinu 2008.

Nýr vefur hefur verið í vinnslu um tíma en því miður enn ekki lokið og tengist það frágangi á öfluglu flokkunarkerfi hans auk ýmissa annarra þátta sem lagt var af stað með í upphafi. Stefnt er að því að ljúka þessari vinnu fyrri hluta ársins 2009.

ERLENT SAMSTARF

Á árinu var sóttur árlegur fundur hjá EMAIIF (European Marine Accident Investigators International Forum) í París. Á þessum fundi var m.a. farið yfir og kynnt starf hvers aðildarríkis á liðnu ári auk þess sem tekin voru fyrir ýmis málefni sem varðar rannsókn sjóslysa. EMAIIF er Evrópudeild rannsóknaraðila á sjóslysum innan MAIIF (Marine Accident Investigators International Forum) og voru stofnuð í Helsinki 2005. Megin tilgangur þeirra er að skapa sameiginlegan vettvang til að efla rannsóknir sjóslysa og koma á tengslum og efla samstarf milli rannsóknaraðila.

Fulltrúi RNS sótti vinnufund í ráðgjafahóp (Consultative Technical Group for Cooperation in Marine Accident Investigation) hjá European Maritime Safety Agency (EMSA) í Lissabon, Portúgal. Unnið var að frágangi á væntanlegri tilskipun ESB um samræmdar reglur um rannsóknir á sjóslysum í Evrópu. Í þessari tilskipun eru t.d. ákvæði um þjálfun rannsóknaraðila, sameiginlegan gagnagrunn, samstarf, tæknimál og skyldur ríkja. Hægt er að skoða meira um starfsemi EMSA á vefsíðu þeirra: www.emsa.europa.eu

Fulltrúi RNS sótti tveggja daga kynningu hjá MAIB (Marine Accident Investigation Branch) í Southampton Englandi á siglingaritum eða VDR (Voyage Data Recorder) sem var haldið í boði EMSA (European Maritime Safety Agency). VDR er tækni sem hefur verið kölluð „Svarti kassinn“ í skipum og hefur verið áratugi í flugvélum. Þetta var seinna námskeiðið af tveimur en hið fyrri var 2007.

Fulltrúi RNS sótti fund hjá AIBN (Accident Investigation Board Norway) í Noregi með rannsóknaraðilum frá Norðurlöndum ásamt Englandi og Þýskalandi um samvinnu (1999/35/EC) vegna sjóslysa á farþegaskipum (ferja) í föstum áætlunarferðum á milli landanna.

Fulltrúi RNS fór á kynningu og þjálfun í nýjum gagnagrunni, European Marine Casualty Information Platform (EMCIP) hjá EMSA (European Maritime Safety Agency).

RNS vill ná til allra atvika á sjó og vista þau í gagnagrunn til notkunar á tölulegum upplýsingum í framtíðarvinnu við að auka öryggi til sjós.

RNS leggur áherslu á að afgreiðsla einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði.

**OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR**

Eins og áður hefur komið fram voru skráð atvik hjá RNS 172 árið 2008. Þar af gerðust 159 atvik á því ári en 13 atvik árið 2007. Öll atvik sem berast RNS eru skráð, flokkuð og hægt að sjá þau á vef nefndarinnar, www.rns.is.

Eftirfarandi tafla sýnir öll málefni RNS skráð á árinu 2008, raðað eftir dagsetningu atviks.

Dags. atviks	Nafn skips	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
7.mar.07	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
29.mar.07	Arnarfell	Flutningaskip	8830	Slys á fólki
24.maí.07	Þuríður Halldórsdóttir GK 94	Fiskiskip	478	Slys á fólki
15.ágú.07	Helgafell	Flutningaskip	8830	Slys á fólki
11.sep.07	Helgafell	Flutningaskip	8830	Slys á fólki
24.sep.07	Hásteinn ÁR 8	Fiskiskip	180	Slys á fólki
22.okt.07	Frár VE 78	Fiskiskip	292	Slys á fólki
22.okt.07	Hringur SH 153	Fiskiskip	481	Slys á fólki
3.nóv.07	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
20.nóv.07	Sóley SH 124	Fiskiskip	201	Slys á fólki
20.nóv.07	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
13.des.07	Herjólfur	Ferja	3354	Slys á fólki
15.des.07	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
5.jan.08	Írafoss	Flutningaskip	1574	Missir stýrið
6.jan.08	Grundfirðingur SH 24	Fiskiskip	255	Slys á fólki
10.jan.08	Benni Sæm GK 26	Fiskiskip	116	Strand
11.jan.08	Hrafn GK 111	Fiskiskip	1067	Slys á fólki
12.jan.08	Börkur NS 122	Fiskiskip	1468	Slys á fólki
17.jan.08	Sturla GK 12	Fiskiskip	671	Slys á fólki
21.jan.08	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
22.jan.08	Sunna Líf KE 7	Minni fiskibátur	18	Sekkur
22.jan.08	Tjaldanes GK 525	Fiskiskip	240	Strandar
23.jan.08	Pétur Mikli	Vinnuskip	497	Strand
24.jan.08	Ice Bird	Flutningaskip	1552	Strand
25.jan.08	Herjólfur	Ferja	3354	Slys á fólki
27.jan.08	Mango	Flutningaskip	2693	Ásigling
28.jan.08	Una SU 89	Minni fiskibátur	20	Sekkur
29.jan.08	Stígandi VE 77	Fiskiskip	237	Slys á fólki
1.feb.08	Saxhamar SH 50	Fiskiskip	391	Slys á fólki
2.feb.08	Knolli GK 3	Fiskiskip	21	Vélarvana
5.feb.08	Heddi frændi EA 244	Fiskiskip	60	Sekkur
5.feb.08	Gullhólmi SH 201	Fiskiskip	471	Vélarvana
6.feb.08	Stígandi VE 77	Fiskiskip	237	Slys á fólki
7.feb.08	Gullbjörg ÍS 666	Minni fiskibátur	8,4	Ásigling
11.feb.08	Papey	Brunnbátur	152	Slys á fólki
11.feb.08	Sveinbjörn Jakobsson SH 10	Fiskiskip	176	Vélarvana
11.feb.08	Baldur	Ferja	766	Farmtjón
14.feb.08	Perla	Sanddæluskip	410	Annað tjón
15.feb.08	Sigrún Hrönn ÞH 36	Minni fiskibátur	15	Annað tjón
16.feb.08	Reykjafoss	Flutningaskip	7589	Vélarvana
19.feb.08	Keilir AK 4	Fiskiskip	23	Vélarvana
19.feb.08	Gullhólmi SH 201	Fiskiskip	471	Slys á fólki
19.feb.08	Börkur NS 122	Fiskiskip	1468	Slys á fólki
21.feb.08	Rífsnes SH 44	Fiskiskip	372	Slys á fólki
24.feb.08	Hamar	Dráttarbátur	67	Annað tjón
25.feb.08	Þórir SF 77	Fiskiskip	306	Slys á fólki
28.feb.08	Óskar RE 157	Fiskiskip	380	Slys á fólki
?mar.08	Geir KE 6	Fiskiskip	107	Slys á fólki
1.mar.08	Rós	Skemmtibátur	2,5	Stjórnvana
3.mar.08	Jón á Hofi ÁR 62	Fiskiskip	334	Slys á fólki
4.mar.08	Geir KE 6	Fiskiskip	107	Slys á fólki

Dags. atviks	Nafn skips	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
4.mar.08	Bjarni Sæmundsson	Rannsóknarskip	822	Slys á fólki
8.mar.08	Dröfn RE 35	Fiskiskip	185	Vélarbilun
8.mar.08	Örvar HU 2	Fiskiskip	1243	Vélarvana
10.mar.08	Jóhanna Gísladóttir ÍS 7	Fiskiskip	704	Slys á fólki
10.mar.08	Quo Vadis HF 23	Fiskiskip	949	Eldur
12.mar.08	Björgmundur ÍS 49	Minni fiskibátur	15	Bilun, strandar
13.mar.08	Fossá ÞH 362	Fiskiskip	444	Vélarvana
14.mar.08	Aðalheiður SH 319	Minni fiskibátur	5,9	Strand
14.mar.08	Málmey SK 1	Fiskiskip	1470	Slys á fólki
22.mar.08	Rós HF 17	Minni fiskibátur	3,7	Vélarvana
26.mar.08	Herjólfur	Ferja	3354	Slys á fólki
27.mar.08	Snorri Sturluson	Fiskiskip	1464	Slys á fólki
28.mar.08	Örvar HU 2	Fiskiskip	1243	Vélarvana
30.mar.08	Jón Vídalín VE 82	Fiskiskip	809	Slys á fólki
31.mar.08	Happadís GK 16	Minni fiskibátur	15	Vélarvana
4.apr.08	Sturlaugur H Böðvarsson AK 10	Fiskiskip	712	Vélarvana
6.apr.08	Reynir GK 355	Fiskiskip	70	Ásigling
7.apr.08	Ísborg ÍS 250	Fiskiskip	356	Vélarvana
8.apr.08	Birta Dís ÍS 135	Minni fiskibátur	5,8	Vélarvana
14.apr.08	Herkúles	Fiskiskip	48	Strand
17.apr.08	Rex HF 24	Fiskiskip	1628	Eldur
20.apr.08	Sæborg HU 63	Minni fiskibátur	15	Vélarvana
24.apr.08	Kaldbakur EA 1	Fiskiskip	1330	Slys á fólki
25.apr.08	Sörli ÍS 66	Minni fiskibátur	5,8	Leki
28.apr.08	Liljan RE 89	Minni fiskibátur	10	Stjórnvana
4.maí.08	Ásbjörn RE 50	Fiskiskip	652	Slys á fólki
5.maí.08	Skemmtibátur	Skemmtibátur	Óskráður	Slys á fólki
6.maí.08	Gullberg VE 292	Fiskiskip	599	Slys á fólki
7.maí.08	Eydís	Skoðunarbátur	36	Leki
12.maí.08	Herjólfur	Ferja	3354	Slys á fólki
12.maí.08	Medemborg	Flutningaskip	6540	Annað tjón
20.maí.08	Guðný ÞH 85	Minni fiskibátur	9,8	Vélarvana
20.maí.08	Von GK 113	Minni fiskibátur	15	Strand
20.maí.08	Þjótur	Dráttarbátur	25	Slys á fólki
22.maí.08	Sæunn ÓF 7	Minni fiskibátur	9,4	Vélarvana
27.maí.08	Laxfoss	Flutningaskip	1682	Eldur
1.jún.08	Björg	Björgunarskip	41	Ásigling
3.jún.08	Sæunn ÓF 7	Minni fiskibátur	9,4	Vélarvana
3.jún.08	Þorsteinn BA 1	Fiskiskip	71	Vélarvana
3.jún.08	Drangavík VE 80	Fiskiskip	262	Slys á fólki
4.jún.08	Fróði II ÁR 38	Fiskiskip	356	Ásigling
8.jún.08	Barði NK 120	Fiskiskip	1166	Slys á fólki
9.jún.08	Óskar RE 157	Fiskiskip	380	Vélarvana
13.jún.08	Sóley Sigurjóns GK 200	Fiskiskip	728	Eldur
16.jún.08	Baldur	Ferja	766	Farmtjón
18.jún.08	Árabátur	Skemmtibátur	Óskráður	Annað atvik
20.jún.08	Gullberg VE 292	Fiskiskip	600	Slys á fólki
24.jún.08	Pétur afi SH 374	Fiskiskip	33	Vélarvana
25.jún.08	Baddý GK 116	Minni fiskibátur	15	Slys á fólki
30.jún.08	Faxi RE 24	Fiskiskip	24	Strand
4.júl.08	Úlla SH 269	Minni fiskibátur	15	Annað tjón
4.júl.08	Nafnlaus slöngubátur	Skemmtibátur	Óskráður	Slys á fólki
7.júl.08	Teistan RE 33	Minni fiskibátur	4,9	Vélarvana
8.júl.08	Örfirisey RE 4	Fiskiskip	1845	Slys á fólki
10.júl.08	Gullbjörg ÍS 666	Minni fiskibátur	8,4	Vélarvana
15.júl.08	Kiddi Lár GK 501	Minni fiskibátur	15	Annað tjón
20.júl.08	Garpur SH 95	Minni fiskibátur	20	Strand
20.júl.08	Helga María AK 16	Fiskiskip	1470	Slys á fólki
21.júl.08	Green Lofoten	Flutningaskip	3817	Ásigling
28.júl.08	Ósk KE 5	Fiskiskip	113	Vélarvana
31.júl.08	Vilhjelm Þorsteinsson EA 11	Fiskiskip	3239	Slys á fólki
31.júl.08	Goðafoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
2.ágú.08	Hraðbátur	Skemmtibátur	Óskráður	Annað tjón
8.ágú.08	Dúddi Gísla GK 48	Minni fiskibátur	15	Annað tjón
10.ágú.08	Glaður SK 170	Minni fiskibátur	4,1	Sekkur

Dags. atviks	Nafn skips	Tegund	Stærð í BT	Tegund atviks
11.ágú.08	Dís	Skemmtibátur	4,5	Annað tjón
11.ágú.08	Valdi SH 94	Fiskiskip	44	Vélarvana
13.ágú.08	Baldur	Ferja	766	Slys á fólki
15.ágú.08	Eggja Grímur ÍS 72	Minni fiskibátur	5,6	Sekkur
17.ágú.08	Hafðís NK 50	Minni fiskibátur	17	Sekkur
21.ágú.08	Álka ÍS 409	Minni fiskibátur	3,5	Strand
22.ágú.08	Gullver NS 12	Fiskiskip	674	Tundurdufl
23.ágú.08	Klakkur SH 510	Fiskiskip	745	Slys á fólki
23.ágú.08	Kaldbakur EA 1	Fiskiskip	1330	Slys á fólki
26.ágú.08	Bjartmar RE 173	Skemmtibátur	2,4	Sekkur
29.ágú.08	Thor	Annað skip	615	Annað tjón
29.ágú.08	Arnarfell	Flutningaskip	8830	Ásigling
2.sep.08	Sigurpáll ÞH 130	Fiskiskip	24	Eldur
2.sep.08	Húni II	Skoðunarbátur	132	Slys á fólki
3.sep.08	Krókur SH 97	Minni fiskibátur	5,4	Vélarvana
3.sep.08	Happadís GK 16	Minni fiskibátur	15	Ásigling
6.sep.08	Mari	Skemmtibátur	Óskráður	Annað tjón
8.sep.08	Herjólfur	Ferja	3354	Slys á fólki
9.sep.08	Leoni Theresa	Flutningaskip	2906	Strand
10.sep.08	Tryggvi Eðvarðs SH 2	Minni fiskibátur	14	Vélarvana
25.sep.08	Guðmundur á Hópi GK 203	Minni fiskibátur	15	Vélarvana
27.sep.08	Óli Gísla GK 112	Minni fiskibátur	15	Eldur
28.sep.08	Jóhanna ÁR 206	Fiskiskip	212	Leki
29.sep.08	Arnarfell	Flutningaskip	8830	Strand
1.okt.08	Skaftfellingur VS 6	Minni fiskibátur	14	Vélarvana
3.okt.08	Frár VE 78	Fiskiskip	292	Ásigling
6.okt.08	Dagný SU 129	Minni fiskibátur	6,9	Vélarvana
9.okt.08	ST Ola	Flutningaskip	4833	Annað tjón
12.okt.08	Jón Kjartansson SU 111	Fiskiskip	1692	Slys á fólki
13.okt.08	Maggi Ölver GK 33	Fiskiskip	26	Vélarvana
21.okt.08	Mávanes	Skemmtibátur	7,5	Eldur
23.okt.08	Lómur II	Flutningaskip	1531	Strandar
24.okt.08	Sigurrós	Fiskiskip	44	Strand
28.okt.08	Úlla SH 269	Minni fiskibátur	15	Slys á fólki
29.okt.08	Bjartur NK 121	Fiskiskip	658	Slys á fólki
30.okt.08	Berglín GK 300	Fiskiskip	477	Slys á fólki
1.nóv.08	Vestri BA 63	Fiskiskip	293	Eldur
3.nóv.08	Una SU 3	Minni fiskibátur	11	Missir stýrið
4.nóv.08	Green Snow	Flutningaskip	2913	Ásigling
10.nóv.08	Anna GK 540	Minni fiskibátur	15	Strand
11.nóv.08	Perla	Sanddæluskip	410	Slys á fólki
12.nóv.08	Maggi Ölver GK 33	Fiskiskip	26	Slys á fólki
12.nóv.08	Gullberg VE 292	Fiskiskip	599	Vélarvana
17.nóv.08	Berglín GK 300	Fiskiskip	477	Vélarvana
18.nóv.08	Tómas Þorvaldsson GK 10	Fiskiskip	504	Slys á fólki
18.nóv.08	Helgafell	Flutningaskip	8830	Ásigling
19.nóv.08	Grímsnes GK 555	Fiskiskip	277	Strand
20.nóv.08	Baldvin Njálsson GK 400	Fiskiskip	1200	Ásigling
23.nóv.08	Bjarni Ólafsson AK 70	Fiskiskip	1593	Ásigling
4.des.08	Blómfríður SH 422	Fiskiskip	128	Vélarvana
10.des.08	Baldur	Ferja	766	Slys á fólki
11.des.08	Egill SH 195	Fiskiskip	183	Vélarvana
20.des.08	Baldvin Njálsson GK 400	Fiskiskip	1200	Slys á fólki
27.des.08	Dalaröst GK 150	Fiskiskip	154	Vélarvana
28.des.08	Beta VE 36	Minni fiskibátur	15	Vélarvana
29.des.08	Hlökkur VE 98	Minni fiskibátur	8,4	Strand

Rannsóknarnefnd sjóslysa
Flugstöðin,
340 Stykkishólmur

Sími: 552 5105

Fax: 551 5152

Tölvupóstur: rns@rns.is

Vefur: rns.is



RNS vill ná til allra atvika á sjó og vista þau í gagnagrunn til notkunar á tölulegum upplýsingum í framtíðarvinnu við að auka öryggi til sjós.

RNS leggur áherslu á að afgreiðsla einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði.

**OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR**

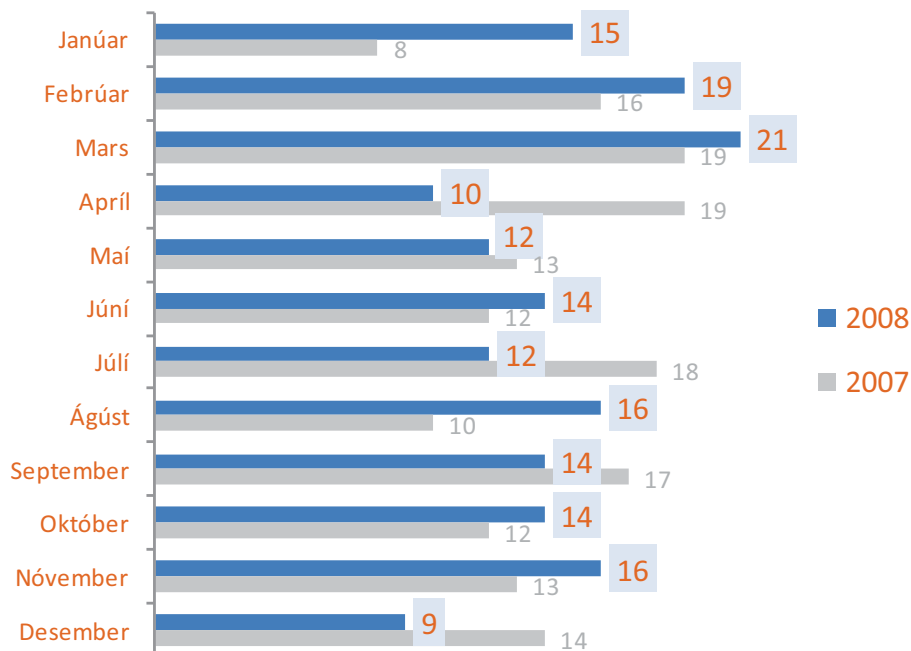
Skipstjóra, útgerðarmanni og öðrum þeim sem verða þess áskynja að sjóslys hafi orðið ber að tilkynna það til RNS

Skipstjórnarmönnum ber að:

- Skrá atburðinn í dag- eða leiðarabók.
- Kalla til lögreglu til að taka skýrslur af skipstjóra, vitnum og hinum slasaða ef um slys er að ræða og mannslát.
- Tilkynna sjóslys og önnur atvik til RNS.
- Gera ítarlega skýrslu um atvik s.s. slys á fólki, ef það verður utan hafnar.
- Sjá um að taka til varðveislu sönnunargögn.
- Afhenda skýrslur og hluti til RNS við komu til hafnar.
- Tilkynna slys á fólki til Tryggingastofnunar ríkisins.

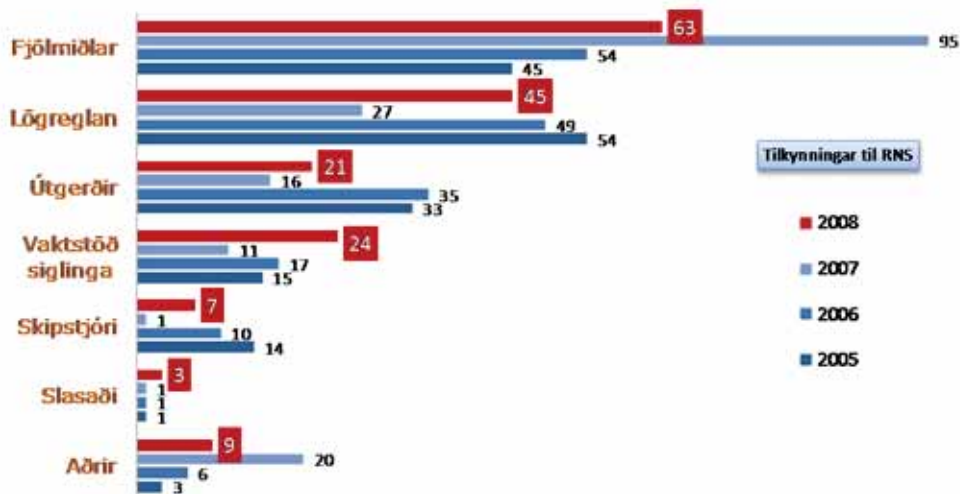
TÍMABIL ATVIKA 2008

Á myndinni má sjá í hvaða mánuði ársins atvikin áttu sér stað sem skráð voru hjá RNS árið 2008 í samanburði við skráningu árið 2007.



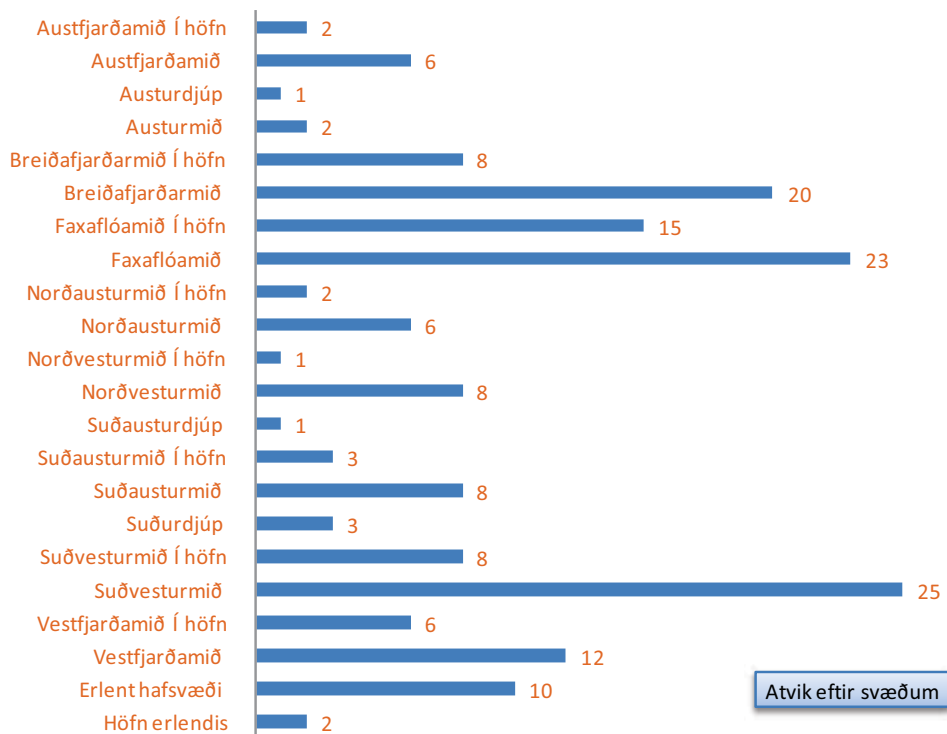
TILKYNNINGAR ATVIKA TIL RNS

Það er áhyggjuefni að stærstur hluti aðila virðir ekki tilkynningarskyldu sína til RNS samkvæmt ákvæðum laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa. Á myndinni sést hvernig skipting tilkynninga á atvikum var til RNS á árunum 2005-2008. Flest skráð atvik voru úr fjölmiðlum á árinu 2008 eða um 37% og um 26% bárust frá lögregluembættum landsins.

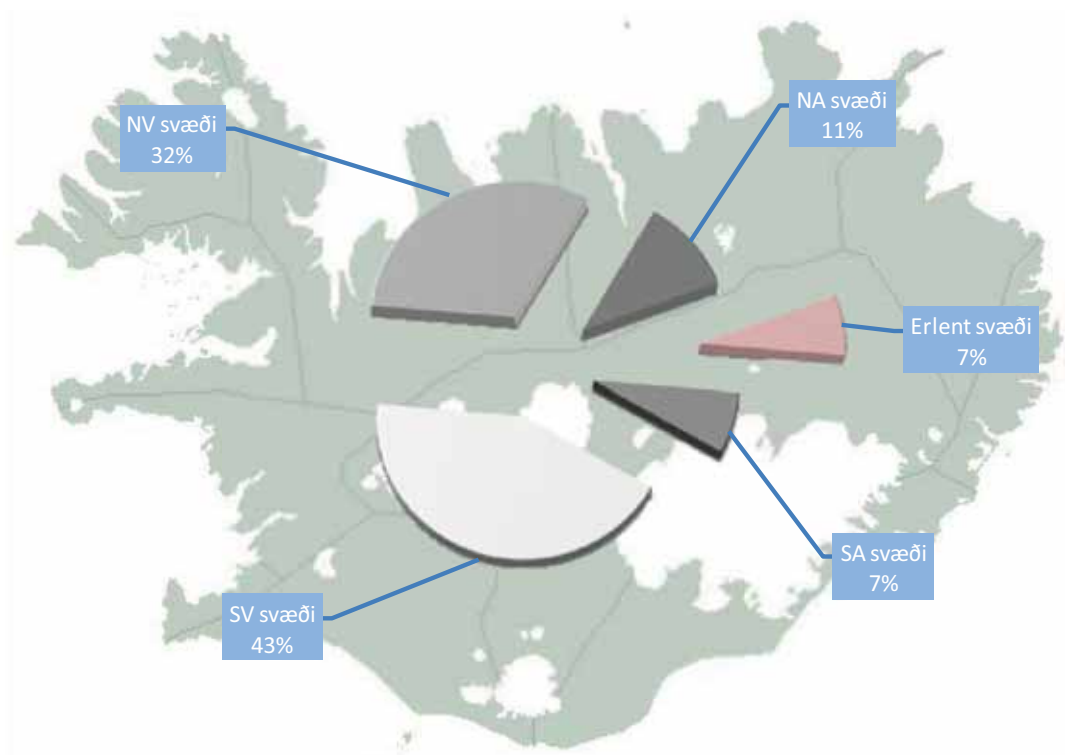


STAÐSETNING ATVIKA 2008

Á myndunum hér að neðan sést á hvaða svæði skráð atvik áttu sér stað hjá RNS á árinu 2008. Miðað er við veðurpásvæði Veðurstofu Íslands en eins og sést þá eru skráð atvik í höfnum tengd við viðkomandi svæði. Skráð atvik í höfnum voru 47 eða um 27% af málefnum RNS en voru um 24% á árinu 2007.

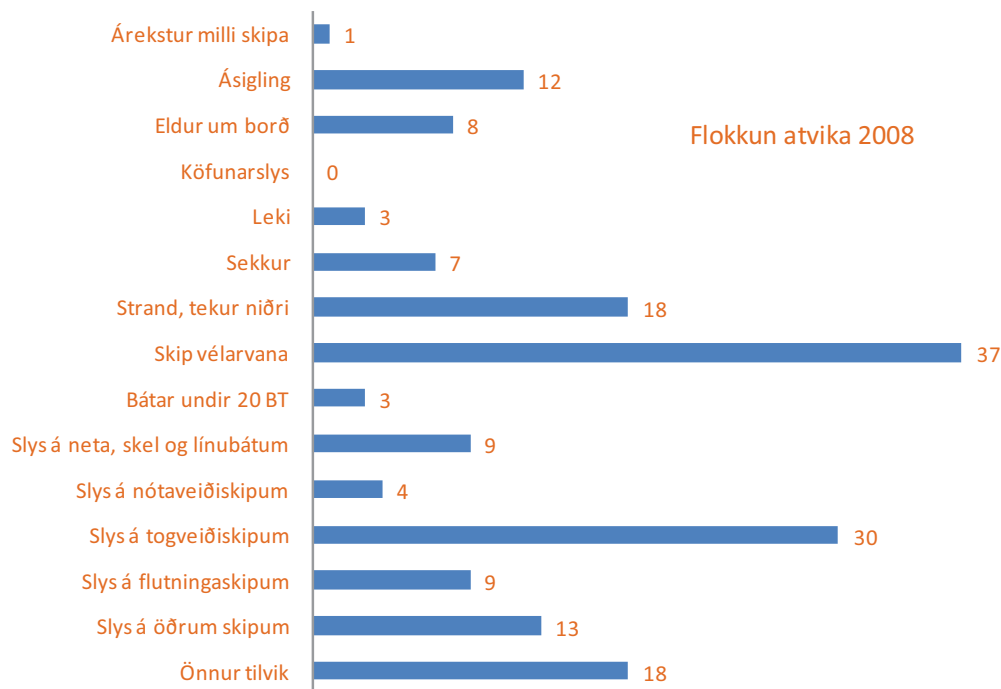


Á myndinni hér að neðan er samantekt á öllum atvikum þar sem landinu er skipt í fjóra hluta og atvik sem gerast á erlendu svæði eru tekin út úr.



FLOKKUN ATVIKA 2008

Hér má sjá grófa sundurliðun á skráðum atvikum hjá RNS á árinu 2008 eftir tegund skipa og málefna. Athugið að þessar töflur eru sjálfstæðar og endurspeгла ekki fjölda skráðra mála á árinu.



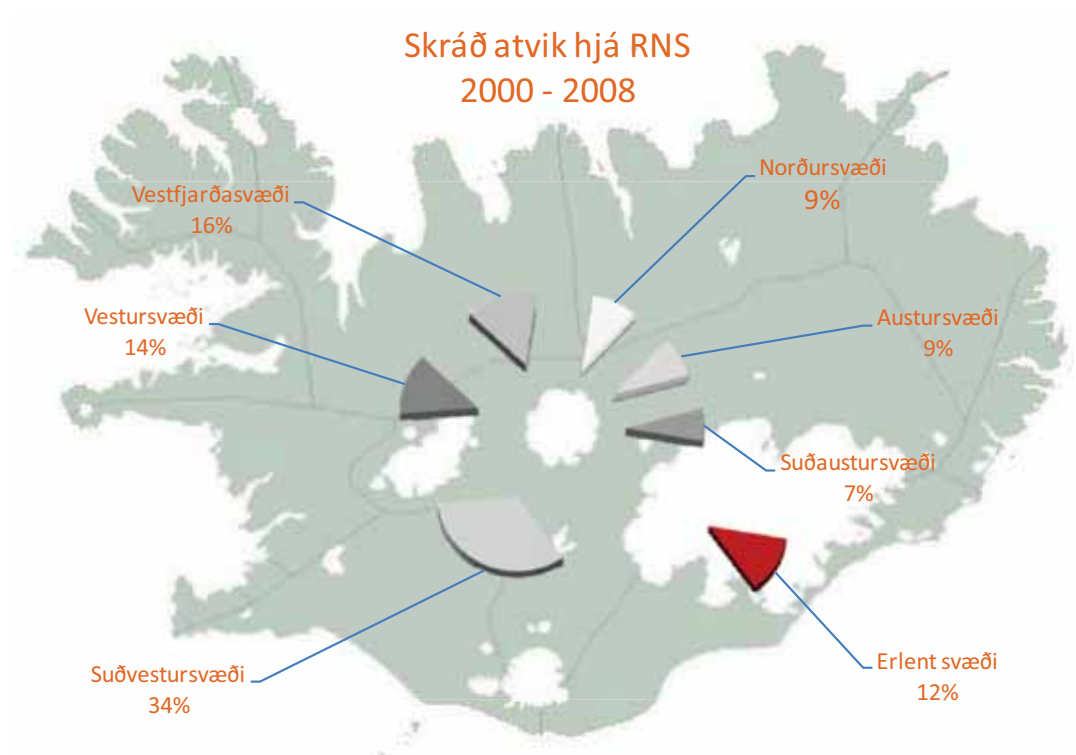
FLOKKUN ATVIKA EFTIR TEGUNDUM SKIPA

	Ásigling	Banaslys	Eldur	Farmtjón	Leki	Sekkur	Slys á fólki	Strand	Vélarbilun	Efnaslys	Annað
Olíuskip											
Vinnuskip							2	1			2
Rannsóknarskip							1				
Fiskiskip	5		5		1	1	41	6	21		1
Flutningaskip	5		1				9	4	2		2
Minni fiskibátar	2		1		1	5	2	7	17		4
Skoðunarbátar					1		1				
Skemmtibátar			1			1	2		1		4
Ferjur				2			7				
Dráttarbátar							1				1
Björgunarbátar	1										

STAÐSETNING ATVIKA 2000 – 2008

Skráð atvik hjá RNS frá því að lögin um rannsóknir sjóslysa tóku gildi árið 2000 voru 1356 í árslok 2008.

Á myndinni hér að neðan sést gróf skipting skráðra atvika hjá RNS eftir svæðum á þessu tímabili.



TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2008

Eins og áður segir hefur nefndin gert fjórar (í þremur málum) tillögur í öryggisátt á árinu til Siglingastofnunar Íslands. Þessar tillögur eru eftirfarandi ásamt málanúmerum:

Nr. máls	Tillögur RNS 2008	Afgreiðsla Siglingastofnunar Íslands
16007	Særif SH 25 Stjórnvana og dregin í land Nefndin telur óviðunandi að ekki sé hægt að komast að stjórnbúnaði stýris innan úr skipi og beinir því til Siglingastofnunar Íslands að hún endurskoði reglur þar um.	Niðurstöður: Siglingastofnun mun skoða hvort rétt sé að breyta reglum um stýrisbúnað á bátum sem eru með mestu lengd allt að 15 metrum og finna má í reglum nr. 592/1994 með síðari breytingum, þannig að komast megi að stjórnbúnaði stýris innan úr skipi.
16107 (16207)	Fanney RE 31 Brokey BA 336 Langlegubáatar sökkva í höfn Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubáatar eru ítrekað að sökkva í höfnum og skapa margvíslegar hættur beinir nefndin því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að hafnaryfirvöld fái viðeigandi úrræði til lausnar á þessu vandamáli til að auka öryggi.	Niðurstaða liggur ekki fyrir.
01008	Ice Bird Tók niðri við Hólmavík Vegna breyttra aðstæðna varðandi siglingar í kringum landið og fjölda ókunnugra skipstjórnenda telur nefndin ástæðu til að gera eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1. Nefndin telur að Siglingastofnun Íslands skuli hlutast til um viðeigandi úttekt á höfnum landsins með sérstaka áherslu á siglingamerki og ljósbaujur, hafnarkort, fjarskiptabúnað, skyldur umboðsaðila erlendra skipa og þjálfun starfsmanna hafnanna. 2. Nefndin telur að Siglingastofnun Íslands skuli hlutast til um að hafnaryfirvöld hafi aðgang að vissum leiðsögumönnum til að tryggja öryggi skipa.	Niðurstaða liggur ekki fyrir.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR 2008

Eins og áður hefur komið fram gerði nefndin þrjár sérstakar almennar ábendingar til sjó- og skipstjórnarmanna. Þessar ábendingar eru eftirfarandi ásamt viðeigandi málánúmerum.

Nr. máls	Sérstakar ábendingar RNS 2008
17107	Tjaldur SH 270, skipverji slasast á fæti <i>Nefndin bendir á mikilvægi þess að fyrir liggi skriflegar verklagsreglur til þess að mikilvægar upplýsingar komist til nýrra skipverja.</i>
01008	Ice Bird, tók niðri við Hólmavík <i>Nefndin leggur til að hafnaryfirvöld sjái til þess að starfsmenn á þeirra vegum séu með VHF fjarskiptatæki til öruggra samskipta við skipstjórnendur.</i>
04708	Quo Vadis HF 23, eldur í vélarúmi <i>Nefndin bendir á alvarleika þess að stjórnkerfi slökkvikerfis skuli hafa verið háð rafkerfi skipsins sem varð þess valdandi að það varð óvirkt vegna straumfalls. Áhöfnin var ekki meðvituð um þennan ágalla. Því beinir nefndin því til Siglingastofnunar að gerð verði úttekt á slökkvikerfum vélarúma íslenskra skipa og kannað hvort kerfin séu eins og það kerfi sem hér hefur verið lýst.</i>



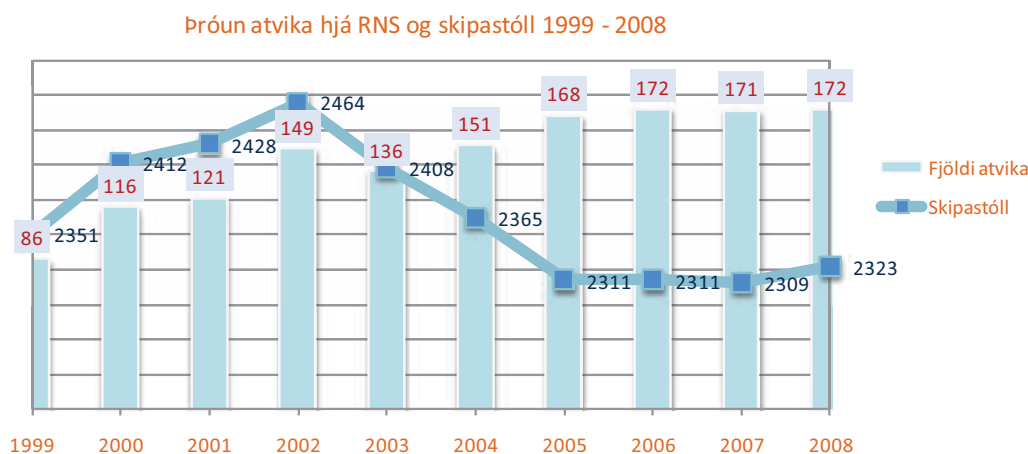
SKRÁÐ ATVIK 1999-2008

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

Atvik	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Meðaltal
Skip sekkur	4	10	6	4	7	16	7	4	6	8	7
Skip strandar	7	14	10	11	7	16	16	21	21	16	14
Árekstur	8	6	11	7	4	3	9	12	4	13	7
Eldur um borð	3	8	15	5	3	5	10	5	7	7	7
Leki að skipi	0	3	1	5	8	10	7	7	3	4	5
Annað	7	8	8	12	15	8	9	21	21	20	12
Slys á fólki	56	64	63	103	85	84	88	83	49	64	75
Banaslys	1	3	7	2	2	2	3	3	5	0	3
Vélarvana skip					5	5	19	16	55	40	20
Skráð atvik	86	116	121	149	136	149	168	172	171	172	150

Rannsókuð slys á sjómönnum á árinu voru 64 og er það um 30% aukning frá árinu á undan en er um 16% undir meðaltali áranna 1999-2007. Eins og fram kemur í samanburðartöflu við skráð slys á sjómönnum hjá Tryggingastofnun ríkisins hér á eftir hefur slysum fækkað og minna var um alvarleg slys. Enginn banaslys urðu á íslenskum skipum á árinu 2008 og er það sennilega fyrsta árið frá landnámi sem það gerist. Talsverð fjölgun er á árekstrum af ýmsu tagi og atvik þegar skip sökkva er yfir meðaltali. Fækkun er á milli ára þegar skip stranda eða taka niðri og leki í skipum er undir meðaltali. Að gefnu tilefni er RNS með sérstaka skráningu á vélarvana skipum sem eru dregin í land. Á töflunni sést að þessum atvikum hefur fækkað talsvert á milli ára. Undir liðnum *Annað* eru skráð þau mál sem ekki falla undir flokkun í þessari töflu og má þar nefna atvik þegar skip fengu í skrúfunu, 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. Í ársbyrjun 2008 voru skráð skip á Íslandi 2.323.



SKRÁÐ SKIP OG BÁTAR 2008

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 í árslok 2008 samtals 2.268 skip á skipaskrá og 2.323 í upphafi ársins. Skráðum skipum fækkaði því um 55 á árinu. Fækkunin var 51 á þilfarsskipum og 4 á opnum bátum.

Fjöldi og tegund skráðra þilfarsskipa í lok árs 2008 voru eftirfarandi:

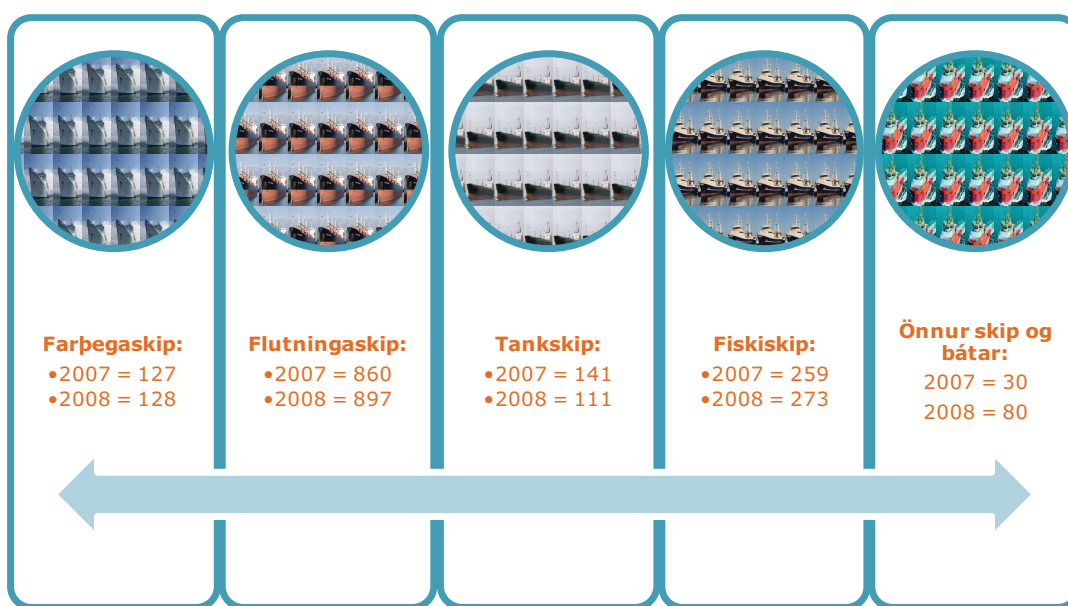
Tegund	Fjöldi	Mæld BT
Björgunarskip	18	675
Dráttarskip	10	511
Dýpkunar- og sanddæluskip	5	2.207
Dýpkunarskip	1	220
Farþegaskip	37	7.457
Fiskiskip/farþegaskip	13	253
Fiskiskip	756	86.136
Flotbryggja	2	720
Flotkví	2	18.009
Flutninga/Brunnskip	1	152
Hafnsögubátur/dráttarskip	3	274
Hvalveiðiskip	4	573
Lóðs- og tollskip	1	25
Lóðsskip	8	214
Nótaveiði/skuttogari	1	2.156
Olíuskip	2	431
Prammi	7	1.134
Rannsóknarskip	5	4.223
Seglskip	76	776
Sjósmælingaskip	1	73
Skemmtiskip	42	505
Skólaskip	2	2.389
Skuttogari	60	75.415
Varðskip	3	3.439
Vinnuskip	7	552
Vöruflutningaskip	2	782
Þangskurðarprammi	5	25
Samtals:	1.074	209.326

Opnir bátar í lok árs 2008 voru 1.196 talsins og heildar brúttótonnataka þeirra 7.123. Heildar

ERLENDAR SKIPAKOMUR 2008

Ljóst er að umhverfi RNS er að stórum hluta alþjóðlegt og er því fróðlegt að skoða komur erlendra skipa til landsins. Á árinu 2008 voru allar skráðar skipa- og bátakomur erlendra skipa hjá LHG/VSS (Landhelgisgæslu Íslands/Vaktstöð siglinga) samtals 1.489 en voru 1.417 árið 2007.

Myndin hér að neðan sýnir komur erlendra skipa til landsins eftir tegundum á árunum 2007–2008. Í heildartölum um skráðar komur farþegaskipa eru ferðir ferjunnar Norrönu til Seyðisfjarðar, eða 28 ferðir. Í heildartölu flutningaskipa eru einnig skip sem eru í rekstri íslenskra flutningsaðila (áætlunarskip) og eru skráð erlendis en komur þeirra til landsins voru 209. Komur tankskipa voru 111 og þar af 39 efnaflutninga-tankskip (cemical tanker).



Í flokknum um önnur skip eru rannsóknarskip (21), skemmtibátar, dráttarbátur, skútur o.fl. óskilgreind skip. Hjá RNS voru 23 mál til umfjöllunar á árinu 2008 sem vörðuðu skip skráð erlendis.

Skráningin miðast við fyrstu komu erlends skips til landsins frá erlendri höfn en komur þeirra voru flestar til hafna við Faxaflóa þ.e. 843 eða um 60%. Til Reykjavíkur voru 517 komur skráðar og 375 til annarra hafna á því svæði sem eru Hafnarfjörður, Grundartangi, Reykjanesbær, Akranes og Kópavogur. Til Akureyrar voru 60 komur skráðar og 17 til Ísafjarðar.

Til að tryggja stöðu okkar í alþjóðlegu samstarfi hefur RNS tekið þátt í starfi í samtökum rannsóknaraðila á sjóslysum, MAIIF (Marine Accident Investigators International Forum). Auk þess tók RNS þátt í stofnum Evrópudeildar innan þessara samtaka í Helsinki 2005, EMAIIF. Tilgangur þeirra er að treysta samstarf milli rannsóknaraðila sjóslysa innan Evrópu. Vefslóð MAIIF er: www.maiif.net

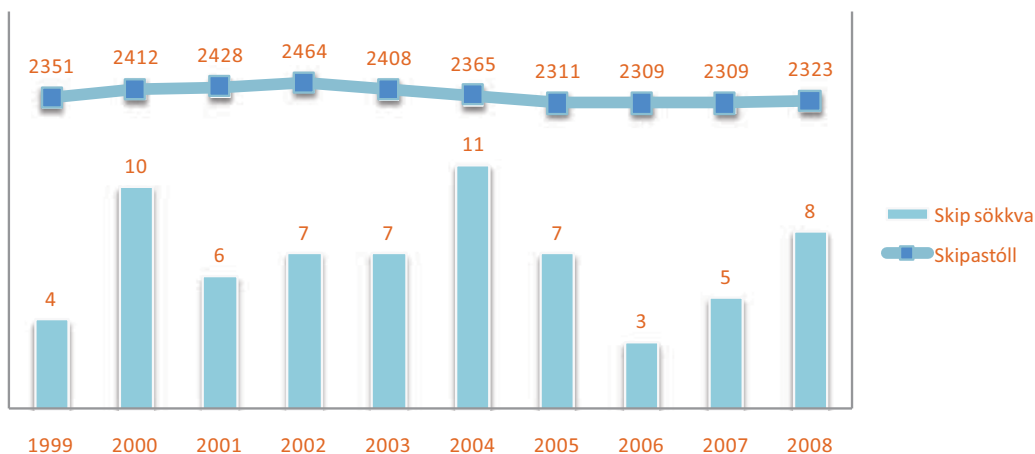


ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 1999 - 2008

SKIP SÖKKVA

Á myndinni hér að neðan má sjá fjölda skipa og báta sem hafa sokkið á árunum 1999-2008. Á þessum samanburði sést að 8 sjóför sukku á árinu 2008 en meðaltal áranna á undan eru 7 sjóför á ári. Á myndinni má einnig sjá til fróðleiks línurit um þróun á fjölda skráningarskyldra skipa og báta á Íslandi.

Skip sökkva og skipastóll 1999 - 2008



SKIP SEM SUKKU 2008

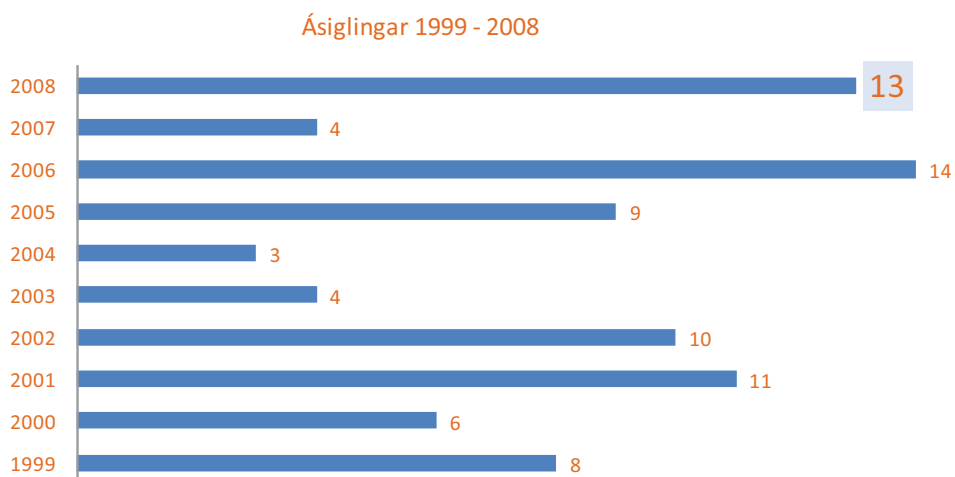
- Mál nr.
- 00708 Sunna Líf KE 7, sökk í Keflavíkurhöfn
 - 01408 Una SU 89, sökk í Sandgerði
 - 01808 Heddi frændi EA 244, sökk á Hornafirði
 - 10508 Glaður SK 170, sökk í Skagafirði
 - 10808 Eggja Grímur ÍS 72, sökk á Faxaflóa
 - 11008 Hafdís NK 50, sökk á Neskaupstað
 - 11408 Bjartmar RE 173, slitnaði frá bryggju og sökk í smábátahöfninni á Seltjarnarnesi.
 - 13908 Mávanes, eldur í vélarúmi og sökk á Faxaflóa

Myndirnar tengjast málum nr. 01808 og 10808.



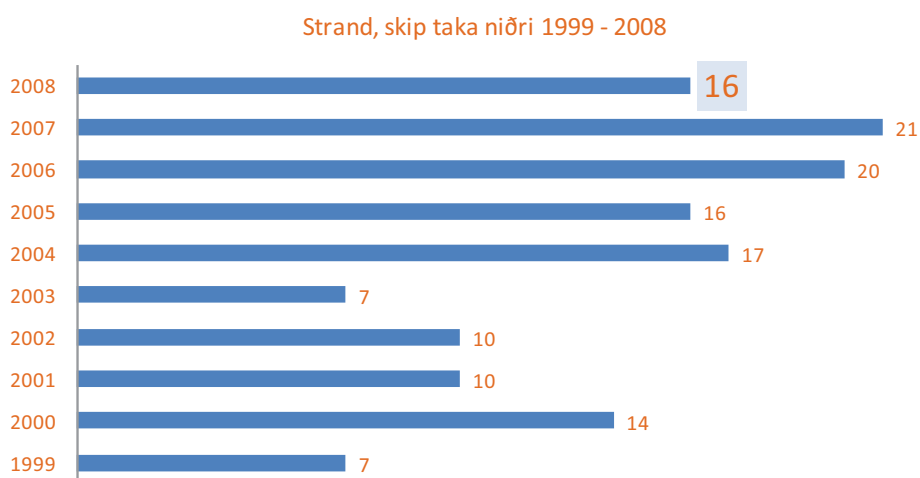
ÁREKSTRAR OG ÁSIGLINGAR

Á myndinni koma fram árekstrar á milli skipa og aðrar ásiglingar sem hafa orðið á árunum 1999 – 2008 þar sem tjón hefur hlotist af. Eins og sést á myndinni er um umtalsverða fjölgun á þessum atvikum að ræða á milli ára.



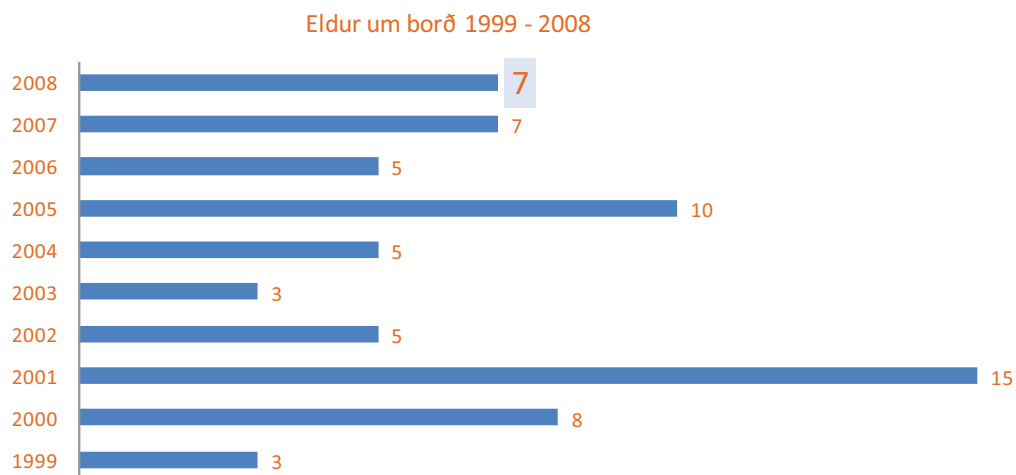
SKIP STRANDA EÐA TAKA NIÐRI

Á myndinni hér að neðan koma fram skráð atvik hjá RNS þar sem skip eða bátar hafa strandað eða tekið niðri á árunum 1999 – 2008. Eins og sést á myndinni er um fækkun á þessum atvikum að ræða á milli ára.



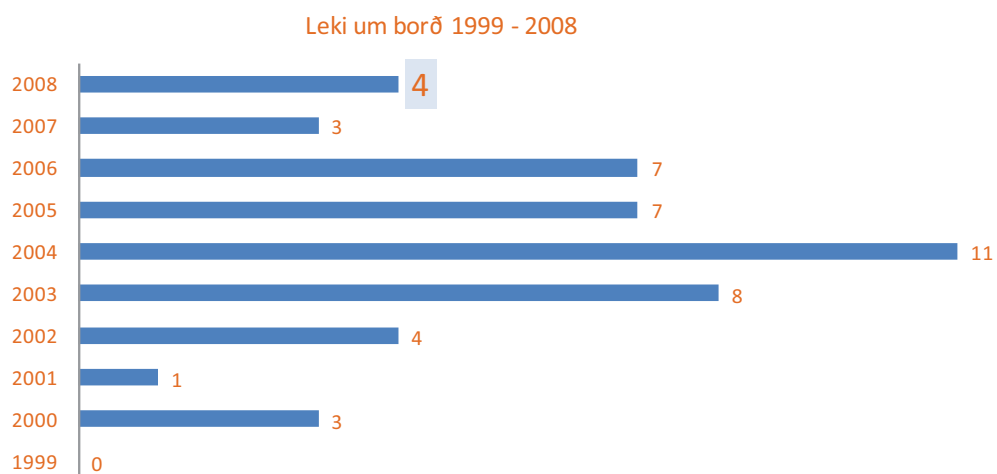
ELDUR UM BORÐ

Á myndinni hér að neðan koma fram skráð atvik hjá RNS þar sem eldur varð laus og samanburður milli ára 1999 – 2008. Eins og sést á myndinni er um sama fjölda að ræða miðað við árið á undan.



LEKI

Á myndinni hér að neðan koma fram þau atvik þar sem óvæntur leki kom upp og samanburður milli ára 1999 – 2008. Eins og fram kemur hefur jákvæð þróun verið frá á árinu 2003 ef undan er skilið árið 2004.

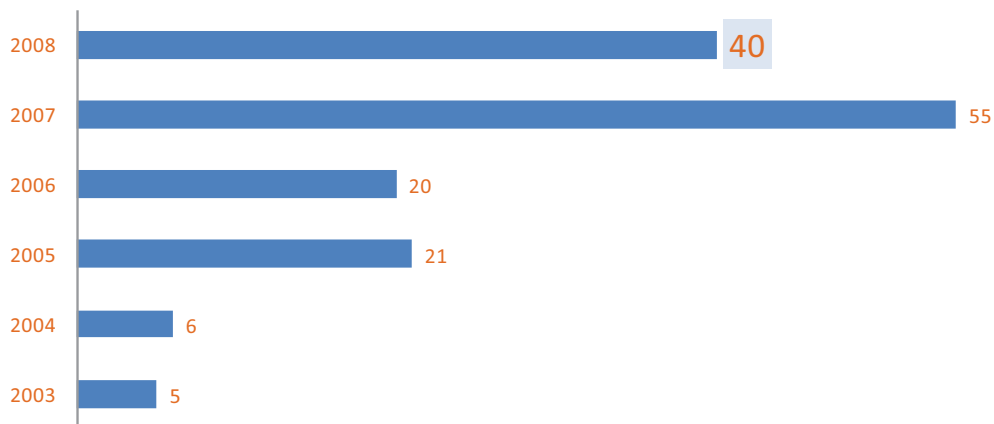


VÉLARVANA OG DREGIN TIL HAFNAR

Frá árinu 2003 hefur RNS verið að gefa sérstakan gaum þeim atvikum sem skip 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 finnst 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 bilana þá liggi eðlilega í þeim verulegur lærdómur sem nauðsynlegt er að ná til. Eins og myndin ber með sér er talsverð fækkun á þessum atvikum milli áranna 2007-2008.

Vélarvana og dreginn til hafnar 1999 - 2008



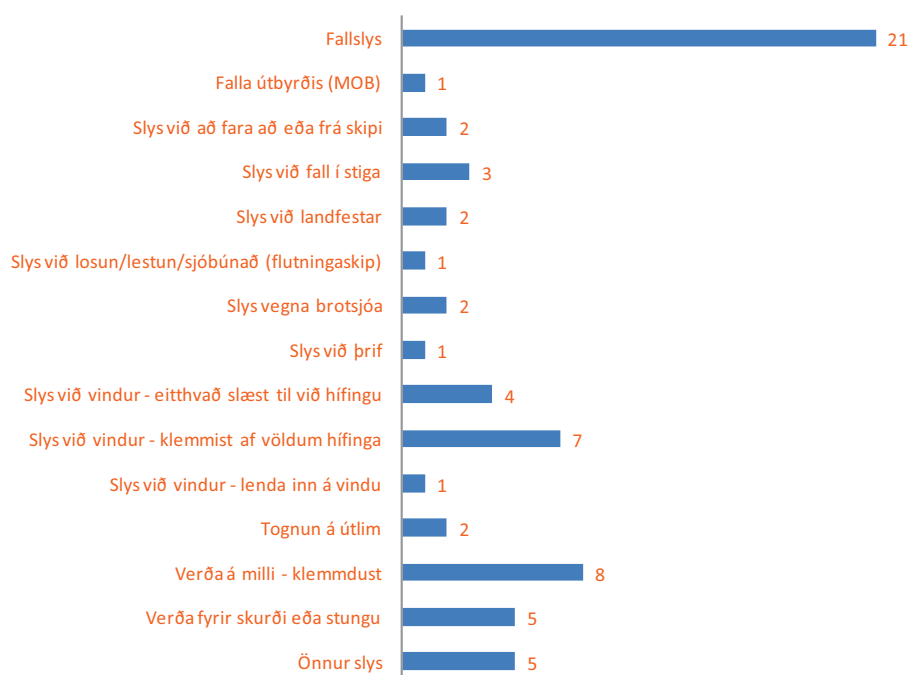
Þorlákur ÍS dreginn til hafnar í Ólafsvík af björgunarskipinu Björg©Alfons Finnsson

SLYS Á SJÓMÖNNUM SKRÁÐ HJÁ RNS 2008

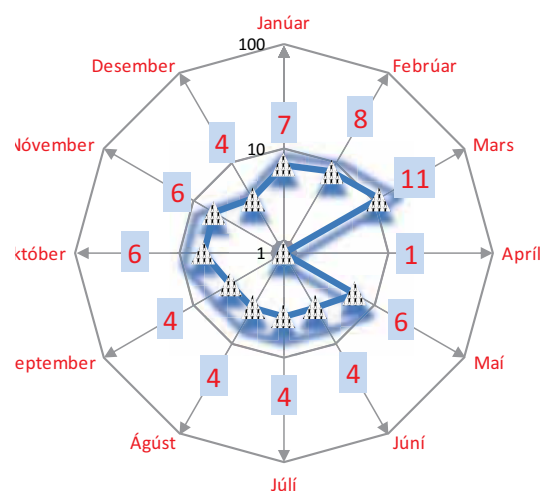
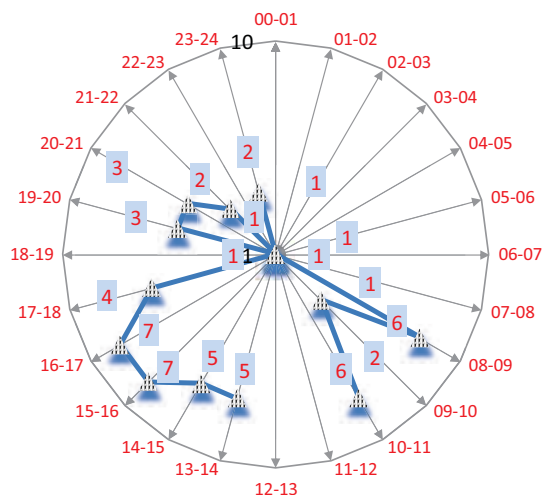
Tegund slysa og tími

Á árinu 2008 voru 65 slys skráð á sjómönnum hjá RNS auk nokkurra minniháttar slysa sem tengdust öðrum skráðum atvikum. Um aukningu er að ræða á milli ára í þessum málaflokki eða um 31% frá árinu á undan en þá voru 49 slys á sjómönnum rannsökuð. Meðaltal rannsakaðra slysa á sjómönnum frá árinu 1999 eru 76 á ári og eru því skráð slys á árinu 2008 um 14% undir meðaltali. Myndin hér að neðan sýnir flokkun eftir tegundum rannsakaðra slysa á árinu 2008. Eins og fram kemur eru fallslys af ýmsum toga flest eða um 37%.

Tegund slysa á sjómönnum 2008

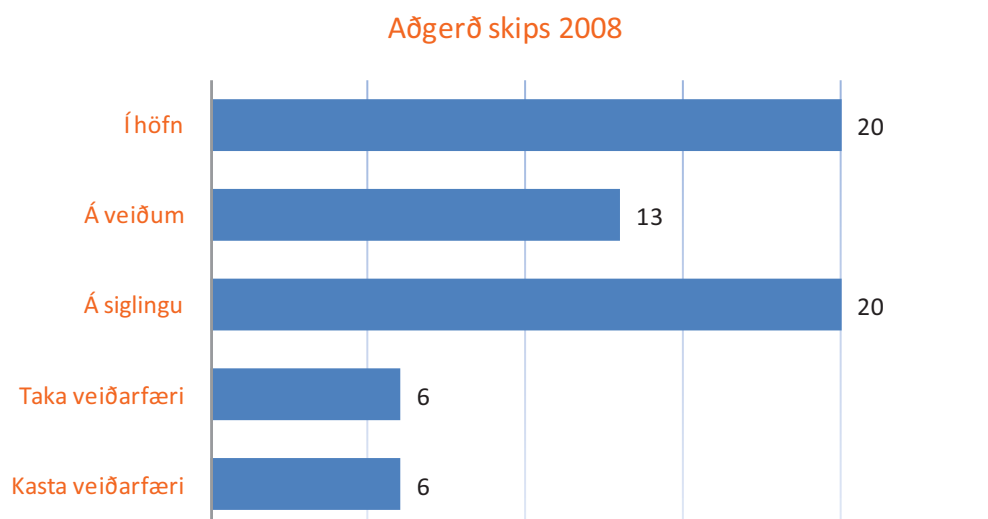
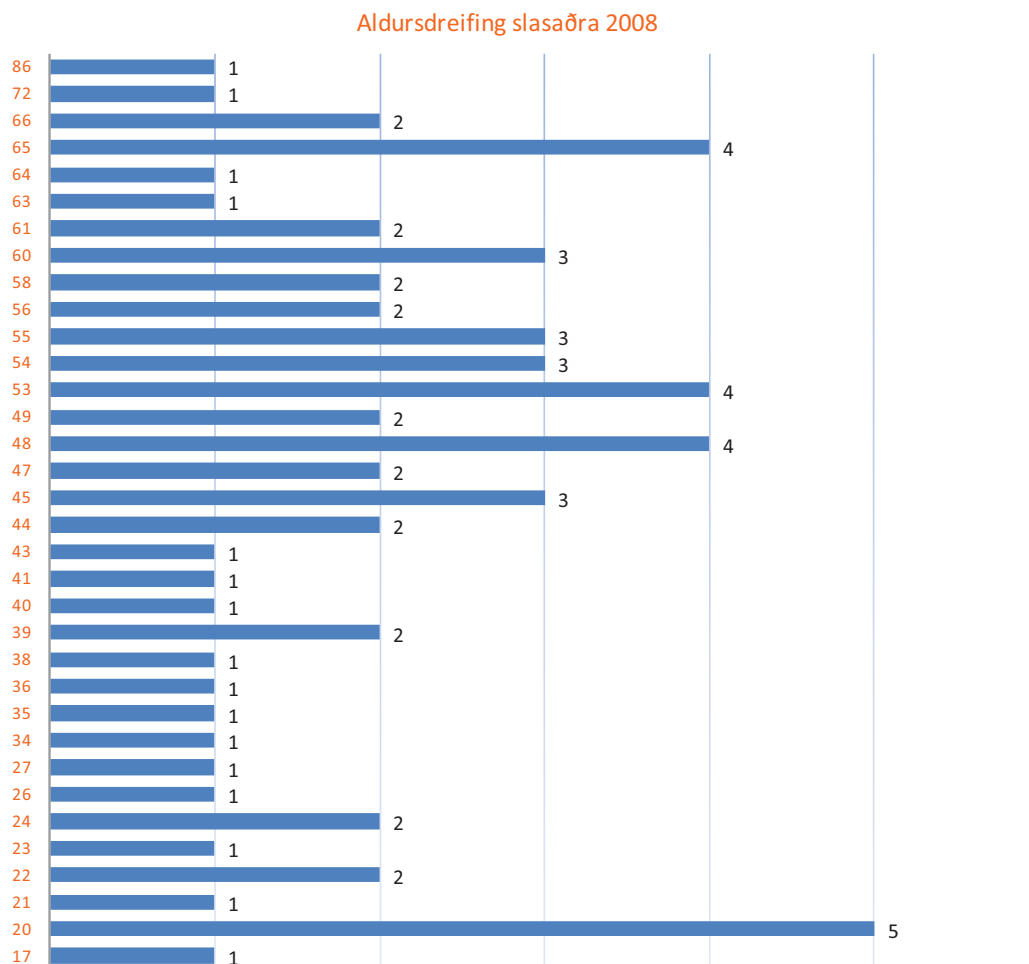


Myndirnar hér að neðan sýna á hvaða tíma sólarhringsins og í hvaða mánuði slysin urðu á sjómönnum sem skráð voru hjá RNS á árinu 2008.



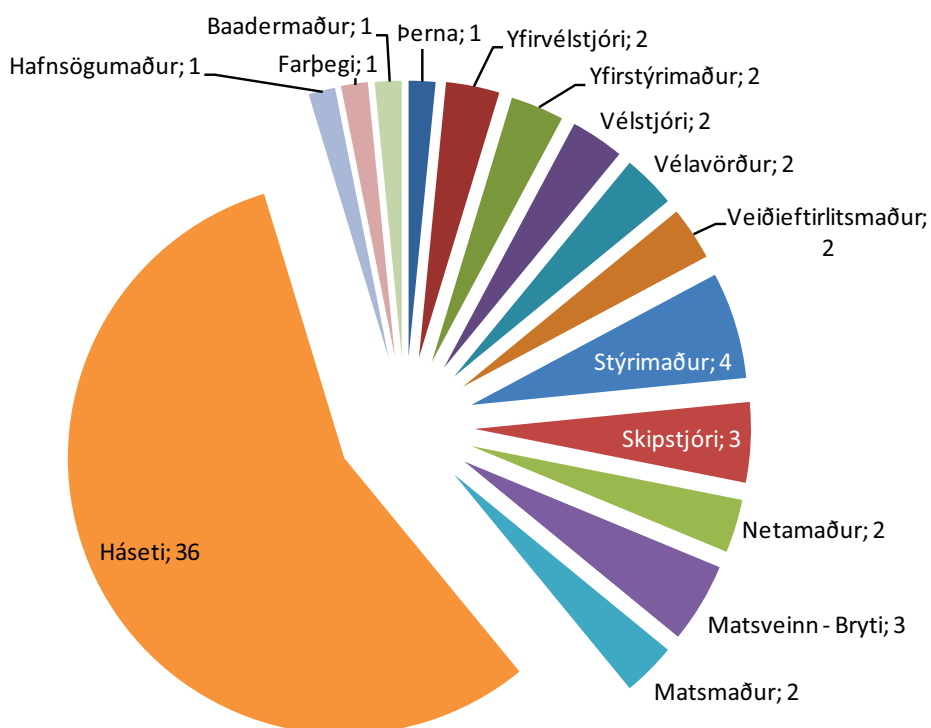
Aldur slasaðra og aðgerð skips

Á myndunum hér að neðan sést aldursdreifing slasaðra sjómanna árið 2008 og aðgerð skips þegar slys átti sér stað. Meðalaldur þeirra sem slösuðust á árinu er um 45 ár en var um 40 ár árið 2007. Á árinu var sá yngsti sem slasaðist 17 ára en sá elsti, 86 ára.



Starfsheiti slasaðra sjómanna

Á myndinni sést skipting slysa á sjómönnum á árinu 2008 eftir starfsheitum um borð í skipi. Eins og fram kemur eru slys á undirmönnum algengust eða 61% og þar af eru 55% slys hjá hásetum. Á árinu 2007 voru slys á undirmönnum 74% og þar af 68% hjá hásetum.



RNS vill ná til allra atvika á sjó og vista þau í gagnagrunn til notkunar á tölulegum upplýsingum í framtíðarvinnu við að auka öryggi til sjós.

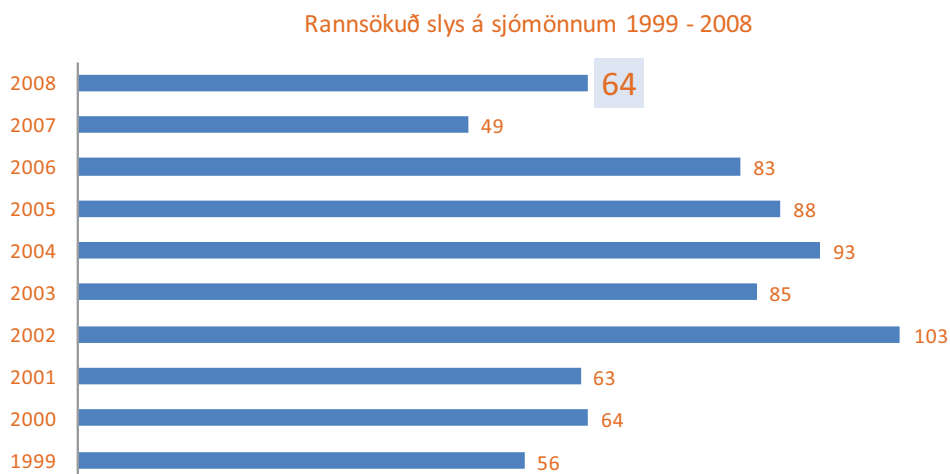
RNS leggur áherslu á að afgreiðsla einstakra mála taki að jafnaði ekki meira en þrjá mánuði.

OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR

RANNSÖKUÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 1999 – 2008

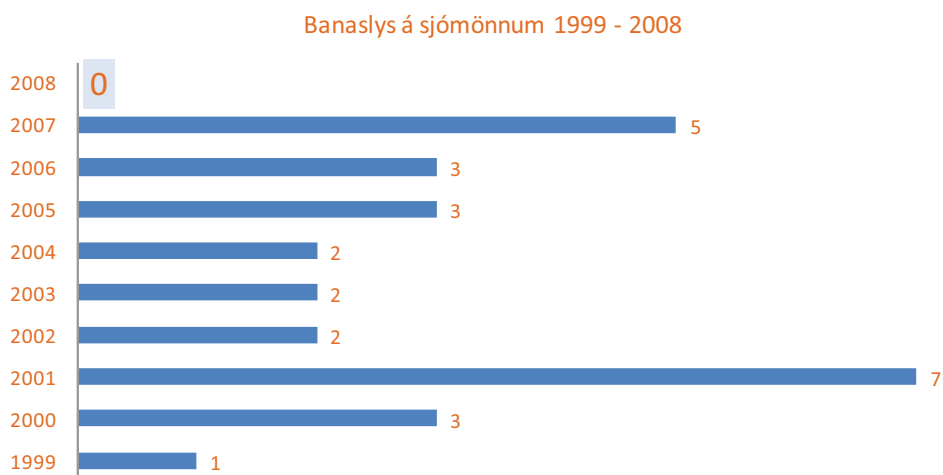
Rannsókuð slys

Á myndinni hér að neðan koma fram slys á sjómönnum sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 1999 – 2008.



Banaslys

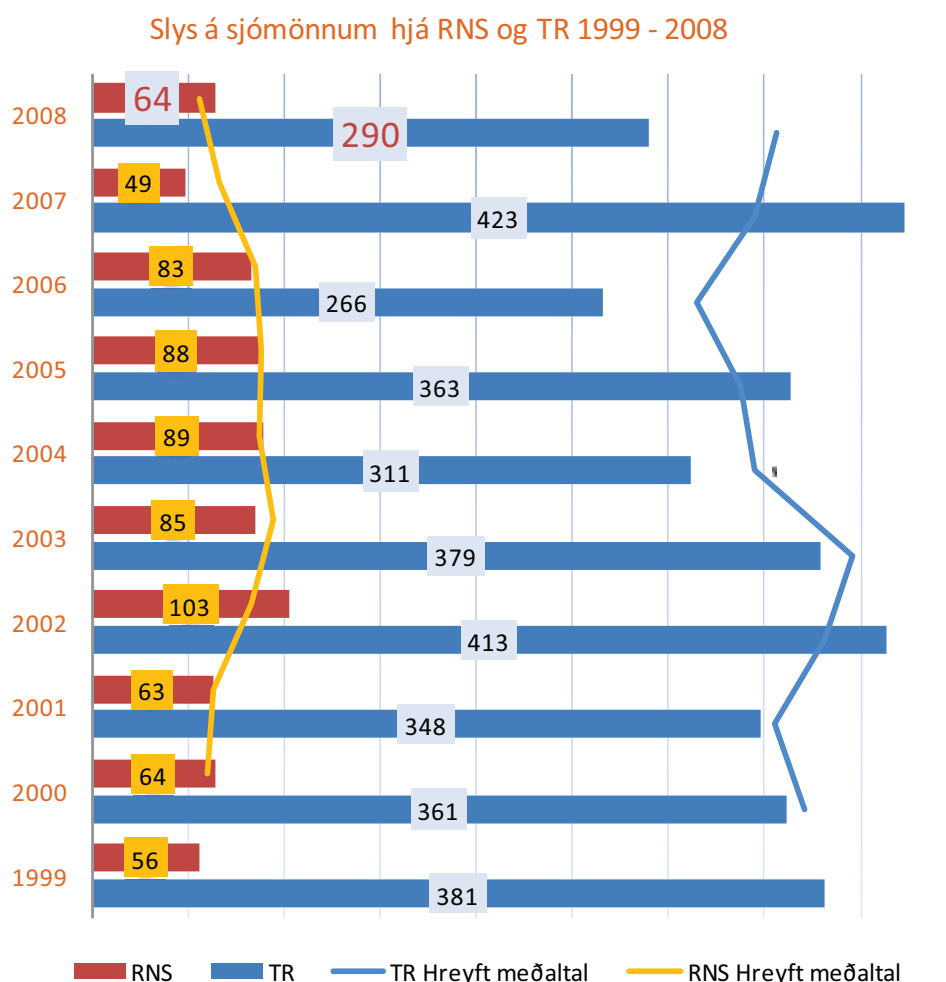
Á myndinni hér að neðan koma fram banaslys á sjómönnum sem hafa verið til umfjöllunar hjá RNS á árunum 1999 – 2008.



Eins og fram hefur komið þá urðu engin banaslys á íslenskum skipum á árinu 2008 og er það sennilega fyrsta árið frá landnámi. Seinna í skýrslunni er samantekt á fjölda banaslysa á sjómönnum frá 1971.

SLYS Á SJÓMÖNNUM TILKYNNT TIL TRYGGINGASTOFNUNNAR RÍKISINS

Samkvæmt upplýsingum frá Tryggingastofnun ríkisins (TR) voru 290 tilkynnt slys á sjómönnum á árinu 2008 en voru 423 árið á undan. Vegna breytinga sem urðu á valkostum útgerða til að aukatryggja áhafnir sínar annarsstaðar en hjá TR skiluðu sér ekki allar tilkynningar til stofnunarinnar á árinu 2006 og koma því fyrir að einhverju leyti í tölum ársins 2007.



Taflan hér að neðan sýnir hlutfallslegan samanburð á skráðum málum hjá TR annarsvegar og RNS hinsvegar. Eins og fram hefur komið þá er skráning árána 2006 og 2007 gerð með fyrirvara.

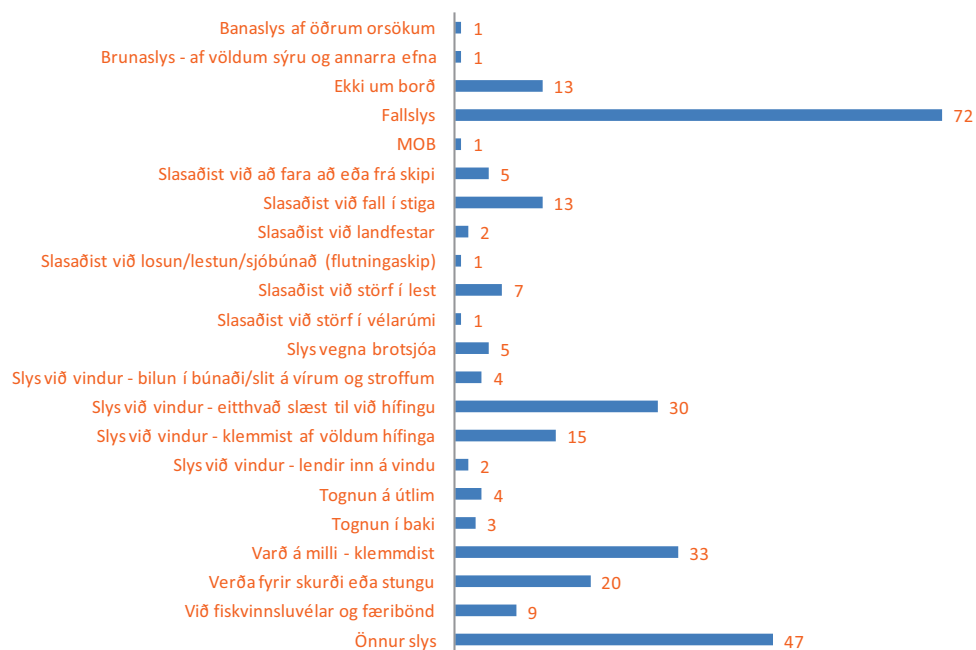
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
TR	388	378	381	361	348	413	379	311	363	266	423	290
RNS	55	63	56	64	63	103	85	89	88	83	49	64
Hlutfall	14%	17%	15%	18%	18%	25%	22%	29%	24%	31%	12%	22%

Eins og sjá má á þessum samanburðartölum á tilkynntum slysum á sjómönnum til TR og RNS er ljóst að hlutaðeigandi aðilar eru ekki að virða tilkynningarskyldu til nefndarinnar samkvæmt ákvæðum laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa.

TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR 2008

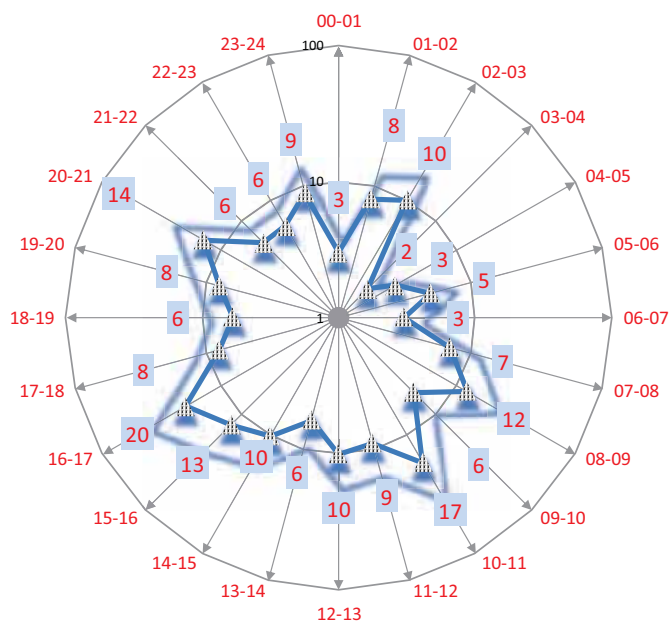
Rannsóknarnefnd sjóslysa hefur safnað saman og flokkað tilkynningar á sjómönnum til TR (Tryggingastofnunar ríkisins) á árinu 2008. Myndin hér að neðan sýnir grófa flokkun á tegundum tilkynnta slysa eins og fram kemur eru fallslys af ýmsum toga áberandi flest eða um 30% og voru um 32% á árinu 2007. Eins og fram kemur er eitt banaslys skráð af öðrum orsökum en það á við slys sem átti sér stað í Marokkó þann 25. desember 2007 (mál nr. 170/07 hjá RNS).

Flokkun slysa á sjómönnum 2008



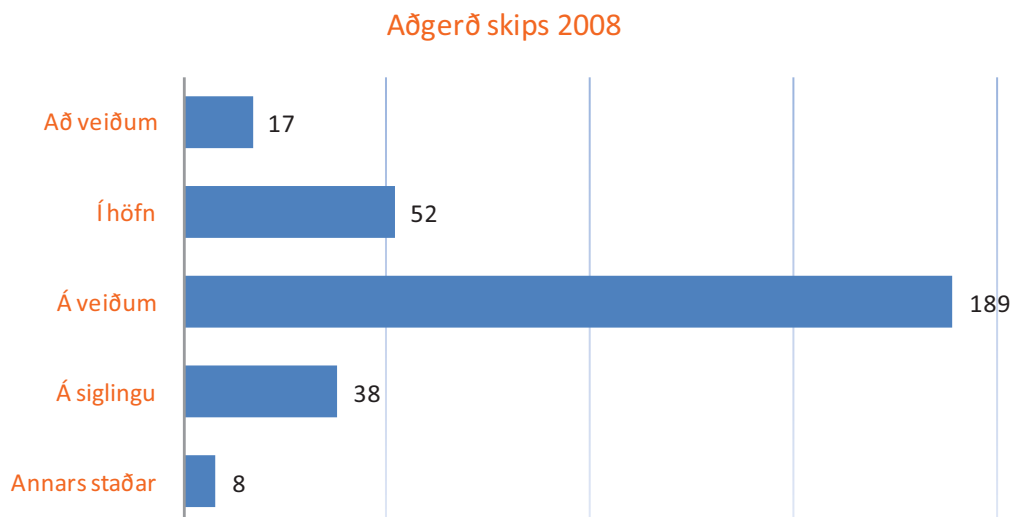
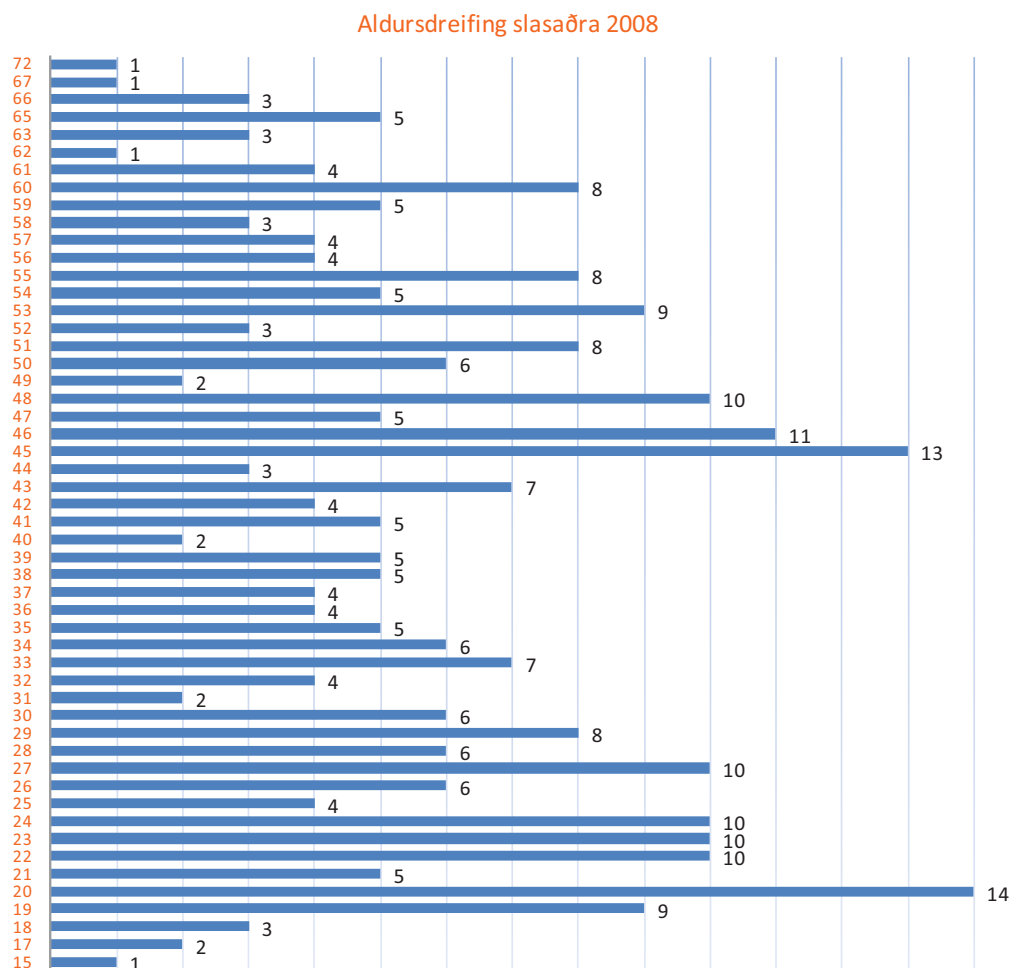
Tími slysa 2008

Myndin hér að neðan sýnir á hvaða tíma sólarhringsins slysin á sjómönnum urðu á árinu samkvæmt upplýsingum TR.



Aldur slasaðra sjómanna og aðgerð skips 2008

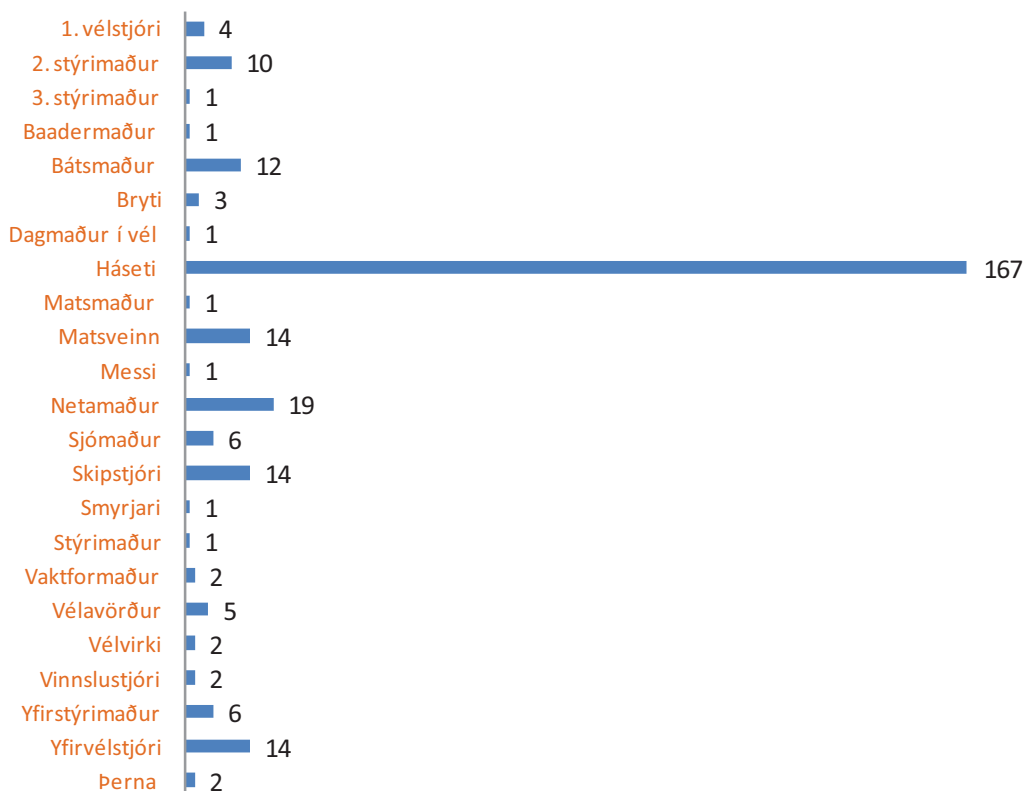
Á myndinni hér að neðan sést aldursdreifing slasaðra sjómanna 2008 sem tilkynnt voru til TR. Eins og fram kemur var sá yngsti sem slasaðist 15 ára og sá elsti 72 ára.



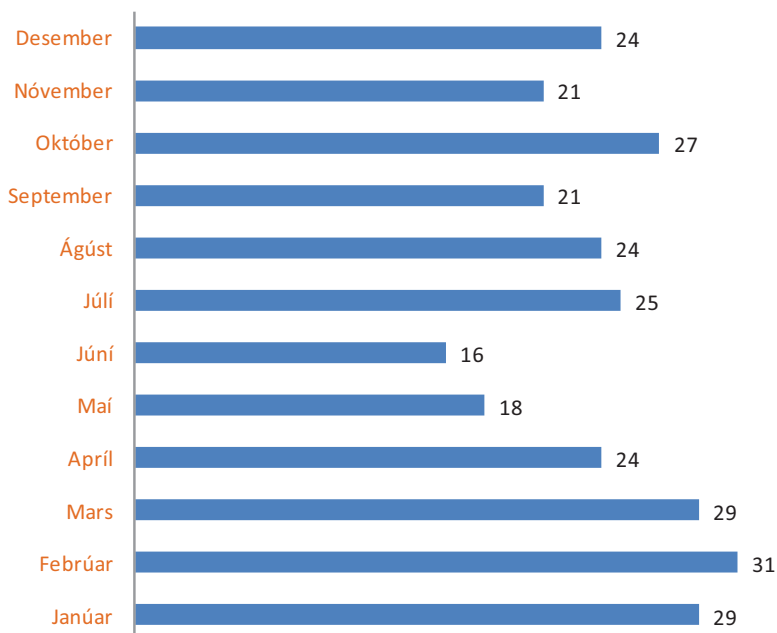
Starfsheiti slasaðra sjómanna og árstími 2008

Á myndinni hér að neðan sést skipting slysa á sjómönnum á árinu 2008 eftir starfsheitum og tilkynnt voru til TR. Eins og fram kemur eru slys á undirmönnum áfram algengust eða um 72% en voru um 74% á árinu 2007. Um 11% skráðra slysa er á yfirmönnum í brú, um 9% hjá starfsfólki í vél og 7% í eldhúsi.

Starfsheiti slasaðra 2008



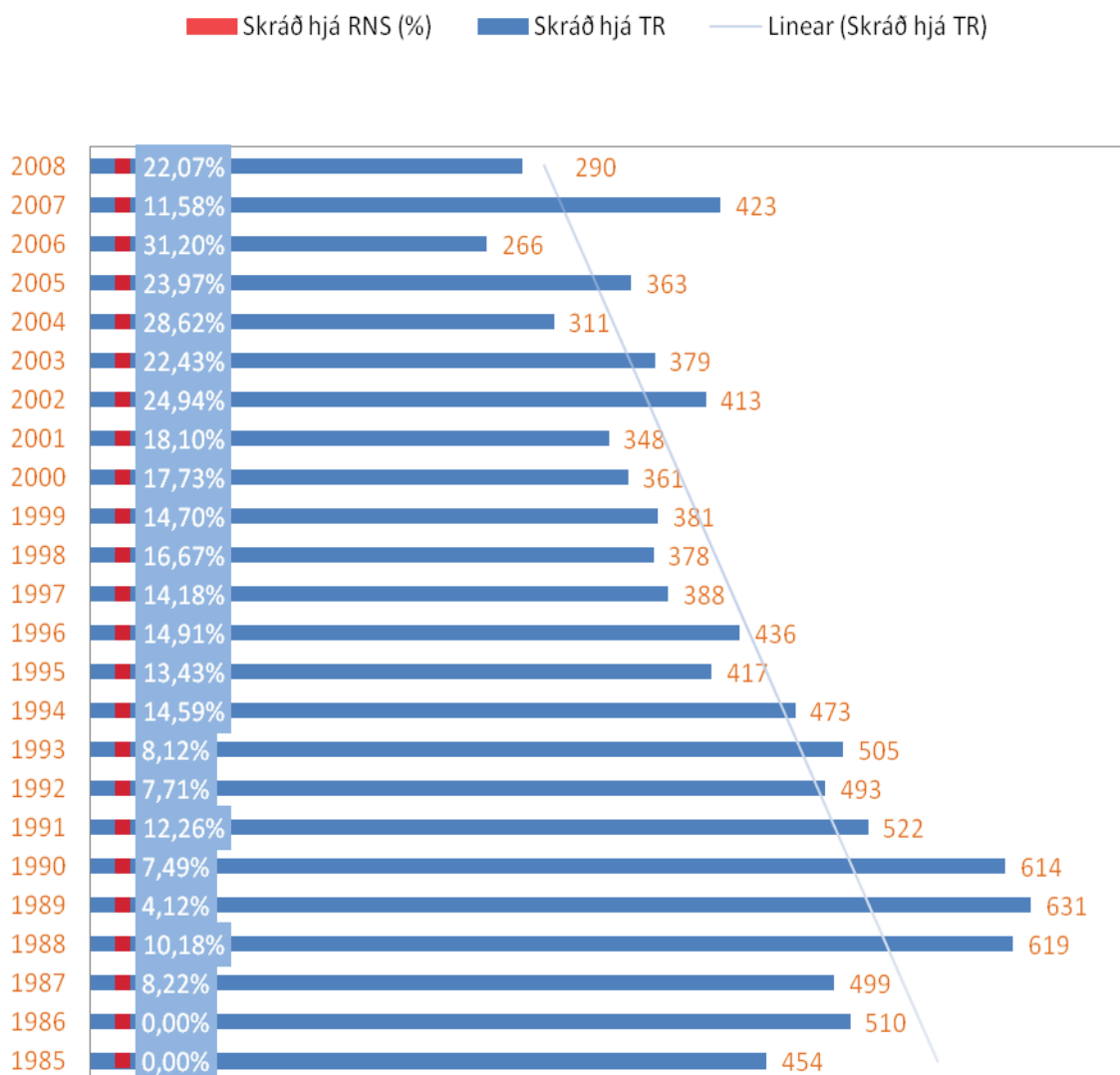
Skráð slys eftir mánuði 2008



SKRÁÐ SLYS Á SJÓMÖNNUM 1985 - 2008

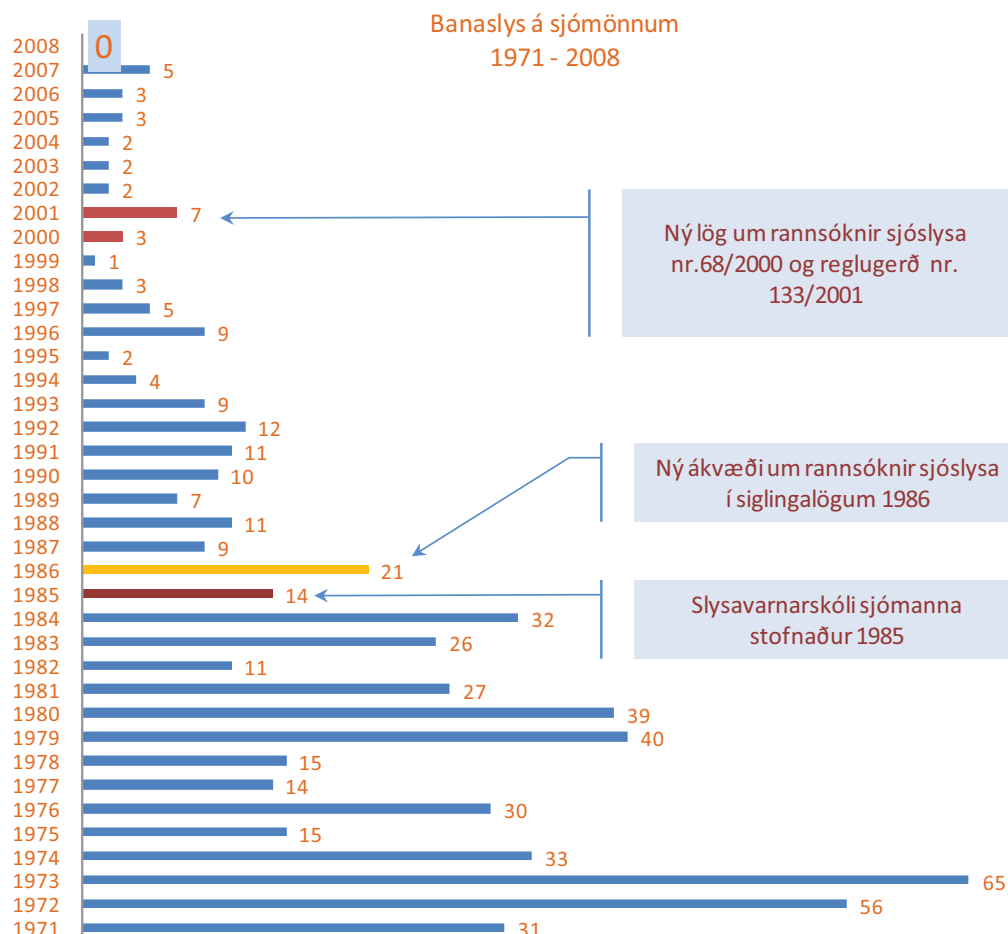
Skráð bótaskyld slys á sjómönnum hjá Tryggingastofnun ríkisins á árunum 1985-2008 eru 10.474 en hjá RNS 1.370 frá árinu 1987 eftir að gerðar voru breytingar á siglingalögum 1986. Þetta þýðir að rannsökuð og/eða skráð slys hjá RNS eru aðeins um 13% af slysum sem tengjast sjómennsku á þessu tímabili. Ef aðeins er miðað við tímabilið frá 1987 þá er hlutur RNS um 14,5%.

Skráð slys á sjómönnum 1985 - 2008



BANASLYS Á ÍSLENSKUM SJÓMÖNNUM 1971 - 2008

Eins og fram hefur komið voru engin banaslys á íslenskum sjómönnum við landið á árinu 2008. Á myndinni hér að neðan er samantekt á banaslysum frá árinu 1971.



Samkvæmt ákvæðum laga nr. 21 frá 30. apríl 1986 voru gerðar breytingar á siglingalögum frá 1985 þar sem samgönguráðherra var gert að skipa sérstaka fimm manna nefnd kunnáttumanna til að kanna orsakir tíðra atvika þegar skip fórust við landið. Nefndinni var gert að starfa sjálfstætt og óðháð. Á þessu ári þ.e. á árinu 1986 fórust 21 sjómaður. Skip sem fórust þá voru; m.s. Suðurland (6 menn), m.b. Tjaldur ÍS (3 menn), m.b. Arnar ÍS (2 menn), m.b. Sigurgarði (2 menn), m.b. Ás RE (1 maður). Þá féllu fjórir menn útbyrðis á höfum úti, einn lést vegna vinduslyss og tveir menn fórust í höfnum.

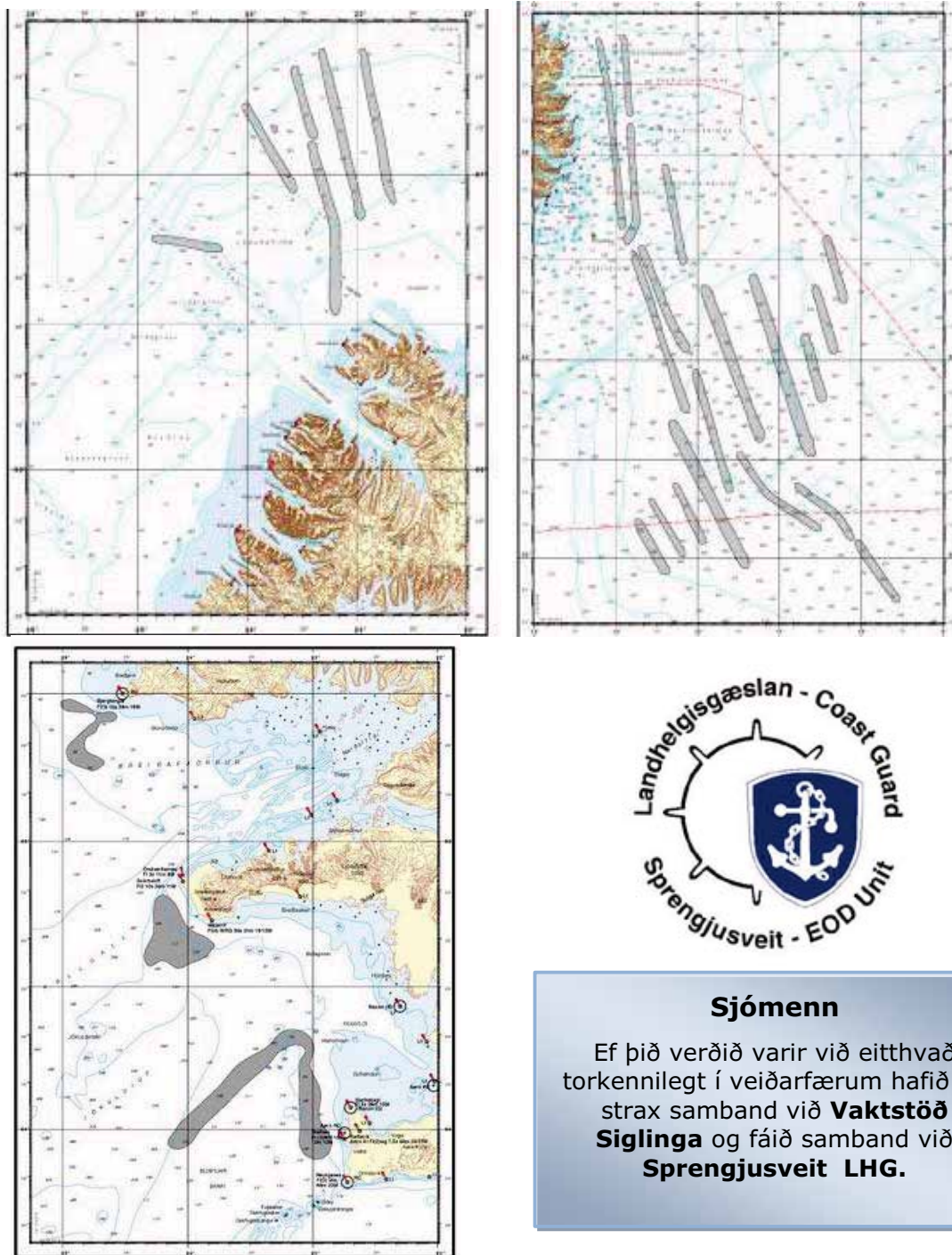
Einnig má geta þess að eitt erlent skip fórst við landið þetta ár. Þetta var enska tankskipið Syneta (1260 BT) sem strandaði við Skrúð rétt fyrir miðnætti á jóladag og sökk með þeim afleiðingum að allir skipverjarnir 12 að tölu drukknuðu. Í bréfi sem fannst á einum skipverjanum og skrifað var á aðfangadag kom fram að skipið hafði aðeins getað siglt á hálfri ferð og sjálfstýring í ólagi. Þessar bilanir og ókunnugleiki skipverja á staðháttum er talin líklegasta skýringin á þessu mannskæða slysi. Myndin er af Synetu.



HÆTTUR Í KRINGUM LANDIÐ

Eins og fram hefur komið fékk eitt fiskiskip (mál 11308) tundurdufl í veiðarfærin á árinu 2008. Á árinu 2007 voru það 3 skip sem fengu tundurdufl eða djúpsprengjur í veiðarfærin og eitt á árinu 2006 sem kunnugt er um.

Samkvæmt upplýsingum frá sprengjudeild LHG lögðu stríðandi aðilar í heimstýrjöldinni síðari um 105.000 stk. af þessum ófögnuði á miðunum í kringum landið og inn á fjörðum. Fram kom að einungis hefði um 5000 stk. fundist og verið eytt. Á kortunum hér að neðan má sjá þekkt tundurduflabelti út af Vestfjörðum, SA og A af landinu og út af V-ströndinni.



Sjómenn

Ef þið verðið varir við eitthvað torkennilegt í veiðarfærum hafið þá strax samband við **Vaktstöð Siglinga** og fáið samband við **Sprengjusveit LHG**.

ÚTKÖLL HJÁ BJÖRGUNARSKIPUM

Slysavarnafélagið Landsbjörg rekur 10 stór björgunarskip og tuga minni björgunarbáta víða um land sem eru ávallt til reiðu til aðstoðar sjófarendum í neyð. Á árinu 2008 voru samtals 72 útköll einungis vegna margvíslegrar aðstoðar við sjómenn og er það undir meðaltali árána á undan þ.e.a.s. 76 útköll.



Á töflunni hér að neðan sést fjöldi útkalla og hvernig þau skiptast á milli staða 1999-2008 ásamt meðaltali til loka árs 2007. Eins og fram kemur eru 9 staðir undir meðaltali árána á undan og 5 fyrir ofan það árinu. Ekkert útkall var í Vestmannaeyjum á árinu.

Útköll báta	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Meðaltal
Reykjavík	7	0	5	14	16	14	15	14	14	8	11
Rif	3	6	13	12	10	9	11	10	15	6	10
Patreksfjörður	Björgunarskip ekki komið					0	3	2	4	4	2
Ísafjörður	9	5	10	7	5	6	13	6	5	3	7
Skagaströnd	Björgunarskip ekki komið						9	5	11	4	8
Siglufjörður	1	1	2	5	2	5	6	9	12	9	5
Raufarhöfn	2	2	2	3	3	2	3	2	2	7	2
Vopnafjörður	Björgunarskip ekki komið					5	4	5	7	2	5
Norðfjörður	1	5	1	2	2	2	2	5	6	7	3
Höfn	Björgunarskip ekki komið						5	7	2	1	5
Vestmannaeyjar	3	3	5	6	2	6	0	1	4	0	3
Grindavík	11	24	15	16	21	21	11	8	13	3	16
Sandgerði	10	5	10	12	10	10	6	6	1	7	8
Hafnarfjörður	Björgunarskip ekki komið					5	5	12	7	11	7
Samtals:	47	51	63	77	71	85	93	92	103	72	76



Landhelgisgæsla
Íslands -Vaktstöð
siglinga
VHF 16
Neyðarlínan
Sími: 112



Björgunarskipið Björg að björgunarstöfum á Breiðafirði. Ljósmynd©Alfons Finnsson

LOKASKÝRSLUR



2008

117 VALDAR LOKASKÝRSLUR

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

www.rns.is

*RNS vill ná til allra atvika á sjó
og vista þau í gagnagrunn til
notkunar á tölulegum
upplýsingum í framtíðarvinnu
við að auka
öryggi til sjós.*

*RNS leggur áherslu á að
afgreiðsla einstakra mála taki
að jafnaði ekki meira en þrjá
mánuði.*

OKKAR RANNSÓKNIR
YKKAR HAGSMUNIR

Skýrsla sjóslýsanefndar fyrir árið 2008 – styrktarlínur

Reykjavík

Afltækni ehf

Alþýðusamband Íslands

Bacco ehf

Bolli ehf

BSI á Íslandi

Efning stéttarfélag

Eimskip

Farmanna og fiskimannasambandið

Fiskifélag Íslands

G.B. Magnússon

Gjögur hf

IBH ehf

KM Rósa ehf

Löndun ehf

Marland ehf

Marport ehf

NASTAR ehf

Reki ehf

Reyktal þjónusta ehf

Samtök fiskvinnslustöðva

Sjómannasamband Íslands

Skipavörur ehf

Sláturfélag Suðurlands

Toppfiskur ehf

Vending ehf

Vélar og skip ehf

Vélasalan ehf

Viking Fish ehf

Vökvakerfi ehf

Ögurvík hf

Kópavogur

Blikksmiðjan Vík ehf

Klaki stálsmiðja ehf

Lyfja ehf

Ship Equip ehf

Varðeldur ehf

Westfalia Separator ehf

Hafnarfjörður

Det Norske Veritas Classif A/S

G.L.C. ehf

Hafnarfjarðarhöfn

Hvalur ehf

Ísfell ehf

Saltkaup hf

Verkalýðsfélagið Hlíf

Vélaverkstæði Jóhanns Ólafs ehf

Reykjanesbær

Icemar ehf

Reykjanesbær

Reykjaneshöfn

Skipasmíðastöð Njarðvíkur

Verkalýðs og sjómannafélag Keflavíkur

Grindavík

Fiskmarkaður Suðurnesja hf

Fri ehf

Grindavíkurbær

Sjómanna- og vélstjórafélag Grindavíkur

Útgerðafélagið Einhamar

Vísir hf

Þorbjörn hf

Sandgerði

Verkalýðs og sjómannafélag Sandgerðis

Akranes

Brimfari ehf

Sementsverksmiðjan hf

Stapavík ehf

Vignir G. Jónsson ehf

Hellissandur

Kristinn J. Friðþjófsen ehf

Nesver hf

Stykkishólmur

Skipavík ehf

Útgerðafélagið Kári ehf

Þórsnes hf

Grundarfjörður

Guðmundur Runólfsson hf útgerð

Ólafsvík

Þjartsýnn ehf

Fiskiðjan Bylgja ehf

Valafell ehf

Snæfellsbær

Breiðavík ehf

Esjar ehf

Litlálón ehf

ÁREKSTUR MILLI SKIPA

Nr. 109 / 08 Green Lofoten og
Álftafell SU 100

1. Ásigling í höfn



Green Lofoten ©Hilmar Snorrason

Green Lofoten
IMO.nr: 9140970
Skráður: Limasol
Smíðaður: Danmörku 1997, stál
Stærð: 3817 BT
Mesta lengd: 93,52 m
Breidd: 15,70 m Dýpt: 10,10 m
Vél: MAK 3520 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 12



Álftafell ©Hilmar Snorrason

Álftafell
Skipaskr.nr. 1126
Smíðaður: Seyðisfirði 1970,
stál
Stærð: 62,2 brl. 65 bt.
Mesta lengd: 22,97 m
Skráð lgd: 20,02 m
Breidd: 4,8 m Dýpt: 2,5 m
Vél: Scania 253 kW 1992
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Lögregluskýrslur, Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi þann 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. júlí 2008 var frystiskipið Green Lofoten að koma til Hafnar í Hornafirði. Veður: SSV 8-9 m/s, djúprista: fr.: 2,1 m og aft.: 4,5 m

Þegar skipið var komið inn í höfnina rak það undan vindi með þeim afleiðingum að það rakst utan í Álftafell SU 100, sem lá við Álaugarbryggju, utan í gamla trébryggju og lenti síðan á suðausturhorni Krosseyjarbryggju. Skemmdir urðu á rekkverki og gálga á Álftafelli SU og gömlum lélegum bryggjustúf sem hrundi. Ekki urðu miklar skemmdir á Green Lofoten.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var tómt og hátt á sjónum. Verið

var að snúa því í höfninni þegar sterk vindhviða varð til þess að skipstjóri missti stjórn á skipinu;

- að skipstjórinn sagði að dýpkunarprammi sem var í höfninni hefði tekið mikið pláss;
- að skipstjóri taldi að vindhviður hefðu verið um 18 til 20 m/sek. Veðurmælingar á Hornafirði styðja þetta mat skipstjórans;
- að dráttarbáturinn var kominn að bryggju en hafnsögumaður sagði að ekki hefði verið hægt að koma honum við til aðstoðar við þessar aðstæður, en aðstoðar bátsins er ákveðin af hafnsögumanni í hvert skipti.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 111 / 08 Fróði II ÁR 38

2. Ásigling í Þorlákshöfn



Fróði II ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2773
Smíðaður: Skotlandi 1998, stál
Stærð: brl. 356,2 bt.
Mesta lengd: 27,56 m
Skráð lengd: 23,98 m
Breidd: 8,52 m Dýpt: 4,9 m
Vél: Caterpillar 681 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 8

Gögn: Lögregluskýrslur, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. júní var Fróði II ÁR 38 að fara úr höfn í Þorlákshöfn. Veður: ANA 13 m/sek.

Við brottför var verið að ná skipinu frá bryggjunni. Þegar því var bakkað féll það skarpt undan vindi og rakst utan í tvo aðra báta í höfninni, Björk og Sævald VE 360. Skemmdir komu í ljós á Sævaldi VE.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þetta var í fyrsta skipti sem skipstjórinn hafði stjórn skipsins sem hafði verið keypt til landsins erlendis frá skömmu áður;
- að skipstjóri sagði að komin hefði verið háfjara þegar hann fór frá bryggjunni og fannst honum eins og að hællinn væri niðri í sandbotninum þegar hann ætlaði að bakka skipinu;
- að djúprista í hælinn var 5,20 metrar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök atviksins vera þá að skipstjórinn var óvanur skipinu.

Nr. 131 / 08 Reynir GK 355 og
Farsæll GK 162

3. Ásigling í höfn



Reynir ©Hilmar Snorrason

Reynir GK 355
Skipaskr.nr. 0733
Smíðaður: Danmörku 1957, eik
Stærð: 71,2 brl. 70 bt.
Mesta lengd: 23,13 m
Skráð lengd: 20,48 m
Breidd: 5,73 m
Dýpt: 2,8 m
Vél: Caterpillar 313 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 5



Farsæll ©Hilmar Snorrason

Farsæll GK 162
Skipaskr.nr. 1636
Smíðaður: Svíþjóð 1977, stál
Stærð: 60 brl. 62 bt.
Mesta lengd: 21,2 m
Skráð lengd: 19,48 m
Breidd: 4,8 m
Dýpt: 3,12 m
Vél: Volvo Penta 375 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. apríl 2008 var verið að færa Reynir GK

355 innan hafnar í Grindavík.

Verið var að færa bátinn að löndunarbryggju þegar hann lenti á stjórnborðs afturhorn Farsæls GK 162 með þeim afleiðingum að skemmdir urðu á vindu sem var ofan á toggálga.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skiptingin fyrir skrófuna var ekki í fullkomnu lagi en skipstjóri bátsins taldi það ekki hafa verið alvarlegt. Skiptingunni var bæði stýrt af lofti og glussa og eftir að það (ekki er vitað hvort) hafði verið sett á kerfið lagaðist hún fullkomlega;
- að stýrimaðurinn var við stjórn bátsins við færsluna og fram kom að hann kenndi ástandi skiptingarinnar um atvikið. Hann var meðvit- aður um ástand hennar áður en hann færði bátinn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nr. 149 / 08 Helgafell

4. Árekstur í Rotterdam



Helgafell ©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 9306017
Fánaríki: Færeyjum
Smíðaður: Hamborg 2005, stál
Stærð: 8830 GT
Mesta lengd: 137,53 m
Breidd: 21,55 m
Dýpt: 8,50 m
Vél: MAN 7 L 48/60 B, 8400 KW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Gögn frá Skipaefirlitið í Færeyjum

Málið afgreitt á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. nóvember 2008 var Helgafell að koma til Rotterdam frá Immingham. Veður: SV 2-3 m/s, gott skyggni.

Um kl. 06:35 var Helgafell á siglingu á Maas fljóti nálægt Vlaardingen á leið að Beatrixhaven í Rotterdam. Enginn lóðs var um borð þar sem skipstjórinn hafði réttindi til siglingar á þessu svæði. Skipstjóri og yfirstýrimaður voru á stjórnþalli.

Á siglingunni óskaði skipstjórinn eftir því við hafnarstjórinstöð (pilot station) í Botlek að fá að sigla fram úr skipi norðan megin í ánni og var veitt leyfi til þess. Helgafelli hafði verið siglt á 9 hnúta ferð og var ferð aukin á meðan siglt var fram úr skipinu. Helgafellið var rétt farið að auka ferð (11-13 hnútar) þegar það rakst á eitthvað sem reyndist vera olúbáturinn Nesselande (river barge) sem var að koma frá Koningen í Wilhelmshaven og á leið þvert yfir fljótið.

Stefni Helgafells lenti á stýrishúsi og síðu Nesselande með þeim afleiðingum að leki kom að vélarúmi Nesselande en engar skemmdir urðu á Helgafelli. Dráttarbátar komu Nesselande að bryggju en skömmu síðar sökk báturinn.

NEFNDARÁLIT:

Rannsókn málsins er gerð hjá fánaríkjum skipanna þ.e. í Færeyjum og í Hollandi. RNS mun birta væntanlegar skýrslur þegar þær verða birtar.

Nr. 160 / 08 Bjarni Ólafsson AK 70 / Seigur

5. Ásigling á miðunum



Bjarni Ólafsson ©Hilmar Snorrason

Bjarni Ólafsson
Skipaskr.nr. 2287
Smiðaður: Noregur 1978, stál
Stærð: 984 brl. 1593 bt.
Mesta lengd: 71,61 m
Skráð lengd: 64,2 m
Breidd: 11,6 m
Dýpt: 8 m
Vél: Wichmann 4412 kW, 1988
Fjöldi skipverja: 17



Seigur ©Útgerð

Seigur
Skipaskr.nr. 2219
Smiðaður: Holland 1972, stál
Stærð: 26,80 brl. 25,36 bt.
Mesta lengd: 15,92 m
Skráð lengd: 13,75 m
Breidd: 4,25 m
Dýpt: 2,20 m
Vél: Caterpillar 300 kW, 1989
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 23. nóvember 2008 voru nótaskipið Bjarni Ólafsson AK 70 og dráttarbáturinn Seigur (2219), með vinnubátinn Sel I (5935) í togi, á siglingu suður af Hvalsnesi. Veður: Breytileg átt 7-16 m/s, skyggni gott og heiðskýrt.



Selur I ©Alfons Finnsson

Dráttarbáturinn Seigur var á leiðinni með vinnubátinn Sel I (mannlaus) til Hornafjarðar frá Vopnafirði og var á um 2-3 hnúta ferð. Dráttartaugin á milli skipanna var u.þ.b. 200 metra löng.

Bjarni Ólafsson AK var á eftir bátunum og var að sigla þá uppi á um 12-13 hnúta ferð.

Um kl. 06:12 þegar Bjarni Ólafsson AK hafði siglt stjórnborðsmegin framhjá Sel I virtist hann stefna beint á dráttarbátinn og var því beygt til bakborða til að forða árekstri. Við þetta fór skipið á milli bátanna nokkra metra fyrir aftan Seig og lenti á dráttartauginni. Við það að sigla á taugina dróst Seigur með Bjarna Ólafssyni AK og lagðist til bakborða þannig að stýrishúsið fór á kaf í sjó og hann skall utan í Bjarna Ólafsson AK. Dráttartauginn slitnaði þegar slegið var af ferð Bjarna Ólafssonar AK og náði Seigur að rétta sig af.

Talsverðar skemmdir urðu á dráttarbúnaði (*sjá mynd*), dráttartaug, lunningu og siglingatækjum dráttarbátsins. Lekur kom að vélaverkstæði Bjarna Ólafssonar AK.



Skemmdir á dráttarbúnaði (rauða línan sýnir u.þ.b. rétta stöðu) ©Útgerð

Skipstjóri Seigs óskaði eftir aðstoð dráttarbáts frá Hornafirði en þegar verið var að koma dráttartaug úr honum í Sel I rákust skipin saman og þau skemmdust.

Dráttartaugin slitnaði aftur og var Sel I þá siglt fyrir eigin vélarafl í kjölfar bátanna til Hornafjarðar. Skipstjórinn á Seig slasaðist lítillega á hendi við atvikið.

Eftir bráðabirgðarviðgerð á Bjarna Ólafssyni AK hélt skipið áfram ferð sinni vestur um land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stýrimaður Bjarna Ólafssonar AK sem var við stjórn hafði séð bátanna en vegna lýsingar á þeim taldi hann þá vera tvö minni fiskiskip á siglingu á sömu stefnu og hann. Hann kvaðst ítrekað hafa reynt að setja þá út (plotta) á ratsjónni en radarendurvarp þeirra hafði verið ekki nógu sterkt til þess;
- að hann kvaðst ekki hafa séð gult dráttarljós á skut dráttarbátsins og ekki gert sér grein fyrir að þetta væri skip með annað í drætti fyrr enn hann sigldi framhjá skut dráttarbátsins;
- að hann hafði breytt stefnu 10-15° til stjórnborða til að sigla framhjá bátunum og kvaðst hafa verið u.þ.b. 50 metra frá Sel þegar hann sigldi framhjá honum;
- að skipstjórinn á Seig taldi að Bjarni Ólafsson AK hafi verið í u.þ.b. 10 metra fjarlægð frá

bátunum þegar hann þveraði fyrir aftan hann og dró hann til sín. Hann taldi að við þetta hefði báturinn fengið um 70-80° halla og það hafa verið lán að skipið hefði lent svona nálægt honum þegar hann tók dráttartaugina;

- að dráttartaugin var 24 mm ofurtóg með 10 metra sabba festann í endann og í dráttarkrókinn. Á sabbanum sáust flögur úr brúnum botnmálningu;
- að skipverjar á Seig höfðu athugað öll siglingarljós áður en þeir lögðu í ferðina og fengu það staðfest frá skipstjóra Bjarna Ólafssonar AK að þau væru öll í lagi eftir atvikið;
- að samkvæmt reglum um ljósmerki skipa sem draga önnur skip skal vera gult dráttarljós lóðrétt fyrir ofan skutljósið og lýsa 135° boga. Á Seig var þetta ljós staðsett fyrir neðan skutljósið. Ekki fengust skýringar á því;
- að á skipinu sem dregið var voru ljósmerki samkvæmt reglum en tvö vinnuljós á stýrishúsi höfð uppi sem lýstu fram á þilfarið;
- að ekki var ratsjárspigill á dráttarbátunum en slíkur búnaður var á prammanum, Sel I;
- að sleppibúnaður í krók inn í stýrishús dráttarbátsins var ótengdur þegar atvikið átti sér stað en hann var fyrir hendi. Eftir atvikið var þetta lagfært en fram kom fullyrðing um að ekki hefði gefist tími til að nota hann þó hann hefði verið í lagi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er alvarlegt gáleysi stjórnanda Bjarna Ólafssonar AK.

ÁSIGLING

Nr. 118 / 08 Arnarfell

1. Ásigling í Vestmannaeyjum



Arnarfell ©Hilmar Snorrason

Skipaskrár nr. 9306005
Skráð: Færeyjum
Smiðaður: Þýskalandi 2005, stál
Stærð: 8830 GT 11143 DWT
Mesta lengd: 137,53 m
Breidd: 21,55 m
Dýpt:
Vél: MAN 7 L 48/60 B, 8400 KW
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrsla; Skýrsla skipstjóra; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. ágúst 2008 var Arnarfell að koma til hafnar í Vestmannaeyjum. Veður: S 10 m/s, meira í hviðum.

Þegar verið var að snúa skipinu í höfninni rakst skutur þess í Básaskersbryggju með þeim afleiðingum að bryggjukanturinn skemmdist talsvert (sjá mynd). Engar skemmdir urðu á skipinu.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að snúningssvæði skipsins í höfninni er um 200 metrar en minnkar þegar skip liggja við viðlegukanta;
- að við Norðurkantinn lágu skip í einfaldri legu sem hefur því minnkað snúningssvæðið niður í 185 metra;
- að skipið var með háan gámafarm þannig að frá brú var ekki hægt að sjá hversu langt var frá stefni og að skipum er lágu við bryggju þar fyrir framan;
- að skipstjórinn taldi að skipið hefði verið á 5-6 hnúta hraða þegar hann kom inn í höfnina en það getur þurft að sigla með allt að 7 hnúta hraða til að hafa stjórn á skipinu;
- að sögn skipstjóra kom mjög hvöss vindhviða á skipið þegar verið var að hefja snúning á því;
- að samkvæmt veðurvottorði frá Veðurstofu fyrir Vestmannaeyjabæ var á þessum tíma (um kl. 16:00) vindátt stöðug um 174° og vindhraði um 7-9 m/s og 20,2 m/s í mestu hviðum;
- að veður hafði verið yfir 23 m/sek fyrr um daginn og hafði skipið beðið við Eyðið eftir að veður lægði til að hægt yrði að sigla inn á höfnina;
- að bæði skipstjóra og hafnsögumanni fannst skipið taka seint við sér í stjórnstöðunum;
- að þegar skipstjóri sá hversu sein stjórnstökin voru skipti hann yfir á neyðarstjórnun með hnappi í stjórnþúltinu sem hann stóð við og ýtti þar á hnapp fyrir ferð áfram. Ekkert gerðist og skipti hann því aftur yfir á stjórnstöngina. Eftir atvikið benti ekkert til þess að um bilun hafi verið að ræða;
- að skipið var búið siglingarita (Voyage Data Recorder) en upplýsingar úr honum voru ekki vistaðar eftir atvikið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök atviksins megi rekja til þrengsla og erfiðra aðstæðna við að snúa þunghlöðnu skipi í höfninni.

Nr. 121/08 Happedís GK 16

2. Ásigling í Mjóafirði



Happedís ©Lögreglan

Skipaskr.nr. 2652
Smíðaður: Akranesi 2006, plast
Stærð: 11,3 brl. 14,7 bt.
Mesta lengd: 12,74 m
Skráð lengd: 10,96 m
Breidd: 3,94 m
Dýpt: 1,56 m
Vél: Yanmar 314 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. september 2008 var Happedís GK 16 á siglingu á miðjum Mjóafirði. Veður: N 9-13 m/s, myrkur.

Á siglingunni var bátnum siglt á fiskeldiskví með þeim afleiðingum að hann lenti inn í henni. Eftir lauslega skoðun á bátnum ákvað skipstjórinn að sigla út úr henni aftur og þurfti að beita miklu vélarafli til þess.

Skemmdir urðu á stefni og bóg bátsins en leki kom ekki að honum. Á kvínni bognuðu handrið og uppistöður brotnuðu á kafla.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kvíin er gerð úr 96 mm sverum rorum og liggja þau þrjú saman og mynda hring sem er 35 metra að þvermáli. Ekki er fiskipoki neðan í rorum. Engar merkingar voru við kvína annað en radarspegill með ljósabúnaði en engu ljósi. Þessi búnaður hafi lagst í sjó við áreksturinn að sögn eiganda;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa séð radarspegil eða ummerki um hann á kvínni og hafi hann tekið myndir sem rökstyðji það;
- að skipstjóri sagðist margsinnis hafa lagt

fiskilínu þarna í firðinum og hann hafi verið búinn að merkja í siglingatölvu staðsetningu allra annarra kvía sem lagt hafi verið á firðinum. Engin þeirra er merkt með ljósmerkjum en á hverri þeirra var radarspegill og þær afmarkaðar með fjórum belgjum og gulum kúlum. Hann taldi að umrædd kví hefði nýverið verið lagt þarna og staðfesti eigandi það;

- að í Mjóafirði eru fiseildiskvíar merktar inn í sjókorti nr. 73 gefið út 2007, og samkvæmt upplýsingum eiganda kvíarinnar var henni lagt í legufæri frá kví sem þarna var og merkt er í sjókortið;
- að sjókort nr. 73 var um borð en fram kom að það var ekki notað heldur einungis siglingatölva;
- að radar var ekki í gangi en skipstjóri taldi sig ekki þurfa hann þar sem ekki var dimmviðri og aðeins náttmyrkur;
- að engin kví var merkt samkvæmt reglugerð 238/2003 eða ákvæðum Alþjóða vitastofnunarinnar IALA í kerfi A sérmerkingar;
- að samkvæmt 27. grein reglugerðar um eldi nytjastofna sjávar nr. 238/ 2003 er krafist dag- og næturmerkja í samræmi við „sérmerkingar Alþjóða vitastofnunarinnar (IALA)“ en í þessari grein reglugerðarinnar er einnig sagt að; „Ljóseinkenni: Gult leifturljós á 3-5 sekúnda millibili“.

NEFNDARÁLIT:

Orsakir atviksins voru þær að fiskeldiskvíin var ekki merkt í samræmi við reglur og aðgæsluleysi stjórnanda bátsins við siglingu skipsins um merkt hættusvæði.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Að gefnu tilefni leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun á aðvörunarmerkingum fiskeldiskvía og þær verði undantekningalaust í samræmi við alþjóðareglur.

Nr. 167 / 08 Gullbjörg ÍS 666

3. Siglir á fiskeldiskví



Gullbjörg ©Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 2452
 Smíðaður: Njarðvík 2000, plast
 Stærð: 8,9 brl. 8,4 bt.
 Mesta lengd: 9,97 m
 Skráð lengd: 9,39 m
 Breidd: 3,08 m
 Dýpt: 1,13 m
 Vél: Cummins 187 kW, 2004
 Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. febrúar 2008 var Gullbjörg ÍS 666 á siglingu til hafnar á Ísafirði. Veður: Hægviðri.

Eftir að línan hafði verið lögð í Djúpinu ákvað skipstjóra að taka olíu. Hann setti stefnu austur með landinu og inn á Skutulsfjörð en þegar komið var inn á Hnífsdalsvík rakst báturinn á ystu fiskeldiskvína sem lagt var meðfram ströndinni.

Ekki voru sýnilegar skemmdir á henni en akkerisfæri frá kvínni lenti í skrúfunni og hreinsaði kafari það úr.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kvíunum var lagt nokkrum saman meðfram ströndinni og taldi eigandinn þær ekki í siglingaleið og ekki væri hægt að sigla vestan við þær (landmegin). Eigandinn sagði að þær væru vel merktar með sterkum blikkljósum á báðum endum svæðinsins og gulum endurskinsmerkjum;
- að kvíarnar höfðu ekki verið tilkynntar Sjósmælingum Íslands og því ekki verið send út „tilkynning til sjófarenda“ þar um eða þær færðar inn í sjókort. Þær höfðu verið á

þessum stað í nokkur ár og ættu því að vera heimamönnum kunnar en skipstjórinn sagðist ekki hafa vitað af kvíunum þarna enda ekki heimamaður;

- að skipstjóri sagði að radarinn hafi verið í gangi en hann ekki veitt því athygli hvort kvíarnar hefðu komið inn á radarinn en hann hafi séð þær í radarnum þegar báturinn var orðinn fastur við akkerisfestina.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var óvarkárni skipstjóra að halda ekki tryggan vörð á siglingunni.

Varðandi merkingar kvíanna vísar nefndin í álit sitt í máli nr. 12108.

ELDUR UM BORD

Nr. 047 / 08 Quo Vadis HF 23

1. Eldur í vélarúmi



Quo Vadis ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1012
Smíðaður: Noregi 1966, stál
Stærð: 566 brl. 949 bt.
Mesta lengd: 55,51 m
Skráð lengd: 52,02 m
Breidd: 10 m
Dýpt: 5,95 m
Vél: MAN B&W Alpha 2208 kW
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, 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 10. mars 2008 var nótaskipið Quo Vadis HF 23 á leið á miðin við strendur Marokkó.

Skipið hélt úr höfn kl. 02:00 áleiðis á miðin en um kl. 06:30 þegar það var stutt um 45 sjómílur SSV af Laayoune í Marokkó sprakk sethylki svo olía sprautaðist yfir aðalvélinu og eldur kviknaði á afgangsgreininni. Vakthafandi vélstjóri komst upp úr vélarúminu um neyðaruppgang en mikill reykur komst í íbúðir og eldhús.

Skipverjar lukuðu öllum loftrásum, eldsneytisloka og settu kolsýruslökkvikerfi (CO_2) í gang og óskaði skipstjórinn eftir aðstoð. Annað skip frá sömu útgerð kom á staðinn og dró Quo Vadis til hafnar. Þegar þangað var komið fór reykkaflugi niður í vélarúmið og var eldurinn þá slökknður en við blöstu skemmdir á rafmagnslögnum stjórnborðsmegin í vélarúminu og stjórnbúnaði. Ekki urðu slys á fólki.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sethylki neysluolíu er bakborðssíðutankur framarlega í vélarúminu til hliðar við aðal-

vélina. Vakthafandi vélstjóri hafði ræst færiddælu sem dældi olíu úr birgðageymi upp á sethylkið. Hann fór síðan til eftirlits í RSV rými í framskipi. Þegar hann koma að nýju í afturskipið varð hann var við að aðvörunarkerfi var komið í gang og hraðaði hann sér niður í vélarúm og stöðvaði færiddæluna. Í sömu mynd sprakk tankurinn fyrir aftan hann. Olían mun að mestu leyti hafa gusast niður í kjalsog en olíuúði sprautaðist til stjórnborða yfir aðalvélinu, túrbínuna og afgangsgreinina en þar mun eldurinn hafa kviknað;

- að rafsuða á fremra innhorni sethyllkisins, sem tekur 3 til 4 tonn af olíu, hafði rífnað upp að mestu. Olía er skilin upp á daghylli en yfirfall frá því liggur niður í sethylkið. Efst í sethyllkinu er öndunarrör sem liggur upp á þilfar en í neðri enda þess hafði verið rekinn renndur kónískur trétappi. Nokkru neðar í sethylkið kemur yfirfallslögn úr daghyllinu og á lögninni er sjónglas með einstreymisloka (klapploka). Þar neðan við er flotrofi (hæðarrofi) aðvörunarkerfisins en hann hefur ekki virkni á færsludæluna.
- að í skýrslu yfirvélstjóra kemur m.a. fram að skipið fór til viðgerða í Póllandi einu og hálfu ári fyrir óhappið. Vegna misskilnings viðgerðaaðila var hafinn undirbúningur við að gasfria sethylkið en þegar ljóst var að engar viðgerðir ættu að fara fram á því varð trétappinn eftir í öndunarrörinu þegar mannopi sethyllkisins var lokað aftur. Við áfyllingu sethyllkisins var vinnureglan sú að hætta dælingu áður en hæðarrofinn ræsti aðvörunarflautuna, því hún flautaði svo lengi sem yfirborð olíunnar hélst yfir flotrofanum. Olían hefur því sennilega ekki áður komist upp í yfirfallsrörið frá því tappinn var rekinn í öndunarrörið. Á meðan loft streymdi eingöngu um yfirfallsrörið upp í daghyllið var loftstreymið ekki svo mikið að það lokaði klapplokanum. Þegar olían flæddi að lokanum lokaðist hann eins og til var ætlast;
- að við skoðun á fasta slökkvikerfi vélarúmsins (Kolsýra CO_2) kom í ljós að það hafði aldrei hleypt slökkvimiðlinum á vélarúmið;

- að flauta í vélarúmi og tímaliði til ákveðinnar seinkun útlosunar af CO₂ hylkjum voru tengd inn á sömu grein á 220 V netstraumi skipsins. Flautan var nálægt afgastúrbínunni og lenti strax í eldinum eftir að kviknaði í. Hún sló út örygginu á greininni um leið og straumur kom á hana. Á svipuðum tíma stöðvaðist ljósa-vélin. Skipverjar gerðu sér ekki grein fyrir að ræsing slökkvikerfisins hefði misfarist og töldu að það hefði farið í gang og slökkt eldinn í vélarúminu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til mistaka þegar skipið var til viðgerðar í Póllandi einu og hálfu ári fyrir óhappið. Vegna vinnulags um borð í skipinu urðu skipverjar ekki varir við þau mistök sem fólust í því að tappi í öndunarrörinu hafði ekki verið fjarlægður.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin bendir á alvarleika þess að stjórnkerfi slökkvikerfis skuli hafa verið háð rafkerfi skipsins sem varð þess valdandi að það varð óvirkt vegna straumfalls. Áhöfnin var ekki meðvituð um þennan ágalla. Því beinir nefndin því til Siglingastofnunar að gerð verði úttekt á slökkvikerfum vélarúma íslenskra skipa og kannað hvort kerfin séu eins og það kerfi sem hér hefur verið lýst.

Nr. 060/08 Rex HF 24

2. Eldur í ljósavélarými



Rex ©Úlgerð

Skipaskr.nr. 2702
Smiðaður: Noregi 1986, stál
Stærð: 901,5 brl. 1627,6 bt.
Mesta lengd: 57 m
Skráð lengd: 49,82 m
Breidd: 13 m
Dýpt: 8,7 m
Vél: Berger Diesel 2206 kW
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni 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 17. apríl 2008 var Rex HF 24 við bryggju í Hafnarfjarðarhöfn.

Um kl. 23:00 urðu skipverjar á öðru skipi sem lá við sömu bryggju varir reyk sem lagði frá Rex HF. Fóru þeir um borð í hann og hittu þar vélstjóra skipsins. Við eftirgrennslan reyndist eldur vera laus í ljósavélarými. Kallað var á slökkvilið sem slökkti eldinn og reykræsti rýmið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun á rýminu kom í ljós að eldur hafði kviknað í framlengingarsnúru sem lá að rafmagnsblástursofni. Eldurinn hafði læst sig í plastgólfrind sem var 2x2 fet að flatarmáli og brann hún að mestu með tilheyrandi reyk- og sótmyndun;
- að rafmagnsblástursofninn hafði verið settur í rýmið skömmu áður til að halda hita í því. Hann var af gerðinni Frico, með hámarksorku 3,3 kW, og taldi yfirvélstjóri að hann hefði verið stilltur á 2 kW. Tveimur dögum áður var nær 20 metrum af framlengingarsnúrunni rúllað upp á kefli hennar en nokkrir metrar snúrunnar voru hringaðir upp og lágu þeir á gólfrindinni;
- að engin yfirálagsvörn var á framlengingarsnúrunni;
- að eldvarnarkerfi skipsins tilkynnti um reykinn og eldinn en ræsti ekki viðvörunarbjöllur að sögn vélstjóra. Þess vegna urðu skipverjar ekki varir við eldinn fyrr en reykurinn sást stíga upp af skut skipsins;
- að ekki hefur fengist skýring á því hvers vegna viðvörunarbjöllur fór ekki í gang.

NEFNDARÁLIT:

Orsök eldsins var sjálfsíkveikja sem rakin er til hitamyndunar í vafningum framlengingarsnúrunnar þegar of mikil orka fór um hana.

Nr. 079 / 08 Laxfoss

3. Eldur í vélarúmi



Laxfoss ©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 9133537
Fánaríki: Antigua and Barbuda
Smíðaður: Hollandi 1995 stál
Stærð: 1682 BT 2500 DW
Mesta lengd: 81,70 m
Breidd: 11,10 m
Dýpt: 4,45 m
Vél: kW,
Fjöldi skipverja:

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, 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 27. maí 2008 var Laxfoss við bryggju í Reykjavík. Veður: S 5 m/s

Þegar vélstjóri ætlaði að gangsetja ljósavél fór hún ekki í gang en mikill reykur og eldur gaus upp úr kapalbúnti sem að hluta til lá á milli rafgeyma að startara vélarinnar. Vélstjóri aftengdi þegar annan pólinn af rafgeymasettinu og slökkti eldinn með handslökkvitæki. Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins var kallað til og var skipið reykraest.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sjálfvirkur búnaður í stjórnþúlti vélarinnar stjórnar gangi hennar og gangsetningu þegar vélstjóri ræsir. Búnaðinum er stjórnað af tölvu sem fær orku frá rafgeymasetti vélarinnar (startsetti) og einnig frá hjálparspennu („back up“, varaafli) frá öðru lágspennuneti skipsins. Tölvan vinnur ekki á lægri spennu en 23 til 24 V en spennan getur líklega oft farið neðar en það við gangsetningu. Þá grípur hjálparspennan inn í og heldur tölvunni gangandi;
- að var (öryggi) á hjálparspennu hafði slegið út svo hún var ekki til staðar við ræsing. Við það féll spennan á rafgeymunum og stjórn-tölvan stöðvaðist svo vélin fór ekki í gang.

Straumur rofnaði af startara og þá hækkaði spennan svo að tölvan fór aftur í gang og ræsing hófst að nýju. Marg endurtekin högg á rafkerfið, sem þetta ástand orsakaði, ollu því að rafmagnskaplar ofhitnuðu og kviknaði í einangrun þeirra og annarra kapla sem lágu með þeim í búnti;

- að ekki er var til að vernda rafmagnskapla frá rafgeymum að startara eða á stýrisstraumi frá startara í stjórnborð vélarinnar. Mínusvír 1,5 kvaðrat stýrisstraumsins ofhitnaði sökum þess að of mikill straumur rann til jarðar af ókunnum ástæðum;
- að ekki er ljóst hvers vegna varið á hjálparspennunni rofnaði eða hvenær í ferlinum það gerðist.
- að talið er að vélstjórinn hafi reynt ræsinguna lengi þar sem vélin fór ekki í gang og taldi hann að ræsing hafi verið orðin stjórnlaus og því aftengt annan pólinn af rafgeyminum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök brunans er líklega margþætt meðal annars samspil orkuslots á tölvubúnaði sem olli tíðum og mikilum höggum á rafkerfið með tilheyrandi hitamyndun. Þá var mikil útleiðsla á stjórnstraumsbúnaði sem orsakaði einnig ofhitun á mínusstreng til jarðar.

Nr. 086 / 08 Sóley Sigurjóns GK 200

4. Eldur í vélarúmi



Sóley Sigurjónsson ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2262
Smíðaður: Danmörku 1987, stál
Stærð: 428 brl. 728 bt.
Mesta lengd: 43,26 m
Skráð lengd: 38,36 m
Breidd: 10,4 m
Dýpt: 7,03 m
Vél: Wärtsilä 1036 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð

og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Pann 13. júní 2008 var Sóley Sigurjóns GK 200 á siglingu frá Sandgerði til togveiða á Vestfjarðamiðum. Veður: NA 1-2 m/s.

Þegar skipið var stutt út af Snæfellsnesi varð vélstjóri var við olíuúða út á aðalvél og fór hann upp til að láta yfirvélstjóra vita. Þegar þeir komu til baka var kominn upp eldur í vélarúminu og lokuðu þeir því. Send var út hjálparbeiðni og björgunarskipið Björg frá Rífi fór á staðinn.

Ekki tókst að stöðva vélina með neyðarrofa í brú og var því lokað fyrir olústreymi til aðalvélar. Slökkvikerfi vélarúmsins (Halon) var sett í gang og slökkt þá eldinn. Þegar vélstjórar komust niður í rýmið voru lagfæringar gerðar svo ræsa mætti aðalvél og var skipinu siglt á hægri ferð til hafnar í Sandgerði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að olíudæla við strokk nr. átta hafði losnað. Tveir af fjórum 12 mm pinnboltum sem festu hana niður strokklokumegin höfðu slitnað á miðjum legg og samkvæmt upplýsingum flokkunarfélags voru þetta stálboltar með stálhörku 8.8. Við það fór 9 mm olíufæðirör í sundur og olía ýrðist með 5 bara þrýstingi yfir heita afgasgreininu með þeim afleiðingum að eldur varð laus;
- að svipað atvik kom fyrir í skipinu 12. mars 2006 sjá umfjöllun RNS í máli nr. 038/06, Sólbakur EA 7, eldur í vélarúmi;
- að fyrrverandi yfirvélstjóri sem starfaði á Sólbak EA á þeim tíma sagði að ítrekað hafi kambar undir dælunum skemmst svo mikið að skipta varð um þá og einu sinni slitnuðu boltarnir sem olli eldinum. Hann sagði að eftir eldsvoðann hafi þessir boltar alltaf verið hertir eftir átaksmæli. Samkvæmt upplýsingum frá honum á hámarkshersla að vera 13,4 Nm en á þeim tíma lagði nefndin ekki mat á hvort þessar herslutölur teldust eðlilegar. En eðlilegt

er að venjulegir, „ekki niðurrenndir“ (reduced), 12 mm boltar úr 8,8 til 12,9 stáli séu með hámarks átaksherslu 69 til 115 Nm. Nefndur vélstjóri sagði sína skoðun vera að hersla boltanna væri ekki orsök vandans heldur skekkja eða eitthvað er varðaði kambásinn því vélín hafi gengið áfallalaust þar til kambur eyðilagðist fyrst á strokk sjö og eftir það þurfti ítrekað að gera við kamba á 6, 7 og 8. Flokkunarfélagið staðfesti í skýrslu að ónýtt endaslagslega á kambás fannst í apríl 2007 sem orsakaði tíðar bilanir við kambás

- að ekki hefur fengist staðfest að dælurnar hafi verið hertar niður með 13,4 Nm átaki, en ef svo hefur verið er hún langt frá því að vera fullnægjandi;
- að yfirvélstjórinn sagði að útgerðin hafi tekið við skipinu eftir mikla upptekt á vélinni í janúar 2008 þar sem meðal annars var skipt um sveifarás;
- að yfirvélstjórinn sagði að eftir eldsvoðann hafi verið gert við bilunina á nr. 8 ásamt því að allar olíudælar hafi farið í land til skoðunar og ekkert fundist að þeim né sést á kömbum kambáss. Settir voru boltar frá vélarframleiðanda til festinga á allar dælurnar og hert niður eftir leiðarvísi en staðfesting var fengin frá framleiðanda að hersla ætti að vera 85 Nm;
- að orsök þess að ekki tókst að stöðva vélina með neyðarstöðvun úr brú var sú að bilun hafði verið í gangráði vélarinnar. Þetta var lagfært eftir atvikið;
- að Halon slökkvimiðill var í skipinu þrátt fyrir alþjóðasamþykktir, sem Íslendingar hafa undirgengist, um bann við notkun þess. Vissa er fyrir því að allmörg skip séu með efnið samkvæmt undanþágum frá Umhverfisstofnuneytinu. Ekki hafa fengist upplýsingar hver þau eru né hve mörg.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er að dæla losnaði, olíurör brotnaði og olía ýrðist yfir heita afgasgreininu.

Nefndin átelur að enn sé notað Halon slökkvikerfi í skipum.

Nr. 119 / 08 Sigurpáll ÞH 130

5. Eldur um borð og dreginn til hafnar



Skipaskr.nr. 1262
Smíðaður: Akureyri 1972, eik
Stærð: 26,35 brl. 24 bt.
Mesta lengd: 16,30 m
Skráð lengd: 14,53 m
Breidd: 4,30 m
Dýpt: 2,01 m
Vél: Scania 188 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 2

Sigurpáll ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS; Skýrsla Brunamálafstofnunar

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. september 2008 var sjóstangaveiðibáturinn Sigurpáll ÞH 130 á Skjálfanda. Veður: NA 5-6 m/s.



Við slökkvistörf í Sigurpáli ©Lögreglan

Um kl. 10:15 þegar báturinn var staddur um 1,5 sjómílu út af Bakkahöfða norðan við Húsavík fundu skipverjar torkennilega lykt þegar þeir komu inn í stýrishúsið til að færa bátinn á annað veiðisvæði. Þegar skipstjórinn lyfti upp hlera niður í vélarúmið varð reyksprenging og mikill hiti gaus upp á móti honum. Hann kastaðist afturábak og lenti á gólfinu stjórnborðsmegin. Mikill eldur varð laus og

skipverjarnir þurftu að yfirgefa stýrishúsið strax og án þess að geta gert viðeigandi ráðstafanir þ.m.t. ræsa kolsýruslökkvikerfið fyrir vélarúmið sem var fremst í því.

Skipverjar óskuðu eftir aðstoð og um 20 mínútum síðar var búið að bjarga þeim um borð í björgunarskipið Jón Kjartansson.

Slökkviliðsmenn úr landi voru fengnir til slökkvistarfa og var Sigurpáll ÞH dreginn til hafnar á Húsavík þar sem slökkt var í öllum glæðum.

Eldurinn reyndist hafa verið mestur fremst í vélarúmi og í stýrishúsi. Verulegar skemmdir urðu á þessum rýmum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að RNS fékk sérfræðing frá Brunamálafstofnun til að rannsaka eldsupptök og niðurstaða hans var að þau hefðu líklegast verið vegna yfirhitunar í áriðli (inverter) sem var fremst í vélarúminu. Áriðillinn breytir jafnstraumi í riðstraum og er einnig með spennubreyti fyrir 24V straum í 220V (sjá skýrslu Brunamálafstofnunar aftast í skýrslunni);
- að áriðillinn var festur á vegg við hlið olíuhæðartanks eldavélar en mæliglas sem brotnaði í eldsvoðanum vissi að áriðlinum en fjaðraloki sem stjórnað mælingunni virðist hafa haldist lokaður. Að sögn skipstjóra var hann í lagi. Fyrir ofan áriðillinn voru háþrýstilagnir fyrir þílfarsvindu en þær voru að mestu úr gúmmíslöngum sem bráðnuðu og hefur olían lekið niður í eldinn og fætt hann;
- að raflagnir að áriðlinum komu úr rafgeymum um tengingu í rafmagnstöflu. Á þessari lagnaleið voru hvergi vör (öryggi). Verulegur ragmagnsbruni var sjáanlegur í töflunni og í leiðslum við rafgeymasettið;
- að áriðillinn fæddi ýmis tæki í lúkar með 220 V riðstraumi og að sögn skipstjóra var ekkert þeirra í gangi sem tók verulegan straum. Skipstjóri sagðist ekki vitað hvað áriðillinn væri gamall en virst nýlegur þegar báturinn var keyptur (2005);
- að skipverjar heyrðu ekki í brunaviðvörðun-

kerfi skipsins fyrr en þeir voru komnir frammá og þá frá skynjara í lúkar;

- að skipstjóri sagði að engar breytingar hafi verið gerðar á rafkerfinu eftir að hann var keyptur (2005);
- að skipstjóri sagði að hita hafi verið haldið í skipinu þegar legið var í höfn en báturinn fór síðast á sjó 15 dögum fyrir atvikið;
- að skipstjóra fannst það hafa vera ófullnægjandi að ekki hafi verið hægt að gangsetja slökkvikerfið utan stýrishússins.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að eldur varð laus var bilun í áriðli/spennubreyti í vélarrúmi.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin leggur til að öryggi séu sett við raflagnir í kringum orkumikinn búnað.

Skýrsla Brunamálstofnunnar

Reykjavík, 16. september 2008

Tilvísun 2008090006/7.51/PV/--

Rannsókn á bruna um borð í Sigurpáli SH-130

Rannsóknarnefnd sjóslysa óskaði eftir aðstoð Brunamálstofnunnar við að finna út hver væri ástæða brunans í Sigurpáli **PH-130**. Bruni var í skipinu þann 2. sept. 2008 á Skjálfandaflóa.

Undirritaður fór með lögreglumönnum frá Húsavík í skipið þann 5. sept. síðastliðin. Skýrslan er fjórar (4) blaðsíður.

Byrjað var að fara yfir líklegan bruna út frá vél bátsins. Farið var yfir vélina og allar leiðslur sem lágu til eða frá vélinni. Vélín var merkilega vel farin og gólf (úr áli) við hliðar vélar var heilt. Þarna hafði ekki verið mikill hiti. Einnig voru hliðar skrokkssins ekki mikið brunnar, heldur var meira um sót á þeim flötum. Upp við loft hafði átt sér bruni og verið hiti. Litlar hita skemmdir voru í skut bátsins. Mestur bruninn í vélarrúminu hafði átt sér stað framan við vélina. Mikill hluti skilrúms að lest bátsins var bruninn, þó ekki inn í lest. Eldur hafði þó leitað lítilega frá vélarrúmi um dyraop inn í lest. Í lest hafði orðið lítill bruni en mestur var hann við dyraopið og þar fyrir ofan. Eldurinn hafði leitað fá vélarrúmi upp í stýrishús um hlera sem var niður í vélarrúm. Mestur eldurinn í bátinum hafði átt sér stað í stýrishúsinu. Ástæða þess er að þar voru veggir allir klæddir með spónaplötum [rakaheldum] (eða álíka efni). Loft (súrefni) hefur að öllum líkindum verið dregið frá loftopum sem liggja til vélar og út um hurð stýrishúss. Ástæða þess að bruni var lítill í lest bátsins er sú að hlerinn að lest var lokaður.

Eftir ítarlega skoðun á vél og slöngum að henni beindist sjónir að spennibreyti (frá 24 voltum í 220 volt). Svo kölluðum inverter. Við nánari skoðun sást að hann hafði dottið af veggnum sem er framan og ofan við vél bátsins. Lok hans hafði bráðnað og myndaði V laga ferill. Þegar lokið var tekið af sáust greinilegir hitaferlar á lokinu og álið hafði lekið að innan verðu og myndað hrúður. Auðsjáanlegt var að þarna hafði verið milli hiti. Vífrarnir viðast hafa klippst í sundur þegar kassinn hefur dottið niður af veggnum. Rafvirki sem var kallaður á staðinn staðfesti þetta enda hafði orðið mikið álag við rafgeyma. Bruni hafði einnig orðið í rafmagnstöflu (bakborðmegin). Sjá nánar meðfylgjandi myndir (bls. 3. og 4.).

Í bátinum hefur verið slökkvikerfi í vélarrúmi. Það hefur verið haldvirk. Kúturinn (6 kg CO₂) var tómur. Hann hefur líklega tæmt sig vegna hita í stýrishúsi (gæti einnig hafa verið tómur). Þar sem virkni hans var handvirk og eldurinn kominn upp í stýrishús hafði losun hans ekki skipt máli á þeim tímapunkti sem eldsins er vart. Eldurinn hefur líklega verið búinn að krauma í allt að 30 mín. áður en hans er vart (en þó er erfitt að áætla þennan tíma).

Allt bendir til þess að bilun hafi orðið í spennibreytinum (inverter) og það orsakað þennan bruna.

Virðingarfyllt,

Pétur Valdimarsson

Pétur Valdimarsson

Ljósmyndir af vettvangi frá Brunamálastofnun



Skipið við bryggju



Hlerinn rá stýrishúsi að vélarrými



Kúturinn með slökkviefninu



Séð frá vélarrými og fram í stafn á lestinn



Frá lest að vélarrými



Bakborðs megin við vél



Inverter



Inverter (brunaferlar sjást vel)



Raftaflan



Raftaflan



Rafgeymar



Séð ofan á hluta fremri rafgeymis.

Nr. 129 / 08 Óli Gísla GK 112

6. Eldur í vélarúmi



Skipaskr.nr. 2714
Smíðaður: Reykjavík 2006, plast
Stærð: 18,2 brl. 15 bt.
Mesta lengd: 13,02 m
Skráð lengd: 10,28 m
Breidd: m
Dýpt: m
Vél: Yanmar 323 kW, 2007
Fjöldi skipverja: 3

Óli Gísla ©Jón P. Ásgeirssonj

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. september 2008 var Óli Gísla GK 112 á línuveiðum í Húnaflóa. Veður: SV 4-11 m/s.

Skipverjar höfðu nýlokið veiðum og voru að snúa bátum til hafnar þegar brunaviðvörðunarkerfi fyrir vélarúmið fór í gang. Skipstjórinn sá mikinn reyk þar í myndavélum og eldur braust fljótt út. Hann lét loka öllum opum að vélarúminu og gangsetti AEROSOL slökkvikerfið sem slökkti eldinn. Óskað var eftir aðstoð.

Þjörgunarskipið Húnabjörg kom á staðinn og dró Óla Gísla GK til hafnar á Skagatrönd. Skemmdir urðu á rafmagnsköplum, ljósum, rafölum og öðrum búnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að u.þ.b. 20 mm rifa hafði komið á 16 mm vökvaþrýstirör (saumrör) fyrir bógskrúfu í beygju og lekinn frá henni var í beinni stefnu á pústgrein. Pústgreinin var einangruð en talið er að hlífin hafi orðið gegnsósa af olíunni við lekann og eldur orðið laus;
- að vökvaþrýstirörið lá eftir afturpili í vélarúminu og þaðan eftir stökk fram í bógskrúfurnið;
- að bógskrúfan er mest lestaði notandinn á

vökvaþrýstirörið og hafði verið mikið notuð þennan dag;

- að bógskrúfan þurfti 44 ltr/mín til að ná hámarksafköstum sem náðust við um 225 bar þrýsting og var stjórnlökinn stilltur samkvæmt því. Hiti olíunnar við hámarksnotkun varð 32-40°C kælt;
- að við skoðun á vökvaþrýstirörinu kom í ljós að það var vottað af Det Norske Veritas (DNV) fyrir 181 bar þrýsting við 20°C;
- að merking vökvaþrýstirörsins er eftirfarandi:

16,00x2,00 * 1.4404 * NR 403171 *
DIN 17457 * K3 * W-1 * D3 /T3

SKÝRINGAR Á MERKINGU:

Stærð:	16,00x2,00mm
Efnisgæði:	EN 1.4404
Framleiðslunúmer:	NR 403171
Framleiðslustaðall efnis:	DIN 17457
Rör framl. úr kaldvölsuðu stáli:	K3
Suðufaktor:	W-1
Málvik:	D3 /T3



- að samkvæmt upplýsingum frá Siglingastofnun Íslands (SÍ) er ekki til í íslenskum reglum hvort vökvaþrýstirör skulu vera heildregin eða sett saman þ.e. saumrör. SÍ benti á að í reglum DNV sé gert ráð fyrir að vökvaþrýstirör geti verið að báðum gerðum að uppfylltum ákveðnum skilyrðum. Samkvæmt reglunum skulu saumrör vera soðin saman með sérstökum aðferðum sem upp eru taldar þar og saumur skal fara í gegnum 100% skoðun;
- að framleiðandi bátsins taldi að rörið ætti að

þola 235 bar við 32-40°C og smásali hans taldi það þola 283 bar við 20°C;

- að ekki var hægt að fá fram upplýsingar um hvað margir bátar væru með svona búnað þar sem lagnir af þessu tagi væru oftast lagðar af verktökum;
- að tvær myndavélar voru í vélarúminu og má ætla að þær hefðu komið í veg fyrir meira tjón;
- að fram kom hjá söluaðila vökvaprýstilagna að oftast en ekki réði verð vali viðskiptavina en ekki gæði.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að eldur varð laus var að röng gerð af vökvaprýstirörum var notuð.

Nefndin telur þennan frágang mjög hættulegan og ógni alvarlega öryggi báta.

Nefndin telur að myndavélaeftirlitsbúnaður í vélarúmi hafi sannað gildi sitt og sé til eftirbreytni fyrir aðra.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin hvetur rekstraraðila báta með svona búnað og bátasmiði að huga strax að því hvort vökvaprýstilagnir sem eru í notkun eða á að fara nota standist það álag sem þeim er ætlað.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur ástæðu til að gera eftirfarandi tillögur í öryggisátt til Siglingastofnunar Íslands:

1. Að settar verði íslenskar leiðbeinandi reglur um gerð vökvaprýstilagna fyrir mismunandi kerfi.
2. Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á ástandi vökvaprýstilagna sem eru í notkun í bátum með vökvakerfi til bógskrúfu.
3. Að Siglingastofnun Íslands sjái til þess að aðvörðun þessa efnis verði auglýst tafarlaust og með skilvirkum hætti.

Nr. 139 / 08 Mávanes

7. Eldur í vélarúmi, sekkur



Mávanes ©Eigandi

Skipaskr.nr. 7169
Smiðaður: Noregi 1989, plast
Stærð: 8,94 brl. 7,56 bt.
Mesta lengd: 9,30 m
Skráð lengd: 8,80 m
Breidd: 3,15 m
Dýpt: 1,70 m
Vél: Volvo Penta 146 kW, 1989
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. október 2008 var skemmtibáturinn Mávanes á siglingu á Faxaflóa. Veður: SSA 3-6 m/s, sléttur sjór og smá undiralda.



Mávanesið alelda og að sökkva@LHG



Myndin sýnir bilið á milli stýrishúss og vélarúmslera

Kl. 18:43 þegar báturinn var staddur um 21 sjómílu SA af Malarriði kom upp eldur í vélarúmi og óskuðu bátsverjar eftir aðstoð á rás 16. Þeir fóru í gúmmíbjörgunarbát og voru björgunarsveitir kallaðar út ásamt TF-LIF, þyrlu LHG. Haft var sam-

band við nærliggjandi bát Sólborgu RE 270 sem fór á staðinn og var hún komin til Mávaness um kl. 19:25 og var báturinn þá alelda.

TF-LIF var komin yfir bátinn kl. 19:53 og sökk báturinn kl. 20:00 á stað, 64°31.56N og 023°21.58V. Bátsverjarnir höfðu farið um borð í Sólborgu RE sem sigldi með þá til Reykjavíkur og hafði þeim ekki orðið meint af.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn bátsverja voru þeir á fullri siglingu þegar brunaviðvörðun gall við. Annar fór út úr stýrishúsinu og opnaði vélarúmsklerann en þá gaus mikill eldur á móti honum. Sleppti hann hleranum sem féll aftur þannig að vélarúmið stóð opið. Hann sagðist hafa sagt skipstjórnum að kalla á hjálp og drifið sig fram á bátinn til að setja út gúmmíbjörgunarbátinn;
- að sögn formannsins hafði hann orðið var við gangtruflanir um klukkutíma áður en eldsins var vart en þegar hann ætlaði að athuga það þá lagaðist gangur vélarinnar aftur svo hann fann ekki orsökina. Hann sagðist hafa slegið af vélinni strax og brunaviðvörðunarkerfið fór í gang og sýndi eld í vélarrúmi og honum fannst eins og það kæmi sprenging þegar vélarúmsklerinn var opnaður. Hann sagðist hafa gripið til slökkvitækis sem var í stýrishúsinu en þegar hann ætlaði að fara að beita því var eldur og reykur orðið svo mikill að hann hörfaði frá og þá stöðvaðist vélín með óhljóðum;
- að sögn formannsins hörfaði hann aftur inn í stýrishúsið og kallaði eftir hjálp á rás 16 en vegna reyks gat hann illa gert sig skiljanlegan og skreið upp um þaklugu en hélt áfram sendingu og skildi eftir þaklúgunu opna;
- að bátsverjinn var fljótur að koma gúmmíbjörgunarbátnum fyrir borð en seint og illa gekk að draga línuna út þannig að hann blési út. Það var eins og fangalínán stæði á sér.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 144 / 08 Vestri BA 63

8. Eldur um borð



Vestri ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 0182
Smíðaður: Noregi 1963, Stál
Stærð: 198,6 brl. 293 bt.
Mesta lengd: 28,95 m
Skráð lengd: 26,92 m
Breidd: 8,1 m
Dýpt: 6,27 m
Vél: Stork Wartsila 730 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 7

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. nóvember 2008 var Vestri BA 63 við bryggju á Patreksfiði. Veður: V 8-13 m/s

Vegfarandi sem átti leið um bryggjuna varð var við að reyk lagði út úr skipinu og hringdi á neyðarlínuna sem ræsti út slökkvilið staðarins. Slökkviliðinu gekk erfiðlega að finna eldinn vegna mikils reyks í skipinu en þegar hann fannst í tækjarými undir brú skipsins gekk greiðlega að slökkva.

Skipið var reykræst og vaktað en áður en slökkviliðið fór af vettvangi varð á ný vart við eld á milli þilja og var hann fljótlega slökkur. Miklar skemmdir urðu á rafbúnaði og raflögnum í rýminu vegna elds, hita og vatns auk reykskemmda annars staðar í skipinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eldurinn var einangraður við tækjarýmið undir brúnni en aðgangur að því var um lugu úr skorsteinshúsi. Landrafmagn var tekið inn á spennni í rýminu. Þar var einnig 24V rafmagnstafla með neyslurafhlöður fyrir ýmis tæki og neyðarraflöður fyrir neyðarlýsingu skipsins með tveimur hleðslustöðvum ásamt ýmsum hliðarbúnaði annarra tækja;



Brunnir kaplar í lofti

- að mestur eldur og hiti var fremur afmarkaður fremst í rýminu og til bakborða en þar var 24V taflan, önnur hleðslustöðin, landtengispennirinn ásamt miklu af raflögnum. Aftur með bakborðspili var rafgeymakistan;
- að bæði rafhlöðusettin voru byggð upp úr tveimur 12V sýrurafgeymum sem geymdir voru í stálkistu sem átti að vera lokuð. Loftræstilögn úr 2" stálröri lá úr kistunni og út úr rýminu. Geymarnir þurftu mikið eftirlit að sögn vélstjóra og iðulega varð hann að bæta á þá vatni en þess vegna stóð kistan opin í þetta skipti;



Hleðslustöð brunnið að ofan

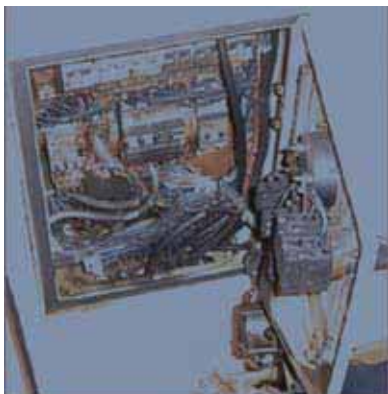
- að hleðslustöð af gerðinni POWERNET var í lítlum trefjaplast tækjaskáp (um 20 x 30 sm að stærð) og bætt við hana mælum, rofum og útleiðslubúnaði fyrir lágspennukerfið. Hleðslustöðin sá um hleðslu 24V neyslurafgeyma og var hún með 15 Amper hleðslugetu. Henni hafði verið bætt við í árslok 2007 þar sem eldri stöð annaði ekki lengur rafmagnspörf. Hleðslustöðin brann mjög illa að ofan enda var hún á þeim stað sem mestur eldur og hiti var;

- að ekki er ljóst hvort bilun hefur komið upp í hleðslustöðinni. Ofhleðsla rafgeyma sem verður vegna bilunar veldur hitamyndun í hleðslustöð, lögnum og rafgeymum með tilheyrandi myndun vetnis sem safnast þá efst í rýmið sem var ekki loftræst;



24V taflan hangandi í brunnum raflögnum

- að 24V greinataflan var mjög mikið brunn-in og einnig allar lagnir sem voru í nálægð hennar í lofti fremst í rýminu. Rafvirkjar töldu að eftir ummerkjum að dæma gæti hún hafa ollið hitamyndun með þessum afleiðingum. Einn rafvirki sagðist hafa kannað hvort lausar tengingar gætu hafa verið í töflunni og í hleðslustöðinni en ekki fundið það;
- að rafvirkjar sem tóku landtengispenninn úr skipinu sögðu að mestur bruni hefði verið efst í honum. Skemmdir á búnaðinum bendi ekki til óeðlilegrar hitamyndunar í spólum. Hitageislun að ofan virðist hafa brennt búnaðinn efst í kassanum;
- að yfirvélstjóri var að vinna við þríf á aðalvél skipsins um morguninn. Hann sagðist ekki hafa orðið var við neitt sem hann telji óeðlilegt á meðan hann var um borð eða á leið sinni frá borði. Hann fór stjórnborðsmegin út úr skipinu og framhjá loftræstitúðu efst út úr skorsteinshúsinu en ekki framhjá opinni hurð inn í skorsteinhúsið. Hann áætlaði að það hafi liðið um það bil 20 mínútur frá því hann fór frá borði þar til vélavörðurinn lét hann vita af miklum reyk sem legði út úr skipinu;
- að engin loftræsting var efst út úr tækjarýminu en lúga var opin á afturbili inn í skorsteinshúsið og hurð bakborðsmegin. Einnig var



Greintafli í brú og opin lagnaleið

tengdur henni eins og hleðslustöðin.

Nefndin bendir á að hættulegt er að hafa rafgeyma í hleðslu í svona lítið loftræstu rými.

opið úr skorsteinshúsinu niður í vélarúmið meðfram púströrunum (þrjú rör mis sver). Lagnaleiðir úr rýminu upp í brú voru án þéttinga og hafði hiti, reykur og sót farið þar um með tilheyrandi eyðileggingu;

- að reykur fór nánast um allt skipið og var mis mikill eftir rýmum en hvarf úr brúnni fljótlega eftir að hún var opnuð. Hann var svo mikill í vélarúminu að slökkviliðsmenn töldu í fyrstu að eldurinn væri þar og voru margar reykkafanir farnar þangað til að finna eldsupptök;
- að sett var í forgang leit að fólki í skipinu;
- að enginn reyk- eða hitaskynjari var í tækjarýminu undir brúnni en reykskynjarar voru í brú og íbúðum og hitaskynjari í vélarúmi. Þessir skynjarar voru tengdir við stjórnstöð í brú og brunabjöllur víða í skipinu. Einnig var aðvörnarkerfið tengt við blátt leifturljós í afturmastri. Menn sem komu fyrst að skipinu töldu sig hafa heyrt í brunabjölum í fyrstu en þær þagnað fljótlega. Enginn veitti athygli bláa leifturljósinu. Fjarstýrt slökkvikerfi var í vélarúmi en þegar leit af fólki var lokið og hleypa átti slökkvimiðli á vélarúmið virkaði það ekki en allar stjórnlagirnir þess lágu um tækjarýmið;
- að eftir atvikið var viðamikil endurnýjun gerð á rafkerfi skipsins og meðal annars voru rafgeymasettin færð úr tækjarýminu upp á brúarþak, landrafmagnsspennirinn færður í rými í framskipi, bætt við reykskynjara í tækjarýmið og það kerfi endurbætt og styrkt og lagnaleiðir gerðar þéttari.

NEFNDARÁLIT:

Orsök eldsins er ekki ljós en böndin berast helst að 24V greinatöflunni og þeim búnaði sem var

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

Nr. 028 / 08 Perla

1. Leki



Perla ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1402
Smiðaður: Þýskalandi 1964, stál
Stærð: 331,3 brl. 410 bt.
Mesta lengd: 47,99 m
Skráð lengd: 42,2 m
Breidd: 8,64 m
Dýpt: 4 m
Vél: Alpha 220 kW, 1964
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 5. maí 2008 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 14. febrúar 2008 var sanddæluskipið Perla við Lundey á Kollafirði. Veður: Logn.

Rétt eftir að siglt var af stað frá Lundey urðu skipverjar varir við að leki var að ljósavélarrými í framskipi. Þar sem þeir gátu ekki staðsett lekann óskaði skipstjóri eftir aðstoð. Hann lét dæla mól úr framskipi til að lyfta því að framan og þegar stefnið lyftist upp náðu dælur tökum á lekanum og kom þá í ljós að botnloki hafði brotnað svo sjórinn streymdi inn í rýmið. Skipverjum tókst að reka trétappa í gatið og stöðva rennslið. Aðstoð var afturkölluð og skipinu siglt að bryggju við athafnasvæði útgerðarinnar þar sem skipt var um loka.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra var lokinn kominn til ára sinna og hugsanlega þreyta kominn í hann. En skipið hafi tekið niðri á meðan verið var að dæla mölinni og hreyfing á undirstöðum lokans hafi einnig getað sprengt lokuhúsið og það dottið í sundur eftir að sigling hófst til lands;

- að austuraðvörun er í öllum opnum rýmum í botni skipsins.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 063 / 08 Sörli ÍS 66

2. Leki, vélarvana og dreginn í land



Sörli ©Ólína Bjarnadóttir

Skipaskr.nr. 6738
Smiðaður: Skagaströnd 1986, plast
Stærð: 8,7 brl. 5,8 bt.
Mesta lengd: 9,28 m
Skráð lengd: 7,95 m
Breidd: 2,99 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Volvo Penta 160 kW, 1990
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, 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 25. apríl 2008 var Sörli ÍS 66 á siglingu á Húnaflóa. Veður: NA 6-8 m/s

Þegar báturinn var staddur um 3,5 sml austur af Selskeri gaf austuraðvörun merki um sjó í vélarrými. Við athugun kom í ljós verulegur austur í rýminu og setti skipstjóri allar austurdælur í gang. Þar sem hann gat ekki staðsett innstreymið sendi hann út hjálparbeiðni með STK tækinu og kom Sædís ÍS til þeirra og dró bátinn til Norðurfarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tvær austurdælurnar í vélarrými voru gangsettar og höfðu þær undan innstreymi og skrífaði skipstjóri fyrir alla botnloka. En innstreymi hélt áfram. Að hans sögn vildi hann ekki loka fyrir neyðarlokun á stefnisröri á meðan báturinn var í drætti til að skemma ekki búnaðinn;
- að þegar í höfn var komið var lokað fyrir stefnisrörið með því að herða að hosu um

öxulinn. Þá sást að sjórinn streymdi úr stút sem tengir slöngu fyrir sjókælingu á stefnisleguna en hún hafði smokkast upp af stútnum;

- að hosuklemman sem herti slönguna að stútnum var óskemmd og taldi skipstjóri að klemman hefði ekki verið nægjanlega hert;
- að austuraðvörin í lest og vélarrúmi var tengd háværrí sírenu;
- að sögn skipstjóra kom enginn sjór í lestina og engar skemmdir urðu á búnaði í vélarrúmi. Vart varð við lekann áður en hann náði upp í rafbúnað og skrufuöxull ekki farinn að sletta austrinum upp í vélarrúmið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var ófullnægjandi frágangur á festingu fyrir kælivatnsslöngu fyrir stefnislegu.

Nr. 072 / 08 Eyðís

3. Leki í höfn



Skipaskr.nr. 2241
Smíðaður: Svipjóð 1956, stál
Stærð: 38,78 brl. 36 bt.
Mesta lengd: 18,23 m
Skráð lengd: 16,28 m
Breidd: 4,50 m
Dýpt: 2,95 m
Vél: Volvo Penta 192 kW, 1971
Fjöldi skipverja:

Eyðís ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. maí 2008 var farþegabáturinn Eyðís við bryggju í Hafnarfirði.

Vegfarandi tók eftir að sjór var kominn í bátinn þar sem hann lá við Óseyrarbryggju og tilkynnti það til eiganda hans. Báturinn, sem kom úr slipp daginn áður, var talsvert siginn að aftan og var

Slökkvilið Höfuðborgarsvæðisins kallað út til að dæla úr honum. Eigandi bátsins sagði að engar skemmdir hefðu orðið á honum en sjórinn hefði fyllt skutrymið og runnið þaðan niður í vatnstanta.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að orsök lekans var í þrívirkum skiptiloka á sjölögn (soglögn) frá botnloka að brunadælu. Eigandi/skipstjóri vissi ekki að lögn lá frá skiptilokanum aftur í skutrymi. Enginn loki var á lögninni svo sjór streymdi inn í rýmið þegar lokinn var þannig stilltur. Sagðist eigandinn/skipstjórinn alltaf hafa haft lokann stilltan á brunadæluna en einhver hefði breytt því á viðgerðatímanum;
- að tilgangur þess fyrirkomulags, sem að framman er lýst, hefur ekki fengist skýrður þó hefur báturinn farið ítrekað í gegnum vélaskoðanir. Fyrirkomulagið virðist fara gegn ákvæðum IV. kafla 11. reglu/6 reglugerðar nr. 122/2004 um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri;
- að samkvæmt upplýsingum Siglingastofnunar var skipið flutt inn á forsendum þágildandi reglugerðar nr. 260/1969 og hefur verið skoðað með tilliti til reglugerðar nr. 122/2004;
- að eigandinn/skipstjórinn sagði að allir þrír botnlokarnir hefðu verið teknir upp til hefðbundinnar skoðunar og viðgerðar í slippnum.

NEFNDARÁLIT:

Búnaðurinn í skipinu er ekki í samræmi við reglur um lagnir í skipum.

Orsök lekans var að skiptilokanum hafði verið breytt án vitundar eiganda/skipstjóra.

Nr. 130 / 08 Jóhanna ÁR 206

4. Leki í vélarúmi



Jóhanna ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1043
 Smíðaður: Garðabær 1967, stál
 Stærð: 149,6 brl. 212 bt.
 Mesta lengd: 31,54 m
 Skráð lengd: 28,03 m
 Breidd: 6,7 m
 Dýpt: 5,65 m
 Vél: Mitsubishi 478 kW, 1987
 Fjöldi skipverja: 6

- að sjódælan við kælisjóinn var rafdrifin miðflóttaraflsdæla;
- að austuraðvörun er í vélarúmi tengd aðvörunarljósi í brú en ekki viðvörunarbjöllu eða fjarsendibúnaði í höfn. Einn skipverji var sofandi um borð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 28. september 2008 var Jóhanna ÁR 206 við bryggju í Þorlákshöfn.

Þegar skipverjar komu til skips um morguninn reyndist dauft á ljósavélinni og sjór (u.þ.b. einn metri) kominn í vélarúmið. Óskað var eftir aðstoð slökkviliðs við austur.

Eftir að dælt hafði verið úr vélarúminu kom í ljós að sprunga var í öðrum botni kælivatnskælis ljósavélarinnar og þar hafði sjórinn sprautast inn í vélarúmið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við minnkandi streymi í kælinum hafði ljósavélin ofhitnað og stöðvast ásamt sjódælunni. Þegar þrýstingurinn féll hætti innstreymið að mestu;
- að kælinn var af gerðinni Bowman og var húsið ásamt botnum steypt úr málmi. Sprungan var við tengistút frá dælu og voru ekki merki um að hún hafi lekið um langan tíma. Við skoðun á kælihúsinu og hinum botninum fannst ekkert sem skýrt gæti sprunguna á botninum. Engin merki sáust um tæringu vegna rafmagns-útleiðslu;

SKIP SEKKUR

Nr. 007 / 08 Sunna Líf KE 7

1. Sekkur í Keflavíkurhöfn



Sunna Líf ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1959
Smiðaður: Skagaströnd 1988 Plast
Stærð: 11,2 brl. 18,5 bt.
Mesta lengd: 12,84 m
Skráð lengd: 12,6 m
Breidd: 3,76 m
Dýpt: 1,8 m
Vél: Caterpillar 112 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Lögregluskýrsla

Málið afgreitt á fundi 7. mars 2008 af Inga Tryggvasyni, Péttri Ágústssyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Símoni Már Sturlusyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. janúar 2008 var Sunna Líf KE 7 við bryggju í Keflavík. Veður: A: 23–35 m/s á Garðaskagavita, stórstreymisflóð.



Sunna Líf sekkur ©Hilmar

Báturinn hafði komið úr róðri daginn áður og var skilið við hann í höfninni á austanverðum Vesturgarði samkvæmt tilmælum hafnarinnar.

Vegfarendur sem komu niður að höfninni fyrir kl. 07:00 daginn eftir sáu Sunnu Líf KE verða fyrir mikilli öldu, slást utan í bryggjuna og lenda síðan

ofan á henni. Báturinn hefði síðan fljótlega tekið að halla til stjórnborða og sokkið alveg um kl. 07:15.

Ekki var hægt að ná Sunnu Líf KE á land fyrr en um kl. 14:00 daginn eftir. Við skoðun kom í ljós 137 sm rifa á stjórnborðssíðu á móts við stýrishús og um það bil 22 sm til 37 sm undir sjólinu. Greinileg ummerki voru á viðlegukantinum þar sem báturinn hafði legið.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 014 / 08 Una SU 89

2. Sekkur í Sandgerðishöfn



Sunna Líf ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1237
Smiðaður: Akureyri 1972, eik
Stærð: 16 brl. 20,4 bt.
Mesta lengd: 14,1 m
Skráð lengd: 13,52 m
Breidd: 3,61 m
Dýpt: 1,7 m
Vél: Scania 118 kW, 1984
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi þann 22. ágúst 2008 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 28. janúar 2008 var Una SU 89 við bryggju í Sandgerði. Veður: SV 9-16 m/s

Una SU hafði legið óhreyfð í höfninni í um fjögur ár og taldist til svokallaðra óreiðubáta í höfninni. Ekki er vitað um orsök þess að báturinn sökk en starfsmenn hafnarinnar höfðu reglulega dælt úr honum fram að þeim tíma.



Myndin sýnir mæstrin standa úr sjó.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var hluti úr þrotabúi og höfnin sat uppi með hann;
- að sögn hafnaryfirvalda virtist báturinn þokkalega þéttur og dælingar úr honum voru gerðar á 3-4 vikna fresti en reyndust þá óverulegar;
- að fram kom að á þriggja ára tímabili var þetta þriðji óreiðubáturinn sem sökk í höfninni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en bendir á að hún hefur gert eftirfarandi tillögu í öryggisátt (mál 16207): „Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubátar eru ítrekað að sökkva í höfnum og skapa margvíslegar hættur beinir nefndin því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að hafnaryfirvöld fái viðeigandi úrræði til lausnar á þessu vandamáli til að auka öryggi.“

Nr. 018 / 08 Heddi frændi EA 244

3. Sekkur á Hornafirði



Heddi frændi ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 0892
Smiðaður: Ísafirði 1959, eik
Stærð: 59,6 brl. 60 bt.
Mesta lengd: 24,25 m
Skráð lengd: 21,1 m
Breidd: 5,4 m
Dýpt: 2,37 m
Vél: Caterpillar 283 kW, 1972
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi þann 22. ágúst 2008 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 5. febrúar 2008 var Heddi frændi EA 244 við bryggju á Höfn. Veður: V 2-4 m/s

Báturinn sökk í höfninni eftir að hafa legið í henni um tíma og taldist til svokallaðra óreiðubáta. Hafnarstarfsmenn höfðu séð um að lensa hann reglulega og síðast um það bil tveimur vikum áður en hann sökk.

Engin mengunarhætta skapaðist þar sem búið var að tæma olútanka bátsins og til hafði staðið að farga honum.



Myndin sýnir Hedda frænda sokkinn. Mynd ©horn.is

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en bendir á að hún hefur gert eftirfarandi tillögu í öryggisátt (mál 16207): „Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubátar eru ítrekað að sökkva í höfnum og skapa margvíslegar hættur beinir nefndin því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að hafnaryfirvöld fái viðeigandi úrræði til lausnar á þessu vandamáli til að auka öryggi.“

Nr. 105 / 08 Glaður SK 170

4. Sekkur í Skagafirði

Skipaskr.nr. 6348
Smíðaður: NOR-DAN Noregi
1982, plast
Stærð: 4,23 brl. 4,11 bl.
Mesta lengd: 7,30 m
Skráð lengd: 7,20 m
Breidd: 2,56 m
Dýpt: 1,21 m
Vél: BUKH 26 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur; Skýrsla Póst- og fjarskiptastofnunar;
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. ágúst 2008 var Glaður SK 170 á siglingu suður af Málmey á Skagafirði. Veður: NV 3-6 m/s.

Skipverjinn var að koma af veiðum og var á leið til hafnar á Sauðárkróki. Hann hafði haft samband við aðstandanda í landi um kl 23:30 og áætlaði að vera í höfn um kl. 01:00. Hann var staddur aftur á bátnum að gera að aflanum þegar báturinn sigldi á eitthvað í sjónum með þeim afleiðingum að mikill leki kom að honum að framanverðu. Skipverjinn reyndi fyrst að finna símann til að láta vita en fann hann ekki í myrkrinu eftir áreksturinn. Vegna lekans tók hann það ráð að gera gúmmíbjörgunarbát tilbúinn.

Þegar gúmmíbjörgunarbáturinn var tilbúinn fór hann um borð í hann til að kveikja á neyðarsendi hans og áætlaði síðan aftur um borð í Glað SK til að kveikja á VHF talstöð til að óska eftir aðstoð. Þá var kominn svo mikill sjór í bátinn að hann treysti sé ekki til þess enda sökk Glaður SK skömmu síðar.

Gúmmíbjörgunarbátinn rak í átt að Þórðarhöfða

en skipverjanum tókst með miklu harðfyllgi að afstýra því og beina rekinu með einni ár suður fyrir höfðann.

Aðstandanda fór að lengja eftir bátnum og hafði samband við Neyðarlínuna kl. 02:46 sem sendi þessar upplýsingar til lögreglunnar. Kl. 03:21 var sent út „Útkall gulur“ til björgunarsveita á svæðinu og fannst skipverjinn þrekaður en heill á húfi þegar hann átti stutt eftir í land um kl. 04:30.

Skipverjinn hafði eins og áður hefur komið fram ræst neyðarsendi um borð í gúmmíbjörgunarbátinum en merki frá honum barst ekki til Vaktstöðvar siglinga fyrr en tæpum 5 klst. síðar um Bodö í Noregi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn taldi sig hafa siglt á rekaviðsdrumb (endatré) og hann sennilega lent rétt fyrir framan eða aftan skilrúm sem lá langsum í bógnum undir setþilfari;
- að skipstjóri á öðrum bát kvaðst hafa séð stóran trédrumb rekinn á fjöru fyrir norðan Höfðavatn þegar hann var á siglingu fyrir sunnan Málmeyjarrið tveimur dögum eftir atvik-ið. Einnig kom fram að mikill reki hafi verið á þessum tíma og oft sést stór tré á reki;
- að skipverjinn sagði að ásiglingin hafi orðið skömmu eftir að hann hafði samband í land um kl. 23:30 og báturinn sokkið um hálfri klukkustund síðar;
- að skipverjinn hafði ekki tilkynnt Vaktstöð siglinga (VSS) um ferðir sínar og hann var ekki með STK tæki. Slökkt var á VHF talstöð í bátnum;
- að neyðarbaujan um borð í gúmmíbjörgunarbátinum (Viking árg. 2003) var af gerðinni MT300 og sendir á tíðnum 243MHz og 121.5MHz en samkvæmt upplýsingum frá skipverjanum var hún ræst um miðnættið. Samkvæmt upplýsingum frá VSS þá virðist sem Cospas / Sarsat kerfið hafi numið merki frá henni á 243MHz kl. 02:28 og aftur kl. 04:09 vegna sendingar á 121,5MHz. Gúmmíbjörgunarbáturinn var skoðaður í desember 2007 og gildi skoðun hans til 5.

desember 2008. Endingartími rafhlöðunnar í neyðarsendinum rann út 8. apríl 2008. Neyðarsendirinn hafði því fengið skoðun í heilt ár í des. 2007 þrátt fyrir þennan endingartíma rafhlöðunnar;

- að RNS lét neyðarsendinn til rannsóknar hjá Póst- og fjarskiptastofnun. **Skýrsla Póst- og fjarskiptastofnunar er birt í heild sinni hér aftar í skýrslunni en eftirfarandi er stutt samantekt niðurstaðna mælinganna:**

- Markaðssetning á MT300 neyðarbaujunni hefur verið óheimil frá 8. apríl 2001 þar sem hún ber ekki CE merkingu því til staðfestingar að hún standist evrópskar kröfur.
- Útgeislað afl MT300 neyðarbaujunnar mældist eingöngu 3,8 milliwött en samkvæmt tækniupplýsingum framleiðanda á MT300 að vera 100 milliwött.
- Almennt hefur verið talið nauðsynlegt að neyðarbauja þurfi að lágmarki að geisla út 17 milliwöttum til að gervitungl nemi hana.
- Samanburðarmæling á útgeisluðu afli frá MT300, annarsvegar staðsettri 25 cm yfir vatnsfleti og hinsvegar fljótandi sýnir meira en tvöfalda aflaukningu þegar hún er fljótandi.
- Af ofangreindu má draga þá ályktun að það skipti sköpum að neyðarbaujan nái til gervitungla að hún verði látin fljóta á sjónum í stað þess að staðsetja hana innan gúmmíbátsins í neyðartilfellum.

Fram kemur í skýrslu Póst- og fjarskiptastofnunar að til að fá fullvissu um hvort neyðarsendirinn væri e.t.v. bilaður voru fengin tvö eintök af samskonar sendum, hjá Viking björgunarbúnaði, sem voru mældir á sama tíma. Í ljós kom að útreiknað afl hans var í góðu meðaltali við hina neyðarsendana. Einnig vakti það eftirtekt að notkunarleiðbeiningar frá framleiðanda og þær íslensku á sendunum bar ekki saman. Framleiðandi taldi heillavænlegast að láta sendinn fljóta á sjónum en íslensku leiðbeiningarnar vísuðu á sérstakan vasa í gúmmíbjörgunarbátnum. Við mælingarnar kom í ljós að afl sendanna var rúmlega helmingi meira í sjónum;

- að samkvæmt reglugerð nr. 956/2008 er kveðið á um að neyðarsendar gúmmíbjörgunarbáta skulu senda á tíðninni 406 MHz þannig að umræddir neyðarsendar munu hverfa úr gúmmíbjörgunarbátum við fyrstu skoðun á árinu 2009. (Í 12 gr. Segir „Reglugerð þessi, sem sett er samkvæmt heimild í 4. mgr. 3. gr. laga um eftirlit með skipum nr. 47/2003, öðlast þegar gildi. Við næstu búnaðarskoðun skipa, en eigi síðar en 1. febrúar 2009, skal þess gætt að þau séu búin frífljótandi neyðarbaujum sem senda út á 406 MHz. Við næstu þjónustuskoðun gúmmíbjörgunarbáta, en eigi síðar en 1. febrúar 2009, skal þess gætt að þau séu búin neyðarsendum sem senda út á 406 MHz.“)
- báturinn hafði ekki farið í gegnum skoðun í mörg ár en haffæraskírteini rann út 17. október 2003. Gúmmíbjörgunarbáturinn var skoðaður 2007 og gildi skoðun til 5. desember 2008 og var því skoðun hans í gildi þegar báturinn sökk en dagsetning rafhlöðu neyðarsendis rann út 8. apríl 2008. Enginn annar skoðunarskyldur búnaður var með gilda skoðun á þessum tíma. Við búnaðarskoðun 17. september 2003 var gerð athugasemd við fjarskiptabúnað og vöntun á sjálfvirku tilkynningatæki (STK tæki). Skipverjinn lagði í kjölfarið inn pöntun á slíku tæki en búnaðurinn var ekki kominn;
- að skipverjinn vildi koma því á framfæri að mjög erfitt hafi verið fyrir hann að róa gúmmíbjörgunarbátnum og taldi að það hefði breytt miklu ef hægt hefði verið að tengja árarnar saman í endann. Þannig hefði hann getað notað þær eins og kajak árar;
- að skipverjinn kvað merkingar á neyðarblysum vera þannig að ómögulegt væri að sjá þær án gleraugna í myrkri. (RNS hefur með bréfi þann 5. febrúar 2008 komið á framfæri við SÍ þessum athugasemdum vegna kvartana þar um);
- að skipstjórnarréttindi skipverjans féllu úr gildi 25. september 2001;
- að aðstandandi skipverjans var ósáttur við það hvað leit fór seint í gang frá því tilkynning

barst og þar til útkall var sent út;

- að hringt var í lögreglu kl. 02:46 en kl. 03:10 hefur lögreglan samband við VSS sem sendi útkall 11 mínútum síðar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur líklegust orsök lekans vera að báturinn hafi siglt á rekald.

Nefndin átelur skipstjóra harðlega fyrir að vera á sjó án haffæris, án skipstjórnarréttinda, að hafa ekki vöktun á neyðartíðni VHF og að sinna ekki tilkynningaskyldu íslenskra skipa. Nefndin telur það mjög ámælisvert að stjórnandi bátsins hafi ekki haft uppi varðstöðu á siglingunni í samræmi við reglur og góða sjómennsku.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin telur það ámælisvert að fjöldi neyðarsenda gúmmíbjörgunarbáta hafi verið í notkun án viðurkenningar (samkvæmt upplýsingum RNS voru þetta 1100 sendar frá því í apríl 2001). Markaðssetning á MT300 neyðarsendi hefur verið óheimil frá 8. apríl 2001 þar sem neyðarsendarnir bera ekki CE merkingu því til staðfestingar að þeir standist evrópskar kröfur.

Nefndin hvetur sjómenn eindregið til að setja í báta sína neyðarsenda með GPS staðsetningar-tækjum við útskiptin á eldri neyðarsendum vegna margfalt meiri staðsetningarnákvæmni og aukins öryggis.

Hér á eftir er skýrsla Póst- og fjarskiptastofnunar í heild sinni.



PÓST- OG FJARSKIPTASTOFNUN

MÆLINGAR Á NEYÐARBAUJU ÚR GLAÐI SK-170 FYRIR RANNSÓKNARNEFND SJÓSLÝSA DESEMBER 2008



EFNISYFIRLIT

1	Samantekt niðurstaðna mælinga.
2	Inngangur
2.1	Ástæða prófana á neyðarbaujunni úr Gláði SK-170
2.2	Markmið skýrslunnar.
2.3	Tækniröfur um neyðarbaujur.
2.3.1	Tækniröfur í gildi á þeim tíma sem neyðarbaujan var samþykkt.
2.3.2	Tækniröfur í gildi eftir 8. apríl 2001.
2.4	Tækniupplýsingar framleiðandans um baujuna.
2.5	Íslenskt samþykki baujunnar.
3	Mælingar á baujunni.
3.1	Formáli að mælingum á neyðarbaujunni.
3.2	Mæling á endingar- og notkunartíma rafhlaðna.
3.3	Mæling á útsendu afli með samanburðarmælingu á útgeisluðu afli baujunnar samanborið við útgeislun frá þekktu loftneti.
3.4	Samanburður á útgeisluðu afl baujunnar við aðrar baujur sömu tegundar.
3.5	Samanburðarmæling á útgeisluðu afli baujunnar við baujur annarrar tegundar.
3.6	Samanburðarmæling á útgeisluðu afli neyðarbaujunnar annarsvegar fljótandi á vatnsfleti og hins vegar 30 cm yfir vatnsfleti.
3.7	Aðrar mælingar á baujunni.
3.8	Nákvæmni aflmælinganna

1 Stutt samantekt niðurstaðna mælinga.

Markaðssetning á MT300 neyðarbaujunni hefur verið óheimil frá 8. Apríl 2001 þar sem hún ber ekki CE merkingu því til staðfestingar að hún standist evrópskar kröfur.

Útgeislað afl MT300 neyðarbaujunnar mældist eingöngu 3,8 milliött en samkvæmt tækniupplýsingum framleiðanda á MT300 að vera 100 milliött.

Almennt hefur verið talið nauðsynlegt að neyðarbauja þurfi að lágmarki að geisla út 17 milliöttum til að gervitungl nemi hana.

Samanburðarmæling á útgeisluðu afli frá MT300, annarsvegar staðsettri 25 cm yfir vatnsfleti og hinsvegar fljótandi sýnir meira en tvöfalda aflaukningu þegar hún er fljótandi.

Af ofangreindu má draga þá ályktun að það skipti sköpum að neyðarbaujan nái til gervitungla að hún verði látin fljóta á sjónum í stað þess að staðsetja hana innan gúmmíbátsins í neyðartilfellum.

2 Inngangur

2.1 Ástæða prófana á neyðarbaujunni úr Glaði SK-170

Þann 18. ágúst 2008 fór Jón A Ingólfsson, forstöðumaður Rannsóknarnefndar sjóslysa fram á það við Póst- og fjarskiptastofnun (PFS) að hún rannsakaði virkni neyðarbauju úr m.b. Glaði SK-170/6348, máls nr. 105/08 hjá Rannsóknarnefnd sjóslysa.

Rannsóknarinnar áttu að beinast að því hversvegna ekki heyrðist til neyðarbaujunnar úr gervitunglum þegar m.b. Glaður fórst þann 10.ágúst 2008 fyrr en 5 klst. eftir að neyðarbaujan var ræst.

Í framhaldi af ákvörðun PFS um að taka mælingarnar að sér, mál 2008080028, var neyðarbaujan GME MT300 með raðnúmer:30436800 afhent stofnuninni þann 21.ágúst 2008.

2.2 Markmið skýrslunnar.

Skýrt kom fram í upphafi að Rannsóknarnefnd sjóslysa væri eingöngu að fara fram á athugun á tæknilegri virkni neyðarbaujunnar.

Þessi skýrsla mun því ekki fjalla um eftirfarandi:

Að baujunni hafi verið veitt skoðun til eins árs þrátt fyrir rafhlöður rynnu út eftir 4 mánuði.

Hvernig almennt er staðið að árlegum skoðunum á neyðarbaujum.

Hvaða gervitungl hefðu átt að ná til neyðarbaujunnar þegar m.b. Glaður fórst.

Hvernig staðið var að notkun á baujunni í gúmbátum.

Þó ofangreindir þættir séu ekki til umfjöllunar í þessari skýrslu þá er það vilji stofnunarinnar að fá að fylgjast með og mögulega að fjalla um þau mál á öðrum vettvangi.

Virkni neyðarbaujunnar var eingöngu athuguð á tíðninni 121,5 MHz.

2.3 Tækniröfur um neyðarbaujur.

2.3.1 Tækniröfur í gildi á þeim tíma sem neyðarbaujan var samþykkt.

Reglur um radióbúnað og fjarskipti á skipum, birt í stj.íð. B, nr. 813/1981 voru í gildi á þeim tíma sem baujan fékk gerðarsamþykki Póst- og fjarskiptastofnunar.

Fram kemur í 8gr., í 2. kafla um Radióbaujur fyrir gúmmíbjörgunarbáta á 121,5 og 243 MHz:

Gr. 8.9: Útgangsafl á hvorri tíðni fyrir sig skal vera minnst 100 milliwött mælt á þeim hluta lyklunartímabils, þegar sent er út með fullum styrk.

Seinni breytingar á ofangreindum reglum heimiluðu að baujan sendi eingöngu á 121,5 MHz.

2.3.2 Tækniröfur í gildi eftir 8. apríl 2001.

Eftir 8. Apríl 2001 tóku sam-evrópskar reglur gildi.

Samkvæmt European Telecommunication Standard ETS 300 152, gr. 4.6.3. þá skulu neyðarbaujur geisla út minnst 75 mWV pep á hvorri tíðni í a.m.k. 24 klst.

Samkv. sömu reglum skulu neyðarsendar ætlaðir til nærmiðunar („man overboard“) útgeisla að hámarki 25mWV í a.m.k. 6 klst.

2.4 Tækniupplýsingar framleiðandans um baujuna.

Samkvæmt framlagðri yfirlýsingu frá framleiðanda árið 2000 eiga sömu tækniupplýsingar að gilda fyrir neyðarbaujuna MT300 og giltu fyrir fyrirrennara hennar MT250C.

Samkvæmt því giltu t.d. eftirfarandi tækniupplýsingar:

Sviðsstyrkur í 10 m. Fjarlægð:

105 dBuV/m í 10 m fjarlægð eða ígildi 100 milliwatta sent í alstefnuloftnet.

Lágmarksendingartími 48 klst.

Eftirfarandi eru tækniupplýsingar framleiðanda í bæklingi með MT300 neyðarbaujunni: (sjá næstu síðu)

SPECIFICATIONS

Frequency: 121.5 MHz and 243 MHz
simultaneously crystal
controlled.

Power Output: Complies with relevant
AS/NZS 4330:1995
Standard

**Transmitter
Duty Cycle:** 100%

Emission: A9

Batteries: 2 Poly-
carbonmonofluoride
Lithium Cells

**Stowage
Temperature:** -25°C to +70°C

**Operating
Temperature:** -10°C to +55°C

Battery Life: 10 years shelf life.

**Transmitter
Range:** Up to 200 km @ 10,000
Metres, 4000 km by
satellite relay.

Transmitter Life: 48 Hours minimum (prior
to battery replacement
date).

Tether: 8 metres floating line.

Dimensions: 200mm (L) x 70mm (W)
x 55cm (D)

Weight: 430 grams approx.
(without bracket).

Compliance: Australian and New
Zealand Standard
AS/NZS 4330:1995

2.5 Íslenskt samþykki baujunnar.

Þann 28. janúar árið 2000 fékk neyðarbaujan MT300 frá GME gerðarsamþykki frá Póst- og fjarskiptastofnun.

Samþykkið var veitt á grundvelli yfirlýsingar framleiðandans um að MT300 uppfyllti sömu tækniröfur og fyrirrennari hennar MT250C sem áður hafði fengið gerðarsamþykki byggt á mælingum stofnunarinnar.

Í gerðarsamþykki Póst- og fjarskiptastofnunar fyrir MT300 kom skýrt fram að samþykkið myndi eingöngu hafa gildi fram til 8. Apríl 2001 en þá tækju sam-evrópsk lög gildi á íslenska markaðnum. Eftir 8. Apríl 2001 yrði því neyðarbaujan MT300 að hafa evrópskt samþykki ef markaðssetja ætti baujuna eftir þann tíma.

Þar sem eiginlegt markaðseftirlit hefur ekki farið fram til þessa hjá Póst- og fjarskiptastofnun þá var aldrei gengið eftir staðfestingu á að baujan uppfyllti ný skilyrði eftir 8. apríl 2001.

Á það skal þó bent að framkvæmd almenns eftirlits á innflutningi er í höndum tollýfirvalda og virðist því miður sem neyðarbaujur þessarar tegundar hafi komist inn í landið allan þennan tíma án þess að bera CE merki því til staðfestingar að þær hefðu evrópskt samþykki.

3 Mælingar á baujunni.

3.1 Formáli að mælingum á neyðarbaujunni.

Fyrsta skoðun á baujunni sýndi eftirfarandi:

Búið var að opna neyðarbaujuna og klippa á leiðslur milli sendieiningar og rafhlaða.

Endingartími rafhlaða hafði runnið út í apríl 2008.

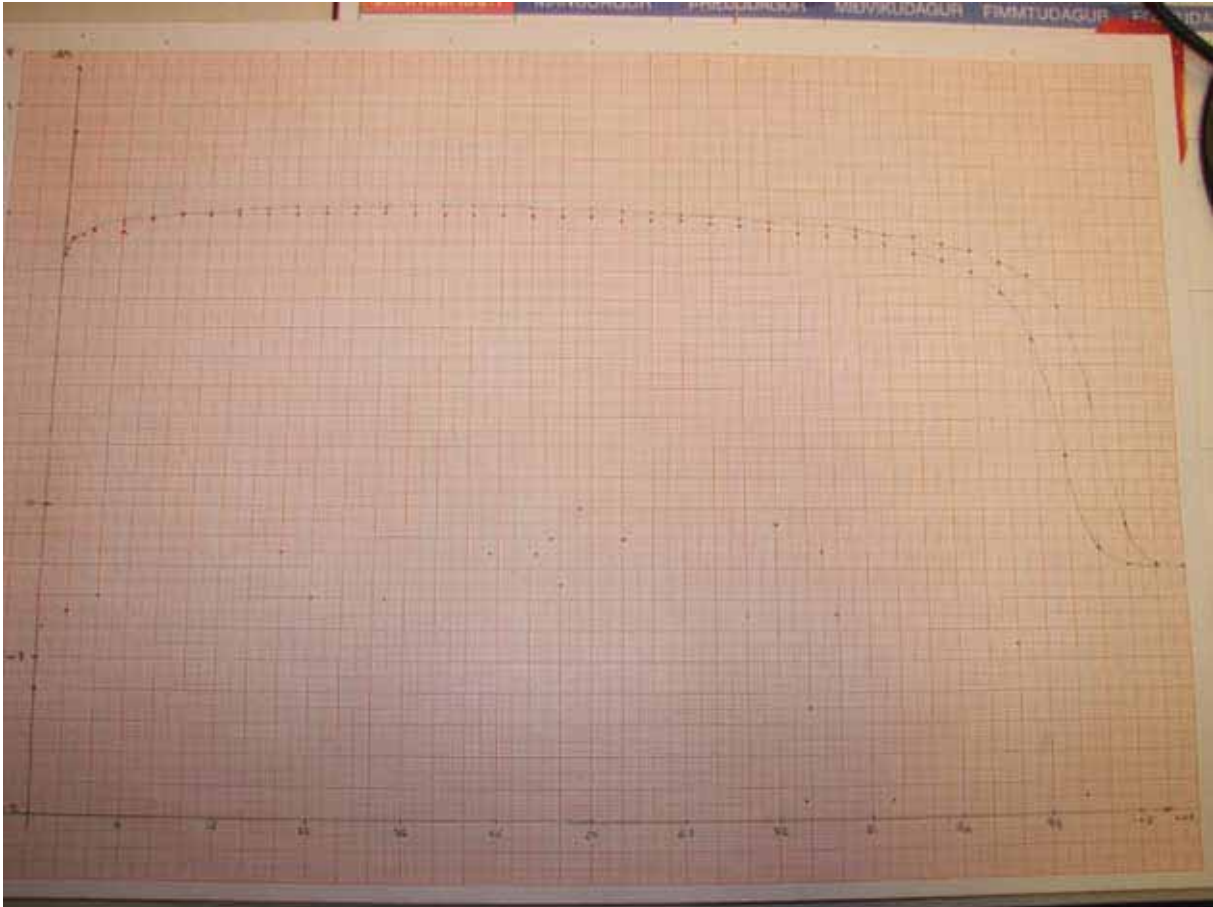
Neyðarsendirinn hafði fengið skoðun í heilt ár í des. 2007 þrátt fyrir endingartíma rafhlaða.

Þar sem neyðarbaujan hafði á sínum tíma ekki verið mæld hjá stofnuninni heldur eingöngu fengið gerðarsamþykki byggt á framlögðum gögnum þá voru engar rásarteikningar eða önnur tæknileg gögn til staðar hjá stofnuninni.

Vegna vöntunar á slíkum gögnum var því haft samband við umboðsaðila neyðarbaujunnar, Ísfell ehf og þeir beðnir um að vera milligöngumenn varðandi öflun á gögnum. Stefnt var að því að fá það ýtarleg gögn að hægt yrði að tengja sendieiningu neyðarbaujunnar beint við mælitæki svo ekki þyrfti að fara út í tímafrekar sviðstyrksmælingar. Um miðjan september kom töluvert af gögnum en því miður dugðu þau ekki til að hægt væri að sleppa sviðstyrksmælingunum.

Þess má geta að í reynd eru sviðstyrksmælingar mun betri aðferð til að mæla raunverulegt útgeislað afl frá neyðarbaujunni eins og síðar átti eftir að koma í ljós.

3.2 Mæling á endingar- og notkunartíma rafhlaðna.



Samanburður á endingartíma þeirra rafhlaða sem voru í baujunni við endingartíma jafngamalla en ónotaðra rafhlaðna af sömu gerð.

Fyrstu mælingar beindust að rafhlöðum baujunnar. Ákveðið var að gera samanburð á endingartíma þeirra rafhlaða sem voru baujunni við endingartíma jafngamalla en ónotaðra rafhlaðna af sömu gerð. Í þessum tilgangi voru ónotuð rafhlaða fengin hjá fyrirtækinu Raför h.f. en hún hafði áður verið tekin úr annarri neyðarbauju sömu gerðar við rafhlöðuskipti.

Þessar mælingar myndu í fyrsta lagi gefa góða hugmynd um hve lengi baujan hafi verið í gangi þegar Glaður fórstogi öðru lagi myndu þæreinnigsýna hver endingartími ónotaðra rafhlaða væri eftir 5 ára veru í neyðarbauju.

Mælingin var framkvæmd í skermunarklefa. Rafhlaðan var látin vera í ísskáp við 5 gr. hita og tengd við spennumæli. Neyðarbaujan var síðan tengd við rafhlöðuna og sett í gang utan við ísskápinn. Þannig var hún látin ganga þar til rafhlöðurnar klárudust.

Miðað við að baujan hætti að senda við 2,5 V eins og staðfest var með öðrum mælingum þá voru niðurstöður eftirfarandi:
(sjá línurit hér að ofan)

Endingartími rafhlöðunnar úr m.b. Glaði mældist: 103 klst.

Endingartími ónotuðu rafhlöðunnar mældist: 107,5 klst.

Sjá má af niðurstöðunum hér að ofan að áætla má að neyðarbaujan úr m.b. Glaði hafi verið í um 4,5 klst. Í notkun þegar hann fórst.

Eitt atriði vekur sérstaka athygli hér, en það er mældur endingartími baujunnar. Endingartíminn er að mælast meira en tvöfalt lengri en tækniupplýsingar framleiðanda segja til um.

Þessi niðurstaða gaf ástæðu til að ætla, miðað við fyrri reynslu, að útsent afl baujunnar hlyti að vera undir uppgefnum mörkum framleiðanda þar sem rýmd rafhlaða er = afl x endingartími+k

3.3 Mæling á útsendu afli með samanburðarmælingu á útgeisluðu afli baujunnar samanborið við útgeislun frá þekktu loftneti.

Eins og fram kemur hér að ofan kom ekki fram í upplýsingum frá framleiðanda hvernig hægt væri að tengja mælitæki beint við neyðarbaujuna, en slík mæling er mun einfaldari í framkvæmd.

Því var sú ákvörðun tekin að mæla aflið óbeint með samanburði á útgeislun frá baujunni borið saman við útgeislun frá alstefnuloftneti (isotropic radiator). Þannig er hægt að meta útsent afl baujunnar sem það afl sem senda þarf út í slíkt loftnet svo útgeislunin verði jafnmikil og frá baujunni. Þessi aðferð er í raun mun betri en sú að tengja mælitækið beint því seinni aðferðin tekur mið af getu innbyggða loftnetsins á baujunni til að geisla frá sér. Með útreikningum má síðan einnig nota þær niðurstöður til að reikna út beinan sviðstyrk baujunnar í V/m (voltum á metra) en afl senda er oft eingöngu gefið upp í slíkum einingum.

Hér að neðan má sjá mynd af mæliaðstöðunni upp við Rauðavatn. Fyrst var útgeislunin mæld frá baujunni þar sem hún var fest upp á trefjaefnisstöng. Síðan var þekkt merki sent inn í þekkt mæli loftnet sem sett hafði verið upp á sömu stöng og á sama stað og baujan var á áður.



Niðurstöður mælinga á neyðarbaujunni úr m.b. Glaði voru eftirfarandi:

Útreiknað afl neyðarbaujunnar mældist 3,8 mW +/- skekkjumörk

3.4 Samanburður á útgeisluðu afli baujunnar við aðrar MT300 baujur.

Til að fá upplýsingar um hvort neyðarbaujan úr Glaði væri mögulega biluð þá voru 2 eintök af MT300 neyðarbaujum sem fengnar voru frá Viking gúmmibátþjónustunni mældar á sama tíma.

<i>Tegund</i>	<i>raðnúmer</i>	<i>endingart. rafh.</i>	<i>Útreiknað afl</i>
GME MT300	30740235	júlí 2008	2,8 mW +/- skekkjumörk
GME MT300	30740230	júlí 2008	5,3 mW +/- skekkjumörk

Þessar niðurstöður gefa til kynna að útreiknað afl neyðarbaujunnar úr Glaði er í góðu meðaltali við útreiknað afl annarra MT300 neyðarbauja sömu tegundar.

3.5 Samanburðarmæling á útgeisluðu afli baujunnar við baujur annarrar tegundar.

Þar sem sterkur grunur lá fyrir um að afl neyðarbaujan í Glaði Sk myndi mælast undir mörkum þá var ákveðið að á sama tíma og neyðarbaujan úr Glaði yrði mæld þá yrðu einnig framkvæmdar mælingar á annarri tegund neyðarsenda sem stofnunin hafði undir höndum til styrkingar á mæliniðurstöðum.

Tegundin sem varð fyrir valinu er svokallaður „man overboard“ sendir af gerðinni PLB7 frá Sea-Marshall en þeir sendar eru eingöngu framleiddir með nærmiðun í huga og er ætlast til að sjómenn beri þá á sér til þess að hægt sé að miða þá út falli þeir fyrir borð, einn eða fleiri.

Sendum sem þessum er ekki ætlað að ná til gervitungla og því eru gerðar kröfur til þess að þeir séu að hámarki 25 mW.

Meðfylgjandi er texti á ensku sem finna mátti á netinu:

The waterproof and buoyant PLB7, which is smaller than a cigarette packet, is activated manually or automatically. It then transmits on the 121.5MHz distress frequency, with a maximum power of 25MW (set so as not to alarm the COSPAS/SARSAT emergency satellite system). The battery provides power for at least 6h, and normally for 12-24h.

Hér (næsta síða) má sjá mynd af báðum tegundunum til samanburðar.



Niðurstöður þeirra mælinga urðu eftirfarandi:

Tegund	Raðnúmer	Útreiknað afl
PLB7	1663	20,1 mW +/- skekkjumörk
PLB7	3311	18,7 mW +/- skekkjumörk

Þessar mælingar sýna eðlilegar niðurstöður miðað við uppgæfnar tölur framleiðanda.

3.6 Samanburðarmæling á útgeislunni afli neyðarbaujunnar MT300 annarsvegar fljóttandi á vatnsfleti og hins vegar 25 cm yfir vatnsfleti.



Við athugun á GME MT300 baujunum vakti það eftirtekt að íslensku notkunarleiðbeiningunum á baujunum bar ekki saman við notkunarleiðbeiningar framleiðandans sem einnig var á baujunum. Sérstaklega var eftirtektarvert að á meðan framleiðandinn taldi það heillavænlegast að baujan væri látin fljóta á sjónum þá bentu íslensku leiðbeiningarnar á að best væri að setja baujuna í sérstakan vasa á gúmbátinum.

Á öðrum stað kemur eftirfarandi fram í upplýsingum frá framleiðanda:

Note: The MT300 EPIRB is specifically designed to float upright in water with the antenna in a substantially vertical position, as required by AS/NZS 4330 par. 2.1.1(g).

Þar sem ákveðið var að framkvæma útgeislunarmælingar á baujunum þá þótti á sama tíma upplagt að framkvæma samanburðarmælingu á útgeislunarstyrk á GME MT300 raðnr. 30740230, annars vegar fljótandi og hins vegar um 25 cm yfir vatnsyfirborði.

Eftirfarandi myndir sýna uppsetninguna á mælingarstað upp við Rauðavatn.



Niðurstaða mælinga sýndi að útgeislað afl baujunnar á floti var 3,3 dB hærra eða rúmlega tvöfalt hærra en það afl sem kom frá baujunni þegar hún var staðsett á steininum.

Þannig má leiða að því líkum miðað við fyrri mælingar að aflið hafi aukist úr 5,8 mW þar sem hún var á steininum, í 12,4 mW þegar hún flaut. Íslensku leiðbeiningarnar verða því að teljast að varasamar.

3.7 Aðrar mælingar á baujunni.

Þrátt fyrir að meginþungi mælinga hafi legið í aflmælingu og endingartíma þá var einnig litið til nokkurra annarra atriða.

Tíðnimæling:

Tíðniskekkja á 121,5 MHz mældist +500 Hz sem er vel undir mörkunum +/- 3,5 kHz.

Tengsl milli inngangsspennu og afls:

Þar sem neyðarsendirinn er með innbyggðri spennustýringu mældist útgangsaflíð nokkuð jafnt við inngangsspennu frá 0 voltum, allt niður í 2,5 volt. Við ca 4,9 voltin virtist þó aflið flökta nokkuð til, en það var ekki skoðað nánar.

Það að neyðarsendirinn sé með innbyggðri spennustýringu útilokar að nýjar rafhlöður hefðu haft eitthvað að segja varðandi niðurstöður mælinga.

Þrátt fyrir að upplýsingar vantaði frá framleiðanda um hvernig tengja mætti neyðarsendinn beint við mælitæki til mælinga á afli þá var samt tengt inn á líklegan stað á einum neyðarsendinum. Þær mælingar sýndu útgangsaflíð vera um 4 mW sem ber vel saman við útgeislunarmælingarnar hér að ofan.

3.8 Nákvæmni aflmælinganna

Nákvæmni beinna útgeislunarmælinga.

Nákvæmni beinna útgeislunarmælinga þar sem niðurstaðan er mæld beint í dBm byggist að mestu á tíðnirófsgreininum R3271 frá Advantest og mæli loftnetinu HL 023 A1.

Tíðnirófsgreinir stofnunarinnar var síðast endurstilltur af framleiðanda í febrúar 2007. Uppgefin skekkjumörk eru 1,5 dB en sérstakur innbyggður merkjagjafi í tíðnirófsgreininum með uppgefnum $\pm 0,3$ dB skekkjumörkum sýnir skekkju í tíðnirófsgreininum upp á -0,15 dB.

Mæli loftnet stofnunarinnar er aftur á móti 10 til 15 ára gamalt og hefur aldrei farið í frínstillingu til framleiðanda. Ekkert bendir þó til að búast megi við mikilli skekkju í netinu og benda ofangreindar mælingar á PLB7 til að það sé mjög gott.

Fullyrða má að öll skekkja í loftnetinu sé eingöngu í þá átt að meira afl reiknist koma frá neyðarbaujunum en annars væri. Þar sem framleiðandi loftnetsins gefur ekki upp skekkjumörk þá voru engin skekkjumörk sett inn í útreikningana hér að ofan.

Við raunafmælingarnar var því gert ráð fyrir skekkjumörkunum -0,45/+0,15 dB.

Nákvæmni samanburðarmælinga.

Nákvæmni samanburðaraflmælinga þar sem eingöngu er verið að mæla mismun milli merkja byggist að mestu á skammtíma breytingum, bæði á profustað og í virkni aflmælitækisins sem í þessu tilfelli er tíðnirófsgreinirinn. Þar sem samanburðarmælingarnar voru allar framkvæmdar án þess að mælibúnaður væri hreyfður og án þess að hreyft væri við stillingum á mælitækinu þá má fullyrða að skekkjumörk séu mjög lítil. Í mælingunum hér að ofan er því skekkjumark ekki getið.

Í lokin skal þess getið að engar mælingar voru framkvæmdar fyrr en 30 mín. eftir að kveikt hafði verið á mælitækjunum.

Þórir Garðarsson.

Nr. 108 / 08 Eggja Grímur ÍS 72

5. Sekkur á Faxaflóa



Eggja Grímur ©Hannes Petersen

Skipaskr.nr. 6907
Smíðaður:
Noregi 1970, plast
Stærð: 5,80 brl. 5,58 bt.
Mesta lengd: 7,76 m
Skráð lengd: 7,66 m
Breidd: 3,07 m
Dýpt: 1,3 m
Vél: 2 x BMW 212 kW, 1986
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

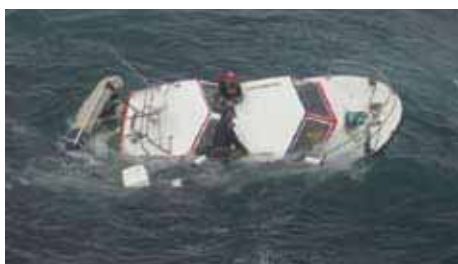
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. ágúst 2008 var Eggja Grímur ÍS 72 á siglingu á Faxaflóa á leiðinni til Reykjavíkur. Veður: SV 5-7 m/s

Bátsverjar ætluðu að sigla til Ísafjarðar en þegar þeir voru komnir á miðjan Breiðafjörð féll smurólíuprýstingur á stjórnborðsvél og var hún þá stöðvuð. Látið var reka um tíma á meðan bátsverjar áttuðu sig á breyttum aðstæðum en siglt svo á bakborðsvélinni áleiðis aftur til Reykjavíkur. Þegar komið var upp í Forarhornið í Faxaflóa urðu skipverjar varir við að rafmagnshleðsla féll niður. Þá var vélin stöðvuð og athugað í vélarúmið og urðu þeir þá varir við mikinn sjó þar. Þeir sáu að á öldunni gusaðist sjór inn um lensigöt (austurop) á skutnum og tróðu þá fatnaði í þau til þéttinga. Báðar rafmagnslensidælur bátsins voru óvirkar



Eggja Grímur að sökkvað ©Hannes Petersen

en handdælan stíflaðist strax og varð því óvirk. Hringdi annar bátsverjinn í Neyðarlínuna og bað um aðstoð þar sem mikill leki var kominn að bátinum og fóru þeir þá að ausa með fötum.

Þyrla Landhelgisgæslunnar TF-Eir var send til bátsins og björgunarbátar ræstir út og þá kom Happasæll KE 94, sem var nærstaddur, á vettvang. Þegar þyrlan kom að Eggja-Grími fór sigmaður fyrst niður til að kanna aðstæður en síðan var dælu slakað niður. Ekki vildi betur til en að hún lenti í sjó og komst aldrei í gang. Sjór var þá farinn að ganga yfir skutgaflinn og sökk báturinn að aftan fljótlega eftir þessa þyngdaraukningu á skutinn. Öðrum skipverjanna var bjargað af stefni yfir í Happasæl KE en hinn króaðist af undir stýrishúsinu þar sem annar fótur hans var flæktur í rafmagnssnúrum. Þegar hann losnaði komst hann ekki fram á stefnið þrátt fyrir að sigmaðurinn reyndi að aðstoða hann. Báðir mennirnir lentu þá í sjónum og var bjargað upp í Happasæl KE en þá var bátsverjinn orðinn verulega þrekaður. Þaðan voru þeir hífðir upp í þyrluna og futtir til Reykjavíkur og var öðrum komið til aðhlynningar á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bátnum hafði ekki verið siglt síðan 1996 en hann hafði staðið á þurru síðan þá. Áður en lagt var í ferðina hafði báturinn verið á floti í tvo sólarhringa.
- að skipverjar sinntu ekki tilkynningaskyldu íslenskra skipa og báturinn ekki búinn STK búnaði;
- að annar skipverjinn (formaðurinn) taldi líklegt að stimpilstöng hefði brotnað í annarri vélinni og því var ákveðið að snúa við. Hinn skipverjinn (eigandinn) átti varahluti í Reykjavík og ákvað því að sigla þangað;
- að báturinn var opinn bátur með tvö austurop á gaflinum um það bil 5 x 10 sentimetra við með um 30 sentimetra fríborði þegar báturinn var á floti með venjulega hleðslu að áliti eiganda. Þau voru í framhaldi af affallsrennum sem eru undir plittum;
- að engin austuraðvörðun var í bátnum að sögn bátsverja en skoðunarmaður taldi svo hafa

verið þar sem reglur kveða á um það og staðfestir vélarskoðunarskýrsla það;

- að skilrúm á milli vélarúms og lestar var vatns-helt. Loki á lögn í botni á milli rýmanna hafði verið opinn en skipverji hafði lokað honum. Til að komast að lensidælu opnaði annar skip-verjanna hlera á skilrúminu. Þegar vatnsyfir-borðið hækkaði í rýminu fór að flæða á milli rýmanna um lúguna;
- að ein rafmagnslensidæla var í vélarúmi og önnur í lestinni. Þær voru tengdar í gegnum flotrofa af neyslurafkerfi bakborðsvélarinnar. Annar skipverjanna taldi að önnur hvor dælan hafi dælt öðru hvoru gusum út sem hann taldi hafa farið minnkandi eftir því sem rafmagn þraut af rafgeyminum (alveg nýir geymar á 24V kerfi) en engin hleðsla var eftir þegar bakborðsvélin var stöðvuð og því ekki hægt að ræsa hana að nýju. Hinn bátsverjinn taldi að þrátt fyrir að dælurnar hafi virkað vel fyrir brottför hafi bilun komið upp í þeim eða flot-rofunum því rafmagnsspenna var á önnur tæki á neyslurafkerfinu og þau virkað eðlilega;
- að handdæla var á skutgaflinum og sagði eigandi að hún hefði alltaf verið í lagi og hann hafi ævinlega notað hana til að dæla regnvatni úr bátnum. Hinn skipverjinn taldi að aðskotahlutir hefðu stíflað dæluna eftir að sjórinn fór að skola innan síðurnar;
- að Vaktstöð siglinga bað skipverjana að fara í björgunarbúninga en þeir töldu erfitt að vera við austur í björgunarbúningum og að báturinn væri ekki að sökkva;
- að þyngdaraukning á bátinn eftir að sigmaður og dæla komu um borð var um 130 til 140 kg. (maður 100 kg. og dæla 30 – 40 kg);
- að formaðurinn hafði hvorki endurnýjað vél-stjórnar- né skipstjórnarskírteini sín til margra ára en hann hafði að baki 32 ár á sjó. Hinn skipverjinn hafði lokið 30 brl réttindanámi en ekki fengið réttindaskírteini.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að austur komst í bátinn var að sjór gusaðist öðru hvoru inn um lensport á gafl en sjálfvirkar dælur urðu fljótlega rafmagnslausar þar sem hleðsla hafði fallið niður.

Nr. 110 / 08 Hafdís NK 50

6. Sekkur við bryggju í Neskaupsstað



Hafdís ©Guðmundur St Valdimarsson

Skipaskr.nr: 1791
Smíðaður: Hafnarfirði 1987, stál
Stærð: 10,7 brl. 16,9 bt.
Mesta lengd: 11,99 m
Skráð lengd: 11,97 m
Breidd: 3,81 m
Dýpt: 1,9 m
Vél: DAF 176 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 0

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. ágúst 2008 var Hafdís NK 50 við bryggju í Neskaupsstað. Veður: Breytileg átt 2-5 m/s

Báturinn var mannlaus og lá við flotbryggju í smábátahöfninni en snemma að morgni þann 17. ágúst sá hafnarstjóri að báturinn var sokkinn. Báturinn hafði dregið niður með sér hluta flot-bryggjunnar og skemmdist hún verulega.

Þann 19. ágúst var Hafdís lyft með belgjum frá botni, dregin úr smábátahöfninni að Brennslubryggju þar sem henni var lyft upp í yfir-borðið og dælt úr henni. Við skoðun fannst gat í skut og var rekinn í það tappi en síðar var Hafdís tekin í slipp til viðgerðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn eiganda hafði klukka í stýrishúsi gengið rétt en hún hafi stöðvast kl. 10:45 og taldi hann bátinn því hafa sokkið kl. 22:45 þann 16. ágúst;
- að við skoðun í skut bátsins kom í ljós að stálhné, samskonar og olútankur hafði verið tengdur með, lá á súðinni stjórnborðsmegin

við kjölinn í stýrisvélarryminu. Hnéð hafði komið af stað galvanstraumum með tilheyrandi óðatæringu og við það komið gat á súðina sem var um þrír sentimetrar í þvermál. Einnig fannst sambærilegur fittings bakborðsmegin við kjölinn og mældist efnisþykkt súðar undir því 2 mm;

- að austurdæla er reimdrifin af vélinni í gegnum segulkúplingu en einnig var rafmagnsdæla fremst undir vélinni. Var hún tengd á 24 V í gegnum flotrofa en skipstjóri taldi að hún hefði verið stillt á sjálfvirkni og verið í lagi;
- að báturinn var tengdur landrafmagni;
- að skipstjóri sagði að við botnhreinsun fyrir tveimur árum hafi fundist gat inn í austurbrunn í lest. Þegar skoðað var í brunninn sást að lensirör náði alveg niður að súðinni;
- að skipstjóri sagði að gerð hafi verið leit í allri súðinni ef vera kynni að þar leyndust fleiri aðskotahlutir en engir fundist. Eftir viðgerð hafi síðurnar verið þykktamældar og staðist vel mál.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans var aðskotahlutur sem olli óðatæringu á súð.

Nefndin beinir því til skipverja að skoða reglulega niður í botn báta sinna og hreinsa alltaf upp aðskotahluti sem þar kunna að leynast.

Nr. 114 / 08 Bjartmar RE 173

7. Landfesti slitnar, sekkur

*Skipaskr.nr. 6679
Smiðaður: Hafnarfirði 1966,
Fura og eik
Stærð: 2,25 brl. 2,44 bt.
Mesta lengd: 6,9 m
Skráð lengd: 6,38 m
Breidd: 1,93 m
Dýpt: 1,02 m
Vél: Bukh 14,71kW, 1979
Fjöldi skipverja: 0*

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. ágúst 2008 lá Bjartmar RE 173 við landfestar í smábátahöfninni á Seltjarnarnesi. Veður: SV 8 – 9 m/sek.

Þegar komið var að bátnum að morgni 27. hafði hann slitnað frá flotbryggjunni að aftan og lá sokkinn í fjöruborðinu. Báturinn var híður á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eigandinn sagðist hafa farið til að gæta að bátnum um kl. 22:30 kvöldið áður og virtist þá ekkert að honum í legunni;
- að afturfestin hafði slitnað úr festarkeng bryggjunnar og við það sló bátnum að bryggjuhorninu svo bógurinn lenti undir landgöngubrú flotbryggjunnar. Á aðfallinu virðist landgöngubrúin hafa lagst ofan á rekkverk á bógi bátsins en það var klesst niður og hafði brotið sig inn úr birgðingnum ofan sjólínu;
- að afturfestin var úr Dynematógi og í enda hennar var splæstur „fjaðralás“ (karabína). Hann virðist hafa gefið sig þar sem hann fannst ekki en landfestin og festarhringurinn var óskemmt;
- að ekkert fjaðrandi efni (sabbi) var á milli afturfestarinnar og festihringsins. Dynema hefur 3,7% hámarks tognun (Elongation) en til samanburðar hefur vír ekki minna en 3,5% tognun, en landfestartóg um 16 til 20% teygju.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er ófullnægjandi frágangur á landfestum.

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI

Nr. 010 / 08 *Ice Bird*

1. Strandar við Hólmavík



Ice Bird ©Jon

IMO nr.
Smiðaður: 1991
Skráður: Cayman Islands
Stærð: 1552 GT.
Mesta lengd: 93 m
Breidd: 16 m
Fjöldi skipverja: 12

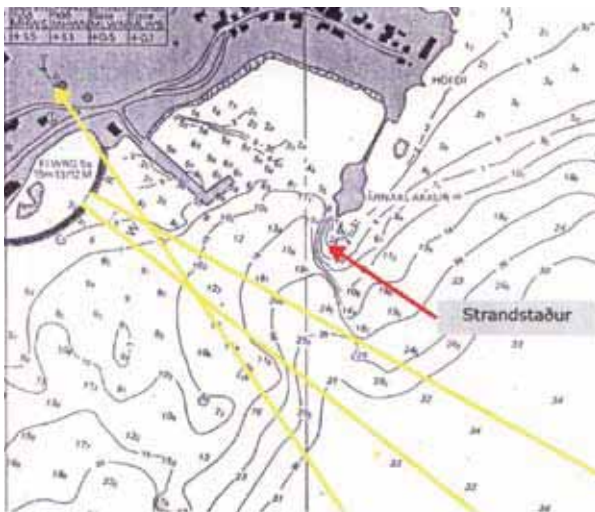
Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvassyni, Hilmarí Snorrassyni 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 24. janúar 2008 var frystiskipið *Ice Bird* að koma til Hólmavíkur. Veður: SV 4-5 m/s, gott skyggni. Kl. 16:00. Djúprista var óþekkt.



Mynd I Rauða örín sýnir leið *Ice Bird* og strandstað. Gula línurnar sýna hvíta geirann á vitanum. Gula örín sýnir gömlu vörðurnar sem ekki voru til staðar.

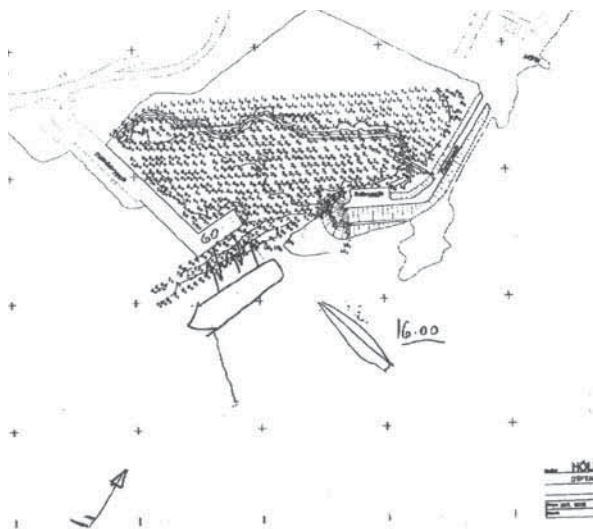
Þegar skipið var að nálgast höfnina strandaði það á grynningum SSV af Árnakletti (sjá kort). Skipverjum tókst að losa skipið með því að setja vél afturábak og nota bógskrófu til bakborða.

Eftir atvikið hafði skipstjórinn samband við aðila í landi og fékk leiðsögumann um borð til aðstoðar við að koma skipinu rétta leið að bryggju. Við athugun fundu skipverjar að leki var kominn að botntanki nr. 3. Gerðar voru ráðstafanir um að fá kafað við skipið í næstu höfn skipsins sem var Sauðárkrúkur.

Við skoðun kom í ljós gat og 11-12 metra löng dæld, um það bil eins metra breið, stjórnborðsmegin á bandabili 63-87. Skipinu var siglt til Akureyrar til viðgerða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri hafði ekki óskað eftir leiðsögumanni um borð við komuna. Skipið hafði áður komið til hafnarinnar en þetta var fyrsta skiptið hjá þessum skipstjóra;



Mynd II Ljósrit af sjókortum sem voru um borð. Efri hlutin sýnir hvernig skipstjóri hafði teiknað skipið á strandstað kl. 16:00.

- að um borð var sjókort nr. 53 útgefið 2003

(mælikvarði 1:100000) (*sjá ljósrit á neðri hluta myndar nr. II*). Auk þess var um borð dýptarmælingarkort frá Siglingastofnun Íslands með mælingum innan hafnarinnar og við bryggjuna (*sjá efri hluta myndar nr. II*). Dýptarmælingarnar í kortinu náðu ekki út að grynningunum sem skipið strandaði á.

- að til er hafnarkort fyrir Hólmavík í mælikvarðanum 1:5000 sem gefið var út af Sjósmælingum Íslands árið 1988, en það var ekki um borð (*sjá mynd nr. I*). Samkvæmt því eru innsiglingarmerki í landi til hafnarinnar en aftara merkið hafði fokið fyrir u.þ.b. áratug. Á þessum tíma var Siglingastofnun látin vita af því en fulltrúi hennar kvað þau aflögð og þ.a.l. yrði ekki gert við þau;
- að ljós var á innsiglingavita þegar skipið kom til hafnarinnar. Samkvæmt upplýsingum frá hafnarstarfsmönnum hafa sjómenn verið að kvarta um að þau séu dauf og falli inn í ljós þorpsins þangað til komið er nokkuð nálægt höfninni;
- að ekki er sérstök aðvörunarmerking (bauja) á umræddum grynningum;
- að á árinu 2006 lagði hafnarnefnd staðarins til að ljósbauja yrði sett út hjá þessum grynningunum. Þessari tillögu var hafnað af sveitastjórn;
- að verklagsregla hafnarinnar við komu skipa er sú að tveir menn taka á móti þeim og eru þeir þá eingöngu í símasambandi við þau. Þeir höfðu ekki VHF talstöðvar;
- að skipstjórinn hafði hringt í hafnarvörð og tilkynnt um komu skipsins. Hafnarvörðurinn hafði áhyggjur af siglingu skipsins og ætlaði að hafa samband við skipið en hafði ekki símanúmerið um borð við hendina. Símanúmer skipsins birtist sem leyninúmer um númerabirtingu hafnarvörðsins. Hafnarvörðurinn hafði símanúmer hjá umboðsaðila skipsins og reyndi að hringja í fulltrúa hans en án árangurs;
- að hægt er að fá hafnsögumann eða bátsfylgd frá höfninni sé þess óskað. Ekki eru sérstakir aðilar í þessum störfum og ráða aðstæður á staðnum um hverjir eru tiltækir til þessara starfa;

- að atvikið var ekki tilkynnt til neinna opinberra aðila samkvæmt reglugerð um Hafnaríkiseftirliti nr. 589/2003. Fyrst fréttist af atvikinu í gegnum fjölmiðla.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök strandsins megi rekja til eftirfarandi þátta:

- I. Að skipstjóri skuli ekki hafa um borð við-eigandi sjókort og tekið þá ákvörðun að taka höfn án þeirra og/eða óska eftir leiðsögn á staðnum.
- II. Að ekki skulu vera góð leiðsögumerki fyrir skip og ljósbauja við grynningarnar eins og hafnarnefnd lagði til.
- III. Að hafnarstarfsmenn gátu ekki haft samband við skipið með viðurkenndum búnaði s.s. VHF fjarskiptatæki.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin leggur til að hafnaryfirvöld sjái til þess að starfsmenn á þeirra vegum séu með VHF fjarskiptatæki til öruggra samskipta við skipstjórnendur.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Vegna breyttra aðstæðna varðandi siglingar í kringum landið og fjölda ókunnugra skipstjórnenda telur nefndin ástæðu til að gera eftirfarandi tillögur í öryggisátt:

1. Nefndin telur að Siglingastofnun Íslands skuli hlutast til um viðeigandi úttekt á höfnum landsins með sérstaka áherslu á siglingamerki og ljósbaujur, hafnarkort, fjarskiptabúnað, skyldur umboðsaðila erlendra skipa og þjálfun starfsmanna hafnanna.
2. Nefndin telur að Siglingastofnun Íslands skuli hlutast til um að hafnaryfirvöld hafi aðgang að vissum leiðsögumönnum til að tryggja öryggi skipa.

Nr. 050 / 08 Aðalheiður SH 319

2. Tekur niðri í Ólafsvík



Aðalheiður ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2347
Smíðaður: Hafnarfirði 1999, plast
Stærð: 7,4 brl. 5,9 bt.
Mesta lengd: 9,17 m
Skráð lengd: 8,29 m
Breidd: 2,78 m
Dýpt: 1,27 m
Vél: Volvo Penta 247 kW, 2002
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvassyni, Hilmar Snorrassyni 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 14. febrúar 2008 var Aðalheiður SH 319 á siglingu innan hafnar í Ólafsvík.

Skipverjinn var að sigla bátum að löndunar-krana á Norðurtanga til að taka bjóð um borð. Dýpkunarpramminn Reynir sk.nr. 2022 var í höfninni og þurfti Aðalheiður SH að sigla framhjá honum en tók þá niðri á malarhrúgu sem pramminn hafði gert. Eftir að báturinn var kominn yfir grynninguna var mikill titringur frá skúfu svo hann var tekinn á land. Í ljós komu skemmdir á stefni, rispur á skrokk og skúfan reyndist ónýt.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að Reynir hafði verið við framkvæmdir í höfninni í nokkra mánuði. Kvöldið fyrir atvikið kvaðst verkstjóri hans hafa varað hafnaryfirvöld við grjóthrúgu sem mokuð hafði verið upp öðru megin við Reyni og hafnarverðir ætluðu að koma þeim skilaboðum til sjófarenda;
- að skipstjóri Aðalheiðar SH hafði ekki samband við hafnaryfirvöld áður en siglingin hófst og hafði ekki fengið tilkynningu frá þeim varðandi grynninguna;
- að Reynir er 32 m að lengd og stóð á fótum (ekki laus í skilningi siglingareglna) hafði uppi ljós samkvæmt 27. reglu b. 1, samkvæmt ljós-

mynd sem lögreglan tók skömmu eftir atvikið. Dagmerki fullnægðu ekki 27. reglu b. 2. en samkvæmt ummælum verkstjórans voru uppi tvær kúlur og tígulaga merki á milli þeirra. Þessi merki voru bakborðsmegin (báturinn fór stjórnborðsmegin) og fest úr yfirbyggingu niður í rekkverk en ekki í siglingaljósamastur;

- að ekki voru tendruð ljós í mastri prammans (regla 27 d. 1 og 2.) og ekki voru uppi dagmerki (samkvæmt sömu reglu sem að framan er greint), né ljósunum hagrætt eins og fyrir er mælt. Samkvæmt reglunum átti dýpkunarpramminn að vera með merki sem sýndi hvoru megin hindrun væri;
- að samkvæmt upplýsingum Siglingastofnunar geta prammar verið mjög mismunandi eftir því hvaða verkefni þeim er ætlað að leysa (mannaðir / ómannaðir, mikinn / lítinn vélbúnað o.s.frv.). Siglingastofnun hefur unnið að verklagsreglum um skoðun á dýpkunarprömmum og öðrum prömmum, sem starfa í höfnum og á afmökruðum svæðum. Verklagsreglur hafa ekki verið gefnar út en unnið hefur verið eftir þeim undanfarna mánuði samkvæmt upplýsingum stofnunarinnar;
- að samkvæmt upplýsingum Siglingastofnunar hefur umræddur prammur verið meðhöndlaður sem fljótandi far og skráður á skipaskrá. Prammar teljast vera „önnur skip“ í skilningi reglugerðar nr. 1017/2003, um skoðanir skipa og siglingareglur gilda um öll skip;
- að ekki hafði farið fram búnaðarskoðun á Reyni síðan árið 2005 en haffæri hans rann út 31.12.2004.

NEFNDARÁLIT:

Örsök strandsins var sú að skipstjóri vissi ekki um breyttar aðstæður innan hafnarinnar.

Nefndin bendir á og átelur að pramminn hafði ekki uppi merkingar í samræmi við alþjóðasiglingareglur til upplýsinga fyrir aðkomuskip hvoru megin öruggt væri að halda siglingu áfram.

Þá vill nefndin vekja athygli á því að ekki hafði farið fram búnaðarskoðun á Reyni síðan 2005.

Nr. 059 / 08 Herkúles

3. Strandar í Stykkishólmi



Herkúles ©Stykkishólmspósturinn

Skipaskr.nr. 2503
Smiðaður: Aarhus Danm. 1960, stál
Stærð: 45,68 brl. 48,29 bt.
Mesta lengd: 18,65 m
Skráð lengd: 17 m
Breidd: 5,2 m
Dýpt: 2,25 m
Vél: 2x Detroit Diesel 263,2 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni 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 14. apríl 2008 var dráttarbáturinn Herkúles að koma til hafnar í Stykkishólmi. Veður: V 3 m/s, léttskýjað og úfall nýbyrjað. Hraði 4 hnútar og djúprista 2,6 metrar.



Herkúles á strandstað ©Stykkishólmspósturinn

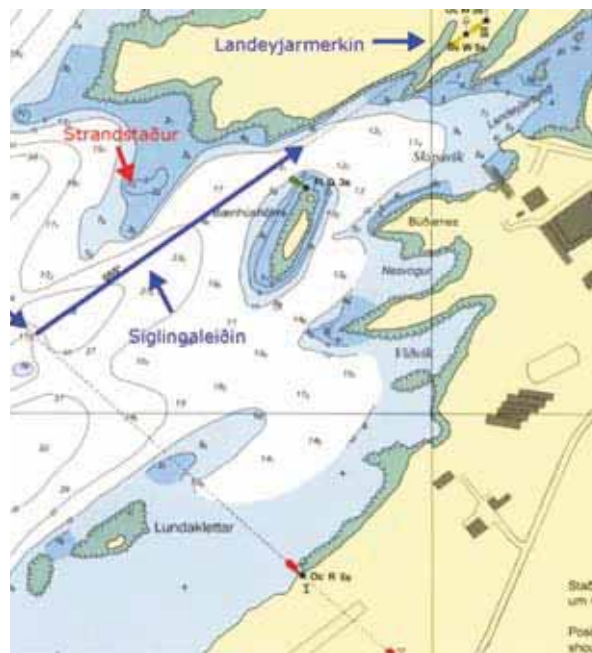
Á siglingaleiðinni að Skipavíkurbryggju var bátnum siglt utan innsiglingamerkja með þeim afleiðingum að hann strandaði á Landeyjarboða (sjá mynd). Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og kom Fjóla SH 808 til aðstoðar og dró Herkúles af strandstað. Skemmdir voru taldar óverulegar og ekki talin ástæða til að kafa við bátinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri var ókunnugur aðstæðum og hafði ekki haft samband við hafnarvörð um komu til hafnarinnar en tveir menn á brygg-

junni áttu að segja honum til við siglinguna síðasta spölinn að bryggjunni en virtust hafa gleymt sér við það;

- að skipstjórinn kvaðst hafa siglt þessa leið áður sem stýrimaður á öðrum bát og talið sig muna siglingaleiðina eftir það. Hann hafi þó ekki verið við stjórn þess skips þá;
- að siglingaleiðin til hafnarinnar er merkt tveimur siglingamerkjum (sjá kort sem sýnir siglingaleið og strandstað). Bátnum var siglt í fyrri merkjum en skipstjórinn kvaðst ekki hafa vitað um þau seinni þ.e. innsiglingamerkin í Landey. Siglingamerkin í Landey eru í hvarfi þegar beygt er of snemma úr fyrri merkjunum;
- að um borð var ekki siglingakort fyrir höfnina;
- að dýptarmælir var í gangi ásamt GPS siglingatölvu og ratjá. Í GPS tækinu var lítill kortaskjár með korti sem sýndi ekki Landeyjarsker.



Kort nr. 424 Stykkishólmur. Ný útgáfa 2000

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er óaðgæsla við stjórnun skipsins.

Nefndin átelur að ekki hafi verið um borð viðeigandi sjókort til öruggrar siglingar og ekki hafi verið haft samband við hafnaryfirvöld til að fá leiðsögn.

Nr. 075 / 08 Von GK 113

4. Ásigling við Sandgerði, leki



Von ©Útgerð

Skipaskr.nr. 2733
 Smíðaður: Hafnarfirði 2007, plast
 Stærð: 11,6 brl. 15 bt.
 Mesta lengd: 13,02 m
 Skráð lengd: 11,36 m
 Breidd: 3,74 m
 Dýpt: 1,44 m
 Vél: Yanmar 368 kW, 2007
 Fjöldi skipverja: 4

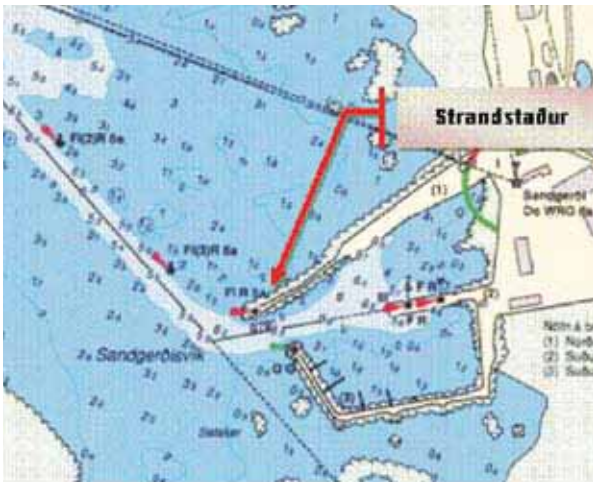
Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, 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 20. maí 2008 var Von GK 113 á siglingu til Sandgerðis. Veður: ASA 5 m/s.



Kortið sýnir strandstað. Skemmdir á bátinum ©Hilmar Bragi

Á landstíminu var einn skipverji við stjórn en hinir í koju. Þegar komið var inn undir Hamarssund sofnaði stjórnandinn og sigldi báturinn þar til að hann rakst á nyrðri sjóvarnargarð Sandgerðishafnar. Báturinn festist ekki í grjótinu og var honum siglt inn höfnina og að bryggju þar sem hann var hífður upp að framan, með löndunarkrananum, sökum mikils leka.

Björgunarsveitin Sigurvon kom fljótlega á staðinn og dældi austrinum úr framryminu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri fól skipverja sem hafði 30 tonna skipstjórannarréttindi að standa landstímið. Skipverjinn sagðist hafa sest í stólinn um fimm mínútum fyrir áreksturinn og sofnað. Hann sagðist hafa verið búinn að vaka í 18 til 20 tíma en undanfarna daga hafði hann fengið fjögurra til fimm tíma í hvíld á sólarhring. Sökum svefntruflana hafi hann ekki hvílst sem skyldi;
- að í stýrishúsi er Furuno M-1834 sambyggð ratsjá og dýptarmælir með margskonar aðvörunarbúnaði sem ekki hafði verið gerður virkur. Siglingaforrit, af Telchart gerð, var um borð og búið aðvörunum sem ekki höfðu heldur verið gerðar virkar. Sjálfstýring bátsins af Furuno NAVPILOT 511 gerð var einnig búið tímastíllanlegum vökustaur sem ekki hafði verið virkjaður;
- að skipstjóri sagðist hafa byrjað með bátinn hálfum mánuði áður og ekki gefið sér tíma til að kynna sér til hlítar möguleika tækjanna þar sem leiðbeiningar með þeim voru honum ekki nægjanlega aðgengilegar;
- að skemmdir á bátinum voru á stefni og stjórnborðsbyrðing þar sem hann brotnaði mikið.

Nefndarálit:

Orsök árekstursins var að stjórnandi sofnaði sökum langvarandi þreytu og tækjabúnaðurinn var ekki nýttur eins og kostur var á.

Nr. 092 / 08 Faxi RE 24

5. Strandar við Akurey



Faxi ©Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 1581
Smíðaður: Hafnarfirði 1981 stál
Stærð: 29,1 brl. 24 bt.
Mesta lengd: 16,52 m
Skráð lengd: 15,02 m
Breidd: 3,84 m
Dýpt: 2,14 m
Vél: Volvo Penta 236 kW 1994
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 30. júní 2008 var Faxi RE 24 á siglingu á Kollafirði í fuglaskoðun. Veður: NA 5-6 m/s og fjöruliggjandi. Djúprista um 2 metrar.



Faxi á strandstað ©JÆS

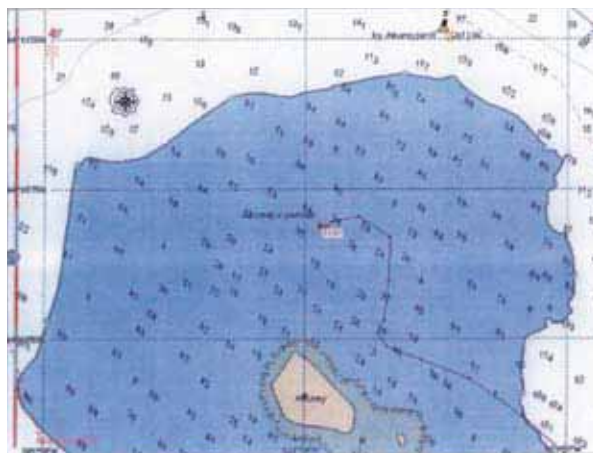
Siglt var á lítilli ferð upp undir Akurey að norðan-verðu en þá strandaði báturinn kl. 09:55 á stað, 64°10.689N og 021°57.950V. Ekki tókst að losa hann og var ákveðið að bíða aðfalls.

Þjörgunarbátar komu á staðinn með dælur ef með þyrfti en báturinn losnaði af sjálfsdáðum um kl. 11:40 eftir að fallið hafði nægjanlega að.

Kafari var fenginn til að skoða botn bátsins og reyndist hann óskemmdur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn kvaðst hafa siglt þarna mikið um og skrifað leiðirnar í siglingaplotter. Í þetta skipti hefði hann lent aðeins innar en hann var vanur að fara. Hann kvaðst ekki hafa verið með fulla athygli við siglinguna um stund og því lent innar en venjulega;
- að skipstjóri taldi sig hafa strandað á skeri sem ekki hefði verið merkt á rafrænu siglingakorti sem hann notaði;
- að siglingakort nr. 362 var um borð en samkvæmt því er merkt dýpi þar sem báturinn strandaði 1,3 metrar. Á kortinu frá Vaktstöð siglinga sem sýnir feril bátsins (sjá mynd) sést að hann strandaði á milli dýptarpunkta 3,7-3,8 metrar;
- að ratsjá var ekki í gangi en ekki var talin þörf á henni vegna góðs skyggis og kunnugleika á svæðinu.



Ferilskráning úr STK kerfi og strandstaður

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var að siglt var utan siglingaleiðar og árvekni stjórnanda ekki góð.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

Nefndin minnir skipstjórnendur á að merkt grunnsvæði í sjókortum eru oftast en ekki illa dýptarmæld eins og raun ber vitni. Nefndin áréttar að rafræn sjókort eru ekki viðurkenndur siglingabúnaður.

Nr. 101 / 08 Garpur SH 95

6. Strandar á Breiðafirði



Garpur ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2018
Smiðaður: Seyðisfirði 1989, stál
Stærð: 11,8 brl. 19,8 bt.
Mesta lengd: 13,8 m
Skráð lengd: 13,33 m
Breidd: 3,59 m
Dýpt: 1,93 m
Vél: Cummins 187 kW 1998
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. júlí 2008 var Garpur SH 95 að veiðum með kuðungagildrum á innanverðum Breiðafirði. Veður: A ó m/sek.

Þegar verið var að draga hrakti útfallsstraumur bátinn inn á skerjasvæði svo hann strandaði. Þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir tókst ekki að losa bátinn fyrir eigin vélarafli og hann lagðist á stjórnborðshliðina með útfallinu. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð en skipverjar sjósettu gúmmíbjörgunarbát og fóru um borð í hann. Björgunarbátur kom frá Skarðsstöð og flutti mennina til lands. Garpur SH var kominn með verulega slagsíðu þegar dráttarbáturinn Hergilsey kom og dró bátinn af strandstað en þá lá báturinn með 45° halla.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var á skerjasvæði (Bogaskerstangar) um 0,8 sml norður af Flikruskeri, 1,0 sml austur af Lat og 1,3 sml SV af Bogaskeri;
- að skipstjórinn sagðist hafa lagt lögnina á hálfköllu og vissi þá ekki um þetta sker. Við þá sjávarstöðu er skerjagarðurinn mikið á kafi og hverfur allur á flóði. Á þessu svæði verða fallaskipti nokkru fyrr en á Reykhólum en flóð var þar kl. 20:43;

- að Vaktstöð siglinga fékk boð um strandið kl. 21:26 en á þeim tíma var komið hart útfall;
- að Bogaskerstangarnir eru skerjaklasi með mörgum boðum og steinum lítt merktum í sjó-kort og nánast ekkert í rafræn sjó-kort;
- að skipstjóri sagðist ekki hafa verið inni á þessu veiðisvæðið áður því hann hafi verið nýbyrjaður á bátnum;
- að pappírskort var um borð og sýnir það þennan skerjaklasa að nokkru leyti;
- að siglingatölva, MacSea, var um borð og sagði skipstjóri að eldra kort væri í henni heldur en í tæki annars báts hjá útgerðarinnar og gögn sem hann fengi út því féllu ekki að kortinu í tækinu í Garp;
- að í siglingatölvunni er aðgangur að flóð-töflunni og sagðist skipstjóri hafa ávallt verið með töfluna stillta á sjálfvirka dagsetningu. Helgina áður hafði báturinn verið tekin upp í fjöru til viðhalds og þá breytti útgerðar-maðurinn þessari skipun í handvirka svo hægt væri að skoða sjávarstöðu nokkurra daga. Skipstjóri sagðist ekki hafa vitað um þessa beytingu og tölvan því sýnt rangar upplýsingar um sjávarföll;
- að skipstjóri var á rúllunni á meðan verið var að draga og stjórnaði þar með stjórnstækjum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var vanmat skipstjóra á aðstæðum og ókunnugleiki.

Nr. 112 / 08 Álka ÍS 409

7. Vélarvana og strandar við Óshlíð



Álka ©Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 7560
Smiðaður: Hafnarfirði 2006, plast
Stærð: 4,61 brl. 3,47 bt.
Mesta lengd: 6,98 m
Skráð lengd: 6,92 m
Breidd: 2,34 m
Dýpt: 1,52 m
Vél: Volvo Penta 67,2 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. ágúst 2008 var Álka ÍS 409 á sjó-stangaveiðum á Ísafjarðardjúpi. Veður: S 3-5 m/s.

Á siglingunni töldu bátsverjar að þeir hefðu fengið aðskotahlut í skrúfunu með þeim afleiðingum að hún og drifið skemmdust. Báturinn, sem var um 100 metra frá landi, rak upp í fjöru fram af Seljadal í Óshlíð.



Myndin sýnir Álku ÍS á strandstað. (Mynd ©bbnonni)

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var búinn legufærum samkvæmt skoðunarskýrslu og staðfesti starfsmaður útgerðar það en þau voru ekki notuð;
- að eftir að fjaraði undan bátnum kom í ljós að hældrifið var brotið af efst á hálsinum.

Stjórnandi útgerðar taldi, að miðað við skemmdirnar, hafi báturinn tekið niðri á berg-tanga sem víða ganga í sjó fram úr hlíðinni. En aðeins drifið hafi snert því engar skemmdir hafi verið að sjá á bolnum;

- að fram kom í lögregluskýrslu að bátsverjar, sem voru erlendir, höfðu engin réttindi til að fara með bát af þessari stærð;
- að sögn stjórnanda útgerðar er öllum báts-verjum sýnd meðferð bátsins og þeir látnir sýna fram á að þeir ráði við verkefnið. Engum er hleypt á sjó nema geta sýnt fram á að svo sé en að öðrum kosti er skipstjóri settur með í ferð;
- að sögn stjórnanda útgerðar taldi hann að ef bátsverjar hefðu kastað dreka hefði báturinn aldrei rekið á land í þessu logni. Í bátnum var dreki með keðju og nælonfæri;
- að samkvæmt munnlegum fyrirmælum útgerðar er bátsverjum er bannað að sigla nær strönd-inni en 300 metra.
- að um borð eru engar skriflegar leiðbeiningar um meðferð á bátnum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin treystir sér ekki til að fullyrða um ástæður óhappsins.

Nefndin bendir á að samkvæmt lögum nr. 30/2007 er ekki heimilt að stjórna skemmtibát án tilskilinna réttinda.

Nr. 125 / 08 Leoni Theresa

8. Strandar á Ísafirði



IMO: 9377092
Fánaríki Gibraltar, UK
Smiðaður: 2005
Stærð: 2906 BT
Mesta lengd: 90 m
Breidd: 15,20 m
Vél: TBA kW,
Fjöldi skipverja: 10

Leoni Theresa ©NN

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni

Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. september 2008 var tankskipið Leoni Theresa að koma til hafnar á Ísafirði. Veður: ANA 3-6 m/s. Djúprista: fr. 4,90 m og aft. 5,80 m



Á strandstað ©Halldór Sveinbjörnsson

Eftir að hafnsögumaður kom um borð var siglt áleiðis að bryggju. Þegar skipið var laust við fyrstu bauju fór skyndilega allt rafmagn af skipinu með þeim afleiðingum að það drapst á báðum aðalvélum þess og það varð stjórnlaust. Hafnsögubáturinn Sturla Halldórsson kom skipinu til aðstoðar til þess að það lenti ekki þvert í rennunni og akkeri var látið falla. Þrátt fyrir þessar ráðstafanir strandaði skipið á sandbakka austan við Sundabakka.

Hafnsögubáturinn Sturla Halldórsson reyndi að draga skipið á flot en það losnaði ekki fyrir en afl komst á báðar vélar þess á ný. Eftir að var komið að bryggju var fenginn kafari til að skoða botninn og reyndist það óskemmt. Leoni Theresa var með um 3.500 m³ af olúfarmi og hafði lent á sandbotni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hafnsögumaður var um borð. Áður en lagt var af stað til hafnarinnar var stjórnbúnaður skipsins prófaður og allt virtist í lagi;
- að minnsti siglingarhraði skipsins voru 6 hnútar á annarri vélinni, samkvæmt upplýsingum hafnsögumanns, og var þannig siglt í þessu

tilviki. Hin vélin var höfð hlutlaus en í gangi;

- að skipið er með tvöfaldan botn og síður;
- að skipstjórinn var í fyrstu ferð sinni með skip hér við land og eftir atvikið var skipt um skipstjóra á því;
- að neyðarrafferfi átti að fara í gang innan 20 sek en það virkaði ekki;
- að hafnsögumaður fyrirskaði að láta akkeri falla þegar skipið var orðið vélavana og gekk það fljótt og vel fyrir sig. Við þessa aðgerð sveigði skipið vestur fyrir bauju 1 og lenti á sandbakkanum austan við Sundabakka;
- að ekki fengust upplýsingar um hvað olli því að rafmagn fór af skipinu og vélar stöðvuðust. Skipið var um tíma á Ísafirði og var leitað að bilun en samkvæmt upplýsingum skipverja kom ekkert fram sem skýrði þetta atvik;
- að RNS fékk upplýsingar um að skipið hafi vegna bilunar siglt á annarri vélinni milli Eskifjarðar og Reyðarfjarðar 2. september. Hafnaryfirvöld þar o.fl. töldu sig hafa ástæðu til að telja að um vankunnáttu hafi verið að ræða um borð.

NEFNDARÁLIT:

Þar sem ekki liggja fyrir skýrslur yfirmanna skipsins getur nefndin ekki ályktað í málinu.

Nr. 127 / 08 Benni Sæm GK 26

9. Tók niðri á dragnótaveiðum



Benni Sæm ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2430
Smíðaður: Kína 2001, stál
Stærð: 94,7 brl. 115,9 bt.
Mesta lengd: 21,5 m
Skráð lengd: 19,25 m
Breidd: 6,4 m
Dýpt: 3,2 m
Vél: Cummins 448 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. janúar 2008 var Benni Sæm GK 26 á dragnótaveiðum undan Landeyjasandi. Djúprista: 3 m. Veður: Logn, ládauff.

Verið var að kasta fyrra tóginu þegar báturinn tók nokkrum sinnum niðri á sandrifi en stöðvaðist ekki. Haldið var áfram veiðum og farið inn til löndunar í Vestmanneyjum um kvöldið.



VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra reyna menn að komast inn fyrir sandrif (sandöldu) sem er meðfram ströndinni til að kasta á meira dýpi innan við það;
- að skipstjóri hafði það eftir reynslumeiri skipstjórum, á þessu svæði, að sandrif þarna meðfram ströndinni séu mjög breytileg en það fer eftir vindáttum og sjólagi á hverjum tíma hvar og hvernig þau eru;
- að skipstjóri sagðist hafa stuðst við gamla leiðarlínu (track) í siglingatölvunni þegar hann sigldi yfir rífið. Þetta var fyrsta sigling hans sem skipstjóri á þessu veiðisvæði en tveir aðrir bátar voru að veiðum þarna;
- að öll siglingatæki voru í gangi og í lagi en dýpisaðvörun dýptarmælis var ekki höfð virk;
- að skipstjóri sagðist hafa tilkynnt útgerðinni

um atvikið strax en ekki tilkynnt yfirvöldum né flokkunarfélagi og staðfesti útgerð að engar tilkynningar hafi verið sendar þessum aðilum;

- að skipið var tekið í slipp í júlímánuði og engar skemmdir var að sjá á botninum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var óvarkári skipstjóra.

Nr. 141 / 08 Sigurrós SU

10. Strandar á Berufirði



Skipaskr.nr. 2627
Smiðaður: Nordship 2004, stál
Stærð: 27,54 brl. 44,06 bt.
Mesta lengd: 14,90 m
Skráð lengd: 14,25 m
Breidd: 7 m
Dýpt: 2,50 m
Vél: John Deere 230 kW, 2004
Fjöldi skipverja: 3

Sigurrós ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. október 2008 var vinnubáturinn Sigurrós á siglingu á Berufirði. Veður: VSV 11-15 m/s, djúprista um 1,6 m.



Myndin sýnir skemmdirnar á stefni bátsins ©Lögreglan

Bátsverjar voru á leið frá Djúpvogi áleiðis að

Þorskelldiskvíum inn á Berufirði. Þegar þeir voru staddir út af bænum Gautavík misstu þeir belg út af bátinum sem rak að landi og fóru á eftir honum. Eftir að hafa náð honum snéru þeir frá landi en eftir skamma stund strandaði Sigurrós á skeri sem var undir yfirborði, á stað 64°43.7N og 014°20.9V.

Talsverðar skemmdir urðu á stefni bátsins, gat kom á hann og mikill leki kom að fremra hólfi bakborðsmegin. Skipstjórinn gat losað bátinn af strandstað og siglt honum á grunnsævi. Hann óskaði eftir aðstoð björgunarsveitar og slökkvilið Djúpavogs kom með dælur.

Með aðstoð kafara var hægt að þétta bátinn og var honum síðan siglt í fjöruna á Djúpavogi og gert við hann til bráðabirgða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn kvaðst hafa verið á leið út af grunnsvæðinu þegar belgurinn fór fyrir borð og hann bakkað inn fyrir belginn til að ná honum um borð. Hann hefði verið kominn á stefnu út af svæðinu en fljótlega lent á skerinu;
- að stefna bátsins við strandið var samkvæmt STK kerfinu um 195° og hraði um 2 hnútar. Þetta er í samræmi við framburð skipstjóra;
- að samkvæmt ferilskráningu úr STK kerfi (sjá kort) var bátinum siglt úr leið inn fjörðinn með mörgum stefnubreytingum og síðast inn á grunnsvæði suður af Gautavík. Skýringar á þessari óvenjulegu siglingu liggja í að bátsverjar voru að huga að svartfugli á leið sinni að kvíunum;



- að skipstjórinn kvaðst hafa siglt þarna um áður en hann vissi ekki af þessu skeri. En eftir strandið komst hann að því að skerið kemur aðeins upp á stórstraums fjörliggjanda;
- að siglingatæki sem voru í gangi voru dýptarmælir og GPS staðsetningartæki.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er víttaverð sigling utan öruggrar siglingaleiðar.

Nr. 142 / 08 Lómur II

11. Slitnar upp og strandar í Kópavogi



IMO: 7607261
Smíðaður: Noregi 1969, stál
Stærð: 846 brl. 1531 bt.
Mesta lengd: 66,60 m
Breidd: 10,5 m
Dýpt: 7,70 m
Vél: Deutz 2207 kW, 1977
Fjöldi skipverja: 0

Lómur II á strandstað ©Jón A Ingólfsson

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 23. október 2008 var togarinn Lómur II við bryggju í Kópavogi. Veður: NV 25-30 m/s

Skipið var mannlaust við bryggjuna en um kl. 23:00 urðu menn varir við að það var orðið laust að aftan og hékk í einni festu að framan. Hafnarstarfsmenn ásamt björgunarsveitamönnum ætluðu að festa skipið aftur og fóru þrír menn um borð til að taka við nýjum endum. Þegar þeir voru komnir um borð slitnaði síðasti endinn og rak skipið yfir höfnina. Það settist í hælinn á mjúkan botn og framendinn lagðist að enda grjótgards í sunnanverðri höfninni.

Fengnar voru öflugar vinnuvélar til að draga stefnið frá grjótagarðinum og upp í vind. Var það fest þannig til bráðabirgða um kl. 05:30. Um kl. 15:00 var byrjað að toga í skipið og gekk vel að ná því á flot. Um kl. 17:00 var búið að ganga frá því við bryggju. Ekki er vitað um skemmdir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið er skráð í Eistlandi;
- að skipið var bundið með tveimur framendum, spring að aftan og framan, og var bugt tekin af springnum að aftan upp á þverpolla auk eins afturenda. Afturendinn (bugtin) var olíu-blaut og vegna veðursins náði hann að renna af pollanum með þeim afleiðingum að aðrir afturendar slitnuðu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að skipið slitnaði frá og strandaði var ótryggur frágangur á landfestum þess.

Nr. 146 / 08 Anna GK 540

12. Tók niðri á Djúpavogi



Anna ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2641
Smiðaður: 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 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. nóvember 2008 var Anna GK 540 á útleið frá Djúpavogi. Veður: NV 7-16 m/s.

Skipverjar voru að taka við bátnum og eftir stutta tilsögn frá fyrrverandi skipstjóra létu þeir úr höfn.

Þegar þeir voru komnir skammt út í innsiglinguna missti kortatölván samband við staðsetningatækið þannig að staðsetning kom ekki fram á kortinu. Skipstjóri hélt bátnum á hægri ferð upp í vind þar sem hann taldi að hann bæri hratt af leið á meðan verið var að lagfæra bilunina. Hann ákvað síðan að snúa við og leita hafnar að nýju á meðan verið var að finna út úr biluninni. Þá tók báturinn niðri á Rippum, skeri vestan við innsiglinguna, með þeim afleiðingum að leki kom að honum. Báturinn var tekinn á land en skráfan hafði skemmt og öxulfesting hafði gengið upp í gegnum byrðinginn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa séð leiðarljósin í innsiglingamerkjunum en týnt þeim eftir að hann fór að reyna að koma siglingatölvunni í lag og ekki séð til þeirra aftur fyrr en báturinn tók niðri;
- að skipstjóri sagði að það hafi verið sjókort um borð en taldi að hann hefði fengið nægar leiðbeiningar hjá fyrrverandi skipstjóra til að sigla út úr höfninni. Sagði hann að þetta hefði ekki komið fyrir ef hann hefði verið betur kunnugur bátnum og búnaði hans;
- að siglingatölván er af gerðinni Turbo 3000 og bilunin sem upp kom hefur verið og er ennþá viðvarandi vandamál. Taldi skipstjórinn að þau tengdust tengingarröð frá staðsetningatækinu (GPS) og sjálfstýringunni (Raymarine).

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var alvarlegt gáleysi skipstjóra á þröngri siglingaleið.

Nr. 151 / 08 Grímsnes GK 555

13. Strandar NA af Skarðsfjörvita



Grímsnes ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 89
Smiðaður: Flekkefjord Noregi 1963
stál
Stærð: 178,6 brl. 276,8 bt.
Mesta lengd: 36,05 m
Skráð lengd: 32,83 m
Breidd: 6,72 m
Dýpt: 5,72 m
Vél: Caterpillar 671 kW 1985
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. nóvember 2008 var Grímsnes GK 555 á siglingu í Meðallandsbug. Veður: V 12 – 15 m/sek en ládaður sjór við ströndina.

Skipinu var haldið á hægustu ferð upp í vind og þegar um hálf sjómíla var eftir upp í ströndina var beygt frá henni til bakborða og skrúfunni gefin meiri orka. Áður en snúningi var lokið strandaði skipið, um kl. 04:40, á sandrifi rúmar þrjár sml. NA af Skarðsfjöruvita. Eftir þrálátar tilraunir skipstjóra við að losa skipið fór aðvörunarkerfi aðalvélarinnar í gang og gaf til kynna lækkandi kælvatnsstöðu og ferskvatn var þá látið renna á kælikerfi vélarinnar. Eftir athugun fann vélstjóri út að lagnir að utanborðskæli höfðu rofnað.

Skipstjóri hafði samband við Vaktstöð siglinga kl. 06:39 og bað um aðstoð. Áður en hún barst náði skipstjóri að sigla skipinu af strandstað, um kl. 06:58, og hélt á hægri ferð áleiðis til hafnar. Var það fyrst í fylgd Jóns á Hofi ÁR 42 og síðar varðskeys.

Eftir að ferskvatnsbirgðir skipsins þrotu tók varðskipið Grímsnes GK í tog, kl. 13:31, þar til viðunandi kæling var komin á vélina eða kl. 17:17. Skipið sigldi síðan til Þorlákshafnar fyrir eigin vélarafli. Þar kom kafari til að skoða botninn og taldi hann að þakning í tengingu kælisins og lagnar í súð hefði opnast og lítilsháttar dældir komið á utanborðskælinn en aðrar skemmdir ekki sjáanlegar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra stýrði hann 270° á hægustu ferð en haldin stefna var nokkru norðar og var hann að bíða eftir að hefja veiðar kl.

tíu að morgni. Eftir að skipið strandaði sagðist hann hafa reynt lengi að sigla til bakborða út frá ströndinni en þegar hann beygði rólega til stjórnbörða meðfram henni hafi skipið losnað og komist á frían sjó;

- að á tímabilinu frá því skipið strandaði og þar til það losnaði af strandstað var allan tímann aðfall;
- að dýptarmælirinn var í gangi og sýndi lengst af fimm faðma dýpi að sögn skipstjóra;
- að eftir að skemmdir komu upp í kælikerfi vélarinnar var ferskvatn látið renna í hæðarker í skorsteinshúsi. Þegar vélstjóri hafði fullvissað sig um að í lagi væri að nota sjó til kælingar vélarinnar var spúllinn látinn halda jafnvægi í hæðarkerinu og gekk vélín á eðlilegu hitastigi eftir það;
- að eftir skoðun botnsins í Þorlákshöfn var siglt áleiðis til Njarðvíkur til slippstöku. Spúllinn hélt enn þá kælikerfi vélarinnar í jafnvægi og gekk vélín á eðlilegu hitastigi. Þegar komið var fyrir Reykjanes, skammt vestur af Stóru-Sandvík, féll smurþrýstingur vélarinnar og var hún stöðvuð. Óskaði skipstjóri eftir drætti til Njarðvíkur. Fljótlega kom í ljós að sjór var komin í smurolíuna;
- að við nánari skoðun á smurolíukælinum sást að þétting í honum hafði gefið sig og talið var að þegar þrýstingur féll á smurolíukerfinu eftir stöðvun vélarinnar í Þorlákshöfn hafi komist sjór inn í það. Vélstjóri sagðist áður ekki hafa orðið var við vatn í smurolíunni eða að olía væri í kælivatni vélarinnar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var óvarkárni skipstjóra að sigla nálægt sandströnd sem almennt er vitað að er síbreytileg.

Nr. 171 / 08 Hlökkdi VE 98

14. Strandar í Skansfjöru



Skipaskr.nr. 2381
Smíðaður: Hafnarfirði 1999, plast
Stærð: 7,7 brl. 8,4 bt.
Mesta lengd: 9,72 m
Skráð lengd: 9,55 m
Breidd: 2,98 m
Dýpt: 1,18 m
Vél: Yanmar 275 kW 1999
Fjöldi skipverja: 2

Hlökkdi ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. desember 2008 var Hlökkdi á siglingu úr Vestmannaeyjahöfn. Veður:

Þegar komið var út að rauðu baujunni í innsiglingunni beygði sjálfstýringin bátnum til stjórnborða án þess að skipverjinn veitti því athygli og strandaði báturinn í Skansfjöru.

Reynt var að bakka bátnum en við það stöðvaðist vélin og skrúfan festist þegar rör aftur úr hæl sveigðist upp á milli skrúfublaða. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og dró björgunarskipið Þór Hlökkdi VE af strandstað og til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stýrimaður sagði að hann hafi lagt nokkrar gráður á stýrið þegar hann kom að baujunni og sett sjálfstýringu á. Hann kvaðst hafa reynt að sjá kennileiti m.a. ljósið á Klettsnefi og þar af leiðandi ekki tekið eftir breytingunni á stefnunni;
- að engar skýringar fundust á þessari stefnubreytingu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin getur ekki fullyrt um ástæðu óhappsins en

telur líklegt að mistök hafi orðið við skiptingu yfir á sjálfstýringu og stjórnandi ekki sýnt nægjanlega aðgæslu við stjórn bátsins.

SKIP VÉLARVANA

Nr. 017 / 08 Gullhólmi SH 201

1. Vélarvana og dreginn til hafnar



Gullhólmi ©Hilmar Snorrason

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:

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmar Snorrassyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 5. febrúar 2008 var Gullhólmi SH 201 á siglingu í Faxaflóa. Veður: N 10-13 m/s



Gullhólmi og Ægir ©Vikurfréttir

Skipið sigldi frá Njarðvík síðla dags og var komið langleiðina norður undir Malarrið þegar aðalvél stöðvaðist skyndilega. Skoðun vélstjóra leiddi í ljós að mikið vatn hafði komist í olútanka og inn á vélina. Var ljósavél stöðvuð. Eftir að vélstjórar höfðu hreinsað brennsluolíukerfið var ljósavélin ræst aftur en þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir til að gangsetja aðalvélinu fór hún ekki í gang.

Skipstjóri óskaði því eftir aðstoð og kom varðskipið Ægir á staðinn og dró Gullhólma SH til hafnar Keflavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mikið vatn reyndist í öllum olíulögnum, daghylki, síðutank í vélarúmi og olíubirgðageymi. Eftir að birgðageymir hafði verið tæmdur kom í ljós að flangspakning á vatnslögn, sem lá í gegnum geyminn, hafði sprungið út og vatn úr vatnstanknum runnið í olíubirgðageyminn;
- að vatnstankurinn var stafnhylkið og olíubirgðageymir er botngeymir nr 1 bakborðs megin. Á milli þeirra er þurrými (fyrirvarandi asdik rými) en aftan við olíugeyminn er tómur kjölfestubotntankur og fór vatnslögnin í gegnum þurrýmið og kjölfestubotntankinn og inn í steinsteypu undir lestinni;
- að skipið hafði verið í slipp og á meðan það stóð uppi var frost flesta dagana og þar af um -10°C í tvo daga. Frostið hefur því haft aðgang að vatnslögninni framan og aftan við olíubirgðageyminn. Til að bregðast við frosthættunni var vatn leitt úr krana í afturskipi fram eftir milliþilfari, ofaní stafnhylkið og láti renna stöðugt. Þar sem ferskvatnskerfinu er stjórnað af sjálfvirkum búnaði stýrðum af þrýstingi þá stöðvaðist dælan öðru hvoru á meðan þrýstingur féll og ræsti dæluna aftur;
- að eftir að vélstjóri kom í vélarúm dældi hann olíu aftur í vélarúmssíðutank, sem ekki er hægt að hleypa undan, og þaðan með lítilli rafmagnsdælu upp á daghylkið, en hægt er að hleypa undan því. Venjulega er olían skilin uppá daghylkið með skilvindu, sem ekki var notuð í þetta skipti þar sem hún þarfnaðist reglulegra þrifa að sögn vélstjóra;
- að sögn vélstjóra tók það venjulega 30 til 45 mínútur að hreinsa skilvinduna. Vélstjóri taldi að skilvindan hefði ekki ráðið við að skilja svona mikið magn af vatni frá olíunni og hefði stöðvast. En aðvörunarbúnaður er á henni ef svona aðstæður koma upp;
- að tvær fínsíur eru á vélinni og hringrásar bakfall af spíssum um varmaskipti. Á lögninni, að daghylkinu, eru tvær grófsíur (Racor

Acuablock) hver með 681 l/klst afkastagetu. En sökum mikils vatnsmagns í olíunni hefur sían ekki náð að loka fyrir streymið og ekki var rafmagns aðvörðun á síuhúsinu;

- að skipta þurfti um allar olíudælur og spíssa í aðalvélinni.
- að sögn skipstjóra voru akkeri tiltæk og gátu fallið með skömmum fyrirvara, en fimm liðir af keðju er við annað og sjö við hitt;

NEFNDARÁLIT:

Örsök óhappsins má að öllum líkindum rekja til þess að frost hefur komist að vatnslögninni svo þrýstingur í henni hefur stígið þar til að pakkning sprakk út.

Nr. 034 / 08 Reykjafoss

2. Vélarvana og dreginn til hafnar



IMO 9202077
Smiðaður: Þýskalandi 1999, stál
Skráður: Hollandi
Stærð: 7589 bt
Mesta lengd: 127 m
Breidd: 20,40 m
Dýpt: 10,35 m
Vél: 6000 kW
Fjöldi skipverja: 15

Reykjafoss ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmar Snorrasyni 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 16. febrúar 2008 var Reykjafoss á siglingu út af Garðskaga á leið til Reykjavíkur. Veður: SV 13 m/s, allmikill sjór.

Um kl. 02:45 hafði skipstjóri Reykjafoss samband við stjórnstöð LHG (Landhelgisgæslu) og tilkynnti að skipið væri vélarvana um 10 sml. út af Stafnesi og að hann þyrfti hugsanlega aðstoð. Um hálf tíma síðar var það staðfest og var varðskipið Ægir sent til skipsins.



Reykjafoss í drætt iðjón P Ásgeirsson

Um kl. 10:20 var varðskipið komið að Reykjafossi og var taug komið á milli skipanna. Varðskipið Ægir dró síðan skipið til hafnar í Reykjavík og voru þau komin þangað um kl. 16:00 þar sem dráttarbátar aðstoðuðu Reykjafoss að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að strokkur nr. 5 í aðalvél skipsins brotnaði og voru líkur taldar á því að það hefði gerst vegna brotins útblástursloka.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 037 / 08 Rós, erlendur skemmtibátur

3. Bilun í stýri, dregin til hafnar



Skipaskr.nr. Erl.skráður
Smiðaður: Hafnarfirði, 2005, plast
Stærð: brl. 2,5 bt
Mesta lengd: 5,99 m
Skráð lengd:
Breidd: 2,3 m
Dýpt: 1,2 m
Vél: Volvo Penta 150kW, 2005
Fjöldi skipverja: 2

Ljósmynd ©Bátasmiðja Guðmundar

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. ágúst 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónssyni Pétri Ágústssyni 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. mars 2008 var Rós á siglingu á Skerja-firði. Veður: Logn

Á siglingunni hætti báturinn að láta að stjórn svo skipstjóri hringdi í Vaktstöð siglinga og óskaði eftir aðstoð. En hann hafði séð björgunarbát við æfingu skammt undan. Björgunarbáturinn Stefir dró Rós til Kópavogshafnar

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn eiganda hafði stýristjakkurinn dottið úr sambandi við drifið og hékk á festingu í síðunni;
- að eigendaskipti höfðu orðið á bátnum skömmu fyrir atvikið en fyrri eigandi hafði látið setja nýjan stýristjakk í bátinn. Bolti sem festir tjakkinn við drifið hafði ekki verið splittaður og boltinn því dottið úr festingunni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins má rekja til slælegs frágangs við viðgerð á búnaði.

Nr. 043/08 Björgmundur ÍS 49

4. Bilun í stýri og strandar

Björgmundur ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2690
Smíðaður: Hafnarfirði 2005, plast
Stærð: 11,6 brl. 14,9 bt.
Mesta lengd: 12,3 m
Skráð lengd: 11,33 m
Breidd: 3,75 m
Dýpt: 1,43 m
Vél: Yanmar 368 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. ágúst 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni Pétri Ágústssyni 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 12. mars 2008 var Björgmundur ÍS 49 á

siglingu úr Sandgerðishöfn. Veður: N 4-6 m/s

Við brottför var vélin ræst, siglingatæki gangsett og landfestar leystar. Síðan aftengdu skipverjar rafmagnslandtengingu og köstuðu kaplinum upp á bryggju en við það slokknaði á siglingatækjum en skipstjóri endurræsti þau. Sökum reks hélt báturinn áfram út úr höfninni og eftir að hann beygði út í innsiglingarennuna sá skipstjóri ekki til siglingamerkja. Skrúfan tók niðri og kúplaði skipstjóri þá í sundur en bátinn rak upp í grynningar í Sandgerðisvík.

Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og sendi björgunarsveit björgunarbát til aðstoðar sem náði Björgmundi ÍS fljótlega af rifinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri sagðist hafa gert mistök með því að halda áfram í stað þess að kúpla frá eða leggja að bryggjunni aftur eftir að slokknaði á siglingartækjunum;
- að þetta var fyrsti túr skipstjórans með bátinn en hann var í afleysingu;
- að útsýni úr stýrishúsi Björgmundar ÍS er þannig að erfitt getur reynst að sjá aftur út til miða og sagðist skipstjóri ekki hafa gert sér grein fyrir aðstæðum varðandi útsýnið fyrr en of seint;
- að skipstjóri sagðist hafa athugað eftir strandið hvernig mætti sjá aftur fyrir skipið og komist að því að eini möguleikinn væri að hafa skutlúguna opna, standa í miðju stýrishúsinu og beygja sig niður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins var aðgæsluleysi skipstjóra m.a. að halda úr höfn með siglingatæki óvirk eftir straumrofið.

Nr. 045/08 Örvar HU 2

5. Fékk trollið í skrúfuna og dreginn til hafnar



Örvar ©Þorgeir Baldursson

Skipaskr.nr. 2197
Smíðaður: Vigo Spáni 1993, stál
Stærð: 736,4 brl. 1243,1 bt.
Mesta lengd: 52,2 m
Skráð lengd: 45,84 m
Breidd: 11,6 m
Dýpt: 7,23 m
Vél: Wärtsilä 2200 kW, 1993
Fjöldi skipverja: 20

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni 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 8. mars 2008 var Örvar HU 2 á togveiðum með tvö troll ofarlega í Berufjarðarál. Veður: Breytileg átt 5 – 8 m/s.

Yfirstýrimaður varð var við að miðjuvírinn með lóðinu rann út svo að hann lét hífa og þá léttist á lóðvírnum en bakborðstrollið var fast í botni. Slakað var rólega bakborðmegin á meðan stjórnborðstrollið var híf. Þegar lengjan var komin inn flækist keðja í lóðið og var lengjunni þá slakað rólega út aftur en belgurinn fór undir skipið og í skrúfuna.

Skipstjórinn hafði samband við Kaldbak EA 1 og bað hann um að draga þá til hafnar en á meðan beðið var náðist bakborðstrollið úr festunni. Drátturinn gekk vel til Fáskrúðsfjarðar þar sem veiðarfærin voru fjarlægð úr skrúfunni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að til þess að losa keðjuna sem flæktist í lóðið þurfti að slaka lengjunni út;
- að belgurinn og pokinn voru utan um skrúfu-ásinn framan við skrúfuna;

- að þegar togað er með tveimur trollum eru þau dregin samsíða á þremur vírum en lóð (sex tonn að þyngd) er á miðjuvírnum til að vega upp á móti hlerunum til sitt hvorrar hliðar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 051 / 08 Rós HF 17

6. Vélarvana og dregin í land



Rós ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 6028
Smíðaður: Hafnarfirði 1979, plast
Stærð: 4,32 brl. 3,71 bt.
Mesta lengd: 17,43 m
Skráð lengd: 7,33 m
Breidd: 2,23 m
Dýpt: 1,41 m
Vél: Volvo Penta 30,52 kW, 1996
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. ágúst 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma Jónssyni Péttri Ágústssyni 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. mars 2008 var Rós HF 17 á reki fyrir utan höfnina í Hafnarfirði. Veður: NV 4-10 m/s

Skipverjar höfðu stöðvað vélina og rennt færi en þegar setja átti vélina í gang aftur virkaði startarinn ekki og var þá lagst við dreka. Eftir margar tilraunir til gangsetningar tók formaðurinn rafmagn af neyslugeymum og tengdi geymasettin saman til að hafa sem mesta orku til ræsingar en án árangurs.

Í stjórnstöð Vaktstöðvar siglinga kom fram að sjálfvirk tilkynningaskylda Rósar HF hafi fallið út. Þegar báturinn svaraði ekki á rás 16 var hringt í formann bátsins sem upplýsti hvað væri að. Björgunarbáturinn Fiskaklettur var sendur á staðinn og dró Rós HF til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að nýir eigendur höfðu eignast bátinn viku áður og höfðu þeir eftir fyrrverandi eiganda að startarinn væri ný upptekinn því hann hafði áður staðið á sér.
- að við gangsetningu í upphafi ferðar þurfti að snúa ræsilyklinum þrisvar áður en startarinn tók við sér;
- að í ljós kom að bendixinn var mjög ryðgaður, stirður og greinilegt að vatn hafði komist í startarann;
- að báturinn hafði legið við bryggju í höfninni um tíma og að rafmagns lensidæla stýrð af flotrofa sá um reglulegan austur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunar var lélegt ástand startara.

Nr. 055/08 Happedís GK 16

7. Olíulaus, dregin til hafnar

Skipaskr.nr. 2652
Smíðaður: Akranesi 2006, plast
Stærð: 11,3 brl. 14,7 bt.
Mesta lengd: 12,74 m
Skráð lengd: 10,96 m
Breidd: 3,94 m
Dýpt: 1,56 m
Vél: Yanmar 314 kW, 2006
Fjöldi skipverja: 4

Happedís ©Guðmundur ST. Valdimarsson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni 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 31. mars 2008 var Happedís GK 16 á siglingu um 10 sml vestur af Garðskaga. Veður: N 12 m/s.

Vélin stöðvaðist og eftir athugun kom í ljós að báturinn var olíulaus svo skipstjóri óskaði eftir aðstoð björgunarbáts við að draga Happedísi GK til hafnar í Sandgerði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri kvaðst hafa tekið olíu áður en hann fór á sjó um nóttina. Hann taldi sig hafa tekið 980 lítra eins og mælir olíuafgreiðslunnar hafi sýnt þegar dæling stöðvaðist. En þá hafi hann tekið eftir því að eintóm froða og loft undir þrýstingi kom úr stútnum og birgðatankurinn virtist tómur;
- að olíumælir við birgðageymi bátsins var bilaður en skipstjóri sagðist fylgjast með olíueyðslu með olíueyðslumæli vélarinnar. Fyrir olútökuna áætlaði skipstjóri eftir eyðslumælinum að birgðir væru 150 til 170 lítrar og þá hafi hann núllað mælinn. Til að fylla tankinn hefði þurft 1400 lítra en miðað við eyðslu dagsins virðist ekki nema 250 lítrum hafa verið dælt á tankinn. Olíufélagið hefur viðurkennt það með útgefnum reikningi og því vantaði tæpa 600 lítra;
- að fleiri viðskiptavinir ætluðu að taka olíu þennan morgunn en fengu ekki annað úr stútnum en loft undir þrýstingi;



Dælibúnaður við olíuafgreiðslu

- að starfsmenn olíufélagsins staðfestu að þetta gæti verið rétt og vísuðu á þjónustuaðila sem sér um tæknimál stöðvanna. Tæknimaður

Þjónustuaðilans sagði að við afgreiðslustöð þessa olúfélags í Sandgerði hafi orðið mannleg mistök. Hönnun og uppsetning hafi verið í lagi en á bakfallslögn hafi verið settur kúluloki sem eigi að standa opinn en honum hafi verið lokað. Bakfallslögnin er 3/8" sver loftaflestun frá loftskylju stöðvarinnar og skilar lögnin öllu lofti og froðu sem kann að myndast við dælingu inn í birgðatankinn;

- að færsludælur bryggjustöðva sem ætlaðar eru fyrir minni báta og trillur dæla að jafnaði á bilinu 40 til 60 lítum á mínútu. Loft sem kann að sogast með olíunni inn í dælu myndar þar mikla froðu sem situr ofan á olíunni í loftskiljunni. En á meðan olía er fyrir ofan ákveðið lágmark í loftskiljunni streymir hún til mælibúnaðar en þegar olúmagnið fer niður fyrir þetta lágmark á flotloki að loka fyrir streymið að mælibúnaðinum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök olíuleysis var bilun í ófullkomnum dælubúnaði söluaðila eldsneytis sem og trassaskapur útgerðamanns að hafa ekki látið gera við bilaðan olúmæli.

Nr. 056/08 Sturlaugur H. Böðvarsson AK 10

8. Vélarvana og dreginn til hafnar



Sturlaugur H. Böðvarsson ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1585
Smíðaður: Akranesi 1981 stál
Stærð: 431,2 brl. 712 bt.
Mesta lengd: 50,85 m
Skráð lengd: 44,16 m
Breidd: 9 m
Dýpt: 6,4 m
Vél: Stork Werkspoor 1590 kW, 1986
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni og Pálma K. Jónssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. apríl 2008 var Sturlaugur H. Böðvarsson að togveiðum á Melsekk. Veður: Hægviðri.

Þegar verið var að taka trollið slitnaði pokinn frá belgnum og rak skipið frá honum. Koma átti böndum á pokann til að taka hann inn en skrúfan náði til enda eða lufsu úr pokanum og dró hann til sín. Við það varð skipið vélarvana og eftir að vélstjórar gáfust upp við að tórna skrúfunni var skuttogarinn Ottó N. Þorláksson RE fenginn til að draga skipið til hafnar þar sem veiðarfærin voru skorin úr skrúfunni.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um það bil 40 tonn voru í pokanum og var verið að hífa hann að skipinu þegar belgurinn rifnaði;
- að skipstjóri taldi að ekki væri hægt að kúpla frá skiptiskrúfunni í brú og snérist hún á stöðugum snúningi en rafmagnsframleiðsla er á aðalvélinni;
- að skrúfubúnaðurinn og stjórnþæki hans er af Ulstein gerð og kvað vélstjóri hægt að kúpla frá skrúfunni í vélarúmi og í brú með rofum sem er við stjórnþæki;
- að skipstjóri sagði að skipið hafi áður lagt að poka til að koma böndum á hann en þá hafi tóg farið í bógskrúfuna en náðst úr fljótlega.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir skipstjórnarmönnum á að kynna sér vel virkni stjórnþæki skipa sinna.

Nr. 057/08 Ísborg ÍS 250

9. Vélarvana og dreginn til hafnar



Ísborg ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 0078
Smíðaður: Straalsund Þýskalandi 1959, stál
Stærð: 227,2 brl. 356 bt.
Mesta lengd: 39,4 m
Skráð lengd: 36,14 m
Breidd: 7,3 m
Dýpt: 6 m
Vél: Wärtsilä 610 kW, 1986
Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. apríl 2008 var Ísborg ÍS 250 á siglingu 15 sml NA af Hornbjargi með vélarlausan gröfupramma, sk.nr. 2202, í togi. Veður: Hæg norðan gola

Aðalvél skipsins bilaði og eftir skoðun á henni óskaði skipstjóri aðstoðar. Á meðan beðið var eftir dráttarbátum Sturlu Halldórssyni frá Ísafirði tók flutningapramminn Pétur Mikli, sem siglt hafði í fylgd Ísborgar ÍS, við drættinum. Eftir að dráttarbatúrin kom og tók gröfuprammann í tog dró Pétur Mikli Ísborgu ÍS í samfloti til Akureyrar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að vélin var opnuð kom í ljós að ventilaus í fremsta strokk hafði brotnað og fallið á stimpilinn. Við þetta eyðilagðist stimpill, slíf og strokklok. Þá fór brot inn í forþjöppuna og eyðilagði hana;
- að vélin var gerð upp árið 2000 og var búið að keyra hana um 9.000 keyrslutíma.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 058 / 08 Birta Dís ÍS 135

10. Vélarvana og dregin til hafnar



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: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi þann 21. nóvember 2008 af Inga

Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. apríl 2008 var Birta Dís ÍS 135 á línuveiðum á Selvogsbanka. Veður: NA 7-14 m/sek.

Meðan á drætti stóð bilaði tengi á milli gírs og vélar svo báturinn varð vélarvana og skipstjóri bað björgunarsveitina í Grindavík að senda björgunarbát og draga bátinn til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fram kom hjá skipstjóra að hann teldi að framleiðslugalli hafi komið upp í þessum tengjum og mætti því rekja bilunina til þess;
- að fram kom hjá fulltrúa framleiðanda að vélin í Birtu Dís ÍS væri af gerðinni 6CX-ETE og þrátt fyrir að 26 vélar væru í notkun af umræddri gerð hafi ekki komið upp vandamál með tengin við þær. Aftur á móti kom fram að galli í sambærilegu tengi í vél af gerðinni 6LY2-STE en þær komu sambyggðar frá Yanmar og var skipt um tengið í þeim öllum;
- að vélin er á gúmmípúðum en gírinn, af gerðinni ZF 302, er fastboltaður niður á undirstöður.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu enda orsök bilunarinnar ekki ljós.

Nr. 062 / 08 Sæborg HU 63

11. Vélarvana, dregin til hafnar



Sæborg ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1516
Smíðaður: Skagaströnd 1978, plast
Stærð: 11,1 brl. 14,9 bt.
Mesta lengd: 11,87 m
Skráð lengd: 11,45 m
Breidd: 3,67 m
Dýpt: 1,44 m
Vél: Ford Mermaid 90 kW, 1989
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni 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 20. apríl 2008 var Sæborg HU 63 að veiðum í Miðnessjó. Veður: Hægviðri

Þegar verið var að draga bilaði tengi á skrófuás svo báturinn varð vélarvana og óskaði skipstjóri eftir aðstoð. Þjörgunarskipið Hannes Þ. Hafstein fór frá Sandgerði og dró bátinn til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tengið er sveigjutengi með kúlulager (liðtengi) aftan við gír aðalvélar í framskipi. Skrófuöxulinn er um þriggja metra langur aftur í stefnislegu og án burðarlegu;
- að eigandinn, sem skipti um tengið, taldi að orsök bilunarinnar hafi verið sú að engin feiti hafi verið í tenginu og það því þurrt. Enginn smurkoppur var á því til að koma feiti inn í leguna;
- að söluaðili segir að þetta drif heiti Aquadrive og það sé lokað með gúmmíhosum. Það komi fullt af feiti og því fylgi aukafeiti ætluð fyrir legurnar. Til að fylla á það eru hosuklemmur losaðar og feitin komið inn í leguhúsið. Feitin eyðist með tímanum og ef hún þornar upp þá verður tengið fljótt ónýtt;
- að sögn eiganda setti hann smurkopp á nýja tengið til að geta smurt það reglulega;
- að eldra tengi hafði bilað 6/2 2007 og báturinn þá verið dreginn til hafnar (sjá mál 019/07). Orsök þeirra bilunar var að sögn þáverandi eiganda slit vegna aldurs.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunar var að kúlulega tengisins gekk að mestu þurr vegna vanþekkingar.

Nr. 064 / 08 Liljan RE 89

12. Stjórnvana og dregin til hafnar



Liljan ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 7361
Smíðaður: Hafnarfirði 1992, plast
Stærð: 9,4 brl. 10,1 bt.
Mesta lengd: 11,17 m
Skráð lengd: 10,89 m
Breidd: 2,74 m
Dýpt: 1,26 m
Vél: Perkins 312 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni 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 27. apríl 2008 var Liljan RE 89 á siglingu um eina sml. vestur af Þormóðsskeri í Faxaflóa. Veður: NA 8-10 m/s

Skipstjóri varð var við að truflun í stýringu og báturinn varð fljótlega stjórnvana. Þegar að var gáð kom í ljós gat á þrýstislöngu við stýristjakkinn. Eftir nokkrar tilraunir til samsetningar kláraðist vökvakerfisólían sem til var um borð og bátinn rak vestur flóann.

Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og var þjörgunarskipið Ásgrímur S. Björnsson sent á staðinn og dró hann bátinn til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stýringu er þannig háttað að vökvaprýstingsdæla heldur uppi þrýstingi á kerfinu og deilir sjálfstýringin eða rafmagnsstýrið þrýstingnum inn á stýristjakkinn. Stýrishjól fyrir handstýri (handdæla) í stýrishúsi beinir straumi inn á stýristjakkinn um sérlagnir og var það önnur þessara slanga sem gatið kom á um 10 sm frá flangsinum á tjakknum;
- að sögn skipstjóra lágu slöngurnar frá stýristjakknum um lagnabraut fram í stýrishjólið

og var lítinn slaka að fá til viðgerða. Engin varaslanga var til um borð en um tveir lítrar af vökvakerfisolíu;

- að skipstjóri taldi sennilegastu skýringu á gatinu vera þá að slöngurnar hafi verið orðnar harðar vegna aldurs en þær hafi ekki nuddast í sundur við að liggja utan í;
- að legufæri voru um borð og sagðist skipstjóri að hann hefði lagst ef rekið hefði upp að skerinu á meðan hann var að reyna viðgerð;
- að báturinn hafði ekki haffærisskrteini og vélaskoðun rann út 10. mars. 2008.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunarinnar var að gat kom á olíuprýsti-slöngu þar sem efnið í henni hafði harðnað og sprungið sökum aldurs.

Nefndin átelur skipstjórann fyrir að hafa lagt úr höfn án haffærisskrteinis.

Nr. 074 / 08 Guðný ÞH 85

13. Vélarvana og dregin til hafnar



Skipaskr.nr. 6584
Smíðaður: England 1984, plast
Stærð: 9,2 brl. 9,9 bt.
Mesta lengd: 9,88 m
Skráð lengd: 9,8 m
Breidd: 3,34 m
Dýpt: 1,48 m
Vél: Iveco 162 kW, 1984
Fjöldi skipverja: 2

Guðný ©Þorgeir Baldursson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, 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 20. maí 2008 var Guðný ÞH 85 að draga grásleppunet skammt norðan Ásmundastaðaeyja á Melrakkaslétu. Veður: A- 8 m/s

Á meðan verið var að draga netin dró niður í vélinni og hún stöðvaðist. Dreki var látinn falla

en hann hélt illa. Eftir skoðun skipverja var ljóst að vélin var svelt á olíu en orsökina fannst ekki. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og var björgunar-skipið Gunnbjörg sent á staðinn sem dró Guðnýju ÞH til hafnar á Raufarhöfn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eftir að vélin stöðvaðist sagðist skipstjóri hafa skipt um síur við hana og lögnin í olíu-tankinn virtst vera opin og hrein en engin forsa er á lögninni. Vélina hafi þá verið ræst að nýju og gengið hægagang en ekki polað álagið og stöðvast aftur;
- að þegar í land var komið var olúfæðidælan tekin frá og blásið úr henni en þá skaust tappi, sennilega úr kítu eða fljótandi pakkningarefni, út úr stútnum. Tappinn var greinilega mótaður í boltagatið.
- að gegnum tanklokið fara allar lagnir inn í tankinn og er það skrúfað niður með 6 mm boltum. Sagði skipstjóri að nokkuð af þéttiefninu hafi þrýstst undan lokinu þegar það var sett á í upphafi en tankurinn hefur ekki verið opnaður og þrífinn síðan hann var settur um borð en það standi til.

NEFNDARÁLIT:

Orsök olústíflunnar var að óvarlega var farið með þéttiefni þegar tanknum var lokað síðast.

Nr. 078 / 08 Sæunn ÓF 7

14. Vélarvana og dregin í land



Skipaskr.nr. 1570
Smíðaður: Akranesi 1980, plast
Stærð: 9,50 brl. 9,37 bt.
Mesta lengd: 10,10 m
Skráð lengd: 10,04 m
Breidd: 3 m
Dýpt: 1,47 m
Vél: Mitsubishi 64 kW, 1995
Fjöldi skipverja: 4

Sæunn ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason og Pálma K. Jónssyni.

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð

og skal henni ekki beitt sem sönnunargagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 23. maí 2008 var Sæunn ÓF 7 á siglingu í Eyjafirði. Veður: SA 3-8 m/s

Þegar báturinn var norður af Hrólfskeri varð hann olíulaus og óskuðu bátsverjar eftir aðstoð. Björgunarbáturinn Vörður frá Árskógsströnd fór til þeirra og var þeim til aðstoðar þar til björgunarskipið Sigurvon kom frá Siglufirði. Báturinn var dreginn til hafnar í Ólafsfirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við athugun úti á sjó stóð olía uppi í hálfu sjónglasinu og virtist olía því vera á tanknum. Þegar ýtt var á hraðloka sjónglassins féll olíusúlan niður og sýndi hann tóman. Í hinum tanknum sýndi sjónglasið hann tóman en ekki var opnað fyrir það til að kanna frekar stöðuna. Þegar að var gáð var búið að opna fyrir tankinn og var hann því talinn tómur;
- að í landi var opnað fyrir sjónglas tanksins sem ekki hafði verið hreyft við og reyndist hann nær fullur. Eigandi sagði að engin olía hefði komið að vélinni þar sem ekki hafi verið búið að lofttæma olíukerfið;
- að sögn eiganda var tiltölulega auðvelt að lofttæma olíukerfi vélarinnar með því að opna fyrir spíssarör og dæla með lítilli handdælu sem er á olíukerfinu. Engar leiðbeiningar fyrir bátsverja voru tiltækar um það í bátum og voru þeir alveg ókunnir vélbúnaðinum. Eigandi sagðist hafa verið búin að segja og sýna mönnunum þetta;
- að sögn vitnis sem fór niður í vélarrúmið voru verkfæri, sem nota þurfti til lofttæmingar, geymd haugryðguð í verkfærakassa sem sjór hefði sennilega einhvern tímann komist í og umhirða í vélarrúminu almennt slæm;
- að eigandi sagði að bátsverjar hefðu framvísað skilríkjum sem sýndu að þeir hefðu réttindi að fara með bát sem þennan og að skilríkin hefðu verið lögð fyrir lögreglu daginn eftir atvikið. Engin skrifleg gögn þar um liggja fyrir hjá lögreglu;

- að báturinn hafði ekki haffærisskírteini og sagðist eigandi hafa freistast til að nota bátinn eftir að leigubátur sem fenginn hafði verið til ferðarinnar bilaði.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var ókunnugleiki bátsverja um meðferð vélbúnaðar.

Nefndin átelur útgerðamanninn fyrir að senda ókunna menn út á sjó á bát án haffærisskírteinis og leiðbeininga um meðferð báts og vélbúnaðar.

Nr. 081/08 Þorsteinn BA 1

15. Vélarbilun, dreginn til hafnar



Þorsteinn ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1979
Smíðaður: Garðabæ 1989, stál
Stærð: 29,9 brl. 71,0 bt.
Mesta lengd: 19,99 m
Skráð lengd: 18,62 m
Breidd: 4,5 m
Dýpt: 4,05 m
Vél: Caterpillar 336 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi þann 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. júní 2008 var Þorsteinn BA 1 á siglingu skammt undan Barða. Veður: NA 3 m/sek.

Á siglingu á miðin stöðvaðist aðalvélin með nokkrum hávaða og eftir lauslega skoðun óskaði skipstjóri eftir aðstoð björgunarskipsins Varðar II, sem kom og dró Þorstein BA til Patreksfjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar vélin var opnuð sást að einn ventill hafði losnað úr haldaranum og ventillinn fallið inn í sprengirýmið þar sem stimpillinn hafi barið á honum, brotið hann og stimpillinn

eyðilagði strokklokuna;

- að sögn skipstjóra virtist ekkert slit komið í vélina en liðinn var $\frac{3}{4}$ af tímanum sem gefinn var til næstu skoðunar samkvæmt fyrirmælum um viðhald vélarinnar;
- að sögn skipstjóra hafði vélin alltaf fengið mjög gott daglegt viðhald og umgengni um hana verið góð. Ekkert sérstakt álag hafi verið á henni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 082/08 Sæunn ÓF 7

16. Vélarbilun, dregin til hafnar



Sæunn ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1570
Smíðaður: Akranesi 1980, plast
Stærð: 9,50 brl. 9,37 bt.
Mesta lengd: 10,10 m
Skráð lengd: 10,04 m
Breidd: 3 m
Dýpt: 1,47 m
Vél: Mitsubishi 64 kW, 1995
Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. júní 2008 var Sæunn að sjóstangaveiðum á Héðinsfirði. Veður: Hægviðri, þoka.

Þegar bátsverjar hugðust halda til hafnar og gangsetja vélina virkaði startarinn ekki þannig að ekki tókst að ræsa vélina. Formaðurinn hafði samband við strandstöð og óskaði eftir aðstoð. Á meðan beðið var eftir aðstoð lögðu bátsverjar Sæunni við legufæri. Útgerðarmaður fór á öðrum bát og dró Sæunni til Ólafsfjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn útgerðamanns hafði hann brýnt fyrir bátsverjum að kalla eftir aðstoð strax ef upp kæmu vandræði við siglinguna og að hans sögn höfðu bátsverjar heimild til að fara með bát sem þennan frá sínu heimalandi (förebævis). Þetta fékkst ekki staðfest;
- að orsök bilunar var laus tenging á rafmagnskapli við startarann;
- að báturinn hafði ekki haffæriskýrteini;
- að við vélarskoðun, sem fór fram 9. júní 2008, komu fram fjölmargar athugasemdir með kröfu um lagfæringar.

NEFNDARÁLIT:

Ástæða þess að ekki tókst að ræsa vélina var laus tenging á rafmagnskapli við startara.

Nefndin átelur útgerðamanninn fyrir að senda bát á sjó án haffærisskýrteinis og í mjög lélegu ástandi.

Nr. 085/08 Óskar RE 157

17. Vélarbilun, dreginn til hafnar



Óskar ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 962
Smíðaður: Zaandam Hollandi 1964 stál
Stærð: 250,1 brl. 379,7 bt.
Mesta lengd: 40,9 m
Skráð lengd: 37,25 m
Breidd: 7,24 m
Dýpt: 6,15 m
Vél: Stork Werkspoor 735 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi þann 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. júní 2008 var Óskar RE 157 á siglingu um 11 sml SV af Sandgerði. Veður: N 8 - 10 m/s.

Vakthafandi stýrimaður varð var við að vélin þyngdi á sér og sló af en í því stöðvaðist hún með nokkrum hávaða. Vélstjórinn taldi að stimpill væri brotinn og óskaði skipstjóri eftir aðstoð.

Þjörgunarskipið Hannes Þ Hafstein kom og dró Óskar RE til hafnar í Sandgerði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að afgangsentill hafði brotnað og fallið inn í sprengirýmið. Stimpillinn hafði barið á ventlinum og brotið hann. Stimpillinn og slífin eyðilögðust. Brot úr ventlinum fór um afgangsgreinina inn í túrbínu og braut hana;
- að stilkurinn á brotna ventlinum var fastur í haldaranum að sögn útgerðamanns;
- að sögn útgerðarmanns var ekki kominn tími á skoðun á þessum hlutum samkvæmt keyrslubók vélarinnar. Aðrir vélahlutar sem skoðaðir voru eru ekki slitnir svo hættu stafaði af. Eftir atvikið var skipt um allan búnað í strokknum frá stimpilstöng upp í strokklok ásamt túrbínu (afgashverfli).

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 090 / 08 Pétur afi SH 374

18. Vélarvana dregin til hafnar



Pétur afi ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1470
Smíðaður: Hafnarfirði 1976 eik
Stærð: 29,7 brl. 33 bt.
Mesta lengd: 18,52 m
Skráð lengd: 17,18 m
Breidd: 4,79 m
Dýpt: 2,2 m
Vél: Caterpillar 269 kW 1976
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni 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 24. júní 2008 var Pétur afi SH 374 á netaveiðum á Breiðafirði. Veður: Logn.

Þegar komið var upp á Ólafsvíkina á landleið stöðvaðist vélin og eftir skoðun reyndist olían búin af birgðatanki. Skipstjóri fékk Ebba AK 137 til að draga Pétur afa til hafnar í Ólafsvík.



Pétur afi dreginn til hafnar ©Hilmar Snorrason

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri/vélstjóri sagðist hafa láðst að ýta á lokann á mæliglasi birgðageymis þegar hann kannaði olúbirgðir. Þegar vélin stöðvaðist hafi hann ýtt á lokann og þá hefði olían í glasinu horfið niður í tankinn;
- að um 20 lítrar af olíu voru á eldavélartanknum og hefði verið hægt að nýta hana í neyð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök vélarstöðvunar var olíuleysi.

Nr. 098 / 08 Gullbjörg ÍS 666

19. Vélarvana, dregin til hafnar



Gullbjörg ©Jón Páll Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 2452
Smíðaður: Njarðvík 2000, plast
Stærð: 8,9 brl. 8,4 bt.
Mesta lengd: 9,97 m
Skráð lengd: 9,39 m
Breidd: 3,08 m
Dýpt: 1,13 m
Vél: Cummins 187 kW, 2004
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi þann 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K Ármannssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð

og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 10. júlí 2008 var Gullbjörg ÍS 666 á línu-veiðum út af Hornbjargi. Veður: Logn.

Þegar verið var að draga línuna bilaði gírinn og óskaði skipstjóri eftir aðstoð en skipverjar héldu áfram drætti. Lúkas ÍS 71 kom seinna um daginn og dró Gullbjörgu ÍS til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar í land var komið var gírinn tekinn á verkstæði, opnaður og kom þá í ljósa að framdrifsdiskar í kúplingshúsinu voru svo mikið slitnir að þeir kúpluðu ekki að. En afturábak diskar voru í lagi og lítið slitnir og virkaði því gírinn eðlilega í bakki;
- að þann 7. febrúar 2008 var bátnum siglt á fiskeldiskví sem lagt var fyrir legufæri á Skutulsfirði fram af Hnífsdalsbryggju. Við það fór ein af akkerisfestum kvíarinnar í skrúfunu. Þrátt fyrir að menn hafi talið að festin hafi verið fjarlægð bar á því að kúplingin vildi snuð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 106 / 08 Valdi SH 94

20. Olíulaus og dreginn í land



Valdi ©Hilmar Snorrason

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: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K Ármannssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð

og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 11. ágúst 2008 var Valdi SH 94 á siglingu til hafnar í Stykkishólmi. Veður: NNA 7-8 m/s.

Á siglingunni varð báturinn olíulaus í hafnarmynninu og óskaði skipstjórinn eftir aðstoð. Björgunarsveit var kölluð út og var Fjóla SH 7 fengin til að draga bátinn að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að meðan á veiðum stóð fyrir um daginn stöðvaðist vél sökum olíuleysis og skipti skipstjórinn þá á milli tanka án þess að hugsa meira út í það;
- að á landleið, um hálfri klukkustund fyrir komu til hafnar, dró niður í vélinni og fór skipstjórinn þá niður í vélarúm og skipti yfir á olútank sem ætlaður er fyrir ljósavélina. Hann gerði sér þá grein fyrir að olía var að þrotum komin svo hann dró úr ferð til að spara hana;
- að skipstjórinn sagðist ekki hafa athugað stöðu olíu á tönkunum áður en látið var úr höfn því skríða þurfti aftur í lestina til að lesa af mæliglösunum;
- að skipstjórinn hafði aðeins farið nokkrar sjóferðir frá því hann var skráður á bátinn 4. ágúst en taldi að fyrrverandi skipstjóri hefði tekið olíu sem svo reyndist ekki vera.

NEFNDARÁLIT:

Orsök olíuleysisins má rekja til stórfellds kæruleysis skipstjóra.

Nr. 122 / 08 Krókur SH 97

21. Vélarvana, dreginn til hafnar



Krókur ©Alfons Finnsson

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: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. september 2008 var Krókur SH 97 á handfæraveiðum um 4 sml vestur af Beruvík á Snæfellsnesi. Veður: NA 7-9 m/s.

Á veiðunum fór að sjóða á vélinni og var Úlla SH 269 fengin til að draga Krók SH til hafnar í Ólafsvík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að aðvörunarkefi vélarinnar lét vita af ofhitun vélarinnar og setti formaður allt drykkjarvatn sem til var um borð á kælikerfið. Hafði hann samband við viðgerðamann í landi og var ráðlegt að sigla á hægri ferð til hafnar og óska eftir drætti ef hiti færi yfir ákveðið hámark;
- að skipstjóri taldi að gat hafi komið á gúmmí-hosu í kælikerfinu;
- að viðgerðarmaður sem kom að viðgerð sagði að orsök bilunarinnar hafi verið of slakar reimar á vatnsdælu. Þær hafi verið svo slakar að dælan snérist ekki og kælivatnið sauð út úr kælikerfinu. Hann benti á að við yfirhitun vélarinnar hafi þéttingar við vatnláshús eyðilagst en strokklokur og blokk sloppið við að springa. Þetta hafi gerst vegna misþenslu

steypumálma þegar köldu vatni var hellt á kælikerfið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bilunar má rekja til slæmrar umhirðu vélarinnar.

Nr. 126 / 08 Tryggvi Eðvarðs SH 2

22. Vélarbilun og dreginn til hafnar



Tryggvi Eðvarðs ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 2579
Smíðaður: Njarðvík 2003 plast
Stærð: 11,8 brl. 13,9 bt.
Mesta lengd: 11,34 m
Skráð lengd: 11,24 m
Breidd: 3,55 m
Dýpt: 1,31 m
Vél: Cummins 187 kW, 2003
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. september 2008 var Tryggvi Eðvarðs SH 2 að línuveiðum austast í Kolluál í Breiðafirði. Veður: Hægviðri

Vélin stöðvaðist og eftir árangurslausa bilanaleit bað skipstjórinn Lilju SH 16 að draga bátinn til hafnar í Rífi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að tengingar báðum megin við 10 A öryggi voru lausar við straumlögn að ádreparaspólu við olíuverk. Nauðsynlegt er að rafmagn sé á ádreparaspólunni til að vélin gangi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að vélin stöðvaðist var straumrof á ádreparaspólu vegna þess að tengingar voru lausar.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur þennan frágang mjög varhuga-
verðan og leggur til við Siglingastofnun Íslands að
hann verði tekinn til skoðunar.

Nr. 132 / 08 Skafftellingur VS 6

23. Vélarvana og dreginn í land



Skafftellingur ©Útgerð

Skipaskr.nr. 2268
Smíðaður: U.S.A 1967, ál
Stærð: brl. 14,3 bt.
Mesta lengd: 13,47 m
Skráð lengd: 13,45 m
Breidd: 4,24 m
Dýpt: 1,14 m
Vél: 2 Cummins 442 kW, 1967
Fjöldi skipverja: 2
Farþegar: 30

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga
Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni
Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. október 2008 var Skafftellingur VS 6
á útsýnissiglingu fyrir vestan Dyrhólaey. Veður:
Logn

Þegar skipstjórinn ætlaði að kúpla að skúfu tókst
það ekki nema að takmörkuðu leyti og aðeins var
hægt að sigla á mjög lítilli ferð. Óskaði hann eftir
aðstoð annars báts útgerðarinnar, Eyfara, sem fór
á staðinn og dró Skafftelling VS upp undir fjöruna.
Hjólábúnaður Skafftelling VS var í lagi og gat
hann því komið sér sjálfur á land. Í ljós kom að
barki við gír hafði farið í sundur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að rörasplitti í barka við milligír bilaði þan-
nig að skúfan náði ekki nema hálfu afli. Inn
í barkanum er stálfjöldur sem er splittuð með
rörasplitti á kúplingsarminum og er mjög
grönn;
- að eftir atvikið var skipt um öll splitti í þessum
barkatengingum og sett öflugri splitti;

- að samkvæmt verklagsreglum fyrirtækisins er
alltaf hafður bátur tiltækur sem tekur stuttan
tíma að kalla út ef eitthvað kemur upp á í
útsýnisferðum. Svo var einnig í þetta skiptið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en telur að varúðar-
ráðstafanir fyrirtækisins hafa reynst vel í þessu
tilviki.

Nr. 133 / 08 Dagný SU 129

24. Vélarvana og dregin til hafna



Dagný ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1535
Smíðaður: Stykkishólmi 1979, plast
Stærð: 5,6 brl. 6,9 bt.
Mesta lengd: 8,84 m
Skráð lengd: 8,72 m
Breidd: 2,93 m
Dýpt: 1,08 m
Vél: Volvo Penta 100 kW, 1989
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni,
Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni
og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. október 2008 var Dagný SU 129 á
siglingu frá Eskifirði til Reyðarfjarðar. Veður: A
5-6 m/sek.

Þegar Dagný SU var stödd skammt undan
Hólmanesi stöðvaðist vélin og vegna reks að
landi lét skipverjinn drekann falla. Eftir athugun
á forsiunni á olíukerfinu taldi hann að mikill
örverugróður væri í olíunni og óskaði eftir að-
stoð. Björgunarsveitin Ársól sendi léttbát á staðinn
og dráttarbáturinn Vöttur dró Dagnýju SU til
Reyðarfjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að á olíulögninni var grófsía og finsíur á
vélinni. Það var grófsían sem skipverjinn taldi

að hefði stíflast af gróðri í olíunni;

- að olútankurinn er botntankur undir stýrishúsi og með áfyllingu inn í húsinu. Hann var hreinsaður um 18 mánuðum áður að sögn skipverja en þá hafði ekki borið á neinum gróðri í honum;
- að skipverjinn taldi að óhreinindin væru í olíunni frá söluaðila og kvað fleiri aðila á svæðinu hafa verið í vandræðum vegna þessa. Síðast þegar olía var tekin um borð var það gert beint af tankbíl en ekki úr sjálfs-afgreiðslutanki vegna fyrrgreindra ástæðna;
- að samkvæmt upplýsingum frá söluaðila á svæðinu var vegna kvartana tekið sýni úr dælu, dælt undan geymi og tekið sýni úr botni. Niðurstaðan var sú að samkvæmt sjónskoðun á þessum sýnum var ekki talið tilefni til frekari aðgerða;
- að ekki var tekið sýni úr tanki bátsins eftir atvikið til rannsóknar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir þeim á sem lenda í tilviki sem þessu að taka sýni til rannsókna af olíunni.

Nr. 145 / 08 Una SU 3

25. Missir stýrið og dregin í land



Una ©Jón P Ásgeirsson

Skipaskr.nr. 1890
Smiðaður: Ísafirði 1988, stál
Stærð: 9,3 brl. 11,09 bt.
Mesta lengd: 12,83 m
Skráð lengd: 11,09 m
Breidd: 3,80 m
Dýpt: 1,90 m
Vél: Caterpillar 147 kW, 1988
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. nóvember 2008 var Una SU 7 á siglingu austur af Raufarhöfn. Veður: SSA 3-4 m/s.

Una SU var að koma frá Neskaupstað og þegar skammt var eftir til Raufahafnar varð skipið stjórnlaut. Sjálfstýring var notuð og þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir við að stýra með handstýri virkaði stýrið ekki. Skipverjar komust ekki að stýrisvélinni því lestin var full af fiskikörum.

Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og kom björgunar- skipið Gunnbjörg á staðinn og dró það Unu SU til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að stýristjakkur hafði losnað af stýrissveifinni en hann var festur með 10 mm festibolta með ró við hana. Róin hafði skrúfast af og festiboltinn dottið úr gatinu. Skipstjóri sagði að róin hafi ekki verið sjálfsplittuð (með nælonslíf) eða splittuð á annan hátt;
- að í ljós kom að handstýrið virkaði ekki þar sem það var olíulaust. Fram kom að erfitt er að bæta á stýrið og sagðist skipstjóri hafa þurft að fjarlægja dýptarmælir og þræða slöngu að áfyllingastút.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var að festibolti á stýrissveifinni losnaði sökum ófullnægjandi frágangs.

Nr. 148 / 08 Gullberg VE 292

26. Vélarvana og dreginn til hafnar



Gullberg ©Guðmundur St Valdimarsson

Skipaskr.nr. 2747
Smiðaður: Vaagland Noregi 2000, stál
Stærð: 337,8 brl. 599,6 bt.
Mesta lengd: 37 m
Skráð lengd: 31,9 m
Breidd: 10,4 m
Dýpt: 6,53 m
Vél: Caterpillar 1056 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. nóvember 2008 var Gullberg VE 292 á útleið frá Vestmannaeyjum. Veður: A 9 m/sek.

Þegar skipið var komið skammt austur fyrir Klettsnefið stöðvaðist aðalvélin skyndilega og rafmagn fór af því (blackout). Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð en skipið rak í átt að Ystakletti og voru akkeri gerð klár en þar sem það var yfir neðansjárvarvatnsleiðslu bæjarins var beðið með að láta þau fara. Skipið rak mjög nálægt berginu en frákastið við það breytti rekinu og rak það inn fyrir Klettsnefið.

Dráttarbáturinn Lóðsinn kom fljótlega til aðstoðar og tók Gullberg VE á síðuna. Vel gekk að aðstoða skipið til hafnar og þegar þangað var komið tókst að gangsetja vélina aftur. Ekki fékkst skýring á því hvers vegna vélin stöðvaðist.

Skipið hélt aftur á miðin tæpum klukkutíma eftir atvikið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að nokkrum dögum eftir atvikið (5-7) þegar verið var að fasa ljósavél inn og ásrafala út af rafkerfinu stöðvaðist aðalvél samstundis og spennufall varð. Í ljós kom að mótórrofi (samfösunarrofi) sem tengir og rýfur rafala ljósavélar við rafkerfið var bilaður. Þegar rofinn var skoðaður nánar reyndist hann mjög illa farinn, nánast soðinn saman og var skipt um hann. Einnig kom í ljós útleiðsla í tengibretti rafala ljósavélarinnar þar sem einn fasi af þremur leiddi til jarðar og var þetta lagfært. Ekki hefur borið á þessum vandræðum eftir þessar lagfæringar (um 4 mánuðir).

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var að samfösunarrofi var ónýtur.

SLYS Á BÁTUM UNDIR 20 BT

Nr. 143 / 08 Úlla SH 269

1. Skipverji slasast á höfði



Úlla ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1637
Smíðaður: Worcester Englandi
1982, plast
Stærð: 12 brl. 14,6 bt.
Mesta lengd: 11,8 m
Skráð lengd: 11,58 m
Breidd: 3,53 m
Dýpt: 1,61 m
Vél: Caterpillar 112 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 28. október 2008 var Úlla SH 269 að leggja að bryggju í Ólafsvík. Veður: S 6-12 m/s (Gufuskálar kl. 18:00, slysið varð um kl. 18:30).

Þegar skipverjar voru að binda bátinn fuku fiskikör af bryggjunni og niður í hann með þeim afleiðingum að eitt þeirra lenti á höfði eins þeirra. Skipverjinn skarst illa og var honum komið til læknis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hafnaryfirvöld vissu ekki um atvikið fyrr en u.þ.b. tveimur vikum síðar og var því ekki hægt að fá upplýsingar um frágang á fiskikörunum á bryggjunni daginn sem slysið átti sér stað.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á NETA, SKEL OG LÍNU-BÁTUM

Nr. 030 / 08 Gullhólmi SH 201

1. Skipverji slasast á höfði við línulögn



Skipaskr. nr. 0264
Smiðaður: 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

Gullhólmi ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. ágúst 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni 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. febrúar 2007 var Gullhólmi SH 201 á línuveiðum á Flákahorninu. Veður: SV 10 m/s.

Verið var að leggja línuna og einn skipverja hafði kastað bauju og millifæri. Vindur stóð á síðuna og bugt úr færinu f auk yfir stýribaulu, sem stóð upp úr lunningunni, svo baujan dróst aftur upp að skipinu (sjá mynd).



Skipverjinn hljóp til og hugðist svipta færinu yfir bauluna en í því kom belgurinn og baujan inn fyrir lunninguna og lenti belgurinn á höfði skipverjans. Hann vankaðist og skarst á höfði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var með húfu með plastvörn yfir kollinn sem brotnaði við höggið og taldi slasaði að brotið hafi skorið höfuðleðrið. Hann sagði að heitt hafi verið á vinnslupílfinu svo hann var ekki með öryggishjálmi;
- að slasaði taldi að ef hann hefði verið með hjálm hefði hann sennilega tekið höggið alveg af;
- að slasaði gerði sér ekki grein fyrir hvað lenti á höfði hans en skipstjóri telur það hafa verið G-lás í enda baujunnar;
- að slasaði sagði að þessar athafnir sínar hafi ekki verið til fyrirmyndar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var fljótæfni og óvarkárni slasaða.

Nr. 048 / 08 Þórir SF 77

2. Skipverji slasast á hendi



Skipaskr.nr. 0091
Smiðaður: 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

Þórir©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 5. maí 2008 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 25. febrúar 2008 var Þórir SF 77 á

netaveiðum í Hornafjarðardýpi. Veður: NA 15-18 m/s

Þegar netadrætti lauk var gengið frá á þilfarinu áður en haldið var til lands. Skipverji hafði tekið inn rúlluna og ætlaði að sveifla inn ljósastjaka en við það lá hann á hnjánum á netaborðinu og snéri fram. Hann var búinn að losa læsingu stjaksans og var að beygja sig undir arm hans þegar skipið hjó í öldu og við það missti hann jafnvægið og féll fram. Til að verjast fallinu studdi hann sig við arminn en þar sem hann var ekki kominn í læsingu lagðist stjaki fram og litli fingur vinstri handar varð á milli armsins og lúgukarmsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ljósastjaki er festur í lóm á lúgukarmi síðulúgunnar og hægt er að læsa honum þannig að lampinn lýsi yfir netarúlluna og niður með síðunni á meðan á drætti stendur. En eftir að hann hefur verið tekinn inn í skipið er hann læstur í þeirri stöðu svo hann sláist ekki til í veltingi.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 159 / 08 Tómas Þorvaldsson GK 10

3. Skipverji slasast við fall í stiga



Tómas Þorvaldsson ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1006
Smiðaður: Noregi 1966, stál
Stærð: 334 brl. 504 bt.
Mesta lengd: 47,74 m
Skráð lengd: 44,74 m
Breidd: 8,2 m
Dýpt: 6 m
Vél: Caterpillar 728 kW, 2001
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. nóvember 2008 var Tómas Þorvaldsson GK 10 á siglingu skammt suður af Hornafirði. Veður: SV 6 m/s.

Skipverji var á leið niður stiga á íbúðargangi en þegar hann hafði stígið niður í efstu þrepin missti hann fótanna og féll viðstöðulaust niður á þilfar. (Myndin sýnir stigann)



Vinstri ökkli slasaða bólgnaði mikið og var búið um hann með kæliumbúðum og siglt með slasaða til hafnar á Eskifirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist hafa snúið sér að stiganum áður en hann fór niður í hann. Hann hafi verið í inniskóm (kínaskóm) með lokuðum hælkappa;
- að slasaða fannst þrepinn vera hál en þau eru úr glanslökkuðum viði með þrefaldri röð af riffl-uðum málmlistum til hálfu- og slitvarnar;
- að neðan efstu þrepa stigans er handrið öðru megin niður með stiganum og ofan stigans á stigapallinum er grindverk með handlista niður í stigaopið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM

Nr. 035 / 08 Börkur NK 122

1. Skipverji slasast við fall



Börkur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1293
Smíðaður: Noregi 1968, stál
Stærð: 949 brl. 1467,6 bt.
Mesta lengd: 67,47 m
Skráð lengd: 61,17 m
Breidd: 10,9 m
Dýpt: 8,05 m
Vél: Caterpillar 5420 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. ágúst 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni Péttri Ágústssyni 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 12. janúar 2008 var Borkur NK 122 við bryggju á Neskaupsstað.

Matsveinn skipsins var að taka kost um borð uppi á efsta þilfari. Hann var á gangi með kassa í fanginu þegar hann rann á hálu þilfarinu í nýföllnum snjó en hann datt ekki. Við þetta fékk hann mikinn sársauka í bakið en hélt áfram með kassann niður í skipið en þá hafði annar fótur hans dofnað upp.

Slasaði hringdi í land eftir aðstoð og var honum ekið á sjúkrahús til skoðunar. Skoðun leiddi í ljós að hann hafði fengið slæmt brjóskað í hrygg.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kosturinn hafði komið inn á þilfarið við kraftblökkina og varð að koma honum upp hálfu hæð upp á næsta þilfar til að taka hann inn í skipið. En slasaði man ekki á hvoru þilfarinu hann var þegar hann rann til;
- að slasaði sagðist hafa haldið á fullum mjólkurkassa um 25 til 30 kg að þyngd þegar

hann hrasaði. Hann var í strigaskóm en taldi að fótubúnaðinum hafi ekki verið um að kenna.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var aðgæsluleysi slasaða en hann hefði átt að tryggja örugga gönguleið.

Nr. 038 / 08 Borkur NK 122

2. Skipverji fellur á þilfari



Börkur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1293
Smíðaður: Noregi 1968, stál
Stærð: 949 brl. 1467,6 bt.
Mesta lengd: 67,47 m
Skráð lengd: 61,17 m
Breidd: 10,9 m
Dýpt: 8,05 m
Vél: Caterpillar 5420 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. ágúst 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni Péttri Ágústssyni 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 19. janúar 2008 var Borkur NK 122 að nótaveiðum í Mýrabugi um 5 sml SV af Hrollaugseyjum. Veður SV 13-18 m/sek.

Einn skipverji var að gera fallhlífina klára á skut skipsins. Honum skrikaði fótur svo hann steig á fallhlífina, rann til á henni og féll. Í fallinu lenti hægri mjóðm hans á stigapalli (þrepi) sem gekk inn í síðu hans ofan mjaðmabeins þannig að snérist upp á líkamann svo hrykkti í hryggja-liðunum áður enn skipverjinn lenti á þilfarinu. Slasaði lá um tíma á þilfarinu og reyndi að ná til annarra skipverja í gegnum fjarskiptakerfi í hjálmi, en án árangurs. Hann komst hjálparlaust niður í stakkageymslu og hélt þar til á meðan hann var að jafna sig fyrir vinnu við næsta kast. Skipverjinn varð óvinnufær.



Fallhlífir liggur í þilfarinu fyrir enda þrepsins sem slasaði lenti á fyrst.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fallhlífir er saumuð úr plasthúðuðum striga-dúk og að sögn slasaða var það eins og að stíga á plastpoka á svelli;
- að glussasmit var á þilfarinu þar sem skipverjinn var og mjög hált;
- að pallurinn sem slasaði lenti fyrst á er í um 30 sm hæð frá þilfarinu;

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að slasaði steig á fallhlífina sem lá við fætur hans.

Nr. 044/08 Jóhanna Gísladóttir ÍS 7

3. Skipverji féll á þilfari og slasast



Skipaskr.nr. 1076
Smíðaður: Akranesi 1969, stál
Stærð: 480,6 brl. 704,4 bt.
Mesta lengd: 56,76 m
Skráð lengd: 52,9 m
Breidd: 8,0 m
Dýpt: 6,2 m
Vél: Wichmann 750 kW, 1985
Fjöldi skipverja: 14

Jóhanna Gísladóttir ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. ágúst 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni Péttri Ágústssyni 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 10. mars 2008 var Jóhanna Gísladóttir ÍS 7 við bryggju í Grindavík. Snjókoma fyrr um daginn og hiti um frostmark.

Brottför hafði verið ákveðin og voru skipverjar að mæta til skips. Þegar einn þeirra gekk eftir þilfarinu rann hann til og féll aftur fyrir sig og lenti á bakinu. Hann kenndi eymsla í baki en taldi að hann myndi jafna sig en daginn eftir var hann orðinn mjög slæmur af verkjum. Hann óskaði eftir að siglt yrði með sig til Keflavíkur og reyndist hann rifbrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að frá hádegi á brottfarardegi og fram að brottför hafði snjóað;
- að snjór var yfir þilfarinu og það hálfblautt fremst þar sem skipverjinn kom um borð. En á upphækkuninni aftur við krana hafði ekkert þiðnað undir og þar lá snjór;
- að slasaði var í vel reimuðum strigskóm með kassa í fanginu og að hans sögn var eins og fótunum hafi verið kippt undan honum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir á mikilvægi þess að gönguleiðir séu mokaðar.

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM

Nr. 001 / 08 Hringur SH 153

1. Skipverji slasast á hendi



Hringur ©Útgerð

Skipaskr.nr. 2685
Smíðaður: Skotlandi 1997, stál
Stærð: 271,61 brl. 481,27 bt.
Mesta lengd: 28,99 m
Skráð lengd: 25 m
Breidd: 9,3 m
Dýpt: 7,5 m
Vél: M.A.K 745 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmari Snorrassyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 22. október 2007 var Hringur SH 153 á togveiðum út af Blakk. Veður: A 14-17 m/s, rigning og ölduhæð um 3 metrar.

Skipverjar voru að taka trollið og hafði einn þeirra lásað leiðaranum í dauðalegginn sem hékk í sleppikrök á stjórnborðstoghlernum. Hann ætlaði síðan að taka splittið úr sleppikróknum til að sleppa niður dauðaleggnum og leiðaranum. En þá var híft í leiðarann svo hann slóst í hægri handlegg skipverjans. Hann varð óvinnufær og leitaði til læknis þegar komið var til hafnar daginn eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnbúnaður grandaraspilanna var aftarlega í stjórnborðsgangi trollþilfarsins og hefur spilmaður góða sýn á vinnusvæði bakborðshlera en stoð skyggir á fulla sýn á vinnusvæði stjórnborðshlera;
- að slasaði sagði að engar merkjagjafir væru gefnar þegar hífa má í leiðarann heldur gæfi fall dauðaleggsins úr sleppikróknum það til kynna;

- að búið var að sleppa niður dauðaleggnum á bakborðshleranum en ekki stjórnborðsmegin;
- að sögn slasaða hafði hann farið nokkra afleysingaferðir á skipinu en áður var hann á línuskipum.

NEFNDARÁLIT:

Örsök slyssins var að híft var of snemma.

Nr. 004 / 08 Hrafn GK 111

2. Skipverji slasast á hendi



Hrafn ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1628
Smíðaður: Akureyri, 1983, Stál
Stærð: 680,3 brl. 1067 bt.
Mesta lengd: 61,76 m
Skráð lengd: 61,76 m
Breidd: 9,76 m
Dýpt: 6,74 m
Vél: Wichmann 1472 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 25

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmari Snorrassyni

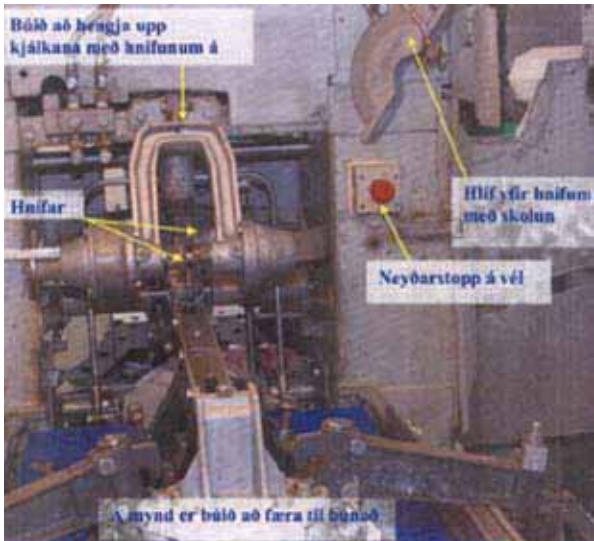
Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 10. janúar 2008 var Hrafn GK 111 að togveiðum í Berufjarðardýpi um kl. 02:30. Veður: NA 10 – 12 m/s.

Skipverji var við vinnu á flökunarvél þegar beinagarður festist í henni og hugðist skipverjinn fjarlægja hann og stöðvaði vélina. Hann fjarlægði hlíf yfir hnífum og hengdi upp kjálkann með tveimur hnífum. Þegar hnífasettinu var lyft upp kom dálkur beinagarðsins upp úr efri beinastýringu vélarinnar. Skipverji gangsetti vélina aftur til að hún hreinsaði sig sjálf, sem hún gerði ekki, svo hann tók með báðum höndum um dálkinn en söðull greip í beinagarðinn svo hendurnar kipptust í hnífana.

Hnífar vélarinnar sneiddu framan af litlafingri



Myndin sýnir slystað

hægri handar og skipverjinn fékk fleiri skurði á báðar hendur. Skipstjórinn bað um aðstoð þyrilu við að sækja slasaða en því var hafnað. Læknir leiðbeindi um hvernig búa skyldi um sárin og um meðhöndlun slasaða. Haldið var þegar í átt til lands og komið til Fáskrúðsfjarðar um kl. 09:00.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að flökunarvélin er af gerðinni Baader 189. Í henni eru sex hnifar en eitt sett með tveimur hnífum sker niður með beinagarðinum. Hlíf er yfir hnífunum en þeir ásamt drifbúnaði hvíla í armi sem hengja má upp. Undir þessum hnífum er renna (beinastýring) sem söðlar færa fiskinn eftir og eru hinir fjórir hnífarnir á þessu svæði og klára þeir að skera holdið af beinagarðinum;



Aðvörunarskiltið við vélina

- að á skilti á þili við vélina eru skýr fyrirmæli um að slökkva ávallt á vélinni áður en viðgerð hefst (sjá mynd). Skiltið er hluti af öryggisstjórnunarkerfi skipsins;
- að sögn slasaða hafði hann unnið aukavakt og því verið við vinnu í 14 klukkustundir. Hann hafi því verið orðinn mjög þreyttur og það hafi sennilega slævt dómgreind hans. Hann sagðist hafa vitað að bannað væri að opna vélina til að vinna inn í henni án þess að hún væri stöðvuð. Þegar hún hreinsaði sig ekki sjálf eftir að hann gangsetti hana að nýju hafi hann freistast til að grípa í dálkinn og toga í því hann taldi sig vera með hendurnar langt frá hnífum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til óvarkárni slasaða.

Nr. 026 / 08 Hásteinn ÁR 8

3. Skipverji slasast við fall



Skipaskrár.nr. 1751
Smiðaður: 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

Hásteinn ©Tryggvi Sigurðsson

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Agnari Erlingssyni og Hilmarí Snorrassyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 24. september 2007 var Hásteinn ÁR 8 á veiðum með dragnót út af Pétursey. Veður: N 18-23 m/s.

Búið var að láta dragnótina fara, verið að keyra seinna tógið út, og eftir frágang á þilfari ætlaði

einn skipverja að hraða sér niður á milliþilfar. Þegar hann steig í efsta þrep stigans skrikaði honum fótur og féll afturábak. Eftir fallið kenndi hann sársauka í hægri öxl en eftir að hafa jafnað sig um stund hélt hann áfram vinnu.

Þegar þrautir í öxlinni ágerðust leitaði hann læknis og eftir myndatöku kom í ljós að stór sin yfir axlarbeinum og niður í upphandleggsvöðva var nær rifin í sundur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að níu ristarþrepa stigi er langsum í skipinu á milli þilfara. Hann er fremur brattur og handrið er stjórnborðsmegin en veggur bakborðsmegin;
- að slasaði sagðist hafa verið að drífa sig í aðgerð, gengið beint niður stigann með bakið að þrepum. Í efsta þrepi hafi honum skrikað fótur og dottið. Þegar hann féll náði hann ekki að taka í handriðið og lenti hægri olnboginn á stigapallinum;
- að sögn slasaða gefa menn sér ekki tíma til að snúa sér við áður en gengið er niður stigann eins og rétt hefði verið að gera því stiginn er frekar brattur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að slasaði stóð ekki rétt að því að ganga niður brattann stiga.

Nr. 036/08 Óskar RE 157

4. Skipverji slasast við fall á þilfari



Óskar ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 962
Smiðaður: Zaandam Hollandi 1964
stál
Stærð: 250,1 brl. 379,7 bt.
Mesta lengd: 40,9 m
Skráð lengd: 37,25 m
Breidd: 7,24 m
Dýpt: 6,15 m
Vél: Stork Werkspoor 735 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. ágúst 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni Pétri Ágústssyni 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 28. febrúar 2008 var Óskar RE 157 á togveiðum vestur af Hafnarbergi um 15 sml. frá Sandgerði. Veður: SV 14 – 15 m/s og mikill sjór

Skipverjar voru í viðgerðum á trollinu og einn skipverji stóð á trollnetinu. Þegar skipið valt til festust fætur hans í netinu og féll hann aftur fyrir sig. Höfuð hans lenti á röri við rússatromluna í fallinu og vankaðist hann svo að ekki þótti ráðlegt annað en sigla með hann til hafnar í Sandgerði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var með hjálm (lofa) en hökuólin var ekki spennt svo hjálmurinn færðist til á höfði hans í fallinu og hnakkinn lenti á rörinu undir hjálminum áður en skipverjinn kom höndum fyrir sig;
- að sögn slasaða fékk hann heilahristing, marblett á hnakkann og bæði augu hans sukku í bólgu (glóðaraugu).

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir á mikilvægi þess að sjómenn noti ávallt hökuband á hjálmum sínum en draga má líkur að því að áverkar hins slasaða hefðu orðið umtalsvert minni ef svo hefði verið.

Nr. 041 / 08 Jón á Hofi ÁR 42

5. Skipverji slasast á fæti



Jón á Hofi ©Halþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 1645
Smiðaður: Akranes 1983, stál
Stærð: 237,7 brl. 478 bt.
Mesta lengd: 38,99 m
Skráð lengd: 36,1 m
Breidd: 8,1 m
Dýpt: 6,25 m
Vél: Bergen Diesel 729 kW, 1982
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni og Pálma K. Jónssyni.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. mars 2008 var Jón á Hofi ÁR 62 á dragnótaveiðum á Selvogsbanka. Veður: NV 10 m/sek. sjólfítið.

Búið var að losa úr pokanum niður í fiskmóttöku og ætluðu skipverjar að loka lúgunni en tveir voru að toga belginn fram svo hann klemmdist ekki í falsinu. Fótur annars skipverjans rann til á þilfarinu í þann mund sem lúgan féll að stöfum og lagðist hlerinn á fótinn og tók nær af stórutá vinstri fótur.

Siglt var með slasaða til Þorlákshafnar og hann síðan fluttur á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stjórnþæki lúgunnar eru í stjórnborðsgangi til hliðar við hana og að áliti stjórnanda hennar skyggir ekkert, að öllu jöfnu, á yfirsýn hans niður á lúguna og lúgukarminn. En þar sem pokinn hékk ennþá í pokagilsinum og stór maður stóð stjórnborðsmegin við slasaða skyggðu þeir á sýn hans yfir til bakborða og sá hann því ekki fót slasaða;
- að slasaði var ekki í öryggisstígvélum með stáltá enda var þess ekki krafist að sögn skipstjóra;
- að slasaði taldi að stígvélin hafi ekki verið hál eða þilfarið sleipt.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var að slasaði rann til rétt áður en lúgan féll að stöfum.

Nr. 049/08 Málmey SK 1

6. Skipverji klemmist á hendi



Málmey ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1833
Smiðaður: Flekkefjord Noregi 1987, stál
Stærð: 882,8 brl. 1469,7 bt.
Mesta lengd: 56,5 m
Skráð lengd: 54,4 m
Breidd: 12,6 m
Dýpt: 7,7 m
Vél: Wärtsilä 2200 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 26

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 14. mars 2008 var Málmey SK 1 á togveiðum í Djúpál. Veður: Logn

Þegar verið var að láta trollið fara var það híft út með pokabyssunni. Einn skipverja hafði hendur á hnakkafalnum sem losar krókinn úr lengjunni við lok útslökunar byssuvindunnar. Skipverjinn sá að slaki kom á fal byssuvindunnar og hugðist þá draga krókinn til sín en hendurnar kipptust þá að lunningunni, urðu á milli og klemmdust þar til tógið slitnaði.

Hætt var við að láta trollið fara, það híft inn aftur og haldið áleiðis til lands. Óskað var eftir björgunarskipinu Gunnari Friðrikssyni til að koma á móti skipinu til að sækja slasaða og flytja hann til Ísafjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra taldi hann að útslökun byssufalsins hafi ekki verið nægjanlega hröð og ákveðin og því hafi króknum verið haldið föstum í lásnum;
- að slasaði var í sínum öðrum túr á togara en hafði áður verið á dragnótabátum og línuveiðiskipum. Hann sagðist hafa verið í þjálfun

á handbrögðum og vinnufyrirkomulagi sem viðgengjust um borð en hann hafi ekki verið varaður sérstaklega við þessum framgangi;

- að spilmaður sagði að byssunni væri alltaf slakað á fullri útslökun og var ekkert óeðlilegt við það í umrætt sinn. Hann sagði að stundum hlaupi snúningur á byssufalinn sem vefji þá hnakkafalnum uppá sig og byssuna en þegar það gerist á ekki að hafa hendur á hnakkafalnum og í flestum tilfellum losnar byssan áður en hann slitnar.

NEFNDARÁLIT:

Orök slyssins má rekja til ókunnugleika slasaða.

Nefndin bendir á nauðsyn þess að kynna vel fyrir nýjum mönnum hvað ber að varast.

Nr. 052 / 08 Snorri Sturluson VE 28

7. Skipsverji slasast á hendi



Skipaskr.nr. 1328
Smiðaður: Pasajes Spáni, 1973 Stál
Stærð: 1095,9 brl. 1464 bt.
Mesta lengd: 74,62 m
Skráð lengd: 65,86 m
Breidd: 11,6 m
Dýpt: 7,5 m
Vél: Wärtsilä 2460 kW 1995
Fjöldi skipverja: 27

Snorri Sturluson ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 5. maí 2008 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 27. mars 2008 var Snorri Sturluson VE 28 á togveiðum á Belgableiðu SV af Eldeyjarbanka. Veður: A 10 – 15 m/sek

Skipverji var í lestinni að raða kössum með frosnum fiskflökum og ætlaði að lyfta einum þeirra af færibandinu með því að taka í bindiborða kassans. Við það slitnaði borðinn og féll skipverjinn

og bar fyrir sig vinstri hendina í fallinu. Fann hann fyrir miklum sársauka og eftir að skipstjórnendur höfðu skoðað handlegginn var tryggilega búið um hann. Siglt var áleiðis til lands og óskaði skipstjóri eftir að slasaði yrði sóttur af björgunarbáti.

Björgunarbáturinn Kiddi Lár flutti slasaða, sem reyndist handleggsbrotinn, til lands.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að færibaldið var fullt af kössum og hafði bandið þjappað þeim þétt saman og því erfitt að ná kassanum af. Hver kassi vegur 30 kg;
- að kassinn er bundinn með tveimur borðum þvers og einum langs og tók slasaði með báðum höndum í þann borðann og ætlaði að kippa honum út úr röðinni;
- að samsetningar á borðum fiskikassanna geta verið mismunandi sterkar;
- að borðarnir eru úr nælonvef samsettir með stálklemmum en að sögn skipstjóra þolir samsetningin illa að tekið sá snögg í einn borðann. En eftir slysið hefur skipverjum verið bent á að taka alltaf í tvo borða.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 054 / 08 Jón Vídalín VE 82

8. Skipverji slasast við fall



Skipaskr.nr. 1275
Smiðaður: Muroran Japan 1972, stál
Stærð: 548,4 brl. 808,8 bt.
Mesta lengd: 55,82 m
Skráð lengd: 51,45 m
Breidd: 9,5 m
Dýpt: 6,5 m
Vél: Niigata 1691kW, 1986
Fjöldi skipverja: 13

Jón Vídalín ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. ágúst 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónssyni Péttri Ágústssyni 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 30. mars 2008 var Jón Vídalín VE 82 á Selvogsbanka. Veður: Hægviðri, sjóljóði.

Einn skipverji var að ísa fisk og stóð við það í kari í fjórðu hæð og mokaði úr því yfir önnur kör á lestargólfinu. Þegar hann hafði nær klárað ísinn úr karinu ætlaði hann niður en rann til í íshroðanum, féll niður á körin í lestargólfinu og lenti á kviðnum á karabrún.

Eftir að slasaði hafði náð andanum komst hann upp í íbúðir þar sem áverkar voru skoðaðir. Trollið var tekið og stefna sett á Eyjar. Þegar blóð kom fram í þvagi og hægðum slasaða hafði skipstjóri samband við lækni og vildi hann að slasaði yrði sóttur með þyrlu sem fyrst. Var þá skipinu snúið við og siglt til móts við þyrluna.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var í stígvélum sem útgerðin lagði til og fannst honum þau ekki að öllu jöfnu hál;
- að mjög sleipt var í karinu sökum þess að eingöngu voru innansleikjur af ís eftir í því og lítilsháttar hreyfing á skipinu;
- að slasaði kvaðst vera óvanur sjómaður og í sínum fyrsta túr á skuttogara;
- að slasaði var ekki lögskráður í skiprúmið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera óviðunandi vinnu aðstaða við ísingu í lest skipsins.

Nr. 066 / 08 Stígandi VE 77

9. Skipverji slasast við fall



Stígandi ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1664
Smiðaður: Tczew Póllandi 1988, stál
Stærð: 113,7 brl. 237,2 bt.
Mesta lengd: 28,9 m
Skráð lengd: 26,53 m
Breidd: 7 m
Dýpt: 5,7 m
Vél: Caterpillar 559 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga

Tryggvasyni, 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 6. febrúar 2008 var Stígandi VE 77 á togveiðum á Flákanum Breiðafirði. N 15-20 m/s, lítill sjór.

Skipverjar voru að hífa inn trollið þegar einkennilegt hljóð kom frá spílkerfinu og fór einn þeirra að huga að því hvort hávaðinn kæmi frá stjórnaventli grandaraspilanna. Þegar hann kom að spilinu rann hann til í olíusmiti á þilfarinu og féll á þrýstilagnirnar með hægra hné svo það bólgnaði upp. Skipverjinn þurfti síðar að fara í aðgerð á hnénu þar sem liðþófi hafði skaddast.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var í inniskóm;
- að sögn slasaða var enginn leki sem slíkur frá spilunum en alltaf er eitthvert smit niður á dekkid.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök slyssins megi rekja til skóbúnaðar hins slasaða. Mikilvægt er að sjómenn séu ávallt í viðeigandi skóbúnaði hvort heldur sem þeir fara til starfa eða eftirlits á þilfari.

Nr. 067 / 08 Stígandi VE 77

10. Skipverji slasast á fæti



Stígandi ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1664
Smiðaður: Tczew Póllandi 1988, stál
Stærð: 113,7 brl. 237,2 bt.
Mesta lengd: 28,9 m
Skráð lengd: 26,53 m
Breidd: 7 m
Dýpt: 5,7 m
Vél: Caterpillar 559 kW, 1998
Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, 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 29. janúar 2008 var Stígandi VE 77 á togveiðum á Breiðafirði. Veður: N 3-5 m/s.

Skipverjar voru að láta trollið fara þegar járn-bobbingur lenti á vinstri fæti eins þeirra og klemmdi hann við lunningu í rennunni. Siglt var með slasaða til hafnar í Rífi en hann var ristarbrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist hafa verið í bobbingarennunni að huga að einhverju í henni en hann hafi ekki verið kominn út úr rennunni þegar veltingur kom á skipið og bobbingalengjan fór af stað;
- að slasaði taldi að bræla og veltingur hafi verið;
- að samkvæmt dagbók skipsins var norðan gola;
- að fóturinn losnaði ekki fyrr en híft var í lengjunna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir á að óvarlegt var af slasaða að fara inn í rennuna þegar verið var að láta trollið fara.

Nr. 073 / 08 Kaldbakur EA 1

11. Skipverji slasast við hífingu



Kaldbakur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1395
Smíðaður: Spáni 1974, stál
Stærð: 941,2 brl. 1330 bt.
Mesta lengd: 68,66 m
Skráð lengd: 59,86 m
Breidd: 11,6 m
Dýpt: 7,5 m
Vél: MaK 2090 kW, 1973
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Slysaskýrsla frá útgerð; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, 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 24. apríl 2008 var Kaldbakur EA 1 á togveiðum. Veður: Hægviðri

Skipverjar voru að taka trollið og var búið að taka eina færú á belgnum og slaka henni niður. Skipverji fór til að losa gilsinn úr stroffunni en þá slóst krókurinn í andlit hans svo hann skarst og tennur brotnuðu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar slasaði beygði sig yfir gilskrókinn til að húkka honum úr var gilsvindan stopp. Þá var slakað en þar sem falurinn var klemmdur eða fastur á milli vafninga á tromlunni tók skyndilega í gilsinn svo strekktist á og krókurinn sveiflaðist í slasaða;
- að slasaði var í sínum fyrsta túr á togara og því óvanur störfum um borð í togara. Hann sagðist hafa verið látinn fylgjast að mestu leyti með vinnunni fyrsta halið og fengið tilsögn í störfum. Ekki hafi verið búið að segja honum að gilsinn ætti að vera kominn með slaka niður á þilfarið áður en honum er húkkað úr stroffunni;
- að stjórnandi sagði að slasaði hefði verið óvanur og verið látinn fylgjast fyrst með störfum á meðan verið var að koma honum inn í þau.

NEFNDARÁLIT:

Örsök slyssins var ókunnugleiki slasaða um vinnulag í meðförum gilsins.

Nr. 077 / 08 Gullberg VE 292

12. Skipverji slasast á höfði



Gullberg ©Guðmundur ST Valdimarsson

Skipaskr.nr. 2747
Smíðaður: Noregi 2000, stál
Stærð: 337,8 brl. 599,6 bt.
Mesta lengd: 37 m
Skráð lengd: 31,9 m
Breidd: 10,4 m
Dýpt: 6,53 m
Vél: Caterpillar 1056 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, 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 6. maí 2008 var Gullberg VE 292 við bryggju í Vestmannaeyjum.

Skipverji ætlaði að losa hlerafjarlægðaranema úr sæti sínu á toghlera en þar sem neminn var stífur í sætishulsunni hífði skipverjinn í nemann með gils og sló síðan í hann með hamri. Þegar neminn losnaði skaust hann í andlit skipverjans sem féll í þilfarið. Skipverjinn fékk áverka á andlit, missti meðvitund um tíma og var fluttur á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar hulsan í hleranum, sem neminn sat í, var skoðuð sást að hún var bogin svo þrengdi að nemanum. Neminn var tvö til þrjú kíló að þyngd og liggur að öllu jöfnu laus í sætinu sem er lokað;
- að slasaði taldi sig ekki hafa staðið í skotlínu gilsins þar sem hann stóð við að berja nemann lausan. Gilsinn er úr fléttuðu næloni og var komin mikil teygja á hann vegna átak-sins;
- að slasaði var ekki með öryggishjálmi en bæði eru hefðbundnir hjálmar og lokaðir skíðahjálmar (Jofa) til í skipinu fyrir alla áhöfnina.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óvarkárni slasaða að standa í skotlínu gilsins en nefndin bendir á nauðsyn þess að sjómenn beri ávallt hjálma við vinnu sína.

Nr. 083 / 08 Drangavík VE 80

13. Skipverji slasast á hendi



Drangavík ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2048
Smíðaður: Portugal 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 735 kW, 1991
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. júní 2008 var Drangavík VE 80 á togveiðum á Vestfjarðarmiðum. Veður: NA 15 m/s og talsverður sjór.

Verið var að taka trollið. Búið að tengja grandara við dauðalegginn og þegar farið var að hífa í grandarana kom í ljós að bakstroffuupphalarinn var óklár öfugu megin við dauðalegginn. Skipverji ætlaði að greiða úr þessu með því að bregða upphalaranum undir dauðalegginn en þá dróst vinstri hönd hans á milli vírs og skutrennukeflis.

Skipverjinn slasaðist illa og var þyrlla Landhelgisgæslunnar send til skipsins. Drangavík VE sigldi áleiðis til lands og var stödd í Látraröstinni þegar þyrllan kom að en vegna veðurs og sjólags gat hún ekki athafnað sig þar. Þegar komið var nær landi hófust aðgerðir og gekk hífing vel. Skipverjinn fór strax í aðgerð þegar hann kom á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn slasaða taldi hann að hífing hafi ekki staðið yfir þegar hann teygði vinstri hendina

yfir að dauðaleggnum til að bregða stroffunni undir hann. Þá hafi verið híf í grandarana og við það hafi höndin farið á milli;

- að skipverji sagði að vettlingur hafi flækst í keðju á grandaranum og við það dróst höndin undir dauðalegginn á skutrennukeflinu;
- að sögn spilmanns hafði hann yfirsýn yfir vinnusvæðið og sá að búið var að tengja dauðalegginn við grandarann og þar sem venjan er að gefa ekki sérstaklega merki um hífingu hóf hann hífingu. Slasaði snéri baki í spilmanninn og sagðist spilmaður ekki hafa séð fyrr en of seint þegar slasaði teygði sig yfir í skutrennuna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera óvarkárni slasaða að fara með hendi í veiðarfæri og það verklag um borð í skipinu að ekki voru notaðar bendingar við hífingu.

Nr. 088 / 08 Ásbjörn RE 50

14. Skipverji klemmist á hendi



Ásbjörn ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1509
Smíðaður: Flekkefjord 1978 stál
Stærð: 442,4 brl. 652 bt.
Mesta lengd: 49,86 m
Skráð lengd: 44,93 m
Breidd: 9,5 m
Dýpt: 6,6 m
Vél: Stork Werkspoor 1450 kW,
1985
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi þann 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. maí 2008 var Ásbjörn RE 50 að togveiðum á Miðfjöllum, 52 sml SV af Reykjanesi. Veður A 18 m/sek.

Skipverji var á gangi á milliþilfari og greip um

stálstöng sem er til sjóbúnaðar fiskikara. Á veltunni lögðust körin að stönginni og festist vinstri hönd skipverjans á milli. Hann kallaði eftir aðstoð og notuðu skipverjar kúbein til að spenna körin frá til að losa höndina.



Sjóbúnaðarstangir upp settar ásamt „handlista“ (ör) til stuðnings í gangveginum.

Áverkar virtust miklir svo skipstjóri lét hífa trollið og sigldi til Helguvíkurfahafnar með slasaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var í sinni fyrstu sjóferð og í fyrsta skipti við vinnu á vinnsluþilfarinu. Sökum sjóveiki þurfti hann að kasta upp og greip í handfestu til stuðnings;
- að grindur eru meðfram gangveginum til sjóbúnaðar á körum. Utan við þetta svæði við gangveginn er rör ætlað til handfestu en að sögn skipstjóra var það sett eftir sambærilegt slys.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 091/08 Geir KE 6

15. Skipverji slasast á höfði



Geir ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2325
Smíðaður: Ísafirði 1998 stál
Stærð: 72 brl. 106,9 bt.
Mesta lengd: 24,88 m
Skráð lengd: 19,65 m
Breidd: 5,5 m
Dýpt: 2,92 m
Vél: Cummins 350 kW 1998
Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga

Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. mars 2008 var Geir KE 6 á drag-nótaveiðum um 3,5 sml VSV af Hafnarbergi. Veður: S 13 m/sek.

Verið var að koma pokanum út fyrir eftir að losað hafði verið úr honum og slakaði einn skipverja honum út á krananum. Annar skipverji, sem stóð í bakborðssíðunni miðskips, stjórnaði belgtromlunni og hífði í pokann aftur eftir. Pokinn sveiflaðist inn fyrir stjórnborðs lunninguna og lás í kornlínunni slóst í andlit skipverjans sem rotaðist.

Siglt var með slasaða til Sandgerðis og honum komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagði að hann gerði sér ekki grein fyrir hvað gerðist en hann var að fylgjast með belgtromlunni og horfði aftur eftir skipinu og hafði því ekki auga með útslökun pokans. Samspil þessara þátta verði að fara saman svo aðgerðin sé framkvæmd áfallalaust og því þarf einnig að fylgjast með því sem hífð er í;
- að slasaði sagði að þeir hafi verið að hætta veiðum vegna vaxandi veðurs og ekki útilokað að kornlínan hafi sveiflast vegna vinds eða öldugangs;
- að skipverjinn var með öryggishjálmi;
- að kranamaður sagðist ekki hafa haft undan að slaka gilsinum þó hann hafi verið með fulla útslökun og það hafi stríkkað á honum og kornlínan sveiflast inn fyrir á einni veltunni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 097 / 08 Gullberg VE 292

16. Skipverji lendir á milli skips og bryggju



Gullberg ©Guðmundur St Valdimarsson

Skipaskr.nr. 2747
Smíðaður: Vaagland Noregi 2000, stál
Stærð: 337,8 brl. 599,6 bt.
Mesta lengd: 37 m
Skráð lengd: 31,9 m
Breidd: 10,4 m
Dýpt: 6,53 m
Vél: Caterpillar 1056 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. júní 2008 lá Gullberg VE 292 í Vestmannaeyjahöfn.

Verið var að landa úr skipinu og var skipverji var að fara um borð og hugðist ganga um síðuhurð og tók með annarri hendi í dyrakarminn sér til stuðnings. Þegar skipverjinn steig á þröskuldinn rann hann til með þeim afleiðingum að hann lenti að hluta til niður á milli skips og bryggju en bringan lenti á þröskuldinum. Komst hann um borð af sjálfsdáðum.

Slasaði leitaði lækni og kom þá í ljós að þrjú rif höfðu brákað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði taldi að bryggjukanturinn hafi verið sleipur;
- að þröskuldurinn var í sömu hæð og bryggjukanturinn og fjarlægðin rúmlega þykkt fríholtana;
- að skammt frá var landgangur af bryggjunni upp á eftra þilfar skipsins.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var sú að landgangurinn var ekki notaður.

Nefndin bendir á að ávallt séu öruggir landgangar þar sem skipverjar fara að og frá borði.

Nr. 102 / 08 Helga María AK 16

17. Skipverji slasast við fall niður stiga

Helga María ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1869
Smíðaður: Flekkefjord Noregi 1988
Stærð: 882,8 brl. 1469,7 bt.
Mesta lengd: 56,86 m
Skráð lengd: 54,4 m
Breidd: 12,6 m
Dýpt: 7,7 m
Vél: Wärtsilä 2200 kW 1988
Fjöldi skipverja: 28

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. júlí 2008 var Helga María AK 16 á siglingu um 20 sml norður af Kögri. Veður: Hægviðri.

Skipverji sem ætlaði um stiga af íbúðargangi niður á næsta þilfar steig á tóma plastflösku (gos) á skörinni og féll fram yfir sig niður stigann. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð og var þyrlla með lækni send til móts við skipið en skipverjar létu hálskraga á slasaða og gáfu honum deyfilyf. Samkvæmt læknisráði var hann ekki fluttur af slysstað en skorðaður þar sem hann lá.

Þyrlan kom til skipsins út af Fljótavík þar sem slasaði var hífður frá borði og fluttur til Reykjavíkur. Við lækniðsskoðun kom í ljós að hann var óbrotinn en tveir efstu hálsliðir höfðu læst saman.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að framan við borðsalinn liggur gangur fram að stiga niður á vinnslupílarið;
- að stiginn var 11 þrep niður á pallþrep sem er neðsta þrep stigans (uppstig er 21,5 sm og framstig 24 sm), 90 sm breiður. Lóðrétt hæð frá skör og neður á pallþrepið er 2,25 metri;
- að söfnunartunna fyrir tóm drykkjarílát var á ganginum við stigann og var hún að sögn slasaða orðin full;
- að slasaði sagði að góð lýsing væri í ganginum og hann hafi verið í góðum inniskóm sem voru fastir á fótunum;
- að slasaði sagðist hafa haldið á kaffikönnu fyrir framan sig þegar hann gekk fram ganginn og það gæti hafa skyggt á sýn niður á gólfið. Hann sagðist ekki hafa misst meðvitund en hann hafi verið sem lamaður og ekki getað hreyft sig þar sem hann lá á neðsta pallþrepi stigans;
- að einn skipverji mun hafa tekið flöskuna upp og komið henni í fötuna eftir slysið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir á mikilvægi góðrar umgengni um borð í skipinu.

Nr. 104 / 08 Vilhelm Þorsteinsson EA 11

18. Skipverji slasast á höfði

Vilhelm Þorsteinsson ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2410
Smíðaður: Pólland og Noregi
2000, stál
Stærð: 1632,5 brl. 3239 bt.
Mesta lengd: 78,96 m
Skráð lengd: 69,34 m
Breidd: 15,94 m
Dýpt: 9,5 m
Vél: Wärtsilä 5520 kW, 2000
Fjöldi skipverja: 24

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 31. júlí 2008 var Vilhelm Þorsteinsson EA 11 að togveiðum í Reyðarfjarðardýpi. Veður: A 5 m/sek. Þoka

Verið var að láta trollið fara en belgurinn festist inni á flottrollstromlunni og var útsökun stöðvuð. Tveir skipverjar fóru þá aftur fyrir tromluna til að greiða úr möskvaflækjunni. Þegar losnaði um hana slengdist bugt í annan þeirra og kastaði honum upp í loft. Lenti á hann á þakinu yfir þilfarinu aftan við tromluna.

Skipstjórinn óskaði eftir þyrllu til að sækja slasaða sem kom og flutti hann til Reykjavíkur þar sem honum var komið á sjúkrahús. Eftir skoðun sást að hann var höfuðkúpubrotinn og hafði skerta heyrn á báðum eyrum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjarnir voru með Jofa hjálma og taldi slasaði að hjálmurinn hafi bjargað lífi sínu;
- að hjálmur slasaða var spenntur undir höku og sat fastur á höfðinu þar til höfuðið skall í þilfarið. Hjálmurinn brotnaði við höggið;
- að sögn skipstjóra stóð skipverjinn framan við tromluna en ekki hafi verið ljóst hvort hann stóð inni í lykkju sem þarna var eða hvort leggurinn kastaðist á hann. Skipverjinn var ekki fastur í trollinu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsök slyssins vera að slasaði hafi ekki tryggt öryggi sitt nægjanlega áður en hann réðst í að greiða úr flækjunni.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar sýni ávallt ítrustu varfærni þegar óeðlilegar aðstæður skapast við veiðarfærin.

Nr. 128 / 08 Klakkur SH 510

19. Skipverji slasast við fall í stiga



Klakkur ©Alfons Finnsson

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 1620 kW, 1987
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 23. ágúst 2008 var Klakkur SH 510 á togveiðum á Halamiðum. Veður: Hægviðri.

Skipverji sem var að fara úr brú niður stiga að utanverðu og rann til í glussasmiti þegar hann kom niður á þilfarið. Lenti hann á stigaskör og hlutatil í stiganum. Slasaði hélt áfram að vinna en gat lítið gert sökum verkja. Hann fór því upp í brú og tilkynnti um slysið. Skipstjórinn skoðaði áverkana og taldi hann tagnaðan og marinn á vinstri öxl en ekki brotinn.

Við komu skipins til hafnar fimm dögum síðar vitjaði slasaði lækni og í framhaldi af því kom í ljós að sinar í öxlinni höfðu slitnað og aðrar rifnað illa.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði sagðist ekki hafa séð glussasmitið fyrr en hann fór að athuga hvers vegna hann datt;
- að við nánari athugun vélstjóra kom í ljós að við og á flottrollsvindu voru nokkrar röratengingar lekar með samsetningum þar sem þær voru ekki nægjanlega hertar. Til að

bregðast við þessu var farið á allar samsetningar og þær sem fundust losaralegar hertar. Flottrollsspilið hafði verið tekið í land til allsherjar yfirferðar og viðgerðar. Nokkrum mánuðum áður var því komið fyrir að nýju en ekki var búið ganga skipulega á allar tengingar til að athuga hvort los hefði komið á þær;

- að á stigaskörinni og síðumegin við niðurganginn var um þriggja sm hátt flatjárn til að koma í veg fyrir vatnsrennsli af þilfarinu niður stigann. Öxl slasaða lenti á þessari upphækkun.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var hálka á þilfari vegna óvænts olíuleka frá flottromlúvundinni.

Nr. 137 / 08 Jón Kjartansson SU 111

20. Fær á sig sjó og skipverji slasast



Skipaskr.nr. 1525
Smiðaður: Uddevalla Svíþjóð 1978
stál
Stærð: 1181,1 brl. 1692,5 bt.
Mesta lengd: 74,29 m
Skráð lengd: 67,0 m
Breidd: 12,0 m
Dýpt: 7,85 m
Vél: Wärtsilä 5520 kW, 1999
Fjöldi skipverja: 13

Jón Kjartansson ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. október 2008 var Jón Kjartansson SU 111 að veiðum um 240 sml vestur af Lofoten í Noregi. Veður: SV 10 til 12 m/sek og þungur sjór.

Lokið var við dælingu aflans úr trollinu og voru flestir sakipverjar að ganga frá þegar sjór reið yfir bakborðssíðu miðskips með þeim afleiðingum að

einn skipverja féll og kastaðist á stiga. Eftir skoðun á slasaða var haft samband við lækna á Íslandi þar sem óttast var að slasaði væri rifbeinsbrottinn. Ekki var tekin afstaða til flutnings slasaða til lands að svo komnu og búið um hann eftir föngum samkvæmt leiðbeiningum læknis.

Um nóttina versnaði slasaða svo trollið var híft og eftir ráðleggingum læknis bað skipsjóri um flutning slasaða. Skipið var sett á fulla ferð til lands og var þyrta send frá Noregi sem flutti slasaða á sjúkrahús í Bodö. Við lækniðskoðun kom í ljós að þrjú rif voru brotin og rífið lunga.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var á leið yfir til bakborða aftarlega á þilfarinu þegar fyllan kastaði honum á stigann upp á bátapilfar og hékk hann á honum á meðan sjórinn féll út af þilfarinu;
- að slasaði bar hjálm og var í uppblásanlegu björgunarvesti sem blés upp þegar sjórinn lenti á honum. Taldi hann að uppblásið vestið hafi tekið mikið af högginu;
- að byrjað var að keyra þegar fyllan kom inn á skipið sem var komið með um 1500 tonn af afla og því orðið þungt.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 140/08 Kaldbakur EA 1

21. Skipverji slasast á hendi í slægingavél



Skipaskr.nr. 1395
Smiðaður: Spáni 1974, stál
Stærð: 941,2 brl. 1330 bt.
Mesta lengd: 68,66 m
Skráð lengd: 59,86 m
Breidd: 11,6 m
Dýpt: 7,5 m
Vél: MaK 2090 kW, 1973
Fjöldi skipverja: 13

Kaldbakur ©Hilmar Snorrason

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

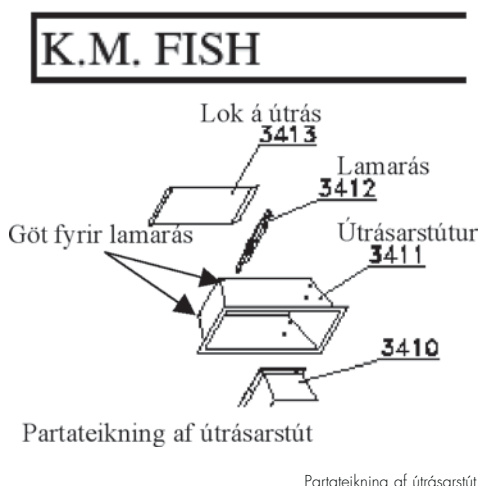
Þann 23. ágúst 2008 var Kaldbakur EA 1 á togveiðum á Halanum. Veður: 3-ó m/s.

Skipverji var að þrifa slægingarvél sem var í gangi og ætlaði að fjarlægja slor úr útrásarrenninni en við það festist vettlingur hans söðli vélarinnar með þeim afleiðingum að hægri höndin dróst inn í hana. Skipverjinn náði ekki til neyðarstöðvunar, kallaði á aðstoð og annar skipverji raut rafmagn af vélinni í rafmagnstöflu.

Slasaði skarst á löngutöng og var hann fluttur til Ísafjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slægingarvélin er K.M. Fish Gutting Machine og samkvæmt ljósmyndum sem teknar voru eftir slysið er ekkert öryggislok á útrásarennu en göt fyrir lamarásinn eru til staðar. Framleiðendur segja að allar vélar „KM Mark 5“ hafi verið afgreiddar með loki á útfallsstút frá 1992. Þannig hafi þessi vél verið;



- að skipstjóri sagði að engin lok væru á þessari rennu og þau hafi aldrei verið. Hann sagði einnig að gul aðvörunarmerking væri á vélunum og einnig væri aðvörunarfyrirmæli

hangandi á vegg í stakkageymslu þar sem varað er við að fara með hendur inn í vélar í gangi;

- að slasaði sagðist hafa fengið tilsögn um meðferð á vélinni og honum sagt að stöðva hana þegar hún væri þrifu. Í þessu tilfelli hafi aðgerð ekki alveg verið lokið og hann viljað flýta fyrir frágangi;
- að slasaði sagði að engar aðvörunarmerkingar væru á vélinni eða við hana en hann kannaðist við skjal í stakkageymslu sem hann sagðist ekki hafa kynnt sér;
- að í leiðbeiningum frá framleiðanda er varað við því að fara hendur inn í útrásina á meðan vélin er í gangi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óvarkárin slasaða að setja hendi inn í vél sem var í gangi.

Nefndin átelur að mikilvægur öryggisbúnaður hafi verið fjarlægður og bendir á sambærilegt slys hjá sömu útgerð. Sjá mál 016/07.

Nr. 153 / 08 Bjartur NK 121

22. Skipverji slasast á hendi



Bjartur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1278
Smiðaður: Niigata, Japan 1973, stál
Stærð: 461 brl. 658 brt.
Mesta lengd: 47,20 m
Skráð lengd: 42,24m
Breidd: 9,5m
Dýpt: 6,5m
Vél: MaK 1472 kW
Fjöldi skipverja: 15

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. október 2008 var Bjartur NK 121 á

togveiðum austur af landinu. Veður: NNA 10 m/s.

Skipverjar voru að láta trollið fara og var einn þeirra búinn að festa sleppikrók í útdráttarkeðju á bobbingalengjunni en hann losnaði úr. Þegar hann ætlaði að grípa í lásinn aftur til að laga þetta fór bobbingalengjan af stað og féll á hann. Við þetta klemmdist hægri handleggur hans á milli hennar og rennubrúnar á þilfarinu.

Skipverjinn var mjög kvalinn og var ákveðið að hífa inn trollið og halda með hann til Neskaupsstaðar. Haft var samband við aðila í landi og gerðar viðeigandi ráðstafanir. Í ljós kom að hann var óbrotinn en blætt hafði inn á vöðva og hann var illa marinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að pokinn hafði lent undir bobbingjalengjunni og vegna þess hafði brotið upp á endann á henni. Þegar skipverjinn teygði sig í keðjuna tók hann ekki eftir að pokinn var að renna út undan lengjunni og þegar tók í hana féll hún niður á hann;
- að skipverjinn var vanur þessu verki en kvaðst hafa verið of fljótur á sér að grípa í keðjuna. Fram kom að menn um borð væru orðnir varkari við þetta starf.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óvarkári slasaða.

Nr. 156 / 08 Barði NK 120

23. Veðieftirlitsmaður slasast á fæti við fall



Barði ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 1976
Smiðaður: Flekkefjord Noregi,
1989 stál
Stærð: 598,7 brl. 1166,5 bt.
Mesta lengd: 51,14 m
Skráð lengd: 47,42 m
Breidd: 12 m
Dýpt: 7,15 m
Vél: MaK 1840 kW 1988
Fjöldi skipverja: 21

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. júní 2008 var Barði NK 120 á togveiðum á Mýrargrunni. Veður: SV 10 m/s og sjólitíð.

Veðieftirlitsmaður var á leið með körfu með ufsa-hausum að lensibrunni sem var affast á vinnslupilfari. Á leiðinni steig hann með vinstri fótinn á lúgu að neyðarútgangi frá vaktklefa í vélarúmi en rann til á henni og féll á þilfarið með þeim afleiðingum að fóturinn snérist illa. Eftir að hafa legið þarna um tíma kom háseti honum til aðstoðar og hjálpaði honum í íbúðir. Reynt var að búa um fótinn með teygjubindi og settir kaldir bakstrar en hann bólgaði illa. Þann 13. júní eða fimm dögum síðar hafði slasaði sjálfur samband við rannsóknarskipið Dröfn og óskaði eftir að hann yrði sóttur.



Myndin sýnir grindina sem fest var á neyðarlúgunu

Barði NK var staddur um 40 sml. austur af Stokksnesi þegar Dröfn kom á staðinn og sótti slasaða. Dröfn flutti slasaða til Hornafjarðar og við skoðun kom í ljós að hann var öklabrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lúgan var í gönguleið og voru grindur sitt hvoru megin við hana en hún lá aðeins neðar og án hálfkuvara. Fram kom að fleiri skipverjar höfðu lent í því að renna til á þessari lúgu;

- að eftir atvikið var grind sett á lúguna til öryggis (sjá mynd).

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 158 / 08 Berglín GK 300

24. Skipverji slasast á fæti við trolltöku



Skipaskr.nr. 1905
Smíðaður: Garðabæ 1988 stál
Stærð: 254,3 brl. 477 bt.
Mesta lengd: 39,77 m
Skráð lengd: 36,04 m
Breidd: 8,1 m
Dýpt: 6,25 m
Vél: Caterpillar 738 kW 1998
Fjöldi skipverja: 11

Berglín ©Þorgeir Baldursson

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. júní 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 30. október 2008 var Berglín GK 400 að togveiðum á Vestfjarðamiðum. Veður: Logn.

Þegar verið var að taka trollið slóst bobbinga-lengja í vinstra hné eins skipverjans. Honum var komið inn í íbúðir og haft samband við lækni.

Premur dögum seinna hafði slasaði ekki sýnt þann bata sem vonast var eftir og í samráði við lækni var siglt með hann til Þingeyrar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bakborðsvírin hafði slitnað og verið að taka trollið með stjórnborðsvírnum;
- að búið var að taka eina færðu með öðrum forgilsinum og grandaraspilið hífði bobbinga-lengjuna fram stjórnborðs rennuna. Þá veitti einn skipverji því athygli að bakborðs-grandaraleiðarinn myndi lenda undir trollinu ef meira af því yrði hífð inn. Hann var ekki í sjónmáli spilmanns (skipstjóra) og það því

vaktformann að gefa merki um að hífa ekki á meðan hann forðaði leiðaranum fram eftir. Vaktformaður gaf spilmanni merki um að hífa ekki;

- að spilmaður segist hafa stöðvað hífingu um leið og hann fékk merki um það;
- að þegar slasaði var kominn fram í bakborðsrennuna strektist á lengjunni með þeim afleiðingum að hún skaust upp yfir í bakborðsrennuna. Klemmdist vinstri fótur hans og festist á milli lengjunnar og gangapils;
- að verið var að vinna við stjórnborðstrollið þegar lengja þess fór inn í stjórnborðsganginn fram að grandaraspilum en gangurinn rúmar eingöngu stjórnborðs- og bakborðsbobbinga-rennur. En þær eru aðskildar með bobbingagaffli sem sagður er ná upp í miðjan legg en aftast er hann hærri eða rúmlega hné hár;
- að skipverji sagði að líklega hafi forgilsinn (ekki ljóst hvor það var) lyft of mikið undir lengjuna svo hún slóst yfir bobbingagafflinn en það á ekki að gerast ef aðeins er togað aftur eftir;
- að slasaði sagði að honum hafi ekki verið sagt að forða leiðaranum en það sé venjan þegar verið er að taka trollið við þessar aðstæður. Viðurkenndi skipstjóri að þessi háttur væri hafður á og engar skriflegar leiðbeiningar væru fyrir hendi. Báðir þessir skipverjar eru vanir togarasjómenn;
- að vaktformaður sagði að venjan sé að koma leiðaranum fram eftir en hvenær það er gert væri matsatriði og taldi hann í sjálfu sér hægt að gera það áður en trollið kemur upp því vitað sé hvað í vændum er;
- að spilmaður sagði að hann hafi stöðvað þegar honum var gefið merki um það en það hafi verið í þann mund sem slysið varð;
- að skipstjóri sagði að togvír slitnaði sjaldan eða „á margra ára fresti“.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var sú að leiðari var fjarlægður of seint undan trollinu.

Nefndin beinir því til skipstjóra að hafa skráðar verklagsreglur um sjaldgæf vinnubrögð.

Nr. 165/08 Geir KE 6

25. Skipverji fellur niður á þilfar



Geir ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2325
Smíðaður: Ísafirði 1998 stál
Stærð: 72 brl. 106,9 bt.
Mesta lengd: 24,88 m
Skráð lengd: 19,65 m
Breidd: 5,5 m
Dýpt: 2,92 m
Vél: Cummins 350 kW 1998
Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Í mars 2008 var Geir KE 6 við bryggju í Sandgerði. Veður: Hægviðri.

Skipverji var að fara um borð og ætlaði að klifra eftir fríholtum á bryggjunni niður á þilfarið. Þegar hann var kominn áleiðis féll eitt fríholtið aðeins niður í festingunni með þeim afleiðingum að skipverjinn missti handfestuna og féll niður á þilfarið. Hann kenndi verkja í baki en hélt áfram störfum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að nokkrum mánuðum seinna eða í september kvaðst hann hafa leitað til læknis vegna þráláttra verkja og kom þá í ljós rof í hryggja-lið. Skipverjinn vildi kenna umræddu falli um þetta;
- að skipverjinn sagði að það hefði verið lágt í og að þetta hefði verið eina leiðin þar sem engir stiggar voru í bryggjunni þar sem báturinn lá;
- að skipverjinn taldi fallið hafi verið um 1,5-2 metrar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 172 / 08 Baldvin Njálsson GK 400

26. Tveir skipverjar slasast



Baldvin Njálsson ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2182
Smíðaður: Vigo Spáni 1990 stál
Stærð: 736,4 brl. 1199,8 bt.
Mesta lengd: 51,45 m
Skráð lengd: 45,84 m
Breidd: 11,9 m
Dýpt: 7,23 m
Vél: Wärtsilä 2200 kW, 1991
Fjöldi skipverja: 26

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 17. apríl 2009 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. desember 2008 var Baldvin Njálsson GK 400 á togveiðum í Grindavíkurdýpi. Veður: A – 13 m/sek.

Nokkrir skipverjar voru við vinnu á þilfari þegar híft var í grandaraleiðara á bakborðs trolli sem lá úti í síðu og aftur í skut. Þegar strekkist á honum slengdist hann yfir til stjórnborða og lenti í fótum eins skipverjans sem kastaðist í þilfarið og annar klemmdi fót við innlunngu. Skipverjarnir hlutu minniháttar meiðsl.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki fékkst skýring á því hvers vegna vindurnar fóru af stað;
- að sögn skipstjóra var hann að toga með bakborðstrolli en rosskúlur fremst á lengju stjórnborðstrollsins slógust til í veltingnum og ollu hávaða í skipinu. Til að minnka hávaðann hugðist hann strekkja í lengjuna með grand-aravindunum og ræsti því spildæurnar og fylgdist með stjórnborðsvindunum í myndavél á meðan strekkt var á þeim. Þegar hann leit aftur á þilfarið lá einn skipverjinn þar;
- að skipstjórinn kvaðst hafa athugað hvort

hann hefði óvart tekið í stjórnstangir bakborðs grandaravindanna en öryggi reyndist vera á þeim;

- að skipstjórinn sagði að vandlega hafi verið farið yfir stjórnbúnað vindanna og ekkert fundist athugavert. Þetta tóku aðrir skipverjar undir en tóku þó fram að venjulega væru þeir komnir aftur á hlera þegar dælurnar fyrir grandaravindurnar væru ræstar;
- að grandaravindunum er stjórnað frá stjórnborði í brú með rafmagnsyfurfærslu niður á stýriloka í dælurými sem svo er stjórnað með vökvaprýstingi stjórnloka vindanna. Hægt er að stjórna grandaravindunum handvirkt með stjórnlokanum á þeim en þá er betra að skrúfa fyrir fjarstýrilögnina því annars þarf að beita miklu átaki á handfang hans;
- að sögn sérfræðings framleiðanda vindanna verður hverskonar truflun eða straumrof á rafrásinni til þess að hvorki er hægt að hífa eða slaka. Hann taldi að í þessu tilviki gæti hafa verið um að ræða truflun í stjórnkerfinu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

SLYS Á FLUTNINGASKIPUM

Nr. 084/08 Goðafoss

1. Skipverji slasast við fall



Goðafoss ©Hilmar Snorrason

IMO nr. 9086796
Smiðaður: 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
14800kW, 1995
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi; Úrdráttur úr leiðarbók; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. nóvember 2007 var Goðafoss við bryggju í Reykjavík.

Rafvirki og vélstjóri höfðu skipt um nema í botntanki undir lest nr. 4 og voru á leið upp úr lestinni. Vélstjórinn hélt á gamla nemanum og var kominn efst í stigann þegar hann rann til og missti handfestuna. Féll hann aftur fyrir sig og lenti með hægri síðu á járnkanti og rifbrotnaði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði taldi það aðgæsluleysi að hafa ekki báðar hendur lausar til að fara í stigann og sagði að hann hefði ekki fallið ef hann hefði ekki verið með neman;
- að slasaði taldi að hann hefði fallið um einn og hálfan metra.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var óvarkárni slasaða.

Nr. 147/08 Goðafoss

2. Skipverji fær aðskotahlut í auga



Goðafoss ©Hilmar Snorrason

IMO nr. 9086796
Smiðaður: 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
14800kW, 1995
Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi; Úrdráttur úr leiðarbók; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 31. júlí 2008 var Goðafoss á siglingu í Stórabelti á leiðinni til Aarhus. Veður: S 2-3 m/s

Skipverji var að þrífa stb. gang með háþrýsti-búnaði (með túrbóstút) þegar hann fékk aðskotahlut í augun. Þrátt fyrir skolun og smyrsl fékk hann sýkingu í hægra auga og himna þess skaddaðist.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hlífðargleraugu voru til um borð en skipverji inn notaði þau ekki í þetta sinn þar sem erfitt væri að sjá með þeim við þetta verk. Hann kvaðst nota þau eftir þetta.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur menn til að nota þann öryggisbúnað sem lagður er til við störf þeirra.

SLYS Á ÖÐRUM SKIPUM

Nr. 023/08 Papey

1. Skipverji slasast á hendi



Papey ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2684
Smiðaður: 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: 5

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 22. ágúst 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni 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 11. febrúar 2008 var brunnbáturinn Papey á Álfafirði. Veður: SV 10-17 m/s

Skipverjar voru að fara að dæla fiski úr kví og hafði snurpunót verið lögð í fiskikví til að þrengja að fiskinum. Skipverji var búinn að þræða tógi í gegnum snurpuhring sem hékk neðst í mastrinu og hékk það lítillega niður úr hringnum. Hnútur (pela-stikk) hafði verið hnýttur á tógið og hélt skipverjinn um það alveg við hnútinn með hægri hendi en stjórnaði spilinu með þeirri vinstri. Þegar spilið fór að snúast hífðist í tógið í stað þess að slakna á því með þeim afleiðingum að höndin klemmdist í snurpuhringnum með þeim afleiðingum að fremstu köggjar löngutangar og vísifingurs slitnuðu af.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slasaði var ekki vanur vindunni enda skipið nýkomið til útgerðar;
- að slasaði var ekki viss um hvað gerðist en taldi líklegast að hann hefði hreyft stjórnstöngina í ranga átt þegar hann ætlaði að slaka. Hann taldi ekki útilokað að tógið hafi verið

klemmt á milli vafninga eða honum hafi skrið að fótur í snjó á þilfarinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var aðgæsluleysi skipverjans en hann átti ekki að hafa hönd á tóginu og stjórna vindunni samtímis.

Nr. 068 / 08 Herjólfur

2. Skipverji slasast á hendi við landfestar



Herjólfur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2164
Smiðaður: 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

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni 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 25. janúar 2008 var Herjólfur að koma til Þorlákshafnar. Veður: VSV 20 m/s og hvassar hviður.

Verið var að hífa skut skipsins að bryggju þegar auga á vírlykkju sem var á polla í landi slitnaði í vindhviðu. Á vírlykkjunni var krókur sem landfestar skipsins voru settar í en þegar vírin slitnaði skaust krókurinn inn um landfestarkefann og í vinstri hendi eins skipverjans. Hann bólgnaði illa á handarbakinu en brotnaði ekki.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vírin lá frá bryggjupolla á öndverðum bryggjukanti yfir bryggjuna til tengingar við landfestartóg skipsins. Krókurinn er um þrjá faðma frá skipinu þegar það liggur við bryggjuna. Vírin var 24 mm að sverleika

með lykkju búinn til með þrykki og hafði verið settur þar nýr tíu mánuðum áður. Kósi var ekki í lykkjunni til að verja vírinn við að brotna í auga króksins en sverleiki hans er 24 mm í auganu;

- að vírnum var fargað og því ekki unnt að rannsaka hann sérstaklega;
- að settur hefur verið kósi á nýjan vír.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má að líkindum rekja til þess að vírinn stóðst ekki álagið án styrkingar með kós.

Nr. 076 / 08 Þjótur

3. Skipverji slasast á fæti



Skipaskr.nr. 2052
Smíðaður: Akranesi 1990, stál
Stærð: 17,8 brl. 25,2 bt.
Mesta lengd: 14,25 m
Skráð lengd: 13,83 m
Breidd: 4,26 m
Dýpt: 1,75 m
Vél: Caterpillar 260 kW, 1990
Fjöldi skipverja: 2

Þjótur ©Guðmundur Si Valdemarsson

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni 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 20. maí 2008 var dráttarbáturinn Þjótur við störf í Reykjavíkurböfn. Veður: A 5-8 m/s.

Skipverjar ætluðu að hreinsa nælontóg sem fast var í stiga á Skarfabakka og keyrði skipstjóri stefni bátsins í bryggjuna til þess. Annar skipverji fór úr bátnum og í bryggjustigann til að skera á tógið. Vegna erfiðleika við að skera á tógið kom skipstjóri út úr stýrishúsinu honum til aðstoðar. Voru báðir skipverjarnir uppteknir við hreinsunina þegar stefni bátsins skrikaði til á bryggjupílinu. Stefnið lagðist að stiganum og varð hægri fótur þess sem í honum stóð á milli. Slasaði var fluttur

á sjúkrahús og reyndist hann fótbrottinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn fór frá stýrinu til að strekkja á tóginu til þess að maðurinn í stiganum gæti skorið af því. Hann varð að halda sér í stiganum með annarri hendinni á meðan hnífnum var brugðið á kaðalinn með hinni;
- að sögn skipstjóra var báturinn mjög stefnufastur;
- að skipstjórinn varð þess var að báturinn skrikaði til og kallaði til þess sem var í stiganum en sá náði einungis að kippa öðrum fætinum upp áður en báturinn lenti á honum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til ógætilegra vinnubragða og að skipstjórinn hvarf frá stjórn bátsins.

ÖNNUR TILVIK

Nr. 002 / 08 Írafoss

1. Missir stýrið og dreginn til hafnar



IMO nr: 8919233
Skráður: St. Johns
Smíðaður: Hollandi 1991, stál
Stærð: 1574 BT
Mesta lengd: 81,2 m
Breidd: 11,33 m
Dýpt: 3,65 m
Fjöldi skipverja: 6

Írafoss ©Hilmar Snorrason

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi þann 22. ágúst 2008 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 5. janúar 2008 var Írafoss á leið frá Neskaupsstað til Hornafjarðar. Veður: NA 8-12 m/s

Skipið var nýlega farið frá Neskaupsstað með um 800 tonn af fiskimjöli þegar það varð stjórnlaust og settu skipverjar út akkeri. Í ljós kom að stýrið hafði losnað og tapast. Skipstjórinn óskaði eftir aðstoð varðsups sem aðstoðaði Írafoss að bryggju á Neskaupsstað.

Dráttarbáturinn Lóðsinn dró Írafoss frá Neskaupsstað til Reykjavíkur þar sem nýtt stýri var sett á skipið og var skipið frá í 6 vikur vegna atviksins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að í ljós kom að stýrisstamminn hafði brotnað neðarlega í kverk þar sem aukning varð á þvermáli hans. Við skoðun á brotsárinu leit helst út fyrir að um þreytubrot hefði verið að ræða og mögulega einhver steypugalli. Brotstaður var þannig staðsettur að sýnileg merki um veikleika hefðu ekki komið fram

- nema að stýrisstamminn hefði verið tekinn niður;
- að í febrúar 2003 (mál nr. 01003) tók skipið niðri við Grindavík og m.a. skemmdist stýrið og var þá skipt um stýrisstamma.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 027/08 Sigrún Hrönn PH 36

2. Fær á sig brotsjó



Skipaskr.nr. 2736
Smíðaður: Hafnarfirði 2007, plast
Stærð: 11,6 brl. 14,9 bt.
Mesta lengd: 13,01 m
Skráð lengd: 11,35 m
Breidd: 3,74 m
Dýpt: 1,43 m
Vél: Volvo Penta 368 kW,
Fjöldi skipverja: 4

Sigrún Hrönn ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 5. maí 2008 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 15. febrúar 2008 var Sigrún Hrönn PH 36 á siglingu á Skjálfandadjúpi. Veður: S 8 m/s, norðan þung undiralda.



Sigrún Hrönn eftir atvikið ©Halþór Hreiðarsson

Undiraldan lyfti skutnum og stefnið stakkt inn í vindbáruna og við það braut hún inn miðjurúðuna í stýrishúsinu. Vakthafandi skipverji stóð fyrir innan

gluggann og kastaðist við atvikið aftur í þil. Áður en hann náði að slá af vélinni kom önnur bára inn um gluggann sem skemmdi siglingatæki og sjór komst í STK-tækið sem sendi út neyðarkall án vitundar skipverja. Bátinum var snúið undan vindbárunni á meðan glugganum var lokað til bráðabirgða og að því loknu var stefnan sett aftur til hafnar í fylgd Karólínu ÞH 100.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn skipstjóra var siglt á 8,5 hnútum á landstíminu þar sem báturinn var þungur með 6 til 7 tonna afla um borð;
- að stefnið er nokkuð lotið upp undir bryggju-lista en afturhallandi ofar. Stýrishúsgluggar eru framhallandi rétt aftan stefnis og er lokað skyggni fyrir ofan þá;
- að eftir atvikið lét eigandi setja öldubríót jafn háan vegg stýrishússins upp að gluggum (*sjá mynd*). Að sögn hans sýnir reynslan að hann er til bóta;



Öldubríóturinn ©Ingólfur H Árnason

- að stjórnun bátsins var ekki í hættu og sagði skipstjóri að hann hefði getað gripið til neyðarúrræða við stýringu, ef á hefði þurft að halda, með því að tengja beint inn á stjórn-loka stýrisdælnnar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 042 / 08 Dröfn RE 35 - rannsóknarskip

3. Bilun í vélbúnaði, reykur í vélarúmi



Dröfn ©Alfons Finnsson

Skipaskr.nr. 1574
Smíðaður: Seyðisfirði 1981, stál
Stærð: 154,6 brl. 185,5 bt.
Mesta lengd: 25,92 m
Skráð lengd: 24,9 m
Breidd: 6,6 m
Dýpt: 3,45 m
Vél: Caterpillar 416 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 3
Rannsóknarmenn: 1

Gögn: Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi 5. maí 2008 af Inga Tryggvasyni, Agnari Erlingssyni, Hilmarí Snorrassyni 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 8. mars 2008 var Dröfn RE 35 á útleið frá Djúpavogi. Veður: Logn

Á siglingunni fylltist vélarúmið af reyk og var snúið aftur til hafnar. Slökkvilið var kallað til og eftir að reykkafarar höfðu farið niður í vélarúm og stöðvað aðalvélina kom í ljós að kúpling fyrir spildælu hafði kúplað til hálfs og snuðað.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kúplingin er klossakúpling sem stjórnað er með loftjakki. Einn armur, sem færir keiluna í kúplingshúsinu, hafði brotnað sökum slits en mikið slit var í búnaðinum. Við brot armsins náði loftjakkurinn ekki að kúpla almennilega að eða frá svo kúplingsdiskarnir snuðuðu og mikill hiti myndaðist;
- að við brottför var reynt að kúpla að spildælunni til að nota spilin en ekki kúplaðist að dælunni en þrátt fyrir það var haldið úr höfn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 071 / 08 Medemborg

4. Missir olíu í sjó



Medemborg ©Hilmar Snorrason

IMO.nr. 9142514
Fánaríki: Holland
Smíðaður: Hollandi 1997, stál
Stærð: 6540 BT
Mesta lengd: 134,5 m
Breidd: 16,5 m
Dýpt: 7 m
Vél: Wartsila 5280 kW, 1997
Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni 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 12. maí 2008 var Medemborg við Vogabakka í Reykjavíkurhöfn. Veður: ASA 3-9 m/s



Olían á síðunni ©Hilmar Snorrason

Taka átti olíu og voru vélstjórar að undirbúa olútökuna en olíuskip, sem átti að koma með hana, var ekki komið að síðu skipsins. Þegar áfyllingarstúturinn á þilfarinu var opnaður streymdi olían út, rann viðstöðulítið upp úr tanknum á þilfarið og þaðan í höfnina. Áður en tókst að taka þrýsting af lögninni hafði verulegt magn af olíu flætt úr stútnum. Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins var kallað út til að hefta útbreiðslu olíunnar og til hreinsunar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki hafa fengist skýringar á því hvort verið var að dæla á milli tanka eða hvers vegna þrýstingur stóð á lögninni þegar hún var opnuð á þilfari;
- að sögn fulltrúa umboðsaðila og skipstjóra skipsins er talið að 400 til 600 lítrar hafi lekið úr lögninni og hluti þess farið í höfnina.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að orsök óhappsins megi rekja til mistaka við undibúning olútökkunnar.

Nr. 089 / 08 Kanó árabátur

5. Atvik í Skerjafirð



Kanó árabátur ©Siglunes

Skipaskr.nr. Óskráður
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 18. júní 2008 týndist kanó árabátur með börn um borð á Skerjafirði.

Námskeið í siglingum fyrir börn var í gangi á vegum Siglingaklúbbsins Sigluness og voru margir bátar á sjó bæði seglskútur og árabátar. Eftir að námskeiðinu lauk kom í ljós að einn báturinn með þremur börnum innanborðs (9 og 10 ára) hafði ekki skilað sér til baka. Haft var samband frá Siglingastofnun Íslands og tilkynnt að börnin væru rennblaut þar. Þau höfðu tekið það ráð að yfirgefa bátinn og synda í land. Báturinn fannst handan við nýjan grjótagarð við Vesturvör í Kársnesi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að starfsmenn siglingaklúbbsins höfðu ekki orðið varir við hróp og köll barnanna í bátum þegar þeir voru að safna bátum í land. Fram komu efasemdir um að flauturnar á björgunarvestunum barnanna hafi verið nægilega góðar;
- að ekki kom í ljós að báturinn með börnunum væri týndur fyrr en foreldrar þeirra fóru að grennslast fyrir um þau. Samkvæmt aðstandenda var þeim þá sagt að þau væru farin heim eða stödd á ylströndinni;
- að börnin þrjú sem voru í kanóbátum höfðu ekki vald á honum og hröktust undan golumni yfir fjörðinn með fyrrgreindum afleiðingum;
- að til eru skriflegar verklagsreglur fyrir starfseminna og hafa verið til í mörg ár. Samkvæmt forráðamönnum útivistarmiðstöðvar Nauthólsvíkur eru reglurnar kynntar og aðgengilegar starfsmönnum. Verklagsreglurnar fyrir siglingaklúbbinn eru:

STARFSREGLUR SIGLUNES – FYRIRKOMULAG GÆSLU

- Landsstjóri hefur yfirumsjón með gæslu á siglingasvæðum Siglunes.
- Landsstjórinn er í talstöðvasambandi við gæslubátana og hópa á sjó og landi.
- Allir gæslubátar eiga að hafa talstöðvar meðferðis.
- Allir hópar – hvort sem þeir eru í landi eða á sjó eiga að vera í talstöðvasambandi.
- Gæslubátar eiga alltaf að vita fjölda báta á sjó.
- Landsstjóri, gæslubátar og starfsmenn hafa í sameiningu yfirsýn yfir fjölda báta og siglara á sjó.
- Gæslubátur þarf ekki að vera á sjó (á siglingu) ef fjöldi báta og veðuraðstæður gefa ekki tilefni til þess. Gæslubáturinn skal þó ætíð vera til taks og bátsstjóri gæslubátsins skal þá sinna gæslunni úr landi og ekki á nokkrum tímapunkti missa sjónar af þeim bátum og siglurum sem eru í hans umsjá og skal gæslubátsstjórinn ávallt vera viðbúinn að bregðast við gerist þess þörf.

SIGLINGANÁMSKEIÐ

- Starfsmaður les nöfn þátttakenda upp í byrjun námskeiðs og merkir við þá sem eru mættir. Sé einhver þátttakandi með óútskýrð forföll sér starfsmaðurinn um að hringja í viðkomandi og kanna hvernig standi á fjarveru viðkomandi.
- Þátttakendum skipt í hópa.
- Starfsmönnum skipt í hópana – sömu starfsmenn fylgja hópnum í öllum verkefnum dagsins. Þetta er gert til að ákveðnir starfsmenn hafi sérstaklega gætur á ákveðnum hluta hópsins – en ekki allir að fylgjast með öllum sem getur reynst erfitt.
- Landsstjóri fær þátttakendalistann í hendur áður en hóparnir fara af stað.
- Þegar allir hópar eru komnir út á sjó/komnir í gang kallar landsstjóri í alla hópa og kannar fjölda þátttakenda í hópnum. Þetta er gert til að tryggja að allir hafi skilað sér í dagskrá dagsins.
- Þegar komið er í land/þegar dagskránni er lokið er farið yfir þátttakendalistann til að kanna hvort allir séu komnir í land/heim í hús.
- Í lok námskeiðsdags er merkt við þátttakendur jafnóðum og þeir yfirgefa Siglunes.
- að starfsmenn töldu sig ekki hafa þurft að fara eftir verklagsreglunum því þeir hefðu haft alla bátana í auglýn;
- að athafnasvæði siglingaklúbbsins er ómerkt og telst vera allur Fossvogurinn. Þátttakendur og starfsmenn áttu að vera upplýstir um það;
- að þrír eftirlitsbátar með starfsmönnum voru á sjó til að fylgjast með þátttakendum;
- að eftir atvikið var hert á öllum reglum og verklagi til að tryggja öryggi barna á sjó og í landi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins er alvarlegt gáleysi starfsmanna siglingaklúbbsins.

Nr. 093 / 08 Baldur

6. Farmtjón



Baldur ©Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. 2727
Smiðaður: Þýskalandi 1970, stál
Stærð: 925,1 brl. 1350,6 bt.
Mesta lengd: 63,25 m
Skráð lengd: 58,72 m
Breidd: 12 m
Dýpt: 3,8 m
Vél: 2 x MAK 1838 kW, 1970
Fjöldi skipverja: 9
Fjöldi farþega: 61

Gögn: Lögregluskýrsla; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 16. júní 2008 var Baldur á siglingu frá Stykkishólmi til Brjánslækjar. Veður: NA 20 – 22 m/sek.

Þegar komið var út í Suðurflóa, um kl 16:00, óx fljótlega vindbáran og ýfðist meira sökum aðfallsstraums. Um tveimur sjómílum norður af Elliðaey (í Sæmundarhlíð) var hreyfing og barningur skipsins í vindbárana orðinn slíkur að farmur á þilfari skreið til bakborða. Slegið var af 11,5 hnúta ferð, skipinu beitt upp í vind og leitað vars undir Stagley á meðan hugað var að farminum og hann festur eins og kostur var.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að samtals voru 16 bílar á þilfari og þrír vöruflutningabílar og einn tengivagn en þeir runnu allir til bakborða þar sem þeir voru ekki bundnir. Fólksbílar hreyfðust ekki en nokkrir fremstu fólksbílarnir (4 til 6) voru bundnir niður;
- að þilfarið var málað einum mánuði fyrir óhappið með Jötun/Pengard tveggja þátta málningu sem ekki var með steinmulningi eða þessháttar stráð yfir blauta málninguna til hálkuvagnar. Fyrir málun var álitid að undirlag

væri nægjanlega gróft þar sem mulningur hafði einungis verið settur á eldra málningarlagið;

- að í öryggishandbók skipsins segir, meðal annars um sjóbúnað á bílaþilfari, í LEI 0706 Lestun á bílaþilfar: „Sjóbúa skal bíla jafnóðum ef þarf.“- „Í lok lestunar gengur lestarstjóri úr skugga um að farmur sé sjóklár og lætur skipstjóra vita að bílaþilfarið sé tilbúið til brottfarar.“
- að á siglingu skipsins til Stykkishólms var aðfallsstraumur og sterkt austurfall og klukkutíma fyrir komu til hafnar kl. 14:00 og 15:00 mældist meðalvindur þar 14 m/sek en í hviðum 21 m/sek af NA. Nokkuð hvessti eftir brottför og á milli 16:00 og 17:00 mældist meðalvindur 16 til 18 m/sek og vindhviður mestar 22 m/sek. Verulega hafði dregið úr austurfallinu í Suðurflóa því flóð var í Stykkishólmi kl. 17:54 en fallaskipti eru nokkru fyrir í Suðurflóa;
- að fram kom í frábrigðaskýrslu skipstjóra „Ekki er venja að strekkja niður bíla í þessari átt þar sem öllu jafna er um að ræða smásævi a.m.k. að sumarlagi. Það hafi ekki verið gert að þessu sinni.“ Aðrar samverkandi ástæður voru að mati skipstjóra fremur valdar að þessu eins og hálka þilfar, sem var nýlega málað, og bílarnir léttir;
- að samkvæmt veðurspám fyrir daginn var gert ráð fyrir NA 18-23 m/sek.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var að skipstjórinn lét ekki sjóbúa farminn með tilliti til veðuraðstæðna.

Nr. 094 / 08 Slöngubátur

7. Bátsverjar kastast í sjóinn á siglingu



Harðbotna slöngubátur ©RNS

Skipaskr.nr: Óskráður
Smíðaður:
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd:
Skráð lengd:
Breidd:
Dýpt:
Vél: Mercury utanborðsvél 66kW
(90Hö) 2008
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 4. júlí 2008 var slöngubátur á siglingu á Breiðafirði. Veður: Logn.

Báturinn var á leið frá Flatey til Stykkishólms og þegar komið var skammt suður fyrir Álasker beygði mótorinn bátinum skyndilega í annað borðið og báðir bátsverjarnir köstuðust í sjóinn. Báturinn sigldi áfram á fullri ferð frá þeim áður en vélin sló sjálfkrafa af. Annar slöngubátur var samskipa og björguðu skipverjar hans fólkinu fljótlega úr sjónum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:



Tenging á stýrissveif og stýristjakk splitttróna og neðri skifu vantar

- að við skoðun á stjórnþúnaði sást að festibolti á milli stýristjaks og stýrissveifar hafði losnað

svo stýrið varð óvirkt. Boltinn hafði skrúfast úr gengjum stýrissveifarinnar og hann ásamt efri skinnu fannst í kjalsogi bátsins en róin og neðri skinna tapaðist. Boltinn var ekki boraður fyrir splitti en talið var að róin hafi verið með nælon slíf til splittunar eða eins og framleiðandi gengur frá þessum búnaði;

- að stillanlegur andvægisuggi er aftast undir lárétta vængbarðinu aftur úr öxulhúsinu. Hann á að mæta snúningsátt skrúfunnar en hafði ekki verið stilltur til að mæta miðflöttafli sem snúningur skrúfunnar leitaðist við að leggja á stýrið;
- að bátsverjar voru ekki með björgunarvesti né í flotbúningum;
- að bátsstjórnandinn hafði ekki fest við sig ádreparasnúru sem á að stöðva vél ef sá aðili fellur fyrir borð.

NEFNDARÁLIT:



Orsök slyssins var bilun í festingu stýrissveifarinnar og stýristjaksins.

Nefndin átelur bátsverja fyrir að vera ekki í björgunarvestum eða flotbúningum og að hafa ekki notað ádreparasnúru.

Nr. 099 / 08 Kiddi Lár GK 501

8. Eldur og reykur í vélarrúmi



Skipaskr.nr. 2704
Smiðaður: Reykjavík 2006, plast
Stærð: 18,2 brl. 14,9 bt.
Mesta lengd: 12,45 m
Skráð lengd: 10,23 m
Breidd: 4,59 m
Dýpt: 1,95 m
Vél: Yanmar 323 kW, 2006
Fjöldi skipverja:

Kiddi Lár ©Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. júlí 2008 var Kiddi Lár GK 501 við bryggju á Siglufirði.

Vélstjórinn og gestur hans sem voru um borð heyrðu hvin frá vélarrúmi og við athugun mætti þeim mikill hvítur reykur svo að þeir hörfuðu í land og hringdu í Neyðarlínuna. Slökkvilið kom á staðinn og sendi reykkafara í vélarrúmið sem fann engan lausan eld og var rýmið reykraest.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:



- að slökkvikerfi af gerðinni FirePro var í vélarrúminu og hafði það leyst út slökkvimiðilinn. Það gerist með sprengjuhleðslu sem skapar hita og eld til framleiðslu slökkvimiðilsins sem er gastegund. Til að

gangsetja kerfið þarf að snúa og þrýsta á rofa í stýrishúsinu sem hleypir rafstraumi á sprengihleðsluna. Kerfið fer einnig sálfríkt í gang þegar hita í umhverfi þess nær 175°C;

- að eftir að vélarrúmið hafði verið reykraest sáust hitaskemmdir í kringum slökkvikerfið og fyrir ofan það var bráðnuð vírofin plastslanga sem tengd var við vökvakerfi;
- að ekki eru upplýsingar um hvort vökvakerfisolía hafi lekið úr slöngunni niður á slökkvitækið og komist inn að kemisku efnunum í því. Ekki hefur fengist upplýsingar, þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir þar um, hvaða áhrif það getur haft;
- að báðir mennirnir sögðust hafa verið staddir á vinnslupílfinu og sagði vélstjórinn, að eftir að rafvirkinn var farinn í land, sló hann inn rafmagnstöflunni og gangsetti bæði ljósavélina og aðalvélina og hafi þær gengið um tíma en verið stöðvað aftur;
- að fyrr um daginn var rafvirki við útleiðsluleit í bátnum þar sem rafmagnsútleiðsla hafði verið viðvarandi vandamál. Rafmagnstöflunum var þá slegið út í þessum tilgangi;
- Að gengsetning kerfisins fer fram með því að snúa lykli en svo virðist sem ekki hafi verið kannað hvort honum hefði verið snúið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin getur ekki fullyrt um hver hafi verið orsök eldsupptakanna.

Nr. 117 / 08 Dís

9. Fær í skrófuna, tjón



Dís ©Lögreglan

Skipaskr.nr. 6319
Smiðaður: Noregi 1982, plast
Stærð: 4,88 brl. 4,49 bt.
Mesta lengd: 7,26 m
Skráð lengd: 7,16 m
Breidd: 2,83 m
Dýpt: 1,27 m
Vél: Volvo Penta 119 kW, 1996
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Málið afgreitt á fundi þann 21. nóvember 2008 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. ágúst 2008 var skemmtibáturinn Dís á siglingu til Stykkishólms. Veður: ANA 3 m/s

Þegar báturinn var staddur í innsiglingamerkjum rétt NV af Súgandisey lenti hann í akkeristógi sem hafði verið skilið eftir af öðrum bát skömmu áður. Bátsverjum tókst að losa tógið úr skúfunni og sigla bátnum til hafnar.

Talsverðar skemmdir urðu á skúfu Dísar en hún var sjö blaða, fjögur aftast og þrjú fyrir framan. Öll fremri blöðin þrjú skemmdust.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var á um 20 hnúta hraða þegar hann lenti á tóginu;
- að akkeristógið hafði verið skilið eftir af bát sem hafði orðið olúlaus skömmu áður og lagst við akkeri vegna reks (mál 10608). Belgur hafði verið settur við tógið en bátsverjar töldu sig hafa farið um 30 metra frá honum þegar þeir lentu í tóginu.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur menn til að huga vel að siglingu nálægt belgjum og að skilja ekki eftir tóg í siglingaleiðum sem ógna öryggi annarra skipa.

Nr. 120 / 08 Challenger hraðbátur

10. Hrakningar í fjöru



Báturinn í flæðamálinu ©Lögregla

Skipaskr.nr. Óskráður
Tegund: Seadoo Challenger 180
Smiðaður: Kanada
Mesta lengd: 5,36 m
Breidd: 2,49 m
Djúprista: 30,5 cm
Vél: 4-TEC 162 kW,
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 2. ágúst 2008 var skemmtihraðbátur að koma frá Vestmannaeyjum til lands. Djúprista: Um 30,5 sm. Veður: SA 12-15 m/s

Bátsverjinn ætlaði að taka land í fjöru vestan við ósa Markarfljóts og sigla bátnum í bátakerru sem sett hafði verið í sjó. Þegar hann nálgadist bátakerruna kom alda undir bátinn, hann snérist og lenti á hlið á kerruna. Hann reyndi að snúa bátnum upp í ölduna en það tókst ekki.



Bátum bjargað af björgunarsveitarmönnum ©Lögregla

Bátsverjinn stökk í sjóinn og maður sem var að taka á móti bátnum í fjörunni kom til aðstoðar við að reyna að beina bátnum upp í ölduna. Áður en það tókst skall alda á honum aftur með þeim afleiðingum að bátsverjinn lenti undir bátnum og festist með fæturna undir honum. Hjálparmanninginum tókst að losa hann með því að lyfta undir bátinn.

Þar sem báturinn var orðinn mjög þungur af sjó og sandi var óskað eftir aðstoð björgunarsveitar og með öflugum tækjum tókst á ná honum upp í fjöruna.

Bátsverjinn slasaðist á fæti við þetta og aðstoðarmaðurinn klemmdist á milli bátsins og kerrunnar en meiðsli þeirra reyndust ekki alvarleg.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn hafði verið í ferðum á milli lands og Vestmannaeyja deginum áður. Þetta var fyrsta og eina ferðin þennan dag en í ráði var að fara aðra ferð. Lögreglan í Vestmannaeyjum var látin vita um hverja ferð;
- að bátsverjinn var með minni skipstjórnarréttindi (pungapróf), með námskeið frá Slysavarnarskóla sjómanna og reynslu af sjómennsku. Hann hafði ekki stjórnað bát á þessari leið fyrr en um þessa helgi;
- að bátsverjinn sagði að veður hefði breyst óvænt frá því hann fór í ferðina úr rólegri NA átt í hvassa SA átt. Hann kvaðst hafa hlustað á veðurspá og hún hefði ekki bent til þess að veður myndi breytast;
- að bátsverjinn kvaðst hafa reynt að telja öldurnar áður en hann tók landingu en óvænt undiralda hefði komið á bátinn og lagt hann þversum;
- að báturinn var vel búinn af öryggisbúnaði fyrir farþega þ.e. um borð voru vinnuflotbúningar, þurr gallar og björgunarvesti;
- að um borð var lítið GPS tæki og dýptarmælir.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nr. 124 / 08 Mari skemmtibátur

11. Hvolfir á siglingu



Mari ©Lögreglan

Skipaskr.nr. Óskráður
Tegund: TERHI Valrio T45
Stærð: brl. bt.
Mesta lengd: m
Skráð lengd: m
Breidd: m
Dýpt: m
Vél: Mercury 44,1 kW,
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. febrúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni

Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 6. september 2008 var skemmtibáturinn Mari í Stykkishólshöfn. Veður: S 7-9 m/s

Báturinn var að koma úr sjóstangaveiði og ætlunin að taka hann í bátakerru. Á meðan kerran var gerð klár fóru tveir menn um borð og sigldu á breytilegri ferð í höfninni. Bátum hvolfdi og fóru bátsverjarnir í sjóinn. Björgunarsveit var kölluð út og bjargaði hún bátum en bátsverjarnir höfðu synt í land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að formaðurinn sagðist hafa gefið vélinni hraustlega inn og þegar hann var að ná bátinum á plan hafi hann farið að halla. Þá hafi hann slegið snögglega af, hallinn aukist og bátum hvolft yfir til bakborða;
- að formaðurinn sagðist ekkert hafa verið að beygja bátum en verið á beinni stefnu og ekkert hafi bilaði í stýrisbúnaðinum;
- að formaðurinn sagðist ekkert hafa verið að breyta stöðu skrúfunnar (trimma) og viti ekki til þess að hann hafi rekið sig í þann stjórnbúnað;
- að mótór bátsins er samkvæmt merkingu 44 kW en báturinn er merktur fyrir 37,1 kW hámarks orku. Formaðurinn sagði að skipt hafi verið um stjórnubúnað (tölvu) í mótornum sem takmarki hámarksorku við 37,1 kW (50hö). Staðfesti söluumboð mótorsins það en á þeim tíma voru ekki til merkingar á hús mótorsins en tölvubúnaðurinn verið merktur sem slíkur.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur orsökina liggja í rangri stjórnun bátsins.

Nr. 134 / 08 St. Ola

12. Fær á sig sjó og gluggar gefa sig



St. Ola ©Andrew Denholm

IMO nr. 7109609
Smiðaður: Þýskalandi 1971, stál
Fánaríki: Eistland
Stærð: 4833 bt.
Mesta lengd: 86,30
Breidd: 16,31
Vél: 4* Ruston Paxman 6 ARM
Fjöldi farþega: 41

Gögn: Lögregluskýrslur; Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. janúar 2009 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. október 2008 var ferjan St. Ola að fara frá Þorlákshöfn. Veður: SA 10 – 12 m/sek., stórsjór.

St. Ola var leiguskip fyrir Herjólf í ferðum milli Vestmannaeyja og Þorlákshafnar. Þegar skipið var rétt komið út fyrir sjóvarnargarðinn (Tunnuna) og stefna komin í nær 100° reið sjór yfir afturskipið stjórnbörðsmeginn með þeim afleiðingum að þrír gluggar á veitingasal gengu inn með festiboltum og römmum. Flestir farþeganna voru í veitingasalnum en engin slys urðu á fólki. Hræðsla greip um sig meðal farþeganna og voru þeir fluttir í fremri sali skipsins. Bátmaðurinn ætlaði upp í brú til að tilkynna um ástandið en á leið sinni þangað rann hann til í stiga og slasaðist á vinstra fæti og fingurbrotnaði. Gluggunum var lokað með blindhlerum og ákveðið að sigla áfram til Vestmannaeyja á minnkaðri ferð.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gluggarnir sem gáfu sig voru á fjórða þilfari, 150-160 sm háir en mjóir og náðu frá gólfi. Fram kom að þeir hefðu verið u.þ.b. 4-5 metra frá sjávarmáli og aðrir gluggar fyrir

neðan þá;

- að fram kom hjá viðgerðaraðilum að mikið ryð hefði verið í falsi glugganna og festiboltar þeirra virtust hafa lítið hald í karminum;
- að íslenskur leiðsögumaður sem var á skipinu sagðist ekki hafa orðið var við þegar brot-sjórinn lenti á skipinu en hann var staddur í brú skipsins. Hann hafi ekki fengið vitneskju um atvikið fyrr en vélstjóri tilkynnti honum um það;
- að haft hafði verið samband við Veðurstofuna fyrr um daginn og þar var gert ráð fyrir að veðrið ætti ekki að versna fyrr en seint um kvöldið.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Skýrsla sjóslýsanefndar fyrir árið 2008 – styrktarlínur

Snæfellsbær

Útgerðafélagið Guðmundur ehf

Reykhólar

Reykhólahreppur

Patreksfjörður

Hlaðseyri ehf

Tálknafjörður

Garpaútgerð sf

Pórsberg ehf

Suðureyri

Fiskvinnslan Íslandssaga hf

Bolungarvík

Jakob Valgeir ehf

Hnífsdalur

Hraðfrystihúsið Gunnvör hf

Ísafjörður

Ísafjarðarhöfn

Sjóferðir H&K ehf

Verkalýðsfélag Vestfirðinga

Súðavík

Súðavíkurhreppur

Staður

Bæjarhreppur

Blönduós

Samstaða skrifstofa verkalýðsfélaga

Skagaströnd

Djúpavík ehf

Sauðárkrókur

Aldan - Stéttfélag

Byggðarstofnun

Fisk - Seafood hf

Hafnarsjóður Skagafjarðar

Lundhöfði ehf

Hofsós

Grafarós ehf

Siglufjörður

Fjallabyggðarhafnir / Fjallabyggð

Ólafsfjörður

Sjómannafélag Ólafsfjarðar

Akureyri

Aflvís

Akureyrarbær

Dregg ehf

Gúmmibátapjónusta Norðurlands

Kæliverk

Sjómannafélag Eyjafjarðar

Grenivík

Frosti ehf

Stuðlaberg útgerð ehf

Dalvík

Dalvíkurbyggð

J.L. suðuplast ehf

Sólrún ehf

Vélvirki ehf verkstæði

Grimsey

Hlaðseyri ehf

Húsavík

Árni ÞH 127 ehf

Barmur ehf

GPG fiskverkun ehf

Pórshöfn

Verkalýðsfélag Pórshafnar

Vopnafjörður

Vopnafjarðarhreppur

Seyðisfjörður

Gullberg hf útgerð

Seyðisfjarðarhöfn

Eskifjörður

Eskja hf

Fiskmarkaður Austurlands

Neskaupstaður

AFL starfsgreinafélag Austurlands

Bílaverkstæðið Sundar ehf

Síldarvinnslan útgerð

Fáskrúðsfjörður

Loðnuvinnslan hf

Stöðuyfirlit um

TILLÖGUR RNS Í ÖRYGGISÁTT

2000 – 2008



www.rns.is

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT 2000 - 2008

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 68/2000 um rannsóknir sjóslysa skal Rannsóknarnefnd sjóslysa gera tillögur um úrbætur í öryggismálum til sjós eftir því sem rannsókn á orsökum sjóslysa gefur tilefni til. Siglingastofnun Íslands ber að sjá til þess að tillögur til úrbóta sem berast frá nefndinni séu teknar til formlegrar afgreiðslu hverju sinni. Siglingastofnun Íslands skal senda nefndinni niðurstöður slíkrar afgreiðslu.

Nefndin skal í lok hvers starfsárs semja yfirlit um hvernig tillögum hennar hefur verið framfylgt og senda samgönguráðherra. Yfirlitið skal birta í heildarskýrslu nefndarinnar.

Tillögur RNS í öryggisátt

Eins og fram kemur á töflunni hér að neðan hefur RNS gert samtals 158 tillögur í öryggisátt vegna 83 skráðra atvika til Siglingastofnunar Íslands vegna skráðra mála á árunum 2000 – 2008. Fjöldi tillagna hvers árs tengist einu málanúmeri en þær geta skipst í nokkra liði innan þeirra eins og fram kemur á myndinni hér að neðan.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Samtals:
Fjöldi atvika	22	18	7	13	8	4	3	4	4	83
Fjöldi tillagna	42	37	27	17	15	5	4	4	7	158

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
013 00	002 01	007 02	003 03	009 04	012 05	011 06	074 07	010 08
020 00	008 01	015 02	014 03	010 04	065 05	077 06	160 07	121 08
026 00	010 01	027 02	015 03	031 04	088 05	127 06	161 07	126 08
028 00	012 01	046 02	025 03	043 04	094 05		162 07	129 08
034 00	034 01	049 02	042 03	051 04				
039 00	035 01	111 02	051 03	059 04				
041 00	036 01	112 02	061 03	061 04				
045 00	037 01		062 03	081 04				
049 00	045 01		102 03					
054 00	051 01		105 03					
056 00	057 01		107 03					
062 00	065 01		125 03					
072 00	091 01		126 03					
074 00	097 01							
079 00	098 01							
082 00	105 01							
084 00	107 01							
090 00	112 01							
093 00								
102 00								
103 00								
109 00								

Hér á eftir er stöðuyfirlit á hreyfistum stofnunarinnar ásamt öllum tillögum í öryggisátt sem RNS hefur gert frá árinu 2000.

AFGREIÐSLA

SIGLINGASTOFNUNAR ÍSLANDS

**á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa
í öryggisátt
2001 - 2008**

Siglingastofnun Íslands
Rannsókn- og þróunarsvið
01.12.2008

Inngangur

Í samræmi við 14. gr. laga um rannsókn sjóslysa, nr. 68/2000 og 19. gr. reglugerðar um rannsókn sjóslysa, nr. 133/2001, er hlutverk Siglingastofnunar Íslands að afgreiða formlega tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.

Meðfylgjandi er yfirlit um afgreiðslu stofnunarinnar á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt, frá 2001 þegar slíkt hlutverk stofnunarinnar var lögbundið.

Í kjölfar margra tillagna rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt hefur Siglingastofnun Íslands hleypt af stokkunum sérstökum verkefnum. Verkefnum eru skipt upp í

- A. Rannsóknaverkefni
- B. Stjórnsýsluverkefni
- C. Eftirlitsverkefni
- D. Verkefni samgönguáætlunar

A. Rannsóknaverkefni

Telji Siglingastofnun Íslands að tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt kalli á sérstaka rannsókn, metur stofnunarinnar það svo að sérstakt rannsóknaverkefni sé nauðsynlegt til að brjóta nánar til mergar tillögur nefndarinnar. Þá er yfirlétt um að ræða endurtektar tillögur þar sem ástæða þykir til að fara í sértæka og nákvæma athugun á efni og innihaldi tillagnanna.

B. Stjórnsýsluverkefni

Tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sem lúta að breytingum á lögum og reglum heyra undir stjórnsýsluverkefni Siglingastofnunar Íslands. Siglingastofnun setur hvorki reglur né gerir breytingar á reglum heldur er það ráðherra samgöngumála. Siglingastofnun setur því þær tillögur rannsóknarnefndarinnar sem innihalda breytingar á lögum eða reglum í þann farveg sem stjórnsýslan ákveður. Stofnunarinnar undirbýr reglur eða breytingar á reglum í samræmi við tillögur rannsóknarnefndarinnar og leggur fyrir siglingaráð sem er ráðgjafandi fyrir ráðherra í málefnum siglinga- og vitamála.

C. Eftirlitsverkefni

Ef í tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt er að finna sérstaka áherslu á aukið eftirlit og skoðanir um borð í skipum metur Siglingastofnun metið það svo að setja skuli af stað sérstök átaksverkefni. Framfylgd þeirra hvílir á skoðunarmönnum stofnunarinnar, bæði við venjulegt og lögbundið skipaefirlit sem og við skyndiskóðanir. Átaksverkefni eru ekki tímasett en sífellt uppfærð.

D. Verkefni samgönguáætlunar

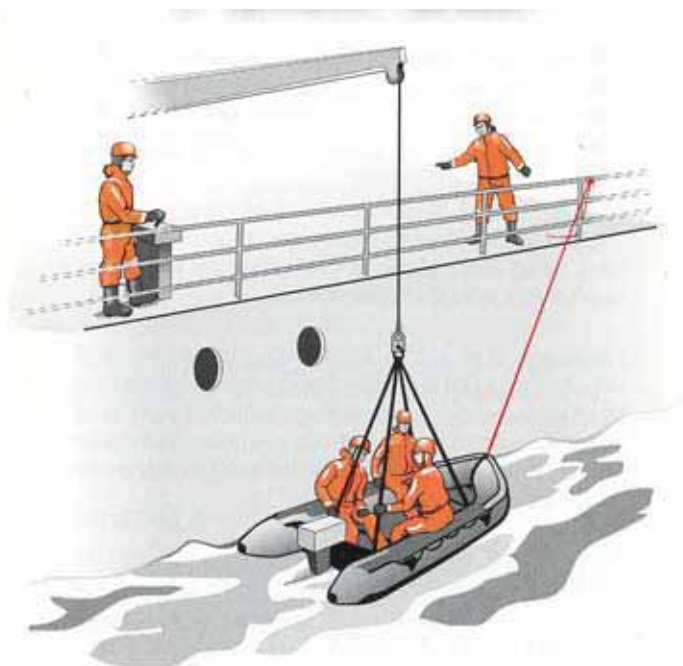
Margar tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt eru um fræðslu og leiðbeiningar fyrir sjófarendur. Aðallega um að ræða fræðsluefni fyrir sjómenn. Áætlun um öryggi sjófarenda er hluti af samgönguáætlun en Siglingastofnun er framkvæmdaraðili þeirrar áætlunar. Eitt af verkefnum hennar er útgáfa fræðsluefnis og leiðbeininga fyrir sjófarendur. Innan áætlunarinnar starfar verkefnisstjórn sem hefur eftirlit með þeim verkefnum sem áætlunin tekur fyrir, en um er að ræða mörg verkefni sem eru bein afleiðing af tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.

Við afgreiðslu Siglingastofnunar Íslands á tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sendir stofnunarinnar nefndinni greinargerð um tillögurnar sem fjalla bæði um laga- og reglugerðarþátt þeirra sem og eftirlitsþátt stofnunarinnar. Greinargerðinni fylgir síðan almenn niðurstaða sem er samantekt afgreiðslunnar.

Í þessari samantekt er að finna allar tillögur rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt frá því að nefndin, í samræmi við lög og reglur, hóf að senda þær frá sér árið 2001. Samantektin er byggð upp á eftirfarandi hátt:

- *Nr. máls* er númer lokaskýrslu nefndarinnar.
- *Atvikalýsing* er lýsing á atburði sem nefndin hefur rannsakað.
- *Tillaga í öryggisátt* er tillaga nefndarinnar.
- *Afgreiðsla Siglingastofnunar* er niðurstaða afgreiðslunnar til einföldunar vegna þess að afgreiðslan sjálf er oft á tíðum allviðamikil. Afgreiðsluna í heild má finna á vef Siglingastofnunar Íslands.
- *Verkefni* er númer verkefnis og tengist það númeri lokaskýrslu nefndarinnar.
- *Framkvæmd* er sá framkvæmdaraðili innan Siglingastofnunar sem fer með málið.
- *Staða máls* er hvort um er að ræða átaktsverkefni sem sífellt eru í gangi, verkefni lokið eða verkefni í vinnslu. Hið síðastnefnda getur verið misjafnlega statt og þá sérstaklega þegar stofnunin þarf að bera mál undir marga aðila. Á það við í flestum tilfellum þegar um breytingar á lögum eða reglum er að ræða en Siglingastofnun getur í raun einungis komið þeim málum áfram til siglingaráðs og fylgt þeim eftir þar.

Samantektin verður í framhaldinu uppfærð við hverja tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt.



Verkefni Siglingastofnunar - samantekt

Átaksverkefni

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
A-002/01-02	Merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslu	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-036/01-01	Lensi- og eftirlitsbúnaður í þurrýmum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-057/01-01	Skoðun stiga um borð í skipum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-027/02-01	Óhindrað útsýni frá stjórnþalli	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-046/02-01	Yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum	Skipaefirlitssvið	*Átaksverkefni
A-107/01-04	Prófun á akkerisbúnaði við skoðanir	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-049/02-01	Skoðun á lekaviðvörðunarkerfi	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-042/03-01	Úttekt á frágangi færbanda um borð í skipum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-051/03-01	Fyrirkomulag öndunarropa eldfimra vökva	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-015/03-01	Sérstök athugun á skutgeymum í bátum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-081/04-01	Merktar akkerislegur við hafnir	Rekstrarsvið	Átaksverkefni
A-088/05-01	Samsetning ólíkra málma á lögnum	Skipaefirlitssvið	Átaksverkefni
A-011/06-01	Frágangur á rafgeymum	Skipaefirlitssvið	

Samgönguáætlun

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
S-002/01-01	Bæklingur um vinnuöryggi	Samgönguáætlun	*Lokið
S-012/01-01	Fræðslumynd um hættuleg efni	Langtímaáætlun	Lokið
S-051/01-02	Bæklingur og stuttmynd um öryggismál smábáta	Samgönguáætlun	Lokið
S-065/01-02	Bæklingur um æfingar og gátlista	Langtímaáætlun	Lokið
S-057/01-02	Bæklingur og stuttmynd um fallhættu um borð	Langtímaáætlun	Lokið
S-105/01-01	Endurútgáfa stöðugleikabæklings	Langtímaáætlun	Lokið
S-105/01-02	Fræðslumynd um stöðugleika skipa	Langtímaáætlun	Lokið
S-015/02-01	Fræðslumynd um björgunarbúninga	Langtímaáætlun	*Lokið
S-062/03-01	Fræðsluefni um viðbrögð vegna súrefnisskorts	Langtímaáætlun	**Í vinnslu
S-009/04-02	Þjálfun og notkun léttbáta	Samgönguáætlun	Í vinnslu
S-061/04-01	Veggspjöld um meðferð lausra stiga	Samgönguáætlun	Í vinnslu
S-127/06-01	Fræðsluefni um hættuleg efni	Samgönguáætlun	**Lokið (Nýtt)
S-074/07-01	Fræðsluefni um hættumat í skipum	Samgönguáætlun	**Lokið (Nýtt)

Lög og reglur

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
L-051/01-01	Hleðsla báta	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-015/02-02	Litur öryggislína	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-007/02-01	Reglur um vinnusvæði	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-107/01-01	Umbúðir björgunarbúninga	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-107/01-02	Akkerisbúnaður skipa	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-061/03-01	Gasskynjarar	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-112/02-01	Köfunarmál	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-125/03-01	Tvískiptar hurðir	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-126/03-01	Öryggishjálmar	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-010/04-01	Tilkynningarskylda við um áhöfn brottfór	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-010/04-02	Björgunarbúninga í stað flotvinnu-búninga	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-009/04-01	Námskeið um notkun léttbáta	Stjórnsýslusvið	Lokið
L-081/04-02	Tilkynningar um sjóslys	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-065/05-01	Slökkvibúnaður í vistarverum	Stjórnsýslusvið	*Lokið
L-127/06-02	Reglur um lyf og áhöld vegna hættukegra efna	Stjórnsýslusvið	**Lokið
L-160/07-01	Stýrisbúnaður í smábátum	Stjórnsýslusvið	**Lokið

Rannsóknir

Nr. verkefnis	Verkefnislýsing	Framkvæmd:	Staða máls:
R-034/01-01	Rannsóknir á hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhöfn	Rannsóknasvið	*Lokið
R-051/01-03	Ofhleðsla smábáta, burðargeta, stöðugleiki og ölduáhrif	Rannsóknasvið	Í vinnslu
R-065/01-01	Vatnspétt niðurrólfun og lofttræsting	Rannsóknasvið	*Í vinnslu
R-107/01-01	Loftflæði til aðalvéla, rafeindastýrðir gangráðar, olíusíur og staðsetning loftinntaka	Rannsóknasvið	Í vinnslu

*Breytingar frá 2006

** Nýtt á hreiflista frá 2006

Heildarskrá Siglingastofnunar Íslands

Hér á eftir eru allar tillögur RNS í öryggisátt frá árinu 2001 sem Siglingastofnun Íslands hefur afgreitt og hver staða þeirra er nú. Einnig kemur fram hver er framkvæmdaraðili þeirra innan stofnunarinnar.

Nr. máls: 002/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við vinnu við flökunarvél um borð í Hrafni Sveinbjarnarsyni GK-255 (sknr. 1972) þann 4. janúar 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin vill benda yfirmönnum á að brýna fyrir áhöfn sinni að ávallt sé allur vélbúnaður stöðvaður áður en átt er við að losa fisk úr þeim. Til frekari áréttinga ætti að hengja upp áminningar og viðvörðunarspjöld til skipverja á vinnusvæði og í stakkageymslum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Gert er ráð fyrir því í breytingatillögum Siglingastofnunar á reglugerð nr. 26/2000 að reglur um vinnuöryggi í fiskiskipum 15 metrar og lengri, nr. 414/1995, svo og reglugerð um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum, nr. 785/1998, og einnig reglugerð um lágmarkskröfur er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, nr. 786/1998, verði felldar á brott og þess í stað felldar inn í VI. kafla nýju reglugerðardraganna en VI. kafli fjallar um búnað og ráðstafanir til verndar áhöfninni. 2) Auk breytinga á reglugerð hér að lútandi hefur Siglingastofnun Íslands tekið málið upp við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda og lagt til að gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum sem verði síðan dreift um borð í þau skip er málið varðar. 3) Ennfremur mun stofnunin sérstaklega kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.	
Verkefni: S-002/01-01 Gerður verði sérstakur bæklingur um vinnuöryggi um borð í fiskvinnsluskipum og frystitogurum.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: A-002/01-02 Kanna hvort merkingar á vinnusvæðum og stakkageymslum um borð í fiskvinnsluskipum og séu í samræmi við reglur og fyrirmæli yfirmanna.		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 010/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við netaveiðar um borð í Þorsteini GK-16 (sknr. 1159) þann 30. janúar 2001		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin álitur að varasamt sé að vera með slitinn búnað í skipum, sérstaklega þegar eiginleikar tækjanna leiða til ástands sem getur valdið vandræðum. Nefndin hvetur skipstjórnarmenn að festa upp á áberandi stað viðvörðun um að spilið geti gefið eftir eða slakað óvænt við þessar aðstæður. Einnig hvetur nefndin skipstjórnarmenn til að setja ekki til þessara starfa óvana menn nema benda þeim sérstaklega á eiginleika þessara tegund spila.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands hefur í samstarfi við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda gefið út bæklinga sem meðal annars fjalla um: Öryggi við hífingar og Nýliðafræðsla í skipum. 2) Í bæklingnum um "Öryggi við hífingar" er bent á margar hættur sem leynast við hífingar eins og t.d. þegar hift 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. 3) Siglingastofnun Íslands hefur látið dreifa þessum bæklingum í öll íslensk skip. Ætlast er til að útgerðarmenn og skipstjórnar 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.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 012/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast við að fá klórblöndu í augað um borð í bv. Örfirisey RE-4 (sknr. 2170) þann 7. febrúar 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur að þörf sé á aukinni fræðslu fyrir sjómenn á umgengni við hættuleg efni.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun vill hér benda á ábyrgð skipstjóra sem hefur æðsta vald um borð í skipi en honum beri að sjá til þess að skipverjar umgangist ekki hættuleg efni án tilheyrandi ráðstafanna. 2) Í Slysavarnaskóla sjómanna læra sjómenn á þeim ýmsu námskeiðum, sem skólinn býður upp á, meðal annars að umgangast hættuleg efni. 3) Í ljósi þessa máls lagði Siglingastofnun til við verkefnastjórn langtímaáætlunar um öryggismál sjófarenda að framleidd yrði stuttmynd um meðferð og frágang hættulegra efna þar sem áhöfnum skipa verði kennt að umgangast hættuleg efni og hættuleg tæki um borð í skipum. Verkefnastjórnin hefur orðið við þessari beiðni og er stuttmynd um ofangreint efni í lokavinnslu.	
Verkefni: S-012/01-01 Framleidd verði stuttmynd um hættuleg efni um borð í skipum.		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 034/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast þegar hann fór með handlegg í blökk um borð í Tunu GR-18-69 (ex. Guðmundur VE-029, sknr. 1272) þann 8. mars 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hafi forgöngu um að hávaðamörk á skipum verði í samræmi við það sem reglur kveða á um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun telur að hávaði um borð í skipum og áhrif hans á áhafnarmeðlimi sé mjög mikilvægt viðfangsefni og telur að tímabært sé að leggja út í aukna rannsóknarvinnu á þessu sviði. Siglingastofnun mun hafa forgöngu um að rannsökuð verði hávaðamörk um borð í skipum, þ.e. örsök hávaða, áhrif hans á hvíld og svefn skipverja, afkastagetu og slys um borð í skipum. Rannsókn þessi mun fara fram í samvinnu við verkefnastjórn langtímaáætlunar um öryggi sjófarenda. 2) Siglingastofnun mun leggja aukna áherslu á að reglum um hávaðamörk sé ávallt framfylgt og þá með sérstöku átaki er varðar eftirlit og hávaðamælingar.		
Verkefni: 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.	Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 035/01	Atvikalýsing: Magnús HF-024 (sknr. 7486) og Leifur RE-220 (sknr. 2010) lenda í árekstri á miðunum þann 18. apríl 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur í ljósi þessa atviks, svo og annarra svipaðra, að skipstjórnarmenn skuli ekki sinna öðrum störfum en að stjórna skipi á meðan á siglingu stendur ef þeir eru einir um borð. Sé slík þörf til staðar þarf að lögfesta að ávallt séu tveir menn um borð þannig að annar geti annast siglingu skipsins af öryggi. Sú hættu sem stafar af stjórnlausum bátum, þ.e. þar sem ekki er fullnægjandi varðstaða á siglingu, á hraða allt að 30 sml. er ósæt看anleg fyrir aðra sem á sjó eru.	Afgreiðsla Siglingastofnunar 1) Siglingastofnun tekur undir þessa ábendingu enda er það óásættanlegt að smábátar séu á fullri siglingu og það á hraða allt að 30 sjómílur án þess að nokkur stjórnir bátnum. 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 sjómílur enda er skipstjóra skylt samkvæmt siglingalögum að stjórna skipi sé það á ferð og skiptir þá ekki máli hve hraði skips er mikill.		
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 036/01	Atvikalýsing: Anton GK-068 (sknr. 1764), leki út af Krísvíkurbjargi þann 21. apríl 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að hafa það fyrir góða reglu að athuga reglulega allar hurðir og/eða op sem geta að einhverju leyti orðið fyrir ágangi sjávar og þar með ógnað öryggi skips. Þetta á ekki síst við um rými lítið er gengið um. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að í þurrýmum sé bæði lensi- og eftirlitsbúnaður.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Gert er ráð fyrir að tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt sé fullnægt með gildistöku þeirra reglugerðarbreytinga sem Siglingastofnun hefur lagt til að gerðar verði á reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 24 metrar að lengd og lengri nr. 26/2000. 2) Siglingastofnun leggur mikla áherslu á að í þurrýmum sé bæði lensi og eftirlitsbúnaður og mun fylgja strangt eftir að reglum hér um sé framfylgt á ábyrgan hátt.		
Verkefni: A-036/01-01 Fylgja eftir að í þurrýmum sé bæði lensi- og eftirlitsbúnaður þar sem við á..	Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni	

Nr. máls: 037/01	Atvikalýsing: Kló RE-033 (sknr. 7363) strandar á uppfyllingu við Grundarfjarðarhöfn þann 24. apríl 2001		
Tillaga í öryggisátt: 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. Nefndin beinir þeim tilmælum til skipstjórnarmanna að hafa ávallt samband við hafnarverði þegar komið er til hafnar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands vill benda á að í því tilfelli sem hér um ræðir hafði ljósbauga verið sett upp við uppfyllingu til leiðbeiningar fyrir sjófarendur sem áttu leið inn í höfnina. Slík ljósbauga 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 ljósbaugan uppfyllir allar leiðbeiningar inn í höfnina. Ljósbaugan er samkvæmt alþjóðlegu merkjakervi 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.		
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 045/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Breiðafjarðarferjunni Baldri (sknr. 2044) þegar hann fær fosfórsýru (ryðhreinsi) í andlitið þann 19. maí 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til útgerðaraðila og áhafna að setja reglur um meðferð hættulegra efna um borð í skipum sínum. Þá á það að vera ófrávikjanleg regla að skipverjar klæðist viðeigandi hlífðarfatnaði og hlífðargleraugum þegar unnið er með hættuleg efni.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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 klórbólndu 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.		
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið	

Nr. máls: 051/01	Atvikalýsing: Fjarki ÍS-444 (sknr. 6797) sekkur í róðri út af Kópnum þann 8. júní 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að breytingar verði gerðar á reglum um smábáta þannig að Siglingastofnun Íslands verði gert skylt að gefa út skriflegar upplýsingar um leyfilega hleðslu hvers einstaks opins báts sem fellur undir ákvæði reglna um smíði og búnað skipa undir 15 metrum að lengd. Slíkum upplýsingum verði komið fyrir á áberandi stað í viðkomandi bát.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands leggur til að sett verði plata á áberandi stað á hvora hlið stýrishúss smábáta þar sem leyfileg hleðsla bátsins verði greinilega og læsilega inngrafin í plötuna. Ákvæði um slíkt verði komið fyrir reglum um smíði og búnað vinnubáta með mestu lengd allt að 15 metrum nr. 592/1994 með síðari breytingum. Í kafla V-2 um skilgreiningar og tákni myndi bætast við 4. gr. um þyngdir svohljóðandi nýr málslíður: "4.5. Á áberandi stað sitthvoru megin á stýrishúsi fiskibátsins skal vera plata þar sem leyfileg hámarkshleðsla er tilgreind og inngrafin í plötuna. Siglingastofnun skal gefa út sérstakt hleðsluskírteini fyrir fiskibátinn þar sem einnig kemur fram leyfilega hámarkshleðsla og skal afrit af skírteininu varðveitt um borð í bátum." 2) Siglingastofnun Íslands hefur tekið málið upp við verkefnastjórn langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda um gerð sérstaks bæklingis og stuttmyndar um öryggismál smábáta þar sem hætta af ofhleðslu og of litlu fríborði smábáta verði sérstaklega tekin fyrir. Verkefnastjórnin leggur mikla áherslu á að bæði upplýsingar og áróður til smábátasjómannna um ofhleðslu verði markviss og áberandi. 3) Siglingastofnun mun setja af stað rannsóknarverkefni sem fjalla mun 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.	
Verkefni: 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.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: 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.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: 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.		Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 065/01	Atvikalýsing: Una í Garði GK-100 (sknr. 1207) ferst við rækjuveiðar í Skagafjarðardýpi þann 17. júlí 2001. Tveir skipverjar farast en fjórir bjargast.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að sjóslys þetta og rannsókn á orsökum þess gefi sérstakt tilefni til eftirfarandi tillagna í öryggisátt: 1) Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun sé ávallt í lagi og vatnspétt lokun tryggð í rekstri skips. 2) Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörunarmerki við vatnspéttar hurðir sem undirstrika þýðingu þess að þær séu ávallt hafðar lokaðar til sjós nema þegar bryna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3) Nefndin bendir á nauðsyn þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt fyrirkomulagsteikning öryggisbúnaðar sé um borð eins og reglur mæla fyrir um. 4) Nefndin bendir á að eftir að breytingar hafi farið fram á skipum skuli haffærisskírteini ekki gefið út fyrr en samþykkt stöðugleikagögn liggir fyrir enda eru þau hluti af skipsskjölum sem skipstjórnarmenn eigi að kynna sér. 5) Nefndin hvetur til enn frekari áþaks í fræðslu um stöðugleika skipa þar sem rík áhersla verði m.a. lögð á grundvallaratriði eins og að útreiknuð stöðugleikaatvik byggji á vatnspéttir lokun skipsins. 6) Nefndin bendir á mikilvægi þess að neyðarmerkjakerfi (neyðarbjalla) sé virkt í skipum og að skipverjar fái þjálfun í að bregðast við því. 7) Nefndin vill ítreka fyrri ábendingar um að Siglingastofnun Íslands fylgi því eftir að björgunaræfingar séu haldnar í samræmi við reglugerðir og að ekki verði gefin út haffæri fyrr en úr því hafi verið bætt. 8) Nefndin bendir á að fylgt sé reglum um vistarverur áhafna fiskiskipa um að fullnægjandi loftræsting geti átt sér stað við öll skilyrði."		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun Íslands telur nauðsynlegt að rannsakað verði til hlítar hvernig loftræstingu um borð í íslenskum fiskiskipum er háttað, hvernig niðurrólfun þessara skipa er fyrir komið og hvaða ráðstafanir beri að gera til að tryggja vatnspéttleika skipsins. Stofnunin mun setja af stað vinnuhóp innan stofnunarinnar þar sem sérstaklega verður farið yfir niðurrólfun skipa, loftskipti milli rýma, lekastöðugleika og ef til vill nýjar forsendur sem kalla á nýjar reglur um hönnun og smíði. Verkefnið yrði kaflaskipt á eftirfarandi hátt: 1. Upplýsingaöflun. 2. Tæknilegar forsendur. 3. Vatnspétt niðurrólfun skipa. 4. Loftræsting og loftskipti milli lokaðra rýma skipsins. 5. Stöðugleiki skips í löskuðu ástandi – lekastöðugleiki. 6. Hönnunarforsendur á lokunarbúnaði opa á vatnspéttum þiljum. 7. Niðurstaða. Reikna má með að niðurstöður verkefnisins liggja fyrir á seinni hluta næsta árs. Að verkinu munu koma starfsmenn Siglingastofnunar og sérfræðingar sem stofnunin kallar til. 2) Í samstarfi við verkefnastjórnun langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda hefur Siglingastofnun Íslands unnið að gerð bæklingis um "Æfingar um borð í skipum". Í bæklingi þessum eru skýrðar kröfur um að halda beri mánaðarlega æfingar um borð í fiskiskipum stærri en 15 metrar. Að öðru leyti fjallar bæklingur þessi um tilgang og tíðni æfinga, undirstöðu og undirbúning æfinga svo og áætlun og framkvæmd æfinga. Bæklingi þessum hefur verið dreift um borð í öll íslensk skip. Jafnframt hefur gálistá sem fjallar um æfingaáætlun verið dreift með bæklingnum.	
Verkefni: R-065/01-01 Rannsóknarverkefni vatnspétta niðurrólfun skipa og loftræstingu um borð í fiskiskipum.		Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-065/01-02 Gerður verði sérstakur bæklingur um æfingar um borð í skipum ásamt gátlista.		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 091/01	Atvikalýsing: Skipverji fær háþrýstibunu í auga um borð í Venusi HF-519 (sknr. 1308) þann 10 október 2001.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til stjórnendur geri leiðbeinandi vinnureglur um umgengi og notkun hættulegra tækja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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 klórbólndu í auga og skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 045/01 er skipverji slasast um borð í Breiðafjarðarferjunni Baldri þegar hann fékk fosfórsýru í andlitid, 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.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 097/01	Atvikalýsing: M.b. Núpur BA-069 (sknr. 1591) verður vélarvana og rekur á land í Patreksfirði þann 10. nóvember 2001.
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin hvetur þær útgerðir sem nota rafeindastýrðan 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 tafarlausrá nota enda er hér um að ræða öryggisbúnað sem mikilvægur er ef skip verður vélavana."	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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 Vélaskóla Íslands þar sem tekið var fyrir það námsefni sem vélstjórnarmenn er boðið upp á er varðar rafeindastýrðan vélbúnað og hefur Vélaskólinn upplýst að nemendur fái fullnægjandi kennslu í notkun 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 flókin rafeindastýrður búnaður er hluti af aðalvélabúnaðinum. 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, eldsneyttissum ásamt staðsetningu loftinntaka.
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 057/01	Atvikalýsing: Skipverji slasast þegar hann fellur í stiga um borð í Frey GK-157 (sknr. 11) þann 2. júní 2001.
Tillaga í öryggisátt: Í lokaskýrslu Rannsóknarnefndar sjóslysa er gerð eftirfarandi tillaga í öryggisátt: Nefndin vill beina því til Siglingastofnunar að gert sé sérstakt átak í skoðun á stigum um borð í skipum í þeim tilgangi að koma í veg fyrir að illa búnir stigar séu slysgildrur fyrir skipverja.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í dag er eftirlit og skoðun stiga um borð í skipum hluti af búnaðarskoðun skipa þannig að stigar eru skoðaðir árlega. 2) Siglingastofnun mun fylgja tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt með því að leggja sérstaka áherslu á skoðun á stigum um borð í skipum við árlegar skoðanir á öryggisbúnaði. 3) Jafnframt vill stofnunin benda á að í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 til 2003 hefur verið gerður fræðslubæklingur um fallhættu um borð í skipum og 5 mínútna fræðslumynd um sama efni. Þessu fræðsluefni verður dreift um borð í öll skip.
Verkefni: A-057/01-01 Áhersla á skoðun stiga um borð í skipum við árlegar búnaðarskoðanir.	Framkvæmd: Skipaefntilritssvið
Verkefni: S-057/01-02 Gerð fræðslubæklinga og stuttmynda um fallhættu um borð í skipum.	Framkvæmd: Langtímaáætlun
	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 105/01	Atvikalýsing: Ófeigur II VE-324 (sknr. 2030) sekkur á togveiðum suður af Vík í Mýrdal, einn skipverji ferst en átta bjargast þann 5. desember 2001.
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun skipa sé ávallt í lagi og vatnspétt lokun tryggð öllum stundum. 2. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sett séu upp viðvörunarmerki við vatnspéttar hurðir sem undirstrikar þýðingu þess að þær séu hafðar tryggilega lokaðar meðan skip er laust nema brýna nauðsyn beri til og þá gætt fyllstu varúðar. 3. Nefndin telur það verulegan ágalla í fyrirkomulagi að enginn aðskilnaður sé frá aðalstigagangi sem tengir veður- og millifar saman, og sjálfu vélarúminu. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir að samþykkt öryggisplan sé um borð eins og reglur mæla fyrir. 5. Nefndin hvetur til átak í fræðslu um stöðugleika þar sem undirstrikað er m.a. það grundvallaratriði að útreiknuð stöðuleikatalivik byggji á vatnspéttri lokun. 6. Nefndin ítrekar mikilvægi þess að björgunarfæingar séu haldnar. 7. Nefndin bendir á mikilvægi þess að nema búnaður fyrir vindustjórnun sé ekki á stöðum þar sem hætta sé á vatnsaga.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Eins og fram kemur í afgreiðslu Siglingastofnunar vegna skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa nr. 065/01 lagði stofnunin til að nauðsynlegt yrði að rannsaka til hlitar hvernig niðurbólun slíkra skipa er fyrir komið og hvaða ráðstafanir beri að gera til að tryggja vatnspéttleika skipsins. Stofnunin hefur sett af stað vinnuhóp þar sem sérstaklega verður farið yfir niðurbólun skipa, loftskipti milli rýma, lekastöðugleika og ef til vill nýjar forsendur sem kalla á nýjar reglur um hönnun og smíði. 2) Í nýjum reglum um stöðugleika og öryggi fiskiskipa er m.a. kveðið á um að komið verði fyrir hentugum viðvörunarbúnaði sem gefur viðvörn á heyrnlegan og sýnilegan hátt í stýrishúsi skipsins. 2) Hér má benda á endurútgáfu stöðugleikabæklinga og myndbands um stöðugleika skipa sem verður dreift í öll íslensk skip. 3) Að öðru leyti vísar Siglingastofnun í niðurstöður er fylgja afgreiðslu stofnunarinnar í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa, nr. 065/01, er Una í Garði fórst.
Verkefni: S-105/01-01 Endurútgáfa stöðugleikabæklinga.	Framkvæmd: Langtímaáætlun
Verkefni: S-105/01-02 Gerð fræðslumyndbands um stöðugleika skipa.	Framkvæmd: Langtímaáætlun
	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 112/01	Atvikalýsing: Skipverji fellur fyrir borð um borð í Kaldbak EA-1 (sknr. 1395) þann 11. desember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að allir sjómenn sem sinna störfum þar sem þeir eiga á hættu að falla fyrir borð gangi ávallt í einhverju sem haldi þeim á floti falli þeir fyrir borð og hafi á sér búnað sem þeir geti vakið athygli á sér með. Nefndin bendir á nauðsyn þess að til sé ferilskráning einstakra verkþátta um borð í skipum sem farið er vel yfir áður en menn ganga til einstakra starfa þannig að hlutverkaskipting sé ljós.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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 manningum uppi ef honum skolar fyrir borð og að notuð sé flík með floti eða sjálfuppblásanlegt björgunarvesti til þess. 2) 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 ferilskráningu einstakra verkþátta um borð í skipum en vitað er að ýmis fyrirtæki bjóða útgerðum gæðastjórnunarkerfi þar sem ferilskráning verkþátta er nákvæmlega skilgreind en slík kerfi eru ekki skylda um borð í skipum í dag jafnvel þó sumar útgerðir nýti sér þessa þjónustu.	
Verkefni: Sérstakt verefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 007/02	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Sveinbirni Jakobssyni PH-10 (sknr. 260) þegar verið var að kasta snurvoð þann 15. janúar 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á nauðsyn þess að hlífar séu settar upp þar sem menn þurfa að standa við vinnu sína, því að í flestum tilfellum standa menn í aðgerð á meðan tógin eru að renna út.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun mun vinna að drögum að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.	
Verkefni: L-007/02-01 Drög að reglum um vinnusvæði um borð í skipum.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 015/02	Atvikalýsing: Bjarmi VE-66 (sknr. 1103) ferst á siglingu NV af Þrídröngum, tveir skipverja farast, en tveir bjargast þann 23. febrúar 2002.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að sjómenn taki mið af fyrirbyggjandi spám um veður og sjólag. 2. Nefndin bendir á að ástæða sé til að skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að auðvelda framsetningu stöðugleikagagna fyrir minnstu bátana. 3. Nefndin vekur sérstaka athygli á gildi björgunarbúninga og þjálfun í að klæðast þeim. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar klæðist strax flotgöllum þegar sýnt er að skipverjar megi búast við því að þurfa að yfirgefa skipið, og því verður við komið. 5. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skip í neyð sendi út neyðarkall á réttum talstöðvarrásum. 6. Nefndin vill ítreka fyrri ábendingar um að Siglingastofnun fylgi því eftir að björgunaræfingar séu haldnar. 7. Nefndin bendir á að breyta þarf neyðarrafabúnaði á sjálfvirkum tilkynningarskyldubúnaði þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu. 8. Nefndin bendir á nauðsyn þess að frífljótandi neyðarbaujur verði teknar upp í öllum skipum undir 24 m í skráningarlengd. 9. Nefndin telur að rekakkerislína og fangalína í gúmmibjörgunarbátum eigi að vera aðgreindar með mismunandi lit.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun rekur upplýsingakerfi fyrir veður og sjólag fyrir sjófarendur með það að markmiði að auka öryggi til sjós og auðvelda sjófarendum sjósókn. Á heimasíðu Siglingastofnunar (www.sigling.is) er hægt að nálgast upplýsingar um veður og sjólag. 2) Í langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 - 2003 er gert ráð fyrir því að nýr og upp færður stöðugleikabæringur verði gefin út í maí á þessu ári. Einnig mun koma út fræðslumyndband um stöðugleika skipa. Á rannsóknarsviði stofnunarinnar fara nú fram rannsóknir í samstarfi við ýmsa aðila utan stofnunarinnar á stöðugleikavakt um borð í skipum og hvaða áhrif andveltigeymar hafa á stöðugleika skipa. 3) Í tengslum við langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda 2001 til 2003 er verið að undirbúa fræðslumynd um björgunarbúninga. Þar verður sýnt hvernig á að klæðast þeim og hve nauðsynlegt það er að tæma úr þeim loftið þegar í þá er komið. Einnig skal þess getið að björgunarbúningum fylgja ávallt leiðbeiningar frá framleiðendum. 4) Í nýlegri þjálfunarhandbók sem Siglingastofnun hefur samþykkt fyrir skip er mjög nákvæmleg farið yfir björgunaræfingar og hvernig eigi að framkvæma þær. Skipstjóra ber að skrá allar æfingar í bókina þannig að eftirlit með björgunaræfingum um borð í skipum á að vera mjög skilvirt. Einnig hefur verið gefið út fræðsluefni á vegum langtímaáætlunar í öryggismálum sjófarenda í formi bæklinga, æfingaeyðublaða og myndbanda. 5) Á fundi siglingaráðs þann 24. janúar 2002 kom til umræðu búnaður til sjálfvirkar tilkynningarskyldu og þá sérstaklega sá grunur að tækin virkuðu oft á tíðum ekki, væru sífellt í ólagi, langur viðgerðartími eða jafnvel ekki til afgreiðslu, engin tæki til skiptanna fyrir þau sem biluðu og þurftu á viðgerð að halda og það jafnvel í útlöndum. Siglingastofnun hefur komið því á framfæri við umboðsmann búnaðar til sjálfvirkar tilkynningarskyldu að neyðarrafabúnaður virki þannig að augnabliks handtak nægi á neyðarstundu. Nú er viðbragðstími neyðarhnapps hálf sekúnda. 6) Í minnisblaði Siglingastofnunar til siglingaráðs, dags. 9. september 2002, um frífljótandi neyðarbaujur eru bornar saman kröfur í Danmörku og Noregi við íslenskar reglur. Einnig er bent á kostnað útgerðir skipa, sem eru 24 m að skráningarlengd og minni ef farið yrði að tillögum yfirstjórnar leitar og björgunar á hafinu um að öll skip skuli hafa um borð frífljótandi neyðarbauju. Samkvæmt minnisblaðinu er það mat stofnunarinnar að ekki þörf á að gera kröfu til skipa undir 24 m að þau verði skyldug til að hafa um borð frífljótandi neyðarbauju svo framanlega sem STK kerfið uppfylli þar til gerðar kröfur. 7) Rétt er að benda á að erfitt er að greina lit rekakkerislína og fangalína í myrkri, rökkri og slæmri lýsingu. Siglingastofnun styður engu að síður þá hugmynd að rekakkeris- og fangalínur verði aðgreinar með mismunandi lit. Rétt er þó að benda á að setja verður reglugerð um slíkt og yrði þá um svokallaða sérkröfu að ræða. Siglingastofnun þarf að meta hvort hún legði til að sérkrafa ætti að vera afturvirk fyrir gúmmibjörgunarbáta sem þegar eru í landinu eða eingöngu sérkrafa til nýrra gúmmibjörgunarbáta.	
Verkefni: S-015/02-01 Endurgerð fræðslumyndbands um björgunarbúninga.		Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-015/02-02 Kanna hvort setja eigi reglur um aðgreiningu rekakkerislínu og fangalínu með lit.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 027/02	Atvikalýsing: Hólmsteinn GK-20 (sknr. 573) siglir á Rafn KE-41 (sknr. 7212) þann 12. mars 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á mikilvægi þess að óhindrað útsýni sé úr brú / stýrishúsi skipa og að við árlegar skoðanir skipa að þessir þættir séu skoðaðir og gerðar athugasemdir ef útsýnið er skert.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um skip eru ákvæði um að frá stjórnþalli (úr brú og eða stýrishúsi skipa) skuli vera óhindrað útsýni fyrir allar stærðir skipa. 2) Siglingastofnun mun fylgja því eftir við árlegar skoðanir skipa að óhindrað útsýni sé frá stjórnþalli skipa og gera athugasemdir ef útsýni er skert og fara fram að úr sé bætt samkvæmt reglum sem við eiga.	
Verkefni: A-027/02-01 Eftirfylgni við skoðanir að óhindrað útsýni sé frá stjórnþalli skipa ásamt athugasemdum ef við á.		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 046/02	Atvikalýsing: Skipverji slasast við netalögn um borð í Steinunni SF-10 (sknr. 1416) þann 29. apríl 2002.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin telur að þar sem tækifæri er til að auka og bæta vinnuáðstöðu um borð í skipum eigi að skoða þá möguleika alvarlega. Með framkvæmd áhættumats sem skylt er að gera (sjá reglugerð nr. 786/1998 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum) munu skipverjar eiga auðveldara með að greina hættusvæði áður en slys verður. 2. Nefndin leggur til að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun tekur undir það að skipverjar eigi auðveldara með að greina hættusvæði áður en slys verður ef framkvæmt er hættumat um borð í skipinu en samkvæmt reglum ber vinnuveitendum sjá til þess að framkvæmt sé hættumat vegna öryggis og hollustu á vinnustað og á grundvelli hættumatsins. 2) Siglingastofnun mun beita sér fyrir því að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.	
Verkefni:A-046/02-01 Siglingastofnun mun beita sér fyrir því að almennt verði sett yfirbreiðsla á milli færa á netaveiðum.		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 107/01	Atvikalýsing: M.b. Svanborg SH-404 (sknr. 2344) verður vélavana og ferst við svörtuloft, þrír menn farast og einn bjargast, þann 7. desember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin leggur til að hugað verði að staðsetningu loftinntaka og minnir á að til eru loftslur með gildirur fyrir vökvu. 2. Nefndin ítrekar þær ályktanir sem gerðar hafa verið um að útgerðar- og/eða skipstjórnarmenn fari eftir þeim viðvörðunum sem koma í veðurspám. 3. Nefndin bendir á að við rannsókn þessa máls og hliðstæðra mála hefur komið í ljós að í mörgum tilfellum eru skip með of litlar eldsneyttissur miðað við olíufæði að vélum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Vegna þeirra tillagna sem hér fyrir liggja í öryggisátt mun Siglingastofnun Íslands setja upp vinnuhóp innan stofnunarinnar sem mun fara yfir tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði, loftinntökum og eldsneyttissum í aðalvélum skipa af þeirri gerð sem var um borð í Svanborgu SH-404. Kannað verður hvort slíkur búnaður geti skaðað öryggi skips og áhafnar. Gert er ráð fyrir að niðurstöður þessa vinnuhóps liggi fyrir eigi síðar en um mitt ár 2004 en hlutaniðurstöður geti legið fyrir lok þessa árs. 2) Þess skal einnig getið að það er mat umboðsaðila aðalvélar skipsins að skvettur og gusur að loftslum eigi ekki að geta stíflað loftslur með þeim afleiðingum að aðalvélin stöðvist. Ef magnið af sjó sem flæðir inn um loftinntök er umtalsvert þá er engu að síður ekki hægt að útiloka að aðalvél geti stöðvast.	
Verkefni: R-107/01-01 Rannsóknarverkefni um loftflæði til aðalvéla skipa þar sem kannaðar verði tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla, eldsneyttissum ásamt staðsetningu loftinntaka.		Framkvæmd: Rannsókn- og þróunarsvið	Staða máls: Í vinnslu
Verkefni: L-107/01-02 Kanna hvort setja skuli reglur um umbúðir utan um björgunarbúninga.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-107/01-03 Nýjar reglur með auknum kröfum um akkerisbúnað skipa.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: A-107/01-04 Við skoðun og eftirlit með akkerisbúnaði verði akkerin látin falla.		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 098/01	Atvikalýsing: Bíln verður í kúplingu um borð í Öfirisey RE-4 (sknr. 2170) og skipið verður stjórnlaust þann 10. nóvember 2001.		
Tillaga í öryggisátt: 1. Nefndin leggur til að björgunarskip eins og varðskip verði búin átaks dráttarspi enda sé það óumdeilanlega besti kosturinn við aðstæður sem þessar. 2. Nefndin leggur til að athugasemdir vegna tildráttartógs verði skoðaðar sérstaklega og það prófað á faglegum grunni og metið hvort um heppilega tegund sé að 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 talda línubýssur, samhliða lögboðnum, reglubundnum björgunaræfingum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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-dráttarspi. 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. 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.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 049/02	Atvikalýsing: Sjór kemst í vélarúm Herkúless SF-125 (sknr. 1770) þann 22. apríl 2002.	
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands láti fara fram athugun á lekaviðvörðunum almennt í bátum og skipum. Sú athugun verði meðal annars látna til virkni og gerða slíks búnaðar. Jafnframt leggur nefndin til að lekaviðvörðunarbúnaður verði skyldaður í öll þurrými skipa.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt Norðurlandareglunum er skylt að hafa vökvaviðvörðunarkerfi í vélarúmi báta undir 15 metrum að mestu lengd. 2) Við eftirlit og skoðun skipa og báta mun Siglingastofnun sérstaklega athuga lekaviðvörðun og einnig fara yfir virkni og gerð slíks búnaðar. 3) Siglingastofnun Íslands er að vinna að rannsóknarverkefni um vatnspéttleika skipa (rannsóknarverkefni nr. R-065/01-01). Í verkefninu er meðal annars verið að kanna kosti og galla þess að lekaviðvörðunarbúnaður verði skyldaður í öll þurrými skipa. Þegar niðurstöður verkefnisins liggja fyrir mun Siglingastofnun gera tillögu til samgönguráðuneytisins að reglum um lekaviðvörðunarbúnað skipa sem siglingaráð mun fá til umsagnar.	
Verkefni: A-049/02-01 Við eftirlit og skoðun verði sérstaklega athugað lekaviðvörðunarkerfi, virkni og gerð slíks búnaðar.	Framkvæmd: Skipaæftirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 003/03	Atvikalýsing: Vélarbilun varð um borð í Berglínu GK-300 (sknr. 1905) og skipið tók niðri þann 29. janúar 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra vandamála telur nefndin nauðsynlegt að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun á skipum sem eru með vélbúnað sem notar brennsluolíu til kælingar og síur sem þau nota. Ítrekað hafa komið upp vandamál vegna frágangs á olíukerfum. Olíulagnir og olíusíur virðast ekki nægjanlega afkastamiklar.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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 olíukerfum þessara skipa og kanna hvort olíulagnir og olíusíur standist það álag sem þeim er ætlað ásamt athugun á afkastagetu olíulagna og -sía. 3) Hjá Siglingastofnun er að fara í gang rannsóknarverkefni þar sem m.a. eru kannaðar tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði aðalvéla skipa, eldsneytissium 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 rennisslæði að aðalvél. 4) Siglingastofnun mun vinna að þessu verkefni á vormánuðum 2004 og mun skila hlutaniðurstöðum um mitt næsta ár.	
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01, L-107/01-02, L-107/01-03 og A-107/01-04	Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 062/03	Atvikalýsing: Skipverjar voru hætt komnir vegna súrefnisskorts í lest Arnars KE-13 (sknr. 1012) þann 3. júlí 2003.	
Tillaga í öryggisátt: 1) Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hætta er á súrefnisskorti í rýmum sem skipverjar að staðaldr vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/eða súrefnisskynjara á sér og góða loftræstingu í skilgreindum hætturýmum. 2) Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og bæklingur um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð í skipum. Einnig verði öll rými þar sem hætta er á efnabreytingum skilgreind á áberandi hátt og áhöfninni kynnt vel. 3) Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slys af völdum súrefnisskorts.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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 eitranir 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.	
Verkefni: S-062/03-01 Leggja það til við áætlun um öryggi að huga að gerð fræðslupésa um sérstakar viðbragsráðstafanir um borð í skipum þegar slys verður af völdum súrefnisskorts	Framkvæmd: Langtímaáætlun	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 107/01	Atvikalýsing: Svanborg SH-404 (sknr. 2344) verður vélarvana og ferst við Svörtuloft þann 7. desember 2001, þrír menn farast, einn bjargast.		
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin leggur til að hugað verði að staðsetningu loftinntaka á skipum og minnir á að til eru loftsiur með gildir fyrir vökva. 2) Nefndin ítrekar þær ályktanir sem gerðar hafa verið um að útgerðar- og/eða skipstjórnarmenn fari eftir þeim viðvörnum sem koma í veðurspám. 3) Nefndin bendir á að við rannsókn þessa máls og hliðstæðra mála hefur komið í ljós að í mörgum tilfellum eru skip með of litlar eldsneytissíur miðað við loftflæði að vélum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: Siglingastofnun tók til afgreiðslu þessa lokaskýrslu í greinargerð og bréfi til rannsóknarnefndar sjóslysa þann 14. apríl 2003. Þar sem nú koma fram sömu tillögur í öryggisátt og í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa, nr. 107/01, sem barst stofnuninni 20. mars 2003, fylgir hér niðurstaða stofnunarinnar frá afgreiðslu hennar 14. apríl 2003. 1) Í byrjun árs 2004 mun Siglingastofnun Íslands setja af stað rannsóknarverkefni þar sem farið verður yfir tæknilegar forsendur á rafeindastýrðum gangráði, loftinntökum og eldsneytissíum í aðalvélum skipa af þeirri gerð sem var um borð í Svanborgu SH-404. Kannað verður hvort slíkur búnaður geti skaðað öryggi skips og áhafnar. 2) Gert er ráð fyrir að hlutaniðurstöður þessa vinnuhóps liggi fyrir eigi síðar en um mitt ár 2004. Hér er um sama rannsóknarverkefni að ræða sem um getur í niðurstöðu úr afgreiðslu á tillögum rannsóknarnefndarinnar í öryggisátt í lokaskýrslu nr. 003/03. 3) Til stóð að leggja fram megin niðurstöður þessa verkefnis í árslok 2003 en þegar á reyndi var faglega talið hagkvæmara að vinna átakverkefni nr. 003/02 og þetta verkefni nr. 107/01 samtímis og ljúka hlutaniðurstöðum um mitt ár 2004. 4) Þess skal einnig getið að það er mat umboðsaðila aðalvélar skipsins að skvettur og gusur að loftsiurum eigi ekki að geta stíflað loftsiur með þeim afleiðingum að aðalvélin stöðvist. Ef magnið af sjó sem flæðir inn um loftinntök er umtalsvert er engu að síður ekki hægt að útiloka að aðalvél geti stöðvast.	
Verkefni: Sjá verkefni R-107/01-01, L-107/01-02, L-107/01-03 og A-107/01-04		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 111/02	Atvikalýsing: Aron PH-105 sekkur við rækjuveiðar norður af Grímsey þann 30. september 2002. Mannbjörg varð.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndir telur 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 hólfu og utan skips að hinum ýmsu rýmum uppfylli kröfur um vatnspéttleika og fljótvirt 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 viðvörðunarbúnaður 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 brunni. 6) Að athuga þurfi hvort lensing sem einungis er möguleg með rafmagni sem millistig í dreifikerfi 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: 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 niðurrólfun 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 hölfum 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 skipa í löskuðu ástandi og hönnunarforsendur fyrir vatnspétt hölf ásamt ráðstöfunum sem grípa ber til í framhaldi af niðurstöðum.	
Verkefni: Sjá verkefni R-065/01-01.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 042/03	Atvikalýsing: Skipverji slasast við að festast í færíbandi um borð í þór HF-4 (sknr. 2549) þann 27. apríl 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að gerð verði sérstök úttekt á frágangi færíbanda um borð í skipum með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er að finna ákvæði um færíbönd í VI. kafla um búnað til verndar áhöfninni þar sem 11. regla fjallar um fiskvinnslubúnað. 2) Siglingastofnun mun í eftirlitshlutverki sínu beita sér fyrir því að gerð verði sérstök úttekt á frágangi færíbanda um borð í skipum og þá með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna svo og í samræmi við breytt fyrirkomulag skipsbúnaðar.	
Verkefni: A-042/03-01 Gerð verði sérstök úttekt á frágangi færíbanda um borð í skipum m.t.t. öryggisatriða og umgengnisreglna.		Framkvæmd: Skipaeftirlitssvið	Staða máls: Átakverkefni

Nr. máls: 051/03	Atvikalýsing: Eldur verður í dælurými Bjargar Jónsdóttur ÞH-321 (sknr. 1508) þann 3. júní 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin sér ástæðu til að gera eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að öndunaropum eldfimra vökva s.s. spilólíu sé ekki fyrirkomið í rýmum þar sem þústlagirnir liggja.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, er að finna í 10. reglu í IV. kafla í I. viðauka ákvæði um vél- og rafbúnað og tímabundið ómönnuð vélarúm en reglan fjallar um ráðstafanir vegna eldsneytisólíu, smurolíu og annarra eldfimra efna. 2) Siglingastofnun mun í eftirlitshlutverki sínu leggja áherslu á að öndunaropum eldfimra vökva svo sem spilólíu sé ekki fyrir komið í rýmum þar sem heitar þústlagirnir liggja.	
Verkefni: A-051/03-01 Eftirfylgni að öndunaropum eldfimra vökva s.s. spilólíu sé ekki komið fyrir í rýmum þar sem heitar þústlagirnir liggja.		Framkvæmd: Skipaefitirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 015/03	Atvikalýsing: Hælsvik GK-350 (sknr. 2361) fær inn á sig sjó og leka í flotkassa þann 26. febrúar 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri sérstaka athugun á bátum sem búnir eru flotkössum með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um mælingu skipa með lengd allt að 24 metrum, nr. 527/1997, er að finna í grein 2.4. að skutgeymir er geymir sem settur er aftan á skip og virkar aðeins sem flotholt, en nýtist ekki að öðru leyti. Form skutgeyma skal vera samkvæmt nánari fyrirmælum Siglingastofnunar. 2) Í umburðarbréfi nr. 5/2000 eru að finna í 4. kafla lýsingu á nánari fyrirmælum Siglingastofnunar um skutgeyma. 3) Siglingastofnun í eftirlitshlutverki sínu gera sérstaka athugun á bátum sem búnir eru skutgeymum með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.	
Verkefni: A-015/03-01 Sérstök athugun á bátum sem búnir eru skutgeymi m.t.t. styrks, lekavara og dælubúnaðar.		Framkvæmd: Skipaefitirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 061/03	Atvikalýsing: Gasleki og sprenging á sér stað um borð í Bryndísi SU-288 (sknr. 2167) og einn maður slasaðist þann 3. júlí 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til með hliðsjón af slysi þessu sem og öðrum alvarlegum slysum vegna gasleka að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum (Norðurlandareglur) má finna í kafla V-14 ákvæði um eldvarnir er varða notkun á gasi um borð í skipum. Þar er ekki að finna ákvæði um gasskynjara um borð í bátum sem nota gas. 2) Siglingastofnun mun leggja það til að ofangreindum reglum verði breytt í þá átt að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.	
Verkefni: A-061/03-01 Leggja það til í siglingaráði að skylt verði að hafa gasskynjara um borð í bátum sem nota gas.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 112/02	Atvikalýsing: Köfunarslys í Kleifarvatni þegar þrír kafarar eru hætt komnir þann 3. september 2002.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að vinnuhópur verði myndaður með þátttöku hagsmunaaðila og sérfræðinga á sviði köfunar. Eftirfarandi atriði verði m.a. tekin til ítarlegrar skoðunar: a) Hvort setja eigi þyrlu tafarlaust í viðbragðsstöðu þegar um köfunarslys er að ræða. b) Hvort kafarar eigi alltaf að vera með skilgreindan lágmarks súrefnisbúnað meðferðis og þjálfaðan aðstoðarmann við allar kafanir. c) Fjarskiptasamband sé vel tryggt á köfunarstað. d) Hvort mögulegt sé að kafarar tilkynni til ákveðins aðila áður en köfun hefst. e) Hvort kafarar eigi að fara reglulega í nákvæma lækni skoðun hjá læknum með sérþekkingu á þessu sviði.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun leggur til að eftirfarandi aðilar myndi vinnuhóp með þátttöku og sérfræðinga á sviði köfunar: i) Sportkafarafélag Íslands. ii) Landhelgisgæslan. iii) Slökkvilið höfuðborgarsvæðisins / Slysavarnafélagið Landsbjörg. iv) Ríkislögreglustjóri. v) Samtök atvinnulífsins. vi) Siglingastofnun Íslands 2) Hvað varðar þau atriði sem taka á til ítarlegrar athugunar er rétt að benda á eftirfarandi: a) Það ætti að ákvarðast af aðstæðum hverju sinni hvort setja eigi þyrlu tafarlaust í viðbragðsstöðu þegar um köfunarslys er að ræða. b) Ákvæði um hvort kafarar eigi alltaf að vera með skilgreindan lágmarkssúrefnisbúnað meðferðis og þjálfaðan aðstoðarmann við allar kafanir er að finna í reglugerð um köfun, nr. 535/2001. c) Fjarskiptasamband verður að vera til staðar ef kalla á til aðstoð við köfunarslys. d) Um tilkynningar kafara áður en köfun hefst er að finna í reglugerð um köfun og einnig mætti skoða aðkomu vaktstöðvar siglinga að tilkynningarskyldu fyrir kafara. e) Í reglugerð um köfun er kveðið á um að gildistími lækni skoðunar gagnvart veittum atvinnuskirteinum er 12 mánuðir ef ekki kemur til ástæðna sem því breytir. 3) Siglingastofnun mun hlutast til að vinnuhópurinn verði settur á laggimar sem fyrst í byrjun árs 2005.	
Verkefni: L-112/02-01 Myndaður verði vinnuhópur með þátttöku hagsmunaaðila og sérfræðinga á sviði köfunar.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 014/03	Atvikalýsing: Draupnir GK-009 (sknr. 6915) hvolfir á veiðum þann 26. febrúar 2003.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ófært að skipstjórnarmenn þekki ekki til burðargetu báta sinna. Hún beinir því til Siglingastofnunar Íslands að þegar verði gerðar úrbætur gagnvart bátum sem ekki hafa í dag viðurkenningarskírteini þar sem fram kemur leyfileg hleðsla eins og reglugerðir kveða á um.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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 (sknr. 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 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.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 102/03	Atvikalýsing: Skipverji um borð í Harðbaki EA-003 (sknr. 1412) klemmist við trolltöku þann 4. október 2003.
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að það sé í þeirra verkahring að tryggja öryggi skipverkja 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.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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 hifi- 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.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 105/03	Atvikalýsing: Sturla GK-012 (sknr. 1612) tekur niðri í innsiglingunni í Grindavík og leki kemur að skipinu þann 24. október 2003.
Tillaga í öryggisátt: 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.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 107/03	Atvikalýsing: Leki kemur að vélarúmi Þorsteins EA-810 (sknr. 1903) þann 31. október 2003.
Tillaga í öryggisátt: 1) Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri strax athugun á ástandi skipa sem eru með sambærilega hönnun. 2) Nefndin leggur til að reglubundnar þykktarmælingar verði á lögnum tengdum þessari hönnun.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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 lekaviðvörðunarbúnað 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 ligga fyrir á árinu 2005. 5) Við þykktarmælingar á skipum eru m.a. lagnir í vélarúmum skipa þykktarmældar og gerðar eru athugasemdir ef þær standast ekki reglur.
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.	Framkvæmd: Staða máls: Lokið

Nr. máls: 125/03	Atvikalýsing: Farmur kastast til um borð í Hólmaranum SH-114 (sknr. 6851) og báturinn lagðist á hliðina og sókk þann 14. desember 2003.	
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi þeirra upplýsinga að menn séu að lokast inni í bátum sínum þegar kör fara fyrir hurðir vill nefndin benda á hversu alvarlegar afleiðingar það getur haft. Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands beiti sér fyrir því að skylt verði á skipum, þar sem hætta er á slíku, séu tvískiptar hurðir.	Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum er ekki að finna ákvæði um tvískiptar hurðir. 2) Í ofangreindum reglum er að finna ákvæði um tvær útgönguleiðir sem neyðarútganga fyrir allar vistarverur. 3) Með tilliti til tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa í öryggisátt og í ljósi þeirra upplýsinga að menn séu að lokast inni í bátum sínum þegar kör fara fyrir hurðir mun Siglingastofnun við endurskoðun reglna um smíði og búnað báta skoða hvort skylda beri tvískiptar hurðir á skipum, þar sem hætta er á menn lokist inni þegar kör fara fyrir hurðir eða hvort ákvæði um neyðarútganga uppfylli öryggiskröfur.	
Verkefni: L-125/03-01 Skoða hvort skylda eigi tvískiptar hurðir þar sem kör geta farið fyrir hurðir.	Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 126/03	Atvikalýsing: Skipverji slasast um borð í Sjöfn VE-037 (sknr. 1852) er tjakkur í krana brotnar við trolltöku þann 21. maí 2003.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að skylt verði að allur lyftibúnaður verði merktur með hámarks lyftigetum (SWL). Nefndin leggur til við Siglingastofnun Íslands að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglum um smíði og búnað báta undir 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum eru ákvæði um lyftibúnað í kafla V-15 þar sem skylt er að allur lyftibúnaður sé merktur með hámarks lyftigetum. 2) Í reglum um smíði og búnað báta undir 15 metrum eru ekki ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti búnaðar báta. Í reglum um öryggi fiskiskipa sem eru stærri en 15 metrar eru ákvæði um að öryggishjálmar séu hluti af búnaði skips. 3) Siglingastofnun vinnur við endurskoðun reglna um smíði og búnað báta undir 15 metrum og mun skoða ofangreindar tillögur í öryggisátt um öryggishjálma með tilliti til þess að þeir verði hluti búnaðar allra fiskiskipa.	
Verkefni: L-126/03-01 Settar verði reglur um að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 010/04	Atvikalýsing: Sigurvin GK-061 (sknr. 1943) fær á sig sjó og fer á hliðina í innsiglingunni til Grindavíkur.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til að eftirfarandi atriði verði tekin til skoðunar. 1) Að hafnaryfirvöld á hverjum stað verði skylt að koma, með viðeigandi hætti, öllum öryggisupplýsingum til viðskiptavina sinna. Þá verði skipstjórnendum einnig skylt að bera sig eftir upplýsingum og fara eftir þeim. 2) Að öll skip og bátar beri að láta vita um fjölda í áhöfn við brottför til Tilkynningarskyldu íslenskra skipa. 3) Nefndin leggur til að öll íslensk skip skuli búnin björgunarbúningum fyrir alla skipverja. Komi þeir í stað kröfunnar um vinnuflotbúninga."			
Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Öryggisupplýsingar til viðskiptavina hafna má finna á heimasíðu Siglingastofnunar Íslands og á síðu 191 á textavarp Ríkisútvarpsins. Einnig mætti skoða að setja upp skilti á áberandi stað í Grindavíkurhöfn þar sem lesa mætti upplýsingar frá ölduduflinu við Grindavík. 2) Engin ákvæði eru lögum eða reglum um tilkynningu á fjölda í áhöfn skipa sem eru 20 brúttótonn eða minni. Siglingastofnun mun skoða þá hugmynd hvort skylda beri smábáta að gefa upp fjölda í áhöfn við brottför í gegnum vaktstöð siglinga. 3) Öll skip styttri en 12 metrar að lengd skulu búnin björgunarbúningum. Fyrir þessi skip má meta björgunarbúninga jafngilda björgunarvestum og ef skipin eru gerð út í atvinnuskyni skal vera viðurkenndur vinnufatnaður fyrir alla um borð, sem er einangrandi og búinn floti. Hagsmunaaðilar voru sáttir við þessa niðurstöðu á sínum tíma. 4) Í framhaldi af málfundum um öryggismál sjómanna árið 2003 sem haldnir voru á úti á landi óskaði Siglingastofnun eftir afstöðu siglingarráðs um björgunarbúninga í smábátum. Á fundi siglingaráðs 21. maí sl. studdi meirihluti ráðsins það að skylda smábáta til að hafa björgunarbúninga um borð. Fulltrúi LS var andvígur tillögunni.			
Verkefni: L-010/04-01 Skoða hvort skylda beri smábáta að gefa upp fjölda í áhöfn við brottför í gegnum vaktstöð siglinga.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-010/04-02 Skoða hvort skylda skuli björgunarbúninga í stað flotvinnubúninga um borð í smábátum.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 051/04	Atvikalýsing: Vilhelm Þorsteinsson EA-011 (sknr. 2410)	tekur niðri og strandar í Grindavík.	
Tillaga í öryggisátt: 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 skipa-umferð. Þær taki mið af öruggum samskiptum, veðri, skyggni, ölduhæð, dýpi, breytingu á dýpi vegna ytri aðstæðna og breytingu á djúpristu vegna siglingahraða.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt siglingalögum, nr. 34/1985, með síðari breytingum er að finna ákvæði um ábyrgð skipstjóra. 2) Lög og reglur um hafnamál svo og hafnarreglugerðir fyrir einstakar hafnir taka skýrt og ákveðið tillit til verklags um skipaumferð. 3) Unnið er að drögum að nýrri hafnarreglugerð fyrir Grindavík þar sem sérstakt tillit er tekið til sérstöðu hafnarinnar. 4) 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. 5) Siglingastofnun vinnur sífellt að mælingum í höfnum og gerir tæknilegar kröfur til hafnaryfirvalda og skipstjórnarmanna.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 009/04	Atvikalýsing: Óhapp verður við sjósetningu léttbáts um borð í berney RE-101 (sknr. 2203) þann 17. janúar 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að leggja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 2) Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru slíkum bátum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun gaf út í desember 2003 fræðslumyndir í einu hultstri með tveimur mynddiskum um öryggi sjómanna sem dreift hefur verið um borð í öll íslensk skip. Ein þessara stuttmynda er fræðslumynd um léttbátinn. 2) 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. 3) 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. 4) Slysavarnaskóli sjómanna heldur þriggja daga verklegt og bóklegt námskeið í notkun líf- og léttbáta en námskeiðin eru samkvæmt ákvæðum alþjóðasambýktar um menntun og þjálfun, skírteini og vaktstöður sjómanna (STCW A-VI/2). Einnig býður skólinn upp á námskeið í notkun hraðskreiðra léttbáta. 5) 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.	
Verkefni: L-009/04-01 Breyting á reglugerð um atvinnuréttindi skipstjórnar- og vélstjórnarmanna, nr. 118/1996, um að námskeið um notkun léttbáta verði skilyrði atvinnuskírteinis.		Framkvæmd: Stjórnsýsluvið	Staða máls: Lokið
Verkefni: S-009/04-02 Áætlun um öryggi sjófarenda mun hrinda af stað gerð kröfulýsingar og kennsluefnis um þjálfun og notkun léttbáta.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 031/04	Atvikalýsing: Mánafoos (Nr. 11083) tekur niðri í innsiglingunni í Vestmannaeyjum þann 18. janúar 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til eftirfarandi tillagna í öryggisátt fyrir höfnina í Vestmannaeyjum: 1) 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. 2) Að skoðaðir verði möguleikar á að færa sjólagir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Endurskoðun siglinga- og leiðarmerkja fyrir Vestmannaeyjahöfn er sífellt í athugun. Ut frá tillögum rannsóknarnefndar sjóslysa í þessu máli hefur hafnarstjórn Vestmannaeyja ákveðið að setja upp lýsingu þar sem skipið tók fyrst niðri. 2) Hafnarstjórn Vestmannaeyja er ekki að skoða þann möguleika að færa sjólagir þær sem eru í siglingaleið til hafnarinnar og bendir á vel merkt bannsvæði.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 059/04	Atvikalýsing: Þrír skipverjar um borð í Snorra Sturlusyni VE-028 (sknr. 1328) eru hætt komnir í léttbát þann 18. apríl 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa í meðförum léttbáta telur nefndin ástæðu til að ítreka (sjá mál nr. 009/04) eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að námskeið fyrir skipverja sem annast og meðhöndla léttbáta verði skylduð. 2) Að skriflegar verklagsreglur um sjósetningu léttbáta verði til í öllum skipum sem búin eru slíkum búnaði.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: Sjá afgreiðslu og niðurstöður Siglingastofnunar Íslands er varða lokaskýrslu nefndarinnar nr. 009/04 þegar óhapp verður við sjósetningu léttbáts um borð í berney RE-101 (sknr. 2203) þann 17. janúar 2004.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 061/04	Atvikalýsing: Skipverji slasast við fall um borð í Polar Siglir GR-650 þann 21. apríl 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að gerð verði veggspjöld þar sem sjómenn eru minntir á öryggisatriði s.s. eins og við notkun lausra stiga um borð í skipum.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í reglugerð um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd, nr. 122/2004, eru ákvæði um að stigar og rimlastigar skulu vera fastir í nýjum skipum. 2) Siglingastofnun og verkefnisstjórn í langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda hefur gefið út fræðslupésa og fræðslustuttmynd um fallhættu um borð í skipum. 3) Siglingastofnun mun leggja til í verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda að farið verði af stað með verkefni um veggspjöld þar sem sjómenn eru minntir á öryggisatriði eins og til dæmis notkun lausra stiga um borð í skipum.	
Verkefni: S-061/04-01 Áætlun um öryggi sjófarenda mun setja í framkvæmd gerð veggspjalda um hættu vegna notkunar lausra stiga.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Í vinnslu

Nr. máls: 081/04	Atvikalýsing: Kíran Pacific strandar út af Straumsvík þann 26. júní 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Þar sem djúprist skip, og jafnvel með ókunnuga skipstjórnendur, koma án sérstakar leiðsagnar inn fyrir grunníð þar sem skipið strandaði telur nefndin ástæðu til að setja fram eftirfarandi tillögur í öryggisátt: 1) Að viðeigandi úttekt verði gerð á sjómerkjum fyrir þetta svæði. Í þeirri vinnur leggur nefndin til að í sjókort verði settar merktar siglingaleiðir fyrir djúprist skip og sérstaklega verði athugaðir möguleikar á að sett verði bauja á grunníð vestur af Valhúsagrunni. 2) Að strangt eftirlit verði með því að skipstjórnendur uppfylli ákvæði hafnarreglugerða um tilkynningarskyldu. 3) Að sérstök viðurlög verði tekin upp varðandi óeðlilegar tafir í tilkynningum um óhöpp skipa.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Með tilliti til þess að strand skipsins á sér stað vegna aðgæsluleysis við stjórn skipsins, að skipið hafi verið búið fullkomnum siglingatækjum og að alvarleg misstök hafi átt sér stað við stjórnun skipsins telur Siglingastofnun ekki ástæðu til að merkja viðkomandi grunn sérstaklega. Siglingastofnun styður þá hugmynd að athugar verði með sérstakar leiðbeiningar í kortum um siglingu djúpristra skipa á Faxaflóa. 2) Siglingastofnun mun koma því á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislega við hafnarsvæði í sjókort. 3) Í lögum um vitamál nr. 132/1999 er að finna ákvæði um verkefni Siglingastofnunar Íslands er varða leiðarmerki og leiðsögumál svo og hafnsögu- og leiðsögu í lögum um vaktstöð siglinga nr. 41/2003. Stofnunin sinnir þessum verkefnum af framsýnum metnaði. 4) Siglingastofnun mun koma því á framfæri við samgönguráðuneytið að skoðaðar verði leiðir í væntanlegri reglugerð um vaktstöð siglinga að sérstök viðurlög verði tekin upp varðandi óeðlilegar tafir á tilkynningum um óhöpp slyss. Í lögum um vitamál nr. 132/1999 og lögum um vaktstöð siglinga nr. 41/2003 er að finna viðurlög um brot á ákvæðum laganna.	
Verkefni: A-081/04-01 Komið verður á framfæri við hafnir landsins að þær stuðli að markvissum merkingum akkerislega við hafnarsvæði í sjókort.		Framkvæmd: Rekstrarsvið	Staða máls: Átaksverkefni
Verkefni: L-081/04-02 Breyting á reglugerð um vaktstöð siglinga, nr. 41/2003, um sérstök viðurlög við óeðlilegar tafir á tilkynningum um sjóslys.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 043/04	Atvikalýsing: Baldvin Þorsteinsson EA-10 (sknr. 2212) fær nótna í skrufuna og strandar þann 9. mars 2004.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur ástæðu til þess að draga lærdóm af þessu óhappi. Hefði ekki verið um að ræða sterkbyggða skipagerð hefðu afleiðingar óhappsins geta 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 í siglingum við strendur landsins.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) 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. 2) Þau skip sem Landhelgisgæslan hefur yfir að ráða í dag eru ekki nógu öflug til að veita stærri skipum í neyð nauðsynlega aðstoð. 3) 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. 4) Skoða verður þörf á dráttar- og björgunarskipum með tilliti til hugsanlegra gas- og olíuflutninga sem geta átt sér stað við Ísland í næstu framtíð. Svo og aðstoð við stór farþegaskip og hvalaskoðunarbáta ef farþegar þurfa að yfirgefa skipin. Sýnilegt þykir að 120 tonna togkraftur dráttar- og björgunarskipa mun ekki fullnægja þörfinni eftir um áratug. 5) 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.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 012/05	Atvikalýsing: Eldur verður laus í lúkar um borð í Grímsnesi GK-555 (sknr. 1849) þann 15. janúar 2005.		
Tillaga í öryggisátt: 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.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Ekki kemur fram hver er orsök eldsins en álitíð 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 reyksháfinn. Þessi atriði mun Siglingastofnun skoða sérstaklega í samvinnu við faggilta skoðunarstofa og þegar stofnunin framkvæmir skyndiskoðanir. 2) 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. 3) Í skoðunarhandbók um búnaðarskoðun fyrir báta minni en 15 metrar að lengd er gert ráð fyrir því að skoðunarmenn skoði eldavél, eldvörn og bræðivar.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 065/05	Atvikalýsing: Eldur kemur upp um borð í Hrund BA-087 (sknr. 7403) og skipið sekkur þann 16. maí 2005 og mannbjörg verður.		
Tillaga í öryggisátt: Vegna tíðra bruna í smábátum leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands kanni möguleika á föstum slökkvibúnaði í vistarverum þeirra.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Samkvæmt fyrirbyggjandi upplýsingum kemur ekki fram hvers vegna eldur varð laus um borð í bátnum. Þó er ekki talið ólíklegt að orsök eldsins hafi verið út frá eldavél bátsins. 2) Í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, eru einungis ákvæði um fastan slökkvibúnað í vélarúrum báta með mestu lengd 8 metra og þar yfir. Gert er ráð fyrir handslökkvitækjum, einum eða tveimur, í alla báta. 3) Í dag eru smábátar útbúnir rafmagnseldavélum með keramikhellum sem koma í stað eldavéla sem ganga fyrir olíu eða gasi. 4) Siglingastofnun Íslands mun í samvinnu við bæði framleiðendur og hagsmunaaðila láta kanna þann möguleika að fastur slökkvibúnaður í vistarverum smábáta verði, þar sem við á, hluti af kröfum í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum	
Verkefni: 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.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 088/05	Atvikalýsing: Slæmt ástand í lögnum sjókalængar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélna og aftengja sjólagir þann 1. október 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin sér ástæðu til að leggja til eftirfarandi tillögu í öryggisátt: Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill er notaður með ryðfriú efni í sjókællilögnum. Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka viðvörun vegna þessa til bátseigenda, skoðunarmanna og skipasmiða.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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.	
Verkefni: A-088/05-01 Siglingastofnun mun vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða um rétta tengingu ólíkra málma og við skyndiskoðanir athuga hvort ákvæði um kælivatnsbúnað séu uppfyllt		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 094/05	Atvikalýsing: Gugga SH-080 (sknr. 6412) strandar og stjórnandi sofna þann 27. júlí 2005.		
Tillaga í öryggisátt: Í ljósi tíðra óhappa sem hafa orðið þegar einn maður hefur verið á siglingavakt og sofnað telur nefndin ástæðu til að leggja til 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.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) 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. 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 slysaðu sem getur stafað af því ef skipstjórnendur, sem róa einir, sofna á siglingavakt.	
Verkefni: Sérstakt verkefni ekki nauðsynlegt.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 011/06	Atvikalýsing: Hrónn ÍS-303 (sknr. 2049) verður vélarvana og dregin til hafnar þann 31. janúar 2006.		
Tillaga í öryggisátt: 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 sjósófnunar í kössum		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 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 fjarlægð.	
Verkefni: A-11/06-01 Siglingastofnun mun við sín eftirlitsstörf taka mið af því að ákvæðum í Norðurlandareglum um rafgeyma og sýruhelda hólka eða flöskur verði framfylgt.		Framkvæmd: Skipaefirlitssvið	Staða máls: Átaksverkefni

Nr. máls: 127/06	Atvikalýsing: Slys af völdum efna áttu sér stað um borð í Aðalsteini Jónssyni SU-11 (sknr. 2699) þann 19. október 2006.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands (verkefnisstjórn í áætlun í öryggismálum sjómanna) taki saman og gefi út leiðbeinandi fræðsluefni (sérnit/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.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættuleg efni í skipum. 2) Siglingastofnun mun fara yfir reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og læknisáhöld um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998, með tilliti til hættulegra efna sem notuð eru um borð í skipum.	
Verkefni: S-127/06-01 Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættuleg efni í skipum.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið
Verkefni: L-127/06-02 Siglingastofnun mun fara yfir reglugerð um heilbrigðisþjónustu, lyf og læknisáhöld um borð í íslenskum skipum, nr. 365/1998, með tilliti til hættulegra efna sem notuð eru um borð í skipum.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 080/07	Atvikalýsing: Reyðar SU-604 (sknr. 6379) fær leka, verður vélarvana og er dreginn til hafnar 13. júní 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin bendir á að í lokaskýrslu hennar í máli nr. 08805 hafi verið beint til Siglingastofnunar tillögu í öryggisátt þess efnis að stofnunin hlutaðist til um sérstaka athugun á bátum þar sem tengd væru saman ólík efni. Einnig yrði gefin út sérstök aðvörun þar að lútandi til bátseigenda og skipasmiða. Nefndin ítrekar hér með mikilvægi tillögunnar.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Í lokaskýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa í máli nr. 088/05 um slæmt ástand í lögnum sjókælingar Millu SH-234 (sknr. 2321) er verið var að taka aðalvélina og aftengja sjólaginir 1. október 2005 lagði nefndin til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að sérstök athugun verði gerð á bátum með frágang þar sem koparnippill væri notaður með ryðfriú efni í sjókælilögunum og jafnframt benti nefndin því til Siglingastofnunar að gefa út sérstaka viðvörun vegna þessa til bátseigenda, skoðunarmanna og skipasmiða. 2) Við afgreiðslu á lokaskýrslunni benti Siglingastofnun á að í reglum um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 metrum, nr. 592/1994, með síðari breytingum, væri að finna ákvæði í 7. gr. um kælivatnsbúnað í kafla V-8 um vélbúnað. Eins og fram kemur í ákvæðum ofangreindra reglna skal kælivatnsbúnaður vera úr efni sem ekki tærist og að ekki megi tengja saman ólíka málma vegna hættu á tæringu. 3) Samkvæmt tillögu rannsóknarnefndar sjóslysa og niðurstöðu Siglingastofnunar Íslands í ofangreindu máli hefur stofnunin lagt sérstaka áherslu á að vekja athygli skoðunarstofa og skipasmiða á að ákvæði 7.1 hér að ofan skuli haldið. Einnig hefur skipaefirlitssvið stofnunarinnar skoðað sérstaklega hvort ofangreind ákvæði séu uppfyllt þegar farið er í skyndiskoðanir smábáta.	
Verkefni: Sjá verkefni A-088/05-01.		Framkvæmd:	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 074/07	Atvikalýsing: Skipverji slasast við fall um borð í Birtingi NK-119 (sknr. 2329) þann 25. apríl 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin beinir því til Siglingastofnunar að gerð verði sérstök könnun á hversu algengt sé að reglum um áhættumat í skipum sé ekki framfylgt.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út sem fyrst fræðslupési um hættumat í skipum. 2) Í lögum um Siglingastofnun annast stofnunin framkvæmd laga um eftirlit með skipum. Samkvæmt reglugerð um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, nr. 200/2007, er að finna ákvæði um hættumat í skipum. Hér sinnir Siglingastofnun sínu lögbundna eftirlitshlutverki.	
Verkefni: S-074/07-01 Siglingastofnun mun í samstarfi við verkefnisstjórn áætlunar um öryggi sjófarenda beita sér fyrir því að gefinn verði út fræðslupési um hættumat í skipum.		Framkvæmd: Samgönguáætlun	Staða máls: Lokið

Nr. máls: 160/07	Atvikalýsing: Særif SH-25 (sknr. 2657) verður stjórnvana og dregið til lands þann 27. nóvember 2007.		
Tillaga í öryggisátt: Nefndin telur óviðunandi að ekki sé hægt að komast að stjórnbúnaði stýris innan úr skipi og beinir því til Siglingastofnunar Íslands að hún endurskoði reglur þar um.		Afgreiðsla Siglingastofnunar: 1) Siglingastofnun mun skoða hvort rétt sé að breyta reglum um stýrisbúnað á bátum sem eru með mestu lengd allt að 15 metrum og finna má í reglum nr. 592/1994 með síðari breytingum, þannig að komast megi að stjórnbúnaði stýris innan úr skipi.	
Verkefni: L-160/07-01 Siglingastofnun mun láta skoða hvort rétt sé að breyta reglum um stýrisbúnað í smábátum.		Framkvæmd: Stjórnsýslusvið	Staða máls: Lokið

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT II - sem ekki eru í hreyfilistum SÍ

Í eftirfarandi samantekt eru aðrar tillögur RNS í öryggisátt sem Siglingastofnun Íslands hefur tekið til afgreiðslu en eru ekki á hreyfilistum hennar. Flokkunin er gerð fyrir hvert ár fyrir sig.

Tillögur í öryggisátt í skráðum málum 2008

Nr. máls	Tillögur RNS 2008	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
010 08	Tók niðri við Hólmavík <i>Afgreitt á fundi þann 21. nóvember 2008</i> Vegna breyttra aðstæðna varðandi siglingar í kringum landið og fjölda ókunnugra skipstjórnenda telur nefndin ástæðu til að gera eftirfarandi tillögur í öryggisátt: - Nefndin telur að Siglingastofnun Íslands skuli hlutast til um viðeigandi úttekt á höfnum landsins með sérstaka áherslu á siglingamerki og ljósbaujur, hafnarkort, fjarskiptabúnað, skyldur umboðsaðila erlendra skipa og þjálfun starfsmanna hafnanna. - Nefndin telur að Siglingastofnun Íslands skuli hlutast til um að hafnaryfirvöld hafi aðgang að vissum leiðsögumönnum til að tryggja öryggi skipa.	- Eitt af verkefnum Siglingastofnunar Íslands eru slysavarnir og öryggi í höfnum og eftirlit með að reglum þar af lútandi sé framfylgt. - Siglingastofnun Íslands og verkefnisstjórn áætlunar í öryggismálum sjófarenda gáfu út í mars 2003 fræðslupésa um öryggi í höfnum. Í fræðslupésanum er að finna öll helstu atriðin sem skipta máli um slysavarnir og öryggi í höfnum
121 08	Ásigling á fiskeldiskví <i>Afgreitt á fundi þann 27. febrúar 2009</i> Að gefnu tilefni leggur nefndin til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun á aðvörunarmerkingum fiskeldiskvía og þær verði undantekningalaust í samræmi við alþjóðareglur.	Aðvörunarmerki fiskeldiskvía skulu lúta alþjóðlegum reglum. Í samræmi við eftirlitshlutverk sitt er varða öryggi í höfnum hefur Siglingastofnun Íslands farið sérstaklega yfir það að slíkum alþjóðlegum reglum sé framfylgt.
126 08	Vélarvana og dreginn til hafnar <i>Afgreitt á fundi þann 27. febrúar 2009</i> Nefndin telur þennan frágang mjög varhugaverðan og leggur til við Siglingastofnun Íslands að hann verði tekinn til skoðunar.	Skipaefirlitssvið Siglingastofnunar mun taka sérstaklega til skoðunar við eftirlitshlutverk sitt frágang á straumlögn að ádreparaspólu við olíuverk.
129 08	Eldur í vélarúmi <i>Afgreitt á fundi þann 17. apríl 2009</i> - Að settar verði íslenskar leiðbeinandi reglur um gerð vökvaprýstilagna fyrir mismunandi kerfi. - Að Siglingastofnun Íslands hlutist til um úttekt á ástandi vökvaprýstilagna sem eru í notkun í bátum með vökvakerfi til bógskrúfu. - Að Siglingastofnun Íslands sjái til þess að aðvörun þessa efnis verði auglýst tafarlaust og með skilvirkum hætti.	- Reglur um gerð vökvaprýstilagna við stýrisbúnað minni skipa er að finna í svokölluðum Norðurlandareglum (reglur um smíði og búnað báta með mestu lengd allt að 15 m, nr. 592/1994, með síðari breytingum) í köflum V-7 til V-11 þar sem fjallað er um stýris- og vélbúnað. - Skipaefirlitssvið

Nr. máls	Tillögur RNS 2008	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
		Siglingastofnunar mun taka sérstaklega til skoðunar við eftirlitshlutverk sitt vökvaprýstirör við bógskrúfu skipa af þessari stærð. 3. Siglingastofnun Ísland hefur bent skoðunarstofum, sem heimild hafa til að skoða skip, á þetta vandamál.

Tillögur í öryggisátt 2007

Nr. máls	Tillögur RNS 2007	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
161 07 (162 07)	Langlegubátar sökkva í höfn Í ljósi þess að svokallaðir óreiðubátar eru ítrekað að sökkva í höfnum og skapa margvíslegar hættur beinir nefndin því til Siglingastofnunar Íslands að hún hlutist til um að hafnaryfirvöld fái viðeigandi úrræði til lausnar á þessu vandamáli til að auka öryggi.	1. Langlegubátar sem hér er vitað til hafa ekki haft haffæri til margra ára og hafa ekki heimild til siglinga og sitja því eftir í höfnum. 2. Lagt er til að útgerðarmenn þessara skipa verði gerðir ábyrgir fyrir förgun þeirra með því að setja viðeigandi tryggingar fyrir slíku. Tryggingar sem bæði hafnir eða bæjarfélög geta gengið að ef förgun lendir á þeim. Setja beri skýr refsíákvæði í lög þannig að þeir sem skilja skip og báta eftir í óreiðu beri refsíábyrgð, svo sem sektir o.fl., þannig að ná megi til þeirra ef efni og ástæður eru til. 3. Í reglugerðum um hafnir er að finna ákvæði þar sem hafnarstjóra er heimilt að færa skip, sem tálmar notkun hafnarinnar, burt á ábyrgð og kostnað eiganda á þann stað sem hafnarstjóri velur og metur. Hafnarstjóra er einnig heimilt að selja viðkomandi skip á hvern hátt sem hagkvæmastur þykir en þó að undangenginni áskorun til eiganda um að fjarlægja skipið.

Tillögur í öryggisátt 2006

Nr. máls	Tillögur RNS 2006	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
077 06	Strand í Reykjavík Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands hlutist til um að merkt verði siglingaleið inn að	Siglingastofnun hefur bent viðkomandi aðilum á nauðsyn þess að siglingaleiðin inn að bryggjuhverfinu verði merkt á viðeigandi hátt.

Nr. máls	Tillögur RNS 2006	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
	bryggjuhverfinu.	

Tillögur í öryggisátt 2003

Nr. máls	Tillögur RNS 2003	Niðurstaða Siglingastofnunar Íslands
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 dælurnar 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> <i>Lokaskýrsla var tilbúin í desember 2006. Hægt er að nálgast hana á vefsíðu Siglingastofnunar.</i>

Tillögur í öryggisátt 2001

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 verr. 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 skipstjórnamenn í stjórn og siglingu skipa. Ábyrgð skipstjórnamanna 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.	1. Í lögum um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa nr. 30/2007 er að finna ákvæði 5. og 6. grein um skipstjórnarréttindi og vélstjórnarréttindi. Í greinunum er kveðið á að sá einn sé lögmætur handhafi viðeigandi skírteinis megi starfa við skipstjórn eða vélstjórn. 2. Sjómenn skulu sækja námskeið hjá Slysavarnaskóla sjómanna a.m.k. á 5 ára fresti.

Tillögur í öryggisátt 2000

Hér á eftir eru tillögur sem gerðar voru vegna atvika á árinu 2000 en starf Siglingastofnunar Íslands á grundvelli nýrra laga hófst ekki formlega fyrr en seinni hluta ársins 2001 þ.e. þegar ný reglugerð tók gildi. Nokkur þessara atriða sem eru frá þessu ári hafa komið fyrir með einum eða öðrum hætti með öðrum málum síðar. RNS þykir rétt að halda þessum tillögum til haga til upplýsinga fyrir sjófarendur og möguleikum á endurskoðun síðar ef tilefni þykir til þess.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
013 00	Leki Nefndin leggur til að búnaður, sem gefur viðvörðun, ljós eða hljóðmerki, ef vökvi safnast fyrir í rýmum skips, verði gerður að skyldubúnaði um borð í skipum. Skipstjórnarmönnum verði gert skylt að prófa þennan búnað reglulega (vikulega eða oft) og bóka um prófun í dagbók skips.
020 00	Bátur ferst, banaslys - Nefndin bendir á mikilvægi þess að sjómenn taki mið af fyrirliggjandi spám um veður og sjólag. - Nefndin vill sérstaklega benda á gildi upplýsingakerfa um veður og sjólag eins og Siglingastofnun Íslands rekur. - Nefndin telur að ástæða sé til að eftir nýsmíði og breytingar á bátum í þessum stærðarflokki fari fram vigtun í landi til að tryggja sem best réttar þungastærðir. - Nefndin telur að endurskoðað þurfi þær þungatölur sem notaðar eru í stöðugleikagögnum fyrir þyngdir veiðarfæra um borð í bátum sem þessum, þar sem þær virðast í mörgum tilvikum of lágar. - Nefndin bendir á að ástæða sé til að skoða hvort ekki sé nauðsynlegt að auðvelda framsetningu stöðugleikagagna fyrir minnstu bátana. - Nefndin vekur sérstaka athygli á því að mikilvægt sé að björgunarbúningar, sem kveðið er á um að séu um borð, séu á aðgengilegum stað. - Nefndin bendir á mikilvægi þess að fleiri en ein útgönguleið sé fær úr stýrishúsi og þaðan sé unnt að komast út í björgunarbúningum. - Nefndin bendir á nauðsyn þess að breyta þarf neyðarrofa á sjálfvirkum tilkynningaskyldubúnaði þannig að augnabliks handtak nægi til að gangsetja neyðarboð. - Nefndin bendir á að óheppilegt sé að staðsetja gúmmíbjörgunarbat aftantil á frambyggðum báti. - Nefndin telur æskilegt að öll skráningarskyld skip með heilsárs haffæri skuli búin frífljóttandi neyðarsendum.
026 00	Skip tekur niðri á Djúpavogi Nefndin bendir á að óviðunandi sé að ekki séu til staðar nauðsynlegur varabúnaður hjá hafnaryfirvöldum þannig að mikilvæg sjómerki sé ljóslaus um lengri eða skemmri tíma.
028 00	Slys í stiga - Nefndin telur það varhugavert að fara um stiga í skipi með því að snúa baki í þrep. Þarf þá að taka tillit til hvíluflatar fótar á stigaprepi og öryggi handfestu á handriði. Öryggi handfestar á handriði þegar baki er snúið í þrep og fara á niður stigan er stórlega skert miðað við að snúa að stiganum. - Nefndin vill benda skipstjórnarmönnum á ábyrgð þeirra á að skrá í dagbók skipsins samkvæmt gildandi lögum og reglum um færslu skipsbóka. Skrá skal atvik er verða og geta haft þýðingu fyrir ferð skips og öryggi þess eða manna sem á því eru. Vill nefndin vekja sérstaka athygli á skyldu skipstjórnarmanna að skila skýrslu til Tryggingastofnunar ríkisins um öll atvik er geta orðið bótaskyld, þ.e. öll slys eða atvik er verða og geta leitt til bótaskyldu.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
034 00	Slys / lögskráning Nefndin vill benda á að mikilvægt sé að lögskráning skipverja sé alltaf í samræmi við mönnun skipsins hverju sinni. Að allir, sem ráðnir eru sem skipverjar, séu skráðir í sína stöðu. Lögskráning skipverja er til þess að ljóst sé hver eða hverjir eru á skipinu ef eitthvað kemur fyrir.
039 00	Strand í Grindavík Varðandi ábendingu skipstjórnarmanna um fleiri leiðarmerki til að marka siglingarennuna lengra út telur nefndin rétt að taka hana til rækilegrar skoðunar og fjölga leiðarmerkjum ef það er talið gerlegt. Skipstjórnarmenn verða þó að huga vel að því hver á sínu skipi hvernig aðstaða er um borð til að fylgjast með leiðarmerkjum af stjórnþalli. Má t.d. geta þess að það getur verið þörf á að skipstjórnarmaður fari upp á stýrishús til að fylgjast með leiðarmerkjum ef þau sjást ekki af stjórnþallinum sjálfum við aðstæður sem reyndust vera um borð í þessu skipi. Í slíkum tilvikum ber að nota talstöðvar til að bera boð á milli skipstjóra og stýrismanns ef þörf krefur eða nota talstöðvar ef þær eru fyrir hendi.
041 00	Strand í Sandgerði Nefndin vill vekja sérstaka athygli á að í þessu tilviki er það skipstjóri sem annast að stýra skipinu en felur öðrum skipverjum að fylgjast með leiðarmerkjum og segja sér til. Er þetta andstætt grundvallarreglum um störf skipstjóra þar sem ætlast er til að hann stjórni siglingu skipsins en taki ekki við boðum frá öðrum.
045 00	Bátur sekkur Nefndin bendir á þörf þess að settar verði reglur um hleðslu smábáta, sem bæði taki til nýrra og gamalla báta þar sem fram komi hámarkshleðsla í skirteinum þeirra.
049 00	Stjórnandi sofnar, strand Nefndin leggur til að breyting verði gerð á ákvæði laga um útivist smábáta og lengd vinnutíma þeirra er róa og sigla smábátum (bæði fiskibátum og skemmtibátum). Í ljósi fjölda tilvika þar sem slys hafa orðið á smábátum (bátum undir 15 metrum) og rekja má til ofþreytu og skorts á hvíld skipstjórnarmanna eða annarra skipverja telur nefndin þörf á að núgildandi reglum verði breytt þannig að aðilum sé skylt að taka lágmarkshvíld á hverjum 24 klukkustundum. Þær reglur verða að taka mið af því að skylt er að staðinn sé vörður í skipi á meðan það er á sjó. Koma þarf í veg fyrir að bátar séu á reki á siglingaleið annarra skipa án þess að hafður sé maður á verði þótt báturinn sé á reki, þ.e. ekki á ferð. Við rannsókn mála hefur það oft komið fram að skipverji /skipverjar leggi sig til hvíldar og enginn á verði svo klukkustundum skiptir (1-6 klukkustundir). Það hlýtur að vera hverjum manni ljóst hvaða hættu er á ferðum fyrir skip og skipverja þegar enginn er til að fylgjast með umferð svo og reki skips.
054 00	Skipverji slasast Nefndin ítrekar fyrri ályktanir um nauðsyn þess að þeir sem settir eru til að stjórna vindum fái sérstaka þjálfun og brýnt fyrir þeim að vera ávallt með hugann við að stjórna tækinu þar sem líf og heilsa annarra skipverja getur ráðist af réttum viðbrögðum þeirra.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
056 00	Skip missir stýri Nefndin telur að heimildarákvæði fyrir Siglingastofnun til að gefa út tímabundið haffæri ef búnaði skips er áfátt verði að takmarka mikið frá því sem nú er eða afnema alveg. Mörg dæmi eru um að skipi sé haldið úti ár eða meira án þess að fá nema tímabundið haffæri frá einni viku upp í þrjá mánuði. Leggur nefndin til að ekki verði veittur frestur nema í einn mánuð í undantekningartilvikum þegar afla þarf varahluta og ástand þess búnaðar sem viðkomandi athugasemd er gerð við rýri ekki öryggi skips og skipshafnar á neinn hátt. Að þeim tíma liðnum skal skipið uppfylla öll ákvæði laga og reglna eða synjað verði um framlengingu haffæris þar til úrbætur hafi verið gerðar.
062 00	Skip tekur niðri á Húsavík Nefndin telur nauðsynlegt að gera breytingu á leiðarmerkjum sem leiða í r/v 113°5 og færa þau norðar svo að þau gefi leiðarlínu um r/v 080° eða setja ný merki er marki þá leiðarlínu sem gefi stjórnendum stórra og djúpristra skipa, sem leggjast eiga að Norðurgarðinum, meira svigrúm til að snúa skipinu að bryggjunni.
072 00	Skipverji slasast Að um borð í skipinu sé hugað að vinnuaðstöðu áhafnar og að yfirmenn jafnt sem aðrir undirmenn skipsins bíði ekki eftir slysum á þeim stöðum, sem "næstum því slys" hafa orðið á áður en gripið er til aðgerða líkt og í þessu tilfelli.
074 00	Stjórnandi sofna, strand Nefnin ítrekar fyrri ályktanir varðandi sambærileg atvik þegar skipstjórnarmaður sofna sem leiðir til strands. Eru slík atvik nokkuð algeng á minni bátum og er brýn nauðsyn til að takmarka lengd samfelldrar vinnu hjá sjómönnum á smábátum eins og gert hefur verið hjá öllum öðrum stéttum. Þess ber einnig að geta að útivera smábáta þar sem skipverji / skipverjar sofa og enginn er á vakt um borð og báturinn á opnu hafi er einnig mjög varasamt með hliðsjón af öryggi skips og skipverja.
079 00	Skip strandar í Grindavík Nefndin vill benda skipstjórnarmönnum á að tryggja ávallt öryggi skipsins við siglingu, sérstaklega þar sem mikillar nákvæmni er krafist. Í áhöfn þeirra sé ávallt skipverjar, sem geta handstýrt þegar þess er þörf. Einnig bendir nefndin á að það er skylda skipstjóra að sjá til þess að undirmenn fái tillíðilega þjálfun, í þessu tilfelli að stýra skipinu skammlaust, sem öðrum þeim störfum sem fylgja góðri sjómennsku.
082 00	Eldur í vélarúmi Nefndin telur að við setningu nýrra reglna um öryggi á fiskiskipum hafi ekki verið hugað um öryggi þeirra skipverja sem eru á skipum sem smíðuð voru fyrir gildistöku reglnanna. Vill nefndin vekja sérstaka athygli á því að fjöldi gildandi reglna er bæta eiga öryggi á íslenskum skipum koma ekki að neinu gagni nema varðandi skip sem smíðuð eru eftir gildistöku reglnanna. Afleiðingarnar eru þær að öryggi íslenskra sjómanna er mikið misskipt eftir því hver aldur skipanna er sem þeir eru á. Telur nefndin að allar nýjungar í öryggismálum sjómanna eigi að gilda fyrir öll íslensk skip eftir 6 mánaða umþóttunartíma frá gildistöku laga og reglna, einnig fyrir eldri skip.
084 00	Skipverji slasast Verkstjórar á skipinu þurfa ávallt að huga að öryggi þeirra skipverja, sem þeir stjórna. Þetta er ekki síður mikilvægt þegar óvanir menn eru látnir vinna störf, sem þeir þekkja lítið sem ekkert til.

Nr. máls	Tillögur RNS 2000
090 00	Efnaslys 1. Nefndin telur að þörf sé á viðtækri fræðslu fyrir sjómenn almennt um notkun og umgengni við lofttegundir sem notaðar eru undir þrýstingi um borð í skipum, s.s. kælimiðla og slökkvimiðla hvers konar. 2. Nefndin bendir á mikilvægi þess að kæli-og frystibúnaður verði skoðunarskyldur eins og annar vélbúnaður um borð í skipum.
093 00	Bátur sekkur, banaslys 1. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir lögboðnum, tímabundnum skoðunum á síðu- og botnlokum. 2. Nefndin vill sérstaklega benda á gildi viðvörunarbúnaðar, sem nemur breytingar á vökvahæð í rýmum, sem eru um lengri tíma óvöktuð. Telur nefndin ástæðu til að huga að því hvort ástæða sé til að slíkur búnaður verði skyldaður í fiskiskip af ákveðinni stærð. 3. Nefndin telur ástæðu til að útbúnaður verði leiðbeiningar í væntanlegri langtímaáætlun í öryggismálum sjófarenda, um hvað ber að varast og hvernig á að standa að austri frá rýmum. Sérstaklega ber að varast sjálfvirkan austur í lengri tíma án vöktunar á rými eða mælingar á vökvahæð í brunni. 4. Nefndin bendir á mikilvægi þess að fylgt sé strangt eftir lögboðnum, tímabundnum þykktarmælingum á byrðingi skipa, með sérstakri áherslu á viðkvæma staði eins og lestarbrunna, sjótanka, keðjukassa o.fl. 5. Nefndin bendir á mikilvægi þess að vatnspétt hólfun skips sé ávalt í lagi og vatnspétt lokun tryggð í rekstri skips. 6. Nefndin vill vekja sérstaka athygli á því að um borð sé ávalt öryggisbúnaður sem lög kveða á um. 7. Nefndin vekur sérstaka athygli á því að allir flotbúningar, sem kveðið er á um að séu um borð, séu á eða sem næst stjórnþalli. 8. Nefndin bendir á mikilvægi þess að skipverjar klæðist strax flotbúningum þegar sýnt er að skipverjar megi búast við því að þurfa að yfirgefa skipið. 9. Nefndin bendir á að kynnt sé rækilega fyrir mönnum hvernig nota eigi sjálfvirkan tilkynningaskyldubúnað á neyðarstundu.
102 00	Skipverji slasast Nefndin bendir á mikilvægi þess að ávallt sé unnið af ítrasta öryggi við hífingarvinnu og að í stað kalla og hrópa notist skipverjar við sýnilegar merkjabendingar eða talstöðvafjarskipti ef spilmaður hefur ekki fulla sýn yfir hífingarsvæði.
103 00	Skipverji slasast Nefndin telur að koma megi í veg fyrir sambærileg mistök við hífingu ef höfð eru gaumljós við stjórnstangir fyrir vindur sem eru í þörum. Grænt ljós fyrir stjórnborðsvindu og rautt ljós fyrir bakborðsvindu til að auðvelda stjórnendum að átta sig á hvaða stjórnstöng er fyrir hvaða vindu.
109 00	Skip strandar á Grundartanga Nefndin telur að ástæða sé til að taka alvarlega ábendingu skipstjóra um leiðarljós er leiddu upp með norðausturkanti bryggjunnar. Er þetta sérstaklega þýðingarmikið þegar sterkir austlægir vindar blása í Hvalfirði.