



Skýrsla um sjóslýs



Mál nr.: **2014-043 S 025**

Nafn skips: **Guðmundur Jónsson ST 17 / 2571**

Dagsetning: **25. apríl 2016**

Staðsetning: **66°02'884N og 021°17'205V Húnaflóa**

Atvik: **Flækist í veiðarfærum, fer útbyrðis og banaslys**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum

Nr. 025 / 16 Guðmundur Jónsson ST 17**Banaslys þegar skipverji flækist í veiðarfæri og fer útbyrðis**

Skipaskr.nr. 2571
Smíðaður: Seigla, 2003, trefjaplast
Stærð: 14,90 bt 11,20 bl
Mesta lengd: 11,51 m Skráð lengd: 11,49 m
Breidd: 3,64 m Dýpt: 1,35 m
Vél: Volvo Penta, 334,60 kw, árg. 2003
Fjöldi skipverja: 2

Gögn:
Lögregluskýrsla
Gögn RNSA



Guðmundur Jónsson©RNSA

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. maí 2017 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónssyni og Hirti Emilssyni

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

Atvikalýsing:

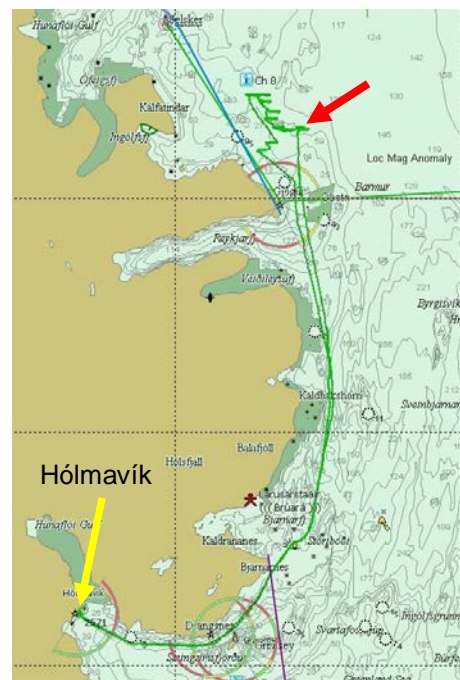
Þann 25. apríl 2016 var Guðmundur Jónsson ST 17 á grásleppuveiðum austur af Gjögri á Húnaflóa. Veður: N 3-4 m/s. Ölduhæð 1,2 metrar.

Guðmundur Jónsson ST fór úr höfn á Hólmavík um kl. 06:30 um morguninn til veiða. Þeir áttu 11 trossur í sjó og voru komnir að netunum um kl. 08:00.

Skipverjarnir voru að leggja níundu trossuna og búið að setja út netið og sértann en baujan var enn um borð. Annar þeirra, skipstjórinn, var við stjórn bátsins í stýrishúsi en hinn aftast í bátinum að vinna við lögnina. Var siglingahraði við þetta á bilinu 4,2 – 5,5 hnútar.

Byrjað var að leggja þessa trossu kl. 14:21 á stað 66°02'887N og 021°16'239V. Kl. 14:26 á stað 66°02'884N og 021°17'205V flæktist skipverjinn sem var aftur á bátinum í færinu og dróst fyrir borð.

Skipstjórinn hafði heyrð skipverjann kalla og þegar hann leit við sá hann skipverjann vera kominn hálfan upp á lunninguna. Hann reyndi strax að bakka en skipverjinn dróst í sjóinn.

**Mynd 1** Rauða örin sýnir slysstað

Skipstjórinn kastaði björgunarhring til skipverjans en honum tókst ekki að ná til hans þar sem hann var enn flæktur með hægri fótinn í veiðarfærinu.

Skipstjóranum tókst að ná til skipverjans með haka og slaki myndaðist þannig að honum tókst að skera hann lausan. Skipstjóranum tókst að setja á skipverjann tóg og kl. 14:41 náði skipstjórinn skipverjanum um borð með því að hífa hann á netaspilinu (*mynd 2*). Þá var skipverjinn búinn að vera í u.þ.b. 15 mínútur í sjónum og misst meðvitund. Skipstjórinn hafði fyrst reynt að koma skipverjanum aftur fyrir bátinn að stiga (*Mynd 4*) sem þar var.



Mynd 2 Netaspilið og hluti færins

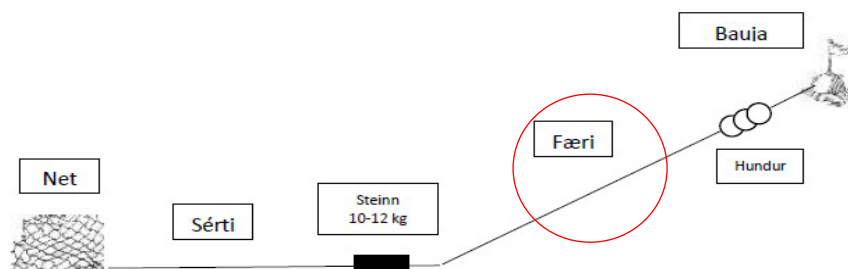
Skipstjórinn sigldi bátinum til nærstads báts, Frigg ST 69 (7363) sem hann hafði samband við og var honum einnig siglt til mótis við Guðmund Jónsson ST. Bátarnir voru komnir saman kl. 15:14 fékk skipstjórinn aðstoð skipverja við lífgunartilraunir.

Kl. 14:47 hafði skipstjórinn samband við Vaktstöð siglinga sem kallaði út björgunarskip og þyrlu LHG. Þyrlan fór í loftið kl. 15:14 og björgunarskipið Húnabjörg fór frá Skagaströnd kl. 15:38. Kl. 15:24 fór fiskiskipið Skúli ST 75 (2754) frá Drangnesi með fimm menn og hjartastuðtæki.

Þyrla LHG kom á staðinn kl. 16:10 með lækni en þrátt fyrir allar lífgunartilraunir tókst ekki að lífga skipverjan við og var hann úrskurðaður látinn kl. 17:03.

Við rannsókn kom fram:

- að skipverjinn flækti fótinn í færinu sem var 55-60 faðma langt og var u.þ.b. helmingur af því kominn út. Netið hafði verið lagt, sérti og steinn (10-12 kg) voru farnir útbyrðis en hundur og bauja enn um borð (*Mynd 3*);

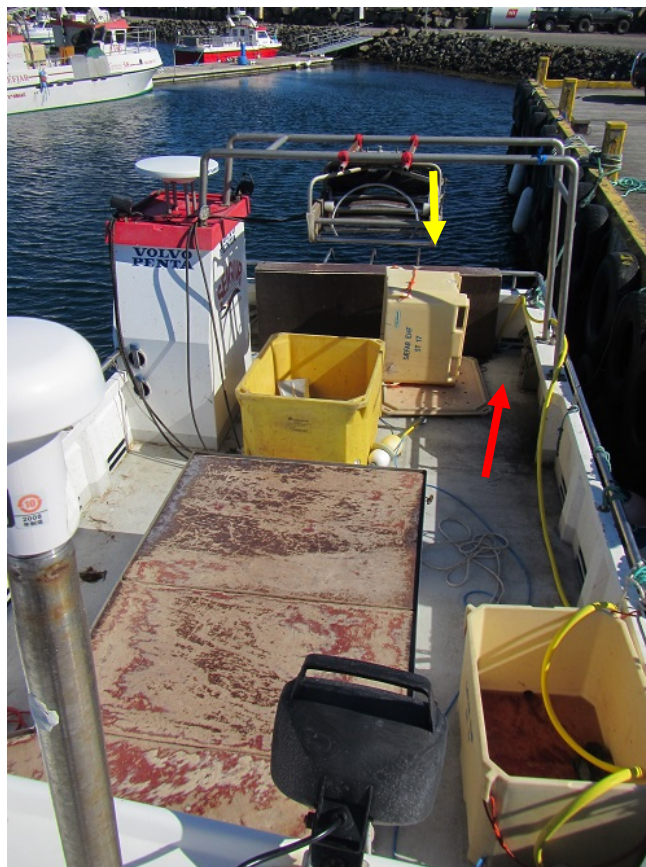


Mynd 3 Teikning af veiðarfærunum með rauðum hring um færið

- að færið lá bakborðsmegin í horninu aftast í bátnum og skipverjinn stóð einnig þeim megin (*mynd 5*);
- að skipstjórinn taldi að u.þ.b. 15 m hafi verið lengst á milli bátsins og skipverjans;
- að mjög erfiðlega gekk að ná skipverjanum um borð enda ekki neinn sérstakur búnaður til þess um borð. Hæðin á lunningu frá þilfari var u.þ.b. 0,9 m og hæðin frá sjólinu upp á lunningu u.þ.b. 1,8 m;
- að skipverjinn var ekki í björgunarvesti og hafði það ekki verið regla um borð. Vinnuflotgallar voru til um borð en þeir ekki notaðir þar sem þeir væru kaldir og ekki vatnsheldir;
- að ekki höfðu verið haldnar æfingar um borð við að ná manni úr sjó. Fram kom hjá skipstjóranum að þar sem hann var einn hefði hann verið í miklum vandræðum með að koma skipverjanum um borð og varla ráðið við það. Í samráði við hann hefðu þeir fyrst reynt að komast, eftir að hann var laus úr færinu, að stiga aftast á bátnum (*mynd 4*) en þar hefði skipverjinn misst meðvitund og þá hefði hann dregið hann fram eftir stjórnborðssíðunni að netaspilinu;



Mynd 4 Stiginn á stjórnborðshorni



Mynd 5 Afstöðumynd, skipverji (gul ör), færið (rauð ör)

- að engar reglur eru til um búnað til að ná manni úr sjó á bátum undir 15 m að lengd. Til fróðleiks þá segir í hluta C, 33. reglu í reglugerð nr. 122/2004 um öryggi fiskiskipa sem eru 15 metrar eða lengri að mestu lengd um búnað til að ná manni úr sjó (*Þessi regla er íslenskt sérákvæði*):
 - (1) *Búnaður til að ná manni úr sjó skal:*
 - a) hafa a.m.k. 100 N flotkraft í ferskvatni í 24 klst;
 - b) búinn flotlínu sem er ekki styttri en 30 m og er tengd við flothæfan kastbúnað. Aðrar línur sem festar eru í búnaðinn skulu einnig vera flotlínur;
 - c) útbúinn þannig að unnt sé að vinna með hann allt að 5 m út frá skipshlið;
 - d) gerður til að þola að tveimur mönnum, sem samtals vega a.m.k. 150 kg, sé lyft samtímis úr sjó og um borð í skip;
 - e) hafa fest á varanlegan hátt á umbúðum sínum stuttar leiðbeiningar eða skýringarmyndir sem á greinilegan hátt sýna notkun búnaðarins.
 - (2) *Búnaður til að ná manni úr sjó skal:*
 - a) vera þannig að unnt sé að festa þann sem lyft er tryggilega við búnaðinn;
 - b) vera þannig að auðvelt sé að koma ósjálfbjarga manni inn í búnaðinn;
 - c) vera þannig að auðvelt sé að nota hann, bæði með handafla og bómu/krana eða sambærilegum búnaði.
- að í reglum um björgunar- og öryggisbúnað íslenskra skipa, nr. 189/1994, með áorðnum breytingum segir í 4. gr. um björgunarhringi: „Á bátum allt að 8 m að lengd má hafa flothæfan kasthring eða flotlykkju í stað björgunarhrings.“
- að eins og fram hefur komið var færið uppgert bakborðsmegin í skut bátsins en það lá þar óvarið og laust. Fram kom að sami skipverji hefði nokkrum árum áður flækst með svipuðum hætti í færinu en þá hefði bátnum verið bakkað, góðum slaka náð á færinu og tekist að losa fót skipverjans áður en illa fór;
- að skipverjarnir höfðu vaknað um kl. 05:00 um morguninn og reiknað með að verða komnir aftur í land um kl. 18:00. Um var að ræða þriggja náttu net sem þeir voru að taka upp í ferðinni og höfðu landað síðast 22. apríl;
- að skipstjórinn taldi að koma mætti í veg fyrir atvik sem þetta með því að hafa 1.000 l fiskikar undir færin og hafði það komið til álita að gera það. Einnig kom fram hjá honum að hann teldi heppilegra að notaður væri blýteinn í stað netasteina. Þá þyrfti ekki að koma nálægt þessu, þetta rynni bara út í staðinn fyrir að þurfa kasta þessu grjóti;
- að samkvæmt krufningaskýrslu er líklegast að skipverjinn hafi druknað.

Nefndarálit:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur stjórnendur skipa til að ganga þannig frá veiðarfærum að þau skapi sem minnsta hættu fyrir áhöfn.

Tillaga í öryggisátt:

Nefndin beinir því til ráðuneytis samgöngumála að settar verði reglur sem skylda sjómenn að nota björgunarvesti við vinnu á opnu þilfari sem og að reglur um búnað til björgunar manna úr sjó nái einnig til skipa undir 15 m.