



Bruni af völdum sjóðandi vökva.

Mál nr.: **2025-013-S-006 Fróði II ÁR 38**

Dagsetning: **4. febrúar 2025**

Staðsetning: **Við Færeyjar á leið til Hollands**

Atvik: **Skipverji fær yfir sig heitt vatn**

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.



Samantekt

Þann 4. febrúar 2025 var Fróði II ÁR 38 staddur suð-austur af Suðurey í Færeyjum á siglingu áleiðis til Hollands. Veður: SSA 12-15 m/s. Aðalvél skipsins hitnaði og þegar vélstjóri ætlaði að bæta vatni á vélina fékk hann yfir sig heitt vatn og hlaut þriðja stigs bruna.

1. Helstu staðreyndir

Fróði II ÁR 38

Skipaskrár. nr. 2773

Útgerð: Freska Seafood ehf.

Smíðaður: Skotland 1998

Stærð: 359 BT

Mesta lengd: 27,56 m

Breidd: 8,52 m

Vél: CATERPILLAR, 681 kW, árg. 1997

Fjöldi skipverja: 4



Gögn:

RNSA

2. Atvikalýsing

Þann 4. febrúar 2025 um kl. 09:00 lagði Fróði II af stað frá Vagur á Suðurey í Færeyjum áleiðis til Hollands. Lagt hafði verið af stað frá Þorlákshöfn 29. janúar og tók siglingin til Færeyja tvo sólahringa vegna veðurs. Beðið var í Vagur eftir betra veðri í þrjá sólahringa.

Eftir tveggja tíma siglingu varð annar vélstjóri skipsins var við að það virtist koma gufa sem kom upp aftur með skipinu í kringum skorsteinshúsið. Vélstjórnarnir fóru niður enda álitíð að aðalvél skipsins væri farin að hitna. Hann ákvað bæta þyrfti vatni á vélina og bað skipstjórnann um að slá af ferð skipsins af þeim sökum. Á forðabúri vélarinnar var áfyllingartappi líkur tappa á vatnskassa á bílvélum en stærri. Hann virkaði þannig að ef honum var snúið hálfan hring léttist þrýstingur af kælikerfinu. Þá þurfti að ýta tappanum niður og snúa enn frekar til að opna forðabúrið til áfyllingar. Þegar vélstjórinn losaði tappann, til að létta af þrýstingi, skaust hann af og fékk vélstjórinn yfir sig heitt vatn. Brenndist hann alvarlega á vinstri handlegg og lítilsháttar annars staðar.

Í fyrstu var talið að meiðslin væru ekki það mikil að þörf væri á að snúa við til Færeyja heldur var haldið áfram til Hollands en þangað var komið þremur dögum síðar. Þá var orðið ljóst að meiðslin voru mun meiri en í fyrstu var talið og var hinn slasaði með þriðja stigs bruna í vinstri olnbogabót. Var farið með hann til aðhlynningar í Hollandi og síðan í áframhaldandi meðferð eftir að komið var til Íslands.

3. Greining

Hinn slasaði hafði verið vélstjóri á Fróða II áður og þekkti vel til aðstæðna um borð. Hann hafði oft bætt vatni á aðalvél skipsins með hana í gangi án vandræða og notaði sömu aðferð og viðhöfð var þegar hann slasaðist. Að hans sögn hefði öruggasta aðferðin, við að bæta á kælikerfi vélarinnar, verið að stöðva aðalvélina og bíða meðan hún kólnaði. Bæði var að hann hafði gert þetta oft áður án vandræða og skipið var statt stutt út af Suðurey í Færeyjum og stóð vindur á eyjarnar þannig að ekki var talið hættandi á að stöðva aðalvél skipsins.

4. Niðurstöður

Ástæða óhappsins var að öryggi á loki á hæðartanki gaf sig.

Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

Guðmundur Freyr Úlfarsson

Pálmi Jónsson

Jón Finnbjörnsson

Kópavogi 12. febrúar 2026

F.h. Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Jón Pétursson rannsóknarstjóri siglingasviðs.

