



Bókun

Leki kemur að báti

Mál nr: **2026-003-S-001 Almar KE 97**

Dagsetning: **5. janúar 2026**

Staðsetning: **Út af Stafnesi**

Atvik: **Leki kemur að báti**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miðað 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 5. janúar 2026 kl. 16:09 barst Landhelgisgæslunni kall frá áhöfn Almars KE 97 um að leki væri kominn að bátnum. Báturinn var staddur út af Stafnesi á leið frá Keflavík áleiðis til Grindavíkur. Þyrla Landhelgisgæslunnar kom á staðinn með dælur og björgunarskip kom frá Sandgerði til aðstoðar. Báturinn sigldi til hafnar fyrir eigin vélarafli og var kominn til Sandgerðis kl. 19:05. Veður: NA 8-10 m/sek.

1. Helstu staðreyndir

Almar KE 97

Skipaskrár nr. 5155

Útgerð: Ýmislegt ehf.

Smíðaður: 1973

Stærð: 5,23 BT

Mesta lengd: 7,98 m

Breidd: 2,65 m

Vél: VOLVO PENTA, 112,5 kW árg. 1987

Fjöldi skipverja: 2



2. Atvikalýsing

Um kl. 10:00 þann 5. janúar 2026 lagði Almar KE 97 frá Keflavíkurhöfn áleiðis til Grindavíkur. Veður var NA 8-10 m/sek og sjóllítið. Tveir skipverjar voru um borð.

Þegar bátnum hafði verið siglt fram hjá Sandgerði urðu skipverjar varir við vatn í fremsta rými bátsins sem er fyrir framan og neðan við stýrishúsið. Við athugun kom í ljós gat fyrir ofan sjólinu á kinnungi bátsins. Sjá myndir 1, 2 og 3.



Mynd 1. Almar



Mynd 2 og 3. Gat á kinnungi Almars

Að sögn skipverja var ekki búnaður um borð í bátnum til að stöðva lekann en gatið var það neðarlega að sjór komst inn þegar aldan skall á bátnum.

Báturinn var hólfaskiptur og var austurdæla, sem tæmdi sjó undan vél og í lest, en ekki dæla til að tæma úr lúkar þar sem sjórinn kom inn.

Að sögn skipstjóra hafði hann samband við aðila sem voru kunnugir plastbátum og töluðu þeir um að hætta væri á að gatið gæti stækkað. Ákvað hann því að hafa samband við Landhelgisgæsluna á rás 16. Var skipstjórinn beðinn um að stöðva bátinn þar sem hætta væri á að lekinn myndi aukast ef báturinn væri keyrður í ölduna. Um borð var 10 lítra vatnsfata sem skipverjarnir notuðu til að ausa en þrátt fyrir það hækkaði vatnsborðið í rýminu. Héldu þeir austrinum áfram þar til þyrlan TF-GNA kom á vettvang og var sigmaður látinn síga um borð í bátinn með búnað til að dæla úr honum.

Hawkerinn GK 64 var stutt frá Almari og sigldi að honum þar til björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein kom á staðinn en áður höfðu tveir slöngubátar frá Slysavarnafélaginu Landsbjörgu komið á staðinn. Þá var einnig flutningaskipið Helgafell beðið um að halda til bátsins.

Hannes Þ. Hafsteinn ásamt slöngubátunum fylgdu Almari til hafnar í Sandgerði og komu þangað kl. 19:05.

Að sögn skipverja töldu þeir sig hafa heyrt dykk koma á bátinn um hálf tíma áður en þeir urðu lenkans varir líkt og að hann hefði siglt á eitthvað. Töldu þeir að það hafi verið ástæða þess að gat kom á bátinn. Þá hafa þeir ákveðið að setja austurdælu í fremsta rými bátsins. Þá sögðust þeir ætla að fá sér búnað til að setja í göt í aðstæðum sem þessum.

3. Bókun

Nefndin telur líkur á því að báturinn hafi siglt á rekald sem olli skemmdum á bátnum. Áréttuð skal nauðsyn þess að kalla á aðstoð í tíma í aðstæðum sem þessum. Að sama skapi er mikilvægt að sjófarendur hafi þann búnað um borð að þeir geti brugðist við óvæntum atvikum.

Samþykkt þann 16. mars 2026

Guðmundur Freyr Úlfarsson

Pálmi Jónsson

Jón Finnbjörnsson

Hilmar Snorrason

Hjörtur Emilsson

Geirprúður Alfreðsdóttir

F.h. RNSA

Jón Pétursson Rannsóknarstjóri Siglingasviðs.

