

Skýrsla

Rannsóknarnefndar sjóslysa

fyrir árið 2003



Mynd: Lögreglan

Útgefið af Rannsóknarnefnd sjóslysa 2005

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 orsakapætti sjóslysa
í því skyni einu að koma í veg fyrir að slys af sömu,
eða sambærilegum orsökum endurtaki sig.

Prentun og umsjón: OFFSETFIJÓLRITUN HF.

EFNISYFIRLIT

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA 2003	5
STARFSEMI RNS 2003	6
TILKYNNINGAR UM SLYS OG ÓHÖPP 2003	7
YFIRLIT YFIR SLYS OG ÓHÖPP FRÁ 1994 TIL 2003	11
SLYS Á FÓLKI	11
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR	12
ÓHÖPP SEM TENGST SKIPUM OG BÁTUM 1994 - 2003	14
ÁREKSTUR Á SJÓ:	
1. NR. 081 / 03 DETTIFOSS / MARDÍS VE 236	17
ELDUR UM BORD:	
1. NR. 051 / 03 BJÖRG JÓNSDÓTTIR ÞH 321	18
KÖFUN:	
1. NR. 022 / 03 KÖFUNARÓHAPP Í KEFLAVÍKURHÖFN	19
LEKI:	
1. NR. 067 / 03 BÁRÐUR SH 81	20
2. NR. 070 / 03 HAFSÚLA BA 741	21
3. NR. 107 / 03 ÞORSTEINN EA 810	22
4. NR. 116 / 03 MÁNABERG ÓF 42	25
SKIP SEKKUR:	
1. NR. 025 / 03 RÖST SH 134	25
2. NR. 130 / 03 GAMLI LÓÐSINN - DRÁTTARBÁTUR	29
SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:	
1. NR. 003 / 03 BERGLÍN GK 300	30
2. NR. 010 / 03 M.S. TRINKET, ERLENT FLUTNINGASKIP	33
3. NR. 059 / 03 BJÖRN EA 220	36
4. NR. 083 / 03 GUÐBJÖRG GK 517	36
5. NR. 105 / 03 STURLA GK 12	37
SLYS Á BÁTUM UNDIR 12 BRL.:	
1. NR. 004 / 03 HÓLMARÖST BA 94	39
2. NR. 011 / 03 GRINDJÁNI GK 169	39
3. NR. 014 / 03 DRAUPNIR GK 39	40
4. NR. 015 / 03 HÆLSVÍK GK 350	41
5. NR. 026 / 03 LUKKU LÁKI SH 501	43
6. NR. 039 / 03 BÁRA SH 27	44
7. NR. 041 / 03 TRYLLIR GK 600	44
8. NR. 045 / 03 GUSSI SH 116	45
9. NR. 052 / 03 SÓLBERG SH 72	45
10. NR. 053 / 03 MAGNÚS INGIMARSSON SH 301	46
11. NR. 061 / 03 BRYNDÍS SU 288	47
12. NR. 066 / 03 VILBORG ÞH 11	48
13. NR. 078 / 03 ÞJAKKUR ÞH 65	49
14. NR. 079 / 03 VON SH 178	49
15. NR. 088 / 03 LUKKU LÁKI SH 501	50
16. NR. 089 / 03 INGA DÍS, SKEMMTIBÁTUR	51
17. NR. 091 / 03 GUÐBIARTUR SH 45	51
18. NR. 125 / 03 HÓLMARINN SH 114	53
19. NR. 126 / 03 SJÖFN VE 37	54

SLYS Á NETA-, SKEL OG LÍNUBÁTUM:

1. NR. 019 / 03 SANDVÍKINGUR ÁR 14	55
2. NR. 023 / 03 SIGHVATUR GK 57	56
3. NR. 058 / 03 STOKKSEY ÁR 40	57
4. NR. 068 / 03 BERGUR VIGFÚS GK 100	58
5. NR. 085 / 03 SINDRI SF 26	58
6. NR. 096 / 03 FOSSÁ ÞH 362	59
7. NR. 106 / 03 MARTA ÁGÚSTSDÓTTIR GK 31	60
8. NR. 121 / 03 STOKKSEY ÁR 40	61

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM:

1. NR. 006 / 03 JÓNA EÐVALDS SF 20	61
2. NR. 062 / 03 ÖRN KE-13	62
3. NR. 092 / 03 STEINUNN SF 10	64

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM:

1. NR. 005 / 03 HARALDUR BÖÐVARSSON AK 12	65
2. NR. 012 / 03 SÓLEY SIGURJÓNS GK 200	66
3. NR. 013 / 03 MÍMIR ÍS 30	67
4. NR. 024 / 03 ELDBORG RE 13	67
5. NR. 027 / 03 HARALDUR BÖÐVARSSON AK 12	68
6. NR. 031 / 03 BALDVIN ÞORSTEINSSON EA 10	69
7. NR. 032 / 03 ASKUR ÁR 4	69
8. NR. 033 / 03 SKAFTI SK 3	70
9. NR. 042 / 03 ÞÓR HF 4	71
10. NR. 044 / 03 ÞERNEY RE 101	72
11. NR. 055 / 03 ELDBORG RE 13	73
12. NR. 063 / 03 SKAFTI SK 3	73
13. NR. 072 / 03 MARGRÉT EA 710	74
14. NR. 075 / 03 ÁSBJÖRN RE 50	75
15. NR. 084 / 03 RÁN HF 42	75
16. NR. 094 / 03 ÖRFIRISEY RE 4	76
17. NR. 102 / 03 HARÐBAKUR EA 3	77
18. NR. 122 / 03 ÁSGRÍMUR HALDÓRSSON SF 250	78
19. NR. 124 / 03 HRAFN SVEINBJARNARSON GK 255	80
20. NR. 127 / 03 HEIMAÆY VE 1	80
21. NR. 129 / 03 DRANGAVÍK VE 80	81
22. NR. 131 / 03 RIFSNES SH 44	81
23. NR. 136 / 03 AKUREYRIN EA-110	82

SLYS VIÐ LÖNDUN, LOSUN OG LESTUN:

1. NR. 073 / 03 BALDVIN ÞORSTEINSSON EA 10	83
--	----

SLYS ÞEGAR BROTSJÓR LENDIR Á SKIPI:

1. NR. 069 / 03 STURLA GK 12	84
2. NR. 132 / 03 SÆVÍK GK 257	85

ÖNNUR SLYS:

1. NR. 018 / 03 REYKJABORG RE 25	85
2. NR. 020 / 03 ÞORSTEINN EA 810	86
3. NR. 028 / 03 BALDUR BREIÐAFJARÐARFERJA	86
4. NR. 030 / 03 BALDVIN ÞORSTEINSSON EA 10	87
5. NR. 049 / 03 BALDVIN ÞORSTEINSSON EA 10	87
6. NR. 050 / 03 ÞANGSKURÐARPRAMMI	89
7. NR. 087 / 03 BJARNI SÆMUNDSSON RE 30	90

8. NR. 097 / 03	SÆRÚN FARÞEGAFERJA	91
9. NR. 100 / 03	BRÚARFOSS	92
10. NR. 104 / 03	HANSEDUO, ERLENT LEIGUSKIP EIMSKIPÁ	92
11. NR. 111 / 03	SELFOSS	93
12. NR. 113 / 03	SELFOSS	93
13. NR. 133 / 03	SIGGI BJARNA GK 5	94
ÖNNUR TILVIK:		
1. NR. 008 / 03	MÁNAFOSS	94
2. NR. 036 / 03	GÆFA GK 114	95
3. NR. 040 / 03	TRAUSTI ÍS / ZODIAK MARK III / BRIMRÚN	95
4. NR. 071 / 03	DJÚPFARI 7132	97
5. NR. 076 / 03	GÆFA SH 119	98
6. NR. 082 / 03	ÞÓRUNN SVEINSDÓTTIR VE 401	98
7. NR. 093 / 03	HÁKON EA 148 / HOFFELL SU 80	99
8. NR. 109 / 03	SLÉTTBAKUR EA 4 / SIGURBORG SH 12	101
9. NR. 115 / 03	KLEIFARBERG ÓF 2	102
10. NR. 117 / 03	HÓLMANES SU 1	103
11. NR. 128 / 03	BRÚARFOSS / HERJÓLFUR	103

RANNSÓKNARNEFND SJÓSLYSA (RNS) 2003

Rannsóknarnefnd sjóslysa starfar á grundvelli laga um rannsóknir sjóslysa nr. 68/2000. Nefndin starfar, frá gildistöku laganna, sjálfstætt og óháð stjórnvöldum, öðrum rannsóknaraðilum, ákærvaldi og dómstólum. Nefndin heyrir stjórnsýslulega undir samgönguráðherra.

Nefndin er skipuð fimm mönnum en þeir eru:



Formaður Ingi Tryggvason
héraðsd.lögm,
Borgarnesi



Emil Ragnarson
skipaverkfræðingur Reykjavík



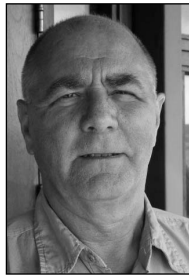
Hilmar Snorrason
skipstjóri og skólastjóri
Slysavarnarskóla
sjómanna, Reykjavík



Pétur Ágústsson
skipstjóri Stykkishólmi



Pálmi K Jónsson
vélfraeðingur,
Ísafirði



Agnar Erlingsson

Frá og með 1. nóvember 2003 var Agnar Erlingsson skipaverkfræðingur skipaður aðalmaður í rannsóknarnefnd sjóslysa til 31. ágúst 2004 í stað Emils Ragnarssonar sem fékk lausn frá störfum að eigin ósk.

Agnar er stúdent frá MR og menntaður skipaverkfræðingur frá Englandi og Bandaríkjunum. Agnar starfaði á teiknistofum í Englandi og Noregi auk þess að vinna við rannsóknarstörf hjá Det Norske Veritas í Osló. Hann var við ráðgjafastörf hjá Matvælastofnun Sameinuðu þjóðanna (FAO) í Róm og deildarverkfræðingur hjá Siglingamálastofnun Ríkisins. Hann vann við ráðgjafarstörf á eigin vegum auk þess að vera aðjúnt og stundakennari við Háskóla Íslands. Hann var framkvæmdastjóri Det norske Veritas í Reykjavík 1979-2003 og er stjórnarformaður Skipasmíðastöðvar Njarðvíkur hf. Hann hefur verið aðalræðismaður Noregs í Reykjavík frá 1993 og er starfandi hluthafi hjá NAVIS ehf., skipahönnun og ráðgjöf.

Um áramót voru 93 óafgreidd mál frá árinu 2001 og 19 mál frá árinu 2000.

Markmið nefndarinnar er að alvarlegri mál verði að jafnaði afgreidd innan þriggja mánaða frá því að atburður gerist.

STARFSMENN

Starfsmenn RNS eru Jón A. Ingólfsson framkvæmdastjóri og Guðmundur Lárusson fulltrúi. Aðsetur RNS er í Stykkishólmi.



Jón A. Ingólfsson



Guðmundur Lárusson



Heimilisfang: Flugstöðin, 340 Stykkishólmur
Sími: 552 5105
Fax: 551 5152
Tölvupóstur: rannsjó@skyrr.is
Vefur: rns.is

STARFSEMI RNS 2003

Árið 2003 bárust 134 mál til nefndarinnar og voru það heldur fleiri mál en undanfarin tíu ár en hafði þó fækkað frá árinu 2002 um 15. Þó má segja að um 20-30 mál sem bárust nefndinni séu tilkomin vegna vinnu nefndarinnar við að fá aðila til að sinna tilkynningum um slys til nefndarinnar betur en áður. Að því undanskildu má segja að um meðalár hafi verið að ræða.

Í töflu I og II má sjá sundurliðun atvika sem bárust RNS á árinu 2003.

Eftir tegund skipa og köfunarslys	
Dypkunar og vinnuskip	2
Ferjur	0
Fiskiskip	71
Flutningaskip	27
Köfunarslys	1
Minni fiskibátar	19
Tankskip	1
Rannsóknarskip	1
Farþega- og skemmtibátar	8
Slöngubátar	1

tafla I

Skipting atvika	
Annað	12
Ásigling	2
Banaslys	2
Eldur	3
Farmtjón	0
Leki	6
Sekkur	7
Skemmdir vegna veðurs	0
Slys á fólki	87
Strand	7
Vélarbilun	9

tafla II

Á árinu 2003 voru haldnir 11 nefndarfundir og í árslok var búið að afgreiða 84 mál frá því ári, 63 lokaskýrslur og 21 drög að lokaskýrslu, sem send voru út til umsagnar í desember. Einnig var lokið við að afgreiða mál frá árinu 2002 (72 af 149 málum). Samanlagt var því fjallað um og lokið við að afgreiða 156 mál á árinu. Um áramót voru 50 mál óafgreidd frá árinu 2003 og eitt mál frá 2002.

Á árinu 2003 fóru starfsmenn og nefndarmenn á þrjá staði úti á landi til kynningar á nefndinni og störfum hennar. Það var á Eskifirði í janúar, Akureyri í mars og á Ísafirði í maí. Efni fundanna var: a) Upplýsingar um nefndina almennt, nýtt lagaumhverfi og ný vinnubrögð b) Framtíðarsýn rannsóknarnefndar sjóslysa c) Sjóslys og rannsóknir d) Minni fiskibátar farast, 1969-2000 e) Fyrirspurnir og umræða.

Í þessum ferðum voru einnig heimsótt sýslumanns- og lögregluembætti á Eskifirði, Akureyri, Ólafsfirði, Ísafirði og Bolungarvík. Hjá þessum aðilum var sagt frá tilgangi nefndarinnar og farið yfir lög um hana, ásamt því að kynnt var mikilvægi lögreglunnar sem grunnupplýsingagjafa fyrir nefndina. Jafnframt var tilgangur þessara heimsókna að efla samstarf nefndarinnar við þá aðila sem hún á mikið samstarf við um rannsóknir mála, aðallega vettvangsrannsóknir.

ATVIK TILKYNNT TIL RNS ÁRIÐ 2003

Alls bárust 136 tilkynningar um óhöpp til RNS árið 2003, þar af gerðust 126 atvik á því ári. Tilkynningar um óhöpp komu aftur til ársins 2000.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarsta ur	Tegund	Stær í BT	Tegund atviks
19-nóv-00	Baldvin orsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Slys á fólki
25-apr-01	Sandvíkingur	Fiskiskip	127	Slys á fólki
17-feb-02	Keflavíkurhöfn	Köfunarslys		Slys á fólki
14-maí-02	Arnarfell	Flutningaskip	6259	Slys á fólki
18-júl-02	MV Mermaid	Flutningaskip	6285	Slys á fólki
18-júl-02	Lagarfoss	Flutningaskip	6670	Slys á fólki
8-nóv-02	Mímir ÍS 30	Fiskiskip	277	Slys á fólki
11-nóv-02	Heimaey VE 1	Fiskiskip	379	Slys á fólki
17-nóv-02	Sturla GK 12	Fiskiskip	276	Slys á fólki
21-nóv-02	Bára SH 27	Minni fiskibátur	24	Slys á fólki
1-jan-03	Grindjáni GK 169	Far ega- og skemmtibátur	2,9	Sekkur
11-jan-03	Geysir - gámaskip	Flutningaskip	2266	Slys á fólki
12-jan-03	Haraldur Bö varsson AK 12	Fiskiskip	562	Slys á fólki
15-jan-03	Askur ÁR 4	Fiskiskip	1103	Slys á fólki
16-jan-03	Ársæll SH 88	Fiskiskip	251	Slys á fólki
16-jan-03	Baldvin orsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Slys á fólki
21-jan-03	Jóna E valds SF 20	Fiskiskip	633	Banaslys
23-jan-03	Sun Trader	Tankskip	2092	Anna tjón
25-jan-03	Sighvatur GK 57	Fiskiskip	394	Slys á fólki
26-jan-03	Mánafoss	Flutningaskip	4450	Slys á fólki
27-jan-03	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
29-jan-03	Berglín GK 300	Fiskiskip	477	Strand, vélarbilun
30-jan-03	Hólmaröst BA 98 / 2134	Minni fiskibátur	5,99	Eldur
7-feb-03	Sóley Sigurjóns GK 200	Fiskiskip	515	Slys á fólki
17-feb-03	Trinket	Flutningaskip	1860	Strand
25-feb-03	Skafti SK 3	Fiskiskip	497	Slys á fólki
26-feb-03	Draupnir GK 39	Minni fiskibátur	3,9	Sekkur
26-feb-03	Hælsvík GK 350	Minni fiskibátur	5,86	Leki
1-mar-03	Reykjaborg RE 25	Fiskiskip	107	Slys á fólki
7-mar-03	orsteinn EA 810	Fiskiskip	1835	Slys á fólki
9-mar-03	Haraldur Bö varsson AK 12	Fiskiskip	562	Slys á fólki
10-mar-03	Eldborg RE 13	Fiskiskip	1403	Slys á fólki
10-mar-03	Skafti SK 3	Fiskiskip	497	Slys á fólki
10-mar-03	Ljósafoss	Flutningaskip	2517	Slys á fólki
14-mar-03	orsteinn EA 810	Fiskiskip	1835	Slys á fólki
18-mar-03	Gunnhildur ST 29	Fiskiskip	21,5	Anna tjón
19-mar-03	Röst SH 134	Fiskiskip	31	Sekkur
20-mar-03	Lukku Láki SH 501	Minni fiskibátur	18,96	Strand, vélarbilun
27-mar-03	Baldvin orsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Slys á fólki
31-mar-03	Baldur ferja	Far ega- og skemmtibátur	625	Slys á fólki
31-mar-03	Baldvin orsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Slys á fólki
31-mar-03	Gæfa GK 114	Fiskiskip	27	Vélarbilun

ATVIK TILKYNNNT FRH.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarsta ur	Tegund	Stær í BT	Tegund atviks
14-ágú-03	Pjakkur H 65	Minni fiskibátur	2,71	Slys á fólki
20-ágú-03	Wiesbaden GDY 179	Fiskiskip	3071	Slys á fólki
25-ágú-03	Detifoss / Mardís VE 236	Flutningaskip	14664	Ásigling
25-ágú-03	Gu björg GK 17	Fiskiskip	24	Vélarbilun, strand
25-ágú-03	Bjarni Sæmundsson	Rannsóknarskip	822	Slys á fólki
27-ágú-03	Sindri SF 26	Fiskiskip	182	Slys á fólki
29-ágú-03	órunn Sveinsdóttir VE 401	Fiskiskip	484	Vélarbilun
9-sep-03	Helgafell	Flutningaskip	6259	Slys á fólki
12-sep-03	Örfirisey RE 4	Fiskiskip	1845	Slys á fólki
15-sep-03	Lukku Láki SH 501	Minni fiskibátur	18,96	Sekkur
16-sep-03	Inga Dís - skemmtibátur	Far ega- og skemmtibátur	10,25	Sekkur
20-sep-03	Halli Eggerts ÍS 197	Fiskiskip	281	Slys á fólki
20-sep-03	Hoffell SU 80	Fiskiskip	1293	Slys á fólki
23-sep-03	Gu bjartur SH 45	Minni fiskibátur	14	Anna tjón
23-sep-03	Steinunn SF 10	Fiskiskip	475	Slys á fólki
26-sep-03	Hákon EA 148	Fiskiskip	3003	Slys á fólki
6-okt-03	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
6-okt-03	Sóley SH 124	Fiskiskip	201	Slys á fólki
7-okt-03	Fossá H 362	Fiskiskip	444	Anna tjón
7-okt-03	Særún	Far ega- og skemmtibátur	194	Slys á fólki
7-okt-03	Har bakur EA 3	Fiskiskip	1330	Slys á fólki
8-okt-03	Sunna	Far ega- og skemmtibátur		Anna tjón
13-okt-03	Bryndís VE 3	Minni fiskibátur	18,6	Slys á fólki
15-okt-03	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
24-okt-03	Sturla GK 12	Fiskiskip	276	Strand
30-okt-03	Marta Ágústsdóttir GK 31	Fiskiskip	360	Slys á fólki
31-okt-03	orsteinn EA 810	Fiskiskip	1835	Leki
2-nóv-03	Hólmanes SU 1	Fiskiskip	634	Vélarbilun
9-nóv-03	Sléttbakur EA 4	Fiskiskip	2003	Anna tjón
12-nóv-03	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
12-nóv-03	Hrafn Sveinbjarnarson GK255	Fiskiskip	1028	Slys á fólki
17-nóv-03	Kleifarberg ÓF 2	Fiskiskip	1149	Vélarbilun
17-nóv-03	Mánaberg ÓF 42	Fiskiskip	1378	Leki
20-nóv-03	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
20-nóv-03	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
25-nóv-03	Rífsnes SH 44	Fiskiskip	372	Slys á fólki
1-des-03	Stormur SH 333	Fiskiskip	74	Anna tjón
7-des-03	Stokksey ÁR 40	Fiskiskip	384	Slys á fólki
9-des-03	Ásgrímur Halldórsson SF 250	Fiskiskip	1094	Slys á fólki
11-des-03	Siggi Bjarni GK 5	Fiskiskip	115,9	Slys á fólki
14-des-03	Hólmarinn SH 114	Minni fiskibátur	5	Sekkur
15-des-03	Gamli ló sinn	D pkunar- og vinnuskip	91	Sekkur
16-des-03	Sævík GK 257	Fiskiskip	303	Slys á fólki
27-des-03	Akureyrin EA 110	Fiskiskip	1310	Slys á fólki

ATVIK TILKYNNT FRH.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarsta ur	Tegund	Stær í BT	Tegund atviks
3-apr-03	Hafberg GK 377	Fiskiskip	229	Slys á fólki
15-apr-03	Gussi SH 116	Minni fiskibátur	10,3	Strand
17-apr-03	Tryllir GK 600	Minni fiskibátur	9,57	Slys á fólki
23-apr-03	Margrét EA 710	Fiskiskip	842	Slys á fólki
27-apr-03	Trausti IS-Brimrúm	Far ega- og skemmtibátur	82	Anna tjón
27-apr-03	ór HF 4	Fiskiskip	1999	Slys á fólki
30-apr-03	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
30-apr-03	Bergur Vigfús GK 100	Fiskiskip	75	Slys á fólki
5-maí-03	Hanseduo	Flutningaskip	6670	Slys á fólki
8-maí-03	erney	Fiskiskip	1899	Slys á fólki
8-maí-03	Brúarfoss / Herjólfur	Flutningaskip	7676	Ásigling, vélarbilun
11-maí-03	Hanseduo	Flutningaskip	6670	Slys á fólki
11-maí-03	Drangavík VE 80	Fiskiskip	262	Slys á fólki
13-maí-03	Benjamín Gu mundsson SH 208	Fiskiskip	52	Slys á fólki
14-maí-03	Stoksey ÁR 40	Fiskiskip	384	Slys á fólki
21-maí-03	Sjöfn VE 32	Minni fiskibátur	16	Slys á fólki
22-maí-03	Sólberg SH 72	Minni fiskibátur	5,4	Leki
22-maí-03	Magnús Ingimarsson SH 301	Minni fiskibátur	14,1	Slys á fólki
28-maí-03	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
29-maí-03	Eldborg RE 13	Fiskiskip	1403	Slys á fólki
30-maí-03	angskur arprammi	D pkunar- og vinnuskip	4,99	Banaslys
1-jún-03	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
3-jún-03	Björg Jónsdóttir H 321	Fiskiskip	957	Eldur
9-jún-03	Baldur ferja	Far ega- og skemmtibátur	645	Slys á fólki
17-jún-03	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
25-jún-03	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
28-jún-03	Björn EA 220	Minni fiskibátur	9,52	Strand
28-jún-03	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
3-júl-03	Bryndís SU 288	Minni fiskibátur	5,95	Slys á fólki
3-júl-03	Örn KE 13	Fiskiskip	949	Slys á fólki
6-júl-03	Vilborg H 11	Minni fiskibátur	5,21	Anna tjón
11-júl-03	Djúpfari 7132	Far ega- og skemmtibátur	5,06	Vélarbilun
16-júl-03	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
17-júl-03	Bár ur SH 81	Fiskiskip	23	Leki
17-júl-03	Rán HF 42	Fiskiskip	1199	Slys á fólki
17-júl-03	Skógafoss	Flutningaskip	5503	Slys á fólki
21-júl-03	orsteinn GK 16	Fiskiskip	209	Slys á fólki
25-júl-03	Hafsúla BA 741	Fiskiskip	33	Leki
30-júl-03	Margrét EA 710	Fiskiskip	842	Slys á fólki
30-júl-03	Freyr NR. 1 BSV Ársæls	Slöngubátur		Anna tjón
31-júl-03	Ásbjörn RE 50	Fiskiskip	652	Slys á fólki
3-ágú-03	Dettifoss	Flutningaskip	14664	Slys á fólki
5-ágú-03	Von SH 178	Minni fiskibátur	2,68	Eldur
8-ágú-03	Baldvin orsteinsson EA 10	Fiskiskip	2968	Anna tjón
12-ágú-03	Gæfa SH 119	Fiskiskip	27	Anna tjón

ATVIK TILKYNNNT FRH.

Dagsetn. óhapps	Nafn skips - köfunarsta ur	Tegund	Stær í BT	Tegund atviks
14-ágú-03	Pjakkur H 65	Minni fiskibátur	2,71	Slys á fólki
20-ágú-03	Wiesbaden GDY 179	Fiskiskip	3071	Slys á fólki
25-ágú-03	Dettifoss / Mardís VE 236	Flutningaskip	14664	Ásigling
25-ágú-03	Gu björg GK 17	Fiskiskip	24	Vélarbilun, strand
25-ágú-03	Bjarni Sæmundsson	Rannsóknarskip	822	Slys á fólki
27-ágú-03	Sindri SF 26	Fiskiskip	182	Slys á fólki
29-ágú-03	órunn Sveinsdóttir VE 401	Fiskiskip	484	Vélarbilun
9-sep-03	Helgafell	Flutningaskip	6259	Slys á fólki
12-sep-03	Örfirisey RE 4	Fiskiskip	1845	Slys á fólki
15-sep-03	Lukku Láki SH 501	Minni fiskibátur	18,96	Sekkur
16-sep-03	Inga Dís - skemmtibátur	Far ega- og skemmtibátur	10,25	Sekkur
20-sep-03	Halli Eggerts ÍS 197	Fiskiskip	281	Slys á fólki
20-sep-03	Hoffell SU 80	Fiskiskip	1293	Slys á fólki
23-sep-03	Gu bjartur SH 45	Minni fiskibátur	14	Anna tjón
23-sep-03	Steinunn SF 10	Fiskiskip	475	Slys á fólki
26-sep-03	Hákon EA 148	Fiskiskip	3003	Slys á fólki
6-okt-03	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
6-okt-03	Sóley SH 124	Fiskiskip	201	Slys á fólki
7-okt-03	Fossá H 362	Fiskiskip	444	Anna tjón
7-okt-03	Særún	Far ega- og skemmtibátur	194	Slys á fólki
7-okt-03	Har bakur EA 3	Fiskiskip	1330	Slys á fólki
8-okt-03	Sunna	Far ega- og skemmtibátur		Anna tjón
13-okt-03	Bryndís VE 3	Minni fiskibátur	18,6	Slys á fólki
15-okt-03	Brúarfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
24-okt-03	Sturla GK 12	Fiskiskip	276	Strand
30-okt-03	Marta Ágústsdóttir GK 31	Fiskiskip	360	Slys á fólki
31-okt-03	orsteinn EA 810	Fiskiskip	1835	Leki
2-nóv-03	Hólmanes SU 1	Fiskiskip	634	Vélarbilun
9-nóv-03	Sléttbakur EA 4	Fiskiskip	2003	Anna tjón
12-nóv-03	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
12-nóv-03	Hrafn Sveinbjarnarson GK255	Fiskiskip	1028	Slys á fólki
17-nóv-03	Kleifarberg ÓF 2	Fiskiskip	1149	Vélarbilun
17-nóv-03	Mánaberg ÓF 42	Fiskiskip	1378	Leki
20-nóv-03	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
20-nóv-03	Selfoss	Flutningaskip	7676	Slys á fólki
25-nóv-03	Rífsnes SH 44	Fiskiskip	372	Slys á fólki
1-des-03	Stormur SH 333	Fiskiskip	74	Anna tjón
7-des-03	Stokksey ÁR 40	Fiskiskip	384	Slys á fólki
9-des-03	Ásgrímur Halldórsson SF 250	Fiskiskip	1094	Slys á fólki
11-des-03	Siggi Bjarni GK 5	Fiskiskip	115,9	Slys á fólki
14-des-03	Hólmarinn SH 114	Minni fiskibátur	5	Sekkur
15-des-03	Gamli ló sinn	D pkunar- og vinnuskip	91	Sekkur
16-des-03	Sævík GK 257	Fiskiskip	303	Slys á fólki
27-des-03	Akureyrin EA 110	Fiskiskip	1310	Slys á fólki

YFIRLIT UM MÁL SEM KOMIÐ HAFU TIL RNS 1994 – 2003.

Eftirfarandi töflur og gröf sýna þróun einstakra atvika sem borist hafa RNS á árunum frá 1994 til 2003. Á töflu III er skipting á eðli mála á þessu tímabili

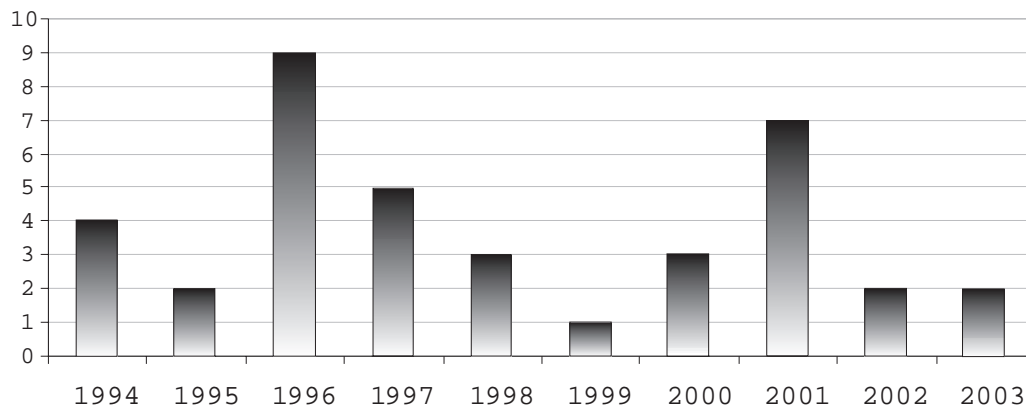
Yfirlit um mál sem komið hafa til RNS 1994 - 2003										
Eðli mála	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Skip sekkur	10	17	6	7	8	4	10	6	4	7
Skip strandar	28	19	17	10	14	7	14	10	11	7
Árekstur	5	7	11	4	2	8	6	11	7	2
Eldur um borð	14	12	11	7	6	3	8	15	5	3
Leki að skipi	3	1	1	1	0	0	3	1	5	6
Annað	6	3	12	6	10	7	8	8	12	22
Slys á fólki	69	56	65	55	63	56	64	63	103	87
Dauðaslys	4	2	9	5	3	1	3	7	2	2
Samtals:	139	117	132	95	106	86	116	121	149	136

SLYS Á FÓLKI

BANASLYS 1994 - 2003

Á mynd I eru banaslys sem orðið hafa á íslenskum sjómönnum á árunum 1994 – 2003 og eru þau flest á árunum 1996 og 2001

Tvö banaslys urðu á árinu 2003. Þann 21. janúar féll skipverji á Jónu Eðvalds SF 20 milli skips og bryggju á



Seyðisfirði. Þann 30. maí virtist sem skipverji af Þangskurðarpramma hafi fallið af óþekktum ástæðum útbyrðis og drukknað undan Skarði á Skarðströnd í Breiðafirði.

Eftir óhappið voru Þangskurðarprammarnir gerðir skráningaskyldir og lúta eftirliti Siglingastofnunar Íslands eða þar til gerðra skoðunaraðila. Þeir eiga því framvegis að vera búnir eðlilegum öryggisbúnaði siglandi fars.

Tafla IV - Tilkynt mál til TR og RNS 1993 – 2003

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Tryggingastofnun ríkisins (TR)	505	473	417	436	388	378	381	361	348	413	379
Rannsóknarnefnd sjóslysa (RNS)	41	69	56	65	55	63	56	64	63	103	85
Samtals:	8%	15%	13%	15%	14%	17%	15%	18%	18%	25%	22%

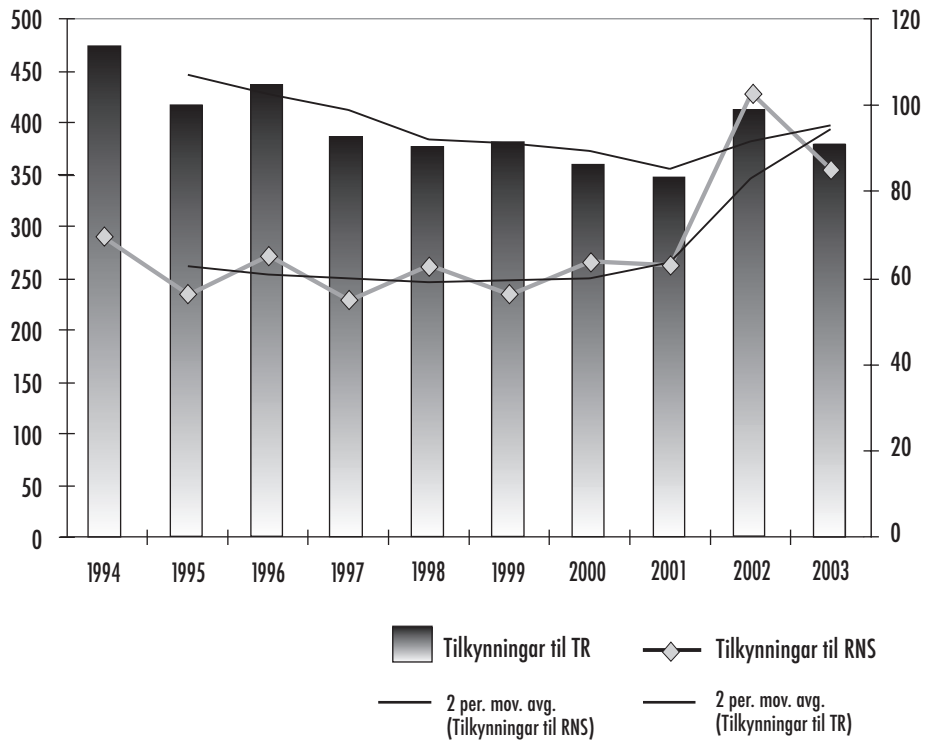
TILKYNNINGAR UM SLYS Á SJÓMÖNNUM TIL TR

Rannsóknarnefnd sjóslysa hefur fengið ljósrit af tilkynningum til Tryggingastofnunar ríkisins og flokkað þær. Á eftirfarandi töflu er sundurliðun á slysum á sjómönnum sem bárust TR á árunum 1993 – 2003.

ATBURÐUR	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Banaslys:	9	4	2	9	5	2	2	1	11	4	1
Skip ferst eða strandar	5	1	0	5	4	1	0	1	3	4	0
Maður fellur fyrir borð	1	1	1	2	1	1	1	0	0	0	1
Við vindur	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Af öðrum orsökum	3	1	1	2	0	0	1	0	8	0	0
Brunaslys:	1	1	9	2	1	2	2	1	8	0	6
Eldur um borð	0	0	3	0	0	0	0	0	0	2	0
Af völdum efna	0	0	3	0	0	0	0	0	2	1	4
Af völdum sjóðandi vökva	1	1	3	2	1	1	2	1	3	1	1
Af öðrum orsökum	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	1
Slys við vindur:	166	151	123	140	121	135	122	102	88	82	84
Lendir inn á vindu	3	8	0	1	2	3	3	5	0	6	1
Klemmist af völdum hifinga	18	26	24	29	17	25	28	19	18	17	14
Eitthvað slæst til við hifingu	73	67	62	73	65	53	47	44	37	29	29
Festingar á blökkum o.fl.	14	11	10	2	7	9	2	4	6	5	5
Varð á milli, klemmist	58	39	27	35	30	45	42	30	27	25	35
Af öðrum orsökum:	329	317	283	285	261	239	255	257	259	325	288
Skurður eða stunga	58	48	43	39	31	29	24	31	20	30	33
Slys vegna brotsjóa	9	12	5	9	11	7	13	14	8	4	9
Rann til á þífari og féll	112	82	101	90	107	107	103	51	55	80	69
Slys við störf í vélarúmi	14	5	1	6	7	1	3	1	7	5	5
Slys við störf í lest	17	29	18	26	18	4	9	17	20	13	19
Slys við löndun afla	10	8	6	5	2	0	0	1	2	1	0
Slys við losun/lestun á flutn.skipum	3	2	0	5	1	0	0		19	10	10
Slys við að fara frá eða koma um borð	9	13	7	0	3	0	0	1	5	13	6
Slys við landfestar	6	4	6	8	3	0	0	2	5	1	2
Slys við fall í stiga	6	18	16	18	13	18	14	12	15	23	17
Tognun í baki	13	21	17	9	10	17	8	8	12	9	11
Tognun á útlím	4	5	12	7	4	2	17	10	16	15	12
Slys ótilgreind og óskráð	68	70	51	63	51	54	64	109	75	121	95
Samtals skráð slys:	505	473	417	436	388	378	381	361	348	413	379

Mynd II sýnir þróun slysa á sjómönnum á árunum 1994 til 2003, fjölda þeirra og hreyfingu meðaltals. Myndin sýnir einnig mismunin á þeim tilkynningum sem bárust til RNS annarsvegar og TR hinsvegar.

Mynd II - þróun slysa á sjómönnum 1994 – 2003



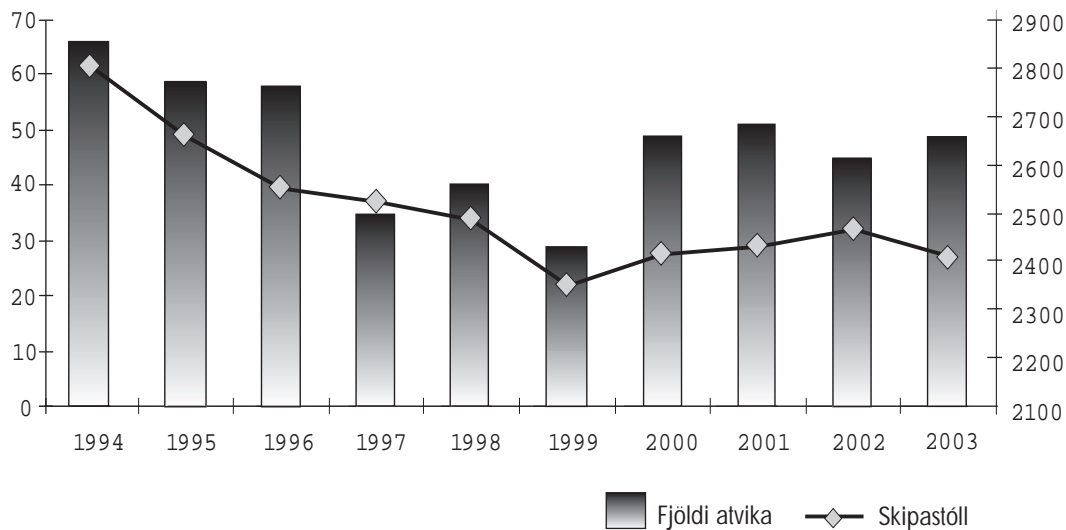
ÓHÖPP SEM TENGJAST SKIPUM OG BÁTUM 1994 - 2003

Á töflunni sést hvernig óhöpp ársins 2003 skiptist á milli tegunda skipa.

Skipting atvika	Farþetaskip	Olíuskip	Flutningaskip	Fiskiskip	Annað
Ásigling			2		
Banaslys				1	1
Eldur				3	
Farmtjón					
Leki				6	
Sekkur	1			4	2
Skemmdir v/veðurs					
Slys á fólki	3		24	58	2
Strand			1	6	
Vélarbilun	1		1		7
Efnaslys					
Annað	2	1		8	1

Á mynd III má sjá þróun allra atvika sem tengjast óhöppum á skipum eða bátum. Miðað er við öll skráð íslensk skip, þilfarsskip og opna báta.

Mynd III - þróun allra atvika 1994 – 2003

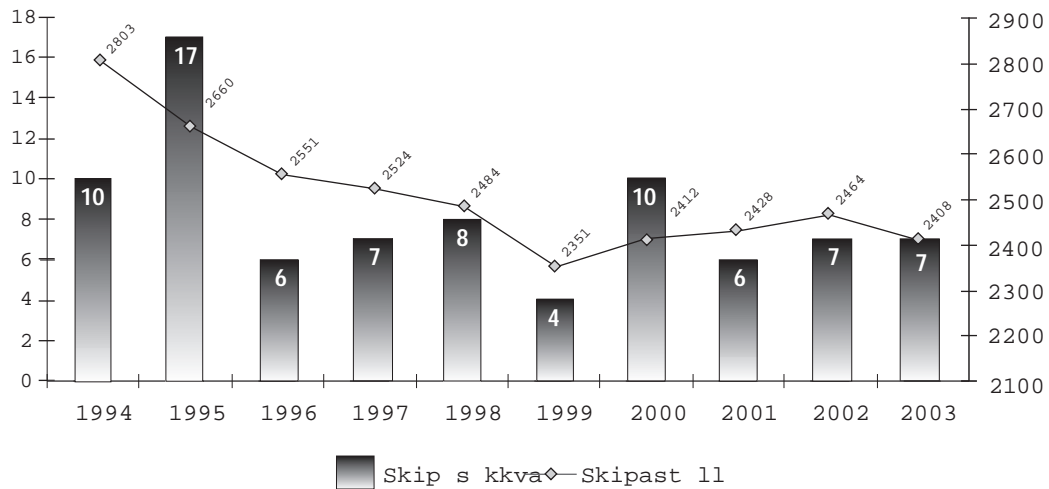


SKIP SÖKKVA

Á mynd IV er fjöldi þeirra skipa og báta sem hafa sökkð á síðastliðnum tíu árum í samanburði við fjölda skráðra skipa, þilfarsskip og opinna báta. Hæst bera árin 1994, 1995, 1998 og 2000.

Árið 2003 sukku 7 skip og bátar og voru það jafnmörg og árið 2002.

Mynd IV - skip sökva 1994 – 2003



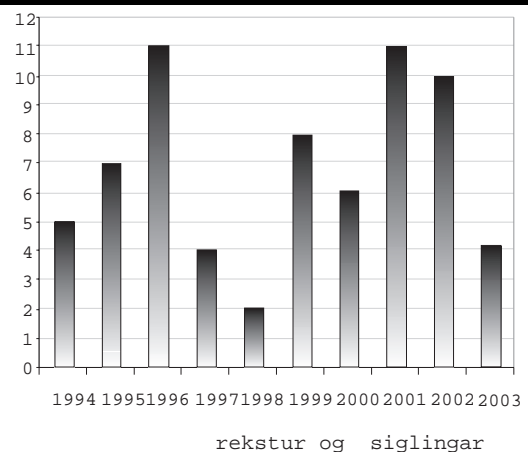
Á eftirfarandi lista eru nöfn og málsnúmer umræddra skipa og báta.

- (01103) Grindjáni GK 169 sökk í höfn eftir að leki kom upp.
- (01403) Draupnir GK 39 sekkur vegna ofhleðslu, tveir menn bjargast.
- (02503) Röst SH 134 sökk vegna leka út af Snæfellsnesi, tveir menn bjargast.
- (08803) Lukku Láki SH 501 sökk vegna óþekktis leka.
- (08903) Inga Dís, skemmtibátur, siglir á bryggju og sökk.
- (12503) Hólmarinn SH 114 farmur kastaðist til og báturinn sökk, einn maður bjargaðist.
- (13003) Gamli lóðsinn sökk vegna óþekktis leka. tveir menn bjargast

ÁREKSTUR OG ÁSIGLINGAR

Á mynd V kemur fram árekstrar á milli skipa og aðrar ásiglingar sem orðið hafa á árunum 1994 – 2003 og einhver tjón hafa hlotist af. Hæst bera árin 1996, 2001 og 2002. Ánægjulegur munur er á milli áranna 2002 og 2003 þar sem fjöldi atvika fer úr úr 10 í 4.

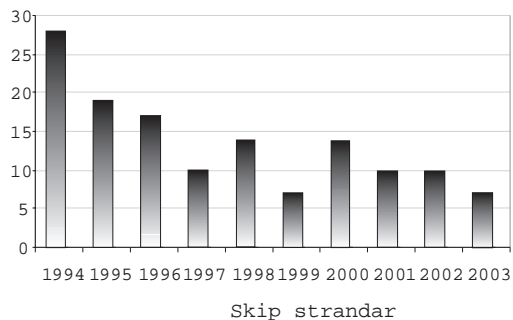
Mynd V - árekstrar og ásiglingar 1994 – 2003



SKIP STRANDA OG/EÐA TAKA NIÐRI

Á mynd VI kemur fram þau atvik þar sem skip eða bátar hafa strandað eða tekið niðri á árunum 1994 – 2003. Eins og fram kemur fækkar þessum atvikum farið fækkandi ef miðað er við árin í upphafi þessa tímabils.

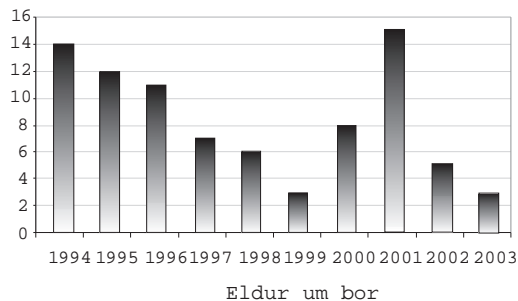
Mynd VI - skip strandar 1994 – 2003



ELDUR UM BORÐ

Á mynd VII er samanburður þegar eldur verður laus í skipum og bátum á árunum 1994 – 2003.

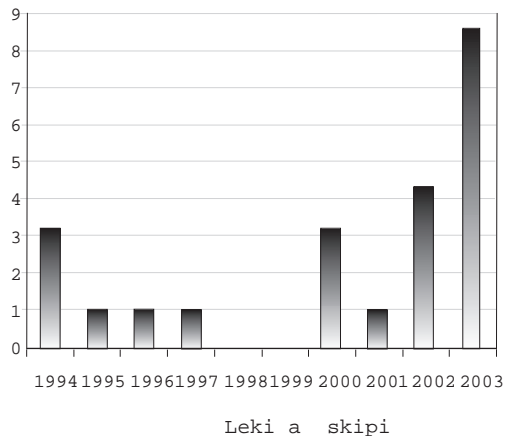
Mynd VII - eldur um borð 1994 – 2003



LEKI

Á mynd VIII sést þróun og samanburður um leka á árunum 1994 – 2003. Eins og áður eru lekar sem orsökuðu það að skip sökk ekki á þessu grafi. Hér eru einungis lekar sem vart var við og RNS hafði spurnir af. Eins og myndin ber með sér er tölulverð aukning á lekatilfellum og munar það um helming á milli árana 2002 og 2003.

Mynd VIII - leki 1994 – 2003



ÁREKSTUR Á SJÓ

Nr. 081 / 03 Dettifoss / Mardís VE 236

1. Árekstur á sjó



Dettifoss©Hilmar Snorrason

Dettifoss
 Smíðaður:
 Frederikshavn, Danmark
 1995
 Stærð: 17.042 DW
 Mesta lengd: 165,60 m
 Breidd: 28,60 m
 Dýpt: 8,95 m



Mardís©Logreglan

Mardís
 Skipaskr.nr. 7454
 Smíðaður: Hafnarfirði
 1997, plast
 Stærð: 6,78 brl. 5,86 bt.
 Mesta lengd: 8,59 m
 Skráð lengd: 8,56 m
 Breidd: 2,58 m
 Dýpt: 1,63 m
 Vél: Volvo Penta 190 kW
 Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS. Úrdráttur úr leiðarbók. Ljósmyndir

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, 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 25. ágúst 2003 var Dettifoss á siglingu vestur með suður ströndinni og á sama tíma var Mardís VE 236 á veiðum á sömu slóðum. Veður: V-10 m/sek, gott skyggni og lítil alda.

Um kl. 13:15 þegar skipin voru á stað 63°16'N og 18°20'V sigldi Dettifoss utan í skut Mardísar VE. Rispur og sprungur komu í skut, skemmdir á rekkverki og á handfærarúllu Mardísar VE. Mikill sjór kom um borð vegna frákasts frá Dettifossi. Báturinn hér um bil fylltist að aftan og mikill sjór lak niður í lest um niðurföll. Skipverjanum tókst að keyra bátinn áfram samfara því að dæla út. Ekki urðu slys á fólki.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

Um borð í Mardísi VE

- að skipverjinn á Mardísi VE hafði verið búinn að vera niðri í lúkar í um 45 mín þegar óhappið átti sér stað. Ratsjá var í gangi en ekki var hægt að sjá á hana þar sem skipverjinn var. Hann hafði ekki orðið var við Dettifoss;
- að ekki var radarvari (hjálmur) á Mardísi VE;
- að ratsjain var búin "Echo Alarm" aðvörunarkerfi en það var ekki í gangi og lítið notað;
- að báturinn var léttur, lítill fiskur í einu kari af sex;
- að sjálfvirk dæla var um borð og virkaði hún vel.

UM BORD Í DETTIFOSSI

- að stýrimaður var einn í brú. Regla er að aðeins einn maður er á siglingavakt;
- að ratsjá var í gangi og að sögn stýrimanns hafði hann litið í hana öðru hvoru án þess að verða var við Mardísi VE. Hann hafði orðið var við aðra báta á leiðinni;
- að ratsjain var búin "Echo Alarm" aðvörunarkerfi en það var ekki í gangi. Það kom fram að það væri mjög næmt og alltaf að væla ef það væri í gangi;
- að stýrimaðurinn varð ekki var við ákomu á skipið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er ófullnægjandi varðstaða á báðum skipunum.

ELDUR UM BORD:

Nr. 051 / 03 Björg Jónsdóttir ÞH 321

1. Eldur í dælurými



Björg Jónsdóttir ÞH 321 ©Pétur H Pétursson

Björg Jónsdóttir ÞH 321
Skipaskr.nr.1508Smíðaður
: Akureyri 1978, stál
Stærð: 643 brl. 957 bt.
Mesta lengd: 63,85 m
Skráð lengd: 57,67 m
Breidd: 9,5 m
Dýpt: 6,67 m
Vél: Alpha Diesel, 1280
kW, 1983

Gögn: Skýrsla frá útgerð og yfirmönnum skipsins. Skýrsla sjóstjórnar BSV. Gögn RNS

Lokaskýrslu afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, 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 3. júní 2003 var Björg Jónsdóttir ÞH 321 á siglingu um 75 sml ANA af Dalatanga á leið í síldarsmuguna.

Kl. 07:45 fór brunavarnarkerfi skipsins í gang. Vakthafandi vélstjóri var staddur í borðsal en stýrimaður og vaktmaður í brú. Vélstjóri fór þegar upp í brú og athugaði hvaðan aðvörunin kæmi. Reyndist hún koma frá vélarrúmi og fór hann þegar í stað þangað. Þegar hann kom í vélarrúm sá hann ekkert athugavert í fyrstu en þegar hann fór að litast um fann hann væga brunalykt sem kom frá dælurými undir skorsteinshúsi. Hann fór að skoða það betur og opnaði dælurýmið og gaus þá upp eldur í rýminu á þeim stað sem þústurrörin lágu upp. Hann sprautaði úr einu slökkvitæki á eldinn og fór síðan upp í brú til stýrimanns sem gerði brunaútkall á áhöfnina.

Skipverjar tengdu brunaslöngur aftur á skipinu og fóru síðan niður í dælurýmið og skiptust á að fara inn og sprauta á eldinn. Þegar þeir höfðust ekki við lengur vegna hita var byrjað að sprauta inn í

skorsteinshúsið utan frá og tókst þannig að ráða niðurlögum eldsins á um 20 mínútum.

Sjór safnaðist í vélarúmið vegna slökkvistarfana og var farið með reykföfnartæki niður til að lensa og ganga úr skugga um að ekki væri laus eldur annarsstaðar í skipinu.

Kl. 07:50 hafði skipstjóri samband við Örn KE I3 sem var nærstaddur og tilkynnti þeim um atburðinn sem tók þegar stefnu til Bjargar Jónsdóttur ÞH og tilkynnt var einnig um atburðinn til Nes-radó. Kl. 08:15 lét skipstjóri Bjargar Jónsdóttur ÞH, Örn KE og Nes-radíó vita að búið væri að slökkva eldinn og hætta liðin hjá.

Kl. 11:00 var byrjað að keyra á hálfri ferð áleiðis á síldarmiðin en þá kom aftur upp smávægilegur eldur í einangrun á þústgrein. Greiðlega gekk að slökkva hann. Þá var skipið stöðvað til kl. 14:00 og var þá tekin ákvörðun um að halda áfram á síldarmiðin. Þegar líða tók á daginn jókst lykt og mengun frá þústurrörinu og um kl. 18:00 var ákveðið að halda til hafnar á Norðfirði og var komið þangað kl. 10:00 daginn eftir. Hafist var strax handa við að fjarlægja einangrun af þústurröri frá aðalvél og þá kom í ljós að nokkuð spílolíumagn var í einangruninni við þústgreinarnar.

Allmiklar reyk og sótskemmdir urðu í dælurýminu þar sem m.a. voru dælustöðvar fyrir kapalspil, færíbönd á millidekki og fiskilúgu og skutrennuloa, ræsibúnaður fyrir nótaniðurleggjara og þvottavél fyrir vélstjóra. Einnig urðu nokkrar reyk- og sótskemmdir bakborðsmeginn aftan við dælurýmið þar sem var varahlutageymsla fyrir vél. Á vinnsludekki fyrir framan dælurýmið urðu einnig nokkrar reyk- og sótskemmdir. Í skorsteinshúsi var geymdur höfuðlínusónar sem senda þurfti til skoðunar. Í öllum þessum rýmum urðu einhverjar rafmagnsskemmdir.

Landhelgisgæsla Íslands var látin vita hvað um var að vera og björgunarskipið Hafbjörg á Neskaupsstað var sett í viðbragðstöðu. Öll aðstoð var afturkölluð um kl. 08:40.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið hafði látið úr höfn frá Seyðisfirði deginum áður og fyrir brottför var tekin flotaolía, smurolía og spilolía til ferðarinnar;
- að forðatankur fyrir spilkerfið var staðsettur í vélarrúmi og hafði verið fylltur. Öndunarrör var frá þessum forðatank upp úr vélarrúminu og lá upp í gegnum dælurými bakborðsmeginn á næstu hæð ofan við vélarrúm. Um þetta dælurými lágu púströr frá aðalvél upp í skorstein og á enda öndunarrörsins var loki en öndunarrörið endar um 1 m aftan við aftasta púströrið í skorsteinshúsinu;
- að 5-8 sm há brík er í gólfinu kringum púströrin sem varnar að vökvi, sem færi á gólfið renni á milli hæða. Ekki var niðurfall í gólfinu;
- að þegar tekin var spilolía á forðatankinn var jafnframt dælt úr honum inn á hæðartank spilkerfisins svo öruggt væri að allt magnið kæmist fyrir á honum sem pantað hafði verið í þetta skipti. Þegar olíutöku var lokið var látið renna til baka úr hæðartanknum þangað til forðatankurinn var smekktullur. Þá var lokað fyrir lögnina milli tankanna;
- að svo virðist að við hitun spilolíunnar á fullri keyrslu hafi þennsla hennar orðið það mikil að hún hafi farið upp um öndunaropið og lekið þar niður, safnast á gólfinu í dælurýminu og farið þar í einangrun púströranna og valdið íkveikjunni;
- að öndunarrörið var búið að vera svona frá því að skipið var byggt. Eftir óhappið var rörið breytt á þann veg að öndunin er ekki lengur í skorsteinshúsi, heldur opnast það utan á vegg sem snýr inn á togdekkið. Einnig var rifin burtu öll mettuð einangrun af pústgreinum og hún endurnýjuð með 70 mm steinullar netmottum sem þola 700°C;
- að yfirvélstjóri sem tók á móti oliunni sagðist hafa framkvæmt það með venjulegum hætti;
- að fyrir um það bil fjórum árum var skipið í viðgerð í Póllandi og var þá sett blikkþil þvert yfir skorsteinshúsið en var ekki þétt við gólf. Fyrir framan þilið og í kringum púströrin var allt rýmið fyllt af steinull. Þetta hefur orsakað það að ullin náði að mettast af spilolíunni og með

því að liggja utan í heitum púströrunum hefur hún náð blossamarki;

- að í skorsteinshúsi er einnig smurolútankur sem tekur um 400 lítra og hefur ekkert yfirfallsrör en upp úr honum er öndunarrör sem endar í svanahálsi inn í rýminu;
- að allar viðvaranir virkuðu sem skyldi, bæði vegna brunans og aðvörun um að sjór hefði safnast í vélarrúmi vegna slökkvistarfsins.

NEFNDARÁLIT:

Örsök þess að eldur varð laus var sú að spilolíutankur var yfirfylltur og olía úr öndunarröri komst í einangrun púströranna. Ekki var nægjanlegt svigrúm fyrir þennslu oliunnar í tankanum.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin telur ástæðu til að gera eftirfarandi tillögu í öryggisátt:

- Að öndunarpum eldfimra vökva s.s. spilolíu sé ekki fyrirkomið í rýmum þar sem heitar pústagfir liggja.

KÖFUNARSLYS

Nr. 022 / 03 Köfunaróhapp í Keflavíkurhöfn

1. Kafari hætt kominn

Gögn: Skýrsla köfunarráðs Slysavarnarfélagssins Landsbjargar.
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, 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 17. febrúar 2002 var æfingaköfun við bryggjur innst í Keflavíkurhöfn á vegum björgunar sveita á Suðurnesjum.

Einn kafarinn átti í erfiðleikum með að komast niður fyrir yfirborð sjávar vegna þess hve léttur hann var. Eftir að hafa reynt að komast niður í u.þ.b. 10 mín komst hann niður og eftir skamma viðdvöl niðri fór hann áleiðis upp. Þegar hann kom upp á yfirborðið taldi hann sig hafa farið of hratt upp og kallaði til félagas sinna sem komu á bát til að flytja hann að bryggju. Kafarinn synti sjálfur að bryggjunni og komst upp á hana án aðstoðar. Félagar hans gáfu honum súrefni og aðstoðuðu hann í samræmi við það ef köfunarslys verða.

Kafarinn var fluttur á sjúkrahúsið í Keflavík og síðan til Reykjavíkur til meðferðar í afþrýstiklefa. Hann var settur í eina meðferð þar og það látið duga þar sem enginn einkenni köfunarveiki komu fram.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kafarinn hafði farið í aukapeysu (flís) sem breytti flotmagni hans svo að þyngd blýbellsins varð ekki nægjanleg. Þetta atriði er kennt í kafaraskólum um breytingar loftmagns;
- að kafarinn eyddi miklum tíma og kröftum í að komast niður. Kafarinn var þar af leiðandi orðinn óeðlilega þreyttur, öndun hraðari og lungu þanin meira en venjulega sem gerði hann enn léttari;
- að kafarinn náði að kafa niður á 12-13 m dýpi;
- að hraðinn upp á yfirborðið hefur verið nálægt því of mikill því enginn einkenni köfunarveiki komu fram við skoðun. Kafarinn komst í tilfinningalegt uppnám og fannst hann fara of hratt up;
- að kafarinn hafði réttindi: PADI Open Water Diver frá Sportköfunarskóla Íslands. Hann hafði ekki hlotið aðra þjálfun. Hann var með skráðar 10-12 kafanir en sagðist hafa kafað talsvert einn;
- að kafarinn lét yfirfara búnaðinn eftir slysið og reyndist hann í lagi;
- að kafarinn hafði ekki farið í sérstaka læknis-skoðun vegna köfunar.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að kafarinn var of léttur, missti þrek og þar af leiðandi stjórn á uppstigi sínu. Nefndin telur að kafarinn hefði átt að gera sér grein fyrir þessari stöðu strax í upphafi og gera viðeigandi ráðstafanir vegna þess.

Að gefnu tilefni bendir nefndin köfurum á að vera ekki einir síns liðs við kafanir og minnir menn á að það er brot á reglum allra almennra áhugaköfunarsamtaka.

LEKI KEMUR AÐ SKIPI

Nr. 067 / 03 Bárður SH 81

1. Leiki kemur að bátnum



Bárður SH 81 ©Snorri Hauksson

Bárður SH 81 Skipaskr.nr. 2481 Smíðaður: Hafnarfirði 2001, plast.
Stærð: 19.7 brl. 23.0 bl.
Mesta lengd: 13.43 m
Skráð lengd: 13.39 m
Breidd: 4.14 m Dýpt: 1.58 m
Vél: Caterpillar kW 254 2001/6
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 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 17. júlí var Bárður SH 81 að veiðum 4,5 sml SV af Malarrífi.

Veður: NV 5-8 m/s.

Verið var að leggja bátnum að bauju og við það bakkað nokkuð harkalega, baujan tekin og byrjað að draga. Nokkru síðar fór í gang aðvörun um að sjór væri kominn í skipið og tvær sjálfvirkar rafmagnsdælur fóru í gang, en höfðu ekki undan lekanum. Var þá reynt að setja í gang

lensidælu drifna af aðalvél, en það tókst ekki. Kl. 12:20 var Reykjavík radíó látin vita um ástandið og spurst fyrir um aðra báta á svæðinu. Brugðið var á að nota spúldæluna til að lensa og eftir það tókst að þurrka skipið. Var síðan siglt á hægustu ferð til hafnar á Arnastapa.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að austuraðvörðun var tengd í ljós frá sjálfvirkum dælunni en lekaviðvörðun er tengd bæði í ljós og hljóðgjafa;
- að lekinn virtist aukast við aukið vélarafli á áframtaki og minnkaði og jafnvel stöðvaðist við að kúpla frá;
- að aðal lensidælan náði ekki að sjúga upp og dæla austrinum og var því óvirk;
- að nokkrum dögum áður hafði bauja komið í skrúfunu. Við þau átök höfðu hugsanlega hrokkið í sundur boltar í flangs sem tengdi skrúfuöxulinn við gírinn. Við þetta var skrúfuöxulinn í raun laus frá gírnum og lítið sem hélt honum nema öxulþétti sem ekki er ætlast til;
- að við að bakka eins og raun bar vitni skömmu áður hafði öxulþéttið skriðið upp á öxulinn. Þannig hefur hann og skrúfan gengið örlítið aftur og þegar sett var á áframtak aftur gekk öxullinn með öxulþéttinu fram sem áður, en þá virkaði öxulþéttið ekki sem þétti og sjór streymdi inn í skipið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans er bilun í öxultengi sem varð til þess að öxulþétti gaf sig.

Nefndin undirstrikar mikilvægi þess að leka- viðvörðun sé í lagi eins og í þessu tilfelli.

1

Nr. 070 / 03 Hafsúla BA 741

2. Leki kemur að skipinu á siglingu



Hafsúla ©ljósmynd-GSV

Hafsúla BA 741 Skipa-
skr.nr. 1470 Smíðaður:
Hafnarfirði 1977, eik.
Stærð: 29.7 brl. 33.0 bt.
Mesta lengd: 18.52 m
Skráð lengd: 17.18 m
Breidd: 4.79m Dypt: 2.2m
Vél: Caterpillar 272 kW
Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jóns-
syni, Péturí 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 25. júlí 2003 var Hafsúla BA 741 á siglingu frá Patreksfirði til Bíldudals.

Veður NA 8-10 m/s.

Þegar skipið var vestur af Barðsnesi fór að bera á leka. Við athugun kom í ljós að kominn var talsverður sjór í lestina, rann hann aftur í vélarúm og var kominn undir skrúfuöxul. Vegna bilana í lensikerfinu tókst ekki að lensa skipið og greip skipstjórinn til þess ráðs að handausa.

Kl. 19:35 kallaði skipstjóri út hjálparbeiðni á VHF 16. Auk þess að handausa tókst skipstjóra að skipta skiptilokum á soglögninni fyrir spúldælu svo hún vann sem austurdæla og hafa þannig undan lekanum. Einnig barst dælubúnaður frá Bíldudal með þrándi BA. Eftir að skipið hafði verið þurraus-
ið var því siglt til hafnar á Bíldudal.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að aðeins einn skipverji var um borð;
- að skipið hafði ekki farið í slipp á þriðja ár en hafði verið tekið í fjöru til þéttinga á skut ofan sjólínu, en tróð hafði þá gisnað;
- að lekinn kom fram fyrst í lest og safnaðist þar

- fyrir áður en hann rann aftur í vélarúm. Líkur eru á að rásir aftur í hafi verið hálf stíflaðar í fyrstu;
- að tróð í bógi ofan sjólinu og á nokkrum öðrum stöðum hafði gisnað;
 - að sjálfvirk rafmagnsdæla (mjattlari) dældi í byrjun siglingarinnar en stöðvaðist síðar og komst ekki í lag aftur;
 - að aðallensidæla á vélinni dældi ekkert því kúpling við hana slúðraði og þörf var á uppherslu á henni;
 - að nýr eigandi hafði ekki kynnt sér ástand bátsins sem skyldi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans var gisnun á tróði (kalfatti).

Nefndin telur óvarlegt að skipinu hafi verið siglt með aðeins einum manni og án þess að fullkanna ástand þess og mikilvægan búnað.

1

Nr. 107 / 03 Þorsteinn EA 810

3. Mikill leki kemur að vélarúmi



Þorsteinn EA 810 ©Ljósmyndari Halfrór Hreiðarsson

Þorsteinn EA 810 Skipa-
skr.nr. 1903 Smiðaður:
Stál Ulsteinvik Noregi
1988/10 Stærð: 1086brl.
1835 bt. Mesta lengd:
70.1m Skráð lengd:
64.9m Breidd: 12.5 m
Dýpl: 7.74 m Vél: Bergen
Diesel 3.308 kW
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur. Skýrsla löntæknistofnunar. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jóns-
syni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 31. október 2003 var Þorsteinn EA 810 á siglingu á Héraðsflóadjúpi. Veður: NV 8-10 m/sek.

Vakthafandi vélstjóri var við störf á verkstæði þegar eftirlitskerfi vélarrúms fór í gang. Hann brást

skjótt við og fór niður um tvö þilför niður í vaktherbergi vélarúmsins þar sem hann sá að öll aðvörunarljós um sjó í vélarúmi loguðu. Við nánari athugun reyndist vera kominn mikill sjór í kjalsogið og náði hann upp undir palla í vélarúmi. Hann kallaði á yfirvélstjórn um að koma strax niður og fór síðan að gangsetja austurdælur, sem voru tvær.

Vélstjórnarnir leituðu betur að upptökum lekans og reyndist hann þá vera á móts við framenda aðalvélarinnar og ofan á tanktoppi soratanks stjórnborðsmegin. Þeir lokuðu fyrir öll sjóinntök og síðuloka og hófust handa við að gera fleiri dælur klárar ásamt því að opna fyrir neyðarsjólögn fyrir kælingu á ljósavél og var hún síðan gangsett. Aðalvélin var stöðvuð kl. 14:25 og atvikið tilkynnt til skipstjóra. Þeir breyttu síðan tengingum á tveimur brunadælum og tókst að fá aðra þeirra til að lensa. Fleiri skipverjar komu á vettvang og hjálpuðu til við aðgerðirnar. Það kom í ljós að lekinn átti upptök í neðsta hluta útfallsröri kælisjavar aðalvélar (sjá mynd nr. 1) og streymdi sjórinn inn í skipið upp af tanktoppi soratanks og að spjaldaloka (síðuloka, botnloka). Vegna aðstæðna reyndist ekki mögulegt að stöðva lekann og var þá farið í að koma lensingu á olíufæðidælu með því að opna fyrir sögið og láta hana dæla út um olíufyllingastút skipsins.



Stöðva þurfti aðallensidælnar þegar þær fóru á kaf í sjó auk þess sem brunadælan stöðvaðist einnig af sömu orsökum. Á sama tíma tókst að koma sjókælidælu fyrir frystipressu í gang auk þess sem tvær dælur á ljósavélum náðu þá sjálfkrafa sögi og virkuðu allan tímann

Einnig var sögbarka frá "Vacum kerfi" fiskidælu

komið niður í vélarúm og tengt framhjá sjálfvirkum kerfum og stjórnað handvirkt. Þetta tókst og virkaði hún um tíma.

Með fjórum dælum sem náðu að ganga ásamt sogbarkanum virtist yfirborð sjávarins haldast í jafnvægi og jafnvel lækka. Um kl. 18:00 bárust fleiri dælur með þyrlu frá landi og lækkaði þá yfirborðið ört.

Skipstjóri hafði strax kallað alla áhöfnina út til björgunarstarfa í vélarúmi og til að loka öllum vatnspéttum hurðum og lúgum að vélarúmi nema vélarúmshurð þar sem sogbarkinn lá um. Nálæg skip voru Hákon EA og Vilhelm Þorsteinsson EA sem voru upplýst um aðstæður og beðin að vera til taks. Skipstjórinn hafði einnig samband við tæknideild útgerðar og fullvissaði sig um aðrar mögulegar lekaleiðir og óskaði eftir stöðugleika útreikningum fyrir mögulegt ástand. Einnig voru skoðaðir möguleikar á að draga segl undir skipið til þéttinga.

Kl. 14:50 var búið að festa dráttartaug á milli Þorsteins EA og Vilhelms Þorsteinssonar EA og haldið síðan áleiðis til Neskaupsstaðar og komið þangað að bryggju kl. 23:05.

Á Neskaupsstað var gatinu lokað, aðalvélin gangsett og siglt til Akureyrar. Þar var Þorsteinn EA tekinn í flotkví til fullnaðarviðgerðar að morgni 6. nóvember 2003.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sjóinntök voru frá inntaksskápum í báðum síðum skipsins fyrir framan aðalvél á bandabili 30 til 31, frá þeim voru stútar að botnlokum og sjósíum fyrir innan hvern loka. Tengigreipin úr messing blöndu, var á milli síanna og á henni voru lokar til að loka ýmsum hlutum hennar af;
- að aðalkælisjavarlög्न fyrir aðalvél lá frá tengigreipin sjóinntaka og að dælu. Þaðan lá lögn í gegnum sjálfvirka stýriventla að öllum hitaskiptum aðalvélar og út í gegnum úttak á byrðing skipsins í botni soratanks stjórnborðsmegin á bandabili 28 og 29, rúman metra frá kili;
- að allar lagnir í þessu sjókælikerfi frá innri

krönum við sjósíur að síðukrana ofan við tanktopp soratanks voru úr koparblöndu;

- að kælisjórinn sem streymir út úr skipinu er um 35°C;
- að allir lokar á lögninni voru spjaldalokar "Butterfly" (sjá mynd nr. 2). Hús lokanna voru steypujárnshús með snittuðum boltagötum fyrir flangsbolta, svo að ekki voru notaðar rær á boltana. Í flangsa lokans voru rennd sæti fyrir gúmmípakkningu og í því er komið fyrir O hring. Stálboltar (flangsboltar) skrófuðust síðan beint í lokahúsið beggja megin við lokann. Engar fóðringar voru undir boltahausum eða um boltaleggina;



Mynd 2. Spjaldloki og flangs ryðbrunninn frá röri, snéri niður

- að lokinn (botn eða síðuloki) var boltaður á stálflangs sem soðinn var á 110 mm stálror 17-18 sm langt og var það síðan rafsoðið í tanktoppinn beggja megin. Rörið gekk síðan lóðrétt niður í gegn um soratankinn á böndum 28 og 30 og niður úr botni skipsins á bandabili 29 og 30. Eins frágangur var í botni tanksins og við tanktopp;
- að ofan við lokann var messingflangs soðinn á messingrör og festur með sama hætti við lokann og neðri flangsinn;
- að stálrorið hafði tærst þar sem það stóð upp úr tanktoppnum (17-18 sm), nánast jafnt og ryðskán hlaðist inn á veggri rörsins þar til útfellingarnar brotnuðu undan þunga þrýstingsins í röri;
- að litilsháttar tæringu var að sjá í röri neðan tanktoppsins en hún minnkaði jafnt og þétt og hvarf niður við botn;
- að tanktoppurinn er á um 4 m dýpi og var því um 0,4 bara þrýstingur á lekastað;
- að tæringagatið á röri hafði sýnilega mun meira flatarmál en þversnið rörsins (110 mm) var. Það flutti því allt það magn inn í skipið

sem flutningsgeta rörsins bauð upp á miðað við sjávarþrýsting á lekastaðnum;

- að við skoðun á skrokki og sjóskápum ásamt anóðum (zink) kom enginn sýnileg galvanísk tæring í ljós í skipinu;
- að öll sjóinntök ásamt útföllum voru þykktarmæld. Þau reyndust öll í góðu ástandi utan aðalsjóinntak bakborðsmegin. Mælingar á því sýndu að mesta efnisþykkt var 14,8 mm á "innbeygju" við afturhlið þess þar sem það gengur út í sjóskápinn. Minnstu efnisþykktin reyndist vera 5,2 mm á aftur hlið þess á "útbeygju" inn við flangs sjósíu og einnig var á "útbeygju" 11,8 mm út við sjóskáp. Samkvæmt niðurstöðum mælingar mátti rekja minnstu efnisþykktina til tæringar utan á rörinu sökum síleka ofan á rörið;
- að rannsókn löntæknistofnunar á tæringarskemmdinni sem orsakaði lekann leiddi í meginráttum til eftirfarandi ályktunar (sjá meðfylgjandi skýrslu):

Að mati löntæknistofnunar er hér að líkindum um galvaníska tæringu að ræða. Stálrörbúturinn sem tærist, fórnar sér fyrir eirinn, enda eirinn mun óvirkari en stálið.

Ástæðan fyrir að rörið fyrir neðan tanktoppinn er ekki óeðlilega tært gæti verið sú að þar er straumþéttileiki tæringarinnar mun minni, þ.e. tanktoppurinn er það stór flötur að hann tekur strauminn og tæringin verður mun hægverkari.

Löntæknistofnun metur það svo, miðað við fyrirbyggjandi gögn, að í þessu tilfalli hafi hönnun verið ábótavant og til þess fallin að auka hættu á lekaslysi. Í tilfalli sem þessu hefði umræddur loki þurft að vera festur beint ofan á tanktoppinn eða minnstu kosti eirrör í stað stálrörs frá loka niður í tanktopp. Með því móti hefði mátt koma í veg fyrir stjórnlausan leka ef tæring sem þessi ætti sér stað.

Löntæknistofnun segir einnig að reglubundnar mælingar séu við hæfi þar sem hönnun er með svipuðum hætti.

NEFNDARÁLIT:

Orsök bráðalekans er galvanísk tæring í sjókællilögn sem rekja má til tengingar ólíkra efna og viðsjárverðrar hönnunar.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

1. Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri strax sérstaka athugun á ástandi skipa sem eru með sambærilega hönnun.
2. Nefndin leggur til að reglubundnar þykktarmælingar verði á lögnum tengdum þessari hönnun.

Nr. 116 / 03 Mánaberg ÓF 42

4. Leki kemur að skipinu



Mánaberg ÓF 42 ©Ljósmyndari Þorgeir Baldursson

Mánaberg ÓF 42 Skipaskr.nr. 1270 Smíðaður: Stál, San Juan Spáni, 1972 Stærð: 1005.8 brl. 1378.0 bt. Mesta lengd: 68.66 m Skráð lengd: 59.86 m Breidd: 11.6 m Dýpt: 7.5 m Vél: MAN - Bazan, 2060 kW, 1972 Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Dagbók skipsins. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar 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 17. nóvember 2003 var Mánaberg ÓF 42 að togveiðum í Þverál.

Veður: NA 23 - 25 m/sek.

Vélstjóri vann við þrif í vélarúmi og veitti athygli lítilsháttar smiti sem vildi ekki þorna eftir þvott á bakborðs byrðingi í botni skipsins. Við nánari athugun kom í ljós leki sem kom úr sprungu framman við botnlokakistu.

Ákveðið var að sigla til Akureyrar og taka skipið í slipp til viðgerða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að við skoðun með segulprófi fannst 180 mm löng sprunga á milli banda 18 -19 í bakborðs-síðu og fyrir neðan palla í vélarúmi;
- að sprungan var sýnilega gömul;
- að samkvæmt skoðun flokkunarfélags skipsins átti sprungan upptök í "punktálagi" frá síðubandi.

NEFNDARÁLIT:

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

SKIP SEKKUR:

Nr. 025 / 03 Röst SH 134



Röst SH 134 ©Ljósmyndari Gunnar Jónsson

Röst SH 134 Skipaskr.nr. 1317 Smíðaður: Skagaströnd 1973, eik Stærð: 29,6 brl. 31 bt. Mesta lengd: 17,40 m Skráð lengd: 15,18 m Breidd: 4,48 m Dýpt: 2,05 m Vél: Cummins 224 kW Fjöldi skipverja: 2

1. Leki kemur á siglingu og skipið sekkur, tveir skipverjar bjargast

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2003 af Emil Ragnarssyni, Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 19. mars 2003 var Röst SH 134 á siglingu út af Snæfellsnesi á leið frá Stykkishólmi til Reykjavíkur. Veður: SV- 5 til 8 m sek. talsveður sjór.

Lagt var af stað um kl. 10:30 um morgunin og sigld grunnleið. Þegar farið var fyrir Öndverðar nes byrjaði skipið að hnalla upp í þykka hafölduna og hvítnaði í einstaka báru. Skipið kjaگاði suður með útnesinu og þegar komið var um eina sjómílu suður fyrir Skálasnagavita urðu skipverjar varir við hljóð sem þeir könnuðust ekki við.

Þetta var einskonar suð og auk þess virtist koma gangtruflun í vélina og draga af henni. Skipstjóri inn lyfti upp hleranum að vélarrúminu og litu báðir skipverjar niður og við blasti sjómettað vélarúmið með sjó sem náði upp á miðja vél. Hann lét hlerann falla að stöfum, sló af vélinni og kúplaði frá skrúfu á meðan hinn skipverjinn fór aftur í kortaklefa og sótti björgunarbúninga.

Þegar ferðin var farin að mestu af skipinu skaut skipstjóri úr gúmmíbjörgunarbáti, sem geymdur

var upp á stýrishúsi. Hann dró bátinn að stjórnborðs síðunni og skipaði vélstjóranum að fara í bátinn en þá var skipið farið að falla frá vindi til bakborða. Skipstjórinn batt bátinn við krussholtið og hugðist fara inn í stýrishús til að senda út neyðarkall en hætti við það og í staðinn teygði hann sig í björgunarbúninginn sem lá á gólfinu fyrir innan dyrnar. Skipið lagðist æ meira til bakborða og fór þá skipstjórinn í gúmmibátinn einnig og sagði vélstjóranum að skera strax á fangalínuna. Skipið lagðist enn meira og alveg á stýrishús en þar stöðvaðist veltan eitt augnablik en hélt síðan áfram og skipið snaraðist á hvolf. Skipverjar fóru í björgunarbúninganna og annar þeirra setti í gang neyðarsendi bátsins og skaut upp einum neyðarflugeld.

Á meðan skipið lá á hliðinni blasti stjórnborðssíða og botn við augum skipverja og sáu þeir svartar rákir á milli borða þar sem tróðið vall út á stóru svæði með hviðshljóði og sjóyringu þegar aldan flanaði upp á síðuna og botninn. Eftir að skipið var komið á hvolf lá skuturinn í kafi og seig sífellt meira. Með sog- og hviðshljóðum sökk Röstin SH niður með stefnið upp um kl. 16:50.

Skipverjar biðu í gúmmibátum eftir björgun, sem rak undan vindi og sjó fyrst norður með Svörtuloftum og síðar í stefnu upp að bjarginu fyrir norðan Skálasnagavita. Skipverjar skutu upp fleiri flugeldum ásamt að kveikja á reykblýsum er þeir sáu til flugvélar og skips norðar og utar.

Skipverjum var bjargað um borð í grænlenka loðnuskipið SIKU OWBK og síðan yfir í björgunarbátinn Hjálmtý frá Ólafsvík sem flutti þá til Rífs hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið hafði legið í Stykkishólshöfn um nokkra mánaða skeið;
- að vélin var sett reglulega í gang á legutímanum til að hlaða rafmagni á rafgeyma fyrir sjálfvirka rafmagns lensidælu. Við þessar ítrekuðu gangsetningar á vélinni safnaðist olía og sót í afgastúrbínu og -göngum hennar;

- eftir brottför frá Stykkishólmi var siglt á hægri ferð í byrjun á meðan vélin var að hitna og olíusót brann úr útblástusgöngum hennar;
- að þegar komið var vestur undir Melrakkaey við Grundarfjörð datt skipið út af skjá STK. Tilkyningarskyldan hafði samband við skipið á rás 16 og óskaði eftir upplýsingum um hvort sími væri um borð og var þeim gefið upp GSM símanúmer;
- að þegar skipið var stutt á Skarðsvík fór vélstjóri í vélarrúm til eftirlits í síðasta skipti áður en skipið sökk, ekkert óeðlilegt vakti athygli hans og fór hann upp eftir skamma veru þar;
- að þegar beygt var fyrir Öndverðarnes sigldu þeir beint upp í ölduna sem einstaka sinnum braut á og minnkaði skipstjórinn þá ferð og sigldi undir 7 hnúta hraða;
- að skv. veðurstöðinni á Gufuskálum var veður kl. 16:00 A-8 m/sek, kl. 17:00 S-5 m/sek, kl. 18:00 V-5 m/sek.
- að sögn skipstjóra var sjór kominn yfir stóra rafalinn framan á aðalvélinni og báðar lensidæurnar bakborðs megin við hana. Sjórinn var kominn upp undir rafalinn bakborðsmegin á aðalvél og gusaðist sjórinn af reimumum og myndaði þykkt sjómistur í vélarrúminu. Af gusugangi reimana kom suðið sem heyrðist upp í stýrihús;
- að grænlenka loðnuskipið Siku var á siglingu inn Kolluál. Að sögn skipstjóra þess sá hann til siglingar Rastar SH um kl. 15:00 og var hún þá stödd við Brimnes og stefndi í vestur;
- að komið hafði sjór í Röst SH 22. mars 2002 þegar skipið lá í Grundarfjarðarhöfn en slökkviliðið dældi þá úr skipinu. Við skoðun skipaskoðunarmanns þá ásamt athugasemdaforvera hans í starfi, var þess getið í eftirlitsbók að athygli beindist að skammdekkspanka sem gert hafði verið við áður. Þegar skipið var tekið í slipp til skoðunar í maí fannst ekki hvar leki hafi komið að því;
- að sjóinntök er inn úr báðum síðum í gegnum botnloka. Stjórnborðsmegin er inntakið aðallega notað fyrir kælingu véla. Bakborðsmegin er inntakið aðallega stillt til notkunar fyrir sjó í gegnum spúldælu;

- að tvívirkir skiptilokar eru á báðum lögnunum þar sem hægt er að skipta af botnkрана yfir á soglögn úr kjalsogi;
- að reynsla er fyrir því að skiptilokarnir geta staðið opnir af sjóinntaki og jafnframt úr kjalsogi. Þegar svona er gengið um lokana rennur sjórinn í skipið;
- að eftir að fyrri leki kom til var lítil brunndæla (mjattlari) með sjálfvirkri ræsingu sett í skipið og hélt hún því að öllu jöfnu þurru. Dælan var tengd í gegnum flotrofa í kjalsogi sem var tengdur framhjá eiginlegu rafkerfi skipsins og beint á 24 volta rafgeymasett þess. Dælan var því óháð rafkerfi skipsins og var virk þó rafmagn væri tekið af skipinu. Ekki var hægt að sjá á dælunni hvernig hún vann, því var ekki hægt að fullyrða hvort einhver leki var á skipinu í legunni;
- að í skipinu voru tvær aðrar dælur og voru þær reimdrifnar af aðalvél, á þeim báðum var tenging við reimskífu með segulkúplingu. Rafmagn á segulkúplingarnar kom af rafmagnsneti skipsins og rofnaði straumur þegar hann var tekinn af. Stjórnun var í styrishúsi, og var önnur dælan eingöngu notuð sem lensidæla og var kúpling hennar tengd í gegnum tvívirkan rofa handvirkt eða sjálfvirka ræsingu með flotrofa í kjalsogi. Við sjálfvirka stillingu var ljós í styrishúsi sem gaf til kynna stöðu dælunnar. Hinni dælunni var eingöngu stjórnað með handvirkum rofa og var hún ávallt notuð sem spúldæla. Hana var einnig hægt að nota sem lensidælu en þá þurfti að skipta tvívirkum skipstikrana í kjalsogi, sem áður er nefndur. Þessi dæla var ekki notuð sem lensidæla í þetta skipti;
- að lensidælan var stillt á sjálfvirkt en skipverjar veittu því ekki athygli hvort ljósið logaði og ekki er vitað hvort dælan hafði fengið boð um að dæla;
- að sögn skipverja hafði lensibúnaður skipsins ekki bilað síðan hann var endurbættur í mars 2002;
- að segulkúplingar kúplast út ef sjór kemst að rafmagn og veldur útleiðslu, hvort sem öryggi fer eða annar bruni verður í kerfinu. Þessar segulkúplingar eru steypar inn í kúplingshúsið og þola því að fara í kaf um tíma;
- að skipið var tekið í slipp í febrúar og aftur í maí 2001. Í bæði skiptin var slegið í byrðing en ekki voru til upplýsingar hversu mikið;
- að sögn skipasmíðastöðvarinnar, sem smíðaði skipið og veitti því þjónustuviðhald lengst af, var skipið ávallt vel umgengið og í góðu ástandi. Við síðustu skoðun í maí 2002 var ekkert að finna að skrokknum og var farið yfir tróðið og fundust nokkrir staðir þar sem þurfti að slá í stuð en hvergi á milli planka;
- að hvergi voru sýnilegir ryðtaumar á síðum eða botni undan naglahausum sem gáfu tilefni til að ætla að tæring væri komin í þá;
- að ekki hafði borið á útleiðslu á rafmagn í skipinu;
- að ekki hafði borið á óeðlilegri tæringu í sjólögnum;
- að sögn skipstjóra hafði hann verið á skipi sem sökk skyndilega og því þorði hann ekki að senda vélstjórnann niður í vélarrúm til að bregðast við hættunni. Hann óttaðist að vélstjórinn lokaðist inni í skipinu;
- að sögn beggja skipverja var gúmmibáturinn í um fjögurra metra fjarlægð frá síðu og botni skipsins þar sem það lá á hvolfi áður en það sökk og gátu þeir því virt hann fyrir sér;
- að engin lekaviðvörðun var í skipinu;
- að öllum líkindum hefur reimdrifna lensidælan byrjað að lensa úr skipinu þegar flotrofinn kúplaði henni inn sjálfvirkt, en að sögn skipverja tóku þeir ekki eftir því hvort kveiknaði ljós sem gefur það til kynna;
- að fyrsta tilkynning um slysið kom frá flugvél á flugi yfir Hvammsfirði á tíðninni 121,5 MHz og barst Flugmálastjórn, sem kom boðum til stjórnstöðvar Landhelgisgæslu Íslands kl. 16:50.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin getur ekki fullyrt um orsök lekans sem kom að skipinu en telur þó mestar líkur á að los á tróð hafi verið fyrir hendi og það aukist vegna áreynslu á bol þess þegar komið var fyrir Öndverðarnes. Hugsanlega hefur þetta vandamál einnig

orsakað lekann árið áður en orsök hans fannst aldrei. Eftir það var sett sjálfvirk brunndæla (mjattlari) sem auðveldlega hefur getað leynt fyrir mönnum mögulegan leka.

Nefndin telur minni líkur á að lekinn hafi orsakast af því að opið hafi verið á tvennan hátt á tvívirku skiptilokunum við botnloka. Slíkur leki hefði verið lengur að ná þeirri hæð í rýminu þar til vart varð við hann. Líkur eru til að brunndælan og aðal austurdælan, sem báðar voru búnar sjálfvirkum ræsibúnaði hefðu haft við svona innrennsli sjávar.

ÁBENDING:

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 láttnar vakta austur dæla þær oft á tíðum án vitundar skipverja. Nefndin bendir stjórnendum á að stöðva dælnar 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.

Nr. 130 / 03 Gamli lóðsinn - dráttarbátur

2. Leki og sekkur



Gamli lóðsinn © Hafþór Heiðarsson

Gamli lóðsinn Skipa-
skr.nr.662 Smíðaður:
Geesthacht Þýskalandi
1961, stál Stærð:
98.8 brl. 91.0 bt. Mesta
lengd: 22.22 m Skráð
lengd: 20.59 m Breidd:
6.6 m Dýpt: 2.9 m Vél:
Deutz 1961, 3688 kW
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. júní 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pétri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. desember 2003 var Gamli Lóðsinn á leið frá Kópavogi til Þorlákshafnar með lítinn vinnupramma í eftirdragi. Veður: S 7-8 m og um 2 m ölduhæð.

Um kl. 23:00 þegar skipið var út af Hafnarbergi sló rafmagni skyndilega út. Báðir skipverjar voru í brúnni og fór vélstjórinn strax áleiðis niður í vélarúm. Þegar hann var kominn í niðurganginn sá hann að mikill sjór var kominn í vélarúmið og sýndist honum hann vera kominn í um 30-40 sm yfir gólfplötur fremst í rýminu. Hann fór samt niður en hörfaði þaðan fljótlega aftur.

Vélstjórinn klæddist köfunarbúningi og fór niður í vélarúmið aftur og reyndi að koma auga á lekann en fann hann ekki. Hann hófst handa við að að loka fyrir botnventil sem fæðir sjókælingu aðalvélar. Hann taldi sig hafa náð að loka honum og setti í gang díselvél til að gangsetja lensidælu. Hann reyndi einnig að gangsetja aðra vél sem tengd var stærri lensidælu en það tókst ekki vegna þess að sjór skvettist ítrekað upp í loftinntakið á henni.

Þrátt fyrir lensinguna hækkaði yfirborð sjávar í vélarúminu og vegna veltings flæddi sjórinn á milli síða og hindraði frekari leit að lekanum. Vélstjórinn yfirgaf því vélarúmið og fór upp í brú með flotbjörgunarbúning fyrir skipstjórnann og kallað var eftir aðstoð í gegnum Reykjavíkurradíó kl. 23:11. Óskað var eftir að sendar væru dælur. Happa-sæll KE 94 var í um 7 sjómílna fjarlægð frá Gamla Lóðsinum og hélt hann þegar á staðinn auk þess sem björgunarsveitir á svæðinu voru ræstar út sem sendu út björgunarskipin Odd V. Gíslason og Hannes Þ. Hafstein. Þar sem hjálp var á leiðinni af sjó var þyrta afþökkuð. Vélstjórinn fór aftur niður í vélarúm til að leita lekans við erfiðar aðstæður. Þegar sjórinn var kominn upp á miðja rafmagnstöflu taldi hann sig ekki geta gert meira og yfirgaf vélarúmið. Aðalvél og vélin við lensidæluna voru þá enn í gangi.

Skipverjarnir reyndu sjósetningu gúmmibjörgunar-

báts í stjórnborðs þilfarsgangi en skipið lagðist þá á stjórnborðssiðu og seig niður á skutinn og skipverjum skolaði fyrir borð án þess að þeim tækist að blása bátinn út. Þeir höfðu handlugt meðferðis til að geta gefið frá sér ljósmerki. Þeir höfðu verið nokkra stund í sjónum þegar Happsæll KE náði til þeirra um kl. 00:08 eftir að hafa séð ljósblík frá þeim. Annar skipbrotsmannana var þá mikið þrek-aður en hinn var í þokkalegu líkamlegu ástandi. Svipast var um eftir Gamla Lóðsinum og pramm-anum sem hann var með í togi en ekkert sást til þeirra. Haldið var með skipbrotsmennina til Sandgerðis.

Kl. 23:52 hvarf Gamli lóðsinn af STK skjá Tilkynningaskyldunnar. Síðasta STK merki frá honum kom kl. 23:55 á stað 63°52',433 N og 22°53',022 V.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var þykktarmælt árið 2000 og kom þá engin tæring í ljós;
- að lagnir í vélarúmi höfðu verið einfaldaðar og margar fjarlægðar árið 2000;
- að eftir það hafði verið fjarlægð sjókista og botnventill og inntakið blindað með flangspötu. Eftir stóð sjóskápur bakborðsmegin fremst í vélarúmi og á hann var soðinn flangstil að bolta botnlokann (keiluloki, upphaflegur) við. Frá lokanum lá ný 3" sjólögn að sjódælu framan á aðalvél. Stjórnborðsmegin fremst í vélarúmi var sjóskápur með eins frágengnum botnloka (upphaflegur) og frá honum lá upprunaleg 6" sjólögn að véldrifinni brunadælu. Þessi sjólögn hafði ásamt brunadælu verið þrýstiprófuð af fyrri eiganda;
- að allir botnlokar höfðu verið teknir upp og yfirfarnir í slipp árið 2001;
- að sögn vélstjóra var alltaf lokað fyrir botnlokana að notkun lokinni;
- að niður undir plittum í vélarúmi og framan á aðalvél voru tvær tvívirkar stimpildælu og drifnar af henni. Stjórnborðsmegin var lensidæla. Bakborðsmegin var áður nefnd sjódæla, bulluhúsin voru lárétt hvort á móti öðru og voru þau um 8 til 10 " í þvermál. Í öðru þeirra var sprunga sem einhverntíman hafði verið gert við

með einhverskonar þéttiefni og lítilsháttar raki leitaði út með. Að sögn eiganda hafði þetta ekki verið til neinna vandræða. Sjódælan dældi kælisjónum í gegnum varmaskipti vélarinnar;

- að fyrir aftan aðalvélina var reimdrifinn rafall. Sjórinn hafði náð að skvettast upp í hann og slá rafmagninu út;
- að lestin náði frá vélarrúmspili og aftur í skut. Lensing frá henni fór fram með þeim hætti að tvö eins tommu göt voru á þilinu úr rennusteinum fram í vélarúm, en þilið var þétt að öðru leyti. Aftast í lestinni var stýrisvél;
- að fljótlega eftir að leki uppgötvast byrjaði að renna sjór í gegnum lensigötin úr vélarúmi aftur í lestina. Sjór hefur getað verið búinn að renna í hana í meira en hálf klukkustund áður en skipið sökk;
- að fremra vélarúmspilið var talið alveg vatnsþétt. Fyrir framan það voru íbúðir og geymslur í stafnrými;
- að vélarúmið var stórt með tilliti til skrokkstærðar og meira en helmingur þess að rúmmáli, gölflötur þess var um 55 m² að áliti vélstjóra;
- að við brottför var skuthylki fullt, kjölfestutankar í framskipi voru hálfir en stafnhylki tóm. Engin dæling á kjölfestu hafði verið framkvæmd frá því skipið lagði úr höfn að sögn vélstjóra;
- að sögn vélstjóra var um borð um 2500 lítrar af olíu og um 5 tonn af neysluvatni;
- að skipið átti að fara í slipp nokkrum dögum seinna.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin getur ekki ályktað um orsök þess að skipið sökk á grundvelli fyrirbyggjandi gagna og upplýsinga.

SKIP STRANDAR, TEKUR NIÐRI:

Nr. 003 / 03 Berglín GK 300

1. Vélarbilun og skipið tekur niðri



Berglín GK 300 ©Ljósmyndari - Hafþór Heiðarsson

Berglín GK 300 Skipa-
skr.nr. 1905 Smiðaður:
Garðabæ, 1988 Stærð:
254 brl. 477 bt. Mesta
lengd: 39,77 m Skráð
lengd: 36,04 m Breidd:
8,10 m Dýpt: 6,25 m Vél:
Caterpillar 738 kW árg
1998 Fjöldi skipverja:12

Gögn: Lögregluskýrslur. Endurrit sjóprófs. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13.október 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. janúar 2003 lenti Berglín GK 300 í erf-
iðleikum vegna vélarbilunar í innsiglingunni til
Sandgerðishafnar. Veður: Vestlæg átt 10-13
m/sek og ölduhæð um 3,5 m, útfall og um 1,5
klst í fjöru.

Kl. 08:57 þegar skipið var í innsiglingunni (Ham-
arssundi) um 0,3 sml fyrir vestan Þorvald (grynn-
ingar) stöðvaðist aðalvél, á stað 64°02'80N og
22°45'33V. Þremur mín síðar tóks að koma báð-
um akkerum út u.þ.b. þrjá og hálfu liði, á stað
64°02'91N og 22°45'04V sem er um 150 m
norður úr rennunni og um 600 m vestan við
grynnsta hluta Þorvaldar. Auk þess var sett út
slæða í stjórnborðs togvír u.þ.b. 25-30 faðma,
sem slitnaði ekki. Haft var samband við Reykjavík-
ur-radíó á VHF rás 16 og ástandið tilkynnt og ósk-
að eftir útkalli björgunarsveitar auk þess var haft
samband við nálæg skip.

Eftir um það bil 10-15 mínútur slitnaði annað akk-
erið frá og rak skipið í nokkrar mínútur en stöðv-
aðist og komu þá björgunaraðilar á vettvang.
Ekki er ljóst hvenær hitt akkerið slitnaði frá. Léttbát-

urinn Siggí Guðjóns kom fyrstur á vettvang og
tókst að tengja hann við skipið. Gat hann snúði
Berglínu GK og haldið henni upp í veður um tíma
en síðan slitnaði tógið á milli þeirra. Tveir aðrir
bátar komu að, Rúna RE 150 og Freyja GK 364
og aðstoðaði b/b Siggí Guðjóns við tengingu
annars þeirra en skipverjar á hinum náðu að setja
taug í Berglínu GK. Rúna RE náði að halda við
Berglínu GK en Freyja GK sleit taug í tvígang og
í seinna skiptið rifnaði upp landfestarpólli á þilfar-
inu. Einnig kom björgunarbáturinn Hannes Þ. Haf-
stein á staðinn og náði að setja taug í Berglínu
GK og hóf að draga hana um kl. 10:05 áleiðis
á frían sjó. Skömmu eftir að b/b Hannes Þ. Haf-
stein var byrjaður að draga skipið náðist að
gangsetja aðalvél Berglínu GK og gat hún siglt
fyrir eigin vélarafli en hafði taugar fastar í tvö skip
til öryggis.

Allan tímann, meðan á þessu stöð, reyndi vélstjóri
að gangsetja aðalvélinu sem tókst eins og áður
segir. Hann hafði þá ítrekað misst niður ræsiloft
og hafði tvær pressur í gangi til að flýta fyrir hleðs-
lu. Um fimm mínútur þurfti að bíða milli ræsinga.
Að sögn skipstjóra Berglínu GK tók skipið
nokkrum sinnum niðri og samkvæmt mati skipverja
á björgunarskipinu átti skipið ekki eftir nema um
50 m í minnsta dýpi og hefði þá að öllum líkind-
um strandað.

Berglín GK sigldi, í fylgd Sigga Bjarna GK 5, til
öryggis, fyrir eigin vélarafli til Njarðvíkur þar sem
kafað var við skipið og það síðan tekið í slipp.
Við athugun kom í ljós að hællinn var ónýtur og
eitt botnstykki skemmt en ekki sá á bol skipsins.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um kl. 06:45 um morgunin þegar Berglín
GK var stödd á stað: Hafnarberg fjarlægð 4
sml og Stafnes fjarlægð 3 sml hafði aðalvél
stöðvast í um 20 mín áður en það tókst að
koma henni í gang aftur. Þetta hafði einnig
gerst fjórum dögum áður er skipið var á veið-
um;
- að vélstjórinn hafði orðið þess var að afgangi
breyttist á einum strokk vélarinnar og var þá sú

ályktun dregin að einn spíssinn væri bilaður og skipt var einungis um hann;

- að eftir að skipið fór á sjó aftur þurfti að skipta um alla spíssana þegar það kom í land aftur. Í túrnum þurfti að skipta um nokkra spíssa en í millitíðinni var spíssinn sem hafði verið skipt út fyrir tekinn í sundur og skoðaður. Kom þá í ljós að hann var alvarlega skemmdur af völdum lofts í eldsneytinu. Sú ályktun var dregin að eins væri komið fyrir hinum spíssunum. Þeir voru athugaðir og í ljós kom að ályktunin var rétt og var í kjölfarið skipt um spíssana til þess að koma í veg fyrir frekari bilanir sem fylgt gætu orðnum skemmdum;
- að spíssarnir sem skipt var um voru einungis tveggja og hálf sá mánaða gamlir. Skipta þurfti um spíssana þá vegna þess að sjór hafði komist í olíugeymi, þá var einnig skipt um allt í olíukerfinu;
- að ekkert kom fram í varðveittum gögnum vélarinnar um að spíssarnir væru að gefa sig enda er vöktun á ástandi spíssanna í gangráð vélarinnar (tölvukerfinu) einungis á rafmagnshluta þeirra. Þar var engin bilun fyrir hendi. Hægt er að keyra samanburðarprófun á ástandi spíssanna. Slík prófun gefur til kynna hvort einhver eða einhverjir spíssanna eru í verra ástandi en meðaltal allra spíssanna er, miðað við innsprautunartíma. Átt er við þann tíma sem innsprautun er virk á hverjum spíssi, til að viðkomandi strokkur framkvæmi þá vinnu sem honum er ætluð í prófuninni, sem er gerð með vélina í gangi;
- að vélstjórinn hafði reynt að nota ræsiúða "start spray" (Ether) við gangsetninguna. Eftirfarandi er rétt að benda á um notkun á Start Spray eða ether í þessu tilfalli: Ef loft kemst inn á eldsneytiskerfi véla sem eru með háan innsprautunarþrýsting og stóra samrás eldsneytis að spíssum getur oft verið tímafrekt að gangsetja vélina.

Þrjár leiðir eru færar til þess að stytta gangsetningartímann:

- a) Auka ræsihraðann. Það er hægt á vélum sem búnar eru loftstarti, með því að auka loftþrýstinginn að startmótorunum;

- b) Koma fyrir rafknúinni fordælu. Með henni er hægt að dæla eldsneyti í gegnum kerfið þar til náðst hefur að lofttæma kerfið. Þessi aðgerð er ekki tímafrek sé búnaðurinn fyrir hendi.
- c) Nota ether til þess að auka ræsihraðann. Þegar það er gert virkar etherinn sem eldsneyti, þ.e. vélin gengur á ethernum á mun meiri hraða en í venjulegu starti. Þessa aðferð á einungis að nota í neyð, ef starta þarf vél sem orðið hefur eldsneytislaus, eða loft komist inn á kerfið og þá alltaf að undangenginni lofttæmingu kerfisins eftir hefðbundnum leiðum.

Almennt um Start Spray eða ether: Ether er að öllu jöfnu einungis notaður við gangsetningu á mótorum í vinnuvélum þegar hitastig er lágt. Er það gert til þess að jafna gang vélarinnar, þannig að þeir strokkar sem fyrstir kveikja í eldsneytisblöndunni verði ekki fyrir yfirálagi í gangsetningunni, sem leitt gæti til þess að stimpill rífi sig. Sérstakur útbúnaður er þá settur á vélina til að skammta ethernum í réttu magni miðað við rúmtak vélarinnar. Þetta flýtir fyrir upphitun strokkanna og er etherinn einungis notaður í mjög litlu magni. Ether innsprautun tíðkast ekki í báta- og skipavélum, enda sjaldnast þörf á honum við þær aðstæður, enda vélarúm eða kælivatn vélanna yfirleitt upphitað.

- að vélstjórinn var óhress með að vélin færi ekki í gang nema þrýstingur færi yfir 150 kPa og erfitt að handdæla þessu. Síðar komu teikningar að utan sem sýndu að það skyldi vera rafmagnsdæla á lögninni;
- að ástæða þess að aðalvél stöðvaðist var loft í eldsneyti. Niðurstaða athugana var sú að kúlu-loki sem var í kerfinu, nánar tiltekið á inntakslögn (sogmegin) vélarinnar við úttak frá eldsneytisnotkunarmæli, hafði gefið sig. Um var að ræða vatnsloka með nylonþéttingum. Inn með spindlinum dróst loft það er truflaði gang vélarinnar og varð til þess að á henni drapst og var aðalástæða loftmengunar eldsneytisins;
- að aðalvélin er af gerðinni Caterpillar af seríunni 3500 árg. 1998. Olíukerfi hennar (ekki voru til teikningar af því hjá Sí heldur einungis

teikningar frá árinu 1988) var upp byggt með eftirfarandi hætti: Fæðulögn og kælilögn til vélarinnar voru í tveimur lögnum frá daghylki að blöndunartank. Fæðilögnin fór í gegnum síu, olíumælir og þrjá loka en kælilögnin var tengd beint í blöndunartank. Fæðilögnin þurfti að bera 238 l/klst en kælilögnin 1022 l/klst. Þetta atriði skýrir hugsanlega olíusveldi til vélarinnar og aukinn þrýsting. Ekki er ljóst hvað sogþrýstingurinn hefur farið hátt vegna viðvarandi olíusveldis til vélarinnar. Ekki er heldur vitað hvað olían fór heit í gegnum lögnina en ljóst að heitari olía hefur töluverð áhrif á venjulegan vatnsloka;

- að við prófun á lokanum fór að leka með honum við um 2 bar þrýsting. Við eðlilegar aðstæður átti undirþrýstingur á lokanum að vera aðeins um 0,3 bör. Það var mat sérfræðinga sem að komu að olíulagnir til vélarinnar voru of grannar, en þær voru 10 mm(;
- að samkvæmt nýjum teikningum á olíukerfi frá sérfræðingum áttu þessar lagnir að vera að lágmarki 22 mm(. Samkvæmt þeim teikningum er krafa gerð til þess að lagnir beri að hámarki 1260 l/klst og samkvæmt þeim er reiknað með að hún eyði af því um 238 l/klst undir fullu álagi þ.e. með bakfall upp 1022 l/klst. Nýja olíulagnakerfið fól í sér eftirfarandi meginbreytingar: Lagnir úr daghylki voru sameinaðar og teknar í gegnum nýtt síukerfi ásamt því að vera sveraðar eins og áður segir. Kælispírall var færður úr daghylki í botntanka og fer þaðan í daghylki;
- að samkvæmt áðurnefndum teikningum var ákveðið var að skipta alveg um lagnir í ytra eldsneytiskerfi vélarinnar í 22 mm(og minnka rennslisviðnám svo að minni hætta væri á að loft dragist inn í kerfið um samsetningar eða loka.

EFTIRFARANDI ERU ATHUGASEMDIR UM-BOÐSAÐILA:

Hefðu lagnirnar verið sverari (minna rennslisviðnám) hefði að líkindum minna loft dregist inn með hinum bilaða loka og þar af leiðandi hefði hugsanlega ekki drepist á vélinni. Þannig má segja að vandinn hefði hugsanlega ekki komið fram á þeim

tíma sem hann sýndi sig, heldur síðar, þ.e. þegar lokinn hefði verið kominn í enn verra ástand. Samt eru góðar líkur á því að vandinn hefði sýnt sig sem eldsneytisleki frá lokanum, í stað þess að loft drægist inn í kerfið og dræpi á vélinni.

- að kælikerfi olíunnar sem var í dagtangi, um 3000 ltr. Til að fá betri kælingu og til að geta að notað betur rými tanksins var kælikerfið fært niður í botntanka sem er 30.000 ltr;
- að sett var Racor síukerfi af gerðinni 75/1000FGX. Þetta voru tvær systrasíur með afkastagetu upp á 1363 l/klst hvor um sig (2 x 681 l/klst hvor). Vélin þarf um 1260 l/klst inn á sig, því þarf að keyra báðar síurnar saman í systrasiunni. Það er því ljóst að huga þarf vel að ástandi síanna þar sem umframafköst Racor síanna er aðeins um 7-8%;
- að aðilar eru ekki sammála um framgang mála við björgunina. Svo virðist sem of margir hafi verið um tíma við að reyna að toga í Berglínu GK sem leiddi af sér ákveðna hnökra sem að visu hafði ekki alvarlegar afleiðingar þegar upp var staðið. Skipverjar á björgunarskipinu Hannesi Þ. Hafstein töldu að einn báturinn hefði verið þannig staðsettur að hann hindraði aðkomu þeirra að björgun. Minnstu munaði að sá bátur hefði fengið dráttartaug björgunarskipisins í skrúfuna eftir að ólag reið yfir hann. Tveir þættir í 120 mm dráttartaug skemmdust í skrúfu bátsins. Við skoðun á björgunarskipinu sáust rispúr á stjórnborðs skrúfunni sem skipverja grunar að sé eftir akkeriskeðju Berglínar GK því skipverjar sáu hana strekktu undir bátinn og telja að alda hafi í raun lyft þeim yfir hana og komið þannig í veg fyrir frekara tjón;
- að bæði björgunarskipið og annar bátur voru að setja taug í Berglínu GK um svipað leyti;
- að léttbáturinn, b/b Siggí Guðjóns, er um 5 m langur álbátur með um 60 cm djúpristu með 100 ha aðalvél og búinn togskrúfu;
- að björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein var knúið þremur vélum, samtals 2400 hö;
- að skipið tók að sögn skipstjórans fjórum sinnum niðri en strandaði aldrei.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að loft komst í eldsneyti með kúluloka á inntakslögn vélarinnar sem hafði gefið sig enda var notuð röng gerð af loka. Einnig virðast olíulagnir til vélarinnar hafa verið of grannar og vélin hafði um langan tíma ekki fengið nægt eldsneyti með þeim afleiðingum að aukinn undirþrýsting myndaðist á soglögnum.

Í ljósi tíðra vandræða með vélar sem nota brennsluólíuna sem kælingu vill nefndin benda mönnum á að athuga vel hvort olíulagnir séu nógu sverar og síur séu nægjanlega afkastamiklar.

Nefndin telur að þar sem komið höfðu í tvígang merki um að eitthvað væri að hefði það verið sjálfsögð öryggisráðstöfun að hafa fylgdarskip til staðar á leið inn til hafnarinnar.

Nefndin telur að þar til gert björgunarskip eigi alltaf að hafa forgang við björgun og aðrir aðilar á vettvangi eigi að sjá til þess að besti kosturinn hafi sem mest svigrúm til athafna sé því við komið.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Í ljósi tíðra vandamála telur nefndin nauðsynlegt að Siglingastofnun Íslands hlutist til um sérstaka athugun í skipum sem eru með vélbúnað sem notar brennsluólíu til kælingar og síur sem þau nota. Ítrekað hafa komið upp vandamál vegna frágangs á olíukerfum. Olíulagnir og olíusíur virðast ekki nægjanlega afkastamiklar.

Nr. 010 / 03 Trinket (erl. flutningaskip)

2. Tekur niðri í innsiglingunni í Grindavík

Trinket ©LÖSMYNDARI- Hilmar Snorrason

*Trinket
Official nr. 709273
Heimahöfn: Limasol,
Kýpur
IMO nr: 89192222
GRT: 1574
DWT: 1890
Fjöldi skipverja: 6*

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. október 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Um hádegisbilið þann 17. febrúar 2003 var flutningaskipið Trinket á leið út frá Grindavík með um 1.400 tonn af loðnumjöli. Veður: SA 10-12 m/s og rigning, ölduhæð á dufli fyrir vestan Grindavík sýndi um 5,24 m kl. 12:00.

Skipið hafði lokið lestun aðfaranótt 14. febrúar og var búið að vera fast inn í höfninni vegna slæms veðurs og mikils sjógangs. Skipstjórinn hafði skoðað aðstæður með hafnsögumanni um morguninn en leist ekki á þær. Hann ákvað síðan sjálfur að reyna brottför um hádegi og hafði samband við hafnsögumann og vildi sigla strax.

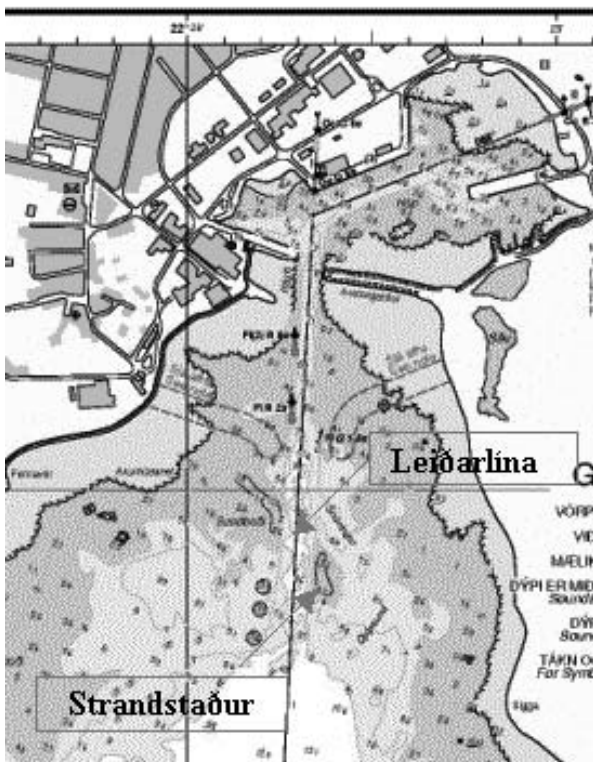
Vegna mikils sjógangs fyrir utan höfnina fór hafnsögumaður í samráði við skipstjóra ekki um borð en sigldi með hafnsögubátinum Villa á undan skipinu og lóðsaði skipstjórann áleiðis út úr höfninni. Um kl. 12:45 tilkynnti hafnsögumaður skipstjóra Trinket að hann væri kominn á auðan sjó og að þeir skyldu halda stefnunni 182° og þá ætti allt að vera í lagi. Um kl. 12:50 (tími samkv. skýrslu skipstjóra Trinket) segir skipstjóri að þeir hafi lent í stórrí öldu og skipið lyfst mikið upp að framan og í sama mund hafi það slegið afturhlutanum niður í botn. Við höggið stöðvaðist aðalvél skipsins og stýrið festist í um 10° í bakborða. Skipstjórinn kallaði þá í hafnsögumanninn og tilkynnti hvað hefði gerst. Fljótlega tókst að koma aðalvélinni í gang aftur en vélstjóri tilkynnti að leki væri kominn að vélarúminu og einhver olíuleki byrjaður. Á þessum tíma tók skipið að berast upp undir land við Hópsnesið og lá þvert fyrir sjó og vind. Áður en skipið tók niðri tókst að bakka því frá og bakkaði það upp í sjó og vind.

Skipstjóri segir að skipið hafi tekið nokkrum sinnum niðri eftir það.

Samkvæmt skýrslu björgunarsveitarinnar Þorbjarnar (BSV) fengu þeir útkall kl. 12:47 og þyrta LHG var einnig kölluð út og var hún komin á staðinn um kl. 13:20 en aðstoð hennar afturkölluð svo og aðstoð frá björgunarsveitum á Suðurnesjum.

Björgunarskipið Oddur V. Gíslason (OVG) fór með fimm manna áhöfn og slöngubáturinn Hjalti Freyr var sendur út í innsiglinguna til að vera til taks. Auk þess sendi BSV Þorbjörn mannskap með fluglínutæki landleiðina að líklegum strandstað ef skipið ræki upp.

Trinket var siglt í átt að innsiglingarennunni eftir að skipinu var bakkað út úr brimgarðinum við Hópsnes. Þar sem stýrið var fast til bakborða stefndi það í átt að grynningum vestan við innsiglinguna.



OVG kom að Trinket kl. 12:54 á stað 63°49,6500N og 022°25,8554V sem er skammt utan við ytri sjóvarnargarða og um 100 m vestan við leiðarlínu til hafnarinnar. Skipið snéri þá með stefnið í NNV og var hafnsögubáturinn Villi skammt frá og var í sambandi við skipstjóra þess. OVG sigldi vestur fyrir skipið og sigldi með bakborðssiðu þess og náðu skipverjar Trinket að

koma kastlínu yfir til þeirra og koma dráttartógi (80-100 m) yfir í björgunarskipið og setja fast. Á þessari stundu rak skipið töluvert til NNV og var mikill sjógangur sem gerði skipsmönnum á báðum skipum erfitt fyrir.

Skömmu eftir að OVG hóf að draga Trinket fór hafnsögubáturinn Villi að skut skipsins og tók tóg frá því í þeim tilgangi að hafa stjórn á skut þess og auðvelda drátt skipsins.

Byrjað var að reyna draga skipið til ANA og koma því inn í leiðarlínu og þurfti OVG að beita fullu afli. Trinket lét mjög illa í drætti vegna sjógangsins og erfitt var að halda því á leiðarlínunni. Þegar skipið nálgast mynni ytri garðanna tókst hafnsögubáturinn Villa að ná tógi frá skut þess og gat eftir það aðstoðað við að hafa betri stjórn á stefnu og ferð Trinket. Lokið var að binda skipið við bryggju kl. 13:15-13:30.

Vegna lekans í vélarúminu var kallað í slökkvilið Grindavíkur til að dæla úr því auk þess sem kafari var fenginn til að skoða skemmdir á skipinu. Þá kom í ljós að skemmdir voru á stýri, brotið úr skrúfublaði, botn dældaður og nokkur göt á honum. Gert var við skipið í Hafnarfirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri var sjálfur við stýrið en vélstjóri stóð í bakborðs afturglugga og stýrimaður flakkaði á milli glugga og fylgdust þeir báðir með innsiglingamerkjum. Þeir fullyrtu báðir að skipið hefði verið merkjunum auk þess sem skipstjóri hefði einu sinni litið á merkin frá stjórnborða;
- að það var venja að skipstjóri stýrði sjálfur því hann treysti ekki öðrum úr áhöfninni til þess;
- að ferð skipsins út rennuna var að sögn skipstjóra um 2-2,5 hnútar;
- að djúprista skipsins var 3,92 m að aftan;
- að hafnsögumaður taldi að skipið væri á réttri leið. Dýpi í rennunni á móts við þar sem skipið tók niðri er um 10,2 m. Hafnsögubáturinn stöðvaði för sína við grænu innsiglingabaujuna og vék þar fyrir Trinket sem hélt áfram

út rennuna. Hafnsögumaðurinn hélt áfram að vera í sambandi við skipið og segja til frá þeim stað þar sem hafnsögubáturinn hafði verið stöðvaður;

- að bæði gíró-og segulkompás voru réttir og í lagi;
- að samkv. mati björgunarsveitarmanna átti Trinket ekki langt eftir upp í brimgarðinn vestan við leiðarlínuna;
- að skipverjar á Trinket voru komnir fram á bakkann þegar skipið var nærri farið upp í Hópsnesið, tilbúnir að láta akkeri falla.
- að sögn björgunarmanna tók skipið aftur niðri skömmu eftir að það var komið í drátt.
- að RNS stóð fyrir köfun þann 4. mars 2003 til að kanna botninn þar sem óhappið átti sér stað því skipverjar á Trinket vildu meina að inn-siglingarennan væri óhrein. Það kom í ljós að skipið hafði verið of austarlega í merkjunum og lent utan í grynningum suður af svokölluðum Snúningi. Þar fundust málningarflögur á gróti og brot úr skrúfu sem passaði við skemmd á skrúfu Trinket (Sjá myndir).



- að skipstjóri gerði skýrslu (Masters statement) um atburðinn strax eftir að komið var til hafnar á ný og var sú skýrsla vottuð af ræðismanni Kypur á Íslandi.
- að síðar sama dag gerði skipstjóri aðra skýrslu um atburðinn sem lýsti atburðarrásinni á annan hátt en í þeirri fyrri. Afhenti skipstjóri rannsóknarnefndinni þá skýrslu. Við sjópróf sagðist skipstjóri hafa breytt skýrslunni vegna þess að þegar hann hafi hugsað málið betur hafi hann talið fyrri skýrslu sína ekki rétta;
- að í fyrri skýrslu skipstjóra kemur fram að kl. 12:45 hafi hafnsögumaður kallað í skipið og

sagt það vera komið á frían sjó. Fimm mínutum síðar er skráð að skipið hafi lyft sér mikið að framan og rekið hælinn niður í botn með þeim afleiðingum að aðalvél stöðvaðist. Uppgefinn áætlaður staður 63°49'5 N og 22°25'0 V.;

- að í fyrri skýrslu skipstjóra kemur fram að kl. 13:15 hafi skipið tekið aftur niðri eða rétt áður en það kom inn fyrir ytri hafnargarðana. Í síðari skýrslu skipstjóra kom ekkert fram um að skipið hafi tekið niðri á nýjan leik.
- að við yfirheyrslur fyrir RNS héldu skipstjóri, yfirstyrmaður og yfirvélstjóri því fram að skipið hefði aðeins tekið einu sinni niðri.



NEFNDARÁLIT:

Skipið tók niðri vegna þess að það var komið út úr leiðarlínu. Nefndin átelur það verklag sem við var haft af skipstjóra þ.e. að treysta engum öðrum en sjálfum sér til að handstýra skipinu við erfiðar aðstæður eins og í þessu tilviki. Hann hefði í þetta sinn átt að hafa yfirsýn með leiðarmerkjum meðan á siglingunni stóð sérstaklega þar sem hafnsögumaður var ekki um borð.

Nefndin telur að snarræði björgunarsveitarmanna, góður björgunarbátur, þjálfun áhafnar hans og rétt viðbrögð hafi komið í veg fyrir að ekki fór ver

Nr. 059 / 03 Björn EA 220

3. Strandar í innsiglingunni í Grímsey



Björn EA 220 ©LIÖSMYNDARI – Hafþór Hreiðarsson

Björn EA 220
Skipaskr.nr. 2544 Smíðaður: Reykjavík 2002, plast
Stærð: 5,95 brl. 9,25 bt.
Mesta lengd: 10 m Skráð lengd: 9,99 m Breidd: 2,99 m Dýpt: 1,13 m Vél: YANMAR, 323 kW Fjöldi skipverja: 2
Fjöldi farþega: 5

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangur á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónsýni, 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 28. júní 2003 var Björn EA 220 að koma til hafnar í Grímsey úr sjóstangaveiði. Veður: VNV 2-3 m/s og þoka.

Lagt hafði verið úr höfn í Grímsey að morgni ásamt 13 öðrum bátum í sjóstangaveiðimót. Um borð voru auk tveggja manna áhafnar sex keppendur. Siglt var um 4 sml frá eyjunni og veitt á þremur blettum en um kl. 13:00 var veiði hætt og haldið til hafnar. Eftir um 10 mín siglingu í þoku urðu skipverjar varir við sker framundan sem reyndist vera Bakan og er suður af hafnargarðinum en hún kemur upp úr á fjöru. Skipstjórinn lagði stýrið hart til bakborða og gaf meira afl á vélina til að reyna að sleppa við skerið. Það tókst ekki og lenti báturinn nokkuð harkalega á því.

Skipstjórinn stöðvaði vél og kallaði eftir aðstoð annars báts sem kom og dró Björn EA til hafnar. Báturinn skemmdist mikið á botni og í vélbúnaði. Ekki urðu teljandi slys á fólki.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að siglt var til hafnar á 6 hnúta ferð;
- að í gangi var dýptarmælir og ratsjá en slökkt á plotter. Skipstjórinn taldi sig hafa lesið rangt á tækin og hélt sig sunnar en hann var. Fram

kom að hann hafði siglt þessa leið í 28 ár án áfalla;

- að mati skipstjórans hefði hann lent utan í skerinu með síðuna ef að hann hefði ekki náð að beygja;
- að við athugun á ratsjónni eftir óhappið reyndist hún í fullkomnu lagi;
- að um borð var gúmmíbjörgunarbátur fyrir 6 manns.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins má rekja til óaðgæslu við stjórn bátsins í slæmu skyggni og hugsanlega hefur fjarlægðarskyn ekki verið sem skyldi vegna þokunnar. Nefndin átelur skipstjóra að halda úr höfn án þess að hafa björgunarbúnað fyrir alla þá er um borð voru. Bendir nefndin skipstjórarmönnum á að hafa báta sína ávallt rétt búna þannig að þeir uppfylli ákvæði laga og reglugerða um björgunarbúnað fyrir þann fjölda sem um borð er hverju sinni.

Nr. 083 / 03 Guðbjörg GK 517

4. Siglir á Þróst RE í Grindavíkurhöfn og endar upp í fjöru



Guðbjörg GK 517 ©LIÖSMYND – Heiðar Marteinsson

Guðbjörg GK 517
Skipaskr.nr. 1262 Smíðaður: Akureyri 1972/9 Eik,
Stærð: brl. 26.4 bt.
24.0 Mesta lengd: 16.3
Skráð lengd: 14.53
Breidd: 4.3 Dýpt: 2.01
Vél: Scania, 184 kW,
1983/1 Fjöldi skipverja: 11

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangur á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónsýni 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 24. ágúst 2003 var einn skipverja Guðbjargar GK 517 að færa skipið á milli leguplássa

í Grindavíkurhöfn og var annar skipverji við landfestarnar, en ekki um borð.

Þegar skipverjinn hugðist leggja skipinu að síðu þratar RE 21 stöðvaðist vélin. Skipið varð því stjórnlaust og rakst á þröst RE, sem skemmdist þó nokkuð og rak síðan undan vindi upp í fjöru. Skipverjinn kallaði eftir aðstoð hafnarbátsins sem dró Guðbjörgu GK úr fjörunni og kom henni í legu-pláss.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að á meðan skipið lá í fjörunni kom skipverjinn vélinni í gang aftur og hugðist bakka skipinu út, en varð var við að skrúfan náði til botns og hætti þá þeim tilraunum;
- að vélin hafði kæft á sér þegar kúplað var í afturátak. Eigandinn hafði grun um að gír væri skemmdur vegna þess að veiðarfæri höfðu lent í skrúfunni í júní mánuði og kæft á vélinni. Draga þurfti skipið til hafnar vegna þessa;
- að við færslu skipsins var skipverji sem var óvanur bátum;
- að skipverjinn sem annaðist færslu bátsins var ráðinn á hann sem vélstjóri en hafði skipstjórnarréttindi til stjórnar á bátum;
- að ekki lá fyrir samþykki eða heimild frá eiganda eða skipstjóra að umræddur skipverji annaðist færslu bátsins innan hafnar;
- að gírin sem var af Twin Disc gerð var tekinn upp og í sundur af vélsmiðju eftir atvikið. Þá kom í ljós að diskar í kúplingshúsi voru brunnið saman.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú kúplingsdiskar höfðu brunnið saman.

Nefndin hvetur skipstjórnendur til að yfirfara vel þann búnað sem mögulega verður fyrir hjaski ef skipið fær í skrúfu.

Nr.105 / 03 Sturla GK 12

5. Tekur niðri í innsiglingunni í Grindavík, leki kemur að skipinu



Sturla GK 12 ©LJÓSMYNDARI – Hafþór Hreiðarsson

Sturla GK 12 Skipaskr.nr. 1612 Smíðaður: Wallsend 1974, stál Stærð: 297 brl. 276 bt. Mesta lengd: 35 m Skráð lengd: 31,92 m Breidd: 8 m Dýpt: 4.9 m Vél: Bergen Diesel 990 kW Fjöldi skipverja:4

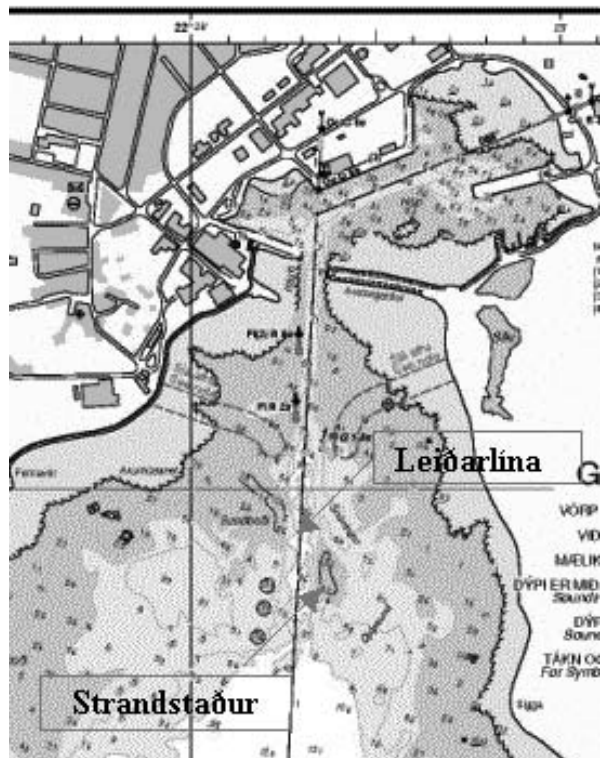
Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, 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 24. október 2003 um kl. 22:20 var Sturla GK 12 á leið út úr höfninni í Grindavík áleiðis til Ísafjarðar. Veður: VNV 3 m/s, sjólaust og stórstraumsfjara.



Skipið var komið nokkuð út fyrir ytri brimvarnargarða á stefnunni 183° þegar það skyndilega tók nokkuð harkalega niðri framan til á bakborða. Við þetta kastaðist skipið mikið til í bæði borð og aðvörunarljós gáfu til kynna að leki var kominn að skipinu. Við athugun kom í ljós að mikill sjór var í öxulrými.

Lónað var fyrir utan höfnina í um tvær klst. áður en ákvörðun var tekin um að sigla inn í höfnina aftur.

Við skoðun kafara komu í ljós tvö lítil göt og eitt stórt bakborðsmegin ásamt því að eitt botnstykki af þremur var ónýtt. Skemmdir voru einnig á skrúfu og skrúfuhring.

Kafarinn þétti skipið með tréfleygum og kitti. Lítil leki var eftir það og var skipinu siglt þann 25. október til Njarðvíkur til viðgerða. Ferðin gekk vel, dælur sem stöðugt voru í gangi höfðu vel undan.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn var nokkuð vanur að fara þarna um, en oftast í björtu, í þetta skipti var mikið myrkur;
- að skipstjóri hafði fengið tilsögn um stefnu frá hafnsögumanni. Samkvæmt upplýsingum frá hafnaryfirvöldum var skipstjóra ítrekað boðin lóðsþjónusta sem hann taldi ekki þörf á;
- að djúprista skipsins var 4,40 metrar;
- að við nánari athugun skipstjóra sá hann að skipið hafði borið nokkuð austur úr innsiglingamerkjunum;
- að skipið lenti utan í grynningum (sjá mynd á fyrri síðu) suður af svokölluðum Snúningi. Á stórstraumsfjöru er 2,2 -2,3 metra dýpi á þessum grynningum;
- að á siglingunni var ratsjá í gangi og gýróáttaviti var réttur. Skipstjórinn var sjálfur við stýrið og notaði tilsögn frá þremur öðrum skipverjum. Hann kvaðst hafa fengið tilmæli frá einum þeirra um að beygja til bakborða, sem hann gerði;
- að skipstjórinn var nýtekinn við skipinu og var þetta hans fyrsta ferð;

- að hann hefði getað séð leiðarmerkin sjálfur, þrátt fyrir að hafa verið að handstýra, ef hann hefði kynnt sér aðstæður í brúnni betur áður en lagt var af stað;
- að sögn skipstjóra var ekki alveg komin háfjara og eitthvað austurfall hjálpaði til við að bera skipið af leið. Skipstjóra fannst þetta bera að á óeðlilega skömmum tíma;
- að skv. upplýsingakerfi frá hafnaryfirvöldum var vindur VNV 3 m/s og ölduhæð 1 m. Þetta segir að nánast var ládautt á strandstað og við þær aðstæður er ekki straumur nema út og inn eftir falli;
- að höfnin hefur, í samráði við Siglingastofnun Íslands, sett út bauju við austurkant rennu við eystri grjótgarð og 27. janúar 2004 var sett út bauja við vestur jaðar rennunnar á stað: 63°49,786 og 22°25,778, sem er á mótí grynningunum. Þessi bauja slitnaði upp um tveimur vikum seinna en verður sett út aftur með styrkari festingum.

NEFNDARÁLIT:

Skipið tók niðri vegna þess að það var komið út úr leiðarlínu.

Nefndin átelur það verklag sem við var haft af skipstjóra að kynna sér ekki skipið betur áður en lagt var af stað. Einnig að hafa ekki yfirsýn sjálfur með leiðarmerkjum meðan á siglingunni stóð og hafa annan mann á stýri, sérstaklega þar sem skipstjóri var ekki vanur skipinu.

Nefndin hvetur skipstjórarmenn að nýta sér hafnsögubjónustu varhugaverðra hafna sé eitthvað sem telja meg til ógnar við öryggi áhafnar og skips.

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.

SLYS Á BÁTUM UNDIR 12 BRL.:

Nr. 004 / 003 Hólmaröst BA 94

1. Eldur í kabýssu um borð í höfn



Hólmaröst BA 94 ©LJÓSMYND - Hafþór Hreiðarsson

Hólmaröst BA 94 Skipa-
skr.nr.2134 Smíðaður:
Búðardalur 1991, plast
Stærð: 6,77 brl. 5,99 bt.
Mesta lengd: 9,1 m Skráð
lengd: 8,28 m Breidd:
2,76 m Dypt: 1,76 m Vél:
Caterpillar 93 kW Fjöldi
skipverja:

Gögn: Lögregluskýrsla. Ljósmyndir. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13.október 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasynti, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 30. janúar 2003 lá Hólmaröst BA 94 við flotbryggju á Patreksfirði.



Um kl. 13:12 hringir neyðarlínan til lögreglu eftir að hafa fengið tilkynningu um eld í bátnum. Þegar lögregla kom á staðinn lagði töluverðan reyk frá kabýssuröri og út um glugga á aftanverðu stýri-
ishúsinu. Á sama tíma kom maður úr landi með tvö kolsýrutæki sem þeir náðu að tæma inn um glugga svo og úr einu duftslökkvitæki. Einnig kom slökkvilið á staðinn og farið var í reykköfunarbún-

aði inn í bátinn og eldurinn slökktur í kabýssunni.

Eldur hafði ekki verið mikill en töluverðar skemmdir urðu vegna reyks og hita og meðal annars eyðilögðust (bráðnuðu) öll tæki í brú.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að eldur var laus í eldavél og hún varð rauðglóandi en eldurinn breiddist ekki út;
- að eldavélin var af gerðinni Solo;
- að eigandi bátsins hafði verið um borð rúmum tveimur klst. áður og var þá allt í lagi. En þó hafði hann tekið eftir þegar hann opnaði dyrnar og vindur gústaði inn þá fór vélin á fullt;
- að eldavélin hafði verið í gangi í um það bil 14 daga þegar að þetta gerðist;
- að frágangur blöndungs virðist hafa verið ófullnægjandi, þ.e. yfirfall hafi verið ótengt.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin treystir sér ekki til fullyrða um ástæður eldsupptakanna. En í ljósi tíðra óhappa af þessu tagi hvetur nefndin menn til að huga vel að umhirðu, ástandi og frágangi á eldavélum.

Nr. 011 / 03 Grindjáni GK 169

2. Leki að bátnum og hann sekkur í höfn

Grindjáni GK 169 Skipaskr.nr.: 9002 Smíðaður: af Jóni Runólfssyni
1986 Stærð: 2,39 brl; 2,90 bt. Lengd: 6,81 m Breidd: 2,08 m Dypt:
0,94 m. Vél: Volvo Penta 77,00 kW Árgerð: 2001 Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13.október 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasynti, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 01. janúar 2003 var skemmtibáturinn Grindjáni GK 169 í höfn í Grindavík.

Vegfarandi tók eftir því að báturinn var sokkinn þar sem hann lá í höfninni við hlið annars báts og

tilkynnti það til lögreglu. Báturinn var ennþá með landfestartaugar fastar við bryggjuna en var að mestu leyti kominn undir sjó. Eigandi bátsins hafði hugað að honum kvöldið áður og allt virstist þá í lagi. Hann taldi á þeirri stundu líklegast að einhver loki hafi gefið sig eða einangrun með skrúfu-öxli

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn hafði skömmu áður verið tekinn á land til lagfæringa. Þá hafði vélarúmspilið verið fjarlæggt og spúllinn hafði verið tengdur þar í og ekki verið gengið frá honum áður en báturinn var settur á flot;
- að vegna vanþekkingar hafði einn eiganda bátsins talið sig vera að opna fyrir botnloka fyrir sjókælingu vélar en í raun var hann að opna fyrir spúlinn;
- að sjókæling vélarinnar var í gegnum hælinn (outboard, inboard drif) og því var eini botnlokinn á bátinum fyrir spúlinn (sem ekki hafði verið gengið frá eftir viðgerðina). Hann hafði því talið sig vera skilja eftir opið fyrir sjókælingu vélar og skilið við hann þannig og þar með opnað fyrir leka inn í bátinn;
- að báturinn var hífður á land og hann lagfærður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að báturinn sökk var sú að opið var fyrir sjóinntak fyrir spúl sem var ófrágenginn. Nefndin hvetur menn til að kynna sér vel búnað báta sinna.

Nr. 014 / 03 Draupnir GK 39

3. Bátinum hvolfir á veiðum



Draupnir GK 39 ©LJÓSMYNDARI

*Draupnir GK 39 Skipa-
skr.nr. 6915 Smíðaður:
Portsmouth England 1977,
treffjaplást Stærð: 4,75 brl.
3,90 bt. Mesta lengd:
8,23 m Skráð lengd: 7,30
m Breidd: 2,36 m Dýpt:
1,47 m Vél: YANMAR
113 kW Fjöldi skipverja:
2*

Gögn: Lögregluskýrsla. Ljósmyndir. Veðurskýrsla. Skýrsla BSV Þorbjarnar. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangur á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jóns-
syni 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 26. febrúar 2003 var Draupnir GK 39 á línuveiðum um 9 sml. SSA af Hópsnesi.

Veður: NA - 8-13 m/s og SV - undiralda og krappar vindbárur.

Draupnir GK fór til veiða frá Grindavík um morguninn. Á veiðisvæðinu var nokkur alda, þús á andófinu auk þess sem einstaka hnútar voru að koma. Rétt eftir hádegi voru báðir skipverjar úti á þilfari við að draga inn endafærið og var látið flatreka á meðan. Skyndilega kom kvika á stjórnborðshlið og lagðist báturinn mikið í bakborða. Við það losnaði blóðgunarkarið og rann út í síðuna ásamt skipverjum og línupokar (um 10 stk.) úr stjórnborðssíðu lögðust yfir til bakborða eftir hallanum inn að miðbandi. Hallinn varð það mikill að sjór fór að streyma inn fyrir borðstokkinn og báturinn náði ekki að rétta sig og hvolfdi.

Skipverjar áttu í erfiðleikum með losa björgunarbátinn sem var á þaki stýrishússins en það tókst. Skipverjarnir komust í gúmmibjörgunarbátinn og gangsettu neyðarsendi hans og biðu björgunar.

Tvær flugvélar numu neyðarmerkin kl. 12:33 og tilkynntu það til Landhelgisgæslu Íslands og var þyrta, TF-LIF strax kölluð út ásamt því að bátar á svæðinu voru beðnir um að svipast um eftir Draupni GK. Kl. 12:41 var björgunarsveitin Þorbjörn í Grindavík kölluð út ásamt sjóstjórn Slysavarnarfélagsins Landsbjargar. Kl. 13:25 tilkynnti TF-LIF að björgunarbátur með tveimur mönnum væri á reki skammt frá flaki báts sem var á hvolfi.

Áhöfn Mumma GK bjargaði mönnum úr gúmmibjörgunarbátinum og hélt með þá til hafnar. Kom hann til hafnar um kl. 14:45. Björgunarbáturinn Oddur V Gíslason tók Draupni GK, sem var á hvolfi, í tog en þurfti frá að hverfa stuttu síðar til

að sinna öðrum bát sem lenti í erfiðleikum.

Bátarnir Árni í Teigi GK og Árni í Tungu tóku við drætti á Draupni og komu honum til hafnar í Grindavík marandi í kafi og á hvolfi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn sagðist oft hafa verið að í verra veðri en þessu;
- að skipstjóri þekkti ekki burðargetu bátsins;
- að mikil veiði var þennan dag. Við athugun kom í ljós að Draupnir hafði ekki áður verið með svo mikinn afla. Samkvæmt skráningu aflayfirlits frá Fiskistofu frá 2000 hafði afli bátsins mest verið 1,7 tonn;
- að eins og næst verður komist var þungi bátsins eftirfarandi:

Einingar	Tegund	Þungi pr. ein.	Þungi
20	Pokar með 500 króka línu	18 kg	360 kg
6	330 ltr. kör í aftur lest	35 kg	210 kg
1	330 ltr. kar í framlest	35 kg	35 kg
1	330 ltr. kar á þilfari	35 kg	35 kg
1	Aðgerðarkar 100ltr. á þilfari (ál)	10 kg	10 kg
100	Ltr. olía	0,85 kg	85 kg
0	Ltr. vatn		0 kg
	Afli í lest og á þilfari		2000 kg
2	Skipverjar	100 kg	200 kg
1	Línuspil og búnaður		150 kg
	Annar búnaður		50 kg
	Samtals ca:		3135 kg

- að ekki voru til hjá Siglingastofnun Íslands hleðsluprófanir fyrir bátinn. Það hafði hvorki verið gert þegar báturinn var fluttur inn 1978, né þegar umfangsmiklar breytingar voru gerðar á bol 1998 og þegar sett var á hann pera og skipt um vél árið 2000;
- að samkvæmt mati sérfræðinga á ófullkomnum teikningum á báturinn að vegi tómur um 4 tonn og fríborð hans að vera með 2 tonnum af fiski, ís, olíu og vistum um einn meter. Samkvæmt þessu má ætla að burðargeta bátsins sé nálægt 2,5 tonni.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin telur að reka megi ástæðu óhappsins til of mikillar hleðslu.

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 gangvart bátum sem ekki hafa í dag viðurkenningarskírteini þar sem fram kemur leyfileg hleðsla eins og reglugerðir kveða á um.

Nr. 015 / 03 Hælsvík GK 350

4. Fær inn á sig sjó og leki í flotkassa



Hælsvík GK 350 ©UOSMYNDARI – Halþór Hreiðarsson

Hælsvík GK 350 Skipa-skr.nr. 2361 Smíðaður: Hafnarfirði 1999, plast
Stærð: 7 brl. 5,86 bt.
Mesta lengd: 9,47 m
Skráð lengd: 7,99 m
Breidd: 2,96 m Dýpt: 1,2 m
Vél: Cummins 187 kW
Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Gögn RNS. Skýrsla BSV Þorbjörn

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar 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 26. febrúar 2003 var Hælsvík GK 350 á línuveiðum um 20 sml. SSV af Hópsnesi. Veður: NA - 8-13 m/s og SV - undiralda og krappar vindbárur.

Veiðiferð var að ljúka og góðar gæftir voru á svæðinu. Voru að veiðast um 250-300 kg á bala (poka) en í þessari veiðiferð voru 24 balar. Á þilfari voru tvö 600 ltr. kör, annað undan línunni og hitt með beitu. Eftir að hafa lagt línuna var öðru karinu komið fyrir utan borðstokk að aftan í þar til gert "statív" sem var í þilfarshæð fyrir ofan flotkassa. Þegar línudrátturinn var langt kominn fór báturinn skyndilega að halla í bakborða. Skipverjar umstöfluðu línunni á þilfarinu og fengu bátinn réttan og héldu áleiðis til lands. Báturinn var mjög siginn og þung alda lá á stjórnborðssíðuna.

Halli til bakborða jókst aftur, slegið var af og skipverjar reyndu að umstafla betur en án árangurs

og flæða tók inn fyrir borðstokkinn. Reynt var þá að keyra upp í ölduna og sent út neyðarkall kl. 16:04. Hallinn var þá orðinn svo mikill að bakborðsframrúða og afturhluti bátsins var komið á kaf.

Fiskur hafði stíflað lensportin og stór hluti línunnar farinn útbyrðis. Línupoki hafði húkkast á neðra loftinntak vélarrúmsins og varnaði því að sjór kæmst þangað. Einstefnuloki stóð á sér við vask í lúkar og komst sjór þar um þegar hallinn var sem mestur.

Aðeins tókst að rétta bátinn með því að setja nokkra línupoka stjórnborðsmeginn við lúgukarm og það tókst að hreinsa frá lensportunum þrátt fyrir mikinn halla.

Björgunarskipið Oddur V Gíslason var á svæðinu að aðstoða annan bát. Hann hélt til Hælsvíkur GK og kom að henni kl. 17:02 og fylgdi bátum til hafnar í Grindavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn er af svokallaðri "Kleópötru-gerð" nr. 28 og var með flotkassa í skut sem skv. reglum frá þeim tíma mátti ekki vera með dælum í þar sem þeim var einungis ætlað að auka flot og burðargetu. Þessar reglur tilheyrðu takmörkunum um stærð báta í fiskveiðistjórnunarkerfi sem nú er búið að breyta. Myndirnar tvær sýna flotkassann, efri myndin þegar báturinn er léttur og neðri myndin hann lestaðan.



EFTIRFARANDI UPPLÝSINGAR

ERU FRÁ FRAMLEIÐANDA:

Á árunum 1999 til 2002 voru sérsníðaðir inn í þorskaflahámarkskerfið ca. 40 bátar af gerðinni Cleopatra 28 sem voru allir 6 brt af stærð. Allir bátar sem sníðaðir voru inn í þetta kerfi á þessum árum (frá öllum bátasníðjum) voru með svokölluðum skutgeymum. Þessir skutgeymar voru sníðaðir eftir sérstökum reglum sem Siglingastofnun Íslands gaf út og hægt er að lesa um í Umburðarbréfi NR.5/2000 frá stofnuninni og gildi fyrir báta upp að 10m að lengd.

Árið 2002 varð breyting á lögum um stjórn fiskveiða sem leiddi til að stærðarmörk báta í þessu kerfi (sem heitir núna krókaafلامarkskerfi) voru rýmkuð úr 6 brt í 15 brt. Þessi breyting leiddi til að skutkassar heyrðu sögunni til í þessu kerfi. Í framhaldi af þessum breytingum sendum við bréf til allra Cleopatra 28 eigenda og buðum þeim upp á að stækka bátinn um það sem nemur skutgeyminum. Í því fólst uppbygging á skutgeyminum og framlenging vinnudekks yfir skutgeyminn. Þannig breytum við bátum úr Cleopatra 28 í Cleopatra 31 sem er önnur þekkt bátstegund frá okkur. Eftir breytingu verður skutgeymirinn hluti af innra rými bátsins og settar eru upp lensidælur ofl í þetta nýja rými. Við þessa breytingu mælist báturinn 8,5 brt.

Við höfum nú þegar breytt 7 bátum með þessum hætti og ég tel víst að að minnsta kosti 6 af okkar bátum hafi verið breytt annarstaðar en hjá okkur. Við getum auðvitað ekki lagt mat á þær breytingar og þau vinnubrögð sem viðhöfð eru í þeim tilvikum.

Varðandi skutgeyma almennt þá eru þeir úr sögunni í nýsmíðuðum bátum í öllum kerfum nema sóknardagakerfinu sem enn miðar við 6 brt. Við höfum ekki selt báta inn í það kerfi síðastliðin 4 ár og það er aðeins ein Cleopatra 28 í því kerfi núna.

- að gat hafði komið á flotkassann án þess að menn höfðu orðið varir við það, sennilega vegna þess að hann hafi rekist í bryggju;

- að vegna þunga sem kominn var um borð náði að leka inn í flotkassann. Flotkassinn var hólfaður í fjögur rými sem tók 500 ltr. hvert;
- að sögn bátsverja var um borð:

Einingar	Tegund	Þungi pr. ein.	Þungi
24	Pokar með 500 króka línu	18 kg	432 kg
9	380 ltr. kór í lest	29 kg	261 kg
2	600 ltr. kór á þilfari	50 kg	100 kg
200	Ltr. olía	0,85 kg	170 kg
10	Ltr. vatn		10 kg
	Afli		6100 kg
2	Skipverjar	100 kg	200 kg
1	Línuspil og búnaður		150 kg
	Annar búnaður		50 kg
	Sjór í flotkassa		1000 kg
	Samtals a.m.k.:		8473 kg

- að samkvæmt stöðugleikagögnum fyrir bátinn var burðargeta hans um 5800 kg og miðaðist við að allur þungi væri í lest;
- að eftir óhappið var byggt yfir skutkassann og gerðar lagfæringar á honum. Að mati skipstjórans fannst honum vanta öndun í rýmin til að koma í veg fyrir rakamyndun og þar með fúnun í plastsamskeytum. Einnig fannst honum samskeyti ekki nógu þykk. Settir voru vinklar í öll samskeyti og gengið frá því með boltum og kítti. Byggð var yfirbygging yfir flotkassann og settar dælur í rýmið;
- að skv. upplýsingum frá framleiðanda þá könnuðust þeir ekki við að fúnun gæti átt sér stað en gæta þurfti vel að horn flotkassans yrðu ekki fyrir miklu utanaðkomandi hnjaski;
- að til tals hafði komið að hafa þessa flotkassa fyllta með léttu efni til að fyrirbyggja leka inn í þá en ekkert hafði orðið af því.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var ofhleðsla og óvæntur leki í flotkassa.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands geri sérstaka athugun á bátum sem búnir eru flotkössum með tilliti til styrks, lekavara og dælubúnaðar.

Nr. 026 / 03 Lukku Láki SH 501

5. Vélarbílun og strand



Lukku Láki SH 501 ©LJÓSMYNDARI – Sverrir Jónsson

Lukku Láki SH 501
Skipaskr.nr.1854 Smiðaður: Garðabæ 1987, stál
Stærð: 11,95 brl. 18,96 bt. Mesta lengd: 12,45 m
Skráð lengd: 12,35 m
Breidd: 4,01 m Dypt: 1,7 m Vél: Caterpillar, 110 kW Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingsyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 20. mars 2003 var Lukku Láki SH 501 á leið á netaveiðar frá Keflavík. Veður: S-13-20 m/s.

Þegar báturinn var kominn rétt út fyrir innsiglinguna á smábátahöfninni Grófinni í Keflavík stöðvaðist vélin í bátinum. Þá voru um 20-30 m í varnargarðinn við höfnina. Skipverjar reyndu að kasta út fjórum netadrekum en þeir náðu ekki festu og rak bátinn upp í varnargarðinn. Skipstjórinn kallaði á nærstaddan bát og sem kom honum til aðstoðar og tók Lukku Láka í tog um 15-20 mín síðar. Taugin á milli skipanna slitnaði einu sinni en slöngubjörgunarbátur frá björgunarsveit var kominn á staðinn og aðstoðaði við að tengja aftur á milli bátana.

Þegar komið var að bryggju í Keflavík tókst að ræsa vélina á ný. Kafað var við skipið og kom þá í ljós að skemmdir voru óverulegar og aðeins sást á stýri.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að önnur Racor sían (systrasían) hafði stíflast. Skipt var yfir á hina síuna og olíurensli komst á en loftmyndun hafði átt sér stað inn í vélinni.

Aðstæður gáfu ekki svigrúm til að lofttæma og var það gert eftir að komið var að bryggju. Þá fór vélinn í gang og allt virtist í lagi;

- að við aðalvélinna var auk Racor systrasíanna, fínsía. Notuð var flotaolía án skilju og var hún nokkuð fljót að óhreinka síurnar að mati skipverja. Skipverjar sáu óhreindi vel í sjónglasi fínsiunnar;
- að skipta þurfti um síur á 4 mán fresti. Síðast hafði verið skipt um síur í nóvember og því kominn tími á skipti.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að aðalvélin stöðvaðist var sú að olíusía stíflaðist.

Nr. 039 / 003 Bára SH 27

6. Skipverji slasast við að skera sig



Bára SH 27 ©LÖSMYND - Jón P. Ásgeirsson

Bára SH 27
Skipaskr.nr. 1767
Smíðaður: Njarðvík 1989,
stál Stærð: 11.7 brl. 24.0
bt. Mesta lengd: 14.6 m
Skráð lengd: 14.02 m
Breidd: 3.94 m Dýpt: 1.9
m Vél: Caterpillar, 160
kW Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Dagbók skipverjans

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. október 2003 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. nóvember 2002 var Bára SH 27 á dragnótarveiðum á Skarðsvík. Veður: ANA-5 m/s, sjólítið.

Skipverji vann við að blóðga fisk með nýbrindum hníf. Við meðhöndlun á einum fiskinum tók fiskurinn óvæntan kipp með þeim afleiðingum að hnífurinn skrapp til og fór oddur hans í vinstri þumalfinger skipverjans. Skipverjar töldu að þetta væri

ekki alvarlegt og bundu um sárið til að stöðva mikla blæðingu. Skipverjinn hélt áfram störfum.

Þann 5. desember fór skipverjinn vegna eymsla til lækni og kom þá í ljós að þumalfingerinn hafði farið sundur og slagæð í fingerinum einnig. Hann þurfti að fara í tvær aðgerðir vegna óhappsins.

NEFNDARÁLIT:

Málið skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsóknar.

Nr. 041 / 003 Tryllir GK 600

7. Skipverji slasast á spili



Tryllir GK 600©LÖSMYNDARI - Halþór Hreiðarsson

Tryllir GK 600 Skipaskr.nr. 6998
Smíðaður: Hafnarfirði 1988, plast Stærð: 9,29 brl. 9,57 bt. Mesta lengd: 10,55 m Skráð lengd: 9,78 m Breidd: 3,23 m Dýpt: 1,55 m Vél: Yanmar, 236 kW Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. október 2003 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. apríl 2003 var Tryllir GK 600 á grásleppuveiðum um 0,5 sml fyrir vestan innsiglinguna að Grindavík. Veður: Hægviðri og nokkur hreyfing.

Þegar skipverjar voru að draga inn síðasta dreka-færið festist það í botni. Annar skipverjinn var við spilið að draga inn færið og hélt með vinstri hendi um það og lenti með hendina á milli þess og netarúllunar. Hann missti framan af einum fingri.

Sigt var í land og hinum slasaða komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vegna festunar var reynt að sigla í hringi og hífa færið laust. Við þetta myndaðist mikil spenna á færið og auk hreyfingarinnar á bátinum hrökk færið út úr netaskífurni og hendi skipverjans varð á milli.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en ítrekar við menn að sýna aðgæslu við hífingar.

Nr. 045 / 03 Gussi SH 116

8. Strandar á Breiðafirði

Gussi SH 116 © LÖSMYNDARI – Alfons Finnson

Gussi SH 116 Skipaskr.nr. 1431 Smíðaður: Neskaupsstaður 1975, fura og eik Stærð: 7,02 brl. 10,30 bt. Mesta lengd: 10,25 m Skráð lengd: 10,24 m Breidd: 3,17 m Dýpt: 1,11 m Vél: Ford Mermaid, 57 kW Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, 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 15. maí 2003 var Gussi SH 116 á grásleppuveiðum við Jónsnes á Breiðafirði.

Veður: NA 2 m/s.

Um kl. 19:45 voru skipverjar búnir að taka inn 6-7 trossur (56 net), setja niður í lest og voru að ljúka drætti. Skipstjórinn var að snúa bátinum og yfirgefa svæðið þegar að báturinn strandaði á Stórflöguhólma við Jónsnes, sem er um 5 sml vestur af Stykkishólmi. Skipstjórinn reyndi að bakka og við það snérist afturendinn til beggja hliða til að byrja með en síðan tók golan bátinn frá stjórnborða og lagði hann að skerinu. Það fjaraði fljótt og báturinn sat fastur og lagðist vel.

Við skoðun á strandstað komu í ljós skemmdir á öllum skrúfublöðum. Björgunarsveitin Berserkir var kölluð út og fóru menn á tveimur bátum (einum slöngubát) á strandstað auk þess kom nærstaddur bátur á veltvang. Vegna grynninga var ekki hægt að nálgast Gussa SH nema á slöngubátum. Mönnunum var bjargað í land og ákveðið að ná bátum á flot á flóðinu morguninn eftir. Það gekk eftir og sigldi hann sjálfur til hafnar í Stykkishólmi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að flóð á þessum stað var kl. 18:24. Það var því búð að fjara út í eina klst og tuttugu mín þegar strandið átti sér stað;
- að skipverjar höfðu fyrr um daginn siglt yfir þetta svæði en þá var báturinn léttari. Þeir höfðu lagt netin þarna þremur dögum áður og komu því léttir á staðinn. Eftir að netin voru komin um borð og 100 kg hrognatunna hafði djúprista aukist;
- að skipverjar töldu að þessi aukni þungi um borð og útfallið hafi orsakað strandið;
- að skipverjar höfðu ekki verið við veiðar á þessum slóðum áður en höfðu kynnt sér svæðið. Þeir höfðu kort og góð tæki um borð sem voru í lagi;
- að báturinn hafði farið í slipp í sept. 2002 og var þá í góðu ástandi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök strandsins er ókunnugleiki skipverja á svæðinu og aðgæsluleysi.

Nr. 052 / 003 Sólberg SH 72

9. Leki kemur að bátum á siglingu

Sólberg SH 72. Skipaskr.nr.: 7168. Smíðaður: Sandgerði 1988 Plast. Stærð: 5,20 brl; 5,40 bt. Lengd: 8,85 m Breidd: 2,44 m Dýpt: 1,70 m. Vél: Yanmar 93,40 kW Árgærð: 1995. Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, Hilmari 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 23. maí 2003 var Sólberg SH 72 á siglingu á miðin vestur af Snæfellsnesi.

Veður: ANA 5 m/sek. og dálítið þungur sjór í austurfalli.

Þegar siglt var fyrir Öndverðarnes á u.þ.b. 7,5 til 8 hnútum á lensi virtist koma titringur frá skrúfu en það jafnaði sig aftur. Skömmu seinna gaf lekaviðvörðun merki um að sjór hefði safnast í vélarrúmi. Þegar að var gætt var sjór kominn upp á vél og sulluðu reimar á vélinni og öxultengi honum upp um allt.

Skipstjóri setti allar dælur af stað en hann hafði grun um að ræsing sjálfvirkar dælu (mjattlari) hefði staðið á sér. Kallaði hann út hjálparbeiðni fyrst á VHF rásum 11 og 12, sem eru vinnurásir báta á svæðinu en þegar það bar ekki árangur kallaði hann út á rás 9.

Við nánari athugun kom í ljós að sjór hafði komist í öll rými bátsins og var farinn að sullast upp um gólf í lúkar. Skömmu síðar kom Esjar SH til aðstoðar og fylgdi Sólbergi SH áleiðis til hafnar en þá höfðu dæluarnar meira en undan lekanum. Björgunarbáturinn Björg fylgdi síðan Sólbergi SH til hafnar í Rífi þar sem hann var tekinn á land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lekaviðvörðun í vélarrúmi er samtengd með brunaaðvörðun og sama hljóðmerki er gefið hvort sem um sjó eða bruna er að ræða. Á sérstöku gaumljósi kemur fram ef um sjó er að ræða;
- að skömmu áður en farið var af stað hafði skipstjóri athugað smurolúu á vélinni eins og hann kvaðst ávallt gera fyrir brottför úr höfn, en þá var engan austur að sjá í kjalsogi;
- að um borð voru þrjár rafdrifnar dælur allar tengdar í gegnum sjálfvirkar og handvirkar rofa eftir stillingu hverju sinni. Tvær þeirra voru í vélarrúminu og dældi önnur úr því og hin úr botninum undan lúkarsgólfi. Í lest var ein samskonar dæla;
- að úr þessum rýmum var hægt að handdæla með þremur blöðrudælum;

- að eftir upptöku var sýnilegur leki aftur úr bátinum með skrúfuöxli. Báturinn var búinn hefðbundnum skrúfubúnaði með kolapétti í stefniströri;
- að í ljós kom að tenging á kolapétti við stefniströrið hafði rofnað þannig að sjór komst í bátinn. Kolapétti eru viðkvæm ef aðskotahlutur kemst í skrúfuna. Grunur leikur á að titringurinn hafi stafað af aðskotahlut í skrúfu en ekki voru sýnileg merki um það við upptöku;
- að skipt var um kolapétta á stefniströrinu eftir þetta atvik.

NEFNDARÁLIT:

Orsök lekans er sú að kolapétta á stefniströrinu gáfu sig.

Nefndin telur ástæðu til benda skipstjórnendum á mikilvægi þess að halda lekaviðvörðunum í lagi svo bregðast megi við óvæntum leka í tíma eins og í þessu tilfelli.

Nefndin ítrekar fyrri ályktanir sínar varðandi neyðartíðnina á VHF rás 16. Skipstjórnarmenn eigi að nota þá rás til neyðarkalls og neyðarfjarskipta þannig að nærstödd skip geti komið til aðstoðar sé skip í nauðum statt.

Nr. 053 / 03 Magnús Ingimarsson SH 301

10. Skipverji flækist í veiðarfæri



Magnús Ingimarsson SH 301 ©UÖSMYND - Allfons Finnson

Magnús Ingimarsson SH 301 Skipaskr.nr. 2008
Smíðaður: Blönduós
1989, plast Stærð: 9,57
brl. 14,1 bt. Mesta lengd: 11,16 m
Skráð lengd: 11,11 m
Breidd: 3,69 m
Dýpt: 1,9 m
Vél: Caterpillar, 149 kW
Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangi á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, 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. maí 2003 var Magnús Ingimarsson SH 301 á Grásleppuveiðum í Skarðsvík, nánar tiltek- ið við Skarfaklett. Veður: NA 5 m/s.

Skipverjar höfðu lokið við að draga fimm neta- trossur og voru að leggja þá fimmtu aftur. Þegar því var að ljúka og endafærið að renna út festist bugt á færinu utan um hægri fót eins skipverjans sem stóð við vinnu sína afturá við lagningu á tross- unni. Hann kallaði til skipstjórans um að bakka og gerði hann það strax.

Skipverjinn dróst með færinu í átt að lunningunni og bauja á enda færinsins var kominn að fætinum. Hann reyndi að halda baujunni við lunninguna og við það slitnaði færið og fóturinn losnaði. Veiðiferðin var kláruð og við komuna í land fór skipverjinn til læknis og kom þá í ljós að hann var marinn og með slitinn vöðva.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var á 5 hnúta ferð;
- að færið sem slitnaði var 6 mm.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til aðgæslu við lagningu veiðarfæra.

Nr. 061 / 003 Bryndís SU 288

11. Gasleki og sprenging, skipverji slasast



Bryndís SU 288 © LIÓSMYND - Lögreglan

Bryndís SU 288 Skipa- skr.nr. 2167 Smiðaður: Hafnarfirði 1992, trefja- plast Stærð: 6,11 brl. 5,95 bt. Mesta lengd: 8,92 m Skráð lengd: 7,9 m Breidd: 3,08 m Dýpt: 1,42 m Vél: Cummins, 184 kW

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jóns- syni, 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 3. júlí 2003 var Bryndís SU 288 í höfninni á Breiðdalsvík.

Skipverji kom um borð í bátinn rétt fyrir hádegi til ýmissa skipsstarfa. Hann var vanur að kveikja upp í miðstöðinni þegar hann kom um borð sem og hann gerði í þetta sinn. Miðstöðin kveikir með glóðakerti og þegar skipverjinn þrýsti á hnappinn kom smá hvellur og hélt hann þá að miðstöðin væri stífluð. Eftir að annar smellur kom ákvað skip- verjinn að slökkva á miðstöðinni og var að teyg- ja sig til þess þegar mikil sprenging varð. Skip- verjinn fann mikið högg koma undir hægri fótinn ásamt miklum hita og högg á magann. Hann náði að standa af sér sprenginguna þar sem hann var við stól við stjórnborðið.

Skipverjanum tókst að komast af sjálfsdáðum upp á bryggju. Hann reyndist með bruna á hendi, baki, hælbrot auk skráma og mikils mars.

Eldur í kjölfar sprengingarinnar náði að fara um rými í botni bátsins og holrúm í síðum hans. Dýn- ur voru sviðnar og sótfelrar víða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gaskútur var ofan á stýrishúsi og gasleiðsla frá honum niður með aftanverðu húsinu bak- borðsmeginn og inn í stýrishúsið og með síð- unni að gashelluborði;
- að hægt var að loka fyrir gasstreymið í þrýsti- jafnara á gaskútnum á þakinu;
- að gashelluborðið var að gerðinni NATIONAL GT-3AL, með tveimur hellum og litlum grillofni og var staðsett í vistarveru fram í bátnum;
- að opið var (sjá mynd) fyrir gasstreymi á vinstri



Gashelluborð og hnappar sem opið var

hellunni að 2/3 hluta. Einnig var logastjórnun stillt á fjóra af fimm mögulegum. Skipverjinn hafði ekki notað gashelluborðið í þrjá daga áður en óhappið varð en daginn áður hafði hann verið að þrifa (þurrka af) og eru líkur til að hann hafi rekið sig í hnappana og sett þá í opunarstöðu. Þrýsta þurfti á rofann til að skrúfa frá og við prófun virtist það raunhæfur möguleiki að skipverjinn hefði rekið sig í hann með þeim afleiðingum að hann opnaðist;

- að skipverjinn fann ekki gaslykt þegar hann kom fyrst í stýrishúsið;
- að við athugun kom í ljós að allar gaslagnir og samsetningar reyndust í lagi;
- að gaskúturinn var 5 kg af stærð og var eftir á honum um 1 kg eftir óhappið. Hann hafði verið um borð um þrjá mánuði og var ekki mikið notaður að sögn skipverjans;
- að enginn gasskynjari var í bátnum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að neisti frá miðstöð náði til gas sem hafði safnast saman neðan til í bátnum vegna lekans frá gashelluborðinu.

TILLÖGUR 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.

Nr. 066 / 003 Vilborg ÞH 11

12. Vatn úr bryggjulongu rennur í bátinn í miklu magni



Vilborg ÞH 11 ©LJÓSMYND - Jón P. Ágústsson

Vilborg ÞH 11 Skipaskr.nr. 6431 Smíðaður: Plast, Reykjavík 1982/5 Stærð: 5,3 brl. 5,21 bt. Mesta lengd: 7,89 m Skráð lengd: 7,82 m Breidd: 2,75 m Dýpt: 1,3 m Vél: FM, 46 kW, 1998

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir

Lokaskýrsla afgangi á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni

syni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

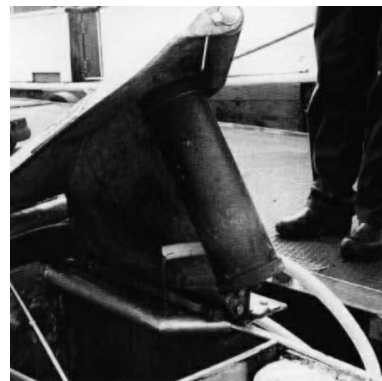
Þann 6. júlí 2003 lá Vilborg ÞH 11 við flotbryggju í höfninni á Húsavík.

Tveir ungir drengir voru að leik með vatnsslöngu (notuð til þrifa á bátum) á bryggjunni og sprautuðu um víðan völl og m.a. um borð í Vilborgu ÞH. Þegar leik þeirra lauk stungu þeir slöngunni í gegnum afganggara um borð í bátnum.

Vegfarendur um höfnina tóku eftir að mikið af vatni var komið í Vilborgu ÞH og skrúfuðu fyrir vatnsrennslið áður en illa fór. Báturinn var orðinn nokkuð siginn, sjór var farinn að fljóta yfir borðstokka, inn í stýrishús og yfir vél hans.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að drengirnir (sjö og átta ára) töldu sig hafa skrúfað fyrir vatnið;
- að slangan var tengd við kúluloka sem var lokaður eða opnaður með því að snúa handfangi 90°. Ekki var hægt að sjá frá lokanum hvort opið eða lokað var fyrir rennslið þar sem



slangan lá um borð í bátinn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Í ljósi þessa atviks bendir nefndin hafnaryfirvöldum á að gerðar séu ráðstafanir um takmarkað aðgengi ungra barna að vatnsveitum á bryggjum.

Nr. 078 / 03 Þjakkur ÞH 65

13. Fær á sig brotsjó

Þjakkur ÞH 65. Skipaskr.nr.: 7535. Smiðaður: Akranesi 2003 Plast. Stærð: 3,68 brl; 2,71 bt. Lengd: 7,57 m Breidd: 2,14 m Dýpt: 1,44 m. Vél: Yanmar 140,00 kW Árgerð: 2003. Fjöldi skipverja: 4

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, 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 14. ágúst 2003 var Þjakkur ÞH 65 á siglinu fyrir utan Akranes.

Kl. 21:24 kemur neyðarkall í gegnum STK kerfi bátsins til Tilkynningaskyldu íslenskra skipa (TSK) frá stað 64°18.88'N og 22°04.11'V eða út af Akranesi. Báturinn sást á STK skjá TSK og virtist vera á ferð. Reykjavík radíó TFA var beðið að kalla bátinn upp og TSK reyndi að hafa símasamband um borð án árangurs. Á STK skjá sást að báturinn hélt inn til Akraneshafnar. Samband var haft við björgunarsveitina á Akranesi og hún beðin um að athuga málið.

Kl. 21:32 tilkynnir fulltrúi björgunarsveitarinnar að báturinn sé kominn til hafnar og hafi fengið á sig brot með þeim afleiðingum að rúður í stýrishúsi brotnuðu.

Skipverjar, sem voru fjórir um borð og höfðu sent strax út neyðarkall með STK tæki skipsins en gátu siglt bátinum til hafnar. Talsverður sjór var í bátinum. Einn skipverji fékk höfuðhögg og þurfti að leita læknaástoðar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en telur það sýna vel fram á ágæti STK kerfisins.

Nr. 079 / 003 Von SH 178

14. Eldur (sviði) út frá púströri

Von SH 178 Skipaskr.nr. 6020 Smiðaður: Noregur 1979, plast Stærð: 2,49 brl. 2,68 bt. Mesta lengd: 6,22 m Skráð lengd: 6,12 m Breidd: 2,31 m Dýpt: 0,93 m Vél: Yanmar 15 kW Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. maí 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasynti, 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 5. ágúst 2003 var Von SH 178 á veiðum á Breiðafirði.

Skyndilega kom gat á púströr sem lá nokkuð þétt utan í stýrishúsinu. Við það varð eldur laus og sviðnaði húsið töluvert að utan auk þess sem nokkur eldmatur var á þaki þess. Skipverjanum tókst að ráða niðurlögum eldsins. Við brunann skemmdust einnig tvö björgunarvesti sem voru á þakinu.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að enginn flotvinnubúningur var um borð;
- að óhappið var ekki tilkynnt til lögreglu;
- að stýrishúsið var úr krossviði;
- að púströrið var vafið með vír;
- að hitastig pústsins var yfir 100°C;
- að báturinn var allur tekinn í gegn 1998 nema púströrið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var lélegt ástand á pústlögn.

Nefndin bendir á að skipstjóra bar að tilkynna málið til lögreglu svo og að sjá til þess að allur lögboðinn björgunarbúnaður væri um borð.

Nr. 088 / 03 Lukku Láki SH 501

15. Bráðaleki og sekkur, mannbjörg



Lukku Láki SH 501 ©LJÓSMYND - Skip.is

Lukku Láki SH 501 Skipa-
skr.nr. 1854 Smíðaður:
Garðabæ 1987, stál
Stærð: 11,95 brl. 18,96
bt. Mesta lengd: 12,45 m
Skráð lengd: 12,35 m
Breidd: 4,01 m Dýpt: 1,7
m Vél: Caterpillar, 110
kW Fjöldi skipverja:2

Gögn: Lögregluskýrsla. Endurrít sjóprófs. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangi á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jóns-
syni 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 15. september 2003 var Lukku Láki SH 501 á netaveiðum um 7 sml vestur af Sandgerði. Veður: Logn og léttskýjað.

Lukku Láki SH lét úr höfn um kl. 07:00 um morguninn og var um klst sigling á miðinn. Um kl. 12:00 þegar skipverjar voru að draga þriðju trossu urðu þeir varir við að aðalvélin stöðvaðist og rafmagn sló út.

Skipverjar héldu fyrst að eitthvað hefði farið í skrúfuna en við athugun virtist svo ekki vera. Við athugun fram í vélarúminu kom í ljós mikill sjór og var aðalvélin kominn undir sjó. Skipverjar ætluðu að reyna að senda neyðarkall en gátu það ekki þar sem enginn straumur var á tækjunum til þess. Fljótlega náði sjórinn upp í lúkarinn undir stýrishúsinu. Um það bil 20 - 30 mín eftir að skipverjarnir urðu lekans varir yfirgáfu þeir bátinn eftir árangurslausa handdælingu. Þeir fóru í gúmmíbjörgunarbát og sendu út neyðarkall.

Reykjavíkurradió hafði samband við Svölu Dís GK 89 áður en neyðarkall barst og bað skipverja um að reyna að ná sambandi við Lukku Láka SH. Skömmu síðar barst neyðarkall. Svala Dís GK var í um 30 mín siglingatíma frá Lukku Láka SH og náði til skipbrotsmanna um kl. 13:23.

Lukku Láki SH var ekki sokkinn heldur maraði í yfirborðinu með skutinn upp úr og reyndu skipverjar að setja fast í hann og draga til lands. Það tókst ekki og sökk Lukku Láki SH um kl. 14:53 á 78 m dýpi á stað 64°03,8900N og 22°56,9200V.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að síðast hafði verið farið niður í vél um morguninn þegar aðalvél var sett í gang;
- að sjór átti greiða leið inn í lúkarinn þar sem bátnum hafði verið breytt til veiða á snurvoð. Þá hafði verið sett snurvoðaspildæla og til að koma henni fyrir þurfti að opna á milli vélarúms og lúkars;
- að um borð var ein reimadrifin dæla sem aðalvélin knúði ásamt því að hægt var að nota spúldælu til lensingar. Báðar þessar dælur voru ónothæfar þar sem aðalvélin hafði stöðvast. Auk þeirra var handdæla á þilfari sem að sögn skipstjóra var notuð af hinum skipverjanum þar til handfang hennar brotnaði af. Að sögn þess skipverja sagði skipstjóri honum að hætta dælingu. Ekki var sjálfvirkur dælubúnaður (mjattlari) um borð;
- að sumarið áður var skipið í slipp og þá voru botnlokar skoðaðir og bolurinn þykktarmældur. Ekkert kom fram í þessari mælingu en þegar verið var setja efnisvörn á botninn kom í ljós tæringargat á einum stað undir vélarúminu. Þar fannst lykill í botninum fyrir innan sem orsakaði þessa tæringu. Skipt var um plötu, 30 sm x 20 sm á milli banda. Siglingastofnun var ekki látin vita af þeirri aðgerð;
- að lekavari var í vélarúminu en ekki hafði verið fylgst með ástandi hans;
- að rannsóknarnefnd sjóslysa stóð fyrir neðarsjávarmyndatöku af flaki Lukku Láka SH og eftirfarandi kom í ljós; tógdræsa í skrúfu, mannop á lest opið og opin hurð á stýrishúsi (krækt upp). Báturinn lá á bakborðshlið og við myndartöku var ekki hægt að sjá á stjórnborðshlið;
- að sjóstjórn gerir athugasemd við að Landhelgisgæsla Íslands hafi fengið tilkynningu kl. 12:26 um að tvær flugvélar hefðu heyrt í neyðarsendi á 121.5 MHz. Það hefði ekki verið fyrir en 23 mín síðar eða kl. 12:49 sem Tilkynningarskyldan (TSK) fær þessar upplýs-

ingar og jafnframt fyrirspurn um hvernig mál standi hjá þeim. Þá voru 4 bátar úti úr kerfinu á svæðinu auk Lukku Láka SH. Fljótlega tókst að ná sambandi við þá alla nema hann;

- að Lukku Láka SH fór af skjá STK kerfisins kl. 12:08 og hafði TSK verið að reyna að ná í hann vegna þessa. Það kom fram að einhverjar bilanir höfðu verið á STK kerfi bátsins áður.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli.

Nefndin beinir því til Landhelgisgæslu Íslands að hún tilkynni strax til Tilkynningarskyldunnar ef hún fær upplýsingar um neyðarmerki.

Nr. 089 / 003 Inga Dís (skemmtibátur)

16. Siglir á flotbryggju (pramma) og sekkur

Inga Dís (skemmtibátur) Skipaskr.nr. 7517 Smíðaður: Noregi 2001, plast, Stærð: 10,76 brl. 10,25 bt. Mesta lengd: 10,20 m Skráð lengd: 10,15 m Breidd: 3,21 m Dýpt: 1,94 m Vél: Volvo Penta, 267 kW, 2001 Fjöldi skipverja: 2

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jónsýni, 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 16. september 2003 var skemmtibáturinn Inga Dís á siglingu á Þerneyjarsundi fyrir austan Þerney. Veður: Hægviðri, hálfskýjað og myrkur.

Er skipverjar hugðust leggja að "flotbryggju" er lá við legufæri á sundinu rakst báturinn harkalega á eitt horn hans. Gat kom á bátinn og mikill leki og höfðu dælur ekki undan austrinum. Báturinn fylltist af sjó og sökk. Skipverjar komu fangalínum í "flotbryggjuna" og hékk báturinn í þeim.

Skipstjóri sendi út hjálparbeiðni og brugðust margir aðilar skjótt við og komu til hjálpar m.a.

þyrila LHG og skip frá sjóstjórn björgunarsveita. Gúmmíbjörgunarbát var blásið upp inni í Ingu Dís og hún dregin þannig til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn taldi sig vera við hliðina á bryggjunni og áttaði sig ekki á því hvað hann var í raun kominn nálægt. Honum fannst hann sjá bryggjuna á bakborða og í töluverðri fjarlægð en sá skyndilega að það var ekki rétt. Hann reyndi að sveigja frá henni til stjórnborða en það tókst ekki og lenti hann með bakborðsbyrðinginn á SA horn bryggjunnar;
- að báturinn hafði verið á 15 til 17 hnúta ferð en skipstjóri taldi sig hafa hægt ferðina niður í 8 hnúta meðan hann var að leita að viðleggunni;
- að myrkur var og sjóblautar rúður auk þess sem skipstjóri hafði ekki gleraugu sín uppi;
- að „bryggjan“ eða „pramminn“ er úr trégrind fyllt með frauðfloti og í eigu sportbátafélags sem eigandi Ingu Dís var félagi í. Þessu hafði verið komið fyrir á sundinu sem aðstaða fyrir félagsmenn;
- að ekkert ljós var á „bryggjunni“ og hún var ekki merkt inn á sjókort;
- að ratsjá var biluð í skipinu og ekkert ljós var notað til að leggja að.

NEFNDARÁLIT:

Örsök óhappsins var mikil óaðgæsla við stjórn bátsins eins og aðstæðum var háttað í þessu tilfelli.

Nefndin leggur til að Siglingastofnun Íslands athugi hvort ekki þurfi að skilgreina aðstöðu sem þessa með tilliti til öryggis sjófarenda.

Nr. 091 / 03 Guðbjartur SH 45

17. Slökkvikerfi fer óvænt í gang



Guðbjartur SH 45 ©LIÓSMYND - Alfons Finnson

Skipaskr.nr. 2574 Smíðaður: Hafnarfirði 2003, plast Stærð: 11 brl. 14 bt. Mesta lengd: 11,41 m Skráð lengd: 11,37 m Breidd: 3,67 m Dýpt: 1,46 m Vél: Caterpillar 344 kW

Gögn: Lögregluskýrslur, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jóns-
syni, 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:

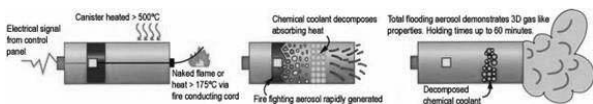
Þann 23. september 2003 var Guðbjartur SH 45 við bryggju í Rifshöfn.

Skipstjóri var staddur í stýrishúsi og var að ræða við skipverja af öðrum bát sem stóð í stakka-
geymslunni nálægt afhleypirofa fyrir slökkvikerfi í vélarúmi. Umræða skapaðist um slökkvikerfið og viðmælandinn kom við rofa á afhleypirofanum. Skyndilega heyrðist hár hvellur, mikið hviss frá vélarúminu og mikill reykur fylgdi í kjölfarið. Hurðin á þilfarshúsi niður í vélarúm var opin. Skipstjórinn áttaði sig strax og lokaði hurð og gluggum á stýrishúsi til að koma í veg fyrir að reykurinn bærist þar inn og í vistarverur. Ekki urðu slys á fólki.

Vélarúmið var svart af reyksóti og var slökkvilið Snæfellsbæjar fengið til að reykraesta vélarúmið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að slökkvikerfið var af gerðinni Mag og innihélt efnið Areosol. Þetta voru tveir sívalningar (13,5x7,5 sm og 38x10 sm) sem voru staðsettir sitthvoru megin við aðalvélina, upp undir þilfarinu og fram undir lestarþili. Í þessum hólku-
um (sjá mynd 1. af minni hólku) voru sprengjur



3 leiðir til ræsingar Einingin ræst Dreifing slökkviefnisins
Mynd 1. Mag slökkvikerfi (minni hólkur)

sem ræstar eru með rafstraum og þrýstist þá slökkviefnið kælt út úr öðrum endanum á því minna og báðum endum á því stærra, sem var af gerðinni Mag 4. Slökkvikerfið var nýlegt;

- að til að ræsa kerfið þurfti að nota lykil (sem geymdur var annarstaðar) til að opna fyrir rafstraum í afhleypirofa og þrýsta síðan á rauðan

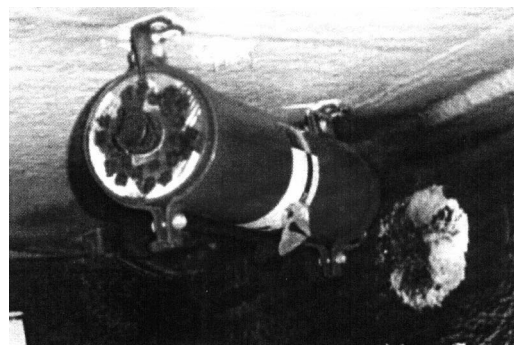
hnapp (sjá mynd 2). Lykillinn var ekki í rofan-



Mynd 2. Örin sýnir rauða hnappinn á afhleypirofa. Læsing fyrir lykilinn er við hliðina.

um og átti því ekki að vera rafstraumur á honum;

- að samkvæmt leiðbeiningum átti lykillinn að hanga í keðju á hlið afhleypirofans en var geymdur í sjúkrakassa í brú;
- að afhleypirofinn var rangt tengdur. Inn í honum átti fyrst að vera tengdur lykilrofi sem lykillinn átti að hleypa straum á og í rauða rofann. Um leið og lyklinum væri snúið átti sírena að fara í gang til aðvörunar. Tengt hafði verið framhjá lykilrofanum og því var rauði hnappurinn virkur. Þetta var gert þrátt fyrir góðar leiðbeiningar um annað;
- að aðilinn sem tengdi kerfið var ekki rafvirki;
- að stærri slökkvihólkurinn stjórnborðsmegin var ekki í þeirri fjarlægð frá fyrirstöðu sem leiðbeiningar sögðu til um. Eins og áður segir kom efni út frá honum frá báðum endum og samkvæmt leiðbeiningum átti hann að standa a.m.k. einn meter frá þili eða annari fyrirstöðu. Hann var aðeins 50 sm frá þilinu. Þar af leiðandi náði hann að valda tjóni vegna þrýstings og efna-
agna, (sjá mynd 3);



Mynd 3. Myndin sýnir hvernig slökkvihólkurinn er of nálægt þili.

- að ekki voru rétt leiðbeiningarmerki við afhleypirofann. Tvö áberandi gul leiðbeiningar-

merki eiga að vera við rofann;

- að maðurinn kvaðst ekki hafa ýtt á rauða hnappinn heldur rennt hendinni niður eftir rofanum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að komið var við stjórn-rofa sem var virkur vegna rangrar tengingar.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að fagaðillar sjái um að ganga frá öryggiskerfum sem þessum. Nefndin bendir einnig á mikilvægi þess að réttar leiðbeiningamerkingar og tól (lykill) sem þurfi við notkun þeirra séu staðsett við öryggisbúnað.

Nr. 125 / 003 Hólmarinn SH 114

18. Farmur kastast til, báturinn lagðist á hliðina og sökk

Hólmarinn SH 114

Skipaskr.nr. 6851 Smíðaður: Hafnarfirði 1987, plast Stærð: 5,9 brl. 5,0 bt. Mesta lengd: 8,31 m Skráð lengd: 7,88 m Breidd: 2,58 m Dýpt: 1,53 m Vél: Volvo Penta 1998, 1199 kW Fjöldi skipverja: 1

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasynti, Pálma Jónsýnti og Agnari Erlingsssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 14. desember 2003 var Hólmarinn SH 114 á landstími úr veiðiferð til Stykkishólms.

Veður: ASA 10 m/s og vindbára.

Einn skipverji var um borð og hafði hann verið á línuveiðum austur af Skipaboða sem er vestur af Flatey. Hann hafði farið á sjó um kl. 07:00 - 08:00 um morguninn en hætti veiðum seinnipart dagsins og lagði af stað í land.

Um kl. 18:00 þegar Hólmarinn SH var rétt kominn suður fyrir Stagley kom högg á hann með þeim afleiðingum að fiskikörin og veiðarfæri köstuðust yfir til stjórnborða og töluverð slagsíða kom

á bátinn. Skipstjórinn reyndi að keyra bátinn upp í vindbárana en áttaði sig ekki á stefnu hennar og fékk þá annað ólag á bátinn. Við það fór aflinn að flæða upp úr körunum, sjór að renna inn í bátinn yfir borðstokk og báturinn lagðist á hliðina

Þegar körin runnu til fór eitt þeirra fyrir hurðina á stýrishúsinu og lokaði skipverjann inni. Skipverjinn náði að þrýsta á STK hnappinn og komst síðan út um neyðarlúgu fram á bátnum. Skipverjinn þurfti að beita afli til að opna hana þar sem hún hafði verið kítuð aftur til einangrunar.

Skipverjinn átti í vandræðum með að losa gúmmibjörgunarbátinn sem var ofan á stýrishúsinu því að hann áttaði sig ekki strax á að handvirk losunarsylgja væri undir sjósleppiloka bátsins. Þegar hann var búinn að losa bátinn átti hann í erfiðleikum með að opna hann þar sem fangalínan var stíf, sérstaklega í fyrstu. Þurfti hann að spyrna við með hnjánum til að draga hana út. Þetta tókst og komst hann í gúmmibjörgunarbátinn og skaut þaðan upp neyðarflugeldum.

Tilkynningarskyldan nam strax STK neyðarmerki frá Hólmaranum SH og hafði Reykjavíkradíó samband við Ársæl SH 88 sem var á leið til lands auk þess sem björgunarsveit var kölluð út. Ársæll SH setti stefnuna á stað 65°12'2800N og 22°52'0000V sem honum hafði verið gefin upp og einnig sáu skipverjar neyðarflugeldana.

Um kl. 18:45 kom Ársæll SH að gúmmibjörgunarbátnum og bjargaði skipverjanum blautum og þjökuðum. Hann hresstist þó fljótlega.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjórinn kvaðst hafa verið á um 8 hnúta ferð;
- að körin voru ósjóbúin og staðsett bakborðsmegin á þilfanu gengt spillinu. Um borð voru 3 kör af fiski í lest og 2,5 kar af fiski á þilfari.
- að skv. upplýsingum skipverjans var eftirfarandi þungi um borð:

Einingar	Tegund	Pungji pr. ein.	Pungji
8	Bjód með 450 króka línu	30 kg	240 kg
3	310 ltr. kór í lest	25 kg	75 kg
3	600 ltr. kór á þilfari	25 kg	75 kg
100	Ltr. olía	0,85 kg	85 kg
0	Ltr. vatn		0 kg
	Afli í lest og á þilfari		1500 kg
1	Skipverjar	100 kg	100 kg
1	Línuspil og búnaður		150 kg
	Annar búnaður		50 kg
Samtals ca:			2275 kg

- að um 2.275 kg var um borð í bátnum (sjá töflu). Skipstjóri þekkti ekki til burðargetu bátsins en sagði að hann hefði lestað hann allt að 5.000 kg;
- að fram kom að töluvert er um það að menn eru að lokast inni í bátum þegar laus kör fara af stað og lenda fyrir útgöngudyrum. Skipstjórinn kvaðst hafa lent í því áður og eitthvað er um að menn eru að fara á milli báta til að aðstoða hver annan þegar þetta gerist;
- að skipverjinn var einungis íklæddur gallabuxum og peysu;
- að skipverjinn sá bátinn ekki sökkva en missti sjónar á honum þegar ljós bátsins slökknuðu;
- að í gúmmibjörgunarbatnum átti skipverjinn í erfiðleikum með að opna umbúðir neyðarblysa, ára og loftdælu. Hann áttaði sig ekki strax á að nota hnífinn í bátnum. Einnig kom fram að vasaljós var lélegt, að skipverjinn hafði ekki lesgleraugu sín og átti því í erfiðleikum með að lesa á leiðbeiningar á neyðarsendi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er sú að farmur var ekki sjóbúinn á þilfari, sem náði að kastast til og mynda nægjanlegan halla til að sjór náði að flæða inn yfir borðstokkinn.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

1. Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að sjóbúa allan farm vel.
2. Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að kynna sér vel allan björgunarbúnað skipa sinna og frágang hans.

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.

Nr. 126 / 033 Sjöfn VE 37

19. Skipverji slasast er tjakkur í krana brotnar við trolltöku



Sjöfn VE 37 ©LJÓSMYND - Tryggvi Sigurðsson

Sjöfn VE 37
 Skipaskr.nr. 1852 Smíðaður: Falmouth Englandi, 1987 Stærð: 10.0 brl. 16.0 bt. Mesta lengd: 11.3 m Skráð lengd: 11.24 m Breidd: 4.1 m Dýpt: 1.15 m Vél: Mitsubishi, 213 kW, 1987 Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónsýni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. maí 2003 var Sjöfn VE 37 á humartogveiðum í Meðallandsbúgt.

Veður: Hægviðri, dálítil undiralda.

Verið var að taka humartrollið og var einn skipverja að slá stroffu á belginn til að þurrka aflann niður í pokann. Krani sem staðsettur var stjórnborðsmegin aftast á skipinu var í efstu stöðu og hélt uppi byrðinni meðan slegið var á belginn. Skyndilega brotnaði stimpill í öðrum tjakk kranans með þeim afleiðingum að bóman féll niður. Gilsblökkin lenti í öxl skipverjans og bóman slóst í bak hans. Skipverjinn varð óvinnufær eftir áfallið og það tók félag hans þrjá tíma að taka inn trollið.

Skipverjinn komst til læknis morguninn eftir og var bakvöðvi rifinn auk mikils mars.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að kraninn var af gerðinni MaxiLift en lyftigeta (SWL, Safe working load) óljós. Skipstjóri taldi hana vera um 1.400 kg;
- að skipverjar voru ekki með hjálma. Enginn hjálmur var til um borð;
- að ljóst var að mikill þungi var í trollinu af sjávarfangi og jarðefnum. Ekki er ljóst hver byrðin var sem kraninn þoldi ekki;
- að sögn skipstjóra raðast vír ávallt vel á tromlu;
- að engin merki sáust um eldri skemmdir á stimplinum og var brotflöturinn hreinn að sjá.

NEFNDARÁLIT:

Örsök óhappins er ofhleðsla á kranann.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að skylt verði að allur lyftibúnaður verði merktur með hámarks lyftigetu (SWL).

Nefndin leggur til við Siglingastofnun Íslands að öryggishjálmar verði hluti búnaðar allra skipa.

SLYS Á NETA-, SKEL OG LÍNUBÁTUM

Nr. 019 / 003 Sandvíkingur ÁR 14

1. Skipverji flæktist í neti og fer útbyrðis

Sandvíkingur ÁR 14 ©LÖSMYND - Skip.is

Sandvíkingur ÁR 14
Skipaskr.nr. 0137 Smíðaður:
Hollandi 1960, stál
Stærð: 104,6 brl. bt.
Mesta lengd: 27,27 m
Skráð lengd: 25,40 m
Breidd: 6,20 m Dýpt: 3,05 m
Vél: Caterpillar, 416 kW
Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Lögregluskýrslur. Teikningar . Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. október 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. apríl 2001 var Sandvíkingur ÁR 14 á

netaveiðum um 22 sjómílar SV af Þorlákshöfn. Veður: Hægviðri, úrkomulaust og sjóltíð.

Skipverjar voru síðdegis þennan dag að leggja síðustu netatrossuna að loknum drætti. Trossan var farin og færið að renna út þegar einn skipverjinn flæktist með hægri fótinn í því og dróst með því á milli lunningar og gálga og endaði útbyrðis. Aðrir skipverjar urðu varir við hvað verða vildi en nokkur stund leið áður en skipið stöðvaðist. Þegar skipverjinn kom í sjóinn slaknaði á færinu og hann losnaði úr því.

Skipverjinn náði til björgunarhrings og var dregin að skipshlið, þar sem annar skipverji fór í sjóinn til hans, kom honum í Björgvinsbelti og var þeim bjargað um borð.

Hinn slasaði var lagður á úrgreiðsluborðið til skoðunar og var strax komið út mar og bólgur á hné hægri fótar, einnig skrámur og afrifur. Hinn slasaði gekk sjálfur við komu í land og ekki var talinn þörf á sjúkrabifreið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn hafði verið á skipinu í um tvo mánuði. Skipstjórinn taldi hann óvanan og því hafði hann verið látinn í störf sem ekki voru sérstaklega hættuleg. Hann kvað skipverjann ekki rétt staðsettan þegar óhappið átti sér stað. Hann kvað einn mann hafa átt að vera þarna;
- að stýrimaður var verkstjóri á þilfari þegar slysið átti sér stað. Samkvæmt hans mati gekk allt eðlilega fyrir sig og áttu tveir skipverjar að vera staðsettir afturá. Annar skipverjanna hafði það verkefni að láta hundinn og belginn fara og hinn að láta baujuna fara;
- að sögn hins slasaða var honum falið þetta verk enda gert það margoft áður. Annað hvort að kasta baujunni eða hundinum og belgnum, sem hann hafi gert í þetta skipti;
- að sögn hins slasaða kom flækja á færið skömmu eftir að það fór að renna út og hafi stýrimaðurinn öskrað á sig að setja fast í bátinn, sennilega til að reyna að greiða úr flækjunni;
- að sögn stýrimanns kom engin flækja á færið

í lagningu;

- að sögn slasaða slóst bugt á færinu upp á bátapilfar og flæktist undir fót hans;
- að skipverjar segja að hinn slasaði hafi stigið út fyrir færið eða baujubandið og hafi verið kallað til hans að gera það ekki og vara sig en það hafi verið of seint því í sama mund hafi færið tekið í fótinn;
- að sögn slasaða setti hann alltaf belginn og hundinn ásamt öllum bugtum á baujubandinu út fyrir lunningu til að þetta væri ekki að þvælast í fótum hans, á meðan færið rann út;
- að sögn stýrimans var það vinnuregla að halda belgnum og baujunni utan við lunningu á meðan færið rann út og þar til tók í þau;
- að sögn slasaða var fyrri færið alltaf dregið og hringað upp á úrgreiðsluborðið og síðan fært niður á þilfar og trossan dregin ofaná það;
- að sögn stýrimanns voru færin ekki dregin á úrgreiðsluborðið fyrst og færð niður á sinn stað, heldur voru þau alltaf dregin beint á niðurlagningar staðinn til að forðast að færa þau til eftir uppgjör til að koma í veg fyrir flækjur í lagningu;
- að sögn slasaða var verið að leggja næst síðustu trossuna á þilfarinu og var síðasta trossan undir þeirri sem verið var að leggja, en trossurnar voru alltaf lagðar niður stjórnborðsmegin á þilfarinu;
- að stýrimaðurinn telur að engin trossa hafi verið eftir á þilfarinu þegar hann hljóp aftur eftir að slystað;
- að talið er að hnúturinn á færinu og baujubandinu hafi verið upp á bátapalli, en þar var hann venjulega;
- að lína í björgunarhring slitnaði við að draga skipverjann að skipshlið, þó það hafi verið logn og lítil sem engin hreyfing á skipinu.

NEFNDARÁLIT:

Slysið var tilkynnt til nefndarinnar löngu eftir að það átti sér stað og verulegt ósamræmi er í framburði skipverja um aðdraganda slyssins og slysið sjálft. Meðal annars þess vegna getur nefndin ekki fullyrt um ástæður slyssins.

Nefndin minnir á þá aðgæslu sem nauðsynlegt er að hafa við lagningu neta og skipverjar reyni ekki að grípa inn í þegar veiðarfæri eru að renna út

Nefndin minnir á þá afdráttarlausu skyldu skipstjóra að tilkynna slys til viðeigandi aðila.

Nr. 023 / 003 Sighvatur GK 57

2. Skipverji fellur í lest



Sjófn VE 37 ©LÖSMYND – Hafþór Hreiðarsson

Sighvatur GK 57 Skipa-
skr.nr. 975 Smiðaður:
Boizenburg Þýskalandi
1965 Stærð: 261.0 brl.
394.0 bt. Mesta lengd:
41.43 m Skráð lengd:
37.9 m Breidd: 7.22 m
Dýpt: 6.1 m Vél: Caterpillar
634 kW Fjöldi skip-
verja:

Gögn: Lögregluskýrsla. Skýrsla skipstjóra. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangi á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Pétri Ágústssyni og Agnari Erlingsyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. janúar var Sighvatur GK 57 á línuveiðum. Veður: SA 12 m/s, sjólitíð en veltingur.

Skipverji var að fara niður í lest og steig ofan í kar sem var í þriðju hæð í lestinni. Hann rann til og féll út úr karinu og niður í lestina. Í fallinu lenti hann með hægri öxlina utan í brún á kari sem var í botninum með þeim afleiðingum að hann bólgnaði og marðist mikið á henni.

Skipverjinn taldi þetta ekki alvarlegt en leitaði til læknis um þremur vikum seinna og þurfti þá á meðferð að halda.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fallið var um 3-4 m niður í lestina. Ekki var hægt að kenna velting um heldur hafi skipverjinn runnið til í karinu;
- að bleyta var í karinu og hugsanlega einhver ís;
- að hægt var að fara niður í lestina á tveimur

stöðum, að framanverðu á móts við dráttarlúguna og að aftanverðu undir aðgerðarkari. Ekki voru fastir stigar í þessum niðurgöngum heldur voru notaðir lausir álstigar sem voru hengdir á lúgukarm. Um borð voru tveir svona stigar, einn stuttur og annar lengri. Skipverjinn var með stutta stigann og þurfti að teygja sig niður í karið síðasta spölinn;

- að skipverjar þurftu að teygja sig 1,5-2 m upp í stigana þegar þeir fóru upp úr lestinni;
- að þegar skipverjar þurftu að fara niður í lest út á sjó var sá háttur hafður á að þeir fóru niður í efstu körin og klifruðu síðan niður eftir þeim;
- að skipverjinn var í öryggisskóm en ekki með hjálm. Hjálmar voru ekki notaðir um borð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er að skipverjinn rann til í karinu. Nefndin telur að þar sem um lausa stiga er að ræða sé mikilvægt að þeir séu í réttri lengd þannig að menn þurfi ekki að teygja sig eftir fótfestu.

Nefndin hvetur útgerðir til að hafa fasta stiga niður í rýmin sé því við komið.

Nr. 058 / 03 Stokksey ÁR 40

3. Skipverji slasast er hann fellur á þilfari



Stokksey ÁR 40 ©LJÓSMYND - Halþór Hreiðarsson

Stokksey ÁR 40 Skipa-skr.nr. 1037 Smíðaður: Boizenburg Þýskalandi 1967, stál Stærð: 299 brl. 384 bt. Mesta lengd: 39,91 m Skráð lengd: 35,57 m Breidd: 7,2 m Dýpt: 6,1 m Vél: Alpha Diesel, 1160 kW Fjöldi skipverja: 9

Gögn: Lögregluskýrsla. Skýrsla aðila. Ljósmyndir. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti, Pálma Jónsýnti, 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.



Myndin sýnir olíusmit (glussa) á þilfari og í kringum stjórnök.

ATVIKALÝSING:

Þann 14. maí 2003 var Stokksey ÁR 40 á netaveiðum við Kolbeinsey. Veður: Kaldi og veltingur. Skipverjar höfðu lokið við að draga nokkrar trossur þegar krani, sem var með áföstum netalleggjara á bómu, bilaði. Eftir viðgerð var haldið áfram að leggja netin niður í netakassa í skut. Netadragarinn var loftlítil og þurfti því skipverji að draga netin með höndum í gegnum hann til að hjálpa honum ásamt því að vinna við netalögnina. Annar skipverji var við stjórnun kranans og þurfti hann að öðru hverju að fara og aðstoða félagan sinn við að vinda ofan af snúningi á teinunum. Skipverjinn var á leið til kranans eftir eitt slíkt skipti þegar hann missti fótanna og skall með bæði hné í þilfarið.

Haldið var áfram ferð skipsins þar sem ekki var talinn ástæða til annars. Skipverjinn þurfti síðar að leita læknis vegna eymsla og þurfti hann að fara í aðgerð á báðum hnjójum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mikið olíusmit var á og í kringum þilfar-skranan þar sem óhappið átti sér stað;
- að hægri glussaslanga efst á krananum var



sprungin og spýttist út glussi við lengingu á bómu. Einnig var sprunga á vinstri slöngu.

- að skipverjar höfðu gert athugasemdir við ástands kranans.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var vegna lélegs viðhalds sem orsakaði leka glussaslöngu og olíusmits á þilfari.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn að huga vel að öryggi skipverja á þilfari.

Nr. 068 / 03 Bergur Vigfús GK 100

4. Skipverji slasast við netadrátt



Bergur Vigfús GK 100 ©LIÖSMYND - Skip.is - JPA

Bergur Vigfús GK 100
Skipaskr.nr. 1371 Smíðaður: Seyðisfirði 1974, stál
Stærð: 77.9 brl. 75.0 bt.
Mesta lengd: 24.68 m
Skráð lengd: 23.14 m
Breidd: 5.2 m Dýpt: 2.1 m
Vél: Scania, kW 359, 6-19996 Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónsýni, 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 2003 var Bergur Vigfús GK 100 að netaveiðum suður af Krísuvíkurbjargi. Veður var hæg N-átt, sjólaust.

Einn skipverji var á rúllunni við netadráttinn og var hann að taka teinaklárt upp í hana. Hann hélt á fiskigoggi í vinstri hendi og notaði hann til að ná snúningnum af teinunum. Skyndilega jókst hraði dráttarins og kippti í gogginn svo skipverjinn féll fram á við og hægri hönd hans lenti undir teinunum á rúllunni.

Hinn slasaði brotnaði ofan og neðan við úlnlið og var siglt til lands og honum komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri var að andæfa á netadrættinum. Hann var að keyra upp í vind og sjó og þurfti til þess aukna olíugjöf;
- að dælan fyrir vökvadrifið netaspilið var drifin af aðalvélinni og jukust því afköst dælnunnar eftir því sem vélin snérist hraðar. Við aukin afköst dælnunnar jókst hraði spilsins, sem dró því netin með meiri hraða;
- að stjórnun á spilinu er við netaborðið á milli spilsins og rúllunnar. Þetta er sveif á magnstýri-loka sem stjórnar olíuflæðinu stiglaust inn á spilið. Þegar hún var sett upp var full hífing og niður full slökun, þar á milli stopp;
- að einn skipverji var að störfum fyrir aftan manninn á rúllunni og stöðvaði hann strax hífingu þegar hann varð var við hvað var um að vera á rúllunni. Hann slakaði strax út netunum og losnað þá hinn slasaði undan teinunum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var skyndileg hraðabreyting á spilinu sem varð vegna hraðabreytingar á vél.

1

Nr. 085 / 03 Sindri SF 26

5. Skipverji slasast þegar hann fellur á þilfari



Sindri SF 26 ©LIÖSMYND - Sverrir Aðalsteinsson

Sindri SF 26 Skipaskr.nr. 1213 Smíðaður: Akureyri 1972, stál Stærð: 112 brl. 182 bt. Mesta lengd: 25,89 m Skráð lengd: 23,81 m Breidd: 6,7 m Dýpt: 5,6 m Vél: MWM 649 kW Fjöldi skipverja: 7

Gögn: Lögregluskýrsla.Ljósmyndir. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, 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 27. ágúst 2003 var Sindri SF 26 á netaveiðum úti á Skerjum sem er VNV af Eldey. Veður: Hægviðri, sjólítið.

Skipverji var að huga að niðurleggjaranum því eitthvað var óklárt í honum. Til að athafna sig við þetta starf steig hann upp á bekk sem lág upp að niðurleggjaranum. Þegar skipverjinn steig upp á bekkinn rann hann til og féll aftur fyrir sig og með bakið í þilfarið.

Skipverjinn bar sig mjög illa og ákveðið var að fá þyrllu frá Landhelgisgæslu Íslands til að sækja hann og fara með á sjúkrahús. Hann reyndist ekki alvarlega slasaður.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að mikil Marglytta hafði verið í netunum og hafði hún slest út víða í kringum niðurleggjarann og á bekkinn og gert hann hálann.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til að gæta vel að sér í hálu umhverfi og halda því hreinu ef því er við komið.

Nr. 096 / 03 Fossá ÞH 362

6. Fær barka í skrúfunu og verður vélarvanna



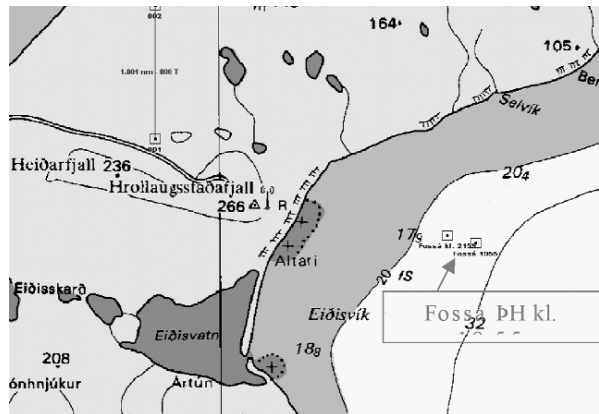
Fossá ÞH 362 Skipaskr.nr. 2404 Smíðaður: Kína 2000/12 Stærð: 249 brl. 444 bt. Mesta lengd: 38 m Skráð lengd: 36,32 m Breidd: 9,4 m Dýpt: 3,5 m Vél: Caterpillar 1004 kW Fjöldi skipverja: 4

Fossá ÞH 362 © Ljósmynd - Halþór Hreiðarsson

Gögn: Lögregluskýrslur. Endurrit úr sjóprófum. Úr skipsdagbók Bjargar Jónsdóttur ÞH 321. Ljósrit úr skipsdagbók Fossá. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, 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 7. október 2003 var Fossá ÞH 362 á Kúfiskveiðum á Eiðsvík í Bakkafloa. Veður: SA 5-8 m/s og fór síðan í 10-15 m/s.

Skipstjóri var einn í brú en aðrir skipverjar niðri í borðsal. Hann hafði verið að toga í austur átt og var að hífa plóg í gálga og undirbúa annað kast. Um leið og plógurinn kemur í gálgann beygir hann til bakborða og keyrir aðalvél upp til að ná meiri ferð því skipið hafði verið nánast stopp við hífinguna.

Aftur úr plógnum hékk 80 metra langur 8" barki sem notaður er til að sprauta sjó niður í plóginn við veiði. Þessi barki lenti í skrúfunni um kl. 18:30 og við það stöðvaðist aðalvél. Skipið tók strax að reka að landi en skipverjar náðu að setja út stjórnborðsakkeri og stöðva rekið. Haft var samband við nærliggjandi skip og gerðar ráðstafanir svo björgunarsveitir kæmu á staðinn ef illa færi.

Um kl. 19:30 gaf akkeristaugin sig en skipverjar náðu að setja út bakborðsakkerið sem hélt. Skipverjar skáru á barkann til að freista þess að losna við hann úr skrúfunni en allt kom fyrir ekki.

ADSTOÐIN:

Kl. 22:30 kom Björg Jónsdóttir ÞH 321 að Fossá sem þá var 0,8 sml. frá landi og á 10 metra dýpi. Veður hafði þá snúist til ANA 12-15 m/s og bætt í sjóinn. Það tók um það bil 30 mín að koma taug á milli skipanna.

Vegna slæms veðurútlits var ákveðið að draga Fossá ÞH til Seyðisfjarðar og gekk sú ferð vel og var komið þangað kl. 10:40 morguninn eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að Fossá var um 1,2 sml frá landi þegar barkinn fór í skrúfuna;
- að stýrimaður hélt að þeir hefðu sett um 15-20 faðma af akkeristaug (28 mm vír) fyrst en lengt svo í henni. Hann sagði að mikið hefði tekið í hana og hún slitnað í klussi. Skipstjóri sagði vírinn tveggja ára og hann hafði verið skoðaður skömmu áður og var þá talin í góðu ásigkomulagi;
- að skipstjóri sagði að akkerisvírinn hafi ekki slitnað í klussi heldur töluvert neðar;
- að skipverjar vildu ekki setja bæði akkerin út í einu vegna ótta við að þau flæktust saman;
- að mati skipstjórans var líklegasta skýringin sú að hann hafi beitt skipinu of lítið og lítil ferð þess hafi orsakað það að barkinn hafi kastast til, sennilega vegna öldu, undir skipið og í skrúfuna;
- að erfiðlega gekk að komast í björgunarbúninga, mönnum þótti þeir þröngir þrátt fyrir að á þeim stóð "All size". Einn skipverjinn var t.d. 1,83 m og 107 kg;
- að enginn skipverji fylgist með barkanum við hifingar og þykir það eðlilegt verklag að mati skipverja;
- að sögn skipverja er barkinn fullur af sjó og lá því niður;
- að skipverjar á Björgu Jónsdóttur notuðu talstöðvarhjálma og gengu samskipti vel á milli manna. Þeir komu kastlínu á milli skipanna og sendu yfir 5 metra langt 32 mm ofurtóg ásamt lás sem vafin var á polla á Fossá ÞH. Síðan var tengdur 28 mm togvír í það til dráttarins.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að ekki var fylgst næg-

anlega með því hvort barkinn væri klár frá skipinu.

ÁBENDING:

Nefndin hvetur sjómenn til að kynna sér notkun björgunarbúninga og þeim sé kunnugt hvaða stærð og tegund hæfi hverjum og einum.

Nr. 106 / 03 Marta Ágústsdóttir GK 31

7. Skipverji slasast við netarúllu



Marta Ágústsdóttir GK 31 © LIÓSMYND · Skip.is · HH

Marta Ágústsdóttir GK 31
Skipaskr.nr. 967 Smíðaður: Boizenburg Þýskal.
1964 Stærð: 279.8 brl.
360.0 bt. Mesta lengd: 40.51 m
Skráð lengd: 36.24 m
Breidd: 7.2 m
Dýpt: 6.1 m Vél: Callesen 596kW árg.1975 Fjöldi skipverja: 8

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónsyni 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. október 2003 var Marta Ágústsdóttir GK 31 á netaveiðum á Faxaflóa. Veður: N 10-14 m/s, þurr veður og ölduhæð u.þ.b. 1-2 m.

Skipverjar höfðu lokið við að draga 2 til 3 net þegar trossan festist og lagðist aftur með á andófinu. Skipstjórinn gat losað trossuna með því að keyra aðeins áfram og snúa bátnum. Við það að trossan losnaði hentist netarúllan inn og lenti á öxl og hendi eins skipverjans.

Skipverjinn slasaðist illa á handarbaki hægri handar frá úlnið og niður að hnúum. Hætt var veiðum og siglt með skipverjan til Njarðvíkur sem fluttur var á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hinn slasaði taldi sig hafa splittað netarúlluna;
- að hinn slasaði var í öðrum róðri á bátnum.

Skipstjórinn sagðist hafa séð til hans deginum áður við að setja út netarúlluna. Þá hafi hann farið rétt að þ.e. að athuga splittið og taka í netarúlluna. Í þetta skiptið tók hann ekki eftir hvernig staðið var að þessu verki;

- að við athugun reyndist splittið í lagi og ekki nein merki um að það hafi svikið á neinn hátt. Splittið þarf að ganga inn í göt og því þarf að ganga vel úr skugga um að það hafi hitt vel. Síðan er gormur sem heldur því á plássi;
- að fram kom hjá skipstjóra að stöðugt þyrfti að vara menn við þessu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er sú að ekki var gengið nægjanlega vel úr skugga um að netarúllan væri læst í tryggilegri stöðu.

Nr. 121 / 03 Stokksey ÁR 40

8. Skipverji slasast við netalögn



Stokksey ÁR 40 ©LJÓSMYND - Skip.is - Halþór Hreiðarsson

Stokksey ÁR 40 Skipa-
skr.nr. 1037 Smíðaður:
Þyskaland 1967, stál
Stærð: 299.0 brl. 384.0
bt. Mesta lengd: 39.91 m
Skráð lengd: 35.57 m
Breidd: 7.2 m Dýpt: 6.1 m
Vél: Alpha Diesel 779
kW, 1977 Fjöldi skipverja:
9

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósrit úr dagbók. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti, 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 7. desember 2003 var Stokksey ÁR 40 á netaveiðum um 14 sml SV af Hvanney. Veður: Gott.

Báturinn var nýkomin á miðin og skipverjar að vinna við netalögn. Einn skipverji var á efra þilfari og var að kasta seinni bauju, sem var merkt sem

blá bauja. Fljótlega eftir að hann kastaði baujunni kom önnur bauja á eftir og lenti í andliti hans með þeim afleiðingum að hann kinnbeins- og nefbrotnaði auk annara eymsla.

Haldið var strax til hafnar á Hornafirði með hinn slasaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að baujan sem lenti á skipverjanum tilheyrði næstu trossu. Hún hafði verið bundin í rangt færi af ókunnum ástæðum;
- að skipverjinn var ekki með líflínu eða öryggishjálmi þar sem veður var gott;
- að skipverjinn var vanur sjómaður;
- að verið var að leggja net með bláum baujum en ekki var vitað hvaða litur var á baujunni sem lenti á skipverjanum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins eru mistök við frágang veiðarfæra þar sem baujum var víxlað.

SLYS Á NÓTAVEIÐSKIPUM

Nr. 006 / 03 Jóna Eðvalds SF 20

1. Banaslys,

skipverji fellur á milli skipa í höfn



Jóna Eðvalds SF 20 ©LJÓSMYND - Þorgeir Baldursson

Jóna Eðvalds SF 20 Skipa-
skr.nr. 2233 Smíðaður:
Flekkefjord, Noregi,
1980/6, Stærð: 441 brl.
633 bt. Mesta lengd:
50,56 m Skráð lengd:
45,38 m Breidd: 8,90 m
Dýpt: 6,55 m Vél: Wich-
mann 1214 kW
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur. Krufningskýrsla. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasynti, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 21. janúar 2003 var Jóna Eðvalds í höfn á Seyðisfirði og lá utan á Guðmundi VE við svokallaða fiskvinnslubryggju. Veður: NA stinningskaldi, snjócoma og skafrenningur.

Haldið hafði verið til hafnar á Seyðisfirði vegna brælu á miðunum þann 19. janúar og komið þangað kl. 06:50 deginum eftir eða 20. janúar. Fyrst var lagt að hafskipabryggjunni en fært síðan og lagst utan á Guðmund VE. Um kvöldið fóru nokkrir úr áhöfninni í land.

Upp úr miðnætti og til u.þ.b. tvö um nóttina komu allir skipverjar um borð að einum undanskyldum. Þegar skipverjinn hafði ekki skilað sér um kl. 03:30 var lögreglan látin vita og kom hún á staðinn. Skoðaði lögreglan höfnina í kringum skipin auk þess að fara í eftirlitsferð um bæinn. Kl. 04:07 hafði lögreglan samband við formann björgunarsveitarinnar og ákváðu þeir að bíða til birtingar um morguninn með frekari eftirgrennslan ef skipverjinn skilaði sér ekki. Um áttaleytið um morgunin hafði lögreglan samband við skipstjóra og þá var skipverjans enn saknað.

Formleg leit var hafinn kl. 13:00 bæði á sjó og landi og tók fjöldi björgunarsveitarmanna þátt í leitinni. Kafarar leituðu í höfninni og farið var með spor- og leitarhunda um bæinn auk þess sem varðskip kom á staðinn til aðstoðar.

Þann 25. janúar um kl. 14:00 fundu kafarar lík skipverjann á botni hafnarinnar um það bil 20 m frá bryggjunni og á 11,5 m dýpi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki var landgangur eða öryggisnet á milli skipanna;
- að við rannsókn á málinu kom í ljós að skipverjinn hafði að öllum líkindum fallið niður á milli skipanna. Áverkar á líkinu bentu til að skipverjinn hefði kramist á milli þeirra sem leiddi síðar til drukknunar. Áverkarnir voru mestir á höfuð og kvið;
- að hinn látni var ölvaður.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir skipstjórnendum á skyldu þeirra að gæta í hvívetna öryggis skipverja og nota ávallt landganga, ásamt landgangsnetum, þegar verið er í höfn og/eða á milli skipa.

Nr. 062 / 03 Örn KE 13

2. Skipverjar hætt komnir vegna súrefnisskorts í lest



Örn KE 13 ©LJÓSMYND - Skip.is JPA

Örn KE 13 Skipaskr.nr. 1012 Smíðaður: Florø 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: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. október 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmarí Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 3. júlí 2003 var Örn KE 13 við bryggju á Djúpavogi við löndun á loðnufarmi.

Verið var að ljúka löndun og miðlestin aftast að tæmast. Einn skipverji hafði það starf að lempa fyrir dælingu loðnunnar með því að vera með "vatns-spúl" og sprauta niður í farminn. Þegar um það bil 10 tonn voru eftir í rýminu fór skipverjinn niður til að fylgja verkefni sínu eftir og spúla til loðnunnar. Eftir um það bil 5-10 mín virtist skipverjinn hafa fundið til einhverrar vanlíðunnar því annar skipverji sem var í lúgunni sá hann allt í einu hlaupa að stiganum og fara hratt upp. Um það bil þegar skipverjinn var að ná lestarbrún missti hann allan mátt, féll aftur niður í lestina ofan á loðnufarminn.

Skipverjinn sem hafði séð hvað fram fór kallaði á

hjálp og annar fór strax niður til hjálpar og náði með erfiðismunum að halda höfði skipverjans upp úr loðnuhaugnum. Skipverjinn sem hafði fallið niður í lestina náði að standa einu sinni upp og ætlaði upp stigann og var kominn upp 2-3 þrep en leið þá út af og féll meðvitundarlaus í loðnuhauginn. Fljótlega voru fimm skipverjar komnir niður í lestina til hjálpar með björgunarnet til að hífa skipverjann upp í. Einn af þeim var að bogra við að koma skipverjanum í björgunarnetið og var við það nálægt yfirborði loðnuhaugsins. Eftir um það bil 2-3 mín leið hann einnig út af. Skipverjarnir höfðu í fyrstu talið að ástand skipverjans hefði orsakast af kvilla sem hrjáði hann og þeir vissu um en áttuðu sig þegar annar skipverji lá að um súr-efnisskort í rýminu væri að ræða.

Fljótlega náðist að ná báðum skipverjunum upp úr lestinni og hafði skipstjóri kallað til lækni og sjúkrabíl. Skipverjarnir komust fljótlega til meðvitundar. Hlúð var að þeim á Heilsugæslunni og kallað eftir sjúkraflugvél frá Egilsstöðum sem flutti þá til Reykjavíkur.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að lestin var ein af 9 lestum skipsins og var næst öftust fyrir miðju skipinu. Þrengst aðkoma er að þessari lest því Vacuum kútar eru í rýmum sem ganga inn í hana efst og fremst undir þilfari. Þegar undir þá er komið liggur lestin fram eftir skipinu;
- að dýpt lestarinnar er 7 m niður á steingólf og fall skipverjans úr lóðréttum stiganum var um 5,5-6 m og hæð loðnuhaugsins frá lestargólfi var um 1 m og kom í veg fyrir að skipverjinn slasaðist ekki við fallið;
- að aflinn var orðinn um 4-5 daga gamall í lestinni og orðinn súpukenndur þegar að skipverjinn fór niður;
- að lúgan á þessari lest hafði verið opinn frá um kl. 08:00 um morgunin en slysið skeði um kl. 13:00;
- að skipverjinn hefði verið um það bil 20 mín í allt í lestinni. Skipverjinn fann skrytna og sterka myglulykt og átti erfitt með að anda. Hann hætti að anda með nefinu og andaði með munninum. Hann fór að finna fyrir máttleysi í útlimum tók þá á rás upp stigann en missti allan mátt og féll niður;
- að ekki var um borð sérstakur búnaður til mælinga á súrefnisstigi í lestum. Eftir slysið voru keyptir þrír súrefnisskynjarar um borð í skipið sem menn hafa á sér þegar þeir fara niður í lestarnar;
- að eftir þetta slys hefur útgerð skipsins sett upp á Djúpavogi loftræstibúnað til þess að hægt sé að loftræsta lestar skipsins við löndun;
- að í aflann hafði verið látin renna Edik-sýra til að tefja rotnun sem skipverjar höfðu ekki séð fyrr en á þessu ári og höfðu ekki fengið neinar leiðbeiningar um notkun hennar;
- að ekki voru sérstakar varúðarráðstafanir gerðar né tiltækur sérstakur búnaður ef svona slys vildi til;
- að samkvæmt upplýsingum frá Rannsóknarstofu fiskiðnaðarins fara fljótlega eftir að bræðsluhráefni er dælt í lestar skemmdarferli af stað fyrir áhrif örvera, fyrst loftháð ferli og síðan loftóháð. Við þessi ferli ganga örverurnar á súrefni andrúmslofstins ofan hráefnisins (því hraðar sem hitastig er hærra og loftræsting minni) auk þess sem styrkur koldíoxíðs (koltvísýra) vex. Með lækandi súrefnisstyrk fara jafnframt ýmis loftóháð ferli af stað og myndast þá ýmsar eitraðar og lyktsterkar lofttegundir eins og t.d. vetnissúlfið (sem hefur lykt af rotnandi eggjum og hverum). Atvik þar sem menn hafa beðið heilsutjón eða jafnvel hlotið bana af sökum súrefnisskorts og/eða hás styrks koldíoxíðs eru mörg, ekki einungis í lestum fiskiskipa heldur einnig í hráefnisgeymum á landi, votheysturnum og skolpkerfum svo dæmi séu tekið. Auk kælingar á hráefni nota menn einnig ýmis rotnarefni til að koma í veg fyrir að örverurnar dafni og hráefni skemmist. Sem dæmi um rotnarefni eru ýmsar sýrur eins og t.d. ediksýra, en þá er mikilvægt að rotnarefni sé notað í réttum styrk og það blandist vel hráefninu. Ýmis önnur rotnarefni í þessum tilgangi hafa einnig verið notuð;
- að skipverjar sem höfðu verið lengi á skipinu vissu að þetta gæti gerst og höfðu orðið varir við gasmyndun áður, sérstaklega í þessari lest;
- að skipverjinn sem fór í lestina fyrstur og missti

meðvitund var fyrst skráður á skipið ári áður og búinn að vera á því lögskráður í 180 daga á því tímabili. Hann hafði heyrt skömmu áður að svona gæti gerst og að maður hefði látist vegna þess en þetta hafði ekki verið aðvarað sérstaklega af yfirmönnum skipsins;

- að enginn skipulögð nýliðafræðsla var um borð í skipinu. Ekki hafði verið haldinn björgunaræfing a.m.k. undanfarinn tvö ár;
- að fyrir hafði komið að þeir hefðu losað tessa af lúgum vegna innri þrýstings frá rotun;
- að sögn skipstjóra heyrði hann eftir slysið að ótrúlega víða hefði sambærileg atvik átt sér stað og að menn voru að líða út af í lestum;
- að Siglingastofnun Íslands er að vinna að breytingum á nýrri reglugerð, nr. 26/2000 varðandi öryggi og heilsu manna um borð í skipum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var súrefnisskortur í lestartýminu. Nefndin minnir útgerðar- og skipstjórnarmenn á skyldur þeirra sem koma fram í reglugerð 785/1998 um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu við vinnu um borð í fiskiskipum og 786/1998 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu manna um borð í skipum.

Nefndin bendir á ýmis úrræði við aðstæður sem þessar. Það má fyrst nefna að mæla súrefnisstyrk andrúmsloftsins í lestinni ef senda þarf menn niður í hana. Fari súrefnisstyrkurinn undir ákveðin mörk, þá fari menn ekki niður í lestina. Þurfi engu að síður að fara niður í lest, þá er um hættuför að ræða og þarf þá að koma til mikil lofræsting eða notkun öndunartækja (reykköfunartæki). Menn séu í línu svo draga megji þá hratt upp ef til þess þarf að koma.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin gerir eftirfarandi tillögur í öryggisátt:

1. Að sett verði í reglugerð ákvæði um að í þeim skipum, þar sem hætta er á súrefnisskortum í rýmum sem skipverjar að staðaldri vinna í, verði skylt að hafa súrefnismæla og/eða súrefnisskynjara á sér og góða lofræstingu í skilgreindum hætturýmum.

2. Að gerð verði leiðbeinandi veggspjöld og bæklingar um hættuleg efni, umgengni við þau og mögulegar efnamyndanir um borð skipum. Einnig verði öll rými þar sem hætta er á efnabreytingum skilgreind á áberandi hátt og áhöfninni kynnt vel.
3. Að sérstakar ráðstafanir séu gerðar í viðbragðsáætlun um borð í skipum, verði slys af völdum súrefnisskorts.

Nr. 092 / 03 Steinunn SF 10

3. Skipverji fótbrotnar við nótaveiðar



Steinunn SF 10 ©Olgeri Sigurðsson

Steinunn SF 10 Skipa-
skr.nr. 1416 Smíðaður:
Mandal Noregi 1975, stál
Stærð: 347.0 brl. 475.0
bt. Mesta lengd: 43.57 m
Skráð lengd: 39.11 m
Breidd: 8.2 m Dýpt: 6.5 m
Vél: Wichmann, 919 kW
Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jóns-
syni, 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 23. september 2003 var Steinunn SF 10 á síldveiðum með hringnót í Berufjarðará. Veður: VSV 3-4 m/sek, sjólitíð.

Búið var að lása hlaupara í hornbandið og byrjað að hífa. Einn skipverja stóð bakborðsmegin, nokkuð aftan við klussið þar sem hornbandið kom inn um, til að segja til um hífunguna. Þegar lásar á hlaupara og hornbandi voru komnir inn að spili slitnaði hlauparinn í auganu og slógust lásarinn í báða fætur skipverjans á leiðinni fyrir borð.

Slasaði ökklabrotnaði og marðist. Nótin var strax dregin inn og siglt til Djúpavogs.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hlauparinn var úr 24 mm krafttögi og í enda þess var splæst auga með stállás;
- að ekki sá á hlauparanum en hann slitnaði í auganu við lásinn. Stýrimaður hafði þann vana að skoða öll tóg og víra reglulega með það fyrir augum að hafa eftirlit með búnaðinum en hann hafði ekki tekið eftir því að augað væri farið að slitna eða skemmdir væru á því;
- að samsetning á hlaupara og hornbandi var með tveimur G lásum;
- að við hífingu á hlauparanum er að öllu jöfnu ekki mikil átök, nema í miklum vindi og/eða þegar bakkað er á nótna;
- að skipverjinn var vanur sjómaður en ekki vanur þessum veiðiskap. Þetta var annað kastíð sem hann tók þátt í;
- að skipverjinn stóð innan við 2 m fyrir aftan klussið sem er í stefni skipsins, en spilið er um einn metra fyrir framan mastrið miðskips og á milli þess og klussins er fastsetningapollur sem tógið liggur bakborðsmegin utan í þegar híft var. Vegna stöðu pollans kastaðist tógið til bakborða þegar það slitnaði upp við spilið. Leiða má líkum að spilmaður geti verið í hættu ef tóg slitnar á milli pollans og kluss þar sem stjórn-tæki eru bakborðsmegin við miðlínu;
- að verið var að bakka mikið til að forða því að hornið kæmi upp undir skipinu og færi í skrúfunu. Á meðan var híft á fullu því skipverjarnir vissu ekki að verið var að bakka skipinu;
- að skipt var um og sett 10 mm Dynex (ofurtóg) í hlaupara og hornbandið eftir slysið. Slitþol 24 mm krafttögs er 8,300 kg og tognun 16% við 75 % átak. Slitþol 10 mm Dynex 75 er 10.700 kg og er tognun talin það lítil að efníð hefur lítið endurkast við slit og er því hættu-minna í notkun.
- að venjan var að segja nýliðum tillog hafði slasaða verið sagt hvernig ætti að standa að niðurlagningu nótarinnar en hann var aðallega í því starfi en ekki þarna framá. Honum hafði ekki verið kynnt nægjanlega hvernig standa ætti að vinnu fram á skipinu.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var sú að hlauparinn þoldi ekki átakið sem kom á hann þegar bakkað og híft var á sama tíma.

Nefndin bendir mönnum á að staðsetja sig utan skilgreindra hættusvæða við hífingu, ef því verður mögulega við komið. Einnig bendir nefndin á nauðsyn þess að gott samband sé á milli brúar og þess sem er við spilið varðandi allar aðgerðir sem hafa einhver áhrif á hífingu.

SÉRSTÖK ÁBENDING:

Nefndin beinir því til skipsstjórnenda að þeir skilgreini vel hættusvæði við hífingar svo og önnur störf. Þetta sé gert skriflega og í samvinnu við áhöfn.

SLYS Á TOGVEIÐSKIPUM

Nr. 005 / 03 Haraldur Böðvarsson AK 12

1. Skipverji slasast við trolltöku

Haraldur Böðvarsson AK 12 © Fiskifélag Íslands

Haraldur Böðvars. AK 12
Skipaskr.nr. 1435 Smíðaður:
Kristiansund Noregi,
1975, stál Stærð: 299 brl.
562 bt. Mesta lengd:
46,47 m Skráð lengd:
41,47 m Breidd: 9,00 m
Dýpt: 6,55 m Vél: MaK
1975/4, 11103 kW Fjöldi
skipverja: 15

Gögn: Lögregluskýrslur. Úrdráttur úr leiðarabók. Gögn RNS

Lokaskýrslu afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingsyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. janúar 2003 var Haraldur Böðvarsson AK 12 að togveiðum í Víkurál.

Veður: SV 6-8 m/sek og mikill sjór.

Verið var að taka trollið og búið að taka fyrstu

færu á belginn með bakborðsgilsli og lá hann bakborðmegin í rennunni. Tveir skipverjar fóru inn á trollþilfarið og slógu stjórnborðsgilsinum á belginn og þegar því var lokið hugðust þeir forða sér út í síðu áður en híft væri. Skipverjinn sem hafði haldið við gilsinn var skrefi á eftir hinum út um hliðið. Á sama tíma skaut belgurinn til stjórnborða og lenti á baki skipverjans og kastaði honum út í stjórnborðssíðu og lenti hann á móttökulúgu þar. Meiðsli skipverjans voru mikil. Klárað var að taka inn trollið og haldið með þann slasaða til læknis á Patreksfirði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að sögn beggja skipverjanna var híft viðstöðulaust í stjórnborðsgilsinn eftir að honum hafði verið slegið á belginn og þeir voru ekki komnir af trollþilfari þegar að það var gert;
- að krókar í gilsnum voru opnir og því þurfti að halda við krókinn meðan slaki var tekinn af;
- að venjuleg vinnuregla var að taka fyrst slakann af og sjá til hvort stroffan hertist að og héldi. Beðið var síðan eftir að skipverjar höfðu komið sér af trollþilfari og út í síðuganga;
- að skriflegar vinnuleiðbeiningar eru ekki til fyrir vinnu við hífingar, en unnið er eftir áðurgreindum munnlegum vinnureglum við þessi störf;
- að sögn spilmanns var ekki híft meira en þar til tók í stroffuna og þá beðið eftir að menn færu út úr rennunni. Allt í einu kastaðist belgurinn yfir til stb. og skall á skipverjanum rétt eftir að hann hafði snúið sér við til að fara frá. Belgurinn kastaði honum með höfuðið á undan á lunningu trollþilfarsins. Spilmaður sagði að aldrei væri slakað í fyrri gilsinn fyrr en slaki er komin á belginn og eftir að seinni gilsinn hefur sannað að stroffan renni ekki á honum. Spilmaður sagði að maðurinn sem var með slasaða hafi hörfað upp að lunningu undan slættinu og ekki orðið meint af;
- að eftir þetta slys var vinnutilhögun breytt þannig að skipverjar eru upplýstir á þilfari um hvorumegin trollið liggi fyrir aftan skipið. Þeir sem eru öndvert við það koma stroffunni fyrir á belgnum og húkka í hana.

NEFNDARÁLIT:

Ekki er ljóst hvers vegna belgurinn slóst til. Hvort það var vegna hreyfingar skipsins eða híft hafi verið of snemma í hann.

Nefndin bendir á að ávallt skal nota lokanlega króka við hífingar.

Nefndin bendir skipstjórnum á nauðsyn verklagsreglna um allar hífingar.

Nr. 012 / 03 Sóley Sigurjóns GK 200

2. Skipverji slasast við togveiðar



Sóley Sigurjóns GK 200©LJÓSMYND - Jón Sigurðsson

Sóley Sigurjóns GK 200
Skipaskr.nr. 1481 Smíðaður: Ancona, Ítalía,
1971/6 Stærð: 290 brl.
515 bt. Mesta lengd:
41,72m Skráð lengd:
37,78 m Breidd: 8,00 m
Dýpt: 6,00 m Vél: Deutz
618 kW Fjöldi skipverja:
12

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. október 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmarí Snorrassyni, Inga Tryggvassyni, Pálma Jónssyni og Péturí Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. febrúar 2003 var Sóley Sigurjóns GK 200 á togveiðum. Veður: Gott og ekki mikill sjór.

Verið var að hífa upp veiðarfæri þegar bakstroffa flæktist í eyra á stjórnborðshlera. Skipverjar náðu ekki að losa bakstroffuna og settu gilsvír í gegnum blökkina til hífa í bakstoffuna og losa af eyranu. Þegar því var lokið og búið var að slaka hafði komið slaki á gilsvírinn. Einn skipverjinn taldi gilsvírinn þá lausan og tók um vírinn til að losa hann úr blökkinni. Skyndilega strektist á gilsinum með þeim afleiðingum að skipverjinn festi fjóra fingur vinstri handar á milli keðjunnar í blökkinni og vírsins.

Siglt var með skipverjann sem slasaðist til hafnar í Sandgerði og var það um 7,5 klst. sigling.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var vanur sjómaður og hafði verið á skipinu í u.þ.b. fimm ár;
- að upphaf vandræðanna með veiðafærin voru þau að hlerarnir komu upp flæktir saman;
- að mati skipstjóra kom sennilega slaki á vírinn vegna þess að hann hafi klemmst á milli togvirs og togblakkar, síðan hafi hann hrokkið úr festingunni og strekst á honum;
- að ekki var verið að hífa í gilsinn þegar að óhappið átti sér stað;
- að slasaði vildi ekki meina að þetta hafi verið óvarkárni eða athugunarleysi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins var sú að gilsvírinn klemmdist fastur í blökkinni að utanverðu og þungi ennþá í honum án þess að skipverjar gerðu sér grein fyrir því.

Nr. 013 / 03 Mímir ÍS 30

3. Skipverji slasast við töku á veiðarfæri



Mímir ÍS 30 ©LIÓSMYND - Útgerð 2003

Mímir ÍS 30 Skipaskr.nr. 0089 Smiðaður:
Flekkefj.Slipp & Mask
1963 Stærð: 178,55 brl.
276,83 bt. Mesta lengd:
36,05 m Skráð lengd:
32,83 m Breidd: 6,72 m
Dýpt: 5,72 m Vél: Caterpillar 671 kW Fjöldi skipverja: 5

Gögn: Lögregluskýrslur. Úrdráttur úr dagbók

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2003 af Emil Ragnarssyni, Himari Snorrasyni, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 8. nóvember 2002 var Mímir ÍS 30 á dragnotarveiðum 9 sml. norður af Rit. Veður: A - 10 m/s, þurr og lífll sjór. Straumur var í sömu átt og vindur.

Fjórir skipverjar voru að vinna við að taka inn bauju sem var tengd við stjórnborðstógið fyrir snurvoðina en verkið gekk erfiðlega vegna straums og vinds. Talsvert rek var á bátnum. Búið var að taka inn baujuna og um 6 faðma af færinu auk tveggja línubelgja sem voru á því. Skipstjórinn missti skipið þvert á strauminn og við það dróst baujan útbyrðis og fór lenti undir bátinn. Einn skipverjinn hafði haldið um færið og hafði stigið inn í bugt með þeim afleiðingum að hann dróst harkalega að lunningunni stjórnborðsmeginn og skall á hana með hægri síðu.

Skipverjinn komst til læknis daginn eftir og kom þá í ljós að hann var rifbeinsbrotinn.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til að huga vel að hvar þeir stíga niður við meðhöndlun veiðarfæra.

Nr. 024 / 03 Eldborg RE 13

4. Skipverji slasast við trolltöku



Eldborg RE 13 ©LIÓSMYND - Hafþór Hreiðarsson

Eldborg RE 13 Skipaskr.nr. 1383 Smiðaður: Póllandi
1974, stál Stærð: 912,87 brl. 1403 bt. Mesta lengd: 71,43 Skráð lengd: 65,76 Breidd: 11,30 m Dýpt: 7,30 m Vél: SULSER 2208 kW Fjöldi skipverja: 18

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. október 2003 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 10. mars 2003 var Eldborg RE 13 á veiðum á Hampiðjutorgi. Veður: NA 5-7 m/s.

Um nóttina hafði verið leiðindaveður og stjórnborðs togvírinn hafði slitnað í sjó. Vegna veðurs

var beðið með að taka trollið og lónað þar til að það skánaði. Undir hádegi var veður orðið skaplegt og til að auðvelda tökuna á trollinu var ákveðið að reyna að slæða upp stjórnborðshlerann. Til þess átti að nota kröku og var stjórnborðsvírinn þræddur í gegnum togblökkina á aftugálganum og inn á þilfarið þar sem festa átti krökuna í hann. Eftir að krakan hafði verið fest við vírinn var fest við hana gils sem átti að halda við þegar hún var hífð aftur í skutrennuna. Þegar krakan var komin aftur í rennuna festist hún og slaki kom á gilsinn. Einn skipverji fór þá út á trollþilfarið en um leið losnaði krakan og strekkti á gilsinum með þeim afleiðingum að hann lenti undir höku hans.

Eftir að töku trollsins var siglt með hinn slasaða til Reykjavíkur og honum komið til læknis. Þar kom í ljós að hann var kjálkabrotinn og þurfti að fara í aðgerð.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn taldi óhætt að fara út á trollþilfarið þar sem hann hélt að krakan væri komin aftur í togblökkina.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til að gæta fyllstu varúðar við allar hífingar.

Nr. 027/ 03 Haraldur Böðvarsson AK 12

5. Skipverji slasast við trolltöku



Haraldur Böðvarsson AK 12 ©Fiskifélag Íslands

Haraldur Böðvars. AK 12
Skipaskr.nr. 1435 Smíðaður:
Kristiansund Noregi,
1975, stál Stærð: 299 brl.
562 bt. Mesta lengd:
46,47 m Skráð lengd:
41,47 m Breidd: 9,00 m
Dýpt: 6,55 m Vél: MaK
1975/4, 11103 kW Fjöldi
skipverja: 15

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti, Pálma Jónsýnti og Agnari Erlingssýnti

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

ATVIKALÝSING:

Þann 9. mars 2003 var Haraldur Böðvarsson AK 12 við togveiðar á Eldeyjarbanka.

Veður. NA 14 til 18 m/sek og talsverður sjór.

Þegar trollið var tekið var slitinn höfuðlínuleggur. Bobbingarnir voru komnir inn og skipverjar voru komnir inn á trollþilfarið til að slá á vænginn og belginn til að hifa inn. Alda brotnaði fyrir aftan skipið og sópaði trollinu þar sem það lá aftur af skipinu til bakborða og kastaðist belgurinn til bakborða. Skipverja sem þar stóð tókst ekki að komast undan og klemmdist á milli trollþilfarslunningar og belgsins. Skipið reisti sig á báru og kom þá slaki á belginn sem skipverjinn hugðist notfæra sér til að smokra sér út um hliðið á lunningunni en það strekktist aftur á belgnum og klemmdi skipverjann á ný að lunningunni.

Hinn slasaði fann þegar beinin í brjóstkassanum brustu hvert af öðru. Hann var borinn af þilfari og siglt með hann til lands og komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skutrennulokan var uppreist og lá belgurinn yfir hana;
- að slasaði telur að það hafi verið hift aftur í bobbingana og belginn eftir að hann varð á milli. Það hefði slaknað á til að byrja með en strekkt síðan á aftur;
- að skipverjinn var búinn að vera 15-20 ár til sjós;
- að sögn spilmanns átti skipverjinn ekki að vera þarna. Skipverjanum hafði ekki verið skipað til þessara verka enda ekki komið að því að slá á belginn. Aðrir skipverjar hafi verið fram á þilfari að greiða úr vængnum, því höfuðlínuleggur hafði slitnað. Grandaraspilin gefa alltaf eftir og trollið sigur alltaf út þó þau séu stopp því það er engin bremsa á þeim, en það hafi ekkert verið hift á þessum tíma.
- að skipverjinn sem kvaðst hafa starfað á móti þeim slasaða segist ekki hafa farið út í rennuna vegna þess að belgurinn hafi fyllt hana

lunninga á milli. Hann bar að allir menn á þilfari hafi verið að störfum á aftur þilfarinu. Hann bar einnig að slasaði hafi lyft hendi og snúið fingri sem merki um hífingu, eftir að hann klemmdist á milli.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins var sú að trollið kastaðist til vegna veðurs og sjólags.

Nefndin hvetur áhafnir til að yfirfara verklag þegar veiðarfæri koma óklár úr sjó.

Nr. 031 / 03 Baldvin Þorsteinsson EA 10

6. Skipverji slasast við fiskvinnsluvél



Baldvin Þorsteinsson EA 10 ©LJÓSMYND - Skip.is

Baldvin Þorsteinsson EA 10 Skipaskr.nr. 2212
Smíðaður: Flekkefjord
Noregur 1994 Stærð:
1512 brl. 2968 bt. Mesta
lengd: 85.85 m Skráð
lengd: 79.29 m Breidd:
14 m Dýpt: 8.6 m
Vél:MaK, 3700 kW Fjöldi
skipverja: 26

Gögn: Skýrsla skipstjóra. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, 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. nóvember 2000 var Baldvin Þorsteinsson EA 10 á botnvörpuveiðum. Veður: NA 5 m/s.

Skipverji var að skola af Baader vél eftir vinnslu á fyrsta hali og stóð við það á pöllum við vélina. Skipverjanum fannst einhver kalla á sig, leit við og snéri sér en féll við, sennilega vegna þess að pallarnir hafi ekki verið rétt saman. Til að afstýra falli sleppti hann slöngunni og greip með hægri hendi í vélina. Við það klemmdist langatöng á milli söðuls og styrktarbita á vélinni með þeim afleiðingum að fingurinn klemmdist illa. Skipverjinn náði að setja neyðarstopp á og stöðva vængina. Skipsfé-

lagar náðu að bakka vélinni og losa hendi hans.

Siglt var með skipverjann áleiðis til Ísafjarðar og óskað var eftir að björgunarbátur kæmi á móts við skipið og tæki hinn slasaða.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að vélin var að gerðinni Baader 185;
- að skipverjinn var í öðrum túr á skipinu en hafði verið á öðrum skipum sem Baader maður. Hann hafði ekki starfað við þessa gerð áður;
- að á þeim stað sem skipverjinn lenti átti að vera öryggishlíf en hún hafði líklega týnst við þrif. Skipverjinn hafði beðið vélstjóra að smíða nýja hlíf og var hann byrjaður á því verki;
- að öll neyðarstopp voru í lagi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er sú að öryggishlíf vantaði á vélina.

Nr. 032 / 03 Askur ÁR 4

7. Skipverji klemmist á milli lunningar og hlera



Askur ÁR 4 ©LJÓSMYND - Alfons Finnson

Askur ÁR 4 Skipaskr.nr. 2332 Smíðaður: Tomreifjord Noregur 1985, stál
Stærð: 605 brl. 1103 bt.
Mesta lengd: 51.81 m
Skráð lengd: 46.19 m
Breidd: 10.37 m Dýpt:
7.28 m Vél: Wichmann,
1650 kW Fjöldi skipverja:15

Gögn: Lögregluskýrslur. Úrdráttur úr leiðarabók. Ljósmyndir

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. október 2003 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 15. janúar 2003 var Askur ÁR 4 við Hafnarbyggjuna á Siglufirði. Veður: NA 14-20 m/s, eljagangur og súgur.

Skipverjar höfðu verið að skipta um hlera aftur á skipinu. Einn skipverji var að skipta um lás sem hélt uppi flatlegg og upphalarakeðju bakborðsmeginn. Við verkið stóð hann upp á snúanlegu kefli á lunningu. Skyndilega kemur hreyfing á skipið vegna súgsins við bryggjuna og hlerinn missti jafnvægið snérist við það. Skipverjinn rann til og lenti með vinstri fótinn á milli lunningar og hlera. Hann náði að festa krók úr "byssunni" í keng á hleranum og annar skipverji hífði í hann og þannig tókst að losa skipverjann.

Skipverjinn var fluttur á sjúkrahús með opið beinbrot.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var reyndur sjómaður til margra ára. Hann taldi ekki óeðlilega að verki staðið við þetta starf;
- að snjór var á hleranum og lunningu. Hlerinn lá utan í keflinu á lunningunni og hugsanlega hefur keflið snúist þegar hann hreyfðist frá því.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til að fara með gát við störf sín, sérstaklega þegar von er á óvæntum hreyfingum á skipi.

Nr. 033 / 03 Skafti SK 3

8. Skipverji slasast við að festa hlera



Skafti SK 3 ©LÖSMYND - Skip.is

Skafti SK 3 Skipaskr.nr. 1337 Smíðaður: Harstad Noregur 1972, stál Stærð: 299 brl. 497 bt. Mesta lengd: 45.41 m Skráð lengd: 40.94 m Breidd: 9.2 m Dýpt: 6.5 m Vél: Crepelle 1360 kW Fjöldi skipverja: 7

Gögn: Lögregluskýrsla. Úrdráttur úr leiðarabók. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, 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 2003 var Skafti SK 3 við rækjuveiðar. Veður: Hægvíðri, frost.

Verið var að taka trollið um borð og hlerarnir komnir í gálga. Einn skipverji var búinn að lása hlauparanum í hlerann þegar hlerinn seig óvænt niður. Við það strekkist á hlauparanum og slóst í skipverjann sem féll við og datt niður á þilfarið.

Skipverjinn marðist á bringu og fór til læknis þegar skipið kom í land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fram kom að bremsan gat brugðist, bæði í frosti og vegna bilunar sem hafði átt sér stað þegar olía komst í loftkerfið. 7° frost var þegar að óhappið átti sér stað;
- að í frosti á raki til að þéttast í loftlögnum. Öðru hverju þurfti að tappa vatni undan í raka-skiljum og stundum þurfti að setja frostlög inn á lagnirnar og blása þær út við mikinn þrýsting;
- að til að halda jöfnum þrýstingi á spilkerfinu hafði verið settur loftþúði á hæðartankinn sem er í vélarrúmi. Loftkerfið var notað til stýringar á spilunum m.a. á bremsum þess og var tengt inn á hæðarkútinn loftþúðamegin. Það hafði komið fyrir að loftþrýstingurinn fór af vegna þess að pressurnar stöðvuðust og olía náði að fara inn á loftlagnir því einstefnuloki var bilaður í loftkerfinu. Olían náði þannig að flæða upp í allar stýringar, þar á meðal í lofttjakka á bremsunum á spilinu. Tappað var af loftkerfinu en öðru hvoru komu stakir dropar fram sem enduðu í tjökkunum með þeim afleiðingum að þeir náðu að ganga alveg til baka. Ekki þurfti nema um millimeter skemmri færslu á tjökkunum til að bremsurnar héldu illa;
- að í þetta skipti voru þeir nýbúnir að hífa og bremsurnar sviku, en ekki er ljóst hvort það var vegna frostsins eða olíusmitsins inn á loftkerfinu;
- að oft hafði komið fyrir að bremsan var að gefa eftir á toginu eftir að spilolían komst inn á loftkerfið.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er sú að bremsur á spili voru ekki í lagi.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að sjá til þess að hafa bremsukerfi spila í fullkomnu lagi eða hafa uppi viðeigandi varúðarráðstafanir þegar búast má við að bremsur svíki þar til viðgerð fer fram.

Nr. 042 / 03 Þór HF 4

9. Skipverji slasast við að festast í færíbandi



Þór HF 4 ©LJÓSMYND - Skip.is - Hafþór Hreiðarsson

Þór HF4 Skipaskr.nr.2549
Smiðaður: Frederikshavn,
Danmörk, 6-1998
Slærð: brl. 1094.0 bt.
1999.0 Mesta lengd: 57.8
Skráð lengd: 51.02
Breidd: 13.5 Dýpt: 8.12
Vél: MAN B&W Alpha,
kW 2940, 6—1998,
Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur Ljósmyndir. Dagbók. Gögn RNS

Lokaskýrslu afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, 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 27. apríl 2003 var Þór HF 4 að togveiðum á Reykjaneshrygg. Veður: NA 14-16 m/sek, rigningarskúr.

Einn skipverja var að stafla kössum í lestinni og stóð til hliðar við færíband sem fluttu þá til hans. Hann var að yta einum kassa yfir bandið þegar hann fann að böndin gripu í hægri úlpuermi og togaði höndina niður. Hann togaði á móti og reyndi að rífa ermina lausa en án árangurs en náði til fjarstýringar og gat slegið út færíbandunum með neyðarrofa. Hendi skipverjans var þá komin á milli bandanna og sat þar föst.

Skipverjinn var einn við vinnu í lestinni og köll á

hjálp báru ekki árangur, þar sem aðrir skipverjar voru á efra þilfari að láta trollið fara. Þegar hans var saknað var annar skipverji sendur niður í lest til að gæta að honum. Þegar hann fann félagan sinn fastan á milli færíbandanna fór hann upp á efra þilfar til að slá inn rafmagn á færíböndin. Sá slasaði gat þá ræst böndin á öndverðan snúning til að losa höndina.

Stýrimaður var kallaður til og skar hann vettling utan af hendinni og kom þá í ljós að finger virtust illa farnir. Búið var um höndina eftir ráðleggingum læknis og ráðlagði hann einnig að fengin væri þyrta til að flytja manninn til lands. Reynt var að fá þyrta en síðan var ekki talin ástæða til þess heldur siglt með hinn slasaða í land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að færíböndin voru tvö í lestinni hvert fram af öðru, stillanleg með hæð, halla og snúningsáttir hvort um sig. Hægt er að hafa færíböndin bæði á sjálfvirknistillingu og handstjórnun á lausu stjórnborði. Á sjálfvirknistillingu eru tveir nemar sem stjórna aðgerðum þeirra. Annar nemana er fremst á bandinu og ræsir böndin þegar kassi kemur niður og stöðvar aftur þegar hann hefur færst um lengd sína. Hinn neminn er aftast á aftara bandinu og gefur merki þegar böndin eru orðin full. Í þetta skiptið voru færíböndin á handstýringu og látin ganga hvert á móti öðru til að kassarnir myndu stöðvast á samskeytunum þeirra. Þar stóð skipverjinn og tók kassana af og meiningin var að raða þeim beggja megin færíbandanna;
- að bæði færíböndin voru full af kössum þegar skipverjinn fór niður í lest til að taka af þeim. Einnig var mikið af fiski komið í lestina;
- að skipverjinn var búinn að tæma annað bandið öðrum megin með því að taka kassana af því í fangið;
- að til þess að komast hinum megin við böndin þurfti hann að fara yfir þau. Til að losna við það ytti hann kössunum af seinna bandinu og yfir í hina síðuna og ætlaði ganga frá þeim seinna ásamt öðrum skipverja. Hann var búinn að ryðja fjórum til fimm kössum af með þessum hætti þegar böndin gripu í úlpuermi og festu

hægri hönd hans;

- að bilið á milli bandanna þar sem þau komu saman var um það bil 1 til 2 sm þegar óhappið átti sér stað. Engar varnir (öryggishlífar) voru á bandasamskeytunum. Að mati skipverjans hefði bilið á milli þeirra getað verið 5-7 sm án þess að það hefði áhrif á tilgang þeirra;
- að úlpan sem skipverjinn klæddist var að hans sögn víð og ermarnar lófðu niður frá handleggjunum. Útgerðin sá skipverjum fyrir þessum kuldaúlpum vegna starfa í frystilest;
- að skipverjinn var vanur að hafa stjórnborðið hjá sér við þessi störf og svo var einnig í þetta skiptið. Á því var m.a. útsláttarrofi sem skipverjinn náði til og gat stöðvað færiböndin;
- að ef rafmagn var slegið út með útsláttarrofa þurfti að slá því inn aftur á efra þilfari. Skipverjinn gat því ekki hreyft böndin sjálfur;
- að engin fræðsla né viðvörðunarskillti var um borð um umgengni við þessi færibönd;
- að sögn skipverjans var fyrra bandið ekki stöðvað eftir losun af því að hann gleymdi því eða hugsaði ekki út í það að hætta gæti stafað af því;
- að sögn skipverjans veit hann ekki til þess að svona atvik hafi gerst áður, enda skipið nýkom-ið til útgerðarinnar þ.e.a.s. í október 2002;
- að skipverjinn hafði starfað hjá útgerðinni í 6 til 7 ár.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins má rekja til þess að óvarlega var staðið að verki þar sem of stutt var á milli bandanna en þau voru nánast eins og valsar þegar þau voru látin snúast hvort á móti öðru.

Nefndin telur einnig að þarna sé um slysgildru að ræða þar sem ekki eru neinar öryggishlífar á samskeytum færibandanna til að varna því að svona geti gerst. Nefndin hvetur stjórnendur skipsins til að breyta þessu fyrirkomulagi og setja aðvörðunarkerkingu á færiböndin.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin leggur til að gerð verði sérstök úttekt á frágangi færibanda um borð í skipum með tilliti til öryggisatriða og umgengnisreglna.

Nr. 044 / 03 þerney RE 101

10. Skipverji missir fingur við töku á trolli



þerney RE 101 ©LIÓSMYND - Jón Sigurðsson

þerney RE 101 Skipa-skr.nr. 2203 Smíðaður: Noregi, Kristiansand., 1992/-., Stærð: 1199 brl. 1899 bt. Mesta lengd: 64 m Skráð lengd: 57.5 m Breidd: 13 m Dýpt: 8,85 m Vél: Wártsilä 3342 kW Fjöldi skipverja:28

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jóns-syni, 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 8. maí 2003 var þerney RE 101 að togveiðum með flotvörpu á Reykjaneshrygg.

Veður:

Kl. 15:40 var verið að taka trollið, hlerarnir komnir upp, festir og verið að hífa í grandara. Þá flæktist bakstroffa, sem búið var að húkka úr, utan um grandaravírin. Til að forða því að bakstroffan lenti á milli grandarans og skutlokukeflisins reyndi einn skipverjinn að greiða úr, en við það stakkt gaddur úr grandaranum í gúmmivettling á hægri hendi. Höndin dróst hratt undir vírin og klemmdist á milli hans og keflisins á skutrennulokunni.

Skipverjinn missti baugfingur, löngutöng, framan af vísifingri og litlilingur skaddaðist verulega. Siglt var með slasaða til móts við þylu sem flutti hann til lands þar sem honum var komið á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að bakstroffurnar voru úr DYNEX 75 "ofurtógi" og þurftu því sérstaka aðgæslu við að þær lentu ekki á milli eða yrðu fyrir óeðlilegum núningi. Þetta var fyrsti túrinn sem bakstroffurnar voru úr þessu efni í stað vírs, túrinn var nýhaf-

inn en búið var að taka einhver höl;

- að eftir slysið lenti bakstroffan undir vírnum og skemmdist það mikið að hún varð ónothæf. Skipt var um báðar bakstroffurnar og settar vírstroffur eins og voru áður, en þær þoldu svona meðferð án þess að skemmast;
- að bakstroffa úr vír hafði iðulega lent á milli eins og í þessu tilfelli án þess að vandræði hlytust af og grípa þyrfti inn í.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins eru vírskemmdir og nýtt verklag. Nefndin hvetur skipstjórnendur til að huga vel að nauðsynlegum breytingum á verklagi þegar skipt er um búnað. Í þessu tilfelli var um viðkvæmari búnað að ræða og meiri hætta var á skaða á honum en á eldri búnaði. Nefndin hvetur menn til að meta vel kosti og galla þess að skipta um búnað.

Nr. 055 / 03 Eldborg RE 13

11. Skipverji slasast við hífingar



Eldborg RE 13 ©LJÓSMYND - Hafþór Hreiðarsson

Eldborg RE 13 Skipaskr.nr. 1383 Smíðaður: Póllandi 1974, stál Stærð: 912,87 brl. 1403 bt. Mesta lengd: 71,43 Skráð lengd: 65,76 Breidd: 11,30 m Dýpt: 7,30 m Vél: SULSER 2208 kW Fjöldi skipverja: 18

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti, Pálma Jónsýnti, Péttri Ágústssýnti og Agnari Erlingssýnti

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

ATVIKALÝSING:

Þann 29. maí 2003 var Eldborg RE 13 á togveiðum á Hampiðjutorgi út af Víkurál. Veður: NA 10 m/s, sjólítið.

Verið var að kasta trollinu og um leið átti að skipta um grandara. Skipverji var staddur á trolldekk-

inu og var að losa gömlu grandarana úr trollinu. Nýju grandararnir voru uppgerðir og hengdir þannig á snaga aftan á þilfarshúsi bakborðsmegin og átti að hífa þá þar af með spili sem var á þilfarshúsinu stjórnborðsmegin. Grandararnir voru fastir á snaganum og þurfti að beita átaki við hífinguna. Þeir losnuðu og vegna átaksins köstuðust þeir inn á trolldekkið og lentu á skipverjanum sem féll framfyrir sig.

Trollið var tekið inn og siglt með skipverjann til Reykjavíkur. Við skoðun kom í ljós að vinstri úlnliður var brotinn og þurfti hann að gangast undir aðgerð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins eru óvarlegar hífingar.

Nr. 063 / 03 Skafti SK 3

12. Skipverji slasast við að verða fyrir trolli og fara fyrir borð



Skafti SK 3 ©LJÓSMYND - Skip.is

Skafti SK 3 Skipaskr.nr. 1337 Smíðaður: Harstad, Noregur 1972/12 Stærð: 299,0 brl. 497,0 bt. Mesta lengd: 45,41 m Skráð lengd: 40,94 m Breidd: 9,2 m Dýpt: 6,5 m Vél: Crepelle, 1360 kW, 1986/111 Fjöldi skipverja: 77

Gögn: Lögregluskýrslur. Ljósmyndir. Údráttur úr skipsdagbók.

Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti, Pálma Jónsýnti, Péttri Ágústssýnti og Agnari Erlingssýnti

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. febrúar 2001 var Skafti SK 3 að veiðum utan við Sporðagrunn. Veður: N 15 til 18 m/s og ísing.

Verið var að taka trollið í síðasta hali veiðiferðarinnar þegar rússi slitnaði. Slegið var á belginn og voru tveir skipverjar í trollrenninni við það en aðr-

ir aðstoðuðu við verkið úr síðugöngum. Þegar búið var að húkka slaggilsinum í og farið að hífa slitnaði gilsinn og belgurinn kipptist aftur. Við það tók belgurinn skipverjann sem var stjórnborðsmeg- in í rennuni með sér áleiðis fyrir borð.

Skipverjinn var með líflínu og hékk í henni neðst í skutrennuni, hálfur út í sjó. Félagar hans hjálpuðu honum upp úr rennuni og hélt hann síðan áfram vinnu við að taka trollið. Þegar lokið var töku trolls- ins var haldið til hafnar á Sauðárkróki þar sem skipverjinn fór til læknis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að taka síðasta hal túrsins í vondu veðri og lengjan komin inn. Verið var að hífa í rússann þegar hann slitnaði;
- að skipverjarnir í rennuni voru báðir í sjó- galla, líflína var fest í beltum um mitti þeirra og þeir voru með öryggishálma. Til aðstoðar þeim voru fjórir skipverjar í síðugöngum, en það var tveimur fleiri en venjulega vegna veð- urs;
- að stjórnborðsmaðurinn sló stroffunni utan um belginn en hinn húkkaði slaggilsinum í hana sem var stjórnað frá stjórnstöð á afturþilfari;
- að skipverjarnir voru áfram í trollrennuni eftir að byrjað var að hífa belginn, en þrjá færur þurfti til þess að ná honum inn;
- að þegar hálfnað var að hífa færana með staggilsinum slitnaði hann yfir miðju skipi. Þá reyndu skipverjarnir að forða sér úr rennuni en belgurinn féll á stjórnborðsmanninn;
- að skutrennuhlíðið var upp reist og lokaði skut- rennuni. Þrátt fyrir það tók belgurinn skipverj- ann yfir það;
- að höfuð skipverjans skall niður í skutrennuna og utan í þilið áður en líflína stöðvaði fall hans. Líflínuvindan hangir aftan til á skipinu og tekur því ekki í línuna fyrr en maðurinn er kom- inn aftur fyrir það á leið út.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er að gils slitnaði í hífingu og skip- verjar voru í rennuni meðan hift var. Nefndin tel- ur að aðdragandi þessarar hífingar hefði átt að hvetja menn til að gæta sérstakrar varúðar.

Nefndin telur að óhapp sem þetta eigi að vera hvatning til þess að í verklagsreglum um hífingar sé kveðið á um að skipverjar skuli vera á öruggu svæði verði því við komið.

Nr. 072 / 03 Margrét EA 710

13. Skipverji slasast er Freon 22 sprautast á hann



Margrét EA 710 © LÖSAMYND - Kristján Kristjánsson

Margrét EA 710 Skipa- skr.nr. 1484 Smíðaður: Kristiansund Noregi 1977, stál Stærð: 450,56 brl. 842 bt. Mesta lengd: 58,52 m Skráð lengd: 52,12 m Breidd: 9,40 m Dýpt: 6,75 m Vél: Bergen Diesel 1620 kW Fjöldi skipverja:14

Gögn: Lögregluskýrsla. Ljósmyndir (Ljósrit). Skýrsla skipstjóra. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangi á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jóns- syni, 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 29. júlí 2003 var Margrét EA 710 á tog- veiðum um 17 sml út af Vestfjörðum. Veður: ANA- 5-8 m/s, sjólaust.

Skipverji var að búa sig undir að hreinsa sogsíu við freontæki í frystikerfinu í vélarúmi. Hann var að losa um lokið á síunni þegar skyndilega sprautaðist talsvert magn af Freon 22 á hann.

Efnið fór undir ermina á vinnufatnaði hans og eft- ir handleggnum, undir handarkrika, lak niður síð- una en fór einnig upp um hálsmál og á vanga skipverjans.

Seinna um kvöldið hljóp upp mikil bólga og eym- sli á þeim stöðum sem efnið hafði náð að snerta ásamt miklum doða í kringum munn. Skipverjinn bar á sig rakakrem samkvæmt læknisráði sem reyndist vel. Skipverjinn leitaði til læknis við komu til hafnar daginn eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var í venjulegum vinnusamfestingi. Ekki var til sérstakur hlífðabúnaður til svona verka um borð;
- að skipverjinn var búinn að soga vökvann niður úr síuhúsinu eftir þrýstímæli. Hann hafði vikið frá og komið að því aftur og hafist handa við að taka lokið af án þess að líta á mælinn aftur. En mælirinn var í lagi og hefði sýnt fram á stöðuna. Í millitíðinni hafði náð að leka inn í síuhúsið;
- að í lokanum var álþéttihringur sem annað hvort hefur gefið sig eða óhreinindi hafa komist undir hann og hann ekki lokast. Þetta var ekki fyllilega athugað þar sem freon kerfið var tæmt og skipið notað til ísfiskveiða.
- að ljóst er að ef keyra á kerfið á ný verður það að gangast undir allsherjar yfirferð.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er bilun í loka og aðgæsluleysi. Nefndin hvetur menn til að hafa viðeigandi hlífðarbúnað til staðar um borð í skipum þar sem meðhöndla þarf hættuleg efni.

Nr. 075 / 03 Ásbjörn RE 50

14. Skipverji slasast við trolltöku

Ásbjörn RE 50 © LIÓSMYND - Halþór Hreiðarsson

Ásbjörn RE 50 Skipaskr.nr. 15099 Smíðaður: Flekkefjord Noregi 1978, stál Stærð: 442 brl. 652 bt. Mesta lengd: 49,86 m Skráð lengd: 44,93 m Breidd: 9,50 m Dýpt: 6,60 m Vél: Werkspoor 1450 kW Fjöldi skipverja: 16

Gögn: Lögregluskýrsla. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, 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 31. júlí 2003 var Ásbjörn RE 50 á togveið-

um á Skerjadýpi. Veður: SSA 15-18 m/s og mikill sjór.

Skipverjar voru að taka inn trollið og voru hlerarnir komnir upp í blakkir. Dauðileggur á stjórnborðshlera hafði slitnað frá og hafði brúargilsinum verið komið fyrir í lás á enda bakstroffunnar til að hífa hana upp í skutrennuna. Síðan var hift í skottið á henni með losunargilsinum. Eftir þá hífingu og slaki kominn á gilsinn hugðist einn skipverjinn taka losunargilskrókinn úr bakstroffunni. Í sama mund kom ólag á skipið með þeim afleiðingum að gilsinn rann til á skottinu og að klofinu. Þumalfinger vinstri handar skipverjans klemmdist illa á milli gilsins og bakstroffunnar.

Björgunarskipið Hannes Hafsteinn var fengið til að sækja hinn slasaða og fara með hann til Sandgerðis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að það var nýlegur lás á enda dauðileggsins hafði brotnað af óskýrðum ástæðum. Ekki var lásinn geymdur til skoðunar.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur menn til að virða ákvæði laga um að geyma hluti sem varpað geta ljósi á orsök óhappa.

Nr. 084 / 03 Rán HF 42

15. Skipverji slasast er hann fellur af færíbandi

Rán HF 42 © LIÓSMYND - Fiskifélag Íslands

Rán HF 42 Skipaskr.nr. 2182 Smíðaður: Spáni 1991, stál Stærð: 598,02 brl. 1199,0 bt. Mesta lengd: 51,45 m Skráð lengd: 45,84 m Breidd: 11,90 m Dýpt: 7,23 m Vél: Wärtsilä 2200 kW Fjöldi skipverja: 25

Gögn: Lögregluskýrslur Úrdráttur úr dagbók ljósrít af ljósmyndum Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrassyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 17. júlí 2003 var Rán HF 42 að togveiðum á Nesdýpi. Veður: Hægviðri.

Tveir skipverjar voru niðri á millipílvari við að pakka fiskiöskjum í umbúðakassa og loka fyrir þá með bindivél. Eftir það var kössunum ýtt niður rennu ofan í lest þar sem færiband tók við þeim og skilaði þeim á svokallaða dýnu.

Tvívegis á vaktinni hafði það gerst að rennan stíflaðist við færibandið sem annar skipverjinn hafði losað með því að yta á kassana án þess að fara upp á færibandið. Í þriðja skiptið þegar þetta gerðist tók hann eftir því að járnstykki, sem varnar því að kassarnir fari út af færibandinu þegar þeir koma af rennunni, hafði aflagast og lá þvert yfir færibandið. Skipverjinn þurfti að fara upp á ísað færibandið, losa stífluna og koma járnstykkinu fyrir á réttum stað. Við þá aðgerð rann hann til og féll niður á pílvarið og slasaðist.

Haft var samband við lækni og um tíma var haldið að eymslin væru ekki alvarlegs eðlis þrátt fyrir grunsemdir skipverjans um annað. Skipverjinn hélt áfram vinnu sinni eftir að hafa hvílst í einn og hálfan sólarhring á verkjalyfjum. Skipverjinn gat hinsvegar illa hvílst og unnið vegna eymsla og komst hann undir læknishendur tæpum sex sólarhringum eftir óhappið. Kom í ljós að skipverjinn var handleggsbrotinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að járníð, sem var um það bil 1 m frá rennunni átti það til að aflagast með þessum hætti;
- að færibandið var í gangi þegar að óhappið átti sér stað. Skipverjinn hefði þurft að fara nokkurn spöl til að stöðva það. Þá hefðu kassar getað fallið niður á pílvarið, skemmst og þurft endurpökkun;
- að neyðarstöðvun fyrir færibandið var einungis öðru megin við það. Það var mat slasaða að neyðarstöðvun hefði þurft að vera báðum megin;

- að mati slasaða hefði verið betra að færiband-ið hefði verið stöðvað en þetta hafði gerst svo snögg að hann gaf sér ekki tíma til að stöðva það.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur skipstjórnarmenn til að skoða staðsetningu neyðarstöðvunarhnappa með tilliti til vinnu skipverja við viðkomandi vélbúnað þannig að auðvelt sé að stöðva búnaðinn.

Nr. 094 / 03 Örfirisey RE 4

16. Skipverji slasast er hann fellur af færibandi í lest



Örfirisey RE 4 ©LIÓSMYND - Jón P. Ásgeirsson

Örfirisey RE 4 Skipaskr.nr. 2170 Smiðaður: Noregi 1988, stál Stærð: 940.2 brl. 1845.0 bt. Mesta lengd: 65.47 m Skráð lengd: 57.67 m Breidd: 12.8 m Dýpt: 8.0 m Vél: Wichmann 3000 kW, 1988 Fjöldi skipverja: 27

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. júní 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pétri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 12. september 2004 var Örfirisey RE 4 að togveiðum með flotvörpu um 700 sml SV af Reykjanesi. Veður: NV 15 til 18 m/s.

Skipverji sem hafði verið að vinna við útslátt fór niður í lest til að taka á móti frosnum fiskkössum og ganga frá þeim þar. Tvö færibönd sem fluttu fiskkassa til voru í gangi og þegar skipverjinn kom niður í lestina sá hann að stífla var að myndast í rennu sem kössunum var rennt niður eftir. Hann klífraði upp á færibandið undir rennunni og tók í plastbandið á einum kassana en hélt sér í með

hinni hendinni. Við átakið slitnaði plastbandið með þeim afleiðingum að einn kassinn sporðreistist og lenti á þeirri hendi sem hann notaði til handfestu. Við þetta missti skipverjinn takið og féll aftur fyrir sig niður á lestargólfið og lenti á bakinu.

Við fallið lenti skipverjinn með mjöðmina á fiskikassa með þeim afleiðingum að hann tagnaði í vöðvum. Í fyrstu var óttast að hann væri brotinn og var hann því sendur með öðru skipi til hafnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fallið var um það bil 2 metrar;
- að smá veltingur var þegar óhappið átti sér stað og slasaða fannst eins og að hnykkur hafi komið á skipið þegar hann tók í kassann;
- að slasaði var búinn að vera um það bil fjóra mánuði skráður á skipið og samkvæmt lögskráningu SÍ hafði hann ekki verið á svona skipi áður;
- að nokkuð algengt er að þessar stíflur myndist og að sögn skipstjóra hafði staðið til að gera einhverjar óskilgreindar útfærslubreytingar. Eftir óhappið hefur fella verið liðkuð og sett upp myndavél með skjá í pökkunarrými og brú. Með myndavélinni verður hægt að sjá bilið á milli kassanna og hvað má keyra þá þétt og stilla keyrslutíma. Fellan hafði verið sett til að kassarnir féllu ekki of harkalega á milli færbanda og innihald þeirra yrði ekki fyrir hnjaski. Innihald þeirra eru lausfryst flök og eru viðkvæm í meðhöndlun;
- að sögn skipverja þurfti oft að klifra til að losa stíflur við misjafnar aðstæður. Sérstaklega var átt við vandræði í kringum felluna þrátt fyrir stillingar á henni í hverri ferð;
- að endurstilla þarf færiböndin eftir löndun og að sögn útgerðaraðila hafa þeir orðið varir við brotalöm á því að rétt sé að frágangi þeirra staðið þegar komið er út á sjó á skipunum. Þeir höfðu einnig orðið varir við að vandamálin séu oft persónubundin.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins eru þær aðstæður sem skipverjar búa við þegar færiband stíflast. Nefndin fagnar því að búnaður hefur verið settur upp til að

menn geti fylgst með gangi mála á færíböndunum og hafi því möguleika á að stýra þeim þannig að stíflur myndist síður.

Í ljósi ítrekaðra sambærilegra atvika hvetur nefndin útgerðir til að uppfylla ákvæði reglugerðar 786/1998 og koma í veg fyrir hættur sem fyrir hendi eru og gera viðeigandi ráðstafanir til að koma í veg fyrir slys við þessi störf.

Nr. 102 / 03 Harðbakur EA 3

17. Skipverji klemmist við trolltöku



Harðbakur EA 3 ©LIÓSMYND - Þorgeri Baldursson

Harðbakur EA 3 Skipa-
skr.nr. 1412 Smíðaður:
San Juan Spáni 1974/2
Stál Stærð: brl. 941.2
bt. 1330.0 Mesta lengd:
68.66 m Skráð lengd:
59.86 m Breidd: 11.6 m
Dýpt: 7.5 m Vél: MaK,
2.090 kW, 1974/1 Fjöldi
skipverja: 16

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jóns-
syni 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 4. október 2003 var Harðbakur EA 3 á togveiðum á Digranesflaki. Veður: NV 18 - 20 m/sek.

Þegar verið var að taka trollið stóð einn skipverja við trollbelginn eftir að hafa slegið stroffu á hann. Hann hélt um krókinn ofan á belgnum og beið eftir því að tæki í gilsinn. Velta kom á skipið og krókurinn féll yfir belginn. Skipverjinn náði að halda króknum og lyfti honum upp en þá strekkti skyndilega á gilsinum með þeim afleiðingum að tveir fingur urðu á milli stroffunnar og króksins. Hifingu var strax hætt og slakað aftur. Siglt var með skipverjann til Vopnafjarðar og honum komið til lækis.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að undirbúningi var lokið við að hífa seinni færana á belgnum;
- að stórir opnir krókar voru í gilsum skipsins nema pokagils sem var með lokanlegum krók;
- að sögn slasaða lengir það tímann á trollþilfarinu að hafa opna króka þar sem halda þurfi við þá en nauðsynlegt sé að stytta viðveruna á svona stöðum;
- að sögn slasaða hafði hann verið á öðrum togurum sem eingöngu voru búnir lokuðum krókum;
- að sögn slasaða komu annað slagð upp umræður um lokaða króka og þær hættur sem þeir gátu skapað;
- að til að koma í veg fyrir að krókurinn húkkaðist ekki úr stroffunni varð að halda við hann þar til að tók í gilsinn til að fyrirbyggja það að hann húkkaðist niður í netið og rífi það.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins má rekja til notkunar opinna króka við hífingar sem varð þess valdandi að skipverji þurfti að halda við krókinn.

TILLAGA Í ÖRYGGISÁTT:

Nefndin bendir skipstjórnarmönnum á að það sé í þeirra verkahring að tryggja öryggis skipverja við vinnu þ.m.t. að sjá um að búnaður sé sem öruggastur. Lokaðir gilsakrókar tryggja öryggi fyrir skipverja og því mikilvægt að þeim verði komið fyrir hvar sem það er mögulegt.

Nr. 122 / 03 Ásgrímur Halldórsson SF 250

18. Skipverji slasast þegar leiðari slitnar



Ásgrímur Halldórsson SF 250 ©UOSMYND - JPA

Ásgrímur Halldórsson SF
250 Skipaskr.nr. 2412
Smiðaður: Noregi 1996,
stál Stærð: 651.7 brl.
1094.0 bl. Mesta lengd:
50.72 m Skráð lengd:
44.76 m Breidd: 12.0 m
Dýpt: 7.9 m Vél: Wich-
mann 3000 kW Fjöldi
skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrsla. Ljörít ú leiðarbók. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 21. júní 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pétri Ágústssyni, Pálma Jónssyni og Agnari Erlingssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 9. desember 2003 var Ásgrímur Halldórsson SF 250 á síldveiðum með flottroll NA af landinu. Veður: SA kaldi.

Skipverjar voru að hífa pokann fram eftir skipinu þegar aftari leiðari slitnaði við spilið með þeim afleiðingum að endinn slóst í andlit eins skipverjans. Haft var strax samband við Landhelgisgæslu og lækni en síðan siglt inn til Vopnafjarðar.

Hinn slasaði var fluttur með sjúkraflugi til Reykjavíkur, mikið brotinn og slasaður í andliti.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

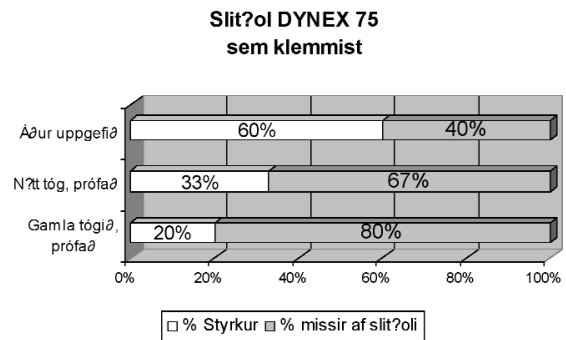
- að tógið var 24 mm yfirfléttað DYNEX 75 og gefið upp fyrir 57,8 tonna slitþol. Það var með nylon fléttada vörn að utan. Nylon fléttan hafði runnið víða til á tóginu en hún var á þeim stað sem það slitnaði;
- að tógið var um þriggja ára gamalt og að sögn skipstjórans hefði hann ekki vitað betur en ástand þess væri gott. Tógið mældist 25-37 mm og var þversnið orðið nokkuð "rétt-hyrnt". Yfirborð var snjáð og hluti einstaka þátta slitinn. Tógið var mjög frábrugðið nýju tógi eins og sjá má á myndinni;



Myndin sýnir 24 mm DYNEX 75, nýtt og það sem notað var um borð í Ásgrími

- að ekki er alveg ljóst hvað mikill þungi var í pokanum en að mati skipverja var verið var að hífa um það bil 300-350 tn. Það var seint dregið og síldin dauð sem jók þyngslin. Töluverður þungi hvíldi um tíma á leiðrunum og eftir að aftari leiðarinn slitnaði gaf stór G-lás sig á fremri leiðaranum, en það tengdist ekki slysinu;
- að átakið kom ekki jafnt á báða leiðarana. Ekki var búið að hífa inn að framan þegar átakið kom á aftari leiðarann. Skipverjar eru búnir að taka á og breyta þessu verklagi;
- að verið var að hífa leiðarann inn á spil með óvörðum vír að undirlagi. Spilin hvort um sig voru með afl upp á 52 tn;
- að við skoðun á endanum sem slitnaði kom í ljós að 37 sm frá ysta slitenda hafði tógið augljóslega kramist og mikið var af slitnum þáttum í kringum það. Spilmaður sá ekki hvort tógið væri að skerast niður á milli vírana á trommlunni meðan á hífingu stóð en í ljós kom eftir óhappið að það var vel ofan í vírnum. Þetta undirstrikar skoðun skipstjórans um að leiðarinn hafi klemmst illa á milli víra á trommlunni með þeim afleiðingum að hann gaf sig og slitnaði;
- að við slitpolsprófun hjá Rannsóknarstofnun byggingariðnaðarins á leiðaranum kom í ljós að hann slitnaði við 11,7 tonna álag þar sem það klemmst við annan hnútinn (pelastikk) eða um 20% af uppgefnu slitpóli. Í gögnum um slitpól tógs á það að missa um 40% af slitpóli ef notaðir eru hnútar til festunnar sem klemma tógið. Til samanburðar var nýtt 24 mm DYNEX 75 prófað með sama hætti og slitnaði það við 19 tonna átak. Eins og sjá má á mynd er slitpól þess við að klemmast einungis 33% af slitpóli tógsins en ekki 60% eins og áður var haldið. Rétt er að geta þess að umrædd slitpolsprófun var ekki gerð með viðurkenndum hætti. Hann felur í sér sérstaka meðhöndlun fagmanna og viðurkennds búnaðar sem ekki er til staðar hérlendis. Við þannig prófun er tógið augasplæst og sérstaklega er gætt að ekki komi neinn snúningur á það, auk þess sem teygning er gerð með sérstökum og stöðluðum hætti. Það var hinsvegar mat RNS að þær að-

stæður hefðu ekki frekar gefið rétta mynd af ástandi tógsins, sérstaklega vegna snúningsins.



- að eftir óhappið voru settar pokamottur yfir víraundirlagið á spilinu til hlífðar leiðrunum;
- að hinn slasaði var staðsettur 7 m frá þeim stað þar sem tógið slitnaði og kastaðist við höggið 3 m eftir þilfarinu. Samkvæmt upplýsingum frá framleiðanda DYNEX 75 á þetta efni að falla dautt niður við slit. Ekki er ljóst hvort það var vegna nylon fléttunnar eða þungans að það slóst til um þessa 7-10 m. Eftir að tógið lenti á skipverjanum féll það niður á þilfarið;
- að hinn slasaði var mjög vanur sjómaður og hafði verið mikið á síldveiðum;
- að hinn slasaði var með hlífðarhjálma á höfði;
- að sögn spilmanns kom það honum á óvart að tógið skaust því það væri alltaf sagt að DYNEX myndi detta dautt ef það slitnaði;
- að þar sem tógið slitnaði var Nylon flétta yfir og hefur hún mögulega valdið því að tógið kastaðist meira en menn gerðu ráð fyrir.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er sú að tógið klemmst á milli víra á spilinu, marðist og slitnaði. Einnig lagðist allt átakið á þennan leiðara. Þá er ljóst að tógið var orðið mjög slitið.

Nefndin bendir skipstjórarmönnum á ábyrgð þeirra að sjá til þess að búnaður skipa þeirra þ.m.t. veiðarfæri sé í fullnægjandi ástandi.

Nefndin tekur fram að í ljósi upplýsinga um úrbætur í kjölfar slyssins að rétt hafi verið brugðist við varðandi fyrirkomulag við hlífur á trommlur og breyttu verklagi við þessar hífingar.

Nr. 124 / 03 Hrafn Sveinbjarnarson GK 255

19. Skipverji slasast við stillingu flökunarvélar



Hrafn Sveinbjarnarson ©LIÖSMYND · Þorgeir Baldursson

Hrafn Sveinbjarnarson GK 255
Skipaskr.nr. 1972 Smiðaður:
Flekkefjord Noregi,
1988 Stál, Stærð: 390.3
brl. 1028.0 bt. Mesta
lengd: 47.9 m Skráð
lengd: 39.3 m Breidd:
11.0 m Dýpt: 7.45 m Vél:
Deutz, kW 1850 1988/10
Fjöldi skipverja: 25

Gögn: Lögregluskýrslur. Dagbók skipsins. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jóns-
syni 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. nóvember 2003 var Hrafn Sveinbjarnarson GK 255 að togveiðum á Seyðisfjarðardýpi. Veður: ASA 8-12 m/sek.

Tveir skipverjar unnu við stillingu á Baader 185 flökunarvél bakborðsmegin á vinnslupilfari. Annar þeirra var við stjórnþaki hennar en hinn við stillinguna og hafði hægri hendi inn í vélinni. Stjórnandi ræsti óvænt vélina um "eitt þrep" með þeim afleiðingum að það sneiddi framan af fingurgómi baugfingurs skipverjans við stillinguna. Búið var um sárið og siglt til Neskaupsstaðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báðir skipverjarnir gengdu stöðu Baadermanna um borð og vanir umgengni við vélina;
- að verið var að koma söðli fyrir á ákveðnum stað til að mæla skurðarhæð;
- að skipverjinn hélt um bita sem beinstýring lá á þegar stjórnandi pikkaði vélina um eina færslu án þess að setja hana í gang. Kom þá söðullinn og fingurinn varð á milli;
- að stjórnandi pikkaði vélina án þess að vita af höndum hins slasaða á bitanum í vélinni;
- að um 1,5 metrar voru á milli mannanna.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins eru ófullnægjandi boðskipti milli skipverjanna við stillingu vélarinnar.

Nefndin bendir á hversu mikilvægt það er að ákveðnar verklagsreglur séu í gildi og eftir þeim sé farið.

Nr. 127 / 03 Heimaey VE 1

20. Skipverji flækist í veiðarfæri



Heimaey VE 1 ©LIÖSMYND · Tryggvi Sigurðsson

Heimaey VE 1 Skipaskr.nr.
1035 Smiðaður: Boizen-
burg Þýskaland 1967, stál
Stærð: 271.6 brl. 379.0
bt. Mesta lengd: 40.71 m
Skráð lengd: 37.68 m
Breidd: 7.2 m Dýpt: 6.0 m
Vél: Stork Wartsila 1990,
9995 kW Fjöldi skipverja:
10

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. maí 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jóns-
syni, 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 11. nóvember 2002 var Heimaey VE 1 að togveiðum suður af Vík í Mýrdal. Veður SA 6 til 7 m/sek., lítill sjór.

Skipverjar voru að láta trollið fara en þá kom í ljós að höfuðlínan og yfirbyrðið voru flækt saman og var því híft inn aftur til að greiða úr flækjunni. Þegar flækjan losnaði var einn skipverja með hendi í netinu, sem herti að henni og dróst hann aftur pilfarið og stöðvaðist á röri. Annar handleggurinn og öxl klemmdist á milli rörsins og netsins og þegar híft var í lengjuna kom slaki á netið sem varð til þess að höndin losnaði úr festunni.

Slasaði hélt áfram starfi sínu en seinna tóku sig upp eymsli á axlarliði og varð hann óvinnufær um tíma.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að engin skutrennuloaka er þarna aftur á. Rör er

yfir skutopið sem hið er undir;

- að engar líflínur voru við skutrennuna, en þar var lítið pláss og þröngt um búnaðinn og erfitt að koma honum fyrir;
- að sögn slasaða voru alltaf notaðir hjálmur við vinnu um borð;
- að yfirbyrðið var riðið úr Dynex garni og telur slasaði að það sé flækjugjarnt vegna þess hversu þungt, lint og "drullulegt" það er. Hann telur að kúla á höfuðlínunni hafi lent í gati á yfirbyrðinu, þegar hún losnaði greiddist úr flækjunni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er að netið hertist um hendi skipverjans á sama tíma og greiddist úr flækjunni og netið dróst út aftur.

Sjómönnum er bent á að gæta ítrustu varkárni í tilfellum sem þessum.

Nr. 129 / 03 Drangavík VE 80

21. Skipverji slasast við vindu



Drangavík VE 80 ©LIÓSMYND - Trygvi Sigurðsson

Drangavík VE 80 Skipaskr.nr. 2048 Smíðaður: Aveiro 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 1991, 7355 kW Fjöldi skipverja: 10

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. maí 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasynt, Pálma Jónsýnt, Péturí Ágústssýnt og Agnarí Erlingsýnt

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

ATVIKALÝSING:

Þann 11. maí 2003 var Drangavík VE 80 að togveiðum austur af Vík í Mýrdal. Veður: Hægviðri og sjóllíði.

Verið var að taka trollið og hífa inn belginn þeg-

ar kós í enda annars gilsins festist í gilsblökkinni á brúarhúspakinu. Einn skipverja fór til að losa kósinn úr blökkinni og steig upp á gilsspilið undir blökkinni og studdi sig með annarri hendi við það. Hann stóð upp á tromlunni þegar spilið snérist skyndilega svo hann féll og lenti á stjórn-tækjunum ofan á spilinu.

Stjórnandi spilsins var í brúnni og sá atvikið. Hann reyndi að stöðva spilið en stjórn-tækin voru þá óvirk og hann sló því spilunum út með neyðar-rofa í stjórnborðinu.

Skipverjinn komst í læknishundur daginn eftir og reyndist hann tábrotinn á vinstri fæti.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að hægt var að nota stjórn-tæki á spilum til að taka yfir stjórnun þess í stjórnborði brúar;
- að hinn slasaði studdist við stjórn-rofann á spilinu þar sem hann stóð á spilinu og gangsetti það óafvitandi;
- að sögn skipverja hefur það komið fyrir, eftir að Dynex tók við af vírum í gilsnum, að kósinn í enda hans vill festast í blökkinni.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins eru óvarleg vinnubrögð slasaða.

Nr. 131 / 03 Rífsnes SH 44

22. Skipverji slasast á fæti



Rífsnes SH 44 ©LIÓSMYND - Guðlaugur Albertsson

Rífsnes SH 44 Skipaskr.nr. 1136 Smíðaður: Noregur 1968, stál Stærð: 236.7 brl. 372.0 bt. Mesta lengd: 38.05 m Skráð lengd: 35.42 m Breidd: 7.78 m Dýpt: 6.25 m Vél: Caterpillar 1968, 7466 kW Fjöldi skipverja:

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. maí 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasynt, Pálma Jónsýnt, Péturí Ágústssýnt og Agnarí Erlingsýnt

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

ATVIKALÝSING:

Þann 25. nóvember 2003 var Rífsnes SH 44 að togveiðum á Jökultungu og í Tungukanti. Veður: A-10 til 15 m/sek.

Skipverji var á leið fram eftir gangi stjórnborðsmeginn með stóran matarpott í fanginu. Á leiðinni steig hann á milli grindu á þilfarinu, hrasaði við og missteig sig á hægri fæti.

Við læknisskoðun kom í ljós að liðþófi í hægra hné var rífinn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að gangurinn var stakkageymsla og eftir lýsingu slasaða höfðu grindur á gólfinu skriðið í sundur vegna veltings og myndast um 10 sm bil á milli þeirra. Ljósmyndir staðfestu þetta og virtist þetta bil einkum vera á milli tveggja grindu í miðjum ganginum;
- að skipverjinn sá ekki vel fram fyrir sig þar sem matarpotturinn byrgði honum sýn;
- að eftir óhappið voru grindurnar tengdar betur saman með snæri.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er að of mikið bil hafði myndast milli grindanna í ganginum.

Mikilvægt er að skipverjar sjái til þess að slysgildir séu ekki á vegi þeirra við dagleg störf líkt og hér var. Nefndin fagnar því að skipverjar hafi fest grindurnar saman.

Nr. 136 / 03 Akureyrin EA 110

23. Skipverji slasast við trolltöku



Akureyrin EA 110 ©LJÓSMYND - Þorgeir Baldursson

Akureyrin EA 110 Skipa-
skr.nr. 1351 Smiðaður:
Syvkgrend Noregur 1968,
stál Stærð: 902.2 brl.
1310.0 bt. Mesta lengd:
69.74 m Skráð lengd:
63.66 m Breidd: 10.21 m
Dýpt: 7.0 m Vél: Bergen
Diesel 1987, 22005 kW
Fjöldi skipverja: 16

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. maí 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jóns-
syni 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 27. desember 2003 var Akureyrin EA 110 að togveiðum með botntroll á norður horni Sléttu-
grunns. Veður: NA 15 til 18 m/sek.

Verið var að hífa upp upphalarakeðju á bakstroffu í toghlera. Einn skipverja við verkið klemmdist illa á litlafingri vinstri handar á lási gilsins og keðjunnar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að vinna við að taka fyrsta hol túrsins og hafði hinn slasaði slakað á upphalaragilsinum til að hægt væri að húkka honum úr geymslufestingunni og í lásinn á dauðaleggnum;
- að slasaði stjórnaði spillinu með aftari stjórn-tækjunum. Hann slepti að venju handfanginu og var fullviss um að það mundi fara á stöðvun en hífing hélt óvænt áfram. Venjulega var nóg að sleppa handfanginu og það féll þá sjálfst á stöðvun, en í þessu tilfalli hélt hífing áfram;
- að tvö stjórn-tæki eru fyrir upphalaraspilið annað er á móts við skutrennuluoku en hitt aftur við hlera.
- að frost og ísing hafði verið um tíma og hafði gegnum frosin stroffa fallið á fremra stjórnborðið og stjórnstöng farið á hífistillingu. Hún tók því yfir hífingu þegar aftara stjórnborð stöðv-
aði slökun;
- að sögn skipverja eru ekki dæmi um að álíka atvik hafi komið fyrir áður.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er sú að frosin stroffa hafði fallið á annað stjórn-tæki spilsins og hafði áhrif á stjórn-tök þess.

SLYS VIÐ LÖNDUN, LOSUN OG LESTUN

Nr. 073 / 03 Baldvin Þorsteinsson EA 10

1. Öryggishemlar í kрана bregðast, heysi fellur niður



Baldvin Þorsteinsson EA 10 ÞLÖSMYND - Skip.is

Baldvin Þorsteinsson EA 10 Skipaskr.nr. 2212
Smíðaður: Flekkefjord
Noregur 1994 Stærð:
1512 brl. 2968 bt. Mesta
lengd: 85.85 m Skráð
lengd: 79.29 m Breidd:
14 m Dýpt: 8.6 m Vél:
MaK, 3700 kW
Fjöldi skipverja: 226

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar 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:

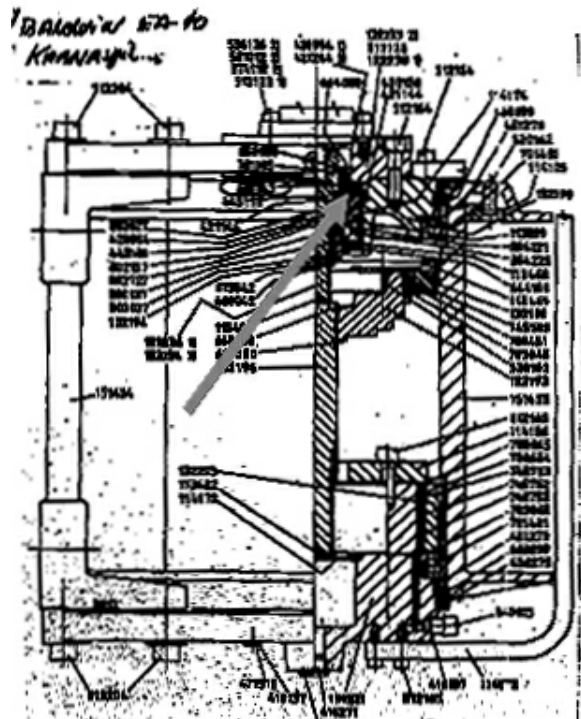
Þann 08. ágúst 2003 var Baldvin Þorsteinsson EA 10 við löndun í Reykjavík.

Verið var að hífa eitt heysið upp úr lestinni og var kranamaðurinn í þann mund að fara að snúa krananum yfir á bryggjuna. Skyndilega féll heysið stjórnlaust aftur niður í lestina án sjáanlegra skýringa. Ekki urðu slys á fólki.

Við rannsókn kom fram:

- að kraninn var vökvaknúinn og stjórnun hans fór fram með fjarstýringu;
- að stjórnandi kranans hafði rekið sig í neyðarhnapp og þrýstifall orðið á kerfinu. Við þrýstifall á vökvakerfinu áttu öryggishemlar að stöðva alla útslökun á vír, en þeir virkuðu ekki sem skyldi;
- að í ljós kom að inni í spilhúsinu voru mölbrotnir "þensludiskar" (Disc spring). Það eru tvær skífur/spenniskífur (tveir stórir íhvolfir hringir sem spennast á bremsudiskana þegar slaknar á glussanum. Stimpill þenur þessar skífur til baka við þær aðstæður og þá eiga þær að

spennast á bremsudiskana (sjá staðsetningu þeirra á teikningu);



- að greinilegt var að þetta hafði verið svona töluverðan tíma og höfðu skipverjar einu sinni áður orðið varir við þetta úti í sjó. Þá voru þeir að hífa og þá gerðist það sama en var talið tilfallandi uppákoma;
- að þessi bilun getur leynt á sér og er skýringin sú að það var mikill bakfallsþrýstingur á kerfinu vegna langrar lagnaleiðar á milli dælustöðvar og kranans. Þar með lá hár bakfallsþrýstingur stöðugt á bremsunni þegar kraninn var í lausangangi og bremsan hélt undir venjulegu fargi og allt virtist í lagi. Það sama átti ekki við þegar drepð var á kerfinu eins og í þessu tilfalli því þá verður þrýstifall;
- að mótur kranans hafði nýlega verið í viðgerð en þá hafði ekki verið farið alla leið inn í bremsuna. Meðal annars var skipt um bremsudiskana en rífa þurfti miklu meira til að komast að "þensludiskunum";
- að ekki eru neinar einhlítar skýringar á því hvers vegna þessir diskar gefa sig en samkvæmt upplýsingum frá viðgerðaraðila er töluvert um það að þetta gerist.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er að búnaður við öryggishemla spilmótorsins voru brotnir.

Í ljósi niðurstöðu rannsóknar hvetur nefndin menn til að standa vörð um þetta atriði með því að reyna öryggishemlun með reglulegum hætti og þegar hætta er á að fólk er að vinna undir hífingum. Um þetta verði gerðar skráðar verklagsreglur.

SLYS ÞEGAR BROTSJÓR LENDIR Á SKIPI

Nr. 069 / 03 Sturla GK 12

1. Skipverji slasast í vondu veðri þegar verið var að taka trollið



Sturla GK ©LJÓSMYND - Skip.is - GSV

Sturla GK 12 Skipaskr.nr.
1612 Smíðaður: Wallsend
Englandi, 1974/1 Stærð:
297.0 brl. 275.0 bt.
Mesta lengd: 35.87 m
Skráð lengd: 31.92 m
Breidd: 8.32 m Dýpt: 4 m
Vél: Bergen Diesel, kW
728 Fjöldi skipverja: 12

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónsýni, 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 17. nóvember 2002 var Sturla GK 12 að veiðum á 63°00'N og 25°07'V. Veður: SA 26 m/s og stórsjór.

Verið var að taka trollið á öðrum vírnum því hinn var slitinn. Tveir skipverjar fóru aftur að tengja grandara og losa togvírinn og hugðust síðan forða sér af þilfari niður í aðgerðarymið á milliþilfarinu á meðan grandarinn var hífður. Annar skipverjinn var kominn inn en hinn rétt kominn að hurðinni, sem stóð opin, þegar brotsjór kom á skipið og skall m.a. á skipverjanum. Sjórinn kastaði honum á hurðina og karminn, fyllti afturskipið og flæddi niður í aðgerðarymið. Skipið lá á hliðinni

nokkurn tíma þar til sjórinn hreinsaðist af þilfarinu.

Skipverjanum var hjálpað af þilfarinu og farið með hann fram í íbúðir. Dæla varð sjónum úr aðgerðarrýminu, sem hafði nær fyllst af sjó.

Skipverjinn slasaðist á höfði, hægri öxl og fótleggjum. Eftir að trollinu hafði verið náð um borð var siglt í land.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að þegar veður fór að versna var hift, en áður en hlerar komu upp kom í ljós að snúningur var á togvírnum. Reynt var að ná honum af með því sigla skipinu í hring en það tókst ekki og þegar hift var í aftur slitnaði bakborðsvírinn, svo taka þurfti trollið inn á hinum;
- að hlerarnir voru komnir upp og búið var að festa stjórnborðshlerann í gálga en bakborðshlerinn enn í sjó. Skipverjarnir höfðu lokið við að tengja grandarana við;
- að brotið kom á bakborðshornið og þar sem bakborðshlerinn var ekki í gálganum og myndaði ekki skjól náði það að koma óbrotið inn á þilfarið;
- að skipstjórnandinn hafði stöðvað skipið á meðan skipverjarnir á þilfarinu voru við störf sín þar. Það hafði þá fallið undan veðrinu og hann var að reyna að ná því upp í aftur og ætlað að taka trollið þannig inn. En vegna aðstæðna var stjórnunarfærni skipsins takmarkaðri;
- að skipstjórnandinn taldi, eftir á að hyggja, að hefja hefði átt hífingu fyrr, en veðurhæð hefði vaxið mjög hratt;
- að sjórinn reið á skipið um kl. 07:00 og var þá myrkur og útsýni af skipinu takmarkað.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins má rekja til þess að verið var að taka trollið inn við mjög slæmar aðstæður og vír hafði slitnað.

Nefndin hvetur skipstjórnendur til að huga vel að hvenær rétt er að taka inn veiðarfæri vegna breytinga á ytri aðstæðum og stuðla þannig að öryggi áhafnar, skipsins, búnaðar þess og stjórnarfærni.

Nr. 132 / 03 Sævík GK 257

2. Skipverji slasast þegar brotsjór lendir á skipinu



Sævík GK 257 ©LIÖSMYND - Jón P. Ásgerisson

Sævík GK 257 Skipaskr.nr. 971 Smíðaður: Boizenburg Þýskaland, 1965 Stærð: 211.4 brl. 303.0 bt. Mesta lengd: 34.5 m Skráð lengd: 29.6 m Breidd: 7.2 m Dýpt: 6.1 m Vél: Mirrlees Blackstone 1983, 5300 kW Fjöldi skipverja: 14

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. maí 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti, 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 16. desember 2003 var Sævík GK 257 að línuveiðum á Brjálaðahrygg. Veður: NA 14 til 24 m/s.

Skipverjar voru að draga línuna um kvöldið þegar skyndilega kom brotsjór yfir framskipið, fór aftur eftir stjórnborðs síðunni og inn um dráttarlúgunna. Skipverji sem var á gognum í lúgunni varð fyrir sjónum sem kastaði honum aftur á blóðgunarkar. Hann lenti á bakinu á horni þess og féll í þilfarið auk þess sem höfuðið rakst utan í og hann rotaðist.

Vakthafandi skipstjórnandi í brú sá í eftirlitsmyndavél hvar skipverjinn lá í þilfarinu eftir að sjórin minnkaði þar. Lokið var við línudráttinn og siglt til Ólafsvíkur þaðan sem skipverjinn var fluttur á sjúkrahús í Reykjavík.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að myrkur var þegar slysið átti sér stað;
- að skipverjinn var með öryggisbelti.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en hvetur skipstjórnarmenn að sýna fyllstu aðgát þegar veður og sjólag er viðsjárvert.

ÖNNUR SLYS

Nr. 018 / 03 Reykjaborg RE 25

1. Skipverji fellur á milli skips og bryggju



Reykjaborg RE 25 ©LIÖSMYND - Skip.is

Reykjaborg RE 25 Skipaskr.nr. 2325 Smíðaður: Ísafirði, 5-1998, stál Stærð: 72,03 brl. 107,0 bt. Mesta lengd: 21,88 m Skráð lengd: 19,65 m Breidd: 5,5 m Dýpt: 2,92 m Vél: Cummins, kW 346, 5-19998 Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. október 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmari Snorrasynti, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Pétri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 1. mars 2003 lá Reykjaborg RE 25 við Suðurbryggju í Sandgerðishöfn. Dálitill súgur var í höfninni, flóð var kl. 05:35 og hæð um 3,60 m

Ráðgert var að skipið héldi til veiða með morgninum. Upp úr kl. 03:00 kom einn skipverji til skips og hugðist fara um borð en við það féll hann á milli skips og bryggju.

Tveir menn voru á leið til annars skips í smábátahöfninni fyrir kl. 03:30 og heyrðu köll sem virtust koma frá bátunum við Suðurbryggju. Höfu þeir leit en eftir skamma stund eftir að hafa orðið ein-skis varir hélt annar þeirra til baka en hinn hélt áfram leit. Fann hann mann í sjónum á milli skips og bryggju þar sem hann hélt sér í stiga. Fór hann niður stigann og náði taki honum og gat togað hann upp stigann og upp á bryggju.

Kallað var eftir sjúkrabil því maðurinn var orðinn mjög kaldur, þrekaður og gat sig lítið hreyft. Hann var síðan fluttur á sjúkrahús.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að stiginn á bryggjunni er í skjóli fríholta sem eru beggja megin við hann og mynda rými svo skipsíða leggst ekki alveg að honum;
- að næst slysstað var björgunarhringur á bryggjunni og fjær Markúsarnet;
- að engin neyðarlýsing var við stiga á Suður-bryggju;
- að björgunarmaðurinn var í Smábátahöfninni þegar hann og félagi hans heyrðu fyrst kallað á hjálp en þeirra köllum var ekki svarað. Annar ók yfir á Suðurbryggju en hinn fór á bátnum og reyndi að lýsa á milli bátanna;
- að fremri hluti Reykjaborgar lá þétt að fríholtunum þar sem stiginn var og náði síðan upp fyrir bryggjukantinn;
- að björgunarmaðurinn varð að fara ítrekað niður í stigann til að toga manninn upp og neytti hann færiss þegar bátunum sló frá bryggjunni og einnig ýtti hann honum frá eins og hann gat;
- að áætluð hæð frá sjávaryfirborði upp á bryggjukant var á milli 2 og 3 m;
- að sá sem í sjóinn féll var undir áhrifum áfengis.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en bendir á ítrekuð svipuð óhöpp þegar skipsmenn undir áhrifum áfengis eru einir á ferð á leið til skipa sinna. Nefndin beinir því til hafnaryfirvalda að koma upp lýsingum við alla stiga á hafnarsvæðum sínum samkvæmt reglum þar um.

Nr. 020 / 03 Þorsteinn EA 810

2. Skipverji fær sápulút í augu



Þorsteinn EA 810 ©LJÓSMYND - Sigurður H. Bergþórsson

Þorsteinn EA 810 Skipa-skr.nr. 1903 Smíðaður: Ulsteinvik, Noregi, 10-1988 Stærð: brl. 1086.0 bt. 1835.0 Mesta lengd: 70.1 Skráð lengd: 64.9 Breidd: 12.5 Dýpt: 7.74 Vél: Bergen Diese, 10-1988,, 2433 kW Fjöldi skipverja:

Gögn: Skýrsla skipstjóra. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. október 2003 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7 mars 2003 lá Þorsteinn EA 810 við bryggju á Akureyri og skipverjar unnu við hreinsun skipsins eftir loðnuvertíð.

Einn skipverja var að hella sápulúti í fötu þegar að vindhviða kom og blés lútnum í andlit hans. Hann skolaði andlitið og augun með vatni og leit aði til læknis. Hann reyndist lítilsháttar brunninn.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var ekki með augn- eða andlits-hlíf við störfin, en með vettlinga og í sjógalla;
- sápulúturinn var af gerðinni "FANTU XTRA" í 20 lítra umbúðum. Hann er ætlaður til froðu-uppbyggingar við háprýstipvott og er sérstaklega virkur á fitu- og próteileifar;
- að "FANTU XTRA" inniheldur Kalíumhýdroxið sem er mjög ætandi ef hann berst á húð eða í inntöku;
- að áprentað er á umbúðir efnisins eftirfarandi texti: Notið viðeigandi hlífðarfatnað, hlífðarhanska og hlífðargleraugu / andlitsgrímu;
- að skipverjinn hugðist blanda í fötuna til helm-inga sápulútinn og vatn.

NEFNDARÁLIT:

Málið skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsóknna.

Nr. 028 / 03 Baldur Breiðarfjarðarferja

3. Skipverji fellur af lyftara



Baldur©LJÓSMYND - Hafþór Hreiðarsson

Baldur Skipaskr.nr. 2044 Smíðaður: Þ. & E. Akranesi 1990/4, stál Stærð: 301 brl. 645 bt. Mesta lengd: 39,4 m Skráð lengd: 37,50 m Breidd: 9,02 m Dýpt: 6,06 m Vél: Caterpillar 1990/04, 1413 hö, 1038 kW Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Agnari Er-

lingssyni. Pétur Ágústsson tók ekki þátt afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 31. mars 2003 var Baldur við bryggju í Stykkishólmi.

Tveir skipverjar voru að þrifa loft og þil á bílapilfari. Til þess notuðu þeir lyftara og höfðu fiskkar á göflunum á honum sem annar skipverjinn var í við þriffin. Þegar verið var að færa lyftarann til hemlaði lyftaramaðurinn með þeim afleiðingum að kárið rann fram af göflunum og skipverjinn í karinu féll niður á þilfarið.

Farið var með skipverjann á sjúkrahús en hann reyndist ekki hafa slasast mikið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fallið var um það bil 2 m;
- að skipverjar höfðu ekki fest kárið við gaflana á lyftaranum;
- að hemlarnir á lyftaranum voru mjög næmir og bremsuðu fullharkalega.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins má rekja til þess að kárið var ekki fest við lyftarann.

Nr. 030 / 03 Baldvin Þorsteinsson EA 10

4. Skipverji slasast við hífingar



Baldvin Þorsteinsson EA 10 ©LIÖSMYND - Skip.is

Baldvin Þorsteinsson EA 10 Skipaskr.nr. 2212
Smiðaður: Flekkefjord Noregur 1994 Stærð: 1512 brl. 2968 bt. Mesta lengd: 85.85 m Skráð lengd: 79.29 m Breidd: 14 m Dýpt: 8.6 m Vél: MaK, 3700 kW
Fjöldi skipverja: 26

Gögn: Skýrsla skipstjóra. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, 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 27. mars 2003 var Baldvin Þorsteinsson EA 10 í höfn á Akureyri.

Skipverji var að stýra stálþiljum upp úr brautum úr þaki á svokölluðum bílskúr þegar að hann klemmdist með brjóstakassa á milli handriðs og þils. Skipverjinn brákaðist á rifbeini.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að verið var að hífa um 3ja metra álþak á svokölluðum bílskúr upp úr brautum;
- að kranamaðurinn taldi sig hafa fengið merki um að hífa en þeir sem höfðu hendur á álþakinu sögðust ekki hafa gefið merki;
- að kraninn náði ekki nógu langt fyrir lóðrétta hífingu og ætluðu tveir skipverjar að hreyfa þakið með handafli þegar kranamaðurinn hífði;
- að skipverjinn var með hlífðarhjál.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er aðgæsluleysi við hífingar.

Nr. 049 / 03 Baldvin Þorsteinsson EA 10

5. Skipverji slasast við að fá í sig rafmagn



Baldvin Þorsteinsson EA 10 ©LIÖSMYND - Skip.is

Baldvin Þorsteinsson EA 10 Skipaskr.nr. 2212
Smiðaður: Flekkefjord Noregur 1994 Stærð: 1512 brl. 2968 bt. Mesta lengd: 85.85 m Skráð lengd: 79.29 m Breidd: 14 m Dýpt: 8.6 m Vél: MaK, 3700 kW
Fjöldi skipverja: 26

Gögn: Lögregluskýrslur. Úrdráttur úr leiðarbók. Skýrsla skipstjóra.

Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Péttri Ágústssyni og Agnari Erlingssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök

eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnun-argagni í opinberu máli.

ATVIKALÝSING:

Þann 16. janúar 2003 var Baldvin Þorsteinsson EA 10 á siglingu austur með Suðurlandinu. Veður: N-23 m/s og sjólitíð.

Skipið fór frá Grindavík að morgni og með í för voru þrír viðgerðarmenn, þar af einn erlendur verkfræðingur. Þeir voru að reyna að finna út með mælingum á rafkerfi skipsins ástæðu viðvarandi spennutruflana um borð. Til þess voru þeir m.a. með þrjá mæla sem þeir höfðu tengt við aðalrafalinn áður en skipið lagði úr höfn. Yfirvélstjóri hafði fylgst með þessum aðgerðum en ekki komið nálægt tengingu þeirra.

Um kvöldið var skipið farið að velta meira og yfirvélstjórinn ásamt öðrum vélstjóra fóru að huga að öryggi mælitækjanna og tengingum við rafalinn til að forða þeim frá skemmdum. Mælitækin voru laus, eitt tækið dottið og annað komið á hreyfingu vegna veltingsins. Yfirvélstjórinn tók þá ákvörðun að aftengja kapla sem tengdu mælitæk-in við rafalinn og gekk það vel með fyrri tækið. Vélstjórinn var við þá aðgerð og tók við mælitæk-inu en þurfti þá að fara frá. Yfirvélstjórinn snéri sér að öðru tæki og byrjaði að losa ró á því. Þegar hann var að draga kapalinn út úr mælitæk-inu með hægri hendi fékk hann mikinn straum og féll í álgólfið. Kapallinn festist í hendi hans og var straumurinn svo mikill að hann fékk mikla krampa-kippi, slóst nokkrum sinnum harkalega í gólfið með andlitið.

Vélstjórinn kom að honum og gat tekið í vinnu-galla hans, kippt honum til hliðar og þá gat hann losað sig við kapalinn úr hendinni. Kapallinn fór í gólfið, leiddi til jarðar og rafmagnið fór af skip-inu.

Yfirvélstjórinn gat staðið á fætur en fann til mikilla eymsla í baki auk þess sem tvær tennur höfðu brotnað. Hann gat haldið áfram vinnu sinni um borð en fann mikið til í baki og liðamótum. Hann fór í land fjórum dögum seinna óvinnufær og leit

aði til læknis vegna áðurnefndra eymsla. Einnig kom fram hjá honum að skammtimaminni hafði versnað og suð myndast í eyrum.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að um var að ræða 400 volta straum sem skipverjinn fékk í sig;
- að verið var að nota þrjú mælitæki sem heita Sveiflusjár (Scope) og eru ca 20x30 cm um sig. Verið var að athuga rafmagnstruflanir sem hafa fylgt skipinu og eru nokkuð algengar í skipum með rafala á aðalvél. Púlsar magnast upp með spílkerfunum og orsaka sekúndubrots púlsa sem koma á netið og valda skemmdum á búnaði;
- að vegna veðurs voru mælarnir farnir á hreyfingu og ætlaði skipverjinn að freista þess að bjarga þeim. Mælitækin voru ekki sjóbúin og ekki hafði komið til tals að sjóbúa þau. Á botni þeirra var gúmmí sem gerði þá stama;
- að sérfræðingar mælitækjanna voru ekki við-staddir og vissu ekki um athafnir skipverjanna þegar óhappið átti sér stað;
- að kaplarnir voru tengdir við mælitækin með svokallaðri "coax-tengingu" Þessi mælar voru tengdir með köplum sem voru skrúfaðir fastir í tengibretti á rafalanum og hinum endanum stungið í mælinn;
- að við óhappið varð mikið tjón á rafkerfi skips-ins og nokkrir spennar brunnu yfir. Spennu-mælir í vaktlefa fór í 500 volt;
- að ekki er vitað með vissu hvaða mæli skip-verjinn var að aftengja þegar óhappið átti sér stað. Grunur leikur á að það hafi verið mælir sem var með opna "própu" (tengipunktur við mælir). Ef svo hefur verið þá var mælirinn með óeinangraða própu mælistegin og er hann framleiddur þannig. Samkvæmt framburði raf-virkja hefur skipverjinn sennilega ekki áttað sig á að þessar própur væru spennuhafandi enda nota menn ekki oft svona tæki;
- að skipverjinn reiknaði ekki með að það væri spenna á þessu og/eða leiðandi þáttur sem ekki hafi átt að vera. Fram kom hjá honum að þessir mælar væru ætlaðir fyrir húsráfmagn. Við þær aðstæður er mælinn tengdur við jörð og er þá spennulaus en í þessu tilfelli var einn

fasinn tengdur inn á mælinn þar sem sú jarðtenging var. Mælirinn hefur þá í raun verið með spennu á jarðtengingunni;

- að skipverjinn kvað þetta mjög sérhæfða mæla sem þeir væru mjög sjaldan eða jafnvel aldrei með í höndunum;
- að vegna veðurs og reynsluleysis til sjós höfðu sérfræðingar mælinganna verið orðnir sjóveikir og lagst til hvílu. Þeir höfðu skilið við mælaana eins og áður segir, rafalinn opinn og ekki kynnt neinum skipsmanna umgengni við mælaana;
- að sögn skipverjans var hann blautur vegna annara starfa þegar hann fór í það að aftengja mælaana. Hann sagði einnig mögulegt að hann hafi runnið til þegar hann var að draga tengið út úr mælinum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins eru óljós. Nokkrir þættir eru þó á mælisverðir og vert að gefa gaum. Í fyrsta lagi hefði ekki átt að skilja mælaana eftir lausa. Í öðru lagi hefði átt að kynna skipsmönnum eiginleika þeirra og hvernig ætti að aftengja þá, sérstaklega þar sem þeir voru skildir eftir án umsjónarmanna. Í þriðja lagi er mjög varhugavert að nálgast svona aðgerð blautur og nálægt opnum rafala.

Nr. 050 / 03 Þangskurðarprammi

6. Skipverji fellur útbyrðis og drukknar



Þangskurðarprammi ©LIÓSMYNDARI

Þangskurðarprammi
Skipaskr.nr. Ekki skráður
Smíðaður: Þorgeir & Ellert
Akranesi Mesta lengd:
7,30 m Breidd: 3,02 m
Vél: Dautze, 30 hp Fjöldi
skipverja: 1

STUTT LÝSING Á ÞANGSKURÐARPRAMMA:

Prammarnir (5) eru fylltir að innan með frauðplasti (uretan) þannig að ekki á að komast í þá austur þó svo að gat komi á þá, austurdælur er því ekki um borð. $L=7,30$ m, er mæld á dekki prammans, $B=3,02$ m, $H=0,67$ m. Utan á prammana til viðbótar á breiddina kemur gangpallur

beggja megin. Hjól prammans og hlíf yfir þau er um 90 cm út fyrir sem gerir heildar breidd 3,92 m. Fremst á prömmunum eru flottankar (sem ekki eru fylltir uretan) $b=0,6$ m og lengdin 2,45 m. Stjórnklefi stendur á upphækkun sem er 58 cm og er $L=1,32$ m, $b=1,19$ m, $h=1,86$ m. Framúr prömmunum er gálgi með færiband sem tengist sláttuvélinni og svo færiband sem gengur eftir dekki prammans endilöngu. Gálginn er á glussa tjökkum og nær um 4 m fram fyrir prammann þegar hann er í lengstri stöðu.

Gögn: Lögregluskýrslur. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónsýni, 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. maí 2003 voru tveir menn að skera þang á tveimur þar til gerðum þangskurðarprömmum undan Skarði á Skarðsströnd. Veður: A-kaldi.

Mennirnir höfðu byrjað þangskurð aftur um kl. 16:25 eftir að hafa slegið um morguninn á milli 06:00 og 09:00 og síðan afgreitt þangflutningaskipið Karlsey og lagt sig í framhaldi af því. Upp úr kl. 17:00 var farið að hvesa af austan og erfiðara að slá og í samskiptum á VHF-10 á milli þeirra var ákveðið að slá í einn poka og ganga síðan frá þeim í dreka. Eftir að annar mannana hafði lokið því varð honum litið til hins prammans og fannst hann þá vera kominn eitthvað frá trossum sem hann var að ganga frá pokum í en ekki svo að óeðlilegt gæti talist.

Skömmu seinna varð honum aftur litið til félaga síns og sá þá að hann var kominn óeðlilega úr leið. Hann reyndi að kalla til hans í gegnum talstöð en fékk ekki svar og sigldi þá að pramma hans. Á leiðinni hafði hann samband við Neyðarlínuna vegna stöðunnar. Hann fann félaga sinn

á grúfu í sjónum og náði honum um borð með færíbandi á framenda prammans. Hann reyndi strax lífgunartilraunir en án árangurs.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fimm þangskurðarprammar eru notaðir við þangskurð á svæðinu. Þeir eru smíðaðir eftir teikningu frá 1984 en réttur aldur þeirra er óljós;
- að þangskurðarprammarnir hafa ekki verið skráðir og búnaður þeirra hafði því ekki verið skoðaður af Siglingastofnun Íslands né Siglingamálastofnun ríkisins á sínum tíma;
- að öryggisbúnaður var í lágmarki um borð. Eftir óhappið er lagt til að þangskurðarprammarnir verði skráðir og verulegar endurbætur verði gerðar til að auka öryggi starfsmanna;
- að á þangskurðarprömmunum er aðeins einn maður um borð í um það bil 6 klst og mest 8 klst í einu. Tekur það mið af að hálffallið er að eftir fjöru, yfir flóðið og þar til um það bil hálfallið er út aftur;
- að hinn látni hafði verið við vinnu sína u.þ.b. eina klst og þrjátíu til fjörtíu mín þegar hann féll útbyrðis. Ekki er ljóst hvernig það vildi til en krufning leiddi í ljós drukknun;
- að skipverjinn var ekki búinn flotbjörgunarvesti né öðrum flotklæðnaði. Hann var einungis í klæddur gallabuxum, gúmmístígvélum, bol og mittisjakka;
- að þangskurðarpramman rak upp í land um 3 km fyrir vestan slysstað og var vél hans í gangi og gekk á hálfri ferð afturábak. VHF-talstöð var í gangi stillt á rás 10 og einnig var NMT sími inni. Neyðarhnappur aftur á virkaði eðlilega og stjórn tók í stjórn húsi og aftur á virkuðu eðlilega en ekki tókst að stöðva drifhjól bakborðsmegin;
- að lítið sem ekkert þang var í prammanum og engir þangpokar áfestir, þangskurðarhnifur var ekki í skurðarstöðu. Allt virtist vera með eðlilegum frágangi um borð að öðru leyti.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins virðist vera sú að skipverjinn hafi fallið útbyrðis og drukknað. Ekki er vitað hvað olli því að skipverjinn féll útbyrðis.

Nefndin telur að þangskurðarprammarnir eigi að lúta eftirliti Siglingastofnunar eða þar til gerðra skoðunaraðila líkt og krafist er fyrir siglandi för og vera jafnframt búinn eðlilegum öryggisbúnaði siglandi fars.

Nr. 087 / 03 Bjarni Sæmundsson RE 30 -
rannsóknarskip

7. Skipverji slasast þegar hann fellur niður um lúgu



Bjarni Sæmundsson RE 30 ©LIOSMYND - Jón Sigurðsson

Skipaskr.nr. 1131 Smíðaður: Bremerhaven, 1970
Stærð: 777 brl. 822 bt.
Mesta lengd: 55 m Skráð lengd: 50,26 m Breidd: 10 m Dýpt: 7 m Vél: Deutz x 3 2166 kW

Gögn: Lögregluskýrsla, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jónsyni, 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 25. ágúst 2003 var hafrannsóknarskipið Bjarni Sæmundsson í höfn í Reykjavík.

Skipverji var við vinnu um borð og gekk óhikað ásamt fleirum inn á rannsóknarstofu á milliþilfari inn af aðgerðarrými. Fleiri aðilar voru í rýminu fyrir og hann tók ekki eftir því að neyðaruppgangur úr vélarúmi og drifmótorarúm var opið. Skipverjinn féll niður um lúguna og kom standandi niður á stálþilfar neðst í rýminu.

Á leiðinni niður rak hann hægra hnéð utan í og fékk við það skurð auk þess sem hann hælbrotnaði illa.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að ekki voru neinar varúðarmerkingar né aðrar varúðarráðstafanir gerðar vegna þess að neyðaruppgangurinn var opinn, en hann var það mjög sjaldan. Að sögn skipstjóra vissu allir á staðnum að til stæði að lúgan yrði opnuð. Nýbúið var að opna hana og verið að hefja framkvæmdir við að losa ballestarjárn upp um opið. Tveir menn stóðu við opið þegar skipverjinn kom inn í rýmið ásamt þremur öðrum. Hinn slasaði gekk aftarlega í röðinni og tók ekki eftir opinni lúgunni;
- að góð lýsing var í rannsóknarstofunni en að sögn slasaða var nokkuð mikið um að vera og t.d. verið að ræða lýsingu í rýminu;
- að stærð lúguopsins var 61,5 sm x 61,5 sm og dýpt rýmisins frá brún og niður á gólfíð var 2,70 m;
- að tveir hlerar loka lúgunni, undirlúga úr gegnheilu járnri með fjórum tessum á og yfirhleri sem slétta opið við yfirborð gólfsins á rannsóknarstofunni;
- að nýlega hafði fyrirkomulagi neyðarlúgunnar verið breytt vegna annarra viðgerða á gólfinu. Við það þurfti að færa undirlúguna neðar og var hún eftir það höfð laus og látin falla í opið. Ofan á hana kom svo yfirhlerinn, sem er nokkuð léttur. Undirlúgan sem samkvæmt mati slasaða er um það bil 10-15 kg, var áður á hjörum og smelltist föst uppi;
- að hinn slasaði sagði að skipverjar hefðu verið andvígir þessari breytingu þar sem þetta fyrirkomulag myndi skapa ýmsar hættur t.d. að leika laus á gólfinu ef til þess kæmi að það þyrfti að nota hana úti á sjó. Ekki var hægt að verða við þessum óskum skipverja vegna kostnaðar sem því fylgdi.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappins er óaðgæsla.

Nefndin tekur undir áhyggjur skipverja um að nýtt fyrirkomulag lúgunnar geti skapað slysa-hættu.

Nr. 097 / 03 Særún - farþegaferja

8. Starfsmaður fellur á milli skips og bryggju

Særún ©LÖSMYND · Hafþór Hreiðarsson

Skipaskr.nr. 2427 Smíðaður: Mandal Noregi 1978
Stærð: brl. 193 bt. 194
Mesta lengd: 28,15 m
Skráð lengd: Breidd: 9 m
Dypt: 2,48 m Vél: MTU x 2, 2200 kW

Gögn: Lögregluskýrsla, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni, Pálma Jóns-syni og Agnari Erlingssyni. Pétur Ágústsson tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 7. október 2003 lá Særún 2427 við bryggju í Stykkishólmi. Veður: SA eða A 20-24 m/s.

Starfsmaður útgerðar hugðist fara um borð til eftirlits og steig á spring sem gaf óvænt eftir. Maðurinn féll um einn metra niður á milli skipsins og bryggjunnar en náði taki á efstu rim í bryggjustiga. Hann komst upp á bryggju aftur og notaði þá bifreið til að draga skipið að til að komast um borð.

Hann leitaði til læknis og reyndist hafa tagnað á hægri öxl.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið lá í legu og ekki hægt að vera með fastan landgang vegna mikilla sjávarfalla;
- að sökum veðurs lá skipið talsvert frá bryggjunni og voru allar landfestar strekktar;
- að nokkuð var fallið út og lá springurinn upp á friholtli en skrapp af því þegar starfsmaðurinn steig á hann.

NEFNDARÁLIT:

Orsök slyssins er aðgæsluleysi hins slasaða.

Hann hefði átt að tryggja að hann kæmist um borð í skipið á öruggan hátt þar sem það lá frá bryggjunni og landfestar strekkar en enginn landgangur til staðar.

Nr. 100 / 03 Brúarfoss

9. Skipverji slasast við sjóbúning



Brúarfoss
IMO nr. 8914568
Stærð: 7.676 BT

Brúarfoss ©LIÓSMYND - Hilmar Snorrason

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi, Úrdráttur úr leiðarbók, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jóns-
syni 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 6. október 2003 var Brúarfoss á leið inn Faxaflóa til Reykjavíkur.

Einn háseti var að losa sjóbúning af gámum þegar að sjóbúningsstöng féll í höfuð hans og við það fékk hann talsverðan skurð á höfuðið.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjinn var með hjálm. Hann hafði verið að halla sér fram við vinnu sína og skammt frá honum var annar skipverji við sömu störf. Sá var búinn að losa sjóbúningsstöng af gám í annarri hæð og látið hana hanga lausa eins og alltaf var gert;
- að sjóbúningsstöngin hefur staðið tæpt og féll hún óvænt úr gámnum. Og þar sem skipverjinn hafði hallað sér fram náði hún að slá hjálminn af höfði hans og skaða hann;
- að sögn skipverjans er það mjög sjaldgæft að sjóbúningsstangir falli svona úr sæti sínu á þennan hátt, þar sem þær sitja yfirleitt mjög vel.

NEFNDARÁLIT:

Málið skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsóknna.

Nr. 104 / 03 Hanseduo - erlent leiguskip
Eimskipa

10. Skipverji slasast þegar sjór gengur yfir skipið



Hanseduo - erlent leiguskip
Eimskipa
IMO nr.8324725

Hanseduo ©LIÓSMYNDARI

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma Jóns-
syni, 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 5. maí 2003 var flutningaskipið Hanseduo á siglingu frá Argentía á Nýfundnalandi til Reykjavíkur.

Skipverji hafði verið að lesa af frystigámum í lest við "Bay-14" og var um það bil að koma upp á þilfar. Alda skall þá á skipinu og fyllti inn í rýmið með þeim afleiðingum að skipverjinn kastaðist til og lenti á loftræstingahlerum og hurðinni á niðurgangi.

Talið var að rifbein væru hugsanlega brotin og leitaði skipverjinn læknis við komu til hafnar.

NEFNDARÁLIT:

Málið skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsóknna.

Nr. 111 / 03 Selfoss

11. Skipverji slasast á þilfari

Selfoss ©LIÓSMYND - Hilmar Snorrason

Selfoss IMO nr. 8914556
 Smíðaður: Frederikshavn
 Danmörku 1991 Stærð:
 8,609 DW Mesta lengd:
 127 m Breidd: 20,5 m
 Dýpt: 7,5 m

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi, Ljósrit úr leiðarbók

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónsýni, 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 12. nóvember 2003 var Selfoss við bryggju í Reykjavík.

Viðgerðaraðili frá landi var að vinna við að loka lúgu frá þilfari niður í vélarúm. Lúgan settist ekki rétt og reyndi hann þá að slá lúguna til með slaghamri. Hamarinn skrapp úr hendi mannsins og lenti í höfði vélstjóra skipsins sem þar var og hlaut hann sár á höfði. Þurfti hann að leita aðgerðar á slysavarðstofu.

Skipverjinn var ekki með hjálm á höfði, en eftir slysið voru gerðar úrbætur á verklagsreglum varðandi hjálmanotkun við vinnu.

NEFNDARÁLIT:

Málið hefur verið skráð en gefur ekki tilefni til frekari rannsóknar. Nefndin bendir þó á mikilvægi þess að skipverjar temji sér hjálmanotkun við öll þau störf þar sem hættu á höfuðáverkum getur skapast.

Nr. 113 / 03 Selfoss

12. Sjálfvirkur gámaskór fellur á skipverja

Selfoss ©LIÓSMYND - Hilmar Snorrason

Selfoss IMO nr. 8914556
 Smíðaður: Frederikshavn
 Danmörku 1991 Stærð:
 8,609 DW Mesta lengd:
 127 m Breidd: 20,5 m
 Dýpt: 7,5 m

Gögn: Slysaskýrsla frá skipi, Ljósrit úr leiðarbók, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma Jónsýni, 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 20. nóvember 2003 var Selfoss við bryggju í Immingham.

Skipverji var við vinnu við sjóbúning á þilfari þegar gámaskór (autolock, sjá mynd) féll úr festingu gáms sem verið var að lesta og lenti fyrst á hjálmi hans og síðan í vinstri öxl hans. Skipverjinn var staðsettur um 5 metra út frá gámmum.



Skipverjinn kenndi eymsla í höfði, hálsi, kjálka og öxl. Hann taldi sig ekki þurfa læknisaðstoð og hélt áfram vinnu sinni.

Við rannsókn hefur áður komið fram:

- að gámaskór af þessu tagi eru af nýlegri gerð

sem reynast mjög vel en nauðsynlegt er að gæta varkárni við notkun þeirra. Það hefur nokkuð oft komið fyrir að þessi tegund gámaskóa falli úr gámum.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en bendir skipverjum á þá hættu að þessi tegund gámaskóa á það til að falla út úr festingum sínum og ítrekar að gerðar verði verklagsreglur um vinnu skipverja nálægt hífingum gáma með ísettum gámaskóm.

Nr. 133 / 03 Siggí Bjarna GK 5

13. Skipverji slasast við fall



Siggí Bjarna GK 5 ©LÖSMYND - Útgerð

Siggí Bjarna GK 5 Skipaskr.nr. 2454 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 1999, 4488 kW Fjöldi skipverja: 6

Gögn: Lögregluskýrslur, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangur á fundi 17. maí 2004 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 11. desember 2003 var Siggí Bjarna GK 5 að koma til hafnar í Sandgerði úr veiðiferð með dragnót.

Skipverjar þurftu að taka upp grindarpalla af þilfarinu á skutnum til að gera landfestartaugar og polla tilbúna. Voru allir pallarnir nema einn teknir í burtu af þessum sökum.

Skipverji var að gera við togblökk í skutnum eftir að skipið var komið að bryggju og stóð hann á þeim palli sem ekki hafði verið fjarlægður. Tók hann eftir að annar skipverji var að setja palla upp aftur en veitti því ekki meiri athygli. Ætlaði

hann að ganga þvert yfir skut skipsins og var á sama tíma að ræða við mann er var á bryggjunni. Gekk hann þá fram af pallinum þar sem ekki var búið að setja pallana aftur upp.

Skipverjinn leitaði til læknis og þá kom í ljós að hásin var nær slitin.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að járngrindur hylja þilfarið í um 50 sm hæð aftast á milli síða en á mið þilfarinu eru pallarnir lægri;
- að slasaði sá að skipverji setti einn pall upp aftur en tók ekki eftir að aðrir voru ekki á sínum stað.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins er aðgæsluleysi hins slasaða þ.e. að líta ekki eftir því hvar hann steig niður fæti.

ÖNNUR TILVIK

Nr. 008 / 03 Mánafoss

1. Skipverji slasast er hann fellur aftur fyrir sig



Mánafoss ©LÖSMYND - Hilmar Snorrason

Mánafoss
Skipaskr.nr. 11083
Smíðaður: Kína 1999
Stærð: 4.450 brl.

Gögn: Lögregluskýrsla, Úrdráttur ú leiðarbók, Slysaskýrsla frá skipi, Afrit af ljósmyndum, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangur á fundi 13. október 2003 af Emil Ragnarssyni, Hilmar Snorrason, Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni og Péttri Ágústssyni

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. janúar 2003 var Mánafoss staddur á Siglufirði við losun og lestun.

Skipverji var við vinnu ásamt fleirum við að koma gám fyrir á lúgu 4 (Bay 11) og þegar því var lokið steig hann eitt skref aftur á bak og féll aftur fyrir sig fram af lestarlúgunni og niður í brunn á milli 3 og 4 lestar. Skipverjinn lenti á hliðinni og rotaðist. Við skoðun kom í ljós að hann var talsvert mikið slasaður.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að fallið var um 3 m af lúgunni niður á þilfarið;
- að lúgan og þilfarið voru blaut eftir snjó og krapa

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu málinu en hvetur menn til að gæta vel að því hvar þeir stíga niður.

Nr. 036 / 03 Gæfa GK 114

2. Gír bilar og báturinn dreginn til hafnar



Gæfa SH 119 © LÖSMYND - Fiskifélag Íslands

Gæfa SH 119 Skipaskr.nr. 1201 Smíðaður: Fáskrúðsfirði, 1972, tré Stærð: 27,9 brl. 27 bt. Mesta lengd: 17,28 m Skráð lengd: 15,41 m Breidd: 4,52 m Dýpt: 1,84 m Vél: Scania 228 kW, 1993

Gögn: Lögregluskýrsla, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, 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 31. mars 2003 var Gæfa GK 114 á netaveiðum um 0,5-0,6 sml. vestan við Krísuvíkurbjarg. Veður: SV-12-15 m/s.

Um kl. 10:30 um morguninn kallaði skipstjórinn á nærstaddan bát vegna þess að gírinn hafði bilað. Aðalvél var í gangi en hvorki virkaði afturábak né

áfram. Þróstur RE 21 var kominn að Gæfu GK eftir um það bil 10 mín og tók hana í tog til hafnar í Grindavík og voru þeir komnir þangað um kl. 15:30.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipverjar á Gæfu GK höfðu gert stjóra klára ef illa skyldi fara og báturinn ræki að bjarginu;
- að pakkdós aftast í gírnum hafði verið lek í einhvern tíma. Það þurfti að passa upp á olíuna og bæta um það bil 1 ltr. á 2-3 daga fresti;
- að grunur leikur á að báturinn hafi fengið í skrúfunu og að skipstjórinn hafi reynt að losa það úr með því að beita skrúfunni fram og aftur;
- að fram kom að svo virðist sem báturinn hafi nokkuð oft lent í því að fá í skrúfunu;
- að ekki liggur fyrir hvenær gírinn var tekin upp og hann yfirfarinn;
- að það voru á endanum kúplingsdiskarnir sem gáfu sig í gírnum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að gírinn bilaði er að kúplingsdiskar gáfu sig við of mikið álag.

Nr. 040 / 03 Trausti ÍS / Zodiac Mark III / Brimrún

3. Hrakningar við prófun á stórum gúmmibátum



Trausti ÍS 111 © LÖSMYND - Tryggvi Guðmundsson

Trausti ÍS 111 Skipaskr.nr. 133 Smíðaður: Þyskalandi 1961, stál Stærð: 92,9 brl. 82 bt. Mesta lengd: 25 m Skráð lengd: 22,25 m Breidd: 6 m Dýpt: 3 m Vél: Caterpillar, 388 kW Fjöldi skipverja: 3



Brimrún © LÖSMYND - Alfons Finnson

Brimrún Skipaskr.nr. 2227 Smíðaður: Noregi 1976, ál Stærð: 199 brl. 193 bt. Mesta lengd: 25,66 m Skráð lengd: 22,65 m Breidd: 9,04 m Dýpt: 3,1 m Vél: MTU, 1960 kW Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Lögregluskýrslur, Gögn frá Veðurstofu Íslands, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 13. október 2003 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni. Pétur Ágústsson tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

ATVIKALÝSING:

Þann 27. apríl 2003 var verið að prófa tvo stóra 100 manna gúmmíbáta (6x10 m eða um 60 m² að stærð) fyrir háhraðaferjur frá VIKING Live Saving Equipment um 8-10 sml vestur af Barða á Vestfjörðum. Veður: NA-15-20 m/s og jafnvel meira í hviðum (vindhviður á Þverfjalli sýndu 27 m/s). Ölduhæð var um 4-6 m. Reynt hafði verið að hefja aðgerðir deginum áður en þá var veðurhæð of mikil en daginn eftir hafði veður skánað að mati aðila og ákveðið að hefjast handa.



Verkefnið var fjórða tilraunin sem gerð hafði verið hér við land og fólst í því að „skjóta“ gúmmíbátunum frá Brimrúnu í sjó og þar áttu þeir að blása út. Síðan átti að fylla þá með vatni og mynda þunga 100 manna og meta þannig virkni þeirra. Krafa um veðurfarsaðstæður tilraunarinnar var vindhraði ekki minni en 13 m/s og 3ja m ölduhæð.

Fyrir lá að aðstoð annarra aðila þyrfti að koma til vegna öryggis þeirra sem stóðu að prófuninni ásamt því að draga gúmmíbátanna til lands eftir að henni lauk. Til þess var fengin til aðstoðar aðilar frá björgunarsveitinni Björg á Suðureyri (BSV) og fiskibáturinn Trausti ÍS 111.

VERKEFNI OG SKILYRÐI ÞESSARA AÐILA

VAR:

1. að hafa til taks á meðan á tilraun stóð mann aðan björgunarbát til að tryggja öryggi starfsmanna sem unnu við tilraunina;
2. að allir sem kæmu að þessu væru í flotbúningum og flotvestum ásamt sérstökum öryggisbúnaði til að ná þeim úr sjó og staðsetja þá. Gert var ráð fyrir að björgunarsveit legði þetta til;
3. að stærra aðstoðarskip yrði til staðar og hefði það meginhlutverk að draga gúmmíbátanna til lands auk þess að vera til taks ef á þyrfti að halda;
4. að á meðan gúmmíbátarnir væru dregnir til lands átti minni báturinn að fylgja aðstoðarskipinu ef taugar í þá slitnuðu.

Kl. 11:00 var lagt af stað frá Suðureyri og um borð í Brimrúnu voru þrír áhafnarmeðlimir, fimm danir á vegum Viking auk eins fulltrúa frá Det Norske Veritas. Auk þeirra voru fjórir björgunarsveitarmenn sem áttu að fara í Zodiac bát sem hífa átti frá borði þegar komið var á hentugt prófunarsvæði. Í ráði var að skoða aðstæður áður en ákvörðun yrði tekin um framhaldið.

Um kl. 15:00 var ákveðið að framkvæma prófanirnar og var Zodiac báturinn látinn síga í sjóinn og tveir björgunarsveitarmenn fóru um borð í hann. Eftir að fyrri flekanum hafði verið skotið út lögðu skipverjar Zodiac bátsins til að aðgerðum yrði hætt þar sem þeir áttu mjög erfitt með að stjórna bátnum vegna veðurs. Þeir töldu sig hugsanlega ekki vera í stakk búna til að sinna hlutverki sínu við öryggisgæsluna. Ekki þótti ástæða til að verða við þessum óskum og skipt var um hluta áhafnar Zodiac bátsins um kl. 17:00 og urðu þrír þá í áhöfn hans. Aðgerðir héldu áfram og gengu samkvæmt óskum þrátt fyrir veður. Þrír danir fóru um borð í flekanna og dældu sjó í þá sem var hluti verkefnisins eins og áður segir.

Um kl 19:00 var Trausti ÍS tekinn við að draga flekanna í land og versnaði veðrið og fór vindur upp í 20 m/s og sjólag eftir því. Skipverjar á léttbátnum höfðu farið um borð í þá þar sem mönnum sýndist fara betur á þeim þar miðað við að-

stæður. Brimrún beið á staðnum þar til fólkíð var komið um borð í stóru gúmmíbátanna áður en hún hélt til hafnar. Brimrún kom til hafnar á Suðureyri kl. 20:40.

Um kl. 23:00 þegar um 5 sml voru eftir í Barðan slitnuðu bátarnir í annað sinn aftan úr Trausta ÍS og eftir það tók hann björgunarsveitarmenn og danina um borð til sín við slæmar aðstæður, þrek-aða og sjóveika og sigldi til hafnar. Þeir komu í land á Suðureyri kl. 01:00 um nóttina og hafði því ferðin staðið í um 14 klst. frá því lagt var af stað.

Stóru gúmmíbátarnir og björgunarbáturinn ráku burt og tæpum fjórum sólahringum síðar fundust stóru bátarnir um 55 sml. vestur af Öndverðanesi og höfðu þá rekið um 160 km leið bundnir saman. Zodiak björgunarbáturinn fannst ekki.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipstjóri Brimrúnar hafði gert athugasemdir um hvað Zodiak báturinn væri lítill. Fram kemur að einungis hafi verið beðið um Zodiak bát frá björgunarsveitinni en ekki gerðar neinar sérstakar kröfur um stærð hans;
- að björgunarbáturinn var af gerðinni Zodiak Mark III. Samkvæmt álitni BSV er þessi gerð báta ekki notuð við þessa ölduhæð sem var á þessu svæði;
- að vegna veðurs missti Trausti ÍS frá sér gúmmibát úr sjálfvirkum sleppibúnaði;
- að samkvæmt mati þeirra sem stóðu að þessum prófunum, og höfðu gert það áður, að björgunarsveitin hafi vanmetið verkefnið og ekki sent heppilegustu einstaklingana til þess;
- að samkvæmt mati björgunarsveitarmanna hefði átt að fresta verkefninu. Fram kemur þó að vandræðin hafi verið eftir prófunina þ.e. á leiðinni til lands. Prófun bátanna gekk nokkuð vel;
- að veðurspá dagsins var slæm og gekk hún eftir. Samkvæmt gögnum frá Veðurstofu Íslands var útgefin og auglýst sjóveðurspá fyrir þennan dag eftirfarandi: Frá 26/4 kl. 10:03, 112:45, 16::05, 19:300, 22:10 og þann 27/4 kl. 01:00, 004:30, 06::45

og 10:45 sú sama þ.e. NA-18-23 m/s með slyddu eða snjókomu. Kl. 04:30 og 06:45 27//4 átti skv. spá vind að lægja síðdegis en ekki skv. spá kl. 10:45. Þá var spáð lægjanandi daginn eftir eða NA 13-18 m/s.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í málinu en beinir þeim til-mælum til þeirra aðila sem taka þátt í prófunum sem þessum að nota til þess aðeins þaulvana einstaklinga.

Nr. 071 / 03 Djúpfari 7132

4. Báturinn verður vélavana á Skerjafirði

Djúpfari 7132 Skipaskr.nr. 7132 Smíðaður: Garðabæ 1988, plast Stærð: 5,77 brl. 5,06 bt. Mesta lengd: 7,99 m Skráð lengd: 7,90 m Breidd: 2,62 m Dýpt: 1,47 m Vél: Yanmar 55 kW 1988 Fjöldi skipverja:2

Gögn: Lögregluskýrslur, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma Jóns-syni, 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. júlí 2003 var Djúpfari 7132 á siglingu út Skerjafjörð á leið úr Kópavogshöfn til Reykjavík-urhafnar. Veður: Kaldi og veltingur.

Þegar komið var út í minni fjarðarins fór að bera á gangtruflunum í vélinni og draga niður í henni. Var þá snúið við til hafnar í Kópavogi en vélin stöðvaðist fljótlega. Síur voru hreinsaðar og tókst að koma vélinni í gang en hún gekk aðeins í skamma stund í einu. Kl. 00:18 þann 11. júlí var send út hjálparbeiðni og settur út dreki til að stöðva hratt rek bátsins.

Til aðstoðar komu slöngubátur björgunarsveitarinnar Ársæls og björgunarskipið Ásgrímur Björnsson sem tók Djúpfara í tog til hafnar í Kópavogi.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að báturinn var úreltur 1998 úr fiskveiðistjórnunarkerfinu og hafði legið síðan á landi þar til hann var nýlega keyptur til skemmtisiglinga;
- að áður en lagt var í ferðina var olía fjarlægð úr olíutanknum og hann hreinsaður eins vel og skipverjar töldu ástæðu til. Mikið og þykkt botnfall var í olíunni, óhreinindaskán innan í tanknum sem var hreinsuð, en olían virtist þá vera tær. Óhreinindi leyndust í svokölluðum skvettuhólfum í tanknum;
- að olíuleiðslan var nælonofin gúmmíslanga og á enda hennar var ný Racor-sía og nýjar fínsíur voru í vélinni;
- að eftir atvikið, þegar olíutankurinn var skoðaður, var ekkert vatn í tanknum en brúnar "flikur" voru í olíunni sem komu að öllum líkindum frá stöðum sem ekki náðist að hreinsa. Þessi óhreinindi losnuðu þegar báturinn fór að velta og stífluðu olíulögnina og síur.

NEFNDARÁLIT:

Orsök þess að vélin stöðvaðist voru óhreinindi í olíu og síum.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að olíugeymar og olía séu hrein og laus við botnfall og örveru-gróður.

Nr. 076 / 03 Gæfa SH 119

5. Blökk gefur sig við hallaprófun



Gæfa GK ©LJÓSMYND · Skip.is · Tryggvi Sigurðsson

Gæfa GK 114 Skipaskr.nr. 1201 Smíðaður: Fáskrúðsfirði 1972, eik Stærð: 27.9 brl. 27.0 bt. Mesta lengd: 17.28 m Skráð lengd: 15.41 m Breidd: 4.52 m Dýpt: 1.84 m Vél: Scania, 228 kW Fjöldi skipverja: 3

Gögn: Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2003 af Inga Tryggvasyni, 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 12. ágúst 2003 var Gæfa SH 119 í höfn á Þingeyri.

Verið var að framkvæma hallaprófun og var til þess notað 520 kg saltkar. Til að hægt yrði að koma karinu út að borðstokknum þurfti að færa heysivírinn (ofurtóg) í endablökk sem annars var lítið notuð. Við hífingu gaf blökkin sig, kjammar hennar gliðnuðu út og blakkarhjólíð féll niður í saltkarið. Ekki urðu slys á fólki en ekki munaði miklu að svo yrði.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að tvær blakkir til hífinga voru á bómunni. Önnur var á enda hennar og var lítið notuð og hin nær miðju og var að jafnaði notuð;
- að búnaður bómu var í afar slæmu ásigkomulagi. Notkun hennar var bönnuð þar til viðgerð og skoðun hafði farið fram.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en hvetur skipstjórnendur til að huga vel að og með reglulegum hætti ástand alls hífibúnaðar af augljósum ástæðum.

Nr. 082 / 03 Þórunn Sveinsdóttir VE 401

6. Verður vélarvana, dregin til hafnar



Þórunn Sveinsdóttir VE 401 ©LJÓSMYND · Skip.is · JPA

Þórunn Sveinsdóttir VE 401 Skipaskr.nr. 2020 Smíðaður: Akureyri 1991, stál Stærð: 277 brl. 484 bt. Mesta lengd: 36,86 m Skráð lengd: 34,18 m Breidd: 8 m Dýpt: 7,29 m Vél: Stork 6FG 240 árg. 1991, 7730 kW Fjöldi skipverja: 18

Gögn: Úrdráttur úr dagbókum, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari 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 29. ágúst 2003 var Þórunn Sveinsdóttir VE

401 á veiðum út af Ingólfshöfða. Veður: Hægviðri.

Upp úr kl. 14:00 varð skipstjórinn var við titring og hélt fyrst að eitthvað hefði farið í skrufuna. Hann leit aftur með skipinu og sá þá hvítan og óeðlilega mikinn reyk leggja upp um skorsteininn. Ekki var komin nein aðvörðun frá vél en hann hljóp niður og fann vélstjóra sem fór strax niður í vélarúm. Þegar þangað kom heyrðust töluverðir skruðningar frá aðalvélinni og kælivatnsstrókur stóð undan strokkloki nr. 1. Vélstjórinn stöðvaði aðalvélinna strax.

Við athugun kom í ljós að stálhringurinn hafði farið í sundur og O-hringur skotist undan strokkloki og kælivatnið átti greiða leið inn í brunahólfið. Þegar gera átti við þetta kom í ljós að undirlyftustangir á strokkloki nr. 3 voru mikið bognar og ljóst að skipið var orðið vélarvana.

Haft var samband við Landhelgisgæslu Íslands og athugað með nærliggjandi skip. Bylgja VE var á svæðinu og tók hún Þórunni Sveinsdóttur VE í tog til hafnar í Vestmannaeyjum og tók það um 10 klst en gekk vel.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að skipið var í fyrstu veiðiferð eftir að aðalvélin hafði verið tekin upp og allir ventlar verið slípaðir. Ventlarnir voru frá 1998;
- að það var ekki komin aðvörðun frá aðalvél. Það kemur aðvörðun þegar að lækkar á hæðarboxinu á kælivatninu en þetta gerðist svo snögg að það hefur varla verið búið að leka af því. Það er bara 2" rör frá boxinu niður í vél. Aðvörðunin hefði komið inn ef vélin hefði stöðvast;
- að þegar komið var í land kom í ljós að járnarusl hafði farið um alla vél þar með talið í túrbínu og eyðilaggt þar bæði blásturshjól og afgangshjól;
- að við viðgerðina eftir óhappið var skipt um alla stimpla.

NEFNDARÁLIT:

Ekki er ljóst hver orsökina eru fyrir óhappinu en sett er fram sú tilgáta að eitthvað hafi farið úrskeiðis við upptöku vélarinnar.

Nr. 093 / 03 Hákon EA 148 / Hoffell SU 80

7. Léttbát hvolfir er hann fer undir togvír



Hákon ©LIÓSMYND - Ögmundur Friðriksson

Hákon Skipaskr.nr. 2407
Smíðaður: Stál, Chile
2001/4 Stærð: brl. 1553
bt. 3003 Mesta lengd:
76,2 m Skráð lengd:
65,95 m Breidd: 14,4 m
Dýpt: 9,6 m Vél: MaK
5.400 kW, 2001/4 Fjöldi skipverja:



Hoffell ©LIÓSMYND - Þorgeir Baldursson

Hoffell Skipaskr.nr. 2345
Smíðaður: Stál
Hoogezand Hollandi
1981 Stærð: brl. 674 bt.
1293 Mesta lengd: 61,14
m Skráð lengd: 56,90 m
Breidd: 9,50 m Dýpt: 7,0
m Vél: MaK, 2.940,
11993 Fjöldi skipverja: 13

Gögn: Lögregluskýrslur, Ljósmyndir, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasynti, Pálma Jónsýnti og Agnari Erlingssýnti

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

ATVIKALÝSING:

Þann 26. september 2003 voru Hákon EA 148 og Hoffell SU 80 að togveiðum með flottrolli við miðlinuna á milli Íslands og Færeyja. Veður: Hægviðri, dálítill alda.

Um morguninn missti Hákon EA trollið í botn með þeim afleiðingum að pokinn rifnaði af. Skipstjóri Hoffells SU ætlaði að lána þeim á Hákon EA slæðu og í því skyni var sendur léttbátur með tveimur mönnum til að sækja hana yfir í Hoffellið SU. Þegar léttbáturinn var kominn að Hoffellinu SU bárust upplýsingar um að pokinn sæist á floti skammt frá og ætlaði Hákon EA að freista þess að ná honum.

Skipstjóri Hoffells SU var beðinn um að sjá til þess að taka bátinn og mennina um borð hjá sér sem hann lét gera með nótaniðurleggjaranum.

Nokkru seinna bárust boð frá skipstjóra Hákonar EA um að senda slæðuna með bátnum.

Eftir að búíð var að ganga frá slæðunni í léttbátinn breytti skipstjóri Hoffells SU stefnu þannig að bakborðsvirinn færðist til stjórnborða og dróst fyrir miðju skipi. Eftir það var bátnum slakað fyrir borð og gangsetning reynd.

Þegar léttbáturinn kom í sjóinn húkkaði bátsverjinn króknum úr sleppikróki hans en ekki hafði tekist að koma mótornum í gang. Tók bátinn að reka aftur með skipinu vegna togferðar þess og lenti undir bakborðs togvörnum. Léttbáturinn hvolfdi og dróst á kaf niður með vörnum ásamt bátsformanninum en hinn bátsverjinn komst á kjöl eftir að báturinn skaut upp aftur. Bátsformaðurinn dróst niður með vörnum þar til hann náði að losa sig og flaut hann þá upp á yfirborð.

Skipverjar á Hoffelli SU mönnuðu strax léttbát og björguðu fyrst bátsformanninum sem þá var flotinn upp og síðan hinum bátsverjanum af kili léttbátsins. Bátsformaðurinn var mikið þjáður og ákváðu björgunarmenn að bíða komu Hákonar EA sem var á leiðinni á slystað.

Á veiðisvæðinu voru fleiri skip m.a. Jón Kjartansson SU 111 sem sendi léttbát til aðstoðar. Bátsverjar þess báts gátu rétt bát Hákonar EA við og dregið hann að skipshlið þar sem hann var hífður um borð.

Báðir bátsverjar voru mjög kaldir og hraktir eftir volkið. Auk þess fótbrotnaði bátsformaðurinn illa á hægri fæti og var nær rænulaus þegar honum var komið um borð í Hákon EA. Haldið var strax áleiðis til Eskifjarðar.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að léttbátur Hákonar EA var harðplastbátur, sérstaklega útbúinn. Hann var með tvöfaldan byrðing, flottanka og hafði mikið flotmagn. Upp úr botni hans var staur með sleppikrók fyrir gilsinn til hífinga auk sleppibúnaðar í stefni fyrir fangalínu. Báturinn var búinn 40 hö utanborðsmótor og gangsettur með rafstarti;
- að slæðunni hafði verið komið fyrir í botni

bátsins og var vel sjóbuin fyrir framan staurinn og bátsverjar bæði fram í og aftur í honum við stjórnþæki;

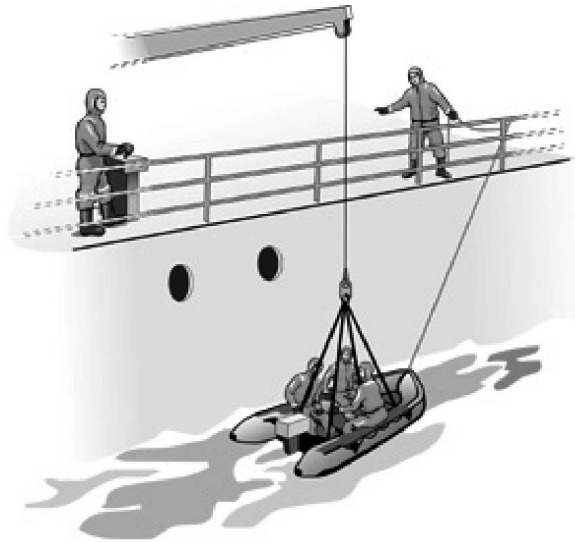
- að þegar báturinn var hífður fyrir borð var á honum stafnhalli fram;
- að sögn skipverja Hoffells SU var engin fangalína (langlína) sett í stefni bátsins, en báturinn var haldið að síðu skipsins í hífingunni niður til að varna því að snúningur kæmi á hann í sjósetningu. Þeir töldu einnig að mótörinn hefði farið í gang og fengið merki um það, en hann hefði stöðvast þegar báturinn kom í sjóinn og kúplað var að skrúfu;
- að bátsformaður telur sig hafa beðið um fangalínu áður en hift var og telur að orðið hafi verið við því og sett tvöföld lína. Félagi hans staðfesti þetta og henni hafi verið sleppt af skipverjum Hoffells SU strax og báturinn kom í sjó;
- að bátsverjar telja að mótörinn hafi ekki farið í gang þótt bátsformaður hafi ítrekað reynt að starta honum þegar báturinn var hífður fyrir borð og á leið niður;
- að krókurinn í gilsinum var venjulegur opin krókur sem húkkaði var úr auganu í sturnum þegar báturinn kom í sjó. Bátsverjinn kom króknum fyrir borð til að forða því að hann kræktist í hluti á veltunni;
- að skipverjar á Hoffelli SU voru ekki á einu máli um notkun fangalínu við sjósetningu eða hífingu léttbáts. Bæði kom fram að hún væri ávallt notuð og að hún væri eingöngu notuð við hífingu bátsins um borð;
- að sögn skipverja Hákonar EA er ávallt notuð fangalína við hífingar fyrir og um borð.

NEFNDARÁLIT:

Á grundvelli fyrirbyggjandi upplýsinga treystir nefndin sér ekki til að segja til um meginorsök óhappsins, en ljóst er að sambandsleysi og röng vinnubrögð einkenna þetta atvik.

SÉRSTAKAR ÁBENDINGAR:

1. Í ljósi ítrekaðra óhappa við meðhöndlun léttbáta vill nefndin beina því til sjómanna að hafa alltaf fangalínu, hvort sem er við sjósetningu eða töku báts um borð.



Meðhöndlun léttbáta
©Siglingastofnun Íslands

2. Einnig bendir nefndin skipstjórnamönnum á skyldur þeirra að halda æfingar í sjósetningu léttbáta með áhöfn eigi sjaldnar en á þriggja mánaða fresti. Reglubundnar æfingar í meðhöndlun léttbáta tryggir öryggi við sjósetningu þeirra.
3. Nefndin bendir á nýlegan margmiðlunardisk Siglingastofnunar Íslands þar sem meðal annars er sýnd sjósetning og önnur meðhöndlun léttbáta.

Nr. 109 / 002 Sléttbakur EA 4 / Sigurborg SH 12

8. Hér um bil árekstur á miðunum



Sléttbakur EA ©LJÓSMYND - Hafþór Hreiðarsson

Sléttbakur EA Skipaskr.nr. 2550 Smíðaður: Örskov, 1998 Stærð: 1094 brl. 2003 bt. Mesta lengd: 57,8 m Skráð lengd: 50,99 m Breidd: 13,5 m Dýpt: 8,1 m Vél: MAN B&W 4000 kW Fjöldi skipverja: 26



Sigurborg SH ©LJÓSMYND - Hafþór Hreiðarsson

Sigurborg SH Skipaskr.nr. 1019 Smíðaður: Hommelvik, 1966 Stærð: 200 brl. 317 bt. Mesta lengd: 34 m Skráð lengd: 32,31 m Breidd: 7,2 m Dýpt: 6,1 m Vél: Caterpillar 1000 kW Fjöldi skipverja: 99

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. mars 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, 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 9. nóvember 2003 var Sléttbakur EA 4 á siglingu til veiða á Hampiðjutorgi og Sigurborg SH 12 á togveiðum á Látragrundi, 35 sml. SV af Bjargi. Veður: SA 10-15 m/s og skyggni ágætt, 2-3 sml.

Kl. 14:10 varð skipstjóri Sigurborgar SH var við Sléttbak EA þvert á bakborða og á fullri ferð. Skipstjóri Sigurborgar SH reyndi að vekja á sér athygli með hljóðmerki en fékk engin viðbrögð um breytingu á siglingu Sléttbaks EA. Hann setti á fulla ferð afturábak og gaf áfram hljóðmerki.

Vakthafandi skipstjórnamaður Sléttbaks EA hafði ekki orðið var við Sigurborgu SH fyrr en í tveggja til þriggja skipslengdar fjarlægð. Skipin fóru mjög nálægt framhjá hvort öðru og ljóst að minnstu munaði að þarna hefði orðið árekstur og mögulega stórtjón.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að Sigurborg SH var á togveiðum og þurfti að bakka sem orsakaði mikla hættu á að hún fengi togvír í skrúfunu;
- að sögn skipstjóra Sigurborgar SH varð hann ekki var við viðbrögð á Sléttbaki EA fyrr en skipið var um það bil að sleppa fram fyrir stefnið hjá honum í 2-4 metra fjarlægð. Fram í skipinu voru tveir skipverjar sofandi;
- að Sigurborg SH hafði verið á togi um það bil í 20 mín og hafði skipstjóri ekki hugað að umhverfi skipsins um tíma;
- að Sigurborg SH var ekki með dagmerki uppi en var með togljós logandi;
- að vakthafandi stýrimaður Sléttbaks EA hafði ekki orðið var við Sigurborgu SH fyrr en að um 100-200 m voru á milli skipanna. Hann hafði haft tvær ratsjár í gangi, aðra stillta á 12 sml kvarða og hina á 3ja sml kvarða. Að eigin

sögn sagðist hann hafa verið að líta í þá öðru hverju, sérstaklega þann síðarnefnda, án þess að verða var við endurvarp;

- að hann hafði setið í skipstjórnarstólum og hafði brugðið sér aftur í brúnna til að athuga hvort ekki væri allt í lagi á afturpílfari. Þegar hann kom að stólum aftur varð hann fyrst var við Sigurborgu SH um 30° um stjórnborða í áðurnefndri fjarlægð. Hann kvaðst aldrei hafa heyrt hljóðmerki né kall í talstöð, en opið hafði verið fyrir VHF rásir 11, 16, 117, og á stuttbylgju 2311;
- að sögn skipstjóra á Sléttbak EA var einn háseti alltaf á siglingavakt með stýrimanni í eina og hálfu klst í senn. Þegar atvikið átti sér stað hafði vakthafandi háseti farið að vekja þann sem átti að taka við vaktinni af honum;
- að við rannsókn á þessu atviki kom í ljós að töluvert er um sambærileg atvik á miðunum.

NEFNDARÁLIT:

Orsök atviksins var ófullnægjandi varðstaða á Sléttbak EA. Nefndin telur að atvik þetta sýni vel hvað góð varðstaða er mikilvæg.

Nefndin undirstrikar mikilvægi þess að „nærri því slys“ af ýmsum toga séu tekin jafn alvarlega og slys. Allar upplýsingar og umræða um þau hafa ekki síður gildi til lærdóms en þar sem óhapp veldur tjóni. Eru sjómenn hvattir til að upplýsa nefndina um slík atvik.

Nr. 115 / 03 Kleifarberg ÓF 2

9. Vélabilanir á veiðum



Kleifarberg ÓF 2 ©LÍÓSMYND - Þorgeir Baldursson

*Kleifarberg ÓF 2 Skipa-
skr.nr. 1360 Smiðaður:
Gdynia Pólland, 1974
Stærð: 893.3 brl. 1149
bt. Mesta lengd: 69.57 m
Skráð lengd: 62.3 m
Breidd: 11.3 m Dýpt: 7.3
m Vél: Sulzer Zgoda
1973, 22008 kW*

Gögn: Skýrsla yfirvélstjóra, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgangi á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti, Pálma Jóns-
sýni, Pétri Ágústssýni og Agnari Erlingssýni

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

ATVIKALÝSING:

Eftirfarandi atvikalýsing er byggð á skýrslu yfirvél-
stjóra vegna gangtruflana og bilanna í aðal- og
ljósavél skipsins.

Þann 17. nóvember 2003 var Kleifarberg ÓF 2 á
veiðum út af Vestfjörðum.

Tekið var eftir óeðlilegum höggum frá strokk nr.1
á aðalvél og var trollið þá hift. Þegar átti að setja
ljósavélina í gang þá reyndist hún föst. Við nán-
ari skoðun kom í ljós að sjór hafði komist, fyrr í
veiðiferðinni, inn um púströrið og niður um bak-
borðs túrbínu og í fremsta strokk bakborðsmegin.
Stimpillinn var kolfastur í seltu og ryð-óhreinindum.
Ákveðið var að sigla skipinu til Ísafjarðar til við-
gerða og unnu vélstjórar á leiðinni við að taka
fremra strokklok bakborðsmegin af ljósavélinni.

Um morgunin 18. nóvember var komið til hafnar
á Ísafirði. Við nánari skoðun á aðalvél reyndist
undirlyftuhjól á eldsneytisdeilu fyrir strokk nr. 1
vera skemmt og einnig kamburinn. Eftirtaldar við-
gerðir voru framkvæmdar:

- Skipt var um eldsneytisdeilu og kamb fyrir
strok nr. 1 á aðalvél.
- Skipt var um fremstu slíf ásamt stimpil bak-
borðsmegin, bakborðs túrbínu, allar spíssadís-
ur og tilheyrandi þakkingar á ljósavél.
- Ventlar í strokkloki voru hreinsaðir og einnig
var skipt um smurolíu á ljósavélinni.

Þann 19. nóvember lauk viðgerðum á vélunum.
Ljósavél og aðalvél virtust vera í lagi og farið var
frá Ísafirði.

Þann 21. nóvember var aðalvél stöðvuð þar sem
brunaþrýstingur á strokk nr. 1 var óeðlilega lágur.
Við nánari skoðun á aðalvél kom í ljós:

- að nýi kamburinn fyrir eldsneytisólíudælu á
strok nr. 1 var útflettur. Ekki sást á undirlyftu-
hjól eldsneytisdeilu. Kamburinn var fjarlægð-
ur af kambásnum og virtist vélin ganga eðli-

lega á 5 strokkum.

Veidum var hætt og siglt á hálfri ferð til hafnar á Ólafsfirði þar sem fullnægjandi viðgerð var gerð á aðalvélinni ásamt að ástand á öðrum kömbum í aðalvélinni voru skoðuð.

Lok á lóm var sett yfir púströr ljósavélar til að fyrirbyggja að sjór komist inn um það.

NEFNDARÁLIT:

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

Nr. 117 / 03 Hólmanes SU 1

10. Vélarbilun, dreginn til hafnar



Hólmanes SU 1 ©LIÓSMYND - Jón Páll Ásgeirsson

Hólmanes SU 1 Skipa-
skr.nr. 1346 Smíðaður:
Vigo Spáni 1973, stál
Stærð: 451.3 brl. 634.0
bt. Mesta lengd: 47.55 m
Skráð lengd: 40.9 m
Breidd: 9.5 m Dýpt: 6.5 m
Vél: MAN - Bazan 1251
kW, 1973/1 Fjöldi skip-
verja:

Gögn: Lögregluskýrslur, Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 9. febrúar 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti, Pálma Jóns-
sýni, 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 2. nóvember 2003 var Hólmanes að togveidum austur af Litladýpi. Veður NV 15 - 18 m/sek.

Vakthafandi vélstjóri varð var við högg sem bárust frá kambás og undirlyftu fyrir dælu á einum strokk. Hann gerði þegar viðvart og bað um að veiðarfærið yrði hift strax upp og stöðvaði síðan aðalvélina.

Við nánari athugun kom í ljós að ekki væri ráðlegt að ræsa hana á ný. Skip frá sömu útgerð, Guð-

rún Þorkeldsdóttir SU 211, var send frá Eskifirði á vettvang og dró hún Hólmanes SU til hafnar. Skipin komu til Eskifjarðar seinnipart dags daginn eftir.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

- að undirlyfturúlla fyrir einn ventilinn festist og hafði eyðilaggt kamb á kambásnum;
- að um var að ræða upphaflegu aðalvél skipsins sem var frá árinu 1973 og var hún mikið keyrð.

NEFNDARÁLIT:

Nefndin ályktar ekki í þessu máli en telur að rétt hafi verið staðið að verki eftir að ljóst var hvers eðlis bilunin var.

Nr. 128 / 03 Brúarfoss / Herjólfur

11. Vélarbilun og ásigling í Vestmannaeyjum



Brúarfoss ©LIÓSMYND - Hilmar Snorrason

Brúarfoss
IMO nr. 8914568
Smíðaður Fredrikshavn
Danmörku
Stærð: 7.676 BT 4.076NT
Mesta lengd 126,63 m
Breidd 20,53 m
Vél MAK 5.400 kW



Herjólfur ©LIÓSMYND - Hilmar Snorrason

Skipaskr.nr. IMO nr. 2164
90336088 Smíðaður: SI-
MEK A/S, Norway 1992
Stærð: 3354 GT 1048 NT
Mesta lengd: 70,7 m lengd
b.p.: 68,0 m Breidd: 16,0 m
Dýpt: 10,7 m Vél: 2 x B/W
Alpha, 12V28/32A, 5,400
kw 2xShaft generators, Ler-
oy Somer 2600 KVA

Gögn: Lögregluskýrsla. Skýrsla hafnsögumanns. Ljósrit af leiðar-
bók Brúarfoss. Skýrsla skipstjóra Herjólfis. Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. maí 2004 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti, Pálma Jóns-
sýni, 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 8. maí 2003 var Brúarfoss að koma til hafnar í Vestmannaeyjum. Veður: SSA 2 m/s, skýjað.

Um kl. 08:00 var verið að snúa skipinu á snúningssvæði út af Nausthamarsbryggjunni, sem er milli slíppsins og Gjábakka. Skipstjóri Brúarfoss var með aðalvél í afturá stillingu og ætlaði að breyta skurði í áframstillingu til að stöðva afturskrið skipsins. Svörun stjórnþækja var sein og náðist ekki að stöðva skipið áður en það rakst með bakborðs horn bátapílfars á efsta hluta fremst á stefni Herjólfis. Skemmdir urðu á báðum skipunum og gat kom fremst á lunningu Herjólfis, ofan pílfars.

Eftir óhappið tókst að snúa Brúarfossi og leggja honum að bryggju.

VIÐ RANNSÓKN KOM FRAM:

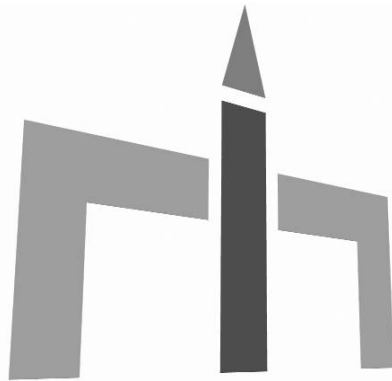
- að auk skipstjóra var hafnsögumaður um borð í Brúarfossi. Einnig var yfirstýrimaður á stjórnspalli;
- að skipstjóri og yfirstýrimaður voru í sinni fyrstu ferð á skipinu og þekktu ekki vel til stjórnþækja;
- að skipstjóri reyndi að stöðva skipið í tíma en tölvustýring á aðalvél seinkaði viðbrögðum hennar óeðlilega mikið að mati skipstjóra;
- að möguleikar voru á tveimur tölvustýrðum stillingum. Í fyrsta lagi er það „Command Delay“ þar sem tölvubúnaður tekur öll völd á viðbrögðum og í öðru lagi neyðarstilling „Emergency“ sem notuð er við stjórnþök í höfnum. Sú stilling var á í þetta skiptið;
- að eftir óhappið var breyting gerð á stillingu stjórnþækja sem fól í sér töluverðar breytingar að mati skipstjóra. Einnig hefur verið skipt um dælur sem að mati skipstjórans breytti ekki viðbrögðunum, heldur hefði stillingin gert það verulega.

NEFNDARÁLIT:

Orsök óhappsins má rekja til ókunnugleika á stjórnþökum og stjórnþækja Brúarfoss.



HB GRANDI



FJÖLTÆKNISKÓLI ÍSLANDS

TÆKNI VÉLAR SIGLINGAR ÚTVEGUR

112

EINN EINN TVEIR



ÍSFELL
www.isfell.is



GILDI
lífeyrissjóður

ATLANTSOLIA



R. SIGMUNDSSON ehf





MARPORT

DEEP SEA TECHNOLOGY



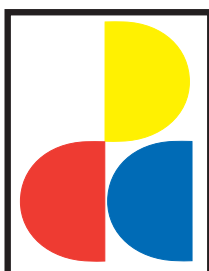
**SLYSAVARNAFÉLAGIÐ
LANDSBJÖRG**



spv

SAMSKIP

E EIMSKIP



OFFSETFJÖLRITUN

PRENTSMÍÐJA

STAFRÆN LJÓSRITUN & PRENTUN