

**Nr. 140 / 11 Dóri GK 42****Strandar við Hvalsnes í Stöðvarfirði**

Skipaskr.nr. 2622  
Smíðaður: Reykjavík 2004, plast  
Stærð: 11,8 brl. 14,8 bt.  
Mesta lengd: 12,06 m Skráð lengd: 11,55 m  
Breidd: 3,59 m Dýpt: 1,44 m  
Vél: Volvo Penta 334 kW, 2004  
Fjöldi skipverja: 4



Dóri ©Hafþór Hreiðarsson

**Gögn:**  
Lögregluskýrsla  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 19. mars 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

**Atvikalýsing:**

Þann 22. nóvember 2011 var Dóri GK 42 á landleið til Stöðvarfjarðar. Veður: SV 5-6 m/sek og 7-8 m/sek í hviðum.

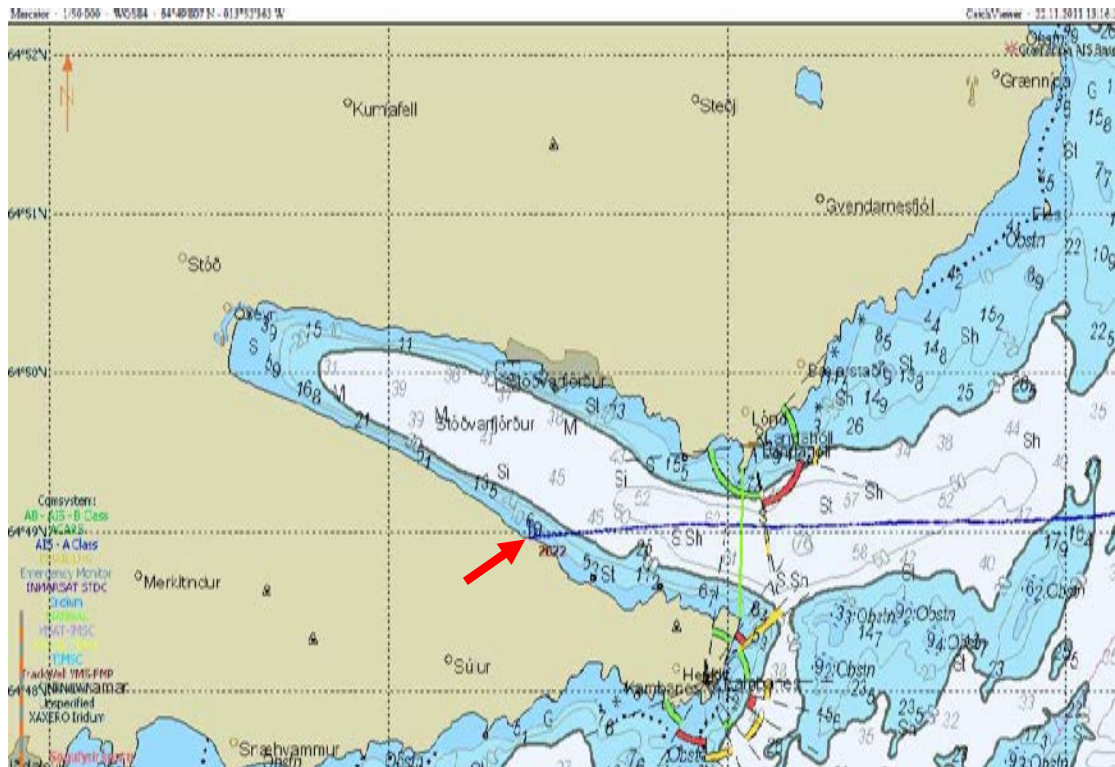
Skipverjar höfðu lagt í línuróður um kl. 04:50 að morgni 21. nóvember og voru á veiðum utan við Gerpisgrunn eða um 40 sml. frá Stöðvarfirði. Þegar veiðum lauk var aflinn um borð 5,5 tonn og var haldið til hafnar. Tveir skipverjar skiptu með sér siglingunni og þegar um 9 sml. voru eftir tók skipstjórinn við stjórn. Hann setti stefnuna til Stöðvarfjarðar og þegar komið var í landvar og bára og hreyfing bátsins minnkaði sofnaði skipstjórinn. Hann vaknaði síðan við að báturinn strandaði um kl. 01:00 í stórgrýtisfjöru við Hvalsnes í Stöðvarfirði á stað: 64°49'N og 013°53'V. Skipstjórinn lét LHG vita og óskaði eftir aðstoð.



Dóri GK á strandstað©Lögreglan

Skipstjórinn var einn í brúnni en aðrir í áhöfninni (3) voru sofandi þegar báturinn strandaði. Þeir vöknudu við strandið og öll áhöfnin fór í björgunarbúninga.

Bátar og menn frá björgunarsveitum í nærliggjandi höfnum, Neskaupsstað, Fáskrúðsfirði og Breiðdalsvík voru kallaðir út og fóru á strandstað. Pyluvakt LHG var sett í viðbragðsstöðu.



Ferill (blá lína) og strandstaður Dóra GK

Skipstjóri hafði einnig samband við annan bát, Von GK 113, sem reyndi að draga Dóra GK á flot en taugin á milli þeirra slitnaði.

Von GK og björgunarskipið Hafdís reyndu að draga bátinn á flot en það gekk ekki og var ákveðið að bíða eftir flóði um hádegisbil. Þrír úr áhöfninni fóru í land en skipstjóri varð eftir um borð. Björgunarskipið Hafbjörg kom á vettvang og náði að draga Dóra GK af standstað.

Fjögur göt komu á Dóra GK, tvö sitt hvoru megin við hliðarskrúfu, eitt á síðuna stjórnborðsmegin og aftast á bakborðsíðu. Eitt gatið var á olúgeymi og lak einhver olía út en lítið var á þeim geymi. Eftir að hafa drepit á aðalvél var lítil ljósavél keyrð fyrir lensidælur og höfðu þær við lekanum.

**Við rannsókn kom fram:**

- að samkvæmt gögnum Vaktstöðvar siglinga var báturinn á 9,2 hnúta ferð þegar hann strandaði;
- að skipstjórinn hafði vaknað um kl. 09:00 þann 19. og fór hann ásamt öðrum úr áhöfninni í bíl frá Grindavík um kl. 14:00 sama dag áleiðis til Stöðvarfjarðar. Þeir voru komnir þangað um kl. 02:00 daginn eftir en bilun í bílnum hafði tafið ferð þeirra austur;
- að þegar báturinn strandaði voru liðnar 40 klst. frá því að skipstjórinn fór að heiman. Á þeim tíma hafði hann sofið u.þ.b. 3,5 klst. og þar af um 2,5 klst. eftir að línan hafði verið lögð. Hann hafði sofið í um 45 mín. á landstíminu. Hann hafði því vakað í um 36-37 klst.;
- að sögn skipstjóra væri „venjuleg sjóferð“ 12-16 klst. á þessu svæði og færi eftir eðli ferðarinnar þ.e.a.s. slit á línu, siglingu á milli tengsla eða ef slæða þurfi upp línu. Fram kom hjá honum að hann vildi vera kominn á miðin um miðnætti og vera í landi aftur fyrir kl. 18:00;
- að fram kom að hvíldartími skipverja í landi er frá fjórum til átta tímum milli róðra. Hvíldartími úti á sjó væri vanalega u.þ.b. 5,5 klst. Út- og landstím skiptist á milli skipverjanna;
- að um borð voru eftirfarandi siglingatæki: Ein ratsjá, tveir plotterar og tveir dýptarmælur. Voru þau öll í gangi nema annar plotterinn;
- að aðvörunarbúnaður er í siglingatækjunum en hann var ekki notaður. Hann væri yfirleitt lítið notaður;
- að um borð voru 1.200 ltr. af olíu.

**Nefndarálit:**

Orsök strandsins var að stjórnandi bátsins sofnaði á vaktinni þar sem hann hafði ekki fengið nægjanlega hvíld.

Nefndin telur algjörlega óásættanlegt að skipverjar fái ekki nægjanlega hvíld og þá ekki síst stjórnendur báta og skipa sem bera ábyrgð á öryggi skips og skipverja. Róðrar af þessu tagi eru ekki til þess fallnir að stuðla að lágmarkskröfum um öryggi og heilsuvernd skipverja. Nefndin bendir á reglugerð um vinnu- og hvíldartíma skipverja á íslenskum fiskiskipum nr. 975/2004.

Nefndin hvetur skipstjórnarmenn til að nota þann aðvörunarbúnað sem siglingatæki þeirra eru búin.