

**Nr. 22-022 S 018 Víkingur AK 100*****Skipverji fer fyrir borð***

Skipaskr.nr. 2882  
IMO nr 9718301  
Útgerð: Brim hf.  
Smíðaður: Tyrklandi 2015, stál  
Stærð: 3.671 BT  
Mesta lengd: 81,19 m Skráð lengd: 72,47 m  
Breidd: 17,00 m Dýpt: 9,60 m  
Vél: Wartsila, 4500 kW, árg. 2014  
Fjöldi skipverja: 15



Víkingur ©Ingimundur Ingimundarson

**Gögn:**  
Gögn RNSA

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. maí 2023 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Hirti Emilssyni og Geirprúði Alfreðsdóttur

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

***Atvikalýsing:***

Þann 20. mars 2022 var Víkingur AK 100 á loðnuveiðum með nót við Reykjanes. Veður: V 2-3 m/s.

Skipverjar voru að kasta nótinni og tveir þeirra voru staðsettir í skut skipsins stjórnborðsmegin við að setja út tvær fallhlífar þegar annar þeirra steig inn í bugt, tengda annarri fallhlífinni, sem lá á þilfarinu og dróst út með línunni þegar tók í fallhlífina. Skipverjar á færeyska nótaskipinu Høgabergi, sem var við hlið Víkings, náðu að koma bjarghring til skipverjans. Skipverjar Víkings sjósettu þegar í stað léttabát skipins og náðu að bjarga skipverjanum um borð í léttabátinn sem var hífður um borð í Víking AK.

Þyrla Landhelgisgæslunnar sótti skipverjann, sem var með áverka á fæti, og flutti hann á Landspítalann.

**Mynd 1. Örin bendir á staðinn þar sem skipverjinn féll frá borði**

**Við rannsókn kom eftirfarandi fram:**

- Fallhlífarnar, sem draga út nótina, héngu í sleppikrókum og þegar átti að losa þær fór ekki önnur þeirra og skipverjinn ýtti við henni en flæktist þá með fótinn í bugt sem kippti honum fyrir borð.
- Skipverjinn var klæddur uppblásanlegu björgunarvesti (mynd 3) með neyðarsendi af gerðinni Safelink R10 (mynd 2) sem sendi út merki í sjálfvirkri auðkenningakerfi skipa (AIS). Virkaði neyðarsendirinn eins og til var ætlast.



Mynd 2 Safelink R10



Mynd 3 uppblásanlegt björgunarvesti

- Skipverjinn var með gulan öryggishjálms sem sást vel í sjónum þrátt fyrir að farið var að skyggja.
- Léttbátur skipsins var tilbúinn til notkunar sem flýtti fyrir björgun (mynd 4).
- Skipstjóri Víkings var með skipverjann í sjónlínu allan tímann auk þess sem AIS merki frá neyðarsendinum birtust í siglingatölvu skipsins og gat skipstjóri Víkings því leiðbeint skipstjóra Høgabergs að skipverjanum.



Mynd 4. Léttbátur skipsins (MOB bátur) tilbúinn til notkunar

***Nefndarálit:***

Nefndin ályktar ekki í málinu en telur engan vafa leika á því að björgunarsvestið, búið neyðarsendi, skipti sköpum um það hversu vel tókst til við björgun skipverjans.

**Tillaga í öryggisátt til Samgöngustofu/Innviðaráðuneytis:**

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Samgöngustofu/ráðuneytis að sett sé í reglugerð ákvæði um að þeir sem sinna störfum á þilfari og á þeim stöðum í skipi þar sem hættu er á að menn geti fallið útbyrðis séu ávallt búnir uppblásanlegu björgunarvesti með neyðarsendi.