

Nr. 012 / 14 Tjaldur SH 270 / Rifsnes SH 44**Ásigling í höfn****Tjaldur**

Skipaskr.nr. 2158 IMO nr. 9050709
 Smíðaður: Tomrefjord Noregi stál 1992
 Stærð: 411,72 brl. 689,16 bt.
 Mesta lengd: 43,51 m Skráð lengd: 39 m
 Breidd: 9 m Dýpt: 6,80 m
 Vél: Caterpillar 735 kW 1992
 Fjöldi skipverja: 14



Tjaldur ©Hilmar Snorrason

Rifsnes

Skipaskr.nr. 2847 IMO nr. 9216781
 Smíðaður: Noregi stál 1999
 Stærð: brl. 776,45 bt.
 Mesta lengd: 43,20 m Skráð lengd: 39,94 m
 Breidd: 9 m Dýpt: 9,14 m
 Vél: Yanmar 749 kW 1999
 Fjöldi skipverja:



Rifsnes©Alfons Finnsson

Gögn:

Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. desember 2014 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrassyni, Pálma K. Jónssyni og Hirti Emilssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 6. febrúar 2014 var Tjaldur SH 270 að leggja úr höfn í Rifi.

Veður NA 15-18 m/sek

Rétt fyrir brottför setti skipstjóri aðalvél á skurð áfram. Þegar afturenda var sleppt fór skipið á skrið áfram svo tók í springinn sem hafði legið slakur. Slitnaði springurinn og lenti Tjaldur á skut Rifsness SH 44 sem lá um 15 metrum fyrir framan Tjald.

Talsverðar skemmdir urðu á skut Rifsness við áreksturinn bæði af völdum stefnis sem skemmdi lunningu á skut og krana sem þar var auk þess sem perustefnið gekk inn í skut Rifsness aðeins bakborðsmegin við miðju. Þá skemmdist Rifsnes einnig við að skella harkalega utan í bryggjuna.

Við rannsókn kom fram:

- að sögn skipstjóra Tjalds var nokkru áður búið að setja skurð á skrúfu til að fá hita á vél og gírbúnað. Rétt fyrir brottför var snúningur vélar aukinn í 850 snúninga og áframskurður settur í 60%. Þá var kallað í enda en óvissa var um hvort allir skipverjar hefðu mætt til skips og því ákvað skipstjórinn að skjótast niður til að kanna það;
- að þegar skipstjórinn hafði farið niður tvö þilför snéri hann við. Fannst honum þá eins og að hnykkur kæmi á skipið og tók hann þá á rás upp stigana. Áður en hann komst í brúnna skall stefnið á skut Rifsness;
- að aðalvélin gengur að jafnaði í hægagangi á 520 snúningum en venjuleg full ferð er 1200 snúningar. Þá er skurður hafður 85 til 90%;
- að skipstjórinn sagði að það hafi verið hvöss NA átt og við þær aðstæður væri alltaf sleppt öllu að aftan ásamt framenda og keyrt í springinn til að fá skutinn upp í vind. Hann taldi að þegar menn hans mættu í endana hafi þetta verið gert en þá hafi skipið hangið í afturendanum og framspringur verið slakur. Þegar losað var upp á polla og afturenda sleppt fór skipið á ferð og þegar tók í springinn, af þessum skriðþunga sem kominn var á skipið, slitnaði hann um tvo til þrjá metra frá pollanum;
- að springurinn var kominn til ára sinna og þó svo hann virtist ekki vera mikið slitinn var búið að panta nýtt landfestatóg. Springurinn var úr 46 mm fléttuðu næloni. Á milli þess sem springurinn var ekki í notkun var hann alltaf geymdur, óvarinn sólargeislum, upprúllaður á landfestarkefli. Augað var þá oftast fest á polla á bakkanum fjórum metrum frammar;
- að skipstjórinn hafði eftir sjónarvottum á bryggjunni að þegar springurinn slitnaði hafi endarnir nánast dottið niður dauðir;
- að söluaðili á nýju fléttuðu grænu 44 mm poly propelin tógi gefur upp að það hafi 34,0 tonna slitþol og 48 mm hafi 57,3 tonna slitþol.

Nefndarálit:

Orsök atviksins var sú að skipstjóri yfirgaf stjórnþall eftir að hann setti verulegan skurð á skrúfu og landfestum var sleppt.