

039/00 - M.b. Sveinn Benediktsson SU-77

Sveinn Benediktsson SU-77, strandar í innsiglingunni til Grindavíkur

M.b. Sveinn Benediktsson SU-77

Skipaskr.nr.: 2329

Smíðaður: í Noregi 1990 úr stáli

Stærð: 700,93 brl; 1.230,00 bt

Lengd: 56,00 m **Breidd:** 11,00 m **Dýpt:** 7,70 m

Vél: Wichmann 2.427,00 kW **Árgerð:** 1990

Annað:

Földi skipverja: 10



Sveinn Benediktsson ©Jósef Ægir Stefánsson

Atvikalýsing

Hinn 17. janúar 2000 var m.b. Sveinn Benediktsson SU-77 í höfn í Grindavík til löndunar (var við loðnuveiðar). Veður: suðvestan kaldi, þokuloft.

Eftir að löndun lauk voru landfestar leystar og skipinu siglt áleiðis út úr höfninni. Á stjórnþalli voru skipstjóri og 1. stýrimaður. Þegar komið var af stað á leið út úr höfninni kom í ljós að leiðarljós er leiða inn í höfnina sáust ekki af stjórnþalli aftur út eins og þörf er á svo að sigla megi af öryggi út. Ástæða þess að ljósin sáust ekki var að toggálggi og hlerar á skut skipsins skyggðu á. Stýrimaðurinn sem átti að fylgjast með ljósunum að ósk skipstjórans, en skipstjórinn annaðist sjálfur að stýra skipinu, varð að fara aftur að skut skipsins til að sjá leiðarljósin. Þegar stýrimaðurinn kom aftur að skutnum náði hann ekki að koma boðum til skipstjórans um stöðu leiðarljósanna þar sem fjarlægðin var of mikil á milli þeirra og skipstjórinn heyrði ekki boð hans.

Stýrimaðurinn sneri þá við og var það ekki fyrr en hann var kominn upp á bátapallinn fyrir aftan stjórnþall sem hann gat komið boðum til skipstjórans um stöðu leiðarljósanna en í því strandaði skipið að vestanverðu í siglingarennunni út úr höfninni.

Skipstjóri tilkynnti þegar í stað um aðstæður til strandstöðvar og óskaði eftir aðstoð. Skömmu síðar kom björgunarbáturinn í Grindavík á vettvang. Skipið strandaði nálægt háflóði og var reynt að snúa skipinu með hliðarskrúfum þess og skömmu síðar losnaði það af strandstað. Var skipinu síðan siglt fyrir eigin vélarafli inn til Grindavíkur aftur þar sem skemmdir voru kannaðar. Reyndist vera gat inn í olúgeymi stjórnborðsmegin. Reynt var að dæla olíunni úr geyminum og skipinu síðan siglt til Reykjavíkur til viðgerðar.

Við rannsókn kom fram

- að skipstjóri var í sinni fyrstu ferð sem skipstjóri;
- að skipstjóri og stýrimaður voru óvanir að sigla inn eða út úr höfn þar sem siglingaleið var þröng og mörkuð með leiðarljósum. Var þetta fyrsta koma þeirra til Grindavíkur. Skipstjórnarmenn sögðu að það hefði verið aðgæsluleysi að nota ekki "labb - rabb" stöðvar við að koma boðum á milli þess sem fylgdist með leiðarljósunum og þess sem stýrði skipinu;
- að skipstjórnarmenn gátu þess að bót yrði að ef siglingaleiðin yrði mörkuð með staurum eða baujum lengra út en gert er. Tveir staurar (súlur) marka leiðina að vestanverðu næst hafnarmúlunum. Fjölgun leiðarmerkja (staura eða bauja) yrði sérstaklega til bóta fyrir skip sem væru með gálga og annan búnað sem skyggði á leiðarljósin aftur út frá stjórnþallinum eins og aðstæður væru frá stjórnþalli á m.b. Sveini Benediktssyni SU-77.

Nefndarálit

Nefndin telur að orsök strandsins sé aðgæsluleysi við stjórn og siglingu skipsins.

Nefndin vill vekja athygli á að skipverjum er ekki kennt að handstýra skipum og í mörgum tilvikum eru það aðeins skipstjóri og stýrimaður sem geta handstýrt skipinu. Geta komið upp tilfelli þar sem fylgjast þarf með leiðarmerkjum þar sem mikillar nákvæmni við stjórnun skips er þörf. Verður það að teljast varhugavert að fela óreyndum mönnum að fylgjast með og segja til um siglingu skips eftir leiðarljósum þar sem litlu má skeika í stefnu skips svo að illa fari. Það þurfi talsverða leikni til að fylgjast með því hvort skip fylgi leiðarlínu eða lendi út úr henni. Nefndin telur það ekki rétta þróun í öryggismálum sjómanna að ekki séu kennd undirstöðuatriði í að handstýra skipi svo að skipstjórnarmenn geti sinnt sínum skyldustörfum við að annast stjórn skipsins, þ.e. skipstjórans að segja til um siglingu skipsins en ekki að taka við boðum annarra skipverja til þess.

Vill nefndin sérstaklega vekja athygli á því að nokkur sambærileg atvik hafa orðið á síðustu árum þar sem skip hafa strandað og skipstjórinn verið við stýrið en aðrir óreyndir skipverjar átt að fylgjast með leiðarmerkjum og segja skipstjóranum til um siglinguna.

Tillögur í öryggisátt

Varðandi ábendingu skipstjórnarmanna um fleiri leiðarmerki til að marka siglingarennuna lengra út telur nefndin rétt að taka hana til rækilegrar skoðunar og fjölga leiðarmerkjum ef það er talið gerlegt. Skipstjórnarmenn verða þó að huga vel að því hver á sínu skipi hvernig aðstaða er um borð til að fylgjast með leiðarmerkjum af stjórnþalli. Má t.d. geta þess að það getur verið þörf á að skipstjórnarmaður fari upp á stýrishús til að fylgjast með leiðarmerkjum ef þau sjást ekki af stjórnþallinum sjálfum við aðstæður sem reyndust vera um borð í þessu skipi. Í slíkum tilvikum ber að nota talstöðvar til að bera boð á milli skipstjóra og stýrismanns ef þörf krefur eða nota talstöðvar ef þær eru fyrir hendi.