

076/00 - M.b. Æskan SH-342

Æskan SH-342, sekkur á siglingu frá Grindavík til Patreksfjarðar

M.b. Æskan SH-342

Skipaskr.nr.: 0936

Smíðaður: í Danmörku 1963 úr eik

Stærð: 72,30 brl; 80,00 bt

Lengd: 25,36 m **Breidd:** 5,72 m **Dýpt:** 2,80 m

Vél: Cummins 427,00 kW **Árgerð:** 1989

Annað:

Földi skipverja: 3



Æskan©Þór Jónsson

Atvikalýsing

Hinn 14. júlí 2000 var m.b. Æskan SH-342 við bryggju í Grindavík.

Þrjár skipverjar komu um borð seinnipart dags og hófu að undirbúa brottför skipsins en þeir voru að sækja það fyrir nýja eigendur.

Skipstjórinn, sem verið hafði fyrir á skipinu, fór yfir helstu þætti skipsins með þeim sem taka átti við stjórninni og vélstjóri, sem verið hafði fyrir á skipinu fór, yfir vélbúnaðinn með þeim sem taka átti við vélstjórninni. Um borð voru teknir ýmsir fylgihlutir s.s. veiðarfæri o fl.

Þegar lokið var við að taka um borð fylgihluti var siglt af stað frá Grindavík um kl. 23:00 hinn 14. júlí. Siglt var vestur með landinu. Eftir u.þ.b. 30 mínútna siglingu urðu skipverja varir við að sjór lak inn í vélarrúm frá þilfari bakborðsmegin við stýrishúsið. Skipverjar töldu að lekinn væri með þilfarsplönkum mitt á milli stýrishúss og lunningar. Var reynt að þetta þilfarið með því að troða gúmmírenning í rifu er þeir fundu. För skipsins var haldið áfram þar sem skipverjar töldu að austurdælur hefðu vel undan lekanum.

Skipstjórinn sem hafði verið við stjórn bátsins eftir að siglt var úr höfn fékk vélstjóranum stjórn bátsins um kl 03:00 15. júlí þegar hann var staddur út af Sandgerði og fór að sofa.

Segir ekkert af ferðum skipsins fyrr en milli kl. 07:30 og 08:00 er skipstjóri var vakinn og tók við stjórn þess og voru þeir þá staddir vestur af Snæfellsnesi.

Siglingu var haldið áfram með stefnu fyrir Bjargtanga. Um kl. 11:00 fór skipstjóri niður í vélarrúm og sá þá að sjór var kominn í botninn og vantaði um 10 cm að hann næði upp undir gólfplitta í vélarrúminu. Ræsti hann vélstjóran sem svaf frammi í lúkar.

Vélstjórinn hugaði að austurdælum og ræsti dælu sem drifin var af ljósavél, tók til við að hreinsa sigti og soggreinar aðalausturdælu. Um það leyti sem vélstjórinn lauk við að hreinsa sigti aðalausturdælu hætti varaausturdælan að dæla þar sem slappleiki var í kúplingu og þurfti að herða upp á. Ekki tókst að herða neitt upp á varaausturdælu. Vélstjórinn hugðist reyna að nota sjódæluna (spúldæluna) sem austurdælu og reyndi að snúa loka er hann taldi vera skiptiloka milli botnloka og austurkerfis. Ekki reyndist unnt að hreyfa þennan loka þrátt fyrir að notuð væri rörtöng og átaksarmur lengdur með rörbút. Aðalvél skipsins stöðvaðist skömmu síðar og ekki tókst að koma henni í gang aftur.

Kl. 12:46 var sent út neyðarkall frá m.b. Æskunni SH-342 og náðist samband við Reykjavíkurradíó TFA . Var tilkynnt um ástand um borð, staðsetningu og óskað eftir aðstoð til að dæla úr bátnum þar sem leki væri kominn að honum. Óskað var eftir að fá dælur til að dæla úr bátnum. Skömmu síðar var ljósavél stöðvuð þar sem menn vildu ekki skemma vélina með því að láta hana ganga áfram.

Upp úr kl. 15:00 kom þyrta Landhelgisgæslunnar á vettvang og slakaði niður í skipið tveimur dælum sem fluttar höfðu verið með frá Reykjavík auk þess sem þyrta flutti eina dælu sem komið var með á vettvang í m.b. Brimrúnu SH. Kl. 15:35 voru þrjár dælur komnar um borð í m.b. Æskuna SH-342. Skipverjum tókst að koma í gang einni af þeim þremur dælum er fluttar voru um borð til þeirra. Dælan hafði ekki undan lekanum og skömmu fyrir 16:00 fór báturinn að hallast til bakborða svo að skipverjar og sigmaður þyrlunnar, sem hafði orðið eftir um borð skipverjum til aðstoðar, stukku í sjóinn. Í því lagðist báturinn á hliðina og sökk hann kl. 16:01 með stefnið á undan.

Skipverjum og sigmanni þyrlunnar var bjargað upp í þyrluna skömmu síðar og flogið með þá til Reykjavíkur. Skip sem komin voru á vettvang hirtu upp ýmsa hluti er flutu upp frá skipinu.

Við rannsókn kom fram

- að hvorki skipstjóri né vélstjóri höfðu fullgild réttindi til starfanna en veitt hafði verið undanþága fyrir þá frá undanþágunefnd. Skipstjórinn var með próf til 30 brl. skipstjórnarréttinda úr grunnskóla;
- að skráning skipverja var ekki samkvæmt lögum. Skráðir voru fjórir skipverjar en aðeins þrír voru um borð;
- að sögn vélstjóra skipsins hafði fyrrverandi vélstjóri sagt honum að austurdæla sem tengd væri ljósavél væri vangæf og þyrfti að herða upp á reimum, ekki var hugað frekar að því áður en siglt var úr höfn;
- að áður en lagt var úr höfn var það ljóst að vara austurdæla var vangæf og virkaði ekki fullkomlega;
- að ekki eru fyrir hendi upplýsingar um það hvernig gengið var frá lestarlúku og mannopum á þilfari áður en lagt var úr höfn;
- að tvennar dyr voru að hvalbaknum og síðan dyr á lúkarskappanum niður í vistarverur. Þessar dyr voru opnar á meðan skipverjar reyndu að dæla úr lest skipsins eftir að þyrta hafði flutt dælu til þeirra;
- að ekki eru fyrir hendi teikningar af austurkerfi og brunakerfi eins og það var í skipinu og misvísandi upplýsingar um það hvort um borð hafi verið 2 eða 3 dælur sem nota mátti til austurs. Samkvæmt teikningu voru austurdælur tvær en samkvæmt framburði vélstjóra voru dælur þrjár;
- að skipstjóri og vélstjóri sögðu að þeir hefðu séð sjó streyma inn í bátinn á milli borða bakborðsmegin í vélarrúmi neðan sjólínu;
- að tæpar tvær klukkustundir liðu frá því að lekans varð vart þar til óskað var eftir aðstoð;
- að kl. 12:46 eru vélar stopp um borð í m.b. Æskunni SH-342 og þá er fyrst kallað út eftir aðstoð;
- að kl. 13:21 er Landhelgisgæslunni tilkynnt um ástand um borð í m.b. Æskunni SH-342. Kl. 13:25 útkall BRAVO, þyrlusveitin kölluð til;
- að skipið var til viðgerða í Vestmannaeyjum í október 1999 þar sem saumur var endurnýjaður eftir þörfum og hampþétting yfirfarin og endurnýjuð þar sem ástæða þótti til.
- að skipið hafði legið óhreyft í um mánaðartíma í Grindavíkurhöfn;
- að samkvæmt upplýsingum lögreglu í Ólafsvík voru suðvestan 6-7 vindstig á Breiðafirði og nokkur sjór;
- að samkvæmt upplýsingum Landhelgisgæslu var upp í 47 hnúta vindur (mestu hviður) á svæðinu;
- að samkvæmt upplýsingum frá Siglingastofnun var gerð athugasemd við stöðugleikagögn fyrir skipið frá 10. mars 1997.

Nefndarálit

Nefndin álitur að ástæða þess að báturinn sökk hafi verið röð mistaka og vankunnátta. Áhöfn bátsins er að koma að bátnum í fyrsta skipti seinnipart dags og siglir honum úr höfn svo fljótt sem verða má. Undir höfuð er látið leggjast að kynna sér ástand bátsins áður en lagt er af stað s.s. austurbúnað. Einnig að gera ráð fyrir að hér var um að ræða gamlan trébát sem

legið hafði við bryggju yfir heitasta tíma ársins.

Þó svo að fljótlega hafi orðið vart við leka voru ekki gerðar neinar fyrirbyggjandi ráðstafanir er varðaði framhald ferðarinnar þar sem síðæla hafði við lekanum eins og á stóð. Á siglingunni var eftirlit af mjög skornum skammti og eftir að vélstjóri fór í koju var ekki litið eftir ástandi í vélarrúmi fyrr en eftir ca. 4 klst. Þó að vitað væri um leka og veður fremur leiðinlegt.

Nefndin átelur mjög að báturinn var vanmannaður auk þess sem skráningarmál voru í ólestri og minnir á skyldur skipstjóra og útgerðarmanna í því sambandi. Þó svo að skipverjar hafi verið þrír voru einungis tveir þeirra virkir á meðan á siglingunni stóð og skiptust þeir um að gæta bæði að siglingu skipsins, vélbúnaði og öðru ástandi á langri siglingu. Þetta torveldaði m.a. öll fjarskipti við bátinn á meðan unnið var að björgunaraðgerðum. Alltof seint var brugðið á það ráð að kalla eftir aðstoð.

Ekki verður séð að skyndilegur leki hafi valdið því að báturinn sökk heldur hafi sá vandi er var til staðar í byrjun ferðarinnar magnast smámsaman upp án þess að skipverjar reyndu að marki að koma í veg fyrir það eða gerðu sér grein fyrir yfirvofandi hættu.