

Nr. 147 / 10 Hákon EA 148***Tekur niðri, gat og skemmdir***

Skipaskr.nr. 2407
Smíðaður: Stál, Talacahuano Chile, 2001
Stærð: 1553,6 brl. 3003 bt.
Mesta lengd: 76,2 m Skráð lengd: 65,95 m
Breidd: 14,4 m Dýpt: 9,6 m
Vél: MaK, 5400 kW, 2001
Fjöldi skipverja: 24



Hákon©Hilmar Snorrason

Gögn:
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 8. apríl 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni og Jóhanni Ársælssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 16. nóvember 2010 var Hákon EA 148 að síldveiðum með hringnót á Kiðeyjarsundi skammt vestan Stykkishólms. Veður: A 3-5 m/sek.

Verið var að leita síldar og sigldi skipið á hægri ferð til suðvesturs inn í vikið á milli Leiðólfseyjar og Vaðstakksness. Kl. 14:25, þegar beygt var til norð-vesturs til að snúa við, rakst skuturinn utan í tangagrunn sem gengur norður úr fjörunni. Nokkur hávaði barst undan skipinu og var kúplað frá skrúfu en skipið festist ekki. Með skrúfu og hliðarskrúfum var skipinu siglt frá landinu.

Skipverjar gerðu lekaleit og fannst leki á bakborðssíðu til hliðar við bakborðs aðalvél sem var stöðvuð. Vélstjóri ræsti austurdælur í vélarúmi og þegar svelgir voru ausnir hafði ein dæla undan lekanum þrátt fyrir aukinn siglingahraða.



Eftir samráð við útgerð var siglt inn í Grundarfjörð og eftir að lagst var að bryggju var kafað við skipið og kom þá í ljós stórt gat á skipinu en í því stóð steinn. Var ákveðið að setja skúffu yfir gatið með steininum til að unnt væri að sigla skipinu til viðgerðar.

Við rannsókn kom fram:

- að sögn skipstjóra hafði hann margoft siglt inn í þennan krika á milli lands og eyjarinnar til að kasta á síldartorfu. Botninn sé hreinn leirborinn botn og hann hafi ekki orðið var við staka steina eða tinda þarna en vitað af tunganum því það sjáist móta fyrir þar þarum á fjöru;
- að samkvæmt dagbókarfærslum var haldin stefna inn í vikið inn af Leiðólfsey fyrst rv.210° og haldinn hraði 5 hnútar. Þegar stýri var sett 30° til stjórnborða snérist skipið eðlilega og beygði til norðurs í átt að eyinni. Þegar skipið var komið á 260° hætti það að snúast en yfirstýrimaðurinn stökk til og setti báðar hliðarskrúfur á fullt afl til stjórnborða;
- að djúprista kipsins að aftan var 7,60 m ;
- að kl. 14:25 var aðfall en flóð var kl. 15:26 í Stykkishólmi. Var þá austurfall frammi á sundinu fyrir framan eyjar. Engin straumkort eru til af hafsvæðinu en gera má ráð fyrir að vesturfall eða bakfall hafi verið svona nærri ströndinni enda er það nánast regla þar sem fallastraumar eru sterkir;
- að öll skrufublöðin eyðilögðust og var einnig skipt um eitthvað af búnaði skrufuhaussins. Gatið inn úr bakborðssíðunni var tæpa fimm metra framan við skutgafl og að mestu stíflað af grjótinu en enga ákomu var að sjá annars staðar á botni eða súð;
- að yfirstýrimaður, sem var ásamt skipstjóra á stjórnþalli, sagði að eitt högg hafi komið á skipið en eftir á að hyggja og með tilliti til hávaðans sem barst undan skipinu hafi grjót sogast inn í skrufuhringinn og eyðilagt skrufuna á meðan hún var að koma því frá sér;
- að sögn yfirstýrimanns væru oftast þrír skipstjórarmenn á stjórnþalli við svona aðstæður en í þetta sinn hefðu þeir verið tveir;
- að yfirstýrimaðurinn sagði að síldin lægi oft inni í þessari kverk en sást ekki á tækjum nema farið væri mjög nærri þar sem svo grunnt væri á svæðinu;
- að VSS var ekki látið vita af strandinu.

Nefndarálit:

Orsök atviksins má rekja til vanmats skipstjóra á aðstæðum.

Þá bendir nefndin á mikilvægi þess að skipstjórar upplýsi ávallt Vaktstöð siglinga um atvik sem þessi til að tryggja sem best öryggi áhafnar og skips.