

Nr. 072 / 09 Hannes Þ. Hafstein***Stjórnlaus í höfn***

Skipaskr.nr. 2310
Smíðaður: Englandi 1975 plast
Stærð: 42,9 brl. 42 bt.
Mesta lengd: 16,31 m Skráð lengd: 15,47 m
Breidd: 5,2 m Dýpt: 2,7 m
Vél: 2 x Caterpillar 544 kW 1975
Fjöldi skipverja:



Hannes Þ. Hafstein ©Landsbiörg

Gögn:
Lögregluskýrslur
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 15. febrúar 2010 af Inga Tryggvasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni. Hilmar Snorrason tók ekki þátt í afgreiðslu málsins.

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

Atvikalýsing:

Þann 6. júní 2009 lá björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein við landfestar í Grindavíkurhöfn. Veður: Hægviðri.

Skipið var til sýnis í höfninni fyrir hátíðagesti sjómannaþingsins. Þegar aðalvélin var ræst fór skipið á mikilli ferð aftur á bak svo landfestar slitnuðu. Það tókst að koma í veg fyrir að skipið lenti björgunarskipinu Oddi V. Gíslasyni en var þá bakkað þar til þar til skuturinn skall á bryggjuna.

Nokkur umferð annarra báta hafið verið í þessum hluta hafnarinnar m.a. þar sem börn og unglingar voru á ferð í skemmtisiglingu.

Við rannsókn kom fram:

- að mikil umgangur gesta sjómannaþingsins hafði verið um skipið áður en ræsa átti vélarar fyrir brottför úr höfn og m.a. höfðu þeir haft aðgang að stjórnrymum skipsins. Þegar vélar voru ræstar voru skipverjar ekki um borð nema einn sem stóð á þilfarinu og hljóp hann inn í brú til að ná stjórn á skipinu. Menn sem voru um borð í Oddi V. Gíslasyni komust um borð í skipið og fóru upp á stjórnarpall einnig til að ná tökum á stjórn skipsins;
- að ekkert er því til fyrirstöðu að vélar séu ræstar þó kúplað sé að skrúfu og handföng standi á mikilli inngjöf. Skipstjóri taldi það öryggisatriði að þessi möguleiki væri fyrir hendi við vissar aðstæður;

- að gult aðvörungskilti með leiðbeiningum á ensku eru á báðum vélum og blasir skiltið við þar sem þær eru ræstar. Í leiðbeiningunum kemur fram að gæta skuli þess að gírskiptingin sé í hlutlausu við ræsingu;
- að samhæfð stjórnþæki eru í brú og í opnum stjórnþaki á brúarþaki. Þau eru tengd við vélar og gíra með vírabörkum sem liggja í tveimur þörum til vélbúnaðarins. Í brú er hægt að rjúfa samhæfingu (tengingu) gírs og olúgjafar og er þá aðeins olúgjöf virk. Þessi möguleiki er ekki fyrir hendi uppi á stjórnþaki og eru þau því virk sem áður;
- að skipverji sem ekki var vélstjóramenntaður var sendur í vélarúm til að gangsetja vélarinnar en hann sagðist hafa gert það oft áður. Hann sagðist hafa vitað af aðvörungskiltinu en í þetta skipti hafi hann ekki gætt að gírskiptingunni;
- að sögn skipstjóra var atvikið skoðað með umboðsmanni gíranna og lagði hann til að sett verði gaumljós í stjórnborð vélarinnar sem segði til um stöðu gírsins;
- að á öðrum björgunarskipum Slysavarnarfélagssins Landsbjargar eru ýmsar útfærslur á stjórnþaki vélbúnaðarins. Þar sem rafmagnsyfirlærsla er notuð er ekki hægt að ræsa vél nema stjórnhandföng séu í hlutlausu (frákúplað) og jafnvel þarf að kvitta fyrir í brú að ræsing sé möguleg;
- að sögn skipstjóra á öðru björgunarskipi kom fyrir hliðstætt atvik þegar skipið var til sýnis en þá hafði verið átt við stjórnþæki. Hann sagðist hafa staðið nálægt skiptingunni þegar vélin var ræst og náð að grípa inn í.

Nefndarálit:

Orsök atviksins var aðgæsluleysi við ræsingu vélarinnar enda ekki farið eftir leiðbeiningum.