

Nr. 057 / 09 Auðunn***Hvolfir og sekkur við björgunarstörf***

Skipaskr.nr. 2043
Smíðaður: Akranesi 1989, stál
Stærð: 17,8 brl. 25,2 bt.
Mesta lengd: 14,25 m Skráð lengd: 13,83 m
Breidd: 4,26 m Dýpt: 1,75 m
Vél: Caterpillar 260 kW, 1989
Fjöldi skipverja: 2

Gögn:
Lögregluskýrsla
Gögn RNS



Auðunn©Hilmar Snorrason

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 20. ágúst 2010 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 4. júní 2009 var dráttarbáturinn Auðunn við björgunarstörf fyrir utan höfnina í Sandgerði. Veður: Hægviðri

Skuttogarinn Sóley Sigurjóns GK 200 hafði strandað um kl. 05:00 um morguninn (*mál nr. 05609*) í innsiglingunni til Sandgerðis. Varðskipið Týr kom á staðinn kl. 06:25 og norska varðskipið Harstad síðar um daginn. Auk þessa skipa voru dráttarbátarnir Auðunn frá Reykjanesbæ og Hamar frá Hafnarfirði kallaðir til aðstoðar við björgunaraðgerðir. Stjórnandi aðgerða var varðskipið Týr.

Dráttarbáturinn Hamar var laus stjórnborðsmeginn og studdi við skipið þegar byrjað var að toga í það en dráttarbáturinn Auðunn var með taug í skipið þ.e.a.s. í springkluss að framan stjórnborðsmeginn.

Myndirnar sýna björgunarskipin sem voru við aðgerðirnar auk Auðuns. (Ljósmyndir: Týr, Hamar©Hilmar Snorrason. Harstad©Birgir Agnarsson)





Byrjað að toga Sóley Sigurjóns GK á flot. d/b Auðunn ýtir á bakb.bóg. Taugin sést liggja niður með stb.bóg Sóleyjar©LHG

Um kl. 16:40 var byrjað að toga í Sóley Sigurjóns GK og kl. 16:46 losnaði skipið af strandstað. D/b Hamar og d/b Auðunn áttu í aðgerðinni að stýra skipinu í átt að innsiglingunni og halda við það að framan.

Eftir að skipið var laust fór d/b Auðunn á hvolf og sökk á stað, 64°02'466N og 022°44'065V. Aðalvél Sóleyjar Sigurjóns GK var í gangi og notaði skipstjóri hennar hana til að stöðva ferðina þegar hann sá hvað verða vildi.



Auðunn kominn á hvolf©Víkurfrettir

Annar bátsverjanna var úti á þilfari og komst hann strax upp á kjöl bátsins en hinn var í stýrishúsinu og komst þaðan út af sjálfsdádóm.

Sökkk Auðunn síðan en lenti kjölréttur á grunnsævi. Var bátnum bjargað nokkrum dögum síðar á land.

Við rannsókn kom fram:

- að skipstjóri Auðuns kvað ástæðu þess að hans bátur hafi verið hafður að framan í stað Hamars, sem var mun öflugri bátur, hafi verið sökum þess að ekki hafi verið nægjanlegt dýpi við stafn Sóleyjar Sigurjóns fyrir Hamar;
- að bátsverjar á Hamri töldu að þegar skipið losnaði hefði það náð um 3-5 hnúta ferð. Skipstjóri Auðuns taldi ferðina vera meiri eða um 8 hnúta;
- að um 60 metra nylontaug var á milli skipanna. Auðunn hafði tekið slakann á henni inn á þilfarið hjá sér þegar byrjað var að toga í skipið;

- að skipstjóri Auðuns kvaðst hafa sett á fulla ferð áfram til að reyna að fylgja skipinu eftir en hafði ekki náð nægjanlegri ferð þegar allur slaki á tauginni var komin út;
- að á myndbandsupptökum sést að Auðunn hafi verið með vélarafl afturábak og bógskrúfu í beitingu til bakborða þegar bátnum hvolfdi. Skipstjóri kvaðst ekki muna fyllilega eftir því en mundi að hann hefði verið að beita bógskrúfu til stjórnborða þegar hann ætlaði að fylgja skipinu eftir;
- að dráttartaugin var fest á sama polla á þilfarinu og dráttarkrókurinn var festur við. Fram kom að dráttarkrókurinn, sem er með sleppibúnaði, væri „vandráðagripur“ þar sem erfitt hefði verið að losa úr honum við mikið átak og menn forðuðust að nota hann vegna þess;
- að vegna ástand króksins hafði verið komið fyrir hnífi við krókinn ef losa þyrfti taugar í skyndi en maður ekki hafður tilbúinn með hann nálægt tauginni. Hinn bátsverjinn stóð stjórnborðsmeginn við stýrishúsið þegar atvikið átti sér stað, fjarri pollanum sem tauginn var fest á;
- að dráttarbátarnir voru í sambandi við íslenska varðskipið á VHF 12;
- að stjórnun björgunaraðgerða var um borð í v/s Týr. Samkvæmt áætlun stjórnanda aðgerða átti Auðunn að vera beint fyrir framan Sóley GK og halda við skipið ef það losnaði snögg af strandstað. Hætta var talin á að skipið færi á óæskilegt skrið í þröngri rennunni vegna dráttarstefnunnar. Hamar átti að vera fyrir aftan miðju stb. megin og ýta skipinu í rétta stefnu í rennunni;
- að skipstjóri Auðuns taldi sig hafa farið eftir öllum fyrirmælum stjórnanda aðgerða. Hann var fyrst stb. megin við skipið með Hamri og síðan verið beðinn um að færa sig yfir á bakborða og ýta á peru Sóleyjar GK. Síðan áttu dráttarbátarnir að vera sitt hvoru megin til að stjórna hraðanum á væntanlegum snúningi skipsins. Á ljósmynd hér að ofan sést að Auðunn ýtir á bakborðs bóg skipsins þegar togað er í það;
- að áhöfn Hamars taldi samskipti milli aðila og aðgerðaráætlunina hafa verið góð en stefna Auðuns verið röng;
- að efasemdir komu fram um að dráttarstefna varðskipsins væri rétt og betra hefði verið að stilla dráttarskipin þannig að skipið yrði dregið beint í stefnu rennunnar. Þetta hefði þýtt talsvert lengri dráttartaug út fyrir og yfir grynnningar en það hefði sett vörinn í hættu á skemmdum vegna skerja þegar hann sykki. Þungi dráttartaugarinnar er 6,7 kg á hvern metra;
- að dráttartaug var tengt á milli varðskipsins og v/s Harstad en það þurfti ekki að nota hana við björgunina;
- að atvikið gerðist á grunnsævi og snerti mastrið botn þegar bátnum hvolfdi;
- að skömmu fyrir brottför Auðuns úr Keflavíkurhöfn hafi skipstjórinn sem fara átti í ferðina forfallast skyndilega og annar skipstjóri fenginn í hans stað;
- að skipstjórinn hafði ekki stjórnað bátnum við björgunaraðgerðir af þessu tagi áður;
- að Auðunn var gerður upp og dráttarkrókurinn endursmíðaður.

Nefndarálit:

Nefndin telur að orsök þess að bátnum hvolfdi hafi verið tvíþætt. Annars vegar að dráttarkrókurinn með sleppibúnaði hafi ekki verið virkur um borð og þar af leiðandi ekki notaður. Hins vegar að þegar Sóley Sigurjóns losnaði af strandstað hafi bátnum verið ranglega beitt þannig að hann lá þvert fyrir.

Nefndin átelur harðlega að ekki hafi verið virkur sleppibúnaður á dráttarkróknum.