

026/00 - Hvítanes

M.s. Hvítanes tekur niðri í innsiglingunni til Djúpavogs

Hvítanes

Skipaskr.nr.: IMO 6613316

Smíðaður: Noregi 1966 stál

Stærð: 1.262,00 brl; 2.517,00 bt

Lengd: 83,45 m **Breidd:** 14,50 m **Dýpt:** m

Vél: kW **Árgerð:**

Annað: Skráð í Panama

Földi skipverja: 9



Hvítanes©Hilmar Snorrason

Atvikalýsing

Hinn 23. febrúar 2000 var m.s. Hvítanesi siglt frá bryggju á Djúpavogi eftir losun á salti. Veður: austan 4-5 vindstig, snjócoma en skyggni ágætt, sjólítið.

Þegar verið var að losa landfestar skipsins á Djúpavogi tilkynnti hafnarvörðurinn yfirstýrimanni skipsins um að ysta baujan væri ljóslaus. Yfirstýrimaðurinn tilkynnti skipstjóra um upplýsingar hafnarvarðar. Skipstjóri tók sjónauka og leit yfir innsiglinguna. Hann sá innstu og næstinnstu baujurnar og taldi að um vitleysu væri að ræða og hann myndi sjá ystu baujuna þegar skipið kæmi út í innsiglinguna.

Var skipinu siglt frá bryggjunni og á stjórnþalli var skipstjóri við stýrið en bátsmaðurinn úti á brúarvæng að fylgjast með leiðarmerkjum en þau sáu ekki frá þeim stað er skipstjóri var á við stjórnþækin (vélar og stýri). Þegar út í innsiglingarrennuna var komið var stefnan sett á 029°. Siglt var fram hjá innstu baujunni á bakborða og næstu bauju, en ekki sá skipstjóri ystu baujuna.

Bátsmaðurinn sagði skipstjóra að skipið væri í leiðarlínu innsiglingarmerkja en um það leyti komu boð frá yfirstýrimanni sem var frammi á bakka um að baujan væri beint fram undan stefni skipsins og 30 metrar í hana. Skipstjórinn lagði stýrið 20° til stjórnborða en um það leyti fannst titringur á skipinu og var ljóst að skipið hafði tekið niðri. Þar sem skipið skreið áreynslulaust frá grynningunni ákvað skipstjórinn að koma skipinu á dýpra vatn og var siglt út úr innsiglingarrennunni.

Skipstjóri hafði samband við Landhelgisgæsluna og Hornafjarðarradíó og tilkynnti um atburðinn. Síðan var skipinu snúið einn hring til að athuga hvort um olíuleka væri að ræða en ekki varð vart við olíuleka. Mæld var vökvahæð í botngeymum og kom þá fram að sjór var komin í botnþrær nr. 5 sem voru notaðar undir olíu (marindiesel) en áttu að vera tómir.

Í samráði við Landhelgisgæsluna var skipinu siglt til næstu öruggrar hafnar, sem var Neskaupstaður. Við nánari skoðun búnaðar kom í ljós olíuleki á stýrisdælu og brotinn bolti en stýrið virkaði eðlilega.

Eftir að skipið var komið til Neskaupsstaðar var fenginn kafari til að kanna skemmdir á botni skipsins. Reyndust vera rifur á botngeymum nr. 5 (olíugeymum), svo og á sorageymir.

Við rannsókn kom fram

- að er skipið sigldi fram hjá ystu baujunni var hún á stjórnborða en á að vera á

bakborða;

- að olía þrýstist upp um yfirfall á sorageymi og inn í vélarrúm eftir strandið;
- að samkvæmt frásögn bátsmannsins, sem fylgjast átti með leiðarmerkjum, voru þeir allan tímann í leiðarlínunni;
- að hafnaryfirvöldum á Djúpavogi var tilkynnt 21. febrúar um að ysta baujan væri ljóslaus. Farið var samdægurs út í bauju og búnaður tekinn í land til viðgerðar. Ekki var til rafhlaða á staðnum og varð að panta hana. Hafnarvörður sagðist hafa tilkynnt stýrimanni á m.s. Hvítanesi um að ysta baujan væri ljóslaus 10 mínútum áður en skipið var leyst frá bryggju. Hann hefði jafnframt getið þess að öllu væri óhætt ef þeir héldu sig í leiðarlínu innsiglingarljósa;
- að stýrimaður sagðist hafa sagt skipstjóra um tilkynningu hafnarvarðar í talstöð ("labb - rabb") að ysta baujan væri ljóslaus;
- að þegar siglt var frá bryggjunni var hríðarmugga að sögn skipstjóra;
- að þegar siglt var frá bryggjunni var djúprista skipsins 18 fet að aftan og 16 fet að framan;
- að skipstjóri sagði í sjóprófi að nægjanlegt dýpi hafi verið til að fara beggja vegna við ystu baujuna;
- að meðdómsmaður í dómnum lét í ljós þá skoðun á leiðarljósum, að hugsanlegt væri frá sjónarhorni hásetans séð gátu ljósin virst vera saman þótt komið væri örlítið út úr þeim;
- að fram fór skoðun á leiðarljósum inn til Djúpavogs. Kom fram að ljósmagn er mikið á þeim. Eru mjög skýr skil þegar komið er að ystu bauju eða vestur fyrir þá bauju að skip er komið út úr leiðarlínunni. Hugsanlegt er að vegna þess hve ljósmagnið er mikið (sterkt ljós) hafi endurkast frá snjókornum villt um fyrir þeim sem fylgdist með leiðarmerkjunum. Niðurstaða athugunar á leiðarljósum var að ljósin voru í lagi og sýndu rétta leiðarlínu.

Nefndarálit

Nefndin telur að orsök þess að skipið tók niðri megi rekja til mistaka við stjórnun skipsins. Þar sem ljós vantaði á ystu bauju krafðist siglingin sérstakrar aðgæslu. Jafnframt átelur nefndin hafnaryfirvöld að gera ekki viðeigandi ráðstafanir að koma í veg fyrir að mikilvæg siglingabauja væri ljóslaus dögum saman.

Tillögur í öryggisátt

Nefndin bendir á að óviðunandi sé að ekki séu til staðar nauðsynlegur varabúnaður hjá hafnaryfirvöldum þannig að mikilvæg sjómerki séu ljóslaus um lengri eða skemmri tíma.