

Nr. 062 / 15 Kruzenshtern**Ásigling í höfn**

Fánaríki Rússland
 IMO 6822979
 Smíðaður: Þýskaland 1926
 Stærð: 3064 GT
 Mesta lengd: 114,4 m Hæð 51,3 m
 Breidd: 14,02 m Dýpt: m
 Vél: 2 x 1000 bhp / 8 cyl diesel
 Fjöldi skipverja: 207
 Fjöldi farþega: 3



Kruzenshtern©Hilmar Snorrason

Gögn:
 Gögn RNSA
 Lögregluskýslur

Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 16. september 2016 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni og Hirti Emilssyni

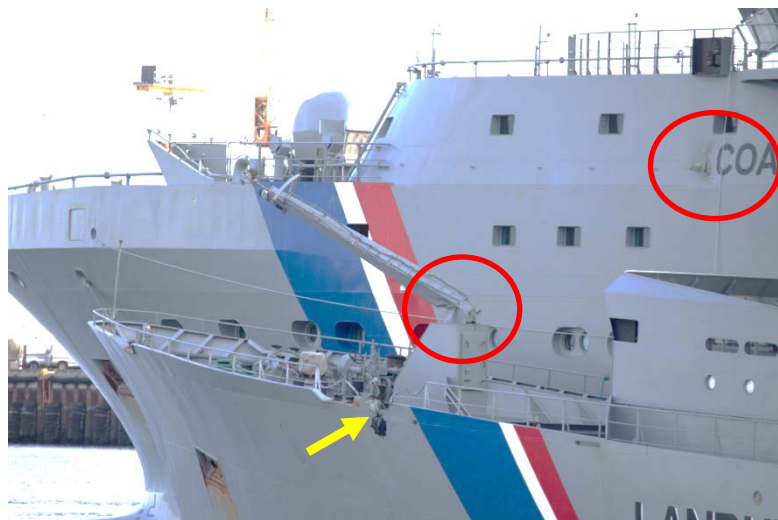
Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í dómsmáli.

Atvikalýsing:

Þann 11. júní 2015 var rússneska seglskipið Kruzenshtern að leggja úr höfn í Reykjavík. Veður: Hægviðri.

Skipið hafði legið við Miðbakka í gömlu höfninni og átti að sigla því í Hvalfjörð. Tveir dráttarbátar voru skipinu til aðstoðar með fastar taugar í það en hafnsögumaður var um borð í skipinu.

Þegar verið var að snúa skipinu inn í höfninni sigldi það á varðskipin Týr og Þór sem lágu við Faxagarð. Bugspjót seglskipsins lenti fyrst á yfirbyggingu Þórs, sem lá fyrir innan Týs, áður en stefni þess lenti á bakborðsbóg Týs (Mynd 1) og frammastri.



Mynd 1 Hluti skemmdanna á varðskipunum

Umtalsvert tjón varð á varðskipunum auk þess sem eitthvert tjón varð á bryggjunni. Bæði varðskipin urðu ósjáfar. Skemmdir Kruzenshtern voru m.a. á bugspjóttinu.

Við rannsókn kom fram:

- að við brottför var hafnsögumaður um borð og tveir dráttarbátar til aðstoðar. Báðir voru með taugar í skipið. Dráttabáturinn Jötunn var með 20-30 m taug í stefni Kruzenshtern og dráttarbáturinn Leynir með taug í skut skipsins;
- að í beitun var skipstjóri staðsettur á brúarvæng, sem er fyrir aftan stjórnvall skipsins, einn vanur skipverji við stjórnvél aðalvéla og skipverji staðsettur við hurð inn í stjórnvall. Þar sem aðalvélar voru snarvendar og enginn sjálfvirknibúnaður við stjórnun þeirra frá brú voru tveir vélstjórar við stjórnvél á hvorri vél í vélarúmi auk aðstoðarmanns sem skráði niður beitun þeirra. Tveir aðstoðarmenn voru að auki staðsettir við loftþjöppur og ræsiloftshylki;
- að samkvæmt myndavélakerfi Faxaflóahafna mátti sjá þegar aðalvél var beitt (sjá mynd 2) þegar skipið var komið u.þ.b. þvert á bryggjuna og með stefnu á varðskipin. Við þetta fékk skipið framskrið og sigldi á varðskipin;
- að stjórnvél fyrir aðalvélar voru á báðum brúarvængjum en skipstjóri taldi sig ekki geta notað þau við þessar aðstæður þar sem hann þyrfti að vera mikið á hreyfingu yfir á báða brúarvengi. Brúarvængirnir voru fyrir aftan brú þannig að útsýni skipstjórans var takmarkað fram eftir skipinu;
- að hafnsögumaður hafði ekki beðið um að vélar skipsins yrðu settar á ferð áfram en þegar skipið fór skyndilega á mikla ferð gaf hann dráttarbátinum Jötni fyrirmæli um að fara fulla ferð til bakborða auk þess að biðja um að aðalvélar skipins yrðu settar á fulla ferð afturábak. Jötunn reyndi að toga en þegar hann



Mynd 2 Reykur frá púströri og skrúfuvatn



Mynd 3 Brúarvængur á stjórnvalli

var nálægt fullri ferð (*togkraftur 26,7 tn*) slitnaði taugin en samkvæmt skipstjóra bátsins hefði ekki verið hægt að afstýra árekstrinum þrátt fyrir að það hefði ekki gerst. Ekki var sett önnur taug á milli skipana;

- að tvær aðalvélar 736 kw (1001hö) eru í skipinu af gerðinni SKL frá árinu 1993. Aðalvélar skipsins voru snarvendar en það var búið tveimur fasttengdum framdriftsskrúfum;
- að beitun aðalvéla var skráð í véladagbók en skráning beitunar, sem aðstoðarmaður í vélannaðist, voru skráðar á lausablöð sem búið var að fleygja. Bjöllubókin, sem var í vélarrúmi, var ný og óútfyllt;
- að yfirvélstjóri taldi að um 15 sek tæki að skipta aðalvélum úr áfram snúningi yfir í afturbak snúning;
- að við vettvangsrannsókn um borð í Kruzenshtern kom fram að búnaðurinn virtist í lagi.



Mynd 4 Útsýni frá stjórnþalli

Nefndarálit:

Orsök árekstursins voru mistök við stjórnþök og beitun aðalvéla.

Nefndin telur að gögnum varðandi beitun aðalvéla, sem var hent, hefðu geta sýnt hvers vegna vélar skipsins fóru á áframkeyrslu.