



Málsnúmer: 2024-012-S-003 Herjólfur

Dagsetning: 15. febrúar 2024

Staður: Á leið frá Vestmannaeyjum í Landeyjarhöfn

Lýsing: Bruni í björgunarfari

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguatvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum.

Samantekt

Þann 15. febrúar 2024 barst lögreglunni í Vestmannaeyjum tilkynning frá Fjarskiptamiðstöð ríkislögreglustjóra um að eldur væri í farþegaskipinu Herjólfu.

Veður var gott, ölduhæð 1,5 m og vindhraði 3 m/s.

Í ljós kom að um var að ræða eld í léttbát Herjólfu, svkölluðum MOB bát. Höfðu þrír skipverjar Herjólfu verið að framkvæma reglubundna æfingu á léttbátum þegar eldur kom upp. Léttbáturinn hafði verið sjósettur í höfninni í Vestmannaeyjum og fylgdi Herjólfu til Landeyjahafnar en þegar eldurinn kom upp voru þeir staddir miðja vega milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar. Herjólfu var snúið við og með slökkvitækjum frá skipinu tókst að slökkva eldinn. Björgunarskipið Þór frá Vestmannaeyjum kom á staðinn og tók mennina þrjá um borð en dró síðan léttbátinn til hafnar í Vestmannaeyjum. Bátsverja sakaði ekki.

Helstu staðreyndir

Herjólfur

Skipaskrár nr. 2941

Útgerð: Vestmannaeyjaferjan Herjólfur ohf.

Smíðaður: Pólland, 2019

Stærð: 3270 BT

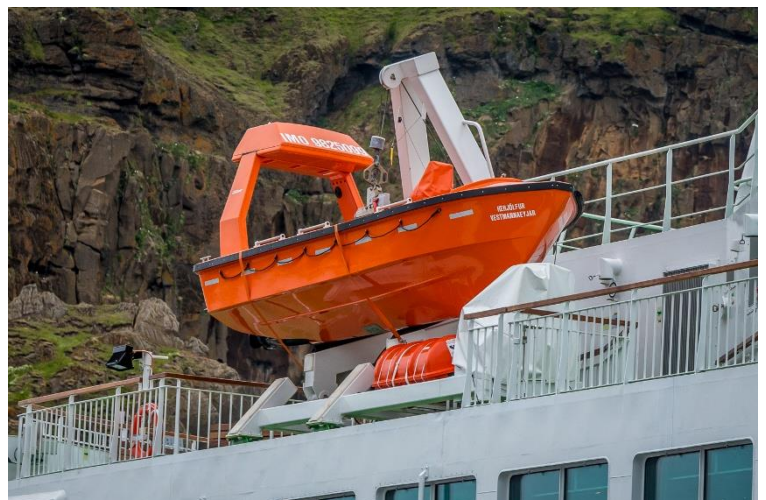
Mesta lengd: 71,73 m Skráð lengd: 68,86 m

Breidd: 15,09 m

Vél: ABB 3400 kW, 2019

Fjöldi skipverja: 11

Fjöldi farþega: Ekki vitað



Gögn: Lögreglan í Vestmannaeyjum,
RNSA.

Atvikalýsing

Herjólfur lagði af stað frá bryggju í Vestmannaeyjum kl. 18:00 áleiðis til Landeyjahafnar. Verið var að halda æfingu í notkun léttbáts Herjólf (svokallaðs MOB bát).

Áður en léttbáturinn var sjósettur var vélin ræst til að athuga hvort allt væri í lagi. Reyndist svo vera og sjósetning framkvæmd. Þrír skipverjar Herjólf voru um borð í léttbátinum, klæddir björgunarbúningum með öryggishjálma, og var ætlunin að æfa mennina í notkun bátsins og fylgja síðan Herjólf til Landeyjahafnar.

Þegar léttbáturinn var á 26 hnúta hraða kl. 18:21, miðja vegu milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar, missti hann skyndilega afl og kom reykur frá vél bátsins. Var stjórnþalli Herjólf þegar gert viðvart í gegnum talstöðvarkerfi skipsins og þegar í stað slegið af ferð skipsins.

Klukkan 18:25 tilkynnti áhöfn léttbátsins að eldur væri kominn upp í vélarúmi hans. Herjólf var þegar snúið við og sent út neyðarkall á rás 16 þar sem óskað var eftir aðstoð. Þá hafði skipstjóri Herjólf haft símasamband við skipstjóra björgunarskipins Þórs sem hélt á staðinn. Yfirmenn í brú Herjólf létu áhöfn léttbátsins vita að það ætti að vera slökkvitæki fremst í bátinum. Bátsverjar leituðu að handslökkvitæki án árangurs. Var skipinu siglt að léttbátinum og tvö handslökkvitæki látn sýga niður til þeirra, kolsýru- og dufttæki, sem notuð voru til að slökkva eldinn.

Þegar eldurinn kom upp færðu bátsverjarnir sig fram í bátinn og einn þeirra fór upp á upphækkun fremst í léttbátinum en hrasaði og féll fyrir borð. Hinir tveir náðu honum aftur um borð. Klukkan 18:33 lagði björgunarskipið Þór af stað frá Vestmannaeyjum og kom að léttbátinum átta mínútum síðar. Voru bátsverjarnir teknir um borð í Þór og hættuástandi aflýst. Ákveðið var að Þór færi með léttbátinn til hafnar í Vestmannaeyjum og Herjólfur héldi áfram för til Landeyjahafnar. Klukkan 19:12 voru Þór og léttbáturinn komnir að bryggju í Vestmannaeyjum og voru bátsverjarnir færðir til læknisskoðunar vegna mögulegrar reykeitrunar.

Greining

Léttbáturinn var skoðaður í mánaðarlegu reglubundnu eftirliti. Var hann þá settur í gang og athugað hvort allir hlutar hans virkuðu. Það fór eftir veðri hvort hann var sjósettur eða hvort hann var einungis gangsettur um borð í Herjólf. Fleiri æfingar þar sem léttbáturinn var sjósettur fóru fram á sumrin en á veturna vegna veðurs.

Staðsetning léttbátsins um borð í Herjólf var þannig að ekki var hægt að sjósetja hann eftir að Herjólfur var lagstur að bryggju í Vestmannaeyjum sem takmarkaði möguleika á sjósetningaræfingum meðan skipið lá við bryggju.

Vart hafði orðið við gangtruflanir í vél bátsins vegna vatns sem safnaðist í olúgeymi hans vegna slaga. Olíu hafði verið tappað af olúgeymi bátsins 3. janúar og ný olía sett á hann en eftir það varð ekki vart við gangtruflanir.

Léttbáturinn var fluttur í húsnæði RNSA í Reykjavík þar sem skoðun RNSA fór fram á honum þann 12. mars að viðstöddum fulltrúum Herjólf ohf. og fulltrúa tryggingarfélags skipsins.

Öxultengi sem tengir vélina við skrófuöxul reyndist ná í olíu í botni vélarhússins og ausa henni upp í lok hússins og þaðan yfir vélina.

Var vökvanum dælt upp úr botni vélarrýmisins og reyndist magnið vera 20 lítrar. Rúmur helmingur var hráolía en afgangurinn vatn. Við nánari skoðun fannst leki á hráolíulögn frá síu sem útskýrði hráolíuna í botni vélarhússins.

Olíulekinn var það lítill að ólíklegt er að 10 lítrar hafi safnast í botn léttbátsins milli mánaðarlegra skoðana. Því má leiða líkum að því að menn hafi ekki tekið eftir vökvahæð í botni bátsins við reglubundnar skoðanir.

Ástæða þess að ekki var handslökkvitæki um borð í léttbátinum var að skipt var um kerfi fyrir eftirlit með öryggisbúnaði skipsins úr blaðaformi yfir í tölvutækt form. Við þessa breytingu hvarf út skoðun á handslökkvitækinu auk þess að þegar handslökkvitæki Herjólfss fóru í árlega skoðun skilaði þetta tiltekna handslökkvitæki sér ekki til baka. Þar sem það var ekki lengur á gátlista veitti enginn því athygli.

Forsvarsmenn útgerðar Herjólfss segja að ástæða þess að handslökkvitæki hafi ekki verið um borð í léttbátinum sé sú að skipt hafi verið um kerfi fyrir eftirlit með öryggisbúnaði skipsins úr blaðaformi í tölvutækt form. Við þessa breytingu hafi fallið út skoðun á handslökkvitækinu. Þegar handslökkvitæki skipsins hafi verið send í árlega skoðun hafi þetta tiltekna tæki ekki skilað sér til baka. Enginn hafi veitt því athygli þar sem það hafi ekki verið á gátlista.

Reglugerð nr. 666/2001 var sett samkvæmt heimild í 4. mgr. 1. gr. laga nr. 35/1993, með síðari breytingum, en með þeim var tilskipun ráðs Evrópusambandsins 98/18/EB frá 17. mars 1998, um öryggiskröfur og staðla fyrir farþegaskip, lögfest hér á landi. Tilskipunin vísar til SOLAS samþykktarinnar og ber því að haga öryggisskoðunum og -prófunum í samræmi við samþykktina.

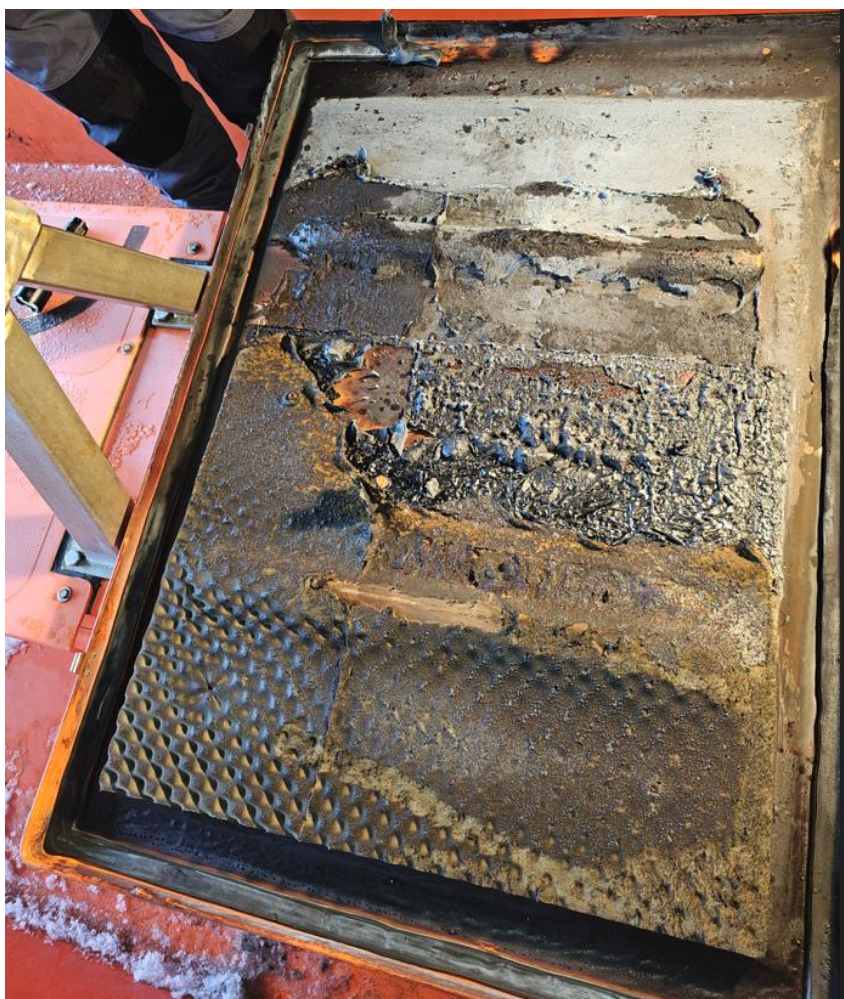
Nánari fyrirmæli er nú að finna í reglu III/20 í SOLAS. Léttabát skal skoða vikulega og skýrsla um skoðunina skráð í dagbók skipsins. Nánari fyrirmæli eru sett um framkvæmd skoðunar. Ítarlegri skoðun skal framkvæmd mánaðarlega samkvæmt reglu III/20.7. Þá skal m.a. kanna allan búnað í bátinum.



Léttbátur Herjólfss



Lok og hliðar vélarrúms.



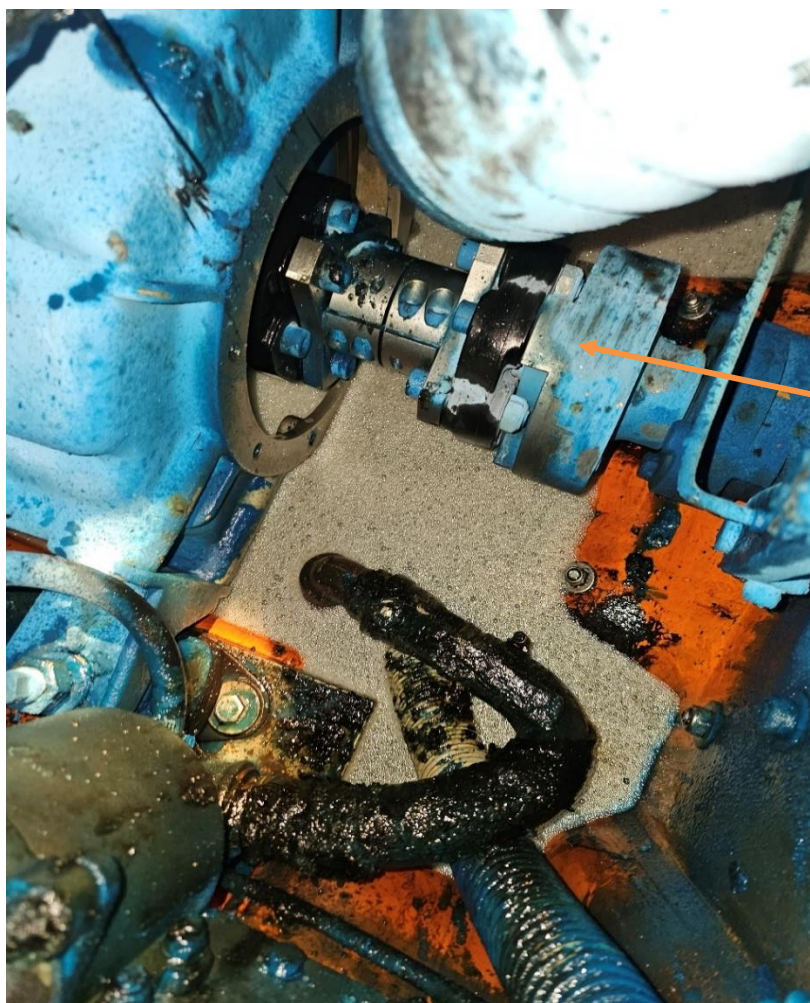
Lok vélarrúms sviðnaði.



Vél léttbátsins. Séð aftur eftir bátnum



Vél léttbátsins. Séð fram eftir bátnum.



Samtengi á öxli sem
náði niður í oíublandað
vatn. Þegar olían
úðaðist yfir vélina
kviknaði í.

Aðgerðir útgerðar eftir atvikið

Ákveðið var að stytta tíma milli reglubundinna skoðana úr einum mánuði í vikulegar skoðanir eins og reglugerð segir til um. Komið var fyrir vöktun á vökvahæð í botni vélarrýmisins sem á að gefa viðvörðun á stjórnskjá bátsins ef hún verður of há.

Nefndarálit

Ástæða þess að eldur kviknaði í léttbátnum má rekja til þess að eftirlit með honum var ábótavant og ekki í samræmi við reglugerðir fram að atvikinu. Hefði eftirlit með léttbátnum farið fram eins og reglur kveða á um hefði komið í ljós að handslökkvitæki vantaði um borð.

Mikilvæg ábending

Nefndin bendir á að gæta þurfi vel að því þegar breytingar eru gerðar á öryggisblöðum og handbókum að öll efnisatriði séu rétt færð.

Lokaskýrsla samþykkt 28. janúar 2025 af Guðmundi Frey Úlfarssyni, Pálma Jónssyni og Jóni Finnbjörnssyni.