

Nr. 167 / 13 Herjólfur**Atvik í Landeyjahöfn**

Skipaskr.nr. 2164 IMO nr. 9036088
 Smíðaður: Noregi 1992, stál
 Stærð: 2222,4 brl. 3354 bt
 Mesta lengd: 70,7 m Skráð lengd: 67,6 m
 Breidd: 16,0 m Dýpt: 10,7 m
 Vél: Man B&W 5400 kw, 1992
 Áhöfn: 12
 Farþegar:



Herjólfur©Hilmar Snorrason

Gögn:
 Gögn RNS

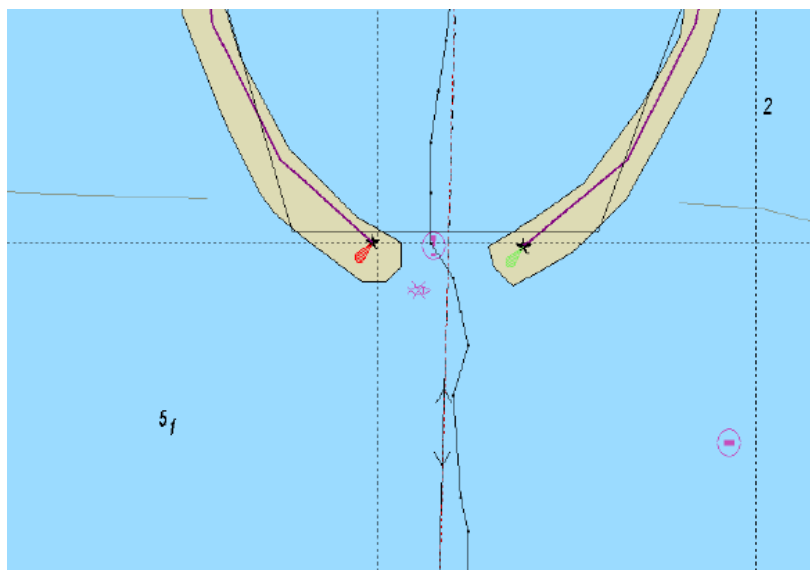
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 6. október 2014 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason og Pálma K. Jónssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 28. nóvember 2013 var Herjólfur að koma til hafnar í Landeyjahöfn. Veður: VSV 12-16 m/s, ölduhæð 2,1 m og meðalstraumur 1,4 sml.

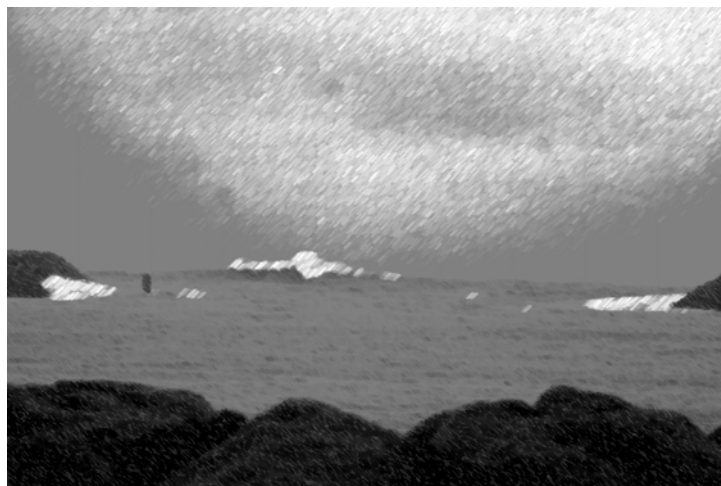
Þegar skipið nálgast innsiglinguna fékk það öldu á sig og snérist u.þ.b. 35° til bakborða. Skipstjóra tókst að rétta skipið á stefnu á milli garðanna en þá snérist það allt í einu aftur u.þ.b. 35° í sama borð og stefndi á vestari garðinn. Með snarræði tókst skipstjóra að rétta skipið af og stýra því inn í höfnina.



Kortið er frá VSS og sýnir feril skipsins inn í höfnina

Við rannsókn kom fram:

- að ekki hafði verið siglt til hafnarinnar í tvo daga vegna aðstæðna;
- að viðmiðunarmörk fyrir siglingu í Landeyjahöfn og sett hafa verið fyrir skipið eru eftirfarandi:
 - a. *Að straumur samkvæmt straummæli sé undir tveimur sjómílum.*
 - b. *Að mæling á öldukrafti (TP) sé undir 12.*
 - c. *Sé ölduhæð yfir 2,7 m og/eða að öldulengd er yfir 90 m eru aðrar aðstæður skoðaðar vel.*
- að þegar ákveðið var að sigla til hafnarinnar virtust aðstæður líta vel út séð úr upptökuvél fyrir höfnina sem staðsett var í landi og þá lágu eftirfarandi upplýsingar einnig fyrir:
 - a. *Mesti straumur samkvæmt straummæli var 1,8 hn.*
 - b. *Öldukraftur (TP) 11,5.*
 - c. *Öldustefna úr SV.*
 - d. *Ölduhæð 2,1 m.*
 - e. *Öldulengd 65 m.*
- að ekki lágu fyrir dýptarmælingar á þessum tíma þrátt fyrir óskir þar um vegna kostnaðar enda ekki útlit fyrir fleiri en eina til tvær ferðir vegna veðurútlits. Samkvæmt upplýsingum frá hafnarstjóra taldi hann að dýpið væri meira austan megin við innsiglingalínu;
- að á leiðinni í Landeyjahöfn jókst vindurinn og var kominn í VSV 12-16 m/s;
- að skipstjórinn sagðist hafa minnkað ferð niður í 80% þegar skipið nálgast hafnarmynnið eins og vant var en hann kvaðst hafa þurft að setja á fulla ferð þegar fyrra ólagið kom til að rétta það af. Skipið var þá komið mjög nálægt hafnargörðunum og vegna seinna ólagsins þurfti skipstjóri að beita fullu vélarafli áfram. Hann taldi aðstæður sem sköpuðust séu sambærilegar þeim þegar skipið tók niðri þann 24/11/2012 (mál nr. 127/12) en þá taldi nefndin orsök þess að skipið missti stjórn og tók niðri vera af völdum öldustraums við innsiglinguna sem upplýsingar lágu ekki fyrir um. Fram kom hjá skipstjóra að einu merki þess að þetta væri í aðsigi væri sú að nokkrum sekúndum áður hefði stórt brot lent á vesturgarðinum. Á myndinni hér að neðan sést alda fyrir utan hafnargarðinn sem hafnarstjóri tók skömmu áður en skipið kom. Það er mat skipstjórarmanna að þetta verði að teljast nokkuð mikið brot miðað við að öldudúfl sýndi aðeins 2,1 m ölduhæð.



Skipið

Þetta er fjórða atvikið af sama toga sem RNSA hefur tekið til rannsóknar (*sjá mál nr. 148/10, 108/11 og 127/12*) og ágengar spurningar verið uppi um það hvort Herjólfur henti við þessar aðstæður.

Við rannsókn kom fram:

- að sá möguleiki hefur verið ræddur af aðilum málsins að Herjólfur væri mjög viðkvæmur fyrir að fá á sig sjó á afturhornið og var leitað til SDC (Ship Design Consult) í Hamburg um að skoða siglingar skipsins í Landeyjahöfn. Þess var óskað sérstaklega að skoðað yrði skrokklag, gerðir útreikningar til að leggja mat á stefnufestu skipsins og leiða líkum að því hvaða ástæður gætu verið fyrir því að Herjólfur hafi snúist allt að 40° fyrir utan Landeyjahöfn á um 5-7 sekúndum;
- að samkvæmt skýrslu SDC frá 14/11/2013 voru helstu niðurstöður þær að perustefni Herjólfis og staðsetning slyngubretta væru ekki heppileg og ylli því að skipið héldi illa stefnu. Þessi útfærsla af peru og slyngubrettum væri þekkt vandamál og gætu útskýrt hegðun skipsins. Til að auka stefnufestu Herjólfis voru lagðar til þrjár breytingar þ.e. á peru, staðsetningu slyngubretta og setja smá skegg að aftan;
- að SDC taldi ekki þörf að á því að gera líkanatilaunir þar sem þessir gallar væru það augljósir;
- að fyrir liggja niðurstöður úr samlíki frá FORCE Technology fyrir fjórar ólíkar tegundir af ferjum á siglingu til Landeyjahafnar sem gerð var fyrir Samgöngustofu og skilað þann 19/02/2013. Skýrslan heitir „Full-mission Simulation Study to evaluate 4 different ferries into Port of Landeyjahöfn, Iceland“. Niðurstaða skýrslunnar er sú að Herjólfur hentaði síst af þeim kostum sem skoðaðir voru.

Öryggismál í Landeyjahöfn:

Í skýrslu RNSA nr. 127/12 þegar Herjólfur tók niðri gerðum við grein fyrir niðurstöðum „Skýrslu starfshóps um bættu aðstöðu til björgunarstarfa í Landeyjahöfn“ frá febrúar 2013. Þar kom fram að eftirfarandi atriði þyrfti að gera í öryggismálum en við rannsókn RNSA er staða þessara atriða eftirfarandi:

<i>Niðurstaða starfshóps</i>	<i>Staða september 2014</i>
<i>Öflugur harðbotna björgunarbátur verði til taks á skömmum tíma.</i>	<i>Ekki lokið en er í vinnslu.</i>
<i>Aðstaða og búnaður til auðvelda björgunaraðilum að sjósetja aðra björgunarbáta.</i>	<i>Kominn krani, ekki önnur aðstaða.</i>
<i>Gerð verði aðstaða á hafnargörðum fyrir fluglínubúnað, palla til athafna fyrir björgunarstarf, vegur með gördunum og aðstöðuhús fyrir björgunarbúnað.</i>	<i>Ekki lokið en undirbúningur hafinn við að gera veg innan á gördum.</i>
<i>Landgöngubrú verði gerð hættuminni.</i>	<i>Ekki verið gert.</i>
<i>Varaafstöð verði sett á staðinn.</i>	<i>Ekki verið gert.</i>
<i>Lýsing á svæðinu verði bætt.</i>	<i>Lokið.</i>
<i>Öflug sjóðæla til slökkvistarfa.</i>	<i>Ekki verið gert.</i>
<i>Mengunarvarnarbúnaður verði á staðnum.</i>	<i>Ekki verið gert.</i>

- Einnig var áréttað að um væri að ræða stærstu farþegahöfn landsins og lagði starfshópurinn til að allir viðbragðsaðilar fái reglulega viðeigandi þjálfun við ferjuslysi. T.d. þyrfti slökkvilið svæðisins meiri búnað, þjálfun og kunnáttu vegna bruna í skipum ásamt viðbrögðum við mengunarslysi. Fram kom að slökkvilið Vestmannaeyja hefði haldið æfingar um borð í Herjólfu til að kynna aðstæður um borð en ekki slökkvilið Hvolsvallar. Samkvæmt upplýsingum frá hafnarstjóra hefði ekkert verið gert í þessum efnum hjá slökkviliði svæðisins og hann vissi ekki hvað því líði.
- Samkvæmt fulltrúa slökkviliðs svæðisins höfðu slökkviliðsmenn farið eina ferð um borð í Herjólf í Landeyjahöfn en ekki verið haldin æfing og ekki gerð nein áætlun um það.

Nefndarálit:

Nefndin telur að atvikið megi rekja til aðstæðna fyrir utan Landeyjahöfn og Herjólfur virðist henta illa við aðstæður sem þessar.

Nefndin telur brýnt að nú þegar verði öryggismálum hafnarinnar komið í viðunandi horf.