

Nr. 017 / 12 Páll Jónsson GK 7**Stjórnvana við Grindavík**

Skipaskr.nr. 1030
IMO nr. 9213973
Smíðaður: Hollandi 1967, stál
Stærð: 299 brl. 402 bt.
Mesta lengd: 43,90 m Skráð lengd: 40,36 m
Breidd: 7,60 m Dýpt: 6,30 m
Vél: Grenaa 662 kW, 1981
Fjöldi skipverja: 14



Páll Jónsson©Hafþór Hreiðarsson

Gögn:

Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 31. ágúst 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrassyni, 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 19. febrúar 2012 var Páll Jónsson GK 7 á siglingu út frá Grindavík. Veður: SSV 11-13 m/s og ölduhæð 2,7 m.

Þegar skipið var komið nokkuð suður eftir innsiglingunni stöðvaðist önnur ljósavél skipsins og var þá hin þegar sett í gang og rafmagn komið á aftur. Vélstjórar urðu varir við gangtruflanir í aðalvél en áður en þeir áttuðu sig á orsökum þeirra stöðvaðist ljósavélin sem nýbúið var að setja í gang og skömmu síðar dró niður í aðalvélinni þar til hún stöðvaðist. Skipið var þá vélarvana en skipstjóri gat stjórnað reki með hliðarskrúfum, bæði að framan og aftan, sem voru knúnar sérstakri vél í framskipi. Björgunarsveitir voru kallaðar út og björgunarskipið Oddur V. Gíslason aðstoðaði Pál Jónsson GK að bryggju.

Við rannsókn kom fram:

- að við skoðun á vélbúnaði kom í ljós að daghylikið sem fæddi vélarnar í vélarúminu var nær fullt af sjó. Þar sem lagnir að ljósavélum voru bæði grennri og styttri en að aðalvélinni stöðvaðist hún síðar þar sem meira magn var í leiðslum að henni en ljósavélum;
- að skipt var um alla spíssa og olíuverk í ljósavélum og einn spíss í aðalvél. Eftir að tankar og leiðslur að vélum höfðu verið hreinsaðar kom ekkert í ljós hvers vegna sjór var í olíunni;
- að þegar látið var úr höfn aftur sást að olíubræk lagði frá skipinu. Tókst skipverjum að rekja sig að upptökum sem var gat í þilfari (tanktopp) í

nótagryfju á skut. Þar sprautaðist olía upp um gat á veltunni og saup sjó inn á hinni veltunni;

- að sögn yfirvélstjóra var gatið um 10 mm Ø og var það aðlagð svo skrúfa gæti lokað því með gúmmípakningu en þilfarið í nótaskúffunni yfir skuttönkunum var mjög tært enda afmarkaður hluti þess sýnilega ekki verið ryðvarinn lengi. Sjór liggur stöðugt yfir þessum hluta þilfarsins en áður voru þarna plastkór með búnaði svo ekki sá í þilfarið svo glögg;
- að sögn skipstjóra var strax ljóst um hvaða tank var að ræða og var hann blindaður til að ekki væri hætt á að opnað yrði fyrir hann af slysi;
- að í skut skipsins eru fjórir eldsneytistankar sem númeraðir eru 1 og 2 á hvort borð. Gatið var ofan í bb. 1 en skuttankarnir voru settir í skipið þegar skutnum var slegið út og til að rými fengist fyrir stærri nótaskúffu 1988. Stálið því orðið yfir 20 ára gamalt og ekki vitað hvernig ryðvörn var háttáð á þeim tíma;
- að á þessum stað á þilfarinu er orðið mjög illa tært yfir þessum tönkum en það er byggt þarna yfir þilfarið að hluta og þarna hafði lítið verið málað;
- að þykktarmæling var framkvæmd á bol skipsins í júlí 2008 og kom þá fram að nokkur þynning var í plötum í byrðing á báðum síðum framan og aftan við lengingu en ekki þar sem gat kom á þilfarið.

Nefndarálit:

Orsök óhappsins var skortur á viðhaldi á afmörkuðu svæði á þilfarinu í nótaskúffunni.