



FRÁGREIÐING FRÁ SJÓVINNUSTÝRINUM
SKIPANAVN: M/F TEISTIN
DAGFESTING: 17 APRÍL 2014
ÓHAPP: SKIPIÐ BAR VIÐ GRÓTKASTIÐ

1. ENDAMÁL

Endamálið við kanningini er at útvega upplýsingar um vanlukkur og óhapp, at fáa greiðu á tilburðargongd og at staðfesta orsøkir, ið hava við sær, at vanlukkur og óhapp henda. Hetta til tess, at Sjóvinnustýrið kann taka neyðug stig til at minka um vandan fyri, at tílíkar vanlukkur ella óhapp henda aftur.

Sjóvinnustýrið hevur onga ávirkan á møguligar revsirættarligar- ella endurgjaldsspurningar í sambandi við vanlukkur ella óhapp.

Starvsfólkini á Sjóvinnustýrinum og onnur, ið luttaka í kanningunum, hava tagnarskyldu í øllum málum um vanlukkur og óhapp á sjónum, meðan mál verða kannað.

Hendan frágreiðingin er útgivin **15.06.2015**, og er at finna á heimasíðuni hjá SVS www.fma.fo undir vanlukkur.

2. Samandráttur:

M/F Teistin bar við grótkastið á veg inn í havnina í Hesti kl. 09.00, 17. Apríl 2014. Teistin fekk skaða í bakborðs asimut, og mátti tí á beding til umvælingar. Ongin persónur kom til skaða av óhappinum.

Siglt varð av Gomlurætt út í móti havnini í Hesti. Tá ið skipið nærkaðist innsiglingina til havnina í Hesti, varð lagt upp fyri tí harða streyminum. Siglt varð so undan streyminum inn í havnina.

Tá ið skipið sigldi inn í havnina í Hesti, í tí harða streyminum og nógva vindinum, var eitt rykk í skipinum, og bakborðs asimuttur steðgaði. Ferðafólk varð sett av í Hesti, 2 ferðafólk komu innaftur við av Hesti. Skipið sigldi inn á Gomlurætt við einum asimutti.

3. Skipsupplýsingar:

Skipanavn: TEISTIN

Kallimerkið: OW2190

MMSI: 231130000

Heimstaður: Skopun

Skrásett: Føroya Skipaskráseting

Slag: Handilsskip

Eigari: Føroya Landsstýri, Føroyar

IMO nummar: 9226102

Byggiár / skipasmiðja 2001 / Skála Skipasmiðja

Skrásett fyrstu ferð 20-11-2000

Byggartilfar: Stál

Bruttotons: 1.260,00

Nettotons: 378,00

Longd: 42,200 metrar

Breidd: 12,500 metrar

Dýpd: 9,550 metrar

Full longd (LOA) 45,595 metrar

Motorslag: Volvo Penta

Motortypa : MG16

Motororka: 1.400,00 KW

4. Sigliupplýsingar :

Teistin er ferja hjá Strandfaraskip Landsins, ið siglir í fastari rutu millum Gomlurætt, Skopun og Hest.

Manningarskjalið er dagfest 27-12-2013. Minsta manning er ásett til 6 fólk.

Skiparin byrjaði í føstum starvi umborð á Teistanum, sum yvirstýrimaður 6. mai 2013. Hann loysti av sum skipari á øðrum tørninum. Arbeitt verður í vaktum.

Lýsing hjá Strandferðsluni í einum tørni, er ta tíðina fólk er umborð. Tað ganga trýggjar vikur, frá tí at fólk byrja eitt tøn, til tey byrja uppá tað næsta. Manningin er umborð í 12 dagar, og avspákar í 9 dagar.

Skiparin segði, at hann byrjaði skjótt at venja at manerera Teistan. Harvið hevði skiparin eitt lítið ár við upplæring/venjing, við at manerera við asimuttum, tá óhappið hendi.

Hendan túrin taldi manningin 7. Skipari, yvirstýrimaður, 1. stýrimaður, maskinstjóri, 1. meistari, dekkari, og kokkur/kioskfólk.

43 ferðafólk vóru við hendan túrin út í Hest og alt ferðafólkið fór í land í Hesti. 2 ferðafólk komu inn við aftur av Hesti til Gomlurætt.

5. Veðrið:

Vindur NW 18 m/s gott sýni og slættur sjógvur. Streymur: eystfallið ligið knappar tveir tímar. Harður streymur.

6. Frágreiðing frá skipara aftaná hendingina.

Tað varð staðfest, at BB asimuttur var óvirkin. Av tí at "stoyturin" ikki var harður, og eingin olja var at síggja, meðan teir lógu í Hesti, varð einki kannað í "thruster" rúminum.

Stoyturin var so mikið "bleytur", at maskinstjórin, ið sat í kontrollrúminum, ikki merkti til nakað óvanligt. Skipið var við at sigla inn í Hest, og hann trúði, at skipið kom vanliga hart at. Tað kom ein alarmur á frekvensunformarin. Tað var tað einasta, ið var ónormalt í konrollrúminum.

Teistin bar við botn kl. 09.00. Ferðafólk varð sett í land (2 ferðafólk innaftur við). Skipið sigldi yvir á Gomlurætt við einari skúvu/asimutti.

Skiparin ringdi til rakstrarleiðaran á Strandferðsluni og greiddi honum frá støðuni. Rakstrarleiðarin bað skiparan um at fáa ein froskmann til vega.

Maskinmeistarin útvegaði ein froskmann.

Teistin kom á Gomlurætt kl. 09.20, og umleið kl.10.00 kom froskmaðurin við hjálparmanni. Froskmaðurin kom upp aftur kl. 10.15 og segði, at øll skúvubløðini vóru skamfílaði, og tvey vóru skrædnaði.

Rakstrarleiðarin varð aftur kunnaður umvegis telefon, um hvat froskmaðurin hevði sæð. Maskinstjórin var eisini niðri í "trusther" rúminum, men dugdi einki óvanligt at síggja.

Rakstrarleiðarin hjá SSL boðaði klassanum frá, at M/F Teistin varð tikin úr ferðafólkasigling, og sigldur til Havnar á skipasmiðju, tá ið tað var endaliga staðfest, at asimutturin hevði fingið somikið stóran skaða, at tað bar ikki til at sigla víðari við BB asimutti. Skiparin metti tað trygt at sigla av Gomlurætt til Havnar við einum asimutti. Teistin sigldi av Gomlurætt kl. 14.00 og kom til Havnar kl. 16.00.

7. Frágreiðing frá skiparanum um orsøkina til hendingina.

Skiparin upplýsti, at hann ynskti at sigla meira vestureftir enn vanligt, orsakað av tí harða eystfallinum, fyri at Teistin ikki skuldi enda uppi á tí eystara brimgarðinum.

Tað var hart eystfall og nógvur vindur frá útnyrðingi. Tað gjørdi, at komið var inn um “tunnuna” í havnini í Hesti við nógvari ferð. Tá ið komið varð inn um streymkantin, tók streymurin í hekkuna á skipinum og trýsti hana inn ímóti tí eystara grótkastinum.

Tunnan er ein kista, sum er sirkulformað, og er endin á vestara brimgarði í innsiglingini til havnina í Hesti. Hon er gjørd av 4 X 6 plankum, sum standa loddrætt niður á botn og uml. 2 metrar upp úr vatnlinjuni. Tunnan/kistan er einar 6 til 10 metrar í tvørmáti.

Tað, ið hendi var, at tað varð lagt ov lítið upp fyri, fyri at mótvirka tí harða streyminum. Og í øðrum lagi, at tað varð ov seint lagt upp fyri. Møguleikin var fyri, at Teistin fekk størri skaða.

Ein mánaða eftir hendingina fekk skiparin fráboðan um, at ein steinur á eystara brimgarði sá út til at verða rullaður úr sínari støðu. Víðari segði skiparin, at hann visti ikki, um tað hevði nakran týðning eftirfylgjandi, men hugsast kundi, at steinurin hevur flutt seg í tí nógva uppganginum, ið hevði verið í vár og seint í vetur.

8. Uppskot til bata:

Skiparin metti, at tørvur var á at fáa eina betur manererings útbúgving av skiparum og yvirstýrimonnum. Tørvur er á, at váðametingar verða gjørdar av hvørjari havn. Hetta sum ein hjálp til skiparan, um nær ein túrur skal avlýsast.

Innanhýsis skoðan: Venjing av deksyvirmonnum at manerera skipið sambært ISM (International Safety Management) koduni

6.3. *“The company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper familiarization with their duties”.*

Hetta skal skipast soleiðis, at mannagongdir fyri hesum eru í ISM-handbókini hjá Teistanum og at hetta verður skjálprógvað umborð. Henda regla hevur verið í gildi í fleiri ár.

Tað framgongur, at ongin niðurskrivað mannagongd er gjørd fyri Teistan í upplæring av skipara og ongin skipað venjing er sbt. reglunum.

DPA (ábyrgdarpersónurin hjá Strandferðsluni) upplýsti, at mannagongdir og kekklistar, eru gjørdar av báðum skiparum umborð á Smyrli. Hettar er gjørt soleiðis, at hetta kann koma í allar SSM (Safety Management System/trygdar stýriskipanina) á øllum skipum hjá Strandferðsluni. Hetta varð ikki gjørt umborð Teistanum.

6.4.6 Minnislisti til stýrimenn at manerera er gjørdur aftaná hendingina. Kekklistin sigur, at skiparin hevur ábyrgdina av, at stýrimenninir venja seg í at manerera skipið. Manereringin skal fara fram í øllum havnum í øllum líkindum, sum skiparin metir verða ráðiliga.

Ábyrdarpersónurin (DPA) á Strandferðsluni segði í telefonsamrøðu við Sjóvinnustýrið, at Strandferðslan umhugsar at senda yvirmenninar á simulatorskeið hjá “Force Technology”

Eisini skulu stýrimenninir manerera undir trygdarvenjingum sum “Maður fyri Borð”, at seta bjargingarbát út og neyðstýring v.m.

Váðametingar:

Sambært ábyrgdarpersóninum á Strandferðsluni skulu váðametingar gerast av havnum við Gomlurætt, í Skopun og í Hesti. Hesar váðametingar fara at koma umborð á skipini hjá Strandferðsluni í einum ringbindi. *Har skip hava eitt teldutøkt SMS, (Safety Management System/ trygdar stýriskipan) skulu váðametingarnar setast inn har.*

9. Annað:

Sambært ISM handbókini á Teistanum, koda 8.2.2.1 : ” *Hendingargongdin er ymisk, alt eftir hvar skipið tekur botn ella fer á land, men undir øllum umstøðum mugu allir tangar og rennur peilast beinanvegin* ”.

Sambært frágreiðingum, ið Sjóvinnustýrið hevur fingið varð hettar ikki gjørt. Tó sigur frágreiðingin, at maskinmeistarinn var niðri í trusther rúminum eftir at skipið kom aftur á Gomlurætt, men dugdi einki óvanligt at síggja.

Staðfest varð, at eingin váðameting er gjørd av nakrari havn har Teistin siglir sbtr. 1.2.2.1 s. 14 í ISM’inum og eingin niðurskrivað mannagongd fyri venjing og upplæring.

Fráboðanarskylda

Tá óhapp henda, skal skiparin ella reiðarin boða Sjóvinnustýrinum frá hesum skjótast til ber. Í sambandi við fráboðanina, skulu viðkomandi oyðubløð fyllast út og sendast Sjóvinnustýrinum.

Sambært upplýsingum frá ábyrgdarpersóninum hjá Strandferðsluni, hevði ISM manualurin hjá Teistanum ella Strandferðsluni ikki nakra fráboðanarskyldu til Sjóvinnustýrið. Hetta verður framyvir broytt, so Sjóvinnustýrið fær boð sum skjótast.

Sjóvinnustýrið fekk ikki boð um hendingina, fyrr enn hendingin kom út í tíðindunum í KVF og portalum.

Hendingin hendi ein halgidag , men Sjóvinnustýrið hevur altíð eina vakttelefon , har ringjast kann til.

Fráboðanarskyldan er at finna í regluverkinum hjá Sjóvinnustýrinum sí:

Fráboðan frá Sjóvinnustýrinum D um konstruktión og útgerð v.m. á ferðamannaskipum í innanoyggja sigling (tekniska høvuðsregluverkið)

Kapitel 1, regel 10-1,3

Når skibet rammes af et ulykkestilfælde, eller der opdages en defekt, og ulykkestilfældet eller defekten berører skibets sikkerhed eller dets redningsmidlers eller anden udrustnings effektivitet eller komplette tilstand, **skal skibets fører eller ejer snarest muligt foretage indberetning til Administrationen, den udpegede tilsynsførende eller den anerkendte organisation**, der har ansvaret for udstedelsen af det pågældende certifikat, som skal sørge for, at der **iværksættes undersøgelser for at konstatere, om det er nødvendigt at afholde et syn** som krævet i regel 9 . Hvis skibet, grundet særlige omstændigheder befinder sig i en anden kontraherende regerings havn, skal føreren eller ejeren ligeledes straks indberette forholdet til vedkommende myndigheder i havnestaten, og den udpegede tilsynsførende eller anerkendte organisation skal forvisse sig om, at en sådan indberetning er sket.