



Skýrsla um sjóatvik

Málnr.: 2024-018-S-004

Dags: 15. mars 2024

Staður: Út af Vestfjörðum

Lýsing: Seglskipið Ópal sem dregið var af vélbátnum Örkinni slitnaði frá í drætti

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. mars 2024 lét Örkin úr höfn á Ísafirði með seglskipið Ópal í togi og var ferð skipanna heitið til Húsavíkur. Dráttartaugin slitnaði kl 14:47 en ekki var óskað eftir aðstoð strax. Klukkan 15:33 kallaði Ópal á rás 16 að þeir hefðu misst stýri og lýstu yfir neyðarástandi en þá var skipið stutt vestur af Straumnesi. Örkin heyrði ekki neyðarkallið. Veður: ANA 15-20 m, ölduhæð 3,5 m.

1. Helstu staðreyndir

Ópal

Skipaskr.nr: 2851

Útgerð: Norðursigling hf.

Smíðaður: Boden Werft 1951

Stærð: 70 BT

Mesta lengd: 23,88 m Skráð lengd: 21,01 m

Breidd: 6,82 Dýpt: 3,11

Vél: SCANIA 280 kW 1989

Fjöldi skipverja: 4



Nafn. Örkin (áður Keilir)

Skipaskr.nr: 1420

Útgerð: Siglfirðingur hf.

Smíðaður: Skipavík 1975

Stærð: 53 BT

Mesta lengd: 20,72 Skráð lengd: 18,69

Breidd: 5,14 Dýpt: 2,43

Vél: Caterpillar 298 kW 2018

Fjöldi skipverja: 3



Við rannsókn voru notuð gögn frá LHG og gögn RNSA.

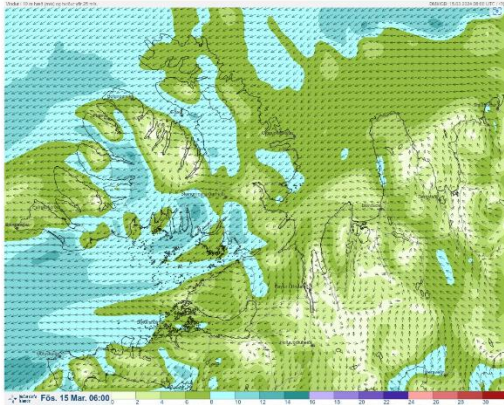
2. Atvikalýsing:

2.1 Sigling frá Reykjavík til Ísafjarðar

Þann 8. mars 2024 lagði Ópal af stað frá Reykjavík en ætlunin var að halda með skipið til Húsavíkur til viðgerðar. Skipið kom við á Flateyri og hélt þaðan þann 10. mars. Áður en skipið kom til Ísafjarðar varð vélabilun og dró skemmtibáturinn Sif Ópal til hafnar á Ísafirði. Vél skipsins komst ekki í lag og að höfðu samráði við útgerð var ákveðið að draga skipið það sem eftir var leiðarinnar til Húsavíkur.

2.2 Sigling frá Ísafirði

Veðrið dagana á eftir var slæmt en skipstjóri Ópals fylgdist með veðurspám og taldi að veðurluggi þar sem hægt væri að draga skipið til Húsavíkur myndi opnast snemma þann 15. mars. Vélbáturinn Örkin var því send frá Siglufirði með þriggja manna áhöfn til Ísafjarðar til að draga Ópal til Húsavíkur. Upphaflega var áætlað að leggja af stað um fimmleytið um nóttina en það dróst til kl. 08:41. Kl. 14:47 tilkynnti skipstjóri Ópals til stjórnstöðvar Landhelgisgæslu Íslands (LHG) að dráttartaugin hafi slitnað en óskaði ekki eftir aðstoð þar sem þeir sigldu undir seglum. Klukkan 15:33 kallaði skipstjóri Ópals á stjórnstöð LHG og lýsti yfir neyðarástandi þar sem þeir hafi misst stýri. Veður þann 15. mars (mynd 1 og 2).

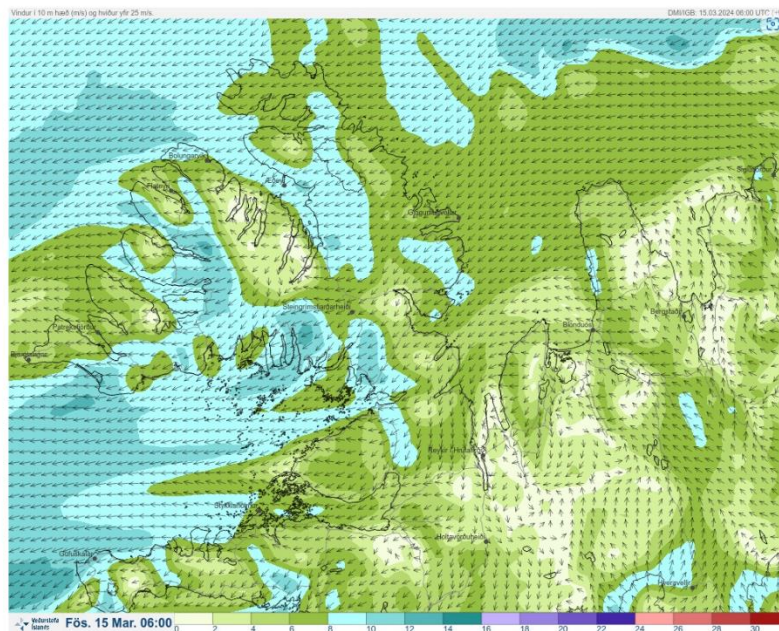


Mynd 1 veður kl. 15



Mynd 2 veður kl. 17

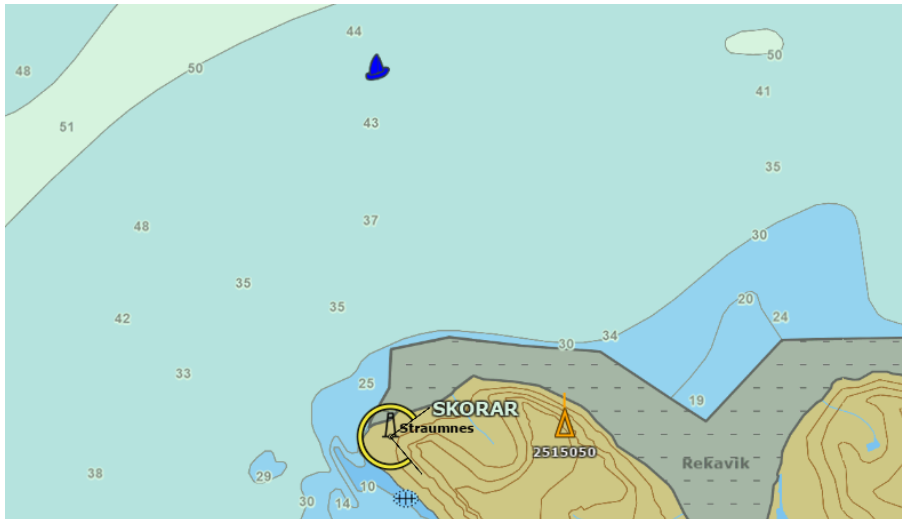
Upphafleg áætlun um að leggja af stað kl. fimm um morguninn miðaðist við veðurspá þegar vindur var mun hægari (mynd 3).



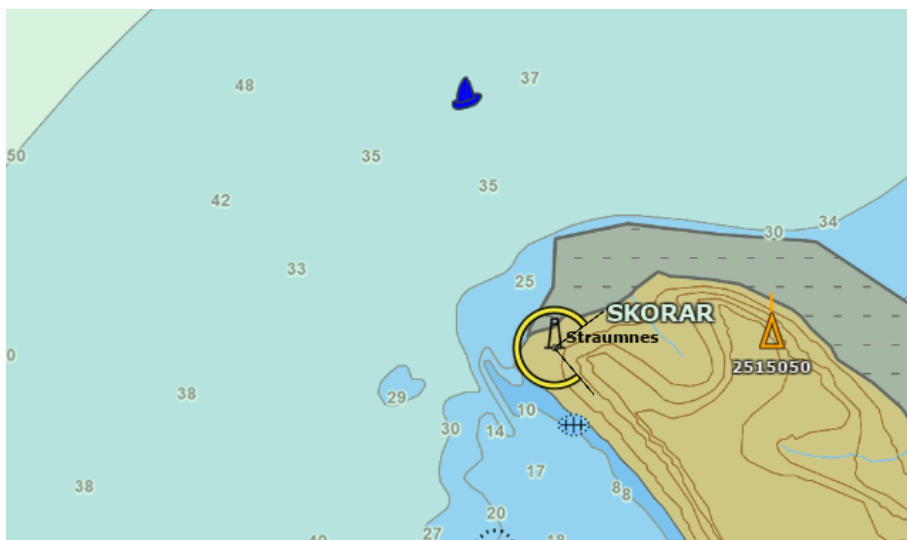
Mynd 3 veður kl. 06:00 þann 15. mars 2024

2.3 Ópal slitnar frá og missir stýri

Þegar Ópal var staddur vestur af Straumnesi slitnaði dráttartaugin (mynd 4). Áhöfn Ópals hafði áhyggjur af því að dráttartaugin myndi trufla siglingu skipsins og skáru hana því frá. Áhöfnin kom því næst upp seglum og náði að sigla undan vindi. Áhöfn Arkarinnar var meðvituð um að taugin hafði slitnað. Fljótlega, eða kl. 15:33, kom í ljós að Ópal hafði líka misst stýri. Vegna þess hve stutt skipið var frá landi (mynd 5) sendi skipstjórinn út neyðarkall. Fjarlægðin frá landi var þó sjónræn þar sem aðal siglingatölva skipsins hafði ekki rafmagn. Áhöfnin á Örkinni heyrði ekki neyðarkallið þar sem skipverjarnir voru úti á þilfari að draga inn dráttartaugina.

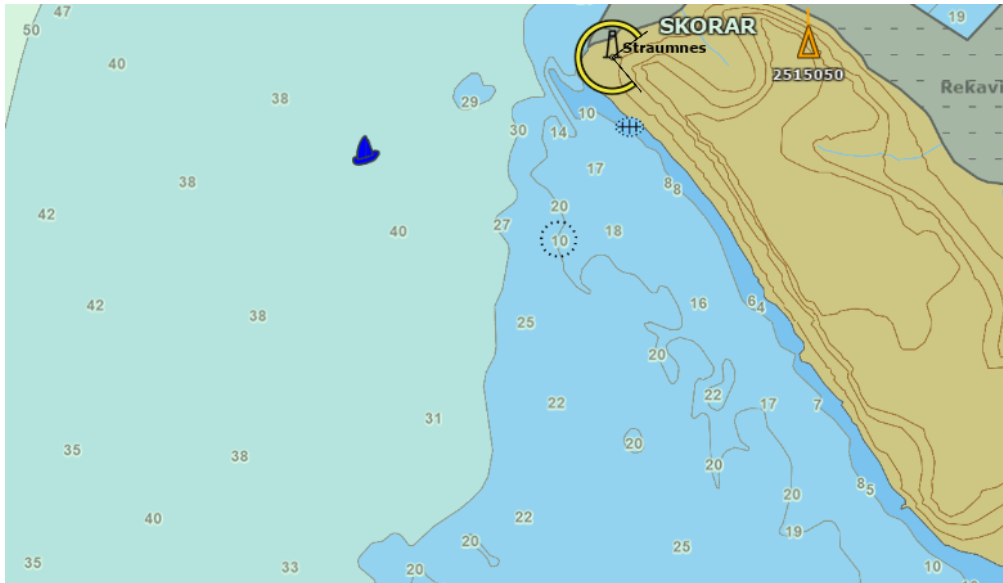


Mynd 4 Ópal 2 sml norður af Straumnesi



Mynd 5 Ópal 1 sml norður af Straumnesi

Eftir að neyðarkallið var sent út var þýrla LHG TF EIR kölluð til ásamt nærstöddum bátum og björgunarsveitum á svæðinu. Norska skipið Fosnakongen var fyrst á svæðið og björgunarskipið Gísli Jóns þar skammt undan. Klukkan 17:55 var Ópal komið með stýri og búinn að tengja sig aftur við Örkina en þá voru skipin stödd undir Grænuhlíð. Þýrlunni var þá snúið við en Örkin dró Ópal aftur til hafnar á Ísafjarðar.



Mynd 6 Örkin komin með Ópal í drátt

2.4 Áhöfn og útbúnaður Arkarinnar

Á Örkinni voru þrjú skipverjar. Dráttartaugin sem notuð var kom frá Örkinni en hún var leidd í gegnum kluss ofan á lunningu stjórnborðsmegin og þaðan upp á þilfar í kefa. Þar var dráttartaugin vafin inn í gúmmí. Í ljós kom að taugin slitnaði á þeim stað þar sem hún var vafin í gúmmíð. Mynd 7 sýnir hvernig dráttartaug var komið á milli skipana. Ætlunin var að sigla Ópal fyrir seglum ef dráttartaugin slitnaði.



Dráttartaug leidd út um kluss á Örkinni

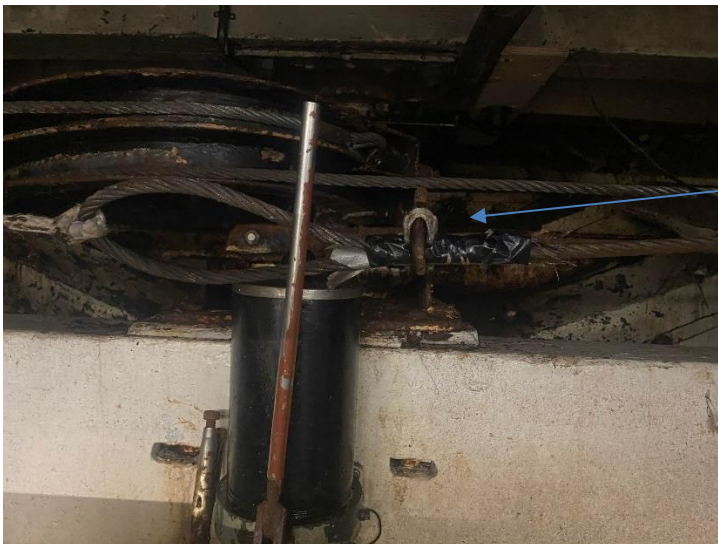
Dráttartaugin á Ópal sem fest var í þilfar. Tvær taugar voru hafðar til vara ef aðaldráttartaugin myndi slitna

2.5 Áhöfn og útbúnaður Ópals

Um borð í Ópal voru fjórir skipverjar. Skipstjóri sem hafði starfað á skipinu af og til í átta ár, þó ekki allan tímann sem skipstjóri. Hinir skipverjarnir komu frá þremur löndum. Einn frá Grikklandi með litla reynslu til sjós, annar frá Írlandi sem var óreyndur og hafði komið um borð örfáum tímum fyrir brottför frá Ísafirði, eftir stanslausan akstur frá Húsavík, og sá þriðji frá Danmörku sem starfar öllu jöfnu á norsku skólaskipi (seglskipi) og hafði mikla þekkingu og reynslu af seglskipum. Hann var hins vegar ekki lögskráður á skipið. Þau sem voru lögskráð höfðu öll lokið grunnámskeiði í Slysavarnaskóla sjómanna. Ópal var búinn að vera í viðhaldi í Reykjavík nokkurn tíma á undan en endanleg viðgerð hafði ekki farið fram áður en skipið lagði af stað frá Reykjavík.

Stýri og neyðarstýri Ópals

Stýri Ópals var talíuknúið og runnu vírar í gegn um blakkir til að hreyfa það. Vírarnir í stýrinu voru frá 1980 að sögn skipstjóra. Þegar skipið missti stýrið var það einn þessara víra sem gaf sig. Skipstjóri og einn úr áhöfn hófu viðgerð og náðu með útsjónarsemi að framkvæma bráðabirgðaviðgerð (Mynd 8).



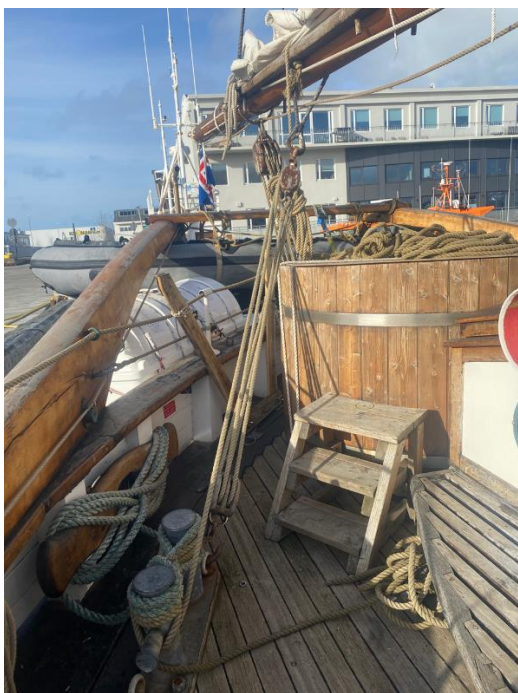
Bráðabirgðaviðgerð á stýrisbúnaði. Auka splæst og slitinn vír tengdur við ofurtóg

Mynd 8 bráðabirgðaviðgerð á stýri Ópals

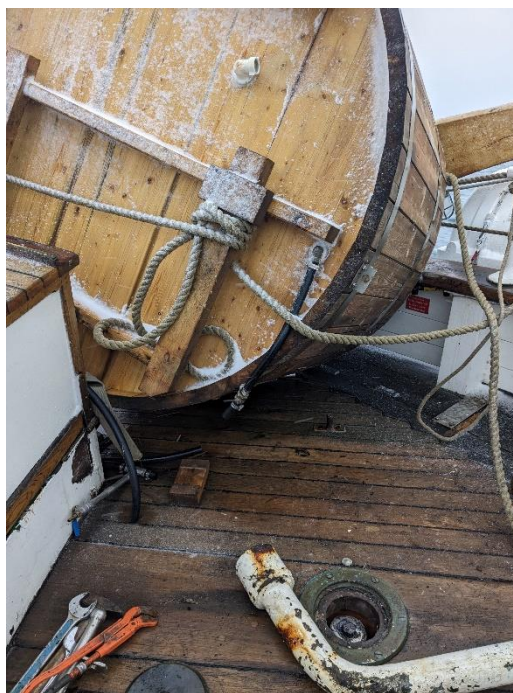
Áður en ráðist var í viðgerð á stýrinu var reynt að koma fyrir neyðarstýri sem er sveif sem stungið er ofan á stýrisstammanum (mynd 9). Fyrir ofan stýrisstammanum var hins vegar búið að koma fyrir setlaug og því þurfti að fjarlægja hana áður en hægt væri að komast að stammanum (mynd 10 og 11).



Neyðarstýri Ópals (sveif) sem passaði ekki **Mynd 9**



Mynd 10



Mynd 11

Við að koma setlauginni frá meiddust tveir skipverjar lítills háttar. Þegar átti að setja neyðarstýrið á stýrisstammann kom í ljós að það passaði ekki (mynd 12).



Mynd 12

2.6 Öryggismál um borð í Ópal

Farið var yfir helstu öryggisatriði fyrir brottför en að sögn skipverja fengu þeir ekki nýliðafræðslu. Um borð í skipinu voru öryggisbeisli sem höfðu fengið lítið viðhald að sögn skiverja og engar öryggislínur til staðar sem hægt var að festa sig við. Einn skipverjanna útbjó sjálfur beisli úr reipi þar sem hann gat ekki notast við beislið sem var til staðar.

3 Greining:

Þar sem skipið þurfti að komast til viðgerðar á Húsavík var skipstjórinn undir þrýstingi að leggja af stað. Örkin, sem dró seglskipið Ópal, var mönnum samkvæmt reglum.

Fram kom að skipstjóri Ópals hafði óskað eftir því að geta lögskráð sjálfur en útgerðin ekki samþykkt það. Þá kom fram að útgerðin hefði haft samband við Samgöngustofu og upplýst að það ætti að draga skipið til Húsavíkur. Í framhaldi af því hafi skipstjóranum verið sagt af útgerðinni að hann þyrfti ekki stýrimann þar sem skipið yrði í drætti.

Af þeim fjórum sem voru um borð voru tveir með reynslu til sjós hinir höfðu litla þekkingu á seglabúnaði. Fólk fékk enga aðhlyningu þegar Ópal var kominn til Ísafjarðar. Slíkt verður að teljast ámælisvert enda ljóst að hluti úr áhöfninni var í áfalli. Þau unnu um borð í skipinu frá kl. fimm um morguninn þann 16. mars til kl. 14.

Seglskip eru fá á Íslandi og þekking skoðunarstofa á seglabúnaði og hvernig skuli meta ástand hans er hverfandi. Skipið hafði fengið haffæri og leyfi til farþegaflutninga enda var það búið 280 kW aðalvél.

Niðurstaða

Nefndin telur að óráðlegt hafi verið að fara af stað í svo litlum veðurglugga sem raun var á. Þá hafi frágangur á dráttartauginni ekki verið nægjanlega góður og því hafi hún slitnað.

Nefndin telur ámælisvert að aðgengi að neyðarstýri hafi verið hindrað með setlaug og að stýrisstöng hafi ekki passað á stýrisstammann. Telur nefndin að skoðun á skipinu hvað þetta varðar hafi verið ábótavant.

Nefndin bendir á mikilvægi þess að hlúð sé að skipverjum sem hafa lent í hættuástandi og þá sérstaklega þeim skipverjum sem hafa litla reynslu.

Nefndin bendir á skyldu dráttarskips að vera með skýr og stöðug samskipti við hið dregna skip.

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 26. janúar 2025

Pálmi Jónsson

Hjörtur Emilsson

Jón Finnbjörnsson

Guðmundur Freyr Úlfarsson