



Árekstur milli skipa

Málnr: 2024-023 S 006 Hadda HF 52 og Longdawn

Dags: 16. maí 2024

Staður: 6 sjómíllur NV af Garðskaga

Lýsing: Árekstur á sjó

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 16. maí 2024 varð árekstur milli Höddu HF 52 og flutningaskipsins Longdawn þar sem þau voru stödd sex sjómílur NV af Garðskaga. Við áreksturinn hvolfdi Höddu en Longdawn hélt siglingu áfram án þess að grípa til aðgerða. Veður: logn, sléttur sjór og myrkur.

1 Helstu staðreyndir

Hadda HF 52

Skipaskrár nr.: 7874

Útgerð: IceGo ehf

Smíðaður: Víkingbátar ehf, 2023

Stærð: 8 BT

Mesta lengd: 9,9 m

Breidd: 2,6 m

Vél: Volvo Penta, 232 kW, 2023

Fjöldi skipverja: 1



Longdawn

IMO nr.: 9501679

Fánaríki: Antigua Barbuda

Útgerð: Longship Managment BV,

Smíðaður: Dalian Fishing Vessel Co., Kína, 2013

Stærð: 6310 BT. Mesta lengd: 129 m

Breidd: 16,5 m

Vél: MAK 2999 kW

Fjöldi skipverja: 11



Gögn:

Lögreglan

Landhelgisgæslan

RNSA

Upptökur úr gagnarita Longdawn (S-VDR)

Þýðing löggilts dómtúlks á samskiptum skipstjórnarmanna á stjórnþalli Longdawn

Skipstjóri Höddu

Skipstjóri Höddu var 72 ára að aldri og fékk fyrst útgefin atvinnuréttindi 15 BT árið 1973 að hans sögn. Hann var með gild atvinnuréttindi A.1 útgefin 20. júní 2023 til tíu ára. Samkvæmt lögskráningarkerfi Samgöngustofu (Skútan) var hann með 142 lögskráða daga á sjó frá árinu 1988.

Skipstjórnarmenn Longdawn

Skipstjóri Longdawn var 41 árs og hafði starfað sem skipstjórnarmaður í 17 ár þar af 9 ár sem skipstjóri.

Vakthafandi stýrimaður (2. stýrimaður) var 34 ára gamall með fjögurra ára reynslu sem stýrimaður en hafði starfað sem stýrimaður á Longdawn í tvær vikur.

Báðir voru erlendir og höfðu gild atvinnuréttindi til að sigla skipi af þessari stærð.

Siglingatæki Höddu

Hadda var með Time Zero siglingaforrit auk talstöðvar sem stillt var á tveggja rása hlustun (dual watch) en ekki er krafa um ratsjá í bátum af þessari stærð. Þá var báturinn búinn AIS tæki í samræmi við kröfur.

Siglingatæki Longdawn

Longdawn var með nýuppfærð ECDIS (rafræn sjókort), X og S band ratsjár og önnur þau tæki sem reglugerðir kveða á um. Siglingaljós voru prófuð af rannsakendum og virkuðu þau eins og til var ætlast.

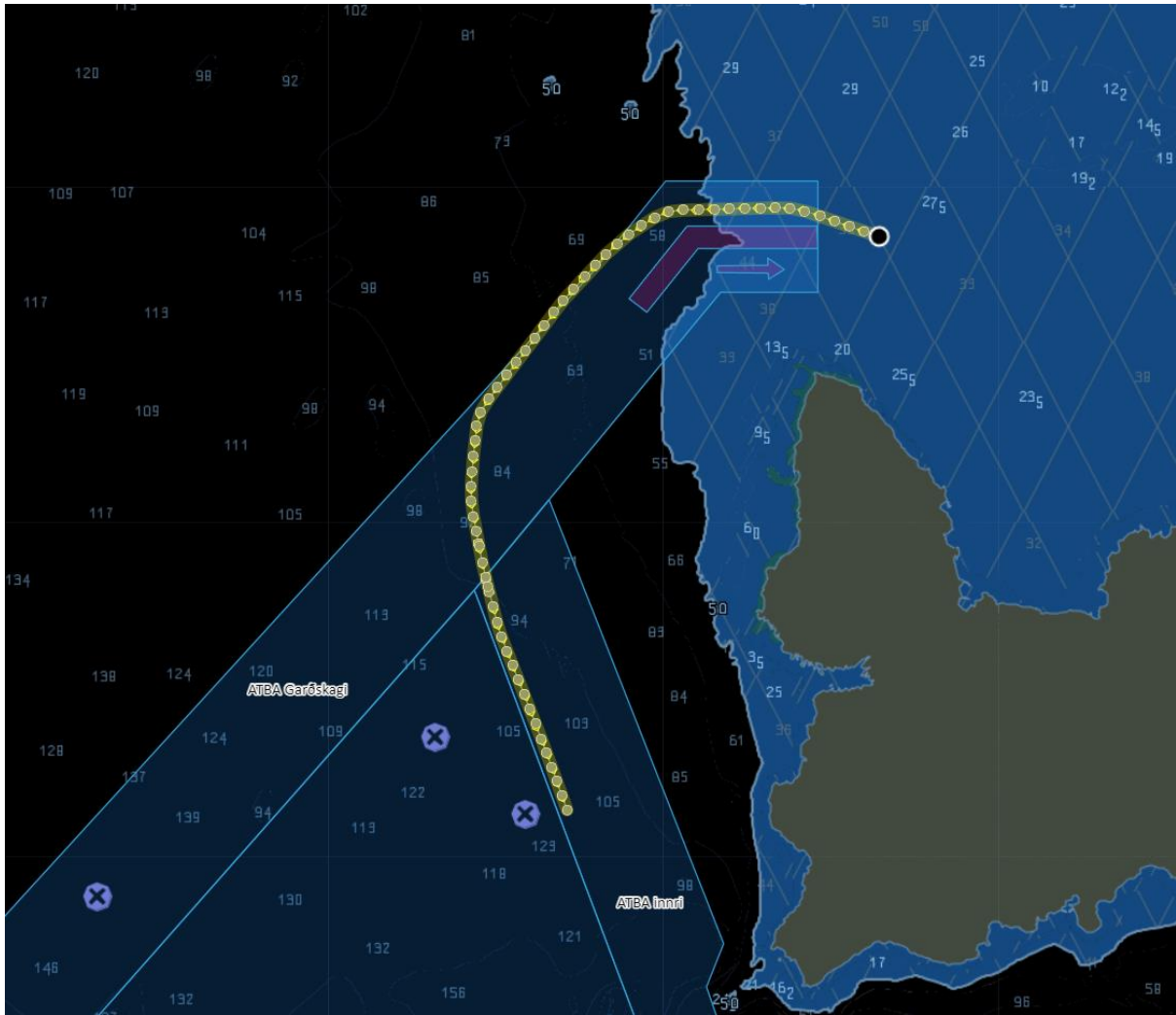
X-band ratsjá var stillt þannig að AIS merki komu fram á skjá hennar eins og á S-band ratsjání. Gagnaritinn geymir upplýsingar frá X-band ratsjá sem hægt var að spila aftur í tímann. Upplýsingar frá S-band ratsjání voru vistaðar í tækinu sjálfu og því var einnig hægt að sjá ferla þar. Hvorug ratsjái var stillt á sjálfvirka útsetningu ratsjárferla (plott).

2 Atvikalýsing

Öllum tímasetningum er breytt í íslenskan tíma (UTC) en Longdawn hagaði vöktum eftir UTC+2. Þann 16. maí 2024 varð árekstur, um 6,5 sjómílum, norðvestur af Garðskaga milli strandveiðibátsins Höddu HF 52 og flutningaskipsins Longdawn IMO 9501679. Höddu hvolfdi við áreksturinn en skipstjóri bátsins náði að koma sér út úr honum en þá var nærstaddur bátur, Gola GK 41, komin að honum þar sem Hadda maraði í hálfu kafi. Skipstjóri Golu hafði samband við Landhelgisgæsluna (LHG) þegar hann kom að Höddu og tilkynnti að báturinn væri á hvolfi en hann sæi ekki neinn mann og taldi mögulegt að skipverji Höddu væri innilokaður í bátinum. Óskaði hann aðstoðar eins skjótt og kostur væri. Stjórnstöð LHG kallaði þegar út þyrlu og björgunarskip á hæsta forgangi ásamt því að kalla út MAYDAY RELAY neyðarboð á rás 16. Þau boð voru einungis send út á íslensku. Skipstjóra Höddu var bjargað um borð í Golu og var útkall þyrlunnar þá afturkallað. Björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein dró Höddu síðan, hálfsockna, til hafnar í Sandgerði.

2.1 Sigling Longdawn

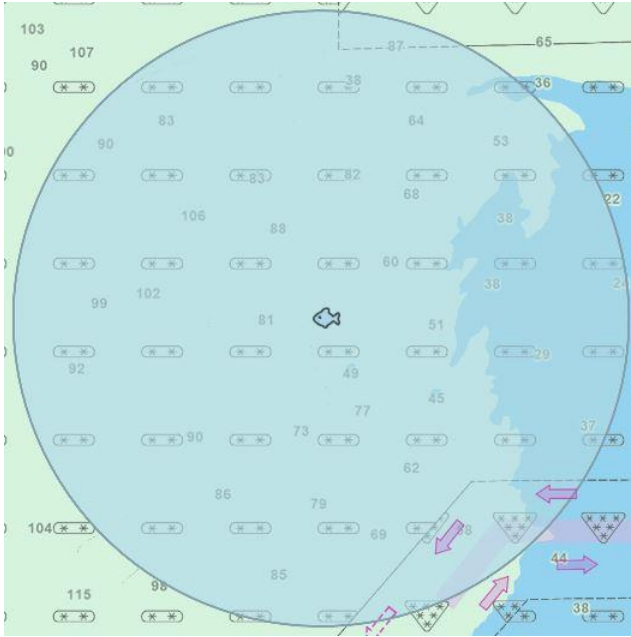
Longdawn lagði af stað frá Straumsvíkurhöfn rétt eftir miðnætti þann 16. maí 2024 áleiðis til Rotterdam. Skipstjóri Longdawn var þá við stjórn. Um kl. 01:00 eftir að hafa skilað hafnsögumanni frá skipinu utan hafnarinnar tók 2. stýrimaður við stjórn skipsins. Skipið sigldi hefðbundna leið inn á aðskildar siglingaleiðir við Garðskaga (mynd 1). Skipstjórinn hafði verið vakandi meira og minna frá því kl. sex um morguninn en hvíldi sig þó í hálf tíma áður en hafnsögumaðurinn kom um borð. 2. stýrimaður, sem öllu jöfnu átti vakt frá kl. 22-02, fékk því að hvíla sig fyrir brottför en taka í staðinn sex tíma vakt frá kl. 01:00. Yfirstýrimaðurinn átti að eiga vakt frá 02 en þar sem hann hafði verið yfir lestun í Straumsvík var vöktum breytt vegna hvíldar.



Mynd 1 sigling Longdawn eftir aðskildum siglingaleiðum við Reykjanes

2.2 Sigling Höddu

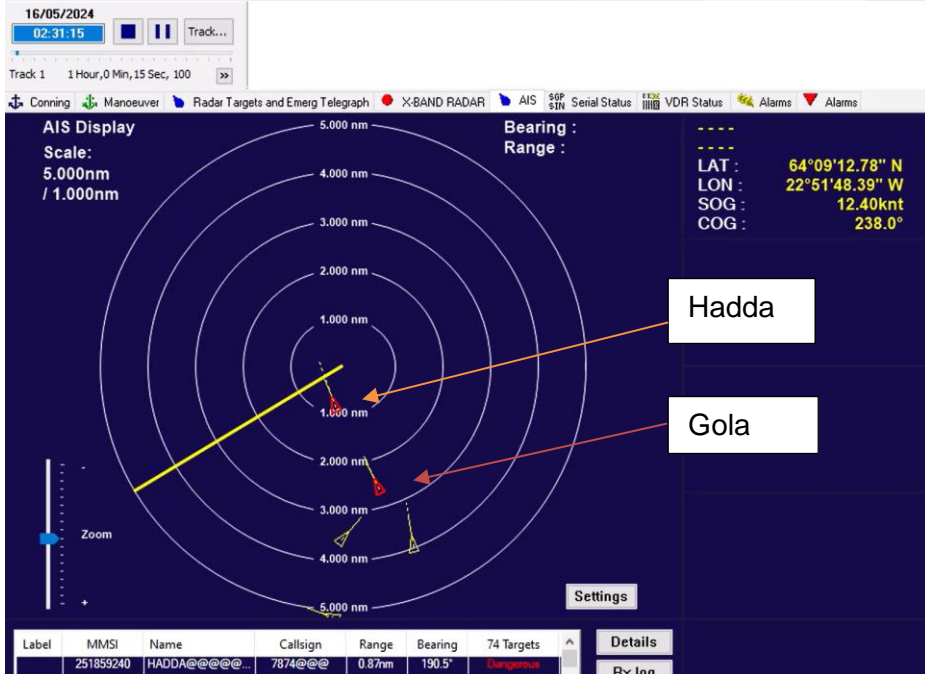
Hadda hélt úr höfn í Sandgerði kl. 02:00 aðfaranótt 16. maí 2024. Stefnan var sett í NV og var ætlun skipstjórans að fara á veiðistað 14 sjómílum NV af Sandgerði. Skipstjórinn þysjaði siglingatölvuna á veiðisvæðið og taldi að tölvan væri stillt á 6-8 sjómílna svæði í kring um veiðistaðinn (mynd 2).



Mynd 2

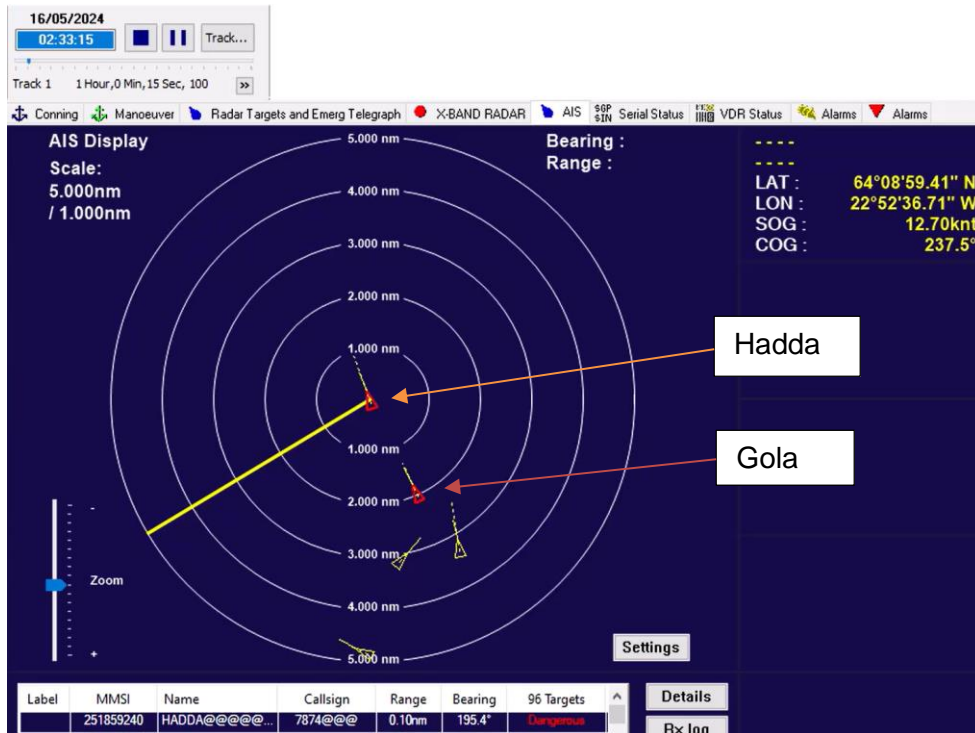
2.3 Árekstur skipanna

Kl. 02:30:56 kallaði vakthafandi stýrimaður Longdawn á Höddu en þá voru 1,05 sjómílar á milli skipanna. Kl. 02:31:15 kallaði vakthafandi stýrimaður Longdawn aftur í Höddu en þá var tæp 0,8 sjómíla á milli skipanna (Mynd 3). Samkvæmt skipstjóra Höddu heyrði hann ekki kallið.



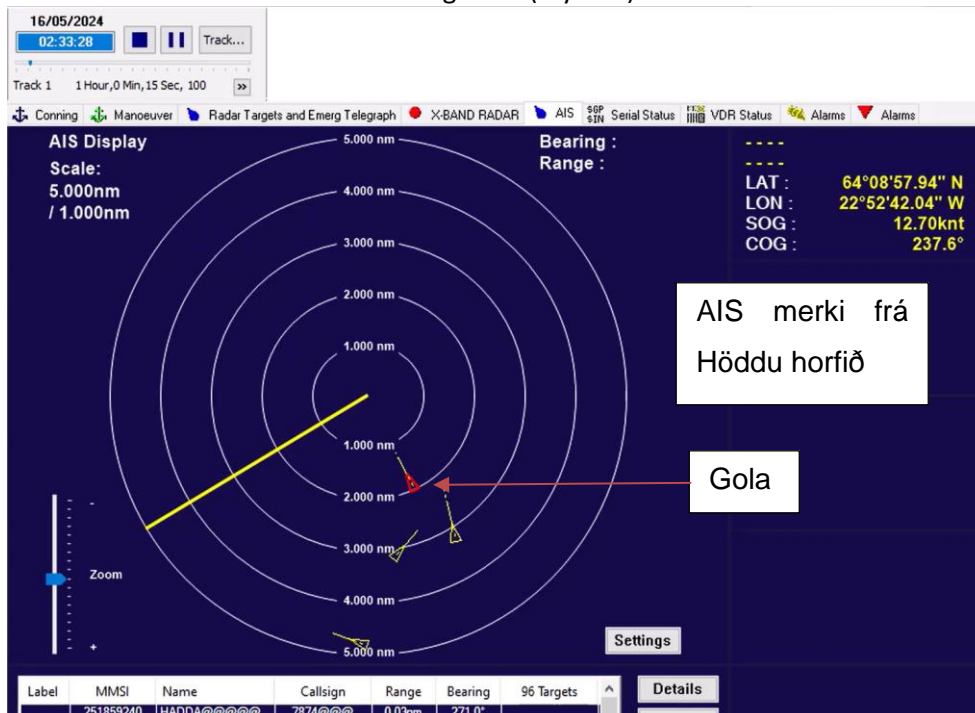
Mynd 3

Kl. 02:33:15 voru 0,09 sjómíla (Mynd 4).



Mynd 4

Tveimur sekúndum síðar varð árekstur en þá gaf Hadda enn frá sér AIS merki. Klukkan 02:33:28 barst ekki AIS merki frá Höddu á radar Longdawn (mynd 5).



Mynd 5

Longdawn sigldi á 12,70 hnúta ferð með stefnu 237°rv en Hadda á 20 hnúta ferð með stefnu 337°rv. Hadda sigldi því sem næst hornrétt á stefnu Longdawn. Fram kom í viðtali við vakthafandi stýrimann á Longdawn að hann hefði orðið var við Höddu níu mínútum fyrir áreksturinn. Hann gerði hins vegar

ráð fyrir að Hadda myndi víkja þar sem Longdawn átti forgang samkvæmt reglu 10 (j) og reglu 15 alþjóðasiglingareglanna.

Vakthafandi stýrimaður Longdawn var að beygja í bakborða til að fylgja einstefnuleið á aðskilinni siglingaleið en hætti við það þegar hann varð var við bátinn. Vakthafandi stýrimaður Longdawn þeytti hvorki þokulúður né dró úr ferð skipsins.

Samkvæmt framburði skipstjóra Höddu varð hann aldrei var við Longdawn. Þá kom einnig fram að hann var að sinna öðrum verkum eins og að skoða veðurspá og undirbúa sig fyrir veiðar. Hann var íklæddur sjógalla en eftir áreksturinn fór hann í björgunarbúning utan yfir sjógallann og var þá fastur inni í bátnum á hvolfi. Við áreksturinn lenti Hadda framan á perustefni Longdawn (Mynd 6).



Mynd 6

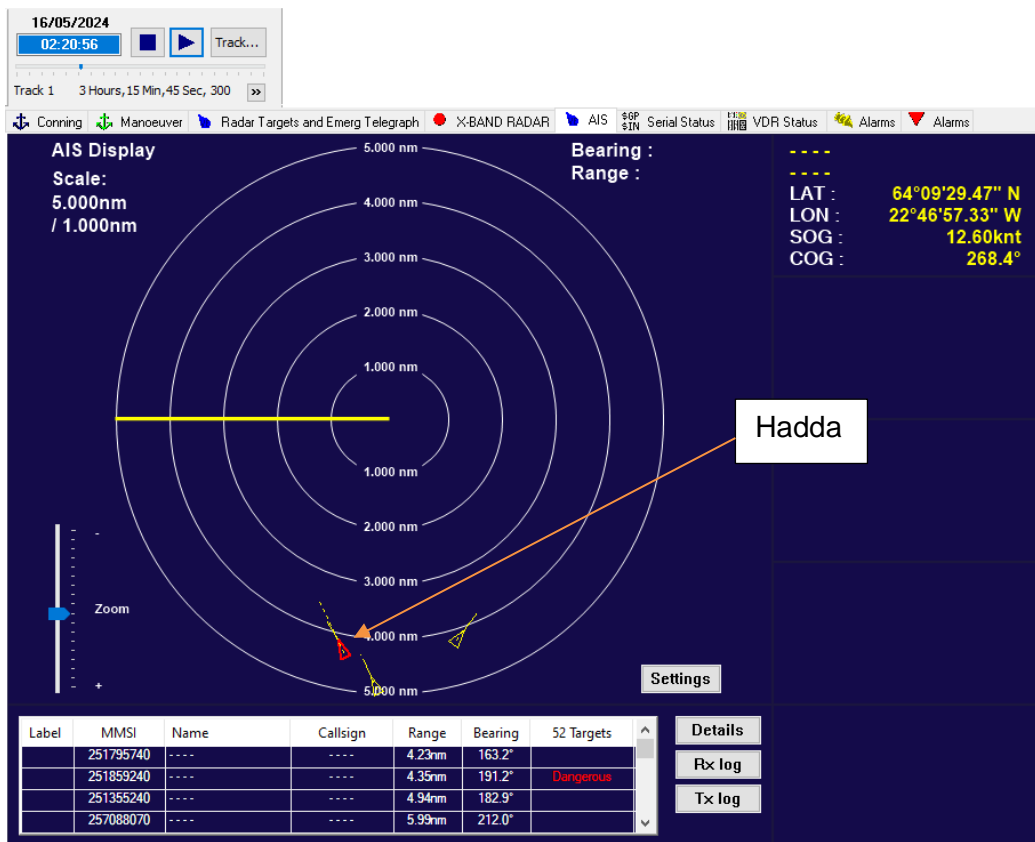
Á mynd 7 má sjá ákomustað á stjórnborðshlið Höddu.



Mynd 7

2.4 Aðgerðir Longdawn

Klukkan 02:21 varð vakthafandi stýrimaður Longdawn var við skip á AIS sem stefndi fyrir Longdawn og skapaði árekstrarhættu. Þar var um að ræða Höddu og er merki hennar rautt á Mynd 8.



Mynd 8

Longdawn átti forgang eins og segir í kafla 2.3. Skipið hélt áfram að fylgja aðskilinni siglingaleið og beygði í bakborða með litlum stefnubreytingum. Vegna þess hve stutt var milli skipanna og þau á mikilli ferð ásamt því að stefnubreytingar Longdawn voru litlar var árekstrarhætta áfram fyrir hendi. Stýrimaður Longdawn setti út endurvarp Höddu í S-band ratsjónni (Mynd 10).



Endurvarp Höddu útsett og AIS merki

Mynd 8

Ratsjarendurvörp sem eru sett í ferla eru þeirrar gerðar að ferlarnir hverfa ekki af ratsjónni strax og endurvörp hverfa heldur haldast þau inni í skamman tíma. Myndir 11-19 sýna hvernig

endurvörpin komu inn á S-band ratsjá Longdawn og fram að þeim tíma sem þau hurfu sem var 1,5 mínútu síðar en AIS merkið á X-band ratsjónni.



Mynd 11



Mynd 12



Mynd 13



Mynd 14



Mynd 15



Mynd 16



Mynd 17



Mynd 18



Mynd 19

Klukkan 02:35:41 varf útsett endurvarp Höddu af S-band ratsjá Longdawn

Klukkan 02:31 hringdi stýrimaðurinn í skipstjórnann og bað hann um aðstoð upp í brú. Stýrimaðurinn upplýsti skipstjórnann um að hann skyldi ekki fyrirætlanir báts sem sigldi þvert fyrir hann og að hann hefði í tvígang reynt að kalla á bátinn. Skipstjórninn kom upp og mat aðstæður þannig að þar sem

stýrimaðurinn varð ekki var við högg eða hljóð hefði ekkert gerst og ekki hefði orðið árekstur. Hann gaf stýrimanninum jafnframt fyrirmæli um að halda för áfram. Stýrimaðurinn hélt áfram að skima út um brúarglugga að aftan og taldi sig sjá rekald í sjónum. Hann kallaði því aftur í skipstjóran sem kom upp í brú.

Skipstjórinn sagði við yfirheyrslu lögreglu að hann hefði séð endurvarp frá Höddu á skjánum en sá framburður er ekki í samræmi við gögn úr gagnarita enda var endurvarpið af Höddu horfið kl. 02:35:41. Skipstjórinn skoðaði upptöku á ECDIS samsvarandi þeim upplýsingum sem komu fram á myndum 11-19. Þar sást greinilega hvenær endurvarpið hvarf. Skipstjórinn leit hins vegar út um afturglugga skipsins og sá þar annan bát. Líklega var um að ræða Golu GK 41. Hann sá ekki rekald eða stefni á skipi á hvolfi eins og vaktahafni stýrimaður taldi sig hafa séð enda var Longdawn komið langt frá árekstrarstað. Hann var í brúnni í nokkurn tíma en bað stýrimanninn um að láta sig vita ef haft yrði samband við skipið.

Greining

Þann 16. maí 2024 kl. 02:30 var myrkur á árekstrarstað en örlítið farið að bjarma af degi. Samkvæmt 22. reglu á langdrægni sigluljósa skipa lengri en 50 metrar að vera 6 sjómíllur. Langdrægni hliðarljósa þarf að vera 3 sjómíllur skv. sömu reglu. Um 20 mínútum fyrir áreksturinn var Hadda 6 sjómíllur frá Longdawn og þá hefði skipstjóri Höddu átt að sjá sigluljós Longdawn sem þá var á stjórnborða við Höddu. Á þeim tímapunkti var ekki árekstrarhætta fyrir hendi en 18 mínútum fyrir árekstur skapaðist hún en Hadda var þá 5,7 sjómíllum frá Longdawn og miðun Höddu í Longdawn 12°rv. Á skipum yfir 50 metrum er almenna krafan að aftara sigluljósið sjáist 1000 metra frá sjávarfleti miðað við réttan stafnhalla. Það er því möguleiki að skipstjóri Höddu hafi ekki séð nein ljós frá skipinu (kominn inn í óupplýstan geira) þegar hann var nálægt því enda Sómabátur lágt á sjó og stýrishúsið varnar því að hægt sé að horfa upp fyrir sig.

Skipstjóra Höddu var ekki kunnugt um þær reglur sem gilda um siglingu á aðskildum siglingaleiðum (regla 10 j) en þekkti reglu 15 sem segir: „Þegar tvö vélskip stefna þannig að leiðir þeirra skerast og hætta er á árekstri, skal skipið sem hefur hitt á stjórnborða víkja og skal, ef aðstæður leyfa, forðast að fara fram fyrir hitt skipið“.

Vakthafandi stýrimaður Longdawn hafði forsendur til að gera sér grein fyrir að stefndi í árekstur. Þrátt fyrir að Longdawn ætti forgang þar skipinu að fara að reglu 17. b sem segir „Þegar skipið sem á að halda stefnu og ferð óbreyttri er af einhverjum ástæðum komið svo nærri að ekki verður komist hjá árekstri með þeim einum stjórn tökum sem skipið sem á að víkja grípur til skal skipið sem á að halda stefnu og ferð óbreyttri gera hverjar þær ráðstafanir sem best geta afstýrt árekstri“. Í kafla 2.4 eru rakin samskipti vakthafandi stýrimanns og skipstjóra Longdawn.

Við rannsókn lögreglu kom fram að skipstjóri Longdawn var undir áhrifum áfengis og fíkniefna. Tekin voru blóðsýni kl. 13:26 og 14:25 en samkvæmt niðurstöðu Rannsóknarstofu í lyfja- og eiturefnafræði hafi áfengismagn í blóði hans verið frá 1,4‰ til 2,9‰. Það þýðir að skipstjórinn, miðað við að hafa lítið sem ekki drukkið eftir kl. 02:49, hafi verið allt frá því að vera ölvaður upp í mjög ölvaður um það leyti sem áreksturinn átti sér stað. Auk þess mældist í honum niðurbrotsefni fíkniefna.

Ölvun skipstjórans hefur að líkindum truflað dómgreind hans og vakthafandi stýrimaður sem var alsgáður ekki treyst sér til að fara gegn fyrirmælum hans. Stýrimaðurinn taldi engu að síður að hann hefði siglt niður bát en brást ekki við því heldur hélt för áfram að fyrirmælum skipstjóra.

Útgerð Longdawn, hefur eftir atvikið gripið til ýmissa aðgerða. Þar er meðal annars um að ræða uppfærslu á gæðakerfi skipsins auk annarra atriða er snúa að öryggi og hegðun, svo sem varðar neyslu áfengis eða fíkniefna.

Niðurstaða

Samverkandi þættir urðu til þess að árekstur varð milli Höddu og flutningaskipsins Longdawn. Skipstjóra Höddu bar að víkja samkvæmt reglu 10 (j) og reglu 15. Hann fylgdist ekki nægjanlega vel með siglingu bátsins sem var á 20 hnúta ferð. Vakthafandi stýrimaður Longdawn sem þrátt fyrir að eiga forgang bar að fara eftir reglu 17 (b) og gera allt til að forða árekstri. Skipstjóri Longdawn var undir áhrifum áfengis og fíkniefna og skorti því dómgreind til ákvarðanatöku. Vakthafandi stýrimaður Longdawn hlýddi fyrirmælum skipstjórans þrátt fyrir efasemdir og hélt siglingu áfram.

Tillögur í öryggisátt

Rannsóknarnefnd samgönguslysa beinir því til Landhelgisgæslunnar að þegar send eru út MADAY RELAY neyðarboð séu þau tafarlaust send einnig út á ensku.

Mikilvæg ábending

Athygli við siglingu báta á mikilli ferð þarf að vera óskipt. Önnur verk ættu að bíða þar til báturinn hefur verið stöðvaður og vissa sé fyrir hendi að engin hætta sé aðvífandi.

Lokaskýrsla samþykkt á fundi 24.mars 2025 af Guðmundi Frey Úlfarssyni, Geirþrúði Alfreðsdóttur, Pálma Jónssyni, Hilmari Snorrasyni, Hirti Emilssyni og Jóni Finnbjörnssyni

Viđauki I

Policy statement

Management-System Longship Management B.V. Version 1, 22-02-2022 Part A1, Chapter 2 Page 15 of 2

1. Drugs and Alcohol policy

Longship Management B.V. has a strict Alcohol and Drugs policy.

Consumption of alcohol or illegal drugs can severely impair any seafarer's fitness for duty.

As in most countries, consumption of drugs is strictly forbidden on our fleet and Longship Management B.V. will cooperate fully with local and public authorities in the criminal prosecution of anyone using or possessing illegal drugs or drug paraphernalia aboard any of our vessels.

The employment contract of anyone caught in the possession of, or using drugs will be terminated immediately. Anyone convicted of this offence could face severe penalties, including imprisonment .

Consumption of alcohol is under the current charter and trade not allowed, the employment contract of anyone caught in the possession of, or using alcohol on board or ashore during his contract period of the specified vessel will be terminated by the ships owners / managers. But only after a written statement from the master to the management has been send. Managers will ensure a proper written feedback from the ships owners / managers before the contract will be terminated. Master never will terminate the contract on his behalf without consulting the managers.

Insight in number and kind of (near)-accidents, non-conformities, suggestions for improvements and inspections. For this the safety and improvement reporting system is used.

In order to fulfil these goals in the policy is decided to make this management system. This manual forms the basis. The owner in co-operation with a delegation of the crewmembers has made it. It is the company's objective to continuously improve the Management System, to combine a safe, environmental friendly and quality continuous working method with an effective and efficient organisation.

The master is responsible for the watch keeping schedule. Concerning the navigation the master is fully in charge. The passage is to be planned properly from quay to quay. The officer of the watch is responsible for the safe navigation during his watch. He has to comply with the standard orders of the master. The officer of the watch must be fully familiar with the vessel's navigation equipment.

It is better to call the master sooner rather than later!

4.2.6 Sole lookout

The officer in charge of the navigational watch may be the sole lookout provided that:

1) the situation has been carefully assessed;

2) full account has been taken of the state of weather, visibility, traffic density, proximity of dangers to navigation, and navigation in or near traffic separation schemes;

3) assistance is immediately available to be summoned to the bridge when any change in the situation so requires.