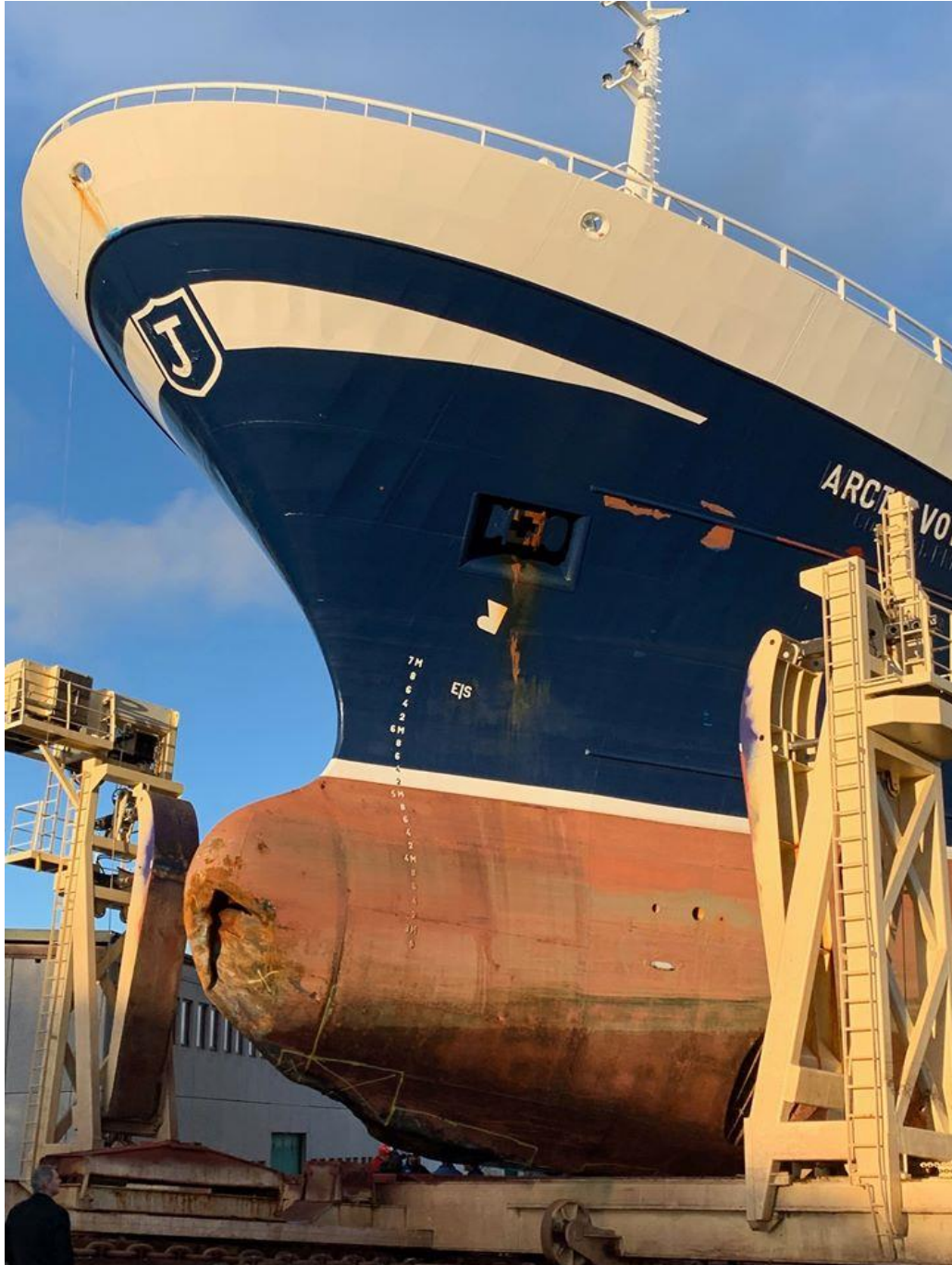


Skaðafrágreiðing

Arctic Voyager sigldi á land 3. november 2019



Innihaldsyvirlit

Endamál	3
Samandráttur.....	3
Upplýsingar um skipið	3
Veðurlíkindi.....	4
Frágreiðing um óhappið	5
AIS-upplýsingar	5
Eftirmeting.....	10
Niðurstøða	10

Endamál

Sjóvinnustýrið hevur ábyrgdina av at kanna vanlukkur, sum henda í Føroyskum sjóøki og um borð á Føroyskum skipum.

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

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

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

Hendan frágreiðingin er útgivin 20. desember 2019 og er at finna á heimasíðuni hjá Sjóvinnustýrinum, www.fma.fo.

Samandráttur

Tann 3. nov. klokkan 23:17 boðaði MRCC Sjóvinnustýrinum frá, at Arctic Voyager hevði siglt á land norðuri á Enni í Fuglafirði.

Skipið var farið av Fuglafirði uml. klokkan 22.45 og hevði siglt á land stutt eftir fráferð.

Skipið kom av aftur við egnari hjálp og var aftur við bryggju uml. kl. 01.00 tann 4. nov. 2019.

Kavari var niðri og hugdi og kundi staðfesta ein skaða í bakborðssíðu framman, frá kúlustevninum og nakað aftureftir. Somuleiðis var ein bukla staðfest við aftasta oljutanga. Eingin mannskaði var.

Upplýsingar um skipið

Arctic Voyager er eitt uppisjóvarskip. Eigari er P/f Jókin í Hvalba

Havnakenningarnr.: TG 965

Heimstaður: Hvalba

IMO-nummar: 9167904

Byggiár/skipasmiðja: 1997/Flekkefjord Slipp & Maskinfabrikk A/S

Skrásett fyrstu ferð: 12-02-2008

Bruttotons: 2205

Nettotons: 662

Longd: 62,640 metrar

Breidd: 13,600 metrar

Dýpd: 8,600 metrar

Longd (LOA): 70,600 metrar

Motorslag: Wärtsila

Motortypa: 18V32E

Motororka: 7.380,00 kW



Veðurlíkindi

Vindferðin hetta kvøldið, tann 3. nov. 2019, var eystan 5-8 m/sek, og sýnið var gott.

Kl. 23.42 vóru vestfalskyrrindi. Hettar merkir, at tað var flóð og mestsum ongin streymur í Leirvíksfirði, tá óhappið hendi.

Frágreiðing um óhappið

Hendan túrin taldi manningin skipara, maskinstjóra, 2. stýrimann og bátsmann.

Skipið hevði verið á Vestmanna og landað 200 tons, og síðani gekk leiðin til Fuglafjarðar, har 400 tons vórðu landað. Tá óhappið hendi, vóru teir á veg aftur á Vestmanna at landa tey síðstu 200 tonsini.

Skipið fór av Fuglafirði tann 3. november 2019 kl. 22.45. Skiparin var á brúnni og hevði vakt. Skiparin stýrði við hond frá stýriborðs brúgvapulti. Stutt eftir fráferð kom maskinstjórinn upp á brúnna. Meðan siglt varð, samskiptu teir um arbeiðsuppgávur og um túrin, sum lá fyrri framman.

Skiparin upplýsir, at siglt varð við landkenning, og ferðin var umleið 6 sjómíl. Báðir radararnir vóru tendraðir og stóðu á 1,5 og 3 fjórðingar. Báðir plottararnir vóru eisini tendraðir.

Tá siglt varð, vóru nøkur deksljós tendraði, tí fólk hevði verið á dekkinum í sambandi við fráferðina.

Beint áðrenn tað tók, gjørdist skiparin varugur við, at skipið var komið ov tætt at landi. Tað var so mikið tætt, at hann ikki náddi at snara frá landi. Hann upplýsir, at hann royndi at taka ferðina av skipinum við at bakka, beint áðrenn tað tók. Ferðin var tó ov nógv, og skipið náddi ikki at steðga, áðrenn tað stóð á landi.

Teir fóru beinanvegin at kanna skaðan og kundu staðfesta, at sjógvur var í for-peak og astikrúminum. Ongin olja sást á sjónum rundan um skipið, og mett varð ikki, at nakað hol var á nøkrum oljutanga.

Manningin tømdu síðani teir RSW-tangar, sum fiskur ikki var í. Hetta bleiv gjørt fyri at gera skipið lættari.

Síðani varð avrátt, saman við Brimli, ið tá var komin á staðið, at skipið skuldi royna at koma av aftur við egnari hjálp. Eftir at RSW-tangarnir vóru tømdu, bleiv roynt at bakka skipið av aftur. Fyrst snaraðu teir skipinum við aftaru síðuskrúvuni soleiðis, at skipið lá meira vinkulrætt móti landi.

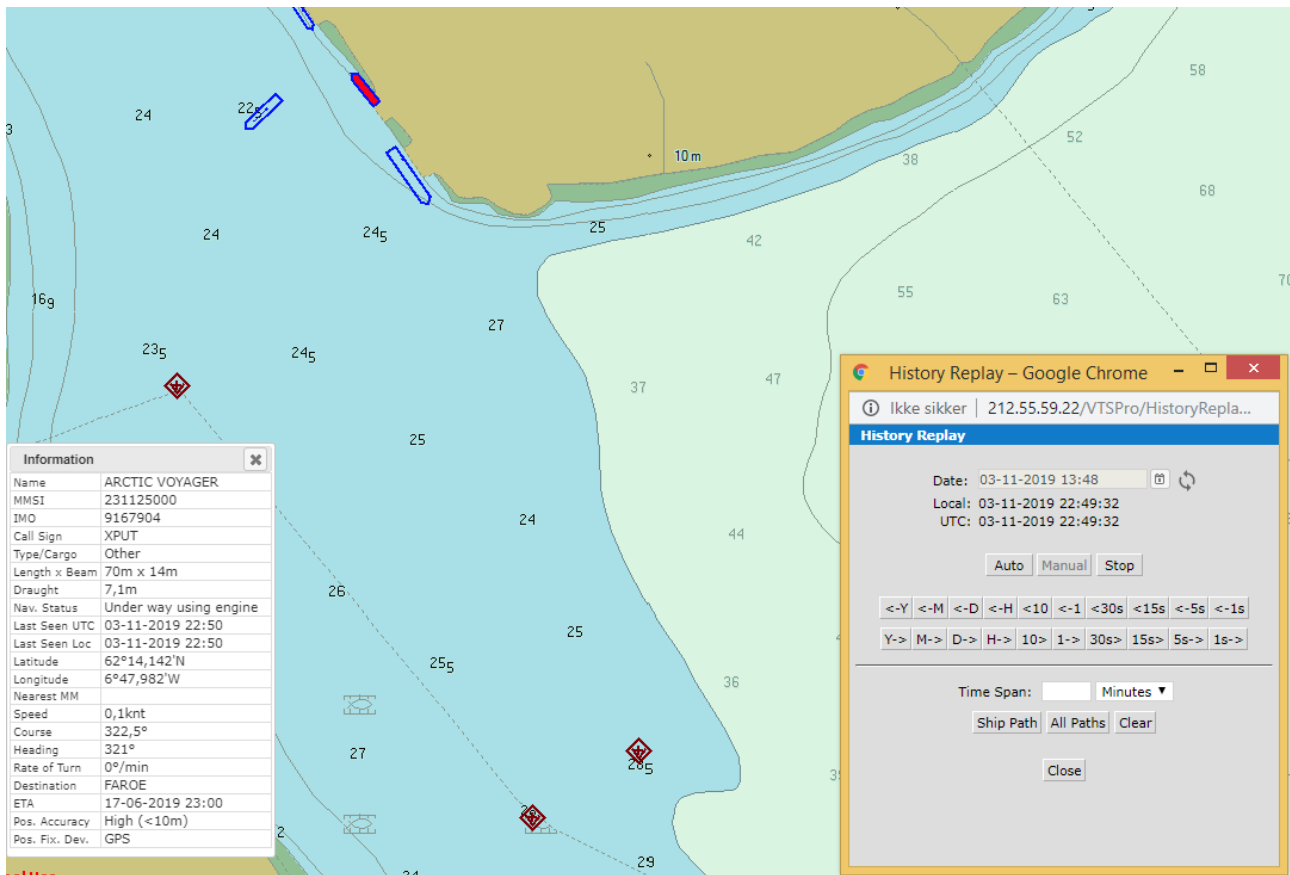
Tað gekk væl at koma av, og uml. kl. 01.00 lá skipið aftur við bryggju í Fuglafirði.

Tá skipið lá við bryggju, fór kavari frá Brimli niður at kanna, um nakar skaði kundi staðfestast. Tað gjørdist greitt, at ein skaði var í bakborðssíðu framman, frá kúlustevninum og nakað aftureftir. Somuleiðis vóru buklar staðfestar við aftasta oljutanga í stýriborð.

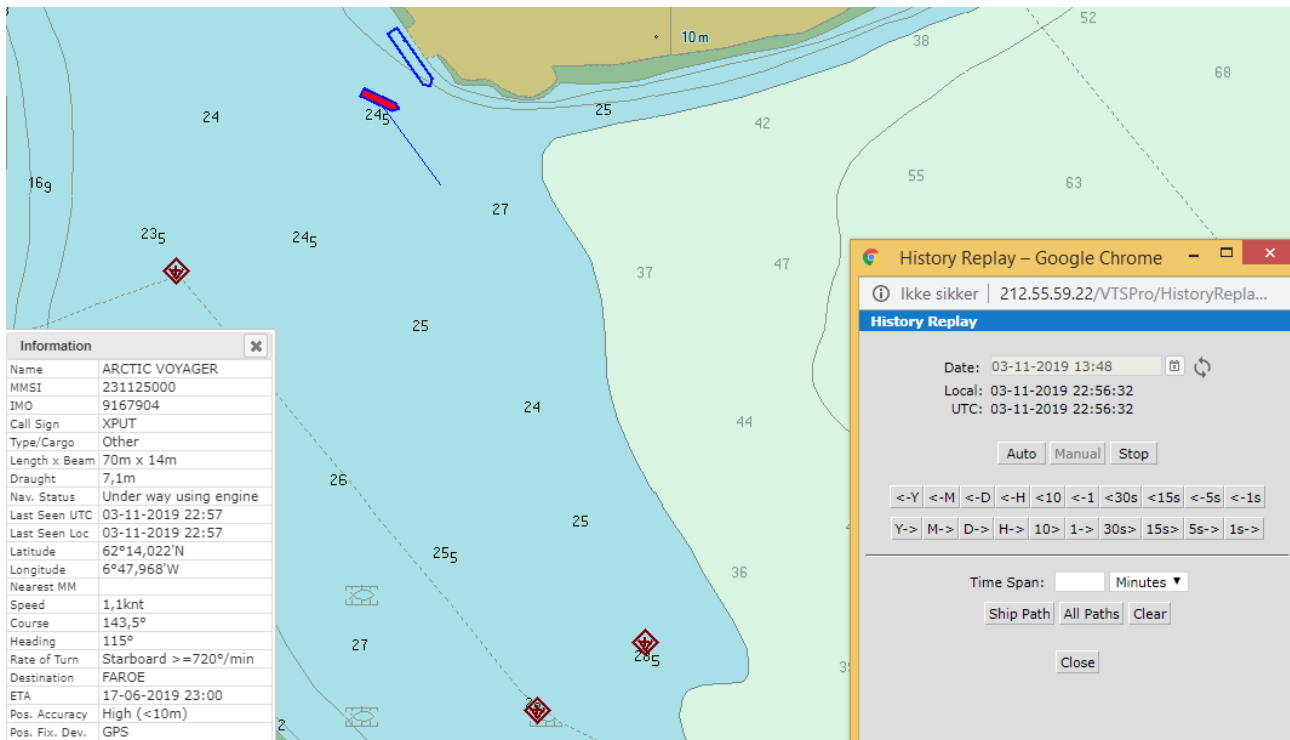
AIS-upplýsingar

Upplýsingarnar niðanfyri eru frá AIS'inum, ið vísir siglingarleið, kós og ferð hjá skipinum.

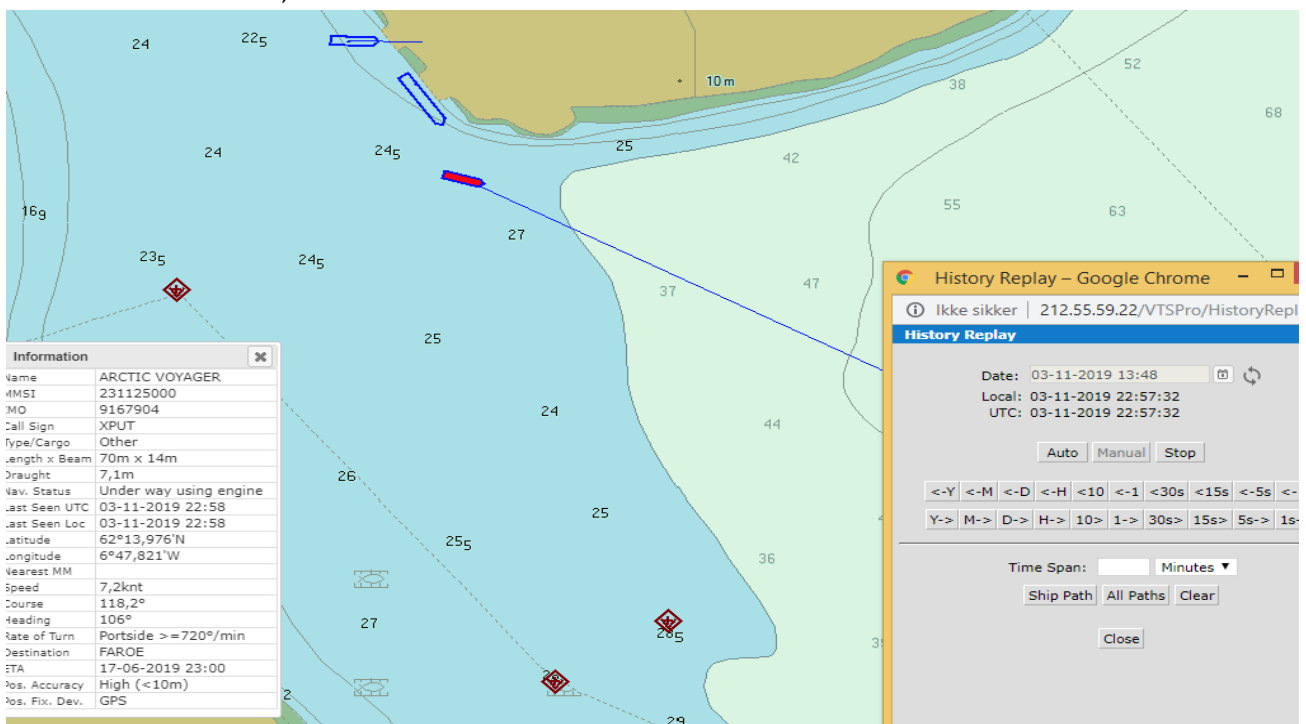
Klokkan 22:49:02 – ferð 0,1 kts



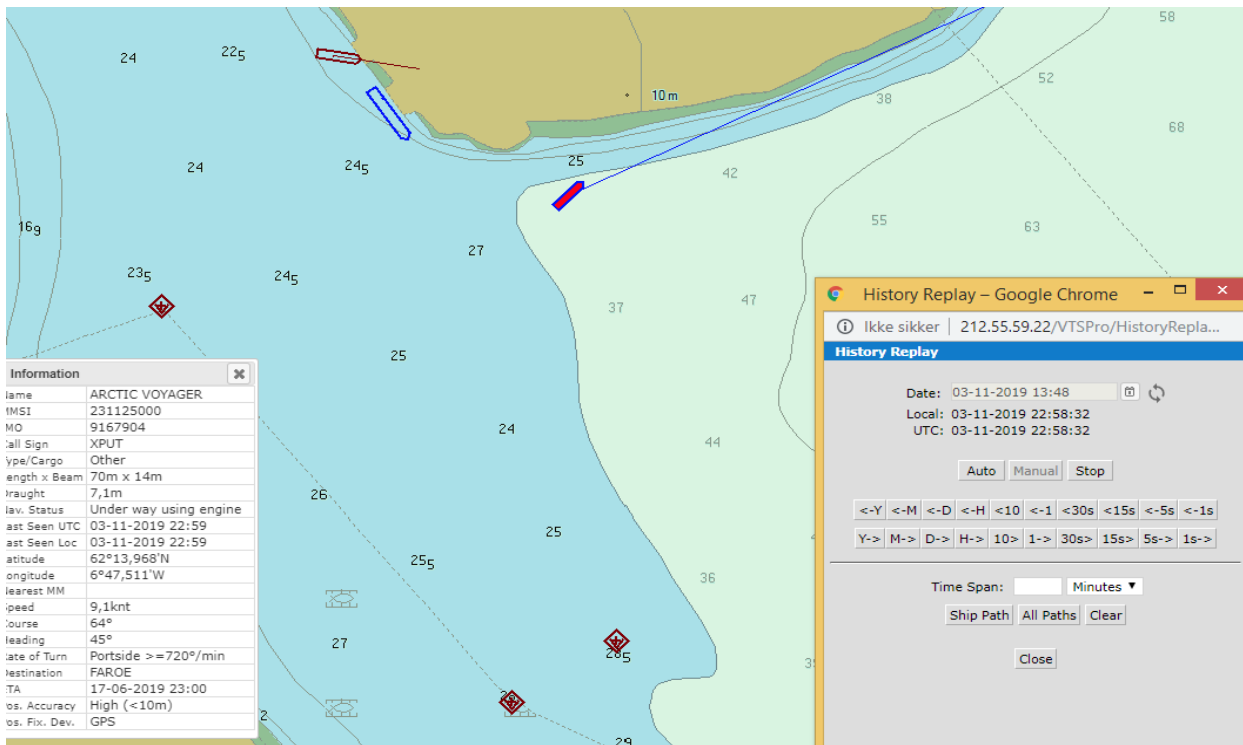
Klokkan 22:56:32 – ferð 1,1 kts



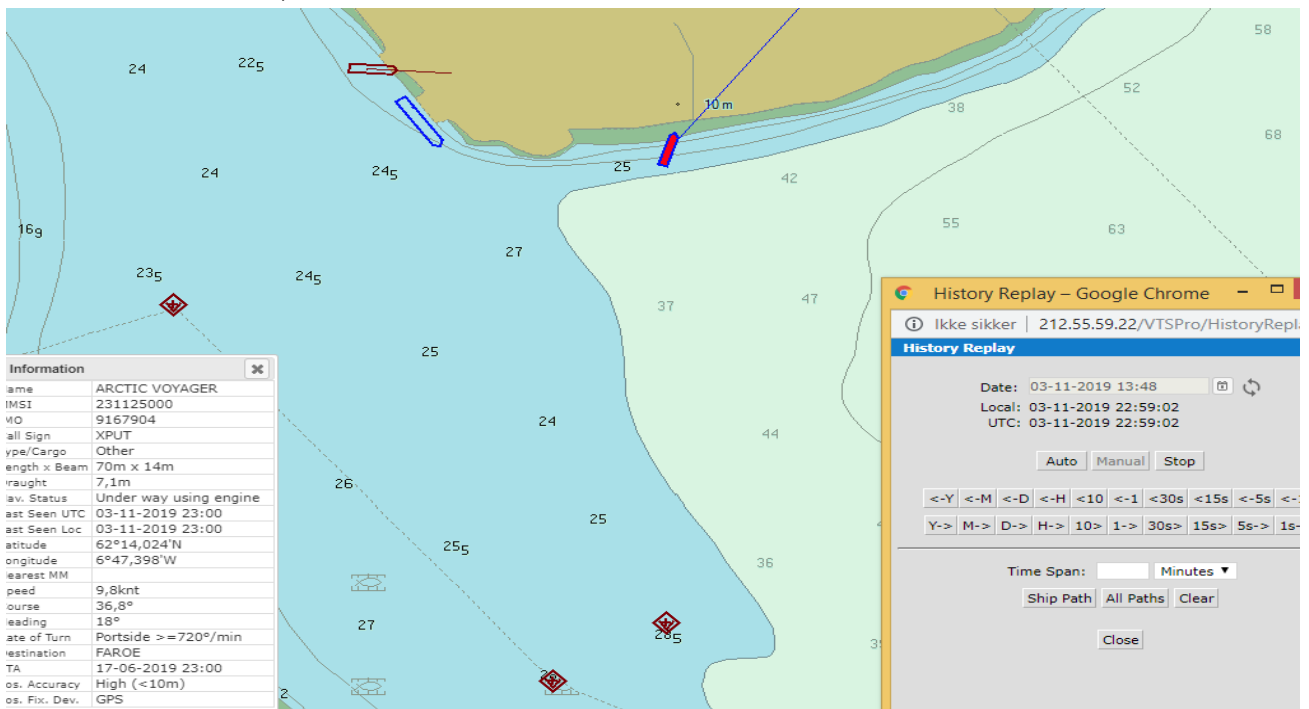
Klokkan 22:57:32 – ferð 7,2 kts



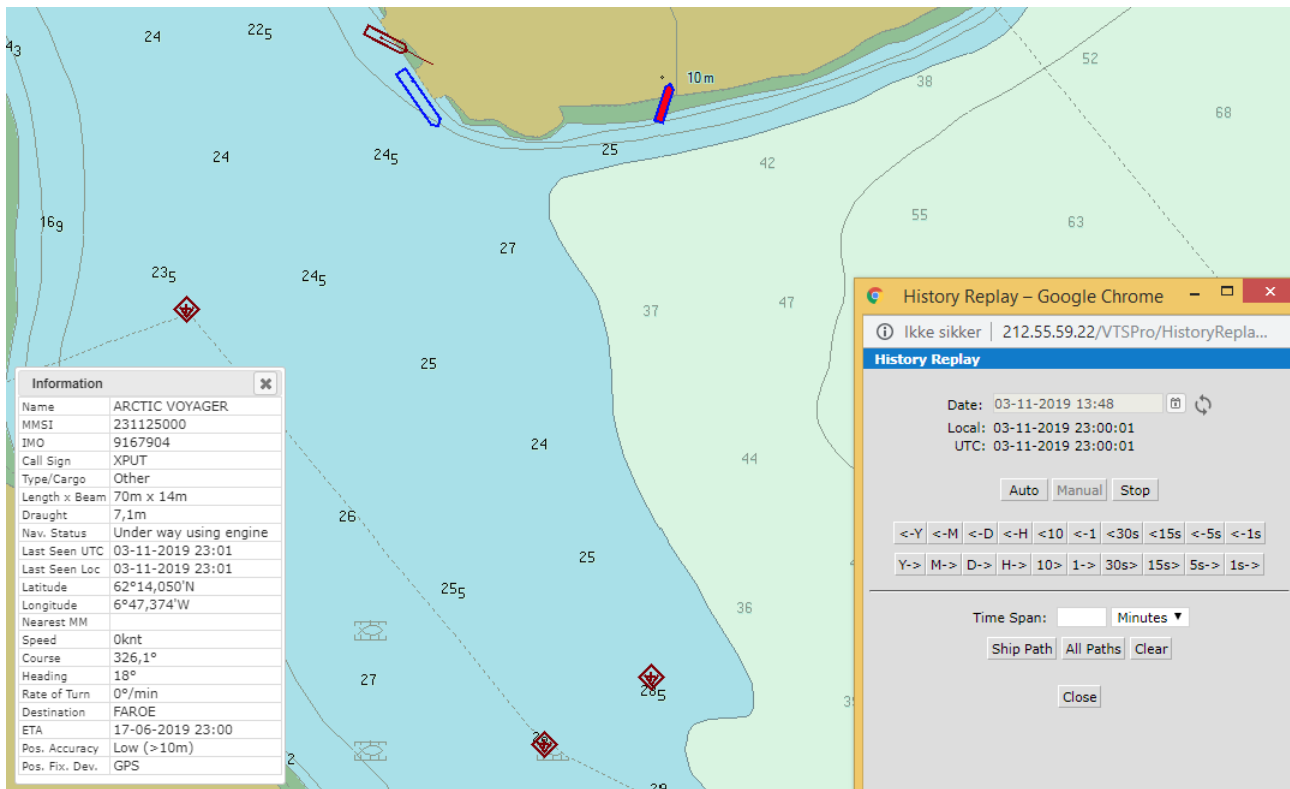
Klokkan 22:58:32 – ferð 9,1 kts



Klokkan 22:59:02 – ferð 9,8 kts



Klokkan 23:00:01 – ferð 0 kts



Eftirmeting

Arctic Voyager fór av Fuglafirði klokkan 22:45 tann 3. november. Manningin taldi 4 mans. Ongin kagmaður var á brúnni, tá óhappið hendi.

Manningarskjalið sigur, at vanlig manning er 10 persónar. Men tá siglt verður millum føroyskar havnir, kann manningin, um skiparin metur tað vera ráðiligt, í mesta lagi setast niður til 6 persónar.

Eingi teknisk brek kundu staðfestast og eru heldur ikki upplýst.

Skiparin hevði vakt og sigldi sum vanligt. Stýrt var við hond. Fráferðin sær út til at hava gingið fyrri seg sum vanligt.

Stutt eftir fráferð, klokkan 22:58:32, broytist kósín spakuliga frá 83 stigum til 45 stig, og ferðin økist til 9,1 míl. Hendan kósbroyting á bakborð heldur fram. Klokkan 22:59:02 er kósín 18 stig, og ferðin er nú økt til 9,8 míl.

15 sekund seinni er kósín tann sama, 18 stig, og ferðin er nú økt til 9,9 míl. Flyta vit tíðina 15 sekund fram, er ferðin 0,7 míl, og flyta vit tíðina 30 sekund fram, er ferðin 0.

Skiparin og maskinmeistarinn hava greitt frá, at øll tól virkaðu, sum tey skuldu, og at einki órógv var hesa lýtuna. Heldur ikki var nakað telefonsamskipti. Teir báðir tosaðu um uppgávur, sum skuldu gerast á túrinum. Eingin kagmaður var á brúnni, og skiparin gjørdist ov seint varugur við vandan. Maskinmeistarinn hevur greitt frá, at skiparin varnaðist, at skipið hevði beina kós móti landi eini 20 sekund, áðrenn tað tók.

Skiparin hevur verið óansin hesar minuttirnar - møguliga órógvaður av samskiptinum við maskinstjóran. Hann hevur ikki hugsavna seg um siglingina hesa lýtuna.

Niðurstøða

Sjóvinnustýrið staðfestir, at teknisk brek ikki eru orsök til óhappið.

Sjóvinnustýrið hevur ta greiðu støðu, at sigling/navigering tætt við land krevur fult uppmerksemi og hugsavnan, og órógvandi samskipti skal ikki koma fyrri. Alneyðugt er at hava góða brúgva-disiplin, at hava kagfólk á brúnni, og at skiparin syrgir fyrri, at óviðkomandi samskipti ella annað órógv ikki kemur fyrri, meðan siglt verður tætt við land.

Tá siglt verður í myrkri, skal kagfólk at vera á brúnni. Manningin taldi bert 4 hendan túrin, hóast kravið sambært manningarskjalinum er í minsta lagi 6. Teir báðir, sum ikki vóru á brúnni, vóru í messuni hesa lýtuna, og bátsmaðurin var, sambært maskinmeistarinum, á veg upp á brúnna at halda útkikk.

Orsøkin til óhappið var ein samanrenning av vantandi útkikki, ósketni og vantandi brúgva-disiplin.