

Nr. 166 / 06 Wilson Muuga**Strandar við Hvalsnes**

IMO 7341685
Skráður Kýpur
Smíðaður: Bretlandi 1975
Stærð: 3658 GT
Mesta lengd: 102,5 m
Breidd: 15,5 m Dýpt: 7,64 m
Vél: Crossley 3310 kW, 1975
Fjöldi skipverja: 12



Wilson Muuga á strandstað ©Hilmar Snorrason

Gögn:
Lögregluskýrslur
Gögn RNS

Afgreitt á fundi 16. mars 2007 af Inga Tryggvasyni, Pálma Jónssyni, Pétri Ágústssyni og Símoni Sturlusyni. Agnar Erlingsson tók ekki þátt í afgreiðslu málsins

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í opinberu máli.

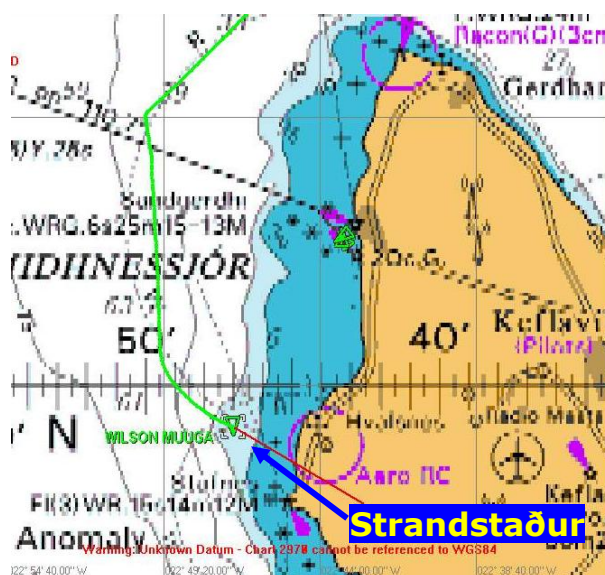
Atvikalýsing:

Þann 19. desember 2006 var Wilson Muuga á siglingu frá Grundartanga á leið til Murmansk í Rússlandi. Djúprista aftan: 4,6 m. Veður: SV 15 m/s

Wilson Muuga losaði kvarts á Grundartanga daginn áður og var því lokið um kl. 23:40 um kvöldið. Skipið lagði úr höfn án farms um kl. 00:25 og var siglt út Hvalfjörð og fyrir Garðskaga. Þegar það var komið suður fyrir Garðskaga var rétt stefna sett á 175° áleiðis fyrir Reykjanes.

Þegar komið var nokkuð suður fyrir Sandgerði eða á stað, 63° 59.231N og 022°46.591 (samkvæmt AIS kerfi) beygði skipið sjálfkrafa og án aðvörunar til bakborða í átt að landi.

Wilson Muuga strandaði eftir að hafa siglt yfir grynningar og tekið niðri um kl. 04:05 út af Hvalsnesi á stað, 63°59.135N og 022°45.208V. Samkvæmt AIS kerfi var rétt



Ferilskráning úr AIS kerfi af siglingu skipsins

lokastefna 120° og hraði 13,6 hnútar þegar skipið strandaði. Við strandið kom leki að vélarúmi og í alla botntanka nema stb. tank nr. 2.

Áhöfninni tókst að halda vélum í gangi og dæla sjó frá vélarúminu þannig að yfirborð hans hækkaði ekki.

Björgunarferli, fyrstu aðgerðir:

- Kl. 04:22 Skipstjóri hafði samband við stjórnstöð LHG og lét vita um strandið. Hann lýsti ekki yfir neyðarástandi. Danska varðskipið Triton sem var á svæðinu var kallað til, varðskipið Ægir ræst út í Reykjavík og varðskipið Týr sem var við Vestmannaeyjar sent á strandstað.
- Kl. 05:07 Svæðisstjórn björgunarsveita á svæði 2 kölluð út. Björgunarsveitarmenn og bátar sendir á staðinn.
- Kl. 06:05 Umhverfisstofnun látin vita vegna hættu á olíumengun.
- Kl. 06:20 Danska varskipið Triton komið á vettvang og sendi léttbát af stað en mótórar hans biluðu. Þýrla skipsins biluð.
- Kl. 06:27 Þýrlur LHG sendar á staðinn. Ákveðið að senda mann frá LHG og lögreglu um borð í skipið með þýrlu.
- Kl. 06:57 Tilkynnt að átta skipverjar af léttbát frá varðskipinu Triton sé saknað. Þýrlur LHG sendar til leitar
- Kl. 07:56 Þýrlur búnar að bjarga sjö skipverjum af Triton, einn fannst látinn.
- Kl. 10:41 Þýrla LHG fer með menn um borð í skipið til að kanna ástandið.
- Kl. 12:27 Kölluð til tæki til vegagerðar að strandstað.
- Kl. 12:41 Vegna versnandi veðurs og veðurútlits ákveðið að áhöfnin yfirgefi skipið með þýrlu LHG.
- Kl. 14:48 Áhöfn Wilson Muuga komin í land.

Annað:

Sjópróf vegna strandsins voru haldin þann 22. desember í Héraðsdómi Reykjaness (mál nr. P-2/2006).

Um borð í skipinu voru um 120 tonn af svartolíu og 25 tonn af dieselolíu. Byrjað var að dæla olíunni úr skipinu þann 27. desember og var talið lokið en vegna olíublandaðs sjó í lestum skipsins þurfti að hefja dælingu aftur. Þessu verkefni var að fullu lokið þann 5. janúar 2007.

Rannsókn málsins:

19. desember kl. 12:37 fékk RNS símbréf frá MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING LEMESOS í Kýpur (fánaríki skipsins) þar sem tilkynnt var að sendur yrði sérstakur rannsóknaraðili til landsins frá þeim. Vísað var í kafla 4.11 og 7 í IMO code og Incident Resolution A. 849(20). Jafnframt var óskað eftir samstarfi ríkjanna.

Við rannsókn kom fram:

- að samkvæmt framburði stýrimanns á vakt þá sýndi rafrænn stefnumælir fyrir gýrókompás rétta stefnu en sýndi ekki neina stefnubreytingu. Hann hefði ekki orðið var við neitt fyrr enn hann sá óvænt ljós framundan og allar aðgerðir til að breyta stefnu áður en skipið fór að taka niðri hefðu ekki borið árangur;
- að siglingatölva skipsins var skoðuð og staðfesti hún að um bilun hefði verið að ræða. Skipið breytti stefnu en gýrókompás var fastur;
- að stýrimaðurinn var einn á stjórnþalli. Hásetinn á vaktinni var að vinna við þrif í íbúðum;
- að ratsjárendurvarp frá Stafnesi er lélegt fyrir sjófarendur vegna láglendis og truflana frá grynningum. Fram kom hjá yfirmönnum skipsins að þeir hefðu verið að reyna að átta sig á staðsetningu skipsins eftir strandið í ratsjá. Á ljósmynd sem tekin var af radarnum er fjarlægðarhringur stilltur á 3 sml. sem frá strandstað sýndi fyrsta sterka endurvarpið í landi. Þeim var sýnt að þetta var flugbraut á Keflavíkurflugvelli.

Nefndarálit:

Þar sem rannsókn málsins er gerð af fánaríki skipsins mun nefndin ekki álykta um orsök strandsins. Ljóst er þó að um bilun var að ræða í gýrókompás og varðstaða ekki í samræmi við góða sjómennsku.

Nefndin telur það lán að skipið hafi strandað á fullri ferð og þar með hugsanlega komið í veg fyrir verri afleiðingar.

Nefndin mun birta skýrslu fánaríkisins um atvikið þegar hún liggur fyrir.