

**Nr. 20-017 S 010 Ópal ÞH*****Strandar við Lundey***

Skipaskr.nr.: 2851  
 Útgerð: Norðursigling hf.  
 Smíðaður: Þýskaland 1951, fura og eik  
 Stærð: 69,61 bt.  
 Mesta lengd: 23,88 m Skráð lengd: 21,01 m  
 Breidd: 6,82 m Dýpt: 3,11 m  
 Vél: Scania 280 kW 1989  
 Fjöldi skipverja: 2  
 Farþegar: 16



Ópal©Ríkarður Ríkarðsson

**Gögn:**  
 Lögregluskýrsla  
 Gögn RNSA

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 16. október 2020 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni og Hirti Emilssyni

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

**Atvikalýsing:**

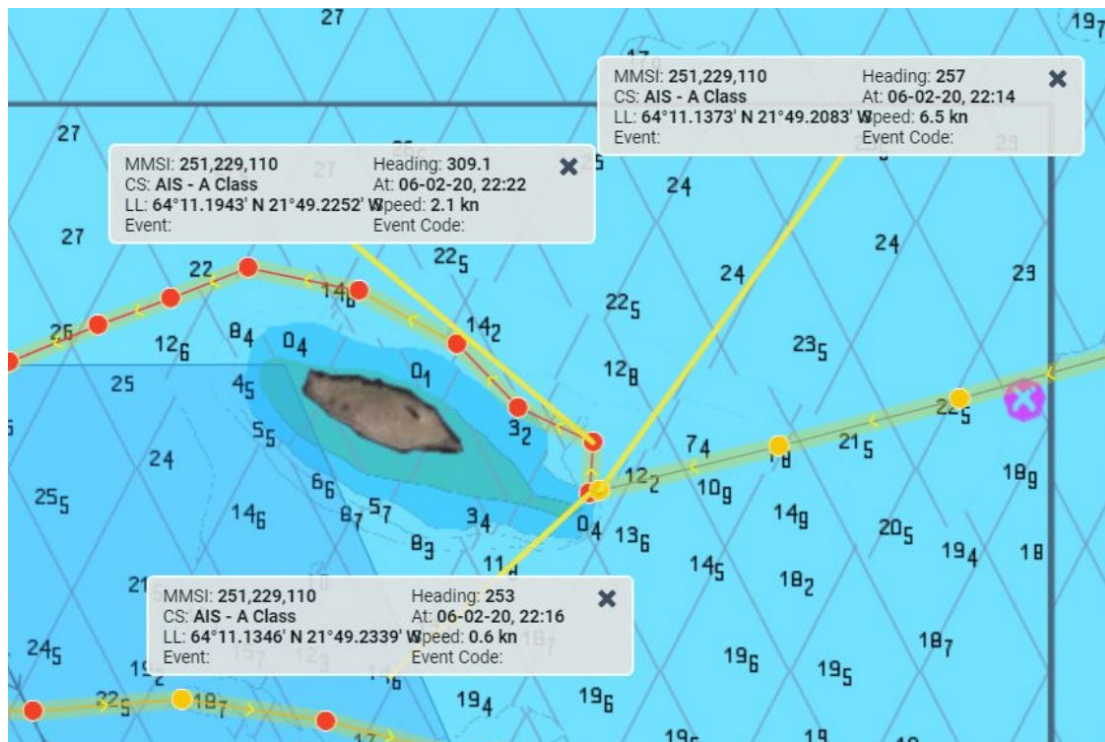
Þann 6. febrúar 2020 var farþegaskipið Ópal á siglingu með farþega í Faxaflóa. Veður: SA 3-5 m/sek, fjöruliggjandi kl. 22:50, hæð 0,9 m. Djúprista fr.: 2,3 m og aft.: 3,3 m.

Ópal fór úr höfn í Reykjavík um kl. 20:30 í siglingu um sundin út af borginni. Þegar skipið var stutt fyrir norðan Þerney um kl. 22:00 var siglt undir segli og vél í r.v. 256°. Um kl. 22:15 strandaði skipið austur af Lundey á stað, 64°11.135' N og 21°49.234' V.



Mynd 1 Myndin sýnir strandstað úr AIS kerfi Vaktstöðvar siglinga (VSS)

Skipstjóri sendi út neyðarkall og var mögulegur leki kannaður en hann reyndist ekki vera.



Mynd 2 Staðsetningar Ópals kl. 22:14, kl. 22:16 (strandstaður) og kl. 22:22 þegar skipið er laust

Þjörgunaraðilar voru kallaðir út en skipverjar gátu losað skipið um kl. 22:20 og siglt því til hafnar í Reykjavík í fylgt dráttarbátsins Jötuns. Engin slys urðu á fólki.



Mynd 3 Ópal kominn í höfn í Reykjavík

Ópal var kominn í höfn um kl. 23:00. Engar skemmdir voru sýnilegar á skipinu innan frá en kafað var við það daginn eftir. Engar skemmdir komu í ljós.

***Við rannsókn kom fram:***

- að samkvæmt skipstjóra var um mistök að ræða. Sjálfstýringin, sem tengd var segulkompás skipsins, hefði ekki haldið stefnu og vegna ljósa á þilfari hefði hann ekki séð eyjuna;
- að sögn skipstjóra hafði hásetinn farið niður að sækja veitingar fyrir farþega. Skömmu síðar hafi hann vikið frá stýrinu til að kveikja þilfarsljós og aðgæta með fokkuseglið. Það hafi tekið lengri tíma en hann áætlaði og um leið og hann kom aftur að stjórnþallinum til að aðgæta staðsetninguna tók skipið niðri;
- að samkvæmt gildandi mönnunarreglum fyrir skipið mátti ekki nota segl á siglingunni miðað við mönnun þess;
- að sögn skipstjóra hafði aðeins bætt í vind á mínútunum fyrir strandið sem jók hraðann;
- að skv. ferilskráningu frá VSS var stefna skipsins r.v. 256° og hraðinn 6,5 hnútar þegar það strandaði;
- að skipstjórinn kvaðst þekkja svæðið vel og vitað af þessum grynningum. Hann var einnig mjög vanur skipinu og var einn við stjórn. Háseti var að sinna farþegum neðan þilja;
- að eftirfarandi siglingatæki voru í gangi: Dýptarmælir, sjálfstýring, GPS staðsetningabúnaður, AIS ferilskráningakerfi, VHF talstöð og GPS plotter úti við stýrið og í þilfarshúsi. Engin viðvörunarbúnaður s.s. við dýptarmælir var í notkun;
- að viðbragðsáætlun skipsins var virkjuð og skv. neyðaráætlun fór háseti strax í að safna farþegum saman og kanna hvort einhver hefði slasast. Skipstjórinn sá um samskipti út á við og stjórn aðgerða ásamt lekaleit;
- að ekki var talin þörf á breytingu á verklagi en eftir atvikið var farið yfir mikilvægi góðrar varðstöðu í þessum ferðum;
- að ekki var rétt lögskráð á skipið;
- að fram kom hjá skipstjóra að viðbrögð björgunaraðila hefðu verið mjög góð.

***Nefndarálit:***

Orsök strandsins var að mikilvæg árvekni við stjórn skipsins á siglingunni var ekki viðhöfð.