



Ásigling

Mál nr: **2025-018-S-010 Náttfari**

Dagsetning: **1. apríl 2025**

Staðsetning: **Húsavíkurhöfn**

Atvik: **Ásigling í höfn**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, 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

Um kl. 13:40 þann 1. apríl 2025 var hvalaskoðunarskipið Náttfari að láta úr höfn á Húsavík með farþega til hvalaskoðunar. Við að koma skipinu út úr höfninni festist skipting aðalvélar í afturá með þeim afleiðingum að það rakst lítillega utan í hvalaskoðunarskipin Sylvíu og Fald sem lágu við flotbryggju og á all mikilli ferð á fiskiskipið Fram ÞH 62 sem lá bundið við bryggju. Skemmdir komu á Fram og viðlegukantinn. Veður: SA 8-12 m/s.

1. Helstu staðreyndir

Náttfari

Skipaskrár nr. 993

Útgerð: Norðursigling hf.

Smíðaður: Stykkishólmi 1965

Stærð: 57 BT

Mesta lengd: 22,97 m

Breidd: 5,28 m

Vél: SCANIA, 301 kW, árgerð 2001

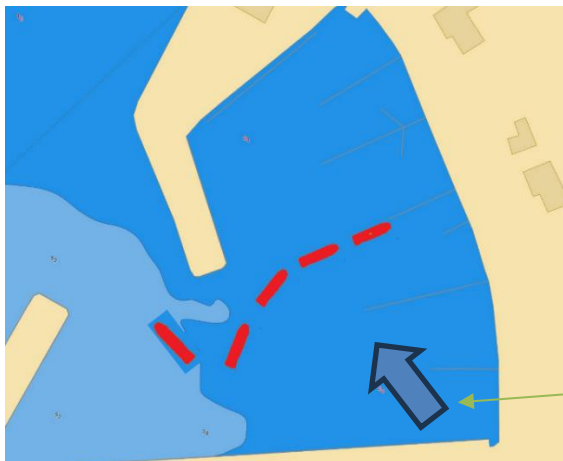
Fjöldi skipverja: 4

Fjöldi farþega: 19



2. Atvikalýsing

Hvalaskoðunarskipið Náttfari lagði af stað úr Húsavíkurhöfn með 19 farþega til hvalaskoðunar. Skipstjóri skipsins hugðist bakka því, eins og mynd 1 sýnir, og beygja til suðurs og halda svo í framhaldi út um hafnarmynnið.



Vindátt SA 8-12 m/S

Mynd 1. Fyrirhuguð leið Náttfara.

Skipið tók á sig vind og ákvað skipstjóri því að snúa skut þess til norðurs og beygja í framhaldi út hafnarmynnið (mynd 2). Sú aðgerð tókst ekki þar sem gírin festist í afturábak og fór skipið utan í Sylvíu og Fald sem lá við flotbryggju Gentle Giants og braut af honum fánastöng. Í framhaldi sigldi Náttfari á u.þ.b. 3,5 hnúta hraða á Fram þH 62 sem lá bundinn við Naustabryggju.



Mynd 2. Leið Náttfara.

Þegar ljóst var að skipstjóri Náttfara gat ekki skipt í áfram gír ákvað hann að stöðva vél skipsins en til þess þurfti hann að fara niður í vélarrými.

Talsverðar skemmdir komu á Fram og viðlegukant Naustabryggju. Auk þess komu í ljós, eftir skoðun BSI á Íslandi, að Náttfari hafði orðið fyrir lítilsháttar skemmdum. Myndir af skemmdum á Fram, hafnarmannvirkjum og Náttfara fylgja með í viðauka.

3. Greining

Náttfari er með fasta skrúfu sem stjórnað er með tveimur stöngum í brú (mynd 3). Sú hægra megin er tengd gír sem hefur þann tilgang að breyta snúningi skrúfunnar (afturábak og áfram). Sú sem er vinstra megin stjórnar olúgjöf og þ.a.l. því afli sem fæðir vélina og stjórnar ferð skipsins. Svart handfang stjórnborðsmegin er gír og rautt handfang bakborðsmegin olúgjöf (mynd 3).



Mynd 3. Stjórnþæki skráfu Náttfara.

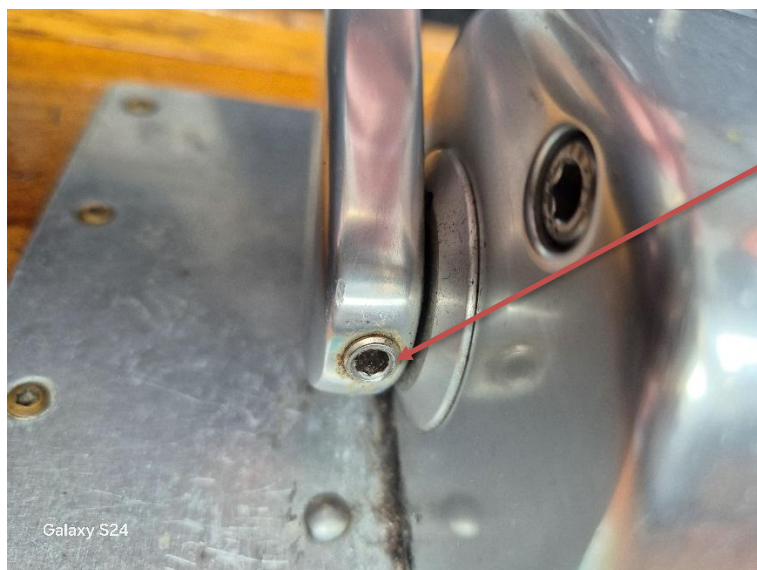
Handföngin eru fest á lítinn öxul sem gefur skipanir til nema sem gefur vélbúnaði merki um þær aðgerðir sem á að framkvæma. Ekki er hægt að skipta úr áfram í aftur á og öfugt nema að olúgjöf sé algerlega stöðvuð og verður gírstöngin að vera í hlutlausu sem ætti að vera þegar stöngin stendur beint upp. Í þessu tilfelli virtist skipstjórinn ekki gera sér grein fyrir því að vélin var ekki búin að skipta um gír þegar hann gaf inn olíu. Gírstöngina þarf ekki að setja í botn heldur er gírin búinn að skipta sér undir svipuðu horni eins og mynd 3 sýnir.

Við skoðun kom í ljós að gírstöngin var fest við öxulinn með stoppskrúfum. Mynd 4 sýnir eina tegund af stoppskrúfum en þær eru yfirleitt „kónískar „ á enda og þjóna því hlutverki m.a. að festa búnað á öxla gjarnan ofan í „gróp“ eða far í öxli.



Mynd 4. Skýringarmynd af stoppskrúfu.

Í Náttfara var gírstöngin fest með tveimur stoppskrúfum (mynd 5).



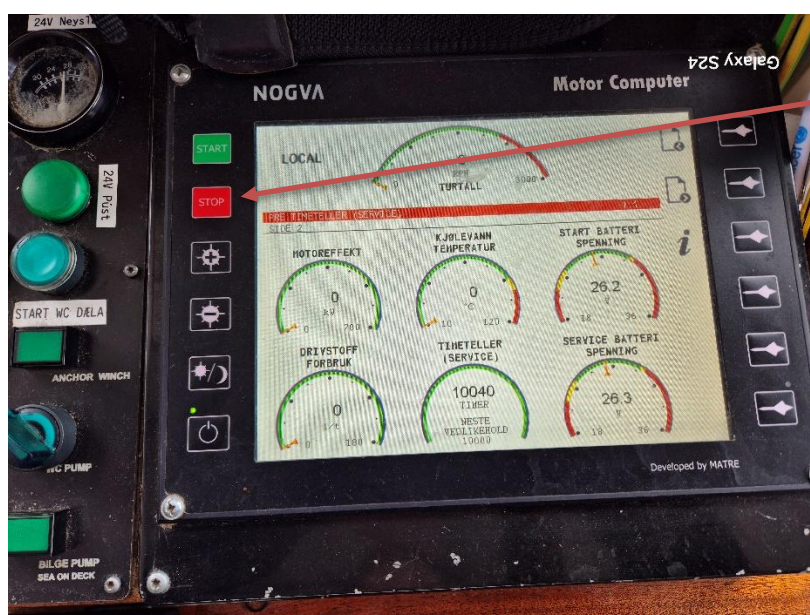
Önnur af tveimur stoppskrúfum. Hin er öndvert á gírstönginni.

Mynd 5. Stoppskrúfa gírstangar Náttfara.

Gírstöngin virðist hafa færst til (slúðrað) og skipstjórinn ekki getað áttað sig á eða ekki gert sér grein fyrir að hann var ekki búinn að skipta um gír þegar hann bætti við gjöf. Í flýti og með átaki var hægt að hreyfa gírstöngina á öxlinum. Skipinu var því siglt afturábak þegar ætlunin var að sigla áfram. Þess ber að geta að samkvæmt framburði skipstjóra og viðhaldsstjóra hafði þetta gerst áður.

Almennt eru stangir festar með skrúfum sem sitja í fari (holu) á öxlum eða svokallaður kíll er í endanum á öxli. Í þessu tilfelli hefði þurft að vera búð að fyrirbyggja að þetta gæti gerst með viðeigandi aðgerðum.

Skipstjórinn ákvað að drepa á vélinni en það er öllu jöfnu hægt með því að ýta á takka við stjórnþúltið (mynd 6).



Takki til að stöðva vél

Mynd 6. Stjórnþúlt Náttfara.

Til þess að sá takki virkaði þurfti að flytja skipun úr vélarrúmi upp í brú en það er gert með því að þrýsta á einn hnapp í vélarrúmi eftir að vélin hafði verið gangsett. Mynd 7 sýnir stjórnborð vélartölvu í vélarrúmi.



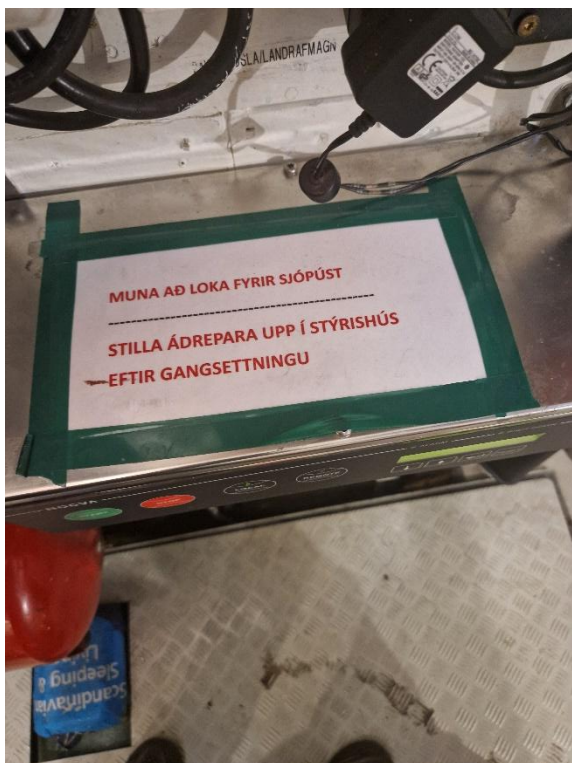
Skipun um að gefa stjórn á vél upp í brú

Mynd 7. Stjórnborð vélartölvu í vélarrúmi Náttfara.

Það virðist hafa misfarist eða gleymst en þess ber að geta að skipstjórinn var samkvæmt tímamælingu 10 sekúndur að fara niður í vélarrúm og stöðva vélina.

4. Aðgerðir útgerðar eftir atvikið

Útgerðin skipti um stoppskrúfur í handfangi en í ljós kom að þær voru slitnar. Að auki var gátlisti skipsins uppfærður þar sem áréttað var að vélarstjórn sé alltaf færð upp í brú eftir gangsetningu. Komið var fyrir merkingu í vélarrúmi til áminningar (mynd 8).



Mynd 8. Ný merking í vélarrúmi Náttfara.

5. Niðurstöður

Ástæða þess að Náttfari sigldi á Fram ÞH og skemmdi hafnarkant var slit á stoppskrúfum í skiptistöng fyrir gír aðalvélar og skipstjóri gat því ekki skipt yfir í áfram gír.

6. Mikilvægar ábendingar

Þegar upp kemur bilun í búnaði eða hann virkar ekki eðlilega verður að lagfæra hann strax og fullvissa um að hann virki eins og til er ætlast.

Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

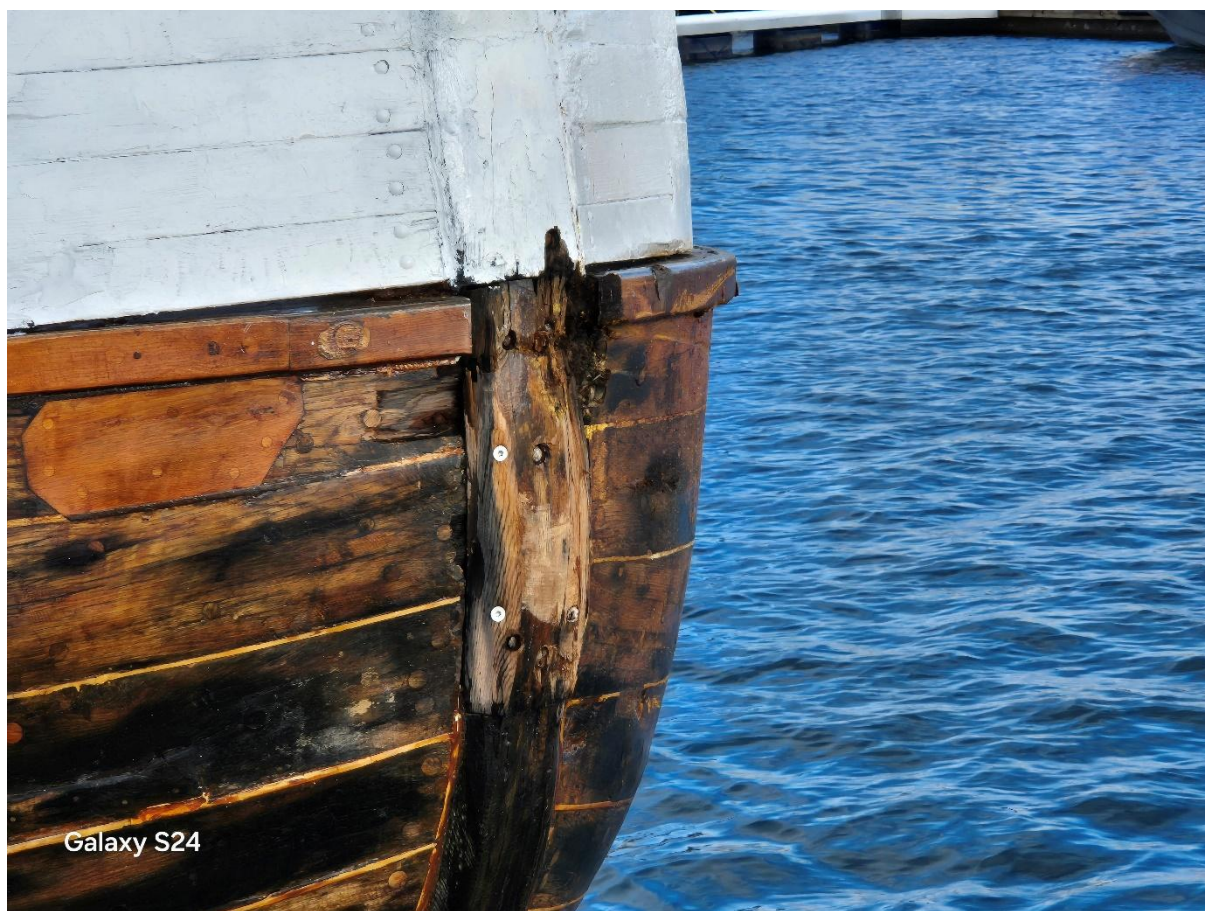
Guðmundur Freyr Úlfarsson
Pálmi Jónsson
Jón Finnbjörnsson

Kópavogi 12. febrúar 2026

F.h. Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Jón Pétursson rannsóknarstjóri siglingasviðs.

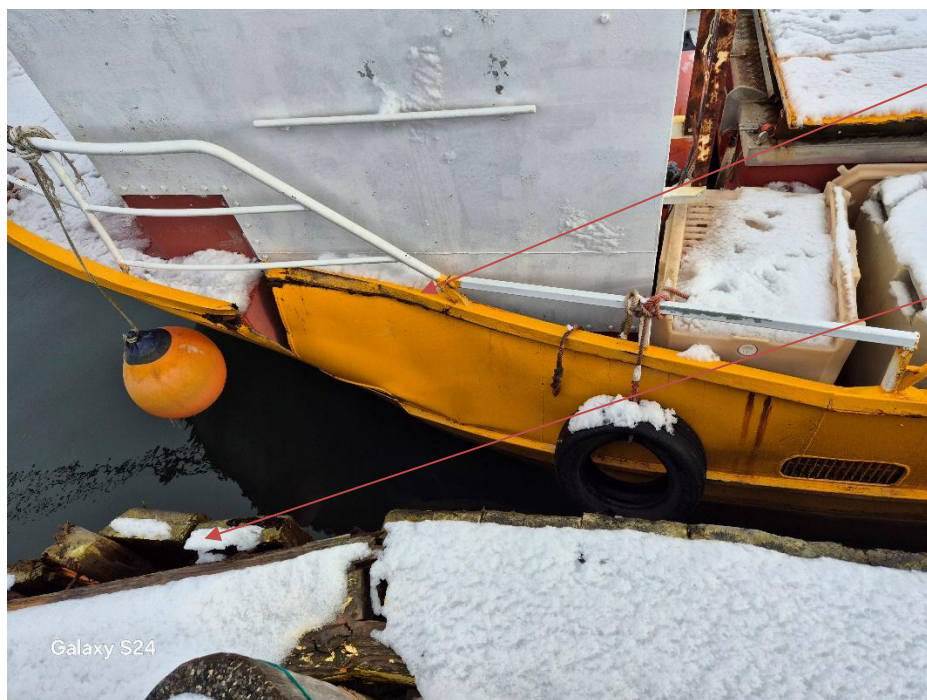
Viðauki



Mynd 9. Skemmdir á skut Náttfara.



Mynd 10. Gömul viðgerð um borð í Náttfara hefur sprungið upp.



Dæld á Fram PH BB megin.

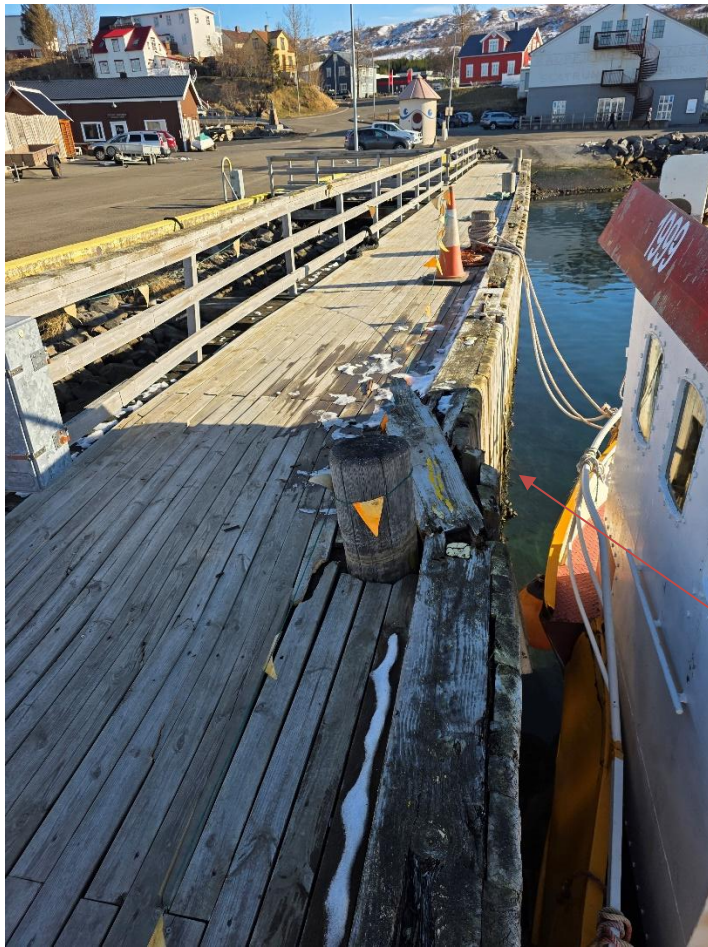
Skemmdir á viðlegukanti.

Mynd 11. Skemmdir á Fram og viðlegukanti.



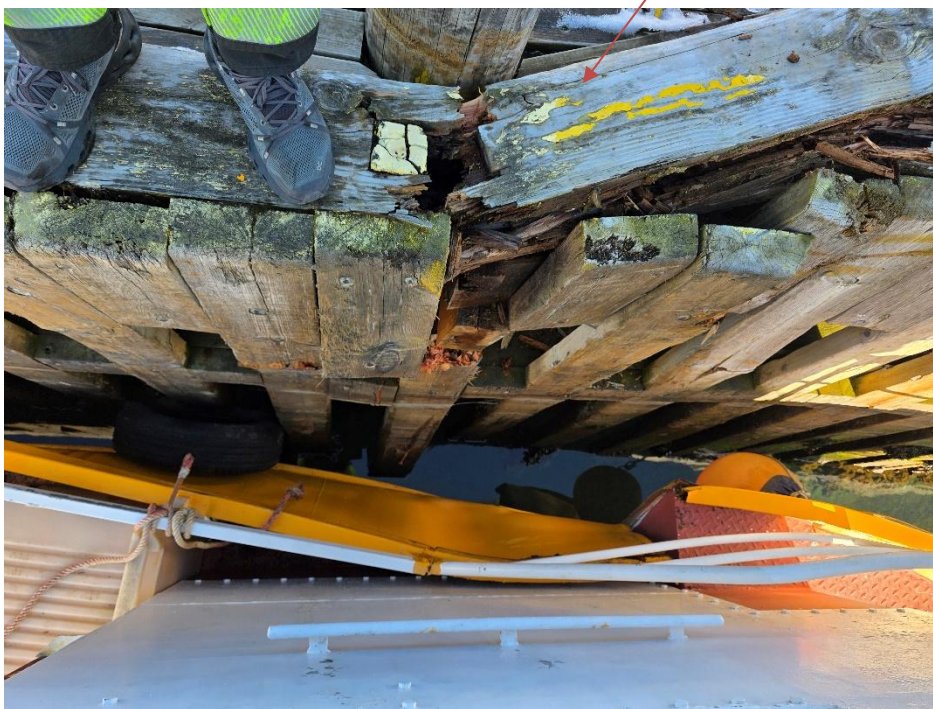
Dæld á Fram PH Stb. megin

Mynd 12. Skemmd á Fram.



Skemmdir á viðlegukanti.

Mynd 13. Skemmd á viðlegukanti.



Mynd 14. Skemmdir á viðlegukanti.

