u verður sáplað niður

Skipsførarin Ørvur Thomassen fer í einari nýggjari frágreiðing harðliga við frágreiðingini hjá Skipaeftirlitinum um óhappið hjá Norrønu í Havn í fjør. Niðurstøðurnar í frágreiðingini kunnu ikki brúkast, tí tær byggja á skeivleikar, gitingar, misvísandi upplýsingar og vantandi dugnaskap við at skaffa sær neyðugar upplýsingar umborð á Norrønu, heldur Ørvur Thomassen

Myndir: Jens Kr. Vang

um skipið hevur nóg mikið av kraft at bakka við. Tað er sjálvandi ein treyt fyri, at manøvran virkar eftir ætlan, skrivar Ørvur Thomassen, sum tekur fult undir við manøvrunum hjá skiparanum, tá ið hann kom í truplu støðuna.

Ørvur Thomasen vísir á, at tá ið skiparin á Norrønu gjørdu av at sigla inn um molan var vindferðin 17 m/sek, men vindferðin vaks púra óvæntað upp í 20 m/sek, tá ið Norrøna kom inn um molan, og tað er ikki ráðiligt at fara inn, um vindmegin kemur upp á 19,3 m/sek.

– Ert tú komin í slíka keðiliga støðu er ikki nógv at gera. Skipaeftirlitið loysti trupulleikan í sínum simulatorroyndum við at sløkkja simulatorin, tá ið komið var inn í hylin, sigur Ørvur Thomassen.

Ongar upplýsingar av brúnni

Ørvur Thomassen finnist at Skipaeftirlitinum fyri ikki at hava tryggja sær upplýsingarnar um siglingina hjá Norrønu, sum vóru goymdar í tveimum skipanum á brúnni.

ECDIS er ein telduskipan, sum skrásetir og goymir ta sigldu rutuna, men hví hevur Skipaeftirlitið ikki fingið hesar upplýsingar til høldar, spyr hann.

Data í ECDIS-skipanin vóru tøk í 12 ella 24 tímar, og Ørvur Thomassen heldur, at bæði Skipaeftirlitið og reiðaríið áttu at havt førleika og skyldu til at fáa uplýsingarnar úr ECDIS-skipanini til vega og ikki bara geva skiparnum skyldina fyri ikki at hava latið hesar upplýsingar.

Hin skipanin, sum goymir upplýsingar um siglingina, er tann sonevndi svarti kassin – VDR-skipanin.

Heldur ikki upplýsingarnar úr hesari skipan komu til høldar, og Ørvur Thomassen heldur, at reiðaríið og Skipaeftirlitið eisini í hesum føri misrøktu sínar skyldur.

– Skipaeftirlitiið hevði tveir møguleikar fyri at skaffa sær prógv fyri innsiglingini hendan dagin, men brúkti hvørgan, staðfestir Ørvur Thomassen.

Av tí at data av brúnni ikki vóru tók til kanningararbeiðið, varð neyðugt at gera simulatorroyndir, og hesar royndir fáa harðar ákoyringar frá Ørvi Thomassen, tí tær eru óneyvar og byggja á skeivar upplýsingar.

Brúka skeivt orð og bíleggja orðing

Í frágreiðingini hjá Skipaeftirlitinum verður í trimum førum tosað um ásigling, tá ið Norrøna var fyri óhappinum í Havn, men hetta heldur Ørvur Thomassen er misvísandi.

– Tá ið vindkraftin er størri enn maskinorkan, rekur skipið. Vindkraftin í fyrsta parti av hesi hending var størri enn maskinorkan á bógskrúvunum, tí brast bakborðsbógvur. Í ongum føri hevur skipið siglt beinleiðis á, tí eri eg sannførdur um, at annað orð átti at verið nýtt, sigur Ørvur Thomassen í sínari kanning.

Hann heldur eisini, at samskiftið millum Skipaeftirlitið og felagið Force, sum gjørdi simulatorroyndirnar fyri Skipaeftirlitið, vísir, at Skipaeftirlitið bílegði eina orðing um skeiva manøvru hjá skiparanum, og at hendan orðing byggir á gitingar

– Við øllum teimum rangu upplýsingunum, sum nýttar eru, geva royndirnar skeivt grundarlag at gera niðurstøður á, sigur Ørvur Thomassen í eini endaligari niðurstøðu í sínari frágreiðing, sum er ein setralur partur í einari kæru, sum Skipara- og Navigatørfelagið hevur sent Fiskamálaráðnum.

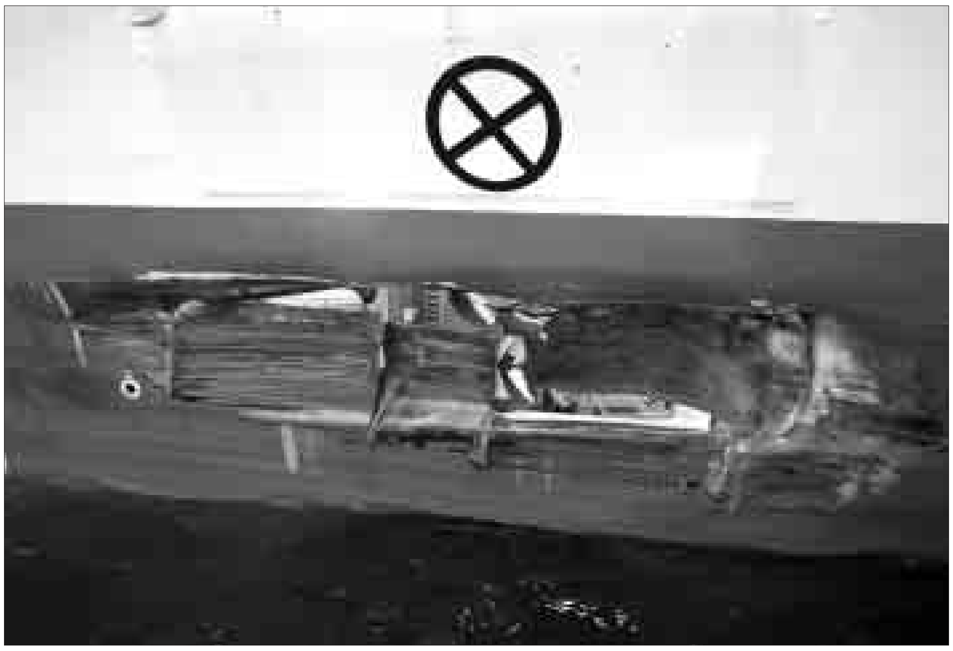
torroyndir hjá felagnum Force sum ein týðandi part av grundarlagnum, men Ørvur Thomassen heldur, at óvissan um slíkar simulatorroyndir er nógv størri, en Skipaeftirlitið vil verða við.

Skipaeftirlitið vil vera við, at vissan við simulatorroyndunum er 98 prosent, men Ørvur Thomasen vísir í fyrsta lagi á, at sambært upplýsingum frá felagnum Force verður eisini staðfest, at hetta kann verða +/- 2 prosent í tí førinum, sum Force hevur brúkt veruliga skala-modell fyri Royal Navy. Hesar royndir kunnu ikki samanberast við matematisku modellini, sum tað verður sagt plagar at hava eina óvissu upp í 10 prosent.

Sløktu simulatorin

Ørvur Thomassen vigar eisini niðurstøðurnar í kanningini hjá Skipaeftirlitinum, sum snúgva seg um manøvruna hjá skiparanum, og hann heldur, at tá ið skipið dreiv ímóti Viðarnesboyuni valdi skiparin einastu røttu loysnina, sum var at bakka við bak-borðsskrúvu og koyra fram við stýriborðsskrúvu og trýst fult til stýriborð við bógskrúvunum.

– Somuleiðis meti eg, at sama manøvra var røtt, tá ið skipið lá ímóti grótkastinum ella hellingini, og var tað eisini tá rætt at trýsta við bógskrúvunum til bakborð fyri at minka um vandan fyri at skrúvurnar tóku í. Í hesi sambandi kann spurningurin reisast,



Hol kom á síðuna á Norrønu, tá ið hon í tveimum førum bar við land í Havn fyri einum góðum ári síðani

Fiskimálaráðið umhugsar avgerð

Fiskimálaráðið fekk nú um dagarnar ein kæru frá Skipara- og Navigatørfelagnum um niðurstøðurnar hjá Skipaeftirlitinum um óhappið hjá Norrønu.

Men tað er ivasamt, um Fiskimálaráðið vil gera nakað við kanningina hjá Skipaeftirlitinum.

- Niðurstøðan í frágreiðingini er ikki ein avgerð, og tí er ivasamt, um hon kann kærast, sigur Sólja í Ólavsstovu, deildarstjóri í Fiskimálaráðnum, við Útvarpið.

Skipara- og Navigatørfelagið hevur eisini kært onkra mannagongd í sambandi við málið – millum annað um skjalainnlit – og hendan partin av kæruni verður støða tikin til.

ek