

**Nr. 007 / 13 Brúarfoss****Rekur stjórnlaus á bryggju**

IMO.nr. 8914568  
Fánaríki: Antigua Barbuda  
Smíðaður: Fredrikshavn, Danmörku, 1992  
Stærð: 7.676 BT  
Mesta lengd: 126,63 m  
Breidd: 20,53 m Dýpt: 10,70 m  
Vél: MAK 8M 552C 5400 kW  
Fjöldi skipverja: 11

**Gögn:**  
Gögn RNS



Brúarfoss©Hilmar Snorrason

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 6. október 2014 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason og Pálma K. Jónssyni

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

**Atvikalýsing:**

Þann 29. janúar 2013 var Brúarfoss að leggja úr höfn frá Klettsbakka í Sundahöfn. Veður: A lægur, 11–15 m/sek.

Skipverjar voru búnir að láta sleppa öllum landfestum um kl. 07:05 og hafnarstarfsmenn fóru strax af vettvangi þegar því var lokið. Þegar skipstjóri ætlaði að fara að beita aðalvél virkaði stigningin ekki fyrir skiptiskrúfuna og skipið fór að reka stjórnlaust til vesturs í höfninni. **Mynd 1** sýnir feril skipsins í höfninni ásamt vindátt.



Myndin sýnir feril skipsins og vindátt (blá ör)

**Mynd 1**

Haft var samband við vélarúm en ekki kom í ljós hvað var að.

Brúarfoss rakst, kl. 07:08, með stjórnborðshornið á stefni Dettifoss sem einnig lá við Klettsbakka. Við það skemmdist rekkverk á Brúarfossi og minniháttar skemmdir urðu á stefni Dettifoss.

Brúarfoss snérist í höfninni þannig að skuturinn stefndi til norðvesturs og á Korngarðinn sem er um 240 metra frá Klettsbakka og liggur eins í höfninni. Skipstjórinn ætlaði að reyna að koma skipinu að Sundabakka, sem liggur á milli þessara bryggjukanta, með því að nota bóg- og hliðarskrúfur en það tókst ekki.

Kl. 07:10 voru bæði akkeri látin falla en ekki tókst að stöðva skipið og um kl. 07:15 lenti það með skutinn nokkuð harkalega á tréhluta bryggjunnar á Korngarðinum.

Skuturinn braut sig um fjóra metra inn í bryggjuna (*sjá mynd 2*) en um þetta leyti fóru stjórn tök að virka en skemmdir urðu á stýri skipsins. Brúarfoss var því fastur með skutinn inn í bryggjunni.



Myndin sýnir skemmdirnar á Korngarðinum

Mynd 2

Um kl. 07:15 óskaði skipstjóri eftir aðstoð tveggja dráttarbáta og voru þeir komnir til skipsins um kl. 07:40. Taug var sett í Brúarfoss, hann dreginn frá Korngarðinum og aðstoðaður að bryggju við Klettsbakka.

*Við rannsókn kom fram:*

- að vakthafandi vélstjóri hafði gangsett aðalvél og merki komin um að stjórnendur í brú gætu yfirtekið stjórn tök. Hann hafði ekki gangsett skrufuskurðsdælu rétt fyrir skiptiskrúfu en skömmu áður en landfestum var sleppt kom viðvörðun á stjórn tölvu vélarúms að enginn þrýstingur væri á henni. Kvittaði vélstjórinn fyrir þeirri viðvörðun, auk fjögurra annarra sem venjulega komu við þessar aðstæður, þannig að honum yfirsást að dælan var ekki á réttri stillingu;
- að venjulega við gangsetningu aðalvélar er smurolíudæla og gírdæla settar á „AUTO“ stillingu en skrufuskurðsdæla á „Start“ til að vinna rétt en hún hafði í þetta sinn verið sett á „AUTO“ stillingu;
- að talið er líklegt að skrúfa skipsins hafi verið í einhverjum skurði afturábak þar sem stigningadælan var ekki í gangi til að jafna þrýsting á milli afturábak og áfram;
- að fyrir hendi var gátlisti um gangsetningu frá því að ný stjórn tölvu hafði verið sett í skipið en hann var ekki notaður þar sem hann mun hafa verið orðinn úreltur. Þess í stað var fylgt venjubundnu ferli við gangsetningu;
- að skipstjóri lét sleppa landfestum án þess að kanna hvort stigningin á skiptiskrúfunni virkaði og fór þannig ekki eftir öryggiskerfi skipsins (SMS) í þessum efnun. Hann hafði þó prófað hliðarskrúfurnar með því að keyra skipið að bryggjunni áður en landfestum var sleppt;
- að skilaboð frá brú til vélarúms voru þess eðlis að upplýsingar um hvað raunverulega var að bárust ekki á réttan hátt og olli þar með misskilningi;
- að við rannsókn atviksins lágu fyrir gögn úr siglingarita (Voyage Data Recorder) skipsins ásamt myndböndum úr öryggiskerfi hafnarsvæðisins;
- að tveir skipverjar (hásetar) voru við landfestar frammi á skipinu og stýrimaður ásamt bátsmanni og háseta afturá. Allir voru þeir með VHF talstöðvar á sér stillta á vinnurás skipsins;
- að skipverjarnir aftur á sáu fljótlega hvernig skipið nálgaðist Dettifoss nokkuð hratt og létu stjórn pall vita í talstöð. Skipið rakst utan í Dettifoss en skipstjóra tókst að forða því að rekast á krana hans, sem stóðu út, með hliðarskrúfu. Einnig sýndi skipverji á Dettifossi snarræði með því að hlaupa upp í kranann og lyfta bómu hans;
- að akkeri voru alltaf höfð tilbúin við komu og brottfarir. Stýrimaður taldi að um þrjár mínútur hefðu liðið frá því óskað var eftir að þau yrðu látin falla og þau voru komin út. Þessi tími var talinn viðunandi;
- að stýrimaður taldi að það hefði verið mögulegt að koma kastlínu í land að framan en síður afturá ef hafnarstarfsmenn hefðu verið á bryggjunni. Þó kom fram hjá honum að vindur hefði tekið skipið nokkuð hratt frá;
- að allir stjórnendur skipsins höfðu mikla starfsreynslu;
- að eins og fram hefur komið slepptu hafnarstarfsmenn skipinu og fóru strax af vettvangi en það hefur talist eðlilegt verklag. Fram kom að skynsamlegt gæti verið að endurskoða þetta verklag. Það var mat hafnarþjónustunnar að það hefði ekki breytt neinu í þetta skipti þó menn hefðu verið á bryggjunni þar sem skipið fór það hratt frá henni;
- að starfsmenn hafnarinnar voru tveir við að sleppa skipinu og voru búnir VHF handtalstöðvum auk þess að vera með VHF stöð í þjónustubifreið á

tíðni hafnarinnar. Fyrst var kallað til hafnarþjónustu eftir að skipið hafði rekist á Korngarðinn og þá óskað eftir aðstoð dráttarbáta.

***Nefndarálit:***

Orsök atviksins er röð mannlegra mistaka og að ekki var farið eftir öryggisreglum skipsins um brottför úr höfn.

Nefndin telur einnig að skort hafi verulega á góð og örugg samskipti milli stjórnenda þegar ljóst var að skipið svaraði ekki stjórnstökum.

***Sérstök ábending:***

Nefndin hvetur stjórnendur skipa til að tileinka sér notkun gátlista við störf sín og nota staðlað samskiptakerfi milli starfsstöðva til að tryggja öryggi við komu og brottfarir.