

Nr. 020 / 13 Tetuan / Bylgja VE 75**Ásigling í höfn****Tetuan**

IMO.nr. 9276341
 Smíðaður: Þýskaland 2003, stál
 Stærð: 6.434 GT
 Mesta lengd: 133,60 m
 Breidd: 19,40 m Dýpt: m
 Vél: MAK 7.200 kW, 2003
 Fjöldi skipverja:



Tetuan©Eimskip

Bylgja VE

Skipaskr.nr. 2025
 Smíðaður: Akureyri 1992, stál
 Stærð: 277 brl. 437 bt.
 Mesta lengd: 36,63 m Skráð lengd: 33,74 m
 Breidd: 8,60 m Dýpt: 6,50 m
 Vél: Yanmar 730 kW, 1991
 Fjöldi skipverja:



Bylgja©Hilmar Snorrason

Gögn:

Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 18. október 2013 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasoni, Pálma K. Jónssyni, Hirti Emilssyni og Geirþrúði Alfreðsdóttur

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

Atvikalýsing:

Þann 14. mars 2013 var flutningaskipið Tetuan að koma til Vestmannaeyja. Veður: SA 10 m/s, sléttur sjór og vesturfall.

Þegar skipinu var siglt inn í höfnina um kl. 07:30 var hafnsögumaður um borð og dráttarskipið Lóðsinn fylgdi því ef á þyrfti að halda. Þegar komið var inn fyrir Garða og inn í höfnina fór skipið mjög nálægt skipi (Álsey VE 2) sem lá austast á Nausthamarsbryggju. Skipið var því mjög sunnarlega í innsiglingunni og með stefnu á Básaskersbryggju þar sem togskipið Bylgja VE 75 lá.



Myndin sýnir skipin og aðstæður þegar atvikið átti sér stað ©Ágúst Halldórsson

Skipið skreið áfram og þar sem hættu var talin á að missa skutinn meira til suðurs var bógskrúfa ekki notuð.

Til að forða árekstri var sett á fulla ferð afturábak og stjórnborðsakkeri látið falla. Þrátt fyrir þetta tókst ekki að stöðva skipið og lenti það með stefnið á Bylgju og síðan með skutinn í Nausthamarsbryggju.

Talsverðar skemmdir urðu á stb. síðu Bylgju og trékantur brotnaði á bryggjunni. Helstu skemmdir á Bylgjunni voru m.a. dældir á stjórnborðssíðu við og fyrir neðan sjólínu, þili í lest og vélarúmi.



Mynd tekin við atburðinn © Ágúst Halldórsson

Við rannsókn kom fram:

- að samkvæmt skýrslu skipstjóra var skipið á 0,46 hnúta ferð þegar áreksturinn varð;
- að ekki var samræmi í skýrslum hafnsögumanns og stjórnenda skipsins um atburðarrás né ástæður atviksins;
- að hafnsögumaður taldi að beiting vélar hafi ekki verið rétt og hún stöðvuð á röngu augnabliki og þar með hefði skipið misst stýrið. Hann taldi einnig vindfang skipsins og útfall hafi mögulega haft neikvæð áhrif;
- að skipstjórinn og yfirstýrimaðurinn, sem einnig var á stjórnþalli, sögðu að hafnsögumaðurinn hefði gefið fyrirmæli um að stöðva vélar þegar skipið var komið inn fyrir hafnargarðinn. Engin frekari fyrirmæli hafi komið frá honum í aðdraganda ákeyrslunar á Bylgjuna. Hafnsögumaðurinn kvaðst hafa óskað eftir fullri ferð afturábak þegar skipið var laust af Álsey og það gert en aðalvélin hafi verið lengi að taka við sér. Hann taldi einnig að akkeri hefði verið notað of seint en staðfesti að skipstjóri hefði marg kallað um að láta það falla;
- að stýrimaður á bakka sagðist hafa heyrt fyrirskipun um að láta akkeri falla en erfitt hafi verið að heyra sökum hávaða frá bógskrúfu sem knúin var á fullri ferð;
- að fram kom hjá hafnsögumanni að skipstjóra hefði verið kynnt hlutverk dráttarbátsins í ferðinni og hann hefði ekki gert athugasemdir við það;
- að atvikið var ekki tilkynnt án ástæðulauss dráttar til RNSA og var því ekki hægt að ná í upplýsingar úr ferðarita (VDR) skipsins. Hafnsögumaðurinn kvaðst hafa óskað eftir að heyra upptökur um samskipti í brúnni en þeirri ósk verið hafnað. Tekið skal fram að til þess að ná gögnum úr ferðarita þarf sérstakan búnað sem ekki er til staðar í skipum.

Nefndarálit:

Nefndin telur orsök atviksins vera mistök við stjórnun skipsins innan hafnarinnar.

Sérstök ábending:

Nefndin bendir skipstjórnarmönnum skipa sem búin eru ferðaritum (VDR) á skyldur þeirra til að varðveita upptökur í kjölfar atvika.

Nefndin bendir á afdráttarlausa skyldu um að tilkynna til RNSA um slys og atvik á sjó.