



### Bókun

Málsnúmer: **23-056-S-031 AIDA**luna

Dagsetning: **14. júlí 2023**

Staðsetning: **Reykjavíkurbörn**

Atvik: **Sjóatvik**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miðað 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

Þann 14. júlí 2023 kl. 20:00 var skemmtiferðaskipið AIDAluna að leggja af stað frá Skarfabakka. Skipinu var bakkað út úr höfninni og naut aðstoðar tveggja dráttarbáta, Magna sem tengdur var við afturkluss bakborðsmegin, og Haka sem var laus og ýtti á stjórnborðssíðuna. Á leiðinni út fór skipið nærri Skarfagarði og bauju við Pálsflögu. Veður NV 13-21 m/s. Sjávarhæð 1,9 m yfir stórstraumsfjöru.

### 1. Helstu staðreyndir



#### **AIDAluna**

IMO nr. 9334868

Útgerð: AIDA Cruises

Smíðaður: Pamburg Þýskalandi 2009

Stærð: 69.203 BT

Mesta lengd: 252 m

Breidd: 32,2 m                      Djúprista: 7,3 m

Vél: 4x Caterpillar, MaK 36000 kW

Áhöfn: 627

Farþegar: 1.861

Fánaríki: Ítalía.

### **Magni**

Skipaskrárnúmer: 2985  
Útgerð: Faxaflóhafnir sf.  
Kallmerki: TFIS  
IMO: 9855903  
Smíðaður: Vietnam - Song Cam Shipyards, 2019  
Mesta lengd: 31,25 m  
Breidd: 12,2 m  
Dýpt: 5,35 m  
Togkraftur: 85 tonn  
Stærð: 450 BT  
Vél 2x Caterpillar 5050 kW



### **Haki**

Skipaskrárnúmer: 2686  
Útgerð: Faxaflóhafnir sf.  
Kallmerki: TFOF  
IMO: 9339727  
Smíðaður: DAMEN SHIPYARD, 2006  
Mesta lengd: 22,0 m  
Breidd: 7,8 m  
Dýpt: 3,74 m  
Togkraftur: 40 tonn  
Stærð: 141 BT  
Vél 2x Caterpillar 1908 kW



### **Stjórnendur skipa í aðgerð og hafnsögumaður:**

Hafnsögumaður um borð í AIDAluna var með þriggja ára starfsreynslu sem hafnsögumaður.

Skipstjóri Magna var með tveggja ára reynslu á dráttarbátum.

Skipstjóri Haka var með 16 ára reynslu á dráttarbátum.

Skipstjóri AIDAluna var með langa reynslu sem skipstjóri.

### **Gögn**

Atvikaskýrsla Faxflóhafna sf.

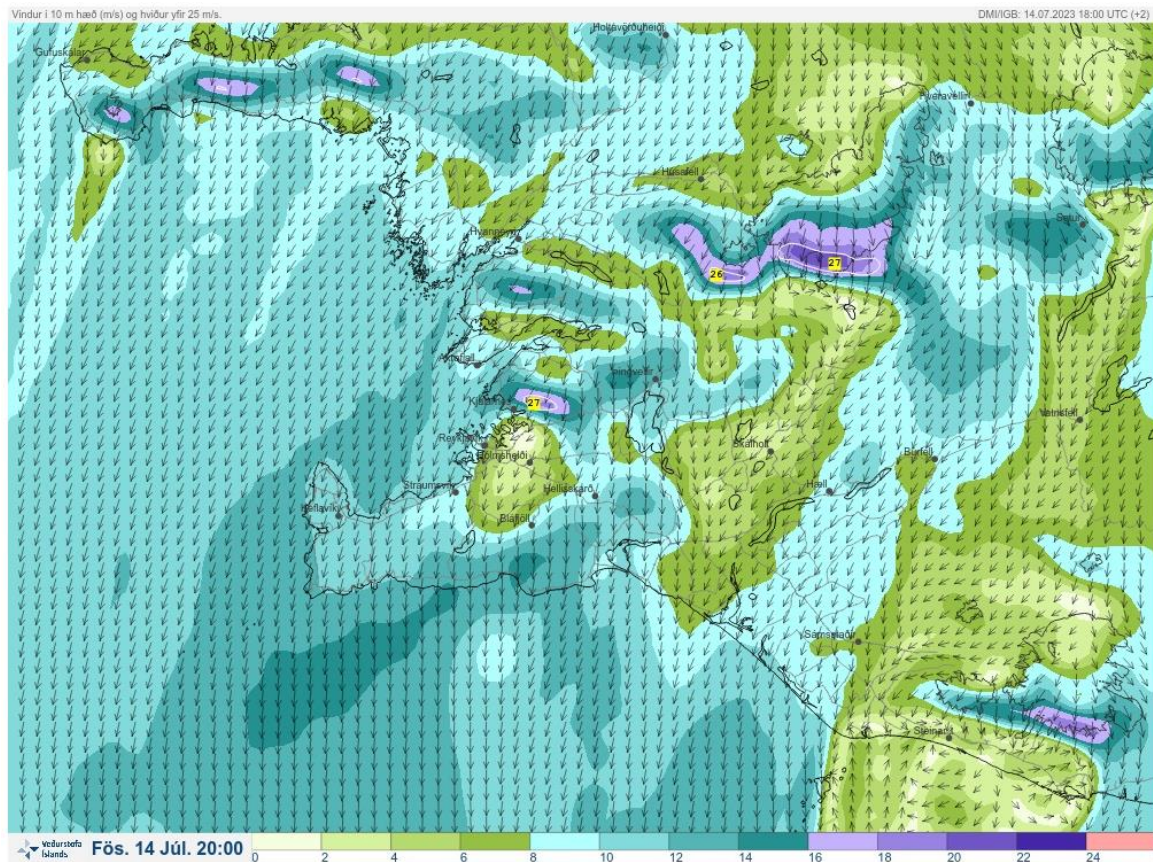
Gögn frá LHG.

Upptökur úr öryggismyndavélum Faxaflóahafna.

Upptökur frá vitni að atvikinu.

Viðtalsskýrslur.

## Veðurspá



Spáskort Veðurstofu Íslands var þann 14. júlí kl. 20 miðað við 10 metra hæð.

Veðurmælir Faxaflóahafna á Skarfagarði sýndi vindhraða 13 m/s og 21 m/s í hviðum.

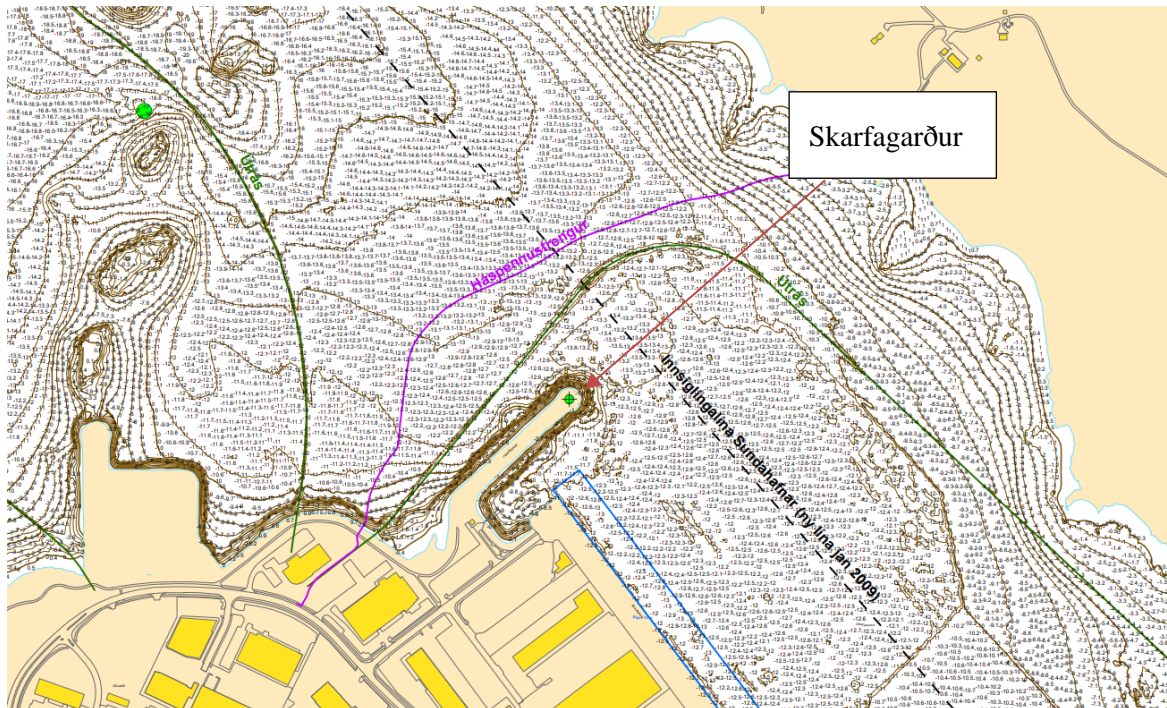
## Frumrannsókn

RNSA fékk ábendingu um atvikið þann 8. ágúst 2023 en þá var skipið stutt erlendis. Upptökur úr gagnaritum (VDR) eru geymdar í 28 daga og leitaði því RNSA eftir aðstoð fánaríkisins við að tryggja þær. Fánaríkið sinnti ekki þeirri beiðni en í framhaldi var haft samband við hollensku systurstofnun RNSA þar sem skipið var þá stutt í Rotterdam en þeim var neitað um afrit úr skipinu á þeirri forsendu að atvikið hafi átt sér stað í íslenski landhelgi en ekki hollenskri.

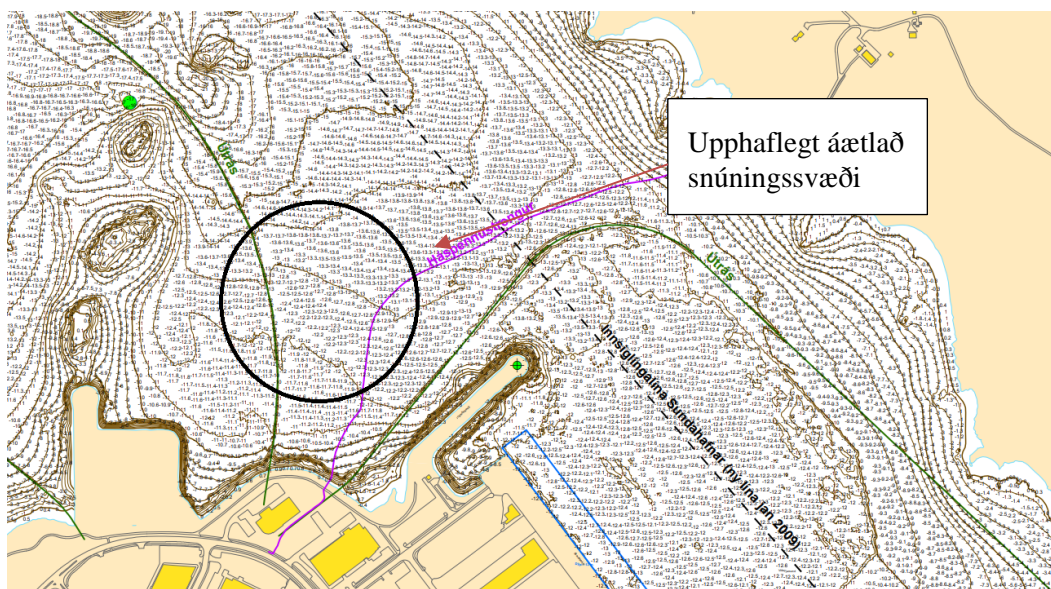
Ítarlega rannsókn á stjórn tökum var því ekki hægt að framkvæma heldur er stuðst við tiltæk gögn.

## 2. Atvikalýsing

RNSA barst ábending um að skemmtiferðaskipið AIDA luna hefði við brottför farið nærri Skarfagarði (mynd 1) þegar skipinu var bakkað út úr höfninni frá leguplássi 315 á Skarfabakka og í framhaldi farið nærri grynningum við Pálsflögu en upphaflega stóð til að snúa á svæði milli Skarfagarðs og Pálsflögu. (mynd 2)

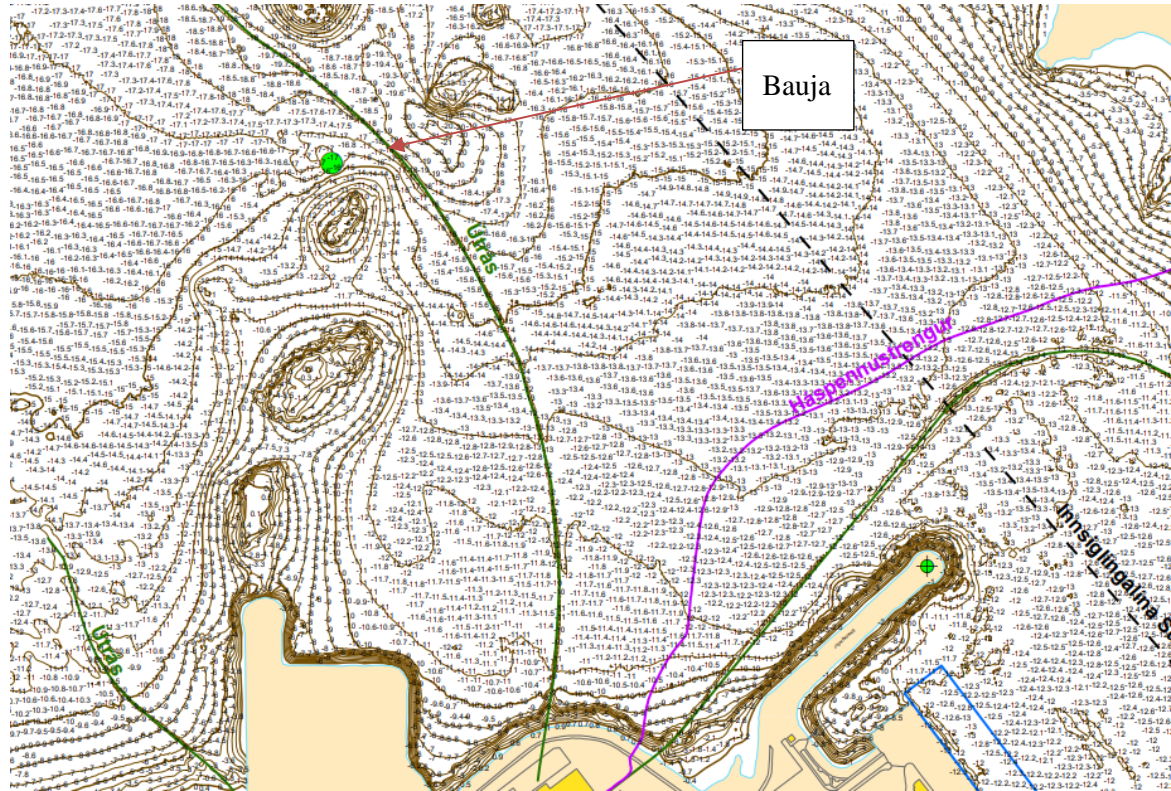


Mynd 1



Mynd 2

Þegar skipið var komið fram hjá Skarfagarði hafði það rekið undan vindi til SSV og ráðlagði hafnsögumaður skipstjóra að bakka lengra og fara út fyrir baujuna við Pálsflögu (mynd 3) og snúa þar. Skipstjóri AIDA LUNA fór að þeirri ráðleggingu.

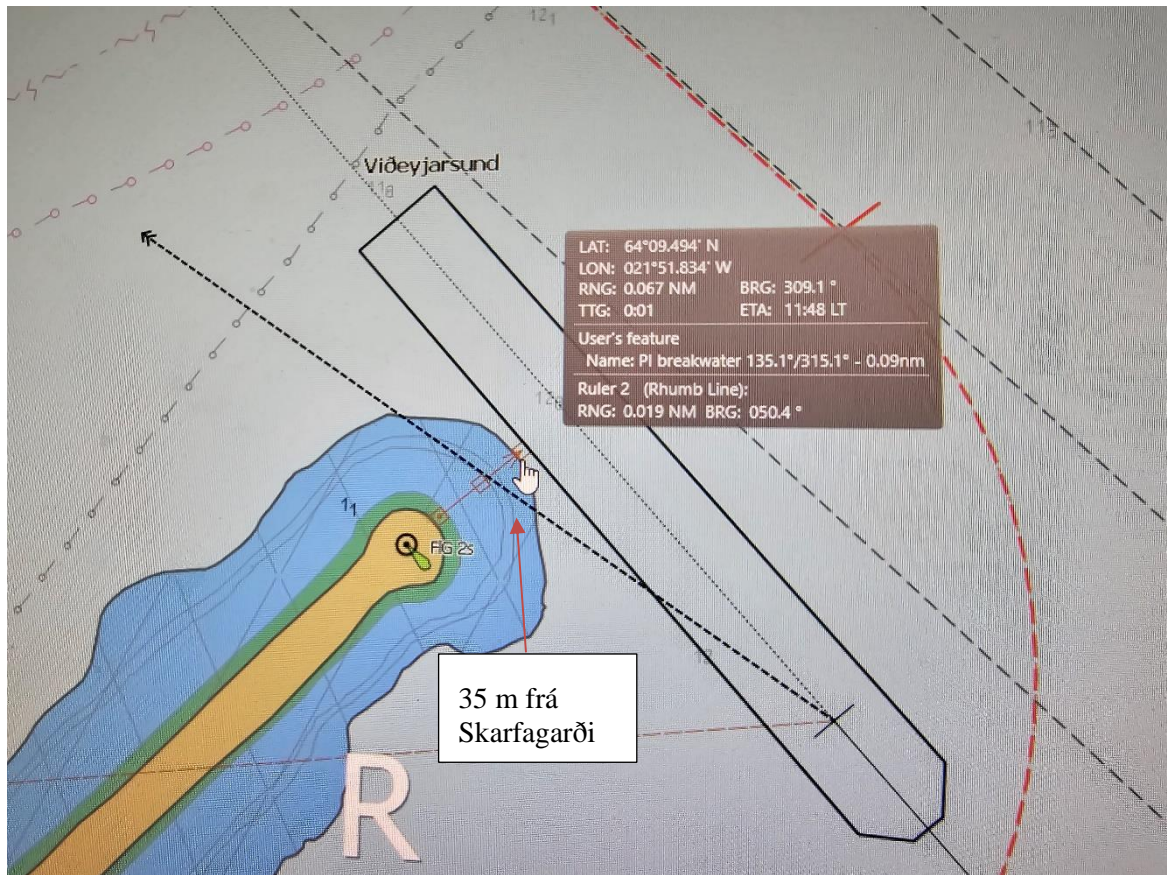


Mynd 3

Upptökur úr síma vitnis og upptökur úr eftirlitsmyndavélum ásamt rannsókn á rafrænu sjókorti AIDA LUNA sýna að skipið fór nærri Skarfagarði (myndir 4-7). Mynd 5 sýnir fjarlægð frá Skarfagarði en mun styttra var í grynningar (15-20 metrar).



Mynd 4



Mynd 5



Mynd 6



**Mynd 7**

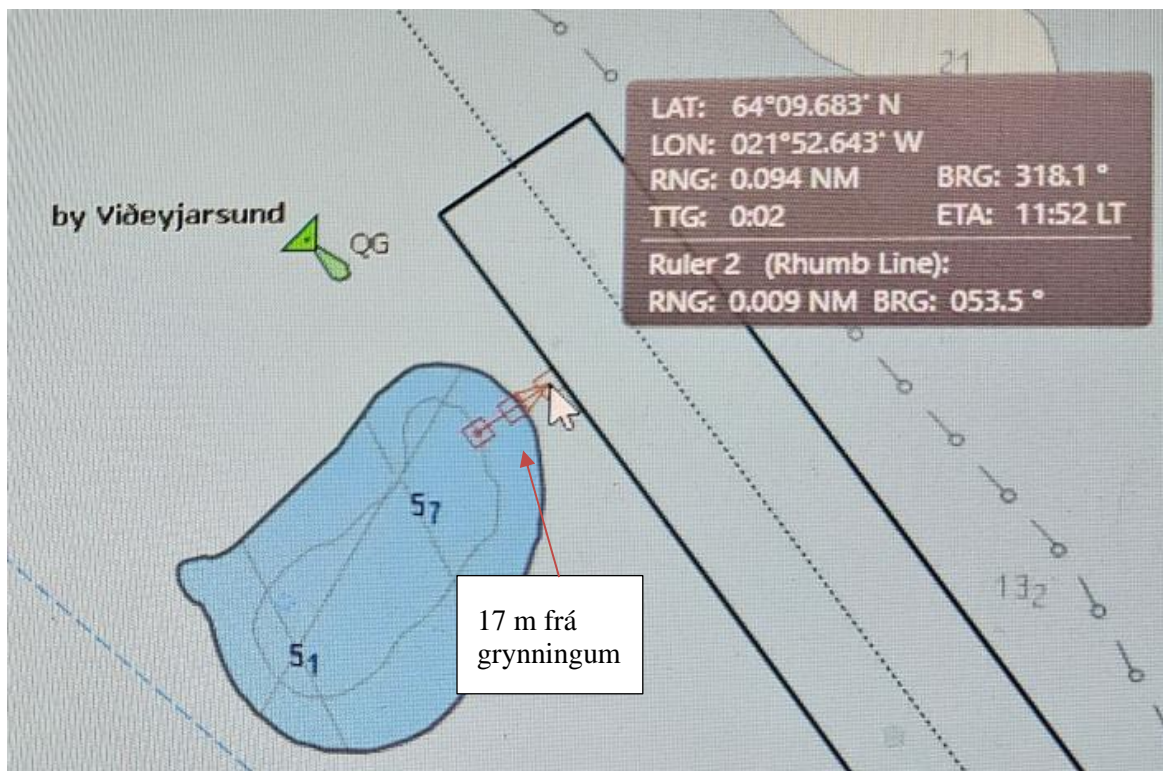


**Mynd 8**





Mynd 9



Mynd 10

## 2.1 Um siglinguna – Ákvörðun um að sigla

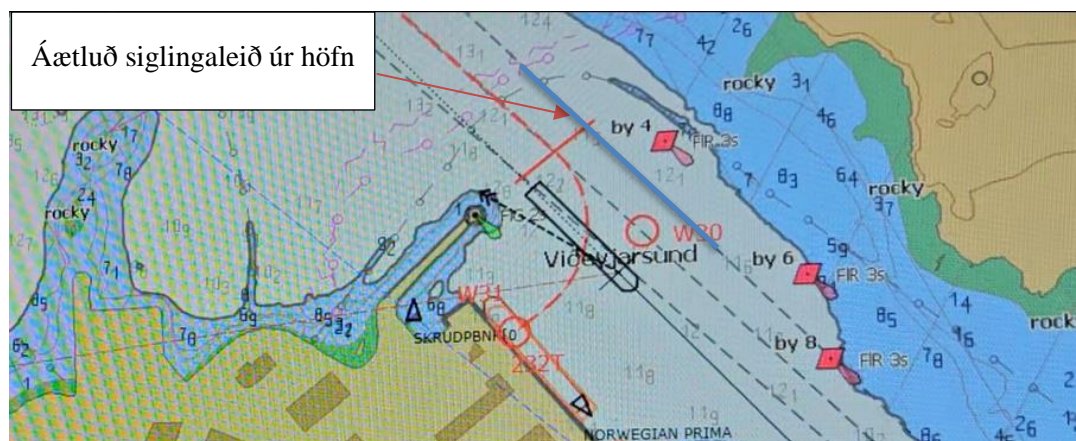
Skipstjóri hélt undirbúningsfund áður en lagt var af stað. Hann áætlaði að skipið gæti siglt án dráttarbáta færi vindhraði ekki yfir 11-12 m/s. Þar sem veðurmælir skipsins mældi meiri vind óskaði hann eftir aðstoð tveggja dráttarbáta. Skipstjórinn lagði á það áherslu að skipið yrði dregið að nyrðri mörkun innsiglingarlínunnar með það að markmiði að eiga borð fyrir báru ef vindur beindi skipinu til suðurs.

## 2.2 Siglingin frá hafnarkanti 315 að snúningi

Dráttarbáturinn Magni var tengdur í afturkluss bakborðsmegin á AIDAluna og var tilgangurinn sá að halda við skut skipsins og þannig aðstoða við að ná skipinu frá bryggjukanti sem og að hjálpa til við snúning og hugsanlegt rek færi það of nærri hafnarkanti eða grynningum. Dráttarbáturinn Haki var laus og ólíkt Magna, sem togaði skipið, ýtti hann á skipið stjórnborðsmegin að framan. Í upphafi gekk vel að koma skipinu frá bryggjunni en byrjað var að bakka því út áður en það var komið inn á siglingarleiðina inn og út úr höfninni. (Mynd 11).

Haki ýtti framarlega á stjórnborðssiðuna en þegar AIDAluna er komin á meira en 2,5 hnúta ferð minnkar aflið sem Haki getur gefið. AIDAluna var komin á 3,2 hnúta ferð þegar skuturinn var þvert af Skarfagarði en Haki hélt engu að síður áfram að ýta. Vegna þess hversu bilið milli Skarfagarðs og AIDAluna var lítið þurfti Haki að færa sig og skjótast á milli. (mynd 6) Litlu mátti muna að Haki væri í hættu.

Þegar Haki þurfti frá að hverfa, í um 30 sekúndur, til að komast vestur fyrir Skarfagarð leitaði stefni AIDAluna til suðurs. Skipið sem var þá á 3,6 – 4 sml ferð og hélt áfram að leita til suðurs þar til náðist að draga úr ferð þess og koma því norður fyrir grynningar. (Mynd 12)



Mynd 11

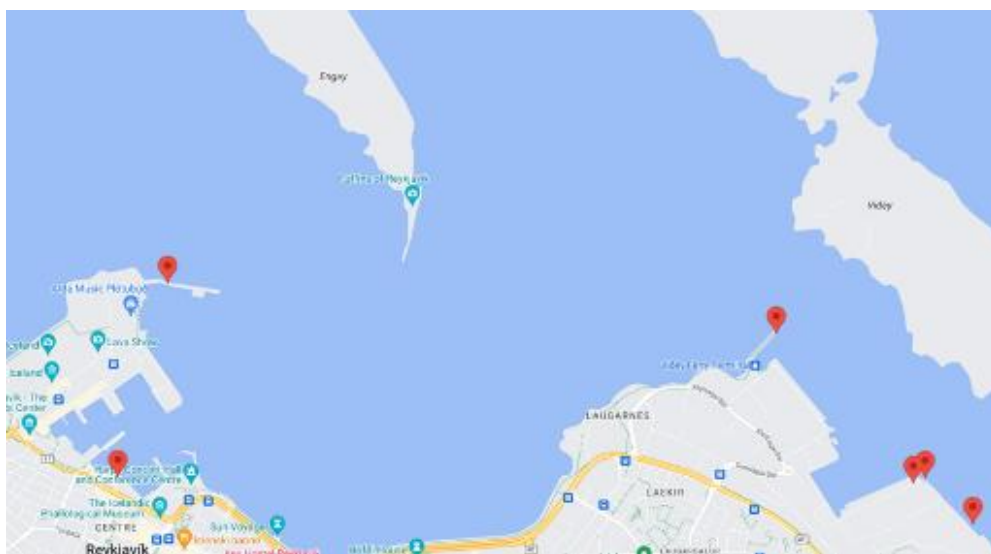


Mynd 12

### 3. Greining

#### 3.1 Áhrif veðurs

Í Reykjavíkurhöfn er allnokkrar veðurstöðvar sem sýna vindstyrk og vindátt. Hafnsögumenn hafa þær til viðmiðunar þegar ákvörðun er tekin um að sigla skipi úr eða í höfn. Veðurstöðvarnar eru í fimm til 15 metra hæð og taka því ekki tillit til áhrifa vinds á borðhá skip. Um borð í AIDAluna var veðurstöð ofan á brúarþaki sem skipstjórnarmennirnir fylgdust með fyrir brottför. Hvorki veðurstöðvar hafnarinnar eða veðurstöð AIDAluna gátu hins vegar spáð fyrir um kviður utan við hafnargarð.



Mynd 13 veðurstöðvar í Reykjavíkurhöfn

#### 3.2 Samvinna skipstjóra og hafnsögumanns

Framburður skipstjóra og hafnsögumanns var samhljóma þegar þeir sögðu að ætlunin hafi verið að fara að nyrðri mörkum innsiglingarinnar. Af hverju það var ekki gert er óljóst og hefur RNA engin gögn sem geta varpað ljósi á það. Skipstjóri vissi að dráttarbáturinn Haki ýtti á síðu skipsins en hann var ekki í sjónlínu skipstjórans og vissi hann því ekki að Haki þurfti að fara af skipinu í skamma stund. Samkvæmt framburði hafnsögumanns lagði hann áherslu á að skipið héldi ferð undir 2,5 sml. Hafnsögumaður og skipstjórar dráttarbátanna töluð saman á íslensku og skyldi skipstjóri því ekki hvað þeim fór á milli.

#### 3.3 Stjórnök AIDAluna og dráttarbáta

Þar sem ekki var hægt að afla gagna úr gagnarita (VDR) skipsins var stuðst við upptöku úr siglingatölvu. Af henni má ráða að AIDAluna var komin á 3 hnúta ferð þegar Skarfabakki var þvert af skuti skipsins. Magni hélt við að aftan en Haki gat ekki gefið það afl sem þurfti til að halda í við skipið. Skipið hélt þessari ferð en rak á sama tíma til suðvesturs. Skipstjórinn varð ekki var við að



skipið færi nærri hafnargarði og vissi ekki að Haki héldi ekki við. Skipið jók ferð og mældist ferð þess á tímabili 4 hnútar. Ákveðið var á þeim tímapunkti, eftir því sem best er vitað, að sigla skipinu vestar og snúa þar. AIDAluna dró úr ferð nálægt grænu innsiglingarbaujunni og gátu dráttarbátarnir haldið við skipið og forðað því frá grynningum. Í framhaldi var skipinu snúið án vandkvæða.

### 3.4 Aðgerðir Faxaflóahafna í framhaldi af atvikinu

Þann 26. maí 2023 varð sjóatvik í Reykjavíkurborg. Það atvik var rannsakað og um það er fjallað í skýrslu [RNSA](#) (2023-036 S 019 Norwegian Prima). Í framhaldi af því atviki lækkuðu Faxaflóahafnir veðurviðmið sín ásamt því að senda hafnsögumenn og skipstjóra dráttarbáta í þjálfun í Þýskalandi þar sem m.a. var kennd leiðsaga skipa með AZIPOD skrúfubúnað. Þá var fenginn til landsins reyndur leiðbeinandi til að kenna meðhöndlun stórra skipa.

Að auki hafa Faxaflóahafnir lagt mat á heppilega staðsetningu fyrir veðurstöð á Viðey en beðið er eftir framkvæmdaleyfi frá Reykjavíkurborg.

RNSA beindi eftirfarandi tillögu í öryggisátt (í þeirri skýrslu) til Faxaflóahafna: „Faxaflóahafnir sf ættu að uppfæra verkferla sína á þann hátt að samskipti hafnsögumanna og skipstjóra dráttarbáta fari fram á ensku þegar verið er að leiðsaga erlend skip inn og út úr höfn.“



## 4. Bókun

RNSA dregur ekki úr alvarleika þess atviks sem fjallað er um. Vegna skorts á gögnum sem sýna fram á nákvæmlega hvaða samskipti áttu sér stað á stjórnþalli AIDAluna þegar skipið fór úr Reykjavíkurböfn þann 14. júlí 2023 og stjórnþök er ekki hægt að leggja fram nefndarálit.

Hefði atvikið verið tilkynnt RNSA tímanlega hefði verið hægt að tryggja rafræn gögn og framkvæma ítarlega rannsókn.

## 5. Mikilvægar ábendingar

RNSA minnir á 16. grein laga um rannsóknir samgönguslysa 18/2013 sbr. 1. gr.:

„Tilkynningarskylda vegna sjóslysa og sjóatvika. Verði sjóslys eða sjóatvik samkvæmt lögum þessum ber sérhverjum sem um það veit að tilkynna það rannsóknarnefnd samgönguslysa án ástæðulauss dráttar eða ganga úr skugga um að nefndin hafi fengið vitneskju um slysið.“



*Guðmundur Freyr Úlfarsson*

*Hilmar Snorrason*

*Pálmi Jónsson*

*Hjörtur Emilsson*

*Jón Finnbjörnsson.*