

VIÐMERKINGAR

Norrønufrágreiðingin frá Skipaeftirlitinum er eitt sjuskverk

4. partur
Tíkið verður samanum

Eftir Anni á Hædd, lögfróðingi

Eftir at hava lisið frágreiðingina gjølla - bæði meðan Skipaeftirlitið fyrireikaði málið og nú aftaná at Skipaeftirlitið metir seg verða lidnan við kanningararbeiðið og tí hevur almannakunningjört sína *endaligu* frágreiðing - kann eg ikki koma til nakra aðra niðurstøðu enn at skýra frágreiðingina sum eitt sjuskverk.

Kanningarsetningurin

Kanningarsetningurin hjá Skipaeftirlitinum er sjálvgjørdur. Ongar føroyskar reglur er gjørdar um, hvat kanningar av vanlukkum og óhappum á sjónum skulu fevna um. Ongar reglur ella leiðreglur eru gjørdar um, *hvørjar* vanlukkur ella óhapp skulu kannast og hvørji ikki skulu kannast. Hetta merkir, at "bagatemarkið" er ókent,uttan so at vísast kann á óhapp, sum eru farin fram í tíðar-skeiðinum síðani Skipaeftirlitið kom á føroyskar hendur og hugt verður nærri at, hvussu *Skipaeftirlitið* hevur valt at viðgera óhapp og vanlukkur. Sjálv havi eg ikki fult yvirlit yvir vanlukkur og óhapp, sum eru hend við føroyskum skipum í hesum tíðarskeiðinum, men øll vita, hvørji óhapp Norrøna hevur havt.

Hvørjar vanlukkur og óhapp við nýggju Norrønu kannar Skipaeftirlitið?

Á síðu 5, undir broti 4.2 í frágreiðingini frá Skipaeftirlitinum, staðfestir Skipaeftirlitið soleiðis:

"Hin 3. oktober 2003 varð Norrøna á veg inn í Tórshavnar havn. Undir manøvrinum bar hon við Eystara mola. Ein bukla kom inn í void space nr. 11, men hol kom ikki á skipið. Vindmátarin á Norrønu vísti omanfyri 20 m/sek, meðan vindmátarin hjá Tórshavnar havn vísti 13 til 17 m/sek. Óhappið varð ikki fráboðað Skipaeftirlitinum, men klassafelagið fekk boð og sýnaði skaðan." Hetta dømi avdúkar fleiri veikleikar og trupulleikar, sum Skipaeftirlitið hevur at dragast við og fær meg at seta hesar spurningar:

- 1)Velur Skipaeftirlitið at nevna hetta dømi í frágreiðingini, tí *sami* skipari stóð á brúnni tann túrin?
- 2)Velur Skipaeftirlitið at nevna dømi, so at

Skipaeftirlitið *á henda hátt fær eitt høvi* at harta skiparan fyri ikki at hava fráboðað "óhappið".

- 3)Sambært hvørjum reglum, skuldi hetta "óhapp" forrestin fráboðast Skipaeftirlitinum?
- 4)Velur Skipaeftirlitið at nevna dømi, tí teir kanska høvdu ætla sær at kanna "óhappið" og skriva eina Norrønu-frágreiðing afturat?
- 5)Tá nú Skipaeftirlitið hevur valt hetta dømi, hví verða upplýsingarnar um vindmátaran hjá Tórshavnar havn og Norrønu so ikki brúktir til nakað konstruktivt?
- 6)Hvør vindmátari vísir skeivt? Tann hjá Tórshavnar havn ella tann umborð á Norrønu?
- 7)Heldur ikki í sambandi við óhappið 15. januar hevur Skipaeftirlitið sett sær spurningin, um antin vindmátarin hjá Tórshavnar havn ella vindmátarin hjá Norrønu vísir skeivt ella um orsök er at tilmæla broytingar í vindmátungunum hjá Tórshavnar havn, so at skip, sum koma og fara, kunnu fáa neyvari upplýsingar um vindmegina. Sum *kanningarmynduleiki* eigur Skipaeftirlitið í minsta lagi at umhuga slíkar spurningar og *nevna* tað í frágreiðingini.

Spurningar stinga seg eisini upp, tá hugt verður eftir, hvat Skipaeftirlitið hevur valt *ikki* at taka við í frágreiðingina. Hví hevur Skipaeftirlitið valt *ikki* at nevna óhappið við Norrønu, sum hendi tá skipið var á veg *úr* hylinum í Tórshavnar havn á leiðini til Týsklands, har skipið skuldi umvælast?

- 1)Er tað tí at ein annar skipari var umborð tann túrin?
- 2)Er tað tí at onki *hol* kom á Norrønu (ella var holið til alla lukku komið frammanundan)?
- 3)Øllum kunnugt, bleiv Goliat at kalla **vrak** í tí **samanstoytinum** við Norrønu.
- 4)Nær kemur kanningarfrágreiðingin frá Skipaeftirlitinum um tað óhappið?
- 5)Ella er ein avtala gjørd millum Smyril Line, eigarán av Goliat og/ella tryggingarfelagið við "forstáilsi" frá Skipaeftirlitinum?

Eisini í tí málinum eru sjónvarpsmyndir tøkar av óhappinum. Tað er eisini væl hugsandi, at gjørdur simulatorroyndirnar frá fyrra óhappinum kunnu brúkast umaftur til at gera staðfestingar og niður-støð-

ur um tað seinna óhappið. Eg bíði spent eftir, at frágreiðingin um seinna óhappið verður almannakunningjörd. Hvørja niðurstøðu kemur Skipaeftirlitið til í tí málinum? Hvør fær tá høvuðs-skylduna? Veðrið? Skiparin á Norrønu? Ella kanska Goliat?

Hvat er tað, ið Skipaeftirlitið kannar?

Nærlesur ein frágreiðingina sæst, at Skipaeftirlitið ikki hevur brúkt sína orku og vitan uppá at kanna, *hvat orsøkin* var til óhappið 15. januar 2004. Í staðin hevur Skipaeftirlitið brúkt sína tíð og orku at finna útav, *hvussu* skiparin *skuldi havt gjørt fyri at sloppið undan* óhappinum. Próvførslan, ið Skipaeftirlitið byggir sínar staðfestingar og niðurstøður á, eru simuleringar gjørdar 30. januar undir *ideellum* umstøðum, tó soleiðis at vindmegin varð sett til 23 m/sek.

Niðanfyri verða nøkur dømi tikin fram, sum vísa, hvussu langt Skipaeftirlitið er farið, fyri at finna útav, *hvussu* skiparin *skuldi* havt fyrihildið seg á brúnni hin 15. januar 2004.

Á síðu 19 undir brotið 7.5 hevur Skipaeftirlitið skrivað soleiðis:

"Víðari vísa simuleringarnar, at tað var møguligt at sigla inn í Tórshavnar Havn í *slíkum* veðrið, sum var henda dagin (15. jan.), men at trygðin ikki var nóg góð, um *feilmanøvrur* vórðu gjørdar, ella um *skipið misti framtøkumegina*."

Skipaeftirlitið hevur alto brúkt grein 13 í lógini um trygd á sjónum sum heimildargrundarlag fyri at kanna – tað er í hesum førinum at *simulera* – *hvussu* skiparin *skuldi havt borið seg at*, heldur enn at halda seg til lógliga kanningarsetningin, sum ásetur, at Skipaeftirlitið skal kanna *orsøkina* til óhappið. Av orðavalinum sæst, at Skipaeftirlitið, sum *kanningarmyndugleiki*, ikki leggur seg eftir at gera partleysar (objektivar) staðfestingar, nei, Skipaeftirlitið brúkar insinuerandi orð sum *feilmanøvrur*, heldur enn bara at stöðfesta, at manøvrur-*møguleikarnir* veruliga vóru avmarkaðir 15. januar 2004.

Ein kanningarmyndugleiki, sum veruliga hevði sett sær fyri at *kanna* tilburðin og hildið seg til sjálggjørda kanningarsetningin, hevði sum tað fyrsta gjørt ein *váðalýsing*, og sum tað næsta gjørt eina *váðagreining*, áðrenn nøkur staðfesting ella niðurstøða

varð gjørd.

Ein *váðalýsing* skal lýsa teir vágar, sum vóru 15. januar 2004. Ein nágreinilig váðalýsing tekur hædd fyri vindinum, ið var, meðan Norrøna sigldi inn og *vindøkingina*, ið bráðliga kom, tá skipið var áráka molan. Tað, at vindmegin so bráðliga vaks, tá skipið veruliga var komið *inn um tað punkti*, hvar ikki vendist við aftur, hevur Skipaeftirlitið lætt og elegant valt at siggja burtur frá. **Sannleikin** er, at skipið var komið ov langt inn, tá vindmegin **bráðliga** vaks og tók skipið. Tað, at Viðarnesbryggja veruliga *liggur* har hon liggur, tað at Tórshavnar havn í sjálvum sær er trong til eitt so stórt skip sum Norrønu, ger jú tað, at *manøvrur-møguleikarnar* hjá Norrønu í Tórshavnar havn eru avmarkaðir í góðum veðrið sum í ringum veðrið. Tað er veruleiki, men Skipaeftirlitið metir ikki slíka váðalýsing hava týðning fyri teirra kanning, meting, staðfestingar og niðurstøður.

Ein *váðagreining* eigur eisini at taka hædd fyri øðrum faktorum. Tað, at skipari, yvirstýrimaður, 1. stýrimaður og róðursmaður hava vitnað, at skipið onga framtøkumegi hevði, hóast motorarnir ongantíð stöðgaðu, eigur at fáa Skipaeftirlitið at seta spurnartekin við, *um brek* í manøvrurpultum, eltólum ella øðrum skipanum *kunnu hava verið atvoldin* til, at Norrøna dreiv á Viðarnes aðru ferð.

Ein *váðagreining* eigur eisini at taka hædd fyri teimum skaðum, sum Norrøna helst fekk *fyrru fer* hon bar við Viðarnesbryggju. Altso eigur Skipaeftirlitið at kanna og greina, hvønn *týðning* skaðarnir hava havt fyri manøvrur*leikarnar* hjá skipinum o.s.fr.

Ein *váðalýsing* og *váðagreining* eigur eisini at taka hædd fyri og lýsa, hvørji onnur skip lógu at bryggju og hvar tey lógu.

Onki er í frágreiðingini, sum bendir á, at Skipaeftirlitið hevur framt slíka váðalýsing ella váðagreining. Niðurstøðan er, at frágreiðingin frá Skipaeftirlitinum er eitt sjuskverk.

Á síðu 24, undir broti 8.1 hevur Skipaeftirlitið skriv-

að soleiðis: "Simuleringarnar av inn-siglingini í Tórshavnar havn henda dagin vísa, at tað *bar* til at sigla inn, men tað var ikki pláss fyri feilmanøvr-um. *Um bakkað* varð við stýriborðsskrúvu, siglt varð fram við bakborðsskrúvu, róðrið hart stýriborð, *bar* væl til at fáa skipið upp

ímóti vindinum og sigla inn í Tórshavnar havn."

Simuleringar royna at endurgeva veruleikan undir *ideellum og statiskum* umstøðum. Hædd verður ikki tikin fyri eitt nú kósbroytingum i vindinum, nær eitt vindblak er komið, nær tað næsta kom, ristingar í skipið o.s.fr. Hóast nógvar avmarkingar eru innbygdar í simulatorroyndunum hjá Skipaeftirlitinum, so ger Skipaeftirlitið **onki** fyri at lýsa hesar fyri almenninginum, annað enn á síðu 19 stutt at staðfesta, at "skipið varð ikki lagt at bryggju" (tað er alto í sambandi við simuleringarnar hjá Skipaeftirlitinum). Er tað so galið, at Skipaeftirlitið ikki er *vitandi* um avmarkingarnar í simuleringunum? Ella metir Skipaeftirlitið, at avmarkingarnar í simulatorinum *ongan týðning* hava fyri kanningarnar av óhappinum? Tað síðsta má helst verða satt, tí kanningarfrágreiðingin frá Skipaeftirlitinum byggir á simuleringar heldur enn uppá váðagreiningar, vitnisfrágreiðingar og aðrar frágreiðingar, sum skipakøn fólk hava givið Skipaeftirlitinum ímeðan kanningararbeiðið hevur verið gjørt.

Á síðu 24, undir brotið 8.2 stendur:

"Ein *annar* møguleiki at sigla inn í havnina *hevði verið*, at tá Norrøna nærkaðist havnini, *kundi* hon siglt út um russisku skipini, ið lógu fyri akkeri, fyri síðani at andøvt inn við Argjalandinum og inn í havnina. Um *hetta* var gjørt, hevði ikki verið neyðugt at gera so stóra kósbroyting í einum. Siglingin inn í havnina *kundi verið* gjørd við fleiri smáum kósbroytingum. Hetta hevði gjørt tað *munandi lættari* at leggja skipið við stevninum móti vindinum. *Um Norrøna stevndi móti vindinum, hevði skipið havt nóg mikið av maskinorku til, at vindurin ikki hevði tikið tað*. Harafturat *hevði pláss verið fyri fleiri manøvrurmøguleikum*."

Hetta dømi prógvar, at Skipaeftirlitið hevur mist *fokus* í kanningararbeiðinum. Í staðin fyri at kanna *orsøkina til óhappið* - soleiðis sum ein kanningarmyndugleiki sambært lógini hevur skyldu til - brúka teir simuleringar at "belæra" skiparin, *hvussu* hann *skuldi havt gjørt fyri at sloppi undan óhappinum*. Hvønn kasjett hevur Skipaeftirlitið havt á høvðinum, tá teir skrivaðu hatta reglubrotið? Hvat nú, um skiparin á Norrønu tekur umrødda siglingartilmæli frá Skipaeftirlitinum í álvara og eitt óhapp tá hendir? **Hvør fær tá skyldina?**

Skiparin ella Skipaeftirlitið?

Á síðu 25, undir brotið 8.2, skrivur Skipaeftirlitið soleiðis:

"Yvirstýrimaðurin segði, at farið varð út í Nólsoyarfjørð at gera status. Hetta kundi *eins væl verið gjørt*, um skipið varð liggjandi á Viðarnesi. *Møguligt hevði eisini verið at gjørt eina roynd at leggja skipið at á vanligu atløguplássinum. Í triðja lagi* kundi ein roynd verið gjørd at leggja at molanum, men skiparin valdi at fara útaftur í Nólsoyarfjørð."

Hesar staðfestingar ger Skipaeftirlitið *uttan eisini* at leggja dent á, at skiparin hevði fingið fráboðað, at hol var á skipinum, men at tað var **omanfyri vatnlinjuna**, jvb. s. 11 í frágreiðingini frá Skipaeftirlitinum og at eitt norskt skip lá við bryggju, og tí metti skiparin ikki at tað var ráðiligt at leggja Norrønu at við molan, tí vandi var fyri at skaði kundi koma á norska skipið. Hetta hevur skiparin gjørt Skipaeftirlitinum varugt við langt áðrenn kanningarfrágreiðingin varð liðugt skrivað.

Men frágreiðingin frá Skipaeftirlitinum er eitt sjuskverk og tí hevur Skipaeftirlitið valt at sæð burtur frá hesum upplýsingunum. Skipaeftirlitið hevur ikki gjørt nakra váðalýsing ella váðagreining. Skipaeftirlitið hevur rætt og slætt gjørt **staðfestingar og niðurstøður, sum ikki byggja á eitt fullgott upplýsingargrundarlag ella próvførslu**.

Eisini staðfestir Skipaeftirlitið á s. 25, undir broti 8.2 soleiðis:

"Skiparin stóð miðskskip undir allari tilgongdini. Hann hevði tí ikki *nakað* útsýni niður við síðunum. Hevði hann staðið úti í bakborði, *hevði hann sæð betur, hvussu skipið flutti seg í mun til umhvørvið* og havt *nógv betur møguleika* at tikið *neyðug stig í góðari tíð*."

Skipaeftirlitið staðfestir, at **skiparin** hevur staðið á skeivum staði á brúnni. Tað, sum Skipaeftirlitið *ikki tekur við í sína so-nevndu greining* er, at skiparin er ikki *einsamallur* á brúnni. Skiparin hevur jú stýrimenn afturat sær. Hvat er so uppgávan hjá hesum stýrimonnum? Jú, teir eru skiparans "forlongdu" eygu og oyru, so skiparin kann gera sær eina **heildarmynd av støðuni**. Spurningurin er, um Skipaeftirlitið hevur