

**Nr. 008 / 11 Farsæll GK 162*****Fær á sig brotsjó í Grindavík***

Skipaskr.nr. 1636  
Smíðaður: Svíþjóð 1977, stál  
Stærð: 60 brl. 62 bt.  
Mesta lengd: 21,2 m Skráð lengd: 19,48 m  
Breidd: 4,8 m Dýpt: 3,12 m  
Vél: Volvo Penta 375 kW, 1998  
Fjöldi skipverja: 4



Farsæll©Hilmar Snorrason

**Gögn:**  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. ágúst 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

***Atvikalýsing:***

Þann 2. febrúar 2011 var Farsæll GK 162 á siglingu inn til Grindavíkur. Veður: V 6 m/sek. og stórsjór. Sjávarhæð kl. 20:00 um 2,9 m.

Um kl. 20:00 þegar skipið var komið í siglingaleiðina inn til Grindavíkurhafnar reis upp sjór aftan við það og lagði það á stjórnborðssíðu. Þessu ólagi fylgdu tvö önnur sem lögðu skipið á hliðina og hröktu það austur úr innsiglingarmerkjum. Sjá feril í korti.

Skipstjóri náði að rétta stefnuna en þegar komið var inn fyrir hafnargarða kom í ljós að báðar dragnótirnar höfðu farið fyrir borð. Önnur þeirra hékk í stjórnborðsgálga en hinn hafði skolað aftur úr skutnum og hékk í bakborðsvírnum.

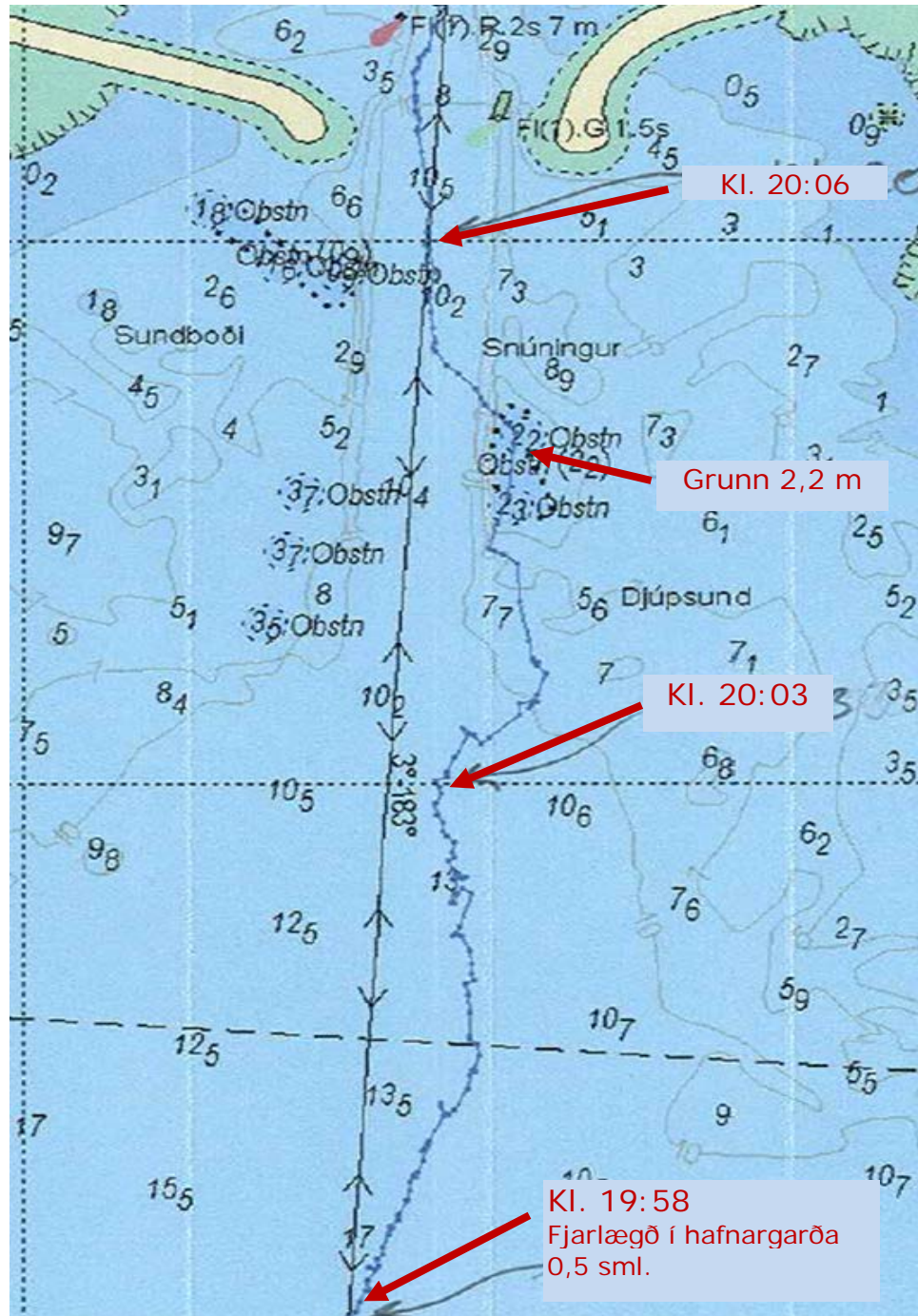
Annar bátur, Sólborg RE, var á leið í innsiglinguna en var varaður við og snéri hann frá og til Þorlákshafnar.

***Við rannsókn kom fram:***

- að þegar atvikið átti sér stað var samkvæmt mælingu frá Grindavíkurdufli 6,5 m ölduhæð og sveiflutími 12,9 sek.;
- að samkvæmt upplýsingum frá hafnaryfirvöldum voru aðstæðurnar sem mynduðust á þessum tíma ekki algengar en vel þekktar. Kl. 17:00 var ölduhæð um 3,0 m og hækkaði um 1,5 m á næsta klukkutíma og svo áfram þar til atvikið átti sér stað um kl. 20:00. Ölduhæðin hækkaði því um 3,5 m á þremur klst. án sýnilegra skýringa. Talið var að versnandi veður

samkvæmt veðurspá væri u.þ.b. að bresta á en það gerðist ekki fyrr en um fjórum klst. síðar;

- að skipstjórinn hafði fengið þær upplýsingar frá öðru skipi sem hafði farið um innsiglinguna skömmu áður að brotið hefði inn úr öllu en leiðin væri samt nokkuð greið. Hann hafði einnig verið þrígang í sambandi við hafnaryfirvöld og fengið þær upplýsingar að aðstæður væru að versna og búast mætti við slæmum brotum. *Myndin hér að neðan sýnir vel feril Farsæls GK frá kl. 19:58 til 20:06;*



- að eins og fram kemur á ferilskráningu fór skipið yfir grunnid (2,2 m) suður af Snúning um kl. 20:05. Sjávarhæð var 2,9 m og því um 5,1 m dýpi yfir grunninu;

- að viðmiðunarreglur um umferð um innsiglinguna eru eftirfarandi: Þegar ölduhæð á duflinu er komin yfir 5 m þurfa minni skip að huga vel að stöðu sinni og stærri skip að fylgjast með framvindu mála. Starfsmenn hafnarinnar fylgjast með þróun mála og ef aðstæður versna er reynt að hafa samband við þau skip sem vitað er um að séu á leið til hafnarinnar;
- að samkvæmt upplýsingum frá hafnarstjóra er mikill munur á áhrifum öldu á innsiglinguna eftir því úr hvaða átt aldan kemur. Þykk alda úr suðri væri mikið áhrifameiri í innsiglingunni en SV eða V vindbára. Vegna þessara þátta væri mjög erfitt að setja ákveðin viðmið t.d við 6 m ölduhæð á dufli væri innsiglingin ófær og höfnin lokuð;
- að áður en lagt var í innsiglinguna höfðu lúgur og boxalok verið tessuð en ekki talin ástæða til að sjóbúa veiðarfærin sérstaklega;
- að skipstjórinn var mjög vanur aðstæðum á þessu svæði og hafði siglt um höfnina í meira en 20 ár. Fram kom að hann ætlaði að breyta vinnureglu sinni um landtöku eftir þetta atvik.

### *Nefndarálit:*

Orsök atviksins var sú að lagt var í innsiglinguna við mjög erfiðar aðstæður og þrátt fyrir að upplýsingar lægu fyrir um mikla hækkun á ölduhæð á óeðlilega skömmum tíma. Litlu mátti muna að illa færi enda barst skipið hættulega mikið af leið við brotsjóina.

Nefndin flokkar atvikið undir „**nærri því slys**“ og telur ljóst að áralöng reynsla skipstjórans á þessu svæði hafi komið í veg fyrir að verr færi.