

Nr. 19-132 S 077 Baldur / Grettir**Árekstrarhætta****Baldur**

Skipaskr.nr. 2887
 IMO 7804962
 Smíðaður: Noregur 1979, stál
 Útgerð: Sæferðir ehf
 Stærð: 1677 bt
 Mesta lengd: 68,30 m Skráð lengd: 63,47 m
 Breidd: 11,60 m Dýpt: 4,20 m
 Vél: MAN B&W 1840 kW, 1994
 Fjöldi skipverja: 10
 Farþegar: 42



Baldur©Skessuhorn

Grettir

Skipaskr.nr. 2404 IMO nr. 9211731
 Smíðaður: Kína, 2000, stál.
 Útgerð: Þörungaverksmiðjan H.F.
 Stærð: 396,95 bt.
 Mesta lengd: 38,89 m Skráð lengd: 36,32 m
 Breidd: 9,40 m Dýpt: 3,50 m
 Vél: Caterpillar, 738 kW, 2000.
 Fjöldi skipverja: 4



Grettir©Þorgeir Baldursson

Gögn:

Gögn RNSA

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 17. apríl 2020 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti, Pálma K Jónssyni og Hirti Emilssyni

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

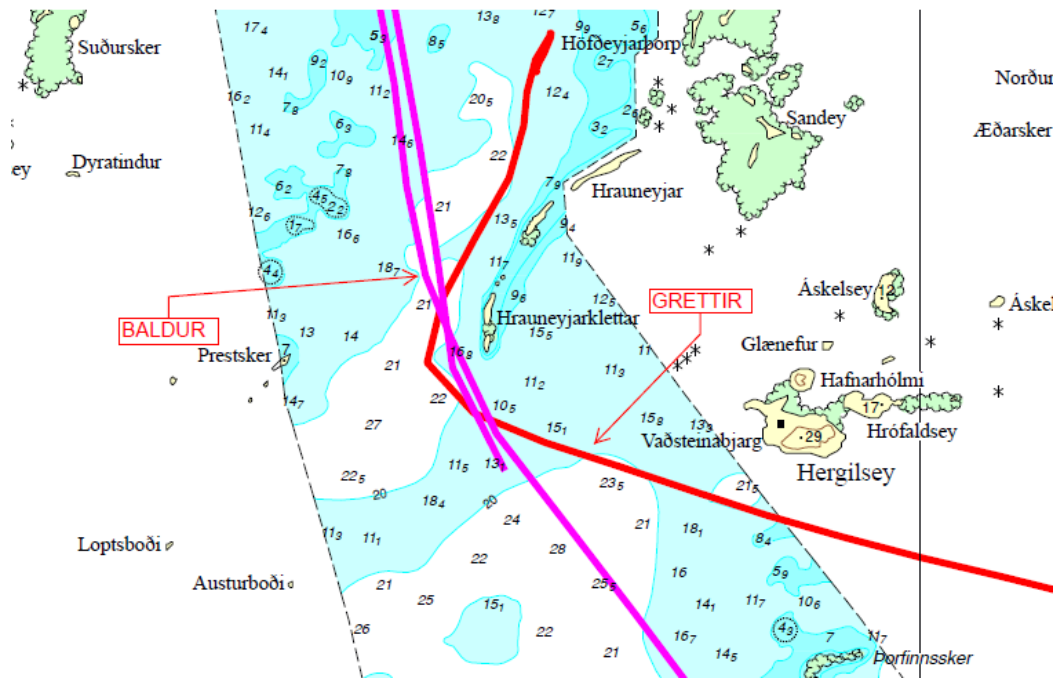
Atvikalýsing:

Þann 16. ágúst 2019 voru ferjan Baldur og þörungaskipið Grettir á siglingu á Breiðafirði. Veður: A 3-4 m/sek. (Flatey)

Baldur fór frá bryggju í Flatey um kl. 10:45 og var siglt áleiðis til Brjánslækjar. Um kl. 11:15 þegar skipið var stutt vestur af Hrauneyjarklettum var Grettir þar á siglingu og einnig á norðlægri stefnu.

Á mynd 1 sést ferill skipanna, samkvæmt ferilskráningu Vaktstöðvar siglinga (VSS), en Baldur (fjólublár) var að draga Gretti uppi (rauður) og þurftu stjórnendur beggja skipanna að gera ráðstafanir til að forða árekstri. Grettir með því að beygja til stjórnborða en Baldur með því að bakka.

Lítill fjarlægð var á milli skipanna þegar minnst var og áætlað að hún hafi ekki verið meiri en um 10 m.



Mynd 1 Kortíð sýnir feril skipanna, (hlutalína Baldurs sýnir hann á suðurleið)

Við rannsókn kom fram:

- að Baldur var á u.þ.b. 12,5 hnúta ferð og á réttvísandi stefnu á milli 320°-350° en Grettir á u.þ.b. +/- 9 hnúta ferð og á réttvísandi stefnu frá 285°-030° þegar atvikið átti sér stað;
- að skipstjóri Grettis hafði orðið var við AIS merki um að Baldur væri fyrir aftan hann og einnig með stefnu áleiðis fyrir Hrauneyjarsker. Þar sem Baldur var að sigla hann uppi frá bakborða reiknaði skipstjóri Grettis með að stjórnundur Baldurs væru meðvitaðir um þessa stöðu;
- að sögn skipstjórnanda Baldurs benti stefna Grettis ekki til þess að hann væri á leið fyrir Hrauneyjarsker;
- að skipstjóri Grettis kvaðst hafa reynt ítrekað að hafa samband við Baldur á VHF talstöð, bæði á rásum 9 og 16, en án árangurs. Þeir hefðu náð símasambandi við skipstjórnann eftir atvikið og kom þá í ljós að hann hefði ekki verið við stjórn og vissi ekki um atvikið;
- að skipstjórnandi Baldurs vísaði alfarið á bug að skipstjóri Grettis hafi ítrekað reynt að hafa samband við Baldur fyrir atvikið á VHF rásum 9 og 16 án árangurs. Hann hafi aðeins einu sinni orðið var við kall frá Gretti á rás 16 en það hafi verið eftir atvikið;
- að skipstjóri Grettis kvaðst ekki hafa haft svigrúm á þessum tíma til að sigla fyrir til stjórnborða og sigla norður með eyjunum vegna aðstæðna (sjá mynd 1). Hann taldi að alvarlegt hættuástand hefði myndast ef hann hefði breytt ferð og/eða stefnu til bakborða við þessar aðstæður. Hann hefði því haldið sömu ferð og breytt stefnu til stjórnborða um leið og hann taldi það mögulegt vegna grynninga. Þessi aðgerð forðaði árekstri að hans mati;
- að sögn skipstjórnanda Baldurs var stefnubreyting til stjórnborða ekki möguleg þar sem leið skipsins var mjög nærri Hrauneyjarklettum en stefnubreyting Grettis hafi ekki verið nauðsynleg dýpis vegna;

- að skipstjóra Grettis fannst stjórnendur Baldurs ekki hafa virt reglur um örugga siglingu við þessar aðstæður heldur haldið óbreyttri stefnu og hraða þrátt fyrir mikla árekstrarhættu. Baldur sigldi með skut Grettis og bakborðsmegin við hann með minnstu fjarlægð um 10 m;
- að fram kom hjá stjórnanda Baldurs í frábrigðaskýrslu úr öryggiskerfi skipsins að Grettir hefði þverað hefðbundna stefnu hans (335°) fyrst í u.þ.b. 0,5 sml fjarlægð. Þegar þeir hefðu verið komnir í vegpunkt til stefnubreytingar til norðurs hefði Grettir beygt óvænt til stjórnborða og í veg fyrir Baldur. Til að forða árekstri var eins og fyrr segir slegið af og vél sett í afturábak.

Sérfræðiálit:

Vegna athugasemda og mjög ólíkra sjónarmiða aðila málsins fékk nefndin sérfræðiálit hjá kennara og fagstjóra við Skipstjórnarskóla Tækniskólans. Niðurstaða hans var eftirfarandi:

Varðandi atvik þann 16. ágúst 2019 er lá við árekstri Baldurs og Grettis vestur af Hrauneyjarklettum.

13. regla alþjóðlegu siglingareglanna er ótvíræð hvað varðar skip sem siglir annað skip uppi og ljóst að stjórnandi Baldurs hefði átt að sýna meiri aðgæslu á siglingu sinni þar sem lítil fjarlægð hefur verið á milli skipanna og siglingaleiðin þröng.

Hinsvegar verður þá um leið að geta þess að skip sem vikið er fyrir á, samkv. 17. reglu, að halda stefnu og ferð óbreyttri, sem stjórnandi Grettis gerði ekki og hefur mátt vita að með því að snúa til stjórnborða í veg fyrir Baldur var hann að skapa hættu á árekstri.

Þó við lítum svo á að Baldur hafi verið búinn að vikja fyrir Gretti með því að hleypa honum framfyrir sig og talið sig vera lausan, þá er Baldur allan tímann meira en 22,5° fyrir aftan þverskipsstefnu Grettis, bæði þegar hann hefur Gretti á stjórnborða og einnig þegar Grettir er kominn yfir á bakborða og breytir stefnu til stjórnborða, þannig að leiðir skipanna skerast aftur. Sem merkir að þá á 13. reglan enn við.

Þá sýna sjókort að stjórnandi Baldurs mátti vita að Grettir gæti ekki haldið óbreyttri stefnu vegna grynninga, þó hann þyrfti ekki að búast við því að stjórnandi Grettis breytti stefnu jafn mikið til stjórnborða og raun varð.

Þarna hefðu báðir aðilar mátt sýna meiri aðgæslu og ræða saman í talstöð um sínar fyrirætlanir, sem hefði að öllum líkindum komið í veg fyrir atvikið.

Nefndarálit:

Nefndin tekur undir ofangreinda ályktun og bendir á að hér var um mjög alvarlegt atvik að ræða þar sem báðir aðilar hefðu mátt sýna meiri aðgæslu og ræða saman í talstöð um sínar fyrirætlanir sem hefði að öllum líkindum komið í veg fyrir atvikið.