

Nr. 064 / 15 Baldur**Tók niðri á Breiðafirði**

Skipaskr.nr. 2887
 IMO 7804962
 Smíðaður: Noregur 1979, stál
 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: 56



Baldur©Skessuhorn

Gögn:
 Gögn RNSA

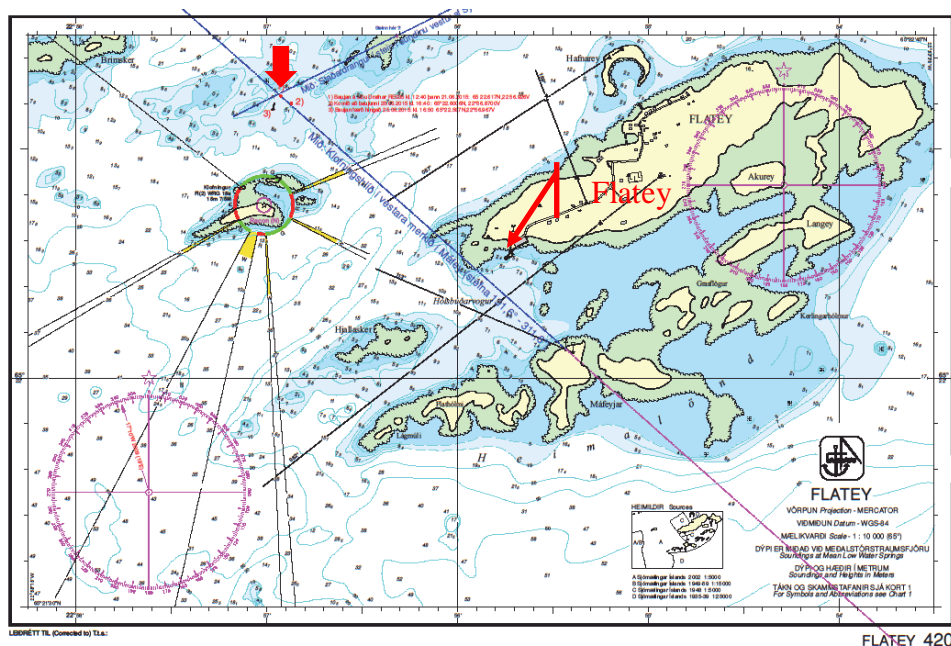
Lokaskýrsla afgreidd á fundi þann 5. desember 2016 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni, Pálma K. Jónssyni og Hirti Emilssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 22. júní 2015 var farþegaskipið Baldur á siglingu á Breiðafirði. Veður: Hægviðri

Skipið hafði lagt úr höfn í Flatey kl. 17:36 áleiðis til Brjánslækur og sigldi hefðbundna leið austur fyrir Klofningsvíta með stefnu fyrir Brimsker. Á siglingunni ca NNA af Klofningsvíta var siglt fyrir siglingabauju í Brimskerjarröst við sker í svo kölluðu Gullna hliði.



Mynd 1 Höfnin í Flatey og svæðið þar sem Baldur tók niðri

Kl. 17:42 var baujan þvert af skipinu stjórnborðsmeginn í u.þ.b. 20-25 m fjarlægð en þegar hún var komin aftur fyrir skipið tók það niðri á skerinu upb. miðskips án þess að missa ferð. Skipið var stöðvað og við athugun kom í ljós að skrúfa og stýri reyndust í lagi. Farþegar voru kallaðir á söfnunarstaði samkvæmt neyðaráætlun skipsins og lekaönnun gerð.

Kl. 17:55 tilkynnti skipstjóri Baldurs VSS (*Vaktstöð siglinga*) um atvikið og að ákveðið sé að halda til hafnar í Flatey. Kl. 17:58 var skipið komið í höfn og ráðstafanir gerðar til að kanna ástand og skemmdir. Björgunarsveit komu með kafara frá Stykkishólmi til að skoða skipið og reyndust nokkrar skemmdir skrokknum auk þess sem lítil rifa hafði komið inn í tóman kjölfestugeymi. Engin olíuleki var frá skipinu og var Umhverfisstofnun upplýst um það.



Mynd 2 Umrædd bauja

Eftir að tjónið hafði verið metið var skipinu siglt áfram til Brjánslækur en síðan til Stykkishólms en þangað var komið kl. 23:50 þar sem viðgerð til bráðabirgða fór fram.

Við nánari skoðun reyndist ákoman m.a. vera miðskips stjórnborðsmeginn ca. 60 cm undir slinkubretti, 5 til 6 m löng og 1,5 á hæð. Framan við band á því svæði var 19 cm löng rifa inn í tóman kjölfestugeymi og u.þ.b. 10 mm þar sem hún var breiðust. Við bráðabirgðarviðgerðina var soðin 6 mm þykk plata yfir skemmdirnar en ekki var talin þörf á að taka skipið úr áætlun.

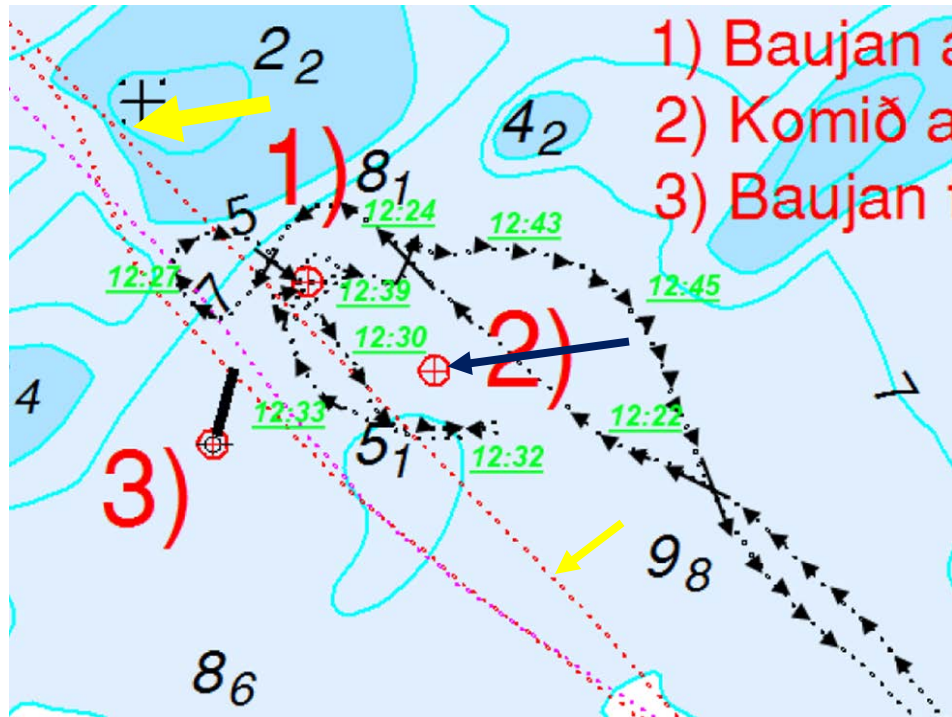
Rannsóknarskipið Dröfn hafði verið við viðhaldsstörf við umrædda bauju þann 21. júní eða deginum fyrir atvikið og vaknaði grunur um að hún hefði færst úr stað eftir það.

Þann 25. júní var baujan færð í samstarfi útgerðar Baldurs og fulltrúa Vegagerðarinnar á stað, 65°22'587N og 22°56'967V, sem voru hnit sem stemmdu við eldri staðsetningu og landmið.

Við rannsókn kom fram:

- að rauða baujan reyndist ekki á réttum stað. Við athugun kom í ljós að hún reyndist vera um 40 m til suðausturs frá þeim stað sem hún átti að vera;
- að hvorki skipstjóra né útgerð hafði verið tilkynnt um viðhaldsstörf við baujuna;
- að samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni og skipstjóra hafði Dröfn hífð rauða siglingabauju við brimskerjarleið á Breiðafirði til ástandskoðunar á síðuna. Fram kom að mikill straumur hefði verið á staðnum og erfitt verið að vinna við baujuna á síðu bátsins og því sleppt fljótlega aftur eftir að hafa verið þrifið um 1,5 metra niður fyrir sjólínu;
- að á kortinu hér að neðan (*mynd 3*) sést hvar baujan (1) var staðsett þegar Dröfn var með hana á síðunni og (2) hvar hún var staðsett við atvikið. Baujan var færð á staðin sem merktur er 3. Siglingaleiðir Baldurs er

merktar A og B. Ferilskráning A er á milli kl. 17-18 þegar skipið tekur niðri en B er sigling á öðrum tíma. Ferilskráning merkt C er sigling Drafnar;



Mynd 3 Gula örin sýnir hvar Baldur tók niðri og siglingaferil hans

- að á siglingunni kvaðst skipstjóri hafa siglt eftir baujunni og annarri landsýn þegar skipið tók niðri enda gott skyggni. Hann kvaðst einungis hafa gert það þegar skipið var á þessari leið þ.e.a.s. norðurleið og ekki notað landmið við þær aðstæður. Á mynd 1 má sjá landmiðarlínu (blá);
- að ákveðið var að setja baujuna á nýjan stað sem merktur er 3) á mynd 3;
- að um tvær leiðir var að ræða til að sigla þessa leið þ.e.a.s. austan Klofnings eins og í þessu tilfelli eða vestan (ytri leið) við hann. Það væru veðuráðstæður og sjávarföll sem réðu því hvor leiðin væri valin. Eftir atvikið var um tíma hætt að sigla þessa leið nema aðstæður til þess væru sérstaklega góðar til að venjast nýrri staðsetningu á baujunni. T.d. urðu grynningar að vera sýnilegar, bjart veður til að sjá þara og/eða undiralda til að brot væru áberandi. Megin ástæða fyrir því að eystri leiðin er notuð er að ytri leiðin getur orðið ófær í vestan áttum;
- að samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni var verið að þrifa ytri birði baujunar og efsta hluta hennar að gróðri. Ekki átti að yfirfara legufæri eða að taka hana upp en hún hafði verið sett út með nýjum legufærum fyrir u.þ.b. ári áður;
- að verklagsreglur um upptöku og niðursetningu sjómerkja, þ.m.t. vinnu við þrif og ljósabúnað, eru eftirfarandi:
 - a) Þegar dufl er tekið upp eða sett út, þá er staðsetning fyrirfram ákveðin og sigld út af skipstjóra. Fulltrúi vegagerðar staðfestir að siglt sé á réttan stað og sleppt á réttan stað.
 - b) Þegar unnið er við ljósabúnað og eða dufl þrifið, þá er siglt að duflinu, það fest við borðstokk skips, og unnið við ljósabúnað eða

dufl þrifið með háþrýstipvotti. Ekki hefur verið staðfest staðsetning að verki loknu hingað til en verklagi hefur verið breytt og innifelur að staðsetningin sé sannreynd með óleiðréttri GPS tækni.

- að miðað er við siglingatölvu þjónustuskips og áhafnar þess um rétta staðsetningu á bauju þegar unnið er við hana en fulltrúar Vegagerðar sjá um þrif o.s.fr.v.;
- að baujan var ekki í vitaskrá. Baujur á þessu svæði hafði verið í rekstri einkaaðila (Baldurs) en því fyrirkomulagi var breytt fyrir ári síðan og Vegagerðin tók yfir reksturinn á þeim. Fram kom að þessar baujur verða færðar í vitaskrá í framtíðinni;
- að fram kom hjá skipstjóra að rýmingaráætlun fyrir farþega við þessar aðstæður hefði gengið vel;
- að Baldri hafði verið siglt eina ferð með baujuna á nýjum stað án vndræða. Fram kom sú skýring frá skipstjóra að mögulega hefði löng taug í henni staðsett hana á betri stað þá.

Nefndarálit:

Orsök þess að skipið tók niðri var annars vegar að siglingamerki var ekki á réttum stað og hins vegar að á siglingunni voru ekki notaðir aðrir mögulegir kostir s.s. landmið o.s.fr.v. til að tryggja öryggi skipsins á þessu varhugaverða svæði.

Nefndin gerir athugasemdir við að ekki hafi verið tilkynnt til útgerðar Baldurs um þessar aðgerðir.