

Nr. 19-090 S 059 Blíða SH 277**Strandar á Breiðafirði**

Skipaskr.nr.: 1178
 Smíðaður: Seyðisfirði 1971 stál
 Stærð: 61,9 brl. 61 bt.
 Mesta lengd: 23,32 m Skráð lengd: 20,64 m
 Breidd: 4,8 m Dýpt: 2,45 m
 Vél: Caterpillar 269 kW, 1979
 Fjöldi skipverja: 4

Gögn:
 Lögregluskýrsla
 Gögn RNSA



Blíða ©Hilmar Snorrason

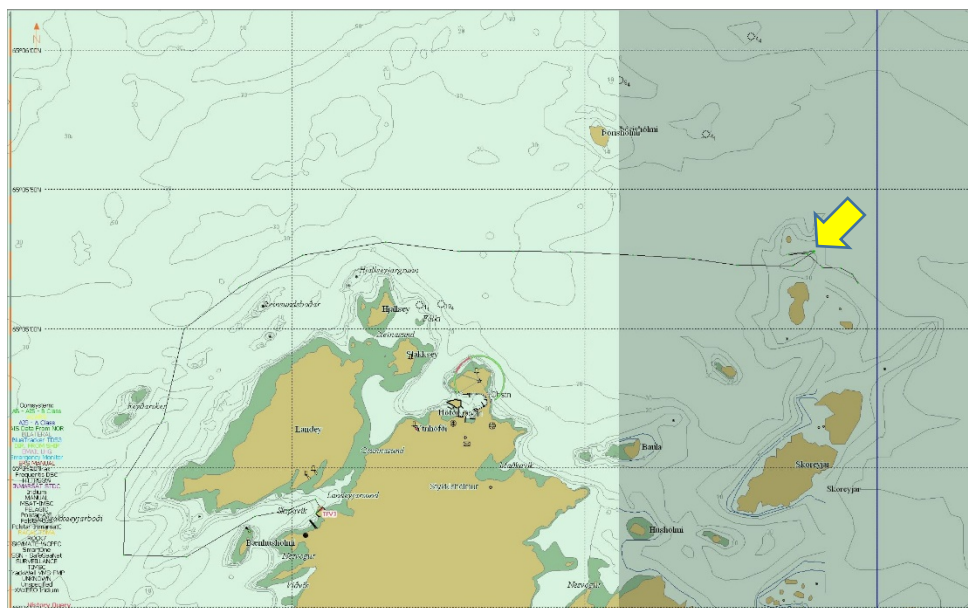
Lokaskýrsla afgreidd á fundi 5. júní 2020 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasyni og Hirti Emilssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 18. júní 2019 var Blíða SH 277 á beitukónsveiðum í Breiðafirði. Veður: NA 5-7 m/sek. Djúprista fr.: 2,0 m og aft.: 2,3 m. Fjöruliggjandi var kl. 13:33.

Kl. 12:36 tilkynnti skipstjóri til Vaktstöðvar siglinga (VSS) að skipið væri strandað á grynningum norður af Hvítabjarnarey á stað, 65°05'280N og 022°40'540V. Ekki kom leki að skipinu en það hallaði mikið en u.þ.b. ein klukkustund var í fjöruliggjanda þegar það strandaði.



Mynd 1 Strandstaður Blíðu



Mynd 2 Blíða á strandstað

Björgunarsveitir á Rífi og Snæfellsnesi voru kallaðar út ásamt þyrlu Landhelgisgæslu Íslands (LHG). Björgunarskipið Björg fór út frá Rífi um kl. 13:00 með dælur um borð en sjómælingabáturinn Baldur kom á staðinn um kl. 14:00.

Kl. 15:37 losnaði Blíða af skerinu og gat siglt til hafnar í Stykkishólmi fyrir eigin vélarafli. Frekari björgunarstarf var afþakkað og þyrla LHG TF-EIR snéri til Reykjavíkur um kl. 15:15. Kafað var við skipið og reyndust skemmdir einungis á fremsta hluta slingurbrettis bakborðsmegin en það hafði rifnað að hluta (ca 30 cm) en skipið hafði legið á þeirri hlið.

Ekki urðu slys á fólki og lítil mengun en aðeins lítilsháttar glussaolía fór í sjó.

Við rannsókn kom fram:

- að skv. ferilskráningu VSS var skipið á um 1,2 hnúta ferð þegar það strandaði kl. 12:15. Skipstjórinn taldi sig hafa verið á 2-3 hnúta ferð;
- að skipstjórinn var einn í brúnni þegar skipið strandaði;
- að skipstjórinn hafði verið í um tvö ár á skipinu og farið oft um þetta svæði. Hann kvaðst ekki hafa vitað um þessar grynningar og þær hefðu hvorki verið í sjókorti eða GPS kortagrunni (Plotter);
- að skipstjóri sagði að um borð hefði verið MaxSea kortagrunnur með opinberri uppfærslu í maí 2019;
- að yfirstýrimaður við sjómælingar LHG skoðaði kortagrunn (C-map) Blíðu eftir strandið og siglingaforritið sem notað var (Time Zero). Hann staðfesti að grynningarnar hefðu ekki sést í því. Fram kom einnig að sjókort (pappírs) nr. 37 og



Mynd 3 Leiðrétt kort nr. 426

nr. 426 fyrir þetta svæði voru ekki um borð í skipinu og voru sögð hafa gleymst í landi. Við skoðun á þeim kom í ljós að þau höfðu ekki verið leiðrétt eftir *Tilkynningum til sjófarenda nr. 1 2018* þar sem þessar grynningar var að finna (sjá mynd nr. 3);

- að til samanburðar eru hér tvær myndir úr Time Zero siglingaforriti. Annars vegar óleiðrétt C-MAP svipað og var um borð í Blíðu þar sem grynningarnar koma ekki fram (mynd 4) og hins vegar leiðrétt opinbert rafrænt sjókort (EMC) útgefið af Sjósmælingum Íslands þar sem grynningarnar eru sýndar (mynd 5);



Mynd 4 Óleiðrétt C-MAP sjókort án grynninga



Mynd 5 Leiðrétt opinbert rafrænt sjókort (ENC) með grynningum

- að samkvæmt upplýsingum skipstjóra voru eftirfarandi siglingatæki í gangi þegar skipið strandaði: dýptarmælir, MaxSea siglingaplotter og tvö GPS staðsetningartæki. Einnig kom fram að aðvörunarbúnaður í dýptarmæli hefði verið í notkun og stilltur á aðvörun við fimm metra dýpi en hún hefði ekki farið í gang þar sem grynningin hefði verið svo brött;

- að skipstjórinn taldi ástæður strandsins vera þá að það hefði verið lágt í sjó, skortur á góðu sjókorti og vitneskju um þessar grynningar;
- að skipið var á veiðum með krabbagildrur á Breiðasundi og norður af Þórishólma þegar það strandaði;
- að um borð voru 1.408 kg af beitukóngi, um 2.400 ltr. af olíu og eitthvað af glussaolíu;
- að skipið var tekið í slipp þann 4. júlí vegna viðgerða á stýri og voru þá gerðar grófar mælingar á dældum á botni þess. Allar þær mælingar sem gerðar voru reyndust undir 18 mm og stóðust lágmarkskröfur;
- að fjórir voru í áhöfn en aðeins þrír lögskráðir og var skipstjóri áminntur af LHG vegna þess ásamt því að ekki voru leiðrétt sjókort um borð.

Nefndarálit:

Orsök strandsins má rekja til þess að ekki voru leiðrétt sjókort um borð í skipinu og þar af leiðandi hafði skipstjóri ekki vitneskju um þær grynningar sem skipið strandaði á.

Sérstakar ábendingar:

Nefndin hvetur alla skipstjórnarmenn til að sjá til að ávallt séu um borð lögleg og leiðrétt sjókort yfir það svæði sem siglt er um til að tryggja öryggi skips og áhafnar.

Nefndin bendir enn og aftur á mikilvægi þess að rétt sé lögskráð á skip en skipstjóri ber samkvæmt lögum ábyrgð á því að svo sé.

Tillögur í öryggisátt:

Ítrekað hafa komið upp atvik þar sem ekki hafa verið notaðar réttar upplýsingar um örugga siglingu á þessu svæði þrátt fyrir að þær væru til. Nefndin telur því ástæðu til gera eftirfarandi tillögur í öryggisátt til Samgöngustofu (1) og ráðuneytis samgöngu- og sveitastjórnarmála (2):

1. Að við reglulega búnaðarskoðun verði skoðað sérstaklega hvort sjókort og siglingaforrit séu lögleg og leiðrétt.
2. Að sett verði sérstök viðurlög ef slys og/eða önnur atvik sem rekja má til þess að sjókort og siglingaforrit séu ekki lögleg og leiðrétt.

Annað:

Blíða SH 277 sökk í veiðiferð í Breiðafirði þann 5. nóvember 2019 á stað 65°13'790N og 022° 42'890V. Ekki urðu slys á fólki. (Mál nr. 19-161 S 099 hjá RNSA)