

Nr. 112/ 11 Lácey ÞH 265***Tekur niðri í Seyðisfirði og dregin til hafnar***

Skipaskr.nr. 2651
Smíðaður: Akranesi 2005, plast
Stærð: 11,38 brl. 14,79 bt.
Mesta lengd: 12,43 m Skráð lengd: 10,99 m
Breidd: 3,95 m Dýpt: 1,5 m
Vél: Yanmar 314 kW, 2005
Fjöldi skipverja: 4



Lácey©Hilmar Snorrason

Gögn:
Lögregluskýrsla
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 3. febrúar 2012 af Inga Tryggvasyni, Hilmar Snorrason, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælsyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

Atvikalýsing:

Þann 16. september 2011 var Lácey ÞH 265 á siglingu í Seyðisfirði. Veður: SA andvari,

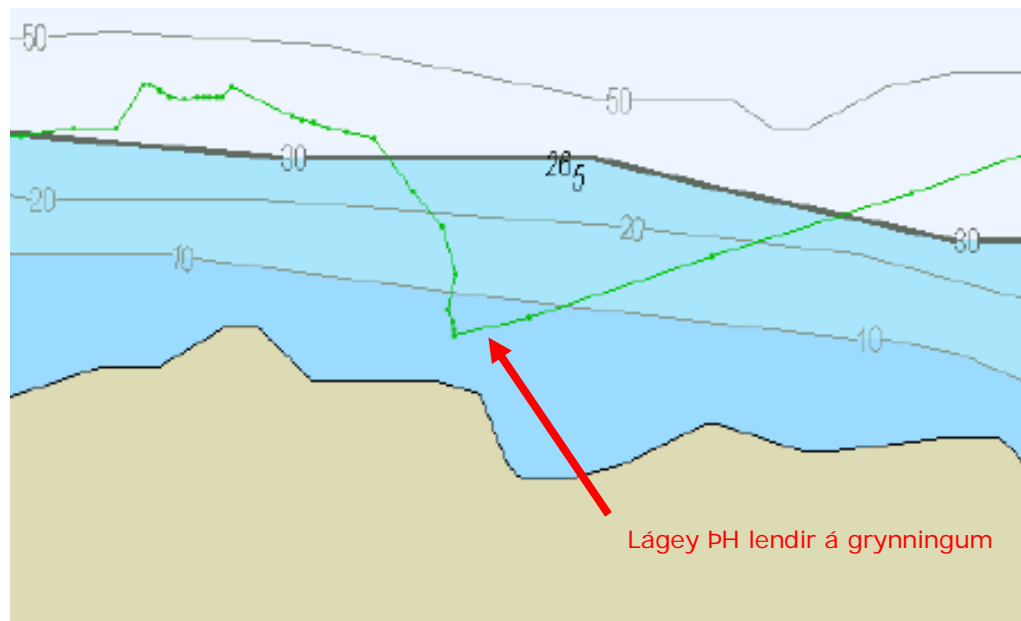
Verið var á landleið en þegar komið var inn undir Eyrar var bátinum siglt upp á grynningar, skammt austan Þórarinsstaða, sunnan fjarðar. Skipstjóri kúplaði strax frá skrúfu en þá var báturinn kominn yfir grynningarnar svo bakkað var frá landinu út á meira dýpi en mikill hávaði kom frá skrúfunni.

Skipverjar hófu þegar lekaleit og fannst leki í framskipi og voru dælur ræstar sem höfðu undan lekanum. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og voru björgunarbátar sendir með dælur á vettvang og dró einn þeirra Lácey ÞH að bryggju.

Við rannsókn kom fram:

- að skipstjóri sagðist hafa farið á sjó um kl. 11:30 daginn fyrir strandið. Lagt línuna, dregið og lagt aftur áður en haldið var til lands. Hann var einn í stýrishúsinu á landstíminu. Hann hafði sett stefnu inn fjörðinn þannig að sem minnsta stefnubreytingu þyrfti að gera eins og hann hafði marg oft gert bæði á útstími og landstími;
- að úr gögnum VSS í AIS-kerfi kemur fram að nokkuð stíft var róið fyrr í mánuðinum. En báturinn var í landi frá 7. – 14. september þegar farið var á sjó aftur kl 06:09 og komið aftur til Seyðisfjarðar kl. 00:31 eftir átján og hálf klukkustund á sjó. Aftur var farið á sjó kl. 11:26 eftir um ellefu klst. í höfn og

var bátnum siglt á grynningar kl. 06:11 þann 16. september eftir 18,5 stundir á sjó;



- að skipstjóri sagðist ekki hafa sofnað;
- að samkvæmt AIS kerfi hafði stefna verið sett í fjarðarmynnið kl. 04:48 og ekki breytt eftir það;
- að skipstjóri sagði að allt í einu hafi dýptarmælirinn farið nær lóðrétt úr 20 föðum í 0 og svo hafi hann sýnt 10-12 faðma aftur og þá hafi báturinn verið laus;
- að í bátnum er Furuno „NavNet“ sambyggt fjölnota siglinga- og leiðsögutæki en í því er á ratsjá, dýptarmælir, og siglingakort tengt GPS staðsetningakerfi. Hægt er að hafa öll tækin í sama skjánum á sama tíma. En skipstjóri sagðist eingöngu hafa verið með siglingakortið á skjánum þar sem annars er hverju tæki gefið svo lítið svæði á skjánum. Einnig er í stýrishúsinu straummælir og annar dýptarmælir sem var í gangi en dýpisaðvörðun í honum var ekki höfð virk.
- að skipstjóri sagðist ekki vita hvaða gerð kortin í NavNetinu væru en Maxsea staðsetningakerfið hafi verið bilað í nokkurn tíma. Þegar hann hafi verið með bæði kerfin hafi hann orðið var við að þeim hafi ekki alltaf borið saman.

Nefndarálit:

Orsök óhappsins er vítavert gáleysi skipstjóra við stjórn bátsins. Nefndin telur að af ferlum bátsins samkvæmt AIS kerfinu megi ráða að skipstjórinn hafi ekki haft hugann við siglinguna enda lá stefna bátsins beint á land í lengri tíma.