

**Nr. 18-094 S 066 Grettir BA 39****Strandar á Breiðafirði**

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:**  
Lögregluskýrsla  
Gögn RNSA

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. ágúst 2019 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, 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.*

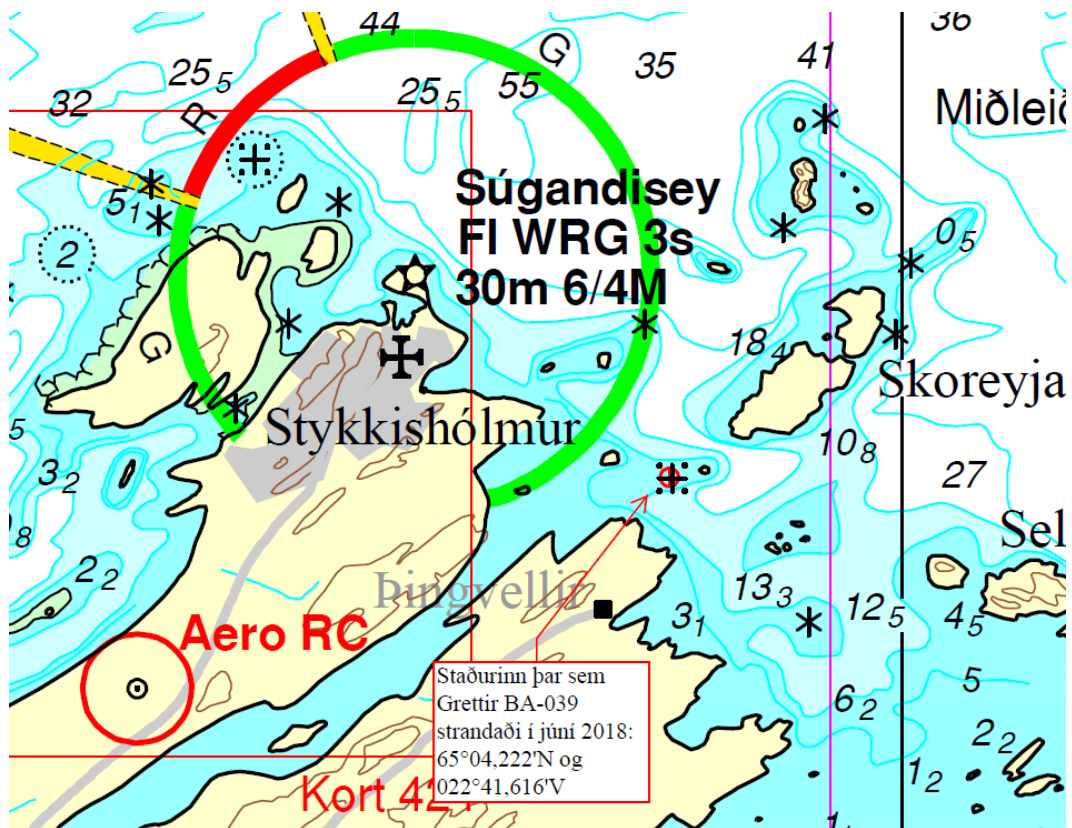
**Atvikalýsing:**

Þann 11. júní 2018 var Grettir BA 39 á siglingu á Breiðafirði á leið til Reykhóla. Veður: SSV 2-3 m/sek. Djúprista: fr.: 2,8 m og aft.: 2,4 m. Útfallsstraumur 318°. Sjávarfallastaða +0,96 m. Háfjara var kl. 22:38 með sjávarfallastöðu +0,75 m.

Skipstjórinn tilkynnti til Vakstöðvar siglinga (VSS) að skipið hefði strandað um kl. 21:50 SV af Skoreyjum nálægt Stykkishólmi á stað, 65°04.222N og 022°41.616V (sjá mynd 2) og að beðið væri eftir að það flæddi að.

**Mynd 1 Grettir á strandstað ásamt björgunaraðilum. Skoreyjar efst til vinstri.**

Sjómælingaskipið Baldur kom á staðinn en Grettir losnaði af sjálfsdáðum af strandstað um fimm klst. síðar.



Mynd 2 Rauða örin sýnir strandstað í sjókorti nr. 37

Ekki kom leki að skipinu og var því siglt til Reykhóla. Litlar sem engar skemmdir urðu á skipinu við strandið.

Grettir kom til hafnar á Reykhólum um kl. 06:30 daginn eftir.

#### **Við rannsókn kom fram:**

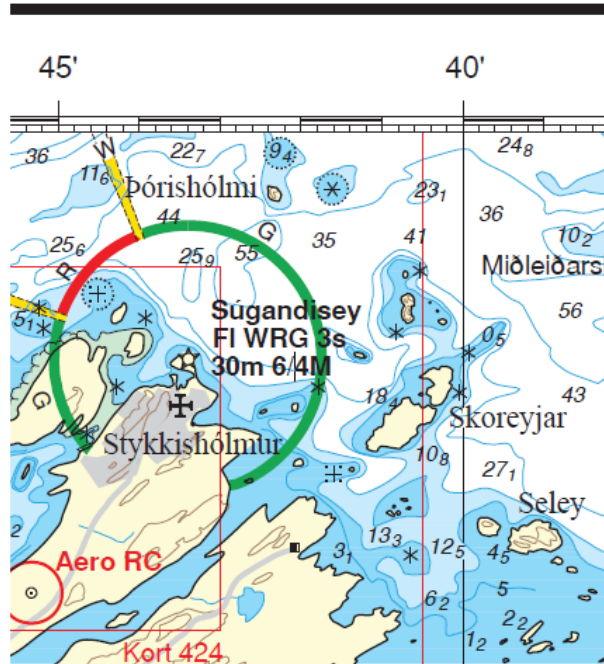
- að samkvæmt ferilskráningu frá VSS strandaði skipið milli AIS ferilmerkja kl. 21:19 og 21:21. Kl. 21:19 var skipið á 7,6 hnúta ferð og á r/v stefnu 324°. Samkvæmt ferilskráningunni losnaði skipið af strandstað kl. 02:47;
- að skipstjóri var í sinni fyrstu ferð um þetta svæði og samkvæmt hans gögnum höfðu hvorki sker né aðrar grynningar verið rétt merktar í siglingakort. Siglingakort skipsins hefði sýnt 5,2 m dýpi skammt frá strandstað (sjá mynd 4). Skipstjóri taldi að ástæðu strandsins mætti rekja til þessara atriða;
- að um borð voru tvönnskonar kortaforrit, Turbo (tengdur við dýptarmæli og GPS) og TimeZero (tengdur við dýptarmæli, GPS og AIS);
- að samkvæmt Sjómælinga- og siglingaöryggisdeild Landhelgisgæslu Íslands er hvorki Turbo né TimeZero viðurkennd sem ENC's kort (Electronic Navigational Charts);



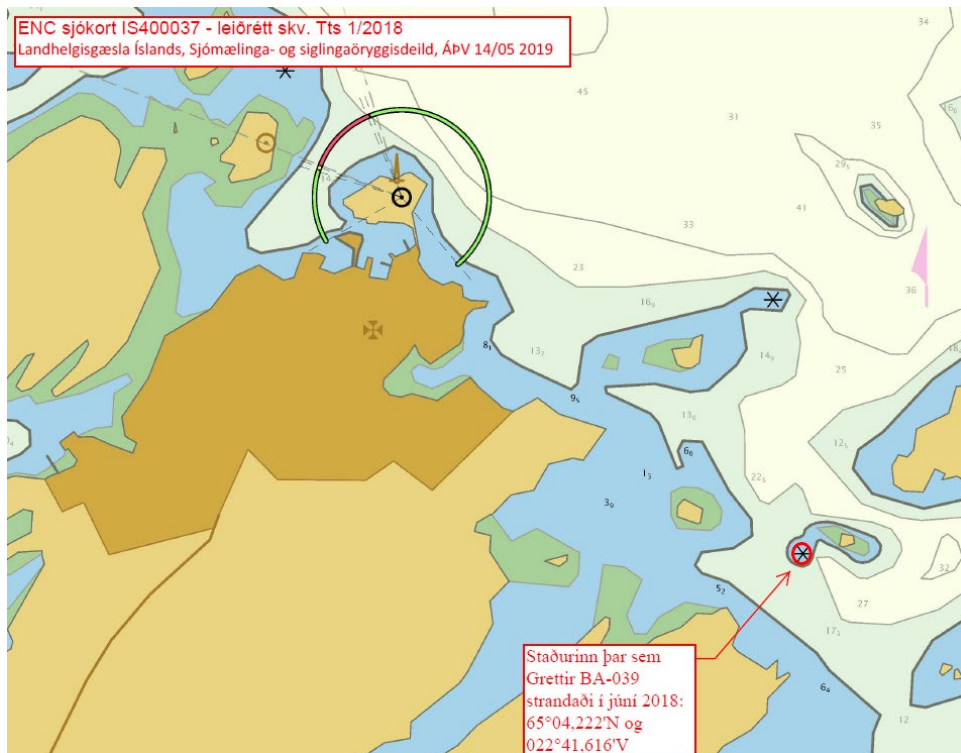


mikilvægar breytingar á stað u.þ.b.  $65^{\circ}04.7'N$ ,  $022^{\circ}41.8'W$  og  $65^{\circ}05.0'N$ ,  $022^{\circ}42.0'W$ . Mynd nr. 5 sýnir leiðréttinguna (miðann) sem átti að líma inn í kort nr. 37;

- að eftir leiðréttinguna á korti nr. 37 má glögglega sjá merkingu á óhreinu svæði þar sem skipið strandaði;
- að á mynd 6 sést útsetning á strandstað í IC-ENC sjókort IS400037 sem er viðurkennt rafrænt sjókort af Sjósmælinga- og siglingaöryggisdeild Landhelgisgæslu Íslands:



Mynd 5 Leiðrétting á sjókort nr. 37



Mynd 6 Útlit úr viðurkenndu rafrænu sjókort og strandstaður

- að sjókort nr. 37 Hjörsey - Stykkishólmur var til um borð en notast var við sjókort nr. 42 Breiðafjörður og nr. 44 Norðurflói (Breiðafjörður). Umrædd

leiðrétting (1/2018) hafði farið framhjá skipsstjórnendum. Fram kom að á þessu svæði þyrftu að vera markvissari tilkynningar á breytingum í sjókortum t.d. í formi beinna pósta til útgerða;

- að öll hefðbundin siglingatæki voru í gangi á siglingunni en innibýggður aðvörunarbúnaður var í notkun s.s. á dýptarmæli eða ratsjá.

### *Nefndarálit:*

Orsök strandsins var að ekki voru notaðar réttar upplýsingar um örugga siglingu á þessu svæði þrátt fyrir að þær væru til.

Nefndin hefur áður í skýrslum sínum bent á mikilvægi þess að ávallt séu notuð viðurkennd og uppfærð sjókort.