

**Nr. 152/ 10 Von GK 113*****Stjórnvana og dregin til hafnar***

Skipaskr.nr. 2733  
Smíðaður: Hafnarfirði 2007 plast  
Stærð: 11,6 brl. 15 bt.  
Mesta lengd: 13,02 m Skráð lengd: 11,36 m  
Breidd: 3,74 m Dýpt: 1,44 m  
Vél: Yanmar 368 kW, 2007  
Fjöldi skipverja: 3



Von©Alfons Finnsson

**Gögn:**  
Gögn RNS

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 27. maí 2011 af Inga Tryggvasyni, Hilmari Snorrasynti, Pálma K. Jónssyni, Jóhanni Ársælssyni og Ólafi K. Ármannssyni

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

**Atvikalýsing:**

Þann 24. nóvember 2010 var Von GK 113 á siglingu norðan Hornbjargs. Veður: NV 8-10 m/sek.

Þegar komið var vestur fyrir Hælavík varð báturinn stjórnlaus þar sem segullokahús á háþrýstilögninni við þrýstihlið annarrar vökvadællunnar hafði brotnað. Háþrýstivökvinn sprautaðist niður í kjalsog og vökvakerfið tæmdist á einu augabragði.

Gert var við til bráðabirgða með slöngutengingu en þar sem ekki voru til nema 20 lítrar að háþrýstivökva um borð var stýrið mikið til óvirkt. Meðan á viðgerð stóð rak bátinn í átt að landi og að henni lokinni var reynt að setja stefnu frá landinu. Eftir að ljóst var að báturinn var nær stjórnlaus kallaði skipstjóri eftir aðstoð og bar Páll Jónsson GK 7 á milli samskipti við strandstöð.

Björgunarskipið Gunnar Friðriksson kom Von GK til aðstoðar og dró hana til Bolungarvíkur

**Við rannsókn kom fram:**

- að í reglugerð 592/1994 kafla V-7, grein 1.7 er heimiluð undanþága frá almennri reglu um neyðarstýri sem hljóðar svo: „Á bátum með tvö aðskilin stjórnkerfi sem hvort um sig má nota til að stjórna bátnum, þarf ekki neyðarstýri ef stjórnkerfin eru ekki búin vökvaslöngum.“ Í ofangreindri

undanþáguheimild um frávík frá kröfum um neyðarstýri þarf búnaðurinn að uppfylla tvö atriði það er í fyrsta lagi aðskilin stjórnkerfi og í öðru lagi að búnaðurinn sé ekki búinn vökvaslöngum. Hvorug þessara atriða eru uppfylltar varðandi bógskrúfu. Stýrið og bógskrúfan eru tengdar með háþrýstislöngum og koma saman í samtengdu kerfi og bæði í forðatank og sameiginlegri ventlakistu;

- að í skýrslu sem gerð var um reynslusiglingu skipsins: „Reynslusigling skips með mestu lengd allt að 15 metrum“ sem dagsett er í Hafnarfirði 17. apríl 2007 kemur fram eftirfarandi spurningar og svör í grein 3.4 Neyðarstýri. „Reyndist unnt að stjórna skipinu með neyðarsveif?: Flöpsum og bógskrúfu“. Ekki kemur fram í skýrslunni hvernig veður og sjólag var í reynslusiglingunni enda þess ekki krafist í verklagsreglum;
- að samkvæmt ofansögðu teljast bæði jafnvægisbörð og bógskrúfa neyðarstýri samkvæmt skýrslu um reynslusiglingu þar sem þau eru rafdrifin með rafmótor og því sjálfstæður búnaður frá stýrisbúnaðinum;
- að sögn skipstjóra er ætlast til að bógskrúfan notist til stýringar í svona tilfellum og telur hann undarlegt að svo sé. Enda sé hún á sama kerfi og stýrið og virki ekki á yfir 4 hnúta hraða né í einhverjum vindi;
- að skipstjórinn reyndi að nota jafnvægisbörðin á skut sem neyðarstýri en báturinn vildi bara fara í hringi sökum sterks NV vinds og tilheyrandi veltingi. Skipstjóri taldi ekki raunhæft að nota þennan búnað sem varastýrisbúnað við þær veðuráðstæður sem þarna voru. Hann vildi geta þess að eftir atvikið hafi hann reynt jafnvægisbörðin til stýringar í logni og þá hafi þau virkað í logni á ferð yfir fimm hnútum en báturinn slagaði mikið í bæði borð;
- að samkvæmt reglugerðum og verklagsreglum við skoðun kemur fram að ekki þarf að taka tillit til veðurþátta í reynslusiglingu eins og vinds og sjólags. Þetta á bæði við um mat á prófun á neyðarstýrisbúnaði og sjóhæfni;
- að á veðursíðu Veðurstofunnar kemur fram að kl.12:00 þann 17. apríl 2007, þegar reynslusigling fór fram, var SV 6m/sek í Reykjavík en reynslusigling var framkvæmd við Hafnarfjarðahöfn.

### ***Nefndarálit:***

Orsök bilunar var sprunga sem kom í slöngutengi í stýriskerfi bátsins.

Nefndin bendir á að samkvæmt skoðunarskýrslu er fallið frá hefðbundnu neyðarstýri. Ætlast er til að neyðarstýri sé með jafnvægisbörðum og bógskrúfu. Það er mat nefndarinnar að bógskrúfa í þessum bát uppfylli ekki skilyrði til slíkra nota og verður því ekki lagt mat á hæfni hennar til stýringar bátsins á siglingu enda segir Siglingastofnun að bógskrúfa sé ekki flokkuð sem neyðarstýri í þessum bát.

Það vakti hinsvegar athygli nefndarinnar að í reglugerðum og verklagsreglum um reynslusiglingu er ekki ætlast til að tekið sé tillit til veðurfarsþátta enda þeirra ekki getið.