

**Nr. 20-026 S 019 Tóki ST 100****Vélavana og dreginn til hafnar**

Skipaskr.nr.: 1695  
 Smíðaður: Samtak, 1985, trefjaplast.  
 Útgerð: Áróra ehf  
 Stærð: 5,96 bt. 5,32 brl.  
 Mesta lengd: 8,78 m Skráð lengd: 8,52 m  
 Breidd: 2,65 m Dýpt: 1,08 m  
 Vél: Nanni, 103 kW, 2006.  
 Fjöldi skipverja: 1



Tóki@Emil Páll

**Gögn:**  
 Lögregluskýrsla  
 Gögn RNSA

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 29. janúar 2021 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 17. febrúar 2020 var handfærabáturinn Tóki ST 100 á siglingu á Faxaflóa áleiðis til Njarðvíkur. Veður: 18-23 m/s (*Garðskagi kl. 00:00*).

Tóki fór frá Hafnarfirði um miðnætti og á siglingunni varð báturinn vélavana um kl. 00:30 á stað, 64°01N 022°20W og rak í átt að landi. Skipstjóri óskaði eftir aðstoð og björgunarsveitir á Suðurnesjum voru kallaðar út. Léttbátur frá björgunarsveitinni Þorbirni var fyrstur á staðinn en þurfti frá að hverfa vegna öldugangs.

Sóley Sigurjóns GK 200 tók Tóka fyrst í tog en síðan björgunarskipið Hannes Þ. Hafstein sem ætlaði að draga bátinn til Njarðvíkur en á leiðinni fékk hann dráttartaugina í skrúfunu. Við það stöðvuðust báðar vélar Hannesar Þ. Hafsteins og Sóley Sigurjóns dró Tóka til Hafnarfjarðar og voru skipin komin þangað um kl. 06:30.



Staðsetning Tóka

*Skipverji á björgunarskipinu Hannesi Þ. Hafstein féll niður stiga þegar hann var á leið niður í vél til að kanna aðstæður eftir að vélarnar stöðvuðust. Hann bólgaði á rist og var frá vinnu um tíma.*

***Við rannsókn kom fram:***

- að skipstjórinn kvaðst hafa átt u.þ.b. 4-5 sml. eftir til Keflavíkur þegar hann varð var við að 12V rafallinn var hættur að hlaða og sjálfstýringin hætti að virka. Hann hafi ætlað að slá út 220V fyrir tölvubúnað o.fl. en þá stöðvaðist aðalvél og rafmagn á stjórnborði datt út;
- að skipstjórinn setti út rekakkeri til að minnka rekið á bátnum;
- að skipstjórinn taldi ástæðu atviksins vera að þegar bátnum var breytt (*vélaskipti árið 2010*) hefði ekki verið staðið rétt að tengingu lagna frá vélarúmi og í mælaborð. Nýjar lagnir hefðu verið tengdar við gamlar og hefðu samskeytin verið full af spansgrænu og molnað í sundur þegar tekið var á þeim. Þetta væri búið að endurnýja þannig að ekki eru lengur faldar tengingar;
- ekki var hægt að staðsetja bátinn né fylgjast með ferli hans á AIS þar sem loftnetið var bilað;
- að báturinn var með útrunnið haffærisskírteini frá 30. september 2019.

***Nefndarálit:***

Nefndin ályktar ekki í málinu.

Nefndin bendir á að báturinn var ekki með gilt haffærisskírteini og án öryggisvaktar Vaktstöðvar siglinga.