



Stýri varð óvirkt

Mál nr.: **2025-016-S-008 Einar Guðnason ÍS 303**

Dagsetning: **24. mars 2025**

Staðsetning: **Undan Hornbjargsvita**

Atvik: **Stýri virkar ekki og dreginn í land**

Rannsókn samkvæmt lögum nr. 18/2013 skal eingöngu miða að því að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, en ekki að skipta sök eða ábyrgð, með það að markmiði að draga úr hættu á sams konar slysum og atvikum og afleiðingum sambærilegra slysa. Skýrslum rannsóknarnefndar um rannsókn einstakra slysa og atvika skal ekki beitt sem sönnunargögnum í dómsmálum.

Samantekt

Þann 24. mars 2025 var Einar Guðnason ÍS 303 að veiðum út af Hornbjargsvita. Veður var NA 7m/s og skyggni gott. Olíuleki kom að háprýstikerfi bátsins með þeim afleiðingum að stýri varð óvirkt. Báturinn var dreginn til hafnar.

1. Helstu staðreyndir

Einar Guðnason ÍS 303

Skipaskrár nr. 2997

Útgerð: Norðureyri ehf.

Smíðaður: Trefjar ehf, 2020

Stærð: 29 BT

Mesta lengd: 14,70 m

Breidd: 4,38 m

Vél: DOOSAN, 353 kW, árg. 2020

Fjöldi skipverja: 4



Gögn: Landhelgisgæslan

RNSA

2. Atvikalýsing

Þann 24. mars 2025 var Einar Guðnason að veiðum 8,5 sjómílur ANA af Hornbjargsvita. Háprýstislanga fór að leka og tæmdist forðabúr háprýstiolunnar með þeim afleiðingum að stýrið varð óvirkt þar sem stýristjakkurinn var knúinn af háprýstiolú. Einnig varð vökvaknúið neyðarstýri bátsins óvirkt af sömu ástæðu enda knúið af háprýstiolú sama kerfis. Handvirkt neyðarstýri var til staðar en skipstjóri bátsins treysti sér ekki að sigla á því svo langa leið. Hafði hann samband við Landhelgisgæsluna og óskaði eftir aðstoð við að draga bátinn til hafnar.

Við rannsókn málsins kom í ljós að kælivatn aðalvélar var notað til að hita upp millipilfar. Enginn aðskilnaður er á kerfinu svo sem varmaskiptir sem þýðir að ef leki kemur að hitakerfi bátsins missir aðalvél hans kælivatnið.

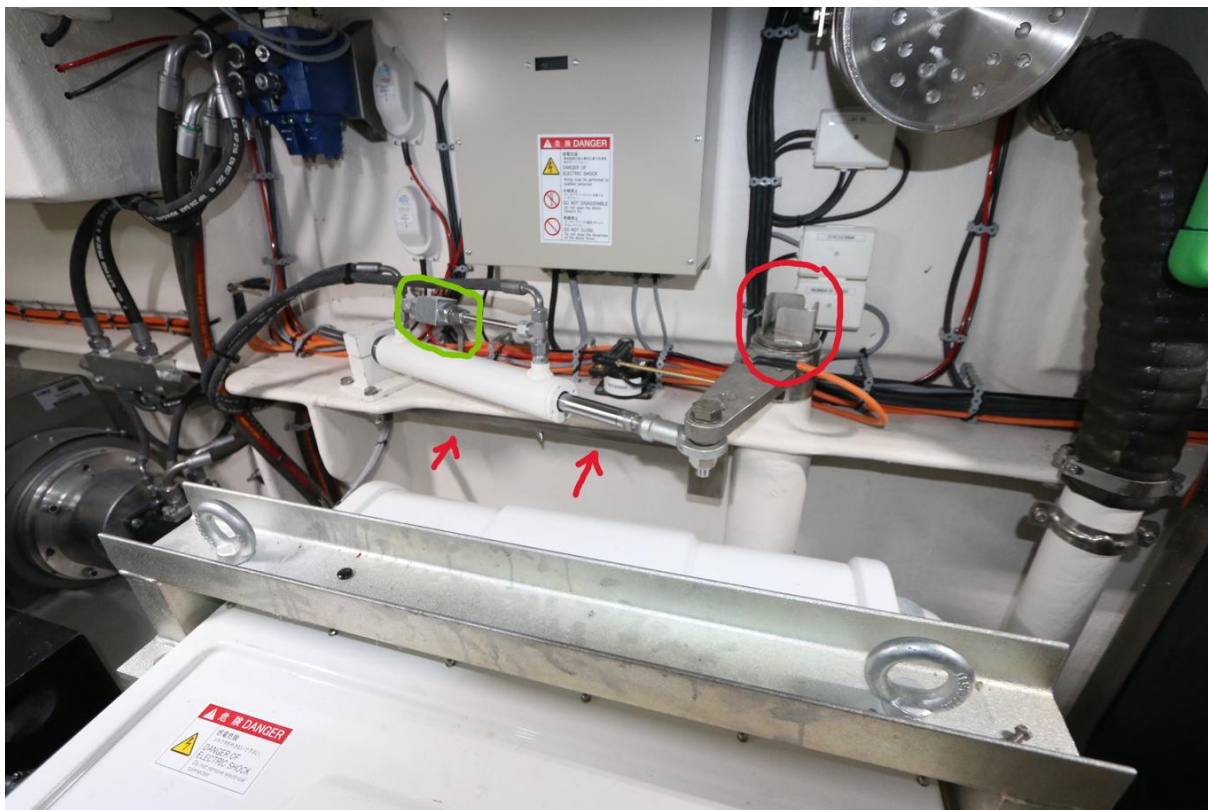
3. Greining

Slanga í háþrýstikerfi bátsins gaf sig og tæmdist við það forðabúr kerfisins. Afleiðingin var að allur háþrýstibúnaður um borð í bátinum hætti að virka þar með talinn stýristjakkurinn. Þar með varð stýrið óvirkt þar sem það notar olíu af sama kerfi.

Einungis eitt háþrýstikerfi var um borð í bátinum sem sá um að knýja marga notendur svo sem búnað á þilfari ásamt stýri. Ef háþrýstikerfið tók að leka þannig að forðabúr kerfisins tæmist verður allur búnaður sem kerfið drífur óvirkur.

Um borð í Einari Guðnasyni var neyðarstýri (sjá mynd 1) en skipstjórinn taldi að ekki væri mögulegt að sigla bátinum á því til hafnar þar sem leiðin var löng.

Fram kom að um borð væri virkt öryggiskerfi og áhættumat framkvæmt fyrir verkþætti.



Mynd 1.

Í neyð er stýristjakkurinn sem bent er á með rauðum örvum aftengdur. Rauður hringur er dreginn utan um staðinn sem skaft er sett upp á og þar með er hægt að stjórna stýri bátsins í neyð.

4. Niðurstöður

Slanga í háþrýstikerfi bátsins gaf sig og tæmdist við það forðabúr kerfisins. Afleiðingin var að stýrið hætti að virka. Neyðarstýri var um borð en skipstjórinn kallaði eftir aðstoð þar sem hann taldi leiðina of langa til að nota það.



Skýrsluna samþykktu til útgáfu:

Guðmundur Freyr Úlfarsson

Pálmi Jónsson

Jón Finnbjörnsson

Kópavogi 12. febrúar 2026

F.h. Rannsóknarnefndar samgönguslysa

Jón Pétursson rannsóknarstjóri siglingasviðs.

