



Missti stjórn á stýri

Mál nr: **2025-46-S-020 Máni**

Dagsetning: **9. ágúst 2025**

Staðsetning: **Fyrir utan Dalvíkurhöfn**

Atvik: **Missti stjórn á stýrir skipsins**

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 9. ágúst 2025 var hvalaskoðunarbáturinn Máni á leið í hvalaskoðun frá Dalvík. Þegar báturinn var kominn út fyrir höfnina hætti stýri bátsins að virka. Kallað var eftir aðstoð kl. 10:13 og dró hvalaskoðunarbáturinn Draumur Mána til hafnar á Dalvík. Veður var NNA 8-12 m/sek og lítil alda.

1. Helstu staðreyndir

Máni

Skipaskrárnúmer: 1487

Útgerð: Arctic Sea Tours ehf.

Smíðaður: 1977 Ísland

Stærð: 50 BT

Mesta lengd: 20,7 m

Breidd: 5,1 m

Vél: JOHN DEERE 373 kW 2004

Fjöldi skipverja: 3

Fjöldi farþega: 51



2. Atvikalýsing

Þann 9. ágúst 2025 kl. 09:00 lagði hvalaskoðunarbáturinn Máni úr höfn á Dalvík og var ætlunin að fara í skoðunarferð með farþega. Þrjú voru í áhöfn og 51 farþegi. Veður: Hæg NNA átt.

Þegar komið var út úr höfninni setti skipstjórinn sjálfstýringuna á en þá hætti stýri bátsins að virka og fór fullt yfir til bakborða. Skipstjórinn reyndi þá að nota neyðarstýrið en það virkaði ekki heldur. Bætt var 2-3 lítrum af glussaolíu á hæðarker stýrisins en það lagaði ekki bilunina.

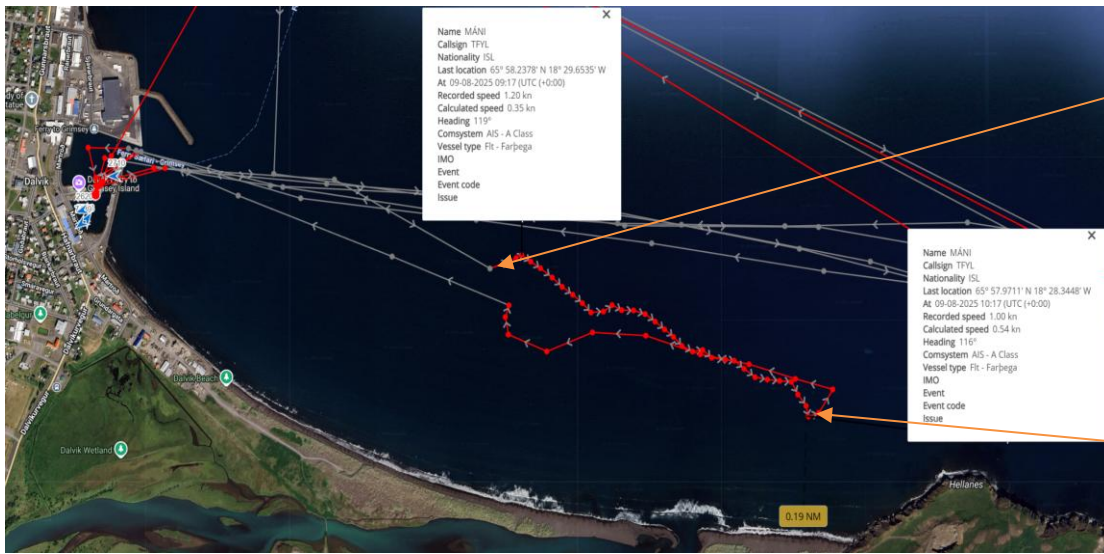
Kallað var eftir aðstoð annars báts, Draums, frá sömu útgerð og var taug sett milli bátanna. Í drættinum til hafnar slitnaði taugin og var þá ákveðið að kalla eftir aðstoð á rás 16. Klukkan var 10:13 þegar skipstjóri Mána kallaði eftir aðstoð og var hann þá 0,2 sml. frá fjöru og rak í átt að landi. Kölluð voru út björgunarskip frá Siglufirði og Dalvík.

Það tókst að tengja aðra taug milli Draums og Mána. Meðan verið var að undirbúa að koma annarri taug milli bátanna endurræsti vélstjóri bátsins rafmagnshluta stýrisins.

Meðan báturinn var í togi til hafnar hreyfði skipstjórinn neyðarstýrið og fann þá að það þyngdist og meðan hann var að hreyfa það kom loftskot upp úr yfirfallsgeyminum. Þá var bætt 7,5 lítrum í viðbót af olíu á stýriskerfið og rafmagnsstýri og sjálfstýring prófuð. Reyndist hvortveggja virka fullkomlega. Dráttartauginni var sleppt milli bátanna þegar komið var inn í höfnina og lagðist Máni hjálparlaust að bryggju um klukkan 10:45.

Fram kom að sex vikum áður hafði Máni komið úr stórri viðhaldsviðgerð og var þá meðal annars skipt um lagnir í stýriskerfi bátsins.

Mynd 1 sýnir feril bátsins.



Máni missir stjórn á stýri

Máni tekinn í tog

Mynd 1. Ferill Mána



Hæðarker fyrir stýrisvél og neyðarstýri

Mynd 2. Stýri Mána

3. Greining

Líkleg ástæða þess að báturinn missti stjórn á stýrinu var að sex vikum áður hafði hann verið í breytingum þar sem meðal annars olíulagnir fyrir stýri voru endurnýjaðar.

Þegar olía var sett á stýriskerfið eftir lagfæringu hefur ekki næg olía verið sett á það.

Hæðarker fyrir stýriskerfi bátsins er staðsett í stýrishúsinu (mynd 2). Ekki er sjónglas á því og eina leiðin til að sjá hvort vantar á kerfið er að opna lok ofan á hæðarkerinu og reka mælistiku niður í það til að athuga hvort næg olía sé í því. Af þeim sökum var erfiðara að fylgjast með hvort olíu vantaði á kerfið.

4. Niðurstöður

Ástæða þess að Máni missti stjórn á stýri var að lofttappi myndaðist í vökvahluta stýrisbúnaðarins og að olíu vantaði á kerfið.

Eftir atvikið hefur verið ákveðið að sjónglas verði sett á hæðarkerið svo betra verði að fylgjast með olíuhæð á kerfinu.

Lokaskýrsla samþykkt þann 16. mars 2026

Guðmundur Freyr Úlfarsson

Pálmi Jónsson

Jón Finnbjörnsson

Hilmar Snorrason

Hjörtur Emilsson

Geirprúður Alfreðsdóttir

F.h. RNSA

Jón Pétursson Rannsóknarstjóri Siglingasviðs.

