

Nr. 20-082 S 057 Harðbotna slöngubátur / sæpota**Árekstur og slys á fólki****Slöngubátur**

Skipaskr.nr. Óskráður
 Tegund: Harðbotna slöngubátur
 Smíðaður: Hull, Humber Inflatable boat
 Lengd á skel: 5,6 m
 Mesta lengd: 6,55 m
 Breidd:
 Vél: 125 Mercury utanborðs
 Fjöldi skipverja: 1
 Fjöldi farþega: 2



Harðbotna slöngubáturinn©RNSA

Sæpota

Skipaskr.nr. Óskráð
 Tegund: Sæpota
 Smíðaður: SEAdoo 2017
 Stærð:
 Mesta lengd:
 Breidd:
 Vél: HBCXM.8997GN, 66 kW
 Fjöldi skipverja: 1
 Fjöldi farþega: 1



Sæpotan©RNSA

Gögn:
 Lögregluskýrslur
 Gögn RNSA

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 30. ágúst 2021 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, 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. ágúst 2020 voru fjórir skemmtibátar á ytri höfn Reykjavíkur. Veður: Hægviðri og sléttur sjó.

Þar voru á ferð harðbotna slöngubátur (RIB) með þremur um borð, sæpota með einum á, Formúlubátur með einum um borð og bátur með tveimur um borð. Einn í áhöfn bátsins fékk, að eigin ósk, sig færða yfir í RIB bátinn og óskaði í framhaldi eftir að fá að ferðast með sæpotunni.

Skömmu síðar sigldi RIB báturinn af stað á mikilli ferð á þessu svæði. Á mynd 1 er afstöðumynd sem fengin var úr myndavélakerfi Faxaflóahafna og sést vel að bæði RIB báturinn og sæpotan eru á mikilli ferð og á gagnstæðum stefnum.

Eftirfarandi myndir (1 og 2) sýna hvernig áreksturinn varð.



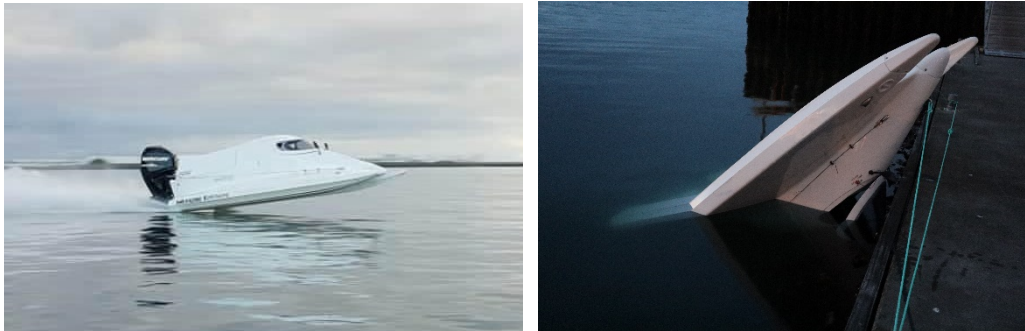
Mynd 1 Aðdragandi áreksturs RIB og sæþotunnar



Mynd 2 Sigling bátanna og áreksturinn

Á myndum 1 og 2 má sjá aðdraganda árekstursins á milli RIB bátsins og sæpotunnar sem skömmu síðar lentu í hörðum árekstri. Í kjölfarið lenti RIB báturinn á aftanverðum Formúlubátnum með þeim afleiðingum að hann sökk að hluta (*mynd 3*). Bæði stjórnandi sæpotunnar og farþegi hans lentu í sjónum en sá fyrnefndi komst fljótlega um borð í RIB bátinn.

Við áreksturinn slasaðist farþegi sæpotunnar mikið og tókst stjórnanda hennar að ná honum að RIB bátinum þar sem hann var tekinn um borð. Hann var fluttur í land og á sjúkrahús þar sem í ljós kom fótbot ásamt fleiri áverkum.



Mynd 3 Formúlubáturinn á siglingu og sokkinn að hluta í höfninni

Auk slyssins á farþeganum meiddust stjórnendur bátanna lítilsháttar, annar á fótlegg og hinn vankaðist við fall í RIB bátinum.

Skemmdir urðu á báðum bátunum en þó meira á sæpotunni en þar brotnaði m.a. plasthlíf, sæti og undirstaða þess brotnaði af (*mynd 3*);



Mynd 4 Skemmdir á sæpotunni og ákoman eftir áreksturinn stjórnborðsmegin á skut

Á RIB bátnum var ákoma á stefni og nokkrar svartar rispur stb. megin (*mynd 5*).

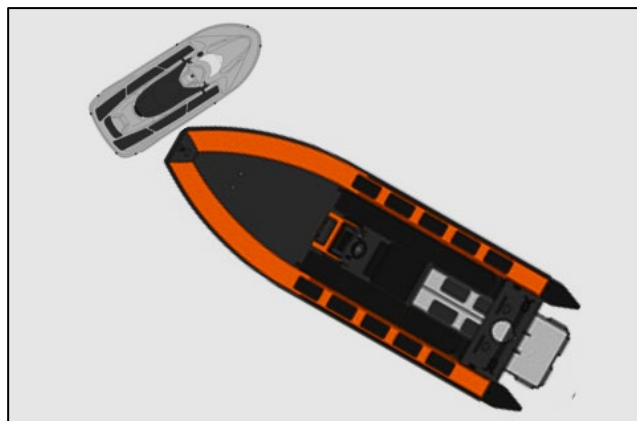


Mynd 5 Skemmdirnar á stefni RIB

Á Formúlubátnum urðu litlar skemmdir.

Við rannsókn kom fram:

- að við skoðun á sæþotunni og RIB bátnum kom í ljós að síðarnefndi lenti með stefnið aftarlega á sæþotunni stjórnborðsmegin (*sjá afstöðumynd 6*). Að líkindum varð farþegi sæþotunnar fyrir slöngu RIB bátsins;



Mynd 6 Afstöðumynd af árekstrinum

- að hvorugur stjórnenda bátanna voru með skipstjórnarréttindi né sérstaka kunnáttu í siglingareglum enda þess ekki krafist á frístundabátum minni en sex metra að lengd;
- að skip á gangstæðum stefnum skulu víkja bæði til stjórnborða (hægri) sbr. 14. gr. siglingareglna;

- að stjórnandi og eigandi sæpotunnar hafði átt hana í u.þ.b. þrjú ár. Í handbók fyrir bátinn eru góðar leiðbeiningar um örugga siglingu og siglingareglur (mynd 7);

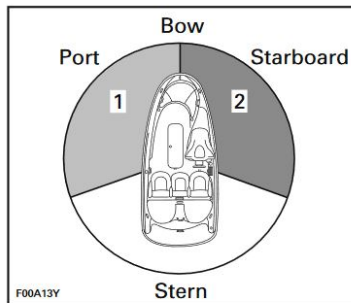
NAVIGATION RULES

Operating Rules

Operating a watercraft can be compared with driving on unmarked highways and roads. To prevent collisions or avoid other boaters, a system of operating rules must be followed. It's not only common sense... it's the law!

Generally keep to your right and safely avoid collisions by keeping a safe distance from other watercraft, boats, people and objects.

The following illustration identifies different parts of a boat that are used as directional reference points, the bow being the front of the boat. The port side of boat (left side) is visually identifiable by a RED light off the bow, and the starboard side (right side) by a GREEN light.



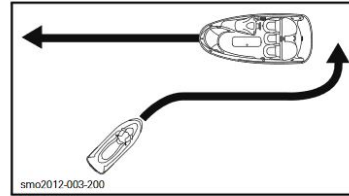
TYPICAL - DIRECTIONAL REFERENCE POINTS

1. RED light
2. GREEN light (yield zone)

Crossing

Give the right of way to a watercraft ahead and to your right. Never cross in front of a boat, you should see his RED light, he should see your GREEN light (he has the right of way).

Personal watercraft (PWC) do not have these colored lights, but the rule still applies.



smo2012-003-200

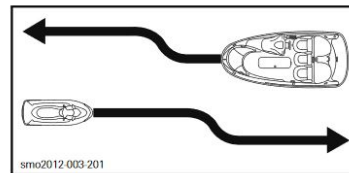
TYPICAL

Like a street traffic light, if you see a RED light, STOP, give the right of way. The other boat is to your right and it has the right of way.

If you see a GREEN light, pass with caution. The other boat is to your left, you have the right of way.

Meeting Head-On

Keep right.

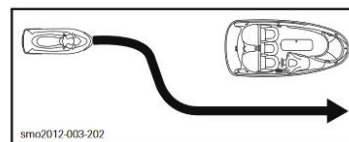


smo2012-003-201

TYPICAL

Passing

Give the right of way to other crafts and keep clear.



smo2012-003-202

TYPICAL

Navigation System

Navigational aids, such as signs or buoys, can assist you in identifying safe waters. Buoys will indicate whether you should keep to the right (starboard) or to the left (port) of the

- að stjórnandi RIB bátsins kvaðst hafa siglt honum nokkrum sinnum og taldi sig því þekkja vel til hans;
- að mikið bar á milli stjórnenda bátanna um aðdraganda árekstursins. Stjórnandi sæpotunnar sagðist hafa ætlað að leggjast að RIB bátnum til að skila af sér farþeganum en þá hefði honum verið siglt af stað og hann því tekið annan hring. Að sögn stjórnanda RIB taldi hann að stjórnandi sæpotunnar hafa verið í einhverjum leikaraskap og búa til öldur til að „hoppa á“ og hann hefði tekið hring til að hjálpa honum við það. Hann hefði verið

búinn að slá alveg af þegar sæpotan hefði slegist undir bátinn hjá sér og hann kastast upp á Formúlubátinn;

- að fram kom hjá stjórnanda sæpotunnar að vegna þyngdarójafnvægis þegar farþeginn var kominn um borð varð sæpotan fremur völt og þurfti því að fara varlega í farþegaflutninginn og koma sæpotunni fljótt á ferð til að koma í veg fyrir að hvolfa. Að vegna þyngdarójafnvægis varð hann að viðhalda ákveðnum hraða til að koma í veg fyrir að sæpotan hvolfdi;
- að farþegi sæpotunnar (slasaði) hafði aldrei fyrr farið á svona farartæki. Hann var í nýlegu björgunarvesti en ekki flotbúningi.

Nefndarálit:

Orsök slyssins var óaðgæsla og ekki farið eftir siglingarreglum né annars eðlilegs öryggis gætt.

Sérstök ábending:

Nefndin telur mikilvægt að stjórnendur frístundabáta tileinki sér undantekningalaust örugga siglingu og kynni sér siglingareglur og fylgi þeim í hvívetna.