

ÁRSYFIRLIT RNSA 2018



JANÚAR 19

Rannsóknarnefnd samgönguslysa



HLUTVERK OG MARKMIÐ

Rannsóknarnefnd samgönguslysa tók til starfa 1. júní 2013 þegar sem þrjár rannsóknarnefndir, rannsóknarnefnd flugslysa, Rannsóknarnefnd sjóslysa og Rannsóknarnefnd umferðarslysa voru sameinaðar í eina nefnd.

Hlutverk Rannsóknarnefndar samgönguslysa er að rannsaka alvarleg samgönguáttvik og samgönguslys og finna leiðir til úrbóta svo komist verði hjá samskonar slysum.

Markmið með sameiningu þriggja rannsóknarnefnda í eina Rannsóknarnefnd samgönguslysa er að fækka slysum og auka öryggi í samgöngum með því að efla og bæta slysarannsóknir. Með sameiningu rannsóknarnefnda flugslysa, umferðarslysa og sjóslysa í eina rannsóknarnefnd samgönguslysa var unnt að koma þekkingu og starfskröftum sem þegar voru í hverri nefnd fyrir sig í eina sterka og öfluga sameinaða nefnd. Með sameiningunni var leitast við að efla og samnýta enn frekar þá fagþekkingu sem mikilvægt er að viðhalda í slíkum nefndum og gera nefndinni kleift að nýta sér færni úr mismunandi rannsóknarflokkum. Þannig er mögulegt að styrkja frekari rannsóknir á sviðinu í heild.

Þótt sameiningin hafi gengið vel eru sviðin og verkefni hvers sviðs ólík og er samantekt á verkefnum sviðanna á árinu 2018 því gefin skil á hverju sviði fyrir sig í stað einnar heilda.

Á árinu 2018 tóku gildi lög um rannsóknir köfunarslysa þar sem Rannsóknarnefnd samgönguslysa ber að rannaka slík slys. Á árinu 2018 hóf stofnunin undirbúning að slíkum verkefnum og hyggst þjálfa rannsakendur við rannsóknir köfunarslysa. Ekki kom til rannsóknar á köfunarslysi hjá RNSA á árinu 2018.

Framtíðarsýn

Framtíðarsýn Rannsóknarnefndar samgönguslysa er sem fyrr að auka öryggi í samgöngum gegnum rannsóknir samgönguslysa og/eða alvarlegra samgönguátvika. Ef tekið er tillit til aukins umfangs í samgöngum hafa slysum og alvarlegum atvikum í samgöngum fækkað undnafarin ár, í hlutfalli við það, og leitast RNSA við að finna orsakir slysa og alvarlegra atvika í þeim tilgangi að koma í veg fyrir endurtekningu þeirra.

RNSA telur að efla megi enn frekar rannsóknarstörf nefndarinnar með aukinni þjálfun og þekkingu, góðu samstarfi við þá aðila sem starfa að samgönguöryggi og bættum rannsóknarbúnaði.

RNSA sér möguleika á auknu forvarnarstarfi og aukinni vitund á leiðum til úrbóta í kjölfar rannsókna. Þá telur nefndin að virk þátttaka í alþjóðlegu tengslaneti og gott samstarf við systurstofnanir geti leitt til bættra rannsóknarstarfa.

Gildi

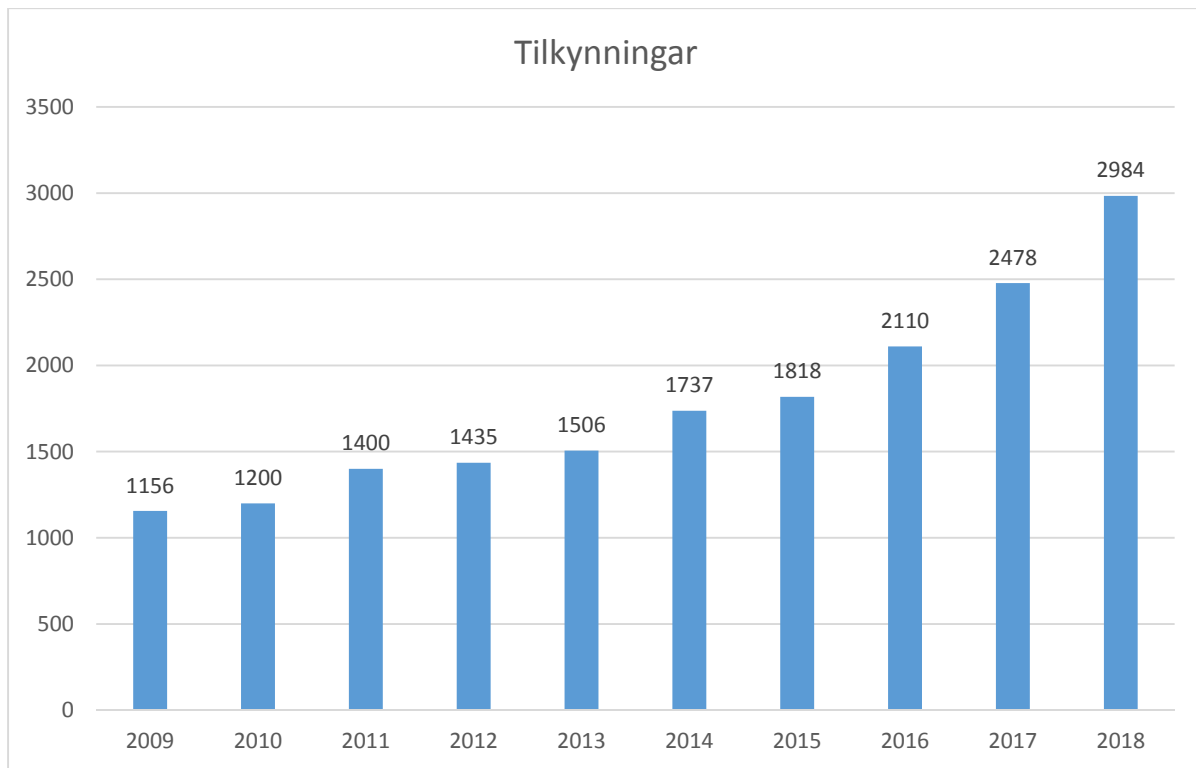
Gild stofnunarinnar eru Sjálfstæði, fagmennska og öryggi.

Sjálfstæði	Fagmennska	Öryggi
<p>Sjálfstæði rannsóknarnefndar samgönguslysa er forsenda óháðra rannsókna.</p> <p>Nefndin rannsakar slys og alvarleg samgönguátvik með óhlutdrægum hætti, óháð stjórnvöldum, öðrum rannsóknaraðilum, ákærvaldi og dómstólum.</p> <p>Skýrslur rannsóknarnefndarinnar eru birtar opinberlega og skal ekki nota til þess að skipta sök eða ábyrgð.</p>	<p>Fagmennska er eitt lykilatriði rannsóknarnefndarinnar og er höfð í öndvegi við sérhverja rannsókn á vegum RNSA.</p> <p>Nefndin leitast við að dragast ekki aftur úr hvað varðar rannsóknartæki og búnað ásamt því að leggja áherslu á síþjálfun rannsakenda og að viðhalda tengslum við systurstofnanir og þá er starfa að öryggismálum samgangna.</p>	<p>Öryggi er tvíþætt í huga RNSA. Annarsvegar að rannsóknir á vegum nefndarinnar stuðli að auknu öryggi í samgöngum þar sem nefndin greinir orsakir slysa og gerir tillögur í öryggisátt í skýrslum sem komið er á framfæri við almenning og hinsvegar að öryggi sé viðhaft innan starfa nefndarinnar sjálfrar. Þar er átt við öryggi starfsmanna við rannsóknarstörf ásamt öryggi þeirra gagna sem nefndin vinnur með.</p>

ATVIK FLUGSVIÐS 2018

TILKYNNINGAR UM ATVIK - ALVARLEG FLUGATVIK - FLUGSLYS

Á árinu 2018 bárust flugsviði RNSA alls 2984 tilkynningar um flugatvik, alvarleg flugatvik og flugslys. Er þetta talsverð fjölgun frá gildistíma reglugerðar um tilkynningarskyldu eða rúmlega fjórum sinnum fleiri en frá árinu 2009. Á myndinni hér að neðan má sjá fjölgun tilkynninga á árunum 2009 til 2018.

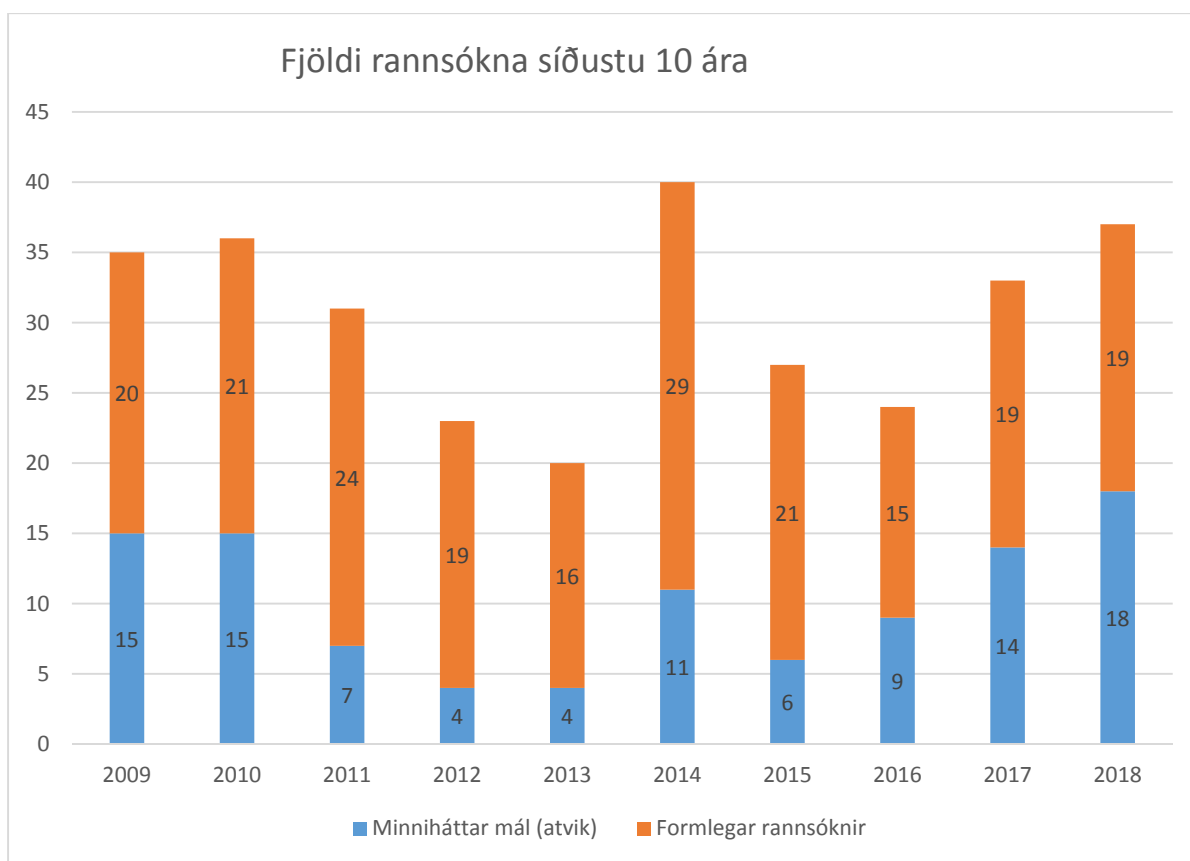


Þess ber að geta að aukning á fjölda tilkynninga má ekki endilega rekja til þess að öryggi í flugi sé að rýrna heldur frekar að tilkynningarskildir aðilar eru duglegri að tilkynna en áður ásamt aukningu flugumferðar.

TEKIÐ TIL RANNSÓKNAR Á ÁRINU

Flugsvið RNSA skoðaði 37 mál af þeim 2.984 atvikum sem tilkynnt voru og skráði 19 þeirra sem alvarleg flugatvik og tók þau til formlegrar rannsóknar. Á árinu 2018 var **ekkert mál skráð sem flugslys** og verður að teljast nokkuð sérstakt þar sem það hefur ekki gerst síðan 1969. Átján mál reyndust minniháttar mál og voru endurskilgreind sem slík og ekki rannsökuð frekar. Á töflunni hér að neðan má sjá yfirlit skráðra mála hjá flugsviði RNSA á árinu 2018.

Fjöldi mála sem tekin hafa verið til rannsóknar á síðustu 10 árum.

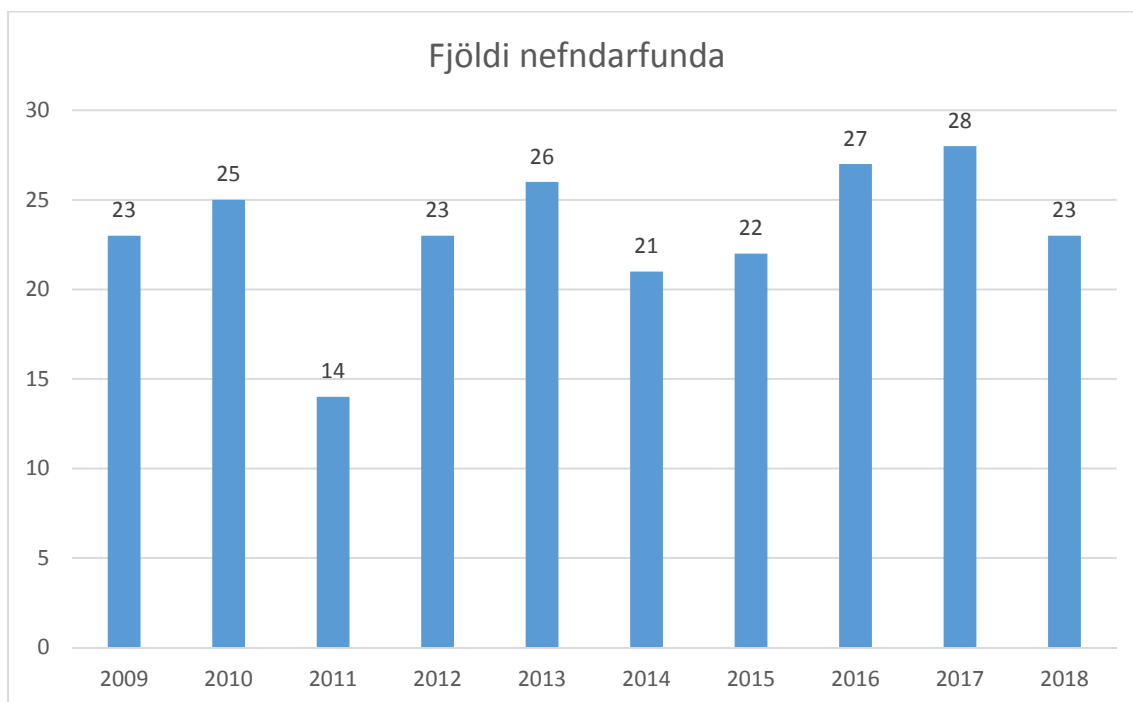


RANNSÓKNIR SEM LOKIÐ VAR ÁRINU

Á árinu 2018 lauk flugsvið RNSA alls 41 máli. Þar af var 6 málum lokið með útgáfu á lokaskýrslu, 14 málum var lokað með bókun og 21 mál voru skilgreind sem atvik og ekki rannsökuð nánar.

NEFNDARFUNDIR

Á árinu 2018 voru haldnir 23 nefndarfundir á flugsviði RNSA og voru alls 29 mál til umfjöllunar. Er þetta á pari við meðaltal síðastliðinna 10 ára, en að meðaltali hafa verið haldnir 23,2 fundir á flugsviði á ári síðustu 10 ár.



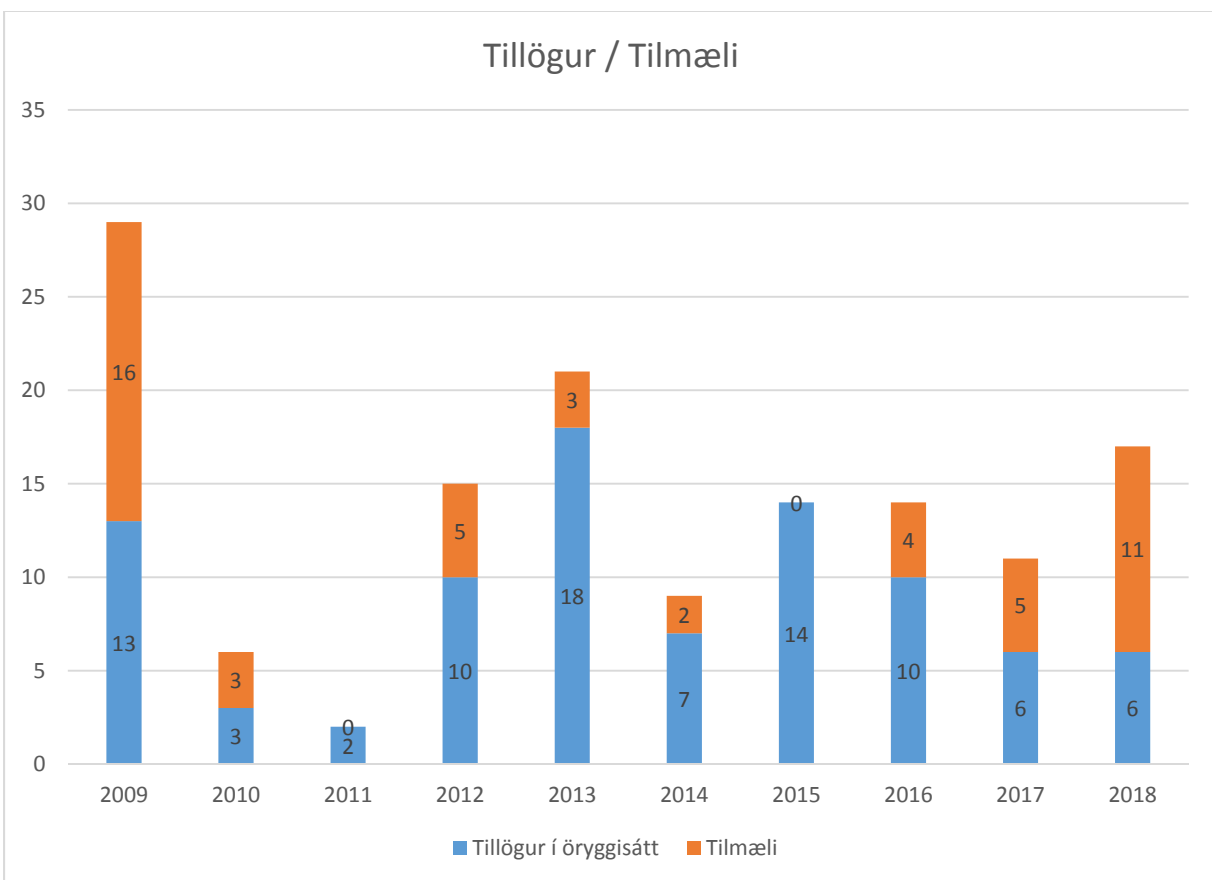
Helstu verkefni á nefndarfundum er yfirferð á drögum um lokaskýrslur, meðferð þeirra athugasemda sem gerðar eru við drög ásamt meðferð lokaskýrslna. Þá eru tæknileg atriði rannsókna einnig til umfjöllunar á nefndarfundum.

TILLÖGUR Í ÖRYGGISÁTT

Flugsvið RNSA gerði samtals 17 tillögur og/eða tilmæli í öryggisátt á árinu 2018.

Frá árinu 1996 hefur Rannsóknarnefnd flugslysa og nú flugsvið Rannsóknarnefndar samgönguslysa gefið út að meðaltali 12 tillögur eða tilmæli í öryggisátt á hverju ári eða um eina á mánuði. Tillögur og viðbrögð við þeim má finna á vef Rannsóknarnefndar samgönguslysa.

Eftirfarandi súlurit sýnir samanburð síðustu 10 ára á útgáfu á tillögum í öryggisátt og tilmælum á flugsviði.



Á árinu 2013 tók flugsvið Rannsóknarnefndar samgönguslysa við af Rannsóknarnefnd flugslysa sem stofnuð var árið 1996. Sameiginlega hafa þessar stofnanir gefið út samtals 280 tillögur eða tilmæli í öryggisátt frá árinu 1996. Það hafa því verið lagðar fram um 12 tillögur/tilmæli á ári sem stuðla að auknu flugöryggi eða að meðaltali **ein á mánuði í 23 ár**.

ERLENT SAMSTARF 2018

Rannsakendur á flugsviði tóku þátt í Norðurlanda- og Evrópusamstarfi rannsóknarnefnda flugslysa. Að þessu sinni var Norðurlandafundurinn haldinn af RNSA á Íslandi. Eins og undanfarin ár, þá tók flugsvið RNSA virkan þátt í tengslaneti rannsakennda í Evrópu (ENCASIA) en tengslanetið er á vegum Evrópusambandsins. Rannsakandi á flugsviði sótti einnig fund hjá samtökum flugmálayfirvalda í Evrópu (ECAC) sem og hjá Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA).

Rannsakendur á flugsviði sóttu tvær ráðstefnur flugslysarannsakennda, annars vegar í Evrópu (ESASI) og hinsvegar á alþjóðavísu (ISASI). Þess ber að geta að Ísland stóð fyrir alþjóðlegri ráðstefnu ISASI á Íslandi árið 2016 og á nú fulltrúa í ráði ESASI.

Tengslanet rannsakennda innan Evrópu (ENCASIA) hefur útbúið flugslysaæfingar minni stofnanna vegna viðbragða þeirra við stórslysi m.a. með tilliti til þess hvernig ríkin eru í stakk búin til þess að bregðast við og rannsaka slík slys. Í maí 2018 var fyrsta æfingin haldin á vegum sambandsins og var hún haldin á Íslandi.

Til viðbótar við innlenda aðila, svo sem starfsfólk og nefndarmenn RNSA, aðstoðarfólk, ISAVIA, Samgönguráðuneyti, lögreglu og Samgöngustofu, sóttu fulltrúar frá rannsóknarnefndum sex erlendra ríkja æfinguna (frá Grikklandi, Lúxemborg, Ítalíu, Kýpur, Bretlandi og Þýskalandi). Umsjón æfingarinnar á Íslandi var undir stjórn rannsóknarnefndar flugslysa í Þýskalandi (BFU).

Að æfingunni komu einnig aðilar frá Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) og rannsakendur frá Noregi og Finnlandi.

Æfingin á Íslandi tókst vel og var sýnt var fram á að Ísland hefur sett upp áætlun og er, að mati fulltrúa tengslanetsins, ágætlega í stakk búin varðandi viðbrögð og rannsókn á stórslysi. RNSA er þó líkt og aðrar smærri rannsóknarstofnanir háð aðstoð bæði innanlands og utan. Neðangreint eru ábendingar og niðurstaða æfingarinnar.

The exercise ran very well and the ITSB, and Icelandic State, demonstrated that they had well-rehearsed procedures to deal with a major accident investigation. Their investigation procedures, which are written in Icelandic, were well documented. The ITSB are working on improving their existing English document titled Procedure for Investigating a Major Accident, for use by international parties who assist their investigations.

The ITSB were well prepared and took the opportunity to involve representatives from a wide range of national and international organisations in the exercise. The facilitators were of the opinion that, with the support of other states, the ITSB would be able to conduct an effective and independent major aircraft investigation.

The ITSB were supportive of the EMSS concept and made a commitment to adapt their existing investigation management plan to align with the NIMP. There appear to be no barriers to them achieving this aim.

Æfingin var skrifborðsæfing og í kjölfarið voru samsvarandi æfingar haldnar í Slóveníu og Litháen. Fleiri æfingar eru fyrirhugaðar hjá öðrum Evrópuríkjum á árinu 2019 og á næstu árum.

Þegar flugslys eða alvarleg flugatvik eru tekin til rannsóknar hafa önnur ríki svo sem hönnunarríki, ríki framleiðanda og skráningaríki loftfara, rétt til þátttöku í rannsókninni. Í tengslum við rannsókir sem í gangi voru á árinu 2018 var flugsvið RNSA í samstarfi við erlendar rannsóknarnefndir, svo sem NTSB (Bandaríkin), AAIB (Bretland), TSB (Canada), Havarikommissionen (Danmörk), SHK (Svíþjóð), Onnettomuustutkintakeskus (Finland), BEA (Frakkland), BFU (Þýskaland), TAIIB (Lettlandi), AAIS (Slóvenía), AAIU (Írland), TSB (Ungverjaland) og ANSV (Ítalía).

Í tengslum við námskeið og þjálfun tóku flugslysarannsakendur RNSA þátt í þjálfun fyrir jafningjaskoðun Evrópskra flugslysaneftnda (Peer review) en ENCASIA hefur meðal annars staðið fyrir skoðun rannsóknarneftnda allra Evrópuríkja. Þá sóttu rannsakendur einnig endurmenntunarnámskeið við rannsóknir flugslysa.

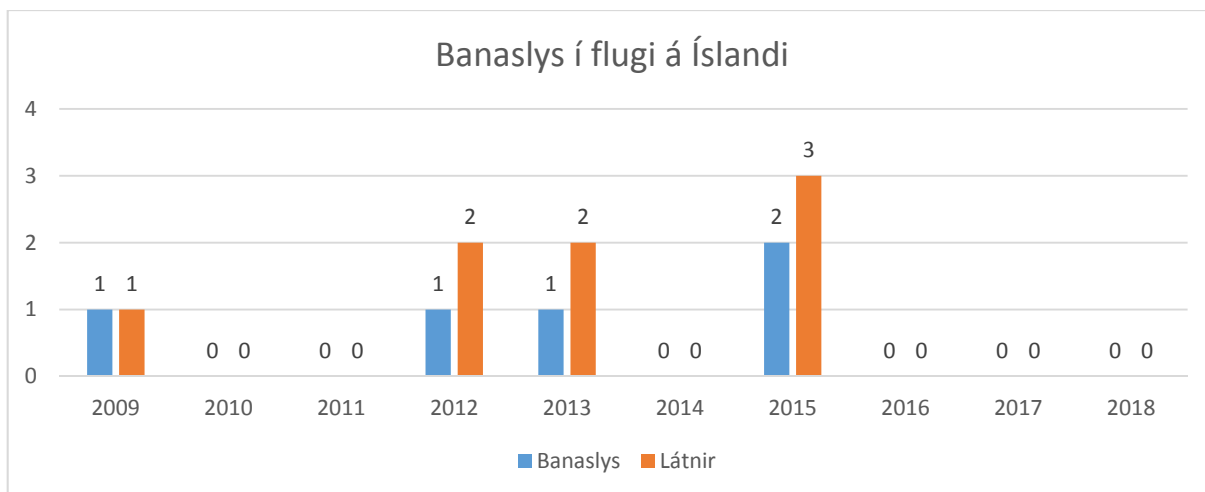
Að venju tók flugsvið RNSA þátt í flugslysæfingu á vegum Isavia, en rannsakandi á flugsviði tók þátt í slíkri æfingu sem haldin var á Húsavík í maí 2018.

BANASLYS

Engin banaslys urðu í flugi á árinu 2018 og er það þriðja árið í röð sem ekki voru banaslys á íslensk skráðu loftfari.

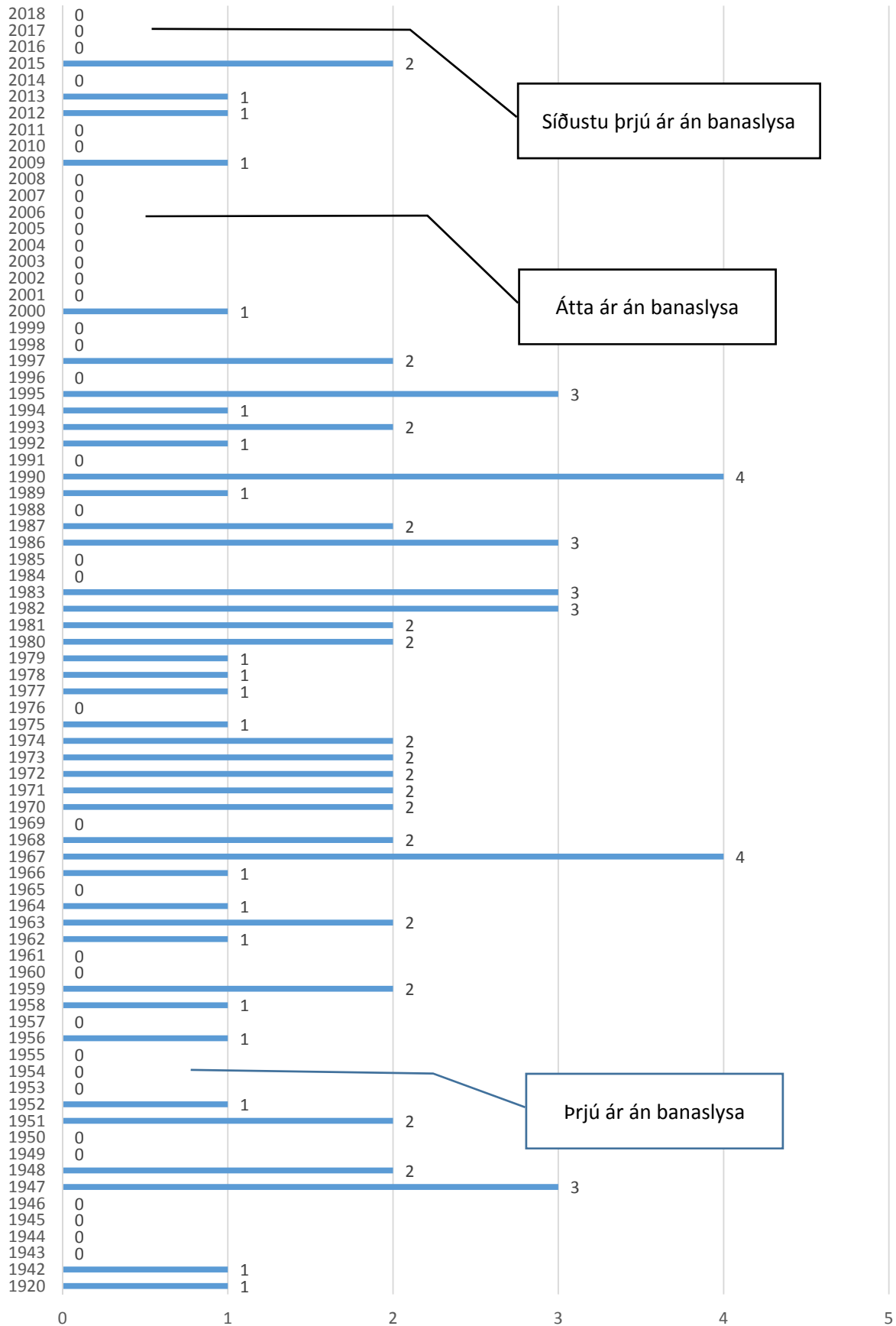
Fimm banaslys hafa verið í flugi á íslensk skráðum loftförum á síðustu 10 árum. Eitt varð árið 2009 þegar einkaflugvél TF-GUN flaug á rafmagnslínu í Selárdal og einn maður lést. Tveir menn létust árið 2012 þegar fis TF-303 var í kennsluflugi, ofreis og fór í spuna á Reykjanesi. Árið 2013 létust tveir menn þegar sjúkraflugvél TF-MYX brotlenti á Akureyri. Þá voru tvö banaslys á árinu 2015. Það fyrra varð þegar N610LC, einkaflugvél af gerðinni DHC-2 Beaver, brotlenti í Barkárdal í ágúst 2015 með þeim afleiðingum að ferjuflugmaður lést og flugmaður slasaðist töluvert. Það síðara varð þegar TF-IFC, kennsluflugvél af gerðinni Tecnam P2002JF brotlenti í Kapelluhrauni sunnan Hafnarfjarðar í nóvember 2015 með þeim afleiðingum að tveir menn létust. Síðast urðu fleiri en eitt banaslys á ári árið 1997.

Alls hafa því átta manns farist í fimm flugslysum á síðustu 10 árum á Íslandi.



Á næstu síðu má sjá fjölda banaslysa á íslensk skráðum loftförum frá upphafi. Þar má meðal annars sjá að á árunum 2001 -2008 voru átta ár samfleytt án banaslysa í flugi á Íslandi. Eins og greint er frá að ofan voru engin banaslys á síðustu þremur árum og að frátöldu átta ára tímabilinu voru síðast þrjú banaslysalaus ár á árunum 1953 – 1955.

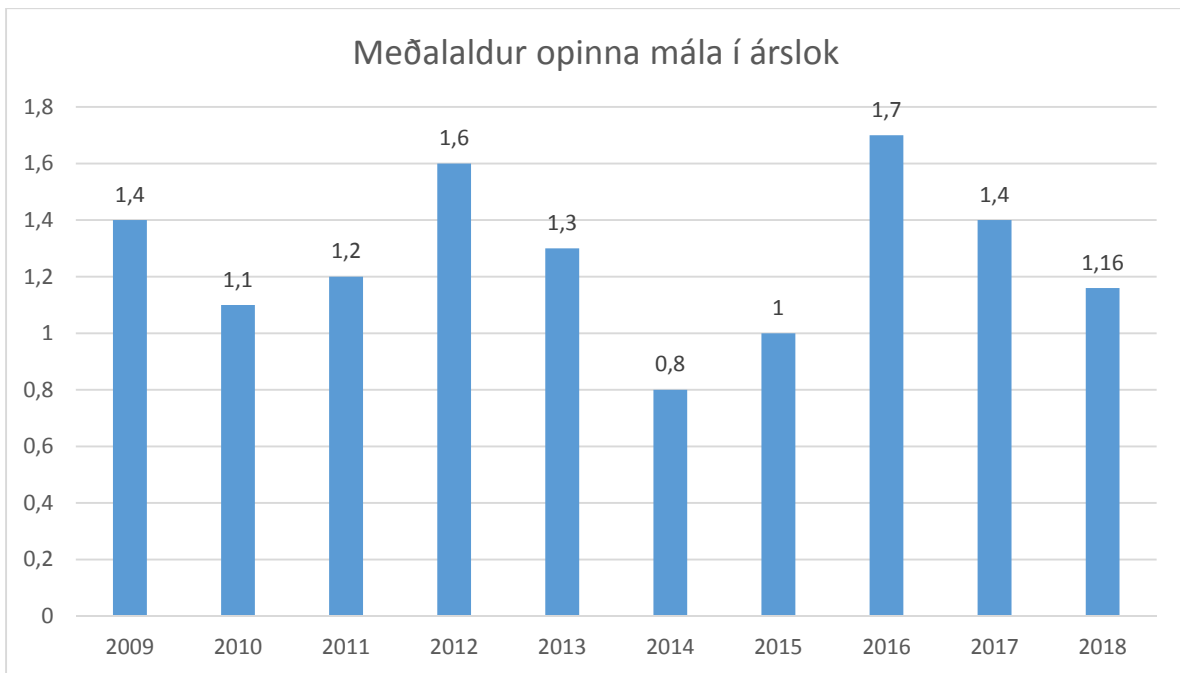
Fjöldi banaslysa á ári íslensk skráðum loftförum



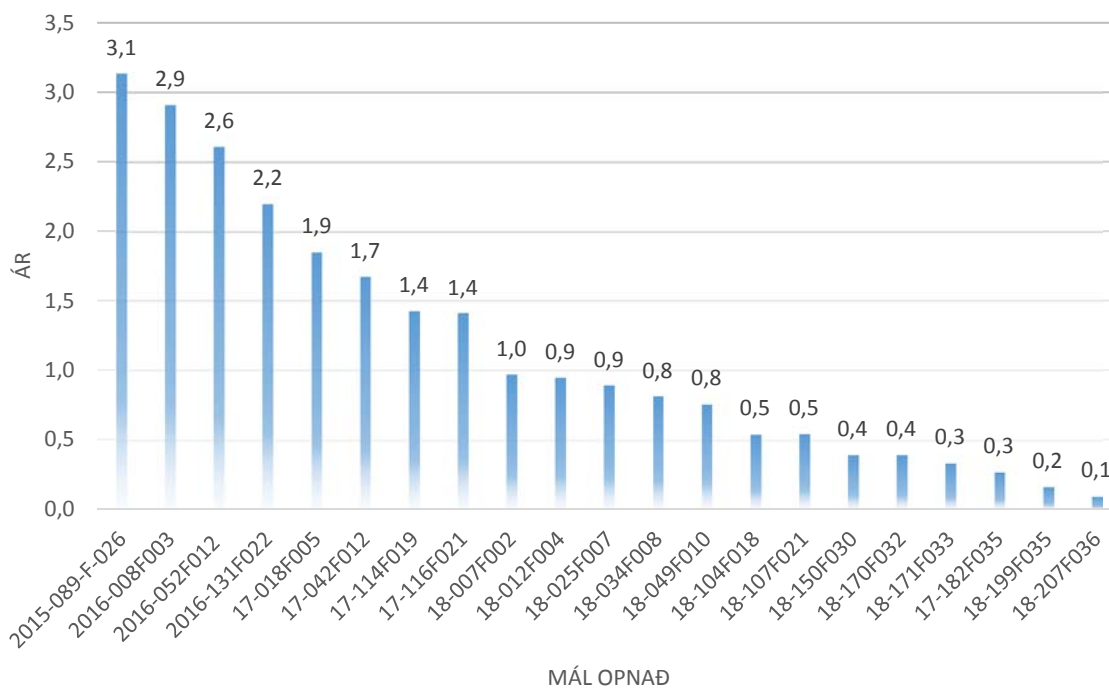
OPNAR RANNSÓKNIR Í ÁRSLOK 2018

Í lok ársins 2018 voru 21 mál sem ekki var búið að ljúka og er það fækkun um 3 mál frá fyrra ári. Þar af voru 12 mál frá árinu 2018, 5 mál frá árinu 2017, 3 mál frá árinu 2016 og 1 mál frá árinu 2015.

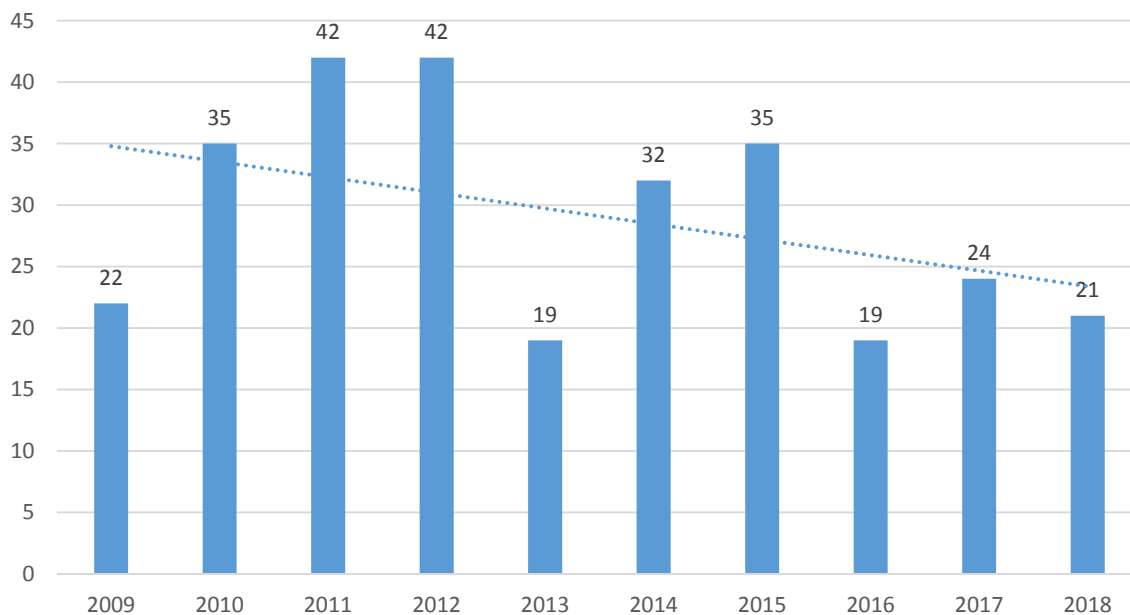
Þá hefur meðalaldur mála lækkað á milli ára og stendur hann í 1,16 ári við árslok, en meðaltal síðustu 10 ára er 1,27 ár. Nánari upplýsingar um opin mál má sjá á vef RNSA.



ALDUR Á OPNUM MÁLUM



Opin mál í árslok



ATVIK SJÓSVIÐS 2018

YFIRLIT ÁRSINS 2018

Tilkynnt og skráð atvik hjá RNSA-sjóslys voru samtals 157 á árinu en voru 136 árið á undan og 104 árið 2016.

Á árinu voru haldnir sex fundir hjá RNSA-sjólýs og voru 140 lokaskýrslur afgreiddar. Staðan um áramót var sú að afgreiðsla á einu máli hafði verið frestað til frekari vinnslu.

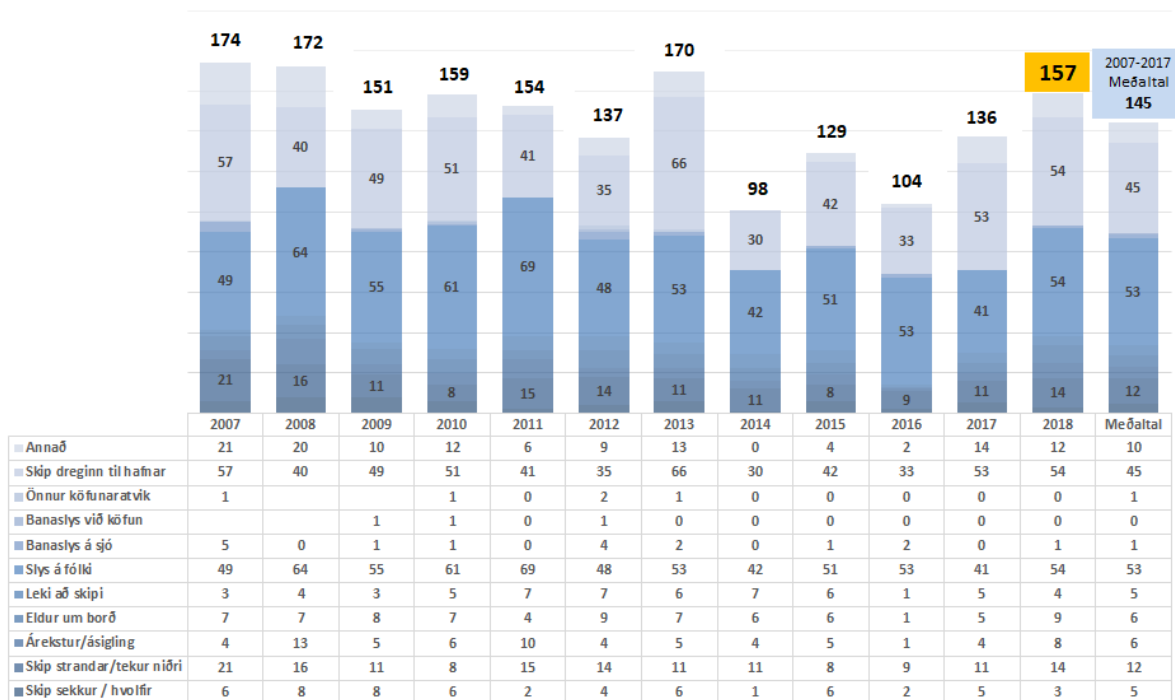
Lokaskýrslur, sem afgreiddar voru með nefndaráriti, voru 50 á árinu. Nefndin gerði eina tillögu í öryggisátt og 13 sérstakar ábendingar voru gerðar í 12 málum sem afgreidd voru. (Sjá samantekt á bls. 11-12)

Um áramót átti nefndin eftir að taka fyrir 73 mál frá árinu 2018 og tvö mál frá árinu 2017 voru ekki lokaafgreidd en voru hjá aðilum þeirra sem drög til umsagnar.

Skráð atvik 2007 - 2018

Á töflunni (*Mynd 1*) hér að neðan má sjá grófa flokkun á eðli mála ársins í samanburði við síðastliðin 12 ár. Einnig kemur fram í töflunni meðaltal árána frá 2007 til 2017.

SKRÁÐ ATVIK HJÁ RNSA 2007 - 2018

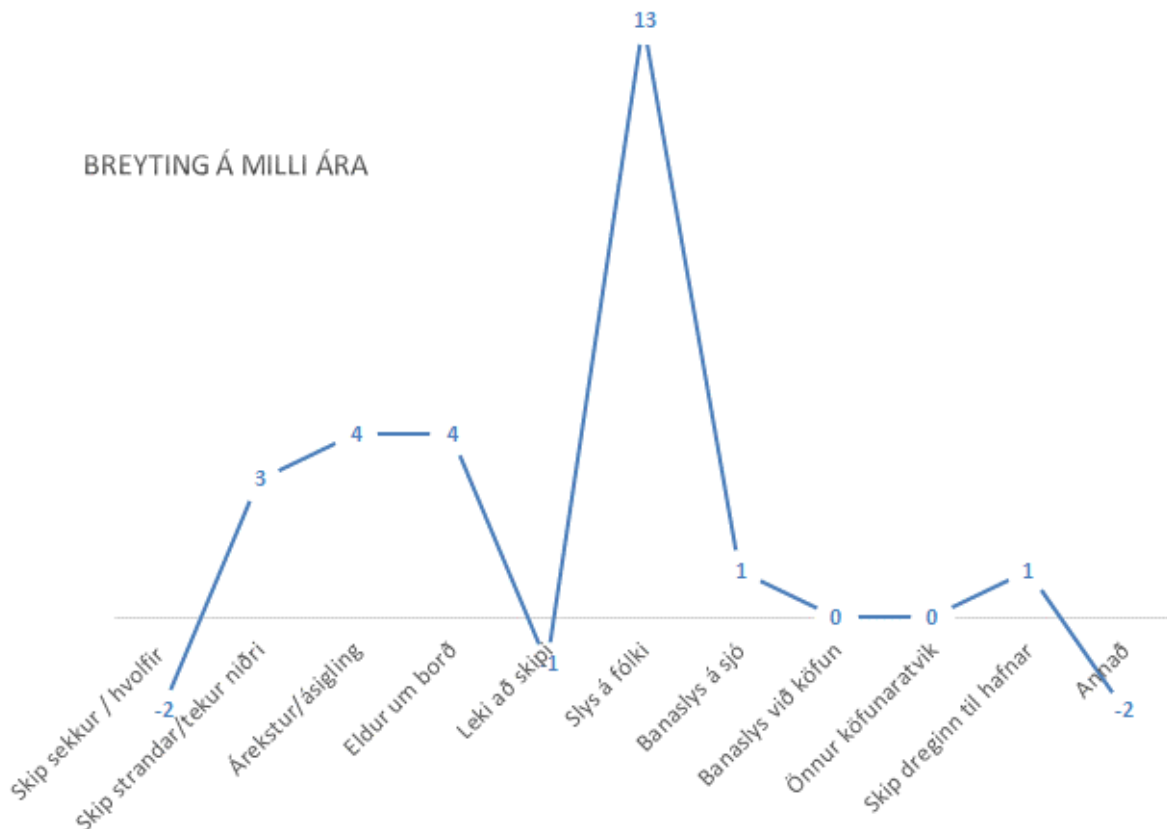


Mynd 1 Tafla með grófri flokkun á skráðum atvikum.

Eins og fram kemur í töflunni á mynd 1 og 2 þá fjölgar skráðum atvikum hjá RNSA á milli árunna 2017-2018 um 15%. Árið er um 9% yfir meðaltali árunna á undan þ.e.a.s. 2007 – 2017. Flestir málaflokkar eru yfir þ.m.t. skráð slys á fólki og aðrir nálægt sama meðaltali.

Undir „Annað“ í töflunni eru skráð atvik eins og bilanir í búnaði, nærri því atvik eins og t.d. árekstrarhætta o.s.fr.v.

Breytingar á atvikum milli ára 2017 - 2018

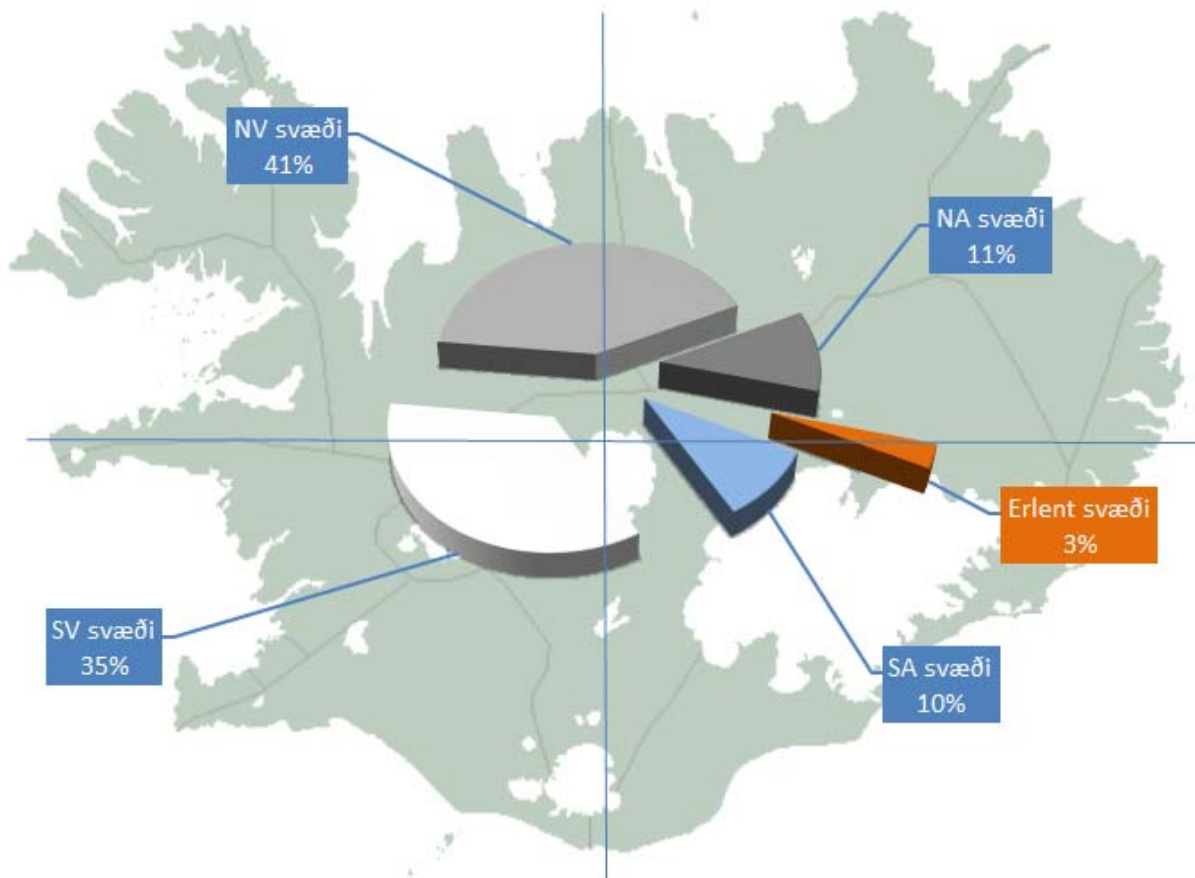


Mynd 2 Breytingar á milli ára 2017 - 2018

VETTVANGUR/SVÆÐI ATVIKA 2018

Flest skráð atvik hjá RNSA eru á NV svæði eða 65, en það svæði afmarkast frá Snæfellsnesi að Siglufirði og næst flest voru á SV svæði eða 55, sem er svæðið frá Dyrhóley að Snæfellsnesi. Á kortinu (*Mynd 3*) sést hlutfallsleg skipting á milli svæða en á NA svæði voru 17 atvik skráð og á SA svæði voru 15 atvik skráð.

Á erlendu hafsvæði og/eða erlendri höfn voru fimm atvik skráð. Fjögur af þeim voru slys á fólki og eitt þar sem togveiðiskip var dregið vélarvana til hafnar.



Mynd 3 Svæðaskipting skráðra atvika 2018

BANASLYS

Engin banaslys urðu á íslenskum sjómönnum við strendur landsins á árinu 2018 og er það fimmta árið sem sú ánægjulega þróun á sér stað. Engin banaslys urðu við landið á árunum 2008, 2011, 2014 og 2017. RNSA hefur til rannsóknar (*Mynd 1*) eitt banaslys á sjó sem gerðist innan Faxaflóahafnar þann 19. apríl 2018 en þar var um að ræða viðgerðarmann úr landi sem var að prufusigla óskráðum skemmtibát eftir yfirferð.

SLYS Á FÓLKI

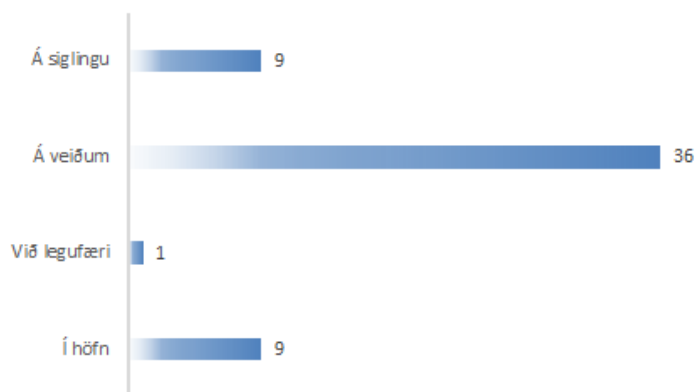
Skráð slys á fólki hjá RNSA á árinu 2018 voru 54 en á árinu 2017 voru skráð slys 41 og er því um að ræða fjölgun um 24% á milli ára. Á árinu 2017 var verkfall hjá sjómönnum sem stóð í um tvo mánuði sem væntanlega skýrir að stórum hluta þessa breytingu. Í eftirfarandi töflu (*Mynd 4*) má sjá skiptingu á slysum á fólki eftir skipategundum.

Tegund skips	Fjöldi slysa
Slys á fiskibátum undir 20 BT	4
Slys á flutningaskipum	5
Slys á neta-, skel- og línubátum	8
Slys á nótaveiðiskipum	0
Slys á dráttarskipum	1
Slys á togveiðiskipum	32
Slys á vinnuskipum	3
Slys á rannsóknarskipum	0
Slys á ferjum og farþegaskipum	1

Mynd 4 Tegundir skipa

Aðgerð skips við slys á fólki

Á súluritinu (*Mynd 5*) hér að neðan sést við hvaða aðstæður slys á fólki urðu, sem skráð voru hjá RNSA.



Mynd 5 Aðgerðir skipa við slys á fólki

Tegund slysa á fólki

Í grófri samantekt þá voru algengustu slysin fallslys af ýmsum toga eða 19 talsins. Önnur algeng slys voru m.a. við vindur eða eitthvað slóst til við hífingar ásamt ytri áverkum s.s. skurðum og stungum ýmiskonar. Önnur slys voru þegar menn urðu á milli og klemmdust o.s.fr.v.

Meðalaldur slasaðra

Meðalaldur slasaðra sem skráð var hjá RNSA var 39 ár en var 43 ár á árinu 2017. Yngsti slasaði á árinu 2018 var 20 ára háseti á togveiðiskipi og sá elsti var 70 ára farþegi á farþegaskipi.

Slys á sjófarendum eftir svæðum

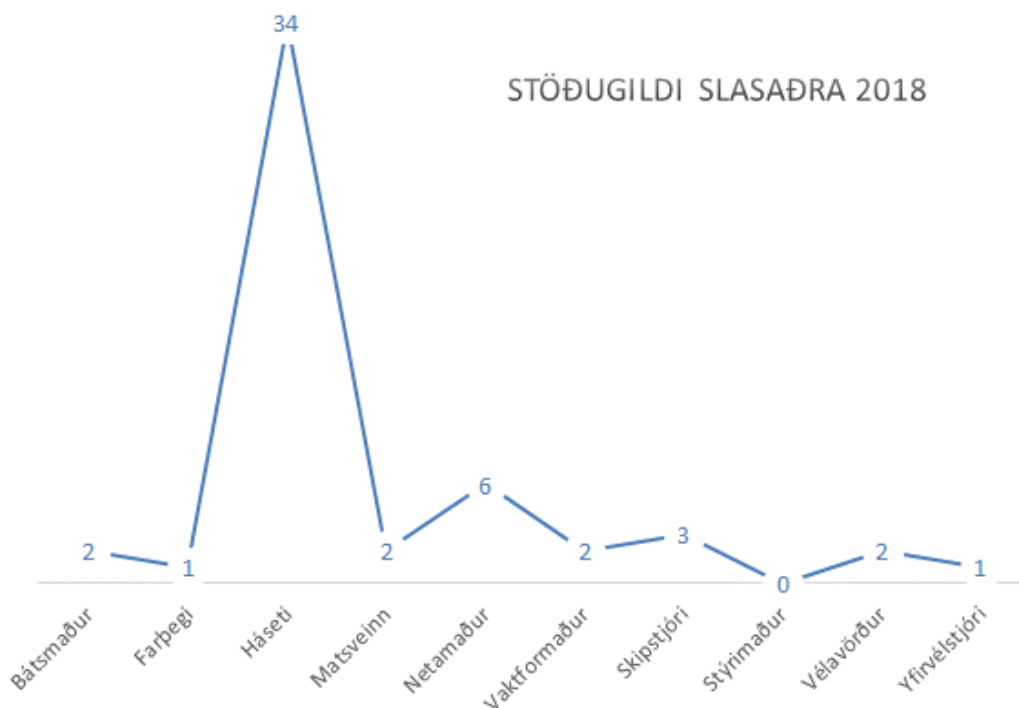
Ef landinu er skipt í fjóra parta (*sjá mynd 2*) er hlutfallsleg skipting skráðra slysa á sjófarendum hjá RNSA um 41% (22) á SV hluta þess, 31% (17) á NV hluta, 19% (10) á NA hluta og 2% (1) á SA hlutanaum. Fjögur slys eru skráð á erlent svæði eða um 7%.

Stöðugildi slasaðra

Eins og áður þá eru undirmenn á skipum í miklum meirihluta þeirra sem slasast í skráðum slysum á fólki. Á árinu 2018 voru þeir um 79% slasaðra. Í þessari tölu eru hásetar 64% (34), netamenn 11% (6) og bátsmenn 4% (2) eins sjá má á mynd 6.

Athygli vekur að veruleg fækkun var á milli ára á slysum á farþegum fólksflutningaskipa af ýmsum gerðum. Einn (2%) farþegi var skráður slasaður á árinu 2018 en sjö farþegar (17%) á árinu 2017 og átta farþegar 2016.

STÖÐUGILDI SLASADRA 2018



Mynd 6 Slys á sjófarendum eftir stöðu þeirra

SKIP – TEGUND ATVIKA

Á töflunni á mynd 7 má sjá skiptingu skráðra atvika á tegundir skipa. Undir liðnum „Annað“ eru t.d. reykur í vélarúmi, bilanir í búnaði, nærri því atvik o.s.fr.v.

	Ásigling	Banaslys	Eldur	Leki	Sekkur/hvolfir	Strand	Tók niðri	Vélarvana	Efnaslys	Annað
Vinnuskip			1			1				
Dragnótarskip								1		
Dráttarbátar				1						2
Björgunarskip							1			
Farþegaskip/ferjur	2		1		1		1	2		1
Flutningaskip	1		1			2		1		2
Grásleppuveiðiskip			1		2	1	1	3		
Handfærabátar	2		3	1	1	3		31		5
Línuveiðiskip	1		1			4		5		
Netaveiðiskip	1							3		
Skelfiskiskip								2		
Skemmtibátar		1			1			1		2
Togveiðiskip	1		1	2				3		

Mynd 7 Skipting á skráðum atvikum eftir skipategundum

Skip sökkva / hvolfir

Fjórir bátar sukku á árinu eins og á árinu 2017. Tveir þeirra sukku vegna elds, einn í höfn vegna leka og einn missti stöðugleika og fór á hliðina en maraði svo í kafi. Honum eins og einum bát sem hvolfdi var bjargað á land.

Skip stranda / tóku niðri

Fjórtán atvik voru skráð þegar skip strönduðu eða tóku niðri en voru ellefu árið 2017. Tvö af þessum atvikum voru sannarlega vegna þess að stjórnandi sofnaði en rannsókn sumra þessara atvika er ekki lokið. Þrjú af þessum atvikum urðu þar sem skip tóku niðri en sátu ekki föst.

Árekstur skipa / ásiglingar

Átta árekstrar/ásiglingar eru nú skráðir en voru fjórir á árinu 2017. Fjórar af þessum ásiglingum gerðust í höfn.

Eldur um borð

Níu atvik eru skráð þar sem um eld um borð var að ræða með mismunandi afleiðingum en voru fimm árið 2017 og aðeins eitt 2016. Þetta sýnir að um er að ræða slæma þróun í þessum efnum.

Skip vélarvana

Fjölgun á skráðum atvikum þegar skip voru aðstoðuð og/eða dregin til hafnar af ýmsum ástæðum. Árið 2018 voru skráð 55 atvik en voru 53 árið 2017. Meðalfjöldi þessara atvika er um 45 á ári frá 2007. Undanfarin ár hafa flest atvikin verið hjá strandveiðibátum en eru nú um helmingur af þeim. Á árinu voru skráð 27 atvik vegna vélarvandráða en 30 á árinu 2017.

Leki

Leki um borð í skipum voru fjögur atvik en voru fimm á árinu 2017.

Tillögur í öryggisátt og sérstakar ábendingar

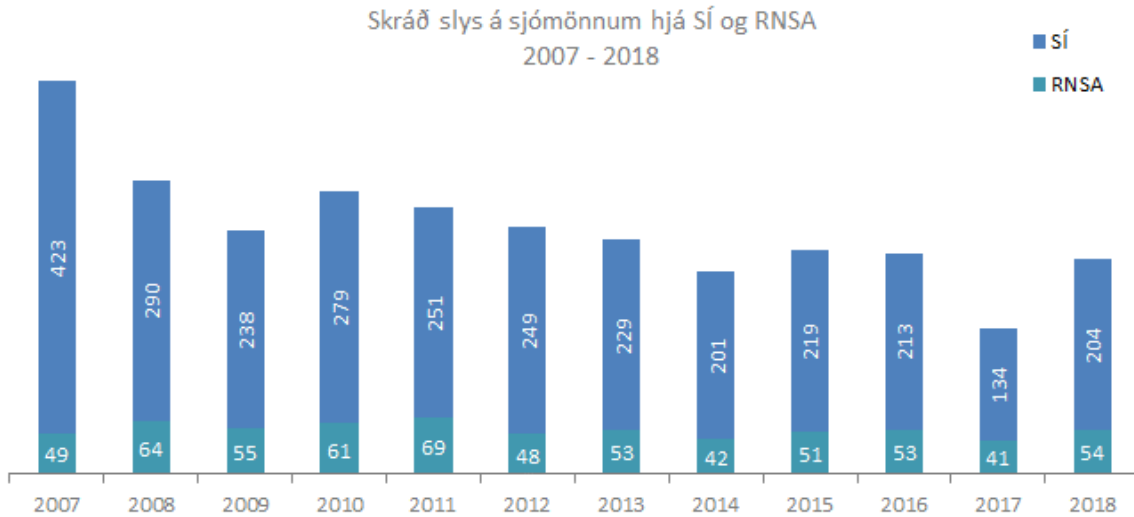
Sjósvið gerði eina tillögu í öryggisátt og 13 sérstakar ábendingar.

Tilkynnt slys á sjómönnum til Sjúkratrygginga Íslands (SÍ) 2018

Samkvæmt upplýsingum frá SÍ voru 204 tilkynnt slys á sjómönnum skráð á árinu 2018 en voru 134 á árinu 2017. Það er því um að ræða um 52% aukningu miðað við árið á undan og er um 18% undir meðaltali árána 2007 til 2017. Rétt er að benda á að á árinu 2017 var tveggja mánaða verkfall hjá sjómönnum sem eðlilega hefur áhrif á þennan samanburð.

Tilkynnt slys á sjómönnum til SÍ og RNSA 2007-2018

Á súluritinu á mynd 8 er fjöldi skráninga hjá SÍ og RNSA á árunum 2007-2018.



Mynd 8 Skráð slys hjá SÍ og RNSA

Skráð slys á sjómönnum og rannsókuð hjá RNSA á árinu 2018 verður hlutfallslega um 26% en var um 31% á árinu áður. Meðaltal rannsakaðra slysa á sjómönnum frá því að ný lög tóku gildi árið 2000 til loka árs 2018 er um 23%.

Tilkynnt slys á sjómönnum til SÍ 2000-2018

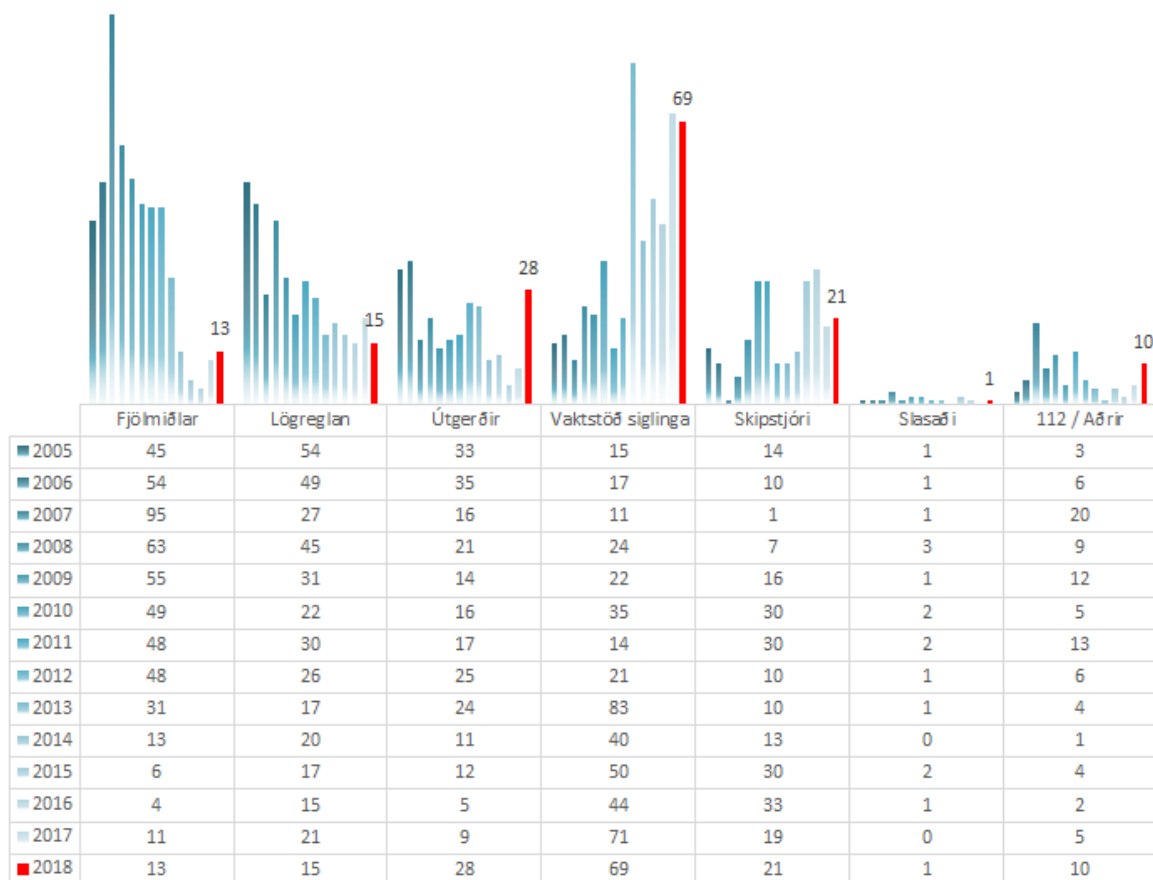
Þróun í þessum efnum hefur verið mjög jákvæð undanfarin ár en frá árinu 2000, þegar ný lög og nýjar áherslur urðu til við rannsóknir á sjóslysum, hefur tilkynntum slysum fækkað umtalsvert. Meðaltal tilkynntra slysa á sjómönnum til SÍ á árunum 2000 – 2017 eru um 287 og eru slys á árinu 2018 talsvert undir því meðaltali.

Tilkynnt slys á sjómönnum frá árinu 2000 – 2018 til Tryggingastofnunar Íslands og síðan Sjúkratrygginga Íslands eru samtals 5.371 sem gerir að meðaltali um 283 á ári.

RNSA telur ástæðu til að nefna það að margar útgerðir í landinu hafa tileinkað sér öryggiskerfi og gert áhættumat um borð í skipum sínum sem hafa borið mikinn árangur. Það er einnig ljóst að Slysavarnaskóli sjómanna á sinn hlut í auknum árangri og öryggismenningu um borð í íslenskum skipum.

AÐILAR SEM TILKYNNA ATVIK TIL RNSA 2005 – 2018

RNSA hefur frá árinu 2005 flokkað hvaðan tilkynningar á atvikum koma til umfjöllunar hjá nefndinni og er fróðlegt að sjá á súluritinu hvernig þróunin hefur verið á þessum árum.



Hlutfall upplýsinga um atvik sem fengnar voru úr fjölmiðlum er nú um 8% en var 55% þegar mest var árið 2007. Tilkynningar frá aðilum sem tengjast sjávarútvegnum þ.e.a.s. Vaktstöð siglinga, útgerðum, skipstjórum og slösuðum er nú um 76% en var 17% á árinu 2007.

Á árinu 2018 voru tilkynningar til RNSA um 44% frá Vaktstöð siglinga, um 31% frá skipstjórum/útgerðum og um 9% frá lögregluembættum landsins.

RNSA hefur markvisst hvatt sjómenn og útgerðaraðila að virða skyldur sínar um tilkynningu atvika til nefndarinnar. Nefndin hefur bent á að þó atvik virðist í huga manna lítilfjörleg þá er skráning þeirra mikilvæg því tölulegar upplýsingar geta verið mjög gagnlegar í baráttu við að auka öryggi á sjó.

ERLENT SAMSTARF 2018

MAIIF – Alþjóðasamtök

Sjósvið sótti árlega ráðstefnu hjá samtökunum **MAIIF 27** (*Marine Accident Investigators International Forum*) sem haldin var í Singapore dagana 19. – 23. nóvember 2018. Á ráðstefnum hjá MAIIF er m.a. farið yfir og kynnt starf hvers aðildarríkis á liðnu ári auk þess sem tekin eru fyrir ýmis málefni sem varða rannsóknir á sjóslysum.

MAIIF eru alþjóðleg samtök sem voru stofnuð í Kanada 1992 og er megin tilgangur þeirra að skapa vettvang til að efla rannsóknir sjóslysa og koma á tengslum og efla samstarf milli rannsóknaraðila. Aðildarríki samtakanna eru 55 og ljóst að stofnun þeirra hefur sannað gildi sitt í samvinnu ríkja við rannsóknir sjóslysa.

EMAIF - Evrópusamtök

Á árinu 2018 var árlegur fundur rannsakenda **EMAIF 14** (*European Marine Accident Investigators International Forum*) haldinn á vegum RNSA á Hilton Hótel í Reykjavík dagana 30. – 31. maí. EMAIF er Evrópudeild rannsóknaraðila á sjóslysum innan MAIIF og voru stofnuð í Helsinki 2005.



Mynd 9 Fulltrúar á EMAIF 14 í Reykjavík 2018

Það var Sigurður Ingi Jóhannsson ráðherra samgöngumála sem setti fundinn og bauð gesti hans velkomna.

Á fundinn voru mættir samtals 34 fulltrúar frá 22 löndum að Íslandi meðtöldu. Auk þess voru tveir innlendir fyrirlesarar með erindi, Ásgrímur L Ásgrímsson frá LHG og J. Snæfríður Einarsdóttir öryggisstjóri hjá HB Granda.

Erlendu gestirnir voru frá: *Hollandi, Englandi, Antigua & Barbuda, Belgíu, Kanada, Króatíu, Frakklandi, Þýskalandi, Ungverjalandi, Ítalíu, Lettlandi, Luxemborg, Marshall eyjum, Noregi, Póllandi, Slóveníu, Svíþjóð, Sviss Tyrklandi og Bandaríkjunum. Einn fulltrúi kom frá EMSA (European Maritime Safety Agency) í Lissabon.*

Því er ekki að leyna að árangur Íslands í öryggismálum sjómanna hefur vakið mikla eftirtekt erlendis og ekki síst hjá rannsóknaraðilum í sjóslysum. Þar sem öryggi í þessum málaflokk er stór áskorun fyrir öll rannsóknarríki var óskað sérstaklega eftir kynningu á reynslu Íslands í þessum efnum.

Til að verða við þessu voru eftirfarandi kynningar á vegum RNSA:

1. *Rannsóknin og lærdómur á slysinu þegar Jón Hákon sökk og þeim tillögum sem gerðar voru í öryggisátt vegna þess (FV Jon Hakon- Lesson learned) - Jón Arilíus Ingólfsson (RNSA)*
2. *Áhrif öryggisþjálfunar sjómanna (Effect of safety training). - Hilmar Snorrason nefndarmaður RNSA og skólastjóri Slysavarnarskóla sjómanna.*
3. *Vaktstöð siglinga og ferilkerfi íslenskra skipa (The Icelandic Vessel Monitoring System (VMS).-Ásgrimur L Ásgrimsson (LHG)*
4. *Nýir tímar - Áætlun um öryggi áður en framkvæmt er (New times - Planning for safety before executing). - J. Snæfríður Einarsdóttir HB Granda*

Á þessum fundi var auk þess farið yfir og kynnt starf hvers aðildarríkis á liðnu ári auk þess sem tekin voru fyrir ýmis athyglisverð málefni sem varða rannsóknir sjóslysa.

EMAIF 15 verður haldinn í Ljubljana í Slóveníu daganna 15. – 16. maí 2019 í boði Slovenian Marine Accident and Incident Investigation Service.

The European Maritime Safety Agency (EMSA)

The European Maritime Safety Agency (EMSA) er sameiginleg Siglingastofnun Evrópu og því ein stofnana Evrópusambandsins (ESB). EMSA veitir tæknilega aðstoð og stuðning við framkvæmdastjórn Evrópusambandsins og aðildarríkja þess við þróun og framkvæmd ESB löggjafar um öryggi til sjós, mengun skipa og siglingavernd.

The European Marine Casualty Information Platform (EMCIP)

The European Marine Casualty Information Platform (EMCIP) er sameiginlegur gagnagrunnur Evrópuríkja um atvik á sjó og er rekinn af EMSA. Markmiðið með EMCIP er að skila ávinningi bæði á evrópskum og alþjóðlegum vettvangi með því að:

- Auka öryggisrannsóknir.
- Breikka og dýpka greiningu á niðurstöðum rannsókna á slysum.
- Veita upplýsingar til almennrar áhættugreiningu og koma í veg fyrir slys.

Skráning Íslands í EMCIP

Á árinu var ráðinn sérstakur aðili hjá Samgöngustofu til að sinna skráningu íslenskra sjóatvika í EMCIP og sú vinna hófst í september 2018. Það var að vísu gert að skyldu hjá aðildarríkjum EMSA að hefja skráningu frá og með 17. júní 2011 en það reyndist ekki framkvæmanlegt þar sem Ísland var ekki með mannafla eða aðstöðu til þess. Það má einnig nefna að talsverðir hnókrar hafa verið á þessu kerfi frá upphafi sem ná allt til þessa árs en fram kom hjá Samgöngustofu að nýtt kerfi lofaði góðu.

Á þessum tíma þ.e.a.s. frá september hefur Samgöngustofa skráð inn í EMCIP sjóatvik árána 2016, 2017 og hluta ársins 2018 eða samtals um 300 atvik. Mynd 10 sýnir hvað er m.a. hægt að sækja í EMCIP.

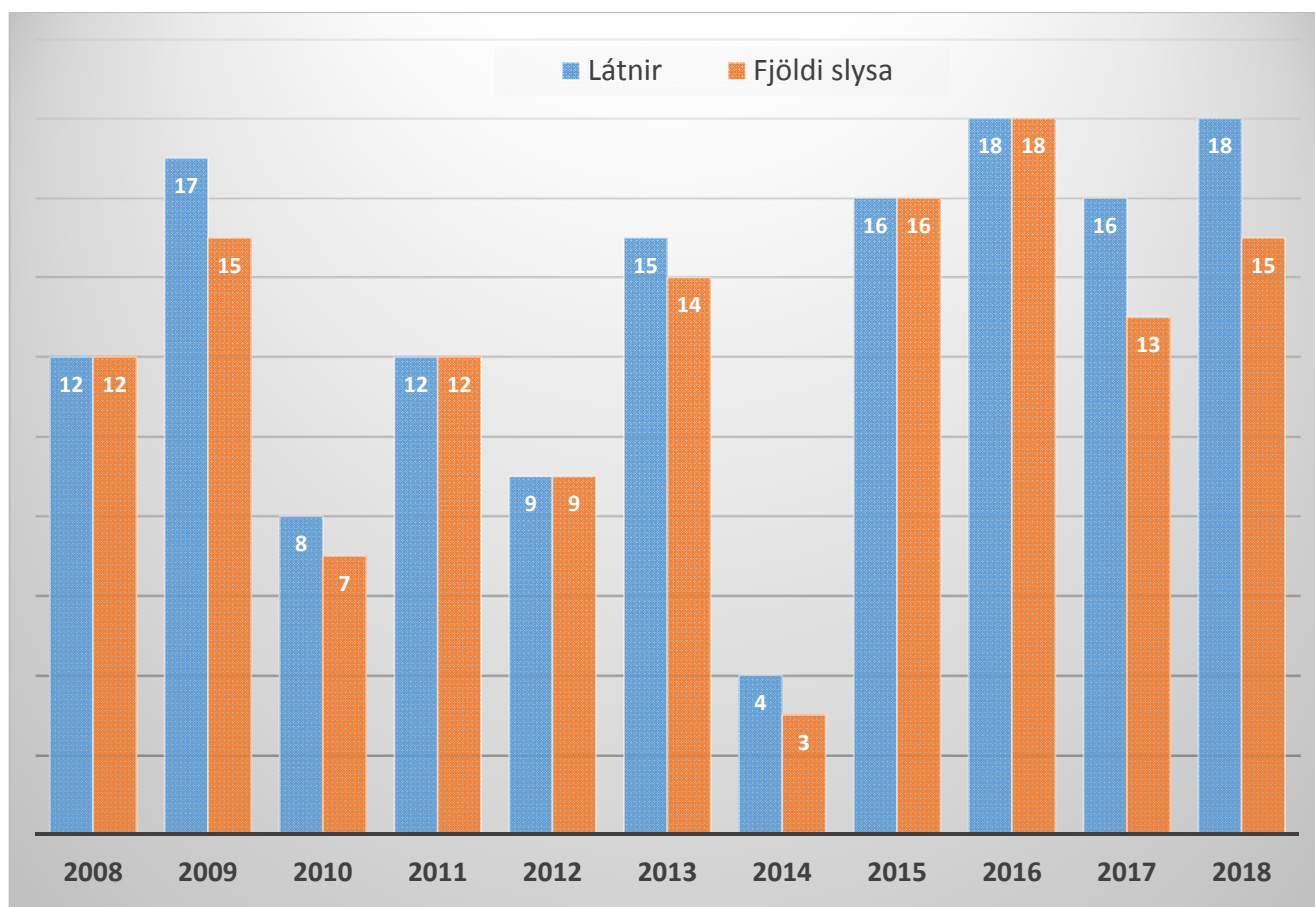
ATVIK UMFERÐARSVIÐS 2018

YFIRLIT ÁRSINS 2018

Árið 2018 létust alls 18 manns í 15 slysum. Af þessum slysum voru átta útafakstrar, sex framanákeyrslur og ein aftanákeyrsla. Í einu slysi létust 3 og 2 létust í einu slysi. Af þeim 18 sem létust í umferðinni árið 2018 voru sex þeirra erlendir ferðamenn, eða þriðjungur. Þrír að auki voru með erlent ríkisfang.

NEFNDARFUNDIR UMFERÐARSVIÐS

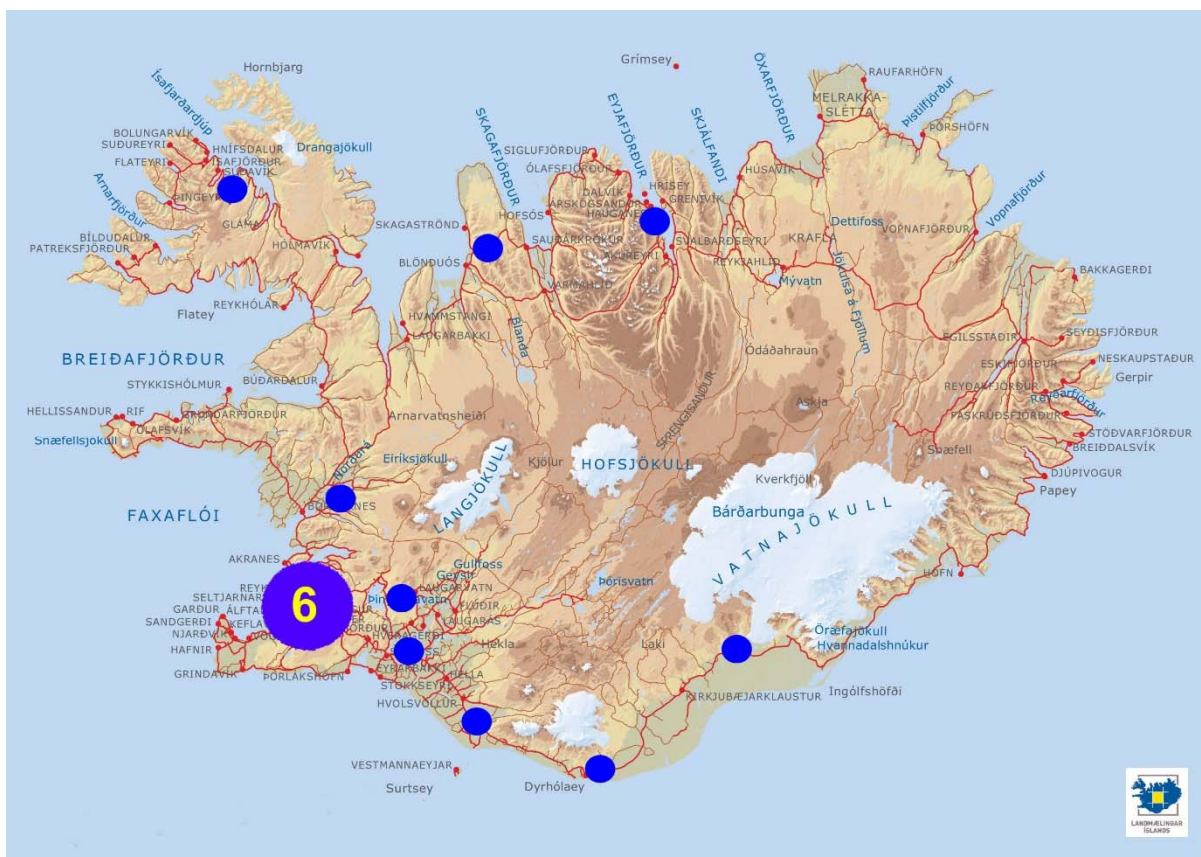
Árið 2018 voru haldnir 20 fundir hjá umferðarsviði RNSA og var skýrslum um 12 banaslys í umferðinni lokið. Birti nefndin alls 10 tillögur í öryggisátt í skýrslunum.



Á mynd hér að ofan sést þróun banaslysa undanfarin 10 ár. Undanfarin ár hefur fjöldi banaslysa verið rúmlega eitt á mánuði. Því miður hefur fjöldi slysa verið meiri en útgefinna skýrslna og hefur málsmeðferð verið að lengjast á sviðinu. Tafir skýrast m.a. af breytingu í starfsmannahaldi og á nefndarmönnum. Eins hafa nokkrar rannsóknir verið yfirgripsmiklar og tæknilega flóknar. Stefnt er að því að vinna upp þann hala sem myndast hefur en fjöldi banaslysa hefur því miður verið nokkuð hár undanfarin ár sem skýrist m.a. af fjölgun ferðamanna á Íslandi.

VETTVANGUR BANASLYSA 2018

Nánast öll banslysin urðu á Suður- og Suðvesturlandi. Alls voru sex banaslys á Suðvesturlandi, þar af tvö í þéttbýli innan höfuðborgarsvæðisins. Fimm banaslys urðu á Suðurlandi, tvö á norðurlandi, eitt á Vestfjörðum og eitt á Vesturlandi.



Staðsetning banaslysa árið 2018

ERLENT SAMSTARF 2015

Fulltrúar frá rannsóknarnefndum samgönguslysa frá Noregi, Svíþjóð, Finnlandi, Danmörku, Íslandi og Hollandi hittast árlega þar sem stofnanir bera saman bækur sínar, kynna rannsóknir og læra hver af öðrum. Hollendingar voru gestgjafar árið 2018 og sótti fulltrúi RNSA fundinn.