

Nr. 19-074 S 050 Kjói ÞH***Farþegi slasast á baki***

Skipaskr.nr. 7723
 Smíðaður: Holland 2012, trefjaplast.
 Útgerð: Húsavík Adventures ehf
 Stærð: 11,75 bt.
 Mesta lengd: 11,29 m Skráð lengd: 10,75 m
 Breidd: 3,28 m Dýpt: 1,52 m
 Vél: Yanmar 211 kW, 2011
 Fjöldi skipverja: 2
 Farþegar: 5



Kjóí©Hilmar Snorrason

Gögn:

Lögregluskýrsla
 Gögn RNSA

Lokaskýrsla afgreidd á fundi 3. febrúar 2020 af Geirþrúði Alfreðsdóttur, Inga Tryggvasyni, Hilmarí Snorrasyni og Hirti Emilssyni

Tilgangur þessarar skýrslu er ekki að skipta sök eða ábyrgð og skal henni ekki beitt sem sönnunargagn í dómsmáli

Atvikalýsing:

Þann 11. maí 2019 var farþegabáturinn Kjói á siglingu með farþega á Skjálfanda. Veður: NNV 6 - 7 m/s. og ölduhæð 1-1,3 m.

Báturinn hafði nýlega farið úr höfninni á Húsavík og tekið stefnu til norðurs í átt að Lundey þegar högg kom á bátinn með þeim afleiðingum að farþegi fékk sætið upp í rófubeinið og slasaðist í baki. Siglt var með slasaða til hafnar og honum komið til læknis en í ljós kom að framkvæma þurfti aðgerð vegna áverka á hrygg.

Við rannsókn kom fram:

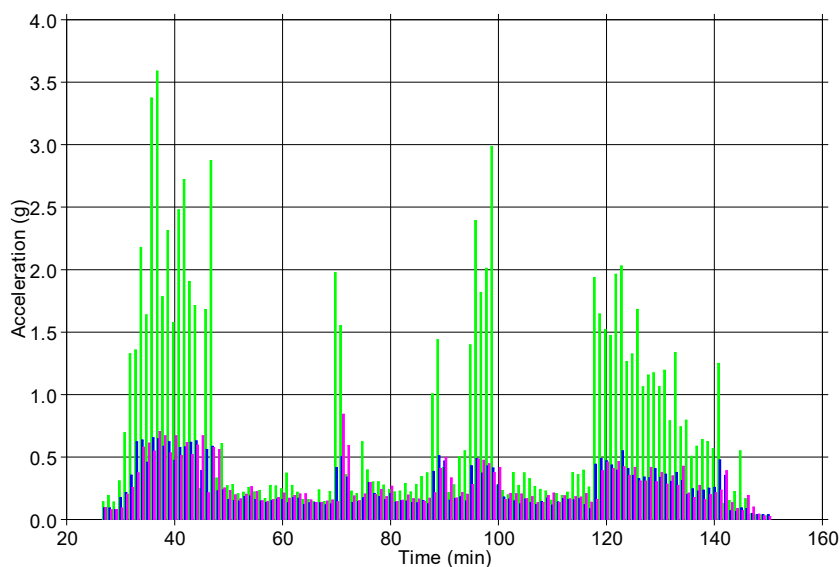
- að skipstjórinn sagði að farþeginn hefði ekki verið undirbúinn og hraði bátsins hefði verið um 10-14 hnútar. Veður og ölduupplýsingar eru frá honum;
- að skipstjórinn sagði að farþegarnir hefðu verið í flotvinnugalla og fengið fyrirmæli um hvernig best væri að standa ásamt upplýsingum um að bakveikt fólk ætti að vera aftar í bátnum;
- að slasaði sagðist hafa fengið upplýsingar um að betra væri að sitja aftar í bátnum upp á högginn að gera. Slasaði valdi að sitja framarlega til að forðast að blotna. Hann kvaðst hafa fengið fyrirmæli um hvernig best væri að sitja með fætturna í stöðu til að verjast höggum þ.e.a.s. að vera eins og í hnakk á hesti. Hann sagði að farþegarnir hefðu ekki fengið ítarleg fyrirmæli um hvernig ætti að bregðast við:
 - a. ef maður eða einhver félli fyrir borð,
 - b. hvað ætti að gera ef maður fyndi sig óöruggan, í hættu eða fyndi til,
 - c. hvernig ætti að bregðast við veðuraðstæðum í ferðinni,

d. hvernig ætti að standa, halda sér í eða að sitja eins og í hnakk.

- að slasaði taldi að fallhæð bátsins hefði verið a.m.k. 15 fet þegar slysið átti sér stað. Hann hefði síðan þurft að sannfæra leiðsögumanninn, sem vildi halda ferðinni áfram, um ástand sitt;
- að útgerð bátsins taldi ólíklegt að fallhæðin hafi verið svona mikil þar sem ölduhæð hafi verið 1-1,3 m á þessum stað eða um 3-5 fet;
- að samkvæmt eftirfarandi töflu með AIS ferilskráningu frá Vaktstöð siglinga var báturinn mældur mest á 24,5 hnúta ferð áður en honum var snúið við með slasaða;

Vessel ID	Name	Received	Hraði	Heading
7723	KJÓI	11.5.2019 09:48	0,0 kn	134,9°
7723	KJÓI	11.5.2019 09:50	1,4 kn	159,4°
7723	KJÓI	11.5.2019 09:51	0,0 kn	000,0°
7723	KJÓI	11.5.2019 09:52	6,9 kn	239,2°
7723	KJÓI	11.5.2019 09:54	24,5 kn	247,4°
7723	KJÓI	11.5.2019 09:57	4,0 kn	353,5°
7723	KJÓI	11.5.2019 10:00	3,0 kn	231,4°
7723	KJÓI	11.5.2019 10:02	11,3 kn	149,9°
7723	KJÓI	11.5.2019 10:04	11,3 kn	138,5°
7723	KJÓI	11.5.2019 10:06	13,4 kn	069,9°
7723	KJÓI	11.5.2019 10:08	3,8 kn	097,0°
7723	KJÓI	11.5.2019 10:10	0,0 kn	147,0°

- að rannsóknir hafa sýnt að miðað við 20-30 hnúta hraða og sjólag sem er með innan við metra í ölduhæð geta ölduhöggsmælingar sýnt allt að 10 G. Vitað er að fólk getur slasast ef högg fara yfir 1 G;
- að fyrirtækið Hefring Marine hefur gert athyglisverðar ölduhöggsmælingar á mismunandi stöðum í hraðskreiðum farþegabátum (RIB) á siglingu og sjá má niðurstöður hennar í eftirfarandi súluriti:



Súluritið sýnir grænar, bláar og fjólubláar súlur. Græn súla er fyrir mælingu fremst í bát, blá súla er fyrir miðjum bát og fjólublá súla er fyrir svæðið þar sem skipstjóri situr. Lóðrétti ásinn sýnir höggþunga (g) og þar sést að á sama tíma og höggið er um 3,5 g fremst í bát er aðeins um 0,7 g þar sem skipstjóri situr. Þetta getur mögulega breytt mati hans á aðstæðum;

- að nefndin (RNSA) hefur rannsakað fjölda samskonar slysa frá árinu 2011 þar sem niðurstöður benda allar til þess sama þ.e.a.s. að of mikill siglingahraði miðað við aðstæður hafi valdið slysunum. Sjá mál nr. 10411, 15411, 17013, 03516, 03616, 09916, 07317, 10717, 07317, 05419 og 07519.

Nefndarálit:

Nefndin ályktar ekki í málinu en vísar á fyrri niðurstöður sínar í sambærilegum slysum.

Ítrekuð er eftirfarandi ábending:

Vegna tíðra slysa á hraðbátum hefur Maritime and Coastguard Agency í Englandi gefið út leiðbeiningar, *Marine Guidance Note, MGN 436 (M+F)*, til allra bátasmiðja, eigenda, stjórnenda og rekstraraðila svona báta.

Sérstök ábending:

RNSA gerði eftirfarandi tillögu í öryggisátt í ágúst 2017 og tengist málum nr. 03516 og 03616: „Í ljósi tíðra slysa um borð í RIB bátum, sem notaðir eru í atvinnuskyni, leggur nefndin til við Samgöngu- og sveitastjórnarráðuneyti að settar verði reglur sem tryggja öryggi farþega. Í því sambandi verði m.a. athugað hvort fjaðrandi sæti geti verið einn liður í því.“ Í bréfi dags. 16. apríl 2018, taldi ráðuneytið ekki fært að setja sérstakar reglur varðandi sæti þar sem bátarnir væru CE-merktir. Hins vegar var ákveðið að útfærðar yrðu kröfur um að útgerðir RIB-báta framkvæmdu áhættumöt á mismunandi aðstæðum sem fæli í sér að við tiltekna aðstæður væri siglt hægar. Þetta hefur ekki verið gert.